

王

洸著

我與航運

泰傳兄

惠存

王澐

王

洸著

我與航運

第一編 我與航運

少年時代的轉變·····	一
開始寫作·····	三
進了交通部·····	六
創辦交通雜誌·····	八
航政法規的創制與修訂·····	一八
兩次奉派出國研究考察·····	二二
沉船封鎖長江記·····	二七
武漢會戰連船記·····	三二
川江機械絞灘的創設·····	四〇
抗戰時期所造的改良木船·····	四八
川桂公路汽車遇險記·····	六〇
抗戰時期水運紀要·····	六四
貴江區公用碼頭之創設·····	八六
出任航政司司長於危難之秋·····	九九

配合反共抗俄國策的航政·····	一〇六
楚城記·····	一二三
臺航九年·····	一三二
強迫性的旅客意外保險·····	一五七
參加經濟動員的計劃工作·····	一六四
我寫的航運叢書·····	一七〇
海事名詞的編訂與公布·····	一七九
尋書記——重得了父親的遺著·····	一八七
交通部的掌故·····	一九二
畫辭·····	一九五
我愛崑曲·····	一九七
演唱崑曲憶往事·····	二〇〇

少年時代的轉變

這是五十年前真實的故事，嚴父恩師給我的教訓，至今未忘，每當父親誕辰和教師節那天，總要回憶一番，我有負期望，覺得愧對他們。

民國八年，我十四歲，在北平第七小學（原爲八旗小學，老師多在旗）畢業，父親要我考聞名的師大附中，沒有考取，就在在家附近的尙志中學（教育總長范源廉先生所創辦）讀書。我一直不用功，同書桌的同學章君是位戲迷，他經常帶我去廣和樓富連成科班，聽馬連良、譚富英的戲，上課時不但不好好聽講，總和章君談戲，有時還做出戲台上的動作，引人發笑，老師除面加斥責外，實在把我沒有辦法。

我去聽戲，都是瞞了父母，說與同學到公立圖書館去看書，出門回家都帶了書包，半年多沒有被發覺，有次我將前一天的戲單（戲目和演員的名單）遺留在桌上，被父親發覺，那天我說是到圖書館去看書的，父親勃然大怒，說我荒廢學業不好，說說話更不好，拿了戒尺，打我左手十下，罰我說謊，又打右手十下，責我荒廢學業，叫我跪在書房，自己反省。跪畢，命我將說謊話、偷看戲、受責罰的事實，寫了一篇週記，經父親潤色釐清後，送我送給國文老師看，我覺得在家受責，外人不悉，繳給老師，別人得知，好難爲情，懇求免于送去，父親堅執不允，只有遵命。

國文老師陳屯（字是雅）先生，是湖北浠水人，時任神州通訊社社長，兼任教席，一口

鄉音，可是儀表雍容，講解認真，同學們最敬愛他。他看過後，在我的文後，批了以下幾句：「該生平日成績太差，實因涉足戲院，荒廢學業所致，此次謊欺父母，已受重責，而該生竟能不諱，自述經過，深知悔改，足徵家有嚴父督責，其子弟必可遷善。該生從此振奮，前途自有希望。其勉旃。」給了九十分。他不但在班上宣讀，而且將我自述全文張貼於學生成績欄內，使全校同學週知，用以激勵；這項措施，益使我羞慚萬分，好多時間，不敢抬頭見人。

頑皮的我，雖受這次大教訓，那能一夜之間，改變習性，以後聽講仍不甚專心，所繳作業，未經父親改過，依然文字拙劣，陳老師又在文後批道：「該生近又怠於振作，文字漸復舊觀，應多加努力，毋負嚴父業師之望，勉之！勉之！」給分大為減少。陳老師書法端正，語重心長，我一次一次的接讀他的批示，漸漸覺得自甘暴棄，決難逃過陳老師的明察。翌年終於考上了師大附中。

這一次父親和陳老師給我的教訓，在我少年的心靈上，影響最深，不但糾正了我說謊話的毛病，以後從公交友，總以誠實自勉。

國民革命，北伐成功，陳老師南下，轉任內政部民政司科長，在抗戰期間，以績優晉升民政司司長，及首席參事。在重慶時，我服務交通部，公務上有來往，常承他獎許。抗戰勝利，他復員南京，我移駐漢口，未再有機會相晤。共匪竊據大陸，聽說他憂傷憤慨，不久就歸道山，他的音容宛在，我是一生不會忘的。（本文曾刊於民國五十七年七月五日中央日報）

開始寫作

最近幾年，我寫了好些本有關海運和交通方面的書，許多朋友問我，對於寫作興趣是如何提起的，說來却是偶然的。當初我嘗試寫作，並非爲研究學問，而是從寫「戲評」開始養成的，至於鼓勵我寫作交通方面的文章，却是日本人和王雲五先生。我所寫的第一本書「中國航業」，是在北平交通大學讀書時寫成的。

凡在北平讀過書的，很多有平劇的癖好，尤其在民國初年到十二三年間，那時中學生、大學生、都愛聽戲，而且也愛唱戲，那情形很像現在學生愛看電影一樣。當我在民九至民十二年間，就讀於師範大學附中時，我幾乎着了迷，每星期總要有三、四天的下午，都消磨在戲院裏，因爲那時下午的課，不很吃重，有時還不排除課，所以我常下午不回家，夾了書包，偷偷的去聽戲。我常去的地方，是以富連成社科班（戲劇學校）聞名的廣和樓，（地點在前門外肉市，可說是一個實驗戲院，戲價銅元十六枚，茶錢四枚，代價很便宜）那時馬連良方才出科（畢業），仍在演出；譚富英還坐科（未畢業），我每每看完了戲，在晚上寫了些觀感的文字，投寄商業日報等小型報，過一兩天，發現我寫的文字，居然在「戲評」專欄內登出。起初常投小型報，後來膽子大了，就投順天時報等大報，我的筆名「道公」、「聽鸚鵡主」，常常會在這些報上與讀者見面，後來因爲認識許多梨園行（即平劇界）朋友，寫作的資料多了，「戲評」發表的數量亦增多了，而且還有些報紙轉載我的「戲評」，我那時竟和那些

評劇家俠公等並稱，其實讀者並不曉得我是個舊制中學生。那時我父親也被瞞過。後來進了交大，有一天早上，我前晚深夜所寫的「戲評」稿子，被父親發現，大發雷霆，說我沒出息，不好好讀書，竟捧角，大大的斥責了一頓，而且禁止我再寫這荒唐學業的文字，從此我對戲評擱了筆。其實我寫作和發表的興趣，確是從寫「戲評」開始養成的。

我從民國十三年，考進了北平交大，那時學校裏同鄉會很流行，許多同學，各自組織同鄉會，聯絡鄉誼，也有些具有愛國心，暗中參加國民黨，而作愛國和政治活動的。我那時亦與黃叔喬、傅達、王世弼諸同學，組織了一個江蘇同鄉會，人數雖不多，却出了一種季刊，先命名為「蘇光」，出了兩期，加以充實，改名為「交通經濟彙刊」，內容說不上好，但是十六開的版本，五彩的圖案封面，每期印一兩千份，在那時交通學術風氣不很開的時候，確亦引人注目。我在民國十六年第四期彙刊中，曾發表了一篇「海關兼管航政問題」的文章，我提出了許多理由，說明海關不應兼辦航政，主張交通部應該收回事權，各地設立「航政局」，接管其事，並擬了些組織大綱；那時不過表示些粗淺意見，充充篇幅而已。不想幾天後，順天時報（日本人在北平所辦的華文報，當時銷行甚廣，很有勢力）竟全文轉載，不久以後，南滿鐵道會社又將它翻譯成日文，刊登於「支那航業」一書中。雖然那時我並不引以為榮，却大大的增加了我以後寫作學術性文章的勇氣。

我在交大讀書時，父親（諱倬）任交通部航政司航業科科长，正奉命主編「交通史航政篇」，我空了，常翻翻他老人家的草稿，有時節錄些資料下來，另行參考些書籍，並加入個

人對於航政海運的意見，寫了約有四、五萬字的一本書，定名爲「中國航業」，透過我父執方毅先生，打算請商務印書館出版。那時王雲五先生初主該館編譯所筆政，正在計劃編印「萬有文庫」，竟意外的選取了我這稿子，編入該文庫第一集，在民國十七年間出版，這是我第一本專書問世。以二十一歲的大學生，能在當時第一家大書局出了一本書，自己總是覺得異常興奮的，至於二百銀元的稿酬，在青年人看來是其次的。現在我會見了王雲五先生，還常道謝他對我的鼓勵呢。

（本文曾刊於民國四十六年二月二日中央日報）

進了交通部

我在民國十五年十二月進了交通部，那時我還在北平交通大學讀書，方遭大故，得父執輩的提挈，以沉重淒楚的心境，做了半工半讀的小職員，在個人的經歷中，是不能忘懷的。

我父諱倬，字雲五，他在宣統年間，從日本遊學歸來，就在商務印書館任編譯，他研究法律，而對地方行政頗有興趣。記得髫齡時，看他寫了一本「地方行政要義」，當時似乎是個新的政治介紹。後來他又在民國十二年完成了「交通史」，在那些年間，可說是商務印書館銷行頗廣的兩本專著。他雖與現在的考試院副院長王雲五先生同姓同名，又先後同在「商務」任職，但當時並不在一起，而兩位雲五先生在「商務」的歷史，至今還爲「商務」老同事們所樂道的。

我父在民國五年脫離了「商務」，隨同那時的交通總長許世英先生，到交通部任職，名義是主事，分發在航政司，後來兼任航業科科长多年，一直到逝世，沒有離開職務。

我父在四十歲以後，就有氣喘和心臟的宿疾，常常發作，又因民國十四年秋天，我兄王冲肺病亡故，悲傷過甚，更加沉重。我兄於民國十二年以上海交通大學管理科第二名畢業，分發交通部路政司，作美籍貝克顧問（即前農復會貝克委員）的助理，擔任鐵路統一會計的編訂工作，年少聰敏，很得長官的器重，不幸一年以後，患肋膜炎，不治身故。我父痛失長子，從此更加抑鬱，體氣日衰。

民國十五年十一月的一個嚴寒下午，我還在學校上課，忽見宋建勳先生急急忙忙從交通部通交大的後門，奔向教室尋我，說我父親急病在部，速往省視。我當時看了宋先生緊張的神氣，意識到將有不幸的事發生，兩腿軟麻的跑進了航政司辦公室，只見我父親閉目睡在椅上，滿頭汗珠，哮喘痰塞，呼號已不能應。聽父親們說，我父是在到公不久而發病的，醫生診斷結果，認為是心臟麻痺，已是無法救治。我父一生清勤，竟以五十一歲之年而終於部署。

我辦完了大事，面臨着家庭生活的威脅，我弟王治，那時初入唐山交通大學，更發生兩人的讀書問題，我父清廉自矢，素無積儲，幸承父執輩設法，替我補了航政司一個核算的名義。月薪五十元，本是長官們的好意，作我母子三人的生活讀書費用，並不一定就要我去上班。我因那時部裏上午不辦公，可照常上課，下午校中排課甚少，即使下了課去上班，時間亦還來得及，我就在這種情形之下，在宋建勳先生的工程科內，擔任收發管卷的工作。後來總務科一位主辦船員證書的蔡技士辭職，那科的科長張恩壽先生是前清進士，其他同事亦多不習英文，關於船員英文證件的審核和英文船員證書的填發，科內竟找不到人能辦。於是張先生和宋先生商量，把我調去接辦這種工作，亦可說是我幸運的開始，竟因此不久被升為辦事員。民國十七年六月，國民政府北伐成功，接收北平部署，需要酌留熟悉業務的人員，到南京部內去服務，我亦竟因此區區技能，在六十多位航政司職員中，被提名與另外一位副科長張杏林先生一同留用，派為航政司科員。同年八月間，押同文卷南下工作。那時我是二十三歲，至今忽忽二十九年，想起那些仁厚的父執輩，還是感念的。

（本文曾刊於民國四十六年六月十六日大道半月刊第一六二期）

韋以韞先生，答應幫忙，有幾個比較和我熟識的朋友，答應將來替我寫稿，給了我一些同情，但是經濟上的幫忙，是不便再作請求了。於是我用兩塊多錢買了一張小寫字桌，又刻了個「交通雜誌社」圖章，印了些有銜的信紙信封，社址當然設在我淳德里家中，辦公室就在我房內。接着發了許多信寄給朋友，拜託他們賜稿，附了個計劃書，聲明二十一年十月一定出創刊號。居然不久，稿子陸續寄來，那些鐵路、電政、郵政的長官，亦寄來些文章，第一篇文章就請韋先生執筆，航政方面的文章自己寫，無用外求。稿子收齊了，第二個問題是印刷費，創刊號決定印兩千本，費用甚鉅，無力籌墊，只好再商量朋友，介紹上海神州國光社承印，保證在書出版後一個月內付清，一面印了五百張彩色廣告，遍貼南京街市。爲預籌經費，我又大唱其空城計，未得鐵路局的同意，先把國內各鐵路的行車時刻表，統統照刊；又把營業性的交通機構，在別處所登的廣告剪下，照樣轉載。創刊號一經出版，儼然有個格局，有個氣派，再看作家亦都是交通界熟悉的名字，廣告這樣多，想必有個來頭，大家也就點點頭，多少答應些定單或允續登廣告，經費來源從此有些辦法，交通雜誌也就在這樣一砲放響之下，與社會人士見面了。

交通雜誌第一卷第一二三四目錄

第一期要目

郵政時期交通建設之檢討	王淑芳
我國交通事業之整理與發展	向默安
利用外資建設鐵路之商榷	章勃
揚子江整理之急要與計劃	蔡培
改進中國郵政之計劃	鍾錦
中國郵政革新方案	王洗
鐵路實行貨物貨運運輸之加價問題	鍾錦宗
國際航空委員會之釋義	通仙
一月來之路電郵航	陳寶鼎等

第三期要目

招商局之整理與復興	王洗
國有各鐵路貨行貨物貨運運輸之經過及其成績	俞樸
蘇聯第二屆五年運輸計劃的論議	張冲
編製郵政會計總報告書	陳其祥
中國公路發展問題之探討與建議	洪瑞鴻
招商局救歸國公之面商	章勃
近代船舶結構與其內部之配置	黃康亞
最近各國海運保護政策	鄭德沛
航海鐵路之整理與發展	徐協華
一九三一年以前之航空進步概論	柳希儒
一月來之路電郵航及交通新聞	陳寶鼎等

第二期要目

中華民國最近公路全圖及其說明	蔣福如
航業政策與中國	蔡培
運輸事業互相調和政策的原理與實施	丁世謀
最近國有鐵路貨價之實況及其整理之方策	章勃
鐵道貨運運輸之理論與實際	鍾錦宗
中國無線電之過去與將來	蕭傳儒
商港之研究	王洗
郵政簡易人壽保險制度之創設	王輔宜
交通會計之鳥瞰	張心謙
李頓報告書中之中日鐵路問題	洪瑞鴻
我國郵政固定資產之估價問題	陳其祥
一月來之路電郵航	陳寶鼎等

第四期要目

過去之交通概況與今後之建設方針	王伯羣
測驗揚子江上游水力發電的概況	宋希尚
一年來之鐵路業務	俞樸
一年來之鐵道重要財務	黃振聲
福建西南路計劃	鄭華
大可注意之引水樞問題	章勃
各國郵政制度與郵政儲蓄之概況	王洗
膠濟鐵路創辦水陸聯運之研究	鍾錦
我國郵政會計制度	張心謙
一月來之路電郵航及交通新聞	陳寶鼎等

創辦交通雜誌

交通雜誌 第一卷第六七期合刊 目錄

「鐵道整理專號」

中華民國二十二年四月出版

任重致遠

顧孟餘



鐵道部顧部長題詞

鐵道整理專號

任重致遠

林森



國民政府林主席題詞

創辦交通雜誌

車軌大同

為交通雜誌社鐵道部
經理專號題

蔣中正



考試院戴院長題詞

最有利之鐵路線是從最繁盛
之地帶達於荒涼未開地帶之
路線 民國二十二年敬誌
總理遺教一語以題
鐵道整理專號 傳賢



前鐵道部孫部長題詞

鐵道整理專號發行

歐美各國

交通發展

返顧我邦

補苴罅漏

伸式諸子

幸甚懇額

專號發行

前途無碍

孫科題



舍推首効

踰向徑風

策勵進行

願力深宏

百孔才創

入謀不臧

鐵道縱橫

物質文明

物質建設交通為首
總理遺教路十萬里
日居月諸成效未覩
緬懷先哲寧不愧恥
願我同志從茲奮起
輒斯專利春風夏雨

強國之基利民之礎
一德一心貫澈終始

交通雜誌同人
有鐵道
車號（刊誌感頌）

王伯群



航政法規的創制與修訂

自五口通商，以迄國民政府鑒建的一段漫長時期，外籍客卿主持海關，兼管航政，所有船舶進出港口，船舶領取牌照，船舶丈量噸位，船舶檢驗，船員引水人考試管理，都由海關總稅務司自訂規章辦法，令由各地外籍稅務司及理船廳長（即港務長）執行，中央政府既無政策性的法律公佈，亦乏航政專管機關的建立。

我國航政基本法規的草擬與頒行，大都為民國十八年至二十年間之事。當時國民政府奠都南京未久，與民更始。立法院和行政各部門曾有長時間的密切合作，共同努力於新法的創制。當時交通部部長王伯群先生（貴州興義人，後任大夏大學校長）認為改革航政，必須從根本上着手，應將海關兼管航政八十年的事權，移轉到交通部，另設航政專管機關執行之。惟執行航政必需有法律的依據，而法律尤需富有政策性、建設性的精神，方有意義。經就商於立法院院長胡漢民先生，決定分工合作，如海商法由立法院商法起草委員會起草，交通部則參加審議，船舶法與船舶登記法由交通部起草，商法起草委員會審議，至於其他有關海員航業港務航政機構之法規，則由交通部酌量緩急，分別自行頒佈，或擬具草案，送由立法院審議，完成立法程序。

交通部鑒於此事體大，為迅速達成任務起見，特別設置法規委員會，延攬專家，分任起草工作，由參事王輔宜先生主持其事，我當時任航政司科員，因為曾於民國十七年一月，在

交通部印行的交通公報上，發表過一篇「海關兼管航政問題」的文章，主張交通部應早日接管海關航政，成立各地航政機關專責辦理。又在同年九月交通公報中發表過「編訂航律之管見」一文，主張有系統的編訂航政法規，創立新體制、新精神。王部長均經看過，表示贊可。又得王輔宜先生的推薦，承他不拘年資，於民國十八年一月，派我兼任法規委員會委員，職位無形中提高，給我更多的鼓勵和發揮機會，記得當時分任起草工作者，船舶法爲何道潛先生，船舶載重線法爲宋建勳先生，商港條例及航政局組織法爲張葆彝先生。我那時只有二十四、五歲，興趣特高，奉派草擬的工作不嫌其多，經勉力完成初稿的有船舶登記法、海商法施行法、航路標識條例、船舶檢查章程、船舶國籍證書章程、船舶登記法施行細則、海員管理章程，以及後來的引水法。其他不歸我起草的法規，我亦參加討論，所以整個航政法規的體系和內容，我可說是最熟悉的一位。

擔任起草工作的同人，經過詳細研討，所獲的結論，一致認爲新航政法規體系應參照日本的法制，因爲我國情形與日本比較接近，而且日本航政法規的原則雖取法於英美，而體例條文則從大陸法，系統分明，條款清晰，所以大家起草時，都以日本法規爲藍本，而參酌國情。並且執行的機關，統歸航政局，所以新法公佈施行後，海關即於民國二十年七月一日停辦航政；而交通部在上海漢口天津各地區設立的航政局，亦於同日成立，接管航政。這是國民政府建立後，交通部最大的一項政績，亦是我國有新的航政法制開始。我常常這樣想，如果要定航政節，應該以七月一日最爲適當。

我非專攻法學，法律的知識，可說是直接受教於王輔宜先生，他原名侃，是江西東鄉人，留學東瀛，曾任律師及最高法院推事多年，經王部長相挽，始轉任交通部參事，一直到抗戰勝利後兩三年，才退休，交通部同人都尊稱他「輔老」。

海商法、船舶法、船舶登記法及航政局組織法一一完成立法程序，王伯群部長非常高興，在民國十九年底一次紀念週上，大為讚許航政司執法規會的成績，對工作出力人員並表示將予特別獎勵。會後條諭，將我的薪水從一百二十元，加到一百六十元，年終考績又加到一百八十元，一年之間連升三級。民國二十年七月一日，各區航政局成立，又承王輔宜、劉成志（字同仁，江蘇武進人，時任航政司第一科科長、代理司長，劉大中博士之父）兩位先生的推薦我，出任漢口（區）航政局第二科科長，主管航政，執行新法，月薪加到三百元，年僅二十六歲的我，已晉升到薦任職，真可說備受長官的擢拔，使我益知奮勉。我本庸才淺學，其後幸獲備員航政，實肇端於航政法規的擬訂，和那次漢口航政局的任職。緬懷昔日長官，實不勝感念之至。

政府遷臺以後，航政遂抗戰復員戡亂三個時代，航業又面臨航權收回以後，由內河沿海進而參加遠洋國際航線的環境，航政法規固已隨時增訂，惟枝節補充，為時愈久，自難免有龐雜紛繁之感。民國四十五年，交通部部長袁守謙先生，高瞻遠矚，為適應時代需要，爰主對航政法規作全面性的修訂，遴選專家，分任纂修，我又被邀參加此項工作，對引水法、船舶法、海商法，所陳修正意見，亦多蒙接納，已於民國四十九年六月二日、五十年一月三十

日，五十一年七月二十五日，分別修正公佈。另外我起草的商港法（朱登臬先生協同辦理）及海難審議法（王鶴先生協同辦理）則尚未完成立法程序。（草案分別載於拙著「航政法規要義」第二版及「航政概論續編」）。至船舶法之附屬規則，如船舶檢查規則、船舶丈量規則、船舶載重線勘劃規則、船舶國籍證書規則、客船管理規則、小船管理規則、船舶設備規則，最具技術性，且條文繁多，亦均於近五年內，由交通部陸續制定公佈，蔚成航政法規第二階段的大典。此事歷時十二載，閱袁守謙沈怡兩任部長，由陸翰芹、李昌來、徐人壽、沈琪、王濟賢、謝君韜諸先生發動於前，程式、曹省之、陳紹煥諸先生主管於後，參與草擬商討者不下二三十人，而以厲汝尚、劉承漢、甘其綬、查凱周、唐桐蓀、林良濤、周再華、周洪本、謝海泉諸先生及故世的黃玉麟參事貢獻最多。我兩次均躬逢其盛，略盡棉薄，尤堪欣幸。

兩次奉派出國研究考察

一

我在民國二十五年和三十四年，曾兩次奉政府選派，出國研究考察航政，從個人動機以至決定前往，都不出四十八小時，可說是最順利最迅速。現在想起，真是非常幸運，而且這兩次出國，是我以後，對國家進一步服務的關鍵所在。

在民國元年至國民政府成立這一段時期，青年學生除非自費留學，很少有公費出國深造的機會；一來是國外獎學金很難獲得，二來是政府培養後進，殊不積極，縱使若干省份，有公費派學生出國留學之事，但名額極少，而且時有時輟。中央部署更少有派屬員出國研究考察之舉，惟有交通部對青年人才比較重視，規定每年上海唐山北平交大畢業生的前二名，有公費派往國外留學或實習的規定。但有若干年，因內戰頻仍，經費支絀而停辦。一直到國民政府鐵道部成立，部長孫科先生才將歷年未派出國的學生，補送出國，當時是一件新猷盛事。

二

我在交大讀書，功課平常，歷年考試名次，都在中間，自思決無公費出國留學的可能。

家中又素清寒，亦無自費留學的能力。後來進了交通部航政司任職，一心在工作方面，力求進步，出國深造，惟有嚮往而已。民國二十一年陳銘樞兼領交長，任意進用私人，將交部人事傳統，不惜破壞，我的漢口航政局科長亦被迫辭職。返回南京，無事可做，迺獨立創辦交通雜誌（月刊），內容充實，為當時國內學術性期刊之佼佼者。出了大約五、六期，在民國二十二年的春間，有一天，國防設計委員會（後改名資源委員會）秘書張葆彝先生走訪，他在民國十七年至二十年間，任航政司科長，是我的上司，法學湛深，恂恂君子，是位標準的公務員。他告我，該會副秘書長錢先生（實際上一向負責會務），有意在會內設一航政組，專規劃航政、航業、和造船的工作，他因曾看過交通雜誌和我的文章，屬意我負責這一組。那時，該會國際關係組是謝冠生先生，文化組是張其昀先生，鐵路組是陳伯莊先生，兵工組是洪中先生分別主持。他們都以委員名義而兼領組務。錢先生希望我去看他，談談此事。我有知遇之感，第二天就去見錢先生，他明白表示希望我負責這一組，但他說，該會用人極為嚴格，一定要曾在國外留學具有特殊學識者，才能昇予較高名義，他說我只有二十八歲，又無國外大學學位，只能給我助理研究員名義（比照中央研究院的制度），不過支此階級之最高薪一百八十元，要我不要計較名義。我當時提出三個條件，第一是助理人員由我保薦，（後來我保薦交大同學洪瑞濤萬琮兩位，洪於民國三十六年曾任上海航政局局長，萬於民國三十五年任東北航政局營口分局局長，來臺後任高雄港務局主任秘書多年）他立即答應。第二是如我任職後成績優良，希望能派我出國研究，他表示將來可予考慮。第三交通雜誌在不妨碍

公務情形下，仍由我繼續辦理，他亦首肯。我就在這些條件下，接受了新職，謝冠生張其昀兩位先生，就在那時認識，始終承他們相知和關注。

我在會內服務了一年半時光，交通雜誌按時出版，銷行益廣，在夏秋之交的一天，我忽然動機，想出國深造，以求新知。當晚寫好一封信給錢先生，表示我的願望，並說如果他認為我的工作滿意的話，希望他的承諾能實現。翌晨，就將信送到他的辦公室，第三天上午他召見我，將原信退還給我，他說：「你是會中決定要派遣出國的三位年輕同事中的一人，不是因為寫信要求，我才答應的」，並叫我即作出國準備。不幾天明令發表，我和江季平（名鴻治，連任我駐聯合國副代表、代表、及辦事處處長廿餘年，為蔣廷黻劉鏊兩位先生最得力的同事）吳志翔（在抗戰期間，任資源委員會駐美代表尹仲容先生的副手）三人出國，派我赴美研究航政，派江赴英研究國際法，派吳赴英研究經濟學，我於一年半後回國，返會工作，不久交通部部長俞飛鵬先生即調我回部，任航政司船舶科科長，半年以後，對日抗戰發生，我從此在航政上肩負着繁劇的工作，得遂報國之志。

三

民國三十三年十月，我從長江區航政局局長的職位，一度調部任專門委員，繼任者為現任立法委員的周厚鈞先生，在那時美國租借法案有一項計劃，對從事交通經濟方面的專門人

員，遂請赴美接受考察或研究，考察人員限於資深的高級專門人員，如部內技監、司長、簡任技正、部屬的機關首長、副首長，如局長、副局長、總工程師，不必經過考試，可由交通經濟兩部部長遴選。研究人員則須在部內或部屬機關任重要職務，如處長、科長、工程師、技正、技士並經考試甄選。當時交通部可選派考察人員二十餘人，經濟部可選派考察人員六、七人。有一天我得到消息，部內考察人員已經內定，其中考察航政的一員是服務於招商局的徐君，而非從事航政實際工作多年的我，我覺得不公平。第二天一早，就到部拜訪主任秘書張自立先生，說明我的願望，請他代陳曾養甫部長，張先生對我說，當天就要作人選的最後決定，囑我聽候消息，果然十點多鐘，航政司司長何墨林先生給我電話，說曾部長已決定將徐君列為研究人員，而將我補入考察人員名單之中，不到兩小時，我竟如願以償，我非常感謝曾何張三位先生的支持。民國三十四年二月，我與現在臺灣的王樹芳王奉瑞兩位先生同機同船到美。經濟部考察人員中有胡博淵先生，差不多亦同時成行。抗戰勝利，我正在加拿大考察，途中接到交通部俞飛鵬部長（第二次出任）的電報，叫我改變考察項目，注意航業。十月初飛返重慶，見俞部長，他面諭我注意招商局的問題，多作研究，聽候任命。據說俞部長見我後，即下條諭派我任招商局總經理，後因行政院宋子文院長主張維持原任，我的命令撤回，改派我回任長江區航政局局長原職，我立即轉赴漢口接事。原來我的局長任命，政府始終未免去，而周先生因未退養，亦未經政府正式任命，法律上他始終是代理局長職務，所以我是回任原職，繼續任事，資歷未斷。我任事後，積極督導打撈沉船，恢復夜航，建設公

用碼頭，處理敵偽船隻，工作繁重，一如抗戰之時。三十八年共匪擴大叛亂，政府播遷，我又奉召赴廣州，繼李景路先生任交通部航政司司長，隨政府輾轉到臺灣，一直到四十年二月，才卸去司長職務。亦可說在國家艱危的時候，我始終未離開崗位，爲國家聊盡忠誠了。

沉船封鎖長江記

十九年前的八月十二日，我們的海軍和商船密切合作，做成了一條長江馬奇諾防線，亦就是聞名的江陰封鎖線，以阻止日艦溯江進擾，使南京避免腹背受敵，支持了淞滬奮戰四個月。那種破釜沉舟的決心，保證了以後抗戰的勝利。

七七事變以後，淞滬風雲日急，有隨時爆發全面戰爭的情勢，統帥部爲拱衛首都，抗戰到底，早決定了這一項部署。交通部奉命以租用商船的名義，事先令飭上海航政局租用招商局嘉禾等海輪七艘，及民營航業醒獅等海輪十六艘，噸位都在一兩千噸，集中鎮江，聽候調用。航業界認爲有軍運，無不如期到達，當由軍政部船舶管理所一一控制。

八月十一日下午四時，各輪奉到頒發的命令，規定準備、起錨、前進、停泊的代表旗號，並令於翌晨六時預備蒸汽，要在半小時以內，可以動車，但沒有說開到那裏去。

十二日晨六時半，第二艦隊曾以鼎司令的「沉船塞港」命令送達，船員們才知開往的目的地。七時軍艦掛出準備旗號，過了一會換上起錨旗，隨即出現了前進旗，十多艘商船緊跟前面的軍艦，一字長蛇陣的前進着。航行一小時，到達長山港，在江陰城下游東北方面附近，那裏江面最窄，號令停泊，十多艘商船前後錯落的拋錨。軍艦派上官員，指示船員兩岸的標誌，要船橫沉在這兩標的一直線上。那天風平浪靜，下午六時左右平潮時，各船開始放水，慢慢下沉。第一批沉了招商局的嘉禾、新銘、同華、遇順、廣利、泰順、等六輪；民營

航業的醒獅、華新、廻安、通利、寧靜、鯤興、新平安、茂利二號、源長、母佑、華富、大寶、通和、瑞康等十四艘輪船；海軍又加上通濟、大同、自強、德勝、武勝、威勝、辰字、宿字等八艦艇，一併沉下。因江流下冲的關係，各船無法一一橫沉，以每艘相隔四十呎的距離來計算，漏空甚大，恐怕不能阻止日艦的進入；第二批又沉下公平、萬宰、泳吉三輪，並將鎮江、蕪湖、九江、漢口、沙市各地日商遺留的疊船二十八艘，陸續鑿沉，防線初步告成。

到了九月二十五日，又調海圻、海容、海籌、海琛四艦，在封鎖線的後面，再構築起一道輔助阻塞線。將從江蘇、浙江、安徽、湖北各地徵運來的石子三千零九十四立方呎，又八千八百五十六噸，民船鹽船一百八十五艘，填補空隙，費時兩個月，動員人工一兩千，才將這條封鎖線全部做成。加上南岸黃山和北岸八圩塘的要塞砲臺，構成了銅牆鐵壁一般的火網。這道封鎖線，後來雖經日機不斷的轟炸，但始終未被攻破。一直到京滬線上武進失陷，日人從陸上攻下江陰（大約十二月四日），才迂迴到封鎖線的後方，可是日本大型兵艦，很長久的時間，被阻擋在封鎖線下面，我們建立了阻塞戰的功績。

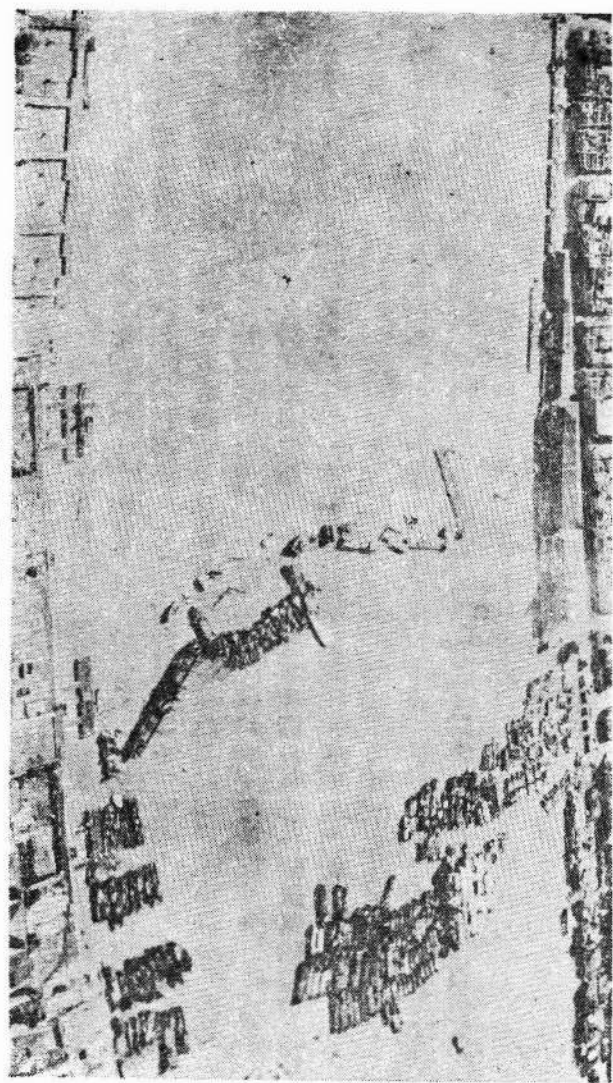
這道封鎖線，原想把日本在長江以內的軍艦和商船，全數俘獲。不幸消息被汪精衛的親信行政院秘書黃秋岳知道，密告日人，日本連忙通知各艦船，撤離僑民，逃出長江口。後來黃秋岳父子雖以漢奸罪在首都伏誅，但我們僅僅截獲到日清公司的岳陽丸（三、二九八噸）、大貞丸（一、三六九噸）兩艘商船，算是八月十三日淞滬作戰以後，得到的第一批戰利品。那兩艘日輪所載的漢口日僑及外交官，我們於海軍押回南京後，還特別掛了幾節列車，送

往濟南轉青島，釋放回國。那兩艘日輪由我奉令，帶了招商局的船員，上船接收，分別改名江漢、江襄，交招商局營運。江襄在武漢會戰時，應差黃岡，被日機炸沉；江漢始終保全，擔負京漢、漢宜、渝萬各線的軍民運輸，很發揮了作用。

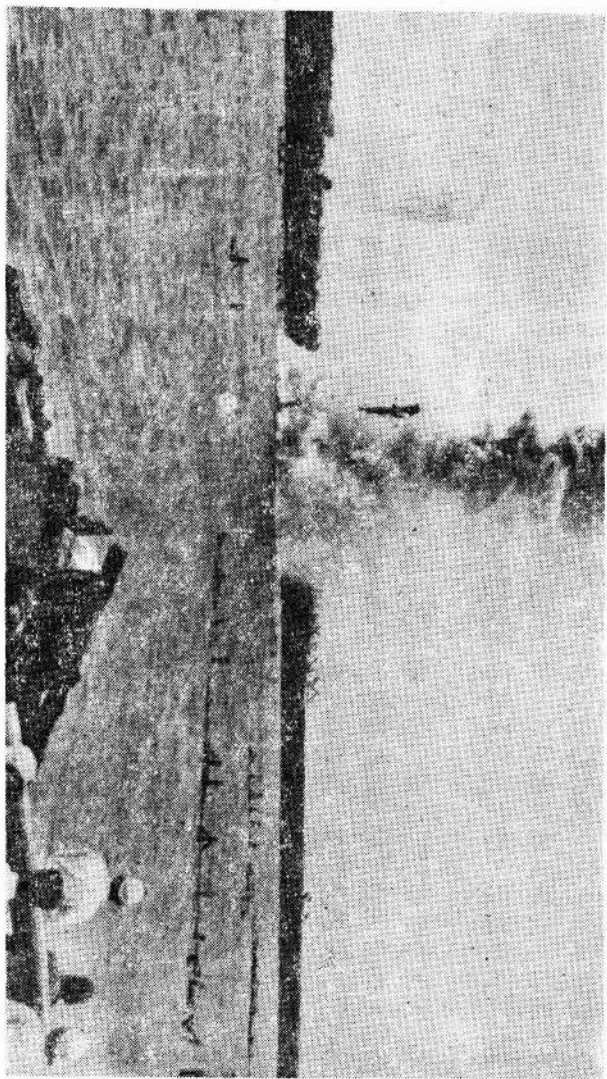
因為江陰阻塞戰的成功，後來長江的烏龍山、馬當兩處，及黃浦江、連雲港、閩江口、鎮海口、珠江口等處，都曾徵用商船，作阻塞工具，航業界一共貢獻了船隻八十七艘，合十一萬六千多噸。政府履行諾言，於抗戰勝利後，賠償給他們美金三百六十九萬餘元，並代向美國購買剩餘船隻十一艘，由政府轉貸給航商，成立了復興航業公司。至今該公司船隻，懸掛青天白日滿地紅國旗，以臺灣為中心，航行海外各地，保持着光榮的紀錄。

反攻大陸，光復中華，輪船必是先驅，那時，船隻將積極地負起登陸戰運輸戰的任務。政府命令一下，我相信航業界必定會一本初衷，踴躍應征，來完成他們的任務。

（本文曾刊於民國四十五年八月十一日中央日報）



黃浦江沉船封鎖線



。馬當長江鎖線，日於佔領江後，清除沉船之困難情況。

武漢會戰造船記

前

言

民國二十七年的夏天，武漢大會戰業已開始，日本飛機經常轟炸武昌市區和漢口郊外，情勢緊張，人口物資紛紛向長江上游疏散。但是長江輪渡還是每日開行。輪渡的航線經常不變，由漢口到武昌，船離江漢關碼頭先下駛，等過江後，沿武昌江岸，從下新河一帶，溯江上駛，到武昌的漢陽門碼頭靠岸。

那一段時間，過江的乘客，在上行輪渡上，可以清楚的望見，許多工人先在下新河口挖掘泥土，築起堤壩，後又在壩內忙着建起很高的鋼鐵結構，很快的在模板內灌注水泥沙石，不久成了四幢沒有門窗的高樓大廈，最後還在頂上分別立起無線電天線架似的鐵塔。輪渡乘客互相談論，不知是什麼東西。武漢會戰將要結束的時候，這些龐大的建築物在兩夜之間，忽然都不見了。

這是我在交通部漢口航政局局長任內，負責建造的四艘鋼骨水泥船，因為是江防的重要工程，政府從來沒有宣布過它們的用途；這些船造好以後，並不是要載人裝貨，却要沉在江心。不但是我國歷史上第一次建造大鋼骨水泥船，而且它的製造目的，亦是世界造船界所未聞的。事隔三十年，我揭開謎底，追述這一段有驚有險，對爭取抗戰勝利頗有關係的一段

史實。

一、沉船阻塞航道，拒敵侵入

七七事變爆發，我國抱着破釜沉舟的決心，抗戰到底。軍事當局爲防禦敵艦的侵入，和執行以空間換時間的戰略，在華東華南各海港和長江險要狹窄地帶，鑿沉了許多船隻，作爲阻塞之用，一面抑制敵艦的前進，一面得在後方調整部署。在二十六、二十七兩年間，聞名的江陰封鎖線與馬當封鎖線，就是把大批輪船軍艦與民船，裝滿了石塊，自沉在航道上，再配合岸上的砲火，水中的浮雷而構成的。江陰封鎖線可說是長江第一道封鎖線，由江防司令部主辦，鑿沉了商船二十四艘，共四萬三千多噸。馬當封鎖線是第二道封鎖線，由長江阻塞委員會主辦，鑿沉了商船十八艘，共二萬四千多噸。當時敵艦探悉，一時曾不敢冒險上駛，直等到攻陷江陰馬當的要塞，才突破陸上防線，然而水上封鎖線，却仍給敵人很大的留難，費了相當長的時間，才清除航道上的障礙物，因此稽延了敵艦水路的進犯。在當時軍事上的要求，可說是達成了，但我們損失的商船却很慘重，運輸力量也減少了不少。這在我們求生存獨立的聖戰下，是不能顧惜的，也是不可避免的。

二、解救十六艘商船，以任緊急運輸

二十七年五月的一個下午，我正在漢口四明大樓的航政局內辦公，忽接到部長室電話，

說部長有要公囑見，我連忙到平漢鐵路三樓進見部長，盧作孚次長亦在座，張嘉璈部長告我說：「盧次長出席最高統帥部軍事會議，決定在馬當封鎖線之後的田家鎮半壁山，趕築長江第三道封鎖線，要徵用僅存的十二艘海輪和招商局四艘大江輪（即江安江順江華江新），盧次長代表交通部聲明恐怕削弱了水運力量，請考慮不用沉船的方法，雖經議定由交通部商洽主管戰區當局後再實行，但我們交通部要研究出一個具體辦法，可使軍方能以接受。」我即席報告下游軍事緊張，九江漢口間交通，要有大江輪維持，疏散四川去的旅客物資，亦要用大江輪先運宜昌。而且漢陽兵工廠八萬噸的機器，正由兵工署與長江航業聯合辦事處訂約運赴宜昌，轉運重慶建廠，這些海輪都是預定承運的船隻，如徵用罄沉，後方水運勢將遭遇嚴重困難，一般江輪均無海輪的起重設備，如海輪悉數罄沉，兵工廠笨重機器，難以裝卸，不可能搶運至宜昌，我申說一定要請軍事當局另用別種材料作江防工事。我說第一次世界大戰時，美國因珍惜鋼料，曾建造過鋼骨水泥輪船（附註），我又聽說上海南洋兄弟煙草公司在浦東新廠置有水泥躉船，英美煙公司亦在浦東，曾造蒸汽機鋼骨水泥船壳的拖輪一艘，可否建議軍方，改造鋼骨水泥船來替用？盧次長支持了我的意見。張部長當即開照速辦公文，說明本部觀點，叫我第二天拿了公文，前往武昌，面謁陳辭修先生，當時陳先生，任第六戰區長官兼武漢衛戍總司令，負這段江防責任，正在前方督戰，乃會見了施北衡參謀長，他表示交通部一定要留用這十六艘輪船，軍方可同意，但代替的鋼骨水泥船的製造工作，要由交通部負責，並且它的效力，應該和十六艘輪船一樣，要我轉報張部長，提請統帥部作最後的決

定。臨別的時候，他以嚴肅的態度，向我表示，這是一件軍事工程，希望交通部能完成任務，不可耽誤了事。

三、統帥部接受建造鋼骨水泥船的計劃

我回部報告張部長，幾天後，最高統帥部准如交通部所請，下令免于徵用十六艘商船，並責成交通部趕造四艘大鋼骨水泥船來代替，交武漢衛戍總司令部田壁工程處使用，限三個月內完成，所需的水泥鋼筋由軍政部城塞局供給，另撥法幣二十萬元，給交通部承辦。

交通部爲辦理這項緊急軍事工程，特別組織鋼骨水泥船試驗委員會，聘請軍政部、軍令部、城塞局、湖北省政府和田壁工程處代表爲委員，共同研究設計，交通部派技監章以猷先生爲主任委員，我奉派爲副主任委員，兼執行工程的「鋼骨水泥船試驗所」主任，爲避免外界的注意，採用試驗所的名義，實際上試驗所完全是工程處性質。

我奉令後，認爲要達成這個任務，非請富有學識經驗的人合作不可，當請派遣船專家葉在馥楊青黎兩位任試驗所設計組的正副組長，橋樑專家錢昌淦唐文梯兩位任工程組的正副組長，那時在城塞局負工務材料責任的，恰是我胞弟王治，爲及時能取得軍方的材料供應，我祇得不避嫌疑，請派我弟兼任總務組組長（材料供應係屬總務組主管）。這樣的陣容和配合，就迅速的完成了設計工作及施工前的各項準備，工程由六合公司得標承包，該公司總經理

李祖賢不敢怠慢，親自在漢主持。

四、鋼骨水泥船的設計

鋼骨水泥船初步設計，經提請委員會討論，軍政部代表砲兵少將周宏沼先生，曾負責過鎮海口的阻塞工事，他發表意見：（一）以船塞航道，如敵人先登陸，則於登陸後，可能將沉船撈去。（二）敵人如不能在封鎖線後登陸，則可由空軍用深水炸彈，轟炸堵塞航道的沉船。因此田壁封鎖線，要比以前江陰馬當兩封鎖線，多加改良。他認為設計的鋼骨水泥船，功用應該包括兩點：即（一）堵塞航道，使吃水較深的敵艦不能通過，而吃水較淺的小型兵艦和敵人的掃雷艇雖可通過，但須使淺水兵艦通過封鎖線後，使之觸雷爆炸而自沉，掃雷艇則於掃雷時，毀壞其掃雷索。（二）鋼骨水泥船除堵塞航道外，尚須保護封鎖線後的水雷。依照上述的原則設計，鋼骨水泥船決定長八十呎，寬二十四呎，深十二呎，艙面建立四角形的鋼架兩座，每個高二十餘呎，有一萬公斤的應力，機械方面的進出水閘等工程，由招商局機器廠承製，大錨由冠昌機器廠鑄造。

造船地點先勘察武昌鮎魚套江漢造船廠，因水位不足，恐不能浮起水泥船。又視察漢口下游蘆家磯揚子機器廠，因舊船臺已毀，新建船臺不經濟，且下水時離江太遠，工作時交通不便，最後視察武昌下新河一帶原來造民船的地方，發現裕華紗廠旁的一段，可以改為乾船

塢，祇要在河口加築八呎高一道土壩，工作便利，當水漲淹沒時，水泥船即可自行浮起。

五、造船中途生變，而卒告完成

鋼骨水泥船於六月間開工，一切都順利，在八月的某一天，我正參加韋以韞先生大公子的婚禮，忽見監工人員滿頭大汗，喘急的跑到我身邊，暗暗告我，江水暴漲，水漫土壩，完工的三艘浮起，最後的一艘上層未做好，被水淹沒，工程停頓。我不及告辭，連忙回到辦公室，會集錢昌淦等工程人員，我向錢先生說：「少平，此事很嚴重，現在田壁工程處催船甚急，如果不能很快的救出這船，繼續完成，萬一封鎖線工程因此延誤，我們可能都要接受軍事審判，我因為兼了船舶運輸司令部徵調處處長，不能分身到工地去督工，務必請你駐在工地，替我搶救。」錢先生聽了，很激動的帶了工程人員趕往下新河，調集大批抽水機，漏夜抽水。我兩夜焦慮不能入睡，所幸江水未再續漲，到了第三天上午，終算託天之福，將船浮出，十天以後，也告完成，一併交由田壁工程處接收。後來聽說其中兩條，在十月初的一個晚上，用兩條大拖輪拖帶，沉塞在葛店附近的正航道上，形成四個暗礁，阻礙了大輪船的通行，其他兩條，一直到武漢淪陷前的數天，才沉在青山附近。

鋼骨水泥船的製造，在當時阻塞航道的功用上，雖盡了些貢獻，但最重要的意義，還在保全了十六艘大商船的命運。設若沒有這些船隻，當時華中的水上交通，勢將陷於癱瘓，八

萬噸機器絕不可能及時運達宜昌，而重慶大渡口等幾個新設兵工廠，恐怕也難以如期建立，這些在當時都是社會上和軍事當局所焦急的事。因此我相信負責決策的人，不能沒有遠見，而執行的人，更要抱定果敢無畏的精神，才能完成未可必成的事功。

六、錢昌淦墜機殉職

張部長當錢昌淦先生完成了這一工作，即發表錢先生爲交通部橋樑設計處處長，又命他主持滇緬公路上功果橋（後改名昌淦橋）的工程，該橋橫跨瀾滄江上，長凡五百呎，自二十八年春設計，在「款非素儲，材非素購，一柱一椽，萬牛喘汗，僅達平江渚，積二年之辛苦，方告厥成。」（張部長祭錢先生文）的情形下，亦由錢先生奏其豐功。不幸錢先生在二十九年十月二十九日，由渝公畢返昆明，所乘中國航空公司「重慶號」客機，在霪益上空，爲敵機五架，追擊落地，錢先生中彈焚身，卒以殉職。我從此固失了一位共過患難的老同事，而國家更喪失了一位年富力強，忠勇卓絕的人才，豈不痛哉。

