



中華民國三十一年九月一日 星期二 第一一八號 郵政管理局特准掛號認爲新聞紙類

# 新時代與新學術(下)

錢穆

梁啟超張之洞皆主以中學爲體西學爲用。彼輩所謂中學，決非乾嘉校勘訓詁考據之遺緒，彼輩之意，殆欲從歷史的中學中創建政治改革社會，自本自根，而以西方科學圖富強興實業。而歐美新潮乃如疾風驟雨，挾其萬馬奔騰之勢，蹴踏橫掃而前，中國自本自根之新學術，急切不易變出，而時代則急轉直下，戊戌政變之後，繼以辛亥革命。孫中山先生之三民主義，雖極深廣，上承遠古，旁采外國，亦主以舊歷史與新世界交織互灌，自開新境，然其黨徒已多所不察。於是羣議衆論，率以民國政體全部推本外國。如是則中學爲體之壁壘已爲外面洪流撞一大洞，不可久守。如是再從政體進一步追尋其根底，而及於學術思想社會組織，乃至一切文化之全部。繼而政體之後，而有新文化運動，以及社會革命，乃至全盤西化諸理論。至是則中學爲體西學爲用八字，乃不敢掛於唇吻！亦不敢藏之心胸。中國人至是已爲西洋潮流疾捲而趨，翻翻滾滾，頭出頭沒，再不能挺身站起對此澎湃洪流正視一着。

若輩觀世界民族文化大流，求其發源深廣，常流不竭，厥惟二支。一在東亞，卽爲中國。一在西洋，自埃及及希臘羅馬遞遷而成今之歐美。滿清盜憎主人，以部族政權入踞中國，當欲籍其源堵其流，循路以往，將使中華文化漸成死水。斷港絕潢，異於舊觀。道咸人神智尙清，有意爲滯源流的工作。不幸源不暢，流不壯，而歐美新潮如洪水逆行，衝決堤防，倒灌而入。民國以後人，受此種衝擊，神智轉迷。彼輩當永以新水刷舊槽，見兩水鬥壘，則常怪源塞不密，流堵不盡。故道咸間人尙知反向歷史自尋出路，而民國以來人，則重新此萌芽初茁之新史學，強抑爲乾嘉經學之陪台附庸，而美其名曰以科學方法整理國故。盛舉乾嘉校勘訓詁考據之支離破碎，以爲惟此有當於西洋之科學方法。既抑道咸以來之新史學爲經學之陪臺附庸，又抑乾嘉經學爲西洋科學之陪台附庸。其意必欲並黃入淮，納諸一流而後快。而不幸西洋新潮，其末流亦復整頓整頓，衆溜爭趨，鬥壘不已。使人回惶掩息，驟不得其宗主。就以政治言，或主英美與滿清或主蘇聯共產，或主德義獨裁。不知溯其源淵，三者貌異而神同，其本仍出於一。

## 本期要目

- 新時代與新學術(下).....錢穆
- 廉價路而構造原理概述(續).....陳本端
- 專載：國際新交通線之商榷.....周俊逸
- 軍軍裝商品照章繳納運費.....
- 電台內嚴禁眷屬居民同處.....
- 章則：運輸統制局員工出差旅費通則
- 一個愛國青年之死(四).....張其昀
- 覆車折骨回憶錄(下).....鄭宜知
- 諸名談錄.....

# 廉價路面構造原理概述

· 陳本端 ·



(A) 砂料——砂質材料，為水泥混凝土、柏油混凝土，以及磚石路面所不可缺少之材料。但在廉價路面之中，為用亦廣，如砂土互相摻拌以成砂土路面，柏油馬克當路面鋪以砂料，以抗磨擦等等均是。其質須堅硬而無塵土泥塊摻合其中，故由堅強石質化成者為佳。其顆粒須略帶稜角，而部不可磨成光滑程度，至於砂粒之大小，須視需要而定。砂之來源，有河沙及石砂兩種，均須適合規定之標準，方可採用。

(B) 卵石或礫石——卵石或礫石，在我國各省，其黏合須有相當之性質，密實欲大，則卵石尺寸須大小均備，以成級配之程度，其形狀以稜角多石面粗者為宜。如用為磨擦材料，其尺寸應以透 20 吋篩者為適，其種類甚多。有堅者，有弱者，有尖稜者，有圓稜者，有潔淨者，有不潔淨者，是以採用之時，務須加以注意，其尺寸太大之卵石，可碎成小塊，其用相同。

