

中文版在第 3-14 頁

杜鎮遠 -- 築路大師 鐵路巨擘
杭州扶輪社(1931)創社社員

Tu Chen-Yuen -- Master Road Builder and Railway Titan
Charter Member of Hangchow Rotary Club (1931)

By Herbert K. Lau (劉敬恒) (Rotary China Historian)

12 March 2016



Tu Chen-Yuen (杜鎮遠), MEng (*Cornell*) (1889 - 1961) was a pioneering Chinese railway engineer and administrator. Often regarded as a “Railway Titan” second only to Jeme Tien-Yow (詹天佑), he played a foundational role in developing China’s self-built railway network during the Republic of China (中華民國) in Mainland era. His career is deeply tied to the city of Hangchow (*Hangzhou*) (杭州), where he famously engineered the Hangchow-Kiangshan Railway (杭江鐵路) and helped establish the city’s early civic infrastructure.

Over several decades, Tu oversaw the construction of four railways and the repair of one, totaling approximately 3,600 kilometers in length; and the construction of one highway, nearly 600 kilometers long. The railways he built became vital arteries for China’s fight against Japanese aggression. His innovative approach overcame the financial difficulties encountered during railway construction, enabling the rapid completion of the projects. He led the workers to overcome harsh natural conditions during construction, brilliantly fulfilling this historical mission.

In 1931, in Hangchow, the capital city of Chekiang (*Zhejiang*) Province (浙江省), railway engineer Tu Chen-Yuen, along with 23 community leaders and cross-sector elites, organized the Hangchow Rotary Club (杭州扶輪社) under the guidance of Shanghai Rotary Club (上海扶輪社). Tu was a charter member holding the Classification “Railway engineering”, and at the time served as the Director and Chief Engineer of the Hangchow-Kiangshan Railway Engineering Administration (杭江鐵路工程局局長兼總工程司). The Hangchow Rotary Club was the fifth Rotary Club formed in China and the first Mandarin-speaking Rotary Club in history. This has been confirmed and documented by the Rotary International Secretariat, and was also reported in the January and April 1934 issues of 《The Rotarian》 magazine.



Early Life and Education

Tu Chen-Yuen was born on 2 October 1889 in Zigui County, Hubei Province of the Ch'ing Empire (大清國湖北省秭歸縣). He graduated from the National Tang Shan Engineering College (大清國郵傳部唐山路礦學堂) (a predecessor of today Southwest Jiaotong University 西南交通大學) in 1914. Went to the United States for advanced study, Tu obtained Master of Engineering degree from Cornell University in 1922. He later travelled abroad to analyze Western railroad technology, gaining advanced engineering insights in Europe and America.

The Hangchow-Kiangshan Railway Breakthrough

In 1928, Chang Ching-Kiang (張靜江), Chairman of Chekiang Provincial Government, invited Tu to Hangchow to spearhead a major provincial project: building a railway funded entirely by Chinese capital, independent of foreign control.

In June 1929, the Hangchow-Kiangshan Railway Engineering Administration was established, and Tu was appointed Director-General and Chief Engineer. Facing severe budget shortages, Tu famously pioneered the pragmatic construction principle: “Prioritize connectivity first, fulfill refinement later” (先求其通，後求其備). He built foundational structures like bridge substructures to international standards for future upgrades, but temporarily installed lighter rails, standard track gauges, and simplistic stations to get trains moving quickly. By building and operating the track section-by-section, the line generated immediate revenue. Tu successfully lobbied major commercial institutions like the Bank of China (中國銀行) to secure further funding. The 360-kilometer Hangchow-Kiangshan line officially opened in December 1933.

Expanding the National Network

Tu's success in Hangchow catapulted him into major wartime infrastructure roles:

- Chekiang-Kiangsi Railway (浙贛鐵路): He oversaw the expansion of his initial railway into a massive trunk line connecting eastern and southern China.
- Wartime Lifelines: He later served as Director-General and Chief Engineer of the Chekiang-Kiangsi Railway Joint Administration (浙贛鐵路聯合公司) and the Yunnan-Burma Railway Administration (滇緬鐵路工程局). In total, he oversaw the construction or restoration of nearly 3,600 kilometers of railway and 600 kilometers of vital highways, keeping logistics flowing against the Imperial Japan's military aggression.
- After the establishment of the People's Republic of China (中華人民共和國) in 1949, Tu served as consulting engineer to the Ministry of Railway (鐵道部). Rotarian Tu Chen-Yuen passed away in December 1961 in Beijing (北京), aged 72.

杜鎮遠 -- 築路大師 鐵路巨擘
杭州扶輪社(1931)創社社員



杜鎮遠伉儷 *Rotarian Tu Chen-Yuen & Rotary Ann*

1931年在中華民國浙江省省會杭州市，鐵路學家杜鎮遠工程師牽頭與23位社會領袖和跨界別精英，在上海扶輪社(Shanghai Rotary Club)的指導下，組織了杭州扶輪社(Hangchow Rotary Club)。杜鎮遠(Tu Chen-Yuen, MEng (Cornell))是杭州扶輪社的創社社員，職業分類是「鐵路工程」，當時他是杭江鐵路工程局局長兼總工程司。杭州扶輪社是中華扶輪的第五家扶輪社，也是中華扶輪史上「第一家華語扶輪社」。國際扶輪秘書處已經確認並記錄在案，1934年1月號和4月號的英文扶輪雜誌《The Rotarian》還有報導。

杜鎮遠是中國近、現代工程界繼詹天佑之後的鐵路巨擘、築路大師，也是一位赤誠的愛國者。幾十年裡主持興築鐵路四條、修復鐵路一條，總長約3,600公里；修建公路一條，長近600公里。他修築的多條鐵路，成為中國打擊日本侵略者的大動脈。他的創舉，克服了鐵路建設過程中的資金短缺弊端，成功地將鐵路迅速修完。他帶領工人戰勝了鐵路修建過程中的惡劣自然條件，出色地完成了歷史重任。

