

航業是最具國際競爭性的事業，各國對於定期航線及在國內造船，都定有法律，給予補助金或獎勵金。美國是最主張自由競爭的國家，惟有對定期航線及國內造船，在一九三六年商船法中，定有補助辦法，以迄於今，即所謂營運差額補助金及造船差額補助金。其他菲律賓、印度等新興國家，亦仿效美國，採行此項立法。我國現行「輪船業管理規則」，對於監督航業，雖已詳密，惟缺少有關航業造船的獎勵和補助的規定，尚不能顯示發展本國航業及造船工業的積極政策。管見以為可將該規則增加一章，參照菲律賓遠洋航業法的條款，制定為「航業法」，垂為法典，以加強國策之推行，奠立海權昌盛之基。

九

去年我國國際貿易總值為四十億八千萬美元，今年會超出五十億美元，幾年後，估計會發展到一百億美元，那時貨積如山，港埠的擁擠情況，不難想像。現在應再作未雨綢繆。除臺中港應積極趕工外，我建議在基隆港闢建一新港。我曾在四十七年的聯合報上，發表過我的構想。大概就基隆市東北海濱一帶，利

用地形，築一新港，其港區東端從八斗子漁港附近，向西北方海中築一防波堤，其港區西端從和平島八尺門處，向東北方海中築一防波堤。兩堤環抱，而成新港，名曰東港。通八斗子火力發電廠之北寧路，係沿山修築，海濱陸地不廣，應利用海洋學院海邊一帶礁石，將築港挖出之泥石，填為新生地，即就新生地之臨海地段，作為碼頭倉庫區、漁業區及海軍區用地。目前基隆港東面之通棧，均係一層，存貨無多，為增加港區倉儲量，以後一律應改建兩層，甚至重要碼頭之通棧，應仿照東京晴海碼頭所建之六層，以充份利用基隆碼頭區狹窄之地面。

為了港埠現在與未來發展的情勢，民國二十二年六月公佈，三十五年七月施行的商港條例，已不能適應需要，亟應改定為商港法（名稱似宜改為港埠法）。此法案行政院前經送請立法院審議，嗣因國際港隸屬中央問題，省方有不同意見，案懸未議。現在觀念與情勢均有變遷，正可舊案重提。我於民國五十八年九月七日在中央日報曾寫「港埠法之制定及其內容」一篇專論，似可供行政立法當局作為參考。

（轉載民國六十一年八月份東方雜誌）

由六十年前的 國父遺教看七十年代

世界交通發展之趨向（三）

劉近義

我們由上述兩篇專文來看，可知美國七十年代的社會由於環境污染過甚，民生品質受損，不僅交通建設要為社會的公益着想。即一切經濟政策，政治措施。乃至資本主義制度，自由競爭學說，都將有重大改變。近半個世紀以來，雖由老福特發明大量生產汽車，使美國一躍而為工業最發達的國家，富甲全球。尤其是二次大戰以後，科學猛進，經濟成長，社會繁榮，物質文明，更是獨步世界。却在六十年代，極度繁榮成長之下，發生普遍的社會不安，暴動叛亂紛至沓來，罷工狂潮風起雲湧。人稱「反抗時代」。到真如國父民國元年在「社會主義之派別及批評」一文中所

工人階級和一個資本階級戰爭而是全體社會大多數有用有能力份子，因為都要求生存，和一個資本階級戰爭」，更如「三民主義」論文中所講「社會革命之因，從機器發明而來也。歐美自機器發明而後，萬般工業，皆用機器代之。夫用機器以羈勒自然之力，如汽力，電力，以代人工，本可減省人之勞力，應為造福於人類，而何以反生出社會之痛苦？所以然者，則機器之發明，施用於工業也，乃突如其來，而社會之舊組織，一時不能為之變更，亦不知為之變更，故無從應付也，為資本家者，祇知機器之為利而不恤社會之被其害也」。

講：「社會主義學者嘗謂物極必反……將來社會革命，首在美洲，緣美國大資本家擅經濟之特權，專制既甚反抗必力，有一發不可抑者」之勢。又如民生主義第一講中「就令在一個工業極發達的國家，全國的經濟利益不相調和，發生衝突，要起戰爭，也不是一個