七、復員時仍見鋼骨水泥船的遺骸

抗戰勝利，我在三十四年十二月十五日，回駐漢口長江區航政局任所，隨即巡視下游航道，準備發動打撈沿江沉船，清除航道的障礙物。有一次搭乘八年前要沉而幸免的江安輪赴

京，行經葛店附近，船長指出航道旁微露水面的兩艘水泥船，他笑着告我：「那就是王局長從前造的鋼骨水泥船，敵偽迄未能把它除去，經過八年淤積，現在航道已經變了方向。」我雖想起與錢先生一段往事，不禁有故人滄桑之感，但我終於回到了淪失八年的故土，仍舊做我一向的工作。

（附註）一九一八年，美國鋼骨水泥船 *Wagon* 號在舊金山完成，船長一一三公尺八五，載重五、〇〇〇噸，時速一一・五浬。

（本文曾刊於民國五十六年十月十日湖北文獻第五期）

川江機械絞灘的創設

一、川江的灘險

長江上游水道，自宜昌以上至重慶一段，最爲特殊，礁灘矗立，水流湍急，平時流速，每小時達四、五哩，而灘險處甚有達十二哩者。這段水程三百五十哩，礁灘多至五十餘處，大部均在鄂西的宜昌、秭歸、巴東三縣及川東的巫山、奉節、雲陽、萬縣境內，最險著者，爲左列各處：

灘名	距宜昌哩數	灘險與宜昌水位升降關係
白洞灘	二六・五	過二十呎，發生湍急。
崆嶺灘	三三・〇	零呎時，異常湍急。
青灘	三九・〇	零呎時爲著名灘險。
方灘	四六・〇	水愈低，流愈急。
洩灘	五〇・八	十八呎時，流水汹涌。
大八斗灘	五五・〇	水愈高，流愈急。
牛口灘	五六・〇	在中水位時汹涌。
青竹標	七〇・七	十呎時，水頗湍急。

下馬灘

九三・四

八呎時，水極洶湧。

保子灘

九八・七

二十呎時，發生湍急。

廟基子灘

一三四・八

三、四呎時，水勢洶湧。

東洋子灘

一三七・八

最低時，流水湍急。

興隆灘

一五一・五

水最低時，流愈洶湧。

狐灘

一八一・〇

萬縣水位五、六十呎，發生湍急。

觀音灘

二五九・八

萬縣水位愈低，灘愈洶湧。

以上各灘，航行易生危險，除船之機器馬力特大，可以衝過灘險自由行駛外，其餘馬力較小輪船，非用絞灘，即不能上駛，尤以木船駛經灘險，危險萬分，失事最多。

二、土法絞灘

輪船絞灘的土法有二：

(一)輪船到灘口時，將繫鋼纜之拋繩，拋於岸上，引導鋼纜上岸，由灘伕拖纜，繫於大石椿，輪船即將鋼纜徐徐絞直，則船可緩緩駛越過灘。

(二)輪船駛至灘的下首時，即擇一安全地帶拋錨停泊，將絞灘鋼纜，用木划運至灘頭附近岸上，鋼纜的一端，妥繫於灘的上首適當石椿，或將鋼纜穿過繫就的石孔內，以堅硬

木棒栓之亦可，鋼纜的另一端，繫以拋繩，候輪船駛近灘頭時，即拋於船上，由水手將纜穿過船舷的滑車，纜於絞機上，徐徐絞之，即可過灘。

以上兩種辦法，必需船上設有絞機為唯一條件，否則要全靠人力拖拉鋼纜，所雇灘伕，每多至數百逾千者，時間少則數小時，多則兩三天，呵哨之聲，山鳴谷應，此為川江青灘洩灘施絞輪船習見習聞之事。

木船絞灘的土法，專賴背繚，灘伕蹲地，匍匐蛇行，少則數十人，多則百餘人。此項伕力，來源有二，一為兩岸居民預集灘旁，或臨時呼應到灘；一為等候多數船隻，集中各船船伕之力，將各船次第拉繚而過，俗稱「換綜」或「聯宗」，人煙稀少之處，皆用此法。

以上所說輪船木船的土法絞灘，人力時間的消耗既大，往往因纜折斷摧，釀成灘伕傷亡的慘劇，且陷船舶於危險之境。

三、抗戰以前創設機械絞灘未成

土法絞灘，費時誤事，有識之士，早想改善，但在抗戰以前，屢經創議，均未成功。

(一)英籍船長卜藍田，曾受德人之聘來華，考察川江水道，繼任法國兵艦川江領江，旋任我國海關長江上游巡江司職，對於川江水道與航行，知之甚稔，著有川江航行指南一書，為世稱頌。卜氏力主以科學方法，改良絞灘技術，祇以贊助乏人，卒未實現。

(二)民國二十四年間，海關有川江打灘委員會的組織，除籌劃炸除礁灘外，曾有裝設機械絞灘之議。該會以附加關稅爲經費，至爲充足，聘請外籍工程師爲之主持，數年間其工程較大者，惟在柴盤子築堤一道，崆嶺灘炸除南槽礁石而已，至於絞灘工程，則迄未辦理。

(三)民生實業公司爲經營川江航業最大的公司，雖曾有試辦絞灘之計，終未能實現。民國二十六年，川江水枯，爲六十年所未有，青灘坡度達九呎以上，勢成奇險，輪船阻滯，一度無法上駛。該公司乃舉辦三段航行，於青灘設置手搖絞機，以收對絞之效，灘民因生計所在，群起反對，終於撤除。

四、抗戰期間川江機械絞灘的創設

民國二十七年二月，我接任交通部漢口航政局局長，該局主管鄂湘川贛四省航政，範圍相當大，除要維持長江幹支線的水上交通外，還要策應軍運。是年七月，中日武漢大會戰序幕展開，我又奉命兼任軍事委員會船舶運輸司令部徵調處處長，（司令係後方勤務部部长俞飛鵬氏兼任）所以職責益重，當時軍公人員物資及上海工廠機器，經我們調船由漢口陸續內運四川者，雖屬不少，而堆積宜昌未能轉運者，數目亦在十二萬噸以上，當時如何解決這一問題，却遭遇了以下嚴重的困難，而且情勢緊急，不容延緩，非解決不可。

(一)當時已值秋冬之交，江水日枯，川江灘險行將一一出現，水運日益困難，宜渝間既無鐵路公路可通，又無駁運的設備，一線交通，惟川江水道是賴。搶運工作，除了立即辦理機械絞灘，以加強輪船運輸效率，縮短航行時間，更無其他好的辦法。

(二)當時能航行川江的輪船，為數有限，以之負擔搶運工作，殊感不敷，必須發動大批木船，同時搶運。惟木船上駛專賴灘伕背繚，每經一灘，因水勢汹涌，或風力所阻，或因灘伕不足，以致停泊灘下，少則數日，多則十餘日，而背繚過灘，稍有不慎，全船生命財貨，即可毀滅。如不辦理機械絞灘，無法補救。

(三)當時武漢如須轉進，長江中下游大小輪船，勢必退至宜昌，其數可能在一二百艘左右，為敵機轟炸的目標，必需設法疏散入川，一則使江海巨輪，得以保存，以維戰後水運之需。再則長江上游運輸頻繁，原有輪船不敷應用。而新造匪易，正可藉資補充。惟這些船隻類皆馬力較小，其構造又不適合川江航行，亦非辦理機械絞灘，無法上駛。

基於以上的種種理由，我因職責所在，即建議交通部部長張嘉璈先生，請其決定由交通部創辦機械絞灘，他接受了我的意見，九月間明令設立絞灘管理委員會，派我兼任主任委員，派漢口航政局宜昌辦事處主任曾白光兼任副主任委員，並聘湖北省宜昌行政督察專員李石樵等為委員，以資協助。並命我在漢口先行籌備，不過開辦經費僅撥了國幣一萬元，祇得掙節使用。辦理機械絞灘最需要的工具是臺船機器鍋爐絞盤鋼纜滑車，然一無所有，我們不但無錢買，而且買亦不易，只得在宜昌一帶就地搜集移借，有的向兵工署駐留在宜昌的器材中

借用，有的向拋錨輪船上移借，七拼八湊解決了最急要的器材。至於人事，正好那時船員在宜昌等待就業的不少，儘量錄用，一面獲得有經驗的技術人才，一面也解決了部份船員的就業問題。灘民生計問題，則最不易處理，如不妥爲解決，會使以後工作遭遇到阻碍，我當時決定了政策，凡設立絞灘站的地方，都選拔當地精壯的灘民，予以訓練，作爲站上員工，予以月薪，安定他們的生活，而且絞灘站監收的絞灘費，全部責成當地選出的負責人領取，轉發灘民，使他們生活所寄的經濟來源，不致中斷，以後各站紛紛建立，都沒有發生任何糾紛，這是基本的原因。

五、機械絞灘站迅速建立

以上各種重要問題和政策，當我由漢口到宜昌解決了，絞灘管理委員會即在二十七年十月二十日在宜昌正式成立（後來遷至萬縣）。該會分設總務管理工程三組，由楊和基、涂方、楊青黎分任組長，積極進行，大家鑒於局勢緊急，無不爭取時間，忠勤服務。至於各絞灘站，則視灘險的程度，和事務的繁簡，分爲三等，以青灘、洩灘爲一等站，興隆灘、東洋子爲二等站，牛口、塔洞等灘爲三等站，每站置管理員及水手機匠若干人，專司實施絞灘事務。茲將各站成立日期列左：

(1) 青灘絞灘站

民國二十七年十一月一日成立。

- (2) 洩灘絞灘站 民國二十七年十一月一日成立。
 - (8) 興隆灘絞灘站 民國二十七年十一月一日成立。
 - (4) 塔洞絞灘站 民國二十七年十一月十一日成立。
 - (5) 東洋子絞灘站 民國二十七年十一月十九日成立。
 - (6) 浪子角絞灘站 民國二十七年十二月十日成立。
 - (7) 牛口絞灘站 民國二十七年十二月十五日成立。
 - (8) 廟基子絞灘站 民國二十七年十二月十五日成立。
- 青灘爲川江最險要之灘，該站特裝設鍋爐及蒸汽絞纜機，其他各站，皆安裝機械絞盤，加強灘伏管理。二十八年春，又因洩灘爲中水位時期的險灘，施絞時期較其他各灘爲長，且因水位升降，相差甚大，絞灘機器如固定安設岸上，頗多不便，嗣經改設浮動絞灘站，將蒸汽絞纜機及鍋爐等，裝置於碼頭船（臺船）上，名絞纜機船，俾隨水位之高低而上下，施絞船舶，極爲便利，經兩月餘的改建，於民國二十八年四月十日完成，爲川江唯一偉大新式的絞灘站。該碼頭船爲鋼質，長八十呎，寬二十呎，深七呎，原屬日本三菱會社所有，抗戰後由我國接收，乃戰利品之一，堪資紀念。

六、機械絞灘站創設的成果

各絞灘站自成立起至二十八年六月底止，不滿一年，統計施絞輪船五百七十一艘次，木

船一萬一千二百二十九艘次。其中有湖北湖南撤退的輪船一百六十艘，均賴各絞灘站施絞之力，迅速安全駛抵四川省。而洩灘站於二十八年一月二日，將津浦鐵路局的澄平輪渡，粵漢鐵路局的安寧輪，招商局的利濟、利源、河寬、聯發、恒吉、恒通六輪，楊子公司的江興、鎮江、景德三輪在一日之內，全數安全絞過灘險，每艘所需時間，不過十餘分鐘。青灘站於二十八年一月三日，將招商局四千噸級的江順輪安全絞過，費時亦僅十五分鐘，其效率之大，確非土法絞灘所能比擬。

又施絞工作雖由各絞灘站擔任，但絞費仍舊歸諸灘民，惟過去收費，極不合理，且有任意高抬情事，經絞灘會規定輪船分爲三等，每次最少三十元，最多五十元；木船灘費亦分三等，每次最少二元，最多六元。至於軍運船隻，憑徵用機關證明，予以折減。所有經施絞的船舶，絞灘站不另收任何費用。蓋絞灘站經費，中央列入預算，悉由國庫負擔。灘費經此合理調整以後，各方均感滿意，湖北省宜昌、秭歸、巴東各縣灘險處所，向多地方問題，從此亦消弭於無形了。

川江灘險，向爲航行所苦，在宜昌上游水力發電築壩工程完成前，絞灘匪惟不能廢棄，而且應該加強其設備。

中央鑒於川江機械絞灘建設，收效甚著，以後又命絞灘管理委員會繼續在嘉陵江沅江及烏江，亦建設了許多絞灘站，對於後方水運的促進，頗多貢獻。

（本文曾刊於民國五十六年四月十日湖北文獻第三期）

抗戰時期所造的改良木船

一、前言

我們從事一個政策的制定和一個在決策下創辦的事業，絕對不能忽視了時代的需要和地理的環境。凡是能够適應這兩項的，那些政策和事業才有成功的希望，否則政策就變了不切實際，而事業也就難乎爲繼了。

我們從交通的範疇上看，更是事實昭彰，不勝枚舉，單以抗戰時期所造的改良木船來舉例，即可充分了解它合乎當時的時代需要和地理環境。我們知道第二次世界大戰，民主國家和軸心國家作戰，陸地戰場遍及歐亞非澳四洲，海上戰火不但瀰漫了地中海及大西洋、太平洋、印度洋，而且艦艇的襲擊，遠入北極圈內。所有兵員的輸送，軍需的補給，因爲地理上的關係，都要靠商船，所以英美等民主國家，都在戰時大量造船。美國一國所造的特別多，船數達六千七百六十五艘，載重噸位計五三、九三八、八二七噸，政府化的金錢，估計總值在美金一三、八二四、三〇二、八一八元，美國化了這樣龐大的金錢來造這許多船隻，實在是爲了戰時的需要，而這些新造的船隻，大部份是航海的貨船、油輪、運兵船和登陸艦艇，這也是適應地理的環境，不得不然。我們在抗戰期間，從二十八、二十九兩年起，才開始在後方建造改良木船，也爲的是適應戰時運輸上需要和水道的地理環境，它的船型雖然與英美

所造的不同，數量也不能比擬，可是政策是相同的，努力也是相似的。

我們現在以臺灣爲反共抗俄的堡壘，以東南海上爲作戰的基地，地理環境雖與抗戰時期不同，但是需要造船來加強海上運輸，繁榮臺灣經濟，則在政策上應該有相同的觀點。我在此，願把抗戰期間交通部建造改良木船的經過，追述於後，不過想以往證今，提請政府和社會人士共同注意海事，重視造船的意思而已。如果用它的原則，來普遍改良全國的木船，那是將來回大陸的事了。

二、木船運輸在抗戰時的需要

民國二十七年底，對日抗戰進入第二階段，漢口、廣州相繼淪失，沿海海岸已被封鎖，長江、珠江僅存宜昌、肇慶以上的一段，水道狹淺，且多灘險，淺水輪船雖能行駛幹線的一部份，但是船數不多，而且支流及幹線上游，亦非輪船所能行走，因此不得不借重於古老的木船。我們不要小看了木船，當二十七、二十八兩年間，曾經動員了四川各江一千二百艘左右的木船，下駛宜昌，把東南遷川的工廠和武漢兵工廠的機器，從宜昌搬運到四川重慶各地，其數在四五萬噸以上，它的貢獻和川江的輪船一樣大一樣多，要是沒有這些木船，抗戰期間大後方的工業，是很不容易建立的。政府對於這次木船在運輸上所發揮的效果，大爲驚異，又因爲保衛大後方的第五、第六戰區，防地在鄂北鄂西，當地缺糧，近百萬大軍所需的食

糧，要從四川運濟，後方穀米的積聚和宜渝間的轉運，大部份要靠木船。加以後方工業所用的原料，以及民間所需的物資，統統用汽車運輸太不經濟，也要大批木船承運。如此者六、七年，木船形成了大後方運輸工具的主力，自然引起政府和社會上的重視，因為這種時代的需要和地理的環境，木船的建造也就成為當時制定政策的目標了。

三 改良木船與舊式木船不同之點

我國木船歷史悠久，不但用作運輸，而且很早就用之於軍事，如漢代的樓船，三國時的圓艦、走舸、蒙衝，都是戰艦的一類，宋代的車輪舸，將輪裝在船側，很像初期的明輪輪船，不能不說我國是造船的先進國家。到了明永樂三年（一四〇五年）鄭和造寶船六十二艘，載二萬七千八百七十餘人，作七次遠航的首次航行，他的大船，長四十四丈，闊十八丈，比哥倫布一四九二年發現新大陸的航海，要早八十七年，比哥倫布用的三條船還大得多，我們很可自豪的說，當時我國的造船航海技術，是世界上無比的。後來因為政府漸漸不重視海事，造船術也就停止前進，反而慢慢失傳，船隻的性能比前不如了。尤其在長江珠江上游航行的木船更多缺點，綜合研究，約有下述的數種：

(1) 船身 船身無合理的計算，如排水量、載重量、浮力中心，縱橫穩定率，安定率及各種曲線，都無適應的規劃和確切的計算。

(2) 結構 內部構造簡單，僅以隔艙板數道爲支骨，兩隔艙板間距離自四五呎至七八呎不等，僅放底肋骨一道或兩道，而無較密肋骨、龍骨、邊龍骨等支持，殊欠穩固，船板接頭亦集放一線上，極易破裂。

(3) 隔艙 隔艙板頗欠嚴密，如一艙漏水，極易波及他艙，且各艙板間距離頗小，固着不動，難裝巨型物件。

(4) 甲板 甲板成水平式，無洩水與防水的裝置。

(5) 舵形 舵形的截面係平直式，轉動笨重，如遇急流巨浪，船身失去自由時，舵的轉動不靈，很難使其穩定。

(6) 裝備 船上撓子絞盤等工具，都未經合理計算，使用笨拙，耗費工力。

交通部鑒於舊式木船的種種缺點，乃在二十七年十二月間，決定建造改良木船，藉以倡導帆船的技術改進，並擴大後方運輸的力量。在實施計劃之前，經估計川江各河流所需的運輸量及當時保有的運輸量，再推求各河流應該增造船隻的噸數，擬定各河流建造改良木船的數量，交通部爲實施這項計劃，明令長江區航政局負設計監造的一切責任，當時選定造船地點與採用船隻的噸級如下：

河流區域		造船地點		所採		噸	級
長江	重慶	六〇噸	一八噸	一八噸	一二噸		
涪江	宜賓	四八噸	一八噸	一二噸			
嘉陵江	太和鎮	三〇噸	二四噸	一八噸			
	綿陽	一八噸	一二噸				
	南充	四八噸	三六噸	三〇噸	二四噸	一八噸	一二噸
	閬中	三六噸	二四噸				
	廣元	三六噸	三〇噸	二四噸	一二噸		
綦江	江	一二噸					

預定在二十八年年度造木船二百三十七艘，共計五、五五六噸，當時我主持長江區航政局，奉命承辦其事，爲執行交通部建造改良木船的政策，決定了以下五點的造船原則：

- (1) 改良木船必須能適合運輸特殊貨物，如軍用品、機器材料及其他笨重大型物件。
- (2) 因爲川江水急灘多，改良木船的設計，須有防水及洩水設備。
- (3) 因爲川江各河道的漕口狹窄而多礁石，改良木船的設計，須顧及轉動靈活。
- (4) 因爲載運特殊貨物，改良木船的結構，必須特別堅固。
- (5) 改良木船的設計，須兼顧將來的擴大利用，或改作長江下游的拖駁及其他使用。

航政局根據上項原則，開始設計，並為集思廣益起見，經於二十七年十二月底召開技術會議，徵求各造船專家及各地民船業公會代表的意見，加以補充。又鑒於川江各河流水道情形不同，故設計的船式分為四種：

甲式、適航於長江上游重慶宜賓及重慶宜昌之間。

乙式、適航於嘉陵江下游及涪江下游。

丙式、適航於嘉陵江上游及涪江上游。

丁式、適航於岷江烏江綦江等流域。

並按噸位分級，規定各船呎吋如下：

式	級	長	寬	深	吃水	載重噸	排水噸
甲	1	90'	14'6"	5'6"	4'	60	80
乙	1	85'	14'6"	5'	3'5"	48	63.5
乙	2	80'	14'	4'4"	3'	36	53.8
乙	3	75'	14'	3'4"	3'	30	45.6
丙	1	70'	13'	4'6"	3'	24	38
丙	2	65'	12'	4'	2'10"	18	31.7
丁	1	70'	14'	4'	3'	18	40
丁	2	65'	11'	3'5"	2'5"	12	23.5

這些改良木船的設計，達成了下列八項優點：

(1) 船身 各種曲線，均經計算規劃，如排水量、載重量、浮力中心，縱橫穩定率等，均有確定的預計。

(2) 結構 依照木殼造船規程，裝置有龍骨、肋骨、縱樑、橫樑等，船板接頭成大齒式，故構造極為堅固。

(3) 隔艙 隔艙設置，力求合理，各艙板用水密裝置，以免一艙進水，波及他艙，而各艙上半部，可以抽動，使能裝載特殊物件，便於戰時的應用。

(4) 甲板 甲板成慢坡式，水易洩下，且有洩水孔便於流水與防水。

(5) 舵形 舵形截面成曲線式，轉動靈活，遇有急流大浪，容易恢復船的原動方向。

(6) 裝備 撓子絞盤等工具的構造，都經過合理計算。

(7) 使用 船身靈活，工具輕便，如與同噸位的舊式木船相較，船夫數目相同，其速率可增加百分之三十。

(8) 其他利用 有受拖柱及安置機器地位的裝置，必要時可改造為拖船式的輪船。

此外如式樣美觀，使用耐久都是它的優點，所以完成以後，曾替水運界放一異彩，博得當時輿論的讚許。

四、貸款監造改良木船的辦法

政府撥款造船，原可自設船廠自行製造，但當時有三項困難，不可不加考慮：第一、政府自設船廠造船，因人力及管理關係，必須集中一二處，在一二處製造大批船隻，對於募工採料，必感困難。第二、以政府名義雇工購料，較之本地船商，所費爲多，建造成本可能提高。第三、船成之後，招雇駕長撈夫，保養船隻，招攬營業以及管理運輸等事，一一由政府辦理，可能遠較船商經營爲耗費。交通部顧慮到以上種種困難，因此對於這批改良木船，乃決定採取貸款監造的方式，藉以防止可能發生的種種困難，它的要點如左：

(1) 政府所撥造船專款，貸與各地船商，自行招工製造，貸款數額，按估計造價百分之八十爲限，其餘百分之二十，由船商自行籌措。

(2) 每一造船地點，設管理員一人，主持貸放款項及監督造船事宜。

(3) 製造的船隻，應採取改良型式，航政局爲便利監造起見，特晒印各式船圖及放製各種樣板，分送各造船地點，以備模倣。

(4) 貸出的款項分三年收回，每年又分四期，貸款利息按年利四厘計算，隨本分期收回。

(5) 完成的船隻，由航政局統籌支配，介紹營業，介紹原則以軍運最先，公運次之，商運最後。

按照以上所說的貸款監造方式辦理，不但政府自造的困難可以避免，而且還有以下四個

優點：

- (1) 船隻雖由船商自造，但船式由政府規定，改良計劃仍可見諸實現。
- (2) 貸款數額最高祇達造價百分之八十，實際完成的船數，可能比政府自造的爲多。
- (3) 造船貸款發放以後，仍可收回，且有少數利息，尚可循環利用。
- (4) 完成之船，所有權雖屬船商，但經營運輸，仍由政府統籌支配，雖無政府自造之名，而享有政府自造之利。

五、政府第一次造船計劃的完成

民國二十八年的造船，是政府在抗戰期間第一次造船計劃，這個計劃由航政局規定的造船地點，是分設在重慶、瀘縣、宜賓、廣元、閬中、南充、綿陽、太和鎮及荃江九處，貸款預算爲當時法幣四六五、九四〇元，每船貸款定額，初按二十七年底造船估價，經擬定各級噸位船隻，每噸貸款均爲四十元，後以戰事動盪，後方物價工價突告騰漲，乃徇船商之請，將每船貸款定額，分別改訂，又以船隻噸位愈小，每噸平均造價愈高，並將每噸貸款定額，隨船隻噸位的遞小而遞增，最後所訂的貸款辦法如左：

噸位	每噸估計造價	貸款百分數	每噸貸款定額	每艘貸款定額
六〇	一〇〇元	百分之七十	七〇元	四、二〇〇元
四八	一〇〇元	百分之七十	七〇元	三、三六〇元
三六	一〇〇元	百分之七十	七二元	二、五九二元
三〇	一〇〇元	百分之七十四	七四元	二、二二〇元
二四	一〇三元	百分之七十六	七八元	一、八七二元
一八	一二八元	百分之七十八	一〇〇元	一、八〇〇元
一二	一三八元	百分之八十	一一〇元	一、三二〇元

當時調查川省木船缺乏情形，以各河的上游爲最甚，所以分配造船數目，亦以小噸位多於大噸位爲原則。按照貸款總預算四六五、九四〇元及上述的貸款辦法，經決定二十八年應造的船隻，其數如左：

噸	級	艘	數	貸	款	數
六〇			六			二五、〇〇〇元
四八			七			二三、五二〇元
三六			二八			七二、五七六元
三〇			三九			八六、五八〇元

二四	三八
一八	五七
一二	六二
共計	二三七

七一、一三六元
一〇二、六〇〇元
八一、八四〇元
四六三、四五二元

以上造船計劃，從二十八年二三月間起，分在各地先後開工，到二十九年三月底，計完成二百十九艘，共五、一七二噸，所餘的十八艘，因原聲請人延不開工，經撤銷其貸款權，並另行招商承造，到了四月底亦告完成。

六、結

語

貸款製造改良木船，在當時是個創舉，亦可說近百年來，政府改進木船運輸和獎勵民間造船的第一件事，在我國航政史上是值得稱道的；但是亦因為創舉，又加在戰時，曾經遭遇到不少的困難，仍有追記的必要。我們從而得知推動一種新的事業，並不是太容易的。

(1) 造船地點散在廣元，綿陽各處，有的距離重慶很遠，滙發貸款，需時甚久，有的當地無巨款滙至重慶，由重慶滙往巨額貸款，各銀行郵局往往拒絕承滙，因此滙款遲延，對於各地工程，進展不無影響。

(2) 貸款造船事屬創舉，各地船商智識水準不够，不明政府貸款造船的意義，難免觀望，

聲請貸款的，起初不很踴躍，各地開工的船隻亦不很多，後來又因各地物價工價與時俱漲，木船造價隨之增高，各承造船商常常停工，要求增加貸款數額，等到核准增加後，才再繼續施工，此於工程進行，影響甚大。

(3) 貸款造船兼寓改良木船構造之旨，故事先設計船圖，放製樣板，須耗費相當時日，同時分送樣板至各造船場所，因路途遙遠，運輸遲緩，對於工程進行亦不無影響。

(4) 改良木船的造法比較複雜，土著造船工人，不能看懂船圖，尤不熟悉改良造法，因此建造初期，須經一個時間訓練工匠，方可正式開工。又因各地大量造船，需用工人突增，供求失調，工價激增，同時各地壯丁多徵服兵役，招雇工人，亦感困難。

(5) 造船的螺釘，各造船地點，多不能就地定做，不得不在重慶招標定造，分送應用，其間因運輸困難，供求難接，曠時亦多。造船木料因需要遽增，市場無法供應，致採購困難，如廣元造船須取材於百數十里外的青山，臨時砍伐轉運，其費事費時可想而知。

(6) 各河入夏，山洪暴發，有的造船場地，被水淹沒，有的工場木材被水沖失，致工程進行，常受意外阻碍，至於敵機襲川，警報頻傳，影響工程也大。

這些困難，一直到第二年，實施第二個造船計劃時，（預算法幣六二八、一七六元）才把人力可克服的困難，逐漸排除。因有這種經驗，後來更奠定了交通部造船處在川、桂、湘、贛、粵五省自設工廠自行造船的基礎。

（本文會刊於民國四十三年元月之交通月刊）

川桂公路汽車遇險記

汽車的適時保養與安全檢查，本是業務上行政上很重要的工作，汽車在黃昏黑暗時行駛，必須要有燈光，亦是行車規章所明定；汽車的超速行駛，常是肇禍的主因，交通警察更懸爲厲禁。可是這些，大家不是漫不經心，忽視了它，就是逞性一時，而故意違反了它，以致公路上車禍，層出不窮，不知喪失了多少生命財產。真是害人害己，令人痛心。所以防範未然，消弭車禍於無形，成爲目前公路監理的重要職掌。

抗戰時期，我曾因汽車從業人員的忽視上說情事，不幸在川桂公路上慘遭車禍，幾乎喪失了生命，至今思之，還是隱痛在心，創傷在面。特追述那段故事，以爲行車安全而呼籲，同時亦爲公路監理工作，重申其重要性。

二十八年對日抗戰，進入了艱苦的第二階段，國軍憑藉山地險要據守，軍需民食的運輸，很少再有機會能利用鐵路，被封鎖的後方，一滴汽油一滴血，縱有公路可通，亦不能把每年數以百萬噸計的糧食鹽煤等物資，用汽車來運。於是內地的水道，要盡量利用，老舊的木船，又要惜重，一時木船船戶，竟成了天之驕子。

民間的木船不够，政府決定在後方大量造船，我那時主持長江區航政局，管理水運，奉命督造木船。二十八年九月第一批改良木船，在四川各地下水使用，當時水運添了新生的力量，很受社會上及軍事當局的重視。那時東南海岸被封鎖，當局想在越南和廣州灣另闢途徑

，打出兩條通路，以取得海外的物資，除令趕修南（寧）鎮（南關）段鐵路外，同時要利用西江和它的上游右江鬱江等水道，用木船與汽車人力獸力來聯運。我又奉派在柳州設立西江造船處，專造這些河道的木船，雖然是兼領，但每隔三四個月就要去一趟，每次都從重慶乘歐亞航空公司飛機，經桂林轉柳州往來。二十九年九月初，有一次公畢回重慶，本可仍坐飛機，但那時歐亞公司忽而改定辦法，把桂林到重慶一段的票價，作爲由香港留定，要收港渝間全程票價，錢加了一倍多，總務組胡組長報告我，我說：「飛機票太貴，還是替公家省些錢，改從川桂公路坐長途汽車回渝。」胡組長勸我，「坐長途汽車太累，路上常出事，坐飛機要穩快些。」我說「不見得坐車就出事，決定買汽車票。」想不到，我就在那次坐長途汽車出了事，而且幾乎喪命。

九月初的天氣，西南還是吹着熱風，一路到了貴陽無話。第二天從貴陽上車，會見了中國運輸公司柳州區的主任夏劍塵先生，同車相談，頗不寂寞。在扎佐遇了警報，中午到綦江車壞了，修不好，臨時換了一部老爺車替班，既無車燈，又乏喇叭。綦渝間路途不遠，主事者以爲下午三四點鐘到海棠溪，天還不黑，車不致發生問題。不料到了一品場停車檢查，一個學生帶了許多越南風景照片，引起檢查人員注意，盤問了兩小時才放行。司機想在黃昏前，趕到海棠溪，拼命的開快車，夏先生坐在第二排靠窗的一座，到了土橋，他先下車，讓我坐在他的位置，可比後面透風些。車繼續疾行，在夜色蒼茫中，我睜極閉目欲睡，不多時只聽得轟然一聲，以後的事情全然不知了。

我像在熟睡中醒來，只聽見有人叫「道之」！「道之」！聲音很熟，但是看不見人，原來我的頭連眼睛統統包紮了。後來問他是不是「位中」，他說：「是的，我方才經過此地，看你遇險，特來救你」。他指揮別人把我抱上他的小汽車，折返海棠溪，陪我坐滑竿，一直到南岸野貓溪山上的仁濟醫院。「位中」就是那時重慶公共汽車管理處處長黃壽嵩兄的號，很負時譽，路上他告我，坐的汽車和復興公司運桐油的大卡車，在海棠溪四公里處相撞，全車潰散，兩人受傷，惟我最重，已死去半點鐘，司機束手無策，同車人把我襯衫制服撕下，包裹頭部，已無生命之憂，現在到醫院去急治。

斜睡在滑竿，只聽得路人說，「那人多可憐，頭打開了」，「那人身上一身血，好怕人」，我那時方覺得一陣心酸，想起了妻子，還在等我到家吃晚飯，想起了局中多少事要我回去處理，想起了廣西造船的事，要向部長報告，想起了胡組長對我的勸告，悲從痛起，不覺血淚交迸了。

深夜兩點鐘，完畢了手術，重新包紮了我的頭眼部份，醫生告我，已經取出了打入頭部的玻璃，我急切的問他，會不會失明，他安慰我說，面部雖已毀容，雙目不致失明。其實後來我妻告我，醫生們在頭三天中很耽心，只希望能保全我的一目，那是醫生安慰我，而我後來竟未失明，可說是不幸中的大幸。

早上八點鐘，我妻錢懿瑛懷了七個月的身孕，趕到醫院來，嗚咽的說：「昨晚我一夜心驚肉跳，終於得到了這意外的消息。」她衣不解帶的服侍我三星期才出院，將出院的前兩天

，我又發生了一件意外，可使我眼睛再度失明，原來我每日要用蛋白銀點眼，加速消炎消腫，那天藥房小姐，誤配碘酒，護士小姐不察，竟點入我飽受創傷的眼內，我只覺得有一種強烈的刺激，叫聲不好，連忙制止她，立刻沖洗，幸而滴入不多，否則繼續點下，必定瞎眼無疑，真是禍不單行了。

我雙目雖未失明，但鼻樑打陷，至今變了相。原來那晚出事，兩車相撞，我頭猛撞及前排椅背，全身重心，集中玳瑁眼鏡架上，鏡架把鼻樑打陷，玻璃刺及臉面及眼皮，劃開了許多裂縫，所幸玳瑁邊潤，略具彈性，如帶金絲邊鏡，則玻璃直接刺入眼球，雙目決無保全可能，我將永不能見天日了。

張嘉璈部長聽說我因公負傷，很爲不安，親到醫院慰問，因爲這是人爲的車禍，立刻命令公路運輸總局，召開了行車安全會議，嚴禁無車燈的汽車在公路上行駛，在保養場候修的汽車，此後不准臨時替班，歐亞航空公司桂林到重慶仍舊恢復了區間的票價。而我則因失血過多，至今顯得貧血，仍使我常常感念黃君的義舉，否則不堪設想，不知他現在大陸還安全否？

（本文曾刊於民國四十五年十月一日大道半月刊第一四五期）

抗戰時期水運紀要

民國二十六年（西曆一九三七）

四月一日 國防設計委員會派赴歐美研究考察航政之王洸，自海外歸國，交通部部長俞飛鵬（樵峯）以中日關係緊張，隨時有爆發戰爭之可能，洽商該會同意，調任其為交通部航政司船舶科科长，兼海事科科长，協同策劃航政，時陸翰芹任航政司司長。

七月七日 日本軍隊，在北平近郊蘆溝橋發動戰事，突向宛平縣守軍攻擊，我軍奮勇還擊，抗戰序幕開始。

八月一日 軍事委員會在各省市設立船舶總隊部，分別令派省建設廳廳長、市工務局局長，兼任總隊長；其主要職責為調查檢驗編組管制船舶，供應軍運。

八月十一日 交通部令各輪船公司，迅將航行中之海輪，駛入長江，或停在香港等安全地帶，以免資敵。其未及駛入者，准予暫改國籍，維持沿海交通。

八月十二日 我封鎖長江江陰下游長山港江面，軍事機關徵用招商局輪船嘉禾、新銘、同華、遇順、廣利、泰順、公平等七艘，民營輪船十六艘，海軍艦艇及各埠躉船二十八艘，一併沉下，築成第一道長江封鎖線，以阻敵艦上駛。長江下行輪船止於鎮江。

日清汽船會社江輪岳陽丸（三、二九八總噸）、大貞丸（一、三六九總噸）不及逃脫，

在南京爲我軍捕獲；嗣由交通部派科長王洸率同船員接收，即交招商局營運，分別改名江漢、江襄，爲抗戰以後，我第一批戰利品。

八月廿五日 敵宣稱封鎖我沿海港口，北自秦皇島，南迄北海口。鎮江以上長江各埠之日清汽船會社碼頭倉庫臺船小輪船等，分別由我軍事機關接管使用。

八月 行政院公布非常時期輪船移轉外籍辦法。准許未及退入長江之海輪及避泊香港與海外之商船，暫時移轉中立國國籍，以免被敵利用。計先後批准轉籍之船舶有一百三十艘，十四萬五千總噸（轉義籍者十八艘，轉德籍者十七艘，轉葡籍者三十七艘，轉希籍者十六艘，轉巴拿馬籍者七艘，轉挪籍者三艘，轉荷籍者二艘，轉英籍者五艘，轉其他國籍者二十餘艘）

九月一日 交通部令各大輪船公司，在南京合組長江航業聯合辦事處，統籌調配船隻，維持民運及供應軍運。嗣爲同一目標，復令各地輪船業同業公會，組設內河航業聯合辦事處，計先後成立者，有上海、鎮江、蕪湖、九江、漢口、長沙、福州、廈門等處。

招商局聯合三北、民生、大連、大通等航業公司，辦理滬鎮聯運，由上海日暉港經內河，駛入鎮江，轉至南京，搶運上海工廠器材，遷移後方。此項工作中央派李景路、張茲闓、林繼庸主管其事，航業方面以楊管北（大連大通聯營總經理）出力最多。

九月十二日 招商局長江業務管理處在南京成立，由該局副總經理沈仲毅兼任處長，代表總局指揮沿江各分局及撤入長江之江海輪船，負責業務，擔任軍民運輸。

九月十九日 天津航政局停止辦公。

十月 是月，上海航政局所屬海州、寧波、溫州辦事處，廣州航政局所屬福州、廈門辦事處停止辦公。翌年除海州外，均以業務之需要，恢復設置，改爲直轄於交通部。福州航政辦事處主任由交通部派招商局福州辦事處主任王濟賢兼任，歷年辦理閩省港口之開放，外輪進出之管制，頗收時效。抗戰時期，福建省之沙埕、三江口、涵江口、晉江、東山、泉州、興化、三都、蚶江、永寧、深滬、福清、祥芝、古浮港、羅源灣、秀山嶼、蕭厝，曾臨時開放，准許外輪通商，以利物資輸出輸入。

十一月九日 上海南站陷敵，上海航政局停止辦公。

十一月十二日 我軍退出上海。招商局總經理蔡增基於上海陷敵後，自率一部份人員赴香港，設處辦公。離滬前，爲保全招商局財產免陷敵手起見，與美商衛利韓(William Hunt)公司訂約，將招商局全部產業，在名義上移轉該公司經營，按月提總收入百分之三爲酬，以兩年爲期。

十一月十六日 淞滬戰事失利，政府開始由南京遷重慶，暫在漢口辦公。

十一月十六日 上海航政局所屬鎮江、蕪湖辦事處，漢口航政局所屬九江辦事處，停止辦公。翌年二月，漢口航政局九江辦事處恢復設置。嗣於九江失陷後，移設吉安。

十二月十三日 南京撤守。先一星期，交通部及中央各機關最後辦公人員連同文卷，乘江漢輪赴漢口辦公；交通部派科長王洸隨船指揮，並於抵漢後，協調派船接運，轉赴重慶長

沙。

十二月二十日 軍事機關徵集商船十八艘（二萬四千九百餘總噸），及大批帆船，載石沉塞馬當江面，築成第二道長江封鎖線，以阻敵艦上駛，工程由章錫綬主持。長江下行輪船止於九江。

十二月卅一日 漢口航政局長沙辦事處停止辦公，翌年四月恢復設置。

民國二十七年（西曆一九三八）

一月一日 交通部與鐵道部合併。交通部部長俞飛鵬專任軍事委員會後方勤務部部長，國民政府特任原任鐵道部部长張嘉璈（公權）為交通部部長。任命彭學沛為政務次長，盧作孚為常務次長。航政司司長陸翰芹辭職，派何墨林繼任。

二月一日 交通部以漢口航政局總管鄂湘贛川四省航政，維持民運，支援軍運，任務特繁，派王洸接任該局局長，並令恢復該局九江、長沙兩辦事處。

招商局長江業務管理處移設漢口，撤至長江中游之船隻二十一艘，除維持漢口九江及漢口宜昌航線外，並用以開闢漢口長沙線、漢口常德線、常德津市線、常德桃源線，及九江南昌線。民營航業公司經航政局督導，亦陸續派船參加各該航線。

三月 是月，華北及長江下游各口岸或陷於敵，或自行封鎖，國內外物資吞吐，集中廣

州。粵漢廣九兩路，軍運頻繁，無法兼顧貨運，致進出口物資及兩粵糧食與華中各省日用必需品之運輸，發生困難，遂令招商局與粵漢鐵路局實行三段水陸聯運，貨物由漢口裝船，水運至涿口或衡陽，車運至曲江或英德，再由船運至廣州，自是對外貿易，漸以暢達。

四月一日 交通部設立戰時交通員工訓練管理委員會，訓練並管理戰時失業之員工。由該部總務司司長潘光迥，勞工科科長季源溥主辦其事。季並兼交通服務總隊總隊長。失業船員引水人及日本商船解僱之船員，由漢口航政局調查登記，除一部份發救濟金外，餘送該會受訓，分發就業。

四月廿九日 隨海鐵路連雲港碼頭，由我方自動加以破壞，免資敵用。

五月 軍方籌築第三道長江封鎖線，擬再徵江海輪船十六艘，沉於田家鎮江道；交通部為保全此批船隻，以維持後方水運，經商准軍事委員會，改以建造四艘巨型鋼骨水泥船代替。交通部派漢口航政局局長王洸兼任鋼骨水泥船試驗所主任，負責建造，如期完成。

六月十七日 南潯鐵路拆軌，停止營業，所有九江南昌間運輸，交通部令招商局派輪接替。招商局奉令後，於南昌吳城兩地設立辦事處，租用碼頭，調集輪船拖駁，即行開班。時加入營運之其他公司船隻，計有鎮昌等五艘，每晨南潯兩埠對開，當日到達，旅行稱便。

六月卅日 敵突破長江馬當要塞。

七月一日 武漢會戰，軍運緊急，軍事委員會特設船舶運輸司令部於漢口，派後方勤務部部長俞飛鵬兼任司令，漢口航政局局長王洸兼任同少將徵調處處長，指揮所屬船舶管理總

所及各省船舶總隊部，辦理軍運。

七月十八日 開放浙江省海門，特准外輪通商。嗣後浙江省之石浦、鯳江、飛雲江、清江口、及臨海，曾在抗戰時期，臨時開放，准許外輪通商，以利物資之輸出輸入。

七月 是月，南潯鐵路拆下之鋼軌器材二千二百噸，由招商局海祥輪自九江直航至長沙，開海輪航抵湘江之新記錄。

九月 武漢緊急，漢口航政局督促長江各輪船撤至上游地帶，計撤至宜昌二百〇八艘，長沙八十艘，常德二十餘艘。漢宜湘區引水人全部撤至宜昌。

十月十九日 交通部令漢口航政局在宜昌設立絞灘管理委員會，派該局局長王洸爲主任委員，該局宜昌辦事處主任曾白光爲副主任委員。分在川江段（宜昌至重慶）之青灘、洩灘、興隆灘、塔洞、東洋子、浪子角、牛口、廟基子等險要處所，趕工建設機械絞灘設備，代替人力拉藤，以便長江中下游輪船上駛川江，增進後方水運。後漢口撤守，擁集宜昌之大小輪船一百數十艘，均賴此項設備之協助，上溯四川，得以保全。（詳見川江機械絞灘的創設）

十月十九日 開放廣東省汕尾，特准外輪通商。嗣後廣東省之神泉、廣海、陽江、電白、黃坡、雙溪、島坎、井州、海山、水東、範和，曾在抗戰時期，臨時開放，准許外輪通商。

十月廿一日 我軍退出廣州。

十月廿五日 我軍退出武漢。漢口航政局移設重慶，局長王洸駐重慶辦公。該局原有重慶辦事處，移設瀘縣。

十月廿六日 廣州航政局移設梧州，局長盧逢泰督促行駛珠江之輪船，分別撤退江門及肇慶以上。廣州航政局並在肇慶設立辦公處，派張益平主持其事。

十一月廿四日 交通部爲輔助後方鐵路、公路未達地方之軍民運輸，特設駁運管理所，辦理車船駁馬之長途轉運。

十一月 武漢失陷後，入川人員及軍品商貨（數在十三萬噸以上），擁集宜昌，又值枯水期間，輪船行駛困難。民生實業公司以經營川江航運爲主，調集大批船隻航行宜昌萬縣間，分三段搶運。同時漢口航政局宜昌辦事處發動木船一千兩百艘，輔助疏運。該局爲穩定木船運價，復公布宜渝木船上行下行運輸規則，爲航政機關管制木船之始。

十二月五日 交通部以招商局之海元、海亨、海利、海貞客貨海輪四艘，停泊香港，僅用堆存進口物資，未能充分運用，經核准出售與英商怡和洋行，價款三十萬英鎊，（該四艘於民國二十二年在英建造時，總價爲卅四萬一千七百鎊）於是日移交。

十二月廿八日 交通部公布監造木船章程及製造木船貸款章程，由政府貸款船戶，製造改良木船，以加強後方水運。此爲我國實行貸款造船政策之始。

自抗戰軍興至是年止，軍事機關徵用商船臺船撥充防禦工事者，數達八十七艘，共十一萬餘總噸。計江陰二四艘，四三、九四八噸；閩江口一二艘，七、五六二噸；黃浦江一〇艘

一八、六四二噸；連雲港六艘，一〇、七四七噸；鎮海七艘，六、六五七噸；烏龍山四艘，二、〇六三噸；珠江口六艘，一、九七九噸；馬當一八艘，二四、九九四噸。政府於抗戰勝利後，依軍事徵用法之規定，對上項徵用船舶，首予賠償，共計三十四家民營航業公司，得賠償金三百五十九萬餘美元。政府用以向美代購戰時剩餘船隻，勝利型船三艘，CLIMA型八艘，全部船價八、一八八、三六七美元，另修理領航費一、一九〇、〇〇〇美元，除以政府賠償金抵充外，不足之數，作為政府長期貸款，分十五年攤還，遂成立以後之復興航業公司。（該公司正式成立於三十七年六月二十三日）

民國二十八年（西曆一九三九）

一月九日 交通部令移設重慶之漢口航政局，主辦貸款監造四川改良木船事宜。噸位分六〇、四八、三六、三〇、二四、一八、一二各級，視吃水之深淺，行駛長江、涪江、嘉陵江、綦江各河道。先後貸出法幣一百萬元。分在重慶、瀘縣、宜賓、南充、閬中、廣元、綿陽、太和鎮、綦江、涪陵十處製造，為時兩年，由航政局監造完成者計三八八艘，七、三九八噸。（詳見「抗戰時期所造的改良木船」一文）

一月十六日 民生實業公司投資之民生機器廠，設於重慶下游青草壩，經廠長周茂柏大加擴充，修造船舶之能力增強。是日完成五百總噸之鋼壳客貨輪船兩艘，命名民文、民武、

並另造一百噸級船多艘，對川江航運殊多貢獻。

一月 廣州航政局指導航商，合組西江航業戰時服務社，凡享有三水以上定期班航線船舶，一律參加組織，共同擔負軍民運輸責任，並救濟停航船舶及訓練失業船員各項任務，頗收成效。

二月 煙臺政記輪船公司成立於清光緒卅一年，原有輪船多艘，行駛沿海各口岸；抗戰發生，業務停頓。是月，該公司竟欲以停泊香港之勝利、安利、茂利、新利、豐利、美利六輪交付敵人使用；交通部令招商局以股東資格，訴請香港法院，施行緊急處分，扣押輪船；另狀請重慶地方法院將該公司解散，通緝該公司負責人。迄香港失陷前，該六輪未爲敵人使用，爲當時敵我鬭爭一大事件。

四月 交通部公布四川省輪船木船運價標準章程。自是水運運價由航政機關經常監督管理。

四月十日 統灘管理委員會川江洩灘統灘站，在蘆船上設置統灘機，改造完成。又在常德設立沅江統灘總站，並次第在沅江設置青浪灘、甕子洞、九磯、橫石四處統灘站。

五月 中央與川滇兩省合組金沙江查勘試航隊，謀開闢金沙江航運，加強川滇交通。派國際聯盟駐華顧問蒲德利（荷蘭籍）偕同許顯耀、胡運洲、錢運泰、張炯等作第一次試航（自雲南金江街起至四川宜賓止），在漁洞老君灘間失事，蒲德利（Bourice）、胡運洲、張炯殉難。嗣交通部派驛運總管理處督察萬琮試航蒙姑至宜賓多次，終奠定三十一年一月，金沙

