



安再陳左 滔仁張右：行送依依場機保怡 年廿來別

國工程師多次校正，束手無策，終由陳學長指出其錯誤並予校正安裝，轉動自如，可見其真才實學，當地人士，交相稱譽，亦為我母校之光。其地址為：馬來西亞怡保愛嘉律十一號 (No. 12 LA BROOY ROAD, IPOH, MALAYSIA)

梁學長錫安係南洋工程公司董事經理，在怡保經營礦業及建設工程，當地頗負盛望，同學中如有在馬來西亞一帶在礦業與土木工程方面有所接洽者，可與梁學長聯繫，其地址為怡保波士打律十三號 (Mr. Leong Sik Ann, Managing Director, Nanyang Engineering Co., SDN BHD, 13 Brewster Rd., Ipoh, Perak, Malaysia)

張學長離怡保後遷赴新加坡，在新加坡面晤陳德坤學長（現任復興航業公司駐新加坡代表）、趙春官學長（係港務建設專家，過去在新加坡港務局任專家工程師，現在華昌企業公司任職）及楊志剛學長（經營營造工程，頗著名聲），此三位學長亦經張學長懇切邀請於十月中返臺參加級會暨十月慶典，盛況當可預期。

自訂年譜外紀

(續五)

凌鴻勳

隴海鐵路既通車至潼關，鐵道部要我繼續展築潼關至西安一段，於民國二十年四月設立潼西段工程局，派我為工程局長兼總工程師。因比國已無力再借款與我國，潼西段遂由鐵道部獨立進行，我亦負了這段行政與技術的全責。鐵道部成立之始，即規定新路工程局局長與總工程師必須由同一人擔任。換句話說，進行一條新路先找一適當之總工程師，然後再給以工程局長的名義，以免由外行之人當局長，而使工程之事受其掣肘，這是一個極明智的措施。

那時部中對於潼關至西安一段雖然還沒有整個工程款計劃，可是定測路線很快就完。入陝以後，工程上再無甚困難，路工遂能緩緩進行。此路所經悉是漢唐時代關中勝地。第一站華陰即在西嶽華山之下，再過為華州，為唐代名相郭子儀之故鄉。再過為渭南，為關中一商業重鎮。再過為新豐，相傳為漢高祖與楚項羽鴻門飲宴之地。又西行為臨潼，為唐明皇春寒賜浴華清池溫泉所在。再過不遠為衛橋，為漢時周亞夫將軍細柳置營之地。在這一帶測量路線，建築工程，做

基本的建設工作，不但可使人回憶先民光輝歷史，發思古之幽情，並令人了解我國領域內地理上之變遷，風土民俗之差異，與政治隆替，民生困苦之情形，貪官污吏與土豪劣紳的所作所為，給人對於國情的深入認識。像我生長在南方大埠的廣州，受教育於東方大埠的上海，任事於北方政治中心的故都，生活比較近代化，接觸多是知識份子，假使不深入內地，作最基礎的工作，怎會了解國家的基礎是怎樣一回事？

當靈潼段鋪軌快要完成潼西段工程正在進行之際，日本軍閥忽於民國二十年九月十八日發動武力，攻佔瀋陽，使時局驟形緊張。四個月後，日軍復乘夜襲攻上海，是為一二八之役，兩天後，南京有警，國府決定暫時遷都洛陽，使久被人遺忘之大西北忽然緊張起來。於是開發西北，急速建設交通之聲浪驟起。中央對於隴海鐵路的展築特加注意，但事實上祇有政策的決定，尚少具體的行動，潼西段工進自亦不甚理想。二十一年夏間，我在陝南忽接鐵道部顧部長電囑即赴京，到京後才知部中要調我去完成粵漢鐵路，使我

的工作又生一次大變化。

上面說過，自國民政府定都南京之後，對於交通建設最注意於東西和南北兩條鐵路幹線。南北之粵漢幹線在國防、政治、經濟各方面來看，其完成自屬非常之重要而迫切。此路由湖南之株州起至廣東之韶州，中隔四百五十多公里，十多年來一直未曾着手。英國擬把未用及我方未付的庚子賠款退還中國，原則上早已決定。英國在華商業以長江及珠江兩流域歷史較久，興趣較濃，今以此款歸諸中國作完成粵漢鐵路之用，連接長江及珠江兩大埠，自甚合英國之口味。其細節在如何使尚未到期之款能提前利用，俾於短期內能把這條路完成。在此細節尚未全部完成以前，鐵道部以已有部份款項可用，乃想把我調去粵漢鐵路株韶段工程局主持其事。