出生與遊學

杜鎮遠(1889年10月2日—1961年12月)，字建勳，出生在大清國湖北省秭歸縣新灘北岸下灘沱。父親杜定祥，號吉甫，晚清邑庠生。先行醫，後進入四川經商致富，捐資在重慶市的江北、洛碛兩地創辦高、初兩座小學而享譽川、陝，受聘任四川省立巴縣官瀾書院院長。杜鎮遠7歲進入族叔杜安祥塾館讀書，13歲隨父親進入官瀾書院就讀。不久，大清國廢科舉，撤書院。杜定祥告誡兒子不要謀官，務必精通一門專業，力求融會貫通，才能在社會上立足。1907年6月，杜鎮遠考入成都鐵路學堂。1910年6月畢業，7月考進大清國郵傳部唐山路礦學堂(國立唐山工程學院前身、現今是西南交通大學)土木工程系。1914年夏天畢業後，任中華民國陸軍部修浚宜渝灘險工程處工程司兼測量隊隊長，兼任宜昌馬路局工程司。不久受川漢鐵路輪船公司之聘，改任大川輪副船長，負責整治長江上游航道。雖然待遇均較優厚，卻都與他所學專業不合，杜鎮遠於1916年辭職。

1917年7月，杜鎮遠任京奉鐵路（今京瀋鐵路）豐臺工務段實習工程司，得到中華民國交通部總長葉恭綽的賞識。1919年，葉恭綽派杜鎮遠去美國信號公司學習，研究鐵路號誌。次年考入康乃爾大學(Cornell University)土木工程科深造，1922年獲碩士學位。碩士畢業後，杜鎮遠開始在美國賓夕法尼亞州匹茲堡(Pittsburg, Pennsylvania)等鐵路工程司實習。1924年，杜鎮遠奉命以交通部專員身份，赴歐美各國考察鐵路號誌工程及材料。從美國到加拿大，途經英、法、德、意大利、瑞士、比利時，進入當時已經十月革命後的蘇聯(蘇維埃社會主義共和國聯盟 The Union of Soviet Socialist Republics)，再由西伯利亞(Siberia)進入滿洲經中東、南滿鐵路（今濱洲、哈大鐵路）回國。隨即任京奉鐵路京渝號誌總段工程司，設計改善行車標誌，成績卓著；1927年出任政府建設委員會土木專門委員。

修建杭江鐵路

中國的早期鐵路都是洋人修建的，大權掌握在洋人手裡，成為帝國主義掠奪中國資源的工具。杜鎮遠成為繼詹天佑之後，自力更生修建中國鐵路的第二人。

1928年，國民革命軍打敗軍閥孫傳芳，控制江、浙兩省。張靜江出任浙江省主席，倡議自建鐵路，邀請杜鎮遠合作。1929年6月，浙江省成立杭江鐵路工程局（浙江杭州至江西玉山），杜鎮遠出任工程局局長兼總工程司。省政府撥款20萬元，交杜鎮遠組織施工。由於資金和技術力量嚴重不足，開工半年，省政府改變計劃。決定分期分段修築，第一期將蕭山至常山段改修為公路。他只能按省政府決定辦事，先修西興至蘭溪段，長195公里。

修建杭江鐵路，杜鎮遠創造性地提出「先求其通，後求其備」的原則。具體做法是：線路限制坡度、橋樑下部結構按當時國際標準設計，以期後期改造；對上部建築則按輕軌、標準軌距、小型機車的標準施工；站房設備因陋就簡，以實用為原則。在修築過程中，逐段施工，逐段運營。這樣，可以使鐵路早日通車運營，再以營業收入的積累，逐步改善鐵路的設備和工作條件。1930年3月在蕭山鳴炮開工，歷時兩年通車至蘭溪；一面四處遊說，得到中國銀行等幾家銀行的支持，促成省政府與4家銀行簽訂了借款合同。展築浙江金華至江西玉山段，長165公里，一面修築路基一面鋪軌。於1933年12月將全長360公里的杭江鐵路建成，造價為3.7萬元/公里。而當時的國有鐵路造價為10萬元/公里，可謂工期短、費用省了。12月28日，浙江省要員在金華舉行隆重的通車典禮，慶祝第一條省辦鐵路建成。

