

自訂年譜外紀 (續六)

凌鴻勳

當時的大局形勢如下：日本九一八在東北發動大高蹈而去。

規模侵略後，更在華北製造很緊張的局面，華北的政治地位已漸特殊化。長江以南則西南與中央貌合神離，步驟不一。江西共匪又在贛南建立巢穴。是以粵漢鐵路一日未修通，則內憂外患之紛來，大局將更難應付。粵漢鐵路株韶段借用英庚款契約於民國二十二年七月簽訂，規定於訂約後四年完工（即二十六年七月）。惟顧部長看到大局的嚴重，與粵漢鐵路全線通車關係之重大，於是年訂約後五個月即着我到京，商詢能否設法縮短工期，俾此路得以提早貫通。我答應倘工款也能提前撥發接濟，則施工方面至少可以提早半年。後來果於二十五年四月將南北兩段接通，八月起軍車先通，九月一日開行廣州漢口間直達客車。在這兩個三年期間，顧部長對於我工作之支持可說是十分積極。凡我電部的重要問題，顧部長多以自己的名義「弟五餘」答復，而不經由各科的一串手續或官樣文章。我一生任公職數十年，以這個時期任事最為痛快。可惜的是這條鐵路修通之前幾個月，顧部長已翩然

高蹈而去。

株韶段工程的進行雖然相當的順利，但亦並不是沒有波折。第一件事是日本人的暗中到工地偵察。工地中有一位幫工程師是日本留學的，為日本人所熟悉，廣州的日本副領事便特地到工地向他訪問，以後工地一帶亦時有日人出沒。因日人已蓄意謀我，知道這路完成對於我方對抗日本勢力的擴展必定大有關係，日人陰謀殊不可測，這不能不引起我們工地同人的警覺與困擾。第二件事是盤據贛南之共匪偵知粵漢路積極施工，完成在望。一旦通車，中央對贛省包圍必甚緊迫，而有被殲滅之虞，不得不及早逃竄，遂有二十三年秋冬間傾巢突圍西竄之事。時正工事最忙迫之時，匪軍經過湘南贛北各工段，擄人毀物，使工地一帶為之不安。而地方當局又管制糧食與運輸工具，影響工地人心甚大。至第三件最不應當發生之事，便是西南方面對中央的政治關係因此鐵路的逐段進展南北軌端日益接近而日形緊張。二十五年一月新任鐵道部長張嘉璈先生由京赴漢口，經衡陽沿鐵路視工，直抵廣

州，與陳總司令濟棠有所商洽。我相信這祇是關於將來路務統一之事，而未及政治統一的大問題。這年四月廿八日粵漢路南北兩段接通，而六月二日時局驟變。西南將領電請中央領導抗日，同時粵軍與桂軍分別出動，開抵湖南的郴州與祁陽。中央軍則由武昌開抵衡陽，南北對峙，戰事有一觸即發之勢。七月四日粵方空軍飛行員四十人駕機離粵，反對異動，時局乃急轉直下。而粵軍之在湘粵邊境者，恐中央軍將繼續南下，乃將坪石南北的兩座新建鐵路鋼橋分別炸斷。幾經辛苦經營之工作，全線方接軌，尙未正式通車，即遭自己破壞，未免使人氣結。以上兩件事都像一陣的大風暴，幸而為時不太久，粵事解決後，兩座被炸之鋼橋經日夜趕修，很快就修復，中央軍車源源南下，陳濟棠氏下野，中央改派黃慕松氏為粵省主席，南北兩方政治上之歧見與貌合神離之情況卒因一條鐵路的修通而告解決。自是粵政統一於中央。

陳濟棠氏主西南軍政有年，聲勢煊赫。上述出兵與炸橋之事，自未免操之過急，而自解組以後，息影香港，後來翩然來臺，參加戡亂行列，且於公益之事頗為熱心，晚節有足取者，與別些昔日軍閥顯有不同

之處。以我所經歷來說，當我從南京被命到粵接任株韶段工程局，曾往謁陳氏。我們雖然是第一次見面，但似乎一見如故。陳氏稱我為「鐵路聖人」，保證我可放手做事，使我之疑慮為之一釋。其後我要把工程局由廣州搬到衡陽，陳氏亦未曾稍表異議，更未曾向我舉薦過一個人或囑辦一件事，其爽直實有足多。到了張部長於廿五年一月間親自赴粵，名為視察路工，實則與陳氏商談粵漢路完成後路務統一與首任粵漢全路管理局長人選之事。某天晚上陳氏盛宴張部長一行於其東山私邸，並邀我作陪。席散後張部長等已先行，陳氏獨把我留下。謂張部長意欲使我擔任粵漢路全路管理局長，要我必定接納，不可推辭云云。使我覺得交淺言深，事前張部長尙未向我有表示。

株韶段係於民國二十五年四月廿八日在湘南太平里車站接軌，粵漢全線接通。若在今日遇着這樣一件大事，必定會有一番舉動。在國內固然可以振奮人心，而且這路係借用中英庚款，為中外所矚目。今一條南北重要鐵路幹線停頓了十幾年之後，今全由中國工程師主持建築，而且提前完工，在國際上亦可以宣傳一下。邀請各界人士參觀，恭請政府首長蒞臨，禮聘