以上 國父說明社會革命衝突的原因，一個是全國經濟利益不相調和，一個是機器發明，社會變更無從適應。這兩點雖然說在五六十年以前，却沒想到今日美國社會正是犯上這兩種病態。去年九月美國最大的通用汽車公司四十萬人大罷工，持續了五十八天。

每一家公司損失營業九千萬美元工人損失一千二百萬，政府損失稅收二千萬，整個國民生產毛額損失高達七十億美元。實爲空前最大最昂貴的一次罷工。其所以致此，誠如去年十一月美國時代專文「藍領工人的隱憂」所述。也和 國父的遠見若合符節。它的第一句話就是「組成美國體制的爭權團體就從來沒有完全協調合作過」。這句話正是民生主義所謂「社會上大多數經濟利益不相調和」之意。又有「藍領工人們現正重新獲致一種消極的集體權力階級感，因為他們是受到最快的社會破裂和技術改變的影響而且也是最少準備適應的美國人」。這又和 國父所說機器發明，社會變更無從應付之意先後輝映。該文又說「在美國技術是一向被作爲一項結果而非一種較好生活的方式奉若神明，一些學者和青年工人們都反抗這種社會組織必須以大量生產和技術需要爲中心的主張。他們說機器應使工作，人類應使生活；他們自己的人格到的確更爲重要。如果一部機器不久將會取代他們的工作，那麼就沒有理由把他們的生命致力於一條死路上去」。再有，藍領工人在汽車生產線上的工作，分工愈細，愈爲單調乏味。有位通用公司罷工工人曾說「

全國聽他的話，他必須要置身于社會變態之中，但是如果美國的社會要繼續進化的話，他多少也必須要被容得下去。」

我們再看 國父在民生主義第一講中「社會之所以有進化，是由於社會上大多數的經濟利益相調和，其所以要調和的原因，就是要解決人類的生存問題。人類求生存，就是民生問題。所以民生問題才可說是社會進化的原動力」。又在第二講中「因爲民生不遂，所以社會文明不能發達，經濟組織不能改良，和道德退步，以及發生種種不平的事情，像階級鬭爭和工人痛苦，那些問題，都是由民生問題沒有解決所致」。就可預知美國此次汽車工人大罷工之後，即使待遇調整，退休年齡縮短，還是無法解決其民生問題，因爲這不單是金錢所能爲力，而是這種汽車大量生產線經濟組織，使人爲機器之一部份，終將再度爆發反抗這種工作本身及其組織方式之革命。「所以工業實在要靠民生」這句 國父名言。今後汽車工業若不改良生產方式以遂民生自亦將趨沒落了。

十一、交通建設對於行車安全的影響

我們綜合上述，可知交通建設對於改善民生問題

你知道我在這廠裏作的什麼事嗎？我裝七個螺絲，每天出動下班，還是那同樣的七個螺絲。」另一位鉚匠也說罷工的原因，主要是生產線上一點鐘要出上六十二輛汽車，他的工作是要在這不到一分鐘內，把每輛車檢看過，在排障器上敲出一個洞或是重新把一個接合不良鉚道鉚好。這樣的緊張工作足足兩小時，才有一次十分鐘休息，再上線兩小時才吃午飯。「人在線上就好像一部機器的齒輪配件一樣，每件事都是嚴格定好。你所正在做的事就沒有時間去停停想想」。而且卅分鐘午飯時間要從六樓跑到二樓去吃熱的自助餐是不可能。唯有手裏拿着三明治一邊吞着一邊排隊去小便。像這樣工作性質自然毫無榮譽感可言，精神生活艱苦疲煩更不必說。當然日復一日，連產品的品質工作技巧都維持不住。自無怪缺陷叢生，怠工頻傳。引起強烈反感了。所以該文結語說：「像這樣隔絕藍領工人更使美國一切其他病患加深。對黑人的消弭歧視，對年青人的理想如何使之與美國現實體制更密切融洽均更加困難。藍領工人現正運用他的新權力去抵制一些社會變更。因其近十年來的發展一直對他沒有善待而且他已經被忽視太久了。他現在正堅持着要

