

中文版在第 10-21 頁

國際扶輪史上第二位華籍理事 -- 鐵路工程師顏德慶博士
Dr. Yen Te-Ching – Railway Engineer
The Second Chinese Director in History of Rotary International
By Herbert K. Lau (劉敬恒) (Rotary China Historian)
15 May 2025



Dr. Yen Te-Ching 顏德慶博士

T. Strong Yen the Rotarian

Dr. Yen Te-Ching (顏德慶博士), HonLLD (*Lehigh*), MEng (*Lehigh*), BEng (*Virginia*), (aka T. Strong Yen to the Americans) first joined Rotary as a charter member and treasurer of Peking Rotary Club (北京扶輪社) in 1924-1925 (*Classification: Engineering – Railroad*), followed by Vice-President in 1925-1926 and Club President in 1926-1927. He was instrumental in forming the Nanking Rotary Club (南京扶輪社) and served as its Charter President in 1933-1934-1935 (*Classification: Government Administration – Railway*). Yen was elected, during the War Time, to serve Rotary International as District 97-98 Governor in 2 terms of 1938-1939-1940, and was later elected to serve as a Director in 1941-1942, when he was the second Chinese in history to hold such position. The first Chinese who served Rotary International as Director in 1933-1934 was Dr. Fong Foo-Sec (龐富灼博士), of Shanghai Rotary Club (上海扶輪社) (*Book Publishing*).

In 1941-1942, Yen was a member of the Nominating Committee for President of Rotary International.



Education and Qualifications

Born on 2 November 1878 in Shanghai of the Ch'ing Empire (大清國上海), the son of an Anglican Church pastor, Yen was educated at the Anglo-Chinese College of Shanghai (中西書院), 1889-1893; at the Tung Wen College (同文館), Shanghai, 1893-1895; at St. Francis Xavier's College (聖芳濟書院), Shanghai, 1895-1896. Those were the first schools of western culture and language in Imperial China. He then went to the United States in 1896 with his elder brother, Yen Wei-Ching "Williams" (顏惠慶) (Republican China's Foreign Affairs Minister in the 1920s). From 1896 to 1898 he prepared for college at Episcopal High School, Virginia, U.S.A. He studied engineering at the University of Virginia in 1898-1899, and post-graduate school at Lehigh University in 1899-1901 to obtain the Master of Civil Engineering, being the first Chinese graduate to receive an engineering degree from that institution. Yen was conferred Doctor of Philosophy (*honoris causa*) by Lehigh University in 1940.

Yen returned to homeland in July 1902. On 29 October 1906, Yen together with his elder brother both passed the Ch'ing Empire government examinations for Returned Students and was both conferred the title of "Chin Shih" (進士) (equivalent to a 'doctorate' in the western universities) in translation and engineering, respectively, by order of the Ch'ing Emperor.

Career Railway Engineer in the Ch'ing Empire and Republican China

From 1902 to 1904 Yen was connected with the Canton-Hankow Railway successively serving as assistant engineer, superintendent of grading, assistant district engineer and resident engineer. In 1904 Sheng Kung-Pao who was then the director-general of Railways appointed him consulting engineering of the Imperial Railway Administration, Shanghai. In 1905 he joined the Shanghai-Nanking Railway as assistant engineer for the Chinkiang-Nanking Section.

Shortly afterwards, in 1905, Chili Province (*Hebei*) Viceroy Yuan Shih-Kai (直隸省總督袁世凱) transferred him to the north for the construction of the Peking-Kalgan Railway. At first he was resident engineer of the railway and afterward a district engineer. He was in charge of the difficult portion of the line which passes through the famous Nankow Pass (居庸關南口). Four tunnels, the longest of which was over 3,000 feet and passed for a length of over 100 feet under the Great Wall at Petaling (萬里長城八達嶺段) were built under his direction.

In the spring of 1909 Yen was sent to inspect railways in Kiangsi and Anhwei, after the inspection of which he proceeded to Yi Chang as assistant chief engineer of the Szechuan Railway.

The work on that railway was stopped by the Xinhai Revolution (辛亥革命) in 1911 of which found the Republic. In the spring of 1912, Yen was appointed Director of the Railway Department in the Republican China's Provisional Government at Nanking. When the Communications Ministry was regularly organized in Peking in May 1912 he became Councillor of the Ministry.

From July 1912 to January 1922, Yen held the post of Managing Director of the Canton-Hankow Railway, Hubei-Hunan Section. From 1919 to 1922 he was also in charge of the Han-Yi and Yi-Kuei sections of the Szechuan-Hankow Railway. From April to July 1919, he was detailed by the government to be Chinese representative on the Inter-Allied Technical Board. During his connection with that Board he made a tour of inspection from Harbin westward to Perm, beyond

the Ural Mountains, in Russia. In November 1920 he was made a member of the Railway Finance Commission.

In January 1921, Yen left China on an official trip touring America and Europe to study the latest improvements in railway construction and operation with the object of adopting them in China. In September 1921 he was appointed Special Technical Expert of the Chinese Delegation to the Washington Naval Conference. In January 1922 he was appointed Associate Director-General of the Hankow-Canton-Sichuan Railway.

In March 1922, Yen was made a member of the Commission on Communication interests in connection with the Shandong negotiation. In June 1922 he was appointed Acting Councillor of the Ministry of Communications. In the same month he was detailed to be chairman of the Second Committee of the Sino-Japanese Joint Conference on Shantung Affairs. In July 1922 he received another concurrent position as member of the National Finance Discussion Commission and later was promoted to be the technical director of the Ministry of Communications. In September 1922, he was ordered to be concurrently the Superintendent of the Bureau of the compilation of China's Communication History.

The Republic's Capital moved the seat to Nanking. Yen received government appointments to sit on various positions---1928-1929: Consulting Engineer, Peking-Mukden Railway; 1928: Councillor, Ministry of Railroads; 1929-1930: Chairman, Board of Managers, Kiaotsi Railway; Since 1929: Director, Kiaotsi Railway; Since 1929: Chief Technical Expert, Ministry of Railways, 1929; Since 1930: Chairman, Commission on Standardization of Railway Technics; Since 1932: Advisor to Chinese Delegation, Lytton Commission; Since 1932: Member of Board of Trustees for the Administration of Indemnity Funds Remitted by the British Government; 1932-1933: Technical Delegate, China's Delegation to League of Nations.

Yen was a founder of the Chinese Institute of Engineers (中國工程師學會) of which he was two times President in 1932 and 1935. He was Director of the Association of Chinese and American Engineers in 1920-1921 and the President in 1921-1923.

Honors conferred by the Peking Government of the Republic of China

April 1920 -- Order of the Golden Grain 2nd Class Grand Cordon (嘉禾二等大綬勳章)

October 1920 -- Order of Striped Tiger 2nd Class (文虎二等勳章)

February 1922 -- Order of Precious Brilliant Golden Grain 2nd Class (寶光嘉禾二等勳章)

June 1922 -- Order of Precious Brilliant Golden Grain 1st Class (寶光嘉禾一等勳章)

January 1923 -- Order of Golden Grain 1st Class Grand Cordon (嘉禾一等大綬勳章)





1933 年 — 從威尼斯前往遠東的「綠色康特號」輪船上舉行的會議上，「扶輪與遠東問題的關係」是這些扶輪社員要討論的主要議題。出席的扶輪社員有：卡羅·博斯（前中），中國上海扶輪社前社長、歷年國際扶輪國際服務委員會委員；漢斯·弗羅利克，印度孟買扶輪社；恩斯特·雷曼，海峽殖民地檳城扶輪社；以及中國北京扶輪社前社長顏德慶博士（前右）。左邊的女士是博斯夫人，中間的是博斯小姐。

1933 – Rotary and its relations to problems of the Far East were chief points of discussion at meetings of these Rotarians on board the S.S. Conte Verde en route from Venice to the Far East. Present were: Rotarians Carlo Bos (front center), past president of the Shanghai Rotary Club, China, and member of International Service Committee of Rotary International during the past years; Hans Frohlick, Bombay, India; Ernst Raimann, Penang, Straits Settlement; and Dr. Yen Te-Ching (front right), past president of Peking Rotary Club, China. Mrs. Bos is the lady at left and Miss Bos is at center.

