

十、爭取鐵路器材

交通部派赴美洽運器材

民國三十年四月初旬，滇緬鐵路局長兼總工程師杜鎮遠接重慶交通部電話，命杜率該路機務處長及材料處長即日飛渝轉美，到美京宋子文公署協助購運該路器材事。當時我爲該路機務處長兼材料處長，杜局長電話給我叫我準備兩三日動身。他說此次接洽以三個月爲期，辦完即回。太太得訊後異常爲難，因爲我們有五個孩子，最大者才十一、二歲，最小的才一週歲，我將現況向局長報告，杜局長轉請路局諸同事如總務處長譚嶽泉，會計處長田定庵，車務處長曾世榮，總稽核徐相等，以及交通部技術室技正程孝剛諸兄及諸兄家眷幫忙照應。

兩日後一個夜晚即在昆明飛機場上飛機，此爲中國航空之雙引擎飛機，兩排座位。余第一次座乘飛機驚慌異常，登機後無心視察內部佈置，找到一椅卽坐下，也不知道什麼安全帶，坐下後兩手緊抓坐椅兩臂。俄而機身震動，知已開行；繼而震動加緊，兩手抓住兩椅臂亦加緊，渾身挺直。到最高震動後一霎時震動稍減，看窗外四週景物甚模糊細小，知飛機已上天；心理上更加緊張。俄而機身忽然下墜甚深，到底後又

忽然上昇，昇到極處時，又陡然下降，幾乎全身離座，如非兩手緊握，則全身將在空中矣，如此者不知好幾次。後來問人，方知雲南四川貴州間山高，空氣層不均匀，有時稀薄則機身下墜云。好容易飛到了重慶，因為戰時燈火管制，事前毫不知道。到達後知飛機場為江中一沙洲叫珊瑚壩，下機後有交通部同仁來接。機場在江心，由江心上岸後走約一百多級梯道，然後乘汽車到飛來寺曾部長養甫公館，我們隨即被招待到客房睡覺。

第二天起來，方知昨日接我們的是庶務吳笠田先生，吳為曾養甫部長所信任。杜局長常飛重慶接洽公事並不覺累，我因一夜緊張，第二天渾身酸痛，勉強隨杜局長到部報到。經與路政司楊司長孟紀及楊幫辦華臣（毅）接洽，知中國在華府除有大使館外，有一個中國國防物資供應公司 China Defense Supply，簡稱 C. D. S. 為宋子文先生創立並主持者，此公司為民營，與美國主持租借法案之管理處接洽。我們此去到宋先生處報到服務，兩日後護照以及一切信件都備齊，在一天夜晚又由珊瑚壩起飛。

由渝飛港格外緊張

這一次飛行更緊張更是生死關頭，沿途除有空氣薄層外（Air Pocket）尚須飛過日本佔領區，也許他們會有偵察機在天上飛行，看見我們的飛機開一排機關槍，那我們就完了。於是不敢睡覺，兩眼直瞪着窗外看有沒有日機飛來，同時兩手緊抓椅臂，不知過了多多少少長時間，忽然地面燈火滿佈，機身漸漸下沉，這時心大歡喜，大概已到香港，俄而在機場下落，亦由交通部駐港辦事處人員接待至九龍飯店息足

。我們到後隨即吃飯睡覺。

我第二次到香港，而且在抗戰期間住在大後方的窮鄉僻壤多年，忽然到紙醉金迷的香港大埠，既不聞日機警報，又不見軍隊槍砲，精神頓時輕鬆。交通部在港辦事處設在香港島之畢打街，我們住在九龍，到辦事處須先乘渡輪過海，過了海就到。辦事處分兩部，一部是材料司辦事處，由陳筆霖負責；一部是財務司辦事處由財務司幫辦汪仲長負責。兩部份各有辦事員多人，我們都不認識，其中有一位在材料方面的盧祖詒先生，我認識他，他原在天津南開大學爲工學系主任，我在天津津浦鐵路西沽機廠做廠長時曾到南開兼課，教材料力學及機械設計，就在他系內。此次邂逅相逢無任欣慰。此人溫文細語如處女，而持身正直，與人交，久而敬之。當時忽忽談別後生活，相對唏噓，我曾語別後的食無缺但衣履不整，當同到西服店，我訂製西裝衣履以便赴美；同時談到內人小孩缺衣事。誰知我到美後家中來信說，香港寄到太太夾袍棉袍各一件，男女小孩衣服各幾件，整整裝了一箱。此人後來就不知去向，謝亦無法謝。在港所與接洽者祇此一人。多少年後方知汪仲長及謝奮程二人原住香港半山，生活甚爲優裕，珍珠港大亂後，日本兵在香港逞兇，將兩位以刺刀刺死，悲慘之至，無任哀悼。

在香港候機留住兩日，承盧祖詒兄陪遊。覺香港島地方甚小，人亦不多。我們由畢打街乘車到山頂纜車站，乘纜車上山，車行甚緩，由鋼纜拉車上山，半山南有數站，每站皆有人上下。到頂，有咖啡館，在山頂四周一看，北面爲九龍灣，灣內停軍艦商船數隻，南面爲富人住宅，公路貫通，樹木成蔭，英國人在此享福。過此南下則爲有名之深水灣，灣邊有大酒店，爲香港最豪華之勝境，倚山面海；酒店南面有寬走

廊，每日早中晚在此有遊客，吃飯甚舒適。飯店下面則爲海濱游泳場，夏日游泳者甚多。我等遊覽後覺香港島北面近海，一片平地爲商業區，南面近海區爲游樂區，中間爲山區住宅，如此而已。

自香港飛越太平洋

離開香港所乘之飛機爲汎美飛機公司 Pan American 之飛剪號 Clipper，爲水上飛機。乘客不多，機分兩層，下層爲座位，兩面沿窗坐，可坐十餘人，上層有臥舖。後面爲行李間，甚寬敞。機身有兩個機翼，機翼下面有兩個浮筒浮海面。機翼在左右兩邊，每邊有發動機兩個，共計四個。飛行時四機并進，浮筒在九龍灣浮行。初開時，四機轉動，漸動漸緊，侍應生來囑將安全帶扣緊，大家靜坐，俄而機身離開水面而漸漸升高，越過香港山頂即向東南飛，目的地爲菲律賓之馬尼拉 Manila 市。此機在水面上飛行，水面無高低，并無急升急降之顛簸，甚爲舒適。余到上層床位休息，床似爲布兜，甚爲安適，而機行甚穩。不久有咖啡點心送來，約行兩小時許即到。

馬尼拉爲菲律賓首都，下機住馬尼拉大旅館，侍應生關照今晚住一夜，明晨九時起飛去關島住。爲時尙早，有中國大使及陳清文先生等來接，并約到城內觀光吃中國飯。馬尼拉有新舊二城，舊城狹隘污穢，市面不整，新城都係新式建築物，商業甚盛，當地人說英語與西班牙語，對中國人甚和善。

次晨大霧，俟霧散飛行。沿途甚穩，據侍應生稱到關島約一千五百英里，約下午三時許到。閒話中間何以要用水上飛機，答稱「比較妥當，萬一出事，尙有希望浮在水面得救。」問會否有出事。答稱「也有出事，不過出事後即無所聞！一出事即無下落！」聽後不禁寒慄。午餐有簡單三明治及牛乳咖啡。三時許

到達，由機窗下望關島，初祇一小點，漸近漸大，約如一山芋形之物浮在海面，再近則見沿海邊爲白色淡藍色，中間成灰色。機落地面後，島身甚大，據稱有八哩寬三十哩長，與香港島不相上下。居民不足萬人，皆爲軍人或海空交通人員。下機後住入旅舍休息，幸我與杜先生同行，彼此有伴，不感寂寞。

第三天早晨又起飛，向威克島 Wake 飛行，此行又爲一千五百哩。威克島祇約五哩長一哩多寬。由飛機上看去像一狹形馬蹄鐵，向西北開口，飛機停在馬蹄鐵中間水上，倒是一個很安全的海灣，除飛機公司工作人員外無甚居民。生活所需全由飛機帶來或由少數之船隻帶來，生活枯寂。下機後住航空公司招待所，幸天氣甚好，飲食睡眠均佳。

杜鎮遠局長摔跤斷腿

第四天晨又起飛向中途島去，島在東北方約一千五百哩。飛行五、六小時無異動。到達時方知有兩島，在西者較大稱沙島 Sand，在東者較小稱東島 Eastern，兩島共同面積祇二方哩。現在祇用作飛機海船停留站，島上并無多居民，我們亦住航空公司招待所，吃住都佳。以上諸島皆爲美國在太平洋上之領土，平時毫無用處，戰時則爲軍事補給站。

第五天我們登機時出了大事——杜鎮遠先生同我吃完早餐，聽到「請上飛機」的呼聲時，我們就悠悠閒閒地走向飛機去。水上飛機與碼頭間有兩條長跳板，板上此時有露水甚濕。杜先生走在上面，一個不小心，摔倒了。幸而好，沒有跌到海裏去，但他老先生自己起不來，由兩三位洋人把他扶上飛機，坐着甚好，立起來就痛。飛機師隨即打電報給夏威夷公司叫準備救傷車到醫院照 X 光。這一次飛行約二千哩，在機上

，杜先生就躺在臥舖上，大小便非有人幫忙不可。四時許到達火奴嚕嚕 Honolulu，住瓦齊齊 Waikiki 大旅館，非常豪華，而且門外就是出名的瓦齊齊游泳場。杜先生下機後隨即送入醫院照 X 光，知右脛骨跌斷，隨即用石膏綁起，送回旅館休息，暫時不能走動！這一下我糟了！杜先生這個人是閑不得的，他是「五花腸子六花心」，主意多得很；他睡着不得動，他就叫我寫信打電報。一會兒寫封信給曾部長，一會兒寫封信給宋子文。一會兒打個電報到中國，一會兒打個電報到美國。中文電報真纏人，要譯成號碼，這譯電真是苦事，以前都是手下人辦，現在要我自己辦，我就變成秘書、起稿、繕寫、譯電、庶務、護士，一脚踢！住了五天，火奴魯魯街上未去過一次，電影未看過一次，海泳場未去過一次，一天到晚陪着他，代他寫，代他辦！真正苦矣。

問飛機幾時開，飛機公司說不開了，「此地到洛杉磯有三千哩吃不消，請你們坐船罷！」於是乎等船！等到有船上船開行後，風浪甚大，我暈船！走了將近一個禮拜才到洛杉磯隨即改乘飛機到華府。十幾天來他用兩個拐杖撐着走路，倒不覺疼痛。到華府先去醫院將石膏包去掉，再照 X 光，骨頭已接上了，醫生切囑仍用拐杖走路，斷腿不可下地，一禮拜後試試不痛再說。

宋子文主持的機構

公事要緊，杜先生仍撐住拐杖去見宋子文先生。我同杜先生一進門，宋先生眉頭一縐，滿臉不豫之色，用純練的英語說：「我知道了，你先去看劉景山（竹君）先生！」杜先生一句話沒有說得出口，隨即出來，打聽劉景山在那兒辦公。杜先生在路上寫了許多說帖，并準備了一番說話，都沒有機會發表。

原來宋先生辦公室很簡單，有一個英文秘書叫拉西門 Rasjman 歐洲人，他同華府各部會都熟，一個中文秘書是朱光沐（秀峯）；原在東北爲張少帥之軍法處長；還有一個掌管密電的女秘書是俞月英小姐。另外有幾個美國人供奔走，最主要的一個就是魏老一 Willauer，非常得力。其下祇有一個交通部顧問室，主持人就是劉景山先生；他的公事房設在 1601 Vst. 一樓。我們當日就到劉的公事房，當時祇有一個男秘書叫涂光華，係法國留學生，兩個女華僑打字員，係姊妹兩個，妹妹是宋先生的庶務李震聲的太太，杜先生見了劉先生就將滇緬鐵路對於抗戰如何如何地重要，抗戰已到緊急關頭，所有海口都已被封，抗戰物資非由仰光進口，由滇緬鐵路運到昆明轉紮昆鐵路到重慶再轉向前方。鐵路器材，趕緊運入以備趕工。說得十分切實而火急。劉先生聽後就說，現在第一步要向美政府說明緊急與重要，等他們說願意幫忙時方有辦法。

大使館與胡適大使

我們暫時無事就到中國大使館報到，并拜望胡適之大使，大使館鄰近黑人區，街道固不整齊，屋宇亦不甚堂皇，比較麻省大道上英法諸大使館之漂亮威武，不能比擬。裏面房屋甚大，當時胡大使在會客，我們就同游建文、崔存璘諸位認識了。幾天之後大使館有人打電話說：「胡大使請你們二位星期日早晨九點鐘到雙橡園大使官邸吃早飯。」

雙橡園地方甚大，佔地近廿英畝，四面皆樹，中間矗立着一座三層木質大廈，廈後有一對大橡樹，故

名雙橡園 Twin Oaks，廈前草地廣大，大使請客或雙十慶祝會時都在此開園遊會。臨時，大使館派車來接，一進雙橡園大門，就有一條長馬路曲曲折折直通官邸。我們先被引到一間客廳坐着，俄而胡大使出來敘話，并領着參觀各室，有一室完全中國家具，陳列着古瓷花瓶、玉器，掛着名人字畫。隨後就引入飯堂，看見窗外花木扶疎，室內一圓桌，祇擺了四個座位。當時胡夫人沒有來美，由游建文太太代表為女主人。我們的早飯是燒餅油條豆漿稀飯，四個小菜碟子；在美國吃到如此早飯真是意想不到。吃完稍坐，我們就辭出，但已經十一點多鐘矣。游太太年輕貌美，膚色晶瑩而紅潤如處女，為中國在華府之第一美人。

租借法案之由來

我看了幾天情形，讀了幾天報紙，同時與幾位中外同事閒談，才知道租借法案原為幫助英國打德國而設，德國希特勒 Hitler 與義國墨索里尼 Mussolini 橫行歐洲時，英法抵抗不住，缺乏抗戰器材，美國國策為堅守中立，美總統羅斯福 Roosevelt 將槍砲偷偷運助英法，無如德潛艇在大西洋轟炸美船，美國人不願意。於是羅改變方針，叫英法「現錢自運」Cash and Carry。他將軍火賣與英法，由英法自行運輸。後來英法國庫空虛無力自購，更無船自運，而羅先生又不甘視希魔猖獗，於是改國策為租借法案 Lend and Lease Act。由國會通過，這一下羅就大張旗鼓，用欠帳辦法將船與軍火租借與英法，由英法簽借約存案。這時英國駐美大使館有幾千軍火專家、運輸專家在工作，此為租借法案之由來。宋先生想在此時應用租借法案代中國政府索取軍火與物資，但美政府整個目標在歐洲，對於中國被日本侵略情形不甚注意，

也不甚關心。宋先生手下雖有拉西門及魏老二，以及其他說客在白宮與國會爲中國政府說話，效力甚小。杜先生雖將說帖及一切材料單送與劉先生，并無下文，我們就悶坐在旅館中聽信。

聽了三個月毫無進展，杜先生腿已養好，可以不用拐杖走路，他老先生熬不住這無聊的等候生活，六月底七月初他要回國，叫我一個人在侍候着。原來我們兩人住旅館，一切吃住皆實報實銷，費用甚大。他說：「在你駐美期間每月給旅費三百美元，國內薪津照舊留作養家。如有進展隨時報告國內。」如是安排，他就隻身回國去了。原來我出國時，祇說爲期三月，現在變爲無期徒刑了，沒有辦法祇好住下來待機做事。

在國防供應公司工作

杜局長回國後我就在宋子文先生主持之中國國防供應公司 C. D. S. 交通部顧問室辦公。我不住旅館，我在 16 街一家私人公寓找到住所，房間住客有三、四人，管理者爲一法國老太婆。非常整齊清潔，取價甚廉，約每月四十元，比旅館便宜多。每日上班乘公車約十五分鐘即到 V 街公事房，飲食祇好在左近小飯店、藥房等便宜地方。公事房甚大，但光線甚差，日間須開電燈。房大、人少，也就甚爲清靜。原來辦公者祇有涂秘書及兩個打字員，他們佔一部分，我算鐵路專家，也佔一部分，後來添了一個公路負責人叫 John Elder，又有兩個公路專家叫 George B. Fra. 都是美國人。各人辦各人的事，毫無關聯。劉先生偶而叫人進去談談辦事近況，并無多事，我的責任在取得滇緬鐵路器材，所以常常催問劉先生最近與租借

法案管理處接洽情形如何，據他說這條鐵路完全爲戰時運輸而設，租借法案管理處已與軍政部接洽妥當，軍部審查有無必要。此事在杜局長走前已有消息，并且軍部曾派一上尉 Captain 來與杜先生接頭，我在旁邊聽到。上尉問：「你們的說帖上說一年半可以造成，對不對？」杜稱：「地形山陵起伏，器材不能就手，不易如期辦到！」「那不行，非辦到不可！」此人非常粗魯蠻橫，而且官職如此小，怎能有效！杜走後一直無消息；我在公事房，將料單取出一一研究，并將無規範書者一一寫出補充。有一天，劉先生說軍部來話要我們的鐵路專家去軍部接洽，并將人名地名告我，叫我即去。