無論是糧食增產，都市設計，環境污染，都有至深且重的影響。我們再從前面所述的世界各國交通發展之趨勢來看，經過了半世紀汽車大量生產的後果，不但交通壅塞，土地浪費，都市蔓延，空氣污染，引起了嚴重的民生損害。尤其是在交通安全方面，更是車禍驚人，傷害慘重。據一九六九年美國公路車禍統計，共死五六、〇〇〇人，傷殘四、六〇〇、〇〇〇人，經濟損失高達一六五億美元。一年死亡的人數遠比美軍在越南戰場七八年的死亡總數還要多。再據一九六八年統計每一億車哩行駛於自由公路上，就有四、六個死傷。一九六八年美國全國已有汽車一億輛。換句話說，平均每輛汽車行駛不過一哩就要死傷四五個人。這還是就美國汽車那樣性能優良，平均汽車使用壽命不到六年。駕駛人員又是那樣素具安全修養，守法重紀，公路汽車安全施設又是那樣完備的條件下尚且如是。其他國家就更不必論了。日本在一九七〇年死於車禍達一七、〇〇〇人之多，約爲美國三分之一，以日本汽車總數，尚不及美國十五分之一，竟有它五倍的死亡率。其嚴重更可想見。所以汽車運輸不但解決不了民生，還加速了民死！自由公路成了自取

滅亡之路。甚致在美國車輛連保險費都因受害者太多必須指證出另一司機錯誤由另一司機的保險商賠償損失，結果常因打官司延誤太久，和賠償率僵持不下，使許多受害者一個錢也拿不到。自去年紐約州長洛克非勒建議一種新的汽車保險辦法。這個辦法是在身體受傷情形無需法律解決可逕償款。由受害者向他自己的保險公司索取他自己和其乘客因收入損失的補償及醫藥費。不過這種不找碴打官司的新辦法却剝奪了許多律師生意。因此很難立法通過。由此可見汽車車禍保險也是社會上一大私利和公害的衝突問題。不但謀不到人類幸福反而肇致糾紛痛苦。若是真為公益着想保險公司又要賠跨了。再有汽車本身配件的安全方面，自從青年律師納德代表消費者用戶大肆攻擊汽車廠商以來，更是風起雲湧，愈演愈烈。最近他又發行了一本新書叫「處理壞車行動手冊」，更扣人心弦，掀起狂潮。據美國汽車協會的密蘇里州分會調查一萬輛新車，其中竟有五〇%都有潛藏的危險缺陷。美國勞工局在去年統計，汽車售價之增加已首次發現不足以補償品質改良之需。一切新車的保證都對購主的舒適感上全無意義。汽車工業也有承認錯失者，結果退

車賠款者時有所聞。本年一月他去到日本大受歡迎，成爲日本自棒球明星貝魯斯以後最受歡迎之美國人。他建議佐藤首相日本國內汽車應有其銷往美國同樣安全設備。否則亦應召回重整，結果本田公司也召回六三、〇〇〇輛新車重修。由此足見保護消費主義之聲勢大張。國父說的好「消費是什麼問題呢？就是解決衆人的生存問題，也就是民生問題。」所以美國汽車工業一年來外受保護消費主義者之攻擊，政府「清潔空氣法案」之約束。德日汽車之傾銷競爭，內受罷工之威脅，工人之不滿工作單調，品質缺陷叢生，弄得四面楚歌，其處境之尷尬誠如去年底時代專文「懸空不定的一九七零年」所說：

二世也說「美國的工商業以前從未有受過這樣大的壓力去變更，尤其是汽車工業更將不會以現行方式生存」。一九七〇年美國汽車生產已經比前二年減產二百萬輛。今後汽車的前途？無論在技術上，防止空氣污染上，行駛安全機件上，生產組立線的作業上，乃致車禍保險，城區禁駛停車場地，及噪音方面。都需有極重大改良。而工業界今後要對社會費用公益有昂貴調整不勝負擔之苦矣。

「汽車工業發現它正成爲不僅祇爲空氣污染而且也是全國病患包袱的待罪羔羊，說都市壅塞吧，是汽車造成的，說殘害土地的超級公路吧，也是地得律城的錯失。上星期美國國會採納的一個強烈的清潔空氣法案，不管工業界如何籲請需要更多時間去設計必須技術，也要在六年之內產出一種幾乎全無空氣污染的汽車引擎」。再加納德之攻擊不遺餘力，工人之罷工影響，損失慘重。真有山雨欲來風滿樓之勢，連福特

