

鐵路巨人凌鴻勳

陳 廣 沅

五十年前的交通大學有上海、唐山、北平三院，上海、唐山都是工程學院，而北平為管理學院。工程學院中出了兩個巨人：上海學院出了一位巨人凌鴻勳，唐山學院出了一個巨人茅以昇。凌是一九一五年上海土木系畢業，茅是一九一六年唐山土木系畢業。我們後班的學生常常聽到前班好學生的名字及他們的造詣，老師們常常說到



民國五十九年凌鴻勳教授在交通大學葛古森紀念圖書館落成典禮中致詞留影。

他們在校時如何用功如何敦品，要我們學生向他們看齊，做一個品學兼優的學生。他們畢業後都被交通部派往美國深造，一個是實習，一個是讀書。凌先生學成歸國就派到京奉鐵路做事，我們祇知道他是品學兼優中西并茂的好學生，祇聞其名，無緣見面。到了一九三五—一九三六年間，我在浙贛鐵道為機務處長，那時浙贛路正在趕修株萍段，其總工程司係副局長侯家源學長兼任。有一天贛江大橋完成，我與侯總工程司駕了一輛機車掛了一列工程車，通過大橋試行滿意，於是直開湖南株州與粵漢鐵路聯接，下車後方知粵漢鐵路局長兼株韶段總工程司凌鴻勳先生正在株州站視察，當時即由侯總工程司介紹與凌總工程司見面。我當時一身工衣，蓬首垢面，見了交通大學南方巨人凌鴻勳先生。我祇記得他道貌岸然，規行矩步，滿面笑容與我握手見面。彼此前後同學在國內祇有此一面之緣。

辜鴻銘特准入高班

三十年前，一九四九—一九五〇年間，我們同在香港避難，我們見面時多。他比我大五歲，而他畢業班次比我高七班；他是一九一五年我是一九二二年。就是他的智慧比我高出兩年，在美國教育界說法就是他的智商（IQ）比我高兩級

。見面時我就恭維他，說他的智商比我高。後來他誠實告訴我說：「我在南洋提早了三年畢業。因為我考取後到了上海入學，纔知道是預科一年級要讀完三年方能進大學一年。花費時間太多，我打算讀完一學期就回廣東。當時就將此意面告教務長辜鴻銘先生，他立時就考試我的英文，考完了他笑說不要去，你的英文程度可以跟得上。他隨即報告了校長，校長隨即照准，如此就進了大學班，省了三年。應該一九一八年畢業的，變成一九一五年畢業了。」原來如此！凌先生一生正直，決不說假話，於此可見一斑。其實他的智慧確比我高，無可否認！

我們在香港又摸到一層關係。當時葉恭綽（玉虎）先生也在香港，有一天我去看葉，他也在看葉，他們講廣東話講得很起勁，他們都勸我學廣東話。出來後我問他與葉先生是何關係，他說：「我出洋是葉先生做交通次長時派的。」我說：「我出洋是葉先生做交通部總長時派的。」所以我們是同門！可是我對他總以老前輩尊敬他。我有一個遺憾就是我沒有做過他的學生，也沒有做過他的下屬；自己總覺得沒有受過他的薰陶，學行上有許多棱角未經磋磨！他住在香港時，生活甚苦，靠寫文章的收入為生。住在九龍一間屋，靠近啓德飛機場，飛機起落聲震屋瓦；而且門

外叫賣之聲不絕於耳。但他還能靜心寫文，真苦透苦透！我就敬佩他有正心誠意致知格物的功夫，又敬佩他有「一簞食一瓢飲回也不改其樂」的「固窮」休養！

詹天佑掛鈎的考證

他後來到了台灣，加入國民政府做復興反攻工作。他常常被派往英美調查或開會，每次出國



民國五十九凌鴻助博士（左四）與同事友好參觀日本萬國博覽會，在中國館前留影。

必經香港；他到香港必到我九龍漆咸道寓所傾談，聚晤甚歡。他在我家吃家常便飯，不讓我請他吃館子，更不讓我因他而請客費錢。他以為這樣纔隨意而舒適。其實那時港九一帶共黨分子甚多，深恐招引不便耳。一九五九年我家全體移民赴美，我們就失去聯絡。

