

忽了，敵人偷進城去，牠們之間有一種保密的信號，因為牠們的戶籍辦得很嚴密，一旦發覺了敵人來偷襲，都能馬上檢舉出來，抵要一個衛士把敵人捉住了，即用牠的口死咬着不放鬆，拚命地把敵蜂拖出城外去甚至三、五成群的來協力抵抗，把敵蜂抬到很遠的地方去，選定一個適當的戰場，雙方扭成一團，總要拚個你死我活。他們不僅懂得愛護團體而且懂得戰略戰術，「衛蜂」的職務，就等於我們國家的有警察和海陸空軍一樣。

「雄蜂」——「雄蜂」專門負了傳種的責任，至於如何去找對象？如何講究優生學改良種子？這是蜂王的職權。當他們交尾的時期蜂王要在無數的雄蜂群中作

個嚴格的選擇，不是雄壯的，不是漂亮的，沒有能力的，都不是她的理想人物，必定要找到一個如意郎君才和牠來結合，牠們經過交尾之後，那位新郎因為尾部的性器官斷了，遂盡了牠的傳種責任而作光榮的結束了。其餘的雄蜂，因為都是不事生產而專門消耗的一些閑員，蜂王一定都要把牠們一一淘汰掉，免得消耗牠們的糧食，加重牠們的負擔。他們曉得改良種子，講究優生學，比較我們人類似乎是還要具體些。我們從蜜蜂群的這一些生活

史看來，牠們曉得敬業樂群的愛，牠們有合理的組織力，而完成他們最優美，最適意的康樂生活，這是我們講樂育問題中，值得參考的一個實例。

# 中國鐵路志

凌鴻勳

## 前言

中國之有鐵路，自唐胥段興築成功數起，已有七十年，而自

淞滬路最初之發動，則已有八十年歷史。此八十年中，舉凡我國社會的轉變，思想的醒覺，經濟的發展，以及政治的演進，國運

的隆替，在在與鐵路問題有關。其中前半期由滿清同治以至民國初年這一段時間，官書尙繁，關於鐵路的記載尙較完備。其兄諸私人傳記者，如李鴻章海軍函稿，張之洞奏摺，以及盛宣懷愚齋存稿，梁士詒年譜等，對於鐵路的初期興辦，尙可覓得不少的珍貴資料與文獻。民國二十年交通部與鐵道部合編由關廣麟主編之交通史告成，其中路政一編，共有十八巨冊，所紀各路之淵源變遷，以及建置規制，燦然具備，且在清末民初檔案中摘錄不少有關重要文件與統計，尤足供人參考。惟此編係屬於史料性質，卷帙浩繁，披覽不易，且其記載僅至民國十五年爲止。十六年以後，北伐告成，國府定都南京，此後十年間爲我國鐵路有計劃發展的時期。此時期中舊路的整理，與新路的籌築，事極繁賾，却無公私有系統的著述。至官方所發表，則祇有不連續的年報或年鑑，私人文字亦祇偶見於書報雜誌

或專刊，殊未足以顯示國家的整個政策，國際的合作歷程，與此十年間路政的重要演變。民國二十年，日人發動九一八事變，侵據東北，自後東北各路遂與中央脫離，其經營情形祇在日人報告中得之。二十六年蘆溝橋戰役驟起，首都倉卒撤退，原日部路文卷從此開始散佚或毀失。而臨時首都重慶又因時遭空襲，案卷一再疏散，整理為難。勝利以後，各路復員，而昔日文件圖表統計帳冊蕩然不復完整。至東北各路則以蘇聯的阻撓，致我方未能順利接收，各項重要資料尤多喪失。未幾共黨倡亂，部路一再播遷，雖大部份部卷已疏散臺灣，然比較重要者於由京遷粵，由粵遷蓉，及由蓉遷臺的亂離狀況中，損失不少。今後不但於稽察往事難以着手，即將來重返大陸，從頭整理，當更感覺困難。近年左臺鐵路界人士於此頗表關心，以為我國近三十年來之鐵路事業，關係於國運盛衰與世界安危者，其

艱苦經營的經過，行將日久漸忘，實為可惜。

作者自民國初年服務鐵路起，即好抄存文獻。其有重要鐵路設施，或計劃估計統計等，尤為留意。其時祇以工程建設為限，自後主持路工，且涉管理行政，凡有重要事項或數目字，每筆之於案頭日記，查核時舉手即得，不必有待於調卷之煩，積而久之，遂成習慣。所搜存亦不以工程事項為限，凡中央重要決策設施，甚而他路之經畫進展情形，凡諸報章或公報者，每為剪存，單行刊本搜集亦多。自日人發動戰爭，京居淪陷，以前資料，散失殆半。然自後益覺資料之可貴。抗戰後于役於西南與西北，工作緊張，戰局變化亦大，於整個鐵路變遷的經過不無脫節。其後入襄部務，由重慶勝利還都，以至戡亂再度撤出南京的四年當中，於鐵路興廢知其大概，日記積存更成巨帙。幸經多方保存，所有燬餘文件尚能運達臺灣。年來