問題。至於臺灣現有人口一四〇〇萬人，祇有十一萬輛汽車，平均要一百二十人才有一部汽車，和六十年前的美國情形相彷彿，和現在美國相比，那還差上六十多倍，問題不會嚴重。但是我們不要忘記 國父在民國元年「實行社會革命」中所講「中國原是個窮國，中人之家已不可多得，如外國之資本家，更是沒有。所以行社會革命是不覺痛楚的。但因此時害猶未見，便將社會革命擱置，是不可的。譬如一人醫病，與其醫於已發，不如防於未然，吾人眼光，不可不放眼遠大一點，當看至數十年數百年以後，顧及全世界情形方可。」準此，我們既知六十年來汽車爲害於世界，就應防於未然。

十二、今後台灣交通建設之展望

我們由前所述，既已明瞭今後世界內陸交通之發展，又有重回高速鐵路捷運系統之趨勢，復知交通建設，如果設計不良，對於社會民生，影響嚴重。就連美國誇稱世界的廿世紀精華產品——汽車工業，都因大量生產消費，耗盡國家資源，肇致交通壅塞，都市蔓延，環境污染，車禍傷亡枕藉，危害民生；醞釀社會革命，引起公衆反感，勞資糾紛，種種流弊，積重難返，一如併發癌症，現已瀕臨生存危機。那麼我們在目下臺灣交通建設，又將何去何從呢？

有人也許認爲美國因爲汽車輛數過度飽和，平均每兩人就有一輛汽車，所以才引起上述種種社會民生

目前我們汽車雖然不多，但若參照前述之英國卜恰南之報告，我們每哩公路車輛密度，包括約近七千萬輛機器腳踏車在內，就比美國還多一·七倍，美國現有公路三五〇萬哩，汽車一億七百萬輛，其比率爲三〇。臺灣現有公路九六〇〇哩。汽車機車則有八〇萬輛，其比率則在八〇以上。若以臺灣公路哩程太少，致使車輛密度偏高亦不盡然。蓋以每平方哩之土地面積有多少公路哩程計，則美國三五〇萬方哩國

一

土，有公路三五〇萬哩，比率恰好爲一，臺灣本島面積二三、八八〇方哩則有公呷九六〇〇哩，比率亦達〇・七左右。若與 國父實業計劃全中國四三〇萬哩面積鋪設百萬哩公路，比率僅爲〇・二五相較。實不爲少。何況臺灣三分之二面積爲人跡罕至山區，美國山區面積則不到十分之一。若以平原地帶公路多集中之哩程密度計。臺灣可較美國高出一倍。故言臺灣公路車輛太少者實不足深信。

其次再就公路之建設面積及費用而言，更屬驚人。根據日本東京到名古屋神戶四線高速公路與其東海道新幹線所佔之土地面積比較平均每一公里線路所用土地。高速公路爲六・五七公頃。而東海道新幹線爲二・二九公頃。由此可知建築一條四線道的高速公路所佔土地面積，約爲興建一條雙軌標準軌距的高速鐵路的三倍。茲再將日本東海道新幹線與其東名，名神高速公路運輸能力列表如下：（根據日本交通技術一九七〇年四月份資料）

| 比較項目 | 新 幹 線 (雙 軌) | 高 速 公 路 (四 線) |
|------|----------------|---------------|
| 最高速度 | 二五〇公里/時 | 一〇〇公里/時 |