與五角大廈的交道

軍政部所在地在華府城外五角大廈 Pentagon 爲剛剛完成之新建築。由空中下看，建築成一個正五邊形，甚爲宏壯，每邊有房間五排，共計五層，可容三萬人。建築一邊有停車場，廣袤數十畝，停車萬餘部，排列整齊，五光十色。到大門後有登記員數人，登記發證後，由彼電告所欲見之人，再由裏面派員來大門口來接。人來後驗明證實，他即引路前行，先走長長甬道，再穿門入戶，走入一大間，到我所欲見之人，此人此時，叫葛爾上尉 Capt. Goert 被派專門接洽中國鐵路器材事宜，兩年後即升爲葛爾上校矣 Col. Goert。此人生得矮小，忠誠和藹，熱心服務，與我兩人將材料單細讀一遍，此單甚長甚多，自火車頭以至開車用之紅綠旗連同鋼軌枕木無一不備。他說他不懂的將來請專家與我談論。其中有兩宗非請專家不可，第一是火車頭，第二是號誌。嗣後我就每天去五角大廈找葛爾辦公，將材料單研究完畢爲止，此時所談

祇在紙上談兵，何時正式有貨正式運貨毫無把握，葛爾祇有一句話「我們將來必有一條鐵路！」但美國政府至少派出專人在研究中國滇緬鐵路！

李達其人

此時有一個中國友人叫李達 Harry Raider，他是中國大昌實業公司的創辦人及總經理，專門販賣美國鐵路器材與中國各大鐵路，以前在大陸上他雇用許多機械工程師到各路與機務處處長所長廠長接洽，有無需要機器機車車輛及配件者，所用工程司有袁伯燾、魏毓賢（菊峯）、吳慶衍諸人。我在津浦浙贛服務時，他在上海，我常與見面。這回，他聽見我在華府，他就來找我。他住在包鐵摩爾 Baltimore, Md、離華府甚近，他見我一個人人在辦公，我到軍部，公事房就無人接頭。他自動願意來幫忙，我覺美國人拜金主義，除無償來辦公還得每日乘火車來往自吃飯，我再三不肯勞駕。後來我帶他去見了劉先生，告以來意，劉先生歡迎他來，從此他就每天來辦公，四年如一日；真正難得。也許他在中國賺了不少錢，現在老了，有豐裕的養老金及其他利息收入，生活不成問題，但毫無活動消遣辦法；所有的朋友都是中國人，半生住在中國，與美國人脫節，正好到華府來幫中國政府的忙，仍與中國舊友來往，萬一勝利，中國要建築不少鐵路，還可回中國住或再做些生意，其本人有一年輕太太無子女，兩人住旅館公寓，生活優裕而閒悶，我有了他，就叫他做些寫信存檔要說明書寫規範等事，相處甚得。有時到軍部接洽也帶他去補充我的說明之不足，軍部態度似乎在拖延，做一天算一天，決不肯有限期完成某事之進度表，異常沈悶，然亦無法催

動。

珍珠港事變發生後

週末有時去紐約看朋友，有一個週末約好在紐約的尹國墉（仲容）及陳良輔兩同學，我到紐約渡週末。同時星期一我要到銀行街 Wall St. 美國機車公司 American Locomotive Co. 開會。我記得那一天，我們三人在中國城吃了一頓好中國飯，飯後相約到旅館休息一會再去電影吃晚飯。一到旅館，我在無意之間將無線電開放，即聞「日本飛機轟炸珍珠港，羅斯福總統就要到國會公佈宣戰！」我們都不相信，換一個電台，仍是此話，再換一個，仍是一樣。我們頓時面面相覷，驚喜異常。同時就覺「我們此時不能上街，上街時瘋狂的美國人也許把我們當日本人要揍死我們！」大家想了半天，由尹仲容電話中國街商會叫他們送三個中國國旗「青天白日滿地紅」銅質襟章來，我們帶了襟章方敢出街。當晚我們非常乖，吃完晚飯就回舍睡覺。

第二天是星期一，我九時到美國機車公司開會，在路上因我有中國國旗的襟章一點也不害怕，也沒有人問我，到了公司上電梯，梯中擠滿了人，有一位老太太牽住我的衣襟說「爲什麼你們的飛機轟炸我們的珍珠港？」我隨即謙和地說「對不起，我是中國人！」她隨即也說「對不起！」了事。開會時由公司工程師拿出許多中國政府以往所購買火車頭的类型照片給我看，問我現在滇緬鐵路所需是哪一種，我說「中國政府一九三六年所購那一種 4—8—4 式機車，不過軸重要改爲 E-3，軌距改爲一公尺。鈎高與緬甸鐵

路者相同。」以後又講到許多附件我要「過熱器」「預熱器」等，開了一天會，我當晚就回華府。次日上班報紙無線電緊張得一塌糊塗。李達說「日本人幫了中國政府的忙不少，經此一打擊，美國全力參戰，中國和美國併肩作戰，中國要什麼，美國應該給什麼了！」

遷移居處友朋咸集

在這一段時間內美國政府及民間皆繁忙戰事，第一個先節省汽油，每車每星期限用十加侖，由政府發給汽油票，以後漸漸對於其他物資也逐漸加以管制，我們算是外交人員，持有外交護照一切特別優待不受任何限制。不過市民所顧慮者爲日本飛機之轟炸，過了一兩個禮拜不見飛機到來也就較爲平靜，我們那時因爲美國軍都忙亂得不得了，也就知趣不去打擾，自己找些應做的事趁時趕辦，我在這時就學會了開汽車。

那時我們幾位單身漢都住得甚遠，涂先生找我說我們公事房對面有空房出租問我要不要，我住得甚遠，那個法國包租婆倒也有人情味，我記得有一次早晨洗面不慎將一顆假牙落在面盆裏，由盆底洞流出。我想了半天，覺得那盆下面一段曲管必可將重的假牙留存在那裏。我告訴了她，她居然自己有工具將彎管拆下來看。沒有，假牙竟流入下水道，祇好認霉氣到牙醫處再做一只假牙。又有一次在我剛要出門到外埠去，匆促之間，她在大門口說「我有一個抓彩的頑意兒Raffle你要加入吧？一塊錢一張票！」我隨時給她一塊錢，她給我二張有號碼的票，也沒有問她是什麼東西，忽忽地我就走了。幾天後回來，她笑向我說，「你贏了那張彩！」一會兒，她捧了一張五彩絨線結的被，既美觀又溫暖，好極了。這次要搬家，倒有點捨

不得，但有同事同住有個照應，同時在戰時彼此消息靈通些，又如宋先生劉先生要找我們也容易些。結果我們都搬了去，原來祇有我同涂兄。後來朱光沐（秀峯）也加入，各住一房，有什麼事大家都知道。

這次新房東是三代同堂，老祖母、母親同住，小夫妻兩個主持家務，丈夫在外面做工，早出晚歸。妻子白天代我們收拾房間，甚爲安靜，我們的公事房雖在對門，但也早出晚歸，中午在小飯店或藥房吃點東西，晚上還得相約到外邊吃飯。碰到下雨下雪，實在也嫌煩，想吃中國飯非到唐人街不可，既貴且不好，後來在左近新開一家小飯店，據說是施肇基大使的廚子開的，他是北方人，做的蒸餃子炸醬麵很好，我們就常去照顧，吃得甚滿意。美中不足的是那地點在黑人區，顧客大都是窮苦黑人。那時黑人的社會地位甚低而且不講究清潔，我們也就不多去了。我們住的地方有一層好處，街的斜對角就是羅斯福旅館，是一個中等旅舍，價廉物淨，我們中國來人多住在那兒，所以我們招待客人，客人與我們接頭都很便當。那裏面又有個理髮店，甚整潔，我們就變成長期顧客。中國人當日在美國理髮是一件苦事，華人頭髮較西人硬，一剪下來，到處飛舞，所以在香港理髮叫飛髮。美國人代華人剪髮後弄得一身短髮，不甚舒適，所以他們就乾脆不代中國人理髮。有，則理髮師爲黑人，價廉而物不美。這旅舍的理髮店知道我們都是中國大使館的職員而且是長期生意，所以特別降格歡迎光顧。

一時俊秀都來華府

過了不久，我們的房東婆媳動了腦筋要代我們做飯。我們就叫她們試辦，試了幾天，吃得不錯，她們又要求我們代覓午飯客，結果又找了幾位，如交通部電訊代表尹仲容，軍政部軍火代表王乃寬，及劉先生新添之公路工程師顧憲祥都來吃午飯，吃飯時各人講各人的故事，有時笑得聲達戶外。我們這一時期在美國的生活爲最美滿最有成就。中國政府代表中有一位代表兵工廠的叫江杓，此人南人北相，生得魁偉有力，任何手提槍砲，他可在當面拆散隨即合攏裝成原樣，神速異常，到軍部接洽軍火事件由他負責。衛生署是劉瑞恆，他住在郊區，我常到他住處談，他有一次自己動手燒茄子，燒得好極，我向不喜吃茄子，這次吃後方知特有風味。

我們住的地方很安靜，小夫婦沒有小孩，上兩代婆媳同住一房，我有時無聊也同她們閒談。老祖母說她原有兩個兒子，大的就是中間婆婆的丈夫，小的身體甚好，已經在外做事，有一次他在淋浴時，外面有雷雨，雷并不大，可是他被雷殛死，言下唏噓，中間婆婆就問中國人是否相信來生。我就將中國佛教輪迴之說略略道及，他們聽來非常有興趣，大概年事已衰，打聽離開現世後有無希望。

中國戰場受到重視

羅斯福總統在此期間常在晚間藉無線電（尙無電視）演說，叫爐邊閒話 Fireside Chat，他痛罵希特勒與東條，一方面國會通過種種作戰措施，最重要者設立戰時生產局，戰時物資分配局等，下令軍政部立刻趕造飛機船隻槍砲，并立刻充實海陸空軍人員，真是萬事并舉，在這時看美國人，看得可愛，他們真萬

衆一心，同向一個方向走。男人不夠用，女人們也趕到工廠去造砲造船造飛機，鐵路海洋運輸更是忙不勝忙。我們聽得起勁看得也起勁，同時我們將所有應與軍部接洽之材料與說法都作萬全的準備。有一天葛爾上尉來電話，直接找我講話，說「請你明天上午十時到軍部來開會，討論中國所需鐵路機車設計問題！」當時李達與我都興奮起來，想美國政府已看中中國戰場之重要，要我們拖住日本在中國的幾十萬軍隊。我們所要的這區區物資大概不成問題。想此後到軍部接洽將有些動作，不再是溫吞水似的同我們紙上談兵了。

同盟戰友大不相同

美國宣戰後我第一次到軍部，情形大不相同。第一，我以七百多元買了一架新的兩座轎車Stodabaker，自己開到五角大廈門口，由衛兵指點停放大門外來賓停車場。進入大廈，候客排了長龍，照前例登記對身分證，由他們打電話向裏面報告，辦好後又坐着等候。一會兒勤務兵來到門口叫我名，我就跟着走，走到葛爾上尉辦公桌前，他站起拉手說「我們從今是戰友，我們要格外合作！」說後就帶我走，邊走邊說「今天有一個專家叫馬許Marsh要同你討論機車規範。」到了一間房間，房中間有一個長餐桌，桌週已坐了五六位軍官，內中一個是便服，第二排坐了幾位書記員，情形嚴重，葛爾同我併排坐下。他似乎是主席，就介紹了我并介紹了穿便服的馬許先生。在座者有一個較大的官是賽寶上校 Col Saybol。開始後，馬先生就將我們的機車規範書拿出來，從頭念起，念着問着，我就答着。重要的問題就是「爲什麼「前導輪」「後導輪」都要四個？」我說「滇緬路山高彎多，前導四輪可以行得安全些。機車要有火力必須有大鍋爐；要

大鍋爐必須向後展伸，向後展伸太遠必須增加長度，所以後導輪要四個。」我說得慢，幾個速寫寫得也慢，還有一個速寫打字機在打。這是我第一次經驗的大場面，不免有些心驚。後來又問「勳輪壓軌重爲E-35，什麼是E-35？」「那是中國政府鐵路橋樑規範，每個車輛之每個車軸壓軌重不得超過三萬五千磅。」以後又問到爲什麼「預熱器」和「過熱器」等等。我都一一答覆。上午開完會。吃飯時就到軍部自働餐室吃飯，由葛爾上尉請客。飯後稍稍休息又開會，直開到四時半散會。第二天又開了一天會。後來軍部送來開會紀錄一份。我與李達細讀一遍，覺所答并未有錯，并向李達說「我開會時說話有點害怕，生怕說錯，同時英文又不隨我意，有些結結巴巴的。記出來還不錯！」

過了幾天又叫開會討論車輛事。車輛多數是貨車。我們要了平車、棚車、高邊敞車，四種；每種有二十噸三十噸四十噸三種。開會時談到車輛規範倒沒有什麼爭執，惟軍部提出一個建議要我們用美國鐵路的舊貨車。我說「這點，我要回去請示。」回來就同李達到劉先生公事房商討。李達說「美國舊車不能要，修理費時，配件種類多，將來運出時要拆，到那邊時又得裝，費時費口舌。現在廠家造新的，每一小時出一輛車，一天廿四小時就是廿四輛，運到後照標準裝好，無需修理，又快又好。不可答應用舊車。」下次到軍部再開會時就拒絕接受舊貨車。

此時軍部對中國車似乎加緊了許多。葛爾上尉以外又添了一位少校叫艾柯Acker，專門核定鐵路機廠所需機器事。我們談了許多次，他的意見是：美國有許多破產的鐵路有許多修理廠擱置不用，可以全部拆運中國，用不着國費規範書買新的。我說我要看看方能決定可否。他就準備陪我旅行到那些工廠去視察。

以上是一九四二年二三月間的事。到四五月間軍部有一個專管海運的朋友（非軍官）（忘其名）來看我說「已有一批中國鐵路的器材開始運往中國。你以為運到哪一個海口合適！」這真是沒想到的喜訊！我隨即問是什麼東西。「第一批三噸卡車一〇〇輛（共計四〇〇輛）。還有些鋼軌枕木以及一些築路用的洋鎬、鐵錘、錘頭、敲槓等工具及路釘鐵釘洋釘等，還有手提運土車等。接着運，每月可開一兩隻船。」我說：「現在東南亞所有中國海口以及鄰近中國的海口如河內、西貢都被日本佔，祇有仰光最好，由仰光下船可以直接通臘戍就到中國邊境到滇緬路的盡頭。」「船由美國什麼口岸裝運？」「在東海岸之老福克 Norfolk, VA, 你要不要去看看？」「我有空就去，但每次裝船，你得寄三份裝船單 Shipping tickets or manifests」這真是一件可以興奮的大事，一陣空談加上一陣日本人的炸彈，我們的理想就變成事實。當即報告層峯并電報交通部。那三份裝船單到手後，一份寄交通部請抄寄滇緬路杜局長，一份送宋子文先生存檔，一份我自己存案。

暢飲爛醉機關新牀

我以為對軍部諸位幫忙努力，我政府不能沒有表示，建議劉竹君（景山）先生請諸位軍官吃一頓中國飯。劉先生大為贊成。結果就在華府中國飯店請吃晚飯。當時到者有葛爾上尉艾柯少校以及其他幾位。我方有劉先生、李達，我及涂秘書。那知道他們個個能喝酒，白蘭地一杯一杯向嘴裏倒，我看着好玩，我簡直不能喝，稍喝一點就面紅耳赤，我不能吃，他們就迫着要吃。結果把我弄得大醉特醉，他們把我如何運

回住處我都不知道。承朱光沐、涂光華兩位用冷手巾熱咖啡急救并不許我睡覺，兩人扶着我在宿舍樓上走了半夜才睡覺。第二天禮拜，起來後暈頭暈腦暈了一整天。經此應酬後，我就常被外國人請到家裏去吃飯。葛爾是單身漢，也是醉漢，他每次吃醉了開車回家，我們都不放心，他還氣我們多事。艾柯有家眷在華府左近住。在此時期我會到三家做週末家庭住宿客 Weekend House Guest 第一是李達家，第二是艾柯家，第三是一位華府公用局局長漢京 Hankin 家，各有千秋不能不記。

李達家住在包鐵摩爾，我隨他乘火車約四十分鐘到達，到站後乘街車到約翰霍布京斯大學 Johns Hopkins Univ. 附近下車，到一個很大的公寓旅館 Apartment Hotel 叫大使旅館 Ambassador 一進門是一個大客廳，廳後是一個大飯堂，堂邊有三四個電梯上樓，我們到七樓下來，走到公寓，祇有一臥房、一客廳、一個廚房、一浴室如是而已。樓高看見窗外風景如畫。我問李達太太生活方式 Lifestyle，她說每天早中兩頓在樓上自做自吃，晚上高興自己做，不高興就到樓下飯堂去吃，週末去聽音樂看戲，非週末常找幾位退休夫婦打橋牌等等。談到舊時在中國住在天津的時候，臥房有三四個，客廳飯廳，佣人有廚子、司機、粗老媽子、細老媽子，「那時享福太過分，現在回來什麼要自己做，剛回來時真吃不消，幸而住在這公寓，一切有人服務，否則不知如何辦！」繼又談到李達在中國開公司的同夥中國人楊先生。據說他自己還住在天津受日本人的威脅，他有一個兒子已到了美國，都是李達幫忙的，我們的晚飯是李太太自己做的菜，面子不小。飯後談到深夜，我要睡覺時，李達先生來，在牆壁上拉了一個機關，放下一張床，一切被褥枕頭都鋪好。省空間之辦法。第二天十時起身，梳洗後，又由李太太自做擺鏗 Bacon 與麵餅 Pan