江宜賓至屏山、蠻夷司間，開航輪船之基礎。

六月廿九日 招商局江新輪船（三、三〇〇總噸）獲絞灘之助，由宜昌上駛川江，安抵重慶，爲巨型江輪駛至重慶之首次。嗣江順、江安、江漢等同型江輪，亦陸續駛抵重慶。川江航線，於四十年前，由英人李德樂氏以輪船試航成功，雖航行技術改進，船隻噸位逐有增加，惟最大輪船鮮有超過一千五百總噸者，江新、江漢等輪皆在三千噸以上，不但能到達重慶，後且航行於渝萬線營業，實爲我國航業史上一奇蹟。

六月 是月，川江狐灘絞灘站成立。

七月 教育部決定在重慶設立商船專科學校，派吳俊升、何墨林、王洸、潘光迺等爲籌備委員。籌備完成，派宋建勳任校長。該校分設駕駛、輪機、造船三科，以校舍勘定重慶下游溉瀾溪江畔，尙待建造，先租招商局泊於唐家沱之江順輪船，開學上課。該校畢業生成績優良，後均爲我國航運之中堅。民國三十二年七月，該校合併於交通大學。

九月廿五日 第一批四川改良木船完成，在北碚嘉陵江畔，舉行開航典禮，由航政局局長王洸主持，輿論讚譽。

十月 絞灘管理委員會成立川江區冷水碛、油榨碛、下馬灘三處絞灘站；又成立嘉陵江絞灘總站於南充，並在石驢子、大小石鴨子、老鴉岩三處建設絞灘站。

十一月 民生機器廠又開始建造一百八十總噸之木壳客貨輪六艘（命名爲樂山、屏山、秀山、巫山、璧山、梁山號），及二百三十總噸之木壳客貨輪三艘（命名爲彭山、營山、眉

山號)，先後於兩年內完成。川江航運力量，益為增強。

十一月 統灘管理委員會在川江之青竹灘、及長江上游之連石三灘，斗篷子成立統灘站。

十一月 交通部為增造湘桂兩省木船及輪船，在柳州設立西江造船處，派王洸兼任處長，先後在廣西之柳州、長安、柳城，湖南之衡陽、沅陵，江西之吉安，設立工場，趕工建造。二十九年，完成淺水輪船五艘，木船七四二艘（三、九〇七噸）。三十年，繼續完成木船四五三艘（五、〇八〇噸）。當時對增進川湘水陸聯運，貢獻頗大。

自二十六年八一三戰事發生後，至是年年底止，招商局江海大輪奉令鑿沉者，計上海一艘、鎮海一艘、龍潭二艘、江陰七艘、馬當三艘，合共十四艘，凡二萬八千餘總噸。先後共運軍隊五十三萬人，軍品十九萬八千噸。公物八萬八千噸，商貨十九萬二千噸。旅客三十六萬人。至因擔任軍運或搶運物資而遭敵機炸毀或損失之船舶，則共有二十艘，凡二萬四千三百餘總噸。此外招商局在長江方面已撤退之機構，計有鎮江、南京、蕪湖、安慶、九江、漢口六個分局。隨戰事發展而成立者，有重慶、萬縣兩分局，衡陽、涿口、瀘縣、安鄉等辦事處，及益陽、茶陵兩代理處。至英德、曲江、南昌、吳城等地，曾一度成立辦事處，旋即撤銷。

民國二十九年（西曆一九四〇）

三月十三日 蔣委員長以運輸問題嚴重，特在重慶，召集四十九個有關單位，開交通會議，謀統一運輸事權，調整運輸機構。

四月 軍事委員會根據交通會議之決議案，撤銷軍事運輸總監部及運輸總司令部，另設運輸統制局，派參謀總長何應欽兼主任，交通部部長張嘉璈，後方勤務部部長俞飛鵬兼副主任，錢宗澤為指揮處處長。

五月 校灘管理委員會成立嘉陵江區葡萄片、箱溪灘、磨盤灘、天子墓、小鎮溪、蕭門、紅花季、白鷄號、老君灘、竹灘、大賊灘等十一處校灘站，以增進嘉陵江水運之效率與安全。

六月十三日 敵沿長江西進，宜昌失守，漢口航政局宜昌辦事處及校灘管理委員會移設萬縣。

六月廿八日 敵宣佈封鎖香港，自是香港與內地水陸交通均告斷絕，惟空運仍通。

七月 宜昌淪陷後，原有川鄂湘水運已無法繼續，而東南與西北交通之維持，倍感困難。招商局乃與民生實業公司合辦川湘水陸聯運新線。該線由重慶至涪陵，入烏江上航，至彭水即分兩途：一為直航龔灘轉陸運至龍潭，一循公路經黔江轉龍潭，然後沿酉水下航至沅陵常德。經積極佈置，於是年夏間全線貫通。

九月一日 交通部成立驛運總管理處，以王國華爲處長，接辦駁運業務。

十一月 統灘管理委員會在酉水高積頭、岔泉灘、鳳灘、茨灘、双溶灘成立統灘站，以協助川湘水陸聯運。

自二十七年統灘管理委員會成立各江統灘站至二十九年底止，共施統輪船一千二百五十八次，木船六萬二千四百二十六次。

民國三十年（西曆一九四一）

一月 交通部爲增造四川木船，成立川江造船處，派航政局局長王洸兼任該處處長。該處分在四川之三壩、昭化、宜賓、合川設立工場，自行建造。一年內完成運糧木船及川黔驛運木船五八七艘（六、一三二噸）。

三月 閩江輪船公司經交通部核准設立，該公司係將閩芝、蜚聲、閩延、龍津、劍津、閩沙、福沙等公司合併組成，計有輪船五十五艘，共三千八百三十七總噸，自福州至南平、建甌、洋口、沙縣各航線，完全由該公司航行，業務頗多改善。

四月 是月，寧波、溫州、福州相繼失陷。

六月 統計全國尙存有輪船八七四艘，共九五、六八五總噸。

九月三日 敵軍退出福州。

九月二十日 交通部公布長江區航政局組織規程，將移設重慶之漢口航政局改組爲長江區航政局，擴大其編制，加強其職權，仍派王洸爲局長。四川省原設之川江航務管理處同時撤銷，自是長江航運之管理，遂告統一。四川省之萬縣、合川、南充、瀘縣、宜賓，各水運衝要地點，該局均設立辦事處，以利管理。

十月一日 軍事委員會四川省船舶總隊長，規定由四川省建設廳廳長兼任，惟建設廳廳長在成都辦公，而總隊部設在重慶，難以兼顧，經軍事委員會改派王洸兼任同少將總隊長，總隊部與航政局合署辦公，以利工作，嗣後對軍運木船之徵調，大爲改進。

十二月三日 上海香港閩英、美、荷等國輪船均停航。國際局勢緊張，太平洋戰事一觸即發。

十二月八日 日機偷襲珍珠港，美國與英國即日對日本宣戰。敵佔上海租界，並攻香港、九龍，我對日本及德、義正式宣戰。

是年統灘管理委員會在烏江之羊角磧、鹿角子、武隆三處，設立統灘站，以協助川湘水陸聯運船隻通過灘險。

民國三十一年（西曆一九四二）

一月十一日 民生實業公司派民新輪（五四總噸，吃水三呎）開航金沙江航線，自宜賓經安邊至屏山，（六十一公里）嗣又延展至蠻夷司，全程九十九公里。

四月七日 交通部政務次長彭學沛辭職，徐恩曾（可均）繼任。

六月一日 交通部公布川湘川陝水陸聯運總管理處組織規程，派薛光前任處長。川湘水陸聯運線由重慶經涪陵、龍潭、蘆灘至沅陵、常德、長沙、衡陽，由任顯羣、范澤山主持其事。川陝水陸聯運線由重慶經南充、廣元至寶雞，由袁炳南、謝海泉任其事。利用木船、輪船、汽車、馱馬、人力，分別銜接運輸。

六月 招商局與民生實業公司年前合辦之川湘水陸聯運線，經運郵包、兵工器材、茶葉、米鹽等物，月達千噸。又招商局所辦之辰水線，（由沅陵經辰水至辰谿，經銅仁、麻陽而抵閩家場，陸運至黔省之思南，轉烏江下航達涪陵、重慶）自川湘川陝水陸聯運總管理處成立，該線營運即先後移交廣續辦理。

十月十日 美國與英國同時宣言，放棄在華特權，另訂平等互惠新約，所有內河航行權、沿海貿易權、及外籍引水人特權，聲稱準備一併放棄。

十一月 嘉陵江爲川陝水運幹線，河道灘多水淺，小輪船僅能由重慶上駛至合川，枯水期間水益淺，旅客須八次下船，步行過灘。合川至南充間，則向不通行小輪船。至木船雖可由重慶直達廣元，惟南充至廣元間，灘險特多，上行需聯宗（即集合數船之船伙，共同鑄挽一船）後，方能越過灘險，下行則水急疾駛，船易觸礁。政府因嘉陵江流域物產豐富，又爲川陝水陸聯運要道，力謀改進。特令行政院水利委員會，成立嘉陵江工程處，派董文琦爲處長，負責重慶至南充間河道之整治，董氏用築堰、疏濬、炸灘、堵支流口各項辦法，以提高

枯水時水位，減少灘險，並由綏灘管理委員會在南充至廣元間設置綏灘站，用機械綏灘辦法代替聯宗，以增進運輸效率。

十二月十四日 交通部部長張嘉璈辭職，國民政府特任曾養甫為交通部部長。

十二月 連年對日抗戰，川江船舶損失慘重，是年政府分別准予賠償及貸款，以作打撈修復之用。政府先後補助民生實業公司國幣九百五十萬元，貸款一千萬元，補助招商局八十萬元，貸款六百萬元，又對三北大連大通達興等公司及湖北省航務處亦予貸款。

民國三十二年（西曆一九四三）

一月一日 廣州航政局改稱珠江區航政局。同時設立桂平、曲江、河源、肇慶四辦事處。

一月十一日 中美、中英分別在華盛頓及重慶簽訂平等條約，自一八四二年簽訂之中英南京條約所喪失之航權，為時一百年而收回。（詳見王洸所著海運政策「我國航權之喪失與收回」一文）

一月 是月，運輸統制局撤銷。

二月十日 交通部修正造船處組織規程，將西江、川江兩造船處合併為一個造船處，先後派王洸、夏彥儒為處長，以建造運糧木船及碼頭船為主，自成立之日起至三十四年六月止

，共造船三六八艘。

四月一日 珠江區航政局接管廣西全省航政，廣西省航務管理局停辦。

四月二十六日 招商局長江業務管理處撤銷，總公司改組，在重慶恢復辦公。交通部派原任總經理蔡增基爲理事長，徐學禹爲總經理。當時該局尙存之船隻包括原有撤退入川者，沒收之敵船岳陽丸（卽江漢），暫時接管津浦鐵路之澄平安寧兩輪，自購之江慶輪及租賃之安華輪，共計大小船隻十八艘，凡二萬三千八百總噸。其中六大江輪佔總噸數百分之九十以上，因船身大，吃水深，多長期停航。船上員工，仍全部留用，以資維繫。當時該局賴以營運者，僅爲中型江輪，行駛於重慶瀘縣線、重慶萬縣線、及萬縣三斗坪線。營運極爲困難，惟勝利以後，該局得以迅速恢復業務，則肇端於此次改組。

五月 四川省生產之糧食、煤炭、鹽、糖大量物資，胥賴木船運輸，以供應軍需民用；惟原有之木船船幫公會，組成份子複雜，不能發生良好領導作用。社會部部長谷正綱、交通部部長曾養甫，爲加強民船業之組織及增進木船運輸效能起見，特會同制定川江民船商業及船員職工兩聯合會之組織規程，分別組織川江十一河流（長江下游、長江上游、嘉陵江、渠江、涪江、沱江、岷江、綦江、烏江、永寧河、金沙江）民船商業公會及船員工會，並合組川江民船商業同業公會聯合會及川江民船船員工會聯合會。令派社會部組織訓練司司長陸京士、專員劉振鐸，及交通部長江區航政局局長王洸負指導訓練之責。於三個月內，完成任務。對嗣後木船運輸之改進，立著成效，尤對抗戰勝利後之復員運輸工作，貢獻益大，據統計

至少有八千餘艘次參加復員工作，承運軍公物資達二十四萬噸以上。

六月 交通部設立水陸空聯運委員會，分期舉辦東南、西北、西南三區聯運事宜，計有曲（曲江）渝線、衡（衡陽）渝線、洛（洛陽）渝線、丁（印度丁江）渝線、蘭（蘭州）渝線、昆（昆明）瀘（瀘縣）渝昆線、昆渝線七線。

九月 美國將自由輪兩艘租借與我國，懸掛中國旗，名義上屬於中國郵船公司（China Mail Steamship Co.），命名為中山號、中正號，承運軍需品，行駛海外。除船長輪機長外，所有海員均由國內徵選，空運海外服務。

十月六日 丁渝水空聯運線之瀘渝水運開航，丁瀘空運於同月十七日開航，丁瀘間飛行，需時三小時四十五分。

民國三十三年（西曆一九四四）

二月廿一日 交通部公布防止帆船資敵辦法。

三月廿四日 美國再租借我國自由輪一艘，命名為中東號。抗戰勝利以後，該輪與中山號、中正號兩艘仍由美國收回，中國郵船公司亦不復存在。

五月二十日 中英簽約，修正中英海員協定。

六月 嘉陵江工程處重慶至南充一段航道工程完工，該處處長董文琦及航政局局長王洸

乘民生實業公司民生輪（七一總噸），由渝直航南充，查察工程成效及綫灘設施。證實成效均甚良好。自此嘉陵江輪船航線由重慶經合川，而展至南充，並開行定期班。

七月 是月起，政府以水運虧損日甚，開始實施補貼辦法。按每延噸公里虧損之數，核給補貼數額，計自三十三年七月至十二月止，共補貼國幣一億二千四百六十七萬元。翌年（三十四年）全年共補貼國幣二十一億零二百十四萬元。

九月 政府撥建設專款國幣一億四千萬元，令招商局修理停航之七大江輪（江新、江漢、江安、江順、江華、建國、江大），以應反攻之急需。民生實業公司亦同時獲得專款九千萬，作修復停航江輪之用。其他三北、大達等公司分獲撥款。

十月 柳州失陷，珠江區航政局移設廣西百色。

十二月 珠江區航政局結束。

民國三十四年（西曆一九四五）

一月一日 軍事委員會設立戰時運輸管理局，俞飛鵬任局長，所有水運、空運、鐵路及各省公路業務，統受該局指揮監督。

一月八日 曾養甫辭交通部部長，由俞飛鵬繼任。

一月十六日 交通部政務次長改任沈怡（君怡），常務次長改任凌鴻勛（竹銘）。

二月一日 交通部利用美國租借法案之資助，選派高級交通人員二十餘人，赴美國考察水運方面王洸膺選前往。

三月一日 後方勤務總司令部爲求統一後方軍事水運業務，合併軍政部船舶管理所、軍事委員會四川省船舶總隊部及軍政部船舶修造廠等單位，成立後方勤務總司令部長江區船舶管理處，由該部調任劉心怡爲少將處長。

五月廿八日 交通部設造船督導委員會，督修招商局民生實業等公司停航之江輪，以備復員運輸之用。

七月 交通部在百色設立粵桂航政辦事處。

八月 粵桂航政辦事處進駐南寧。

八月八日 交通部航政司司長何墨林辭職，由高廷梓繼任。

八月十四日 抗戰勝利，日本正式宣佈無條件投降。

九月 廣州航政局恢復建制，仍設廣州。

九月三日 日本正式對盟軍簽降書，九日在南京向我陸軍總司令簽降書，八年抗戰結束。

九月廿八日 國民政府公布引水法，於翌年四月一日明令施行。

十月廿三日 招商局由重慶正式遷回上海辦公。

十一月一日 後方勤務總司令部長江區船舶管理處擴充，改組爲全國水運指揮部，負軍

王洸先生於民國三十三年至三十七年所獲勳章
時俞大維先生任交通部部長



勝利勳章

光華甲種
一等獎章

航政一等
獎章

景星勳章

事復員運輸及日俘遣送等任務，由該處處長劉心怡改任少將指揮官。

十一月 招商局理事會改組，交通部聘劉鴻生爲理事長，高廷梓、杜月笙等爲理事，並任理事徐學禹爲總經理。

十一月 交通部恢復各航政局原建制。上海航政局、廣州航政局、天津航政局恢復設置。長江區航政局由重慶遷回漢口。時王洸甫自海外考察歸來，即回任長江區航政局局長原職。

十二月 復員以後，招商局除原有之大小船舶二十八艘外，奉令接收之敵偽船舶，截至三十四年底止，計一千三百三十五艘，共十二萬九千五百餘總噸，迅速開行滬漢線、滬甬線

、滬青線、青連線、津青線、滬臺線，以利交通，又爲解決煤運，並開闢秦皇島上海線。

十二月 長江區航政局局長王洸，乘輪由滬赴漢，沿江查勘沉船。隨即擬定打撈沉船辦法，以清除航道，建設漢口九江南京公用碼頭，使泊船便利，滬漢水運，大見改進。政府以王氏在抗戰復員時期，辦理航政水運，獻替良多，翌年先後授予景星勳章、光華甲種一等獎章、航政一等獎章、勝利勳章，以示表揚。

十二月 上海港八年未經疏濬，碼頭擁塞，又以倉庫未能統一調度，海運發生嚴重困難；中央責成交通部組織上海港整理委員會，勵行整頓。派上海市長及交通部代表宋希尚主持其事，半年後，始漸見改進。

長江區公用碼頭的創設

一、抗戰以前外商碼頭佔盡地利

碼頭是商船停泊，客貨上下的處所，它的數量多少，與地位好壞，直接影響航運和港口的興衰。我國通商港口，都是清季簽訂不平等條約，由外人要求開放的，因此，沿海貿易、內河航行之權，遂爲外輪所侵奪。更因沿江沿海優越的水面地段，許其建造碼頭倉庫，其利益尤爲豐厚鞏固。抗戰以前，上海、漢口、天津、廣州一帶，良好的碼頭地段，悉被英商太古、怡和，日商日清各家輪船公司所據有。招商局因在清季收購了美商旗昌洋行的上海金利源碼頭和沿江沿海的碼頭倉庫，幸得分享一些地利上的便利。

外商經營我國航業，本已實力雄厚，別家船隻停靠他們的碼頭要付停泊費 (Dockage)，貨物經過他們的碼頭上岸，並可收碼頭費 (Wharfage)，自己碼頭上均建有倉庫，貨物存儲便利，既易攬貨，又收倉租，真所謂一舉數得，莫不大獲其利，早已形成了侵略我國經濟的武器。招商局在抗戰以前，輪船生意，歷年都虧損，全靠碼頭倉庫收入的挹注，才勉能維持。

二、回任原職，乘船視察江道

民國三十四年十月，抗戰甫勝利結束，正在海外考察的我，奉交通部電召返國，回任長江區航政局局長原職。十一月初抵滬，特別乘招商局江安輪，轉赴漢口任所，以便視察江道，計劃恢復夜航。那時長江下游處處沉船，原安置在碼頭前的躉船方船，多遭炸毀，傾覆江面，白天行船，阻碍頻生，夜間更不敢航行，復員運輸大受影響。我在船上，一路用望遠鏡觀察，凡發現有任何船隻沉沒擱淺，都一一記下地點，並儘可能詢出其船名與所有人，以便接事後，計劃處理。

接事後，立即踏勘武漢沿江碼頭航道，發現可供船隻停靠的碼頭，只有招商局、三北公司、湖北省航業局與軍事機關所管制的日清碼頭數處，往來船隻之乏碼頭停靠者，不得不拋錨江心，乘客須坐木划擺渡，貨船則用木船轉駁，天寒風勁，極不安全。戰前繁忙的太古怡和碼頭，其躉船傾覆，棧橋散亂，因無人整理，空而未用。江邊船隻或東倒西歪，或擱淺沙灘，船隻率多越境而過。昔日繁華的武漢，一片清淒。我爲暢通長江運輸，恢復武漢繁榮，迅即擬定了打撈沉船，清理航道，建設公用碼頭各項緊急措施。

二、打撈沉船的緊急措施

我將沿江視察的沉船報告，分發所屬鎮江、南京、蕪湖、九江各辦事處，命其派員實地

查勘，製成更詳細的記錄，查明確實的船名，產權所有人，擬議處理辦法，報我核辦。爲了從速清理航道，恢復夜航，鼓勵打撈船隻，修復利用，我建議交通部施行以下的辦法：

(1) 將航政局調查所得的沉船記載，列表登報公告，限原所有人在兩個月內，向航政局請領打撈證書，自行出資打撈修復。

(2) 逾期未經領回，准由其他航商打撈商呈請航政局頒發打撈證書，自備資金打撈修復，由航政局檢驗後，准予爲所有權設定登記，合法取得其所有權。

(3) 臺船方船爲修復碼頭最重要的工具，除屬外商者，准其自行打撈修外，統由航政局出資修復，移作建設各地公用碼頭之用。

(4) 敵偽海軍艦艇，不許商人聲請撈修，由航政局函告海軍當局，打撈修復歸公。

(5) 復員初期，行政院在漢口設有「處理接收武漢區敵偽產業特派員辦公處」，由譚伯羽、莫衡先生主政，經我建議，准許所有武漢區處理敵偽船隻的事務，由航政局專責辦理。並准指撥英商太古怡和碼頭水面，交由航政局開作公用碼頭，開放公用，以供無碼頭設備的輪船及公差船舶停靠。

交通部接納了我的建議，一一批准，並由俞飛鵬部長酌撥款項，交由航政局建設公用碼頭。那時湖北省王東原、萬耀煌兩位主席，亦均支持我的做法，從未發生事權爭執的問題。打撈沉船辦法公佈後，沉船由原所有人修復從事營業者很多，其由聲請打撈而獲得所有權參加營運者亦不少。這些案件經我秉公處理何至數十，亦未發生爭論。重賞之下，動員了民間

的人力、財力、物力，很快的清除了航道，恢復夜航，短時間並增加了許多船隻，促進了復員運輸。

交通部鑒於這種辦法很收實效，在民國三十六年一月七日，呈准行政院公佈了打撈沉船辦法，通行全國。就是以長江區航政局實施的辦法，作爲藍本，至今這一辦法，仍屬有效。打撈沉船辦法獲准實行後，我隨即組織了一個查勘工程隊，派海軍出身、最早到達武漢熟悉碼頭情形的牟君中驥任隊長，率同員工沿武漢江邊搜尋沉在水中的臺船方船（跳船）和其附屬鍊鍊等設備。一面施工打撈，一面集中保管，適江水漸枯，進行尙稱順利，搜集的器材很是不少。

四、漢口公用碼頭先建三處

漢口最好的碼頭區域，在江漢關附近，戰前悉爲外商所據有，如太古第二碼頭、怡和二碼頭、太古第三碼頭，本爲停靠大船最好的地方，戰時其原有之臺船設備，均被日方破壞擄移，損毀情形，最爲嚴重，故勝利後，迄未由軍方控制利用。經我於三十四年十二月間，商准行政院特派員，統撥給航政局建設爲公用碼頭，改名爲第一、第二、第三公用碼頭，其設置情形，略述如次：

(1)第一公用碼頭 卽爲前太古第二碼頭，其原有臺船兩艘，跳船四艘均攔坡岸，且有損壞，

經三日之拖絞，始得移置水面，並將躉船船底修理完善，至三十五年一月二十一日全部竣工，開放公用。

(2)第二公用碼頭 前爲怡和第二碼頭，原有躉船一艘，尚在水面可以使用，惟跳船三艘，則皆擱岸上，亦經兩日之拖絞，乃得曳置水面。同時並經修理坡路棧橋等工程，歷時七日始竣，於三十五年一月十五日開放公用。

(3)第三公用碼頭 前爲太古第四碼頭，雖有躉船一艘，然已被燒毀，不堪使用，跳船兩艘，亦擱置岸上，其中一艘所擱位置尤高，拖絞四日始下，並在附近移用其他躉船，整理備用。故此碼頭整理工程最大，計歷十一日始告蒞事，於三十五年二月一日開放公用。

三個碼頭開放，各設管理員一人，所需水手，大部份留用原在各該碼頭任職者，解決了他們的就業問題，因此工作精神甚爲良好。

三個公用碼頭開放以後，無私有碼頭的輪船，均有碼頭可以停靠，尤其航行滬漢線的大連公司、大通公司定期班輪，上下旅客，裝卸貨物大爲便利。有許多海船裝運鹽煤及救濟物資到漢，亦可直接停靠這三個公用碼頭，比以前拋錨江心，用船駁運，不知省了多少時間和費用。沿江的倉庫亦有大批貨物存儲了，碼頭工人亦有工作可做了，漢口的市面，亦逐漸繁榮起來了。還有一項重大貢獻，那就是長江從此有了公用碼頭的創制，收回了外商據有近百年的優越水面，杜絕了他們侵奪我航權的機會。

五、漢口公用碼頭續設三處

三十五年初，三個公用碼頭建設以後，由於效益的顯著，我在三十六年，又在漢口增設三處公用碼頭，其辦理情形如下：

(1) 第五公用碼頭 先是行政院善後救濟總署在漢設立漢口物資儲運局，航政局曾予協助，指撥漢市青島路口碼頭水面及接收敵偽之躉船跳船各一艘，交由該局修理使用，建設專用碼頭。迨後該局及湖北善後救濟分署裁撤，該碼頭水面及躉船、跳船各項器材，遂一併移交航政局接收，闢為第五公用碼頭，於三十六年十一月一日起開放公用。

(2) 第六公用碼頭 位於漢市蘭陵路口，戰前原為日清公司所建，勝利之初，曾經軍事機關接收，作為軍用碼頭，嗣經航政局呈奉武漢行轅核准撥交接管，改為第六公用碼頭，亦於三十六年十一月一日開放公用。

(3) 第一公用碼頭 戰前原為寧紹商輪公司的私有碼頭，並自建倉庫。勝利後，以躉船缺乏，久未恢復設置利用。而該處地當襄河（漢水）流入長江之口，水勢緩慢，頗宜小輪船停靠，航政局為謀湖北省內河航運之發展，經在該處水面安設躉船，闢為第一公用碼頭，專供內河輪船停泊之用，於三十七年一月間開放公用。

以上增設的公用碼頭三處，連同前年原已創建者三處，共計六處，所有各該碼頭番號，經照河流趨向，自西而東，重行改編，除上述增設之第一、五、六、公用碼頭番號不變外，

乃將原有第一公用碼頭改爲第二公用碼頭，原有第二、第三公用碼頭，順序改稱第三、第四公用碼頭。至其設備，除利用接收之敵偽躉船跳船予以應用外，並先後在漢口前日租界紫花棧碼頭，打撈長二百五十呎之鐵壳躉船一艘，謠家磯打撈鐵質跳船一艘，丹水池前海軍工廠碼頭棧橋架內，起出小跳船一艘，均經修復，配置於缺少躉船跳船之公用碼頭，以資充實。此外，又將第五公用碼頭大躉船設計改裝，兼作水上倉庫，以利貨物的存放。

六、京滬公用碼頭的建設

南京之需要開闢公用碼頭，早於三十五年五月間，即曾規劃，向交通部建議，惟以種種關係，不克即時實行。翌年二月，交通部召開南京港務會議，將各機關所有接收使用之南京港區碼頭水面，重行分配代管，經決議將招商局南京分局接收之第四、第五、第六及第十一（老江口）碼頭，劃撥長江區航政局南京辦事處，闢作公用碼頭。於三十六年三月十七日完成交接手續，分別更名爲南京第一、第二、第三、第四公用碼頭。至修理工程，因各該碼頭設備，在招商局南京分局經營期間，未加修葺，自航政局南京辦事處接管後，始分別予以整修，就中除第三公用碼頭跳船損壞修理較大外，餘均爲修理棧橋或爲加寬，或爲加長，工程雖不甚大，而氣象則已一新。

九江建設公用碼頭，亦於三十五年間，即已計劃。迄三十六年，打撈敵偽沉沒之躉船一

艘，經修理後，置於九江三北公司碼頭水面之下，於是年五月十六日開放公用，是爲九江第一公用碼頭。嗣又在湖口附近打撈敵偽沉沒之跳船一艘，鳩工修理，拖至九江，並添配錨鍊等物，安置於九江前寧紹公司碼頭水面，即九江第一公用碼頭，與三北公司碼頭之間，開作九江第二公用碼頭，於同年十一月一日開放公用。

七、建設公用碼頭的成效

(1) 無碼頭的船隻再不受有碼頭的同業的挾制 長江各埠自通行輪船以迄抗戰勝利一段漫長時期，政府機關從未設有公用碼頭。沿海各港除青島港務局自設碼頭及上海市公用局建有南市公共碼頭外，均屬中外航商私有碼頭，最優越的水面地段，絕大部份爲外商所擁有，凡與其業務有競爭者，決不許他船停靠，其許他船停靠者，自訂停泊費，自收貨物碼頭費，海關亦向不過問，（大陸各港船舶指泊及港埠管理，海關承不平條約之傳統，迄未移交航政局主管）無碼頭的船隻，營運深感困難。戰後自長江區航政局在漢京滬設立公用碼頭後，商船停靠極爲便利，不再受同業的挾制。尤其內河航權收回以後，杜絕了外商再度控制水面的野心，對國家航權的維護，更獲確切保障。

(2) 公用碼頭停靠船數衆多 公用碼頭之優點，固在便利船舶之停靠，而收費低廉，使航行成本減輕，無形中增加航運業務的發展不少，因此往來船舶，皆樂於停靠公用碼頭。就三

十五年度，漢口公用碼頭三處而言，全年共計停靠大小船隻一、七四三艘，與全年進出船隻六、四四一艘相較，則公用碼頭停靠之船隻，實佔進出總數百分之二十七強。三十六年度，漢口公用碼頭五處，共停靠船隻五、七四三艘，南京公用碼頭四處自三月開放至十一月份止，共停靠船隻一、三六〇艘，九江公用碼頭兩處，自五月開放以迄年底，共計停靠船隻四二六艘。與各該港同期間內進出口船隻總數比較，則漢口幾佔百分之五十，南京佔百分之三十七強，九江雖少，亦佔百分之十三強，爲數可觀，其裨益航運，不言而喻了。

(8) 公用碼頭的管理 航政局公用碼頭開闢後，即增設港務室，專責管理。港務室置主任一人，主持各公用碼頭管理事宜。每一碼頭復派正副管理員各一人，受港務室主任指揮，管理各該碼頭事務。並爲便利指揮管理起見，將港務室移設於第四公用碼頭上。三十六年漢口公用碼頭增加，業務範圍推廣，復將港務室，改稱公用碼頭管理所，以加強管理，並對碼頭秩序之維持，船舶之指泊，非法過擋工人之取締，碼頭力佚攤販之管理，力資之釐訂以及航行諮詢，工人福利之設施等等，盡量籌劃舉辦，或整理改進，藉爲其他公商民營碼頭之示範。自實行以後，碼頭秩序，頓改舊觀，商旅往來，莫不稱便。至南京九江兩地開闢公用碼頭，亦悉依此旨，設置碼頭管理員，負責管理，秩序賴以整頓。

(4) 公用碼頭費率的低廉 公用碼頭開闢之初，正值復員運輸積極開展，航政局爲便利復員，對所有停靠公用碼頭的公商船隻，在六個月內一律不收停泊費，以示優待。嗣以碼頭管理保養費用增多，航政局經費預算有限，事實上不能負擔此項額外支出，始經呈准自三十五

年六月十六日起徵收停泊費，其標準按船舶長度，以每次停泊二十四小時爲一期，規定最低三十公尺以下之輪船，每公尺每期收費二〇〇元，最高一百五十一公尺以上者，每公尺，每期收費五六五元。此後雖迭有調整，但較諸當時各輪船公司私有碼頭之停泊費，至多不過二分之一或三分之二。且不收貨物通過碼頭的貨物碼頭費，對於民衆消費的貨物，亦間接減輕了負擔。

八、英方要求收回太古怡和碼頭水面，遭我峻拒

當我在三十五年一月，開闢漢口公用碼頭時，太古公司漢口經理金洛克 (Kinloch) 業已到達，在他沒有接管以前，我已先他着手，接收太古怡和原來碼頭，加以整理，當時他亦感到，自己力難勝任，沉默了三個月。後來英政府派史德萊 (Steele) 爲漢口總領事，到漢履新，他是當時英外相艾登的妹婿，最重要的任務是協助太古怡和兩公司，收回長江一帶碼頭和輪船倉庫，以他外交上的資歷和政治背景，足徵英人對我國航運的重視，仍未能忘情於內河航權。我正是他交涉的對象。他初到時，只要求我發還被軍事機關控制的英國船隻，我都很快的替他辦到了。他又要求我協助打撈沿江沉毀的英籍船隻，我亦都查明頒發打撈證書，幫他們收回了產業。最後他偕同金洛克看我，要求我發還原屬太古怡和三個碼頭的水面和一部份他們的設備，並且拿出光緒初年，他們向民間購得土地的契約作爲證明，我對他的

答覆是以下數點，亦即說明了我國的立場：

(1) 英國已與中國簽訂新約，放棄內河航行權，太古怡和船隻既不能航行長江，漢口已無自設碼頭的必要。

(2) 航政局奉命開闢漢口公用碼頭，爲的是便利航運，間接亦有利於中英貿易和太古怡和的倉庫業，我不能將興建以後，已收成效的公用碼頭，還給太古怡和作爲私有碼頭。

(3) 依據土地法第十四條規定：「可通運之水道及其沿岸一定限度內之土地及公共交通道路，不得爲私有」。第十二條規定：「私有土地因天然變遷，成爲湖澤或可通運之水道時，其所有權視爲消滅」。縱使太古怡和以前取得地權，土地法施行後，其權利亦視爲消滅了。

他曾兩次三番看我，我始終維持還立場，而未允所請。後來他報告英大使史蒂芬士，向我外交部抗議，外交部給交通部的公文中有「王局長對此案應慎重處理，不可引起糾紛，影響中英邦交」之語句，我仍堅定立場，據理駁復。除了原屬太古怡和的碼頭設備陸續發還外，碼頭地址，決不遷讓。史德萊和我交涉一年，迄無結果，只得返國交差，以後英國亦改派領事駐漢了。漢口英商碼頭既未發還，其他沿江各埠，英商碼頭水面，亦均迎刃而解，由政府順利支配，英方無話可說了。

九、我和湖北的關係

交通部於民國二十年七月一日，在漢口成立漢口航政局，主管鄂湘贛川四省航政，我以部曹，調升該局第二科（航政）科長，接管海關代管航政，推行新的航政法規，從此我和湖北發生了關係。一年以後，辭職而返南京。到了民國二十七年二月，我又以交通部航政司科長的職務，調升漢口航政局局長。那時武漢爲長江水運中心，航政局任務要維持民運，協助軍運，這是我再度到了湖北。武漢轉進，局本部遷設重慶，改名長江區航政局，湖北航政，仍由我管轄。到了民國三十四年十一月，回任長江區航政局局長原職，局本部遷返漢口，這是我第三次到湖北。後來政府遷廣州，我雖調任交通部航政司司長新職，但仍兼領航政局事。我籍貫江蘇武進，論關係湖北遠比江蘇深，我太太楊俊如是漢口人，所以前交通部部長陳良先生始終把我籍貫認作湖北。我在湖北任職最久，很得地方人士的協助愛護，我才能達成了任務，這是我深所感幸的。

抗戰勝利還都以後，交通部部長俞大維先生，考核各交通機關首長成績，認爲我在抗戰與復員期間，維持航運，製造船舶，創辦機械統灘，建設公用碼頭，不無功績，連續發給我景星勛章、勝利勛章、和航政一等獎章。國防部部长亦因爲我在戰時擔任過軍運工作，尙能達成任務，亦頒給我光華甲種一等獎章，實在出乎意料。我在任職期間，只感到責任所在，不能不勉勵從事，何曾想到，政府以後會給我嘉獎呢？

長江區公用碼頭之創設

九八

附漢口港各公用碼頭水位深度及楚船配備表

碼頭名稱	水位(英尺)		船別	艘數	船質	總噸數	尺度(公尺)		
	洪水	枯水					長	寬	深
第一公用碼頭	三	一五	船	——	鐵壳水	二〇〇〇	四六	六	二
第二公用碼頭	三	一五	船	——	鐵壳木	二〇〇〇	四六	六	二
第三公用碼頭	三	一五	船	——	鐵壳水	二〇〇〇	四六	六	二
第四公用碼頭	三	一五	船	——	鐵壳木	二〇〇〇	四六	六	二
第五公用碼頭	三	一五	船	——	鐵壳木	二〇〇〇	四六	六	二
第六公用碼頭	三	一五	船	——	鐵壳板	二〇〇〇	四六	六	二

(本文曾刊於民國五十六年七月十日湖北文獻第四期)

出任航政司司長於危難之秋

民國三十八年七月，共匪叛亂擴大，長江區航政局奉交通部令移設重慶。抗戰期間，航政局曾設於陪都有七年之久，我對工作環境和地方人士，本來就很熟悉，心情雖然沉重，工作却很順利的展開。

那時交通部已由南京遷至廣州，七月底，我忽接交通部李主任秘書的長途電話，他說端木（傑）部長有急事，要和我商量，囑我立即赴廣州。我乘飛機到達後，趕赴東山交通部辦公處，進見部長，他對我說，李博侯先生堅辭航政司司長，（諒係政策上有歧見）已赴香港多日，司務無人負責，在他繼續挽留李先生前，希望我先以幫辦名義，代理司務，並因前方軍事吃緊，要我即到職。當時航政司的組織，分航務、船舶、船員、海事、港務、空運六科，我表示空運不熟悉，而且空運科事務，向由另一幫辦吳元超直接主管，何妨即由吳幫辦代理，免得更張。端木表示，航政司六分之五的事務屬水運，因我比較熟悉，考慮至再，才作此決定，我固辭不獲，當即建議將司內事務分水運與空運兩部門，由兩位幫辦負責處理，水運由我代行司長職務，空運由吳幫辦代行司長職務。在這樣情形下，做了一個月，李博侯先生辭意堅決，仍不肯回部。端木又與我商量，希望我真除司長，並告我空運事務，即將從航政司劃出，另成立民用航空司，內定吳元超任該司司長，在交通部組織法改定公布前，要我任航政司司長，吳元超改任參事，仍主管空運科事務，以作過渡。並謂有關空運收文，統

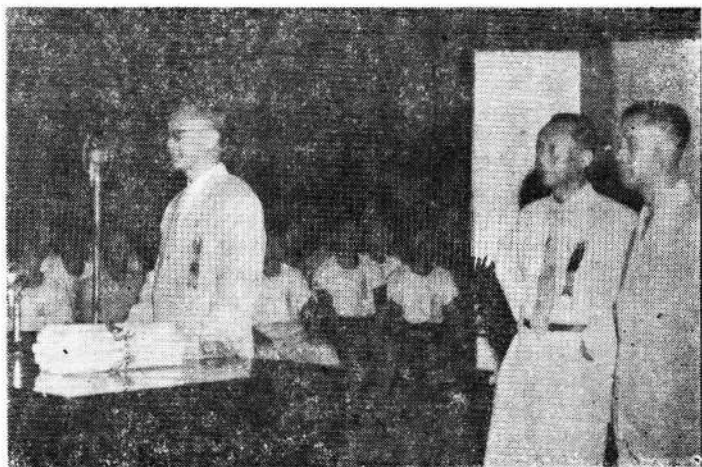
由吳核閱，直接秉承其辦理，我祇須於文發後補閱，以資接洽，不要我負責任。當時大家了解，這項辦法是改制前的臨時措施，爲時不會太久，亦就彼此同意。當由部長條諭部內各單位一體知照，責任既經劃清，我就在這種情形下，正式擔任了航政司司長，至長江區航政局局長原職，一時難以物色接替人選，亦明令仍由我兼任。

後來時局日非，中央政府由廣州播遷重慶、成都，改制案擱置，迄未成立，不料前項臨時措施，一直拖延到政府遷臺，吳元超留香港，不來臺灣，交通部改組，才中止，而始由我負起航政司的全責。在政府遷臺前一月，中國航空公司總經理劉敬宜與中央航空公司總經理陳卓林叛變投匪，挾持十餘架民航機，由香港飛北平，發生了轟動中外的案件，監察院後來查究責任，嚴厲彈劾端木傑、吳元超，亦因爲這個原因，而沒有牽涉到我，我因此亦未受任何行政處分。

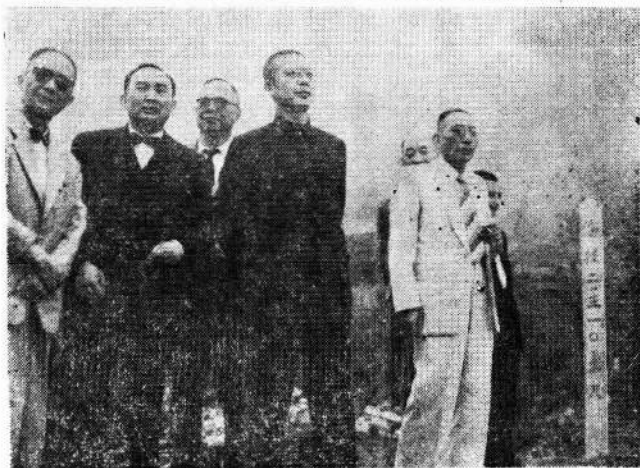
我任航政司司長後，一直跟政府在一起，由穗遷渝，由渝至蓉，由蓉來臺，爲辦理政府疏運工作，總是最後離開工作地點。在重慶陷匪前五小時，方離危城，未及與行政院閻錫山院長同機赴蓉。消息中斷，臺灣廣播，說我已在白市驛機場殉職。我到臺北後，許多友好向我慰問，我才曉得。其實那天早晨，閻院長曾派隨從副官，到上清寺交通部通知我，同機飛蓉，因爲我還在下城林森路航政局內辦公，失却聯絡，飛機先飛，我遲到中午，說服了包圍公路總局沈圻局長的同事們，讓沈前往成都，我才帶了兩個孩子，附搭他的座車，離開山城，取道北路經遂寧、綿陽而到成都。一路還算平安，根本沒有到白市驛機場去，連虛驚都沒

有遇到，可說是天佑了。同行的還有現任交通部人事處處長張學鼎（交大校友），和航政司空運科科長胡之真兩位。

交通部於三十八年十二月十四日，在今日的總統府內正式恢復辦公。（其先是在臺北賓館與行政院合署辦公）因端木未來臺灣，由閻院長兼領部務，我自然隨同辦公。不久，閻內閣改組，陳良先生接任交通部部長，爲時雖僅四十五天，却維持了交通部的正統。三十九年三月一日，蔣總統復職，內閣改組，由陳誠先生繼任行政院院長，賀衷寒先生繼任交通部部長，我一直擔任航政司司長，並一度還兼路政司司長，到四十年二月，才交卸職務。在這一段時間，水運空運遭遇空前劫難，航政工作，在臺須從頭做起，所幸爲時一年，將危疑震憾的局面，終於克服，奠定了今日臺灣航政的基礎。我在交卸後，曾寫了「配合反共抗俄國策的航政」一文，刊於民國四十年二月的交通月刊和拙著航政概論（民國四十一年七月出版），事事有據，堪作研究航政及近代史的參考。如果說當時航政有些建樹，應歸功於陳院長賀部長的決策，而船聯會楊管北理事長領導航業界支持國策，亦爲重要原因。賀部長主政時的政務次長柳克述先生，常務次長錢其琛先生，航政司幫辦甘其綬先生，都是交大校友，他們給我的支持是不用說的了。

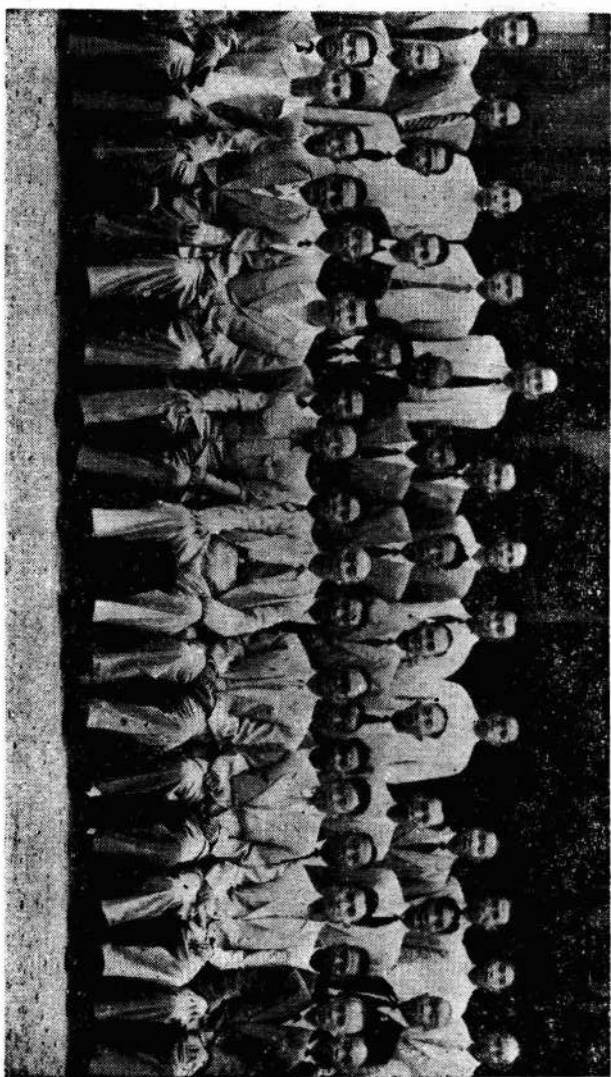


詞致員船之揚表受接對長司沈王，月八年九十三國民
。儀文長次鄧部政內，寒衷長部賀部通交為右其，



部該偕，謙守長部袁部通交，月七年六十四國民
。影留場林山里阿在，業事通交灣臺察視團核檢
長場徐為人二第，正守核檢過為人一第起左排前
，庵定核檢田為人四第，長部袁為人三第，團守
。昌燕核檢沙為右，沈核檢王為左排後

民國三十三年七月交通部講習會第六期畢業留影



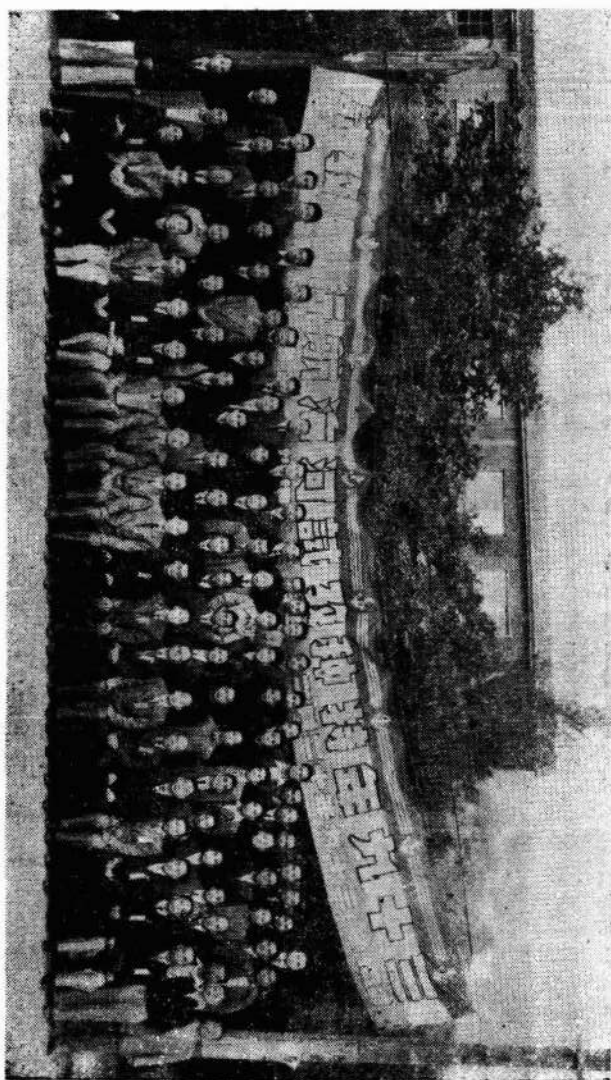
第一排左起第四人為交通部賀部長，寒長，第五人為交通部俞部長，鵬飛，
第六人為交通部王司長，沈。沈司長王司長於危難之秋