問題，所以日本最近決定再建第二條東海道新幹線鐵路，而不再從事東京大阪間高速公路之擴建，即以此也。

高遠公路建築費用因地價地形標準之不同，差異頗大。據統計美國每一公里建築費爲九十萬美元至三百萬美元，日本一百五十萬至二百六十萬美元，義大利一〇〇—一三〇萬美元。法國最低爲八十萬，韓國最近建築費僅三十萬。但我國最近籌建之南北高速公路三七五公里，工程費預算即達二七一億新台幣。平均每每一公里建築費約爲美元一八〇萬之譜似較義法韓國高出甚多。若將投資貸款本利滾計，廿年後約需新台幣八百多億，折合美金廿億元以上。不過像美國顧問工程公司以電腦計算，高速公路完成後廿年間經濟效益可達一仟億元以上。單以其有形效益計包括高速行車一切油料輪胎折舊及時間折值之節省，可達五六二億新台幣，節省其他公路之投資二三〇億，以及一六〇公里以內鐵路貨運轉趨公路運輸成本節省二二億合計八一七億新台幣，再加無形效益包括國際市場擴大，經濟活動增加，車禍減少可達二〇四億。總計經濟效益可達一千二十二億，投資報酬率高達三三三%。

| 定 員 | 一四〇七人 | 四〇名 | 五 名 |
|---------|---------|--------|--------|
| 乘車效率 | 七六・九% | 七六・九% | 三四% |
| 乘車人員 | 一、〇八〇人 | 三二% | 一・七人 |
| 小汽車與巴士比 | — | — | 二四 |
| 運輸間隔 | 五 分 | 九三・六秒 | 三・九秒 |
| 一小時運行回數 | 二四回 | 一五回 | 二・七六九回 |
| 一小時運輸人數 | 二五、九二〇人 | 八、二八五人 | — |

由上表可知一條雙軌高速公路的運輸能力，要超出一條四線的高速公路能量三倍而有餘。所以要想在兩大都市之間，人口密集走廊地帶，建設一條全新運輸系統，所佔的土地面積，四線高速公路要九倍于一條雙軌新幹線鐵路，才可達成同樣的運輸能力。事實上日本爲建東名名神高速公路，單以收購土地計，就花了一、一五八億日幣。若想建成一條新幹線運輸能力，就需購地費一〇、四二億日幣，折合約卅億美元之距，和建設三條新幹線鐵路全部工程費包括購地，路線車輛電氣設備在內）差不多。而且所需土地面積約爲三萬一千多公頃。硬要在東海道沿線人文薈萃之區挖出這麼多寶貴的土地去築道路，使之不能從事直接的農工生產。是否供應得起？合算與否？大成

像這樣一篇經濟效益的如意算盤，出自美國經濟專家之手，本應無庸置疑的，不過我們覺着還是 國父在民生主義中所講的更有道理。他說：「要解決民生問題，不是一種玄妙理想，不是一種空洞學問，是一種事實，所以我們解決社會問題，一定根據事實，不能單憑學理。」如果我們根據日本國鐵路新幹線的經濟效益事實來衡量一下，就可知利弊誰屬了。

自從一九六四年一月日本國鐵新幹線開始營運以來，歐美各國交通人仕莫不爲之扼腕，大家咸認爲這條鐵路，雖然投下巨資高達十億美元之多，技術上可行性容或可以達到。但對其經濟效益能否收回本利，深感懷疑。可是沒有想到幾個月的運用收入，就已超過了行車費用和應付利息，一年後的光景開始有淨盈餘，提折舊還本。到去年底已將全部本息償還，時間不過七年而已。這要與我們建高速公路，需要廿年的時間，其所謂有形效益才可抵還本利，而且這些有形效益，並非實質收入，祇是「節省」費用，兩者相較，實不可以道里計了。

按臺灣西部人口密度，每方公里可耕地面積已達一五五六人以上。今後人口繁殖率更比日本爲高。大

衆化客運自繁。目前汽車工業雖有五家之多，但年產量不過四萬輛左右，且型式複雜不足經濟生產批數甚遠。若以之淘汰機器腳踏車，供私人使用，尚須十餘年之久，即使今後各廠擴產至十萬輛。亦須十年以上。在這十年之內，不但世界汽車動力，將有重大改革，就連汽車單獨運轉型式，也有轉趨列車化軌道化之可能。我國汽車工業，以及南北高速公路，甫將建成，又告落伍。誠如 國父在「民報發刊詞」中所謂：「吾國縱能媿跡歐美，猶不能免於第二次之革命。而況追逐於人已然之末軌之終無成耶？」所以國父一向主張：「我們做事，要在人前，不要落人後。」爲今之計，自宜審慎認清當前世界各先進國家內陸交通發展之趨向，迎頭趕上時代潮流，將興建南北高速公路之總投資及利息預算八百多億。重新支配以廿年爲期。首先以百億新台幣用以打通極不交通北廻南廻環島鐵路。再以百億投資於現有西部縱貫鐵路之電化幹線。復以五百億投資於興建類似日本新幹線之高速電化鐵路，包括十年利息在內，以兩小時半行完北高全程。無論在高速時間折值之節省，服務之大眾化，安全性之高，運輸量之大，佔用土地之少，運