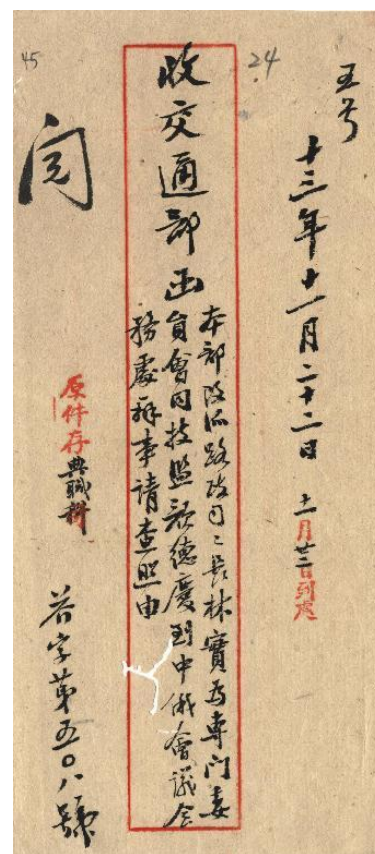
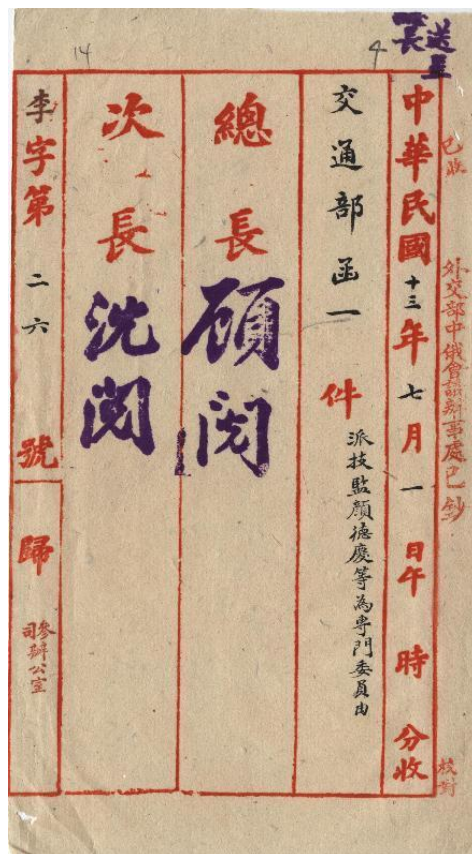


1941-1942 年度國際扶輪理事顏德慶博士的辦公室設在上海都城飯店內。

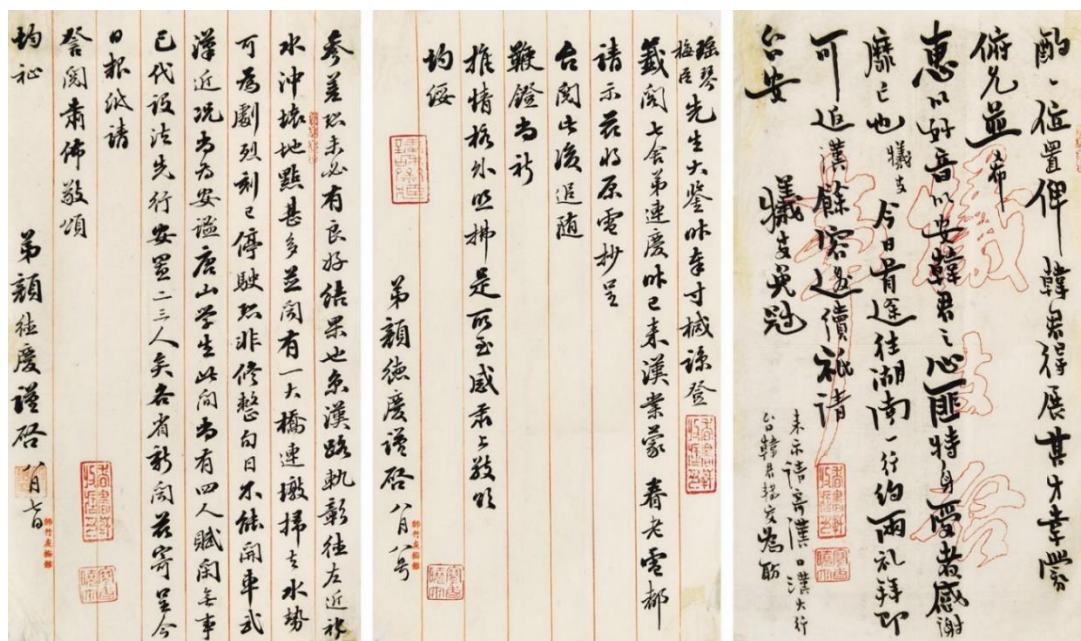
Metropole Hotel in Shanghai houses the office of the Rotary International Director 1941-1942 Dr. Yen Te-Ching.



1909 年 10 月京張鐵路通車典禮技術人員合影，
 前排左起依次為翟兆麟、陳西林、詹天佑、顏德慶、于鳳凰。
 October 1909 - Opening ceremony of the Imperial Peking-Kalgan Railway,
 group photo of technical staff, Yen Te-Ching sitting at front row second right.



1924 年中華民國交通部 派技監顏德慶等為專門委員
Appointment letters, 1924, Yen Te-Ching to serve as Technical Director, Ministry of Communications.



顏德慶的書信 Handwriting by Yen Te-Ching



中國最早的火車輪渡 - 1933 年 10 月連接南京下關浦口火車站的火車輪渡通車過長江。
Commencement of the Cross Yangtze River Railroad Ferry in October 1933 at Nanking



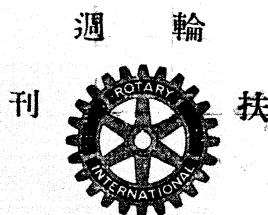
FELLOWSHIP thrives at the Outport Rotarians Tiffin Club in Shanghai, China: reading clockwise from lower left—Chang I-Pang, of Soochow; Alex. O. Potter, Honorary Assistant to the Secretary of Rotary International; Dr. F. B. Nance, former president of Soochow University; Z. V. Lee, Past President of the Tsinan Rotary Club; W. H. Tan, Past President of the Shanghai Club; Governor Dr. Yen Te-Ching, of Districts 97-98; F. C. Ling, Past President of the Rotary Clubs of Tsingtao and Hankow; and Sohtsu G. King, Past President at Peiping.