我對於這個任務來得非常奇突。因為我和當時鐵道部的顧部長孟餘先生尚無一面之緣，以往亦各行其道。當日人侵滬國府遷洛之時，我是駐在鄭州。國難會議在洛召開，當局諸公不少往來於京洛間。當我探聽新任顧部長某日由洛陽返南京，專車經過鄭州，我便在鄭州登上他的專車，希望藉此得有較好機會向他

報告一下隴海西展的各項問題，看他有何重要指示。

不謂我登上專車之後，車中執事說：顧部長累了，不預備見客。我想他休息一會總會起來，乃隨車東行，經過一個小時，顧部長還在閉門休息，我祇好廢然下車過返我的工地。我於失望之餘不禁有「猶吾大夫崔子也」的感想。（事實上顧的兩位前任鐵道部長——汪精衛與陳公博——真視崔子還不如。）料不到過了幾個月之後，他會電召我去南京，而且所談不是關於隴海的展築，而要調我去粵漢鐵路，完全出我意外。

我所以覺得奇突的因為當時國內的鐵路新工程停頓已久，今不但一條重要的粵漢未成之一段要開工，而且英庚款就要解決，可有一筆五百多萬英鎊的可靠工款，在國內是一件發動一時的建設大事。顧部長新任伊始，他口袋裏應有親信的人員可用。即不然，國內工程界學歷與資歷比我好的尚有其人，何故找我一個人不相識的人去擔負這個重任。因此我回答顧部長說：我在西北已幾年，地方與人士都較熟識。我雖然是粵人，但離開鄉井已二十多年，人地都甚生疏。鐵道部既注意於西北交通，與其調我去一個陌生的環境，不如留我在較熟的西北。顧部長很坦白的說：隴海鐵

路固屬重要，但粵漢鐵路比較起來重要得多。你既係粵人，也應當為桑梓服點務。我經過這一度與顧部長初次談話，發覺顧部長態度謙虛，情意誠懇，並無官僚習氣，和我以前對他的印象完全不同，使我不能不考慮他的好意。後來我在部中打聽。知道還有一點內情，因為當時廣州早就有個粵漢鐵路株韶段工程局。惟中央與西南政治上很有點隔閡，貌合神離。今要在廣東境內的韶州開始大工，若部裏所新派的局長不是廣東人，恐怕為廣東當局所擋駕，至少人地總有點疏隔。若找一個廣東人，又怕和省當局太接近，不易受中央的控制。當時國內鐵路工程界中尚有兩位廣東人，年齡和資歷都比我強。一位是膠濟鐵路工務處長鄧君益光，一位是平漢鐵路工務處長王君金職。聞部中

都曾考慮過，而兩君一樂居於青島，一久居於北平，都不願遷移，於是考慮到我。認為我無政治色彩，且老不在廣東，在廣東不見經傳，無甚淵源。而且以一路的工程局長調充另一路的工程局長，廣東當局自然沒有反對的理由，在這種情形下我就被選擇了。在我呢，亦覺得廣州是我生長之地，先人墳墓，以及兄弟至親所在。況且我得過廣東省給我五年的官費，送我到上海求學，而我從未回到粵省做事。對鄉井有點虧負

。好在全線動工時工程局必會遷至湖南省境，在粵時間不會太久，趁此對我的本鄉做幾個月的事，總算還了我這一點心願。於是離開我心戀的西北，到了似生不生的環境，擔負了一件中外衆目睽睽的重要工作。其時我還未到四十歲。

事實上的確由國人負責築造一條重要鐵路線，自從詹天佑氏以後，我算是第二個人。築造粵漢與西展隴海的工作性質完全不同。隴海鐵路潼關以西以至寶雞的幾百公里都在關中平原，沒有難工，工作本身算是容易得很。粵漢則湘粵邊界一百數十公里一段為南嶺山脈系，是長江流域和珠江流域的分水嶺。山嶺雖非甚高，而地形則甚複雜。已往英國工程師在此一帶測勘路線，計劃須鑿山洞七十座。因此初步路線雖有，而因工程困難，尚未定線。迨工程局成立後，派員悉心復勘覓線，則仍須鑿長短山洞一十六座，與隴海潼關以西在工程上的難易乃完全不同。而地理上最感差異者，隴海深入內地，距海口甚遠，材料運轉祇有一個方向，且愈來愈遠，運轉愈難。而粵漢則北有漢口，南有廣州與九龍，外洋材料的供應十分方便。地理如此，天時自更以南方較西北為優，號召人才與包工亦以粵漢較有吸引力。在此天時地利與人和三者的