用保養之節約，環境污染之防止，實質效益之盈餘方面，不知比建高速公路強多少倍。並於臺北大都市及郊區基隆桃園間，再以其餘款興建地下或高架電化大量捷運系統，以解決汽車壅塞污染，人口集中都市蔓延問題，並使有效土地不再爲擴建馬路之用，如此八百餘億之利用，不僅符合 國父六十年前交通建設之遠見，「計劃交通當先以鐵道爲重要，建築鐵道應先以幹路爲重要，謀建幹路當以溝通極不交通之幹路爲重要。」發揮交通建設改善民生多目標功能，促進社會之經濟效益，平均地權，節制私人資本，發達國家資本。而且亦極配合世界交通發展之新趨向，現代運輸工程的原則，整體平衡發展長短程公衆運輸系統，防止一切設計不良系統在社會經濟上物質環境上乃及其副產品之影響。區博士在其「未來臺灣運輸空運，捷運及高速鐵路系統」一文結語即說：

「在交通建設上，無人期望臺灣會重演美國的勞力結果，也不期望在未經正當考慮當地情況下就把美國的技术和系統能應用於臺灣。不過有些事是可以被學來用於改進臺灣的運輸。其中有六點是可以提出如下：

1. 一條捷運系統將由事先審慎計劃對於一個迅速成長的社區提供更佳服務，在一個交通壅塞社區裏要改進運輸是昂貴而困難的。

2. 一條輕量而高速的鐵路系統將會適合臺灣運輸的目的，因私人汽車在本島尚有些時間不會普遍應用之故。

3. 臺灣運輸之建築及保養，可受現代技術之賜，介入新方法及設備施工。

4. 在計劃一現代運輸系統以確保其服務社會及下一代有更好成就時，工程師必須和其他學術界之專家如在都市計劃、建築工程、土地發展、經濟學界等方面密切合作。

5. 運輸設計者，應牢記土地發展固須運輸，但運輸亦可形成未來土地之利用問題。

6. 一套平衡運輸系統，對於一個社會國家非常重要，所有各型運輸系統應予整體化使成爲一總體更有效的運輸。

我們由上述留美學人區博士之言，可以知其對今後臺灣內陸交通發展意見，並不因其居美從事運輸工業多年，事事以盲從美國交通發展之先例，「追逐其

已然之末軌」爲然。反以發展輕量高速鐵路及捷運系統爲交通建設之重點。尤其是指出運輸系統計劃在爲服務社會及下一代着想，說明運輸影響土地利用密切關係，以及呼籲整體平衡發展運輸系統對於國家社會之重要性，數點最新的交通技術原則，其見解之遠大觀念之正確，關懷吾群之深切，洵非我國巨金聘來若干過時落伍的美國經濟交通專家顧問之流，祇顧局部的經濟效益計算，可行性研究之報告，硬想把美國以往交通建設不平衡發展之覆轍，再推銷貽害給臺灣，既無視於當地民生社會之背景前途，又何愛於我國土地資源開發及下一代生存之契機可比。如果少數政府交通計劃人任一般輿論，不此之圖。反狃於狹洋自重故智，把那種急功近利的短見報告，據以爲交通建設之寶典，則不僅 國父六十年前不憚求煩，瘡口噴音，舌敝唇枯，大聲呼籲的民生主義物質建設遺教，一筆抹殺。甚致爲圖汽車工業擢苗助長。以求配合高速公路風馳電掣，不惜推翻 國父在民生主義中所提倡實行保護政策，及互助合作原旨，反而倒行逆施，改取自由競爭經濟，一面在國內多設日貨汽車裝配工廠，忍令其自相殘殺。一面又開放歐美整車進口，名