When Rotarians were refugees during the 2nd Sino-Japanese War in 1940
1940 年日本侵華期間，多座城市淪陷，來自不同城市的「難民」社員聚首上海，繼續「外港」聯誼。

南京扶輪社週刊《The Capital》(首都)創刊號 - 1934年12月1日

The first issue of the Nanking Rotary Club weekly bulletin 《The Capital》 - 1 December 1934

PRESIDENT
YEN TE-CHING
VICE PRESIDENTS
M. S. OKECKI
J. K. SHEN
TREASURER
Y. C. WU
SERGEANT-AT-ARMS
W. J. WEN
CORRESPONDING SECY.
R. A. WARD
37 HWANG LI HSIANG
TEL. 22106



DIRECTORS
YEN TE-CHING
M. S. OKECKI
J. K. SHEN
Y. C. WU
M. H. CHAO
A. P. BLUNT
EXECUTIVE SECY.
R. S. HALL
Y. M. C. A.
TEL. 23780, 31073

“THE CAPITAL”

印 編 社 輪 扶 京 南

Published by the Nanking Rotary Club

No. 1

Nanking, China, December 1, 1934.

Vol. 1

NEXT MEETING

Thursday, December 6th

Speaker: Dr. Lo Chia Lun

Chancellor Central National University

This first issue of “The Capital” unexpectedly becomes an “Anniversary Number”. Nanking Rotary Club held its first luncheon on Thursday noon, December 7, 1933. “The Capital” makes its first appearance at the luncheon on December 6, 1934.

What do you want said in “The Capital”? Send your suggestions and current news items to any member of the Committee on Public Information.

Nanking is a new city today. It is one of the most significant cities in the world. Modern developments are coming with whirlwind rapidity. Public institu-

tions, public utilities, public service are imperative in ever increasing proportions. The growth of public spirit is vitally essential. One of the greatest needs is a sense of citizenship, of civic privileges and responsibilities.

Rotary exists anywhere for service to the community. The Rotary Club of Nanking seeks to serve the National Capital in very practical ways for the new developments which are upon us. Nanking is to be a great new city to express the new life of China in a great new period. Rotarians want to do their share as citizens and residents in making a really great Capital.

Regular Meetings, Thursdays, 12:30 o'clock
International Club

終身不變職業服務的扶輪人

國際扶輪史上第二位華籍理事 -- 顏德慶博士



顏德慶博士(Dr. Yen Te-Ching, HonLLD (Lehigh), MEng (Lehigh), BEng (Virginia))於1924-1925 年度首次加入北京扶輪社，任創社財務主委（職業分類：工程 - 鐵路），翌年擔任副社長；1926-1927 年度任社長。1928 年中華民國定都南京，1933 年顏德慶在首都組建南京扶輪社，任創社社長兩屆(1933-1934-1935)(職業分類：政府管理—鐵路)。在1938 年-1939 年-1940 年抗日戰爭期間，當選為國際扶輪第 97-98 地區兩屆總監。後來太平洋戰爭爆發，在1941-1942 年度當選國際扶輪理事，是歷史上第二位擔任此職位的中國人。第一位擔任國際扶輪理事的中國人是1933-1934 年度的鄭富灼博士（上海扶輪社）（上海商務印書館英文部主任）。

1921 年 11 月 12 日至翌年 2 月 6 日在美國首都華盛頓舉行太平洋裁軍會議(The Washington Naval Conference)，顏德慶任代表團專門委員/顧問。這次會議實際上是由美國和中國的扶輪人政治家啟動的---這是 20 世紀初的一次重要的國際和政治裁軍會議。會議召集人是美國總統沃倫·哈定(United States President Warren G. Harding)，他是華盛頓特區扶輪社(Rotary Club of Washington D.C.)的社員。另一方面，上海扶輪社的顧維鈞博士是中華民國代表團的三人全權代表之一。由於扶輪人參與了這次非凡的政治會議，英文《扶輪雜誌》邀請了客座評論員喬治·哈里斯(George W. Harris)發表他的觀點，在1922 年 3 月號上登載。

中華民國代表團在華盛頓會議上簽署了《解決山東懸案條約》和《九國公約》。一些中國代表對扶輪的國際和平友愛理想彈見洽聞，於是會議結束後回到中國，組建了新的扶輪社，例如：

(1) 蔡廷幹海軍中將--北京扶輪社 1924 年創社社長；(2) 顏德慶博士--北京扶輪社 1924 年創社社員，其後任社長；南京扶輪社 1934-1935 年度創社社長；第 97-98 地區總監 1938-1939-1940；國際扶輪 1941-1942 年度理事；(3) 刁敏謙博士--北京扶輪社 1924 年創社社員；(4) 楊永清博士--吳縣扶輪社 1936 年-1941 年創社書記。(5) 劉湛恩博士--上海扶輪社社員；當然，還有(6) 梁如浩--天津扶輪社榮譽社員。



學業和專業

1878 年（光緒四年）11 月 2 日，顏德慶，字季餘，出生於大清國江蘇省上海縣。父親是翻譯家、教育家、聖公會虹口救主堂牧師顏永京（1838-1898）——1870 年接受按立為牧師，為美國聖公會鄂湘教區和武昌文華書院（The Boone Memorial School）（華中師範大學前身）的開創者之一。1878 年，顏永京牧師回到上海，協助施約瑟主教（Bishop Samuel Isaac Joseph Schereschewsky）創辦聖約翰書院（St. John's College）（聖約翰大學前身），1881-1888 年任院長。

顏德慶 1893-1895 年就讀於上海同文館，1895-1896 年畢業於聖芳濟書院（St. Francis Xavier's College）。1896 年（光緒二十二年）隨二兄顏惠慶留學美國，他在維吉尼亞州聖公會高中（Episcopal High School）為上大學做準備。1898 年，他在維吉尼亞大學（Virginia University）學習工程學；1899 年（光緒二十四年）在賓夕法尼亞州理海大學（Lehigh University, Pennsylvania）專攻鐵道工程學。顏德慶之所以讀鐵道工程，全因奉父親之命。當年顏永京知道清廷將大力修建鐵路，但缺乏人才，所以覺得兒子修讀該科有報國之用。顏德慶亦不負所望，1901 年（光緒二十七年）畢業並獲工程碩士學位。畢業後，先在美國橋樑公司及鋼鐵廠實習。他與二兄顏惠慶（外交家）、堂弟顏福慶（醫學專家），稱為「顏氏三傑」。

1906 年 10 月 29 日應大清國學部留學生考試，授工科進士：

《大清德宗景皇帝實錄》卷五六四：三十二年九月丙午，引見遊學畢業生。得旨：陳錦濤、施肇基、李方、張煜全著賞給法政科進士，顏惠慶賞給譯學進士，謝天福、徐景文賞給醫科進士，顏德慶賞給工科進士。

畢生爭取中國自強的鐵路先鋒

顏德慶自 1902 年（光緒二十八年）起，歷任粵漢鐵路、廣三支路工程師。當年中國有很多鐵路工程，仍需依賴外資營造及外籍工程師建設。他跟隨自幼留學美國、有「中國鐵路之父」稱號的詹天佑，致力打破這個局面。1905 年（光緒三十一年）開始，在四年時間內，以低於原定成本建成連接北京及張家口的京張鐵路，成為首個完全由國人出資及負責設計的鐵路工程。顏德慶在穿鑿四條通山隧道的工程中，大展身手。