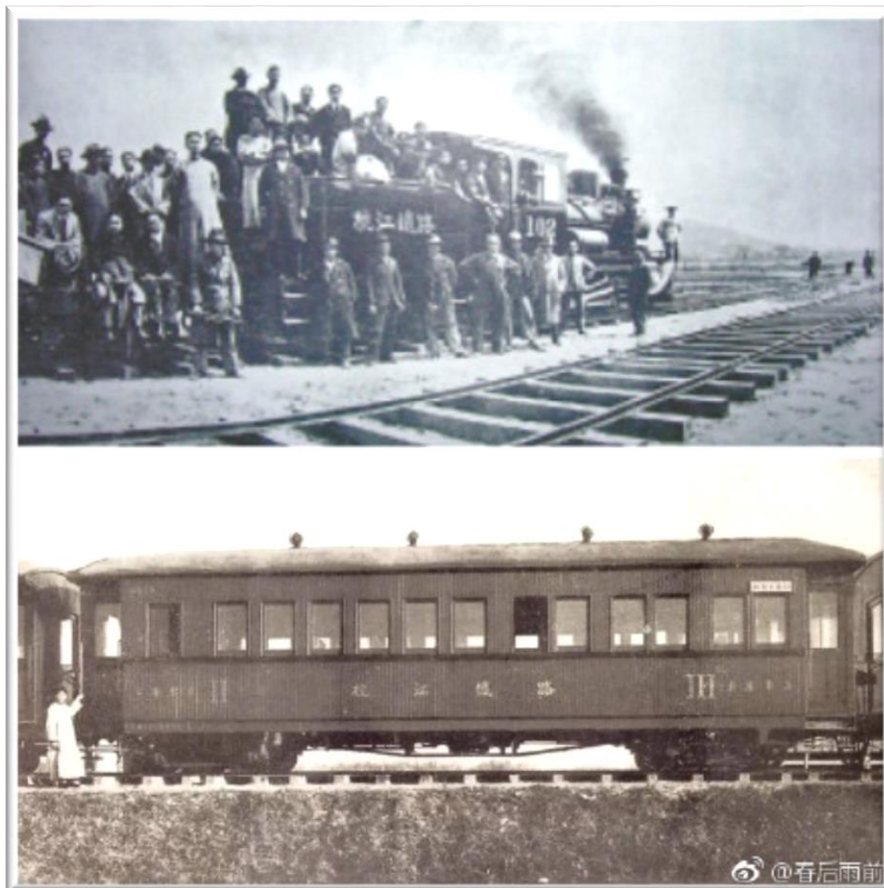
修建浙贛鐵路

杭江鐵路通車後，引起了巨大讚譽與關注。民眾紛紛倡議續修玉山經南昌至萍鄉段，與株萍鐵路（湖南株洲至江西萍鄉於1905年築成的舊路）接軌。聯繫粵漢鐵路（今京廣鐵路武漢至廣州段），成為橫貫長江南岸的一條大動脈，並建議將這條鐵路命名為浙贛鐵路。1934年3月，由浙江、江西兩省和財政、鐵路兩部發起，聯絡金融、工商各界財團組成浙贛鐵路聯合公司，在鐵道部召開第一次理事會議。5月成立浙贛鐵路工程局，杜鎮遠出任工程局局長兼總工程司。有了當局和財團的支持，杜鎮遠在7月即開工建設玉山至南昌段，長292公里，於1936年1月通車。之後便動工修築南昌至萍鄉段，同時改造株洲至萍鄉舊路，全部工程於1937年9月建成通車。與此同時，因大學同學茅以昇（結構工程師、橋樑工程專家）已將錢塘江大橋建成，鐵軌與大橋順利通車。從杭江鐵路開工之日起，歷時4年3個月，耗資5,000萬元，將全長1,008公里的浙贛鐵路建成。此為中國完全憑藉自我資金與技術，建成的首條長達千里的鐵路。

當杭玉段通車之際，杜鎮遠因積勞咯血，幾至不起，休養年餘，始告痊癒。浙贛鐵路是由杭江鐵路、玉南鐵路、南萍鐵路及早年修築的株萍鐵路組成的，它接通了滬杭甬、南潯及粵漢鐵路，地理位置十分重要。特別值得一提的是，1937年8月淞滬會戰爆發後，浙贛鐵路屬於後方主要幹線鐵路，對於初期抗戰貢獻頗大。浙贛全線貫通，大大地緩和了當時全國的緊急垂危的形勢。通過浙贛線向前方輸送了大批兵員物資，使松滬前線戰士得以浴血應戰，堅守陣地。抗戰軍士堅持了幾個月，有力地回擊了侵略者的囂張氣焰，浙贛鐵路功不可沒。



