

抗戰時期：

中國在華府的要員

陳廣沅

赴美洽運鐵路器材記終篇

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，他們以為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1933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。除機車製造公司的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 故稱為柳溪製造廠，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 廠之一端為原料入口點，入廠後漸漸加工，至出口時飛機飛去。此廠祇為裝配廠，一切儀器配件槍砲皆不自造，而由別廠運來，當時所裝者為 B-24 轟炸機，英國人稱為解放號 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，其中百分之四十為女工，茲男工逐漸被徵當兵，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。我當時心中納悶為什麼不用電鐸，那就快多了。後來詢知飛機所用鋁合金拉力甚高，如經電焊高熱則拉力減半，故不能用焊接。其出產量為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為六千架，每年七萬二千架，尚在逐月增加之中。

陪往參觀者為陸軍空軍上校高登 L.S. Gordon 及該廠工程師蒲立 E.M.L. Blicher 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，今日為初見，彼當時在該廠為顧問工程師年四十許，精神及聲音若二十許人，為人甚和藹。十五年前（1927）林白架單引擎飛機飛渡大西洋，聲震全球。1941年為反戰派所利用到處演說反對加入戰爭，其最大誤點在於美國有兩大洋與世界隔絕，絕對不會為日德所侵，珍珠港事變發生後，此公乃喋不發言，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，軍部代表要求廠長改動設計，廠長甚不謂然，蓋廠長以生產量為目標，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，所有事業無人承繼，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 Bund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。廠之一端為原料進口，各機器依序排列，漸進漸繁，末端為裝配間，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



抗戰時期中國在華府的要員之一宋子文先生

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Morrisown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) B40 173056 自重 43,600 磅。(二) Milwaukee 714948 自重 46,000 磅，內裝貨重 50,000 磅。(三) 守車一輛自重 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 5 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 × 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 .35。故橡皮輪在鋼軌上之摩擦係數為鋼輪之摩擦係數之 2.7 倍，此值就本試驗而論，事實上可大至五倍，即鋼輪壓軌重相等時，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，由程叔時楊華臣諸兄主持，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驗自己改造之汽車，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；因林兄所用為鋼輪加後輪（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動輪；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，則拉力與鋼輪壓軌重相等，如鋼輪壓軌重為一千磅則拉力為一千磅，又如汽車裝載貨物，鋼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輪皆為側輪，則理論上可拉一五〇噸。

今日參觀執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、鑄輪機平鉋台各一、鑄床二打，打鐵爐一，甚為簡單。此路一端接Jalapa Road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，看來甚有意思。

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。繪圖板直立如板壁，繪圖尺等大小與版同；大繪圖紙為鋁質為余所初見。試驗室作種種檢驗，其有關坦克車，飛機引擎

者甚多。

午間公司總理請在家中午餐，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。

飯後到廿哩外之試車場 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，余與劉先生等乘一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，顛播一小時許方回，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 Blum 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，李幹，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，油箭，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 66°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35°C。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

晨到該公司公事房問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Honesty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。其一二五噸者為最大，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箍鋼輪，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，到旅舍後即疲乏不堪，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Ered 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ELL-G與之相比真簡單之至；其中最複雜者為「環球式」Universal為柴油電力客車上所用。末至其陳列室看各種風閘機件之解剖模型，甚為得勁。中國貨車用K-3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

為飛快車所用，機車上開後另由一種「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。中國列車速度尚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司機開緊閘時，則見小旗依次活動前進，直至150號為止。鬆閘時，則小旗活動依次後退，甚為明顯。此中所列之AB式風閘，為最快之風閘。余驗其時間，在尋常停車緊閘時，自扳機始至150號緊閘止，共計45秒鐘。鬆閘時自扳始至150號鬆閘止，共計一分半鐘。如係緊急上閘，則上閘祇須30秒鐘，而鬆閘須四分半鐘，因緊急上閘時，風箏中空氣被用完所致；此為AB式，如係尋常K-3 P-2式則須時更多。又緊閘時靠近機車之客貨車，先緊閘停車，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：以為風閘構造如此複雜，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為世界開一新紀元。