廿餘年後我已退休，曾將散存鐵路機械方面舊稿整理出來，印成一本「鐵路機務幾個問題」，函請凌先生替我寫一篇序。序文寫好，他有一封信寄我。信中提起了「發明掛鈎問題」。他以爲這「掛鈎」不是詹天佑所發明，可是有許多人以爲確係詹公所發明，「陳立夫即力持此說」。「他問我有無文獻證明他所主張者對。我爲此事倒曾請求朋友到華府國會圖書館調查了好幾次，既沒有找到文獻證明這「掛鈎」是詹天佑氏所發明，也沒有找到究係何人所發明，反正不是詹氏所發明。我在此時應將這「掛鈎」說明是什麼東西。鐵路上一列一列的車廂，是由許多輛客貨車聯接起來的。每輛車的兩端各有一個「聯接器」，這聯接器就是凌先生所稱「掛鈎」。最古老的辦法是用鐵鍊將兩車聯起，要將幾輛車聯在一起拉走，鐵鍊已可完成使命，但如將一列車推走，則鐵鍊鬆弛不發生作用，此時車廂與車廂碰撞不能完成使命。不得已車廂間加一鐵槓抵住。於是車廂聯接時非聯用鐵鍊與鐵槓不可。每次聯接一列車或拆散一列車要費多少工時。後來就有人發明一種「聯接器」Coupler又叫「掛鈎」。每一個車廂兩端各有一個聯接器，兩個車廂一撞，則聯接器自動接上，或兩個掛鈎鈎上，永不脫離。這

東西在一九二〇年前就普遍應用，我們學機車設計時就知道叫Jenny Coupler。這Jenny是一個人名還是一個公司名不得而知。但未聞此件是專利品，各家公司可以製造應用。因爲Jenny發音有「詹」字的聲音，於是中國學生就說是詹天佑先生所發明。凌先生是受過科學洗禮的，凡事要求真，找不出證據他就不承認是詹先生所發明。對方說：「你既不承認詹先生所發明，你應該找出反證，說有另一位所發明。如果提不出發明人來，則詹氏發明仍然存在。這件公案至今未決。」

上函係一九七四年七月間寫的。一九七五年六月間他寄了一本「自訂年譜外紀」給我，我讀完後寫了一封謝函，他接到我的謝函復我一信，末段說母校於本屆典禮時送他一個「科學博士」學位，并說他的女兒在紐約長島得訊後即飛到台北參加典禮，其愉快心情溢於言表，老前輩真至性人也。

那年留美交大同學會在八月下旬在三藩市南一個太平洋岸風景區開會，到者數百人。凌先生因事未能到會，同學等皆因未能親聆凌先生的教誨爲憾！

顧孟餘派建粵漢路

凌先生所學爲土木工程，而其所專爲鐵路工程。他對於中國鐵路工程師最尊崇詹天佑先生。詹先生完全用中國人才、中國錢財，盡量用中國器材，將中國境內最艱巨之鐵路造成。其中南口站至八達嶺一段，挖掘中國最長之山洞，并用「之」字路基上山，皆爲中國建築鐵路之首創方法

。昔日英法等國工程師估計完成時間及築路經費皆遠高於詹先生之實際所需。故此路一成，中外皆對詹天佑先生致崇高之敬仰。凌先生更推崇備至；在他歸道山前兩年尚收集京張造路資料及照片在台北開展覽會以紀念該路之完成。又託同學在美國康涅狄克州紐海芬市，將詹先生留學時所住過之房東家，以及詹先生所讀過之中學大學圖書館，搜集照片文件等一切資料，編成紀念文章一併送呈國民政府國史館，俾編入中國史而傳諸後世。當日顧孟餘先生為交通部長派凌先生為粵漢鐵路株韶段總工程師時，凌先生事前毫不知情。及發表後感到突兀，然亦非常高興；蓋粵漢鐵路南端之在廣東省者以及北端之在鄂湘境內者皆早已完成通車；惟株韶段山勢險峻，要造長短山洞一十六座，長短橋樑數十座與粵漢南端之工程完全不同，致延擱許多年不能完成。凌先生得此命令後，在他「自訂年譜外紀」中說：「；担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。一株韶段完成，粵漢路通車，於是有了平粵直通火車，完成了中國南北直通之幹線。凌先生厥功甚偉，可稱為詹天佑第二。他對顧孟餘先生遴選素未謀面的「他」為株韶段總工程師，肩此艱巨，他深感知遇，曾代顧先生寫一傳記。我以為顧先生得凌先生著此文可傳名千古亦云幸矣。