出任航政司司長於危難之秋

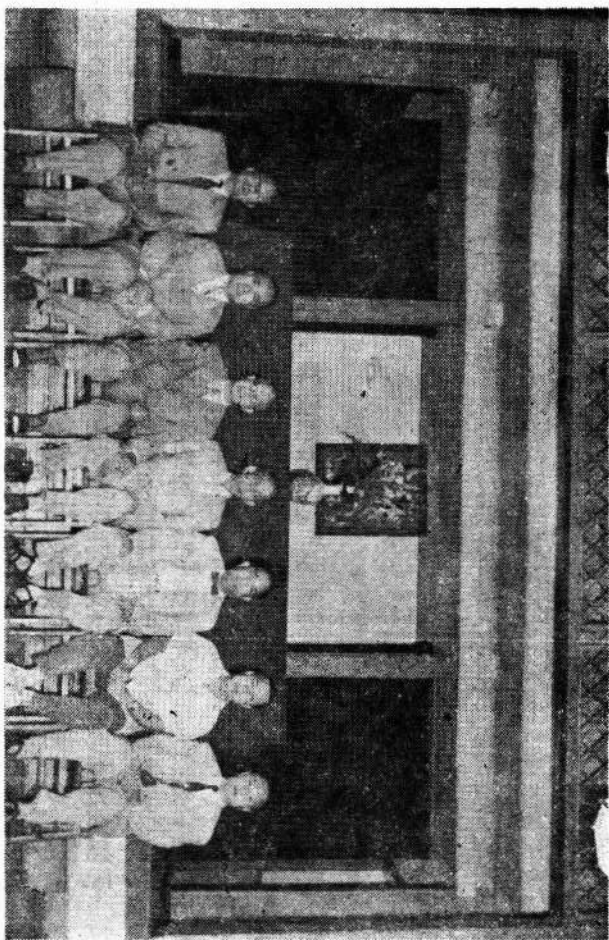
出任航政司司長於危難之秋

105

影留試考種特員行航海河辦學雄高在院試考月二十年九十三國民



人一十第，琳國長留馬留選考爲人十第，壽人員委試典徐爲人九第，孫桐員委試典唐爲人八第起左排一第
建員委試典宋爲人五十第，華國員委試典王爲人四十第，沈員委試典王爲人三十第，饒毓長員委試典盧爲
。試考之辦學次首灣臺在院試考爲亦，試考種特員行航海河之行舉灣臺在次首院試考爲試考項此。動



影合長司位七任歷司政航部通交，日八十月八年四十四國民
。朱昌壽、基肇徐、片翰陸、梓廷高、林墨何、潞景李、沈玉為起左自

出任航政司司長於危難之秋

配合反共抗俄國策的航政

臺灣屹立海上，平時對外交通，端賴水運及空運維持，自政府遷臺以後，海運及空運，倍趨繁重；同時大陸沿海船舶，大都撤來臺灣，但以航線縮短，船舶增多，頓成供過於求之狀態，無論公營民營航業，莫不同感維持困難。在此情況下，交通部一方面爲配合反共抗俄國策，維持臺灣環島及近海軍民交通，加強運輸，配合反攻；一方面爲講求業務管理，推廣海運業務範圍，以渡過航業危機，故不得不針對事實，亟謀改進。一年來，經政府航商船員同心同德艱苦奮鬥之結果，自由中國之航運事業，已否極泰來，步入欣欣向榮之道路，充滿無限之希望與光明之前途。茲將一年來航政部門重要之設施經過及其成效，分爲船員、船舶、航業、港務、航空及氣象六方面，略述如左：

一、船 員 方 面

(1) 思想訓練 三十九年春，反共抗俄軍事逆轉，大陸全部淪陷以後，一般船員思想，漸呈動搖現象，交通部爲糾正船員思想，加強反共抗俄信心起見，經訂有下列兩種措施：

① 接辦船員講習會 三十九年二月六日，前東南海航務委員會，曾開辦「船員講習會」，對政府區高中級船員，作思想上的訓練，連續辦理二期，四月一日，該委員會結束後，乃由交通部接辦，共計五期，於八月六日結束，此項講習會，前後辦理七期，受訓學員，

共達六一〇人，所有政府區高中級船員，均已得到一次受訓機會。

②舉辦海員講習班 船員講習會結束後，交通部以一般低級海員，尚未得思想訓練之機會，乃又委託中國航業人員聯誼會，在基隆及高雄兩港，繼續舉辦「海員講習班」，調訓一般低級海員，每期訓練時間，定為一月。基隆海員講習班，於九月十六日開學，十月十五日結業，受訓學員計一、二一二人；高雄海員講習班於十一月四日開學，十二月二日結業，受訓學員計七四五人，總計參加受訓海員共達一、九五七人。（臨時參加旁聽者未計在內）

②學術訓練 交通部為提高船員學識，以利改進航運業務，並為補救歷次在基隆高雄兩港，未能考試及格之船員，有自修之機會起見，特分別委由基隆高雄兩港務局，同時開辦「船員訓練班」，訓練期間定為三月，以訓練學科為主，訓練思想為輔。基隆船員訓練班第一期，於九月二十三日開學，計自動參加受訓學員七十一人。高雄船員訓練班第一期，於十一月一日開學，計自動參加受訓學員五十一人。此項學術訓練教育，嗣後將分期廣續辦理。

③船員考覈 政府遷臺後，為便於各級船員就業，分別在基隆高雄兩地，舉行船員考試，截至三十九年底止，舉辦是項考試計基隆區四次，高雄區三次，應考船員，共一、二四六人，及格人數，共五四九人。此外船員經檢覈及格者，共四五九人，故截止三十九年底止，共發船員證書一、〇〇八張。

④風紀整飭 由於戰事逆轉後，航線縮短，營運清淡，船員生活亦趨艱苦，因之船上風紀漸有懈怠趨勢，為糾正風氣，維持紀律，交通部有下列各項重要措施：

監督。

① 通飭各級船員，應絕對服從其上級船員及船長之命令，以利層層節制，而便指揮

干涉，以維船上紀律。

② 令飭海員工會，對於輪船公司僱用或解僱船員，應遵照海商法之規定，不得擅予

③ 爲防範船員走私，經分別頒訂「船員匿帶私貨懲處及繳付海關罰款辦法」及「船員互相監視連保連坐辦法」，船員走私一經查出，除送司法機關依法懲辦外，並由交通部從嚴予以行政上之處分，如撤銷船員證書及海員手冊等。

④ 印發「懲治叛亂條例」，頒布「截斷匪區海上交通辦法」，以警誡船員及防範船員叛變投匪之意圖。

⑤ 獎勵軍運船員 爲配合反共抗俄軍事，獎勵軍運船員服務精神，交通部特頒訂「服務軍運船舶船員檢定獎勵辦法」一種，對參加是項軍運船舶工作之船員服務資歷，一律從寬從優核叙。

⑥ 獎勵起義船員 自華福輪船員，於三十九年八月間，起義來歸後，交通部經呈請行政院，公佈「起義船隻及船員處置獎勵辦法」，俾今後來歸船隻及船員之處置與獎勵，有所依據，藉以激勵來茲。

⑦ 救濟失業船員 自大陸撤退來臺商船，有因損壞待修，無款修理，或船東不在臺灣，無人經管，致無法參加營運，因之失業船員爲數頗多。交通部爲救濟此項失業船員，並

爲儲備航業人材起見，除專案呈請行政院撥發救濟專款新臺幣十萬元，分發暫維生計外，一面令飭海員總工會，將此項失業海員，詳予登記優先介紹，參加其他商船工作，經已介紹就業之海員，計共三百餘人，並由該會組成中華海員克難隊，專以承辦造船廠，船舶拷修油漆等工作。一面通令各航業公司，各輪海員遇缺，應洽由海員總工會就失業海員中，選介合格人員遞補。此外復商同臺灣省保安司令部，對此項失業海員，准予簡化入境手續，使其登岸改就他業；施行以來，此項失業海員，已日漸減少至最低限度。

二、船舶方面

(1) 船舶之控制 抗戰勝利後，全國船舶總噸位最高紀錄，曾達一百二十萬噸（三十七年十月）。政府還臺後，經多方設法控制，及各航商船員深明大義遵照政府命令之結果，截止三十九年底止，在政府區控制之二百總噸以上的商船，計有一四四艘，總噸位共達三十九萬三千餘噸。

(2) 美債船之處置 勝利後，我國向美國借債購置之輪船，共爲四十三艘，其中包括營運者三十艘（招商局十九艘，復興航業公司十一艘），業已結案清償者五艘（內包括退還之運兵船四艘），在香港叛變者七艘，又失踪者一艘。現營運船三十艘所欠剩餘抵押債務，爲美金一二、〇一三、四五〇元，其他八艘所欠抵押債務，爲美金二、七一五、一九三、〇八美元。因我方財政困難，一時無法籌付到期本息，美方於三十九年十月中旬，曾宣布復興公

司之京勝、漁勝、復寶、復新、復昌等五輪違約，先後予以扣留，至十一月初旬，又宣佈招商局之海天、海地、海宿、海張等四輪違約，當時事態至爲嚴重。交通部經與外交財政兩部洽妥，除呈請行政院籌墊美金二十四萬元外，決擬出售部份船隻，以所得價款，除償付各該輪本身抵押債務外，餘移付三十九及四十年各輪到期本息約計一六八萬餘美元。此項部份船隻出售還債手續，正在進行中。雖出售船隻，減少我商船噸位，但際茲國家財政萬分艱困，償債迫不容緩情況下，惟有暫將與反攻軍事無甚影響之小部份美債船，予以出售，以維國際信用，此種不得已之情形，想荷全國所諒察。

(3) 船舶之轉籍 前因國內外情勢變遷，一部份民營輪船聲請轉移國籍，以資保障，並利營運，在實際情況下，政府原則上准酌予轉籍，但爲使此項轉籍輪船不使駛入匪區，並確切在我政府控制下營運起見，經頒訂「輪船轉籍審查標準」八項，並規定全國轉籍船隻以十萬總噸爲度。截至三十九年七月底止，已准轉籍商船，計二十二艘，共五二、一八五總噸。嗣後則無核准轉籍船隻，此爲國際情況好轉，及臺灣航運事業日趨繁榮，國際貿易蓬勃發展所致之。

(4) 政府貸款修船 在三十九年三月底以前，經政府先後貸款趕修陸續出航之船隻，計有招商局海輪八艘，及登陸艇七艘，共貸款新臺幣四、四五五、〇〇〇元；又中國油輪公司之油輪三艘，計貸款新臺幣四六〇、〇〇〇元，兩共四、九一五、〇〇〇元。嗣以民營輪船損壞頗多，紛紛呈請貸款修理，經於三十九年十月間，呈准由臺灣省政府分飭各商業銀行，

依照煤礦業借款辦法，准由臺灣銀行，予以轉貼現五成，由各該輪船公司，憑其業務及信用，個別向各商業銀行商洽貸放，惟此項向商業銀行商貸辦法，收效甚微。交通部又於三十九年十二月間，擬具「修復船舶計劃」，呈請行政院核示。此項計劃之要點有二，其一、由政府撥發專款新臺幣五、七七七、六七〇元，修理登陸艇並購儲備用配件。其二、由政府另撥貸款一〇、三五八、〇〇〇元，貸給各輪船公司修復適合軍用之一般商船，以備配合反攻需要，現正由行政院核貸中。

(5) 協助軍運經過：

① 海南島撤退 商輪參加協助軍運者，計有招商局十三艘，共三八、一一五總噸（內損失中一二二登陸艇一艘），公營公司五艘，共二一、七四四總噸，及民營公司六艘，共二二、二三二總噸，三者合計爲二十四艘，共八二、〇九一總噸。

② 定海撤退 商船參加協助軍運者，計有招商局二十四艘，共五九、三三七總噸，（內損失江和輪一艘），公營公司七艘，共二八、七〇九總噸，及民營公司十二艘，共四一、六〇二總噸。三者合計爲四十三艘，共一二九、六四八總噸。

(6) 船舶管制：

① 國籍輪船之管制 (一) 凡集中臺灣各港之船隻，在停泊期內，均由港口軍運機關負責管制，自三十九年十月一日港口司令部撤銷後，則改由港務局負責管理。(二) 凡出航遠洋之船隻，須先聲請交通部核准，然後再備具殷實保證及同航切結，送請港務局核准，

方予放行。(三) 凡在臺灣環島及金門馬祖等政府區航行之船隻，均須先經港務局核准，並辦理保證及回航切結手續後，方予放行。(四) 招商局臺灣航業公司及中國油輪公司之船隻，除特准者外，一律不准駛往香港。

② 外籍輪船之管制 與我國有外交關係國家之商船，進出臺灣各港口時，仍照通商慣例辦理；凡與我國無外交關係國家之商船，如欲進出臺灣各港口時，須遵照交通部頒佈之「與中華民國無外交關係國家之商船出入境臨時規則施行細則」之規定，先向臺灣省政府交通處，申請核發「臨時特許通行證書」。自三十九年四月一日開始實行之時起，至同年年底止，此項通行證書，共計核發一〇七張。

(7) 此外對武裝商船及控制軍運船隻，均經分別訂定辦法，以配合確保臺灣反攻大陸之國策。

三、航 業 方 面

(1) 嚴令總公司遷臺 政府遷臺後，招商局及中國油輪公司均已先後將總公司遷臺。政府為控制民營航業起見，經通飭各民營公司限期遷臺，始則限期三十九年七月底以前，旋復一再展期，限三十九年底前，一律遷臺，否則以附匪論。各民營公司總機構遷臺者計有：(一) 臺安航業公司，(二) 青島長記輪船公司，(三) 三北輪埠（鴻安商輪）公司，(四) 復興航業公司，(五) 利濟實業公司，(六) 益祥輪船公司，(七) 中聯企業公

司，(八) 濟運輪船局，(九) 直東輪船公司，(十) 中國航運公司，(十一) 美通航業公司，(十二) 益中航業公司，(十三) 聯益航業公司，(十四) 中綢船務行，(十五) 寧達航業公司，(十六) 英航航業公司，(十七) 中綢輪船公司，(十八) 泰利輪船公司，(十九) 大通興輪船公司，(二十) 安懷興業公司等二十家。

(2) 發展遠洋航運 臺灣為一島嶼，國計民生經濟財政，悉賴國際貿易維護，在建設臺灣，充實反攻力量國策下，對國際遠洋航業之拓展，至為重要。經交通部悉心督飭後，先後開闢之遠洋航線，有如下列：

(一) 臺韓線 臺灣至釜山或仁川，不定期航行。

(二) 臺日線 臺灣至日本各港，現有招商局鐵橋輪定期航行，並隨時有其他國輪，不定期航行。

(三) 臺港線 臺灣至香港，由利來、美僑、北京、豐原、高雄、花蓮等輪常川行駛，並隨時有其他國輪，不定期航行。

(四) 臺暹線 臺灣至曼谷，不定期航行。

(五) 臺菲線 臺灣至馬尼拉，不定期航行。

(六) 臺灣南洋線 不定期航行。

(七) 臺灣北非線 臺灣至蘇彝士，不定期航行，招商局於三十九年內，經先後派海輪十餘艘，裝運臺灣糖至蘇彝士，返程運石膏、鹽、及磷砂等貨至日本。

(八) 臺灣波斯線 油輪不定期航行。

(九) 日美線 日本至美國，不定期航行。

(十) 其他各遠洋航線 不定期航行。

(3) 維持近海航運 臺灣至金門、馬祖及大陳等航線，經常由華福英抗和順等輪及機帆船，往返航行，以維軍民交通。

(4) 加強環島航運 臺灣環島航運，由臺灣航業公司經常派輪，定期航行基隆花蓮，花蓮高雄，及高雄馬公等線，不特交通稱便，而於全島物資之調節，尤關重要。

(5) 輔導發展本國航業 發展海外航業，端賴爭取貨源，交通部經呈行政院轉飭各物資貿易機構，凡臺灣輸出入之物資，限由本國商輪承運，所有轉籍國輪及外籍商輪，一律不予交運，同時對輸出物資應作C I F原則，輸入物資應作F O B原則，向國外訂約，以維本國航業。

(6) 督飭減輕航運成本 航運成本之高昂，影響航業發展關係至鉅，我國航業未能發展之原因，亦以此為最主要之癥結。回顧抗戰勝利後，由於商船劇增，船員供不應求，薪津之提高，演成畸形發展之現象。政府遷臺後，隨同撤來之公民營輪船公司，莫不因航線縮短，營業清淡，而無法維持，交通部為督導減輕航運成本以挽救航業危機，經有下列之措施：

① 合理調整船員待遇 三十九年八月一日起，頒訂「民營航業船員薪津暫行辦法」，將船員薪津，作一通盤合理之調整，規定「底薪最高最低標準表」，以資劃一，俾抑低船

員過高之待遇，並提高低級船員之待遇，以維其最低限度之生活。此外復規定停航期間船員之待遇，凡支月薪超過六十元者，其超過部份，一律暫先發五成，俟開航時，分期補發，以輕公司負擔。

② 減少船員配額 我國商船船員人數，恒較各國為多，直接增加航運成本，間接影響航行安全。處此航業艱困之今日，對商船船員人數之規定，實屬必要，為此交通部特於三十九年九月五日，頒訂「戡亂期間航行海輪員工配額表」及「戡亂期間長泊船隻員工配額表」兩種，通飭各輪船公司遵照實施，並令由高雄基隆兩港務局嚴格督導執行。此項措施不特減低航運成本，且可保障航行之安全與減少勞資之糾紛，實施以來，頗著成效。

③ 節用燃料物料，加強船隻保養，並訂定保養獎懲辦法，又船隻每次回航，均令檢討業務得失，作改進航業之參考。

(7) 指導整頓業務管理 凡事業之成敗，其於業務管理之當否，有決定性之關係，航運事業自亦不能例外。交通部為指導航業管理，督促航業發展，經通令各輪船公司，應隨時與生產貿易機關，取得聯繫，俾便承攬進出口物資，並飭派遣或委託業務專門人才，在國際市場，實地調查貿易情形，以便攬運商貨，規定各公司運務及業務主要人員，常駐港埠，以便加強進出口船隻之管理與船貨之裝卸，並督飭船長常駐停航船上，以利保護停航船隻。

(8) 成立商船聯營處 政府遷臺以後，有少數投匪之輪船公司所屬之一部份船隻，現仍停留政府區，無獨立營運之力量，亦有一部份船隻，停留政府區，而無公司負責人管理者。

此類船隻，停泊各港無法營運，船員生活既難維持，船隻保養亦乏人監督，交通部爲保護此項運輸工具，並救濟其船員生活計，經呈准於全國船舶聯會下，設立商船聯營處，負責接管聯合營運。該處於三十九年九月間成立，先後參加聯營之輪船公司計十一家，船舶共達三十一艘，營運情形頗稱良好。

(9) 組設海外航務聯營總處 國際貿易日趨開展，交通部爲期海外航運之合作經營，而利國度靈活，力量增強起見，經於三十九年十二月間，督飭招商局、臺灣航業公司及商船聯營處三單位，聯合組設「海外航務聯營總處」於臺北，並在日本東京，成立分處，以利發展國際航運。

(10) 設置航務會議 交通部接辦前東南海航務委員會主管業務後，爲便利統一調配軍用及民用船隻，並改進航運管理與業務起見，經於三十九年五月初，呈准設置「航務會議」，並於五月二十五日召開第一次會議，九月九日召開第二次會議，十月十四日召開第三次會議，十一月廿三日召開第四次會議。舉凡有關航運軍運海員等重要問題，均提由航務會議討論解決，所議案件，並經一一見諸實施。

四、港務方面

(1) 改善花蓮港 花蓮港爲東臺灣大港，惟以港灣及碼頭設備，未臻完善，尙未開闢爲國際港，近以國際情勢好轉，花蓮港貿易日趨發展，亟有關爲國際商港之必要。交通部經建議

省方，改善該港港灣工程及碼頭倉庫設備，業經省方擬具改善計劃，積極分途進行中。

(2) 疏散港口船舶 大陸沿海船隻相繼撤來臺灣後，大多碇泊基隆高雄二港，形成二港船舶過分擁擠。為避免空襲及颱風時之船隻損失起見，交通部經於三十九年四月一日及五月三十一日，先後召開兩次疏散會議，決定疏散辦法，分知各有關單位，切實執行。除由交通部撥款令基隆港務局將江輪及小型海船，照原計劃疏散外，此外一部份國省營商船飭疏散日本等地修理，其他無法疏散之船隻，限期集中於港區不重要之地點。此項疏散辦法，自實施以來，基隆港方面，頗見成效，至高雄港方面，因船位較少，又有其他原因，實施雖不無困難，但仍在設法克服中。

(8) 簡化港口檢查手續 關於簡化基隆高雄兩港口檢查之機構及手續，前東南海航務委員會，經擬訂具體辦法，並經交通部派員實施調查研究，經即呈准公佈實行，所有以往繁複紛歧之弊病，均已祛除；三十九年十月一日，港口司令部撤銷後，是項簡化檢查辦法，又經參酌實際情形加以修正，但簡化原則，仍無變更，實施以來，各方咸感滿意。

(4) 船舶出口之管制 凡出航遠洋商船須先經交通部核准，方可出口，以利管制，此項辦法，自三十九年四月份起開始實行，茲將三十九年內船舶出口情形，簡列如後：

月份	核准出口艘數	總噸位	貨運總噸數
四月	五艘	一、八七五四	二四、四〇〇

五月	一〇艘	三四、九四六	四〇、九〇〇
六月	一〇艘	三一、八六九	三四、一〇〇
七月	一〇艘	五一、四四六	六四、〇〇〇
八月	三二艘	一五八、二八三	一五八、七四四
九月	三七艘	一八一、五九五	一八八、七七〇
十月	四七艘	二一六、六三八	一七七、〇二〇
十一月	四二艘	一七六、三七六	二〇〇、二六〇
十二月	五二艘	二一九、三五〇	一四三、一三五
共計	二四五艘一、〇八九、二四六一、〇三一、三三六		

由上列出口船隻及載運貨物噸位數字情形觀之，除十二月份因特殊原因外，其餘各月之國際營運情況，月有增加，足證我國航運事業，已渡過黑暗，航業危機已解除，不特正欣欣向榮，且確已邁向光明大道前進。

五、航空方面

(1) 核准設立復興航空運輸公司 交通部為獎掖民營航空事業之發展，經於三十九年九月間，批准戴安國陳文寬等所申請設立之復興航空運輸公司，並規定設立原則四項：(一)

(另有十二艘停泊日本南洋候貨未列入)

(內有被扣美債船及其他候裝候貨船共十五艘無貨運)

應購置新製飛機或機身使用不過二千小時，發動機使用不過五百小時之飛機，(二)飛機架數，暫不超過五架。(三)航線暫定臺灣至澎湖、金門及澳門三地，(四)先行試辦一年。刻該公司已向美國訂購 PBX 式水上飛機二架，藉以節省飛機場設備。預計四十年一月間，該項飛機，可飛臺開航。

(2) 資遣兩航空公司留港員工 三十八年十一月間，中國中央兩航空公司，在香港發生叛變，交通部爲安撫員工，不爲匪用，經派兩公司總經理，在港辦理効忠政府員工之登記事宜，除中央航空公司所有未簽名投匪員工一百五十一人，當時即由該公司總經理戴安國在港予以資遣外，至中國航空公司計登記員工一百六十七人，因一時無法安置，亦經交通部於三十九年四月間，呈准一律予以資遣，每人發給資遣薪津四個月。

(3) 安置兩航資遣員工 中國中央兩航空公司資遣人員，交通部仍飭民航空運隊儘量設法予以安置，截至三十九年底止，陸續由該隊錄用者，計中航留港一六七人中，錄用六十三人，央航留港一五一人中錄用十三人，中航臺灣資遣四〇四人中，錄用六十一人，及央航臺灣資遣七八人中，錄用六人，四者合計達一四三人。

(4) 國際機場之關閉及開關 自海南島撤退後，海口及三亞兩國際機場，經即宣佈暫行關閉。臺灣方面，僅有臺北松山機場，已闢爲國際機場，惟臺北氣候欠佳，機場常須關閉，爲免國際空運之中斷起見，經加開臺南機場爲國際航空技術降落站。

(5) 民航設備之加強：

① 加強夜航設備 交通部民用航空局已將大陸搬運來臺之新式夜航燈全套，借與軍方應用，並在技術方面，予以協助，經於三十九年五月間，裝置於松山機場，可供軍民兩用，以加強夜航安全。

② 建立航用電臺 臺北航用電臺，已由民用航空局，於三十九年六月底，建立完成，於八月六日起，開始與東京、沖繩島、馬尼拉、香港等地航空平面通訊，及民航機、外國機，陸空聯絡等工作。

③ 建立進近管制臺 臺北進近管制臺，已由民用航空局，於三十九年六月間，着手建立完成，並開始服務。

④ 省內航線之加強 爲加強臺灣省內航空交通，交通部經營飭民航空運隊，先後開闢三條航線：（一）環島航線，即自臺北飛經馬公、臺南、臺東、花蓮、返回臺北，每週六班，（二）臺北臺南線，每日往返各一次，（三）臺南馬公線，每星期日往返各一次。

⑤ 國際航線之開闢 經交通部批准經營之定期國際航空航線，計有下列各條：（一）新加坡、曼谷、香港、臺北、東京線，由民航空運隊經營，每週往返各一次。（二）臺北、沖繩、東京線，由民航空運隊經營，每週往返各一次。（三）臺北香港線，由民航空運隊及香港航空公司兩家，同時經營，前者每日往返各一次，後者每週往返各四次。（四）中美線，由美商西北航空公司經營，每週往返各一次。（五）馬尼拉、臺北、東京線，由菲律賓航空公司經營，每週往返各一次。

(8) 外籍航空器之管制 與我國無外交關係國家之民用航空器，如須出入我國境內時，得遵照「與中華民國無外交關係國家之民用航空器出入境臨時規則施行細則」之規定，先向交通部民用航空局，申請發給「出入境臨時特許通行證書」，三十九年內，經核發是項證書者，計有香港航空公司之飛機二架。

六、氣象方面

(1) 氣象臺站之建設 (一) 氣象總臺已由交通部中央氣象局，於三十九年七月間建築完成。(二) 機場氣象站之籌設，已由中央氣象局與民用航空局配合研究籌設，並經撥定站屋，民航空運隊已先行派員開始測報工作。

(2) 氣象情報中心之建立 中央氣象局自臺北氣象總臺建立後，即開始觀測繪圖工作，繼續收集並廣播日本關島、馬尼拉、香港、西貢及西伯利亞等處國際天氣情報。

(3) 國際氣象情報之聯繫 中央氣象局繼續參加國際氣象組織，並經常交換國際間氣象情報。

七、結

論

總之，政府自遷臺以來，對外交通以水運為主，空運為輔，故航政部門工作，最為繁重而艱鉅。同時政府對反攻大陸，準備夙為積極，臺灣屹立海上，反攻軍運，罐頭水空兩運維

持，故此項準備工作，亦集中於航政。交通部自遷臺一年以來，對於配合反共抗俄國策，恢復交通秩序，加強水空運輸，拓展國際航線，整飭運輸業務，救濟航業船員，改善民航機場設備等建設工作，可謂已盡最大努力，並獲得相當效果。至關於反攻準備工作，如控制軍運船舶，擬訂修船計劃，儲備航業人才，增強空運力量等等，亦得到初步完成。回顧過去艱辛之成果，雖差堪告慰於國人，惟瞻望來日，航政任務益增艱鉅，尤盼全國航業同仁抱克難之精神，加強努力，共向光明的前途邁進焉。

（本文曾刊於四十年二月交通月刊）

焚城記

一、
今年九月二日，共匪隔海砲轟金門，又在殘殺民衆。五年前的同一天，共匪曾用放火的毒計，燒光了重慶半個城區，民衆葬身火海，冤沉江底者數在萬人以上，我的家眷和航政局的同事與眷屬，一共犧牲了十七人。

二、
三十八年夏天，剿匪軍事逆轉，長江區航政局奉令由漢遷渝，我和一部份同事及家眷，先後撤到重慶。抗戰期間，航政局亦曾遷渝辦公，這次任務，雖與前相同，但心情却是兩樣。不久奉到駐在廣州的交通部電令，要我接長航政司。航政局的職務，仍由我兼領，家眷留渝，我一人飛穗。九月三日是一個星期天，我上午到東山部內辦公，翻開當天的報紙，赫然見數行大標題，「重慶昨日空前大火，民衆燒死溺斃者在萬人以上」，再看內容，有以下的幾段記載：

「昨日下午三時，渝市朝天門一帶，同時數處起火，延燒甚速，商業中心區自新街口川

鹽大樓以下，所有陝西街、信義街、過街樓及朝天門、千斯門、東水門沿江街道房屋，全部焚燬。市區下半城，已成一片焦土，火勢至晚間九時以後，方稍殺，死傷人數，無法調查，估計燒死溺斃者，當在一萬人以上。」

「大火時，民衆扶老携幼，背箱提包，紛奔逃命，路爲之塞。凡無法奪路擠出者，悉葬身火海，其中因受烈焰窒息及壓擠踐踏而死者，不計其數。火勢冲天，由市郊、山洞、黃鶴壩遙望，如在近鄰，濃煙昏天，紅光遍地，無異火山爆發，呼號叫驚，聲聞十里。」

「一部份民衆，見陸路悉被火遮斷，紛紛奔往朝天門千斯門江邊碼頭逃命，乃火勢跟蹤延燒，所有長江嘉陵江沿岸房屋倉庫，無一幸免。汽油流注江中，燃起了江面一片浮火，復將停泊岸邊之躉船木船引火，原來逃至船上之避難者，無路可走，祇得紛紛跳水，企圖保全生命於萬一，滿江人頭，滾滾下流，非遭焚身之禍，即受滅頂之慘，其能泳及對江而獲救者，百不得一。」

「此次空前大火，係在同一時間，同一地點，數處起火，一般相信，爲匪地下人員用放火殺人之毒計，擾亂後方人心，企圖擴大叛亂。」

「蔣總裁明日檢閱渝市國民兵及接受民衆歡迎之大會，遵照總裁指示，決定停止舉行。」

三、

我讀完了以上新聞，真是心驚肉跳，憂傷交集。想起了航政局重慶辦事處，設在信義街

一定焚燬，同仁如何逃避？公物如何搶出？陝西街燈籠巷的航政局宿舍，亦在災區，決難幸免，那裏眷屬老小，如何逃命？又想起燈籠巷狹小，寬不及五呎，高一兩丈，那些眷屬們又將如何逃出。我七十二歲半身不遂的老母，住在宿舍三樓，如何能走下，脫離火場？愈想愈急。我妻錢懿璞住在林森路局內宿舍，報上雖說那段沒有燒到，她們可能倖免，但她侍姑賢孝，必往營救，亦憂慮她的安全。連打長途電話，自然都叫不通。十時左右，廣州航政局盧蓬泰局長來訪，約遊黃花崗烈士墓，我雖沒有去過，原想前去憑弔，但心緒不寧，如何打得起精神，經盧君勸慰，勉往一行。歸途過六榕寺，盧君說：「六榕爲嶺南第一叢林，相傳六祖在此說法得道，」並告求籤最靈驗，何妨一占吉凶。人到了無可如何的心境，往往會求諸神靈，我跪拜默告後，竟求得「上上」籤，籤題爲「陳橋驛變，紅袍加身」，解曰功名成就，堪稱上吉，我却意識到不祥，俗傳宋太祖主火，陳橋兵變，事出倉卒，紅袍加身，豈非象徵着火災？盧君又請爲家眷安全再求一籤，我默禱以後，抽出了一個「中下」籤，開頭兩句詩是「切忌隨他去」，「迢迢路已遠」，次讀解釋的語句，頭三句是：「一朝變起」，「水火無情」，「直上天門」，末句我已記不清，惟中間有個「下」字。大家看了，相顧默然，這分明是家中有人遭水火之難，勸慰未死之人，我們廢然而返。

四、

當天下午六點鐘，接到重慶急電，是代行局務的秘書周培基君拍來的。（周君是交大同

學，曾在中央黨部任職多年，大陸陷匪後，共匪說他是國特，又說他是王洗暗暗布置的地下人員，傳聞上年周君已被殺害）電文說：「王老太太平安，寶寶（大兒王煒的乳名）遇救，和英（庶母的女兒）漢賢（航局的職員）等釋難，局長太太失蹤，正訪查中。」看完電報，全身有如癱瘓，無心飲食，倒在床上，朦朧中，看見我妻喘喘地跑進房內，頭髮散亂，滿頭大汗，額角上有血漬，好像被器物打傷的樣子，笑着告我說：「寶寶已經回來了！」我一喜而驚醒，原來只是南柯一夢。

第二天到部，正預備復電，又接到周秘書第二次來電：「王太太杳無消息，航局同仁眷屬共釋難十七人，渝處文卷公物全部焚燬，同仁急待救濟，請速回渝，辦理善後。」我報明了端木部長，承他批給善後救濟款項，即於翌日飛返重慶。飛機降落九龍坡，祇見周秘書一人來接，面帶愁容，我第一句話問：「有沒有消息」？答稱「沒有消息」，我料到妻已無生還之望了。途中在車上，指示了辦理善後的事宜，回到林森路局所，祇見同仁眷屬低頭忙著縫製喪服，庶母岳母及痘兒含淚相迎，母親及燁兒睡在床上，他們急急的告知我當天懿璘遇難的情形：

「起火時，懿璘正在燈籠巷宿舍，伴養老太太講話，寶寶一道去的，附近火起時，各人逃命，她督令男工把老太太背負下樓，叫先送林森路局內安置，請老姨太抱了外孫護送。她却回身搶救房中箱子，只搶出了兩三件藏有字畫的箱子，託沒有家眷的同事和工友帶回林森路。那時路上的人潮，湧向上城，她如一同向上城跑，原可脫離火場。但她告同行的說：

「局長不在家，我要去看看信義街重慶辦事處情況，而且他的衣服，亦寄放在那裏，如不取出如何添製？」寶寶跟着她奔向信義街，那裏火勢更大，僅僅抽出了幾件衣服，就奪門而出，可是來路已經塞住，只得下行，奔赴朝天門碼頭民生疊船，以爲江邊火不致燒到，那時和英、漢賢亦逃避在船上，却不料木船引火，竟延燒到疊船。最後大家慌急，一齊跳江，和英漢賢們的屍體，在第二天早上尋到，但是她，至今毫無消息。」

我猛然想起六榕寺的籤和那詩句中，不是夾着有「朝」、「天門」、「下」四個字嗎。母親哭着說：「我要沒有懿璞，早就燒死了，可憐的懿璞替我死了。」

我轉問我那不滿十二歲已燒焦了頭皮的煒兒，他說：「當時同娘逃到疊船，火跟着燒，燒到疊船，娘就同我跳到前面的駁船，駁船燒了，又跳到前面的划子，划子燒了，娘緊握我手，一齊跳江，起先抓住了一個舖蓋，一人拿一頭，一會被一個胖女人搶去，祇聽見娘叫一聲「寶寶」，我回頭看，娘就沉下去了。我不知不覺被衝到江心，又抓到了兩塊木板，我伏在板上，緊抱着板，往下流，覺得水是熱的，江面上時有一團一團的火，我看見火，就把頭鑽進水裏，等穿過火團，再抬頭。後來經過了一段急流，好像鑽到江底，要不是死勁抱着木板，我幾乎再冒不起頭來，水越來越冷，後來看見一個人同我一路漂，他要我的木板，我給了他一塊，不一會衝到了江邊，看見一條小漁船，我懇求船上人救我，他起先不肯，我說我住在林森路，你救了我，家裏人一定會謝你的，那人才把我一拉，拉上了船。我凍得發抖，鑽進艙裏，一下睡着，後來聽見娘叫我，笑着摸摸我的頭，第二天早上沒有見到娘，是船上

人把我送回的。」

聽來我已渾身發麻，他們接着說：「寶寶漂過梁沱的灘，在青草壩以下很遠的地方，才被漁船救起，第二天送回家，我們已經酬謝過來人了。」

「你們沿江去，尋找過太太嗎？」

「我們沿大河小河，分頭尋找，×××、×××的屍首已經找到，但是局長太太杳無蹤影。」

「我要親自去找。」

「沿江都是屍首，臭氣薰天，局長萬不能去，這幾天够辛苦了，許多事要辦，要是病倒了，更不好。我們已託沿江臺船上的人，和水上保甲代為尋查，他們一向敬重你，不會不盡力的。」

五、

第二天帶了兩個兒子，買些香燭紙錢，做了祭食，前往朝天門，一路有許多人在挖掘焦屍殘肢，不忍側視。走到了朝天門尖巖上，燭兒指說，下面就是娘跳江的地方。我們就地陳設，那時凄風苦雨，雖已把火熄滅了，但餘煙仍繚繞着左右，焦臭之氣，冲入口鼻。東望着大江，一片寂靜，腳下風濤擊石，不停地怒吼，我同兩個兒子，長跪在地上，痛在心頭，不

知不覺，我泣訴着說：

「你替我救了母親，盡了人子之職。」

「你懷着七個月孕，侍我在醫院，二十多天，衣不解帶。」

「抗戰期間，你甘居鄉村，自己哺乳，自己操作，買了肉留給我吃，配給的陰丹士林布捨不得穿，你的身體瘦弱了，你的容貌憔悴了。」

「你不慕榮利，始終鼓勵我做個清白的人。」

「你善丹青，尤長翎毛花卉，勝利後在漢口，你畫了不少畫，我不曾替你開過一次畫展，怕人說我利用地位，替你弄錢，我埋沒了你的天才。」

「你的溫雅，你的秀美，你的仁厚，曾博得朋友同學同事們的讚譽，你歡娛過我的早年，支持過我的中年，你給我太多，我負你太多！」

「你才三十七歲，就這樣離開了老母，拋棄了我，留下了兩個孩子，我不能見你最後的一面，連你的骸骨都看不到一塊，你願意嗎？你忍心嗎？不！不！不！不！不！你太冤了，你太苦了。」

「我必定同政府在一起，我要替你伸冤，替你復仇。」

兩個孩子嗚咽地哭，同事們也不斷的拭淚。

「局長，時間不早了，周圍看的人太多，回去吧。」

我曾看過「孫夫人祭江」的一齣戲，不幸的我，竟真的演了這幕祭江悲劇了。

六、

三天以後，航政局的同事，發起在長安寺，替死難的同事和眷屬，舉行了一個追悼會。我終於把她生前所畫的畫，和她所用的畫具，展出在靈前，許多來祭的都爲她酸鼻。

七、

四十三年九月二日是星期四，寶島風和日暖，下午俊如辦公去了，兩個孩子到水源地游泳去了。我不要再興起母難的回憶，亦不願俊如分擔我的心傷，我在庭園中，面向着西，望着天，含着淚，默默的禱告着：

「我在臺灣，又重新建立起一個家。你的兩個兒子，長得都很健壯，不像以前那樣常生病，寶寶已經十七歲了，上月參加青年戰術訓練射擊大隊，曾得了十三分，他的射擊游泳都很出衆。毛毛（煊兒的乳名）亦十五歲了，雖然頑皮，但很聰明。我與俊如結婚快四年了，她和你一樣，愛那兩個孩子，她還做公務員，共同支持這家庭。我事業沒有什麼成就，只多寫了幾本書，這是你和俊如常鼓勵我的。這些話，也許你聽得到，也許你聽不到，但是總有一天，我會同兩個兒子和她的，到朝天門來看你，時間不會太長久，願你貞潔的靈魂安息吧。」

（本文曾刊於民國四十三年十月交大友聲）



。歲六十年時，年七十三國民於攝人夫瑛懿錢王

臺航九年

一、

臺灣航業公司爲臺灣省唯一的公營航業機構，一方面維持臺省環島水上交通，一方面擔任臺省部份進出口物資運輸，對內對外，任務綦重。當臺航於民國三十五年七月成立，正值國內復員，航業景氣的時候，國內航業維持大陸航運，自顧不暇，無力來臺擔任海運，所有臺省進出口物資，都由臺航獨家承運，一時船少貨多，大有可爲。所惜當時未能深謀遠慮，購新船，乘機奠定基礎，而以添置舊船，應付運輸爲已足。一旦面臨必須拓展遠洋業務的局面，便感措手不及，一籌莫展。當韓戰發生與蘇彝士運河關閉期間，國際運費高漲，其他同業皆能賺錢的時候，臺航却因缺乏性能優越堪以擔任遠洋航行的船隻，祇有「望洋興嘆」，在營業上僅做到少虧不虧而已。不多時，再度遇到航運低潮，遂至連年虧損，終於負債超過資產，瀕臨破產的境地。

二、

臺灣省周至柔主席，爲挽救臺航危機，於民國四十七年七月，下令改組臺航公司的經理

部門，派陳舜畊氏接任總經理。又於同年十一月，依照省府會議的決議，成立整理臺航專案小組，指定省府委員楊肇嘉、鄒清之、林永櫟及財政廳長陳漢平、主計處長沙德堅、交通處長譚嶽泉爲整理小組委員，由譚氏擔任召集人，秉承主席指示，展開工作。各委員僉以臺省四面臨海，而臺航又爲省營唯一的航業機構，在政治上經濟上，均有繼續經營的必要，即令臺航公司切實研究整債、開源、節流的整頓方案，送由小組審議，俟奉省府核准，即予迅速實施。

省府爲加強與交通部等中央機構合作，切實執行省方政策，嗣又決定改組董事會，周主席接受譚處長的推薦，擬指派我爲董事長，命陳舜畊先生來舍徵求我的同意，我覺得義不容辭，毅然於四十八年一月卅一日接事，當天我曾發表了如下的談話。

「此次承乏臺航董事長，適值航業不景氣已歷兩年之後，深感力薄，難負艱鉅。所幸陳舜畊總經理於近半年內，得各方之協助，已在節約方面，盡其能事；業務方面漸已獲得可靠貨源，今後遠洋運費，如能恢復正常，可望日趨好轉。世界航業於蘇彝士運河通航後，運費慘跌，一蹶不振，以大西洋煤運爲例，四十五年十二月最高峰運費爲每噸一百十九先令，去年四月慘跌至每噸二十一先令，最近亦祇有二十三先令，不及高峰時之五分之一。自由輪月租最高峰時，曾漲至每噸美金六元五角，去年四五月間，跌至每噸美金一元左右。中外航商無不感受嚴重打擊。新舊船隻紛紛停航，最多時數達一千萬總噸。去年十一月間停航船隻，仍有一千一百八十艘，七百五十五萬總噸，情況慘淡，中外皆然。不過新船較多、實力充足

者，尙能倖免浩劫。臺航公司負對外交通，促進貿易之使命而成立，以往行駛臺日、高馬、定期航班，首闢臺灣香港專線，維持環島航運，努力參加軍運，曾有不少光榮紀錄，即以歷年結滙於臺銀之運費，數達美金六百十三萬元一項而論，對財政之貢獻亦有足多者。惟臺航資本來源，有係以修復之沉船作價者，有以舊船入股者，有以資產增值估算者，有以貸款抵付者，所得之現金既少，對於建造新船，除高馬線客輪外，可謂未有任何投資。現在營運之船隻，計一萬噸級輪基隆、新高雄、臺北、延平四艘，三千噸級輪臺東一艘，一千六百噸級輪花蓮、豐原、安平三艘，五百噸級輪宜蘭、恒春兩艘，船齡均在十五年以上，性能較差，燃料消耗大，修理費用鉅，在運費高漲時，可以獲利，一至運費慘跌，即相形見絀，捉襟見肘。今後如要維持此公司，使其能一如往昔，爲臺省生產貿易而多服務，誠如各方所主張，以增資建造新船爲根本長遠之計。目前政府貸款航業界建造一萬二千五百噸遠洋輪四艘及五千五百噸近海輪兩艘，三千六百噸貨輪一艘，只需航業自籌款項兩成，即可取得貸款建造權，實爲臺航爭取之最好機會。所急需者即此兩成之資金，能從增資中獲得，此則有賴各方之支援，方能辦到。否則航運轉好時，臺航又將喪失良機。此次於接事前，晉謁周主席請示，蒙指示應以開展業務，增加收入，節儲資金，建造新船爲圖。袁部長亦指示臺航應協調各方，作汰舊換新之計。最近交通部制定國輪行駛遠洋近洋航線不定期船配運原則，辦法公允，且曾督促國營民營航業，予臺航以支持，使能獲得較多之貨載。自思才疏力薄，今後惟有遵照長官指示，會同董監同人及陳總經理，善盡職責，爲此有關海島經濟發展之事業，而共同

努力。」

接事後的第二天，譚處長面交我三件待辦的案件，在臺航來講真是三件大事，對我來講是一項考驗。第一案，臺航欠中國銀行購買「新高雄」的船債，美金一百四十五萬元，要我向該行徐柏園董事長，陳長桐總經理交涉延長還本期間，減低利息。第二案，要我向交通部袁守謙部長請求，對臺日線貨運，增加臺航的配額。第三案，要我向交通部爭取一萬二千五百噸輪船的貸款建造權。我如負重擔，奔走了兩個多月，幸而獲到以下的結果。第一案，中國銀行答應將兩年半的還本期限，改為十五年，利息由六厘減為三厘。第二案，交通部核定臺日線貨運配額，將原來臺航的百分之十九，提高到百分之二五·七三。第三案，交通部答應臺航，除已批准的五千五百噸船承貸權外，再加給一萬二千五百噸船承貸權一艘。這些都是交通部和銀行界航業界顧念臺航困難，給我的很大支持，使我在省府及公司同人方面，獲得了信心。

有了以上初步的成就，陳總經理在譚處長及整理小組的支持之下，隨即擬定了全面性的整頓方案，並奉周主席批准施行。茲就整債、開源、節流三項，分述其成果如次：

(一) 整 債

- (1) 臺灣銀行債款新臺幣四千九百萬元，自四十八年起，轉作臺銀對臺航投資的優先股。
- (2) 中國銀行美金借款一百四十八萬餘元，由年息六厘改為三厘，由二年半的期限改為十

五年，自四十八年起至五十二年的五年，每年年底各還三萬美元，以後十年，每年各還十三萬美元。

(8) 其他負債及應付款新臺幣五千九百五十餘萬元，除臺省府墊款外，由臺航在營運收入項下，分別償付。

(二) 開 源

(1) 由臺銀再投資優先股美金五十七萬七千二百四十元，按當時匯率一比三六·三八折合新臺幣二千一百萬元，一次撥付。省庫則分六年投資，合計美金四十五萬八千七百六十元，連同決定拆售或原船出售之屏東、臺中、豐原、宜蘭、恒春等五輪價款，專作建造五千五百噸貨輪、三千六百噸運蕉船、一萬二千五百噸快速貨輪、二千五百噸貨輪各一艘之用。在新船建成之前，另將日造一萬噸級的臺北、延平兩輪，先行調換兩艘自由型輪，同時，並另購進一艘性能較佳的現成船，充實營運船舶的陣容，以應下列擴展航線所需。

① 開闢臺、日、美（西海岸）定期航線：取得美援物資配額百分之十三·六四，去程除攬載銷美省產雜貨外，並附載臺日線配運省產大宗物資，回程則以運載美援小麥為主，攬載美日商品爲輔，貨源可虞無缺。

② 改善近海營運：自四十八年起，採重點主義，把握貨源，擴張臺、日、菲三角航線，同時加強臺日間定期班輪，回程攬載各種貨物，免致空放。

③ 加強環島航運：另建新客輪一艘，改善高雄馬公間的水上交通，以期安全舒適，票價低廉，爲高馬軍民旅客，提高服務。

(三) 節 流

(1) 緊縮機構：裁撤日本、香港、花蓮港三辦事處。

(2) 裁減人員：陸上管理員工原爲二百七十二人，減爲一百十九人，船上人員原爲八百八十七人，減爲六百四十一人。

(3) 處理呆置資產：收回被佔房地產，分別標賣或議售。

(4) 改善船舶保險：調整各輪投保金額，過高者予以減低，除航行遠洋船隻投保美金外，近海船隻改投保臺幣。

(5) 統一物料採購：船用物料採用統購辦法，加強管理，國外船用燃油，選擇廉價的油公司供應，並竭力節省船用物料與燃油。

(6) 節省修船費用：注重船隻平時保養，減少不必要的修繕工程，節省修理時間與費用。

(7) 改善裝卸技術：力求避免損壞賠償。

(8) 實行分層負責：鼓勵各級工作人員發揮勇於負責的精神，提高船長職權，整飭船員紀律。

上述各項整頓辦法，除淘汰舊船與購建新船在實施期中略有變更外，餘均照預定目標進

行，經過兩年的努力，終於得到如下的成果。

在整理前即四十七年度的營業決算，計虧損三千二百九十五萬五千九百一十九元，但至四十九年度決算時，即轉虧為盈，且盈餘數達一千一百四十七萬零五百九十五元之鉅，分析言之，為實行左列各項措施的績效。

- (1) 債息減輕：整理前，每年需負擔債息八百七十七萬元，整理後年僅付息六十七萬元。
- (2) 人事費用減少：整理前，共有員工一千一百五十九人，四十九年底減為七百六十人。
- (3) 營運效率提高：四十七年平均每船噸運量為一〇・七四噸，四十九年度為一二・七八噸，增加百分之十九；四十七年度平均每船噸收入為二・〇二九元，四十九年度為三・〇九三元，增加百分之五二・四四，四十七年度每一船噸除支出直接成本外，須虧損三百六十四元，四十九年則盈餘四百十九元。
- (4) 固定成本減低：四十七年度每艘自由輪，每天固定成本需美金九百元，四十九年減為美金五百九十三元三角，減少百分之三四・一四。
- (5) 間接費用減少：四十七年度業務費用，佔營運收入百分之九・一四，四十九年度，僅佔百分之四・二九，減少百分之五三・〇六，四十七年管理費用佔營運收入百分之四・八〇，四十九年度僅佔百分之二・五六，減少百分之四六・六七。

臺航經過兩年整頓，完全革新了，整頓的成果，不僅使公民營航業界為之欣羨，即社會輿論，亦莫不給予佳評，甚之謂為奇蹟出現。民國四十八年十二月二十九日英文中國郵報，

曾有如下的一篇專論，其實臺航整頓的成果，應歸功於周主席和譚處長的決策，與陳舜畊總經理執行的努力和處事的公正，五十年一月，陳氏調任臺灣鐵路管理局局長，亦雷厲風行，新猷丕著，當時報上曾有「陳舜畊旋風」的讚譽。至於我在這段期間，則盡量支持陳先生的執行工作，使他減少阻力，中國郵報對我的讚許，自不免有溢美之辭。

TNC's Crucial Battle For Survival

By D. J. (China Post)

台
航
九
年

Year in and year out for almost ten years, the Taiwan Navigation Company, Ltd. of the Taiwan Provincial Government had been operated in red. The only difference between one year and another during this period was that the Company suffered greater loss in every succeeding year than the previous one. The culminating effect of all the losses reached its climax in the latter part of 1957 when the financial state of the Company more than justified a declaration of bankruptcy. In the face of this desperate situation, the Taiwan Provincial Government had to make a decision between a complete shutdown and reorganization of the Company with better talent and more government subsidy. For obvious reasons, the latter course was chosen.