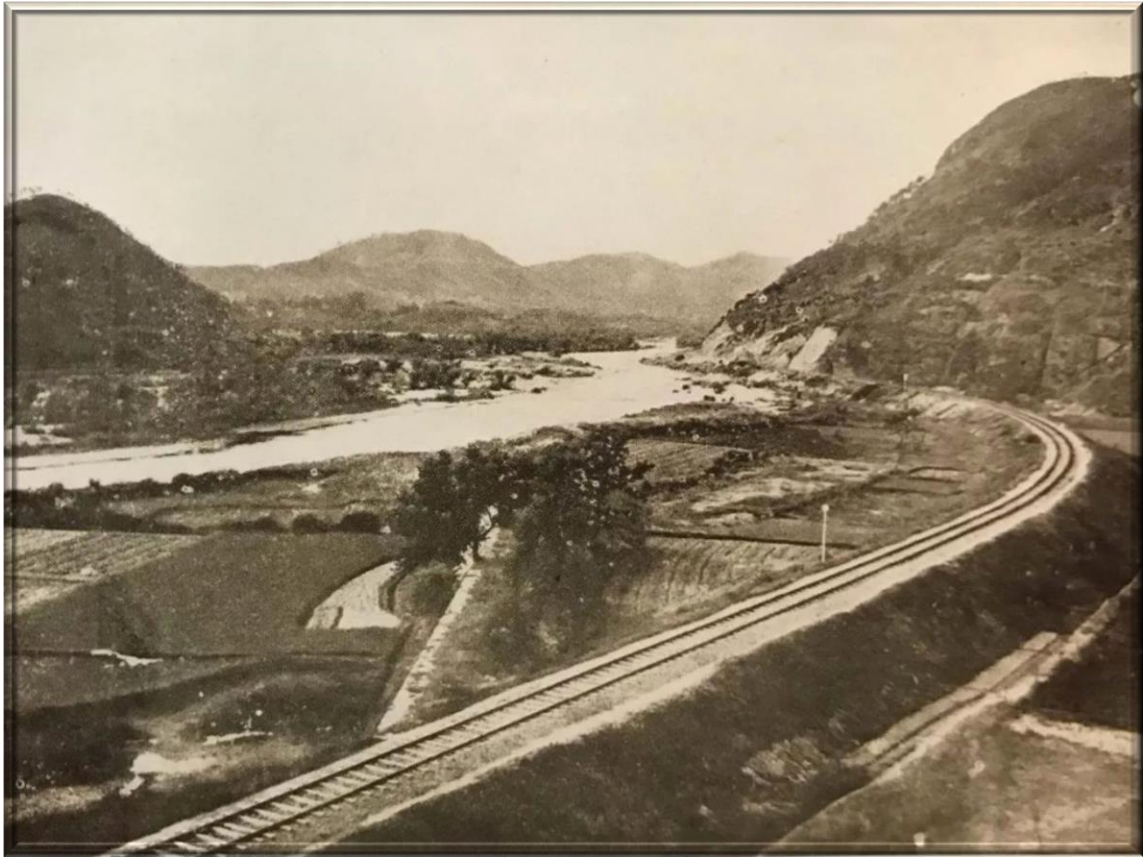
杭江鐵路最大的橋樑 --- 金華江大橋



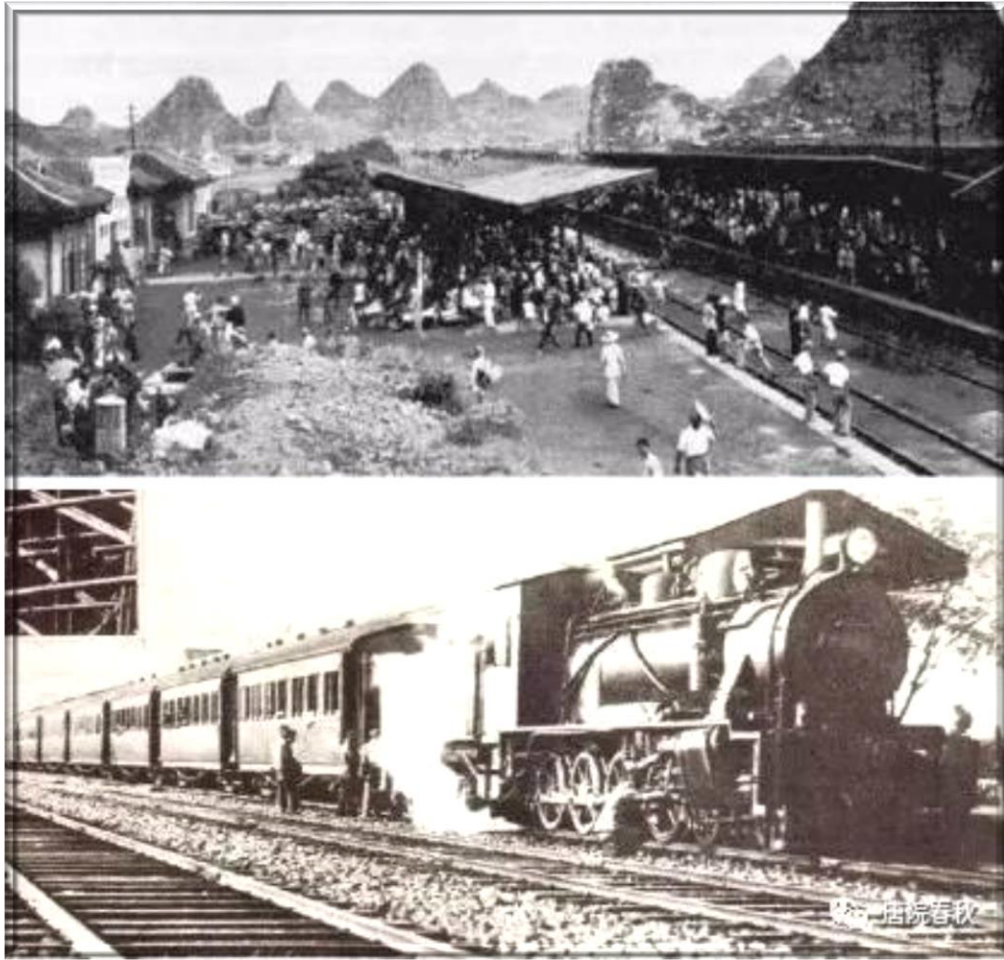
(上圖) 杭江鐵路通車 (下圖) 標有「杭江鐵路」混合二三等之列車車廂



杭江鐵路



開山取道的杭江鐵路大陳線路鳥瞰（1933年前）



(上圖) 修建湘桂鐵路 (下圖) 浙贛鐵路機車



修建湘桂鐵路

1937年8月13日，日本帝國軍隊侵略上海，淞滬會戰爆發。國民政府為了發展後方交通，決定修築湘桂鐵路（湖南衡陽至廣西桂林），任命杜鎮遠為湘桂鐵路工程局局長兼總工程司。由於戰事緊張，杜鎮遠自感責任重大，建議中央和湘桂兩省合資經營。並由兩省徵用民工，各築本省路基土石方。其所需枕木及其他材料，也由兩省代為徵購。他親自帶隊勘測沿線，湖南境內選定衡陽—祁東—東安線。既縮短了里程，又省去兩座湘江大橋。方案一經提出，立刻得到中央和湘桂兩省的贊同。施工中，他革除了傳統的「序進」法，採用「分段並修」。率領25萬民工，將全線劃分為十個工段施工，一年之內將全線361公里建成通車。平均每天築路一公里，創鐵路施工速度最高記錄。當時武漢、廣州相繼被日軍佔領，國民政府撤往大西南與日軍長期對峙，湘桂鐵路成為軍民大轉移的重要運輸線。

當京、滬、杭淪陷前後，浙贛以新成鐵路不全，既須擔負大量軍運，又須將東南各省難民物資、華中北各鐵路之器材機車車輛、與前線受傷官兵疏運後方。勢如排山倒海，路為之塞。杜鎮遠奉命回浙贛駐南昌，居中調度，並親往蕭山前線，督率員工晝夜搶運。卒能全部運完，一無委棄。其後日本侵略者循南潯鐵路侵至修水，威脅南昌。杜鎮遠感於局勢嚴重，將路局員工撤退至彬江、醴陵兩地，照常工作。他則仍留南昌，策應兩端。令人遺憾的是，南昌失守，路亦中斷。其金華至上饒一段，經派員管理，維持行車。至南昌以西，為敵人所必爭。杜鎮遠奉令撤退，並將路線徹底破壞。使杜鎮遠艱難締造的浙贛鐵路，復由他自己爆破拆毀，唯恐不盡。十年心血，付諸東流。其悽愴慘怛之心情，令杜鎮遠畢世難忘。