Cake 咖啡。大吃一頓即辭行，李達送我到對門大學裏轉了一圈然後乘火車返華府。由此學到了美國人養老的辦法。

艾柯現在是軍部運輸司鐵路科機械系主任，所有一切機客貨車修理機器工具等皆須由彼核轉。與余相處甚得，夫人携子女各一住七十哩外之Winchester。先生每星期六回家。有一天他約我同乘五句鐘長途汽車，來回票價三元，七時半到達。與其夫人子女閒話，有數點可記：

第一、夫人問：中國中上之家，多有廚夫女僕，凡購買菜蔬什貨及烹調洗碗之事皆廚夫爲之；凡整理房間打掃洗衣抹灰吸塵諸事皆女僕爲之；然則主婦在家有何事可做，難道整天開會，或辦理社會事業。余對此問，真無法解釋。美國人對一切家事皆主婦自理尚有種種集會而家中頗爲整潔。新式家庭自然有電灶，電洗衣機，電熨斗，電吸塵機，然事事皆自理，不假手別人。在中國當時，主婦不得不借重僕役矣。（此卅年前事，在執筆寫此文之今日，中國主婦亦趕上了自己幹活矣。）

第二、女名擷英 Jean 與余女同名，年十五歲，彈鋼琴甚純熟，在中學讀書，對屋內裝飾 Interior Decoration 甚有興趣，謂住宅有三要點：一爲住宅，二爲家具，三爲花園。彼自己繪圖擬建一理想之住宅，某間爲臥室，某間爲客房，某間爲起居室，某間爲書房，而內部佈置家具一一繪圖說明。有志到南美做事，攻學西班牙文甚勤。去年伊母住醫院一月，一切家事皆由伊主持。

第三、男名威廉 William 年十三，其興趣與乃姊完全不同，自造無線電收音機及發音機，又自己裝置飛機及管理台。又有化學玩具，終日營造照「人人科學」及「人人力學」Popular Science, Popular

Mechanics 所示圖樣，用鋸鉋錘等手工自製各種玩具，問其志願，則擬作一發明家云。

戰時景象人力珍貴

夜住一客室中甚爲舒適安靜。次晨起得甚遲。早餐後同到教堂做禮拜。雍容肅穆，大家屏息靜聽；座客約三四百人，多老年與婦孺，不見中少年男子，想皆從軍或到外埠工廠造船造砲造飛機去。耶穌堂前掛一大旗，紅邊白地有許多黑星，每一黑星代表一當兵男子，共計五十八星。此等旗幟家家有店店有，不過每家每店祇有一兩顆星表示有幾個兒子在當兵。大店家製一銅牌，上刻當兵者姓名。其有殉難者則易黑星爲金星，觸目生情，動魄驚心。禮拜完畢各散，艾柯先生與夫人介紹余與諸友及牧師相見。老年人皆有戚容，蓋皆有一腔心事，不知其親愛之子姪能否生還也。余以爲西洋文化雖一切機械化，幸有教堂組織爲一般苦人之安慰所。牧師不僅傳教而已，其有悲傷痛苦之事者，每到牧師處面訴，而牧師則溫慰如慈母或代設法解除困苦，人民精神生活賴此維繫未可厚非。回家後艾柯夫人以其手織之床毯、桌毯、毛大衣等見示，五光十色，美不勝收，下午辭別乘五時公車返華府，七時半到達。回寓休息準備次日照常上班。

漢京 G. Hankin 爲華府公用局局長，所管轄者爲華府全市電車、公共汽車及各機關公用汽車、水電煤氣等。據稱華府每日乘電車及公共汽車者約一百萬人，每人每乘一次收洋一角，有買乘車證者每元十二個，有買長期證者，每星期二元一角半，可以隨時隨地乘公共汽車或電車毫無限制，每年收入兩千一百萬元云。有一個週末他請我在他的市內住宅中吃晚飯，在座者有米勒博士 Dr. Miller 及哥愛兒 Gowel 女

隊長二人，此女隊長爲新自香港換囚歸來，在海軍陸戰隊爲女「甲必丹」，曾到過昆明，原在嶺南大學教書，居然讀完四書云。吃飯時，漢京謂他在城外廿哩地方有地八十英畝，約明日去彼處種田一天，當時約好，明晨八時到彼家早餐。餐後驅車至農村，地面廣闊，養馬牛羊雞犬豕各數十百頭。另種麥玉蜀黍及各種蔬菜。約五百華畝大地祇一個黑人種植；主佃四六分，主人得六成，供給一切農具及費用，主人每星期來鄉間一探，春天則長住鄉間，有大房一所，大倉房一所。黑人另有住宅，電燈自來水俱全。主人在城裏爲大官，到鄉間後，則自爲工人。當日他與男客人們自造木橋，女主人到鷄棚中拾雞蛋，共得四百餘只，又取牛奶分爲牛酪 Cream 再造成牛油 Butter，夫婦二人毫不休息。余與米勒二人同採地一長條約二分地，鋤耙成行，種大蒜蘿蔔莢豆青菜菠菜等物。時天氣陽和，梨花桃花盛開，汗流滿面而清風徐來。午餐時，黑人擇活鷄兩只，取頭一扭，洗而烹之。飯後再幹，六時許種完，而余已四肢疲敝矣。美國人在此時期大大鼓吹勝利菜園 Victory Garden，鼓勵民衆自種菜蔬，誠以大戰來臨，人工減少，運輸繁忙，鄉人菜蔬供不應求，不得不自己種植也，八時許驅車歸，到京後沐浴就寢，鼾睡一宵。

話滇緬路看洋手相

軍部執行租借法案加緊時，受授兩方都幹得有勁，而中國戰場 China Theater 有美國軍人加入，此時史梯威將軍 Gen. Stillwell 及陳納德將軍 Gen. Chennault 皆陸續赴華，臨行時都到宋子文先生、劉景山先生公事房辭行。同時中國政府方面派來辦事代表日漸加多。經濟部原有李榦先生，現又有少年英俊

劉大中加入。又有農業專家鄒秉文。空軍方面有毛邦初將軍來到，他有兩個助手就是錢昌祚同沈德燮。空軍代表除向美政府要求飛機外，并須大量訓練飛行員，所以他們的組織大，人多，手面闊，比大使館及宋先生之機構大，煊赫一時。他們請起客來，都是自己廚房做菜，美不勝收。由中國來美者還有交通部美國顧問貝克 John Baker，他到後常與有關方面宣傳中國交通需要，在民間教堂及商會演說。常到我處找材料，如中國現有鐵路之分佈及將來之建設，我有中國鐵路地圖及總理建國大綱英文本，他看到了就借去應用。

我在軍部活動多時，大家都熟了，他們要我演講滇緬公路運用情形及滇緬鐵路踏看情形，好在我都親身經歷過，我對他們一大堆軍官們詳細說明一遍，可惜我沒有影片又沒有照相，否則更要清楚。葛爾與艾柯同我處得極熟，他們就向我學起中文來，消息傳出，軍官們以及男女職員們要求者甚多，我就開了一班中文班，不收學費，每晚在我公事房上課一小時，來者有廿多位，頗有趣。

五、六月間接到家信說，先父在家鄉揚州仙女廟鎮逝世，於是守孝一個月，在一個月內除每日到對門公事房辦公外，一處不去，即午飯時說笑話說故事之舉動，也停止；大家默然吃飯，我不勝感謝。一月期滿，吃飯同人在星期日約去郊外 Glen Echo 遊藝場閑逛，當時有朱光沐、劉瑞恆、涂光華諸好友。我在樹林中看見有吉普賽人說手相者，我就去看相。這位老太太看了半天，說了許多以往的廢話，我問有什麼新鮮的說說。她說：「下禮拜你要收到一筆為數可觀的錢，但不是你的！」我那時心裏記望着家裏一位太太五個孩子，因為那時日本鬼攻佔仰光，滇緬路同仁家眷移成都，我不放心，我要回去。問幾時可回中國

？她看了又看說：「年底一定可回！」我就告訴了同行諸位。第二天到了公事房，收到一封曾世榮寄來的信，內有匯票貳仟元，并說不久就來美國。老太婆的第一句話兌現了，吃午飯時，告訴大家，王乃寬最信，說：「第二句話一定會實現！」那時才八月，毫無消息。九月過去了，也無消息。十月十日，宋先生公事房來電話說「宋先生十五日回國，要你同行，去向交通部報告！」這一下可真是天外飛來的好消息，隨即收拾文件及行李準備同行。

自美飛渝長途旅遊

我是一九四一年四月間赴美，原說以三個月為期，到一九四二年十月十五日方由華府飛回，歷時十八個月，照原訂時間之六倍。這次回國來去飛行，真是壯遊。所乘飛機係由美軍部供應，機上飛行員及侍應人員全是軍人，飛機為四引擎大型軍用機。來回三萬哩，飛機票價每人每次二八〇〇元，來回共計五六〇〇元，皆由租借法案計帳。同行者除宋部長子文先生及侍從張洪外，有劉竹君、朱光沐、江杓、毛邦初，美國顧問魏老二及租借法案副主任艾爾叟勃 Joseph Allsopp 上機後大家稱宋為部長，稱劉為三爺，江、毛為將軍。還有一位要人是專管密電的俞月英小姐。我與朱光沐同坐在一張雙人椅上，如果夜間飛行，我們就連衣睡在大椅上，有軍毯蓋着。飛行平靜，有時月光照在白雪上，有點像月雪爭輝，每作遐想。

此次飛行路線係由南美渡大西洋東行到南非，再由北非飛經印度昆明而達重慶。我們自華府飛出後，先到佛州之美亞邁 Miami, Fla. 加油後再南飛到巴西之伯藍姆 Belém，到旅館吃飯住宿，當日為雨季，大

雨不停。旅館不大，客廳地面爲磁磚皆污溼，印象不佳。起飛後就在南大西洋面飛行，天氣好，看洋面平靜。宋部長在飛機上或臥床休息，或危坐看書，或與同仁作紙牌戲，精神甚佳，不時索萬金油、通鼻油等。張洪侍候極佳，隨呼隨到，不易得之侍應生也。俞月英小姐係宋部長十餘年秘書，心細而能保守秘密，不敢與人多閑話，生怕大意洩秘也。此次長途飛行爲第一次，初頗小心，盡量餓，不飲不食，以後漸吃漸多，余與其座位祇隔一人行道，每因其索食而嬉笑之。伊謂初飛時，空心難過，繼略進食較好，後來則拚命將胃塞滿，反覺十分舒適云。

飛行約七、八小時，忽覺機身有異動，問魏老二，他說，下面就是亞薩興島 Ascension Island，爲南大西洋之中途站。余到窗口下望，一無所見，祇有大塊雲層。但覺座機沉沉下降，碰到雲層機身忽然大震，衝出雲層後，海面出現一芝蔴小點，機身愈沉愈下，芝蔴小點就越過越大。結果見一小島，機停，出外一看，原來是一個火山島，島上有高山，山頂有傾圮之建築。機場左邊有平房數間，軍人備有咖啡點心，好在天氣溫和，大家在機場散步，活動活動筋骨。加油進食休息後又上機東飛，我們都入座假寐，此時心中所想者爲中國戰時物資之供應事；因緬甸之仰光及馬來西亞之新加坡皆爲日寇佔領，運輸路線全斷，以後如何接濟。有人主張用公路經過印度北部——卡西米爾 Kashmir 東去新疆；有人主張由印度之加爾各達 Calcutta 越過喜馬拉亞山直達昆明。聽說重慶現在派王國華辦理西北之駝運。前途困難，而我們所辛苦努力之滇緬鐵路自仰光失去即宣佈死刑，更加惆悵。繼續飛行不到七小時就到了非洲西南邊海岸之拉果斯 Lagos 爲黑人國家之大埠，一眼看過去完全黑人，官商農工軍警一片烏黑，祇衣飾各別。我們停了

好久，大概宋部長與美國官前去拜望官府。夜晚飛行，在喀爾統姆 Khartoom 加油休息後東飛達亞絲瑪勒 Asmara，非洲沙漠中之仙都也。我們住了一天一夜。

亞絲瑪勒是紅海邊伊里缺兒 Eritrea 地方之首府，原屬伊索俄毗爾 Ethiopia，曾被墨索里尼強佔了去，此次大戰被英國人收歸己有，設有總督。我們被招待到總督府，英國屬地總督府到處一樣豪華，表示帝國之尊貴莊嚴。軍官都手執小馬鞭在馬路上挺身闊步，到處有黑人穿紅綠制服侍候。吃飯時更裝得莊嚴肅穆，神氣十足。這地方海拔五、六千呎，為非洲最涼爽之地，馬路上清淨無車，兩邊油克尼里樹高聳天邊，我與朱光沐在馬路上閒步談英國帝國之享受。美國人對他們頗不高興，「用我們的錢，你們自己享受！」我們享受了一頓好吃，一頓好睡，第二天又向東飛。飛過紅海不久，就到葉門國南之英屬海港阿丹 Aden 下來。再起飛沿沙地阿拉伯半島東南海岸走，到達馬斯克特 Masgat 埠，稍停就飛越阿拉伯海到達印度西岸之大城卡拉其 Karachi，大家下機休息并進城吃飯。此城人多，商業繁盛，建築偉大，機場亦為適應戰時需要，非常寬大。當夜東飛達印度首都新德里 New Delhi 由中國外交部派駐專員沈士華招待。晚上在他家吃了一頓豐盛的晚餐，其夫人 Nancy 修頤華貴，舉止安詳而鶯聲嚶嚶應付周到。戰時印度為中國戰時物資之供應站，異常重要，有沈氏夫婦在主持一切，故兩國邦交至為融洽。休息一日再南飛至亞格拉城 Agra 上空低飛盤旋，藉一瞻印度出名某王于 Taj Mahal 為其愛妃所造之墓廬。莊嚴雄偉，為世界聞名之印度建築物。當晚飛抵印度之加爾各達 Calcuta，真有「近鄉情更怯」之感。

印度落伍駝峯高寒

加爾各達真是人類之標本室。我們所住之旅館原甚高大堂皇，奈四圍街道及空地皆爲貧民所佔有，男女老少皆席地爲家，居於此食於此，遊樂於此，見有旅客出門，則群驅圍繞，央求給與，無休無止。行街頭十分小心，人碰人，不但當心扒手，還須擇步走路勿踏踹同類。食物店蒼蠅滿佈，人們以手抓吃。印度人口問題真日加嚴重。其時印度仍爲英國人管轄，對此等都市問題亦無法改善，室內每床有大帳蒙蔽，以布製大風扇懸掛床上，帳底納入床墊，必使蚊蠅不得入。同時有小童拉繩使風扇擺動以取風，除吃飯大小便外，終日坐帳中，殊悶損。

小住三日，卽東飛昆明。時日軍已佔領八莫、臘戍、密支那，我機繞道北面而行，高飛三萬呎，各人持氧氣管呼吸，一切所視皆爲淡藍色，陰氣森森，而冷不可耐。打火吸煙，火不易着，煙燃而吸不到煙。大家緊張都一致向南望，深愁有敵機來襲，越過喜馬拉亞山峯（後來聽慣稱駝峯Hump，過峯叫Over the hump）卽漸降至昆明加油。客人無一在昆明下機者，因此時昆明已無重要機關，當日飛抵重慶，在昆渝間飛行異常穩妥，并未遇空氣薄層而上下顛簸，誠因飛機大，飛得高，而當日天氣好也。

飛機仍落珊瑚壩飛機場，下機後我由交通部吳笠田兄接往飛來寺曾部長公館住。飛來寺係一小山名，由街面登山約有一百餘級，到頂後有一圓形圍牆，入門爲一大院。沿圍牆有群房甚多，第一大間爲會客室及同仁飯廳，過飯廳有一排單人房。

當時田定庵住一間，吳笠田住一間，還有曾先生同鄉凌士芬夫婦住一間，凌夫人爲刁美容，係外交家刁作謙之姪女；她就在管理諸同仁之清潔及飯食。田原爲滇緬鐵路會計處長，滇緬鐵路因日佔仰光而結束，他被調爲交通部財務司幫辦，每日到部辦公。我所住房間在田之隔壁，大院中間爲一所樓房兩層，爲曾部長夫婦之公館。第二天上午曾部長上班時，我就在院中報告，立談幾句，他叫準備將在美接洽情形向部中同仁說明，鐵路細節可向路政司楊司長（孟紀）及楊幫辦（莘臣）報告。當日到上清寺交通部見路政司楊司長及幫辦，並將幾次鐵路器材裝船單呈閱，據稱已有幾船已運抵仰光，頭一、二批全爲運貨卡車，本一九四二年一月日軍在仰光登陸後，全部器材均陷敵手。言下無任唏噓。此後希望史梯威將軍所主修之立多路 Lido Road 早日成功，一切物資可直達雲南西部之騰衝。爲今之計仍須繼續努力接洽機車修理廠之設備器材。楊幫辦隨即將部中研究室所設計之機車總廠圖樣及設備規範書見示，并囑返美時將全部帶一份去美與軍部接洽。又說：「你每禮拜所記之日記，都已陸續收到，并油印發交各有關部分傳觀，所以你在美辦事經過，部裏同仁都很明瞭。過一天你對同仁報告時，可將你辦事困難情形說說。」