為改進品質水準，實則藉圖私人享受。其不為「國民黨第一次全國代表大會宣言」中所謂「商人政府派」託命於外人者幾希矣。

最後我們再引用 國父在「民報發刊詞」幾句警語，作為本篇對於臺灣經濟建設展望的結論。「嗟夫，所陟卑者其所視不遠，遊五都之市，見美服而求之。忘其身之未適也。又但以當前者為至美。惟企強中國以比歐美。然而歐美強矣，其民實困，社會革命其將不遠，吾國縱能媲美，猶不免於第二次之革命，而況追逐於人已然之末軌者之終無成耶？夫歐美社會之禍，伏之數十年，及今而後發見之，又不能使之遽去。吾國治民生主義者，發達最先，觀其禍害於未萌，還視歐美，彼且瞠乎後也」。國父這一段「孤懷宏識，遠矚將來」的話。證以六十年後美國由于高度工業化社會之不安情況，掀起人民生活品質改良之革命運動。昭然不爽。由是可見 國父之「民生主義實為世界文明進化之潮流」，「廿世紀不得不為民生主義之擅揚時代」，愈久彌堅，就中尤以 國父實業計劃，對於改善民生交通建設之遠見，六十年後又週而復始，不僅適用於中國大陸，且為現代世界交通

偷得浮生半日閒

· 樂 仁 ·

八月第一個週末，余初雄君發起到金山青年活動中心去露營、游泳。有四位「女生」參加。我一時觸動遊興，也臨時加入他們的行列。

這天下午一時，我們一行六人自基隆出發。女生們先上街買些吃的東西和調味品，就乘公路局班車駛抵金山，下車以後，又去當地菜市場添購大批給養：豬肉、雞蛋、茶豆、番茄、白菜、香瓜……還有一個大西瓜。大家分工合作，提的提，背的背，抬的抬，嘻嘻哈哈，從小路步行，拖遛走往中心，我剛走上一段山坡，忽聽後面一聲尖叫，原來一包雞蛋從二位女生抬的竹簍內滑出來，摔破了，幸虧及時搶救，沒有全部報銷，否則當天晚上就吃不到可口的番茄炒蛋了。

三時以後我們到了青年活動中心，辦妥手續，選定左首第一露營區，扎營。老余從他的百寶囊中取出登山隊用的全套炊事用具：哈！碗、筷、飯鏟、湯杓

發展之趨勢，即三民主義模範省之臺灣亦應難例外。深望吾國人仕，深體力行，母為一般之社會繁榮所迷，母為狹窄之經濟價值所有錮。一切交通建設，必須為國計民生整體着想，平衡發展。長遠打算，防患未然，全面革新，迎頭趕上，則建國福民前途，斯有厚望焉。

暮春北投丹鳳山遠眺 李達三

極目此河濶 春深草木滋 白雲無限意
舒卷故遲遲

有感

茫茫人海裏 愚拙蘊天眞 嗟爾栖栖者
詎知醉夢身

偶成

世亂天難問 道通性自怡 塵囂肩戶遠
室靜午陰遲

北望

鏡中悲白髮 北望痛淪沉 暴虐何時已
蒼生水火深

鄉思

樓遲瀛海外 故國夢中還 何日樓船返
重遊牛首山

、菜刀、砧板、鍋、罐、水壺、澳洲汽爐、一應俱全。小小的飯鏟，小小的砧板，像玩具一般，女生們看得哈哈大笑。他又取出二頂小帳篷和金屬支桿，教女生們幫忙縫上幾個帳鈕，一一架了起來，用小鎚把有鈎的釘子前後左右釘入沙地。然後在帳內鋪上一方大塑膠布，這樣，營帳總算安好了。於是女生們又忙着洗菜煮飯。真虧了她們，要不然，我們一頓晚餐就不會安排得這樣舒齊。

金山、古稱金包里。我以前去過二次：第一次，十七年前，同行的有老張和老周。第二次，九年前，也是八月裡，和章兄一家，在金山浴場，創下旅臺第四次下海游泳的紀錄。這一次是第三次，不但時間不同，地點不同，就是同遊的人和心情，也完全不同了。單單以地來說，青年活動中心是新闢的，在金山鄉的北面，距汽車站約三公里，倚山臨海，一切擊劃設施完全現代化，除了五個露營區以外，還有海濱別墅