修建滇緬鐵路

1939年夏，杜鎮遠調任滇緬鐵路工程局局長兼總工程司。當時，華北已經失守，沿海城市相繼淪陷，中國與歐美各國的交通通道，從東南沿海轉向南亞和中南半島國家。出於抗戰的特殊需要，國民政府決定修築滇緬鐵路。起自雲南昆明與滇越鐵路相聯，西行經祥雲至中緬邊境之滾弄（Grüm），再由滾弄延伸至臘戍（Lashio）與緬甸（Burma）鐵路接軌。全長950公里，其中國內線長800公里，緬甸境內長150公里，由杜鎮遠統一指揮修築。杜鎮遠領銜赴任，深入不毛，率領鐵路民工數萬人。

滇緬鐵路是抗戰期間國民政府投資修建的最大工程，任務重，時間緊。杜鎮遠作為領導人，他首先需要瞭解全路的地形、地質、水文、氣候、村落分佈、民族聚居等情況。他在1940年5月起，帶著一批專家、技術人員，用了51天時間，從祥雲、彌渡、南澗橫渡瀾滄江進入如今臨滄地區的雲縣、臨滄、鎮康（包括如今的永德）、耿馬，直達中緬邊界的清水河口岸並去往緬甸的滾弄，對沿途的山林、河流、村寨都逐一勘察。邊疆的五六月間整天大雨傾瀉，山林都陷於潮濕、泥濘的兩霧迷茫中。他們行走的又多數是連窄小的驛道都沒有的深山野嶺，和無橋可渡的大河小溪。有時因為山嶺太陡、樹林太深，馬匹也不能使用。過河時，只能乘坐那在水浪上輕如一片葉子般的獨木舟。夜裡或露宿於山野或投宿於少數民族的竹樓上，吃不上熱飯啃點乾糧是常事。這年杜鎮遠已年過半百，長期從事艱難繁重的鐵路建設，早就患有嚴重的糖尿病、肺結核。但他像許多專家學者一樣，都是以事業為重，並不因為多病之身而有所畏縮。還是不辭勞苦地一道山嶺又一道山嶺走下去，仔細地觀察分析，與專家們商討施工中可能遇見的問題。

為了籌集建設滇緬鐵路的資金，1941年，杜鎮遠還親自前往美國，會見了美國的軍事、外交、財政部門的官員。向他們陳說修建萬山叢中的滇緬鐵路，缺少資金、器材的困難。中國人民

英勇抗戰的精神感動了美國朝野，最後羅斯福總統(President Franklin Delano Roosevelt)批准給予專項貸款1,500萬元。杜鎮遠把這一筆錢，在美國全部購買了築路工具與鐵路器材。

1941年冬季，路基土石方工程大致完成，只餘大橋未架，軌道未鋪之時，太平洋戰爭爆發。日本帝國陸軍封鎖緬甸首都仰光(Rangon)，中國與各國訂購的材料無法輸入，致使項目被迫停工。之後，中華民國交通部派杜鎮遠率團赴印度洽談修築中印公路，打開新的交通線。達成協議後，他立即回國組成六個工程處，夜以繼日地分段搶修。但是，最終因臘戍失守，八莫(Bhamo)、密支那(Myitkyina)危在旦夕。滇緬鐵路在路基基本修好之後，日軍進入緬甸，鐵路工程只能半途而廢。當杜鎮遠從臘戍轉回八莫的時候，險些被日軍截住。

修建西祥公路

隨着戰爭急劇惡化，中國陸上對外交通僅存一條滇緬公路。國民政府為了溝通四川、西康（西康省，1955年併入四川省）、雲南三省陸上交通，與滇緬公路銜接，便於補給運輸，支援川、甘、陝三省的抗戰，決定修築西祥公路（今四川西昌至雲南祥雲）。1940年10月，參謀總長兼軍委運輸統制局局長何應欽和交通部總長張家墩指令成立「交通部西祥公路工程處」，杜鎮遠兼任工程處處長。經勘測，全線總長約548公里，其中雲南境內長約288公里，西康境內長約260公里。施工中，杜鎮遠充分運用多年來「分段並修」的築路經驗，將全線劃分為12個總段，36個分段和金沙江橋工處。提出「多挖少填、多繞少橋，先求其通，後求其備」的16字方針，大大加快了工程進度。整個工程於1940年11月開工，1941年6月建成，8月在西昌舉行通車典禮。僅耗時10個月，創公路工程建設又一奇蹟。



粵漢鐵路公債券及通車圖

抗戰結束

1942年，杜鎮遠出任粵漢鐵路管理局局長。當時抗戰形勢急如星火，杜鎮遠四方奔波，組織軍運，救濟安排員工生活。同時他還在湖南組織員工訓練，預備參加到打擊日本侵略者的戰鬥中去。1945年5月5日，他出席了中國國民黨第六次全國代表大會，會上當選為候補中央執行委員。

1945年8月14日凌晨，日本帝國遵循《波茨坦公告》(Potsdam Declaration)向全世界宣佈投降。抗日戰爭勝利後，杜鎮遠兼任交通部廣東區特派員，負責接收路、郵、航、電各項要政。年底奉命修復粵漢鐵路，1946年1月動工。他召回舊部1萬多人，工人3萬人，組成11個工務總段，12個橋工處，採用分段承包方式，歷時一年半，將全線修復通車。並在湘潭煤礦另闢鐵路，接通湘江，便利煤運。以後，又擔任了「武漢長江大橋籌建委員會」的技術委員會主任委員。