It goes without saying that the reorganization of the Company is only possible when the government can find the right man, who has the confidence of the authorities of not only being a man of integrity but also one who is capable enough to assume the great responsibility in an undertaking that requires expert knowledge, to be the chairman of the board of directors of this shipping concern—the only one

of its kind operated by the Taiwan Provincial Government.

台
航
九
年

It did not take the authorities to do much talent-scouting before they decided upon the choice of Mr. Wang Kuang, one of China's foremost authorities on transportation, to fill this responsible position.

In something like half a year after Mr. Wang Kuang had taken over the duties as Chairman of the Board of Directors of the Taiwan Navigation Company, this shipping concern was no more in the red. Today, one year and a half later, this Company is proud of the fact that it can show a favorable balance. Due credit should go to Governor Chow for his wise decision in the choice of the right man, the Commissioner of Communications, Mr. Y. L. Tang, for his able directorship and the General Manager, Mr. S. K. Chen, for his efficient management.

"How could you manage to achieve so much within so short a time?" I asked one of the executives of the Company.

"Because the Company is managed and operated on the basis of two cardinal principles of economy," answered the official tersely.

"What are the principles?"

"Reduction of overhead expenses to a minimum on the one hand and better utilization of the Company's resources to ensure more income on the other."

台
航
九
年

General Manager Chen Shuen Ken's report to the Provincial Assembly on November 11, 1958 and TNC's bulletin on the conditions of the Company between July, 1958 and June, 1959 gave a graphic account of the achievements and progress made by this Company. For the purpose of retrenchment, the Company has taken drastic steps, the most outstanding of which are as follows:

1. Branch offices in Japan, Hongkong and Hwaiien have been abolished.

2. All transportation facilities of the Company for the executives (including the Chairman of the Board of Directors) and staff members have been dispensed with. Instead they are provided with bus commutation tickets.

3. The Company has terminated the services of 99 members of the staff and the employment of 40 workmen.

一
四
二

4. Salaries of executives and staff members and wages of workmen are to be paid at 20 per cent discount.

Positive measures have also been adopted to enable the Company to be operated more profitably, such as the establishment of permanent sailing schedule between the U.S.A. and Taiwan, between Japan and Taiwan and between the Philippines and Taiwan.

To all intents and purposes, TNC has won the first round in a crucial battle for survival. No one has better reasons to be proud of the achievements of the TNC than its Chairman Wang Kuang, who is not only an experienced executive and administrator but an expert on transportation. Incidentally, he is the author of more than 20 books on affiliated subjects concerning transportation. Some of them are being used by several colleges as textbooks. Mr. Wang also realizes more than anyone else that the problems of TNC are by no means over. In the commercial world where competition is keen, there is a long way to go before TNC is good enough to compete with other better equipped shipping concerns. In the meantime, TNC's foundation is none too good. Their 10,000-ton ships have a speed only a little over 10 knots. Consequently, it is not a paying proposition for such ships to go farther than the west coast of America. For a longer distance, ships of 15,000 tons with a speed of 16 nautical miles or more per hour

are the minimum requirement. The executives of TNC share my views that it is imperative for them to build sooner rather than later two more 15,000-ton ships good enough to make 16 knots, without which the future of this government-operated shipping concern will be anything but optimistic. Whatever measures may be introduced to improve the efficiency of the management and how great sacrifices the personnel of the Company may be prepared to make will not help the Company surmount the kind of difficulties that concern the quality of the ships.

Since the Taiwan Provincial Government has made the wise decision in adopting necessary measures to help TNC win the first round in the battle for survival, it is a matter of great urgency that something be done to provide the Company with a more solid foundation, which is only possible when new ships are built and old ones modernized. In any battle, it is the last round that counts. The government should be convinced by now TNC has done everything humanly possible to win the first round. What chances TNC has in winning the last round depends more upon the decision of the government in building more ships than any efforts of the Company.

五十年一月，陳舜畊先生調長臺灣鐵路管理局，臺航總經理由副總經理陳仲衡升任。舜畊在大陸時期，曾長津浦鐵路多年，仲衡副之，兩人私交甚厚，故在臺航合作無間。周主席以仲衡佐助整頓有功，故特擢升之。仲衡自五十年一月至五十五年四月退休，在其任內，曾購一九五二年造八千二百七十噸之臺興臺隆兩艘，一九四九年造二千六百六十噸之臺青冷藏船及戰時所造之臺南自由輪各一艘，另在義大利新造五千五百噸臺永輪一艘。惟原在臺灣造船公司訂造之一萬二千五百噸快速貨船臺新號，則因交接時技術上發生歧見，省府同意交通部意見，轉撥與招商局。汰舊更新計劃歷經變更，又值世界運價再度慘跌，美國總代理 General Steamship Co. 攬貨不力，營運乃不如理想。仲衡爲力圖振拔起見，於五十三年十月十二日，擬具增資訂造快速貨輪四艘之計劃，（將原擬訂造一萬五千噸貨船計劃變更）呈請省府支持，原呈如次：

「一、臺航公司爲促進本省對外貿易，開闢美西岸航線，營運較有進展，惟因船舶性能所限，可靠貨源仍以大宗散裝貨爲多，運價低廉，又常受國際市價波動影響，利潤難卜。三年以來，盈虧互見，今後船舶漸舊，維護費用增加，若再逢運價長期降落，虧蝕堪虞，必須另謀途徑，以求經營能長久穩定。」

「二、遠東至美國東岸線爲一最佳航線，貨源充旺，運價亦高，臺航早擬開闢此線，但

苦無性能優越船隻，未獲實現。近來我國工業進步，與美東岸區互銷產品，日漸增加，最近且正拓展中南美洲貿易，行見臺灣與美東岸海運將更趨繁盛，復因途經日本有日美之固定貨源，故目前國內外航商經營此線所獲益盆，均遠比西岸線爲多。臺航爲配合貿易發展趨勢，亟應續密計劃開闢此線，以爲穩定利潤長久經營之途徑。」

「三、查經營定期航線，爲便利客商，掌握貨源，必須有同型船舶數艘，以維航期，性能必須新穎，方能持久而不被淘汰。根據上述原因，臺航之西岸線，擬仍由現有舊船五艘維持，原奉准加強該線所訂造一五、〇〇〇噸新船一艘，改訂性能與速率更爲優越之快速貨輪，並加訂同型船三艘，成爲四艘之船隊，輪班航行美東岸線，維持每月一次之船期，以實現鈞座對臺航船隊計劃之期望。」

「四、爲節省船價及建造時日，擬採用日本郵船公司新建優良之「山城丸」同型船，在臺灣造船公司及日本船廠參照原價，分別訂造。全部四艘於二年內完工交船，每艘船價以三八〇萬美元估計，先付二成爲七六萬美元，第一艘在臺船建造，照一五、〇〇〇噸船原計劃，臺航與臺灣銀行各增加五萬美元，加訂三艘內第二、四兩艘在日本訂造，第三艘繼第一艘亦在臺船建造，此三艘先付二成款共爲二二八萬美元（合新臺幣九千一百餘萬元），擬請鈞府無息貸款，訂期清償。」

「五、以上訂造四艘快速貨輪投資額，自五十三年下半年起爲：(1)臺航自籌三八萬美元，(2)臺銀借款三八萬美元，(3)鈞府無息貸款二二八萬美元，以及(4)奉准有案之一五、〇〇〇

噸船 鈞府八年投資一、四五五、一〇〇美元四項。預計可靠營運盈餘每年每艘約五〇萬美元。交船十年內，八成船價與臺銀借款本息及 鈞府貸款共一七、八九三、五二五美元，可以分年償清。此後該貨輪等尙餘十年船齡，照 鈞府及臺航實際投資數一、八三五、一〇〇美元，所獲得價值爲七六〇萬美元。」

「六、綜上所陳，建立此項最新型快速船隊，配合外銷，經營有利航線，實爲省營航業治本大計。臺航資本短絀，唯有所望 鈞府賜予支持，在已定案之投資款外，增加貸款新臺幣九千一百餘萬元，即可獲得四艘新船，臺航亦由所得效益，而獲致改善資本結構，以臻發行股票或公司債之境界，再謀更進一步之發展。謹搜集有關之國內外資料，編訂「訂造快速貨輪四艘計劃草案」呈呈三份，簽乞 鑒核示遵。」

惜此項計劃，省府以財源難籌，未獲准行。而中外航業公司新造之船隻，在太平洋上陸續出航，競爭激烈，臺航船隻相形見絀，營業情況，遂由盈轉虧。所喜臺航船隻保養認真，船員素質較佳，從未發生海難而死亡一人，以與其他同業之海難頻仍，死亡累累相比，輿論尙寄予好評。五十三年二月一日，實行高馬線旅客保險，由臺航出保險費，代旅客投保新臺幣十萬元之意外險，開中外航業之先河，尤屬難能。

四、

陳仲衡退休，臺灣省公路局錢益副局長於五十五年四月，繼任臺航總經理，錢在公路服

務二十年，夙以精明幹練稱，接事以後，力圖振發。錢先生出身交大，和我有同學之誼，共事極爲融洽。又得黃杰主席，徐鼎秘書長、交通處陳聲簧處長，大力支持，決定從根本上改善臺航資本結構，加速船隻更新。第一期增資計劃於五十五年九月，先奉省府核准增資新臺幣三千萬元，選購了兩艘優良的現成船，一艘爲一九五七年造的一萬三千噸臺壽輪，一艘爲一九五五年造的三千五百噸臺雲冷藏船，營運情形，立即好轉。五十六年五月，又與日本三菱船廠簽約，訂造兩艘一萬二千三百噸，時速十八浬以上之快速貨船，每艘造價美金三百七十萬元，殊爲便宜；且能在五十七年底及五十八年三月各完工一艘，交船迅速，將來參加航運，必使臺航業務，步入新的境界。黃主席有鑒臺航重入佳境，支持益力，特命徐秘書長會同財政廳周廳長，交通處陳處長，成立臺航增資專案審議小組。在徐秘書長主持之下，於五十六年十一月三日集會，獲得決議，由省府分六年，投資六千萬元，五行庫（即新股東第一銀行、華南銀行、彰化銀行、土地銀行、合作金庫）分兩年，投資四千五百萬元，（每家九百萬元），先由臺銀墊借此新臺幣一億零五百萬元，折合美金二百六十二萬元，備購現成二萬噸散裝貨船一艘，使臺航船隊實力增加，煥然一新。當由黃主席立即批准，付諸實施。臺航從此得以好的工具，多的噸位，角逐於競爭激烈，較量實力的國際航運上，對臺灣經濟發展，擔任起重要的角色。

五、

我於第二期增資案決定之翌日，即五十六年十一月四日，以對臺航之責任，業已完成，特呈請黃主席准予退休，原呈如次：

「行政院於九月間，成立人事行政局，推行公務員退休制度，爲其宣示之重要政策。查中央與省政府直屬公營事業之董事長，均爲政府所指派，或由總經理晉升，或由專業性行政機關主管轉任，爲純粹之公務員。經濟部已於五十二年十二月三日，呈奉行政院核准，頒行董事長總經理退休辦法，（所屬事業機構員工退休暫行規則第二十六條規定，資格爲年滿六十歲，任滿六年）旨在策進事業，激勵忠勤，誠爲人事制度之要政。」

「臺灣航業公司爲具有二十年之省營事業，雖扼於資金，經營未如理想，惟對臺灣經濟之發展，及國策之執行，實亦有其重大之貢獻。近一年半以來，仰承主席督導支持，秘書長陳處長協調策劃，第一期增資案實施，即積極購船造船，開拓營業，績效已顯；昨日秘書長又主持第二期增資計劃會議，幸獲協議，增資新臺幣一億零五百萬元，即速訂購二萬噸以上之優良散裝貨船，從此臺航進入新境界，奠立百年之基礎，此皆主席、秘書長、陳處長之勛績，應爲專史所記述。」

「竊洸於民國四十八年一月，奉召出任臺航董事長，適值公司艱危之際，勉力支撐，爲時九年，愧鮮建樹，惟持躬清慎，始終恪遵省府整頓臺航方案之精神。現臺航第二期增資定

案，資本之組成，顯有變動，董事長代表資本，自應另行提名，以利政策之遂行。洸從公四十二年，其中九年爲臺航服務，年已屆六十二歲，似覺飽經憂患，心力漸衰，擬請賜准比照經濟部所定辦法，予以退休，以開董事長退休之門，而示推行中央人事政策之忱。臨穎迫切，不勝待命之至。」

黃主席經考慮兩個月，始予批准，派交通處處長陳聲簧先生兼任董事長，陳先生支持臺航最力，情形又極熟悉，尤符我和同人的期望。我於五十七年二月三日正式移交，從此卸去了公職，專事講學與寫作。航運週刊曾將是日交接情形，報導如下：

臺灣航業公司董事會於二月三日改組，前董事長王洸奉准退休，交通處處長陳聲簧被推兼任董事長，正式交接。

王洸係於民國四十八年一月出任臺航董事長，當時世界航業最不景氣，臺航以其戰後撈修之舊船，在資金困乏之下，所受影響最大。王氏於此九年之中，上承省府之決策及交通處之指導，支持經理部門，致力於船舶之汰舊更新與振興業務，曾購造新船二艘，並購入性能較佳之輕齡船五艘，去年復向日本訂造快速貨輪兩艘，使先天不足之臺航，奠定今日之基礎。

王洸長臺航董事會九年來，崇尚節約，實事求是，以作員工表率，蔚爲臺航今日穩健樸實之風，以是雖在幾度航運低潮中，所有員工，均能艱苦奮鬥，渡過難關。

省府派主計處處長劉紹志監交，他說臺灣爲海島，無論在經濟上軍事上，海運都特

別重要。他對王氏的學問品德和過去九年在臺航的貢獻，備加讚揚，並謂黃主席挽留不獲，始准其退休，且有明令嘉慰。劉氏又說，此次派陳處長兼任，足徵主席重視臺航與發展海運的積極政策，相信新任必能不負衆望。

王洸於交接典禮中致詞：『依照臺航公司章程之規定，董事長任期爲三年，洸自民國四十八年一月底，接任董事長，業已屆滿三任，今日奉准退休，恰爲九年又五天。承蒙省政府派劉主計處處長蒞臨監交，非常榮幸。劉處長對洸諸多獎飾，實感慚愧。又奉黃主席一月十八日明令，對洸主持本公司董事會謂爲「盡忠職務，建樹良多，殊堪



民國會政計
四時其處
十影左謝沙
八。臺長
年中航長
，立王民堅
，爲董其
灣召事
省集長右
政人，臺
府省，航
整交府周
臺通楊常
航處委董
專譯員鳴
索處筆湘
小長嘉，
組嶽，省
開泉財主

嘉慰。」尤使洗離職之日，感到無上光寵。且此項明令，足以鼓舞公務員努力從公之精神，意義尤爲重大。借此機會，向黃主席申致謝忱與敬意。」

「臺航公司九年來，承蒙主席及諸位長官指導，與全體同仁之協力，度過重重難關，現船隊大部份更新，業務於國際競爭激烈情形之下，勉能維持，使洗倖免隕越，誠爲個人最大之幸運，終身難忘。今後臺航進入發展階段，需要更有力，更卓越的領導，才能開拓新境界。黃主席指定交通處處長陳聲簧先生兼任董事長職務，不特爲洗及公司同仁仰望已久，且爲最理想之人選。陳兼董事長，才華卓越，政績昭著，過去五年，對臺航政策上之指導，購船造船計劃之支持，可謂殫精竭力，否則臺航決無今日之成就，今後由其直接領導，事功必可益顯，敬以最愉快、最興奮的心情，將臺航董事長職務移交與陳先生。」

陳聲簧致詞說，王氏服務交通界四十二年，此次退休爲遂其繼續教育人才之夙志。對王氏過去在航政上之政績，一一列舉事實，並謂臺航在王氏任內，渡過重重難關，換新船隊，已奠定今日發展之基礎，可謂功成身退。詞畢以王氏曾兼任交通部檢核及行政院經濟動員計劃委員會交通組主任多年，對臺省交通計劃與措施，諸多獻替，特以交通處處長資格，致贈「功在交通」錦屏，以表謝意。臺航總經理錢益亦代表全體同人，獻贈銀屏，其詞曰：

國民十五年十二月臺灣航空業公司興輪返國初航典禮

台
航
九
年



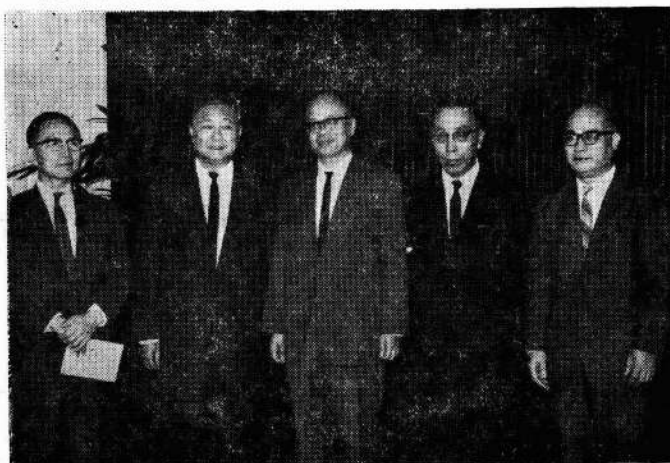
臺灣省主席周至柔（右）前往視察



總經理陳仲衡 董事長王洸 前總經理陳舜



前（中）杰席主黃省灣臺，日十二月三年二十五國民
。黃聲長處陳處通交省為左其，察視司公業航灣臺往



廠船造菱三本日與司公航臺，日三月五年六十五國民
交為起左，影合後約合船貨速快噸千二萬一造建訂簽
洗長事董王航臺，黃聲長處陳處通交，怡長部沈部通
。康錫理經陳局託信央中：益理經總錢航臺，

雍容雅度

道德文章

歷時九載

董理臺航

時艱任重

盡力扶匡

堅持奮鬥

勸猷共仰

策劃有方

轉弱爲強

惜別依依

留念甘棠

王氏接受紀念品答謝時，感情頗現激動，他說：各方所予過多的褒譽，實在承擔不起，陳處長所贈鋼筆，旨在鼓勵以後繼續寫作，同人所贈錄音機，希望擴大講學，均爲最深厚的友誼，當珍藏永銘心版。禮畢，全體同人在公司門前，列隊歡送，王氏一一道謝握別。

王氏崇尚節約，向係乘坐公共汽車辦公，臨行獨步至臺銀，晉謁黃主席，謝其指導與策勵。旋即赴交通部，拜謝部長、次長及航政司陳司長。最後赴船聯會申謝楊管北理事長後，即乘公共汽車返寓，觀禮人員僉認此種感人的交接典禮場面，實所罕見，而對王氏休容灑脫的風度，尤予人深刻之印象。



臺航王董事長沈於國民五十七年二月三日交與
 禮時致詞，其左為新任陳董事長聲黃，其右為
 交人臺省府劉主計處長紹志。



陳聲黃先生致贈「功在交通」錦屏與王沈先生

強迫性的旅客意外保險

一、自由保險與強迫保險

保險有所謂自由保險與強迫保險。民營保險業目前經營的保險業務，均係要保人本自由之意願，聲請保險人予以保險，凡有關保險標的、保險範圍、保險金額均由雙方洽訂，依照保險契約辦理，這是自由保險。

另一種保險如公務員保險，則係依據公務人員保險法（民國四十四年公佈）之規定辦理，公務員必需投保，有其拘束性，凡保險人負責的範圍，和賠償的金額均有規定，任何人不能獨異，這是強迫保險。這種強迫保險制度各國爲了社會的安全，有逐漸頒行法律，推廣的趨勢。

二、旅客意外險

壽險中的旅客意外險，通常都是自由保險，旅客是否投保以獲得保障，出其自願，不能強迫人們一定要保險，所以保險業者只能在交通場站派駐人員，用宣傳方法，相機推廣。世界各國對於旅客意外險尙少有制定法律強迫施行者。惟我國於民國五十一年七月二十五日修

正的海商法，則開風氣之先。於該法第一二一條，特設規定，對於特定航線及地區，實施強迫性的旅客意外保險，可說是我國保險史上的一件大事，因為從擬定草案完成立法程序起，以迄臺灣航業公司在高雄馬公線開始實行，我可說是建議者和推行者，故願報導這一案的經過和目前實施的情形，希望作今後推進旅客意外險業務的參考。

三、海商法中的強迫性旅客意外險

海商法第一二一條的全文如下：「旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入客票，視同契約。其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額。前項特定航線地區及保險金額由交通部定之。」這一條文，如用通俗的言語解釋，就是說，交通部認為某一條航線或某一地區，具有危險性（自然的、人爲的），可以命令，實施強迫性的旅客意外保險。旅客不必付保險費，保險費在票價內扣除，由船公司繳付。保險金額多少，由交通部核定，載在客票內，視同保險契約，如果旅客不幸，發生意外，保險公司就要支付賠款，不過保險公司的賠款，以保險金額為最大限度。旅客不幸死亡，或受重大的傷害，可獲得與保險金額同數的賠償額。

這就是強迫保險，必須要有法律的規定，才能對要保人的旅客，付保險費的船公司，和支付賠款的保險公司具有拘束力，得以順利實行。如果沒有這種法律規定，則旅客、船公司

和保險公司，難免有不同意見，就要有糾紛了。

四、強迫性旅客意外險的立案要旨

現在說明何以這種旅客意外險，要明定在海商法中，還涉及民法問題，海商法是民法的特別法，關於海商行爲的各種規定，是優於民法，亦即是說，民法與海商法有不同的地方，以海商法爲準。明白這一點，才了解旅客意外險這一條規定，何以必須納入海商法中的用意了。

船公司對於旅客運送，因業務上的過失，所生損害，須負賠償責任，依照民法規定，毫無疑義。但民法所定賠償，係按實際所受損害之額數給付，如有爭執，且須經過法院審判。惟船公司每次接受旅客之運送，爲數甚多，事前勢難一一估定其身份或價值，事後亦難遽然斷定旅客或其家屬的請求是否合理，如均經過法院判決，則雙方均不勝其煩。可能涉訟經年，不易解決。

海上危險不僅財物可以蒙受損害，旅客之生命身體，亦可同樣蒙受損害，而旅客的傷亡，往往引起嚴重後果，間接亦足以引起船公司的重大損失，甚至陷於破產。如民國三十八年法院因太平輪沉沒死亡多人，扣押其姊妹船隻，使中聯公司破產，爲最顯著的事例。

船上旅客的傷亡，大抵由於船舶肇事，而肇事原因，有可歸責於船公司者，有不可歸責

於船公司者，可歸責者固可責令船公司依法賠償，不可歸責者，船公司自不負賠償責任。然兩種情形，均足影響航業的發展，在不負賠償責任的情況下，依法原不影響船公司的經濟基礎，惟依事實，並不如此簡單，一旦旅客遭致喪亡，則社會輿論，紛起責難，而死難家屬亦對船公司糾纏不已，於是涉訟經年，船公司受累無窮。事實上旅客喪亡，家屬貧苦無依，如其人數衆多，不僅情殊可憫，亦足釀成社會問題，其結果仍不免出於船公司給予撫恤之一途。至可歸責於船公司依法應予賠償者，依照海商法第二十一條之規定，船舶所有人對船長、海員、引水人或其他一切服務於船舶之人員，因執行業務所加損害於第三人之賠償，雖以本航行之船舶價值、運費及其他附屬費爲限；但依海商法第二十二條規定，如果船舶肇事係由於船舶所有人之行爲或過失所造成時，船公司之賠償責任却不能適用這種限制。至於各別的賠償額依民法的規定，原是沒有限額的。旅客死亡，依民法規定，不僅殯葬費的支出，加害人應負賠償責任，被害人對於第三人負有法定扶養義務者，加害人對該第三人亦應負損害賠償責任，而被害人的父母子女及配偶，雖非財產上的損害，亦得請求賠償相當的金額；如非死亡而受傷，則加害人不僅要賠償醫藥費用，如被害人因此喪失或減少勞動能力，或增加生活上之需要時，亦應負損害賠償責任，法院並得因當事人的聲請，定爲支付定期金，且須命加害人提出擔保。因此依照民法而判定賠償總額，其數之鉅，往往非船公司所能負擔，終至破產而後已。結果每個傷亡旅客之所得，爲數仍極有限，或無以撫恤孤寡，或無以贍養餘年，兩敗俱傷，莫此爲甚。

因此之故，乃有強迫性旅客意外險之創制，政府對於易生危險的航線或地區，強制旅客，實施旅客意外保險，保險金額的多少，可由航政最高機關——交通部，視當地的生活情形，經濟榮枯，斟酌定之。爲簡化手續起見，此項保險費包括於票價之內，以保險金額爲損害賠償的最高額，但旅客依照海商法第一二二條規定，亦可依自由保險的制度，另行加保意外險，其損害賠償則依其約定。許旅客作雙重保險，以獲得更多的保障。

海商法這種規定，輪船一旦發生險難，旅客傷亡，無論船公司應否負責，可立即向保險公司獲得賠款。同時保險契約內應規定船公司除非故意肇事，保險公司不得行使代位求償權，如此縱使船公司對於船舶肇事應負責任，但非故意時，即可不必支付任何損害賠償。這種創造性的立法，深合乎我國的國情。

五、高雄馬公航線創行旅客意外險

我國危險的航線，如大陸的川江一段，臺灣的高雄馬公航線，因礁石衆多，駕駛稍有不慎，即易遭觸礁沉船。已往船隻肇事，旅客喪亡不少，均因未實行旅客意外險關係，案一發生，涉訟拖累，多未獲合理的解決。臺灣航業公司向負高馬航線定期客運的責任，十餘年來雖均未發生任何險難，惟此種良好的制度，究應依法實施，以作萬全之計。遂於五十二年七月一日呈奉交通部核准，指定高馬線爲特定航線，實施旅客意外險，保險金額定爲新臺幣十

萬元，保險費在票價內扣除，不增加旅客的額外負擔，經於五十三年二月一日起實行。

承保的公司先洽詢臺灣人壽保險公司，每人保險費每單程爲新臺幣十四元，臺航公司以目前該線票價大多數祇四十元。無力負擔，不得已再洽詢美商亞美保險公司 (American International Underwriters Corp.)，其保險費每人每次爲美金五分，合新臺幣二元，保費低廉，臺航公司即與其簽約，辦理至今，尙未發生任何一件賠償。第二次訂約，該公司自動降低保費，折合爲新臺幣一元九角。此項保險業務的推廣和保險費的低廉，實值得供我們保險業者的注意了。

(正 面)

臺灣航業股份有限公司

普 通 客 票

澎湖輪 高雄——馬公

票 價 N.T. \$40.00 座位號碼

航 次

航 期 姓 名

售票處所 高雄分公司

(反 面)

客票條款 交通部交航(52)字第04441
號令核定

- 一、客票不得轉讓並限票面所載航期搭乘，否則作廢。
- 二、旅客膳食自理。
- 三、旅客退票，限於當次船舶開航一小時前，向原購票處憑票及身份證件八折退款，逾期概不受理。
- 四、旅客意外損害賠償，依海商法及交通部規定，以旅客意外保險金額新臺幣十萬元為限。
- 五、旅客患有傳染病者，船方得拒絕登輪。
- 六、旅客須遵守船上規則與旅客須知。
- 七、不得攜帶危險物品違禁品或損及他物及發生惡果之物品。

附臺灣航業公司高雄馬公航線客票樣張

人人保密

人人防諜

隱匿匪諜

與匪同罪

(本文曾刊載於民國五十五年十二月臺灣經濟金融月刊)
強迫性的旅客意外保險

參加經濟動員的計劃工作

四十年二月，我交卸航政司職務後，即調任交通部設計委員，嗣又奉聘兼任檢核，因無日常行政工作，較有時間，可從事於研究寫作，以後每年都有一兩本著作問世，就是這個原因。

設計工作之外，我兼任臺南成功大學交通管理系的教授，每隔兩星期前往授課一次，為時兩天。在五十一年三月底的某一星期天，我剛從臺南乘火車北返，家人告我，行政院政務委員董文琦先生連日有電話，詢我北返日期，謂有要事面洽，我當即通電董先生，於晤面後，他告我，行政院決定成立經濟動員計劃委員會，副院長王雲五先生於三月二十六日已接受主任委員之聘，並告我經濟部楊部長繼曾、臺灣省政府周主席至柔任副主任委員，俞大維、沈怡、連震東、嚴家淦、鄭彥棻、尹仲容、徐柏園、王世杰、薛岳、馬紀壯、沈宗瀚、沈昌煥、和其本人均任委員，渠並兼任該會秘書長。他說由於局勢關係，四月一日即須正式成立，會中設法制、工業、物資、交通、人力、財力六組，各組主任均經雲老選定，交通組主任雲老屬意於我，並謂行政院院會業已通過，希望我翌日即到院辦公，面報雲老。我以事前未經商洽，毫無準備，且尚有省營臺灣航業公司董事長專職在身，實難兼顧。董先生又告我，院會討論時，周主席及沈怡部長，均一致同意，且已發表，囑我不要固辭。翌晨晉見雲老，所告相同，並謂此係政府徵調，必須服從，並謂組內人事，由我保荐，無不同意，詳示我交

通方面應行計劃的重點。我向蒙雲老器識，雖深感事出倉卒，力難勝任，惟鑒於命令，不敢不勉爲其難。退出後，立即走訪友好，經洽定邀請交通部路政司司長朱延光任副主任，前航政司幫辦甘其綬，路政司幫辦周一士，省交通處專門委員李廷弼、國防計劃局計劃官劉心怡四位任專門委員，除劉係少將軍職外，其餘各位先生均係交通界現任高級官員，交通大學出身，學識經驗極爲宏富，故名單送上，一一照派，劉先生係全日辦公，其餘各位因均有本職，每日上午到會辦公。

至經濟動員計劃委員會的任務，在王雲五先生所著「岫廬八十自述」中，曾有如下的記述，可說是當時我們起草計劃的最高準則。節錄如次：

「本會的任務，在於對經濟動員從事計劃。計劃就是預算。國家施政，在平時固應按計劃而編製預算，及至預算成立，則須按預算而控制計劃。在動員時期，或準備動員時期，計劃與預算的關係也不能有例外。」

「通常所謂預算，多指財政而言。但是到了戰時或是準備作戰應戰之時期，財政預算之外，尚有人力預算、物資預算、生產預算、交通預算等……。根據這種種預算，始能編製財政特別預算。有了財政特別預算，始能控制其他種種預算。此種種預算，雖在平時，如能擇要編訂，亦有助於施政。若屆戰時，或是準備作戰應戰之時，尤有各別編訂精密預算之必要。」

「關於物資的預算，國防部過去曾有研究，惟側重於軍需方面，對於民用，還未及聯繫

考慮。惟是一旦進至作戰時期，軍需民用應兼籌並顧。因此，戰時必要物資自有全盤檢討編製預算之必要。更進一步，收復地區之物資定然幾等於零，其民食如何供應，亦有預爲計劃之必要。」

「關於人力之動員，國防部過去曾編擬預算，內政部亦設有人力動員研究委員會，然大都側重於兵員與補充兵員方面。近年臺灣省執行兵役法，其成績殊令人滿意，計徵集率高達百分之九十八，召集率約當百分之七十。但現代戰爭是總體性，尤其是軍事須賴生產爲支援。一旦戰事發生，由於後備兵員有大量召集之必要，生產所需的人力，如何可以充分或適當的保持，極關重要。」

「關於交通動員，交通部的設計委員會聞已擬有十二種計劃，但亦因對關係部門的聯繫尙欠密切，尤其是今後局勢，與前不盡相同，故有重加研究，配合目前和今後的實際需要，與有關機關聯繫研究之必要。臺灣係一海島，不僅渡海作戰首須船舶，即維持對外交通，船舶亦屬必要。又一旦戰事發生，島內交通如何確保維持，自須具體而精密的研究。」

「最後於達成生產、物資、人力、交通種種之預算之需求，財政預算必須能與配合。然無論何國，平時有平時的預算，戰時亦有戰時的預算。而在準備作戰或應戰時期之預算，則介於二者之間。」

「此外與預算似無關係，却與動員有密切關係者，即爲有關動員之種種法規。我國現行法律足爲動員之主要依據者，爲國家總動員法、戒嚴法，及非常時期農礦工商管理條例三者

，實際上已足敷應用，無須再行制定其他法律。不過依據此三法，陸續由政府頒佈之行政命令或規程辦法等，爲數多至不可勝數，其複雜情形雖專家猶難確認，在平時已有簡化之必要，幸平時利用這些法令之機會不多；及至戰時或準備作戰應戰之時，不僅要使人民容易了解，得以遵行，甚至對於執行動員政令之各級公務人員，也有使其不致發生誤會，免滋糾紛之必要。故簡化此等命令規程辦法，亦爲當務之急。」

「以上都是有關中央政府的工作，至於各級地方實爲人力物力資源所在。自從中央政府遷臺以來，以一省而供應全國之需要，對於兵役之徵召，物資之提供，在平時已作重大的貢獻，及至戰時或準備作戰應戰之時，臺省各級政府尤爲中央所倚重。因此，中央任何動員計劃，自須獲得臺省各級政府之配合，爲使中央的計劃得以順利推行，在計劃時須由最高級的地方政府參與。除基本計劃由中央機關擬定外，其他凡由地方執行者，當給予地方政府參加計劃之機會，間亦有可發交地方政府擬定實施辦法，再由中央政府審核，俾於因地制宜之中，仍收統一之效。」

「總之，中央各部會與地方各級政府，對於動員在平時或已有所計劃，或經實際執行，祇是計劃方面多未能充分聯繫，而執行方面，或僅限於對人力與物資的局部執行，因尚未到達全面動員時期，未作全面執行。惟目前縱未達到全面執行的時期，至少要從事於全面計劃。爲使全面計劃獲致滿意的成果，可以作滿意的執行，則不能不有一個聯繫中央各有關機關與最高級地方政府的計劃機構。」

「行政院經濟動員計劃委員會即據此目標而成立，其主旨在配合反攻復國國策，統籌運用全國經濟力量，以規劃全國人力物力動員業務。其所列舉的任務爲：(1)經濟動(復)員政策之規劃，(2)經濟動(復)員法令規章之擬定，(3)經濟動(復)員計劃方案之審查，(4)經濟動(復)員發展配合方案之協調，(5)其他有關經濟動(復)員計劃事項。其委員人選，除當然委員九人皆爲二級機關首長，並有聘任委員六人，該會設主任委員一人，副主任委員二人。主任委員依秘書長及各組室主任等之協助處理會務，並主持會議；同時得聘顧問若干人，以備諮詢。會中分設六組，主管法制、工業、物資、交通、人力與財力之研討與計劃，正如上文所述，戰時或準備作戰應戰時，應行擬定的各項計劃和預算互有關係；同時會中的當然委員對於此等動員計劃和預算皆爲主管機關的首長，亦爲負責執行之首長。因此，本會的最大作用在聯繫與協調。」

我們幾位在最初半年之內，即將交通方面，重要計劃六案，起草完成，並經委員會通過。其後又將各案分行各交通事業機關，依照計劃，分別詳擬實施辦法與細則，因關係國家機密，詳情不便記述。我於五十四年十二月底，因鑒各項方案辦法先後完成，又見部份業已付諸實施，任務告一段落，乃呈奉繼雲老任主任委員的余井塘副院長批准，辭去主任兼職，奉聘以顧問名義，襄助會務。主任一職即由副主任朱延光先生接任，工作一仍舊貫，進行堪稱順利。這可說我一生所負設計工作，最爲吃重及最有意義的一項。

我寫的航運叢書

一

我從民國十五年進交通部航政司工作，到今年（民國五十四年）恰爲四十年；在這四十年歲月，我始終沒有離開航政航業的崗位，亦沒有離開書本紙筆。在研究中獲得新知，在新知中適應工作，在工作中獲得學驗，以學驗授之學校，以著作傳播社會，如此將研究、工作、講學、著述、結爲一體，相輔相成，完成了四十本著作（按現爲四十五本），是所謂「航運叢書」。

著作如何，要真正讀過的才曉得，要真正用過的才體會。今年七月十一日航海節，中華民國航運學會，因我服務航運四十年，特印專集，介紹我的生平與著作，中國一週、交通月刊、香港航運半月刊，亦同時闢出專欄，介紹我的從政與治學，有許多溢美之辭，只能用以自勉；不過有一點是事實，這門學問，以前沒有人如此長久深入的研究過，亦沒有如此有系統的寫述過，對於我國航運的長成和這門學問的普遍展開，或者有些微貢獻，這是志與事，心與血的累積。

二

我國受清初禁海閉關政策的影響，航運一直是被忽視的。五口通商以後，海港內河陸續

開放，外輪長驅直入，客卿主持航政，又復助其發展；故國民政府以前，我國航業始終在人才資本兼缺，及外輪壓力之下，進步遲緩。國府成立，雖力謀振作，惟抗戰旋起，未能多所展布。抗戰期間，航運實力破壞殆盡；勝利以後，國輪乘航權收回之機運，一時蓬勃，但由於共匪叛亂，好景不長。遷臺以後，航業從頭做起，變更路線，始轉向國外。

凡此變革，我目睹親歷，體念最深，在思想方面，早形成收回航權、建制航政、修明典章、輔導航業、培養人才、擴展造船、配合軍事的強烈主張。在從政方面自亦遵循此主張，而力求實踐。至於此方面的學術遺產，前人所留不多，而著作尤少，乃不得不吸取外人專長，而自行播種耕耘，航運叢書，可說在這種主觀客觀環境及時勢所需的情形下而完成。

航運叢書的寫作，應追溯到民國十五年，寫第一本「中國航業」而開始，以迄今日。書凡四十，除若干種係由商務印書館、正中書局及學術團體出版者外，十分之八，都是我在臺灣創辦的海運出版社印行。茲分交通、水運、航政、港口及經濟地理五類，列表如左：

交 通 類

書

名 出版年月 出版處所 備

考

實業計劃交通論

民國四十四年三月

海運出版社

實業計劃交通論第二集

民國五十年八月

海運出版社

近代運輸學

民國五十三年七月

海運出版社

(修訂第一版，其第一版

交通政策

民國四十三年七月

海運出版社

印行於民國四十九年十月，其增訂三版本印行

中國交通概論

民國四十二年十月

正中書局

於民國五十六年四月

交通古今談

民國四十五年十二月

海運出版社

於民國五十六年四月

省縣交通

民國四十三年一月

中國地方自治學會

臺灣之交通

民國四十六年十二月

海運出版社

水 運 類

海運學

民國五十二年八月

海運出版社

修訂第一版，其第一版

印行於民國四十年十一月，再版印行於同年十一月，三版印行於四十七年八月

修訂第一版

水道運輸學（臺版）

民國四十三年八月

臺灣商務印書館

航業經濟學

民國四十二年二月

海運出版社

增訂再版本於民國五十五年九月印行

修訂第一版，其第一版

海運與國防

民國四十六年六月

海運出版社

印行於民國四十二年二月

航運——國家的生命線

民國五十一年八月

海運出版社

發展海運之路

民國五十二年

交通部交通研究所

海員職務

民國四十年八月

海運出版社

船員職務與船舶管理

民國五十四年五月

海運出版社

水道運輸學

民國三十五年八月

上海商務印書館

中國航業

民國十八年十月

上海商務印書館

中國航業論

民國二十三年十一月

南京交通雜誌社

中國航業史

民國四十四年九月

海運出版社

抗戰時期水運紀要

民國五十四年五月

海運出版社

Water Transportation
during Sino-Japanese War

民國五十五年十月

中華民國航運學會

長江封鎖線

民國四十六年十一月

海運出版社

我與航運

民國五十七年八月

海運出版社

航 政 類

航政法規要義

民國五十四年三月

海運出版社

補記

補記

大陸印行

大陸印行三版
大陸印行，編入萬有文庫第一集

大陸印行三版

修訂第一版，其第一版
印行於民國四十五年四月。

海商法釋論

民國五十一年七月

海運出版社

船舶法釋論

民國五十年二月

海運出版社

海上法概要

民國五十五年六月

海運出版社

航政概論

民國四十一年七月

海運出版社

航政概論續編

民國五十四年十二月

海運出版社

海運政策

民國四十三年十二月

海運出版社

航業政策

民國二十三年十二月

南京交通雜誌社

航港新論

民國四十七年五月

海運出版社

航港管理制度之研究

民國四十五年十月

交通部交通研究所

現代航政問題

民國二十六年六月

正中書局

航業與航權

民國十九年八月

上海啓智書局

中國水運志

民國五十五年十一月

中華大典編印會

航業與航政

民國五十六年八月

海運出版社

海權與航業

民國五十七年八月

海運出版社

港口類

中國海港誌

民國四十三年六月

中華文化事業出版委員會

增訂再版本印行於民國五十六年八月，補記

補記

補記

補記，編入中華大典

補記

補記

世界海港誌

民國四十二年十月

海運出版社

中國港口論

民國四十一年四月

海運出版社

中國海港紀要

民國四十四年三月

海運出版社

海港概論

民國四十一年四月

海運出版社

經濟地理類

海國新志

民國四十六年五月

海運出版社

海國新志第二集

民國五十年三月

海運出版社

海國新志第三集

民國五十一年八月

海運出版社

三

先嚴王倬府君，字雲五，前清附生，遊學日本。民國初年，任商務印書館編譯，曾著有地方行政要義及交通史兩書，均在商務出版。民國五年始轉任交通部航政司航業科科長兼交通部交通月刊的主編。先嚴於民國十五年逝世後，我繼續在航運方面服務到今天，而且喜愛寫作，都可說是深受庭訓的關係。

我從事著述，給我最大鼓勵的，是王雲五（岫廬）先生，我在民國十五年所寫的處女作「中國航業」，是雲五先生在商務印書館主編萬有文庫時所選印，要不是此書的出版，可能

增訂再版，其第一版印行於民國四十五年八月

沒有勇氣，再寫第二本、第三本。後來抗戰時期，我又寫「水道運輸學」，亦是雲五先生在重慶主持商務印書館時所選印。此書在一年半時間內，印了三版。給我更多的信心。今日在臺灣，我連續寫了三十四本（按現為四十五本），都是淵源於雲五先生的鼓勵，使我永遠不能忘懷。

還有一位文字之交，是張其昀（曉峯）先生，他以學者而從政，學術政績，中外共仰。他在民國四十二年，約我寫「中國海港誌」，曾給我臺幣一萬元的稿費，使我資以多出了幾本書，亦促成了我再寫「世界海港誌」的姊妹作。曉峯先生最了解寫作出版的艱苦，他看我獨力印行這些書，毅力可嘉，曾命中國一周記者，爲我特寫專文兩次，揄揚有加。所以曉峯先生主持的中國文化學院設立海洋研究所，我出力出錢，是答謝他的一點心意。

民國四十二年五月，名政論家陶希聖先生，在中央日報，撰文介紹我的海運各書，他說：「……大陸淪陷，政府遷臺，這是不幸的事情，却也是我們革命建國史上重大的關鍵。從此海洋對於我國立國方針上，必將表現其重大的影響。在這一展望之下，我要向社會，介紹王洸先生在海運出版社出版的幾本書。我希望航運，尤其是航海事業，能够吸引國人和政府的注意力，且更進一步影響當前國家的政策和今後建國的計劃。他這幾本書，便是這一部門的開路先鋒隊。」陶先生的主張，常常影響國家政策，我敬佩他的卓見。此時此地，他的話，對於我國航運的發展，使大家益增信念。

（本文曾刊於民國五十四年八月出版月刊第三期）

中國航業論序

船舶爲水上交通之利器，人文往還，商貨貿遷，胥利賴之。其與政治經濟之關係，實至密切。一旦戰事發生，則徵調運輸，需要尤殷，故在國防上之地位，亦極重要。我國航業，已具六十年之歷史。進步雖屬遲緩，船舶尙年有增加。保護革興，自在政府與國民之共同努力。惟我國航業，因大部均係民營，業務狀況，外人未易明瞭；又以航政機關，職權尙未統一，殊乏精確統計，足資稽考，且我國航權，喪失殆盡，外輪恃不平等條約爲護符，在我國內河沿海，得以暢行無阻，操縱我航運，測探我要津，其實況益非國人所得深知。是以我國航運之現狀，船舶之數量，暨外輪侵我航權之情形，坊間絕少專著，以爲記載。即部署方面，亦乏官書，可資查考。自於發展航業，改進航政，不無窒礙。洸往歲服務交通部航司，輒有志於此，惟以當時創行航政新制，編定法規，推行新政，刻無暇晷，未遑顧及。上年任職參部，復負設計航政之責，又以兼任交通研究院講授航業之席，益感需要迫切。爰即彙集各方所徵材料，從事整

理，並分赴各省，作實地之考察，以期翔實。歷時年餘，始告厥成，命名爲中國航業論。舉凡全國船舶航業航路情形，均有系統之記載。所附統計表式，材料新穎，均經詳加鈎稽，尙屬精確完整。全書殺青，交通雜誌社同人，請付梨棗，公諸國人。洗不敏，正冀就正於有道，倘獲喚醒國人，益堅收回航權之決心，共圖國航之發展，是尤洗所昕夕祝禱者矣。

王洗序於民國二十三年十一月一日

海事名詞的編訂與公布

國立編譯館的重要職掌，是編審教科書和審定各種科學統一名詞。編審教科書的工作，固然非常紛繁，而審定科學統一名詞則顯示學術水準，且影響未來學術的發展，其責任尤重。歷任館長辦理此項工作，通例先邀約專家，從事編譯，再遴選學者共同審查，然後報經教育部公布，交由著名出版業印行全國，逐步進行，向極慎重。關於重要名詞的編審工作，該館為發動人力物力，並常邀請全國性學術團體協助進行。

該館成立於民國廿一年，在大陸時期，由辛樹幟、陳立夫、陳可忠先生，先後任館長，曾完成數學名詞、物理學名詞、化學命名原則、化學儀器設備名詞、地質學名詞、氣象學名詞、礦物學名詞、人體解剖學名詞、比較解剖學名詞、病理學名詞、精神病理學名詞、細菌免疫學名詞、藥學名詞、電機工程名詞、機械工程名詞、化學工程名詞、普通心理學名詞、社會學名詞、經濟學名詞、教育學名詞、統計學名詞等廿一種。政府遷臺後，教育部重視該館工作，即任命湖南湘潭人王鳳喈博士為館長，歷時十五年，先後與學術團體合作，復完成體育名詞、水利工程名詞、土壤學名詞、林學名詞、肥料學名詞、原子能名詞、外國地名譯名、土木工程名詞、化學名詞、礦冶工程名詞、電機工程名詞增訂本、機械工程名詞增訂本、造船工程名詞、音樂名詞、氣象學名詞增訂本、海事名詞等十六種，蔚為國家之大典、學

術界之盛事。

復興基地的臺灣省爲一寶島，四面環海，國民經濟的發展，對外交通的維持，無一不與海事有關。鳳喈先生認爲教育文化，必須適應地理人文環境，對海事名詞的編印，早經計議。民國五十年初，中華民國船長公會理事長姚煥銳先生，熱心學術，適亦同申此請，遂與會商，僉以海事範圍特廣，內容繁複，爲一艱巨工作，必需集合臺灣此方面之專家學者，共同從事，且須有較長之時間，較多之經費，方易進行。鳳喈先生遂訂定五年之長期計劃，每年編列預算，付諸實施。