優勢下，粵漢鐵路的完成自是我在工程界很難逢的一件理想工作。

我在就任之初，即感覺工程局決不能久在政治影響太大與社會風氣不太好的廣州，亦不願遷到地方色彩太濃厚的長沙。乃毅然於數月後遷局於路線中心的衡陽。當時我很喜歡衡陽地方的純樸安定。而且看到粵漢鐵路完工之後，會有機會由衡陽築支線至邵陽（寶慶）或桂林，以衡陽為策應中心自有很大的方便。後來果然湘桂鐵路係從衡陽分支而出，祇有湘黔鐵路係由湘潭開始西展。

衡陽的好處甚多。除了上述之外，地方文風素盛，男女中學都辦得相當好，而生活程度甚低。因為鐵路車站係在衡陽城的東邊，中隔湘江，東岸居民不多，工程局及同人眷舍皆在東岸，與城市隔離，是以無應酬徵逐之事。鐵道部規定粵漢為一等工程局，局長兼總工程師月薪為六百元，另給房租一百五十元。像我租賃彭剛直公故第的一所書房住眷，地方甚寬敞，而月租僅十五元。雇一女工每月工資祇一元。大學畢業生初入路練習，期滿為工務員，月薪八十元，另加房租二十元。未婚者單人每月用二十元便够，有家者每月亦祇用到五六十元。那時地方固然通用中交等銀

行鈔票，但仍偶用銀元發薪。有一次我領到薪水不是鈔票而是銀圓六百元，裝了一大袋的麻袋，要兩手捧着才能帶返。待遇的合理如此，地方生活的低廉和風氣的儉樸又如彼，使所有員工皆能安心忠勤於所事，貪得之事自然不會發生。

以當時的株韶段工程來說，路跨湘粵兩省，路工長達四百多公里，工款預算達銀圓三千多萬元，若在現在，必定組織龐大。除局長外，必定設副局長若干人，總工程師、副總工程師若干人，處長、課長若干人，管理人事會計等各成獨立處課，更不知須用若干人。惟其時鐵道部規定工程局組織甚為簡單，株韶段工程局祇設局長兼總工程師一人，無副局長。局長下祇設工務、會計、總務三課。（其後因分段鋪軌並分段行車，才添設機務課及運輸課）。辦全路人事的祇有課員一人，辦事務的亦祇有課員一人，真可說是精簡之至。按照舊日官場習慣，長官派出一個單位的主管倘不是自己親信的人，必定會添派自己親信一人來當副主管，如此聲氣可以暗通。但顧部長不但沒有委派或和我商量添設一個副局長，而且終其任未曾向我薦過一人。不但他沒有薦過人，連部中其他主管從來就沒有向我薦引過一個人，在官場中樹了一個甚好的模範。（待續）

三百公里十一天之步行

黃則輝

沿美麗而具歷史意義之運河，徒步三百公里，遠塵寰，享天趣，重溫兒時之童軍野外生活。海外有此，豈可無記。

運河今昔

十九世紀初期鐵路未興之前，美國東部已有廣佈之運河網。距今約一百五十年，Chesapeake & Ohio Canal 由民營公司開始建築。原計劃由華盛頓之 Georgetown 直達腹地之 Pittsburg 工業區。使 Ohio 河流域及其他運河系統與華府南部之 Chesapeake Bay 接通。中經患難，至一八五〇始達 Maryland 州西端之 Cumberland。經費不繼，乃止于此。一度為煤炭、木材及農產品運往東岸之水上通衢。卒因洪水屢害，且 Baltimore & Ohio 鐵路已捷足先登，難與競爭，一九二四宣佈破產，運河遂歸廢棄。

廿年前有人主張填塞運河，改建公路。素以提倡保存古跡名勝與自然而著名之 William Douglas 大法官首出反對。一九五四年四月結合同志廿餘人由

Cumberland 步行至華盛頓，以引起社會之注意，證明保護該運河天然環境之重要。民間更有運河協會之組織，以為響應。公路之議遂寢。幾經奮鬥，國會卒于一九七一通過法案，徵收運河為國家歷史公園（C & O Canal National Historical Park），歸全國國家公園總局管理。為紀念計，該協會每年舉辦象徵性之一日步行。今年適值二十年紀念，乃有全程步行之壯舉。

運河緊依 Potomac 河之左岸，蜿蜒有數。全程一八四·五英里，（約合三百公里）垂距六〇·五英尺。設寬十五英尺長一百英尺之船閘七十四座，每處升高約八英尺。以現代眼光視之，自屬平凡。一百多年前則是巨大之工程創舉。貨船原用兩驢拖挽，故運河旁有平坦之繹道，步行或騎乘自行車甚為方便。乘置五十年，屢經洪患，船閘與其他建築物大都毀壞。但運河兩岸樹木茂蔭，花香鳥啼，景色天然，未受近代文明之侵襲。沿途復有 Potomac 之巨川壯觀，堪稱首都附近最重要之風景區。