1948年4月，杜鎮遠當選為中華民國國民大會代表，出席了在南京國民大會堂舉行第一屆國民大會第一次會議。1949年4月，年屆花甲的杜鎮遠接受任命為交通部顧問。不久辭去這一職務，率全家去英國殖民地香港醫治耳疾、糖尿病。居住在香港時期，杜鎮遠回想自己從美國留學歸來後的這幾十年，費盡移山心力，艱難地修築過許多條鐵路——有的是通車不久就被敵人侵佔，如浙贛鐵路、湘桂鐵路；有的是還未修成就被破壞，如滇緬鐵路，這都是政府腐敗衰弱之故。也使他深深感到，政治是影響著工程技術人員的前途，雖然身懷絕技又滿腔熱情，可是生不逢時。如今，在中國共產黨領導下建立了新中國，也該擇善而從了！

晚年

1949年10月中華人民共和國建政後，經國防委員會副主席龍雲大將(號稱「雲南王」)與中國共產黨中央委員會接洽，杜鎮遠於1950年5月攜眷回到北京。經中央人民政府政務院副總理陳雲、財政部部長薄一波等介紹，杜鎮遠到中央人民政府鐵道部任顧問工程師、參事室參事。這雖然不是具有實際權力的職務，也正適宜他這多病之身，對新的社會還陌生的人；他也願意先加強政治學習瞭解革命形勢，再進一步發揮自己一技之長。但不幸的是左風已在悄悄漫延，他卻被鐵道部某些人看做不可信任、需要改造的舊人員。回到北京後，他除了在1951年初隨中蘇鐵路專家考察團，去西安至蘭州的鐵路線上視察過一次幹線塌方滑坡的情況外，幾乎沒有再參與鐵路建設的實際工作。接著在那年10月被分配到四川參加土地改革運動，讓他在運動中加強思想改造和階級鬥爭觀念，一去半年。1952年3月因在鄉下勞累過度，糖尿病加重返回北京，從此更不能工作。

1957年中國共產黨發起第一場波及社會各階層的群眾性大型政治運動，是在「整風運動」過程中又掀起了「反右運動」。前者「整風運動」是中國共產黨內的整風，後者「反右運動」主要結果是給中共黨內外大量人員確定了「右派」身份。杜鎮遠發表了一番耿耿忠心的建言，被錯劃為右派。毛澤東提出了處理右派的原則：一是「給他們一點事做，也不剝奪他們的公民權」；一是「要搞個勞動教養條例，除了少數知名人士外，把一些右派都搞去勞動教養」。

1958年杜鎮遠已是耳聾眼花的69歲高齡，還被補戴上了「右派」的帽子。從此他更是與鐵路無緣，只能在家閉門思過。眼耳之疾妨礙他不能動筆，就每月口授請人代筆寫思想改造匯報。他抱著真誠改造自己的赤子之心，一月一篇整整寫了3年。1961年12月杜鎮遠在北京病故，終年72歲。直至他積鬱去世的前3個月，才摘去「右派」帽子。但是1966年5月「無產階級文化

大革命」一來臨，他雖然已去世多年，那些「造反派」還是不肯放過他，兇狠地抄了他的家。但只抄出幾塊舊手錶，幾件舊銀飾和鐵道部發給的撫恤金 2,500 元人民幣。

1979 年 12 月，他去世後的 18 年，他的錯劃「右派」問題終於得到改正，恢復名譽。同年 12 月 27 日，杜鎮遠的骨灰盒安放於八寶山革命公墓。20 世紀 90 年代初，原鐵道部長呂正操曾深情地撰文稱讚：「杜鎮遠先生是 20 世紀 30 年代到 50 年代我國鐵路的偉大建設者。」「其一生愛國報國，將畢生精力貢獻給祖國鐵路事業的博大胸懷，足為後世典範。」1989 年杜鎮遠誕生 100 周年時，他的家鄉湖北省秭歸縣隆重紀念了這位中國鐵道建設先驅——出版了紀念文集；並集資為他塑造了銅像；著名科學家錢偉長特意為「杜鎮遠圖書館」題字。



杜鎮遠自傳（1946 年）

余家世居湖北秭歸新灘北岸之下灘沱。年十三隨吾父吉甫公之四川江北官瀾書院束髮讀書。既而科舉罷，書院廢，吾父乃于江北創辦高初兩等小學，續就讀焉。吾父為邑庠生，學問淵博，並精岐黃，以學教人，以術活人，不求仕進，怡然自得。當是時，清政窳敗，國勢陵夷，歐化東漸，風氣驟變；有識之士咸知非提倡科學不能救國家於危亡，故吾父嘗以研究科學相勸，並謂科學不止一端，業貴專精，就性之所近，擇一科以窮研之，務求貫通可也。余年雖幼，聆訊略知惕勵，遂矢志研究鐵路工程，冀從事于交通建設。適四川鐵路學堂成立，欣然應考入校受業；嗣復入唐山工程學院，專攻土木工程科，志趣所向，研習益勤，至民國 3 年卒業，奉派充陸軍部修浚宜渝灘險工程處工程司，兼測量隊隊長及宜昌馬路局工程司。未幾，受川漢鐵路公司聘改充大川輪船副船長，整理長江上游航道。待遇優厚，可獲溫飽，然似有背初衷，毅然辭去。民國 5 年赴京奉鐵路實習，如償夙願。

民國 8 年葉恭綽先生總長交通，余被選派赴美國實習，研究鐵路號志，入康乃爾大學土木工程科。民 11 年得碩士學位。先後就任美國匹茲堡及河利翁他得里等鐵路工程司。民 13 年奉交通部令派考察歐美各國鐵路工程及材料，由美歷加拿大及英法意瑞比德俄諸國，經西伯利亞中東南滿等鐵路，於民 15 年返國。在外 8 年，受國家之培植，往往思有以報之。回國後即任京奉鐵路京渝號志總段工程司，設計改善行車標誌，不遺餘力。迨國民政府奠都南京，任國民政府建設委員會土木專門委員。

