

十六年築路生涯



著助鴻凌

八二之書叢學文記傳

十六年築路生涯

凌鴻勛 著

傳記文學叢書之二十八

傳記文學叢書之二十八（保有版權翻印必究）

十六年築路生涯

重九年起改訂售價
每冊新台幣一元
新台幣一元
價新臺幣一元

著者：凌鴻勛

編輯者：傳記文學雜誌社
出版者：傳記文學出版社

臺北市永康街七巷十八號之三

臺北市郵政信箱一〇〇三六號

郵政劃撥儲金帳戶第三六九一號

印刷者：榮泰印書館

臺北市和平西路三段五五巷四號

中華民國五十七年十月一日初版
內政部登記證內版臺業字九四六號

十六年築路生涯 目錄

前言·····	一
東西和南北兩條幹線·····	五
多災多難的隴海鐵路·····	七
大西北的希望·····	一〇
靈寶至潼關西安·····	一三
西安之行·····	一五
靈潼段通車·····	一九
潼西段工程的展策·····	二〇

由西北調至東南·····	二五
少小離鄉老大回·····	二七
韶樂段通車·····	二九
借用中英庚款·····	三一
工程局遷設衡陽·····	三三
機關緊湊、用人精簡·····	三五
總稽核·····	三七
衡陽的簡單生活·····	三八
趕工的決定·····	三九
技術標準·····	四一
路工與大局的關係·····	四四
株韶段鋪軌完工·····	四七
通車後的問題·····	四九

粵漢與廣九接軌·····	五一
京湘和湘桂的籌築·····	五三
西南國際交通線·····	五六
南鎮段國際合作方式·····	五八
鐵路用企業組織的開始·····	六〇
大規模征工築路·····	六一
鐵路軌距問題·····	六四
廣西的太平景象·····	六五
全路趕工與日敵入桂·····	六六
天成鐵路的籌築·····	六八
西北與西南·····	七一
我兼任了西北公路處長·····	七三
寶天鐵路的艱苦經營·····	七五

趕趕停停，停停趕趕……………七八

政令不配合，手續更遲緩……………八一

甘新大鐵路的構想與我築路生涯的結束……………八三

附錄：

一、家乘兩則……………八七

二、交通大學十年憶舊……………九六

(一)學生時期……………九八

(二)教授時期……………一二二

(三)校長時期……………一一六

三、修路者的血汗與淚……………一二三

——(記戰後馬歇爾元帥調處國共衝突中有關恢復交通的一段經過)——

共軍開始破壞鐵路……………一二五

馬歇爾來華調處……………一二六

文字上協議的達成·····	一二八
公字甲號·····	一二九
公字丙號·····	一三〇
修路的一點希望·····	一三二
寧海路馬帥行館商談之一幕·····	一三四
繼續破壞，繼續搶修·····	一三六
馬帥賦歸·····	一三八

前言：

中國鐵路自光緒二年（一八七六）淞滬段開始試築計起，至今一共才九十年。我剛好在這九十年的中期（一九一九）進入鐵路服務，對於以前四十幾年的事還容易向檔案和典籍上了解追尋，至以後的四十幾年則自己多親歷其境。所以我一向對於關係中國近代得失興替的一部鐵路史發生了很大的興趣。

雖然中國鐵路的開始興築不算太晚，可是起初的十幾年祇是爭論和試辦的時代，僅偶然有點蝸牛式的進展。直到甲午那年（一八九四）對日戰敗，舉國才知道國勢的危殆。守舊派不敢多說話，新政派稍稍抬頭，興築鐵路問題才成爲了國策上一件重要的課題。

我正是出生於甲午這一年。但甲午以後鐵路問題多以華北爲出發點。如拱衛京師，如聯俄防日，如鞏固海防，執政者對於鐵路的計議都是以華北及東北爲對象。即劉銘傳氏速造鐵路以圖自強的四大計劃，亦以北京爲中心，東至盛京，西通甘肅，向南則一通清江浦，一通漢口，都未嘗計劃到長江以南。我是生長在廣州，雖然那時築造鐵路的氣氛還沒有遠達這個區域，究竟廣州是新風氣開通較早的地方，華工遠涉重洋給美國人築造鐵路，和初期童生留學美國，也都是以廣東人爲最多，即李鴻章部下所謂新政人物，及鐵路事業的推動者，如伍廷芳、唐景星、唐紹儀諸前輩，都是粵人。所以我自束髮受書便稍稍聽聞鐵路的故事。我八歲的時候粵漢鐵路廣州至佛山的支線便開了工。我十二歲方考入廣州府立中學。那年（一九〇五）爲了發動贖回粵漢鐵路，粵中人士發起集股組織粵漢鐵路公司。其時學校學生也是集股的對象，我就和每一個其他同學「被迫」加入了一股，每股五元，祇先收一元。這是我與鐵路發生關係最早的一點小事，做了粵漢鐵路一個起碼的股東。