日記報告甚獲欣賞

有一天上午十點鐘在交通部禮堂我向全部同仁報告，說明美國人在珍珠港以前對中國向租借法案申請器材事十分冷淡，雖然我到軍部接頭，但軍部與我接頭者祇一個上尉官，慢慢吞吞同我細談我方器材單，每次如此毫無進展。珍珠港被日本轟炸後態度大不相同，他們非常積極，一兩個月後即開始船運，可惜美

船祇到達仰光一、二隻，日本軍即佔領仰光，已登陸之器材全被沒收，未到達之船隻均已轉赴印度之加爾各達候命。情形非常之慘。將來堆積加爾各達之器材如由陸運須俟立多公路完成。如由空運則須俟空運隊之成立，各方正在努力中。會後同仁各個談話，都說大家讀我之日記極有興趣，鼓勵我返美後繼續詳寫日記。

當時重慶設有交通大學，同學吳保豐爲校長，又設有廣播電台，同學吳道一爲台長。我都被邀向同學及同仁報告當時美國戰時社會情形以及軍部招兵，工廠趕造飛機戰艦大砲戰車情形，及男女競投入生產機關及戰鬥隊伍，非常緊張，物資不足者則一一限制消費如汽油、糖等。我看那一群戰時學生，個個精神奕奕聚精會神聽講，一會兒緊張一會兒悲憤，我心裏想，中國下一代有這些人接手，中國一定有希望。

老朋友在重慶的甚多如葉局長秀峯徐恩曾（可均）李中襄（立侯）史棠（寄秋）等，都見了面。過了十幾天戴笠（雨農）先生請宋部長及此次同行諸人劉三爺，朱光沐等及我在戴公館吃晚飯，我去了，吃飯時飯少酒多，戴先生大鬧其酒，宋先生、朱先生都不大喝。我看戴先生有些酒意，說多少對領袖恭敬的話，對宋部長恭維的話。看他的樣子是十足中國軍人的模樣，粗獷豪邁，面色紅漲，青筋暴露，兩眼珠突出，看人則兩眼釘牢，談到暴徒作亂則更戾氣高張非爭個你死我活不可。據稱我們吃飯地方即爲牢房外面，廣場即爲刑場。出門後我與劉三爺同車，我問「幾時我可以回成都看看老妻及小孩！」他說「你暫時不能走，宋部長也許有事要接頭！」我們是十月廿五日到的重慶；一月下旬纔放我走。我在這期間，初到時的一兩個禮拜，事情甚忙，後來就沒有什麼事，就看朋友談戰時他們的生活情況，葉秀峯同徐可均都在黨

部軍部忙，住的地方還不錯，李立侯是新聞局局長，專門檢查新聞，對於資敵的新聞完全不能洩漏，住的是民房不甚軒敞。史寄秋原在滇緬鐵路局爲秘書，現在仍爲會部長秘書，自己在街上搭了一座草房，內外都甚湫隘，而家具十分整齊舒適。太太們都在家主持家務十分辛苦。我有時到重慶市場看看，有時乘公營汽車，須在汽車站排長龍，人多非常之擠，但甚安全。有時乘洋車，重慶地勢多小山，上山時非常吃力，下山時，車快走得飛快，有時他兩腳不着地讓車子自身飛下，乘車者非常危險，但從未聞有出事者。重慶城小人多，到處擠碰。遇到飛機警報則人群趕奔防空壕，好在到處有壕，我在重慶時祇碰到一次警報，還好敵機未來，已經緊張萬分。重慶對岸爲滇黔公路之起點站海棠溪，每日公車來往甚繁，我也曾過江去看看，最忙碌者爲汽車修理廠。

我家原住雲南之祿豐，因日軍侵佔緬甸海口仰光并漸次北進，滇緬鐵路同仁決定疎散至四川之成都。我的太太帶着五個孩子隨大隊退至成都。承鐵路同仁代找到住所，在成都南門外叫金牛壩聯誼路，四圍鄰居有張群、賀耀祖等諸顯要之家眷。我要回家祇有兩個辦法，第一乘郵政車，那是車少人多，不容易搭得上。第二是向公家借一小汽車，那非大面子不可。我就兩方面接頭。結果中國銀行陳長桐先生代爲借到小汽車一輛，等到一月中旬纔得成行。風聲傳出我有小車去成都，就有一位交通部同事吳先生的太太要求搭車去成都看田定庵幫辦的太太。我是無所謂的，車子大可坐四個人，我祇一個人，而且我知道成渝道上走路找車之困難，也就答應了。成渝距離僅約三百英里，一天可達，但公路不佳，車行甚緩，要在中途內江縣住一宵。那地方是糖之出產地，工廠甚多，地方富庶，街道亦甚整潔。我們住中國旅行社招待所甚好，

晚飯，連司機三人在內江街上吃，亦甚可口。第二天一早啟程，下午到了成都金牛壩，認不得路，一碰就碰到金牛路上杜局長自造的公館，由杜小姐帶着我們到聯誼路家中。到家正是陰曆年底，與看手相的老太太所說正合。住宅甚好，一進門是一個院子，院中間有一條直路，路兩旁是菜田，直路盡頭三間平房，一間大臥室，另有廚房飯室，甚安頓。我在家住了六七天，天天有鐵路同仁的太太們請吃飯打牌。原來由滇緬鐵路退出之諸位處長的家眷都住在這一帶，如顧啟文、田定庵、杜鎮遠等都住在旁邊。據說一切都好，安靜、無警報、無偷盜，就是有一點不好，無醫生。有病祇好請教中醫，中醫又在幾里外的土橋；去時要坐鷄公車（祇能坐一個人的人力推車），不方便，無信心。

返美機上話紅樓夢

土橋住了一位華府同事李震聲的父親，此次我回來，李先生還託我帶些東西送給老太爺老太太。有一天我坐了鷄公車去找，找到了，看見了兩位，都甚好，有回信帶給他的兒子。又成都有個華西壩，那裏有一個逃難的大學，并且知道滇緬同事曾世榮處長的女兒曾寶琳在那兒讀書，我帶了我的大女兒擷英去看她。我記得陰曆正月間的一個早晨，我同那個吳太太又上車回重慶。吳太太原住在杜太太、田太太家，預先通知她，她來了，就同走，又在內江招待所住了一夜，第二天就到了重慶；一到飛來寺，吳笠田就告訴我一「宋部長明早回華府！」哈哪！好險。就這麼巧！再玩一天，我就被遺棄在重慶了！那是陽曆二月中旬的事。當晚與諸同事談到成都之行就提到吳太太，他們都知道吳太太是走單幫的能手，常常搭運貨卡車去仰

光販買洋貨回國。在重慶我又看到了辦西北驛運的王國華兄，他是清華留美的，人極和藹可親，他的工作非常艱巨。

這一次返美飛機中共有十四人，除去宋部長、張洪、劉三爺、朱光沐、江杓、毛邦初、俞月英小姐、魏老二、艾爾更勃及我外，又添了錢昌祚、楊錫仁、余英傑及曾廣勛四人。部長精神甚好，惟初到印度時係感風寒，休息了五天才走。劉先生在重慶應酬太忙，請見者均係好友，晨六七時即在臥房候見，夜午後客仍未散，劉先生一生好客，自以為精神甚足，初不知老之將至。離渝前，趕辦各事結束澈夜未眠，上飛機後忽得休息，於是精神萎頓。沿途尙稱安好。

江將軍體重二百磅，身體魁偉，但到印度之次日，即傷風咳嗽竟至失音，在飛機上無聊大讀紅樓夢，據稱行年四十未讀此書，蓋初讀也，興趣奮發。適劉先生到達某地時，查行李文件俱在，獨少一圍頸，咆哮如雷，而宿地距飛機場卅餘英里，當日甚晚不能親去。次晨八時即駕車親到飛機場搜索，一搜即得，笑逐顏開。於是朱光沐與余敘述一回目曰「江將軍初讀紅樓夢，劉先生大找綠圍巾。」此圍巾深綠色有白的圓點，所值無幾，而劉先生如此關心，必有一番深意存在。

毛將軍爲中國飛將軍前輩。錢昌祚現爲空軍上校，爲中國飛機製造前輩。楊錫仁爲中國毛織專家亦爲船運前輩，此次去美係辦理中國船運業務者。余英傑爲銀行專家，此次到紐約中國銀行服務；勝利後此公在香港開一股票公司專門代客買賣美國股票賺些佣金，有職員七、八人服務，生意興隆，爲僑輩所景仰；不意某年生意大蝕，竟跳樓自殺，殊出人意外。曾廣勛先生原爲駐加爾各達領事，現調美國服務。

此次返美行程大致與上次返國行程一樣，惟由印度西岸西飛時未到紅海濱亞絲瑪勒而直達喀爾統姆，再西南飛到非洲西南海岸之達喀爾停機加油後再西南飛到南大西洋之半途島亞薩興島，我們到了舊遊之地，再下機吃點心散步。此時我與魏老二打了一個賭，我說這個島的位置近於非洲，他說近於南美洲。換句話說，我以為由非洲飛到亞島所需時間短，由亞島飛到南美洲所需時間長，他的意見與我相反。我們以五元為賭注。結果我贏了，他居然送我五元。外國人對賭注非常認真，我們中國人就笑笑罷了，誰真賭錢呢。渡過大西洋先在巴西之拿打Natal停一下又到南美北海岸之千里達島Trinidad停了一下，就直飛美亞邁而達華府。記此日為一九四三年二月廿三日。

我們離開了華府幾個月，中國大使館有了些更動。胡適大使換了魏大使伯聰（道明），雙橡園的女主人換了魏夫人鄭毓秀。武官也換了朱世民（公亮），武官太太是謝洪資的女兒謝文秋。宋先生公事房又來了一位黃仁霖的兄弟叫J. Z. Huang。我們公事房人事照舊。不過我們的住房飯團散了夥，我自己要找房子住，適李震聲夫婦生了孩子，一個臥房的公寓不夠住要搬家，問我要不要，如要，須將一切舊家具買下，共計一千元。那地方離公事房稍遠，但與劉大中夫婦為比鄰，大家有個照應，我就留下了，趕於二月底以前搬進。三月一日起再正式辦公。

寫回憶錄尋舊雜誌

我在華府辦理租借法案鐵路器材時，每日必有日記，到週末則滙總寄回國內滇緬路局，路局同仁油印分

發傳觀；路局並寄呈交通部作爲辦事報告之一部。此次回國，部路同仁均提到日記，足見大家對此頗有興趣，故此次返美辦公仍照前按日記事，按週寄回，到了三十年後寫回憶錄時，根本想不到此項日記之下落，我原存複寫紙底本亦不知存於何處，大概存在上海家中，逃難匆匆未曾携出。一九七五年，前交通部材料司莊司長漢開兄曾在通信中說：「再者戰時兄在建設雜誌所發表之各篇通訊，可有存稿？CDS多年苦鬪，H.N.及劉三皆已作古，似亦可理出再發表一次堪爲抗戰之最珍貴史料也。」得此消息後，我想美國國會圖書館及幾個大學有中文圖書館者必有存此雜誌者。先到普林斯頓大學葛思德中文圖書館一查，沒有。於是函詢國會圖書館、哈佛大學、哥倫比亞大學及西海岸斯丹福大學之東方圖書館詢問有無一九四一至一九四五之建設雜誌。大家回信沒有。後來知道好友蔡松的大小爺在國會圖書館中文部服務，就請他代查，查了好久，也回信沒有，祇好作爲絕望。去年夏我割胃後，葛思德中文圖書館主持該館卅年之館長童世綱兄來談，我就告訴他們有這麼回事，他回去同華府國會圖書館好友某在電話中請託，他的回信是：建設雜誌有多少種，當日有南京建設委員會所出版，有交通部所編印，又有其他機關所編印者，如不指明何種則不易查明，不得已再函問莊兄，函復謂係交通部所出版之「交通建設」雜誌。當即電話通知童世綱兄。童兄再與華府國會圖書館接洽。數日後童兄來電話謂已查得並已請影印寄一份來。此等影印需求者甚多，一時不易辦妥。大概兩個月後寄到，童兄亦非常興奮，當晚下班他親自送到我家來，我真感激到沒有話可以表示我內心的感情。本篇材料完全採擇於這本日記。原文太長祇擇其有歷史性者分節記出。

長途飛行經驗之談

此一段所述爲三十四年前飛行經驗回憶，那已是最進步最高等的享受了。坐飛機時，一上一下，頗不舒服，上升時因開足馬力，在離地上天後之一二十分鐘內總有沉浮之感；降落時好飛機師緩緩下降，尙無所苦，倘如急下，每感不快。其在空中，以等速進行時極爲平穩，比坐船坐汽車舒適，惟遇雲層過厚，或山谷冷氣，或空氣稀薄之處，則機身上下甚烈，常有直下數百呎或千呎者，此時胃腔食物直向上湧，實在難受。惟大飛機飛行常在一萬呎以上，受空氣之影響甚少。空氣變動在晴天下午爲最大，因地面經半日之曝曬，熱力增強，而加速其流動，尤其在沙漠地帶，空氣含有大量沙粒，且所含沙量並不均勻，所以飛機飛行時有震盪。空氣到夜間則漸靜止，故飛機師均願於下半夜起飛，尤其在非洲北部。如果天冷無風，空氣中所含水汽均勻，航行時反爲平靜。

飛行高度到一萬五千呎以上，無空氣影響，但人非氧氣不可，此次飛行兩次飛越駝峯，都在二萬六千呎高度，飛行達四小時，每人均有氧氣口罩，並不覺有所痛苦，但均靜坐而乏精神。窗上玻璃結冰甚厚，非用刀刮不能去，但刮去片刻又復凝凍。窗外一片雲海，係有山尖露出如海島，但無生物。想神仙世界與此彷彿。如果係事實則余不願爲仙，過此孤寂生活。無怪太虛幻境的頑石，亦要投胎人間而爲買家寶玉。

晴天飛過重洋，風味又異，有時萬里無雲，海平如鏡，由飛機望海面原爲黑綠色，由此漸次遠望，色亦漸淡成淡綠色，更遠色更淡，不知是海是天，海天融爲一體，再由天上看回來，原爲淡白色，漸近漸濃，

到面前成蔚藍的天，此時不知置身天上，抑在人間。曾見過日出，東方一片紅光，燒紅了半邊的天；亦曾見過落日，通紅的圓餅掛在毫無雲彩的天上。旭日的壯麗與落日的沈默，象徵了人生的早年與晚境。每當下午，輒有雲團陸續在我們腳下飛過，其影則一一投於海面，影隨團增，不相聯合；牠們浮飄海面，恰似有許多鵝毛浮飄在一池春水上。

陰曆正月十五夜，過大西洋，月色皎潔，在雲海上飛行，除軋軋之機聲外，四大皆空，令人悠然遐想。嗣忽月蝕，黑月亮漸將白月亮吞沒；雲海亦暗淡無光。繼復吐出，時東方已白，太陽漸次上升而代替了月亮。

戰時生產材料管理

華府工程師學會聯合會有一次開會，到會者除中國工程師學會外另有美國各種工程師學會九個單位到會，計到會員約八百餘人。由戰時生產局 War Production Board (WPB) 軍事公用處 Office of War Utililities 處長克魯格 J.A. Krug 講「戰時生產及材料管理」War Production and Material Control。其重要各點記如下：

一、優先分配辦法 Priority Rating 此為自始實行之方法，即按所需成品之重要性，而分配供給原料之先後。此法執行之初尚稱便利，但執行既久，其得到優先權者，仍分不到原料，致延誤生產，於是改良成第二辦法。

二、材料指定辦法 Allocation。原料最感缺乏者為鋼、銅、鋁。用此法管理時，即將某廠某日所出

之鋼、銅或鋁，指定供給某軍火製造廠或其他製造廠應用，如此較為切實，指定後即可得料。但原料有限，政府訂貨日多，工廠製造能力日大，原料供不應求，不得不又改進為第三法。

三、統制材料辦法 *Controlled Material*。此為「有多少材料做多少貨」之辦法。實行此種辦法必遵以下步驟：

I、審核需要：各機關將所需列單申請，由審核機關列成總單，計所需原料及本國生產原料總數比較。如供不應求，開會核減。

II、交廠製造：訂立合同交各廠製造，並列成所需各種原料之日期，與原料出產之日期對照，必使互相配合。

III、按照各廠需要原料之日期按期送到。

此項辦法實行後，生產較有進步。又生產方面分為軍用民用兩等，而機車車輛列為軍用。所謂民用者皆為極小物品，且為萬不可缺之物品，如針、釘、螺絲及小馬達等。其他如電扇、電爐、電冰箱等一概不製。由此可見當時美國生產之困難情形，然經集中管理大力推進，終被克服。

戰時飛機製造情形

戰時美國機關首長常在工程師學會演講，軍部艾柯少校常來電話約到軍部聽講。此次所講為飛機製造。

演講者有二人，一為羅埃特 *Wright* 飛機引擎製造公司工程師林斯萊 *H.E. Linsley* 講引擎之製造，輔以製

造電影自繪圖製模翻砂機削割至裝配成品試驗完成凡一小時，覺得益不淺。飛機汽缸外面有許多冷却片，既薄且多，翻砂做模極易破碎，必須熟練工人仔細工作，大量生產必須大量工人。今改用機器削割每五十九秒鐘製成一個汽缸，已經神速之至。又有一種汽缸形狀歪斜，要細心削割之處甚多，以前須用四十部機器製造，今改用一部機器，二十個女孩揷揷電輪，每三分鐘製成一個，真正看得有意味。汽缸完成後即送到試驗台上檢驗，讓引擎開動七小時，然後停止拆散，所有零件細細測驗，確無毛病後，再為裝成送出，真仔細到地。