1908 年（光緒三十三年）在郵傳部奉調任路政司行走，後授郵傳部郎中。1909 年（宣統元年）詹天佑任川漢鐵路總工程師，顏德慶任副總工程師、代理總工程師，從事粵漢、滬寧等鐵道敷設。在任兩年後，因為清廷向列強出讓築路權，引發四川保路運動而停工。

1912 年（民國元年）曾任中華民國北洋政府交通部參事；7 月充粵漢鐵路湘鄂局局長，兼管漢宜夔兩段事宜。

1912 年 1 月，顏德慶在上海與吳健（又名吳任之）等組成中華工學會，次年與詹天佑的廣東中華工程師會及徐文炯的上海路工同人共濟會合併，在漢口組建了中華工程師學會。詹天佑任會長，顏德慶任副會長。該會是中國工程師的先驅組織，延續至今。1919 年 4 月 24 日，與他走

遍大江南北興建各省鐵路達廿年的恩師詹天佑不幸辭世。四日後，身為漢粵川鐵路湘鄂線局長顏德慶率領 525 位同人，促請「交通部將詹天佑的生平事蹟由國史館立傳；並申請指撥地點立鑄像，以表揚這位功在家國的恩師」，獲得接納。

1918 年第一次世界大戰結束，國際時局大執位，造就收回列強在華鐵路經辦權的契機。顏德慶跟外交家兄長顏惠慶的工作相互配合，往後數年，他也全情投入收回中國各地鐵路經辦權。1919 年 1 月世界列強在法國舉行巴黎和會(Paris Peace Conference)，顏惠慶任中華民國代表團顧問，顏德慶為隨員。當時德國是戰敗國，顧維鈞為首的中國代表團提出向日本收回他們於 1915 年從德國手上搶去的青島，包括山東的膠濟鐵路。會議結果中國收回青島的主張失敗，顏德慶與兄長支援中國代表團拒簽凡爾賽和約(Treaty of Versailles)，並提交《中國要求膠澳租借地、膠濟鐵路及所有他項關於山東權利之直接歸還之說帖》。同年，顏德慶被委任為協約國共同監管中東及西伯利亞鐵路技術部中國代表，派往歐美各國視察鐵道。在顏惠慶跟德方五十多次談判交涉後，中德雙方於 1921 年 5 月簽訂《中德協約》，正式復交。而德國正式向中國歸還青島等的租借權，為接收膠濟鐵路鋪路。

1921 年美國總統哈定(Warren Harding)邀請中國、英國、日本、法國、意大利、荷蘭、比利時、葡萄牙等八國到華盛頓開會。1921 年 11 月 12 日至 1922 年 2 月 6 日，華盛頓裁軍會議召開，中華民國代表團全權代表為施肇基、顧維鈞、王寵惠三人；顏德慶、蔡廷幹等人為代表團專門委員/顧問，代表團總人數 130 人。1922 年 2 月 4 日，中國和日本簽訂了《解決山東問題懸案條約》及其附約。條約規定，日本將德國舊租借地交還中國，中國將該地全部開為商埠；原駐青島、膠濟鐵路及其支線的日軍應立即撤退；青島海關歸還中國；膠濟鐵路及其支線歸還中國等等。附約中規定對日本人和外國僑民的許多特殊權利，但是中國通過該條約收回了山東半島主權和膠濟鐵路權益。

華盛頓裁軍會議後歸國，3 月，青島回歸進入接管階段。顏德慶任中國接收鐵路委員長，協助魯案善後督辦王正廷接管膠濟鐵路。經過艱難的談判，最終在 12 月 5 日簽署《山東懸案鐵路細目協定》，膠濟鐵路定於 1923 年 1 月 1 日移交，償金 4,000 萬日圓。那天，中國接收鐵路委員長顏德慶在青島朝城路主持了收回膠濟鐵路儀式，「中國膠濟鐵路管理局」的牌子替代「日本山東鐵路管理局」的牌子，是他一生中最光榮的日子。直到 1927 年，顏德慶仍任膠濟鐵路管理委員會委員長，常住青島。1929 年他轉任鐵道部技監兼任多個技術委員會成員；1937 年任代理鐵道部次長。

詹天佑於 1912 年(民國元年)在廣州約集工程界同志，創立「中華工程師會」。嗣後顏德慶又在上海創立「中華工學會」，又有徐文炯(又名徐士遠)等組設「路工同人共濟會」；不久三會合併，改名為「中華工程師會」。1915 年，改名為「中華工程師學會」，遷總會於北平，顏德慶任第 10-11 屆理事長(1922-1923 年)。1918 年，在美國學習工程技術的中國留學生組成「中國工程學會」。1931 年起中國工程學會與中華工程師學會正式合併為「中國工程師學會」，1932 年及 1935 年，顏德慶分別出任第二及第五屆理事長。1940 年獲美國理海大學頒授榮譽法學博士學位。

1938 年南京全面陷入日軍手上，顏德慶搬去上海，利用上海扶輪社的秘書處(都城飯店 103 室) (Metropole Hotel Room 103)，履行兩年國際扶輪第 97-98 地區(華中、華北)總監的職務。1941 年上海全面淪陷，顏德慶繼續留在上海履行國際扶輪理事的職務，可惜戰爭令他無法親自出席在美國舉行的國際扶輪理事會會議。翌年 10 月 1 日，畢生致力爭取中國自強的顏德慶，病逝於淪陷的上海，終年 64 歲。他跟妻子朱多加育有一名養女。

功勳 中華民國(北洋政府頒授)

1920 年 4 月 嘉禾二等大綬勳章 / 1920 年 10 月 文虎二等勳章

1922 年 2 月 寶光嘉禾二等勳章 / 1922 年 6 月 寶光嘉禾一等勳章

1923 年 1 月 嘉禾一等大綬勳章



顏德慶對於青島的貢獻

顏德慶對於青島的貢獻在於全程參與收回膠濟鐵路，並壓低了日本開出的價碼。鐵路是一個地區的命脈，1922 年日本佔據的青島回歸，最重要的一件事就是膠濟鐵路的接收。當時，日本為了阻撓青島回歸，在膠濟鐵路的移交工作中製造了很多障礙。顏德慶和哥哥顏惠慶據理力爭，為膠濟鐵路的收回做了大量的工作。

後來，中華民國南京政府首設鐵道部，膠濟鐵路的管理部門也有了一個新的名稱：膠濟鐵路管理委員會。首任委員長就是顏德慶，任職時間由 1929 年 5 月到次年 2 月。

勉力支撐魯案善後半壁江山

第一次世界大戰結束後，列強無視中國利益，把青島從戰敗的德國手中移交日本，引發了全國抗議。為了爭取青島重回祖國，社會各界爭相出力，這其中就有顏氏兄弟的身影。青島市十大藏書家、原青島市博物館副館長王桂雲評價說：「顏德慶與哥哥顏惠慶在青島回歸的整個過程裡，充當着相當重要的角色。」

早在巴黎和會期間，顏氏兄弟就開始參與青島的回歸工作。1919 年 1 月 18 日，巴黎和會舉行，顏惠慶擔任中國政府代表團顧問，顏德慶是隨員。雖然為幕後角色，但他們始終堅持不懈地支持顧維鈞團長的主張。提出從日本帝國手中收回青島，贊成提交《中國要求膠澳租借地、膠濟鐵路及所有他項關於山東權利之直接歸還之說帖》。

