

已編索引

國立北平圖書館藏

# 今日評論

第二卷第五期

時評

戰區省政府設行署(平)

省參議會漸次成立(青)

調平後方物價(山)

最近的國際情勢(端)

英法蘇三國協定之我見

滇緬鐵路應採北線的主張

中國會成爲近代民族主義國家麼

論句子的主詞及表句

張忠絃

李生莊

谷春帆

朱自清

民國二十八年七月二十三日

中華郵政特准掛號認爲新聞紙類

## 時評

## 戰區省政府設行署

行政院本月十八日議決「戰區各省省政府設置行署通則」，一許戰區各省於必要時設省政

府行署，以省政府委員爲主任，下設秘書，政務及警務三處，或其中之一或二，以代行省政府職權。這是一個很重要的設施，而與抗戰前途頗有關係。戰區各省省政府設置行署，在原則上講，是有其必要的，因爲敵人侵入的各省，往往以交通綫被佔的緣故，廣大的面積被切成數塊，移駐外縣的省政府有鞭長莫及之勢。山東省膠東與魯南的分離是一個例子，廣東省東江一帶與其他部分的呼應不靈又是一個例子。遇到有這種情形，設立一個行署，俾以便宜行事之權自是一個再好沒有的辦法。去年廣州失陷，省府遷連縣後，該省財政廳會派出若干稅務督察專員，到各地就近管理稅收，以防當地官吏之扣稅，即是一個根據於同樣原則的辦法。

不過，我們希望行政院要注意，希望他不因有了設置行署的通則，而隨便設立行署，或隨便准各省之請而設立。通則中所謂「於必要時」一辭務須作最嚴格的解釋。行署即使確有必要而設立了，行署的體制不必求鋪張，而職員數目亦應以敷用爲度。好官本不嫌其多，但好官不多見時，則查卯及辦「等因奉此」的官却應求其少。中華本是官國，而近來行政院又傾向於添設衙門，如最近肅清存烟督辦公署的加設，黃河水利委員會的恢復舊制等等，所以我們願先有所言。

同時，我們也希望日後設置的行署能對於管轄區域以內的治安及民生特別設法保護。現在有許多偏僻窮困的地方，如蘇魯沿海交界各縣，其人民常因匪軍（正規及游擊）過多，而感覺困難。這種地方敵人大概不會分兵來侵，其治安似乎仍可賴保安警察（或舊有或新練）來維持。這一類的問題行署應負切實建議並力解決的責任。（平）

## 省參議會漸次成立

各省市應設參議會係本於國民參政會第一次會議的議決；國民政府會於去年九月頒布參議會組織條例，並令於今年元旦成立，以後一再展期，至五月底兩度的參議會始首先成立，爲全國倡。隨兩廣而起者，有青魯等省的參議會。近來則川黔滇的省參議會亦先後開會。滇省參議會於本月十日成立，本期付印時蓋正在開會之中。

當去夏國民參政會討論設置省縣參議會時，不特參政員方面提案甚多，即政府亦有重要議案交議。雖設置的目的，或偏重於促成縣自治，或爲實現民意，或注重於全國思慮與識見的集中，要爲傾向民主，則當時並無異議。夫民主政治本不能一蹴而幾，而有待於長期的培養。我們不能因省參議會的設立或國民參政會的設立，而視爲民主已有若何成就。然要省參議會的設立能對於民主政治有貢獻，則省參議會及省行政當局俱有應盡的責任。省參議會務須按照設置該會的用意及該會的組織條例，盡量以人民公意表示出來，盡量請政府蘇民困，尤其重要的，盡量領導民衆爲抗戰努力。省行政當局亦務須以省政據實報告於省參議會，並採納該會的建議。

從上述的意義，各省參議會的漸次成立是一件可喜的事。省參議會的工作，在現行的條例之下，決不會驚人的，但如能依照上節所述的原則去努力，則久而久之，其功績也自必很有可觀。（青）

## 調平後方物價

重慶來電，稱經濟部近據各地報告，物價有繼續增高之勢，認爲平價工作有妥籌推進之必要，已成立農礦之工商管理問題研究委員會，擬由該部選定重要物品進行派員管理，或就一般日用貨品，規定原則，交各地官署或平價委會辦理，以期主要物品價格得有軌道可循，以免奸商操縱居奇之弊。雲南省參議會亦于第四次大會通

通調平物價以安定後方民生保持抗戰力量一案。關心民瘼，固為人民所感佩，而後方民生問題之嚴重，亦實為滇省參議會提案所稱「未有如今日之甚」者。

我們以為處今日而言調平物價，應特別注意二事。查後方諸省自抗戰以來，物價增漲，原因當然很複雜。有的原因是自然的，例如匯價，運費的關係，人口的增加。對於這一類的原因，政府只能于可能範圍之內，輕減地的壓力，如改良交通，提倡工業，增加土貨的生產等等。有的原因完全是人為的，例如商人屯積，壟斷居奇。此輩直接吮吸平民膏血，間接破壞抗戰，不但毫無心肝，而且罪在不赦。我們以為政府應對於此類原因，嚴刑峻法，痛加查辦，此其一。

民生要項為衣食住，而尤以食為最。奢侈品的漲價，與一般人民生計的關係少，而日用必需品，尤其是米糧的漲價，與一般人民生計的關係大。在一個經濟比較落後的國家，米糧常是一般日用必需品價格的景衡。米糧價格高漲，一般日用品的價格也常常隨之高升。雲南一年來物價的變動，便是一個絕好例子。米糧是土產，雖然地也受各種自然原因的影響，而不應該漲得太高。我們以為政府在調平物價的時候，應該以平抑土產的生活必需品的價格為要圖，此其二。

抗戰已經入了一個新階段。後方人民生活的安定，實是維持抗戰力量一個主要的因素。我們希望中央地方各機關不但「坐言」且能「力行」，以應付此嚴重的問題。

(山)

### 最近的國際情勢

最近數週來，國際間下列各事件最握任我們的注意：一為英蘇談判；二為但澤問題；三為蒙偽邊境蘇日的衝突；四為英日東京談判；五為美國中立法問題。

英蘇談判的討論本期張忠敏先生有專文論及。我們贊同張先生的論斷，我們也以爲談判容或須有若干頓挫，但其最後成功決無問題。

英蘇談判既然不會決裂，且終可成功，則希特勒對於但澤儘可盤馬彎弓

，却決不敢輕於一試。他現在所能做者，只是鼓動但澤國社黨人吶喊一陣。他容許仍在希冀英蘇談判決裂，或英國暴動助波決心的缺乏，但這又如何可能呢？

蒙偽接近貝爾湖一帶的邊界向無清楚的劃分，自一九三五以來向多衝突糾紛，有時厲害一些，有時溫和一些。自本年五月下旬以來，這種邊境衝突似乎加劇了很多。當日方起先宣傳他們如何打擊蘇聯侵入偽國的陸空軍時，蘇聯異常緘默。自六月下旬以來，則兩方各有許多公報發表。如依日方所宣傳，蘇方損失，單就飛機而言，當不下三百架。這當然是胡謔。如果蘇聯這樣不中用，日本豈有不乘虛長入，一舉而佔西伯利亞之理？然而事實是：日本不敢攻蘇，蘇聯不願放棄和平，而邊界又無法安堵，故其結果必將常演張鼓峯事件，不過近所演出者是張鼓峯的縮本而已。