(C) 碎石——碎石係由大塊石打碎而成，其質亦須堅強，並須有抵抗磨擦之能力，風化石，不可採用。普通廉價路面所用之石料，其性質必須以其韌度及磨耗力為鑒定之根據。韌度最小不得少於六或七，至磨耗百分率不超過六，以石灰石及青石為最佳，其次如花崗石、麻石亦可。

(D) 煤矸——煤矸之為用，與碎石相同，在工業區域附近之處，採用最宜，但其質務須堅強，而尤重要者，其重量每立方呎不得少於七十磅。

隨地均有出產，或埋集於河下，或流集於河底，皆可採用，其質須合堅、強、佳三種條件，所謂堅者，能抵抗車輛壓力而不破碎也。所謂強者，能抵抗車輛衝擊力而不破碎也。所謂佳者，能抵抗冷熱乾濕之作用，而不破碎也。除此以外，欲

(此篇本稿不及詳論) 民國以來之中國人，一面既厭棄其失其自本自根之舊歷史，故一面雖面對新世界，而亦不能認識其真相。此由目前眩神昏，故視而不見。欲復蘇神智，則當先從大漩渦中救出，使能卓然自立，勿再任此狂瀾怒浪吞噬，挾捲而去。然而狂瀾之流過猛，使人雖欲自拔而不獲。中國人失足倒入此極險惡之漩渦中，則幾已百年於此矣。中國本有急遽解決內部問題，再投身加入世界舞臺之機會。待此機會失去，而中國遭受世界外力之纏縛愈緊，中國問題與世界問題扭成一團，如運環不能解。此為中國人近百年來雖有醉素火種而終不發酵起火之又一因。

整個世界目下正在演出一新境界。西洋中古時期一股新噴源流注，至今已達六七百年。彼輩企慕希臘人生，醉心地上財富，以科學獨霸物質，仗智識為權力之努力，迄今殆已登峯造極。社會貧富不均，已尖銳衝突。而機械亦久已露出其猙獰之面目，張口作噬人之勢。新世界之尋覓，歐亞美非澳南北極均已踏破。殖民地不敷分配，祇得爭端。世界大戰軒波特起，死傷數千萬。其濼濼中創痍餘生，垂在二十年後，領導新壯丁，再上海陸空戰場，續演第二次更殘酷更凶暴之屠殺。除非西洋文化竟此歇熄，否則此幕終了。歐美人必將轉換作風，別尋出路。或是再修正的新希臘人生，或是變相的新基督教，或則調和斟酌於斯二者。歐美人的新生，無疑的仍將於其舊已往舊歷史裏得胎。彼輩亦將一洗嗜昔民族優秀觀念之傲態，轉面觀對東亞新世界之古文化。彼

(E) 黏土——黏土為廉價路面材料中最廉而最佳之黏合料，選用之時，自宜以黏性大者為佳，但須以縮性低及彈性小者為最要之條件，而黏土之成份，亦屬切要，否則因天氣之變遷，必難得穩定之結果，影響路面之健全甚大。是以其液體膠度，彈性指數及黏土成份，均須有標準之規定，惟其用途不一，需要亦異，此處不能一一斷語也。

(F) 瀝青材料——瀝青材料種類甚多，但在廉價路面情形之下，均以路面處理方法為其根本。路面處理所用瀝青材料，不外三種：一為軟性膠泥；一為輕膠瀝青；一為瀝青乳膠。軟性膠泥，為半固體材料。其中乃用無揮發性之油料拌合而成，路面處理所用者，其計入度約自一〇〇至二五〇之間，方為合用。輕膠瀝青，為流體狀態，其中乃用有揮發性之油料如煤油拌合而成，路面處理所用者，常為M.C. 1-17M.C. 1-2。瀝青乳膠，亦為流動狀態，其中乃用水份混合而成，其水之成份，約在80%至85%之間，以施工區域之天氣為定。

(G) 水泥——水泥材料，在廉價路面需要情形之下，並非修築水泥路面之意，實以穩定土質而為路面底層之用。利用水泥穩定土壤，其需要數量，普通自3%至5%不等，而以6%最為常見，故較之水泥混凝土所用者，數量較微。