稍加整理，覺其中有彌足珍貴者。私人搜存，不應久閱。中經知友之督促，遂不揣簡陋，從事編一部「中國鐵路志」，將八十年來中國鐵路歷史，採其精華，攬其概要，以便於鐵路界人士之參考，與學者之閱覽，似亦作者應有之責任。

在今日而言鐵路歷史，並編纂成志，實有不少困難。蓋既以志名，則在縱的方面必須時期一貫，不能有所脫節，而在橫的方面又須事項完整，不能有所遺漏。此書分上下二編，上編總述，依鐵路之全面問題，如組織、管理、建設、運用、財政、統計，以及對外關係等，其敘述為橫的性質。下編則就每一路加以分述，以期每路由始至今，所有籌畫建設及運用經過為縱的敘述。但鐵路事業在在皆專門問題，而執筆紀述，專於營運者，未必熟知工程，精於技術者，或未必能兼及財政，因此昔年鐵路史編每發覺有偏每發覺有偏輕偏重之弊，

此編自亦不能例外，而在縱的方面，在此圖卷散佚之際，實難顧到每一角落的繁複經過，及戰時急劇的變遷，因此事項固不免遺漏，時期又難免脫落，作者未治史學，初不知着筆之難如此。此編資料一部份參考他家的著述與官方的報導，一部份採自多年搜集與抄存的資料，其餘一部份則從各路舊日同仁中旁搜博採，或輾轉查詢而來，雖於此曾特加努力，以求近三十年來之重要演進得補公私著述之缺略，然自問距離所謂完整固甚遠。回憶交通史路政編在承平時，竭交鐵兩部數十人之力，歷三四年時間，始得成書，我何人斯，敢妄續前人之業。但私念若不乘時加以整理，則不特當今關心路政者查考為難，而且零編斷簡，日久恐更有散失，因此發為決心，編此史略，而不因個人之疏陋與工作之艱鉅而却步。當世賢達與路界同人如能指其謬誤，補其不足，則不獨作者之幸而已。

鐵路志自是歷史之一種，而其內容則多與地理有關。我國各地地名在近數十年中頗有改易，每使參對為難，省區管轄範圍亦有若干變遷，即路名亦常有先後不同者。此編在一般敘述中多用現時代名稱，而敘其歷史則多沿用當時所通用之地名或路名，以存真相。而於鐵路上許多專門名詞，先後譯名不同者，則儘量改用現時代名稱，以期易於瞭解。權度亦儘量使用公制，以便比較。至於各時期所用的幣值單位，則一依其舊，俾留其本來面目。

我國鐵路與東西各國發生關係，至為繁複，凡我政府或鐵路本身與外國公私機構所訂有關鐵路的條約、協定、合同、換文等，數以百計。就早年所訂的借款合同與抗戰前後所訂者一為比較，頗能獲知其優劣之所在與國際合作途徑的變遷。惟合同條文每極冗長，且多屬於手續上的細節，無關宏旨。本書以篇幅關係，未能將其內容全文照錄，僅將其重要有關之數條摘錄，庶易明其大概。讀者欲知其詳細內容，自有鐵路借款合同彙編等可資參考（見編末參考資料一欄）。惟抗戰前後所訂借款或借料合約，如北寧路葫蘆島築港、隴海路連雲港築港、首都輪渡、湘黔鐵路、成渝鐵路、京贛鐵路、廣梅鐵路、完成滬杭甬鐵路、湘桂鐵路南鎮段、敘昆鐵路等契約的訂定，均在上述彙編出版以後，本書雖亦摘錄其主要條件，但其全部內容亦有待於彙編的續訂，庶可獲知早期與近期國際合作精神上與技術上不同之點。

鐵路選綫固為技術問題，但影響於建築資金與路成後之維持保養，經營運用，甚至左右一路數十年的榮枯，仍極重要。作者曾參考不少的選綫報告，於路線重要問題，稍加陳述，藉知取捨之經過與路線網組成的關係，而於線路技術問題的細節則從簡略。

要看鐵路的運用成績，必須

憑多年的統計。我國鐵路會計及統計自民國四年起始有統一法則可循，自後二十年間的年度統計，大致尚可參考，惟自九一八後東北鐵路統計，即不完整，抗戰後則更因戰事與幣制的不穩定而呈不正常的變化。本書所引數字，因此亦難以作一合理的比較。讀者欲得不同時期的數子，只可於各年度的官方統計中求之。鑒往所以知來，考古才能論今。我國鐵路雖踵法歐西，但其創始亦不算不早。以滬滬鐵路早期發軔論，尙在日本興辦鐵路以前，在我國國營事業中，國家的投資以鐵路爲第一位。就人才而論，路界精英之輩，亦多以路爲終身事業，然八十年來的經營，以我國幅員之廣大，才有差近三萬公里的鐵路，其間外力的侵入若干？權利的喪失如何？國防民生的利賴有幾？國有鐵路何故進展遲遲？民營鐵路何以未能發達？凡此皆足耐吾人的尋味。今後反攻復國，鐵路一項在軍事與經濟上之