英日東京談判由於日軍封鎖天津英租界而起。日軍於上月十四日開始封鎖。約兩週後，兩方同意於東京作外交談判。英方此時不願有事于遠東，本早想和平解決；日外部則懼軍閥胡爲，自然也願將事件移至東京處理。但日軍閥要求談判須及根本問題，而英方又早已諷示拒絕之意，故談判遲至本月十五日才得開始，且亦僅限於日外相與英使間對於談判範圍有所討論。日方之未敢要求將談判範圍擴大，可於英相十七日答下院質問時見之。十九日英使與外相繼續談判，亦未有若何結果。今後的變化如何，我們固無從懸推，但我們相信英方決不會擴大範圍，作不利中國的承諾，而日外部亦決不致任此談判破裂，一無所成。日方得了些小面子後，當會借題下台，適可而止。

關於美國中立法案本刊已有好幾篇專文及時評加以討論。起初國會兩院對許多不同的提案頗有無所適從之感。到了五月二十九日轉而向兩院外交委員會發表意見後，政府派議員即以全力謀通過按政府之意而提出的法案。但六月三十日衆院所通過的中立法案已不是政府案（即白魯姆案）的原文，而是經過修正之案，即所謂伏理斯修正者。政府欲解除出售軍火之禁，欲使英法兩國能在「現款自運」的條件下向美購買軍火，但伏理斯修正案則絕對禁止

在戰時國會軍火，盡與現行中立法相同。伏理斯修正案以二〇〇對一八〇通過衆院，由此可見衆院的多數對歐事仍傾向袖手旁觀。衆院通過之案本須經過參院討論。於是政府的希望轉移至參院。不幸參院外交委員會於本月十一日又以十二對十一的多數議決本屆會議不復討論中立法案。總統於十四日離致文兩院，請於本屆會期內完成新中立法，但看來是不會有結果的。

本月十二日參院外交委員長畢德門更提出一案，授權總統，禁止九國公

## 英法蘇三國協定之我見

英法蘇三國協定的談判，自開始以來，已拖延數月，迄未成立。國內一般人士對此問題的看法，多表悲觀。當蘇方首先公開發表談判經過的時候，一般政論家認爲英蘇談判已決無成功的希望，因爲國際間的重要交涉，若兩方均有誠意，決不肯在談判過程中與以公開宣佈。公開宣佈的辦法，遠近推諉責任；此非失敗而何？嗣後因担保波羅的海諸國，英蘇兩國軍部間之磋商，侵略之定義，荷蘭與瑞士之保證，等問題，英蘇談判雖仍在繼續進行，但問題似日趨複雜，交涉成功之可能似日益渺茫。國內一般觀察家甚至認爲英蘇兩方對此交涉，自始即均無誠意，不日英政府之目的只在敷衍英國之輿論，即曰英政府之真正目的，在藉對蘇談判，以促進英德二國間之妥協。甚亦有謂蘇聯之目的在戲侮英國，蘇聯本不願與英合作，但又不願負拒絕加入和平陣線之責任，故不得不與英國以交涉之方式敷衍應酬。

上述之各種看法，雖不能謂爲毫無理由，但作者個人對英蘇談判之看法，則始終一致，與上述各種看法均不相同。作者始終認爲英蘇談判必可成功，英法蘇三國協定必可成立。蘇聯公開發表談判經過的原因，用意不在推諉談判失敗的責任，而在使英國與愛好和平國家的輿論壓迫英國政府，俾英政府不得不鬆軟蘇方的條件。

英蘇兩國間的感情，在過去不能謂爲良好；這是事實。英政府非至不得

約的破壞者（指日本）在美購買軍火事體。這案是畢德門願應一部分同情中國的人們的要求而提出的，參院共和黨領袖范登堡對之亦已有共鳴的表示。姑不論在本次會中能否通過，畢德門之能提出該案已是一件值得我們欣慰之事，他於前年冬天即認這樣一個法案有其必需，但以情勢勢禁而不能提。今既被提出，我們如能對抗戰更努力更堅決，即此次不能成立，今冬成立的希望却是很大的。（端）

張忠絃

已或必要時，不願與蘇聯過於接近；這也是實情。在過去數年中，英政府對於國際問題所持的政策，往往與蘇聯的政策相反，甚或相反。對西班牙，對捷克，在國聯會議中，英蘇兩方的政策常有不同。即在中國，英蘇兩國雖均爲中國的友邦，樂意援助中國，但兩政府的作法亦未見能一致。

然而國際間只有利害問題，決無恩怨可言。任何國家在決定外交政策時決不能只顧恩怨，而不計利害。在今日，蘇聯之外交政策與立場已極爲明顯，即放棄世界革命政策（至少暫時是如此），而與各愛好和平國家合作，以抑制侵略者。希特勒統治下德國之政策在獨霸歐洲。在其自傳中，希特勒會明言，德國必須東進，并須強佔蘇聯之烏克蘭。史達林及其他蘇俄之當局均爲眼光遠大而重視實際之政治家，決不至中德國方面離間英蘇之詭計，而妄冀與德國妥協，夢想德國於屈服英法之後，不再東進。

英政府之政策原在對德容忍，維持歐洲之和平。英政府雖不同情於希特勒之獨裁政治，尤不滿意於蘇俄之共產主義。若英國之生存與重要權益不受威脅，英政府自不願與蘇俄合作，以促成英德間之戰爭。過去英政府之所以未能與蘇俄合作者，其故即在於此。慕尼黑協定爲英政府此種政策之最高表現，然亦即此種政策之最後表現。英國在慕尼黑之屈服迄仍未滿足德國之慾望。今年三月之捷克事件充分證明德國之大慾永無止境。其東進之口號，

誰能保證非德國欲獨霸歐洲之一種掩飾。任何國家獨霸歐洲均不利於英國，且將危及英國之生存。於是英政府乃幡然變計，一面予波蘭，羅馬利亞，希臘，土耳其等國以保證，一面加緊擴充軍備，并實行英國有史以來未有之徵兵制。

英政府政策之此種轉變，初非證明英政府已有意與德國為敵，決以兵戎相見。英政府現時之目的仍在促德國覺悟，以共維歐洲之和平。然德國之慾望，既極龐大，苟英政府之政策無絕對強有力之後盾，則希特勒必仍將嘗試其冒險政策，置英方之警告於不顧。以今日之歐洲形勢論之，英法若無蘇俄之合作，則英法之實力較之德義之實力，并無絕對強大之把握。故為達到英政府現時政策（以堅決求和平）之目的，并維持歐洲和平，英法必須與蘇俄合作。此英政府於數月前（英政府政策轉變之後）突然向蘇俄建議開始談判之原因。吾人若謂英政府對蘇交涉之目的只在敷衍英國輿論或促進英德間之妥協，殊非確論。蓋英政府對蘇之交涉若一旦失敗，則英輿論對政府之措施必更將不滿，而德方既見英蘇既絕對不能合作，亦更不必與英國謀妥協。