民國 17 年浙江省主席張靜江先生以杭江鐵路局局長兼總工程司相屬。其時浙省軍事甫平，財政支拙，籌建鐵路力有未逮，故泥余之行者有之，譏余之不自量而必失敗者亦有之。此無他，囿於倚賴外資外力方能築路之舊習爾。余急思利用本國技術人員創造鐵路以變易國人心理，為交通建設祛無形之障礙，遂不顧一切毅然就任。當時興修計劃由杭州起經江山至江西之玉山止。以浙省獨資經營故定名杭江鐵路。審度一省之財力必須分段興工，爰決定先築杭州至蘭溪一段，長 200 公里。路局成立之後，浙省府僅撥款 20 萬元，全部建築費毫無著落，中經省令數度停工或修改公路，但余仍堅持原議立定脚跟不撓不挫，洎商得中國銀行董事長張嘉璈先生同意，訂立借款合同，於是工款有著，勇氣倍增，積極進行，無所猶豫。杭蘭段完成通車後，復按照原定計劃展築至玉山，計長 160 公里。杭玉全線甫告通車，閩變突起，中央循此路用兵得以迅救變亂。鐵路對軍事之功用於茲益著，遂更稱浙贛鐵路局，將由玉山經南昌至萍鄉與株萍鐵路接軌，聯絡粵漢鐵路，蔚為長江南岸唯一大動脈，改稱後余仍任局長兼總工程司。當決計分兩期施工，初期由玉山至南昌，計長 270 公里，次期由南昌至萍鄉，並將株萍舊路改善整理，計長 370 公里。自經始以至成功，費時近 10 年，耗款近 5,000 萬元，經許多波折卒底于成。因而轉變國人心理，引起築路興趣，樹立民族之自信心，遂能使鐵路建設日益發展。其影響可謂大矣。惟余當杭玉段通車之際，因積勞咯血，幾至不起，經年餘之休養始告愈可。

民國 26 年抗戰軍興，中央謀發展後方交通，派余兼長湘桂鐵路工程局。計自衡陽至桂林，長 360 公里，限期完成，至為迫切。念軍事之緊急，凜責任之匪輕，乃建議中央決定與湘桂兩省合資經營，並由兩省徵用民工各築其境內之路基土方，其所需枕木亦由兩省代為徵購。此種辦法，在我國鐵路史上尚乏先例，一待倡行，成敗未可逆睹。幸經縝密之計畫，適當之部署，並賴兩省當局之竭誠合作，竟能於一年之內完成通車。平均每日築成一公里，打破鐵路施工記錄。從此樹民工築路之先聲，並顯示吾民族力量之偉大。

當京滬杭淪陷前後，浙贛以新成鐵路不全，既須擔負大量軍運，又須將東南各省難民物資及華中北各鐵路之器材機車車輛與前線受傷官兵疏運後方。勢如排山倒海，路為之塞。余奉命回浙贛駐南昌，居中調度，並親往蕭山前線，督率員工晝夜搶運，卒能全部運完，一無委棄。其後敵寇循南潯鐵路侵至修水，威脅南昌，余感於局勢之嚴重，將路局員工撤退至彬江、醴陵兩地，照常工作。余則仍留南昌，策應兩端。無何，南昌不守，路亦中斷，其金華至上饒一段，經派員管理，維持行車。至南昌以西，為敵人所必爭，奉令撤退，並將路線徹底破壞，使余艱難締造之浙贛鐵路，復由余爆破拆毀之，唯恐不盡。十年心血，付諸東流，其悽愴慘怛之心情，至余不忍卒述。

民國 28 年夏，奉命調任滇緬鐵路工程局局長兼總工程司。滇緬鐵路起自昆明與滇越鐵路相聯；西行至祥雲，南向至我國與緬甸交界之滾弄止；今由滾弄延伸至臘戍與緬甸鐵路銜接。計國境路線長 800 公里，緬境 150 公里。雲南為我國高原地，有無量山、點蒼山等大山脈，及元江瀾滄江等大河流；高者聳雲霄、低者成深谷。鐵路跨越此橫斷山脈及河流，其工程實極艱巨。加以

雲南迤西一帶氣候惡劣，夙稱瘴區，雲縣滾弄間，更為人跡罕到之地。糧食、住房、菜蔬均缺，其施工尤為困難。余乃動員數萬，費時三載，深入不毛，備嘗艱苦，中經乘機飛渡太平洋赴美洽談材料及機車車輛，已見端倪。終因太平洋戰爭爆發，越南、緬甸相繼陷入敵手，致外洋材料無法輸入，雖路基土石方已大致完成，而大橋未架，軌道惟數，功虧一簣，良深慨歎。嗣奉令改修中印公路，亦因軍事失利即行停頓。當由臘戍轉往八莫之時，敵騎突至，余倉卒乘汽車逃回。其不為敵軍所擄者，幾希。

抗戰軍興以後，我國海口陸續淪陷，所恃與歐美各國交通孔道，僅越南之海防，緬甸之仰光而已。仰光入口物資，循緬甸鐵路經滇緬公路繞道貴陽入重慶，糜費多，耗時久，不足以應軍需。中央有見及此，乃於民國 29 年冬季，命余兼長西祥公路局局長兼總工程司。自滇緬公路之祥雲起，至西昌止，與川康兩省之樂西公路銜接，計長 600 公里。奉命之後，即移調滇緬鐵路大半員工，並商請地方政府徵調民夫，晝夜趕築，不 6 月而完成通車，為公路工程創奇跡。

