

德學事功俱垂典範

鄭亨榮

紀念凌鴻勳先生

碩學槩材遽痛凋謝

去年秋間，凌鴻勳竹銘先生以八八高齡逝世臺北。碩學槩才，遽然作古，老成凋謝，遐邇同悼。凌先生是一個淵博精深的學者，也是一個腳踏實地的工程專家，又還是一個埋頭苦幹不計名位的標準公務員，其道德、學問、事功俱極卓越，對國家社會具有鉅大的貢獻，早已為舉世所同欽，不待我為之宜揚增飾的了。

竹銘先生長我九歲，他在上海擔任南洋大學（交通大學前身）校長時，我還在廣東高師唸書，所以無論在為學及作事各方面，都是我的先進前輩，但他謙虛厚道，從不擺出一副長者的面孔。我們因為出身從事的途徑不同，早年更由於他經常僕僕奔忙於邊遠地區的交通建設業務，席不暇暖，我雖已久知其名，心儀其人，却難得晤對向其請教的機會，直至抗戰末期，他被中央政府徵調擔任交通部次長，我也在中央黨部和青年團中央團部供職，大家都在陪都重慶，才開始有所接觸，但究因彼此工作性質相殊，很少碰頭，不過由於這屬鄉鄰，又因內子倫瓊珊，幼時曾和竹

銘先生的元配石夫人之妹石景蘭女士同過學，也算沾上有一點故舊的關係，加以先生的繼配蘇夫人亦極賢慧，藹然可親，往還稍多。迨至大陸淪陷，大家先後播遷來臺，然後又再得經常晤敘，同時使我對竹銘先生為學治事精勤不息的精神，及其待人接物平實真摯的態度，有了益加深切的認識，也增添了我對其欽佩的敬意。

鐵路工程兩傑之一

近代中國自從有了鐵路以來，出了兩位傑出的鐵路工程人才，先是詹天佑先生，繼之者便是凌竹銘先生，他們都是廣東人。不過詹比凌早生三十餘年，所處環境亦略有差異。詹先生是清朝首批派赴美國留學的幼年學生，接受美國學校長期的教育；凌先生却是由本國自行培植出來的，只被派往美國一家橋樑公司作過短期實習而已。

詹先生出身的時代，正值清末積弱，列強在華肆行劃分「勢力範圍」，範圍內的鐵路與築亦被壟斷，國人難以參加鐵路工程高級人員行列。幸而因為慈禧太后為便利拜祭西陵（清朝歷代帝后陵墓）而開築「京張鐵路」，又因該路線短而

崎嶇（路成後再延長展築至綏遠包頭，即今之平綏鐵路），外國公司以無利可圖不願興築，外國工程師亦認為工程艱鉅不易著手，始落到由詹先生負起總工程之責，然後他乃克展其才華，蜚聲於世。其後他雖仍從事於交通工作，迨清室既倒，入民國後又遭軍閥割據混亂之局，遂再沒有機會盡展其抱負。年纔五十餘便鬱鬱以終了。竹銘先生則適逢國民革命北伐統一全國，從事全面建設，積極發展交通，且設鐵道部以專掌鐵路之營運及管理。他遂得以鐵路工程專才，受到重用，從此成為繼詹天佑之後，我國最出色的鐵路工程師。更由於日本對我侵略，造成我國建設後方交通運輸的迫切需要，所有關於主要鐵路興建或修築的重任，都責成他去負責主持或督導。而竹銘先生也不負國家的付託，充分發揮了他的高度智慧和能力，達成了許多艱鉅任務。

築路抗敵偉績殊勞

我國鐵路有縱橫兩大幹線，一為橫貫東西的隴海鐵路，另一則為縱貫南北的平漢鐵路與粵漢鐵路。隴海路原定由江蘇海州通至甘肅蘭州，但

僅築至河南靈寶便停頓了下來。縱貫線雖平漢路早已完成，粵漢路則北端由漢口（武昌）至湖南株州及南端廣州至曲江（韶關）雖已築成，中間却隔著株州至曲江之株韶段四百餘公里仍未動手。自北伐統一後，政府為積極開發經營西北，乃先將隴海路西展而入陝、甘，遂委竹銘先生主其



民國四十七年國立交通大學工學院新
竹電子研究所校舍由凌鴻勳（右一）
等主持開工典禮，左二為國民大會代
表徐恩曾。

事。既而通車達潼關，由潼關至西安段方待鋪軌通車之際，即遭日寇入侵東北，更挑起一二八淞滬之戰，故認為打通粵漢線尤為當務之急，遂又以竹銘先生調主粵漢路株韶段之工程。此一路段以湘粵間之五嶺橫亘，其工程之艱鉅，尤倍蓰於昔年詹天佑氏所築京張路。其所以遲未動手者，實因先經英國工程師測勘，需鑿洞七十餘座，施工困難，需款極鉅。竹銘先生既膺重任，勞苦不辭，卒將此極艱鉅的工程，未及三年（原定四年）即告築成通車，所鑿隧道僅十七座而已，表現了我國鐵路工程技術之卓越非凡。此路之成，為其後對日抗戰發揮了運兵和補給的很大功能，使日敵預期六月亡我的陰謀歸於幻滅。