1921-1922 年華盛頓會議召開，顏惠慶等人據理力爭，結果以中國支付贖金為代價收回膠濟鐵路。而顏德慶在青島期間，更是相助王正廷辦理交涉，排除萬難，戰勝對手，為青島最終回歸祖國立下汗馬功勞。特別是在膠濟鐵路的贖回工作上，顏德慶起了相當大的作用。

說起「贖路」，按當時國民意見，認為膠濟鐵路應無條件歸還中國。但是北洋政府很清楚，日本既然佔領了鐵路就不會白白放手，打也必定不是對手。因此，北洋政府在談判之始就確立了贖路的原則：「以日本既占該路，欲期完全收回，故酌予相當利益」。

1922 年 3 月後，青島回歸進入接管實施階段，王正廷被委任收回青島的「魯案」善後督辦。他請交通部技監顏德慶出任中方接收膠濟鐵路委員長，負責接收膠濟鐵路的工作。下轄兩套班子：一是鐵路評價分委員會，有顏德慶、劉景山、薩福均、唐恩良、顧宗林、邵家鋌、王大禎、崔士傑；二是鐵路移交分委員會，有顏德慶、唐恩良、薩福均、顧宗林、馬廷燮、王承祖、孫繼丁、顧琅、宋鏘鳴、施恩曦。這些接收膠濟鐵路的人員，絕大多數是留美留日學生。許多在交通部任職，即便不在交通系核心圈層，也與交通系有着千絲萬縷的聯繫。

在談判過程中，日本人多方刁難。顏德慶則寸土不讓，力爭主權，令王正廷大為讚賞。王桂雲先生在《顏德慶弟兄和青島回歸》一文中講了這樣一件事：10 月 9 日，是顏德慶的生日。舉辦宴會慶賀時，王正廷在席間特贈一方匾額，上書「折衝中流」四字。顏德慶謙辭禮讓一番後，便引出不少接管的話題。王正廷說：「眼下『魯案』善後正行道中途，幸有顏公這樣的資深長才傾心相助，勉力支撐『魯案』善後半壁江山，才有今日談判成果。要能善始善終，全靠顏公『折衝中流』，寄望於後如此。」顏德慶也沒有客氣，當場提出要將鐵路贖金再壓 500 萬日圓（原贖金為 4,500 萬日圓）。

後來的事實證明，他真的是個「砍價高手」。

他是個「砍價高手」

膠濟鐵路的收回波折重重，其中之一就是贖路費用的商定。按照日方的計算，中國要想收回膠濟鐵路，需要向日方支付 4,500 萬日圓。顏德慶認為，這個價碼開得太高了。顏德慶提出了一套鐵路回收評價標準，經他計算，只需 4,000 萬日圓，但被日方代表推翻。顏德慶也不示弱，提出實地考察，並邀請外國專家一起論證。

漫長的談判隨後展開，據青島市檔案局徐增娥《「巨資贖回」膠濟鐵路》一文記載，中日兩國政府各派委員三人組成聯合鐵路委員會，以評定鐵路產業實價並商定鐵路移交詳細辦法。中國宣佈王正廷為魯案中日聯合委員會委員長，交通部次長勞之常、參事陸夢熊、顏德慶為魯案中日聯合委員會第二部（即鐵路委員會）委員。日本則派出駐華公使小幡西吉為日方委員長，青島守備軍民政長官秋山雅之介、鐵道技師大村卓一為二部委員。第二部委員會專門討論接收膠濟鐵路事宜，下設鐵路評價、財政、鐵路移交等分委員會。中日聯合委員會第二部共開會 21 次，最終簽訂《山東懸案鐵路細目協定》。雙方一致決定鐵路補償金總額為 4,000 萬日圓，國庫券利率參照公產國庫券利率定為 6 厘。

青島日報通訊員于建勇、崔紅在《膠濟鐵路「掌門人」》一文中稱，顏德慶是膠濟鐵路功臣。「在與日方談判中，將日本提出的 4,500 萬日圓的賠償金，『殺』到了 4,000 萬。一下子『殺』掉 500 萬，不愧砍價高手。」

4,000 萬日圓償款一文未付

贖路費用商定完成後，膠濟鐵路的接收工作進入尾聲。

據徐增娥介紹，1923 年 1 月 1 日正午，膠濟鐵路交接儀式在膠濟鐵路管理局舉行。中方接收膠濟鐵路委員長顏德慶、膠濟鐵路局長趙德三，日本代理移交委員長大村卓一等出席移交儀式。當日，膠濟鐵路管理局正式成立。接收儀式結束後，膠濟鐵路管理局發出佈告，聲明在接收期一個月內，一切暫照舊章辦理，待接收完竣後再定辦法。此後，由中方接收委員及膠濟鐵路管理局人員，將全路各部門、各站點財產、器具及一切文書、單契、賬冊、圖表等，逐一點收。至 1 月 29 日全路接管完畢，膠濟鐵路事務從 2 月 1 日起歸中方管理。3 月 29 日，中國接收膠濟鐵路委員長顏德慶與日本山東鐵道引繼委員長秋山雅之介在青島簽訂《膠濟鐵路交收之協定》，規定坊子醫院，高密、青州、張店、坊子、博山小學校所屬財產於 1923 年 3 月底前移交鐵路管理局接收。但是，日本仍保留部分鐵路土地出租契約及租借宿舍契約。

值得一提的是，那 4,000 萬日圓贖路費，到底有沒有付給日本呢？答案是沒有。為了籌集這筆錢，北洋政府面向全國發起籌款贖路運動，但收效甚微。開始的時候很多人一腔熱血要愛國，但到最後真正交錢的沒幾個——「各省官民熱心贖路，紛紛擔任之數，有二千三百餘萬元，然至今未聞有絲毫繳付者」。據交通部統計，截至 1923 年 12 月底，扣薪儲金一項，不過 9.9 萬餘元；各地購股存款一項，約有 13 萬元。統計兩項，僅得 22 萬元。對於 4,000 萬日圓的償款，可以說是杯水車薪。膠濟鐵路國庫券償款，只能由膠濟鐵路收入負擔。但膠濟鐵路每年收入有限，僅夠支付利息。至於 4,000 萬日圓的本金，至 1937 年抗戰爆發仍一文未付。

領導建設中國最早的火車輪渡

除了主持膠濟鐵路收回之外，顏德慶還有一項工作也彪炳史冊。那就是領導建設南京下關火車輪渡，這是中國最早的火車輪渡。在今天看來，南京火車輪渡早已成為歷史陳跡。但在上世紀三十年代卻是舉世矚目、蔚為壯觀的浩大工程。早在上世紀初，滬寧、津浦鐵路相繼建成通車後，因受長江阻隔，下關與浦口之間的南北交通線無法接軌貫通，只好靠輪船來轉載旅客。而貨物的運輸也必須裝卸搬運轉駁過江，費時費力，而且還會增加物品破損率。為此，當時的滿清政府和民國初年的北洋政府都曾有建橋之議，但終因南京地區江寬水深，工程困難，加上費用浩大而成泡影。1918 年，津浦鐵路局英籍工程師偉納新提出火車輪渡方案，亦因經費困難而作罷。

1928 年中華民國政府定都南京，滬寧、津浦兩路過江問題更顯重要。1930 年 10 月，政府鐵道部又將火車輪渡建設提到議事日程上，成立了「首都鐵路輪渡設計委員會」。當時集中有關專家的見解，提出了過江的四種方案，即：江底隧道、固定橋樑、浮橋、輪渡。考慮到造價、技術便利、航行等條件，決定從中優選了最經濟、技術難度不太大的下關-浦口間修建輪渡的方案。輪渡設計委員會由技監顏德慶、工務司長薩福均等 13 人組成，參加設計的有顏德慶、薩福均等人，他們在收回膠濟鐵路的工作中是老搭檔。幾經研究，比較了多種輪渡類型，最後採用了設計