是以廉價路面利用水泥另有其立場，而與混凝土不可混作一談也。至於水泥應具之性質，學習工程之士，須皆知之，茲不詳贅。

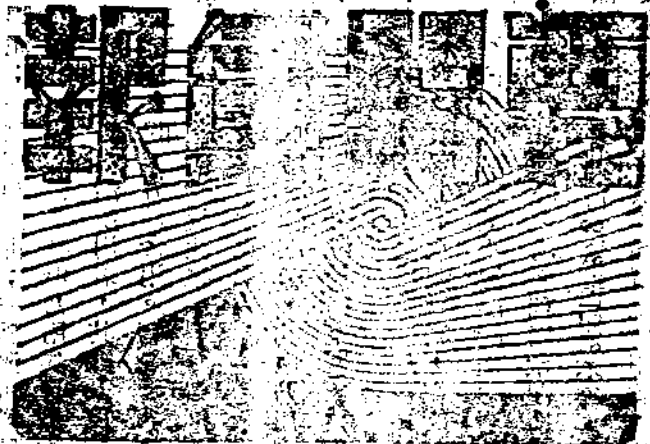
(H) 糖漿——利用甘蔗製造糖品，所餘黑色漿狀材料，名曰糖漿。此種糖漿，雖為殘餘材料，但含有樹脂及無機物體成份，除以飼畜充作燃料外，別無他用。公路學者，嘗以此種糖漿混合石灰，製成糖化鈣，(Colium) (Sulphate)，用為路面黏結之料，頗稱滿意。惟以此種糖化鈣，雖富黏性，然遇水易受溶解，必須加入防水之品，始能適用。美國中央公路局，曾在麻省加以試驗，其法利用糖漿，石灰及地瀝青三種材料混合而成，修成路面，尚無不滿意之處。至於此三種材料配合之成份，可以其試驗時所用數量，觀其大概。

例如在麻省試驗之時，係因三百二十磅生石灰，加水一〇八加侖，然後再摻入糖漿8加侖，拌合均勻之後，用五十加侖瀝青沖摻入混合之，所用之瀝青油，其比重〇·九九四，蒸溜七小時至204°C時，僅蒸發5.30%，所餘殘液，仍為半固體狀態，在普通情況之下，可以拉成線形。此種混合物，乘其熱時，用一吋上下之石子及石屑石粉等約三百五十磅，摻合此種黏料約十八加侖，然後拌合均勻，鋪於碎石路面上，厚約兩吋，滾壓後，可成一極為堅固之路面。(未完) 經

雖將來無論是再修正的新希臘人生，抑是新基督教，均將大量吸收東方古文化之精液。說不定他們要有一個東行求法的新運動。而中國經此長期抗戰，民族爭存乃至文化爭存之意識，激漲漸至高潮，猶值歐美狂瀾轉為退波，衝激之力懸絕，中國人得以爬出漩渦，立定脚跟，再清神智，來做道成時代人欲做未做之工程。而此刻已與道成時代不同，一則已多知道了許多舊歷史，一則已多認識了許多新世界，百年來的堆積，亦未嘗不是為吾儕取精用宏之助。

新時代已面臨於整個世界之前。此新時代之得救，無疑的只有乞靈於世界已往東西兩大民族之文化洪流。然此非一手一足之烈，亦非歲月時日可期。茲事體大，中國問題將在世界問題之解決下得解決。同樣世界問題亦將在中國問題之解決下得解決。中國人與世界已共同面對此新學術之大使命。惟不知此項使命，究竟卸落在誰之肩上，完成於誰之手裏。中國學者急當關心胸臆，放寬眼界，一面是自己五千年深厚博大之民族文化歷史世界，一面是日新月異驚心動魄的歐亞美非澳全球新環境。向內莫忽了自己誠實痛癢的真血性，向外莫忽了民族國家生死存亡的真問題。在此交滙五續下，自有莫大前程。至如太平盛世，專門名家之業，非不雅容華貴。攀鱗附翼，據其現成格套，藏身一曲，既合時趨，亦便探撫，復與私人溫飽相宜。然恐白雲蒼狗，倏忽變幻，不可控搏。有大志遠識者當不為此就誤。

(轉載太公報)



### 軍用無線電底

#### 保管規則

★奉 大局本年七月二十  
 案 八日，渝統運字第一五  
 案 三四一號訓令內開：一  
 案 軍委會本年六月二十四日辦  
 案 渝字第三九六三號訓令內開：一  
 案 制定軍用無線電報底保管規則頒  
 佈之，本會前頒軍用無線電報底保  
 管及檢前辦法應予廢止，除分令外  
 合行檢同該規則，令仰遵照，並  
 轉飭所屬一體遵照。此令。等因。