是以在現時，英蘇協定實符合於英蘇兩方之基本利益與政策，兩方均必不願見其失敗，而尤以英方為然。且英國現既已對波，羅，希，土等國提供保證，若不與蘇俄合作，則因地理上之關係，英國之此種保證將失去其效力之大部。在事實上，蘇俄與土耳其，及羅馬利亞之關係，原屬密切。法國居於英蘇之間，必極力為英蘇調和。英蘇兩方輿論現均認為英蘇絕對有合作之必要。基於以上種種，故作者始終認為英蘇談判決不至完全決裂。

在環境與需要上，英蘇兩國現時必須合作。時機業已到達，形勢業已造

## 滇緬鐵路應採北線的主張

滇緬鐵道的興修，是為適應抗戰的需要，所以，一切的決定全應以軍事立場做根據，這與平時修築鐵道之以經濟立場為出發完全不同，因而原則上

成。此固毫無疑義者，惟在心理上，則兩方彼此間之猜忌尚未完全消除，此亦勿庸諱言。過去交涉之迂緩遲延者，其故在此。蘇方前此公開發表談判遲延的原因，已如前述。其用意不在推諉談判失敗之責任，而在使英國與愛好和平國家的輿論壓迫英國政府，使英政府不得不遷就蘇俄的條件。因英政府過去對蘇俄之漠視，蘇俄現時明知英政府不能聽任談判失敗，自願故抬身價，且英方所提之原案，既有失公允（例如不保證波羅的海諸國），且似對蘇俄尚不能無疑（例如要求於參戰前有磋商時間，以免發動戰爭之補操諸蘇方），故蘇方不得不提出對案，以求取到對於蘇俄最為有利之條件。李維諾夫之去職，非證明蘇方之無意與英妥協，只證明蘇方有意對英施以壓力。李維諾夫為著名親英之人物。李維諾夫之去職，可使英政府感覺蘇俄堅持其立場之決心。然李維諾夫去職後，若易以一親德反英之人物，固屬不當，若易以其他人，亦必易引起各方之猜疑，故以莫諾托夫自兼。國聯會臨時，英法方面極盼波丹金能代表蘇俄出席，藉便商談。但蘇政府故意不派遣波丹金，而派遣駐英大使邁斯基。此不啻警告英國，蘇俄對英不能讓步，無意妥協，但蘇俄却亦一願談判終止，其後蘇方復非正式發表官方對於英蘇談判之意見，并謂英蘇談判若不能成立，蘇俄亦不至於與德國妥協，蘇俄將採取中立政策。凡此均證明蘇政府之作風，在迫使英國讓步，而同時不令英政府對於談判完全失望。

目前英蘇間之談判似已進入最後階段，兩方政府均已嚴守城默，德國雖通社離間英蘇之消息，屢有所聞，此均反證英蘇談判之將近成功。吾人姑就事實之證明可也。

李生莊

，首要的條件，是「速成」，其他都是次要的。為求速成，便得注意兩個條件：一選擇較捷近的路線，二節省金錢。在這條件下，所築鐵道對於軍事

經濟交通有無價值，嚴格地說，是無需計及的，就是所築鐵道本身的堅固性，耐久性，載重性能否與普通修築鐵道的原則相適合亦不是個需要特別注意的問題。事情是：軍事上眼前需要這樣一條鐵道，能供應軍火的運輸，於是應該迅速地不怕草率地將此鐵道修成，目的只在軍事上暫時的應急，應了急後，則讓它繼續存在也好，或甚至於將其拆壞了也好，總之，能「速成」就好，其他，甚麼理論，甚麼事實，都是不重要。我們知道，滇緬鐵道西段路線所以決定用南線，軍事需要就是它的理由。

本文即以「速成」為立論的據點，就施工或其他方面比較滇緬鐵道西段南北兩線的優劣：

第一，從工程方面說：南北兩線的里程，南線自清華洞起至南大為四百餘公里，北線自清華洞起至高良山滇緬交界為六百餘公里，南線里程較北線為短。又南線所經大山有大雪山，邦馬山，無量山，老別山，北線所經有怒山及高黎貢山，兩線所經皆有高山，但是北線所經的高山比南線各山的海拔為高。又南北兩線所經大水，除瀾滄江為兩線都須經過外，怒江在南線已在界外，在北線則為界內必經之江，又怒江外，尚須經過龍江，是北線較南線多須經過大江兩條。以上三點，都是事實。但就工程方面來說，這種地理上的限制是不足以定兩線的優劣的。里程多，多越山，多涉水，則多費工，多費錢，這從經濟上說當然不合算；不過工程之事，不可一概而論，在地圖的指畫上談地理覺得沒有問題的，在實地的履勘上則處處都是問題。因此吾人在討論滇緬鐵道西段南北兩線之優劣，僅從里程方面立論是不夠的，亦是不妥當的。需切就工作速成的需要。我們覺得工作效率的速遲與工人數量的多寡（即工力大小）成正比例；因之，我們若使工作速成，主要條件是加多工人。假定有待修之路兩條，其里程之長甲為乙之二倍，以同樣工力修築兩路，則乙路先成，若以二倍工力修甲路，則兩路同時築成，再若以三倍之力修甲路，則甲路雖長，而先成者仍為甲路。故謀鐵路工成就之速遲，不在里程之短長，而在所修路設備否雇用和容納大量之工人。石切過大及過多之沿

河路。即欲增工，亦無可用其力；至若由幅甚大之土切路，則增工至數十倍殊不成問題。以十里之沿河石切路與一百里之由行土切路相較，其里程雖為十倍，但前者只能以兩班工人從兩端工作，轟炸鏟新，滾滾而進，後者每將工程分作若干段，以若干班之工人同時赴之，則一百里土切路完工之日，十里之石切路猶未及工程之半也。南線自孟賴以下，即沿南丁河行，河兩岸多石削。故石切工作約佔工程之半數。北線里程雖較長，然依此次鐵路局所踏勘之線——自清華洞至雲州經順甯昌至保山官市而首，即少石切工作。大約實際工作之後，北線儘量增加工人，分段趕工，可無問題，南線則趕工可趕，蓋以沿河兩岸之石削，無路可通，無法加多分段，縱有數十萬工人，亦無可用其力也。故就工程上說，欲求速成，則南線不及北線遠甚。

第二，從僱工方面說：據滇緬鐵路局公佈已經測定南線所經各地，除自清華洞起至雲州一段尚不失為人烟稠密的區域外，雲州以下，沿南丁河下行以至南大，沿途所經，百餘里內無人烟，且瘴癘盛行，氣候之惡，疾病之多，為全省各瘴區之冠。招僱工人，大成問題。北線所經路線，雖尚無具體之決定，然就雲南道路研究委員會所擬之四線——第一線自清華洞起沿滇緬公路至保山再至騰衝，第二線自清華洞起經蒙化出龍馬塘至永平轉保山再至騰衝，第三線自清華洞起至雲州轉順甯昌再出保山繞龍陵至騰衝，第四線自清華洞起至雲州出三江口經鎮康至蒙達再經龍陵至騰衝——兩言，各線所經，皆為人烟稠密之區，村落棋布，兩村之間，其距離點，近則二三里，遠則三四十里，居民多農戶壯丁，能耐勞苦，且沿途並無烟瘴，招僱工人絕對不成問題。若果決定與修北線，則担任工役者，當為路線所經各縣及其毗封各縣之壯丁，一紙公文，近者半日程，遠者三四日程，數百萬壯丁，不難應僱而來，分在沿途工作，於是數百公里間，分作若干段，各段同時動工，蟻蟻搬山，可刻期而完成。至若與修南線，則不能如此便利，南線所經，人烟甚少，瘴地所居，皆為瘴夷，癩夷性懶，不能耐勞，即使應僱，其工作力亦極有限，且人數不多，不足以任艱鉅。若招僱漢人，則必來自七八里外