重要性爲人所共知，而如何利用過去的痛苦經驗，以求日後經營的順利，以配合國家與社會的需要，則全在舉國上下的決策與努力。此編祇述往事，而不欲多加以論列，所盼讀者自爲體會也。

此書所記，起自同治年間。大陸各路記至民國三十六七年爲止，而臺灣鐵路則記至民國四十二年爲止，各路除述其經營經過外，並將路線依其路別或區域製爲簡圖，俾於鐵路之環境及其聯系，與當初設計及比較選擇，得以一目了然，另於編末附入中國鐵路大事簡明年表，以資參考。此編開始於民國四十二年春間，至四十四年五月脫稿，中間經過不少路界先後同人的助力。其中王君奉端對於東北鐵路資料，徐君名植、陳君德年，對於各路機電資料，均多所補充。他如袁君夢鴻、侯君家源、段君品莊、李君國均、徐君承煥、周君賢頌、許君延輝、王君良卿、李君枝厚、李君炳環、沙君燕昌、歐

君福松、李君孟暹、陳君悅韶、文君伯常、蔡君春曦、梁君寶善、楊君祖慶、龔君理激、章君煥昌、方君松生等，或查詢資料，或訂正疑訛，均有不少的匡助。而此書原稿均經徐君名植與陳君悅韶全部校閱，所附各圖則由陳君孝孺與范君德需代爲描繪，尤所感劬。至於此書之能以告成出版，則多得秦君啓文與王君開節之鼓勵，附誌不忘。

## 目錄

### 上編 總述

- 第一章 中國鐵路的起原
- 第二章 鐵路建設的演進
- 第三章 鐵路建設的規畫
- 第四章 鐵路立法及法規
- 第五章 鐵路管理機構及制度
- 第六章 鐵路工程建設
- 第七章 鐵路機務
- 第八章 行車保安設備
- 第九章 鐵路運輸業務
- 第十章 鐵路材料
- 第十一章 鐵路財政

- 第十二章 鐵路會計  
 第十三章 鐵路從業人員  
 第十四章 鐵路對外關係

## 下編 分述

- 第十五章 關內已成各路  
 第十六章 東北各路  
 第十七章 臺灣及海南各路

- 第十八章 已築待成各路  
 第十九章 已測待築各路  
 第二十章 懸擱各路  
 第二十一章 商辦鐵路  
 第二十二章 港口輪渡大橋總

附中國鐵路大事簡明年表  
 附參考資料

站

# 孔誕回憶

仲·肇·湘·

記得是民國八九年間上海交大孔子誕辰的情況，其時校長是唐文治先生，我在下院當小學生，年紀愈小愈愛熱鬧，印象至今不磨。唐校長是經學大師，儒家正統，他之重視孔子誕辰是可以想像得到的。就在平時，他老人家禮拜天經常在圖書館開講四書

生了根一樣，記得爛熟看不看都一樣。他是這樣一個虔誠的孔門信徒，交大學生，受了他老人家思想人格的影響自然而然的養成了言忠信，行篤敬，格物致知而略帶土氣的樣兒。

孔子誕辰是陰曆八月廿七日

，學生自由聽講，雖然已經雙目失明，但照例面前還放上一本木版四書，講到應當翻過一頁的時候，他還會指示同學翻看次頁，因為這些經書，在他腦裏，好像

有時碰上和國慶日銜接起來，更格外顯得熱鬧。孔誕前夕，學校裏已經在忙着佈置起來了。上院前面原有一隻大銅鐘，此時每在銅鐘附近配上一面牛皮大鼓，像寺院大雄寶殿裏左鼓右鼓那樣。

上中院前面的大草坪四週，都打上木橋，繫以鉛絲樁密地掛起五色燈籠，上有慶祝孔子誕辰或慶祝國慶等金字，四週約摸有一千五百尺左右，燈籠的數量是相當可觀的，至於大禮堂裡應有的佈置，不在話下。大禮堂正中，原有一木製神龕一樣的建築物，中供大成至聖先師神位，平時關閉着，到誕辰那天就打開來。

誕辰那天，全校放假，到八點鐘左右，鐘鼓齊鳴，那隻大鐘和那面大鼓不停的輪流敲着，其聲洪遠莊嚴，令人有穆肅敬恭之感。來來往往的人，雖然都興高采烈，但和舉行國慶或校慶時那種氣氛不同，這大約與鐘鼓齊鳴有關。鐘鼓齊鳴是交大孔誕的第一個特色。

祭典開始了，校長率領着師生致祭，除了上香獻爵那一套而外，行的鞠躬禮，倒也很平常其不平常處在乎有佾舞。我們下院小學生就充當這佾舞的主角。佾