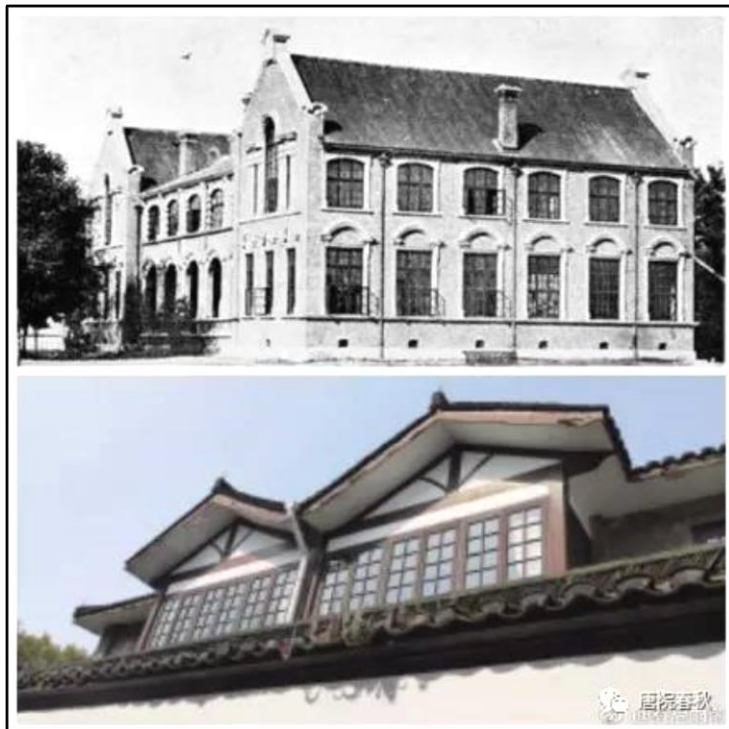
民國 31 年奉令調任粵漢鐵路管理局局長。其時北端自武昌至株洲，南端自韶關至廣州，或已淪陷，或已拆毀，所餘者為株洲韶關間，勉可行車。此路以北有武漢，南有廣州兩經濟重心，而顯見其在經濟上之價值。首尾既斷，路線縮短，致營業不旺，入不敷出。經號召員工自力更生，擴展業務，漸能自給而有餘。無由南北寇軍時相侵犯，軍運繁忙，影響匪淺。尤以湘北三次大戰，每次軍運，無不急於星火。三戰皆捷，寇軍喪膽，軍事首長每以運輸得力，獎勉全路職工，非偶然也。迨民國 33 年 6 月，敵傾全力猛犯長沙，我軍不利，敵遂占長沙，陷衡陽，粵漢路局不得已移坪石，繼而樂昌。多數員工，則分頭撤往獨山、汝城等地。路線也隨軍事轉變徹底破壞。余自樂昌與少數員工間道走長汀。旋奉中央電召，由長汀乘軍用機飛昆轉渝。述職後，蒙國府頒給勳章，並被選為中國國民黨第六屆中央候補執行委員。

民國 34 年抗戰勝利，余奉命兼任交通部廣東區特派員，接收路郵航電各要政。頭緒紛紜，地域遼闊，乃分門別類各派專人負責接管。事後各部門冊報詳明，有條不紊，並能迅速恢復，便利交通。迨接收蒞事，即將特派員辦公署結束，專任粵漢鐵路管理局局長，未幾奉令將廣九、廣三兩線撥歸管轄，易稱粵漢區鐵路管理局，共有鐵路 1,300 餘公里。經八年抗戰數度破壞之餘，祇武昌、岳陽間勉強通火車。而浦圻大橋已壞，枕木多腐爛，岳陽衡陽間經敵軍倉卒修理，僅通軌行汽車。源潭至廣州及廣州至九龍，雖能通車，而年久失修，急待整理。其佛山至三水則早經拆毀，蕩然無存。實值復原伊始，人力物力財力均感竭蹶。限期修復，是為極端困難之事。幸能召集舊有員工奮力趕修，於半年之內，達成任務，其成功之速，出人意表。當民國 35 年 7 月 1 日全線通車之日，奉主席蔣迭電獎勵。並令趕工得力人員，查報獎敘，員工聞悉，感奮異常。其後廣九改善，廣三復軌，均能迅速完成，並於湘潭煤礦另辟新路，接通湘江，便利煤運。唯因外洋鋼料電料及機車車輛一時不能運到，沿線大橋，多未修復，電信不通暢，運輸難發展，欲提高標準，以與美國鐵路並駕齊驅，尚待廣續努力。

余自幼立志獻身鐵路事業，所學為鐵路，致力亦在鐵路，懷抱甚大，信念彌堅。顧鐵路之成為許多工程之累積體，越水穿山，鑿空啟壁，工程大，用款多，需時久，非咄嗟可辦，亦非無錢所能辦。二十年來，計新築鐵路三、修復鐵路一，共長 3,600 餘公里，新築公路一，計長 600 公里，役工最多時，日達 15 萬人，用款最多時，月達百億元。事之艱巨，有如此其極也，而余個人所獲者，僅為國府授予之勳章兩座，行篋存書數百本，此外身無長物。生平不嗜煙酒，不求享受，亦不置產業，專心致志，唯發展鐵道交通是務，朝於斯，夕於斯，行止坐臥無不於斯。其於用人也，則廣收慎用，勤教嚴繩。其於治事也，則眼到心到口到手到，今日事今日了，不好高鶩

遠，不圖苟安。每有興舉，必一氣呵成；每遇困阻，必多方解決；每當危難，必鎮靜以處，不稍驚惶。蓋所本者，為吾堅毅之精神，所用者，為吾技術之知識，雖稍償所願，而未盡所懷。方今國運日隆，國勢日強，建國大業中，有待於交通之建設，實千百倍於曩昔。願有志鐵路之士，油然而崛起，俾吾國十萬英里之鐵路網，早觀厥成。躋吾國於富強康樂之域。雖功不在我，亦與之有榮焉，爰略綴經過事蹟之較著者，藉以自訟自勉云爾。

時在民國 35 年，丙戌孟冬月，於衡陽。



上圖：唐山路礦學堂，中、下圖：杜鎮遠杭州故居