附發軍用無線電報底保管規則一份  
 奉此除分令外，合行抄附原規則  
 令仰遵照，並飭屬遵照此令。等因  
 並抄發原規則一份，奉此自應遵  
 照辦理，所有本局各電台電底保管  
 定，自九月份起滿二個月時，呈繳  
 來局，經已抄附原規則令飭各有關  
 部份遵照矣。(軍用無線電報底保  
 管規則刊下期)

### 軍車裝商品須照章

#### 繳納養路費

★奉 大局本年九月廿四  
 案 日渝統路字第一六八一  
 案 五號訓令開：案奉 軍  
 委會本年九月九日辦二通渝字第  
 五五六〇號訓令開：案據運輸統制  
 局卅一年九月一日渝統路字第一六  
 一七〇號呈報，案據川滇東路工務  
 局呈稱：查軍車裝運出口物資或商  
 品，照章應繳養路費，惟近來裝運  
 商車軍車，常有不帶行車執照，及  
 貨單情事，致各該車噸位及實載重  
 量，無法得知，計收養路費極感困  
 難，且按照車輛噸位，征收養路費  
 重，軍車多拒絕交付，要求改照實載  
 重量計費，此無定章，顯有抵觸本  
 局管理站交涉無效，亦難強制執行  
 擬請通飭各軍車機關，嗣後如裝

運商品，務需隨車攜帶行車執照，  
 及貨單，並照定章繳納養路費，以  
 維路收等情。據此理合呈請鑒核，以  
 備通飭各軍車機關，如以軍車裝  
 運商品，務須隨車攜帶行車執照，  
 並照章繳納養路費，以維路收而符  
 規定等情。據此除指令准予照辦及  
 令外，合亟令仰遵照，並轉飭屬  
 一體遵照為要此令。等因。奉所此  
 除分令外，合亟令仰遵照，並轉飭  
 所屬一體遵照為要此令。等因。奉  
 此經已轉令各附屬部份遵照矣。

### 審計部派員稽察

★奉 大局本年九月十九  
 案 日渝統會字第一六七  
 案 三號訓令內開：一案准  
 審計部九月十日總字第一九五三號  
 函開：查派本部稽察林永熙，率  
 同佐理員陳哲夫，前赴貴州、廣西  
 廣東三省稽察，許叔丹稽察外  
 兼顧雲南兩省，暨駐外稽察唐致  
 衡，劉德普稽察湖南，領用建設  
 、江西兩省，分途稽察，領用建設  
 事業專款等情。作各該機關收支  
 之稽察，現金財物之盤查，與營業  
 狀況及管理方法之調查，除分別函  
 令外，相應函達，即希查照，轉飭  
 各該省內所屬機關知照為荷。等由  
 除分別函令外，合行令仰知照此

### 電臺內嚴禁

#### 眷屬居民同處

令。等因。奉此經已轉令各附屬部  
 份知照矣。  
 ★奉 大局本年八月二十  
 案 八日渝統運字第一六〇  
 案 九八號訓令開：一案奉  
 軍委會本年八月十六日渝統字  
 第二三三〇三號訓令內開：一查  
 各戰區及後方各機關所設各通信所  
 室內，及其附近及軍用民用無線電  
 台(班)之室內，當向住有無關之職  
 員眷屬或本地居民，而通信所之  
 警戒，亦多不設，既易洩漏軍  
 機，且滋敵奸以活動之機會，若不  
 嚴予禁止糾正，為害非淺。此後  
 各通信所，及各軍用民用無線電台  
 台(班)嚴禁與眷屬居民同處，並  
 應設置警戒，以資防護。各該通  
 信所台班直屬或配屬官，更應負  
 責澈查，若發現此種情事，即以洩  
 漏軍機論，嚴予懲處。除飭飭各戰  
 區，各級軍用及各機關遵照外，合  
 行令仰遵照，並飭屬切實遵照辦理  
 其報為要。等因。奉此自應遵辦  
 除分令外，合行令仰遵照，並飭  
 屬切實遵照辦理。等因。奉此，經  
 已分令各工程處，辦事處轉飭各電  
 台切實遵照矣。



# 國際新交通線之商權

周俊逸

我國之國際交通，自沿海各省淪陷以後，通海口岸，全被封鎖，政府

當軸，為完成抗戰建國之重要使命，積極經營，另闢新路，初則假道越南，而為國際運輸之孔道，越南尋陷，此路又塞。繼而取道緬甸，以滇緬公路為唯一之命脈，並趕修滇緬鐵路，藉以增強軍運，不意星洲陷於俄頃，仰光陷於轉瞬，幸我