科科長鄭華所提出的「活動引橋式輪渡」方案。這種類型的輪渡，其建造、運用、維修等費用均較低廉，且運用方便。既不影響長江航運，又不受限於潮水漲落，實為最經濟、最安全之良計。同年 11 月成立了「首都鐵路輪渡工程處」，由鄭華兼任處長。經費除由英國庚子賠款董事會借給 21.6 萬英鎊外，鐵道部撥借 25 萬元，津浦鐵路撥借 6 萬元。12 月 1 日，輪渡工程開工。工程採用招標方法，開標結果，引橋和輪渡分別由英國多門浪公司和馬爾康洋行(Malcolm & Co., Ltd.)承建。南岸位於下關煤炭港，北岸位於浦口津浦 10 號碼頭下游 300 米處。橋身高 7.75 米、寬 6.2 米，臨江橋端寬為 14.44 米，可與船上軌道相接。

火車渡輪定名「長江號」，長 113.3 米、寬 17.86 米，載重 1,550 噸。全船可載 40 噸，貨車 21 輛或客車 12 輛。1933 年 9 月完工，連接了滬寧、津浦兩條鐵路幹線。10 月 22 日，南京國民政府為鐵路輪渡的通航，在下關舉行了隆重的通航典禮。許多政府要員也參加了這次盛典，其中有行政院長汪兆銘、中央常委葉楚傖、參軍長呂超、司法院長居正、鐵道部長顧孟餘、海軍部長陳紹寬、交通部長朱家驊、次長張道藩、實業部長陳公博、教育部長王世傑、憲兵司令谷正倫等。連同各界代表、新聞記者共計三千人左右，頗極一時之盛。鐵道部長顧孟餘致開幕詞，略謂：「長江為水陸交通之要道，自古稱長江為天塹，以致南北之文化、經濟、風俗等，彼此差異。民國後，武漢、南京屢有興築橋樑之議，然所需經費浩繁，非目下國家力量所能負擔。因此決定興築輪渡，其效能不減於橋樑……這在中國尚屬首次試驗。」南京火車輪渡建好通行後，至 1973 年，隨著南京東站(火車站)竣工交付使用，所有過江火車均可從南京長江大橋上通過。至此，整整運行了四十年，為中國的鐵路運輸事業作出重要貢獻的南京火車輪渡，終於完成了它的歷史使命，於 1973 年 5 月 5 日宣告封閉停航。

顏德慶從日人手中收回膠鐵路權

中國青島史志辦公室 / 2011 年 06 月 10 日

1928 年刊《膠澳志，序》載：「膠澳一商埠也，轄境幅員不及一縣，疆域分析三十年。言其地不為廣也，考其史不為遠也。然而德人租之於先，日本占之於後。合全國人民之呼號奔走，與二三友邦之協助援應，僅乃光復故土。」說明青島光復故土之不易。在青島回歸時，顏德慶曾相助王正廷辦理交涉。尤關鐵路接管事務，出力甚多，排除萬難，戰勝對手，最終使青島回到祖國的懷抱裡。

顏德慶（1878—1942）字季餘。上海人，原籍湖南，早年畢業于同文館。1895 年隨兄顏惠慶留學美國，在理海大學專攻鐵道工程學。1901 年畢業，獲工程碩士學位。他與兄長顏惠慶(外交家)、弟顏福慶(醫學專家)，被稱為「顏氏三傑」。弟弟顏福慶大學畢業後，曾應召赴南非多本金礦任礦醫，為華工治病，因醫德高尚獲金質獎章一枚。1906 年，顏福慶被選送到美國耶魯大學醫學院深造，獲醫學博士學位。解放後，繼續擔任「上醫」副院長。

顏德慶則自 1902 年起，歷任粵漢鐵路、廣三支路工程師。1906 年應學部留學生考試，授工科進士。1908 年郵傳部奉調任路政司行走，後授郵傳部郎中。1909 年充川漢鐵路副總工程師、代理總工程師。從事粵漢、滬寧等鐵道敷設，被清政府授為工學博士。民國初年曾任北京交通部參事。1912 年 7 月充粵漢鐵路湘鄂局局長，兼管漢宜夔兩段事宜。1919 年任協約國共同監管中東及西伯利亞鐵路技術部中國代表。1920 年被派往歐美各國視察鐵道。1921 年任華盛頓會議中國代表團專門委員。1922 年歸國，任漢粵川鐵路會辦、國際交通事務處處長，助王正廷接管膠濟鐵路，後任該路管理委員長。1927 年後，在國民政府鐵道部任參事，仍任膠濟鐵路管理委員會委員長等職。1937 年任代理鐵道部次長。1940 年獲美國理海大學贈榮譽博士學位，曾創立工程師學會，被選為會長。1942 年病逝於上海，終年 64 歲。

值得一提則是：顏德慶與長兄顏惠慶在青島回歸的整個過程裡，他們弟兄是充當著舉足輕重的角色，可說是付出了艱辛的努力。於 1914 年 11 月，在第一次世界大戰時，日本趁火打劫，取代德國充當青島的佔領者。第一次世界大戰結束後，1919 年 1 月 18 日，舉行巴黎和會。顏惠慶擔任中國政府代表團顧問，顏德慶是隨員。雖然為幕後角色，但他們始終堅持不懈的支持顧維鈞提出收回青島的主張。中國收回青島主張失敗，他與兄顏惠慶全力支持中國代表團發表《拒簽宣言》。

後來，於 1921 年 8 月 11 日，美國總統哈定正式向英、法、意、日、中等八國發出會議邀請。中國代表團全權代表，由有外交總長顏惠慶等人組成。代表團包括顏德慶在內；總人數達 130 人。

1922 年 3 月後，青島回歸進入接管實施階段。王正廷被委任魯案善後督辦，顏德慶出任中國接收鐵路委員長。接收工作開始，日人是多方刁難。作為鐵路談判的挑大樑人物，顏德慶是寸土不讓。顏是湖南人，外號「湘辣子」，在談判桌上總令人懼怕幾分。雙十節的前一天，是顏德慶的生日。前去赴酒宴時，王正廷特贈一方匾額，上書「折衝中流」四字。顏氏謙辭禮讓一番後，便引出不少接管的話題。王說：「眼下魯案善後正行道中途，幸有顏公這樣的資深才長傾心相助，勉力支撐魯案善後半壁江山，才有今日談判成果。要能善始善終，全靠顏公 [折衝中流]，寄厚望如此。」顏也沒有客氣，提出要將鐵路贖金再壓 500 萬。後來提出來的評價標準被日方代表推翻。日人要按日本的一套評價標準，將價算在 4500 萬日元。顏也不示弱，提出實地考察，和外國專家論證。日方代表在國際輿論面前，只得把價殺到 4000 萬。礦山償價，日人提出為 1200 萬。幾經討價還價，最後以 500 萬日元拍板。終於 12 月 5 日《山東懸案鐵路細目協定》簽署。規定：膠濟鐵路定於 1923 年 1 月 1 日移交，償金 4000 萬日元。顏德慶擔任中國接收鐵路委員長，由他主持的收回膠濟鐵路儀式，於 1923 年 1 月 1 日在青島朝城路舉行。最終使懸掛了八年的「日本山東鐵路管理局」的牌子摘下之後，「中國膠濟鐵路管理局」隨之揭牌。