由於竹銘先生在打通粵漢路工程之輝煌成就，他已成為鐵路工程的權威。因而接著關於「京湘鐵路」（南京至湖南株州）、「湘桂鐵路」（湖南衡陽至廣西柳州）、「南鐵鐵路」（廣西南寧至鎮南關）之興建，「寶天路」（即隴海西段自陝西寶雞至甘肅天水一段，按隴海路前已通至寶雞）之展延，以及「天成鐵路」（自甘肅天水至四川成都）之籌劃等，所有西南、西北各重要鐵路的工程設計與實施，都莫不落在竹銘先生的頭上。這固然是他的工程技術之了不起，及其工作的努力負責，具有極大的成效，同時也足見政府對他倚畀之殷。後來還把綏管陝、甘、寧、青、新諸省公路的「西北公路管理處」，也都委任他做處長，負責上述諸省大大小小公路的新工和修護工作。這樣，竹銘先生真正成為我國交通，尤其是路政方面的磐石大柱了。

抗戰勝利前夕，竹銘先生被任為交通部常務次長。他向以工程技術人員自處，原不願作坐在辦公廳看公文的高官。但他抱著為國盡力的心懷和態度，只好聽命服從。然而他這個常務次長，不比一般，是要管鐵路、公路、郵政諸部門業務的。故當抗戰勝利復員，交通運輸至繁，且遭共匪到處破壞交通，益加棘手，使他費盡腦筋氣力，却也表現了他的肆應之優越能幹。一直做了四年有多，迨共匪赤旗披猖之際，局勢岌岌，他更因部長及政次均已離部，曾以常次身分，獨撐部務多時，應付難關，備極勞瘁，可是當何敬之先生組閣，邀他出任部長，他却堅辭不就，足見他是志不在於名位。

最年輕的大學校長

上面所述，只是竹銘先生在事功上的卓越表現。事實上他的做事能力，是由於其深邃的學問根柢出來的。先生出生於書香門第，父佩秋（彭壽）公以名孝廉授徒廣州，二叔彭年為進士，三叔彭齡亦早入泮，誠所謂一家無白丁的。先生幼承庭訓，穎悟過人，十二歲考入「廣府中學」後，屢試冠曹，以最優等畢業。十七歲考取粵省選送上海高等實業學堂（後改名南洋公學、南洋大學，再改為交通大學），又以每學期均考第一且獲品學兼優之成績畢業，旋即奉交通部選派赴美實習，回國後任職於交通部。

竹銘先生在校時即受到師長的賞識，學成作事，又獲致長官同寅的器重。他不但勤敏好學，忠於任事，且畢生不斷研鑽，潛心著作，且每日



任中國石油公司董事長時的凌鴻勳先生

均寫日記無間，故其學博思精，與日俱進。當他任職交通部時，即為其母校校長請部借調返南洋大學任教，尋且代理校務，時僅廿七歲耳。其後以北洋政府動盪，竹銘先生離開交通部，再返任教母校，已成滬上很有名氣的工科教授了。民國十三年他三十一歲時，並已正式受任為國立南洋大學校長，乃我國當時公私立大學一位最年輕的校長。民國十四、五年間，由於共黨份子的興風作浪，滬上各公私立學校風潮迭起罷課罷考。但南洋大學在竹銘先生主持下，却能維繫弦歌不輟，照常處理一切校務。即此亦可見其肆應非常之大才，實非一般學人所能望其項背。

竹銘先生勉於寫作，著述等身，其關於專門者，如「鐵路工程學」、「市政工程學」等，早

已為世所重，譽譽士林。即出其餘緒，偶寫一些記述文字或小品文章，也極娓娓動聽，引人入勝，閒來揮毫，書法亦深有功力，誠不愧出身書香之家也。因其科技造詣之精，中央研究院成立後，自首屆起，先生獲選聘為評議員，後並當選院士，實至名歸，非偶然而致的。

清廉樸素永懷高風

竹銘先生的學術、才智、事功，既如上述。然而尤有使人仰之彌高，深心敬佩者，乃是他以道自守，恬然自足，得失無所繫心的那種高風亮節，以及他謙厚和易的待人處世態度，誠為當此叔世所不易得而堪為楷範的。他一手主持的鉅大建設工程，不計其數，即以粵漢鐵路株韶段工程

而言，當時所費的幣值數千萬，以現值計之，實至驚人，至其前後各工程，總共經費之鉅，何可勝計？但當他卸下了交通部次長之任，遭遇共匪竊據大陸，學家遠離香港時，却幾乎囊空難繼，狼狽不堪。可見其平時公而忘私，一介之不苟。幸而他各方人緣好，學養有素，到臺灣後，即應聘為臺大教授，生活始得維持。近二十餘年他奉命擔任中油公司董事長，工作雖非本行，却又能把中油業務經營蒸蒸日上，成為舉世聞名的龐大企業，而他依然過著平淡的生涯，對學術研究不輟，試看竹銘先生的這種清風亮節，豈是一般人可企及，得不令人肅然起敬？昔文信國在「正氣歌」中有言曰：「哲人日已遠，典型在宿昔」。我今也引這兩句話，以表對竹銘先生的懷念。

中外文庫
之二十八

詩聯新話

謝康博士著
定價柒拾元

郵撥一四〇四四號中外雜誌社

本書係名教授謝康博士精心傑作，字字珠璣，篇篇精彩，要目上篇有詩壇叢話、母性文學、詠史詩，清詩派別。下篇：楹聯新話；有楊杏佛、吳佩孚、章太炎、康有為、陳布雷、馬君武、曾國藩、左宗棠、胡漢民、邵元冲、謝無量、丘逢甲、徐世昌、鄒魯等名作軼詩美不勝收。