入緬英勇戰士之苦鬥，此路得保持數月之久，卒因與友軍配合未能得手，敵騎乘機奪取臘戍，佔據緬甸，滇緬公路，因失其價值，而欲趕籌印公路，亦無法進行。固然軍事之變化，常出意外，不過值此國際風雲緊急之時，我國抗戰重要關頭之際，過去偏重一隅之交通計劃，不得不令人作一深省。作者一年之前，曾主張西北交通路線，應與西南新工同時進行，因西北新線之開闢，不但為收復中原之基礎，且為西南交通線之援助，時至今日，難免後人一步，然亡羊補牢，桑隅之收，似猶未晚。

往者國際新線之選擇，多隨軍事之轉移，軍事便線，自應如此，然國際路線，當以較安全為前提。唐十載之功，不至廢於一旦，考諸既往，當修河田公路之時，工程人員之選擇精神，令人感動，迨該路工程甫畢，而敵騎又至，再如滇緬鐵路之行將完成，中印公路之開辦，皆趕不上軍事變化之迅速，自然西南各省之地形，山重疊嶂，無論任何簡易之工程，絕非一蹴而就。因此，三國際路線，

既經選定，自必須及早開工，尤可收軍事上之實效，否則事固徒勞，於國毫無裨益，甚至工程甫竣，破壞不及，而供敵人應用者有之。鑑彼前車，今後國際路線之選擇，當盡可能而取最短之距離，若戰雲迫近眉睫，反不如採用較長安全之路線，雖一隅之失，不致影響全局，本此原則，新線之選定與築，始可收實際之功效。

過去西北之國際交通路線，唯一之出路，為通蘇聯，自蘇德戰事發生以後，蘇聯本身，亦感軍火有供不應求之勢，中蘇公路之運輸，無形減低，處此環境，不得不尋求新的出路，新的港口。今日我國較安全海口，捨印度之喀喇基（Karachi）而無他，喀喇基位阿刺伯東岸，鐵道直達印度河之上游，茲由我國新疆邊陲，越過喀喇崑崙山而接印度河，即為可能之路線，處此山脈縱橫之新疆邊區，欲開出口，勢必根據河流，作者就目前所有之參考資料，根據新疆之水勢，知有二線可通。一接西北公路線上之巴楚，沿葉爾羌河，經葉爾羌沙車，澤普，越過喀喇崑崙山山口，入印度，復接印度河，經伊爾喀多，本洽，直達印度河上游之鐵道終點，此線總長約一千三百公里，中印境內，各長一半。一自西北公路上之疏勒，沿雅滿雅爾河及托布倫河支流至滿罕，再沿河越過喀喇崑崙山，至印境混扎，抵本大治，其餘路線與前相同，此線總長約七百公里，較前線縮短一倍，堪稱最理想之路線。

此二線之工程問題，茲根據作者現存之輿圖，可察出地形之大概高度，以決定此線是否可通，先以巴印線論之，自巴楚至澤普一段，循河而行，坡度決無問題，自澤普以下，至喀喇崑崙山山口，長約四百五十公里，澤普之海拔高度約二千公尺，山口之高度，最多不逾六千公尺，因六千公尺以上，即為雪線，且山口為商旅過境之區，處於低窪，自可斷言，若自澤普起算其自然坡度，尚不逾百分之十，即使退一步言之，山口之上山距離，為四十五公里，其自然坡度，亦不逾百分之十，再觀印度河之地形，自山口下坡更上城相差無幾，其餘沿印度河之路線，坡度平坦無疑，足見此線建築公路，已無問題。若經實地踏勘，建築輕便鐵道，或有希望。其次以疏印線論之，疏勒之海拔高度約為二千公尺，滿罕亦不過三千公尺，細察該處之地勢，自滿罕以後，雖經崑崙山峻嶺，兩山之間，尚有高度約三千餘公尺之路線可尋，惟最困難之點，厥為設法找出至混扎之山口，自然，此種踏勘之偉大工作，須具冒險之精神，始克有濟，果能發現此山口，一切困難，迎刃而解，向時巴印路線，亦可廢除，此須視全國英軍之工程司努力進者也。

新線在海運未通以前，東西交通之價值，此為樞紐，商賈往來，至今不絕，尤以莎車實為兩山印廣，西通阿富汗，繁盛，附近沃土甚多，農產物亦饒，糧食供給，極有希望。次論疏勒，較之莎車，尤為繁榮，對