後來我進入了交通部在上海所辦學校（後來稱交通大學）修土木科，畢業後由交

通部派赴美國進修，回國後又由交通部分派在京奉鐵路做事。這一連串的事無形中好像跟着一條很正常的路途前進。我在京奉鐵路唐山任事不久，調去交通部的路政司當技士。後來又調出京漢鐵路任工程師，又曾借調至母校教了一年書。在這幾年當中，曾奉派覆勘京奉鐵路錦朝支線（錦州至朝陽），又曾出勘漢宜鐵路水災損失，這都是沒甚重要責任的事。至我負一部份築路的責任是民國十八年離了交通大學校長職務奉調隴海鐵路開始。自後直至民國三十四年，連續擔任隴海、潼西、粵漢、京湘、湘桂、天成、寶天、天蘭等鐵路工程局長兼總工程師達十六年之久。一生最寶貴的光陰，就是在這十幾年間做了些事。

傳記文學主編劉紹唐先生屢囑我寫些關於築路的故事。這十幾年的故事的確也有可寫的地方。現在我所寫下的並不是要敷陳我這十幾年修路的事蹟，而是在這些事實當中記憶起來，可以看出一件事成敗利鈍的由來，和當時一般政治和社會環境所影響於事業的地方，藉此可以作他日的借鏡。現自由中國正在準備光復大陸後重建國家，其中如何實現國父鐵路計劃爲一重要課題。前事不忘，後者之師，此篇之作實寓意於

此。

一個國家政治的措施和社會的風尚每每隨着時代而演進。我國在這方面對於舉辦新事業的努力，由前清末年以至民國初年，再至國民政府成立以後，逐漸演變，使事業的組織漸健全，制度漸完備，其中進步實多。但有時回憶舊日許多事項，也有覺得津津有味，而令人留戀不忘的。例如上面所說，我當初入學、出國和回國以後任事的這段時期，自己可以進入所願入的學校，選擇所願修的學科，畢業後政府會給你機會去深造，出國後自己又會按期回國，而回國後政府又會給你服務的機會，說起來原都是很順理成章的事，而在今日則都覺難以辦到。中學畢業生考入大專已困難，又不一定能選你願習的學科。畢業後想出國深造更不容易，青年出了國便不願回來，回來了又苦於少用武之地。這雖然都是受着許多環境因素的影響，可是比較起來，真成了今昔強烈的對照。至於事業方面，幾十年的演變也甚為深切。有許多事現在認為很容易舉辦的，昔年每面臨困難。而在目前認為很困擾的問題，那時反覺得可以迎刃而解。我下面所述的一些故事也頗着眼於這一點，藉作讀者今後的參考。

十六年築路生涯

東西和南北兩條幹線

國民政府奠都南京以後，國家局面稍定，政府即銳意於建設。民國十七年年底政府曾把建設及經營鐵路這部份業務從原主管的交通部劃分出來，設立鐵道部專掌其事，並任孫哲生先生做首任的鐵道部長。那時政府的計劃是要利用海關盈餘及各國退還庚子賠款來作築路的基金，曾在政府最高決策階層通過了一個關庚兩款築路計劃。可是局面雖然初定，全國還是沒有真正統一，軍閥的零星內戰和割據的形勢還存在，退還庚款又尙待一番的折衝。孫部長想起不如趁這時候多測量幾條新路線，以備他日

的選擇。適其時我于役在廣西，孫部長知道我對兩廣的情形尙熟悉，就派了我當粵滇鐵路路線測勘隊隊長兼總工程師，準備測勘一條由廣東經廣西到雲南的鐵路路線。當我正在南京組織測勘隊預備出發的時候，忽然發生了寧漢分裂的政治風暴，中央和廣西起了歧見，測勘路線之事就受了障礙而不能成行。