初稿完成，進入審查階段，王姚兩先生，以洗任中華民國航運學會理事長，領導航運學術活動，就商主持審查工作，辭不獲已，喜得與鳳喈先生相識共事。鳳喈先生博學閎通，恂恂君子，予人以深刻印象，所示審查名詞的原則與方法，提綱挈領，貫通各門，爲洗日後工作的準繩。洗重承其託，未敢稍存懈怠，故審查集會二一五次，甚鮮缺席，對個人來講，亦因廣接博雅，獲益至多。

民國五十四年十一月底，全部名詞審查完畢，鳳喈先生邀約審查委員來餐，席間備致慰勞之忱。並謂即將轉報教育部核定公布，不意竟於是年十二月卅一日，鳳喈先生積勞病逝，享年七十歲，一代學宗星隕，文教界尤深哀悼。其主持的海事名詞，生前雖已知其完成，惜未能一覽印本，爲現任館長劉拓博士及洗所引爲憾者。

海事名詞於民國五十五年十二月二十四日，由教育部明令公布，並於翌年春由正中書局

印行。十六開本，七百五十頁。計分航海（二、五七五則）、輪機（四、三二五則）、船藝（二、六五〇則）、航運業務（二、四七五則）、造船（四、五〇〇則）、海洋氣象（二、五〇〇則）、船舶通信（四、五七五則）、危毒品（二、五〇〇則）、海軍軍語（一、八八六則）、港埠工程（二、七二五則）、港灣譯名（八、五〇〇則）、水產（二、一五〇則）十二篇，共四一、三六一則，中英文並列，爲統一名詞中之篇幅最多者。

民國五十五年七月，沈又應交通部交通研究所之聘，會同林濤、劉百嶠、厲汝尙、卓韻湘、崔重華、王德槐諸先生，編纂海事辭典，亦推沈主持其事，即以教育部公布之此本海事名詞爲準。五十七年可望出版。此兩書的刊行，象徵我海事建設的發展。

聯合國政府間海事諮詢組織(Intergovernmental Maritime Consultative Organization)，印有海事技術名詞典(Glossary of Maritime Technical Terms)，每一名詞分列英、法、俄、西班牙四種文字。前數年，因我國未有政府頒布的統一名詞，故該詞典迄今尙缺中文。現我國教育部既已將海事名詞明令公布，印成專書，已可由我外交部轉送聯合國該組織，要求補列中文名稱，此則海事名詞的編訂與公布，不但顯示我學術水準的提高，且對我外交上亦不無貢獻了。

茲將劉拓、陳可忠兩先生序文，附錄於後，並列共事六十人名單，以記其事，兼慰鳳喈先生之靈。

海事名詞序

中華民國船長公會理事長姚煥銳先生，爲求海事名詞譯名之統一，以便學術之研究及同業之應用起見，經呈奉交通部核准，並商得各海事團體之贊助，於民國五十年四月組織中華海事名詞編譯委員會，公推中華民國航運學會理事長王洸先生爲主任委員，並由各委員分任各部門名詞之編譯工作。其任航海部門者爲姚煥銳、花濬、楊璧如、黃志潔、余鵬飛諸先生；輪機部門爲曹省之、張育職、胡衛良、楊青黎諸先生；航運業務部門（包括船用用品）爲王洸、張午卓、馬天擇諸先生；造船部門爲厲汝尙、楊青黎諸先生；海軍軍語部門爲趙梅卿先生；船舶通信部門爲胡振庸、孫建綱諸先生；港埠工程部門爲徐人壽、沈繩一諸先生；港灣譯名部門爲唐桐蓀、姚煥銳諸先生；水產（包括漁撈、養殖）部門爲姚煥洲、戴行悌、張希遠、沈佐明、唐允安諸先生；危害品部門爲王鶴、常毓桂諸先生；海洋氣象部門爲鄭子政先生。海事名詞草稿共爲十一篇，約四萬八千則；編譯工作於民國五十一年三月完成，當由船長公會函送本館辦理審查手續。

本館爲使海事名詞初稿便於集會審查起見，曾將各篇分送崔重華（航海）、劉渭淙（輪機）、翁家駱（造船）、凌士彥（港埠工程）、鄭子政（海洋氣象）、朱登泉（航運業務）、鄭偉烈（船舶通信）、妙學浚（港灣譯名）、劉拓（危害品）、宋錫（海軍軍語）、陳同白（水產）諸位先生分別負責作會前之修訂。並商請劉傳森先生續編船藝名詞，合共爲十

二篇。本館又與中華民國船長公會協商，擬定海事名詞審查委員名單，先後呈請教育部核聘，計有主任委員王洸、副主任委員姚煥銳，委員丁巽年、于潤生、于熾生、王鶴、王庭樸、史濟霖、甘其綬、朱登泉、朱祖佑、宋鐸、沙允仁、沙學浚、宋希尚、沈佐明、沈繩一、余鵬飛、周克強、周鈺森、花濤、林茂春、宓玉群、范德峯、胡衡良、孫建綱、馬天擇、唐桐蓀、唐允安、凌士彥、翁家駱、常毓桂、崔重華、盛樹詒、陳慕平、陳同白、陳立芬、張乃高、張午卓、張希達、張巍、黃志潔、楊樹仁、楊逢濱、楊青黎、楊璧如、鄺偉烈、廖本鄉、趙梅卿、鄧火土、厲汝尚、鄧子政、劉拓、劉衍淮、劉鴻喜、劉傳森、劉渭淙、應廷奎、譚樹棧、譚守傑等六十人，組織海事名詞審查委員會。於民國五十二年六月二十九日舉行第一次會議，以後每週集會二次至三次，採取分組審查之方式，分篇逐條予以審查。初審完畢，並舉行綜合審查。先後集會二一五次，審查通過之名詞爲四一、三六一則，至民國五十四年十月二十九日全部審查完畢。茲將各篇集會審查之主持人與會後整理人及審查通過之名詞則數，臚列於下：

目次	篇名	各篇集會主持人	會後整理人	名詞則數	備註
一	航海篇	崔委員重華	崔委員重華	二、五七五則	航運業務篇附錄 (船用用品)由 馬委員天擇負責 主持會議，並擔 任會後整理之工 作。
二	輪機篇	劉委員渭淙	劉委員渭淙	四、三二五則	
三	船藝篇	唐委員桐蓀	譚委員守傑	二、六五〇則	
四	航運業務篇	王主任委員洸	馬委員天擇	二、四七五則	危害品篇名詞由 劉委員拓校訂。
五	造船篇	翁委員家駟	翁委員家駟	四、五〇〇則	
六	海洋氣象篇	鄭委員子政	周委員克強	二、五〇〇則	
七	船舶通信篇	王委員庭榛	于委員熾生	四、五七五則	
八	危害品篇	常委員毓桂	趙委員梅卿	二、五〇〇則	
九	海軍軍語篇	趙委員梅卿	趙委員梅卿	一、八八六則	
十	港埠工程篇	凌委員士彥	凌委員士彥	二、七二五則	
十一	港灣譯名篇	鄭委員子政	趙委員梅卿	八、五〇〇則	
十二	水產篇	陳委員同白	沈委員佐明	二、一五〇則	
總計				四一、三六一則	

以上各篇，合併爲一冊，經本館呈奉教育部於民國五十五年十二月廿四日以（五五）臺參字第二一七二號令公布，由正中書局印行。

本名詞之編譯及審查工作，歷時五載，最近得以順利完成，公之於世，胥賴中華民國船長公會完成草稿，交通部惠予指導；交通部交通研究所、基隆港務局、高雄港務局、臺灣省漁業局、財政部海關總稅務司、臺灣省立海洋學院等機構之協助；中國驗船協會之借用會場；全國輪船商業同業公會聯合會理事長楊管北先生之全力支持，並轉請招商局、臺灣航業公司、復興航業公司、益祥輪船公司、中國航運公司、益利輪船公司、臺安輪船公司等海運機構惠予資助；本館敬致謝意。主任委員王洸先生、副主任委員姚煥銳先生主持編譯及審查會議，各編譯委員、審查委員擔任起草與審查，各分篇集會主持人、整理人之整理與校閱，均備極辛勞，尤所感佩。惟海事科學，日新月異，本名詞將來有待增補訂正之處仍多，尙乞海內外賢達，不吝賜教是幸！

中華民國五十五年十二月十五日 劉拓 陳可忠

海軍名詞審查委員會名單

主任委員 王 洸 副主任委員 姚煥銳

委員

丁翼年 于潤生 于熾生 王 鶴 王庭樸 史濟霖 甘其綬

朱登泉	朱祖佑	宋 鏐	沙允仁	沙學浚	宋希尙	沈佐明
沈繩一	余鵬飛	周克強	周鈺森	花 濬	林茂春	宓玉群
范德峯	胡衛良	孫建綱	馬天擇	唐桐蓀	唐允安	凌士彥
翁家駱	常毓桂	崔重華	盛樹詒	陳慕平	陳同白	陳立芬
張乃高	張午卓	張希達	張 巍	黃志潔	楊樹仁	楊逢漢
楊青藜	楊璧如	鄺偉烈	廖本鄉	趙梅卿	鄧火土	厲汝尙
鄭子政	劉 拓	劉衍淮	劉鴻喜	劉傳森	劉渭淙	應廷奎
譚樹棧	譚守傑					

秘 書

張光耀 國立編譯館編審

(本文曾刊於民國五十六年八月份新時代月刊)

尋書記 重得了父親的遺著

臺灣商務印書館經理趙叔誠先生，在今年夏間的一天，特地送給我一本該館在民國十二年九月出版的「交通史」，他告訴我，「令尊大人所著的這本書，我終於轉託香港朋友，在某書庫中，徵求得到了。」

我喜出望外，竟重得了卅二年前先嚴的遺著，這一直是我的心願，趙先生重諾好義，不負老友多年的重託，真使我感激萬分。

這本書是先嚴在民國十一年間，任教交通部講習所該課時，所寫的講義。那時總長葉恭綽氏，爲了提高交通界同仁學術水準，特地抽調在職人員作三個月一期的訓練，大約辦了三期，很像前些年，賀衷寒部長在交通部任內，創辦交通講習會一樣的用意，不過學員沒有集體生活在一起罷了。

說起這本書的出版，曾經有一段曲折的故事，原來該所第二期學員俞××，是個電務人員，後來派在江蘇某縣擔任電報局長，看了這本書，認爲是我國治交通史的創作，有利可圖，乃用「王國華」的名義，將版權出讓給商務印書館，得了兩百多銀元的稿酬。後來這書在排印時，被該館編譯所方毅先生看到，疑心原稿是先嚴寫的，將稿件寄北平給先嚴一閱，證實原文與所授講義完全相同，不過著者換了一個人名。該館當與俞某交涉，他承認自己有肺病，爲籌醫療費用，不得已而出此，先嚴憫其遭遇，並沒有索回稿酬，僅將這書著者人名更正而出版。

我從交通大學讀書時到任職交通部，一直珍藏着這本書。後來對日抗戰，於南京撤退前夕，我匆匆奉命帶領疏散中央公務人員的「江漢」專輪到漢口，隻身而行，遺書及其他書籍行李都不及攜帶，全部散失，常引爲憾。這些年來，從事寫作，更常常想起這書。這次我重讀了趙先生所贈的這本書，好像先嚴的訓誨，宛然在耳。爲紀念這書的重得，在四十四年九月，我寫成了「中國航業史」。

我恭錄先嚴原著緒言一章於後，三十二年後的今日，讀了似乎陳義猶新呢。

交通史 緒言 王倬著

「我國交通上最有光榮之歷史，遠在西曆紀元前數千年，即已甚發達，其後亦間有所表見。今學者輒輒稱歐美各國交通之進步，尙論史事，往往數典忘祖，此最可恥之事。惟數千年來未嘗猛進，致今日瞠乎在各國之後，則不可諱言者也。」

以近世之學理言之，交通事業屬於經濟學範圍，而經濟學之基礎觀念，爲人類之欲望。蒙昧初開之世，人類之欲望祇在求生存而已，所謂弱肉強食是也。若開化的欲望，則必以智能相尚，技術相高，故交通事業之有史可徵，自屬人類開化的一種欲望。惟此等欲望，其初多爲國家用於政治上之一種手段，迨後始漸用於普通公衆，及至發達，遂占經濟事業經濟學術上各重要部分，惟其間各因國內之情形以及外界之戟刺，致以漸發達，有遲速之不同耳。

我國地廣人稀，向以農立國，自給自足，故無藉域外之求，加以歷代大小戰亂，以設險守國相尚，與便利交通之性質相反。故交通上但謀國內之無甚阻塞已足，數千年停滯不進之

原因，即未嘗由政治以移入於經濟。今則情見勢絀，急起直追，尙能於數十年中，有所謂路郵電航及飛行等事業之組織，惟與各文明國較之，尙不可以道里計耳。

一覽我古代之交通史，可以自豪之點甚多，而一覽我近世之交通史，可以自愧者亦不可勝計。於前則藉爲鼓舞興趣之資，於後則藉爲策勵進行之助。至於事實上之研究，亦未嘗不可沿流溯源，爲智能技術之補苴，而要以純然求經濟上之進步爲歸，此交通史所以作也。緒言不欲多贅，今將述史。

今世編史之例，多彙分上古、中世、近世爲三，或更增最近世爲四。蓋循西史通例，上古史以羅馬之盛衰爲一關鍵，中世史以教皇教權皇帝帝權之變更爲一關鍵，近世史與最近世史，則由宗教勢力變爲政治競爭，並由自由主義變爲帝國主義，以爲關鍵。而歐戰告終，實爲近日編史之天然結束。本史偏於交通，且置重中國方面，似可不循此例。惟今日之交通，爲世界的而非一國的，而我國交通上之沿革，亦可以古代至南北朝，及隋至明，清至現在爲三部之區分，與西史上古中世近世之例，略可相符。並欲舉中外各時代之交通事情，藉比較以觀其趨勢，俟他日交通史中外分編之時，再當改定。」

（本文曾刊於民國四十四年十二月交大友聲）

武進王倬編輯

交通史

商務印書館出版

交通史

緒言

我國交通上最有光榮之歷史。遠在西歷紀元前數千年。卽已甚發達。其後亦間有所表見。今學者輒豔稱歐美各國交通之進步。尙論史事。往往數典忘祖。此最可恥之事。惟數千年來未嘗猛進。致今日瞠乎在各國之後。則不可諱言者也。

以近世之學理言之。交通事業。屬於經濟學範圍。而經濟學之基礎。觀念。爲人類之欲望。蒙昧初開之世。人類之欲望祇在求生存而已。所謂弱肉強食是也。若開化的欲望。則必以智能相尙。技術相高。故交通事業之有史可徵。自屬人類開化的之一種欲望。惟此等欲望。其初多爲國家用於政治上之一種手段。迨後始漸用於普通公衆。及至發達。遂占經濟事業經濟學術上各重要部分。惟其間各因國內之情形以及外界之戟刺。致以漸發達。有遲速之不同耳。

我國地廣人稀。向以農立國。自給自足。故無藉域外之求。加以歷代大小戰亂。以設

交通部的掌故

我這裏講述的，是交通部在清末民初時代的官制，與一些有興趣的人事掌故。在民國十五年十二月，我進入交通部統政司工作，曾一度管過卷，並擔任過交通史（官書）的部份編纂工作，喜得機會，閱過郵傳部和民初交通部的若干檔案，現在回想起來，還可勉強寫出一些。

交通部的前身郵傳部，成立於清季光緒三十二年（民國紀元前六年），主管全國路電郵航四政，是辦理新政的機構，人事和業務，比較充實，起用了許多新人。首長稱為尙書，有兩位次官，贊襄部務，名左侍郎右侍郎，很像今日的政務次長常務次長，這三位俗稱為堂官。不過在次官以下司官之上，還有四位佐理部務的大員，名左丞、右丞、左參議、右參議。民元以後，尙書改稱總長，次官只設一位，改稱次長。左右丞、左右參議名義取消，改稱參事，名額仍是四位。

郵傳部內分船政、路政、電政、郵政四司，船政司即今日的航政司，序列第一，大約當時政府頗重視於航業。各司的主官，稱掌印，例就部內郎中階級的官員派充，那時公務無今日的繁忙，並不分科，主稿辦了稿，大家都會簽。船政司內約有官員七、八位，文件上看到的有員外郎、主事、七品小京官等職稱，都是正式有缺人員，另外還有些額外人員，名義叫額外員外郎、額外主事，或者叫什麼××上行走、××上任事。

清朝官等分九品，尙書爲一品，侍郎爲二品，左右丞爲三品，左右參議爲四品，郎中及員外郎爲五品，主事爲六品，小京官爲七品，至於八、九品的官，應該就是今日的辦事員書記錄事了。每品均有「從」的名義，如從二品，從五品，比「正」的資格差一些，員外郎就是從五品。

民元以後，交通部的官制，與其他各部一樣，均多變更，官階雖有特任簡任薦任委任，却亦分九等，有點仿清朝九品的意思。民國初年，交通部職員錄上，都刊有官等一欄，註明每員的官等，如總長爲一等，次長爲二等，參事司長技監爲三等，員外郎改稱僉事，與視察、技正、秘書、同列爲四等與五等，主事技士分等較多，有六、七、八、九四等，計十二級如六等分一至三級，七等分四至六級，八等分七至九級，九等分十至十二級，視各人資歷核敘。以上都是實缺人員，如無過失，很少有被免職的機會。前清有所謂「主白頭」，即主事可做到白頭，無異是終身職。不過有許多非實缺人員，如參事上行走、僉事上任事、秘書上任事、主事上任事、調部辦事、辦事員等，則常常隨總長進退。每位總長走馬上任，常常會發表一批新人，亦去了一批舊人，但是實缺人員，可高枕無憂，頂多所任的職務，可能有改調，官是不會丟的。部內各司之下，亦分科，但並無科員名義，科長通例由僉事技正兼任，亦有少數的科長是由主事技士兼任，而僉事技正反有在科內辦事的，這是官與職分開的原因。

部內司長可能與總長同進退，傳統上，路政電政郵政各司，變動較少，航政司却常有更

調。北京政府時代，曾在交通部任司長而今日仍在臺灣的，有三位，一位是路政司司長劉景山先生，兩位曾做過航政司司長，即現任總統府秘書長張群先生與安徽國大代表凌鐵菴（昭）先生。張先生在民國十三年黃郭攝閣期間，任黃兼長交通部的航政司司長，約一個月。

（本文會刊於民國四十六年五月十一日中央日報）

畫

癖

說來很慚愧，我不但不會畫，而且筆姿拙劣，寫出字來，難以見人。也許因爲先君雅善丹青，妻子會幾筆花鳥，看看畫冊，聽聽談論，對自己極不擅長的書畫，亦竟發生了興趣，甚至有一段時間，幾乎成了不能解脫的癖好。

抗戰勝利以後，我一直在武漢工作，那時河山重光，大家心情安適，懿璘開始重理畫具。武漢冠蓋如雲，古今書畫展覽，月有數起，成爲我唯一的消遣去處。那些書畫客商，常常看見有這麼一位，每會必到，每到必久的客人，竟探聽到我的住處，前來訪問，由訪問談書畫，進而帶些畫件求售。那些客商談及掌故，如數家珍，月旦人物，品評繪事，頭頭是道，彼此漸漸熟識，偶有交易，懿璘初尙歡迎。後來愈走愈勤，月終薪水袋的錢，帶回家愈來愈少，才發覺我所說借來看看的畫，原都是支了薪水去買的，威脅到家中用度，漸漸採取警戒，暗中關照僕人，凡來訪的畫客，都說我不在家。我久久不見客來，看不到畫，情緒顯得有些不寧靜，我亦改變戰略，採取場外交易，探得他們住所，自動移樽就教。那些畫商有時亦願少得利潤，脫手給我，而且答應我分期付款，滿足我的所好。我得了那些心愛的畫，掛滿客廳寢室，好像家中天天開展覽會，旁人看了很覺不調和，我却饜餽其間，自得其樂。有時還可將不喜愛的畫，仍舊退給他們，貼了些錢，換回我所喜的畫。每次出差到南京，必去城南，逛字畫店，將旅費支付了畫款，帶回家的是債務和幾軸字畫。雖然家中，不時發生爲買

畫而引起的爭論，懿璞溫婉，終於原諒我生活單調，而容忍我，後來自覺有些慚感，才慢慢疏遠了那些畫商，空了轉到各處裱畫店、字畫店去逛逛，免費觀覽，聊以自遣。

三十七年入秋以後，時局日非，已乏佳興。翌年九月二日，共匪焚毀重慶下城，懿璞避難，十一月二十九日，山城陷匪，國破家亡，帶了兩兒來臺，昔日收藏盡棄，這畫癖亦已禁錮了九年。

當山城危急時，我奉命辦理空運，在山城陷匪前半天，才附搭公路總局局長的座車，取道遂寧綿陽公路到成都，與中樞失却聯絡三天，廣播說我已在白市驛機場遇難。到蓉不久，當局即命我先來臺灣，在鳳凰山機場候機的兩天，認識了張目寒兄，他正督率監察院同事，亦由蓉遷臺，空着無事，談到書畫，原來他與我有同好，拿出張大千託帶的倪雲林真蹟數軸示我，大家讚賞，竟成了患難之交。後來到臺，他促成我與俊如的婚事，重建起家庭，亦可說淵源於畫癖。

俊如學會計，在審計部擔任主計工作，已有十年，平日勤於鈎稽，對繪事向乏興趣，即有畫展，亦懶於觀覽。自從上年認識名畫家孫金聲先生夫人徐瑩和表姊袁行廉兩位以後，得她們的鼓勵和指導，說也奇怪，竟對繪畫，忽發生興趣，而且與日俱增，竟與我以前一樣，亦有了畫癖。可見環境和誘導，會影響一個人的興趣，甚至於事業，而我禁錮了九年的畫癖，亦因此又重開了我的心扉。

我愛崑曲

我在北平讀中學時，酷愛平劇，大家叫我「戲迷」。進了交大以後，則轉而對崑曲發生興趣。那時國文教授崑山顧宗裘師，雅擅崑曲，他鼓勵我亦學，他說：「唱崑曲可以擴大肺量，對身體有益，而且可以調和氣質」，特地介紹在陸軍部服務，他的同鄉錢柏森先生，授我「折柳」、「陽關」。後來我南下到交通部航政司服務，先後又邀約老伶工施桂林，名笛師趙椿鏞說「小宴」、「驚變」、「三醉」、「定情」、「賜盒」，才奠定了唱的基礎。因為我的耳音不錯，兼有唱平劇的底子，所以學習比較容易，只要聽別人唱幾遍，我就可依笛聲而隨着唱，因此能唱的戲和角色，在同好中，還不算太少，不過只能說「讀書不求甚解」而已。

唱崑曲需要有本錢（嗓音氣力），沒有本錢，不能應笛，不比平劇，胡琴可以適應噪音，高低調門，而且崑曲大都載歌載舞，唱的時候，同時要有身段，以我的經驗，唱崑曲似乎比唱平劇要有更多的素養。

至於我第一次登臺演唱崑曲，是民國二十四年五月間的事，那時南京各界為某項慈善募款，在明星大戲院演義務戲兩天，第一天大軸（最後一齣戲）是名伶李少春的八大鎚，壓軸（最後第二齣戲）由溥西園先生——紅豆館主——推我唱定情賜盒（唐明皇迎娶楊貴妃的故事，楊貴妃由上海仙霓社名旦華傳萍飾，唐明皇由我飾），事前未徵求我同意，我雖能唱但

不太熟，而且身段一點沒有，本不能上臺，可是聽鸞館主（我寫戲評的筆名）演唱的消息已發表，不便更改。那時南京很少有業餘人士登臺唱崑曲，溥先生竭力提倡崑曲，慫恿我一定唱，他自告奮勇，親教我身段，練習不到幾次就上臺，表演的那晚，我婚後方三日，新娘亦是觀眾，我出臺時，熟識我的朋友，一陣捧場，大聲叫楊貴妃在第三排，引得臺下大笑，紛紛注視第三排，那天我心情特別愉快，獲得喝采掌聲不少，這是我愛崑曲三十多年，最值得紀念的一段往事。

我下面再講崑曲的淵源和唱法。

詞與曲大家都知道很接近，宋詞原可以唱，因譜失傳，現在已不能唱。曲不但可清唱，而且還可彩唱。因明以後，曲譜尙存，所以至今能唱。

唐朝梨園弟子所演的戲，實際上是一種歌舞，並無白口。宋朝仍是一樣，惟加了一些簡單的表演，好像北平的雜耍。真正中國舊戲的形式，可說起源於元朝，至明而大盛。今日有名的各種舊戲，都是淵源於元明的戲曲，在文學史上來講，元明有雜劇，明清有傳奇。

現在所謂崑曲，是明朝嘉靖年間，江蘇崑山的一種唱法，叫做水磨調，是魏良輔所創。當時曲有四腔，亦即有四種唱法，一名海鹽腔，一名餘姚腔，一名崑山腔，一名弋陽腔（後來轉變為北方的高陽腔），以魏良輔的崑山腔最流行，因為它圓潤悠揚，受人歡迎，所以能流傳到今天。

崑曲是一種唱法，當時編演的各種戲劇，都可用這種方法來唱，元朝雜劇的一部份，亦

可用崑曲方法來唱，如訓子、刀會，明朝高明的琵琶記，湯顯祖的邯鄲記（三醉）、南柯記（瑤臺）、牡丹亭還魂記（遊園驚夢）、紫釵記（折柳陽關），到今天仍用崑曲的唱法演出，我們亦可在舞臺上還能欣賞到。至於其他三種唱法，由衰落而失傳，成爲廣陵散了。

曲分北曲南曲，北曲有七音，即上尺工凡六五乙，亦即今日西樂的1 2 3 4 5 6 7。南曲只有五音，缺少了凡乙，亦即缺少了西樂的4與7。崑曲至今保存着這種分別，譬如說，清初洪昇（昉思）所作的長生殿中定情、賜盒、聞鈴、都是南曲成套，酒樓、彈詞兩齣是北曲聯套，而驚變、絮閣兩齣則是南北曲合套，可謂其中顯明的例子。

（本文曾刊於民國五十二年七月仁社社訊第一卷第三期）

演唱崑曲憶往事

一、初進交大、學唱崑曲

我在中學時代，喜愛平劇，成了戲迷。自進入北平交大，才開始喜愛崑曲，或許是江蘇人的關係，但是極力鼓勵我唱崑曲的，却是交大國文教授顧宗裘先生（字冶仲，時任職交通部路政司），他是崑曲發祥地的崑山人，唱得一口好曲子，實大聲宏，尤其官生，唱來字正腔圓。他的女兒顧名，孫顧高（後可能是交大校友）亦都會唱崑曲，其同寓錢柏森先生，不但長於度曲，且亦兼擅呬笛，因此家中歌聲笛聲，每天可聞。顧教授那個時代的江南文人，流風餘韻，除喜愛詩詞書畫外，大都會唱曲子，尤以蘇常杭嘉湖一帶爲然。顧教授和我父親雲五府君（諱偉）都是典型的文人，先父寫得一手好蘇字，畫宗四王，經常有人懇求，而且琴棋崑曲，亦樣樣來得。

由於顧教授的協助，我在民國十五、十六間的北平交大時代，約集了胡成龍王祖瀏諸位同學，組織崑曲研究社，又與愛好京（平）劇的同學，組織了京劇研究社，兩社每星期都有練唱，我很少缺席。崑曲的導師就請錢柏森先生（時任職陸軍部），京劇的導師，請的是楊仲和先生（時任職教育部），下午課畢，愛好此道的同學們集合練唱，增加了同學課外活動

的興趣。崑曲社友曾經在本校遊藝會中清唱過幾次，但從沒有彩唱過。京劇社則人才濟濟，如胡傳灝、崔祖義、吳旭東、吳在齊、袁國鑫都是唱做俱佳，後來公演過不少次，他們都成爲京華名票，尤其吳旭東同學唱做酷似余叔岩，吳在齊同學唱工一如劉鴻升，更是名震遐邇。民國十七年八月，我離開交大，南下任職交通部，崑曲社曲高和寡，亦就無形中停止活動，可是京劇社始終鼎盛，陳樹曦同學就是中堅份子。

二、首次登台義演、名掛二牌

我雖唱了多年崑曲，但從未彩唱過，第一次登臺，是始於民國二十四年五月間，那時南京公務員，組織了公餘聯歡社，在香港營有固定會所，各種康樂活動都有，平劇崑曲自然是其中重要的項目。名票溥侗先生（清宗室，將軍，字西園，別號紅豆館主）負指導之責。（話劇則由張道藩先生負責指導）除經常清唱外，還發動社員舉行彩唱。我第一次登臺，就是應該社所發動的振災義務戲，地點在南京明星大戲院，溥先生是主辦人，他計劃在平劇中，加入一齣正宗的崑曲，因爲那時南京演唱崑曲的很少，尤其票友，絕無僅有。他提名我唱「定情賜盒」，以資倡導。但是事先沒有徵求我同意，新聞就發出了，又不好變卦。那次義演，以名伶李少春演大軸，八大鎚帶說書，票價銀元五元，大紅金字海報貼出，聽鸚館主（我寫戲評的筆名）演壓軸「定情賜盒」，名掛二牌。這齣戲是演唐明皇選楊玉環爲妃的結婚進行

曲，是一齣唱做吃重的喜劇，我雖早已會唱，但沒有身段，經溥先生替我導演了幾次，才勉強登臺。我演唐明皇，第二主角楊貴妃，則從上海邀請到仙霓社名伶華傳莘擔任，我那時二十九歲，方新婚三天，心情愉快，新娘子又到院捧場，因此演唱甚為賣力，觀眾因少見崑曲，興趣特高，我幸運的獲得不少叫好和掌聲；這是我唱崑曲四十年，最不能忘懷的一晚。

三、演「三醉」、呂洞賓忘戴髻口

有一次，我在公餘聯歡社演「三醉」的呂洞賓，（故事是呂洞賓三醉岳陽樓，唱工極重）這齣之前，先演「掃花」，（故事是何仙姑掃花，呂洞賓度其成仙）本來這兩齣可分別演唱，如接演自然更好。那次是兩齣接演，扮「掃花」的呂洞賓，是張平先生（現任外交部領事事務處副處長），呂洞賓戲裝應戴髻口（即假髻），事前講好，張下場後，應將髻口交我戴上，隨即出場，不料，張先生戲完後，急忙卸裝，忘了將髻口給我，而我亦化粧完畢，未加留意，竟匆匆上場，未戴髻口，後齣呂洞賓成了一個俊美的小生，非如前齣的于思于思。觀眾很少曾看過此戲，又全神貫注，觀賞我歌唱表演，並未發覺我忘戴髻口，全齣在掌聲中演畢，連我在內，均未覺察有異。過了幾天，曲友談論時，才想起我那晚扮呂洞賓未戴髻口，才為之大笑。只能說神仙變幻莫測，有時有鬚，有時無鬚，自我解嘲了。

四、配「學堂」、陳最良創戴眼鏡

崑曲的「學堂」（即春香鬧學），老生扮杜麗娘小姐的業師陳最良，有唱有做，是旦扮春香外的第二主角。民國三十九年春天，陳中一夫人沈元雙，（今年二月太平洋區旅行協會第十七屆年會，在臺北開會，她擔任國劇節目主持人，英語說得非常流利）曾在臺北市永樂戲院公演，沈女士為平劇名票，崑亂不擋，她在演大軸「戰宛城」平劇之前，（她飾鄒氏），加演「學堂」以廣號召。陳最良一角，那時平劇團中實難物色，情商我以業餘者身份，幫忙演出，我多年未登臺，有些技癢，遂答應她所請，仍以「聽鸞館主」名義助演。我本近視，又在抗戰時，一次車禍中，傷及鼻梁，小有凹陷，扮相欠美，所以仍舊戴了平日眼鏡上場，觀眾未覺有異，順利演完，後來亦未聞有人批評我違反了傳統，也許觀眾以為六十歲的塾師，近視當屬常情，所以戴眼鏡的扮相，亦就默許了。

五、錄音灌製唱片、崑曲遙播海外

民國五十六年的夏天，國立政治大學中國文學研究所高明所長，及國立師範大學國文研究所程發軔所長，僉以近年外籍漢學家，如施文林博士（美籍，威斯康辛大學漢學教授，年約三十餘歲，能說一口中國話，且能唱新水令滿江紅詞曲），馬漢茂博士（德籍，Helmut

Martin 年二十七歲，任德國海德堡大學漢學研究所助教，能講流利的中國話，並著有德文本李笠翁論戲曲一書。等來華研究詞曲者日多，都希望有崑曲歌唱錄音，以作講習之示範。特邀約臺北蓬瀛曲集諸友錄音多次，由夏煥新教授呬笛，並配以中華國樂社的伴奏，放送時一如現場演唱，研究者對曲譜學習，極易接受領會，誠為教授漢學的新方法。我戲路較寬，能兼唱官生、老生、小生及淨，故錄的曲子較多，計錄有官生戲三醉、定情、賜盒、小宴，老生戲學堂、彈詞，小生戲夜奔，淨戲山亭、嫁妹。除施文林博士於錄得後，即先行携返美國外，政大擬將錄音帶，全部灌製唱片，對外發行，供給國內外大學詞曲課程的教材。從此我的崑曲歌唱，可能在國內外學校社會上和我的著作一樣流傳，豈非人生難得的機遇。

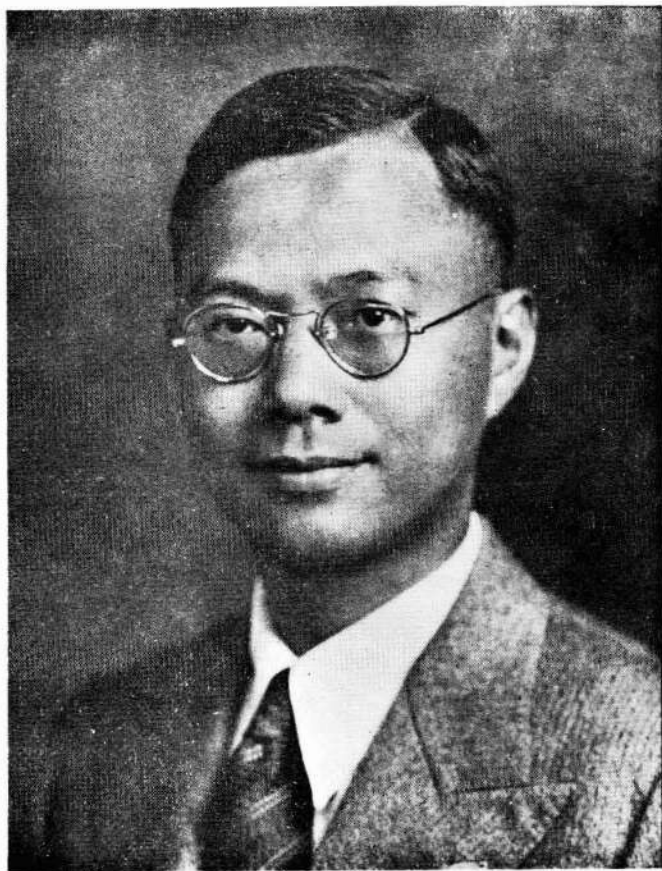
（本文曾刊於民國五十七年四月交大友聲）

第二編 慶祝王泚先生服務航運四十年專刊

中華民國航運學會編輯

王泚教授的道德事功與文章	香港航運半月刊	二〇七
簡介王泚教授	中國地方自治半月刊	二一〇
海運學專家——王泚	中國一週	二一三
中國海運學的拓荒者王泚先生和他的海運出版社	中國一週	二一六
王道之先生的風範	謝君韜	二二〇
道之與我	宋希尚	二二八
立德立功立言的王道之先生	程志政	二三二
我所欽佩的同事之一	錢其琛	二三五
我所瞭解的道之兄	萬琮	二三六
王泚教授致力海事四十年有感	張志禮	二三八
賀道之先生憶往事	姜承吾	二四一

記道之先生二三往事·····	唐健年·····	二四三
王道之先生服務航運四十年之名著議論·····	楊和基·····	二五〇
王道之先生之德行·····	謝海泉·····	二五五
為道公吾師服務航運四十週年獻辭·····	陳中航·····	二五九
祝王洗仁長服務航運四十年·····	仁社通訊·····	二六一
賀王道公服務航運四十週年·····	交大友聲·····	二六四
道師六十榮慶暨服務航運四十周年紀念序·····	軍事交通研究所旅臺同學·····	二六九
向王道之先生致敬·····	香港航業協會·····	二七〇
中華民國航運學會第二次會員大會暨 王洗理事長服務航運四十年慶祝會紀盛·····	航運季刊·····	二七二
王洗先生退休公職·····	王紹志·····	二八〇
王洗先生服務經歷·····	航運季刊·····	二八六



，月九年六十二國民於攝生先洸王
。察考約紐在正，歲二十三年時



王洸先生於民國五十四年青年節
時，年十六歲，服役航運十四年，

王洸教授的道德事功與文章

香港航運半月刊

王洸教授字道之，江蘇省武進縣人，生于民國紀元前六年七月七日。祖父國均，進士及第，歷任州縣。祖母楊氏。父倬，附生，清末遊學日本，研究法政。民初入商務印書館爲編譯，民國五年任交通部主事，航政司航業科科長，十五年十一月，以心臟病突發，卒于部署。著有地方行政要義、交通史兩書行世。母袁氏。洸係次子，兄冲弟治，均畢業于國立交通大學。王氏二十一歲丁父憂，時方肄業于北平交通大學管理科，兄又先一年去世，家道中落，幸補航政司辦事員缺，得以半工半讀。在校主編「交通經濟彙刊」，其所發表之有關航政專論，交通部出版之交通公報及日人主辦之順天時報均競相轉載，南滿鐵道會社且譯成日文，印于專書。其二十一歲所著之「中國航業」一書，亦由商務印書館印行，編入萬有文庫，因之，王氏早歲即負文名。民國十七年七月，國民政府北伐成功，交通部派員接收北平部署，甄調王氏赴南京，爲航政司科員。時交通部力謀革新航政，籌備接收海關兼管之航政；立法院並與交通部合作，制定海商法、船舶法、船舶登記法等法典，以備配合施行。王氏奉派參加該項法典之起草工作，出力特多，交通部部長王伯群氏選拔爲法規委員。二十年七月一日，海關停辦航政，交通部分在上海、漢口、天津、廣州、哈爾濱成立五個地區航政局，接管其工作，實施新頒法規。王氏被調任漢口航政局第二科科長，主管新政之推行，績效冠于各局。二十一年六月，交通部易長，辭職遞返南京，創辦交通雜誌，歷時五載，爲當時銷行最廣。

學術性刊物之一。二十三年七月，任國防設計委員會航政組主任研究員。翌年膺選赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造。二十六年初返國，調任交通部航政司船舶科科长兼海事科科长。旋抗戰發生，二十七年二月，以服務成績優異，交通部部長張嘉璈氏擢升其爲漢口航政局局長，主持戰時最繁劇之鄂湘贛川四省航政。三十年九月，該局改組爲長江區航政局，仍繼續任職，歷抗戰、復員、及戡亂三個時期，以迄政府遷臺，先後十二年，始終其事。在抗戰期間，王氏兼任軍事委員會船舶運輸司令部同少將徵調處處長，四川省船舶總隊部同少將總隊長，交通部川江造船處處長，西江造船處處長，統灘管理委員會主任委員。維持民運，供應軍差，悉洽機宜。奉命在川桂湘贛粵五省製造大批船隻，以增加水運工具；在川湘各灘險趕建機械絞灘站，以加速運輸效率，均能爭取時機，達成任務。政府酬庸其功，特頒授景星勛章，甲種一等光華獎章，勝利勛章。復員期間，王氏移駐漢口，發動清除長江下游航道，撈修沉船，使航行暢通，短期獲得大量船隻。並收回漢口、九江、南京之英商日商碼頭，改建十所公用碼頭，開長江建立公用碼頭之紀元，便利商船停靠，口碑載道，交通部復授予一等航政獎章。民國三十八年八月，王氏調任交通部航政司司長，時剿匪軍事逆轉，政府先後播遷廣州重慶成都臺灣，水運空運益形困難，王氏始終緊隨政府，努力從事。抵臺後，佐助閻錫山陳良賀衷寒三交通部部長，應付變局，恢復建制，維繫水運民航于絕續之際。四十年二月，王氏交卸航政司司長，改任交通部設計委員、檢核及招商局董事等清曹，遂得以較多時間，從事學術研究。自四十年至五十一年間，陸續完成海運學、航業經濟學、水道運輸學、近

代運輸學、中國海港誌、世界海港誌、中國港口論、中國海港紀要、航政概論、海港概論、航港新論、航政法規要義、船舶法釋論、海商法釋論、海員職務、海運與國防、中國航業史、交通政策、海運政策、中國交通概論、交通古今談、實業計劃交通論（第一、二集）海國新志（第一、二、三、集），臺灣之交通、省縣交通、長江封鎖線、航運——國家的生命線等專著三十餘種，都六百萬言，一一由其手創之海運出版社刊行于世。宏揚學術，歷久彌堅。其平日號召之「繁榮臺灣的路在海上」與「光復大陸的路在海上」，尤爲朝野人士所接受，而影響于經濟建設之飛躍。其間王氏先後應國立政治大學、省立成功大學、海洋學院、私立淡江文理學院、大同工學院、銘傳女子商專各校之聘，講授有關交通管理與運輸學課程，作育人才極多。民國四十八年一月，臺灣省政府周至柔主席爲整頓臺灣航業公司，選任王氏爲該公司董事長，協同陳舜珩、陳仲衡兩總經理挽救危機，購建新船，發展業務，使瀕于破產之機構轉虧爲盈。時人每以其洞明航業，清廉自守爲譽。王氏前妻錢懿瑛女士工丹青，在三十八年九月，共匪縱火重慶城區時，衛護長幼，壯烈殉難，輿論哀之。在臺續娶楊俊如女士，任職審計部，兼善繪事，撫育煒、煊兩公子，一如己出，其友好亦多美之。（民國五十一年七月卅一日香港航運半月刊第二三七期）

簡介王洸教授

中國地方自治半月刊

王洸教授，在我國可說是難得的航政專家，也許還有人對於他的身世經歷不盡明瞭的，可是對於他的大名，是沒有不知道的吧！

平常所謂專家，多半在某一段時間或某一地的空間，對於所從事的事業有一點聲譽，或是對於某項問題在學術上有一點貢獻；但王教授之於航政却不然，不論就他的出身、從政、著作、教育、操守和建樹各方面來講，都是完備的；在現代中國政壇上，確是不可多得的人物。

他出身於交通大學和美國賓夕法尼亞大學研究院，專攻運輸，但是特別對於海洋運輸，感覺興趣，所以他着重於航業行政的研究，爲他以後從事航政立下了一個根基。

就事業上說，他從民國十七年參加交通部航政司，擔任一等科員職務起，而法規委員會委員、漢口航政局科長、航政司科長、鋼骨水泥船試驗所主任、西江造船處處長、長江區航政局局長、川江造船處處長以至擔任航政司司長，二十餘年如一日，在航政界從沒有離開過崗位一步；此外，且兼任過其他與航政有關的軍事運輸要職，如船舶運輸司令部徵調處少將處長、軍事委員會四川省船舶總隊部少將總隊長等，對於在抗戰時期供應軍運，維持民運，厥功甚偉。

他在航政上的建樹殊大，爰就記憶所及，略舉數項如次：

(1)完備航政法規 我國航政從海關劃歸交通部主管後，航政權賴以獨立，各項航政法規均得王教授的撰擬，完成立法程序，逐謀完備，以至於今。

(2)川江絞灘 當抗戰時期，武漢轉進後，我國撤至宜昌長江一帶大輪，均賴王教授運用機械絞灘方法，於川江各險要灘地，設置絞灘站，各大輪得以源源上駛川江，國家水上運輸工具，賴以保存。

(3)維持戰時後方水運 抗戰時，政府固守西南西北大後方，所餘水道，盡屬灘河，賴以運輸的工具，俱為木船和淺水輪船。但歷年戰役，毀損過半；王教授建議政府指撥專款，設立造船機構，貸款航商大量造船，抗戰時期大後方水上運輸，賴以維持。

(4)儲備人才 抗戰時期，退守山地，海軍已無用武之地，王教授就其本兼各職，像長江區航政局、四川省船舶總隊部、絞灘管理委員會、西江造船處、川江造船處等單位，儘量錄用海軍和商船失業人員，今日海軍中的艦隊司令、艦長和高級參謀人員，及商船船長都不少是王教授的舊部。在那時，航線縮短，船員失業衆多，但是王先生仍建議教育交通二部，在重慶恢復商船專科學校，具見其為中國航業百年樹人眼光的遠大。

以上是王教授在航政上比較重大的幾項建樹而已。

此外，王教授的操守，在一般從政人員中，是不可多得的。王教授幹了二十幾年的航政主管官，他從不收受航商絲毫禮物，每當年節航商餽贈他的禮物，他是原璧奉還，三番幾次，航商也覺得麻煩，不敢再對他作什麼應酬了。

王教授在二十多年的業餘中，不斷從事航政學術上的研究，所以他的著作豐宏，一般的政治經濟和交通方面的刊物，我們隨時可以看得他的論文，見解深湛，立論正確，頗為各界所推崇。他的專著很多，以前在大陸出版的不計，在臺灣四年多，他所寫的著作，已經出版的有海運學、航業經濟學、海運政策、中國海港誌、中國交通概論、中國港口論、航政概論、世界海港誌、海運與國防、海員職務、海港概論等十二種，真可說著作等身了。

因為他著作多，所以在本職所在地的最高學府，都競聘他兼任教授，他先後執教的學府有交通大學、中央政治學校、商船專校、交通研究所、運輸學校等。他的學生，可以說得上桃李滿交通界。

王教授江蘇武進人，現年四十九歲，現任交通部設計委員及招商局董事，在中國地方自治函授學校擔任「省縣交通」課程，他的父親王倬先生，亦曾在交通部航政司服務多年，他的著作在商務印書館出版的有地方行政要義、交通史等書，王教授可說得上是交通世家了。（中國地方自治半月刊第三卷第九期，民國四十三年十月出版）

海運學專家——王洗

中國一周

欲躍入今日世界強國之列，除陸空軍需要強大之外，對於海軍的茁長改進，也同樣要兼顧。滿清以前，我國的一般軍政要員們只知發展陸軍，北防匈奴，南剿苗蠻，忽略了海上侵入的敵人，一朝醒悟，已蒙大辱。

目前自由中國雖有一些飽學之士，對於海運學發生興趣，可是要想找一套完整的理論，却很難覓得，或者在報章雜誌上，找到一鱗半爪的翻譯資料，對於實際問題和本國情勢之環境亦無何益處。王洗教授有見於此，大量蒐集中國的海運資料，再根據自己多年服務於交通界所見所聞的實際需要，謀求技術與學術上的解決方策，然後將自己研究所得的精華，口授筆錄給學生讀者，使國人得到一個嶄新的海運認識。王教授曾於四十三年、四十四年以航業經濟學、中國海港誌兩書，連獲臺灣省學術獎金。他在近九年內，寫成二十三本海運和航政的書籍，全部作品達四百五十萬言，王教授目前除專心研究著作之外，尚在成功大學、政治大學、海事專校以及政工幹校任教。他擔任成功大學交通管理系的水道運輸學、航業經濟學、交通史、以及航業法規；政治大學商學院的運輸學、海事專校航運管理系的航政法規及航務管理等學課，同時在政工幹校擔任講授實業計劃。

王教授可稱得上航政世家，王氏尊翁於民國五年就任交通部航政司航業科科长，到任後並奉命主編「交通史航政篇」，後來又於民國十二年撰成一部交通史。王教授亡兄於民國十

二年畢業於交通大學管理科，學業成績名列第二，不幸未及一年，患肋膜炎亡故。其弟王治亦入唐山交大攻讀，王教授本人在民國九年，即考入北平的師大附中，後來考入了北平交通大學，由此即開始與交通事業結了終身緣。