新線之工程問題，茲根據作者現存之輿圖，可察出地形之大概高度，以決定此線是否可通，先以巴印線論之，自巴楚至澤普一段，循河而行，坡度決無問題，自澤普以下，至喀喇崑崙山山口，長約四百五十公里，澤普之海拔高度約二千公尺，山口之高度，最多不逾六千公尺，因六千公尺以上，即為雪線，且山口為商旅過境之區，處於低窪，自可斷言，若自澤普起算其自然坡度，尚不逾百分之十，即使退一步言之，山口之上山距離，為四十五公里，其自然坡度，亦不逾百分之十，再觀印度河之地形，自山口下坡更上城相差無幾，其餘沿印度河之路線，坡度平坦無疑，足見此線建築公路，已無問題。若經實地踏勘，建築輕便鐵道，或有希望。其次以疏印線論之，疏勒之海拔高度約為二千公尺，滿罕亦不過三千公尺，細察該處之地勢，自滿罕以後，雖經崑崙山峻嶺，兩山之間，尚有高度約三千餘公尺之路線可尋，惟最困難之點，厥為設法找出至混扎之山口，自然，此種踏勘之偉大工作，須具冒險之精神，始克有濟，果能發現此山口，一切困難，迎刃而解，向時巴印路線，亦可廢除，此須視全國英軍之工程司努力進者也。





林君的作品多是關於科學性質，格局謹嚴，但在其短篇遊記或私人通訊中，他的愛國思想，便流露於不自覺。他在《洛陽龍門地質觀感》一文，（載於方志六卷三期，二十三年三月）開首是這樣說的，「在國難最危迫的時期中，我獨往西北，找尋書本上所說的證據，心中著實慚愧。但是除了拼命研究，企圖建設未來的中國以外，一個大學生有無其他更好的辦法，來挽救當前的國難？……我就在這種情緒之下到了洛陽。」書和作者

通訊中，提及他父親來信，勸其努力為一國家優良之公僕。他自己也說，「此生決從事於地質與人生，地質與道路，地質與國防之研究。」從漢口到上海會寄作者之信，謂「於橫斷山區中偉大無比之民族生命線上工作，深感愉快。」咸同鐵路紀行文，於本年五月二日於寶雞旅次付郵，為其最後之遺著。此文載於抗戰與交通第八十五期三十一日六月一日咸同鐵路是隴海鐵路之支線，自咸陽

### 一個愛國青年之死 (四)

張其時

咸同鐵路之完成，而獲一安定之勢力矣。林君今年才三十二歲。他三歲喪母，依祖母撫養成人，年十七離家求學。其父經商海外，勤儉自勵，使君得受高等教育。惟學業甫成，其父即病故海外，此為其畢生遺憾。林君極重職責，常西漢西關兩大公路的工役，為某項地質問題亟待解決時，林君方在蜜月期中，奉電立即啓程，因此路線之梗

梓里。七月二十九日林夫人致作者函曰，「感文英生前之奉公守法，忠義奮發，則余之事夫者曷敢有異心。誓必撫遺孤，繼父志，所慮者兒女將來之教育費耳。」現後局長鴻勳趙處長祖康等發起募集遺族贍養教育基金三萬元。林君已經盡了他的職責，國家對於這一位忠僕，相信必能優予撫卹，以慰林君地下之靈。

九一八事變以後，中國有志的青年，莫不埋頭學術，獻身國家，要想以一點一滴的工作成績，來補救國家的創痕，助成物質的種的種種建設。一人的能力雖渺小，一人之生命固有涯，但數千萬純潔青年羣策羣力，其總和即為無限，十載奮鬥，五年抗戰，這是民族復興的大時代，近而言之，現在已漸恢復了會左時代忠誠與勤誠的風氣，會文正公湘鄉昭忠祠記有曰，「君子之道，莫大乎以忠誠為天下倡。世之亂也，上下終於無等之欲，姦偽相吞，變詐相角，自圖其安，而予人以至危，畏難避害，不肯捐絲粟之力以拯天下。得忠誠者起而矯之，克己而愛人，去偽而崇拙，躬履諸報，而不實人以同憲，浩然捐生，如遠遊還鄉而無所顧。由是眾人效其所為，亦皆以苟活為羞，以避事為恥。嗚呼，吾鄉數君子，所以鼓舞羣倫，歷九州而勸大亂，非拙且誠之效歟，亦豈始事時所料及哉。」林君在其簡短的自述中，特別提出「忠誠」二字為其做事的標準，（見講話第三期）實可表示時代精神。中國的抗戰不，固賴我最高統帥料敵之明，指揮之敏，決心之堅，而這種光榮歷史的造成，其中有多少可歌可泣的英雄史蹟，更有無數愛國志士埋頭苦幹的實際貢獻，不但要流汗，也不惜流血。偉林君在微縣的殉難，不能不令我們有一「憑弔國魂」的感慨。林君，你靜靜的休息罷，用地理學專門名詞來說，你好比這個抗戰建國時期的「標準化石」，忠骨可碎，鐵心不腐，林君的早逝，使他的