繼而《中日膠濟鐵路交收協定》於 1923 年 3 月 29 日，中華民國接收膠濟鐵道委員長顏德慶，與日本山東鐵道引繼委員長秋山雅之介在青島簽訂，共 12 條。主要內容：①本年 3 月底以前，日本將坊子、淄川醫院、高密、青州、張店、坊子博山小學的所屬一切財產和坊子發電所、新築工事汽機、發電機及配電保安設備等交給中國鐵路管理局；②屬於礦山的財產，在中日合辦的礦山公司成立前，由中國鐵路管理局使用，不付租金；③膠濟兩鐵路運輸契約，在中國鐵路管

理局未照會締約者取消、修改或繼續之未規定前，仍然有效；④土地出租契約，除 1922 年 12 月 5 日中日簽訂的《山東懸案鐵路細目協定》規定的內容和處理方法外，其餘土地出租契約，中國方面不承認有效；⑤日本法律所規定必須帶回的鐵路簿本、單據，經中國方面同意，並抄留副本，允許日本方面帶回。

看來，顏德慶在青島回歸上的建樹，是不能抹煞的。顏德慶於 1927 年後，仍任膠濟鐵路管理委員會委員長，常住青島。又於 1934 年 8 月 2 日，中英庚款董事會在青島開幕，董事長朱家驊、副董事長馬錫爾（英人）及董事顏德慶、李四光等出席會議。

從詹天佑到顏德慶

馬聖楠 / 2025-04-03

1911 年 5 月 21 日，一個身材有些壯碩、留著八字鬍的中年男人在給他副手後生的一封信中寫道：「郵傳部正在收回所有的鐵路幹線，是善是惡，終將有報。我強忍著不做任何評論，而每一個人都和我一樣，洞悉此事。」

對當局做法出離憤怒的他，在後一封 6 月 13 日的信中繼續寫道：「至於四川鐵路的未來，可以肯定的是，美國人將予接管，而對中國人來說，則無任何希望。因此，我們如果再花費心思，那將如修築空中樓閣，毫無意義了。我們的好日子已經過去了！！所有的好命運均已離開中國人而去，而我們必須甘心居於次等地位、二等地位？不！！比這還壞。」

寫下這些信的正是享有「中國鐵路之父」美譽的詹天佑，而讓他如此憂心又憤怒的事，就是被後世認為導致清朝覆亡的「催命符」：川漢鐵路。

詹天佑的「戰友」

噫籲噓，危乎高哉！

蜀道之難，難於上青天！

蠶叢及魚鳧，開國何茫然！

爾來四萬八千歲，不與秦塞通人煙。

西當太白有鳥道，可以橫絕峨眉巔。

地崩山摧壯士死，然後天梯石棧相鉤連。

太白筆下蜀道艱難，層巒疊嶂、深峽激流，千百年來開路與行走皆不易。西有青藏高原，北有秦嶺，南有烏蒙，自古出巴蜀，唯有東出夔巫三峽水路。19 世紀末、20 世紀初中國鐵路建設高潮時，四川人民

盼望建成出川鐵路，但「天府寶地」也遭英、法、德、美等國列強覬覦，欲攬辦控制鐵路建造營運，紛紛遊說清廷與四川地方大員，以借款造路為由企圖搶先。

為拒外國列強染指，1903 年四川總督錫良奏請川人自籌資金修鐵路，獲清廷批准。1904 年官辦川漢鐵路公司成立，1907 年 3 月改商辦，規劃從成都起，經重慶、萬縣到宜昌，再由宜昌經當陽、荊門、襄陽，在應山縣廣水與京漢鐵路銜接，全程兩千多公里。1908 年 11 月，詹天佑被任命為川漢鐵路總工程師兼駐宜昌會辦，當時他正負責中國首條不使用外國資金和人員、全由中國人自行設計的京張鐵路，該鐵路 1905 年 9 月開工，1909 年建成。

詹天佑深知川漢鐵路工程更漫長艱巨，但當時離不開京張路工。1909 年 4 月，他遣川漢鐵路宜萬段副總工程師、留美歸國學子顏德慶先行前往宜昌。

川漢鐵路開工典禮

青年鐵路工程師顏德慶深受詹天佑賞識，在京張鐵路、川漢鐵路諸多環節是詹天佑得力搭檔部下。《詹天佑書信選集》選編 1905 至 1912 年詹天佑信函 225 封，其中近 50 封寫給顏德慶，足見二人友誼之深。

詹天佑在京張鐵路工程期間，有時一日連發兩三封信瞭解川漢鐵路籌建情況並指導。1909 年 10 月，京張鐵路通車後，他即南下宜昌主持川漢鐵路首段工程宜萬段開工典禮。

好景不長，1911 年 5 月 9 日，清政府宣佈鐵路國有政策，強制將民營鐵路國有化。

5 月 20 日，郵傳部大臣盛宣懷與英、法、德、美四國銀行團訂立粵漢、川漢鐵路借款合同，借款 600 萬英鎊，以兩湖厘金及鹽厘稅捐作抵押，並聘用英、德、美總工程師修造鐵路，將本屬民辦的鐵路強行收走且將收益權抵押給外國人，引發民間強烈反對。

川、鄂、粵、湘等省保路運動爆發，以「破約保路，維護完全商辦」為宗旨抗議，四川保路運動最激烈，形成保路同志軍起義，成辛亥革命導火線。國際時局與國內變革力量作用下，清王朝腐敗滅亡是遲早之事。這筆借款壓力致清政府收回民營鐵路，保路運動則助推辛亥革命。債券引發結束封建帝制的革命，川漢鐵路也因此停工。

傳奇的「江灣顏氏」

19 世紀，工業革命始於英國紡織行業，大機器生產主導後，蒸汽火車頭問世。1825 年 9 月 27 日，世界首條蒸汽機車永久性公用運輸設施通車，開啟近代鐵路運輸業。鐵路以其優勢受重視，19 世紀末多國將修鐵路作為國家政策。1889 年清政府新政期間，認識到鐵路對國家振興重要性，決定修築鐵路並制定借債築路政策，成洋務運動重要內容。國力衰微下，清政府設中國鐵路總公司，向西方列強借款修鐵路，卻不得不開放修築權、管理權及收益權，致國家權益嚴重流失。

1881 年耶魯畢業回國的詹天佑是 1872 年清廷首批「留美幼童」學員，深得他厚愛的顏德慶來自傳奇的「江灣顏氏」。

「江灣顏氏」據說是顏回後人，也有說太平天國時期從廈門遷居於此。較為準確的資訊則可以從顏德慶父親顏永京身上說起。

顏永京是近代中國重要翻譯家、教育家及宗教華人領袖，被譽為「將西方心理學引入中國的第一人」。1854 年留學美國，歸國後居於虹口美租界。家中設私人英文圖書館，藏書涵蓋多領域。家庭生活西式化，子女受中西文化薰陶。

「我們家的傢俱、陳設和裝飾，都多少有些外國化了，飲食也中西合璧。從孩提時代，我們就習慣於歐洲的備餐、用餐方式……他（父親）曾帶我們遊覽美國和中國的戰艦，參觀由美國朋友經營的早期造紙廠，以及上海自來水公司。遇到馬戲團來滬表演或上海業餘劇社演出英語話劇，我們都不放過任何一次機會，前往觀看。」在民國外交家顏惠慶的日記裡，曾這樣記錄顏氏家族的童年。