王洸教授於民國十七年，入南京交通部航政司任科員，在工作崗位上，他得到了許多全國河海航運的概況，從這些資料中，王教授仔細的加以研究，對於本國航運法規及運務都有許多新改進，尤其當我國抗日期中，政府欲阻滯日軍在長江流域的行動，沿江沉船，構築工事，下沉航輪八十七艘，共達十一萬六千多噸。因此，使日本海軍無法在我國內河航線上逞威，但是同時我們自己也感到內河航運業務上深感吃力。王教授斯時兼任軍事委員會四川省船舶總隊部總隊長，利用木船往來運送軍用糧食補給，川江湍急多灘，船欲沿江上行實非易事，王教授欲使滿載貨品船舶迅速行進，乃於川江沿岸設絞灘站，加強江運工作；並且在川湘各省大量製作木船，以補充運務不足的現象。抗日戰爭後半期，幾乎全賴木船作航運骨幹。至抗戰結束後，百廢待興，全國各江都有下沉的完整船舶，王教授建議交通部，鼓勵大量撈船，並且手擬打撈沉船辦法，此舉非但可以清除航道，同時可以整修沉船，重行參加航運工作。抗戰前，國內各大港埠私人碼頭林立，壟斷控制航運業務，又因外國的輪船公司侵入，使得我國航業無法興隆。勝利之初，王教授有見於此，乃於漢口南京九江遍設公用碼頭，使一些有船無碼頭的航運公司，可以增強運輸力，接收英日從前獨佔的碼頭，為民營航業公司服務，而取費也非常低廉。王教授自民國二十七年二月任長江區航政局長十二年中，建樹頗

鹽，對於航政業務執行澈底而實際。來臺後，任交通部航政司司長二年，卸職後，伏案從事寫作教學工作，以迄今日。

很多奇蹟是從一點一滴不可能的小事情上發生的，王教授現在創辦的海運出版社，最初只用了二千元資本，而今日海運出版社能力已千百倍於往昔，王教授手著的書籍，全賴海運出版社印行，海運出版社的經濟來源，全賴銷書所得的報酬來擴展業務，因為王教授所著述的書籍內容精湛，所以每種書籍不必宣傳推銷，常常要再版乃至三四版，才够應付讀者的需要。王教授所以能有濃厚的寫作興趣，完全因為他最初在中學時代好平劇，後來試寫劇評，漸漸為報社與讀者重視，而不斷繼續投稿，後來經尊翁誠止後，乃改寫學術性文字。第一篇作品「海關兼管航政問題」，最初只在「交通經濟彙刊」雜誌中發表，後經當時北平最暢銷的順天時報轉載，又被譯成日文，轉載於「支那航業」的日文專著上。自民國十六年始，王教授即開始其寫作工作，民國廿四年赴美歐各國考察研究航政航運，在賓夕法尼亞大學研究院攻讀，民國三十四年再赴美加考察戰時航政航業。王教授雖然在交通界任職期中，每天仍要抽出一部份時間來讀書，並且煙酒及不良嗜好全無，平日生活嚴謹，他只求把擴展中國海運的思想傳播講述於人，使我海疆鞏固，航運繁盛，發展新的航業經濟學說。王教授目前尚有第二十四本新書就要問世，真是對海運事業有興趣者的佳音。（劉家齊，文刊於民國四十八年一月五日中國一週第四五四期）。

中國海運學的拓荒者

中國一周

——王洸先生和他的海運出版社

中國海運學的拓荒者王洸先生，是一位熱心交通事業及提倡海事教育的學者。自民國四十年十一月，創辦海運出版社以來，孤軍奮鬪已有十二年了，在成立初期，並未爲各方注意，但當王氏第一部大作「海運學」出版後，才引起社會上對於海運的重視。王氏接連出版航港新論、臺灣之交通、長江封鎖線、海員職務、海運與國防、海國新志、航業經濟學、中國港口論、交通古今談、航政法規要義、中國航業史、實業計劃交通論、中國海港紀要、水道運輸學、交通政策、海運政策、中國海港誌、世界海港誌、中國交通概論、省縣交通、航政概論、海港概論、近代運輸學、船舶法釋論、海商法釋論、及航運——國家的生命線等，共計三十種，定名爲「航運叢書」。這套叢書發行迄今，不但國內許多大專院校紛紛選爲課本或參考書，而且受到國際間的重視。

當中華民族致力於反共復國聖戰的大時代，金、馬、臺、澎爲基地，海洋對我們的重要性，實非筆墨所能形容。王洸先生獨力研究、闡揚和倡導海運學，是具有真知灼見的。今天，大家一方面接受了他的學說，一方面實踐了他的理論，值此打回大陸、重建中華的前夕，王氏此一功績，值得大書特書。

王先生字道之，江蘇武進人，生于民國紀元前六年，畢業於國立交通大學，他在交大時主編「交通經濟彙刊」，發表有關航政專論，他的見解和思想，即轟動當時的交通界，其專論爲交通部出版之交通公報及日人主辦之順天時報爭相轉載，南滿鐵道會社並譯爲日文，印成專書。他的第一部著作「中國航業」，是他二十一歲時的作品，由商務印書館印行，編入萬有文庫。

王洸先生服務航政已有三十七年，民國十七年七月，國民革命軍北伐成功，交通部派員接收北平部署，甄調王氏赴南京，任職航政司，當時交通部正力謀革新航政，籌備接收海關兼管之航政；立法院並與交通部合作，制定海商法、船舶法、船舶登記法等法典，以備配合施行。王氏對於法典的起草工作，貢獻極多，民國二十年，海關停辦航政，交通部分在上海、漢口、天津、廣州及哈爾濱成立五個地區航政局，接管其工作，實施新頒法規。王氏被調任漢口航政局第二科科長，主管新政的推行，績效冠于各局。

民國二十一年，王氏在南京創辦交通雜誌，歷時五載，爲當時銷行最廣的學術性刊物之一。二十三年任國防設計委員會航政組主任研究員。翌年，膺選赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造。二十六年初返國，任交通部航政司船舶科科长兼海事科科长。二十六年七月，抗戰發生，王氏以服務成績優異，交通部部長張嘉璈氏旋擢升其爲漢口航政局局長，主持戰時最繁劇之鄂、湘、贛、川四省航政。三十年九月，該局改組爲長江區航政局，仍繼續任職，歷抗戰、復員及戡亂三個時期，以迄政府遷臺，先後十二年，均擔任該職。

在抗戰期間，王氏對於抗日工作，貢獻尤多。他曾兼任軍事委員會船舶運輸司令部同少將徵調處處長、軍委會四川省船舶總隊部同少將總隊長、交通部川江造船處處長、西江造船處處長、統籌管理委員會主任委員。維持民運，供應軍差，悉洽機宜。曾奉命在川、桂、湘、贛、粵五省製造大批船隻，以增強水運工具，在川湘各灘險趕建機械絞灘站，以加速運輸效率，均能爭取時機，達成任務。政府酬庸其功，曾頒給景星勳章、甲種一等光華獎章及勝利勳章。復員期間，王氏移駐漢口，發動清除長江下游航道，並收回漢口、九江及南京等地之英日碼頭，改建十所公用碼頭，開長江建立公用碼頭之紀元，交通部再授予一等航政獎章。

三十八年王先生調任交通部航政司司長，緊隨政府播遷，由廣州、重慶、成都，而後至臺灣，爲交通部在臺灣建立新制，解決水運、空運及港埠各種問題。爲臺灣的交通，奠定良好的基礎。

民國四十年，王氏交卸航政司司長，改任交通部設計委員，遂得以較多時間從事學術研究，海運出版社創辦以後，並成立中華民國航運學會，由王氏任理事長，他對於航運學術活動，積極推行和展開，首先發行「航運通訊」周刊，與世界各國航運界交換航運消息，報導我國航運界活動，並分析貿易市況，「航運通訊」的發行，深受世界航運界的重視。除「航運通訊」外，該會並發行航運季刊，研討世界海運學術，提供中國航運業作爲參考及改進意見。

此外，中國航運學會亦邀請國內外學者專家舉行公開演講，討論專門問題，以抒研究心得，並設立獎學金，給予成功大學交通管理系統航運組一名、省立海事專科學校航運管理科、駕駛科、輪機科及造船科各一名，每名每學期一千元。該會爲鼓勵著作，發揚創見，凡對航運有價值之著作，均予以獎助，並由海運出版社協助出版。該會又辦理航運學術服務，以便接受委託研究專門問題、解釋法令、答復疑難等。

中國航運學會自五十一年七月十一日成立以來，各種學術活動非常有聲有色，這不能不歸功於王洸理事長的努力所致。王氏個人的生活，非常謙嚴，他沒有任何嗜好，除了看書寫作之外，就是熱心於學術的活動，他現在除了是臺灣航業公司董事長及交通部聘任檢核外，兼任政大、成大、海洋學院各校教授，主講交通運輸各項課程，同時還擔任了中華民國國際貿易協會常務監事，中國驗船協會常務理事，國父遺教研究會理事以及中國地方自治學會理事，每天都忙於講學和辦理會務。

王洸先生在事業和學術上的成就，歸功於真知力行，當十年前，他創辦海運出版社，賠錢出書，負債經營，而他本於真知，力行不懈，今天他的理想實現了，出版社也可以支持了，這種精神，正是我們這一代人的楷模！

（左軍珍，文刊於民國五十二年三月十八日中國一周第六七三期）

王道之先生的風範

謝君 編

素有我國海學大師之譽的王洸教授，四十年來致力於海事學術的研究，有着輝煌的成果與貢獻。

王教授雖深受西方教育與思想的薰陶；但仍保有濃烈的中國文人傳統風格，其著作立論之精確，深為學術界所推崇，其為人公私分明，毫厘不苟，為人所不敢為。

他是我國航政法制的最早創制人之一，始終是我國航政與航業的實際策劃與推動者。近年，抱著春風化雨之心，在海洋學院致力於講學。

今年七月七日，正是他六十歲的生辰，在這一段漫長的歲月中，獻身於海建事業與學術的研究，不遺餘力，肝夕憂勞，這種精神令人欽佩，本刊特以之為封面。

——民國五十四年七月五日中國一周第七九三期——

王道之先生的風範



(一)

「道之先生是我國的海學大師。」這是張曉峯先生在本年元月「海洋研究所」首次理事會議席上，對王氏的推崇。

道之先生對於海事學術的著作，無論在質與量，都是空前的。他在大陸時期，出版了六部專著，自卅八年來臺以還，更先後出版了卅四部專著，合起來竟達四十部，連同常年在各報章雜誌發表的論文，總在一千萬言以上，所以，曉峯先生的讀譽，真是名符其實的。他在這一處女地上，由播種耕耘，已開放出燦爛的花海。

他對海事學術的研究，一方面由於深厚的家學與師承，另方面由於其自我的志念與睿智。他在交通大學讀書的時代，就已開始撰寫專論發表，當時他的文章，經常爲日本的南滿鐵道會社等機關譯爲日文，二十一歲時所著「中國航業」一書，復由商務印書館列入萬有文庫，與王雲五先生遂成爲忘年的文章之交。

我與道之先生的著作發生關係，是民國四十年的事。那時，我正翼佐黨國元老俞樵峯先生和陸翰芹先生，大規模訓練海員，他所著「中國港口論」和「海員職務」，係由我經手付印，當時化了相當數字的印刷費。但是，這樣有價值的巨著，能在我手裡出版，至今仍引爲興奮的事，這是他在臺出版最早的兩部專著。

治學如雨滴穿石，日久方見功深，他四十年來，始終沒有間斷過海事學術的研究，他從

不掠人之美，重要取材，必註明來源，或於序文中列銜一一表明致謝。而治學之勤勞，思想之專一，四十年如一日，就是他成功的最好註腳。

有一次他的次公子王煊和我閒談。他說他爸爸對於日常生活似乎很少用心。譬如從頭上套下去的羊毛衫，今天穿正的，晚間脫下時反過來了，明天就穿反的。又說他有兩雙不同的皮鞋，有一次急於赴友人約會，匆忙中，兩雙鞋各穿其一，一隻哥哥，一隻弟弟，更妙的自友人處辭出時，又穿錯了別人的一双皮鞋回家，直至友人找上門來，大家才逗得大笑。

當時，我對王煊說：這就叫做「心無二用」。因為他常常把思慮縈繞集中於治學或公務，所以，他爲文辦事，能那樣又快又精確，認真負責，絲毫不苟，就是這個緣故。

道之先生此種習慣，和他的一位本家，宋代的大思想家大政治家王安石，頗有類似之妙。王安石就是在吃飯的時候，亦常思考問題。有一次，同餐的客人說：王公喜歡吃熊掌，他把面前的熊掌統統吃光了。夫人當然頂知道先生的脾氣，她深知根本不是那回事，第二餐時，她把不好的菜放在他的面前，結果照樣吃的精光。

(二)

四十年在人生的歷程上，是一段漫長的歲月，道之先生獻身於海建事業與學術的研究，自民國十五年尊翁逝世，進入交通部服務，半工半讀起，至今整整四十年中，沒有一天離開過此一崗位與工作，肝夕憂勞。今年七月七日是他六十歲的生辰，照他的精神與健康，正當

春秋鼎盛。張岳軍先生說：人生七十方開始，則道之先生今後學術與事功的頂峯，真是方興未艾。

道之先生雖深受西方的教育與思想，但仍保有濃烈的中國文人傳統的風格，書生從政，氣象自然不凡。無比的包容，能忍人所不能忍。獨特的魄力，爲人所不敢爲。

抗戰勝利後，他斷然收回太古、怡和及日清等外商輪船公司碼頭，在漢口、南京、九江等埠設置十個公用碼頭，免費供各航商使用，對復員及各埠客貨旅運，都有很大貢獻。因爲在過去，國輪除極少數有專用碼頭者外，都須在江心拋錨，小船駁運，既不便又危險。英國大使館爲產權關係，迭次向我政府提出嚴重抗議，我外交當局爲敦睦邦交，亦主慎重，但他爲確保國權與公共利益，堅持不讓，根據法理，一一駁覆，前後僵持達兩年之久，卒使英國低頭。他平時，十分淡泊謙遜，與人無爭。但是，他爭原則，爭主張，而表現其過人的堅強與毅力。

又如抗戰復員期間，長江航運孔亟，但各段沉船阻塞，且危及航運安全，航政局本身人力財力有限，道之先生乃呈准交通部公告各沉船業主，限兩個月內打撈，逾期則視爲放棄，允由他人打撈修復或處理，此令一出，無數沉船立即打撈一空，大江航運，得以迅速暢通，在此等處，可以看出他的卓智與魄力。

道之先生的掛名職銜，當然很多，年來他曾一再囑咐要分別辭去，在一般人講，此類職務，多多益善，但是他却說：既掛了名，就得盡職，常聞某案未解決，某事未實行，於心不

安，而徹夜失眠，這是他高度責任感的表現。

同時，我要特別提出的，道之先生是我國航政法制的最早創制人之一，自民國十七年起，他就參加海商、船舶等重要法律的起草，其後很多重要的航政法規與制度，都出自其手筆或創建，所以，他始終是我國航政與航業的實際策劃者與推動者。

(三)

近多年來，道之先生一直在海洋學院航運管理系講學，一方面是盡其對下一代春風化雨的心，另一方面亦是他以行動表示對我的匡持。我一向認爲辦學的首要工作在叩求名師，我尤其喜歡懇請師友之間的碩彥。基隆爲著名的雨港，風狂雨急，但他從不缺課，往往冒大風雨，擠公共汽車蒞校，他又不喜歡撐傘，淋透了外衣，總是脫下來晾在我的辦公室，課後再穿了趕回臺北，我當然由衷的感激。所以，過去我總是將我的課和他排在同一時間，中午可以陪他同進午餐，大家都是一碗肉絲麵就了事，我要爲他添一盆炒菜，他都不肯接受。後來他說：每次由他的夫人做滷菜，我出兩碗陽春麵，結果還是我沾了光。因爲王夫人是一位有名的烹調能手。

他做官治學數十年，至今清風兩袖，不折不扣。但取予之間，公私分明，人我分明，毫厘不苟。

他在臺出版了三十四部專著，朋友學生爲他經手，區區印花稅票的錢，他亦一定照還不

誤。三年來他被推爲中國航運學會的理事長，在他辛勞的籌劃與推動下，會譽日隆。理監事會曾兩次決議按月致贈交通費，董漢槎、陳公亮諸先生並一再函促，但是他都婉謝了，他還是樂意自己掏腰包。

臺航公司有一位朋友說：王道之先生的爲人，真是一如其名，虛懷若谷，謙恭下士，公司同仁對他，尊如老師或父兄，沒有當他是董事長。因爲以身作則，厲行節約，和大家一樣擠公共汽車，爲公營事業樹立了一個範式。他這樣的作法，當然苦了自己，但是成就了團體。

(四)

朋友們都曉得道之先生有一個令人羨慕的家，家務悉由夫人料理，使他可以一心於治學從公。談到王夫人楊俊如女士，無論治家烹飪、水墨丹青，都是個中名手，而相夫教子，內外無不恰到好处。恐怕亦因爲如此，道之先生便很少知道柴米油鹽的行情。他的公子曾告訴我一個笑話：全國商展期間，他前往參觀，化五十元買了一條皮帶，興緻勃勃的回家，自誇真是物美價廉，但是他的公子却同樣買了一條，只花了二十五元。

道之先生自奉儉約，不煙不酒，雖家居亦很嚴肅，不苟言笑。當然，亦有他輕鬆的一面，內心蘊有豐富的情感，他是首屈一指的崑曲名票，有集必與，高歌一曲，陽春白雪，不可多聞。平時他頂愛看相聲、滑稽、喜劇、欣賞得會心而笑。

他最富同情心，樂於助人，幾乎有求必應，而且是君子可欺以其方。據說有一次一個騙子上門，僞稱是南日島負傷士兵，他信以爲真，贈送了不少衣物棉被，親自送出大門，陪同走了一大段路，並且殷殷慰勉了一番。道之先生還有一個特點，喜歡爲別人做媒，一次不成，再做一次，從不厭煩。這點似乎與常州同鄉吳稚暉老先生的作風完全相反，因爲稚老當年是不做媒，誓不做保的。有一位朋友打趣的說，就因爲他這樣好心，月下老人賞了他一位賢淑、溫文而漂亮的長媳，伉儷愛之逾掌上珠。一公子王煊的對象，月老亦正在精心的撒網。

道之先生兩位公子的孝心，使我很感動。二公子王煊說：「我們子弟真慚愧，如果我們有作爲，父親就不需要如此奔波辛勞。」在船上服務的長公子王煒對弟弟說：「你千萬不能再做船員，不然爸媽在家，由何人侍奉。」我說：「單憑你倆兄弟這番心意，已足夠双親歡笑得合不攏嘴唇了。」

道之與我

宋希尚

今年七月爲我國第十一屆航海節，適值中華民國航運學會理事長王道之兄，從事航運工作四十週年，該會航運季刊，特續編專輯，用示祝賀，誠盛事也。我與道之兄結交近四十年，在此漫長歲月中，他對我國航政建樹之宏，著述之富，均在吾人心目之中，航運界同志，自必有珍貴之文章，爲之贊揚，以資紀念。余謹就彼此接觸與記憶所及者，略述數事，聊表高山仰止之忱。

(一)

道之江蘇武進人，自幼苦讀，穎悟異常，待人接物，尤和藹可親，爲「航運世家」。乃父雲五公，游學日本，早在民國初年，已進北平交通部航政司任航業科科長，直至民十五年冬，以心臟病突發，不幸伏案猝卒。時道之正肄業北平交通大學管理科，家道中落，幾致輟學，後經父執友好設法，補入航政司爲一辦事員，藉以繼承父業。在半工半讀，茹苦含辛的環境中，勉強完成其大學教育。平日偶然談及，不禁唏噓感嘆，深以幼年坎坷，不能有深造求學機會，引爲憾事。青年創造時代，或即爲其一生兢兢業業，從事航運事業之出發點。

(二)

道之與我有緣，以同年同月，同進南京慈悲巷交通部工作。時在民國十七年八月間，余

由母校河海工科大學沈校長奎侯（祖傳）之介，擔任交通部揚子江水道整理委員會工務處處長。當時國府奠都南京，即勵行國父遺教，對建國大綱實業計劃中之揚子江下游段漢口吳淞間航道，決心遵照整理，遂有大規模水道測量隊之組織，並令限於兩年內，完成此一段之整理計劃，呈請撥款疏導。道之亦於此時由北平交通部甄調南來，以服務成績優異，已升為航政司科員，從事起草海商法、船舶法、船舶登記法等法規，以便送請立法院，完成立法程序。經此一番澈底研討與參考，下了苦工，遂使他對航運學識，奠定深厚的基礎。每週國父紀念週時，群集交通部大禮堂，因得與道之時常見面交談，均一時翹翹年少也。時余已正式接牽簡任處長令狀，事後道之見告此項公文，出彼手稿，亦為彼到部第一次所擬辦。當彼檢視余年齡及履歷，深受激勵，以不到三十歲青年，居然位列竹簡，反躬自省，應將如何迎頭趕上耶？今日回顧試加檢討，王氏在二十年內不斷努力，積極奮鬥，終從無名小小辦事員而科員、科長、局長，一躍而登司長寶座，不獨為交通部中，人事銓叙史上，傳為佳話，實可為「有志者事竟成」作一例證，事實俱在，給有志青年們，莫大啓示與鼓勵！

(四)

道之與我，在抗戰期間，有同樣際遇，即以文人而身兼武職。軍興之初，彼由張公權部長外調為漢口航政局局長，主持鄂、湘、贛、川四省航政，同時兼任軍事委員會船舶運輸司令部同少將兼調處處長，四川省船舶總隊部同少將總隊長，在抗戰過程中，貢獻甚多，而余

則由張部長從雲南公路特派員職位上，調任西北公路運輸管理局局長，負責川、鄂、陝、甘、青、寧、新七省大後方公路交通，因職務上關係，配合軍運，便利統一指揮起見，奉後方勤務部俞部長樵峯令派兼任陝甘區同中將司令。在此兵荒馬亂大時代中，物力財力萬分困難之際，而又必須策應軍方百萬火急之需要，我們兩人，小心翼翼各站在南北水陸交通崗位上，俾免隕越，完成使命，但此中甘苦，一言難盡，唯有「冷暖寸心知」耳。

(四)

爲重視與安頓大陸來臺忠貞交通人士，交通部成立設計委員會，道之與我均任委員，時賀君山先生長部，以黃埔精神，倡導交通革新六大政策，風行檢核制度，我等均被羅致，且均先後被推爲檢核發言人。從余擔任兩屆檢核工作中，經驗所得，此項一年兩度，超然之檢核，實大有助於交通事業之推進與改善。不僅爲部方與附屬機構間之橋樑，且具有內外調和與督促改進之功能。猶憶某次檢核招商局業務時，我們曾提供若干核心問題，研求改善方案，已故李總經理頌陶兄曾告余曰：「如能如此不斷研討，隨時督促改善，逐漸設法解決困難，則招商局前途，不難有復蘇希望」云云，道之對檢核工作，似感興趣，發言中肯，出力甚多，至今時爲同人所稱道。

(五)

交通部交通研究所亦由賀氏所創辦，其目的在不斷調訓路、電、郵、航從業人員從事進

修與研究，灌輸世界交通科學之新知，於是有交通科學彙報之發行，以資提高學術水準。歷時數載，頗獲好評。由張志禮兄主持其事，我等分任編審工作，從旁協助。道之對雜誌編輯發行等事，從他海運出版社中獲得極豐富之經驗，故貢獻特多。最近兩年來，彼主持中國船長公會與國立編譯館合作編訂「海事統一名詞」，內分十二編，都四萬餘則，邀請專家學者二三十人，每週集會審議，現已達一百七十餘次之多，不辭寒暑，未曾間斷，其負責領導與研究學術之精神，殊令人欽佩不置。

(六)

最後尚有一事，每縈回想，濡筆記之。四十四年仲夏，植物園荷花盛開，園與張志禮兄原相鄰，張特邀余等偕眷於某日黎明前，齊集園中早發，作「賞荷雅集」，大家雅興不淺，準時而至，在朝露晨曦中，飽領荷香撲鼻，花影迎人，遠樹送翠，旭日映紅，好一幅賞荷歡聚景象，今日屈指，恰正十年。古人有「一年又過一年春，百歲曾無百歲人」之句，能不感慨系之，余曾有小詩，錄此以殿余文。

習習涼風拂曉窗，荷花池畔影雙雙，最難偷得人間隙，文展中原憶舊邦。（早發後參觀中國歷史博物館之中原文化展覽會）

映日荷花水面開，擎天老樹翠成堆，臨歧互約重歡聚，莫誤中秋賞月來！

立德立功立言的王道之先生

程志政

王道之先生從事航運工作，今年適屆四十週年，「航運季刊」爲了紀念他四十年來在航運界的偉大貢獻，特出專輯，以示祝賀。作者和道之先生相交幾卅載，一向視他爲長友。在我的一生交遊中，他是最值得我敬佩的。現在欣逢他的慶典，我謹以老友的身份，約略寫些我對道之先生的認識和感想，作爲獻禮，文字工拙，在所不計了。

道之先生初在北平交大讀書，後留學美國，我則畢業於上海交大，旋赴英國深造。雖然在學時期，彼此南北東西遙阻，無緣相識，但後因文字交而深相傾慕。直到抗戰期間，我們方才因爲同在九龍坡交通大學教書而見面。彼此神交已久，所以一見如故，談得非常投機。此後見面的機會很多，我對他的印象也愈加深刻。民國四十三年春，我從香港來到臺灣，在青年會四樓辦理救濟中國流亡知識份子工作，忽然有一天道之先生來訪。原來他已先我來臺，他從友人處獲悉我已抵達臺北，特在百忙中抽暇來看我，友于之情，令我十分感動。其時道之先生雖已擔任交通部航政司司長，依然是一派學者風度。後來我們又有一個時期，同在臺南成功大學教書，往往在下課之後，杯酒聯歡，促膝傾談，直至深夜。

道之先生可以說是一位典型的謙謙君子，他的爲人處世，充分表現出中國的傳統美德。他待人誠，律己嚴，重情義，明去就，這些都不是普通人所能做到的。他做了六年多的臺灣航業公司董事長，上下盡依然擠公共汽車。我問他：「難道以臺航這麼大的機構，不能有一

部汽車供董事長使用嗎？」他說：「臺航歷年虧蝕，不能再講究排場了，現在要緊的是如何使臺航轉虧為盈，不是計較個人享受的時候。」試問在自由中國的哀哀諸公中，又有幾個人能够如此呢？後來臺航在道之先生的辛勤規劃下，果然轉虧為盈，但是他還是天天在擠公共汽車。

道之先生辦事的認真與負責，也是罕見的。曾經有一次他爲了公務上的立場，與上級發生歧見，他爲了主張不能貫徹，竟不惜以去就力爭，終於掛冠而去。這種光明磊落，風骨嶄嶄的明快作風，在現代官場上可謂異數。

道之先生是交通界權威學者，所以臺灣各大專院校，紛紛禮聘他擔任教席。以他的年齡以及公務的繁忙，擔任一個學校的教席已經够累了。可是他却抱病兼育英才的宏願，接受了政治大學、成功大學、大同工學院、淡江文理學院、海洋學院、銘傳商專等六個學校的聘書，擔任有關運輸學的課程，每週多達廿四小時。南起臺南，北迄基隆，每週奔波，辛勞萬分，他却甘之如飴，毫無怨言。過去我也曾在成大任教，可是經過了一年，不勝南北奔波之苦，祇得辭聘。以視道之先生十年來迄未間斷的精神與毅力，真是既欽佩，又慚愧。在他春風化雨的薰陶下，造就了無數的交通界後起生力軍。

以上是就道之先生的道德方面而言。提到他在事業方面的貢獻，也是值得大書特書的。道之先生擔任長江區航政局局長，先後歷時十二年，而任事期間，正值抗戰及復員，任務尤其艱鉅。他在人力財力萬分困難之中，完成了三件偉大工作。第一件是在宜昌萬縣之間，水

流湍急的航道上，建設絞灘站，以機械的力量代替人力，協助航行。不但減少了生命和財物的損失，而且增強了戰時大後方物資的供應。後來嘉陵江和沅江上，也安裝了絞灘設備，爲我國航路設施開闢一新紀元。第二件是勝利後在漢口、南京、九江三地收回了英商怡和、太古、日清的十個碼頭，一律闢爲公用碼頭，使我國商輪，不再受外商優越地位的壓力，與收回航權，有同樣的重要性。第三件是抗戰期間，長江各地的沉船很多，勝利以後，急須打撈，但政府百廢待舉，經費困難，緩不濟急。道之先生親自沿江勘察之後，做了一個詳細的調查報告。建議由交通部公告，限船東於兩個月內自行打撈，否則即准許別人呈准打撈。交通部採納了道之先生的建議，果然在短期之內，許多沉船很快就撈起來了。不但航道通暢，也增加了不少新的船隻，增強了航行力量。

來臺以後，道之先生一度擔任航政司司長，後來轉任交通部檢核，再任臺航公司董事長，對於航業方面的貢獻，昭然在人耳目，不待贅述。

談到著述，道之先生更爲儕輩所望塵莫及。他在公務鞅掌之中，每週有廿四小時的課程，依然能努力從事著述。現在他的著作，已有四十種之多，與今年的四十週年慶典可謂巧合。最難能可貴的，他在新書出版以後，總要贈我一冊，囑我批評，其虛懷若谷的精神，令人景仰。

道之先生的道德、事業和著述，我已簡單地介紹了。古人所謂「立德」、「立功」、「立言」能有其一，即屬不易。如今道之先生三者俱備，更屬難能。在朋輩中有這樣卓越成就的可謂絕無僅有。今逢道之先生從事航運工作四十週年慶典，爰綴數語，以爲道之先生壽，蓋紀實也。

我所欽佩的同事之一

錢其琛

余與道之兄之相識，始自民國十五年，同在北平舊交通部任職之時，國民政府奠都南京，道之兄任交通部航政司科員、科長，嗣調長長江區航政局，余亦在部工作，時相往還。抗戰軍興，長江航政益關重要，道之兄負此艱鉅，貢獻殊多。勝利後，調任航政司司長，共事既久，過從益密。余與道之兄相識四十年，故知之甚深，爲同事中余所欽佩者之一。

道之兄弱冠卽服務交通界，數十年來，策劃航政設施，發展航運業務，建樹宏宏，對國家有不可磨滅之功績。近年來除主持臺灣航業公司外，復在大專執教。其從公也，盡忠職責，處事公正認真；其執教也，循循善誘，爲學子所愛戴。

道之兄雖已花甲之年，而精神健旺，不減壯年，公餘之暇，以其豐富之學識與經驗，從事著述，並參加各公私團體活動，倡導學術，對母校交通大學在臺復校，及校友會會務，出力甚多，熱心公益，至足稱道。

道之兄待人接物，誠懇謙和，而自律甚嚴，研究學術孳孳不倦，著作等身，爲我國有數之航業專家，道德文章，久爲海內所推重，固無待余之多贅矣。

我所瞭解的道之兄

萬 琮

無論爲學治事，最難能可貴的，乃具有專一無二之精神；蓋能專一，就會一心一意地追求他的理想；心不二用，自無其他的牽累，身心永遠獲得安寧；這是一個人成功的要訣，道之兄就具有這種精神。

道之兄，本業交通，可是在路、電、郵、航、各行業中，並不全在他興趣之內，雖說他在交大是專攻鐵道管理，而他的爲文寫作，工作崗位，以及研究學術，也都與鐵道業務不太有關；唯對航政航業則具專長，有其學術上獨到之處；主要原因是和他「家學淵源」有關，原來他尊大人王倬（別號雲五）先生，遠在民國五年間，即服務於交通部航政司，主持航業科，以公忠體國，積勞成疾，而抱筆仙逝於辦公廳中。道之兄以純孝性成，且爲當時之青年志士，深獲交通當局之特殊獎慰，引進航政司服務，而繼承他先人的遺志。在他二面服務，二面求學的雙重生活中，不僅所學與工作能互獲印證，更能促進他對航政管理上深刻的修養。

他爲了進修，曾赴美專習學科，並糾合同好在南京創辦「交通雜誌」，藉以掀起研究學術風氣，以立論公正，卓然爲交通界之喉舌；因而對當時交通當局行政措施上，頗具有影響力。

在抗戰建國過程中，他一直負起了航政與航業管理之責，舉凡船舶航行之管理，內河水

道之統籌工作，以及改良水船之建造等項，都能切實配合了抗建的需要；由於水運功用之顯著，彌補當時陸上運輸的缺陷，得使抗日戰爭工作推進順利者，道之兄的功勞值得讚揚。

基於工作體驗上的積累，他對航政的立法，航業的建立，以及港灣的管理，先後專著不下四十種，不僅為港航界作業上之唯一參考，尤為後世學者之圭臬。

道之兄為人和藹可親，遇事不為己甚，宅心仁厚，待人以誠；同情心是他做人一生的法寶，因而常存助人之心，確實具有「助人為快樂之本」的精神；凡和他接觸過的人，都能樂道他的義舉善行。因為筆者和他在交大同窗，共坐一長凳聽講，朝夕相處，情同手足，瞭解最深，特就所懷，表其行誼一二，藉示欽仰之意。

王泚教授致力海事四十年有感

張志禮

地球是微乎其微

在這一個太空時代，宇宙的新知識，已經研究到外太空了。而外太空之外，究竟有無邊際？或者說有沒有極限？這是有待於人類子子孫孫長期不斷研究的奧秘問題——最奧秘的問題。

就已知的宇宙新知識，曉得太陽之大，只不過是千千萬萬衆星裏的一顆星星，牠在極偉大的宇宙中，也只能比喻爲滄海中的一粟。而地球呢？又只是太陽系裏的一顆行星罷了。如果和太陽比較，太陽的直徑是地球的一〇九倍，太陽的重量是地球的三三二、〇〇〇倍，可見地球又是微乎其微了。假如可能把宇宙全景攝成一張人類目力可看的畫面，或者製成一個立體宇宙儀的話，我們要按比例大小在畫面上或立體儀上找尋地球的話，可能是小到看不見的程度。

海事是洋洋大觀

但是，對於我們人類來講，地球又是極其偉大的。因爲號稱萬物之靈的人類，自有歷史

以來，生生死死，一直是聚集在地球上，從來不會在地球以外，找到一個能居住和生存的所在。倘若有朝一日，人類登陸月球上，甚至登陸外太空的星際上，究竟對人類能够有多大的好處，還是一個不可下定論的謎。所以，在世界人口日漸繁衆的將來，人類的生存問題，還得在地球上求解決，似可斷言的。

佔了地球表面三分之二以上的面積是海洋，因此科學家又在這一廣大的水域裏積極的來動腦筋，除了充分利用海洋發展航運交通以外，進一步在求海洋對工礦方面的新發展，就連人類「吃」的基本要求，也將從海洋的資源上打主意。因此，可以認定：「海事」不僅是航運交通上的事業，而是人類在地球上海洋水域裏多方面求生存的事業。同時也可以逆料，隨着時代的進步，海洋的事業，定有絢麗的遠景。

成功者的好例證

王洸教授致力「海事」已屆四十年，毋論在航政管理上，航運事業上，一向忠心耿耿，對於國家有過豐功偉績的。對於海事學術的提倡和海事教育的不倦，都也有了豐富的成就和貢獻。從事學術和教育的努力，好比播下了種子，日後會發育生長，有重大影響的。

王洸教授在四十年來，先後出版過有關海事的論著共有四十種之多，對於教學、研究和參考，具有多方面的價值。

一個能够有著作等身的成就者，自然是值得社會人士的讚譽。要知道這種成就來的不太容易，有人說是靠寫作的天才，才有寫作上的豐碩收穫。此說不無道理，但不能忽視了高尚的興趣和刻苦的毅力。法國自然科學家蒲豐（Puffon）的說法：「天才只是長時間的忍耐和工作」。我本人也是同意這種說法的一位。

「不積跬步無以致千里，不積細流無以成大川。」這兩句話，用以比喻成功者的要訣，在平長時間的忍耐和工作。

賀道之先生憶往事

姜承吾

中國航運學會理事長王道之先生爲筆者之老學長，爲人沉毅篤實，學識淵博，平易近人，爲吾國航政界突出人才。茲值航運季刊擴編「道之先生從事航運工作四十週年紀念專輯」，願將所知於道之先生者，爲文述之，以介於航界先進。

民國三十年，筆者任職於財政部川康鹽務管理局，時抗戰局面，日軍已成強弩之末，政府爲策應反攻，收復失地，國積鹽斤，擬在四川沿長江一帶碼頭，建築容量萬噸鹽倉，稱爲國防鹽倉，當時筆者擔任是項建倉工作。道行政院糧食部亦因同一理由，建築大量糧食倉庫，負責建倉者爲糧食部總工程師王治先生，王治爲王道之先生之令弟，與筆者交大同學，爲了建倉若干技術問題，筆者不斷進出王府，偶然一次遇到道之先生，當時道之先生任航政局局長兼造船處處長，這是我第一次識道之先生，也是在四川唯一的一次，因爲道之先生工作甚忙，筆者也工作非常忙碌，所以見面機會甚少。

筆者與道之先生在四川晤面時雖然很少，但對道之先生若干生活方面，則知之甚詳，這不能不歸之於王治先生。說起王治先生與筆者在學校只相差一年，因爲同有平劇之嗜好，每逢假期課餘，常集合同好，鑼鼓喧天，唱作一番。王治常告筆者，伊之家庭中無一不嗜平劇，無一不精於平劇，自然道之先生也不能例外。在重慶時期，王治亦常約往鑑賞其家庭之演唱，惜因工作忙碌，均未能參加。抗戰時期四川交通多賴航運，公路車輛運輸次之，鐵路則

幾爲零。較大航業公司只有民生實業公司及招商局，惟因川江水淺，船舶之噸位不大，補充又難，所以維持航運者，端賴主管人指揮計劃有方，工作人員之勤奮克難精神，維持於不墜，可見道之先生當時之辛勞與努力。後方支持前方，使能完成若干奇蹟之勝利，卒至於得到最後之勝利，道之先生，實有其彪炳之功勳。

共匪倡亂，大陸淪陷後，道之先生來臺，執教於省立成功大學，一日巧遇於途，暢談往事，快慰無似。道之先生當時告以彼著有若干書籍出版，道之先生不但執政而力行，並於公餘尤能致力於學術研究，允爲科學進步時代之標準技術行政首長。

道之先生心懷豁達，於交通學術之外，並有興趣於藝術。英首相邱吉爾先生亦長於文藝，吾國平劇爲數千年來藝術之精英，在方丈之舞台上，可以描述聲勢嚇人之戰場，亦可以作爲花香鳥語之花園，其動人感人之場面，有時超出實情，瀟歌舞聲色音樂於一堂，實藝術創作之大成。道之先生對此極具深察，不知能否如邱吉爾先生爲文以述其心得。緬懷往事，略述所以，以爲道之先生從事四十年航運紀念之賀。

記道之先生二三往事

唐健年

一、「交通雜誌」的青年創辦人

「一二八」之戰後，閩變發生前，陳銘樞的真面目尚未暴露於民衆之前，仍爲民衆心目中的英雄，所以在民國二十一年的夏天，他居然躍上政治舞臺，出任行政院副院長並兼領交通部部长，真是不可一世。於是，「凡是跟他出過力的，總要一一安插」。（註一）那時，籌辦漢口航政局的主角，二十六歲的青年科長——道之先生，也被「示意調動了」，調動得連兼任部內法規委員的一職也丟了。因此，這位在事業上初展才華的青年，便在南京「失業」了。

這位「失業者」的擇善固執的精神，實在令人欽佩！交通界的事，既然沒有他的份，而其他機關的事，他又不願去做，就在「閒了二個月，生活大成問題」的時候，竟還無眼獨具，看出當時「交通界研究學術的風氣，不很濃厚，沒有一本綜合性的刊物，主管的人事忙，無暇去研究，肯研究的人，作品也很難得到公開的園地發表」，就「想憑在校（交大）時辦『交通經濟彙刊』的『一點經驗』，和克紹箕裘的一片孝心，（註二）沒有資本，更沒有『政治上的支持』，居然動起創辦一個刊物的念頭，竟想創辦一個學術性的刊物——『交通雜誌』！

真是「太不自量」，憑他那點學識地位，辦這種刊物，那不是吹牛！」然而奇蹟出現，這個刊物畢竟誕生了，使那些在背地裏譏笑道之先生吹牛的人自己吹了牛。這位固執得令人敬愛的青年，不顧「四處碰壁」，花了「二塊多錢買了一張小寫字桌，刻了個『交通雜誌社』的圖章，印了些有衝的報紙信封」，寫了徵稿的價發給朋友，並「聲明二十一年十月一定出創刊號」，就憑這份明知不可為而為之的勇氣，和金石為開的誠意，感動了許多有心人，包括交通界的長官，紛紛給他寄來了稿子，路、電、郵的文章都齊了，航政方面的自然是道之先生自己動手，無需外求。稿子雖齊，可是二千本創刊號的印刷費，還是空中樓閣，於是道之先生接著「大唱其空城計，求得鐵路局的同意，先把國內各鐵路的行車時刻表，統統照刊，又把有營業性的交通機構，在別處所登的廣告剪下，照樣轉載」，又請朋友向印刷廠保證「在書出版後一個月內付清印刷費」，於是一本「儼然有個格局，有個氣派，」的交通雜誌創刊號便與讀者見面了。大家看到「作家亦都是交通界熟悉的名子，廣告這樣多，想必有個來頭，也就點點頭，多少答應些定單，或允續登廣告，經費來源從此有些辦法。」使這份雜誌一直出到七七事變發生，南京疏散才停刊，前後發行五十八個月，也出了五十八期。非但成爲交通界一本銷行相當廣的月刊，而且遠到美國的國會圖書館及哥倫比亞、哈佛、史丹福、普林斯敦、里昂等一流大學，與日內瓦國際圖書館，都成爲這本曾經爲人預料到，出版以後，要給人「放在火爐裏生火」的雜誌的長期定戶。

我們知道道之先生這段創辦刊物的經過後，對於他來臺後以二千元資本，創辦海運出

出版社的奮鬥精神，便不會再感到驚異，這原來便是一以貫之的「道之精神」！

二、年輕的劇評家兼名票

廣大的讀者都知道，道之先生是一位著述極豐的航政專家，但在臺灣，却也許有廣大的讀者不知道，道之先生更是一位年輕的權威劇評家，並為平劇、崑曲的名票。

原來道之先生十五歲時，便對平劇着了迷。他在北平師大附中讀書的四年中，「每星期總要有三四天的下午，都消磨在戲院裏，因為那時下午的課，不很吃重，有時還不排除課」，使得這位年輕的「戲迷」，能夠「下午不回家，夾了書包，偷偷的去聽戲」。後來成名的如馬連良，那時「方才出科，仍在演出」，如譚富英還在坐科，道之先生當時聽到的戲，當然是有更老一輩的老伶工，這樣四年聽下來，道之先生無師自通宣告「畢業」了。居然在聽完了戲，回家寫了些觀感的文章，投寄商業日報等小型報的戲評專欄登出，居然更進一步的投寄給順天時報等一流大報登出，到後來竟為各報爭先轉載他寫的戲評，於是在梨園行中，莫不知道有一位與名劇評家侯公並稱的年輕的「道公」與「聽聽館主」，（註三）可是一般讀者那裏知道，這位鼎鼎大名的劇評家，竟是一位十八歲的中學生。後來「道公」所寫的戲評稿子，為老太爺發現「大大的斥責了一頓」，不准他「再寫這荒廢學業的文字」，道之先生謹遵庭訓，從此「對戲評擱了筆」，實在可惜。

進了「交大」的道之先生，當然不再寫戲評了，可是這無妨他作一位名票，他除了繼續研究平劇外，且更進一步對高雅的崑曲發生濃厚的興趣。那時他的國文老師崑山顧宗裘先生，雅擅崑曲，看到道之先生的「耳音不錯，兼有唱平劇的底子」，除親自爲傳崑曲的知識外，更爲介紹錢柏森先生傳授「折柳」、「陽關」兩齣，以後道之先生到交通部航政司服務，又先後邀約老伶工施桂林，名笛師趙椿鐸說「小宴」、「驚變」、「三醉」、「定情」、「賜盒」等折。我們知道唱崑曲比唱平劇需要更多素養，以道之先生博深的國學根底，與天賦的才華，再經名師指導，真是不「唱」則已，一「唱」驚人了。二十四年五月，南京各界發起慈善募款，約定名伶李少春唱大軸（最後一齣戲）的八大鎗，壓軸（最後第二齣戲）由紅豆館主——溥西園先生，推定道之先生唱定情賜盒。那時道之先生新婚方三日，新娘亦爲觀眾，當道之先生扮唐明皇出臺時，臺下觀眾立刻來了一個滿堂彩，熱朋友們更是「大聲叫楊貴妃在第三排」，於是又博得臺下觀眾的笑聲，紛紛注視第三排。於此我們可以想見當年的盛況，那次演出極爲成功，道之先生自己亦說這是他愛崑曲四十年最值得紀念的一段往事。到臺灣來以後，道之先生愛好崑曲的興趣，絲毫未減，遂約同好，仍定期集合清唱，真是愛崑曲四十年如一日了。

三、多情的丈夫

以上我記述道之先生以往最得意的兩件「小」事，現在我再記述道之先生過去最不幸的

一件「大」事。

民國三十八年九月二日，共匪施用放火毒計，燒光了重慶半個城區，民衆葬身火海及冤沉江底者，數在萬人以上，對於共匪的慘無人道，手段的毒辣，我們至今記憶猶新，想起令人不寒而慄，憤慨萬分！而道之先生的夫人錢懿瑛女士即不幸，也成爲共匪毒計下的犧牲者！

那年（三十八）夏天，道之先生奉命接長航政司，仍兼領航政局，奉命後，留下一「七十歲半身不遂的老母」，與懿瑛夫人暨煒、煊兩公子在渝，立即獨自一人飛穗就職。九月二日那天，懿瑛夫人「正在燈籠巷宿舍，伴着老太太講話」，當附近起火時，各人逃命，懿瑛夫人「督令男工把老太太背負下樓，叫先送林森路局內安置」後，她如與人潮同向上城跑，本來可以脫離火場，可是懿瑛夫人却顧慮到信義街辦事處內同事的安全，她告同行的說：「局長（道之先生）不在家，要去看信義街重慶辦事處的情況」，誰知到了那裏，火勢更大，匆匆進去順便搶了一些衣物，奪門而出時，來路已經塞住，只得奔向朝天門碼頭，逃上江邊渡船，更不料最後連渡船也着火燒起來了，大家慌急之下，無路可逃，一齊跳江，懿瑛夫人本來還抓着一個鋪蓋，却被一個胖女人搶去，懿瑛夫人即不幸身殉江中。這是一件多麼不幸的慘事！等到不幸的道之先生在穗聞訊飛渝時，已經再也看不到結褵十五載「溫雅秀美」的懿瑛夫人了，却只見載懿瑛夫人以去的滾滾江水，依舊無情默默向東逝去！這一打擊的深沉，使堅強如道之先生也難以支撐，我們看他在「焚城記」一文中記述當時帶着煒、煊兩位公子，長跪朝天門江邊，沉痛得不知不覺的幽幽泣訴着的話，亦不禁一掬同情之淚。

「『你替我救了母親，盡了人子之職。』」

「你懷着七個月孕，侍我在醫院，（註四）二十多天，衣不解帶。」

「抗戰期間，你甘居鄉村，自己哺乳，自己操作，買了肉留給我吃，配給的陰丹士林布捨不得穿，你的身體瘦弱了，你的容貌憔悴了。」

「你不慕榮利，始終鼓勵我做個清白的人。」

「你善丹青，尤長翎毛花卉，勝利後在漢口，你畫了不少畫，我不曾替你開過一次畫展，怕人說我利用地位，替你弄錢，我埋沒了你的天才。」

「你的溫雅，你的秀美，你的仁厚，曾博得朋友同學同事們的讚譽，你歡娛過我的早年，支持過我的中年，你給我太多，我負你太多！」

「你才三十七歲，就這樣離開了老母，拋棄了我，留下了兩個孩子，我不能見你最後一面，連你的骸骨都看不到一塊，你願意嗎？你忍心嗎？不！不！不！你太冤了，你太苦了。」

「我必定同政府在一起，我要替你伸冤，替你復仇。」

然而，我們繼續讀着道之先生的默禱，又不禁爲懿瑛夫人慶幸有這樣一位多情的丈夫，相信懿瑛夫人在天之靈，早已得到安息了！

「四十三年九月二日是星期四，寶島風和日暖，下午假辦公去了，兩個孩子到水源地游泳去了。我不要孩子再興起母難的回憶，亦不願像如分擔我的心傷，我在庭園中，面向着

西，含着眼淚，默默的禱告着：

「我在臺灣，又重新建立起一個家。你的兩個兒子，長得都很健壯，不像以前那樣常生病，寶寶（煒公子）已經十七歲了，上月參加青年戰國訓練射擊大隊，曾得了十三分，他的射擊和游泳都很出衆。毛毛（煒公子）亦十五歲了，雖然頑皮，但很聰明。我與俊如結婚快四年了，她和你一樣，愛那兩個孩子，她還做公務員，共同支持這家庭。我事業沒有什麼成就，只多寫了幾本書，這是你和俊如常鼓勵我的。這些話，也許你聽得到，也許聽不到，但是總有一天，我會同兩個兒子和她，到朝天門來看你，時間不會太長久，願你貞潔的靈魂安息吧。」