悼林君文英

越與石料之採取，得有不少改良之處。抗戰以後，抱定公務員獻身於國之決心，將家眷遣送回籍。在漢口時迎其夫人小住二月，其間完成中國公路地質概論一文，最近攜眷同往天水。（秦州）林君卒時，祖母仍在原籍，繼母僑居南洋，夫人賴連友女士隨寓在秦，兩女均在稚齡，尚有遺孕待育。君持躬廉潔，身後篋無餘資。林夫人現在重慶，寄居族兄雲谷先生處，俟秋涼生疏後再返

相識者深深感其痛苦。但他們的爲公好義浩然捐生的精神，又是何等悲壯，何等令人感佩興起。回想當年，我們同經微縣出兩當，秦嶺橫前，嘉陵帶後，煙郊鞭影，依稀在目，誦「江上樓人杜工部，雪中感舊放翁詩」之句，思念往事，曷勝神馳。此文之作，豈惟以哭其私，而實爲國家憫。

### 覆車折骨回憶錄 (下)

鄭宜知

院中素描無奇不有。我住的是一間二等病房，裏面橫直放了三個牀鋪，總是客滿，同房的病人，各有不同的病症，尤其是遭敵人殘酷轟炸的受傷者，使我觸目驚心，從這些病人身上使我看透了人生底苦惱，和幻滅的悲哀，至於生活方面呢？說來可憐：茶房爲着自己工作的便利，夜深三點鐘就打水來洗臉，可是病人的小便脹破了肚皮他却不來過問，六月裏的夏天，滿身臭汗，沒水洗澡，吃的飯半米半糠，喝的水油腥氣味，病房毛氈穢氣四溢，土地潮

，又驚又喜，整整捱了三天的心事，一天早晨，天氣很冷，護士把我的外衣換去，兩個工人把我抬入手術房，裏面站滿了醫生和護士，一位醫生先在我背脊骨裏面打一針，名曰半身麻醉，不到兩分鐘，自腰以下，就全部失去知覺了，主任醫生進來，一時肅靜無聲，即刻動手，我身上只覺得寒戰，跟面前罩了一塊黑布，醫生怎樣動手術，我是看不見，耳朵裏也塞了棉花，可是醫生動手術的聲音，還是聽得很清楚的，只聽見說聲預備，大概刀就下去了，一會兒手推，斧子，敲得叮叮頭丁作響，振動得滿身大汗，一會兒，又是鋒刀和鋸鑿，刺刺的的聲響，原來是將外頭兩端的老骨先行鑿去，上下使成銜接，中鑿一孔，穿上銀絲，這樣把骨接好，總共經過三小時，始將傷口縫好，再上石膏，手術還沒完，醫報却又起了，幸而醫生們都很鎮靜，做完手術，前後整整六小時，醫生們都噙了一口長氣，說道這是一個很大

病房，心頭還有餘悸，結果怎樣，難于想像，只得聽天由命了。

### 劫後餘生幸離苦海

開刀後的痛苦更是難受，頭痛發熱，臀部被石膏壓破碗大的一個洞，幾次痛得不能忍受，經過了兩個月最痛苦的時間，再用X光檢查，居然腿骨接得很好，總算大功告成，這應該感謝醫生（中央醫院外科主任王歷耕大夫）手術高明，救了我的性命，第二次開刀，把接骨

（三十一年九月作於黃平筑昇段工程處）

### 名諧談趣

吳鐵城氏在滬市長任內時，友人均以「鐵公」呼之，此名甚爲響亮，吳氏亦愛之，又有人改稱吳氏爲「鐵老」，吳頗討厭，會親自向友糾正爲「鐵公」，覺爽雅也。某日，吳氏赴西友處宴會，席間備有各貴火雞一種，主人謂係特爲吳氏而備者。一客不假思索曰：然則此真「鐵公雞也」。吳氏聞之，亦大笑不置。

