

# 自訂年譜外記 (續四)

凌鴻勳

當我正在梧州埋頭苦幹之際，中央已清黨，定都

南京。行政院組織除原有交通部外，特添設鐵道部，以國父哲嗣孫哲生先生任鐵道部長。十八年一月初，我在梧州忽然接到孫部長電報，說鐵道部已聘請美國工程專家華特爾博士為高等顧問，華氏在美電部，擬邀我為其助手，因邀我到部任技正之職，這事來得甚兀突。事緣我數年前在京漢鐵路時，華氏已一度來華任顧問，部中曾指派我為其助手。此次我不知道華氏怎樣會想起我，而仍電部找我為助。孫部長接電後不知我在何處，多方打聽才發現我乃在邊省的梧州。我在梧州工作甚順利，自來水工程正在開始，甚想始終其事，對於部電尚在考慮未決。而部中又來電催促，且變更原來計劃，以我係粵人，又在桂久，人地熟識，擬改任我為粵漢鐵路（由廣州穿過桂省而至昆明）測勘隊長兼總工程師。我以梧州工作固極感興趣，但我究竟是鐵路出身之人。今孫部長厚意相邀，安能推却。幸梧市長亦知對我難以久留，准我辭職，而以工務課長趙祖康接替，我以測路仍將來桂，乃將眷屬

留在梧州，自己一人先離梧。我於十八年二月廿三日由梧州乘上輪船直赴香港。翌日到香港閱報，知中央與武漢政治分會公開發生糾紛，牽連桂省。我想我本是沒有政治色彩之人，假使我遲一日離開廣西，我很容易給人戴上一頂桂系的帽子。見機而作，不俟終日，我並非有這個本領，算是湊巧而已。到了南京之後，遇着了不少舊日的鐵路同事。惟中央與桂省既鬧得不好，粵漢鐵路測勘之事因是擱淺，我遂仍隨華特爾博士辦理加固平漢鐵路沿線的鐵橋，一在野外渡了三個月的生活。

使我開始了今後十六年不斷負責鐵路工程的生涯。

隴海鐵路是一條東西很長的幹路，民國元年，北政府向比國銀行借款興築，原定五年通至蘭州。但經過十八年，路線西端尚未出河南省境。中國早年向外借款築路條件都甚苛。外籍的總工程師獨攬大權，借款回扣，購料手續費等損失固多，通車後之運輸業務亦由總工程師壟斷。對中國政府所派的督辦優其待遇，使之享樂而不管事，隴海鐵路便是一個顯著的例子。而自歐戰起後，中國鐵路債票再不能在歐洲發行，是以靈寶以西工程早陷停頓。鐵道部成立後，對於新路的進展首注意於兩條大幹線：一為南北的粵漢，一為東西的隴海。惟粵漢中間尚隔四百多公里未動手，問題不易即解決。隴海因有比國退還庚款所供應之材料，倘有些現款，則西展工作能成一段是一段，能多一公里是一公里，因是首先成立隴海西段工程局以樹風聲。政策雖如此，但中原戰事連續一年有多，工事進行備受阻碍。

我要在此追述一下當年西北地方的落後和民生的痛苦。民國十八九年間西北固鬧着不斷的軍事，更鬧了一次大旱。豫西以自關中一帶原本是盛產棉花的地

方，也就是西北經濟的命脈，但到我去靈寶一帶時候，沿途所見應已高大的棉樹才長了三寸長便枯萎了。

加以交通不便，路工又停頓多時，地方蕭條更為厲害。靈寶相傳為唐朝傾城傾國的楊貴妃出生之地，想不到已淪為難以形容的貧瘠地域。我們由靈寶雇了一輛載貨卡車出發赴西安，偶爾停車，吃所帶的柿子解渴，即有餓者環伺，候所剩之柿皮搶食，可見一斑。到了西安情形更慘，時已下午七時，城內路上黑暗，路旁臥着者不知為生人抑是餓殍。我們摸索到大街一間東萊旅館，四人共一房，時尚未晚餐，問之則旅館飯食時間已過，不得不出門覓食，而竟無一間飯館供客。不得已想購些蛋糕或餅食充饑，誰知亦無現成者可買，要食蛋糕須先期定做。不謂原為漢唐故都，關中政治文化經濟中心之長安，竟見此淒涼景象。天時地利既不好，而西北軍復在此地廣征徭役，準備反動，則為人所造成之因素。不知擁軍自固者，作何感想也。我們在西安幾天，看看情形不對，趕緊東返。果然反叛中央之軍隊即隨後而來，鄭州旋亦為唐生智叛軍所破。

民國十九年初，鐵道部以中原戰事方殷，隴海西

段一時難以動工，乃於七月間派我赴歐洲，參加幾項會議，同時視察在比國及英國製造鐵路材料情形。其時我方亦正與英國磋商以英國退還庚款供應鐵路材料。事畢還須赴美國華府，參加國際公路會議。