孫部長的鐵路計劃除了組織幾個測量隊測勘幾條新線之外，自然甚想興築幾條新路，或完成幾條久已興工而尙待完成的重要幹路。因此東西幹線着重於隴海鐵路的西展，南北幹線着重於粵漢鐵路的完成。粵漢鐵路工程停頓已久，問題較大，而隴海鐵路西段自從通到陝州過去兩站的靈寶以後，由靈寶到潼關七十二公里一段原已動工，因時局多故和款料兩絀的關係，工程半陷停頓狀態。這條西指的鐵路幹線完成一段就有一段的功效，和粵漢鐵路須要大力一氣接通者不同，小規模的進行尙屬容易。適其時西北軍的將領孫良誠正當着山東省主席，爲了不服從中央調度，恐怕受中央軍的壓迫，就把他的軍隊從山東沿着津浦和隴海兩條鐵路向西安方面撤退，以期閉關自守，保存實力。那時北方的軍閥對於國家的鐵路依然是從前的作風，對於他們軍事上有利

的時候就要扣留列車，或強迫開車，或截留站款，但對於他們不利的時候就會拆毀路軌，破壞橋樑，損毀機車車輛，對於國家的財產人民的交通工具一點不加以顧惜。孫良誠的軍隊從山東撤退，經過津浦鐵路，到了徐州轉入隴海鐵路西開之後，惟恐中央軍在後追上，於是乎就把沿路的橋樑炸毀了好幾座。最慘的是把鄭州以西的黑石關最大的一座洛河橋炸斷了。孫良誠的軍隊到達隴海鐵路的通車終點靈寶，軍車已不能再開，就把一列一列的軍車，包括機車和車廂，推落黃河岸邊。中央以孫的軍隊已進入了潼關，暫時按下不問，先想恢復隴海鐵路的交通，並計劃恢復向西展築的工程。就在這個軍事粗定的當兒，鐵道部派了我去做隴海鐵路工程局長。我的任務是趕快把靈寶到潼關一段完成了，並設法展築到西安。

多災多難的隴海鐵路

說起隴海真不愧是一條多災多難的鐵路。牠的開始在光緒二十九年（一九〇三）。那年督辦鐵路的盛宣懷氏與比國銀團訂約借款，興築開封至洛陽一段，稱汴洛鐵路。

民國元年交通部又與比國銀團定立了一項借款興築隴秦豫海鐵路合同，把汴洛一段歸併在內。這條幹路預定由海州經徐州、開封、鄭州、洛陽，入陝經西安，而達蘭州，全程一千七百公里，經過三個省份的首府，又和兩條南北幹路相交，論起來牠是得了地利的優越條件，和國父所昭示的四個大原則——取有利的途徑，應國民的需要，抵抗的至少，地位的適宜——完全相符。而且牠一端通海口，一端深入內地，又符合經濟上的理想條件，宜乎可以順利進行。但不料此路自從開始一直就沒有過過一兩年小康的時期。中間經過變亂既多，幾乎無一年不受軍事影響。而沿線地方較貧窮，資源未闢，海口未建，關中未達，致原定四年全路完工的，乃在民國十八年我去擔任展築的時候，距開始已經過幾二十年，路線尚滯於豫西，通車里程尚未及全線的一半。這條鐵路的遲遲進行，不但危害了路本身的命運，即整個國家的政治經濟與國防也受了重大的影響。

我最初到隴海鐵路是民國十八年七月間的事，其時中原軍事方告一段落，隴海鐵路正碰着炸橋毀路以後，剛開始恢復徐州至鄭州的臨時交通，沿線的秩序仍舊是很

壞。我由南京坐津浦鐵路火車到徐州還沒有問題，但到了徐州改入隴海路之後，沒有客車可坐，因此換上一輛拿貨車來改的木棚車，夜間沒有牀可睡，車內也沒有電燈，就附挂着一輛軍車之後，慢慢的向西開去。經過一日一夜的蒸悶木棚車的旅行生活，到達了鄭州，這是舊日隴海鐵路督辦公署所在的地方。舊日督辦公署下設有營業局及工程局，營業局管理已成一段的行車營業，工程局則主辦西段新工。鐵道部成立不久，把各鐵路的督辦名稱取消，於是隴海的營業局（後稱管理局）和工程局都直屬於鐵道部。鄭州祇是便於辦事上的聯繫，却不是工程上的適當地點。

我接任隴海工程局長之時，由靈寶至潼關七十二公里一段新工早已動工，並曾利用比國退還的庚款向比國購了一批足夠的鋼軌和橋樑。因為隴海路連續多年未能完成，在歐洲市場牠的債票價值慘跌，無法再發行債票，比公司更無法再墊現款，以致工款無着。本來此路已有幾百公里通了車，如果時局太平，路務興盛，則以事業養事業，宜乎可以拿幾百公里行車一段的盈餘來作展築之用。無奈十幾年來干戈未息，營業一般情況不好，本身維持已經困難，更沒有力量來支持新工。所以靈潼這一段展築