又實業界聞人杜月笙氏，交際廣闊，有當代孟嘗君之稱，然杜氏不喜作瑣屑細事，一切均有祕書代理之。某次，有客登門，求氏在渠婚禮中，列一介紹席，祕書拒之曰：「月老事冗，無暇及此，客情急智生，謂一世豈有月下老人而不管婚媒之事乎？」聞者絕倒，引爲趣談。

# 運輸統制局員工出差旅費通則

第一條 運輸統制局本局及所屬各公路機關 任得由各機關補助其舟車費但須取其經過路程之 員工因公出差除法令另有規定者外依照本通則辦理 證件以資證明

第二條 旅費分舟車費購宿雜費及特別費三 種依左表規定辦理

月 薪 數 目	舟 車 費	購 宿 雜 費	特 別 費	駐 留 日 費	備 考
八〇〇元者	一等	按實支	六十元	四十八元	
四〇一元以上者	同	同	四十元	三十二元	
二〇一元至四〇〇元者	二等	同	三十元	二十四元	
八一元至二〇〇元者	同	同	二十五元	二十元	
八〇元以下者	三等	同	二十元	十六元	
僱 工 隨 從	同	同	十五元	十二元	

前表所列購宿雜費額定數依生活程度之變遷 本局得依國內出差旅費一般規定增減之各機關長 官亦得按各該機關之經費狀況體察情形自行斟酌 核減並隨時呈局備查

第三條 旅費自起程之日起至銷差之日止除 患病及因事故阻滯有確實證明仍按日計算外其因 私事請假者不得支給

出差時期各機關長官視事實之需要得於事先 限制在限內不得任意逗留

第四條 凡出差至同一地點連續在三十天以 上者自第三十一日起僅給駐留日費不支購宿雜費 各機關長官派遺出差人員若預定駐留期在三十天 以上者自到着公務地之日起即按駐留日費支給之

第五條 調用人員及長期派遣服務人員支報 旅費以達到調用機關之次日爲止

第六條 旅費按照出差必經之順路計算之其 有特別情形者非經各該機關長官核准不得支給 如以緊急公務或爲事實上之需要須搭乘飛機 者應事先經本局核准方得開支須附送搭乘飛機之 證件並註明事由

第七條 如因交通關係非繞道國外不得到達 目的地時其經過國外一段之旅費准按實際開支給 予外匯其有國外出差旅費規則准用其規定

第八條 出差職員應於銷差十五日內填具出 差旅費報告表除舟車費等用購費及無法取得單據 者外應將各種單據附入單據粘存簿連同工作日記

簿呈報各該機關長官核准後呈送本局核轉審計部 審核(出差旅費報告表出差工作日記簿格式附後)

第九條 舟車費包括行程中必須之舟車馬 等費其車費各依定價支給但係由公家預備或領免 費證者不得報支若爲減費優待應除去所減之費報 支交通不便地方所需舟車馬費按實開支

第十條 購宿雜費合併計算每日開支不得逾 前表規定之數其由公專備及特別情形者應由各該 機關長官酌量核減之在舟車中歇夜者不得開支宿 費供膳者不得開支膳費但雜費得按每日旅費額定 數三分之一支給

上下舟車力資並在所駐地每日開支之車馬費 及其他零星費用均應列入購宿雜費項下不得另行 列報並於備考欄內註明其數 (未完)

(上接第五版左下角)

內對外貿易鼎盛，繁庶爲全省之冠，其給養更 不足以爲憂，印度境內，印度河之上游亦極豐庶， 鐵路直達喀喇基海口，喀喇基不但爲印度西北 岸唯一之港口，且兼歐亞航空之大站，軍商交通 皆佔要衝，若能直造公路，不但爲國際要道， 即使抗戰以後仍不失爲溝通中西之門戶，且爲西 北各省赴近東之最短路程，若能於兩年完成， 尙屬有利於抗戰。尤有進者，此線不但爲達阿刺 伯海之通衢，以資獲得英美之物質援助，及取得 伊朗之汽油，還可直通阿富汗之首都，而從事近 東諸國之外交活動與聯繫，作爲我國極強之外 圍，組成亞洲和平集團之保證。故此線之價值， 可歸納爲三點以作本文結束：一、本線不受敵人 陸海空軍之威脅，自較安全；二、與近東諸國之 聯繫，築成亞洲和平之保證；三、取得英美之援 助，作爲收復中原之基礎。(轉載抗戰與交通)