（註一）凡引號內的文字，皆引自道之先生的原著：「開始寫作」、「進了交通部」、「創辦交通雜誌」、「樊城記」、「我愛崑曲」。

（註二）道之先生的令尊大人，於任交通部航政司航業科科长時，奉命主編「交通史航政篇」，道之先生節錄是篇資料，並另參考書籍，著成「中國航業」一書，爲商務印書館編入「萬有文庫」。又王老先生另著有「交通史」一書，由商務印書館於民國十二年九月先「中國航業」而出版，故道之先生著書辦刊物，可謂克紹箕裘。

（註三）「道公」、「聽鶴館主」，皆道之先生寫戲評時常用的筆名。

（註四）道之先生於二十九年九月初，由桂林公畢返渝，爲省公帑，不乘飛機乘公路汽車，於快到重慶海棠溪時，終於不幸撞車受重傷，昏迷過半小時之久，醒後送醫院急救，雖慶無恙，但面容受毀，鼻樑亦被打陷。

王道之先生服務航運四十年之名著讀論

楊和基

昔宋賢蘇東坡曾以「一言而爲天下法」之名句，推崇唐代偉人韓文公，至今猶膾炙人口。幼時每讀蘇文，竊嘗疑之，認爲言過其實，近於誇大。及長負笈首都，躬受吾師循循善誘，時沐春風化雨，從追隨丈履服務於航政垂卅年，由於時親教範，日受薰陶，深感吾師畢生獻身交通，功在國家，嘉言懿行，永垂不朽，始覺東坡之言，猶有未盡焉。

吾師王洸先生字道之，江蘇省武進縣人，父倬，附生，清末遊學日本，研究法政，先後任職商務印書館編譯，交通部主事，航政司航業科科长。師隴行居次，兄冲弟治，均畢業於國立交通大學，可謂集山川之靈秀，聚碩彥於一門。師在北平交通大學肄業時，即主編「交通經濟彙刊」，發表有關航政專論，當時交通部出版之交通公報及日人主辦之順天時報，均競相轉載；南滿鐵道會社且譯成日文，刊登於「支那航業」書中。其廿一歲所著之「中國航業」一書，亦由商務印書館印行，編入萬有文庫；因此，引起寫作興趣，以後各種名著，陸續問世，亦即肇端於此。

民國十七年，交通部力謀革新航政，籌備接辦海關兼管之航政業務，立法院並與交通部合作制定海商法、船舶法及船舶登記法等法典，以備配合施行。吾師參加起草工作，貢獻極多。二十年七月，交通部接管航政，吾師奉調漢口航政局第二科科长，主持新政之推行，二十一年辭職返京，創辦「交通雜誌」，歷時五載，爲當時銷行最廣之學術性刊物。

吾師四十年著述，多以有關航政、港務、航業、運輸爲主題，茲分列如下：

甲、大陸出版者計六種：

- | | | |
|-----------|------------|-----------|
| (1) 中國航業 | (2) 航業政策 | (3) 中國航業論 |
| (4) 航業與航權 | (5) 現代航政問題 | (6) 水道運輸學 |

乙、臺灣出版者計卅四種：

- | | | |
|-------------------|---------------------|------------------|
| (1) 航政法規要義 | (2) 海商法釋論 | (3) 船舶法釋論 |
| (4) 最新海運學 | (5) 近代運輸學 | (6) 水道運輸學 |
| (7) 航業經濟學 | (8) 航運——國家的生命線 | (9) 航政概論 |
| (10) 海運政策 | (11) 海運與國防 | (12) 海員職務 |
| (13) 交通政策 | (14) 交通古今談 | (15) 中國交通概論 |
| (16) 中國航業史 | (17) 中國海港誌 | (18) 世界海港誌 |
| (19) 中國港口論 | (20) 中國海港紀要 | (21) 航港新論 |
| (22) 海港概論 | (23) 臺灣之交通 | (24) 海國新志第一集（歐亞） |
| (25) 海國新志第二集（中南美） | (26) 海國新志第三集（中、美、日） | (27) 實業計劃交通論第一集 |
| (28) 實業計劃交通論第二集 | (29) 長江封鎖線 | (30) 省縣交通 |

(31) 船員職務與船舶管理

(32) 抗戰時期水運紀要

(33) 發展海運之路

(34) 航港管理制度之研究

以上各書達一千萬言，均爲吾師四十年潛心研究，精勤寫成之著作，綜合全部著述，係針對三個時期而發之言論：

第一時期

係在抗戰以前，當時我國受不平等條約之束縛，航權喪失，關稅不能自主，諸如內河航行權、沿海貿易權、引水權均爲外國所侵奪，海關大權操諸外人，航政亦由海關兼管，故文章着重如何保護本國航業，如何策劃收回航權，如何中止海關客卿管理航政等項，以呼籲朝野之注意。

第二時期

時在抗戰勝利以後，一切不平等條約取銷，航權收回，認爲海運是國家的生命線，故文章注重如何發展航業，如何管理港務建設港灣，以喚起國人之重視。

第三時期

政府播遷臺灣以後，認爲「繁榮臺灣的路在海上」，「光復大陸的路在海上」，對於海運之學，宏揚備至。又以近十年來臺灣海事教育發展，缺乏此方面之專業教材，故將其豐富之學驗，以十五年之時間寫成有系統、最充實的航運叢書三十四種，實我國空前所未有，亦爲吾師學術上之最大成就。

吾師服務航運四十年，功績卓著，先後出國二次，第一次民國廿四年膺選赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造，並作環球之遊。第二次民國卅四年，再赴美國、加拿大考察戰時航政，根據多年從政及研究考察所得之學驗，發爲言論，故所著各書資料新穎，內容豐富，見解深

遠，立論正確，深爲政府重視，並爲各界所推崇，一致奉爲圭臬。當代專家學者，若論經驗之富，著作之多，確推吾師，因此各大專學校均以吾師著作列爲主要課程之教本，同時政治大學、成功大學、海洋學院、淡江文理學院、大同工學院、銘傳商專及國防研究院、政工幹校等學府均爭相延聘，講授交通管理及運輸學課程，作育人才極多，可謂桃李滿天下，極人人生之樂事。

前年教育部延攬國內專家編訂海事名詞十二編，四萬八千餘則竣事，教育部以其公布之後，即爲全國之統一名詞，極關重要，特聘吾師爲主任委員，主持審查工作，每週兩次，迄今開會一百八十二次，尙未完畢，其工作之繁重可知，吾師孜孜不倦，樂於其事。又該部學術審議委員會銓定教授、副教授資格，凡有關交通航運方面之專著，亦均推定吾師審查，其學術上之重望，於此可見。

我國自清初實行閉關禁海政策，政治措施，久偏重於大陸思想，對於海權及海上事業，鮮獲朝野之重視。有關此類書籍之印行，幾如鳳毛麟角。政府遷臺後，吾師爲傳播海國思想，推廣航海學術，故於民國四十年間，創辦海運出版社，爲我國唯一專業性之出版事業，吾師手著書籍，悉由該社印行；其業務推進了海洋事業，而海洋事業，亦發展了其業務。臺灣出版事業限於地域銷路，對於專門學術之著作，往往不敢多所嘗試，而海運出版社竟能一枝獨秀，實有其成功之因素存在。

吾師學問淵博，眼光遠大，其所發言論，常啓發輿論，平日號召之「繁榮臺灣的路在海

上」，「光復大陸的路在海上」，已深入人心。當前臺灣經濟建設突飛猛進，海運業務日趨繁榮，實由於此號召。甚願本此號召，發揚光大，進而光復大陸，以證實其名言之不朽。

和基自慚庸材，幸獲立雪程門，仰沐化雨之恩，愧無涓埃之報。茲逢吾師服務四十年，又值花甲榮慶，謹就其生平名著諫論擇其瑣瑣大者，略為介紹，藉以壽人壽世云爾。

王道之先生之德行

謝海泉

王道之先生從事航運四十年，建樹宏偉，著作等身，立功立言，爲當代人人所熟知；而其「德行」，則尙少爲人所共曉！特就平日與之交往，及其親友舊屬中探詢點滴，記述如次，惟殘缺遺珠，自所難免，尙祈道之先生與讀者曲宥：

一、無不良習慣：一種習慣，不論好壞，都有其持續性。忌烟、忌酒、戒貪、戒賭，非有莫大的決心，難於養成，所以柏拉圖說：「防止惡習易，破除惡習難。」道之先生不抽煙，點酒不嗜，不貪不賭。大仲馬說：「正當的習慣，大都係由自制和自己的訓練而養成。」道之先生無一點不良習慣，自對自制和自律的修養功夫深，這種功夫，當然非常人所易做到。莎士比亞說：「不良習慣，將隨時阻你走向成名、營利、享樂的路上去。」道之先生因爲沒有此種不良習慣，所以他的「立功」、「立言」，才有今日的成就。愛默生說：「習慣是一個人行爲和思想的真正領導者。」這一句諺語，對道之先生說，一點都不錯。

二、人格的完美：我國傳統道德，雖淵源極早，但偏於私德，而忽於公德。先儒教人溫良恭儉，克己復禮，寡尤寡悔，剛毅木訥，知命知言，戒欺求慊，存心養性，反省強恕，都屬於私德。但是一個人如僅有私德，而無公德，雖能成爲東身自好，廉潔良愿的君子，却不能成爲一個利群的國民，所以，仍不可稱爲人格的完美。道之先生可謂公德私德兼備，茲舉數事，以證其人格之完美：

(1) 航商對於航政主管及重要職員，向例於年節餽贈，道之先生夙不接受。某治安單位曾於三十九年間因某經控案，派員携厚禮，試探道之先生，而證其廉介不苟。

(2) 道之先生錢夫人善丹青，尤長翎毛花卉，抗戰勝利後，繪畫集存甚夥，友朋均建議其開畫展，以公諸同好；但道之先生寧願埋沒其夫人之天才，而不願社會說其利用地位弄錢。莎士比亞說：「我們無論用什麼方法，取得『不義之財』，結果是和飲毒酒止渴一樣，雖滿足一時，終究要毒殺身死。」道之先生就是不愛『不義之財』的人，誠屬人格完美！

三、教導建教合一：建教合一在現在自由中國，已建立了制度，但在前三十年，我國對於現代文化，一切均在萌芽，自無所謂建教合一。但道之先生深深理解西哲諺云：「經驗不能傳遞給別人，是人生可悲的現象之一；沒有人能够從別人的痛苦中學習，他一定得自己受痛苦。」所以他縱任局長等繁劇工作，仍不辭勞苦，四出兼課，將一己的豐富經驗學識，傳授給下一代的青年，為建教合一創導制度性的樹立！

四、善處逆境：鋼的前身是鐵，生鐵近於廢物，但經洪爐的鍛鍊，卒能成為人類物質的唯一利器。故「天將降大任於是人也，必先苦其心志，勞其筋骨，餓其體膚，空乏其身，行拂亂其所為。」的確是「所以動心忍性，增益其所不能。」道之先生一生，順逆境遇不一；其一生中受創最巨的，是民國二十九年川桂公路汽車的遇險，及卅八年其錢夫人在重慶的遇難。比較言之，人生處逆境實較處順境遠為困難。在百般困難中，如想不鬆懈，不怠惰，不萌邪念，不受誘惑，定非大智大勇者所不能為。孟子曰：「德慤術智，恒存乎疚疾。」疚

疾就是磨鍊，德慧術智，就是潛能潛力的表現。道之先生在調離航政司司長後，即着手撰寫航運叢書，十五年時間，已達三十餘種。正如富蘭克林所說：「成功屬於那些不屈不撓的人」，及俾斯麥所說的：「失敗是堅忍最甚時的考驗。」所以道之先生是最能善於處逆境的人。

五、樂於助人：道之先生從政四十年，歷任高級主管，兼教各大學，部屬學生，不下數千人；失業求職，或借貸旅費者，事所難免；道之先生無不有求必應。吾國有諺云：「樂善不倦，從善如流。」西諺亦云：「施捨不在大，救人之急可也」。借貸一次，固予救急，但遇失業已久而未謀獲一職者，道之先生輒經常濟助。誠做到吉布蘭（Gibran）氏所謂：「待求而施給，好；知其需要，不待求而施給，更好。」的地步了。此種施給的愛，即人類社會進步的根源。

六、精於說話藝術：說話是人的本能，對人的影響實大，論其價值，似不低於金銀珠玉，言其弊害，亦時或毀己損人。孔子曰：「可與言而不與言，失人，不可與言而與言，失言，智者不失人，亦不失言。」說話要適時適人，道之先生即懂得說話的藝術，其在公廳廣衆，言辭流利，說詞動人。但在私人談話，他是忠信自重的人，最講求「勿道人之短，勿言己之長」。當人對其道他人之短時，道之先生均含笑而不答，不輕易附和。他是「知應言之時者，亦知應默之時」。（西哲諺語）確實精於說話的藝術。

七、度量寬宏，度量就是「寬裕有容，聚善得衆。」能成盛德大業者，必不視小利，不計近功。胸中自寬裕，成就必然宏遠。孔子曰：「君子尊賢而容衆，嘉善而矜不能。」所謂

尊賢、容衆、嘉善等美德，都是從忍耐和度量上所表現出的功夫。道之先生平日對因過失開革的部屬，如能改過自新，他仍起用。對於昔日友人同僚，從不念舊嫌，且禮遇有加，可見其胸襟寬宏，真是「寬裕溫柔，足以有容」，到此境地，可謂登峯造極！

為道公吾師服務航運四十週年獻詞

陳中航

道之先生，不但是我最崇敬的老師，而且也是我最崇敬的長官。自民國二十三年在軍事交通研究所受其教誨時起，到現在已是卅一年了，在這漫長的歲月中，耳提面命，使我獲得的教益，不知道有多少？可以說是罄竹難書；尤其自廿七年二月至卅三年八月，道之先生在漢口航政局及長江區航政局任內，我被擢拔擔任第二科及監理科科長，更是朝夕承命，不離左右，所以，對於道之先生的豐功偉業，公忠體國，以及勤於任事，勇於負責的種種事績，我都有深切的了解，欣逢先生六秩大慶，暨服務航運四十周年紀念，特為獻詞，以表崇敬。

我首先要說的是先生的豐功偉業，他可以說是苦學成功，從北平交通大學出來後，由辦事員科員做到法規委員，交通部漢口航政局科長，後赴美從事研究考察，回國後任交通部航政司科長，自廿七年起，復任漢口航政局局長，並兼統灘管理委員會主任委員，至卅年九月，漢口航政局改組為長江區航政局，仍任局長，卅三年八月卸職，奉派赴美考察，返國後，仍任交通部長江區航政局局長，至卅八年八月，轉任交通部航政司司長，卅九年，復兼任交通部長路政司司長，以上不過行政的一方面。他如研究設計工作，先生曾擔任過國防設計委員會主管航政研究員。他曾任或現任的有：交通部設計委員、交通部交通研究所研究委員，行政院光復大陸設計研究委員會水利專題小組委員、交通部技術標準委員會委員、行政院經濟動員計劃委員會交通組主任、教育部海事名詞審查委員會主任委員、交通部航政法規審訂小

組委員。至於軍事方面，先生曾任軍事委員會船舶運輸司令部同少將征調處處長，軍事委員會四川省船舶總隊部同少將總隊長，東南軍政長官公署東南海航務委員會委員，對於軍事運輸，頗多貢獻，厥功甚偉。先生對於中國造船工作，貢獻亦多，曾任交通部鋼骨水泥船試驗所主任，交通部西江造船處處長，交通部川江造船處處長。航業方面，先生曾任中國油輪公司董事，國營招商局董事及現任臺灣航業公司董事長，臺航轉虧爲盈，業務蒸蒸日上，尤其對於汰舊換新，先生策劃甚多，功不可沒。先生在教育方面，更是成就輝煌，曾任或現任的，計有：特種考試河海航行員考試典試委員，高等考試襄試委員，軍事委員會軍事交通研究所教官，國立重慶商船專科學校教授，國立交通大學教授，海洋學院教授，成功大學教授，政工幹部學校教授，國立政治大學教授，銘傳女子商業專科學校教授，大同工學院教授，淡江文理學院教授，國防研究院講師。除此以外，先生對於學術團體，極爲熱心，他現任中華民國航運學會理事長，中國驗船協會常務理事，中國地方自治學會理事，國父遺教研究會理事，中華民國國際貿易協會常務監事，中國文化學院海洋研究所理事，中國交通建設學會理事。先生尤其有驚人成就的，是出版事業，他是交通雜誌社和海運出版社的創辦人，在戰前凡是交通界的人，大多數都要訂閱交通雜誌，成了交通界刊物的權威。來臺以後，能以個人的精神，而出版航運書籍三十四種，打破了出版界的紀錄，這實在是一件極其難能可貴的事。

以上是先生偉大的成就，其所以如此，是先生勤於任事，勇於負責和恆心毅力的結晶，先生一生公忠體國，不但事業上有了極大的成就，而且在學術上更有輝煌的表現，實在值得人們的崇敬，謹以拙詞，表示我最高的敬意。

祝王洸仁長服務航運四十年

仁社通訊

民國五十四年七月十一日爲王洸（道之）仁長服務航運界四十週年紀念，又王仁長六十年誕亦與此日期相近。中華民國航運學會於該日上午十一時三十分至下午六時，在臺北市仁愛路二段十號之一該會會所，舉行慶祝茶會，並展覽道之仁長之著作及生活圖片。本社同仁前往致賀者，先後絡繹。本通訊因事前未悉王仁長六秩華誕，未於前期報導，深表歉仄。截至是日止，王仁長完成之著作適爲四十種，與其服務航運界之年資數相同，尤爲巧合。本社同仁中老社員對於道之兄生平知之甚詳，固無庸多所介紹。然而王仁長爲本社標準熱心社員，對於國外及本社新進同仁，似不妨表介，以資互相切磋，故特爲介紹其一生德功言各方成就如下：

本社舊同仁中姓名同音者，有王洸（道之）與王光（福照現在美）二位仁長。道之仁長名旁有水，宜其事業學問，利涉大川也。王仁長江蘇武進人，生於民國紀元前六年七月七日。二十一歲丁父憂，其兄又先一年逝世，家道中落。王仁長時在北平交通大學管理科肄業，因補部內航政司辦事員缺，得以半工半讀。其所著「中國航業」一書，由商務印書館編入萬有文庫，乃是時所作，爲其從事著述之初基，亦即促成其學術研究興趣之原動力。民國十七年，國民政府北伐成功，道之兄被調之交通部航政司工作，並參加海商、船舶等法規起草工作，出力殊多。二十年調任漢口航政局第二科科長，推行新政，成績特優。二十一年因部易

長，辭職返京，創辦交通雜誌，爲銷行最廣學術刊物之一。二十四年，膺選赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造，於二十六年初返國，復入交通部任航政司科長。抗戰軍興，二十七年初，調任漢口航政局局長，主持當時最繁劇之鄂湘贛川四省航政。三十九年九月，該局改組爲長江區航政局，仍繼續任職，歷抗戰、復員、及戡亂三個時期，以迄政府遷臺，先後十二年，始終其事。抗戰期間並兼任船舶運輸各項軍職，對於維持民運，供應軍差，悉洽機宜，而在製造船隻，克復灘險各項任務，均能及時達成。政府酬庸，先後有助章之褒獎。復員期間，清除長江水道，暢通航運，收回並修建碼頭，便利停泊，厥功尤偉。三十八年八月，調任交通部航政司司長。時剿匪軍事逆轉，政府播遷，終轉進臺島。道之兄始終追隨政府，益矢堅貞，佐各任部長應付變局，恢復建制，維繫水運民航於絕續之際，更足多焉。四十年二月，交卸交通部航政司司長，改任交通界清曹，遂得從其志趣，多事著述，迄最近止，成書四十種，將近一千萬言。其著作範圍，遍及交通、水運、航政、經濟地理等各類，洋洋大觀。著作之餘，並以其學術經驗，作育後進，先後在國立政治大學、省立成功大學、海洋學院、政工幹部學校、銘傳女子商業專科學校、大同工學院、淡江文理學院、國防研究院等學府任教，迄今尙孜孜不倦。其參加學術團體，任理監事者七處。道之自強不息之精神，誠堪敬佩。四十八年初，被聘爲臺灣航業公司董事長，協同公司主管整頓業務，挽救危機，轉虧爲盈，不過牛刀小試云耳。

道之兄待人接物，誠懇謙和，而自律甚嚴，摒除不良嗜好。家庭雍睦，伉儷尤篤。其原

配錢懿瑛仁嫂，於安頓其七二高齡之婆母後，往視察辦事處，竟遇火落江，以致傷生，義行足式，道之兄尤爲哀悼。繼配楊俊如仁嫂，撫前妻子，一如己出，爲人所稱道。兩位仁嫂均雅擅丹青。錢故仁嫂長於翎羽、花卉。此次展覽會中，陳有俊如仁嫂之法繪，仕女、花卉、翎羽等，均深得古法。聞道之兄長航政局時，抗戰勝利後，友人建議將錢故仁嫂之繪事舉行畫展，爲道之兄所拒，蓋不欲貽社會以藉地位歛財之口實，廉潔可風矣。二子王煒、王煊，事親孝，得父心傳。

道之兄於著述等身之外，並爲評劇之權威，以及國劇、崑曲之名票。其劇樂之造詣湛深，高歌一曲，不同凡響。於崑曲同期中，時露清音，現時此道，幾成廣陵散矣。崑曲之復興，殆亦道之兄之志與願歟。

總之，道之仁長深得我國傳統文化之精神，而益之以科學教育之知識，故能德功言三方，均達崇高之境界，足爲後進之楷範，本社亦與有榮焉。

賀王道公服務航運四十週年

交大友聲

五十四年七月十一日航海節，中國航運學會特爲王洸學長，舉行服務航運四十週年慶祝茶會，並展覽王學長之著作及生活照片，此爲王學長四十年心血作品，深值吾人敬仰借鏡，宜乎參加祝賀者，冠蓋如雲。

王洸學長字道之，母校平院十九級管理系畢業，現任臺灣航業公司董事長之職。在中學校時即以「道公」、「聽鸛館主」筆名寫戲評，聲震北平文壇。進母校後與黃叔藩、傅達、王世弼諸學長聯合出版「交通經濟彙刊」，學生時代所發表之「海關兼管航政問題」一文，有獨特見解，曾被中外報紙競相轉載，爲交大青年之光榮。

王學長民十五年，丁父憂，即進入交通部航政司任職，弟王治亦在唐院就讀，王學長獨負家庭生計，宋建勳先生等父執輩見其年青有爲，特提挈入交部，故自王學長求學時即服務航政開始，至今整整四十年了。

在抗戰以前，交通界有一本銷行廣泛，內容充實的「交通雜誌」，即爲王學長與交大校友高琮學長合作創辦編輯。當時深受交通界所歡迎，曾出過「鐵道整理」、「航運」、「鐵路運價」、「水陸聯運」等專號，美國國會圖書館及哥倫比亞、哈佛、史丹福、普林斯敦、里昂各大學及日內瓦國際圖書館，都是長期訂戶，可見其在出版界之地位，惜受「七七事

變」砲火影響而中止。

王學長在交通部長江區航政局局長及航政司司長任內，日理萬機之餘，每以書畫自遣，寫作爲樂。四十年來，著作等身，有「最新海運學」、「近代運輸學」、「水道運輸學」、「航政法規要義」、「海商法釋論」等名著四十種問世，洵爲從事航運工作及研究運輸管理者必讀之資料。

王學長可說是交大同學會十代元老，幾乎每屆的理、監事名單中，都列有其大名。對會務熱心推動，對校友至誠相助。本刊在此敬致十二萬分謝意。

今年爲王學長服務航運四十年，適逢花甲榮慶，雙喜臨門。

七月十一日航海節，航運學會除爲王學長舉行茶會祝賀外，並在該會三樓展覽王學長歷年著作，生活照片，勳章等珍貴紀念品。

「王洸航運獎學金」兩名，每名一千元，亦在會中頒發。航運學會出版之航運季刊及交通月刊社發行之交通月刊，分別印製祝賀專輯，由名流多人執筆。本刊特在此摘錄嚴家淦、謝冠生、周還、陳邁子諸先生及交大校友賀辭如後，借花獻佛，以表賀忱。

志可侔宗懋，居恒慕鄭和；經綸傳著作，忠信涉風波。

嚴家淦

七海猶庭戶，卅年足獻歌；有爲當若是，智者樂如何。

從事航運，四十週年；精研學術，不讓前賢。

徐人壽

主持航政，懋績遠揚；等身著作，淵博輝煌。

陳樹曦

致力航運，發展交通；長篇巨著，績懋功崇。

傅達

同窗十載仰才華，椽筆文章分外嘉；

殷品莊

四十年來航運究，等身著述樂無涯。

博通航運，素欽才華；論著精闢，揚譽遐遐。

馮紹光

學貫中西，航界泰斗。究委窮源，焚膏繼晷。

謝冠生

著作等身，錦心繡口。功成以恒，有爲有守。

翩翩風度王公子，江左人才第一流。航政賢勞今卅載，文章信達自千秋。周還

絳紗設帳聲華茂，弧矢懸門甲子周。臺嶠極星光益曜，舉杯又憶少年遊。

碧海驚呖蛟掣生，澄江封鎖阻長鯨。樓船終自益州下，大道桴來蓬島行。李鍾魯

幸我老離鞭石役，欽公早著濟川名。成蹊桃李遍中外，著作等身擁百城。

天涯到處是行窩，經濟文章有足多；四十年來勤著述，三千士共誦弦歌。葉在鉉

程門立雪同囊舍，滄海乘風破碧波；此日神州猶板蕩，弔民伐罪待揮戈。

昔年庠序伴，早許甲吾儔。功業經三峽，雄圖邁六洲。
艱難憑共濟，肝膽喜同舟。指日黃龍飲，相看盡白頭。

李旭初

春秋鼎盛。

梁寒操

航政著勳猷，利通四海。運學宏教化，聲聞十方。

申慶璧

騰譽文章四十卷，盡瘁交通數十年；花甲喜重逢，況又是航海紀念。
手栽桃李三千樹，神傷雲月八千里；黃龍同痛飲，孰不道指日可期。

劉鼎新

績懋交通，功宏作育；海屋添籌，壽同金石。

水祥雲

梯航早著通邦計，作述何慚不世才；壽宇今從花甲始，天階曾問紫芝回。
欣看玉樹交柯舞，更羨金蘭並帶開；嘉日華堂高士滿，瓊筵相與醉千杯。

閻劍梅

等身著作，週甲年華；吉星高照，眉壽無涯。

賀衷寒

仁壽事功今集慶，良辰嘉會正齊輝。

胡錫康

四十不惑幾於道，七下雄圖任所之。

伏嘉謨

立德立言。

李宗黃

濟物周行君有術，裕民富國軼群英；盡天之利以爲利，大化何嘗限衆生。陳邁子
厚生貨貴暢其流，航海交通徧五洲；四十年來宏著述，堂堂志業重千秋。

著書宏教，望重交航；嵩辰令節，集慶同光。

臺灣航業公司 陳仲衡 李謙芳 石堯藩 王汝榮暨全體同人

勸猷丕著。

齊憲為 王敦善 王玉書 馬光瑞

松鶴遐齡。

吳德齡 王庭模 蔡傑臣

海洋永壽。

曹開諫

航業權威。

中國驗船協會

巍哉大師，業觀厥成；主持航政，三十餘春。
宏猷肇劃，無與比倫；培育英才，著作等身。
欣逢周甲，節屆佳辰；鶴籌增壽，賀悃同申。

中國航海技術研究會

國營招商局航海專科在臺同學聯誼會

道師六十榮慶暨服務航運四十週年紀念序

蘇門毓秀，早馳譽於吳江；蓬島矜忠，更宣勤於海滋。榮施小草，立雪程門，澤及樗材，銘心鶚薦。卅年附驥，幸觀航政之宏謨；廿載著書，更仰樹人之明教。有孫叔敖之廉介，飲拒盜泉；比陳仲子之清標，名高叔世。自慙學步，常思點也之愚；益慎厥躬，恐玷師門之譽。有三不朽，何殊立德立功與立言，頌六旬慶；行見救民救國而救世。祝此日欣逢花甲，卜他年福壽林壬。受業等葵忱早向，耄悃應輸，契叶椒蘭，義垂金石；聊貢楮墨以摛詞，藉捧盤匱而上壽。謹序。

軍事交通研究所旅台同學拜賀

向王道之先生致敬

香港航業協會

民國五十四年六月三日，香港航業協會假座敏求精舍，舉行例會，聚餐時，「航運」半月刊總編輯宋訓倫，向全體會員作如下的一段報告：

「各位，今年七月是中華民國航運學會理事長兼臺灣航業公司董事長王道之先生六十榮壽，並且是王先生從事航運工作的四十年紀念。王先生對航運學術的淵博精通，目前中國沒有第二人可以望其項背。所編著的航政專書、港務管理、航業經營、海商法律、以及海員訓練各種專門書籍不下四五十種，為航運從業人員所必須研讀參考的重要典籍。尤其偉大而使我們肅然起敬的，是他先後擔任交通部航政司司長，和臺灣航業公司董事長，祇以都屬公職性質，所以他絕不兼營任何私人企業，以為自己財富作打算。他將自己對航業的一切學識和經驗，完全貢獻於國家。平素取捨之間，纖毫必辨。這種嚴於律己的精神，及淡泊明志的態度，若非具有極度愛國的意志，和非常通達的人生觀，絕難辦到。然而他更不是紙上談兵，在他接任臺航董事長時，當時的臺航公司業務不振，經濟艱難，幾乎有立刻關門的形勢。自從王先生接手後，短短幾年內，臺航公司今天蓬蓬勃勃，已成爲自由中國海運機構中重要的一環。可見他的經驗才幹，恰與他的學問融會配合。三年前，臺灣成立航運學會，王先生因衆望所歸，被公推爲學會的理事長，這三年來出版刊物，辦理「航運業務研究班」，並協助

張其昀先生創辦海洋研究所，對於培養航海青年，教導航業知識，促進國人對海洋的認識和興趣，著實從基礎上做了許多功夫。今天在此出席的各位，也都是中國航運學會香港分會的會員，我們對於總會王理事長下月週甲之慶，應怎樣表示我們衷心熱烈的賀忱，應請各位加以討論。」

大會議決：王道之先生文章道德，中外咸欽，本會應於下月王先生壽誕之期，去電虔誠道賀。並由本協會會長趙從衍先生酌送具有隆重紀念意義之事物（獎學金），賀電於下次例會時提出通過，向王理事長致敬。通過之電文如左：

「王理事長道之先生勳鑒：欣逢懸弧令誕，天錫純嘏。四十載經濟匡時，百萬言文章名世。扶持海運，陶育英才。嶽峙淵渟，萬流敬仰。同人嵩祝情殷，鳬趨跡阻；惟有臨風拜手，遙頌九如。除撥奉菲儀，供獎學之用外，特電馳賀，伏希鑒察。香港航業協會同人叩」

中華民國航運學會第二次會員大會暨 王洸理事長服務航運四十年慶祝會紀盛

航運 季刊

中華民國航運學會於民國五十四年七月十一日航海節上午九時半，在臺北市仁愛路二段十號之一本會會所，舉行第二次會員大會。由楊管北、董漢槎及王洸三人擔任主席團。交通部沈怡部長應邀蒞會指導並致詞。大會中通過創設航運研究所及設立航運諮詢服務中心等提案多起。本會為慶祝王洸理事長服務航運四十年，並舉行茶會，到來賓嚴家淦、謝冠生、王雲五、張其昀、賀衷寒、閻振興、陳慶瑜、張導民、瞿詔華、董文琦、謝耿民、柳克述、錢其琛、張壽賢、費驊、任卓宣、成舍我、馬星野、楚崧秋、范鶴言、余紀忠、張丹、李熙謀、馬國琳、潘廉方、楊一峯、彭爾康、水祥雲、莫衡、張志禮、宋希尚、李昌來、汪竹一、管歐、楊家麟、張繼正、查良釗、查良鑑、譚嶽泉、張目寒、林挺生等千餘人。

本會以促進航運事業，研究航海技術，普及航運知識，提倡海洋建設為宗旨，成立於民國五十一年航海節。三年來，本會除出版航運通訊週刊、航運季刊及航運文庫外，經常舉辦學術講演及航運業務研究班。並設置圖書室，備有書刊近二萬冊，供會員閱覽參考。會員大會中並舉行楊管北及王洸贈書儀式，楊王二氏各以藏書三千餘冊贈送本會。

本會為鼓勵青年從事航運工作，在海洋學院及成功大學交通管理系統航運組，設置獎學金，以獎助品學兼優之在校學生。大會中頒發「王洸航運獎學金」，每名新臺幣一千元，得獎

者爲海峽學院之林大榮及成功大學之楊慶華。香港航業協會爲慶祝本會王理事長服務航運四十年，並於大會中由王總理先生代表致送「王洗獎學基金」新獎券一萬二千七百二十元。

本會選舉第二屆理事，選舉結果：王洗、王允衡、王傳賢、黃裕振、董漢桂、楊管北、朱世廉、徐可均、陳公亮、王先登、王章、甘其綬、趙從衍、沈家楨、費驊、許文華、周兆榮、朱登泉、鈔榮存、卓牟來、饒家昌、許邦友、關汝尚、謝月媚及周洪本二十五人當選爲理事，陳紹興、陳士金、李昌來、唐心一及姚煥鏡五人當選爲候補理事。施復昌、張文耀、沈維育、宋心治、陳仲衡、吳仲亞及馮琦七人當選爲監事，曾仲周及陳德坤二人當選爲候補監事。



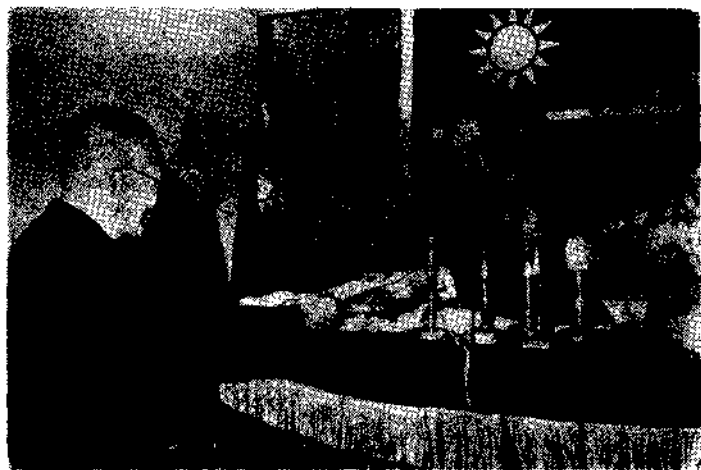
第二會次大員會交部沈部長君怡博士致詞



第二會次大員會本會理事王會長先生致詞



詞致生先如修長司劉司會社部政內會大員會次二第



表代生先樑漢董席主團席主會大員會次二第
書贈生先洗王受接會本



本院理事長王洸先生服務航運十四年，行政院
嚴院長家淦先生蒞會向王道氏賀。



大會主席楊管北先生（王濟賢代）頒發「航空獎學金」與楊慶華



本會理事長王洸先生服務航運四十年，張其陶
。水祥雲兩先生蒞會向王道氏賀。



第二會次大會本會總幹事甘其綬先生生作報告



五雲王，年十四運航務服生先洸王長事理會本
。賀道氏王向會蒞生先兩宣卓任



生先寒衷賀，年十四運航務服生先洸王長事理會本
。賀道婦夫氏王向會蒞



、瑜慶陳，年十四運航務服生先洗王長事理會本
。賀道人夫洗王向會蒞生先三民耿謝、正繼張



生先興振閻，年十四運航務服生先洗王長事理會本
。賀道人夫洗王向會蒞

王洸先生退休公職

王 紹 志

被譽爲「海學大師」的王洸教授，服務航業界四十三年後，在本月三日，從臺灣航業公司連任第三任董事長任內，奉准退休了。對於正在發展、也正在欣欣向榮的航業，這是一個大的損失。可是，這位現年六十三歲的海學大師，却更可以潛心於「海學」上的研究。因此，一般人的看法，認爲王洸並未退休，而是從實際與理論上，選擇了學術理論的研究，不再作實際的事務而已。

王洸在民國前六年出生於江蘇武進，他所以被稱爲「海學大師」，是由於他在航業的實際工作上，海事理論的研討上，都有着常人所不易達到的境界。舉一個例子來說，自從民國十五年，他以廿一歲的年齡開始進入航業界不久，即有海事專著——中國航業——問世，這本處女作，馬上被王雲五收入其所主持的萬有文庫第一集中，由於這一因素，此後的四十餘年中，他曾分別以交通、水運、航政、港口及經濟地理五類，寫出了四十五部航運叢書，如統計字數，已達到一千萬字以上了。王洸教授說，這四十五部書，是從民國十五年他進入交通部航政司開始，一直未離開航業界的崗位，也沒有離開書本的情況下，在研究中獲得的新知，在新知中適應工作，在工作中獲得學驗，以學驗授之學生，以著作傳播社會，將研究、工作、講學、著述，結爲一體，相輔而成的結晶，這一段漫長的默默的工作，就不是一般人所

能作到的了。

雖然在本月三號那天，王洸教授奉准從臺航退休，對於他辛勤工作了九年另五天的臺航公司，仍然十分關心。那天，他在交卸完畢後，仍然和平日一樣，不准人用車送他回麗水街的家裏，仍願如平日一樣，坐公共汽車回去。

他認為今後臺航，在海運日漸重要的情勢下，前途必然會大有可爲，尤其是汰舊更新的基礎已奠定後，增資造船如能儘快實現，能儘快充實貨櫃運輸設備，臺航前途是十分輝煌的。

從民國四十八年出長臺航以來，這位老資格的專家，覺得在這漫長的九年零五天董事長任內，有兩件事情，是值得他自己引以爲慰的，第一件是在臺航九年零五天中，儘管其他航業公司不幸海難頻仍，可是臺航公司從未發生海難，不論船員、旅客未有一人死亡，這是臺航全體上下努力的結果。第二件則是促成了臺澎航線、強迫性的旅客意外保險的立法以及實施，使臺澎這條危險航線上的臺航旅客，可以獲得最高十萬元的保險賠償，而這一保險的實施，到了現在，仍然有許多旅客不知道，可是在購買船票時，公司已給旅客買了保險，一旦不幸發生海難，便有賠償了。

說到這一段事，這位老教授便興緻勃勃，他認為這是海事上一件大事，因爲在危險的航線上發生海難，在未修改「海商法」以前，對於船公司及蒙難家屬都是一種無法彌補的損失，爲了保障公司與旅客的安全，必須要實施保險，而且這一保險，是強迫性保險，可不是一件容易的事，要達成這種強迫保險，首先要有法律根據。因此，在民國五十一年七月廿五日

，立法院終於在航業界的要求下，通過增加了海商法第一二一條，這條條文如下：「旅客於實施意外保險之特定航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入船票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額，前項特定航線地區及保險金額由交通部訂定之。」以後便有了法律依據。由於臺航公司負責了高雄馬公定期客運的責任，而高馬航線是一條危險航道，遂於民國五十二年七月一日，呈請交通部核准，指定高馬線為特定航線，實施旅客意外險，保險金額定為臺幣十萬元，保險費在票價內扣除，不增加旅客的額外負擔，並已於五十三年二月一日開始實施。

王洗並且指出，在承保保險公司方面，也有相當的周折，最初是洽詢臺灣人壽保險公司，每人保險費單程為臺幣十四元，臺航以目前該線票價大多數只四十元，無力負擔，不得已，與美商亞美保險公司 (American International Underwriters Corp.) 商詢，其保險費每人每次為美金五分，合臺幣二元，保費低廉，臺航即與其簽約，辦理至今，尚未發生任何一次賠償。到第二次續約時，該公司更自動降低為每次臺幣一元九角。教授認為，由此可見，在保險業務及推廣方面，我們的保險公司是應如何改進了。

當然，這位海學大師最令人稱道的，還是開創了近代航運學學術上的研究工作，除了四十五本巨著外，對於海事法規的創制，最多建樹。據統計，在我國的海事法規中，如海商法、船舶法、船舶登記法、引水法等重要法典，或由其奉命起草，或由其建議修正，於完成立法程序後，至今仍在施行，奠定了我國航政之建制，使理論與實際能融為一體。同時，這四

十五本著作，使大學交通管理系與航運管理系主要課程之教材，全部完成。他本人並在國立政大、省立成大、海洋學院主講這些課程，除了實際外，還將其學術思想，傳播於世。

王洸教授，早歲畢業於國立交通大學交通管理系，並由政府選派入美國賓夕法尼亞大學研究院，專攻交通管理與運輸之學。返國以後，先後任交通部航政司船舶科科长兼海事科科长，漢口航政局局長，長江區航政局局長兼造船處處長，交通部航政司司長兼路政司司長。在這些資歷中，多半貢獻於抗戰及復員時期的長江航運工作，以維持艱苦的民運軍運。王洸教授認為受命在川江、湘江灘險之處創辦機械絞灘設備，以及在川湘粵桂贛五省趕造數千艘船隻，並在抗戰勝利以後，將漢口、九江及南京的外商碼頭改建為公用碼頭十處，為長江建立公用碼頭之創舉，是四十三年服務航運界的值得回憶的大事。

現年六十三歲的海學大師，除了著書外，沒有什麼嗜好，他不吸煙、不喝酒。據他自己說，大概只有愛唱崑曲，並能粉墨登場。但是他的夫人說，他對於繪畫有相當的愛好，這大約是受了其父以及夫人的影響吧！王洸教授並且解釋說，他這一生，可說是飽經憂患，因為在卅八年九月三日，共匪在重慶縱火燒城，使其喜愛繪畫的元配夫人因而喪生，對於他是一個很大的打擊。在由成都候機還臺時，在機場認識了張目寒，由於都對繪畫有愛好，成了患難之交，也因此促成了與現在夫人的婚事，這與他自稱不懂畫的「畫癖」，讀者可以看出實在關係太密切了罷！

除了他在海事學術上的地位外，王洸曾經創立了一個全國性的航運學術團體——中華民國

國航運學會，而爲人津津樂道，這個純學術團體，成立於民國五十一年七月，以促進航運事業，研究航海技術，普及航運知識，提倡海洋建設爲主，成立後，即任理事長至今。而這個學術團體，現有個人會員二百廿二人，團體會員五十七個單位，有自建在仁愛路二段的會所，有三萬冊圖書的「航運圖書館」，及「航運資料館」，經常主辦研究班、印行各種航運週刊、航業季刊、文庫，爲一個目前最豐盛的事業學術團體。

對於今後的航業發展，王洗教授認爲：在本省來說，以本省爲中心的國際貿易，百分之九十以上，靠商船承運，但在五十五年輸出入貨物九百四十七萬四千噸中，國輪承運者，只有百分之四一強，外輪百分之五十九弱，故政府協助航業界增加新船，改善營運，是當前的重要經濟政策，至於今後進軍大陸，以及開拓國際航線，都是航業界的特殊任務。

在當前的航業界，王洗認爲應儘速增購大油輪，爭取世界油運市場，將本省的糖、鹽、水泥等改用散裝貨船運輸，可節減成本，同時爲了穩固貨源，航業界應訂定長期運約，而貨櫃船也應早作籌劃。

在經營上，這位專家認爲航業界應效法美、日、英之互相合併，不再爲一船一公司方式經營，當可達到合理與經濟之目的。

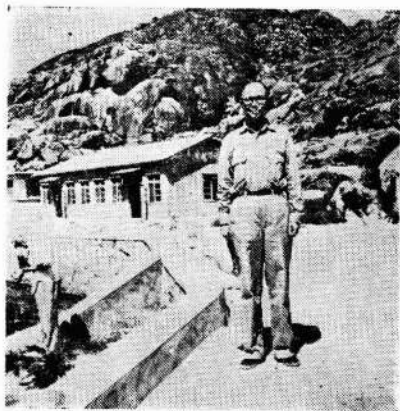
據王洗教授的朋友們透露，由於這位海學大師在航業上的貢獻，今年中央研究院的院士候選人提名，他將被提出，因爲海事在院士中尙付諸厥如，他的朋友、學生們都希望他能順利當選。在航運界方面，目前還沒有人能够遺棄忠於他自己的工作與興趣，能在工作之餘海

人而不倦，著作而等身的，因此，雖然他退休了，但是他仍是航業界的一盞明燈。

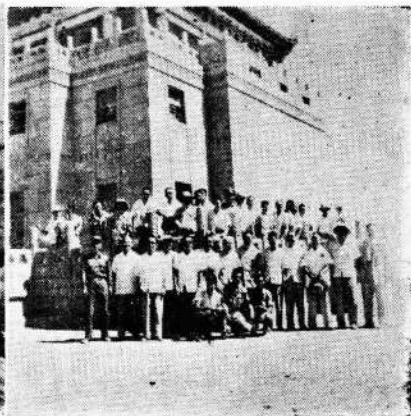
（本文曾刊於民國五十七年二月九日大華晚報）

民國四十六年

王洸教授訪問金門留影



王洸先生退休公職



王洸先生服務經歷

民國五十七年八月資料

服 務 行 政

交通部航政司核算、辦事員（民國十五年十一月——十七年七月）。

交通部航政司科員（民國十七年八月——二十年六月）。

交通部法規委員會委員（民國十八年一月——二十年六月）。

交通部漢口航政局科長（民國二十年七月——二十一年六月）。

交通部航政司科長（民國二十六年四月——二十七年一月）。

交通部漢口航政局局長（民國二十七年二月——三十年八月）。

交通部長江區航政局局長（民國三十年九月——三十八年七月）。

（兼全國引水管理委員會漢宜湘區辦事處處長）。

交通部統灘管理委員會主任委員（民國二十七年十月——三十二年十二月）。

交通部航政司司長（民國三十八年八月——四十年二月）。

交通部路政司司長（民國三十九年一月——三十九年五月）。

交通部檢核（民國四十五年三月——迄今）。

服務設計研究

國防設計委員會（資源委員會）主管航政研究員（民國二十三年七月——二十六年三月）。

交通部設計委員會委員（民國四十年三月——迄今）。

交通部交通研究所研究委員（民國四十四年一月——迄今）。

行政院光復大陸設計研究委員會水利專題小組委員（民國四十六年十一月——五十五年十二月）。

交通部技術標準委員會委員（民國四十八年八月——迄今）。

行政院經濟動員計劃委員會交通組主任（民國五十一年四月——五十四年十二月）。

教育部海事名詞審查委員會主任委員（民國五十二年六月——五十五年十二月）。

交通部航政法規審訂小組委員（民國五十一年一月——迄今）。

服務軍運

軍事委員會船舶運輸司令部同少將徵調處處長（民國二十七年七月——二十七年十一月）。

軍事委員會四川省船舶總隊部同少將總隊長（民國三十年九月——三十三年十月）。

東南軍政長官公署東南海航務委員會委員（民國三十九年一月——三十九年五月）。

服 務 造 船

交通部鋼骨水泥船試驗所主任（民國二十七年五月——二十七年九月）。

交通部西江造船處處長（民國二十八年十一月——三十二年二月）。

交通部川江造船處處長（民國三十年一月——三十二年二月）。

交通部造船處處長（民國三十二年三月——三十三年二月）。

服 務 航 業

中央航空公司理事（民國三十八年十二月）。

中國油輪公司董事（民國三十九年二月——三十九年十二月）。

招商局董事（民國三十八年九月——五十一年三月）。

臺灣航業公司董事長（民國四十八年二月——五十七年二月）。

服 務 教 育

特種考試河海航行員考試典試委員（民國三十九年十二月——四十四年四月）。

高等考試襄試委員（民國五十一年九月——五十六年九月）。

軍事委員會軍事交通研究所教授（民國二十四年八月——二十五年七月）。
國立重慶商船專科學校教授（民國二十八年九月——三十二年六月）。
國立交通大學教授（民國三十一年九月——三十四年二月）。
海洋學院教授（民國四十五年九月——迄今）。
成功大學教授（民國四十五年九月——迄今）。
政工幹部學校教授（民國四十三年六月——五十二年六月）。
國立政治大學教授（民國四十八年二月——迄今）。
銘傳女子商業專科學校教授（民國四十八年九月——迄今）。
大同工學院教授（民國四十九年九月——迄今）。
淡江文理學院教授（民國四十九年九月——迄今）。
國防研究院講師（民國四十九年五月——迄今）。

服務學術團體

中華學術院研士（民國五十六年——迄今），
中華民國航運學會理事長（民國五十一年七月——迄今）。
中國驗船協會常務理事（現任）。

中國地方自治學會理事（現任）。

國父遺教研究會理事（現任）。

中華民國國際貿易協會常務監事（現任）

中國文化學院海洋研究所理事（現任）。

中國交通建設學會理事（現任）。

服務出版事業

交通雜誌社創辦人（民國二十一年九月——二十六年七月）。

海運出版社創辦人（民國四十年十一月——迄今）。

臺灣商務印書館董事（民國五十三年六月——迄今）。

勳 獎

景星勳章、光華甲種一等獎章、航政一等獎章、勝利勳章（民國三十五年——三十七年）。