另一演講者為戰時生產局副主管拔特 W. J. Batt 其題目為「今日工程師所遇之問題」，其演講要點為戰時製造之材料問題。據稱美國在加入戰爭以前對此毫無準備，加入戰爭以後各種製造量驟增不止十倍，時至今日，各種緊要材料之缺乏，使各廠生產量因缺料而不能盡量生產。譬如：一九四一年國家預算准造之飛機數僅八十八架，一九四二年造成四八、〇〇〇架，今年要造成一五〇、〇〇〇架，其進步之速率實足驚人。機器製造之發展真非始料所及，然而現時缺乏橡皮、錫、鎂、鎢、麻繩、油漆等等，不得已到處找代替品。

由此可見美國戰前生產之落後，日本在珍珠港轟炸後未曾繼續到西海岸登陸，一經登陸，雖祇少數部隊，美國就無力抵抗；羅斯福當日在「爐邊談話」 Fireside Chat 中雖振振有詞，但我想他必外強中乾，心中必怔怔在彈琵琶焉。

運輸專家對華建議

一九四三年三月間美國有兩位專家在中國調查運輸，第一位是租借法案管理局中國部分副主任夏白克 Schaberg，此人年事甚輕。據稱前曾在中國北平教書。管理租借法案以來，與中國人相處尚好，此次赴華係調查運輸情形云。

第一位爲卜恩哈 John H. Burnhard，係席金思 Higgins 造船大王之軍師，曾爲俄政府設計五年計畫，對於水陸空交通均有研究。此次劉竹君先生歸來，與席金思先生談到中國造船事甚詳，經呈奉宋部長批准，派卜恩哈到中國調查與交通部接洽研究中國運輸問題。此人爲一學者，年事甚高，精神尚健。

卜先生赴華曾送來論文一篇「對於中國運輸建議」，余遂詳讀一遍。全文只一〇五頁，前二十頁爲泛論，自發展中國實業說到交通之生產，自交通說到水上運輸，再說到如何利用席金思造船公司之船隻。後八十頁說中國土地人民氣候物產以及工業現狀，鐵路公路現狀等，在中國人讀來異常淺薄，如以表格記載，最多兩三頁即可說完，縷縷瑣瑣，寫達八十頁之多。其中一段有三四頁說到改進中印間運輸問題。物資由印度用飛機運至雲南之麗江，再利用金沙江船運而達重慶，如遇沙灘則或用汽車或用飛機擺渡，每日可運一千噸。又印度定疆至雲南麗江相隔二〇〇英里，祇須飛機四十架即可日運一千噸云。此以爲一老學者，論文目的在推銷其老板席金思之船隻，文章內容完全理想，不切實際。此次到華爲期僅三個月，須將其送到金沙江沿線視察，看到實際情形後再設計應用船隻。當時中國最要課題在尋求方法以每日運輸一千噸

戰時物資到達重慶。

印度新疆間公路案

劉竹君先生公事房除鐵路方面由我負責外，公路方面就雇用了三位美國專家，一個是頭子、一個是副手、另外一個專管汽車配件，我們各自為政互不相擾。一九四三年八月中旬負責人挨爾兜 Eider，辭職到飛機公司去做事。其公事無人負責，我就調卷來看，原來他們有一個計畫是利用印度北部克什米爾之絲倫拿咖城造一公路通中國新疆之和闐，東去哈密再東達蘭州。我看完了代他們計算一下，大概運一車貨到蘭州要用三車汽油。又有一計畫自俄邊沙遼則克 Sariskak 直運至哈密；兩地相距約一、〇六〇哩，每車來回一次約須廿日，每車載重以二噸半計算，則每運一噸貨至哈密來回須燒汽油一噸。自哈密至蘭州車運不算在內。挨爾兜先生們祇在說要多少車多少車，向來不問如何分配如何應用，所望成績如何亦無人過問。余試以一千哩每月以一千噸計算，知須用汽油一千噸。兩噸半卡車連百分之廿五修理備用在內，共需五〇〇輛。然後再算一千五百哩，二千哩所需數得一有趣而驚人的關係，即沿途汽油如須由起點運輸供給，則所需汽油噸數約為哩程之二乘方，汽車數亦然。如用輸油管沿途輸油，則所需汽車及汽油數自然與哩數成直線比例，相差甚多。當時我會將此意詳述呈部，此議遂打銷，後來交通部人事科科長王文山兄告我謂部中對此呈文非常重視大家都看得有興致云。外國人做中國事自然是隔靴抓癢，但也不能怪他們，可憐他們能知道多少中國事呢！

飛將軍陳瑞鈿受傷

中國飛將軍陳瑞鈿到華府時曾到我們公事房。見面時，余不禁爲之一驚。見其面目模糊，眉毛漆黑而硬如毛刷；兩眼翻紅，鼻額額顫，無一處正常。余初不敢正視，坐談許久，驚稍定，據稱生於美國包爾鐵摩，此次在陳納德將軍指揮下，爲中國出力，曾打下敵機五架。南寧崑崙關一役，彼率兩戰鬥機保護轟炸機前往，遇敵零式機三架，彼此鏖戰，敵機三架下墜，而彼所率領之二架亦着火下墜，俄敵彈中彼機油箱着火，汽油爆炸，滿身着火，彼即棄機下降，降落傘在空中時，敵機用機槍掃射，幸未命中，落荒山中。此時面部已大腫，兩目尙能見物，不願滿身疼痛，翻山越嶺到鄉下人家，因不通言語，彼此誤會，經以手鎗威嚇始就範，供水飯，並由鄉人護送至柳州家中。到時面部大腫，兩目不能張開，由其妻服侍，請醫診治。兩日後敵機炸柳州，妻囑兩孩去防空洞。斯時彼臥床中不能動亦不能見物，妻伏彼身上，彼勸妻走，妻不聽，祇得抱妻候炸。警報解除，妻仍伏身上不動。勤務兵來始報告曰，妻已中彈片，斷氣，臥血泊中云云。可慘！後經航委會送彼至香港就醫。敵攻香港，又逃回內地。用盡種種方法始到美國就醫。八個月來大有進步，所有傷口已完好，原來眉毛已燒完，現在所有者係醫生剝頭髮連皮新種下去的，故此眉毛與頭髮一樣硬而且黑，須常常修剪。回院後尙須在股上借肉栽一個鼻子，其他面部亦須重加修整。幸耳未失聰，目未失明，願出院後再駕四引擎機回國再上戰場云，壯矣哉。彼所着軍服左臂有紅條三個表示受傷三次，美國人見者非常崇敬。此華僑對中國抗戰之供獻！數年戰績真可歌可泣！

美國戰時物資分配

美國戰時物價已有管制，其衣食住行所需物資，按來源多少而分別其分配量。如糧食缺少，去年已經管制，每人每星期祇能購一磅。今年我們到後須領購物券。如鞋子每人每年祇許購三雙，其餘罐頭食品每人每月祇許購二三小罐。此事我們因親見美國軍隊在偏遠荒漠中，無食物可取，不得不藉罐頭生活，難怪其限制國內人有生菜鮮肉可食者之罐頭消費量。自四月一日起，每人每星期祇准購鮮肉一磅半，較前更少。但鷄鴨鷄蛋尙未限制。揩帶因無橡皮甚少伸縮性。釘書釘因省鋼已改用硬紙。擦鼻軟紙因節省漂白用之氯氣，已無以前之潔白。汽油以前准每星期用四加侖現減為三加侖。且自四月一日起對於罐頭及肉食限制須以分數計，每人每日祇許購四十八分。好牛肉每磅八分醜牛肉三分，以牛身部分及人民愛吃之程度，及每牛身出產好肉部分大小而訂分數之高低。購買者須精打細算，打算定奪，以分數票交與店主，然後再按價給值。如是則希有者分數高，購者少而需要較少；分配較均法至善也。各物分數各月視供應情形而變更；每人每月能購之分數亦按月變更。此法一行，無囤集之可能，有錢者亦不能比窮人多吃。不過管理此項新政誠不易易；聞英國管制更嚴，德國尤烈云。

戰時軍政要人來往

史梯威將軍及陳納德將軍均於一九四三年四月底回美向其政府報告，他們都會到我們公司拜客。史將

軍精神矍鑠，老當益壯。陳將軍面皮厚皺如象皮，風塵磨練，一身是膽。交通部曾部長來電囑劉竹君與史交涉趕緊運料。李達與我二人將存美材料擇要列單分先後起運。但仍須先運印度再轉國內耳。糧食部派鄒秉文、沈宗瀚、趙連芳、朱章庚、楊錫志等爲代表出席糧食會議。行政院戰後建設委員會設計員吳景超、吳貽芳等陸續自國內到此。戰後設計爲本公司今後一部分工作，此次國內派來六人多爲經濟學者及教育學者，緣戰後建設自以發展經濟培養人才爲最大課題。兩吳均爲老友，吳先生係廿年前在美同時留學，吳女士爲五四時同在上海學生會活動；多年未見，茲得同時在國外爲國努力，無任欣幸。

由重慶回美後與軍部所接洽者並不是滇緬鐵路器材而爲一般鐵路所需配件，不爲戰時機車車輛而爲戰後鐵路建設與戰後之機車車輛，以及一切有關修理機廠設備。我仍在日記中擇有關重要資料錄如下。

滇緬鐵路一篇舊帳

一九四三年三月十六日去軍部國際司中國科看畢格司 Harvey Biggs 問中國鐵路急需配件，不能由空運入華，應如何設法救濟，據稱現擬供給某方以大量汽車，一俟到達即可將中國急需物資，如煉汽油機器，製造汽油箱機器，以及鐵路與汽車急需配件，先行運入。廿三日又去軍部軍需供應司看 Hill 及 Herri-ck 兩人，據稱 S. O. S. 之 Wheeler 囑準備取回緬甸後，每日由仰光運入華境二、七〇〇噸之計畫，必須利用水路鐵路公路三路並進方法云云。當將緬華交通情形略述，並謂非趕建滇緬鐵路不可，而該鐵路可於一年內趕成通車，又將西南公路網情形詳告，當時繪圖者繪圖，速記者速記，並在軍部午餐餐後再談。未

索中國西南部詳細軍用地圖二十餘張，歸來詳加檢視，有係英法美製印者，有係日本製印者，並無中國製印者在內。

滇緬鐵路器材自一九四二年五月間即停止運輸。以前每運一船，余即將所運器材列單，連同裝船單裝訂，另外又按項目請李達先生造成卡片存檔。如欲知某船所裝何物，運至何埠登岸，或某項目已運若干，尚存若干，一查便知，同時我公司管理部亦造一總帳連飛機軍火在內。美國軍部從業人員甚多，至一九四三年三四月對鐵路器材帳目未弄清楚；天天打電話，或派人來問，不勝其煩，建議派人來此將一切帳目抄一份備查，又不肯失面子，如日軍不佔仰光，器材源源運入中國尚不知亂到如何地步。譏諷者謂記帳工作較設計製造尙費時日。

洋顧問談戰後鐵路

前交通部顧問貝柯 John E. Baker 來稱芝加哥鐵路協會請彼演說「中國鐵路之現在與將來」，蓋一般鐵路物資製造商欲知中國戰後鐵路方面之市場云。我想，我來此兩年，體驗所得，覺一切建國物資，爲救急計不妨暫時向人租借；爲永久計，非達到自行製造不可，讀國父實業計畫，殊令人感奮。余適有此項計畫英文本，即將此本借與，讓他去向美國人宣傳。余告：此中有三大海港之開發，各河道之疏濬，十萬英里鐵路及一百萬英里公路之修築，食衣住行及開礦煉鋼建立水泥廠造船廠機車車輛廠之建設等，其規模之宏偉，識見之遠大，爲我國家民族求復興之唯一寶典。我又告；委員長繼承國父遺志，領導建國大業，飭限

十年完成十萬英里鐵路，誠以無交通則一切工業不能有快速之進展。彼稱國父曾手贈一冊，此時不在手邊云。彼得之大喜而去。

兩星期後彼又來，稱蔣委員長曾對外發表，須先完成二、三〇〇公里鐵路，問有無詳細路線。余謂詳細計畫與路線此間未得命令，但就目前情勢而論，大約以完成西南西北鐵路網爲最急要，故滇緬、敘昆、筑威、成渝、筑渝、寶天、天成、天蘭、黔桂諸路必在完成之列，當即按中國地圖指告各路線之所在及與抗戰運輸之關係。繼談及收回緬甸後大量運輸計劃。余謂中國政府已向美政府索得輸油管一、〇〇〇哩之器材，自緬甸之八莫可敷設至祥雲。彼謂情勢良好，應繼續敷設至昆明而達重慶，余謂事實確屬需要。他將前此借去之國父實業計劃還來。彼謂該書有彼受國父函一件，甚爲得意；又謂當時鐵路設計係由東向西發展，現在情勢不同必須由西向東發展。余謂此項計劃爲中國發展實業之藍圖，至於實行方案，當視情勢轉移，即以鐵路言，當然現在宜由西向東發展。聯軍開始反攻後，如日軍敗退甚速，聯軍可由緬甸直衝泰國而取安南之海防河內，彼時南鎮鐵路及桂南鐵路又須趕築。故全視軍事進展而變更其實施步驟。未告交通部已派張海平爲全國測量總處處長，開始測量全國鐵路路線，彼頗感興奮。

過一天，貝柯同一位雷先生 Edward Wray 來談戰後中國鐵路器材供應問題。雷先生謂美國鐵路甚願於戰後將各路舊鋼軌舊機車車輛賣與中國，具有兩大優點。一、價工便宜，約爲新貨四分之一或五分之一。二、交貨迅速，一二月內即可搜集數百輛機車，數千輛客貨車待運。余謂技術方面尙待研究；中國車鉤中心高度爲四十一吋，美國車鉤中心高度爲三四·五吋，相差七·五吋；如果大量購入，祇有二法可以通用

一、以美國機車拉美國車輛。二、改造高低鉤車輛若干輛，以便臨時與中國原有之機車車輛共同運用，此尚係小問題。貨車四十噸以下者可用，以上者軸重超過橋樑限度，不能用。至機車方面最大問題為軸重。美國鐵路所用機車每根軸輪軸壓軌重多在六萬磅以上，而中國祇在三萬五千磅以下。換言之，美國橋樑載重多在E—60以上，而中國鐵路橋樑偏為E—35，祇有少數橋樑為E—50，故在中國橋樑路基未加強以前，此等機車完全不能用。

戰後機車車輛問題

我到軍部談機車車輛規範，先與葛爾少校（升了官）談，繼與艾柯中校（也升了官）談。艾柯以伊朗所用二—八—二，北非所用二—八—〇規範書給我，叫我照像後還彼。車輛規範尚在修改中，一俟完成即將寄我。

我將兩種機車規範研究後，即到軍部找此規範作者黑爾上校 Col. Hill 商談。彼謂如中國合用可取二—八—二，不可取二—八—〇。因為北非所用之二—八—〇完全為軍用機車，至多能用五、六年，不能持久。又謂此次機車製造完成率甚高，包爾溫 Baldwin 及美國機車公司，每星期各出五輛，拉馬 Lima 機車公司每星期出六輛，共出十六輛，每天可出兩輛多。戰事停止，美國必有已製成而未運出者甚多，彼時正可運入中國應用云。於是同讀規範書軸重 36,000 磅甚合用。其餘配件亦均係美國上等貨，惟閘件有氣閘、汽閘、真空閘三種，彼謂此係伊朗特別情形，中國可改為完全氣閘。又無氣力迴轉器 Power Reverse

，彼謂可以另加。油潤器容量甚好，所有一切磨擦部分，無不自動加油。

未勸我謂如中國購買必須加火箱虹管 Firebox Syphon。余謂當日賽寶上校 Col. Seybold，及馬許專家 Mr. Marsh 皆極力反對，開會數次，當場反對，即美國機車公司人員亦力加阻撓。彼謂馬許毫無實地經驗，而賽寶上校非專家完全聽馬許瞎說；美國機車公司與過熱器公司合作，以爲虹管盛行則可不用過熱器，完全糊塗云云。余爲此事舌辯者數月，未聞有此論調，今日聞此，此心大樂；蓋我所力爭者爲是，而馬許所極力反對者爲非也。總之，我當日所見到者，馬許總反對，總以爲中國人不對，萬萬未料到者即數月以後彼所反對者軍部皆命採用，真正笑煞我也！當時回公司後即將機車規範印成寄呈交通部請飭研究，如果合用，即可大量運入。

有一天陪唐山老同學裴慶邦去軍部晤葛爾及赫爾兩人談伊朗機車服務情形。他們說據英國人報告，此次美國送往伊朗之二一八——二機車異常得力，力量較英國機車大。有亞波頓 Appleton 者新自伊朗回美，他說美國物資到波斯灣登岸，隨即由火車運入，至伊俄邊境由俄人接收。現在物資之運入超過俄人之運出，大量物資堆積伊俄邊境云。又謂海港修築擴展鐵路之運輸，皆由美國人主持。波斯灣裝汽車廠每四分鐘可裝好一輛，每小時裝十五輛，每日夜裝三六〇輛〔仰光當日每日祇裝五〇輛〕。鐵路爲單行線並無號誌設備，言下頗爲得意。