幾位漂亮小姐來協助剪綵，原不爲過，但我不是這樣想法。因爲接軌的地方僻在鄉野，而且軌道雖接，距離通車尚有一段餘工時期。這個小地方倘來了一大批貴客，徒妨碍我的工作。是以當日一點儀式都沒有，祇由我釘下最後一口道釘。翌日上海各報亦祇有申報一條約二十個字的電報新聞。南京各報且無之。

粵局解決之後，部派我爲粵漢首任局長全路遂統一管理，設局於武昌之徐家棚。我對於鐵路的運輸管理與業務經營全無經驗，亦不感興趣，所以允任全路之管理局長，完全爲株韶段雖然軌道接通，而餘工尚多，特別是與運輸方面直接有關之事，我有始終其事的責任感。因此我要求擔任以一年爲期，在管理局之下特設一株韶段工程處，主辦各項未完工程，由我自兼處長。這個方呱呱墮地先天較好的嬰兒才得到適當的後天監護與照顧。惟南北兩段則各有其歷史性之背景，維護失宜，人事複雜。今把三個不同的單位治爲一爐，成爲一個整體的運輸事業，這工作原非我之所长。我這一年的勞心勞力，較我三年多工程時期的胼手胝足辛苦得多。我所稍引爲慰者，此路通車以後即逢軍運頻繁，行車人員將列車每開上株韶段即感覺輕

鬆。因鋼軌枕木皆新，車站空道又長，其他技術標準均高之故。迨七七事起，京滬相繼淪陷，此路遂爲抗戰物資運輸的一條生命線。計由二十六年七月起，至二十七年十月武漢與廣州相繼失守的十六個月期間，粵漢鐵路曾開過軍隊列車二千三百四十一列，運送部隊二百一十多萬人，軍品列車五百三十三列，重五十三萬九千噸，使南京棄守以後，武漢能繼續支持一年以上。

當路軌開始接通，尙未正式通車之時，路上出了一件車禍。某天有一列軍車，爲某部下載有拜壽禮物由一隊軍隊押赴某地，在粵北湘南高坡地段開行。其時南北雖已統一，而軍紀仍屬甚壞。鐵路行車原有一定的規章，在新路尙未正式通車尤爲嚴格，而該軍隊則迫令站長，並用鎗對着司機勒令開車。到了上坡列車開得甚慢的時候，又擅把列車拆爲兩段，而前段往前開行愈走愈慢，反而溜下，致與後段相撞，死傷士兵三十幾人。按理這完全是軍隊違法之事。但究竟是在路上所發生，而且死傷的是武裝同志，事情就不怎簡單。當我馳往出事地點處理之後，順道赴廣州一行。適後勤部俞部長飛鵬在廣州，我就去謁見，給他報

告列車出事的經過，和善後的情形。俞部長是一位很嚴峻的人，那天他更怒形於色。他對我說：「若事出在蘇聯的話，當局長的也要鎗斃！」我相信在中國數十年的鐵路歷史中，一定發生過不少次大大小小的行車事變，從未有不問緣由便把鐵路局長鎗斃的事例。他老人家說得這樣嚴重，自然令人有所戒惕。後來鐵道部爲息事寧人，把粵漢路的運輸處長記了一大過，我也被記了一過，總算保全了這條性命。不謂我在此路辛苦幾年，未錄尺寸之功，而幾罹殺身之禍！

粵漢鐵路通車方一年，日寇已在蘆溝橋發動戰爭，戰事逐漸沿平漢路南下，粵漢遂當軍運之衝。鐵道部張部長知道我不是應付運輸之才，乃於十月間調平漢鐵路局長陳君延炯爲粵漢鐵路局長，調正太鐵路局長顏君德慶爲平漢鐵路局長，而調我去正太鐵路當局長。我在上面說過，當張部長邀我當粵漢局長時，我要求祇任一年，使餘工得以完成。今已一年期滿，其時粵漢全路還完完整整未曾受到敵機的炸轟，我於此時離路，正是心安理得。至於正太鐵路原本是一條很好的路。因係一公尺的狹軌，與華北各路列車不能過軌，所以經過多次的華北內戰，幸能閉關自守，爲我

國唯一能按借洋款契約償清債務的一條路。是以局長一職，肯受外債的蔭庇，待遇特別優厚，素稱肥缺。若在平時的話，這個局長職務斷不會找到我身上。現在寵命下頒，正是正太路局所在地石家莊失陷的時候，敵騎已深入娘子關，正太路局不知遷往何處。員工星散，狼狽不堪。這個時候調我去當局長，豈不是一件滑稽之事。我當盛壯之年，當然要共赴國難。但我既不能應付粵漢路的運輸工作，難道我對正太鐵路有起死回生的本領嗎？報國的途徑甚多，因此我於十月間交卸粵漢路務後，便隨劉竹君先生遠赴我繫念的西北，謀開闢甘新大道的國際交通。（待續）

旅英校友捐贈友聲基金

本年七月初英倫秦本鑑、孫秀瑩學長伉儷因事來臺，爲旅英全體同學帶來祝福及英金六十鎊。捐贈友聲基金，並向臺灣同學致候。旅英同學人數雖然不多，可是精神團結互相慰助，對友聲的捐款更像候鳥一般的定期飛來。捐助的芳名如次，非常謝謝。

朱世衷、黃子長、謝祚孔、沈竣先、徐際雲、沈祖恩、陳次喬、馬世騏、張思仲、過養默各四鎊，秦本鑑、孫瑋瑩各十鎊。