。遠道雇工，跋涉爲苦，應僱之人，當爲少數，且瘴癘之地，漢人視作畏途，有此弱點，或竟至無一應工之人。以此比較，則北線雖長，僱工甚易，工作人多，成功必速；南線雖短，僱工甚難，工作人少，欲速反遲，觀鐵路局佈告招標，自昆明至祥雲一段，投標者極其踴躍，自祥雲至雲州一段，投標者即較昆詳段稍稀，自雲州以下，則絕無投標之人，此一事例，可得大概；並非雲州以下之工程較昆詳段特難，乃僱工困難而已。故就僱工方面言，南線不如北線之便。

第三，就疾病方面言：主症係熱帶流行諸瘧症，其次則爲因氣候飲食不調而起之雜症。凡此病症，世俗皆稱之爲瘧方病，或曰瘧毒。查鐵道南線所經，沿南丁河全河流以至南大，皆爲瘴區，所佔里程，約爲二百公里。北線所經瘴區，僅沿江壩及枯柯壩兩處，若採用雲南道路研究委員會所擬之第一、二、四、三線，則並枯柯壩亦無須經過，通過沿江壩不過十五公里，通過枯柯壩亦不過二十公里。故即使採用第三線，所經瘴區，最多不過三十餘公里，尙不及南線之七分之一。况南丁河流域之瘧疾，孟定壩，瘧毒之重，爲雲南全省各瘴區之冠，較之枯柯壩及沿江壩，其嚴重性加倍。孟定氣候（秋馬亦然），在清明節前後，日間自中午至下午三時約爲華氏一百度左右，夜間自十二時以後則漸降低，至天明前則降至四十五六度；夏秋之間，節屆暑季，其氣候日間恆爲一百十度左右，夜間依然降至四十餘度。一晝夜間暑寒相差四五十度或至六十度，氣候不調，如此其甚，苟失攝養，烏得不病？斷絕瘧疾可以從斷滅蚊蟲之發源上着手，欲克期劇寒劇熱之氣候則可謂絕無辦法。至枯柯壩及沿江壩，其晝夜氣候之劇變則不如秋馬，孟定之甚，故疾病之多與疾病之奇，枯柯、沿江實不如秋馬、孟定之烈。或曰：疾病之多，在於衛生事業辦理不善，倘衛生設備周全，自可斷絕病源，使疾病不生。巴拿馬運河之開闢，初亦因「瘧毒」之流行而受阻礙，後以良善之衛生設備克服之。瘧毒非全無辦法應付，惟巴拿馬新河時可行之除病辦法，未必即能轉移採用之於南丁河沿岸修築鐵路而有效；此非言巴拿馬新河時之除病辦法無效，乃謂目前修築鐵道與當年修築巴拿馬運河時兩者客觀條件不同。舉人固知減少瘧疾在於消滅蚊蟲，而消滅蚊蟲在於斷絕發生之來源，欲斷絕其發生之來源則在排洩污池，辦理完善之衛生設備，此爲積極之辦法。至積極辦法，則爲多多縫製蚊帳，防備瘧疾之傳染，並多服金雞納霜丸。此固爲有效辦法，但此處不能無問題者：若干萬工人每人縫製帳子一套是否可能？藥餌能否充分普及於每一個工人？工人能否完全聽從衛生專員之衛生調劑？即使醫藥有效，短時期內，醫藥設備，能否充分及周全？科學的衛生理論及實施能否轉移歷年悠久頑固不化之一般庸俗的習慣觀念？即使每一工人備帳子一套，但其身體的抵抗力能否克制晝夜間劇變之盛暑酷寒？欲完全排洩污池能否圓滿做到？即使污池能圓滿排洩，但所費金錢，能否與實際上之儲效相抵償？巴拿馬運河之開闢無時間限制，可從容作完善之衛生設備，鐵道既求速成，焉有充分時間作完善之衛生設備？吾人固不必一言瘧氣，即談虎色變，紅綠瘧，黑馬瘧，嘔吐瘧，穀又瘧，以爲一履瘴地，嗅到火藥氣味或糯米飯氣味，則病亡即不能免；但瘴區疾病，多而且難，係一不能否認之事，亦爲短時期內所不可克服之困難。南線 經 里 程 長，北線所經瘴區里程短，南北瘴區同爲不可繞越及不可避免者，然就其里程長短及病從處輕重互相衡較，則採用南線不如採用北線之爲宜。

第四，就工作時間方面言：今擬鐵道西段採用南線，計劃以三年之工作時間，將全線築成，此係就中途毫無滯礙變例而計劃言之也；但實際上此線若實行動工，則必滯礙重重，恐今茲計劃以三年完工者，六年尙不得完工。其理由有四：（一）石切工作困難。（二）僱工不易，前均已論過。（三）因瘧癘，每年僅秋冬二季有五個月之時間可以工作，是工作時間，每年不足半年之數，原定三年可以完工者，六年尙不得完工。（四）因氣候，在冬多。上午十時以前，濃霧未散，露水未乾，不能工作，每日工作時間，最多不過七小時，工作效力，當可想見。倘採用北線，即無以上各缺點。土切工作多，可以儘量增加工人。僱工甚易，可以增加工力，減短時間。不受瘧區曠

制，四季可以工作，氣候平和，每日於日出後即可工作，若須趕工，每日可得工作時間延長至十小時以上。根據以上分析，吾人以爲欲求滇緬鐵道於三年內完成者，惟有採用北線。

第五，就給養方面說：南線所經，多人跡罕到之地，平時旅行，已感受到妻糧之苦，今若實行築路，陡增若干萬工人，則糧食必成極大問題。一般以爲設當地無多量之糧食，可由他處運往。惟對此應注意者，運輸須有充分體力之工具，南綫交通不便，運輸極感困難。北線鄰近滇緬公路，運輸便利，所經多物產豐富之區，就地給養，不虞不足。此就給養便利言，南線亦不如北綫之便。

第六，就經費方面言：自表面觀之，路段長，橋樑多，則所耗必大；反之，經費必節省。此主張南線者所持理由之根據也。但工程之事，未可一概言之。蓋每有原計劃內以爲可省之開支而結果不能省者，又原計劃內或以爲必需之開支而結果竟又能省者。此則因工程進行中發生出不可避免之意外，或爲當初計劃所未慮及之事變，此類事變之廢費，常超出預算數倍以上。兩年前滇緬公路的興修，初意亦不速成及省費。保山以下之路段，最初決定經由騰衝，再由騰衝，一轉龍陵往接臘戍，一沿大盈江南下往接八寨，一經古永往接密支那，自保山過惠人橋至騰衝一段已測量完竣，並興工矣；忽奉電改道自保山過惠通橋逕赴龍陵。改道之原因有二：一，有惠通橋之新式吊橋可以利用；二，自保山至黑山門之汽車路聞已由土司自行修通。前者可以省費，後者可以省時。此議發於二十六年冬季，當時計劃，限定二十七年三月底即須通車。乃興工之後，始發見重重困難：第一，原有惠通橋之新式吊橋載重力不足，於是全橋另行改造，所希望節省之費並未省；第二，土司所修之汽車路完全不合規定，亦完全不能利用，必須全部改修，於是費