顏永京歸國後創辦了聖約翰書院，他十分注重培養現代人才，對於子女的教育也兼顧學術與社會責任培養。顏德慶與哥哥顏惠慶更是在完成同文書院學習後，于 1895 年一同赴美求學，而後各自走上不同道路——他們不曾想到，與父親那年的離別，就是人生中的最後一面。他們那時也不曾想到幾個兄弟在日後的人生道路上，也會成為互相依靠的得力幫手。

顏永京不僅關照自己的親生骨肉，同樣也照顧家族裡的學齡子弟。顏惠慶、德慶兩人的堂弟顏福慶也獲家族支持，後赴美深造成為首位獲耶魯醫學博士學位的中國人。

1912 年中華民國成立，詹天佑任川粵漢鐵路會辦，助孫中山制定十萬公里鐵路計畫。顏德慶在其團隊中成長為優秀工程師，顏惠慶則成駐柏林中方外交官。

1914 年，詹天佑為落實孫中山《建國方略》中修建川漢鐵路設想，重新勘測選新線路。但直至 1919 年逝世，未見鐵路有動靜。從 1909 年開工到 1911 年辛亥革命，川漢鐵路首段完成 60 餘公里線路，可通行工程列車線路 17.3 公里。至死，詹天佑也沒有看到川漢鐵路恢復建設，也沒有看到一個月後爆發震驚中外的五四運動。

顏惠慶在中國加入協約國對抗德國後搬到哥本哈根，一戰結束到巴黎，作為中國代表團成員主張收回權益。但巴黎和會是列強分贓大會，明目張膽地將德國在山東特權轉交日本，損害中國利益。顏德慶作為隨員與顏惠慶支持顧維鈞主張及《拒簽宣言》。

沒想到那些親日的中國政客竟漠視中國和美國代表的存在，暗中簽署了有利於日本的《中日合辦膠濟鐵路》，由日本繼承德國在山東的包括膠濟鐵路在內的一切特權。此事經公開披露後，引發中國的抗議浪潮，五四運動在轟轟烈烈的歸還青島的口號聲中開始。

1920 年 8 月，顏惠慶任外交總長，他依然主張追求完整主權。1921 至 1922 年在國際會議上尋求多方支持，幾經努力終於使德國在山東領土財產歸還中國，日本鐵路礦業也歸還有望。

歷史上，山東境內第一條鐵路：膠濟鐵路於 1899 年 9 月開工，1904 年 6 月建成，卻有著不堪回首往事。

1897 年冬，德國借巨野教案強佔膠州灣，次年春迫使清政府簽《膠澳租界條約》。夏對膠濟鐵路沿線初測，定測後修建，1904 年夏全線建成。1914 年 8 月，日本為占青島對德宣戰，北洋政府宣佈局外中立。11 月青島德軍投降，青島成日本殖民地，膠濟鐵路被日控制。日向青島移民，至 1920 年青島日僑民達 2 萬多人。

在全國民眾抗爭下，中國代表拒簽巴黎和約，日本企圖破產。1921 年 8 月，美國發起華盛頓會議，青島回歸再提上日程。日方在國際壓力下將青島和膠濟鐵路還給中國，但北洋政府需付 5,000 萬銀元並以

鐵路收入作保。1922 年 2 月 4 日，中日簽《解決山東懸案條約》及附屬條約，後經 5 個月談判，簽《山東懸案細目協定》和《山東懸案鐵路細目協定》，中國付 6,100 萬日元贖回青島及膠濟鐵路主權。

收回膠濟鐵路波折多，贖路費用商定是其一。日方要求 4,500 萬日元，顏德慶作為接收委員長，輔佐王正廷與日方力爭，認為價碼高，提出鐵路回收評價標準，算出 4,000 萬日元，被日方推翻，他提出實地考察並邀外國專家論證。中日聯合鐵路委員會開會 21 次，最終簽協定，決定鐵路補償金總額 4,000 萬日元，國庫券利率定為 6 厘。顏德慶被稱為功臣，「砍價高手」，一下子「殺」掉 500 萬。1922 年 12 月 10 日，青島回歸，成為 1840 年後首個被收回主權的被侵佔城市。1923 年 1 月 1 日，膠濟鐵路交接儀式舉行，顏德慶主持，趙德三從日方接過資產冊籍並簽字，路權移交中方。

1923 年 2 月 15 日，正當百姓歡喜過春節的時候，青島開出的 37 次貨物列車行至汶河大橋時橋毀車墜，致 1 死 5 傷。有人質疑起德國建橋品質。

隨著調查的深入，真相浮出水面：原來日佔領八年間，瘋狂掠奪物產礦產，鐵路基礎設施維持原狀，僅搶修部分橋樑，德設計橋樑荷重量定為軸重 13 噸，日本採購美重型機車，衝撞力超輕便機車，大量增運貨物，線路年久失修，加快橋樑損毀。另 37 次貨物列車行駛至高密站時，司機央求站長將待命機車附掛列車車頭，兩台重型機車同時行駛在汶河橋上超重，致橋毀人亡。

在那風雨如晦的歲月，家仇國恨又添一筆。

儘管有波折，然而成功收回膠濟鐵路讓顏德慶的仕途更為順暢。任南京臨時政府交通部路政司司長時，他還領導建設南京下關火車輪渡，成為中國最早的火車輪渡。

上世紀初滬寧、津浦鐵路建成後，長江阻隔致南北交通線無法接軌，靠輪船轉載旅客，貨物運輸裝卸搬運轉駁過江，費時費力還易破損。清政府和民初北京政府曾有建橋之議，但因工程困難費用浩大未成。1918 年，英籍工程師曾提及火車輪渡方案，後因經費作罷。

1927 年國民政府定都南京，兩路過江問題更顯重要。1930 年 10 月，國民政府鐵道部成立「首都鐵路輪渡設計委員會」，由顏德慶、薩福均等 13 人組成。參加設計者有顏德慶、薩福均等，他們在收回膠濟鐵路工作中就是老搭檔。此次合作，更是設計了一套建造和維修費用低廉、運用方便、不影響長江航運且不受潮水漲落限制、經濟安全的方案。

1933 年 9 月，火車輪渡方案完工。兩條鐵路幹線連接滬寧、津浦，火車渡輪定名「長江號」，長 113.3 米、寬 17.86 米，載重 1550 噸，可載 40 噸貨車 21 輛或客車 12 輛。運行 40 年，為當時的鐵路運輸事業作出重要貢獻。

令人驚歎地，從上海江灣的顏宅走出了外交家顏惠慶、鐵路名家顏德慶、醫學名家顏福慶，他們都為當時乃至後來的這片土地起到了重要作用。

1942 年（一說 1946 年），顏德慶在上海病逝，他與詹天佑未看到的川漢鐵路，1950 年 6 月成渝鐵路開工，1952 年 6 月竣工通車，賀龍元帥剪綵。他與顏惠慶收回的膠濟鐵路 1990 年 12 月 28 日複綫二期工程通車，2006 年 9 月 8 日全線電氣化。

如果英靈們在天有知，想來會對飲一杯，贊曰：一壺濁酒喜相逢，古今多少事，都付笑談中。