南方鐵路公司 Southern R.R. 聽說中國戰後擬買美國舊貨車事，派機務處長 Pasqual 及材料處長 Newboul 來商談此事。余告中國有此意思但尙未決定，因爲有許多因素要加以研究：第一、經費來源是否

仍爲租借法案，抑另由美政府借款，抑由中國自籌。第二、購買舊車是否較購買新車合適，技術上如美國車鉤太低，各種設備不與中國設備相同等事。第三、價工是否較新車便宜，裝運前舊車須先修理，須先折裝；而海洋運費與在中國裝車費用新舊相同，如此打算新車究較舊車貴多少，尙不可知。第四、交貨遲早問題，新車每小時每廠可出車一輛，舊車修理恐尙無如此之快。總之，美國鐵路貨車日漸加大，每列車輛數可減少節省人工，終日想賣去小舊車購買大新車，一有機會卽想推動，此兩代表之所以來也。

鐵路號誌新式設備

滇緬鐵路各大站號誌設計圖樣經交通部技正號誌專家汪禧臣（孟賀）寄由重慶中國銀行陳長桐兄轉寄到美。當卽細加研究後去軍部與葛爾少校及專家巴不 Barber 交涉。先將汪寄全卷交請研究，當談及 P Q 式號誌。據稱此項號誌甚爲完備，如各站距離不超過八英里，則每日可對開二十四對車，卽每小時可開一對車，茲滇緬鐵路設備每日祇可對開五列車，卽連增加設備在內，亦不過開十對車，毋須較好號誌，且另有行車電話管制全路，更無須再好號誌設備。末葛爾謂如該路通車可命巴不前往表演決無問題云云。

余歸來細想，如中國政府自建此鐵路，有無鉅款加設新式號誌。憶在浙贛時，除有道岔燈外，沿線並無號誌，全賴行車電話管制一切，而行車密度，余在彼路時，達每日十二對，後來最高達十五對之多。滇越鐵路腐敗達於極點，不能謂運輸量小卽係無號誌設備之故。汪孟賀兄爲號誌專家既然有所主張，當應出力代爲辦到。八月間聯合號誌公司 Union Switch and Signal Co. 請我去參觀其工廠，當由其副理蘆米

斯 Lomis 接見，談及當日汪孟賀及杜鎮遠二人在該廠實習之軼事，頗有意味。又稱去年由我介紹入該廠實習之余規欽，已在伊立諾大學得博士學位其論文爲「中央管制號誌」C.T.C. (Central Traffic Control)，將該機構所能管制之列車數，用數學公式表示，爲世界初見之號誌論文。余談及戰後中國擬設廠自造號誌並與該公司合作。彼謂此事甚可辦到，以前該公司在英、德、法、義、俄、日，皆有分廠。日本辦法係按件送專利費；將來中國設廠再訂辦法。

談後卽入廠參觀，廠甚大，員工五千餘人，近來除趕造號誌外並代政府製造手槍步槍等件。余問一般廠家代造軍火時其辦法如何。彼謂合同訂立後，由本廠派工人二三十名去軍火廠實習二月然後回來製造，現在本廠代造軍火者，全係女工，好在應用「大量生產制」Mass Production，每個工人不需特別手藝云。然後知全國各民有工廠製造軍火之易易。該廠有大樓一所，下層造號誌笨重零件，上層製造輕巧零件多係女工，她們在造繼電器 Relay 及小馬達。觀其大概，並不甚難。

該廠製造號誌甚忙，因各鐵路運輸量大增，而無法於短期內增加軌道，祇得增設號誌以增列車。當日見所造「聯合太平洋」Union Pacific 鐵路之 CTC 電鑰臺。此臺管一七〇英里之地段，凡此地段內之岔道號誌，皆由該臺管制。臺上有沿線各站軌道圖，圖上各岔道皆有燈，列車開到，燈卽明，管理全路行車者祇此一人而已，如小孩玩具然。再看其線路則非常繁複。又到裝箱部看巴西所訂購之 CTC 號誌，據稱所有儀器均裝在一個櫃內，所有線路均在廠內接好，到當地後祇須將外線接頭，接起卽可應用甚爲簡單。

午在該廠午餐，遇 Nickel Plate 鐵路公司之號誌工程師巴鉢 S. G. Barber，據稱單線甚多，無法

增加運輸量；去年加設一段CTC後行車密度每日達四十五列（來往總數）。現在又在忙裝第二段。余聞美國貨車每列車之重量，據稱伊里Erie鐵路裝煤車，每列原祇一萬噸，近來增至一萬七千噸淨數，用三個車頭拉，兩機車在前一機車在後，前後有電話相通，故車行穩平如一般客車然。所用電話亦係號誌公司製造，由軌道通電並不另用電線云。

總機廠的設計綱要

楊莘臣幫辦寄來中國機廠車房標準圖樣六本，內分：

- 一、機車修理廠標準設計綱要一本，圖樣一本。
- 二、車輛修理廠標準設計綱要一本，圖樣一本。
- 三、機務段（車房）標準設計綱要一本，圖樣一本。

內容甚為詳備，自組織，薪水，以至於工作步驟，報告格式無不具備誠為巨著，惟未經部令頒發，想係草案，但可為向美索料及將來計劃新路之參考。按新路設計自以測量築路為最大工作，土木工程材料方面不甚繁難，惟機務設備方面非常瑣碎，以前毫無憑藉，滇緬鐵路料單雖稱完備，但仍為急就章，必然漏去不少要件；今有此標準寄來，幫助甚多，惟係中文，且係公尺制，尚須做不少翻譯工作，

余與李達Raider二人將該標準設備表與滇緬鐵路設備表逐項列表比較，余所顧慮者，恐國內所列較余所列為多，即余或漏去若干重要項目也。比較結果，滇緬鐵路料單所列比標準機廠所列為多。惟標準機

廠有模型場設備，即多幾項木工機具，而余所列木工機具皆包含在車輛場內。又國內所列車床半數為開槽車床 Gap Lathe。此種車床較有伸縮性，即圓徑大小皆可製造，一車床可作數車床用，惟機器基座 Bed 中間截斷不免使刀架發生彈簧作用，而所製之圓徑不一律。美國機器廠已不造此項車床矣。如工作物圓徑大則用大車床或直立鏤床，不必用小車床，此點須改正。

到軍部找機廠負責人蒲賴布爾少校 Maj. Prebble 索修車設備規範書，承將全部說明書惠贈一份。遂得與李達先生，將此說明書與我們所有兩種規範書比較而修改完成，然後送軍部備案，以便後來申請時討論。

買鷄或鷄蛋的妙喻

交通部會派盧祖貽先生駐美辦理現購材料，內有一批十萬元材料久久不能購到，函我催辦。我與盧兄面談謂現購與租借法案材料不同，國內必以為現購之事主權在我，我可以隨時購運，其實不然。現在美國所有一切軍用民用器材之製造必先向戰時生產局 War Production Board 申請原料及製造優先權，此事須由本公司 CDS 申請。至海運一方面更加困難，其不能由印度內運者，一時不能啟運，而中空空運之權又不完全在我。現在第一要務，在將二百五十萬元鐵路急用器材之已購者約四六〇噸，先行交涉運入；一經允許運入，再與接洽催購尚未採購或尚未批准之料，彼時方可談現購之事。當請盧先生報告交通部。

此種局面實在令人頹喪！戰後我必須自振工業一切自製不可，不能自製則不能自存，從今後非力爭自

己製造不可，記得有一次與魏伯聰（道明）大使閒談到戰後中國實業事，他說了一句最透切的話：「以後我們要向他們買雞不買雞蛋！」他說「外國人對中國交易，他們只賣雞蛋，不賣雞，此為他們數十年來一貫之政策。而中國方面亦祇買雞蛋，不買雞。一旦戰事發生，雞蛋不來，我們就無法生蛋。今後應多方設法多買雞，少買或不買雞蛋，如以鐵路言，應買鋼廠，不買鋼軌；買機車車輛製造廠而不買機車車輛；買機器製造廠不買機器。一切工業總須以買雞為主！」這句名言，至今仍為有效。

和尹仲容同時講演

中國工程師學會華府支會有一次開會，由余與尹仲容（國墉）說話，余曾將中國與美國幅員，人口，及鐵路列一比較表，演講一番，茲將各要點列下：

要點（一九四三）	美國（大陸部分）	中國（連東三省在內）
面積（方英哩）	3,000,000	4,500,000
人口	130,000,000	450,000,000
每方哩人口	43	100
鐵路軌道長度	408,000 哩	10,000 哩
鐵路距離	240,000 哩	6,000 哩
每哩軌道之人口	320	45,000

每哩軌道之面積	7.5 方哩	450 方哩
機車數	46,000	1,300
機車平均拉力	50,400 磅	2,200 磅
客車數	50,000	2,000
貨車數	2,000,000	16,000
每一機車鐵路員工數	23	120

尹仲容講中國鎬之現在與將來，謂戰時鎬價甚高，戰後必大落，中國年產萬噸，必須設法推銷云云。

來賓演說者有毛邦初及劉竹君兩先生。

毛將軍說「工程師為中國之寶貝，中國如能自造，何必自失身份向人家告貸。蔣夫人之到處奔波，宋先生之辛苦備嘗，無非為中國不能自造，望諸位努力！」

劉先生說「現在謀國者不外政治家軍事家及技術家。戰後，軍人解甲歸農，政治家不能開發利源，惟有技術家為建國之柱石！」大家盡歡而散。

美方索我鐵路資料

美國軍部鐵路系向余索中國全國鐵路資料，經濟作戰部又向余索「自由中國」鐵路資料，凡路線軌距軌道，及彎道坡度山洞大橋長度所在地等等，不厭其詳，且問及水塔所在，號誌設備，列車密度，運價情

形，及運貨內容等，真是一部二十四史從何說起。余想我來時祇管滇緬鐵路器材沒有準備了其他的資料，如何能應付這許多問題，然盟邦要求必有用處何能拒絕；於是先到國會圖書館代為搜尋。在中文部分找到民國二十五年出版之鐵道年鑑第三編，內容豐富，關於以上所需無不備具，喜不自勝，但細細翻閱後，覺對於東三省各路尚不完全，南滿中東兩路更因非我國有，亦無記載。滇越鐵路亦因非我有而無記載，尚須另尋資料。至民國二十六年以後所完成之浙贛株韶湘桂及雲南安寧霑益間一段，隴海之西安寶雞間一段各路，圖書館中決無資料可尋，尚須函請交通部供給。歸來後即用電話通知軍部告知內容，彼等要我譯其全文，余告以工作甚多，我祇一人不能應付，無法代辦，並謂軍部情報司中國科有華僑數人可請彼等代譯。

第二天我到國會圖書館將「第三編中國鐵道年鑑」借出携往軍部示專家巴不H. E. Barber略將內容譯告，彼甚為滿意即同至情報司中國科見買爾上校Col. Meyer告以應譯部分，並囑繪一全圖。一俟譯完繪完余當為校對。

後來詳函曾部長（養甫）請彼將全國鐵路資料寄美，其中最重要者為：

- 一、全國鐵路路線平面及剖面詳圖，連東三省鐵路在內。
- 二、西南西北各現有鐵路之工程資料，如大橋、涵洞、山洞、彎道坡道等之所在及詳情。設備資料如機車車輛狀況，通往行車設備，及大廠車房所在及設備詳情。
- 三、淪陷區鐵路現況及敵寇恢復或增築鐵路詳情。

因美國政府機關時來諮詢，而此間資料甚少，不足應付也。

商業調查所之組織

自本公司注意戰後發展中國實業消息傳出後，一般商人來聯絡並接談戰後事業者日漸加多，且有從來未經介紹者亦自來。有一自稱退休之富翁某某者來談願到中國投資製造任何有利於中國民衆之物品，始則一人來談繼則約我去開會，到者五六人之多；商談結果以製造廉價鞋賣與一般民衆爲最好；於是他們忙着組織，立名、立案、招股，儼然有介事。余急欲知此人爲何人及其背景。又到國會圖書館問有無一種商業調查所，館員即以 Dunn Bradstreet 對，並將該商業調查公司所出版之刊物見示，書厚五英吋，書內將全國各城鎮之商店一一羅列，除其店名住址及店東姓名外，並將其資本註明，另加評語符號；想美國之大而此書記載如此之詳，每年出兩冊，修正如此之快，不知其如何組織如何調查方克臻此。據圖書館員告我，如需詳細內容可函詢該公司則可得一詳細報告；即某店店主之私人歷史及生活，亦詳細敘述，但每個報告約需二〇元云。

余回公司即函該調查所請派人來談。數日後有該公司華府代表亞當生 Adams on 來談。據稱：該公司已有一百年歷史，現有員工六千人，遍佈全國。各小村鎮有通訊員，現共有二萬五千位。對於各商店之資產營業及經濟行爲等等，無不時時在調查之中。其資料之來源極其自然，如有一新商店開市，必與批發商發生關係；各零售商又將該批發商之內容報告，如是日積月累，全國各商店之內容，無不盡悉。每年出版調查報告兩本，詳載如商店之地址主持人姓名，資本約數；最好者爲一字之褒貶，即分營業狀況爲 A B C D

四種，A爲最優，D爲靠不住，如欲與某商店來往而不知其內容祇須一查報告書便知底細。但如要查其詳細內容可函索詳細報告一種，內容詳細，除將店東及經理之個人歷史詳記外，並將該店歷年營業狀況，對於債務之償還方法與遲速，以詳細數字記載。如須得此種資料者每年取費二七五元，除普通調查報告每年兩冊外，另可向該公司索詳細報告一百次。據稱此等詳細報告爲該公司經常工作之一，即將全國商店內容等印報告，隨要隨寄。有時尙可以電報電話詢問。眞商業界之偵探機關；牛鬼蛇神，無不立現原形。又稱美國商人什九均爲苦幹忠實人員，甚願將內容相告，蓋明知事實俱在無可隱瞞，且如在該調查公司報告上得一好評則前途更好，大有視該公司爲公証人之雅。現在該公司包括加拿大在內，南美洲現亦有分公司云。我聽完後即將擬營製鞋生意之某君相告，望將此人之背景及歷史給一詳細報告。數日後，我得一詳細報告，方知此人原爲某州議員，曾經營某業失敗，亦曾入獄數年，現正在掙扎中無正當職業云。得此報告後即通知電話總機以後此人來電話，不接。又通知門房以後此人來，不見。一樁小公案如此收篷。以後凡來公司談戰後生意者必先查此商業調查所之調查報告略知內容，似乎談話方有些把握。

參觀美國有關工廠

美國軍部建議派艾柯中校 Lt. Col. Acker 陪我到各地參觀製造工廠，其用意有二：第一，我們申請鐵路機廠及車房機器，他們以爲美國許多停辦之鐵路有許多機廠車房機器擱置不用，何妨去參觀一下，如果合用即可拆運到中國；第二，我國戰後須要機器甚多，此等機器製造廠之製造方法及出品種類，應親去觀摩一下

，以後申請或購買較有把握。事前呈請宋子文部長批准，我就同艾柯上路，途中一切旅費住宿皆由軍部佈置。第一次是1943年七月七日至八月十三日，在路一個多月，第二次是同年九月十八日至九月廿六日，在路一個禮拜。除機車製造公司及號誌公司等之工廠已見前述，當年所見美國較大規模之工廠情況如後：

福特飛機廠的規模

廠在柳溪 Willow Run 故稱爲柳溪製造廠，廠址佔地三千三百英畝（約合中國二萬畝），廠房長三千呎，寬六百呎，實行福特流線工作制 Spot System 廠之一端爲原料入口點，入廠後漸漸加工，至出口時飛機飛去。此廠祇爲裝配廠，一切儀器配件槍砲皆不自造，而由別廠運來，當時所裝者爲 B-24 轟炸機，英國人稱爲解放號 Liberator。廠內分若干站，每站有一定工作。飛機自一端慢慢移來，到一站加裝該站應有之工作，到末站則工作完成。當時有工人四萬人，其中百分之四十爲女工，效男工逐漸被徵當兵，女工則日漸加多。細看各站工作皆輕而易舉，只須知做一點點小工作，根本就用不着知道全飛機之構造，但每一「解放號」轟炸機有十萬個小鉚釘，事雖輕巧，但究須時間鑽孔，將鉚釘放入，鉚好。我當時心中納悶爲什麼不用電鐸，那就快多了。後來詢知飛機所用鋁合金拉力甚高，如經電鐸高熱則拉力減半，故不能用焊接。其出產量爲每兩小時出轟炸機一架；一廠如此，全國各廠皆如此，出產量數字驚人，當時每月全國出產量爲六千架，每年七萬二千架，尚在逐月增加之中。