既不能省，時亦不能省，直至今日，始得暢行通車，而中途尚多困難問題。苟當日維持原議，經由騰衝先達八寨，則路成通車，早已不待今日，暢行無阻矣。夫自表面觀之，保龍公路，可省時也，而終不能省，可省費也，亦終不能省。今安知滇緬鐵道西段南線，困難重重者，不復蹈保龍公路之覆轍耶？

以上從施工方面，比較南北兩綫之優劣，南線實不如北綫，故吾人極力主張採用北綫，在主張採用南綫者之意見，總以爲北綫里程較長，山河險阻，不易通過；但此非不可克服之困難，以吾人之分析，南綫所過之難關將勝於北綫里程較長及山河險阻者若干倍。北綫已經踏勘者：計自清華洞起，沿滇緬公路至保山轉龍陵達騰衝，爲鐵路局祝子颺君所踏勘；又自清華洞起，至雲州，轉順寧，經昌寧，至保山官市，爲鐵路局職員周良欽君兩君偕同雲南道路研究委員會代表周未書君等所踏勘。前一路據祝君表示，可以通行，惟須另訂斜度標準；後一路據周君報告，自雲州至官市，不惟無顯大工程，且全線之傾斜度，最大者不過百分之二，尙不足鐵道最高限度百分之二。五之傾斜標準，是採用北綫，最爲合宜。至此線自官市至騰衝一段，較捷近者，係取道由旺渡潞江經龍陵至騰衝；惟由旺一段多泥地，不能通過，惟有繞越打板箐，經里布受，等橋壩，平子壩，渡江，經窩子寨，螞蝗箐，回歡，再渡龍安橋，以達騰城，此線現由騰衝組織踏勘隊，正踏勘中，可望通行。總之，北綫雖須經高山大川，儘有辦法可以通過。况南綫以病殘盛行及交通不便等關係，在施工上，即使路局內部之工作人員，不願前往工作者，亦大有人在，遑論一般之包工及僱工。吾人希望當局能切就事實，以客觀態度，虛心研究，多從實際調查，衡量優劣，決定去取，豈鐵道之本身有益，抗戰前途，尤爲幸甚！

廿八年六月八日



# 中國會成爲近代民族主義國家麼？

谷春帆

中國會成爲一個近代軍國式的民族主義的國家麼？不會。中國固需要民族主義，但只是中國式理性的民族主義，而不是軍國式瘋狂的民族主義。這個從近代德意軍國式民族主義國家成立的條件，與中華民族向來的道德哲學文化背景比較而可得。

軍國式的民族主義必是全能主義的。全能主義的民族主義，只是最近二十年的產物，還不能說是一種堅定不拔的政治制度。我們只能從近代幾個民族主義國家中研究，而覺得要發展成爲一個全能主義的民族主義國家，積極的固然要有幾種必備的條件，消極的也要有幾種必不可備的條件。

全能主義的民族主義國家，最主要的條件，自然是要羣衆有自覺的民族意識與民族憤怒。民族主義根本建築在熱情上，而人類惟有在羞憤時其情緒最爲激越，最不受理智的控制，最容易憤決。要使人們肯爲民族，爲國族，爲英雄，甘願犧牲自己的身家性命，一定先要使人們麻醉發狂，失去其個性，失去其理性。要使其如此，惟有使其不斷的感覺羞憤，感覺憤怒，感覺無地自容，感覺熱血沸騰。這一種羞憤抑鬱的民衆情緒，正是近百年來中國上上下下人人感覺到的情緒，而特別在抗戰的過程中，在敵人摧殘同胞的生命財產的過程中。在這個過程中，民族的情緒，顯然日趨緊張，因此，中國也很有可能成爲近代民族國家的趨勢。

近代民族主義成長之又一主要條件，爲獨裁的領袖。近代民族主義國家，幾乎無一不有獨裁領袖者。獨裁專制，並不一定產生民族主義。但民族主義，則必須在獨裁領袖下進行。民族是高於一切的神聖，不容許討論爭辯。民族主義是熱情，是直覺，是信仰；他要求每個民族族員之絕對的無條件的服從，因之不得不有一個人執行民族的最高利益，代表民族的無上意志。但要產生具有大權力的獨裁領袖，亦需要幾種條件。一是一般人民均願意被統

治，願意服從權力，而受民族英雄的制裁。這一條件，在習於專制的中國，不生問題。第二是民衆要具備史坦格博士（Dr. Wilhelm Stekel）所說的「權力意積」（Authority Complex）此種學說的大意是說人自孩提以至長成，種種教育道德法律社會宗教之制裁，使其壓抑天性以就範。人爲報償此種壓抑天性之痛苦而求權力。自己不能得權力，則寄其權力之夢想於領袖以爲安慰。甚至一轉手間，儼然以自己爲民族之主人，——以爲自己非爲領袖服役，領袖乃實爲自己服役。以服從領袖來滿足向來反抗之心理，以對領袖之愛，移轉向來被壓迫之恨。在這種地方，中國民衆，因爲中國人太馴服，太麻木了，對於權力政治，向不關心。獨裁領袖，固可不慮其反抗，却不能得其熱烈的擁護。不若具有「權力意積」的民衆，只要能博得其信仰，即能買得其熱血。中國人對於領袖及政治之冷淡，使狂熱的民族主義不能在中國得到一種傳佈的良導體。

近代民族主義之傳導，要一個能傳導的領袖，一個受傳導的民衆，一個作爲傳導工具的題目，而又需要傳導的技術與組織。這末一個條件亦是非常重要的。中華民族近百年來所受外族壓迫侵凌之羞恥與憤毒，在近代任何民族之上，而民族主義在中國，還未到狂熱沈醉的地步，多數民衆，即在抗戰的過程中，亦只是受了民族間天然仇恨的衝動，而不會深切體會到民族自覺的意識。這並非中國人真是冷血，而是因爲中國對於民族主義的傳導，尙沒有技術與組織。尤其因爲交通不便，地域廣闊之故，民族熱情傳佈不遠，多數人也感覺不到。即在通商大埠感覺到的地方，亦因爲沒有組織，而不能持久。在宣傳的技術與組織上，德國與蘇聯，均有很好成績。他們將蘇聯將德國變成一個文化的大監獄，使全國人民成爲獄囚，譬如德國每家有一廣播收音機，國社黨人天天在收音機上發出反復的口號。中國所忍受所抱憾的，該

聲恥與怨恨只愁沒處訴說。如能在廣播電台上，當評話一樣天天布送，在四萬萬五千萬心靈中，一定有四萬萬從未驚動的心弦，要爲之震起，爲之流淚，爲之拍案，爲之憤怒，爲之立誓雪恥報仇，然而中國就沒有這許多收音機，也沒有這許多廣播電台，而且即使有了，事實也未必容許你如此布送。