現在要赴歐洲當然有飛機可坐，而在民十九年的期間民用航空尚未開辦，赴歐如坐船經行蘇彝士運河入地中海，則途程較長，為節省時間乃取道西比利亞鐵路。我請准和我的先室石夫人同行，這是我一生難有的一次經驗。因其時中俄經鬧翻之後，尚未復交，但我方已派莫德惠氏赴莫斯科，商洽中東鐵路通車之事。經俄去德手續自甚繁，我以一個未去過歐洲之人，帶了太太，又須經過無邦交而言語又不通的國家，實在有點膽大。幸那時外交部次長徐謨是我中學的同學，他自動給我們外交護照，便利不少，我亦因此在這次旅行中認識了不少我國的外交界人物。

由南京去歐洲先到上海，轉船到大連，換乘南滿鐵路火車經瀋陽到長春。在此又須換乘寬軌的中東鐵路火車，先到哈爾濱辦手續，再乘中東路車到了中俄邊界的滿洲里，又須換西比利亞的通車，走了幾天，到了俄國與波蘭邊界，又須換乘標準軌的火車到波蘭

及歐洲大陸，路途相當轉折與辛苦。經過西比利亞的幾天更是單調，所有該段行程及在莫斯科停留半天的經過，我在年譜中已有敘述，不再贅言。

我們在歐洲的幾週主要的任務，是在比英兩國考察及接洽製造鐵路機車車輛，以及橋樑鋼軌等事。此外則為便道參加在比與在瑞典幾項國際技術會議。至於德國係路程所必經，德國的西門子公司在中國已有廣大的業務，我在上海教書時便已認識其幾位首腦人物，因此德國朋友曾為我們安排一次參觀遊覽，得覽萊茵河的風景。其時在第一次世界大戰之後不久，協約國駐德末批軍隊才撤走，德國已開始復興。至於法國，我們沒有公務，祇是趁由此赴英之便，經過巴黎住了兩晚。

在使用英國退還庚款總計劃未成熟之前，小部份庚款已開始在英國購置各批鐵路材料，因此我在英國得遍遊英格蘭與蘇格蘭各工業區，特別對於機車車輛橋樑號誌等之製造能力有所了解。我們在英國沒有言語上的隔膜，比較易於各界接觸。經過十幾天之後，便乘船渡過大西洋，赴紐約轉華府，代表我國參加第六屆國際道路會議。這是我於民國七年離開美國之

後，經過十二年的期間，重履美國國土。

我國當時所有的公路大半都是土路，僅有少數的石子路，並無一條像現在的柏油公路，實在可憐得很。美國的公路也不盡是好路。不過已開始大量興築國際公路，但和現在的超級公路仍然相差甚遠，亦尚未有很多的立體式的公路交通。我們在華府開了幾天的會，即分組去參觀美國各地的公路和與公路有關的工業，如汽車廠輪胎廠等。當我和歐洲同來的四五十位會員參加那組第一天從紐約到達紐海文時，已是中午。紐海文市的市長、商會會長、和耶魯大學工學院院長等設午宴招待。會衆推我代表該組於午宴後致答詞，這原本是一種場面之事。但當地報紙竟登出新聞，說該日午宴由來自中國的代表致答，他的英語流利，可被人誤認為耶魯大學教授云云，未免過甚其詞。嗣後我們每到一地，都由當地的政府或工商業機關聯合設宴，分別推舉各國會員致答。

這次國際公路會議係在華府召開，當時的美國總統係胡佛。胡佛原係工程師出身，且早年曾在中國服務，胡佛夫婦曾在白宮招待參加公路會議會員及眷屬

一次。那天是十月九日，翌日適逢我國國慶，我們曾到中國使館參加慶祝，伍公使朝樞邀我作一簡單報告。

公路會議完後，我們開始西行，並曾至南部參觀橫過密西西比河的幾處火車輪渡，作為他日南京下關輪渡的參考。由此乘火車沿美國西北各省，入加拿大之溫哥華，在此登上一艘皇后郵輪，經檀香山、神戶等埠，而抵上海，完成了我第一次環遊地球一周之旅行，於十九年十二月初返抵南京。

我們這次出國幾乎半年之久。回南京後適值中原戰爭方息，大局粗定，我遂趕返豫西。又值在比國製造之鐵路器材紛紛到達浦口，乃一面組軍隊將其運至靈寶，一面召集工人，重整旗鼓，開始在靈寶向西鋪設軌道，築路之事祇須地方安定，材料與工程款有着，則工程自可計日以待。此停頓多時之靈寶、潼關一段遂於翌年年底完工，將這條綿長的鐵路帶入陝西省的大門，給予西北人民一個較好的希望。

——(待續)——