築路標準兩種見解

與凌先生同時築路之工程師甚多，其與凌先生競爭最烈者為杜鎮遠先生。杜，湖北人，亦交

大同學，他在唐山一九一四年（比凌先生高一班）土木科畢業。畢業後到川漢鐵路服務由該路派往美國康奈爾大學讀書並在紐約中央鐵路之 York Central R.R. 實習。回國後適張靜江先

生為浙江省政府主席，省政府諸公皆主張在浙省造一條南北貫通的鐵路，於是派杜鎮遠先生為杭江（杭州至江山）鐵路工程局長兼總工程師。但浙江省庫空虛無錢築路，再三研究，決用極節省辦法造一條輕軌鐵路，橋樑亦用輕橋，但軌距用標準尺寸即四呎八吋半，以便與國內其他鐵路通車。他們的政策口號就是「先求其有，再求其備！」後來曾養甫先生做了交通部次長對這條杭江鐵路極力幫忙以至於完成。一經完成，軍運就大增，於是延長為浙贛鐵路。這一種新興築路辦法為凌先生所不取，亦為張公權部長所不贊成。張、凌兩先生所主張的辦法是「用最高標準，使一勞永逸！」所以抗戰期間鐵路工程師分兩派：一派依最高標準，一勞永逸。一派要降低標準，趕早通車。旁觀者看來，兩法自適應時勢言，各有千秋，並無軒輊。

中國鐵路志的出版

凌先生一生工程事業皆在大陸巍然矗立，移駐台灣後在鐵路方面英雄無用武之地。但初到時即將全國鐵路史乘資料如路款來源、軌距廣狹、坡彎限度、各路長短、所經車站、運輸盈虧、歷任長官等，匯寫成「中國鐵路志」於一九五四年出版。此為凌先生對鐵路貢獻之結晶，為後世研究中國鐵路之典籍。此外凌先生所譯著之土木工程教科書有多種。凌先生曾在上海交大為教授數

年又為校長幾年，故對工程教育有甚大興趣。在台灣三十年來以交大同學會名義發動在台灣復校，開始創設「電子研究所」，繼設電子工程，再設電子物理，終成交通工學院，一九八〇年教育部准稱交通大學。凌先生為台灣交通大學事號召中外同學協力捐助經費器材，為學校建課室、學生宿舍、教師大樓，建築工程年年不輟。千萬畢業生皆尊稱為凌前校長，台北、新竹「竹銘館」與上海「文治館」相輝映。唐文治先生之教澤因凌校長之規範而播揚於台灣。在工程教育方面凌先生又為唐文治第二。

凌先生一生學行，完全遵守儒道：事親孝，教子慈，謀國忠，待人信，與朋友交久而敬；勤儉廉潔，力行不懈；對仁義道德，更是顛沛必於是，造次必於是；絲毫不苟，誠古之賢聖人也。陳濟棠將軍曾面諛為「鐵路聖人！」殊不知凌先生敦品勵行，一以聖賢為標準。他是一位才德兼備的人，不限於鐵路，在任何方面說，他是一位與聖賢並列而無愧的人。

凌先生確為上海交大的巨人，上海同學能與媲美抗衡者甚少。至於唐山交大的巨人茅以昇（唐臣）先生，他是專攻橋樑工程師的。在康奈爾大學得科學博士後即歸國；先為唐山交大教授，繼為校長。抗戰時曾負責建築滬杭甬鐵路之錢塘江大橋。大陸赤化後仍居留大陸。其橋樑工程之成就如何未見紀錄。寫凌先生一生工程事業之輝煌成績就聯想到唐山巨人，故略誌數語於此。

一九八一年秋，凌先生遷歸道山，區區後輩頓覺失去靠山，以後學行上如遇困難將無處請益矣。引領西望，不禁唏噓。回憶警歎，更增悼念。一九八二年三月十五日寫完。