但近代民族主義之傳播，不獨需要上面所說種種人的條件，與技術的條件，還需要物的條件。那就是工業生產，及伴隨工業生產而來之社會組織及交通制度。工業落後的國家，邇逢時會誠然也可以掀起民族的狂潮，而建立近代式的民族主義國家，如基瑪爾之土耳其，畢蘇斯基之波蘭。然而一個農業社會，要推廣民族主義，尤其在廣大地域如中國者，却有種種困難，第一農人散漫無組織無團結，其職業散布鄉村，又不適於組織團結，而近代民族主義則要在組織團結下才能滋長發榮。第二農業社會交通不便，消息隔阂，農人對於外間的事物，往往不甚關心，亦很少接觸，因而民族主義之宣傳不容易推行，不容易發生效力。第三農業社會往往教育不普及，農人固守宗法社會的舊道德觀念，和平柔順而不容易振奮激越。第四近代民族主義之進展，在國際間必然引起磨擦，即使極狡猾敏靈的政治家，盡縱橫圖騰之能事，儘管在國際糾紛中利用時機，以恐嚇與欺詐，來獲取利益，而終結仍不能不靠武力。近代民族主義歸根結底脫不了軍國主義。全民動員，全民族戰爭的意識，無非以全國爲大營壘，以全民爲戰士，使一切適應民族戰爭之需要。而在現代戰備下，工業生產是必不可缺的條件。要工業生產能夠增加，戰備力量才能够增加，對外交涉才敢於抬頭，民族主義的信心才能够堅定，才能够因爲交涉勝利而增強。照現代中國的工業生產力量說，誠然談不到軍備自給。但民族主義之強化，不待工業生產與軍備擴張完全成功之後，而却在其進程之中。工業生產與軍備增一分，民族主義即能強一分。此次蘆溝橋事變，中國會得奮起抵抗，未嘗不是近年來國內力量比前充足之故。中國工業化前途，必有發展之望。故中國近代民族主義之物的條件，却不愁其無。

近代民族主義需要種種條件，倘更有許多不可備的條件。這些必不可

備的消極條件，有時比之不可不備的積極條件，更是重要。

近代全能的民族主義是熱情的衝動，宗教的信仰與犧牲。他蔑視理性，而理性則是全能的民族主義的死對頭。希臘人最崇拜理性，希臘人不是民族主義者。在文藝復興的歐洲，視理性爲最高無上，而文藝復興時代的歐洲，亦完全不是現在的歐洲。中國人一向尊重理性的，中國人一向也不是民族主義者。理性是文明之花，而全能的民族主義是一種新的野蠻主義。在文明人中以理性取決是非，而在新野蠻時代中，則以民族利害取決是非。因之理性與全能的民族主義，決不能並立。人類如講理性，決不能盲目迷信瘋狂的民族主義。人類如信從瘋狂的民族主義，決不能再講理性。理性是瘋狂的民族主義的叛徒。

全能的民族主義與理性既然是取決人類行爲兩極端的標準。所以民族主義定於一尊，就非得完全抑制理性不可。民族主義以爲民族是神聖至高無上的集團。民族利益，民族光榮，高於一切。要使一切人們作爲民族發展的原料。要使大衆成爲民族而生存的盲目動物。但是理性却偏要追問民族究竟是什麼。當他發現民族只是一個人羣的雜拌，主觀的存在，無論在血緣，在體型，在生理，在歷史，在風俗，習慣，言語，宗教，國家，社會，種種方面，俱不能得到民族的確切界限，更不能得到一民族與他民族必須衝突不能和諧的理由，亦不能到民族利益何以會高於個人及人類利益之理由，則理性對於民族主義的申訴，自然只有否決。

全能的民族主義又從國家的立場申訴，要求人們愛護祖國，爲祖國而犧牲。但理性偏要追問什麼是國家。當他（假如是個馬克斯主義者）發現歷史上，事實上，國家是一階級統治他階級的工具。是一種政治掠奪的組織。則理性非但不能愛護祖國，還會得叛反祖國了。或者理性以爲國家雖不是階級統治組織，而却是人類自由意志自由契約之集合，人民要直接執行治權而不假手於代表，則至少國家有事的時候，或決定大政方針的時候，要容許人民儘量自由意志的爭辯，而不能要求其盲從了。

民族主義之推行，對於適合其目的之理論，自然不用禁止，而且更要發達。但這種辦法，決不是理性，因為理性注重在論辯，而民族主義則要用權力來壓迫論辯。沒有論辯，不許疑問，即是殺死了理性。中國人向來很講理性，很不喜歡禁止論辯。但歷史上也很多例子，證明中國人有時也很不講理性，很不許論難批評。但中國人心地裏却是自有理性的，儘管口裏不講。中國人向來綿羊一般的柔順在權力的威脅下，在民族主義的旗幟下，不許論辯，是極容易的事情。更無須德國一樣大規模的拘留營。不許論辯這一個消極條件，表面上在中國不難辦到。所難的乃是如何使消極的理性的退讓，成為活躍的民族主義的信仰。如何使他不得不講，並且心悅誠服。

全能的民族主義是主張戰爭的權力的主義，以民族為最高無上的對象。所以和平主義是他的對頭。大同思想與國際主義，亦是他的對頭。中國人向來最是注重和平，最不崇尚武力。不獨民間的風俗是好男不當兵好鐵不打釘。即乘衝謀國的政治家，亦無不抱佳兵不祥，先王之遠和為貴的哲學。而且一向在歷史上地理上過慣了隔絕閉關的生活。以中國為一天下。大道之行也，天下為公。和平主義，與大同思想，在中國人意識中，下意識中，根深蒂

## 論句子的主詞及表句

本刊第一期拙作「新語言」文中說到「句子都有主詞，……是……的」句式的多量採用，更是普遍的現代化的現象。本刊第十二期有呂叔湘先生「中國話裏的主詞及其他」一文，對於這句話有所指正。「句子都有主詞」這一部分確是錯的。當時心裏是在記起像下面這類的例子：

我昨夜如此，聽琴已成我的最重要工作。我會一次想見你，在你那尾聲過去之後；我躡足走到你所在的大廳門口。但我忽而怕你正有着你的伴，我又怕你不願你以外的人會聽你的琴聲；這樣，我又在冷空氣中空虛的跑回我房。

固。對於民族主義軍國主義之傳佈，非但是一種不良導體，並且起著反動的作用。

上面已經說過近代全能民族主義成功條件之一為獨裁領袖，所以反過頭，割據，不統一，均為民族主義傳佈之障礙。不幸中國政制，直到抗戰以前，還免不了這種割據分封的變相。而且因為交通之不便，工業生產之落後，和農業社會散漫無組織的特性，均使中國不能迅速有效轉變成爲軍國主義的典型。從中國人的民族特性，文化習慣，哲學思想，經濟組織，政治制度上看，均覺得近代瘋狂的民族主義，與中國的根本社會，太不適合，不會得什麼結果。然從一百年來鬱勃憤抑的民族情緒，及其歷次橫崩潰決對內對外變化的情形看，則日本人的砲火，正在天天將民族意識與民族主義，打擊到每個中國人的心坎中去。