鐵路機場有如城市

此次在畢次堡Pittsburgh, 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，且有兩大河合流為俄亥俄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為河所限制，有各式橋梁橫跨，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，山嶺住宅，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Altona, P.A.，為本薛文尼鐵路公司總機廠所在地，為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，則共有七萬五千人，而該城總人口為十一萬人，可以名為鐵路工廠城矣。

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，茲擇其可記者如下。

一、鍋爐廠有一大修鍋爐，余站入舉手，不及

其頂，蓋其徑為一〇呎其長為一七呎。二、機器廠機器太多，堆積配件亦太多，幾於不能走路，而幽暗零亂為全廠冠。三、修管廠有接管電燈機三座，其接大管者為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，茲改用鋼板焊成，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、風開廠有寶塔式圓台，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，數目甚為驚人，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. Hofmann 等領導參觀，其內容與伊立諾大學所有者相似，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。末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，余所要看看者為最新武

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，此物為最近發明，祇有一一吋半徑，六呎長，重約10磅之空管，管下有盒裝小電池兩個，放時一撤電鑰則子彈着火射出，其射程可達300碼，速率為每秒200呎。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為大砲來臨，紛紛投降。全部製造價值僅八元美金，放射時一兵將管置右肩描準，一兵在後裝子彈，甚為簡單，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。其救生船中設備更為完美，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1200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，中鋪放下作為座位之靠背，每車容三十人，與以前浙贛路三等臥車相似，惟材料設備較為舒適耳。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Condensor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，含灰份每磅發熱量僅7,300 B.T.U. 俄國有此電廠十座不但戰時可以逃避轟炸，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！」那真莫明其妙，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，頓忘其醜麻而敬其淵博。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「萬惡淫為首百行孝為先」多方解釋。彼自稱為回教徒，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。劉夫婦為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。他原為紡織

專家在天津以織地毯出名。此次來美係為接收「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為最危險，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。

高先生原為新加坡總領事，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。新加坡自西貢仰光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

劉先生為後起之秀，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幹先生為同事并為好友。李先生為經濟先進，他有兩句英文口頭禪 of all the people！……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儔輩，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，有時請我吃餃子，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，一九三七年蘆溝橋事變，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為副總經理，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，那是一架最後的飛機。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(MOON CHIN)是生在美國的華僑，一九三三年左右他就回中國為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。同時在中國有兩個陳文，都是美國生的華僑，另有一位是民航公司的飛機師後來升為調度員

。他們兩位都會說中國話，民航公司的這一位的太太是杭州人，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們前經過，他就客氣地對他們說「陳小姐陳少爺你們沒有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

蕭先生為余交大同學，又為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卓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慶賞識，留為秘書，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，十一時飛機啟飛，不無依依。

回國後蕭君曾為交通部民航局長，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。我曾到他沙田住所參觀，一間房搭一個閣樓，用梯子上下，他們夫妻住閣上地舖，母親攜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亞根廷去。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，

我夫婦代為喜慰。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，到後方知所住為三間劣屋，家具少有，而有亦不能安坐，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為學生宿舍。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，彼已在啓程回南美收拾南美事業云云。真幹才也。特記其經過如此。又其長女為電腦專家，其夫婿為李幹先生之長子云。

胡初豫亦上海交大同學，一向為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，尤以美國為大宗；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 Rader 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，一切租界收回，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為冒險家之樂園，各洋行買辦階級不會仍在中國存在。

會廣勤暢談「思無邪」

曾先生為鐵路同事會廣智之從兄，在美以 T. K. 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，彼以為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，營商者以利為目的，故孜孜為利不顧其他，學工者以製造為目的，故孜孜為生不顧其他，做官者以管理國家事務為目的，故以管得越大越多為最有興趣，不顧其他，做官者之心地要以公為前提，中國四書五經所談多關為政之道，但「一言以蔽之曰思無邪」，無邪即不為私，即處處為公為正，公正二字為一般公務員所懸之目標，自繩繩人此為惟一之標準，一念為私即足毀滅其政治生命，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。亦即孔子責備申根之所謂慾也。中國哲學以窒慾為主，西洋生活以縱慾為本，西洋人以為一切物質發展，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為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，彼等甚為贊同，祇須中國政府申請即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，不久即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擱在身邊如奎李幹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，連我自己已在內。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，為醫藥界專家，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。

以上為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多為止，以後即奉命調赴聯合國善後救濟總署遠東部為副部長，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。