陪往參觀者爲陸軍空軍上校高登 L.S. Gordon 及該廠工程師蒲立 E.M.L. Bicker 親自招待，由林白上

校 Col. Charles A. Lindbergh 作陪。久不聞林白先生之言論，今日爲初見，彼當時在該廠爲顧問工程師，年四十許，精神及聲音若二十許人，爲人甚和藹。十五年前（1927）林白駕單引擎飛機飛渡大西洋，聲震全球。1941年爲反戰派所利用到處演說反對加入戰爭，其最大論點在於美國有兩大洋與世界隔絕，絕對不會爲日德所侵，珍珠港事變發生後，此公乃噤不發言，卒親向軍政部投效而得現職。今日見面祇談以往飛行事實，對現局不發一言。初在公事房爲軍部代表，要求廠長改動設計，廠長甚不謂然，蓋廠長以生產量爲目標，一經改動則影響生產，林白先生發言謂飛機設計須時時改動，否則老舊不能與敵國抗衡云。福特本人 Henry Ford 時已八十歲 1863—1943 十餘年來所有事業皆由其子負責，各事甚有朝氣，不幸 1943 春間其子病故，纔四十餘歲，所有事業無人繼承，乃暫由老福特自己代理，故所用生產人員多六七十歲之老人。

飛機引擎廠自動化

工廠在南灣 South Bend 到埠後由 Studebaker 汽車廠副理陪往製造飛機引擎之工廠參觀，此廠專造飛行堡壘 Flying Fortress 之引擎，年前開工，有男女工一萬餘人，廠面積甚大，而全廠無窗整個空氣調節。廠之一端爲原料進口，各機器依序排列，漸進漸繁，末端爲裝配間，設若干站，每站祇做一定工作，漸進漸近完成，完成後送試驗室，若干小時後再送回工廠，完全拆開，件件檢驗，如無差點，再裝好，再試驗，試驗滿意即裝箱運走，裝箱前用大幅油網包起，包中置吸水劑若干，以吸收水氣。

細看全廠優點，機器新，空間大，地面完全用直立木塊，整齊鮮亮，工人半係女工，機器多係自動。裝置時非人工不可，緊螺絲帽所用扳手，係電力的，放上去就緊好；而且適可而止，用力不大不小。檢驗的人多，幾乎隔幾個機器就有一個檢驗台，檢驗尺寸檢驗質地。另外有一大檢驗間，完全由女工檢驗小機件，可謂精細之至。

軌行汽車試驗成功

晨由紐約乘汽車到 Hoboken 碼頭購至 Morristown 來回票，隨即渡赫德遜河，乘十一時車行。中途主持人羅賓生 W. E. Robinson 來接遂同行。據稱此項軌行汽車曾在西海岸試驗成功，所用汽車係 White 6×4 式普通裝貨汽車，為在軌道上行駛者。在汽車之前後各用一貨車四輪轉向架，構造簡單，如在中國製造，可利用鐵路舊材料，汽車前後裝車鉤，另裝風閘全套以控制列車。

試驗時拉貨車三輛：(一) B40173056 空重 43,600 磅。(二) Milwaukee 714948 空重 46,000 磅，內裝貨重 50,000 磅。(三) 守車一輛空重 13,900 磅。共計 157,500 磅或 78.75 噸。行駛 2.5% 坡道上，其速率約為每小時 10 哩，又在坡道停止後，再起車並無問題。查該汽車本身約重五噸，在後面四個橡皮輪上者約 3.5 噸即 7,000 磅；在坡道上每噸拉力需 50 磅，又加其他所需拉力約每噸 10 磅，即共需每噸 60 磅，即共需 $(60 \times 78.75 =) 4725$ 磅，其黏着因數 Factor of Adhesion 為 $(\frac{7,000}{4,725}) = 1.48$ 即摩擦係數為 $(\frac{1}{1.48}) = 0.675$ 。尋常鋼輪在鋼軌上行駛之摩擦係數為 .25。故橡皮輪在鋼軌上之摩擦係數為鋼

輪之磨擦係數之2.7倍，此僅就本試驗而論，事實上可大至五倍，即働輪壓軌重相等時，橡皮輪可拉五倍重貨車。

在重慶交通部曾有軌行汽車研究委員會之成立，由程叔時楊莘臣諸兄主持，擬在湘桂路試驗，當時曾獲得6×4汽車二輛，六月來未得消息，不知成績如何。

後聞林鳳岐兄在昆明曲靖間狹軌鐵道上試駛自己改造之汽車，成績甚佳，但覺拉力甚小，恐不能作為機車應用。余以為改造汽車在標準軌道上行駛並不成問題。浙贛路即曾有此種汽車在軌道上行駛。如在狹軌鐵道上行駛，則須改造汽車之軸長，工程較大，且不甚容易，茲林兄已經改造完成，可謂大功告成，實可敬佩。所慮拉力不足，經今日所看試驗後亦不成問題；因林兄所用為鋼輪。如後輪（即動輪）仍用橡皮輪，在橡皮輪後再用小鋼輪之有輪層者兩個另用支柱在車架上生根；如此則前鋼輪為導輪後橡皮輪為主働輪；橡皮輪與鋼軌間之磨擦係數，較鋼輪與鋼軌間之磨擦係數大六至八倍；即以四倍論，則拉力與働輪壓軌重相等，如働輪壓軌重為一千磅則拉力為一千磅，又如汽車裝載貨物，働輪所分得重量為三千磅則拉力亦為三千磅；以此列車行3%斜坡上，則可拉重50噸即滇越路十噸貨車二輛（每車皮重15噸）。如應用6×6汽車，其4輪皆為働輪，則理論上可拉一五〇噸。

今日參觀軌行汽車之鐵路公司祇長十二哩，沿途有十三個十字穿道，四十個道岔，共有二一八一二機車三輛，上下員工共計十二位，曾參觀其大廠，有電焊機一、鏟輪機平鉋台各一、鏟床二打，打鐵爐一，甚為簡單。此路一端接Lakowana鐵路，一端接Erie鐵路以運煤為主。每月運貨二萬五千噸上下均甚得

意，軌道上枕木道碴均甚整齊清潔。問有幾個工人維持「原有三人，現僅有二人」。短小精悍，不但能自給且能賺錢，看來甚有意味。

汽車工廠斜坡試車

美國客用小汽車自珍珠港事變發生後即停止製造，現在各廠所造者，祇為大小卡車。今日所參觀者為 Studebaker 卡車製造廠。此為舊廠不如福特飛機製造廠及飛機引擎製造廠之整潔。其製造方法仍為福特大量生產之原則，即廠之一端為原料末端為成品。該廠先造彈簧，（引擎及車架皆由別廠造好送來）裝配時由簡而繁至完成而止。完成後在試車台上以每時卅哩速率行十餘分鐘即交貨。

總工程師 Ray Cole 引看其繪圖間，試驗間，現在正忙造戰後汽車型式，其法先用泥土塑成雛形，幾經修削，再造成木型，又幾經改造，再繪成與實體同大小之大圖。繪圖版直立如板壁，繪圖尺等大小與版同；大繪圖紙為鉛質為余所初見。試驗室作種種檢驗，其有關坦克車，飛機引擎者甚多。

午間公司經理請在家中午膳，家在樹林深處，房屋如中國之四合院，四圍房屋，中間天井，惟天井上面玻璃蓋頂，下面地板，四面鏡門，空氣完全自動調節，冬暖夏涼。後門外有紗亭，圍以水溝，溝內種荷花菖蒲，溝外一片大草坪，坪周樹木參天，林外為農田，置身其間，清風徐來，有蟬聲之悅耳，無機器之勞形。胖太太輕移腳板，搖身其間，而總理怡然自得，與兩養女作嬉遊。

飯後到甘哩外之試車場 Proving Ground 參觀，每一新型卡車完成後必須在此試驗其性能，場中有一

尋常跑道，與美國公路同，卡車裝滿石碓，在該道上試跑，每日跑八小時，每日記載其變化而求改良。另有一跑道係在樹林荒地剷成並無路面，高低不平，彎度甚小，長約廿哩，轉來轉去，說者謂係中國公路。此路之盡頭設兩坡道，一為百分之卅，一為百分之六十，余與劉先生等乘二軍用吉普車跑完中國公路，跑上30%之坡道，由60%之坡道下來，再回頭上60%之坡道，再由30%之坡道下來，顛簸一小時許方回，劉先生頻呼吃不消。蓋該公司要知道在中國公路上行駛之卡車，要如何堅強方為合用也。

美國橡皮公司產量

劉景山先生建議在中國設廠製造輪胎時擬與美國橡皮公司 U.S. Rubber Co 合作，故到該公司製造輪胎廠參觀，除由主管人員陪同外，由其推銷員布嫩姆 Bill 招待。布為俄國土生，為該公司駐中國代表。該公司為美國三大橡皮公司之一，最近設人造橡皮廠為國家趕造軍用橡皮。余與其事業研究部主任范培爾 A.F. Van Pelt 談得以下兩點。一、汽車輪胎在平均路面行走之生命約為三四萬英里，在中國壞路上走不足三萬英里。如每一汽車每日行一五〇英里，則六個月必須全換。估計中國現有卡車兩萬輛，每車以六輪計，則每半年須換輪胎十二萬隻，則每月生產量至少為二萬隻。二、該公司製造廠之在汽車城 Detroit 者每日生產量為三萬二千隻，在威斯康辛者每日生產量為一萬二千隻云。

後來該公司在華府五月花旅館 Mayflower 開展覽會，將其歷來製品，戰時製品及將來製品展出，事前來東邀請，余下午四時許去，華人到者有魏大使（伯聰）及使館同仁，本公司有劉先生、譚偉學、尹仲容

、李翰、張福運等，有人引路並隨時講解，自生橡皮以至成品，步步詳明。東印度失守後生橡皮來源斷絕，遂有人造橡皮，共有五種之多。戰前每年需要六十萬噸，戰時最高需要為八百萬噸。現在人造橡皮每年可生產三十萬噸明年可達六千萬噸，故橡皮來源斷絕並無害於戰事。橡皮之外，該公司又自織輪胎用之帆布，避火用之石棉布及飛機零件等，所陳列各種成品有橡皮靴鞋、橡皮雨衣、救生衣、救生船、飛機用耐彈油櫃、油管、油管等；所謂耐彈者，即子彈穿孔後，橡皮自縮將彈孔密封之謂。又有一種試驗將橡皮管置冰箱中零下65°F，取出後橡皮管柔軟如常，不似普通橡皮管在此溫度下取出後即硬脆易斷；蓋現代飛機常在三萬呎高空飛行，彼處溫度達零下65°F不得不用此種橡皮管云。

其他所造之小零件製造方法亦有可記者；如一圓球或一圓板上排列若干有一定距離一定尺寸之小針，如用手工製造不知要費若干時日，其方法在用一手製品造一陰模，然後用電鍍法將金屬堆入，取出後與原樣相同，如此則可大量生產。

又有橡皮製之收震裝置，製造極為簡單。試驗時將一電動機置一桌上，開動後震動異常。如桌上置小几，几脚各置收震小墊，再置杯水於小几上，則杯中水略現水紋而已；汽車上已經應用，大鐵路之豪華客車上亦應用此收震器。

龐大的卡尼基鋼廠

晨到該公司公事房間曾否收到軍部准許參觀證件，答稱已經收到，當即派人驅車送Homestead 廠參

觀。先看滾鋼，有一鋼柱44吋見方，約八呎長，幾經輾壓，終成10吋徑圓柱鋼，余在管制台上，見二工人，運用扳手，隨意扳動，則此大塊紅鋼，向前向後自動翻身，而機器在兩邊壓上壓下不須人工。其餘壓鋼軌，壓鋼條，壓各種型鋼，皆如此壓法。

繼看煉鋼爐，有新舊各種大小爐甚多，余願看其最小者，即每爐25噸之容量者（每熔一次約八九小時，是為一爐），當時該廠用此等爐製造軍火不容參觀。乃看其一二五噸及二二五噸者。其二二五噸者為最大，且為最新。當有數爐正在裝置，余走入爐內，如大房一間，四邊圍以火磚，底亦墊以火磚，是為Open Hearth該新廠非常整潔，四圍空地亦大，其吊車一重一五〇噸，一重二七五噸是為生平所見最大之吊車，其構造如一大橋。舊廠污穢黑暗，幾不能插足，與新廠相較，整差一個世紀。

該公司有一分廠專門製造車軸車輪，距煉鋼廠十五哩，我到後由其廠長副廠長接待。該廠所造為整個鋼輪並不做輪箍，美國各鐵路原用鑄鐵輪鑄鋼輪，現在改用壓鋼輪，經久耐用；而鑄輪須用鋼箍則價貴。

在煉鋼公司參觀時，情形較嚴重，當地軍部曾派軍人陪着，昨日參觀一日步行約十五英里，到旅舍後即疲之不堪，今日又走約廿哩，返旅社時渾身汗溼，滿面灰塵，急入浴休息，再與陪來人員出去吃飯，飯時陪伴二人談興甚濃而余已沉沉入睡矣。

西屋風閘公司工廠

西屋風閘公司 Westinghouse Air Brake Co. 在賓州，到後由其經理萊也特 John Wright 及其以

前駐日本代表托馬斯 Fred Thomas 帶入工廠參觀。有工人六千名，工作甚忙，一切翻砂、打鐵、機器等場倒看不出什麼特別來，惟模型場製造芯子地方，看見不少各種不同風閘機件芯子，真是曲折玄妙；每種風閘在外表看來整齊平滑，內部細孔相通如入迷魂陣，中國所用 ET-6 與之相比真簡單之至；其中最複雜者爲「環球式」Universal 爲柴油電力客車上所用。未至其陳列室看各種風閘機件之解剖模型，甚爲得勁。中國貨車用 K-2 式客車用 P-2 式風閘，內部完全相同，惟前者用 10 吋風箏後者 18 吋風箏而已，其最新風閘爲飛快車所用，機車上閘後另由一種「接力器」Relay 自動管制，俟列車慢一點，加一點壓力；再慢一點再加一點壓力。中國列車速度尙未達應用此閘之程度。

試驗室中，陳列一百五十輛貨車風閘，整套聯接，如列車然，每風缸汽鍋桿上，豎一小旗，標以號數，如一至 150 司機閘緊閉時，則見小旗依次活動前進，直至 150 號爲止。鬆開時，則小旗活動依次後退，甚爲明顯。此中所列之 AB 式風閘，爲最快之風閘。余驗其時間，在尋常停車緊閉時，自扳機始至 150 號緊閉止，共計 45 秒鐘。鬆開時自扳始至 150 號鬆開止，共計一分半鐘。如係緊急上閘，則上閘祇須 30 秒鐘，而鬆開須四分半鐘，因緊急上閘時，風箏中空氣被用完所致；此爲 AB 式，如係尋常 K-2 P-2 式則須時更多。又緊閉時靠近機車之客貨車，先緊閉停車，而以後車輛仍依次以速率前進，不但車鉤受排擠，車身亦受壓力。余向諸負責人表示意見：以爲風閘構造如此複雜，而空氣動作如此遲緩將來必須改用電閘、電鑰一撤全列車同時受同等閘力，停車不但快速而且受力均勻。彼等初謂電力無此大力，余謂現在汽車已在應用，彼等乃謂改用電閘恐非一時可能辦到，茲美國有六萬機車，百萬貨車，一旦改用，談何容易。

中國正在建設，而原有機車車輛不多，何妨此時即改用電閘爲世界開一新紀元。

鐵路機場有如城市

此次在畢次堡 Pitsburgh, Pa. 三日，連日參觀工廠，而工廠分設郊外，故終日在郊外走動，反不知市內何似，而市內兩個大學，如好友曾養甫陳立夫葉秀峯三兄所習礦冶之卡內幾大學，近在目前亦未暇去一看。該城內外丘陵起伏，甚似重慶，且有兩大河合流爲俄亥俄 Ohio 河，亦與重慶之有長江及嘉陵江然，但畢次堡市內外交通不爲河所限制，有各式橋樑橫跨，一目看去，即可看到十五個橋，且鋼廠所在之一谷，煤烟漫天，不宜於居，乃將南山開兩個山洞，一去一來，各長一、七五英里，以使員工下班後各到適宜之住宅區，山巔住宅，則有鐵索車運貨，另有柏油路通山頂，我想中國如能在重慶發展工業未嘗不可造成中國之畢次堡也。

下午乘四時火車東行，約六時半到阿爾通拿 Allona, Pa.，爲本薛文尼鐵路公司總機廠所在地，爲美國最大之鐵路機廠，此廠有一機車試驗台，印出報告書甚多，世界聞名，余久已聞名，迄未到過，今日到後知該廠共有員工約一萬五千人，以每家平均五口計，則共有人口七萬五千人，而該城總人口爲十一萬人，可以名爲鐵路工廠城矣。

次晨到該廠由工程師些密氏 A. P. Schmidt 陪談，據稱該廠共分機車修理廠，客貨車修理廠，車房及機車試驗台四部分。機車廠有工人約八千人，每月大修機車約一五〇架左右，最近自造機車八輛，貨車自

造者每二十四小時完成二十六輛，大量利用電焊及氣焊，現有焊工九五〇人，走馬看花者三小時，故擇其可記者如下。

一、鍋爐廠有一大修鍋爐，余站入舉手，不及其頂，蓋其徑爲一〇呎其長爲一七呎。

二、機器廠機器太多，堆積配件亦太多，幾於不能走路，而幽暗零亂爲全廠冠。

三、修管廠有接管電焊機三座，其接大管者爲750KW，見熱鋸 Hotsaw，與冷鋸相仿不過乘熱鋸斷耳。

四、汽缸廠正在焊接汽缸；因鑄鐵或鑄鋼汽缸，(1)太重，(2)難鑄工錢貴，(3)破裂則全部毀棄，故改用鋼板焊成，成績甚佳云。

五、打鐵廠有七噸半蒸汽錘多架，壓製機件或搖聯桿，曾見一已製成之新搖桿，寫有「廢鐵」Scrap 字樣細細審視方知有裂紋。

六、風閘廠有寶塔式圓台，中置零件，可以旋轉，裝置機匠可以隨意取用，俾節省時間。

該廠每月修機車一五〇輛，數目甚爲驚人，然而有如許好機器，又有八千工作人員，亦不算特好，大修鍋爐需七、八日，而大修全機車亦需十四五日云。

下午到機車試驗台，由台主任霍佛門 K. E. Hofaman 等領導參觀，其內容與伊立諾大學所有者者相似，無大特別處，惟試驗室年事甚高，到處灰塵堆積，化學試驗室更幽暗污穢得驚人。未向主任索機車試驗報告書全份，允即查齊寄往華府云。