從感情的民族憤怨轉變到信仰民族主義。中國在轉變中，在不完全的轉變中。一面表示習慣的和平與理性，文化上的優游與怠惰。一面却被憤怨鬱積的火線燃着。中國的前途，係於這轉變。自政府以至公眾團體的努力趨向，亦指示着這一轉變，——其目的是建設中國式的理性的民族主義。

朱自清

這是我教過的高級作文班一個學生的習作。除了第二個分句之外，每個分句都有主詞「我」字。這裏並不想用這個例子來辯護，只想表示現代文句似乎有多用主詞的傾向。這一點我現在還是相信着。

這個趨勢與標點符號的應用關係很大。因為用了標點符號，我們有了斷的一句一斷的觀念。我們有了現代化的「句」的觀念。這叫我們看重主詞，多用主詞。這可以從反面證明。我們用標點符號去標點舊文言，甚至舊白話，往往感到有些地方沒法標點下去，怎麼也不貼切似的。這就是因為那些寫作，那些語言裏，沒有我們現代人的文法觀念的緣故。日本谷崎潤一郎的「

文章讀本裏指出日本的現代文與古典文有三個不同之處；其中第二句讀顯明，第三多用主詞（一五六面），也正是我國現代文與舊文言，舊白話的不同之處。呂先生文中舉過「世說新語」的一個例，說，「這一段譯成白話，至少有好幾處得把所缺主詞或受詞補出來」。照呂先生在所引文中所留的主詞的空格看，他這句裏所顯「白話」，似乎不是舊白話而是現代化的白話文；那麼，這也是現代文多用主詞的一個好證明了。

現在還有些人不大會用標點符號，先寫好了文字，再去標點起來。這真是所謂「一加」標點了。後「加」標點的文字裏，往往留着舊白話的影子，我在近來所教的作文班的習作裏常遇到這種例。且隨便舉一個：

後來（我們母子）又到蒙館去請求再展期五天（交費）。（我們）不獨未蒙（塾師）許可，（塾師）且大罵我們沒有良心，叫同學將我的東西拋出館外。

這兒兩句中不見一個主詞，正是舊白話的結構。但第一句和第二句的第一三分句，各與前句（第一句的前句未引）或前一分句共一主詞，不寫出主詞，還是清楚的；第二句的第二分句與前一分句並不共一主詞，不將主詞寫出，就不大清楚了。這是舊結構的短處。隨便翻開手邊的「水滸傳」，看見這樣的句子：

（我們）如此犯下大罪，鬧了兩座州城，（他們）必然申奏去了。

晁蓋叫衆多小嘍囉參拜了新頭領李俊等，（小嘍囉）都參見了。（均見百二十四回本第四十一回）

也許有人覺得這也够清楚的；但我們的要求是更清楚些。

舊結構也有因爲主詞不清楚而弄錯了意義的。日知錄「文章繁簡」節有云：

「黃氏日鈔」言蘇子由「古史」改「史記」，多有不當。如「樗里子傳」，史記曰，「母，韓女也。樗里子滑稽多智。」古史曰，「母，韓女也。滑稽多智。」似以母爲滑稽矣。然則「樗里子」三字，其可省乎。「甘茂傳

」，史記曰，「甘茂者，下蔡人也。事下蔡史舉，舉百家之說」古史曰，「下蔡史舉，學百家之說。」似史舉自學百家矣。然則「事」之一字，其可省乎。以是知文不可以省字爲工。字而可省，太史公省之久矣。

用現代的術語說，這裏第一例是省略主詞的錯誤，第二例是省略動詞的錯誤；而第一例的省略動詞，也就不看重主詞。蘇轍當然不會有「主詞」一動詞「這一套文法觀念」；顧炎武也還是沒有，所以只籠統的說是「省字」。但由這兩個例可以看出，就是在舊結構裏，主詞也還是重要的。

能用標點符號的人，將標點符號當作文字的一部分，不當作文字外的東西。他們寫作時，隨着句讀標點下去；這是一「用」進去，不是一「加」上去。這些人的文字，現代化的成分大概要多些。標點符號和從前的圈點或句讀符號不一樣。後者只是加在文字上，幫助讀者的了解；對於文字的關係是機械的。前者却是用在文字裏，幫助寫作者表達情思；對於文字的關係是有機的。標點符號無疑的比句讀符號複雜得多，精密得多；現代化的語言是比舊文言舊白話複雜得多，精密得多。可是話說回來，現代化是點點滴滴的改變，不是突然的，全盤的改變。文法的現代化，尤其如此。用了標點符號的現代文化，文法上是不會全盤改成新樣式的。這裏有些是因爲國語的容受量或消化力的緣故，有些是因爲習慣——也就是呂先生說的「風趣或力量」——的緣故。國語對於種種新樣式的消化力或容受量，還待詳密研究，暫時不能具體說明。呂先生所舉的不要主詞的例子，有些似乎該從這個角度看。至於習慣，就是舊樣式的沿用，却是一眼就看出來的。即以主詞而論，現代化的語言裏，還夾雜着一些不寫出主詞的句子，便是習慣的影響，也是「風趣或力量」的影響。呂先生說到避免「自我主義」，便是這種影響之一。

呂先生指出拙作「新語言」中一些不寫出主詞的句子。這確可以證明「句子都有主詞」那句話是錯的；那句話的錯，我已經說過了。我所以不在這一些句子裏寫出主詞，當時是不覺得的，現在想來，正是習慣的影響。「風趣或力量」的影響，還可以叫作「熟語化」。現代寫作的人，大約不止我一

個，似乎都多多少少徘徊於所謂「歐化」與熟語化兩條路中間。他們求清楚，不得不「歐化」；他們求親切，又不得不熟語化。親切也便是「風趣或力量」。怎樣才能教「歐化」與熟語化調和得恰好好處，還待研究和練習。這是留心語言現代化的人所應當努力的。不過就主詞而論，我總相信多用主詞是現代化的語言的一個主要的傾向。

呂先生又指出拙作裏沒有儘量採用「……是……的」一句式。他所舉的例子中間，「却很大方」和「都很新鮮」兩句，原稿本來用「是……的」一句式，是後來改了的。改的原因是怕同一句式太多，顯得單調。這種求變化，也是「風趣或力量」的影響。我所謂「儘量」的「量」，是將這種影響除外的，和呂先生的解釋不同。關於「……是……的」這一句式的本身，我也還是相信它是表現分析的精神的。但得聲明，這是參用一個日本人的意見，他說「花兒是美麗」這句子比說「花美」時顯然更加分析的判斷化了。（長瀨誠「中國文學與用語」，拙譯見大公報文藝，二十五年一月十二日）但我覺得「花兒是美麗」，只是加重的語氣；「花兒是美麗的」似乎才是一分析的判斷化。「花美」的「美」若看作形容詞，這句子自然是表句；可是若照家錦熙先生「國語文法」的看法，將「美」當作一同動詞，這句子便不是表句而是述句了。所以在「新語言」裏，我表示過這種句子的性質是不分明的。「花兒是美麗的」這句子比起「花美」來，就不一樣。這裏述詞改了帶「的」尾的形容詞，又在主詞述詞中間加進一個繫詞作媒介，表句的性質便確定了。現代語言學者雖不很恭維「一句三分」的辦法，如呂先生所說，但要解釋這兩種句式的不同之處，似乎還用得着它。

呂先生說「……是……的」一句式原是加重的語氣。可是「因為『是』和『的』常常連用，（『這間屋子是我的』，『這間屋子是我住的』，『這間屋子是燒磚砌的』）因此產生一種類推作用，『是』會把『的』牽出來，『的』也會把『是』拉出來」。這樣多量採用「……是……的」一句式的結果，我們語言裏早已備有「消滅它的語氣作用的趨勢」，不是在現代化的語言裏

才如此。他又說：

現在我們已經製造了並且正在製造着，許多從名詞或動詞轉成的形容詞，是不得不加「的」的，而這個「的」字又非把「是」字拉出不可。我們不能說：「這個計劃——空想的」，我們說：「這個計劃是空想的」。這一類新的形容詞天天在增加。……應用這些新形容詞（即有「的」尾的）作表句所產生「A是B的」，方式也許會有一天把舊形容詞（即原無「的」尾的）全掃進去。可是倘若這一天，那也是中國語循着某種語言演變原理（加語尾以變詞性；類推作用）所生的結果，和分析精神是沒有什麼關係的。

呂先生指出帶「的」尾的新形容詞的增加和對於舊形容詞的影響，是很精闢的見解。但對於上面所引的話，我還有兩點不同的意見：一是「……是……的」一句式原來並非全是加重的語氣；二是「類推作用」的解釋有時候還

……是……的」一句式本有兩類。一類是加重的語氣。如呂先生文中所舉「銀子是『白』的，人的眼珠是『黑』的」，又「無論心中怎麼着急，他的動作是『慢』的」（老舍黑白李）。這裏述詞是形容詞。又如同文所舉「我是『今天才見着』的」，及「做了女人總是『要出嫁』的」（紅樓夢）。這裏是述句的表句化，可以還原到述句。另一類不是加重的語氣。如同文所舉的「這間屋子是我的」。「我的」是帶「的」尾的領格；這種句子也像呂先生所說，「的」和「是」是牽拉着的，就是有機的。又如同文所舉「這間屋子是我住的」，「這間屋子是燒磚砌的」。這些不是述句的表句化，雖然也可化成特殊的述句；（如前例可化成「這間屋子，我住」，已經是倒裝的加重語氣；後例可化成「這間屋子燒磚砌」，像通俗韻文裏的「子」這是用帶「的」尾分句為述詞的表句。這一類本不是加重的語氣，無所謂「消滅語氣作用」與否。

現代化的語言裏多量採用的似乎只是前一類本是加重語氣的「……是……的」一句式。這又有兩個方向。第一是多用「天天在增加」的新形容詞作表

句，因而也就多用舊形容詞作表句。這都是現代文中才有的現象，呂先生似乎已經承認了。他屬「類推作用」從形態上說明這現象。對於新形容詞的表句，這個說明是充足的。那些新形容詞「天天在增加」雖然似乎也是分析的精神的表現，但在新形容詞的表句中，「的」和「是」是有機聯繫，是形態的必然，從形態上說明，自然是充足的。那些舊形容詞的表句却就不然。這種句子裏的「是」和「的」並不是有機的；像「花美」，不用「是……的」，也還能成一個完整的句子。這種句子確是新形容詞的表句的影響，因此確已消滅了原來的加重語氣。既不是形態的必然，也不是語氣的加重，這種句子存在的理由，除「類推作用」外，似乎應該有些別的。上文說過。這種句子將原來表句述句性質不明确的句子確定為表句；我還相信它們「是表現分析的精神的」。現代文裏又常常採用述句的表句化，却保存着那種句子原來的加重語氣。這種多量採用，也可拿「類推作用」作充足的說明，和「精神確是沒有什麼關係的」。

### 本期撰者

本期各位撰者，除李生莊先生外，俱不是生人。李先生是漢西人，熟知漢西地勢，他主張漢緬鐵路西段應採北線。究竟該段鐵路應採北線或南線，關係國防甚鉅，同時更牽涉到滇省將來貿易路線問題。我們希望主張兩線者亦借本刊發表意見。

### 本刊啓事一

本刊定每二十五期合爲一卷，本期爲第二卷第五期，第一卷將裝訂成若干合訂本，每本售價國幣一元五角，預約期定本年八月三十一日截止。

### 本刊啓事二

本刊向逢星期日出版，惟自第一卷第二十二期以來，以審查印刷及校閱方面常生困難，以致脫期一二三日不等，殊深歉仄，自下期起本刊仍當求按期出版，以利讀者。

今日評論 每星期日出版

編輯兼發行者 今日評論社

昆明青雲街一六九號

印刷者 中央日報社

昆明鳳凰街一號

總經售 正中書局雜誌推廣所

重慶中一路二八〇號

分售 全國各書局

價目 零售五分 訂閱全年二元 半年一元

## 交通銀行

行銀業實國全發展爲許特府政民國

務業行銀 切一營經

兌匯通均 埠商大各

元萬千二幣國本資

元萬十九百六幣國金積公

元萬千五萬五幣國額總產資

號掛報電 話電址地 行銀通交 路署金 行分明昆

# 聚興誠銀行

重慶總行 商業場  
昆明行址 金碧路  
全國各大商埠均設分支行

各種匯款  
各種存款  
抵押放款  
匯單押匯

活期儲蓄  
定期儲蓄  
整儲支息  
存取兩便

信託部  
代理各種保險  
代理太古聯運

代客買賣貨物  
代辦報關轉運

# 中國銀行

◎竭誠為社會服務◎  
◎努力謀顧客便利◎

本行為國民政府特許之國際匯兌銀行資本四千萬圓全國各地有分支行國外紐約倫敦星加坡巴達維亞仰光河內海防大坂等分行其他各國有代理處辦理國內外匯兌各種存款放款及其他一切銀行業務手續簡捷服務週到如蒙光顧母任歡迎

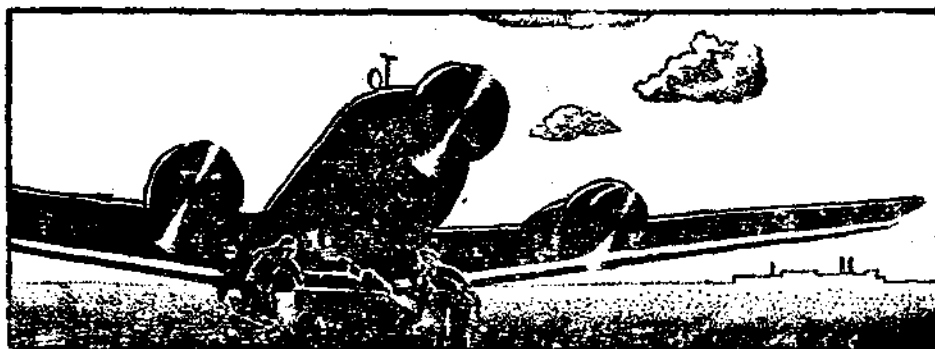
為教育文化界服務

最誠摯的，是

# 金城銀行

上海總行 江西路

昆明行址 金碧路



寄航空信！

迅速 詳盡 省費

空中旅行！

快捷 舒適 安全

重慶 香港 河內 成都 漢中 西安

桂林 蘭州 寧夏 西寧 涼州

均可通航

歐亞航空公司

總公司 尙義街三號