陸軍展覽會新武器

該展覽會在華府舉行，余所要看者爲最新武器千里眼與拔殊佳 Bazooka，據稱千里眼太秘密不能公開展覽，拔殊佳可以看到，并由一軍官解釋，此物爲最近發明，祇有一吋半徑，6呎長，重約10磅之空管，管下有盒裝小電池兩個，放時一揷電鑰則子彈着火射出，其射程可達300碼，速率爲每秒200碼。據稱可射穿8吋鋼板，彼自己親見射穿三吋鋼板云。此次在北非及西西里大戰，德國坦克車隊經此射擊以爲大砲來臨，紛紛投降。全部製造價僅八元美金，放射時一兵將管置右肩瞄準，一兵在後裝子彈，甚爲簡單，其穿甲能力并不在子彈之動能，而在子彈之熱能，其真正威力在射中鋼板後即粘着鋼板，而將鋼板熔化云。

展覽會中見到軍人在前線所用之食品及軍隊臥車。食品體積甚小易於攜帶而人生必需無不具備，如肉類蔬菜糕點等，皆提去水份壓成小餅，而每頓飯必夾有香煙兩支糖果兩塊。其救生船中設備更爲完美，有小爐灶，有釣魚設備，有急救藥品。至各種衣履更是五光十色，分熱帶、寒帶、溫帶，各具其特殊作用。

軍隊用鐵路臥車係美軍部與臥車公司合作製成，已成200輛。構造簡單，全車分五大間，每間有鋪位兩排，每排共有鋪位三層。日間上鋪不動，下鋪作座位，中鋪放下作爲座位之靠背，每車容三十人，與以前浙贛路三等臥車相似，惟材料設備較爲舒適耳。一旦戰後此等臥車之處置，則美國鐵路決不肯留作客車用，而中國戰後鐵路計劃如果實行，需用客車甚多，此項車輛正合我國三等臥車之用。

西屋軌行大發電廠

鍋爐公司 Combustion Engineering Co 代表戴克來談，該公司近與西屋公司合作代俄國製造軌行發電廠十套；每套五千 K.W. 承示以圖樣，鍋爐車二輛，透平發電機車一輛，水泵等附屬機器車一輛，凝水器 Condenser 車二輛，油料燃料車一輛，平車一輛共計八輛，每輛重 40 噸，每列車全套值一百廿萬美元，每 K.W. 合 240 美元。所用煤為俄國最壞之煤 25% 灰份每磅發熱量僅 7,300 B.T.U. 俄國有此電廠十座不但戰時可逃避轟炸，復興工業時可以隨時動手不必候固定廠之完成。俄國人會想，美國人會做，相得益彰。俄國當時在美索取物資無不如願以償！

抗戰中一九四一至一九四三年間中國政府在華府工作人員甚多，本人所接觸者不足什一，有幾位已在前文略及，茲將記憶所及以及日記中所有而有特殊事蹟者略記數人於後。

宋子文的做事風格

宋子文先生做過財政部長行政院長，他的背景事業誰都知道，我所寫的是我所知的宋先生，也許與別人所知者不同。在我的印象中，宋先生是與民衆隔絕的，他目中無人，他是一個十足遵從管理學原理，祇同幾個手下的頭腦接頭，頭腦以下，他理也不理；他是十足專制的人，下屬看見他就像看見老虎；他祇講英文，很少說中國話；他祇看英文的公事，下屬所上呈文，以一頁為限，多過一頁，他就不看了。打起橋

牌來，話就多了，下屬也就不怕他了。我同他接洽甚少，第一次是陪跌斷腿的杜局長看他的，他一見面就皺着眉頭請杜先生去看劉竹君先生，杜先生一句話沒有說出口。第二次是跟他乘飛機回國，在飛機上相處十幾天，沒有感覺到什麼人情味。第三次，非常奇突！有一天晚上十一時左右，他親自打電話來說「我要造一條三百英里長的鐵路，要多少機車車輛及鋼軌枕木，以及一切一切。你給我寫出來，明天中午以前要！」那真真名其妙，這樣大事如何能在幾小時內辦成？幸虧我平時辦鐵路器材時就自備了一個手冊，將每英里鐵路所需鋼軌、道岔、枕木、橋樑鋼、涵洞鋼、電話線、電話機、機車、貨車、客車、修理機器等之平均數量一一記載；第二天到公事房，算好，打好，在十二時以前，由信差送呈兩份。從此就沒有聽見信兒。第四次，是因為蔣廷黻先生向他調我到聯合國善後救濟總署為遠東處副處長 Assistant Chief, Far Eastern Division, UNRRA (以後另文紀錄)，已得其同意。在我到聯合國辦公以前我向他辭行，他看見我，不等我說話，他就說：It is O.K. you go and work for him, with my blessings！就是說「你去代他做事，你得我的祝福」〔中國語文中無此說法。〕後來蔣廷黻先生要我回國在他的中國善後救濟總署為儲運廳廳長 Bureau of Transportation and Warehousing, CNRRA 我去宋先生處辭行，他又說了一句祝福的話。我所認識的宋先生是如此。

劉竹君雄健而寬厚

劉竹君先生由美國賓州大學運輸系畢業後，即回國在北京交通部中國銀行做了許多年大事。他自交通

部路政司長、次長以至於代理部長。我茲所記祇就我所知者略寫。他是北方人，身長六呎，肩寬腰圓，步履穩重，聲如洪鐘，而一臉大麻點，點點相連，無一平正處，據稱四肢遍體皆如此。初見者不無驚異但如與傾談片刻，不論中英文，皆流利奔放，聞者祇覺其聲音悅耳而掌故娛人，頓忘其醜陋而敬其淵博。自矢甚勤，終日在打字機上推敲其字句；待下甚寬，從不問所做事，中外職員無不敬仰。他有一好友名法勒Fowler 係美國車輛公司董事兼經理。段執政時中國政府向美國購買新車，法勒曾代表美國車輛公司住北平幾個月與劉先生磋商購車事。此次劉先生來美，法勒又來接洽與夫人同住瓦德門公寓。因我主持中國鐵路機械事宜，故法勒與余亦常有來往，常在寓所請我們吃烤牛排，為人甚和善，其目的在賣車而決不談車事。

劉先生對中外朋友經常解釋中國兩句格言「萬惡淫爲首百行孝爲先！」多方解釋。彼自稱爲回教徒，與夫人同住瓦德門公寓。夫人係名伶孫菊仙之孫女，能唱，有時溜幾句實在非同小可；紅顏黑髮，裝束入時，一口的京片子。劉夫婦爲宋部長府上之經常客。

憶楊錫仁和高凌百

楊先生與我們自重慶同機飛美。他原爲紡織專家在天津以織地毯出名。此次來美係爲接收「自由號」運輸船 Liberty Ship 而來。接收後即由中國政府自航回國，但接收時忽因中國船員問題而擱淺。中國海員在英荷美瑞諸國船上工作者甚多但薪水甚低。中國自辦，自然須提高待遇，但有船各國恐待遇提高後，

大量華籍海員，將流入華船，際此人員缺乏之時殊不妥當。要求彼等同樣加薪，彼等亦不願意致無法進行。楊先生告我：現在海員性命與在前線一樣辛苦，一樣賣命，而尤以大西洋裝油船爲最危險，如被潛行艇魚雷炸中，船固起火下沉，而油浮水面亦着火，無法逃命。執筆時已距二次大戰卅年矣而中國海員問題仍未完滿解決。

高先生原爲新加坡總領事，因與當地巨紳陳嘉庚意見不合，陳到委員長前就告了一狀，高就下了台。日機炸珍珠港後東南亞同受浩劫，新加坡自香港西貢相繼陷落後就人心惶惶不可終日。高先生於新加坡陷落前二日方乘船逃出。當日有五十架日機隨船轟炸，眼見他船炸沉，彼船獨安然無恙。先去澳洲再轉船來美。彼一人在美，夫人久住新埠，幸兩邊皆有好兒女孝養，生活均安。

後起之秀的劉大中

劉先生爲後起之秀，他是在唐山交大學土木的，到康納爾後改習經濟，畢業後到華府大使館見習與李榦先生爲同事并爲好友。李先生爲經濟先進，他有兩句英文口頭禪 of all the people I……意思說「這麼多人中就是他……」Who would have thought of that!「孰憶及此!」這位先生道德學問冠儕輩，劉大中同學受他的薰陶得益不淺。有一陣子，我住的「一間臥房」的公寓與劉先生住的同在一個建築，他住二樓，我住一樓，常常來往。他那時有兩個男孩子，不過兩三歲。夫人甚賢，終日忙碌，有時請我吃飯子，吃完後，看大中練把子。他喜歡京戲，學武生，要會翻筋斗，他將桌子疊起來，我同他太太看他跳上

翻下，我代他担心，他太太說「不要緊，他練熟了！」有時他家裏缺糖少鹽就敲我的門來借，後來我將我的門匙交他，他可自由出入，我們就如此熟識。我離開美國後始終未見過面，一九四九年，他在北平清華教書，緊急時他找不到交通工具離開北平。那時我在陳納德所辦之民用航空公司爲副總經理，有一天，接到他一個電報，要求我給他便利乘民航機去上海。我當即電知北平民航公司主管叫他們帶劉大中一家回上海。他居然回到上海又轉去美國。據北平主管告我，那是最後的一架飛機。可是我們並沒有見面。一九七五年他竟因患不治之癌病而與夫人雙雙自盡，慘！

兩個陳文各有千秋

陳文寬（MOON CHIN）是生在美國的華僑，其夫人爲蘇州名人員滋生之女，一九三三年左右他就回中國爲飛機師曾飛載尤寅照學兄等去新疆察看印新路線。一九四三年我在美時，他回到華府，謂將與各有關機關接頭後即去西海岸某飛機製造公司試飛四引擎飛機云。曾爲蔣委員長座機之駕駛員。

同時在中國有兩個陳文，都是在美國生的華僑，另有一位叫陳熊文是民航公司的飛機師後來升爲業務處長。他們兩位都會說中國話，民航公司的這一位的太太是財政部次長張壽雍之女，對中文造詣甚深，陳先生得其陶冶，所以其說話的辭句甚雅。一天，我的兩個中學孩子走他門前經過，他就客氣地對他們說「陳小姐陳少爺你們沒事可到我府上來坐坐！」孩子們回來這一笑，就笑得非同小可。

同窗蕭立坤胡初豫

蕭先生爲余交大同學，又爲鐵路同事譚嶽泉先生之內弟，交大航空機械系畢業，一九四二年曾與王士倬兄攜帶航空學生多人來美實習，初擬深造航空機械并到飛機製造廠參觀。本人中文造詣甚深，寫了一筆好字。當經航委會副主任駐華府主任沈德燮賞識，留爲秘書，相處甚得。一九四三年春航委會電召回國，請求留數月以便到廠地實習并參觀，不准。當因飛行日期不定，即商住我處，飛行日期決定後，我送彼在華府機場上飛機。晚九時許余來到飛機場即購四月份讀者文摘奉贈，十一時飛機啓飛，不無依依。

回國後蕭君曾爲交通部民航科科長，大陸淪陷後，我到香港，彼亦到香港：我無辦法，他大有辦法；在沙田開咖啡館一所，夫妻終日苦幹，生活看來非常愉快。我會到他沙田住所參觀，一間房搭一個閣樓，用梯子上下，他們夫妻住閣上地舖，母親携男女小孩住閣下木床舖。一二年弄得甚好。忽然間夫婦二人奉母帶孩全家移民阿根廷去。廿年未見。忽一年一九七五他們來美國探望已經在美學成而婚嫁之子女，來我家一談，據稱在南美開飯店弄得挺好，自稱手中甚有餘裕，我夫婦代爲喜慰。一九七五年交通大學同學會在西海岸開年會，我們都去開會，會後我到洛杉磯二兒家稍住，蕭先生以車來接我倆到他家去玩，到後方知所住爲三間劣屋，家具少有，即有亦不能安坐，我倆出來後大嘆此公真正是勤儉起家，身懷巨款而住不求安。一九七六年他來信說買了一座房子正在改造爲學生宿舍。修好後不久來信說，十餘間房完全租出，正在想如何享受云。一九七七年初來信謂此房被台灣客以重金買去，彼已在啟程回南美收拾南美事業云云。

真幹才也。特記其經過如此。又其長女爲電腦專家，其夫婿爲李幹生之長子云。

胡祜豫亦上海交大同學，一向爲美商慎昌洋行工程師，前曾來美到紐約總行述職，忽太平洋戰事發生，不能回國，即在總行供職，曾到華府我公司來看我。謂自開戰以後，租借法案實行，一切中國所需物資皆由美政府供給，美政府購料均直接向廠家接洽，決不向洋行說話，洋行無事可做，祇望戰後再恢復交易。余告：戰後中國建設必需外洋器材，尤以美國爲大宗；但建設事業必由政府主持，彼時或仍用租借辦法，或借款自購。如由美國代購必仍直接向廠家接洽。如由我國自購勢必由中國自設之紐約世界公司 Universal Trading Co代購。彼時不會再向洋行接頭。李達 Raider 謂中國自購固好，但有時所購不合需要，麻煩甚多。余謂彼時一切有標準設計，標準說明書，不應有甚大麻煩處。總之，此次戰後局面決非戰前可比，一切租借地收回，一切治外法權取銷，外國人之住中國者決不會再有以前「洋大人」生活之舒適，外國人不能再以中國爲冒險家之樂園，各洋行買辦階級不會仍在中國存在。

會廣勤暢談「思無邪」

曾先生爲鐵路同事會廣智之從兄，在美以 K. I. King 名；對於中國船運及商場情況，工業經濟等，異常熟悉。常來華府與我暢談世界商業競爭現況，彼以爲世界各國以日本人最善營商，又縱談以往官場情況，不禁感慨系之。他說：人生世上完全視其職業而異其興趣，營商者以利爲目的，故孜孜爲利不顧其他，學工者以製造爲目的故日以製造爲生不顧其他，做官者以管理國家事務爲目的，故以管得越大越多爲最有

興趣，不顧其他，做官者之心地要以公爲前提，中國四書五經所談多關爲政之道，但「一言以蔽之曰思無邪」，無邪卽不爲私，卽處處爲公爲正，公正二字爲一般公務員所懸之目標，自繩繩人此爲惟一之標準，一念爲私卽足毀滅其政治生命，至於營私舞弊者更不足論已！我說：所謂一念之私不過金錢與婦人二項。亦卽孔子責備申枵之所謂慾也。中國哲學以窒慾爲主，西洋生活以縱慾爲本，西洋人以爲一切物質發展，皆縱慾之結果，與談窒慾之學自然掩耳不願與聞；爭奪戰爭，自然難免。中國人民之道德根基，較西洋人深厚，吾人如在發展工業之過程中用力保存其固有道德，則將來新文化之發生，必較現代西洋文明更燦爛更有光華。

專業人員集體來美

中國抗戰自七七事變計起至一九四三年已經六年，所有前方退出之工程師與技術員平時因服務關係，戰時爲輔助軍事關係，久未與世界新興工程事業接觸，所有以前舊科技智識亦已老朽應使有機緣到美國觀光或實習以刷新其智識與技術；我曾將此意與五角大廈熟友兩個校官葛爾與艾柯商討數次，彼等甚爲贊同，祇須中國政府申請卽可在租借法案中支付其一切用費，後來中國政府正式申請時，不久卽有兩批中國工程師們到達，第一批到達時我曾親去歡迎並與攝影，此張影片居然於無意之間携在身邊如套李榦兄一句口頭禪則可說 of all the things, this picture was brought out「什麼東西不管，偏偏將這張照片帶出！」圖中共三十六人，我祇能叫出六位姓名，連我自己也在內。我站在圖中右柱邊戴眼鏡打花領結者是。張漢英

立於圖左二排第二人；徐世大立於前排，我自己前面，張任立於前排右柱之前；他們都是水利專家，張維立於第二排之中央，爲醫藥界專家，趙世輝立於第二排右邊兩柱之中央，他原在大使館服務是奉命來招待的；他是張學良少帥之妹夫，夫婦均精於平劇，常常與劉大中等登台演出，後來他到聯合國服務，一九七〇年退休。第二批有鐵路工程師，我記得有鈕澤全等，但我因當時事忙未能親去歡迎，但都在華府見面。

以上爲我辦理租借法案中鐵路器材事件之經過，僅就記憶所及與日記所載擇要略述至一九四三年冬爲止，以後即奉命調赴聯合國善後救濟總署遠東部爲副部長，下班後仍到中國戰時供應公司兼辦中國鐵路器材內運事務。此件大事之經過容收齊材料有暇時再寫。