我的教寫作生活

王洸著

我的教寫作生活

王洸著

志可侔宗慤居恆慕鄭和
經綸傳著作忠信涉風波
七海猶庭戶卅年足歡謌
有為當若是智者樂如何

道之吾兄服務航業四十年紀念　弟嚴家淦敬賀

民國五十四年七月十一日航海節，航運學會特爲王洸先生舉行服務航運四十周年慶祝會，嚴總統時任行政院院長撰書賀辭如上。（原本珍藏於國立歷史博物館）

王洸先生服務航運四十周年，嚴家淦先生親臨祝賀，與王洸伉儷合影留念。

拜錄　王洸先生自勉句

忠勇爲愛國之本

學問爲濟世之本

非淡泊無以明志

唯至誠乃能感人

湘陰胡錫康敬書

拜錄　王洸先生座右銘

有理想　研做法　持毅力　其事可成
辦公務　秉原則　循法度　無慾則剛
言忠信　行篤敬　講實學　經師人師
得新知　廣傳播　求共鳴　達己達人

湘陰胡錫康敬書

公勲教澤允敷仁亮節
高風雅度親蔵偉山川
豐著作永言淑世壽
其身　奉聆
道公教授新著印行
晚　胡錫康謹賛

著者王洸先生攝於民國六十四年七月，時年七十一歲

王洸先生與夫人攝於民國六十四年七月七十歲生日，後排左至右次子王煊，長孫女王管文，長媳管迎愛，長子王煒，前排左爲三孫女王亞文，右爲次孫女王俊文。

第一編　我的公教寫作生活目次

我的家世和家庭……1
父親的公職與著作……1
我進過的學校……332
父母素養……84
我進了交通部航政司……336
父子纂修交通史航政篇……323
我早年發表的航政文章……7
我創辦交通經濟彙刊、交通雜誌、海運出版社……84
我創辦南京交通部航政司任職……336
國府肇建初期三件重要文書：航政根本方針、航政海政職掌劃分大綱、研議收回航權總報告……11
吳淞商船專科學校的設立……8
航政法規的起草制定與修訂……142
交通部接管海關兼管航政、設立各地區航政局……12
我出任漢口（區）航政局科長，推行新政……12
我進了國防設計委員會主持航政組……13
我妻與其國畫……419

第一次奉派出國研究考察航政……15
回國後奉命草擬武漢造船廠計劃……16
調任交通部航政司科長、策劃航政備戰……17
沉船封鎖長江……17
接收戰利品日船兩艘……18
率船撤退南京最後留守人員……18
抗戰初期航政重要措施……19
我出任繁劇的漢口（區）航政局局長……19
保衛武漢時期的長江航政……19
建造鋼骨水泥船四艘、沉江阻敵……21
保衛武漢設立船舶運輸司令部……22
創辦川江機械絞灘疏通水運……22
漢口（區）航政局遷渝、督造改良木船……27
管制長江輪船木船運價……23
重慶商船專科學校的設立……24
我主持五省造船事宜……24
建造淺水輪船六艘……25
制止政記公司六輪資敵……25
建設嘉陵江、沅江、烏江絞灘站……27
……28

抗戰時期召開的交通會議……25 26
四川省川江航務管理處的裁撤……28 28
我接任長江區航政局局長、統一管理航政……28 28
兼任軍事委員會四川省船舶總隊長、協助軍運……28
中美中英簽訂新約、我國收回喪失百年的航權……30 31
策劃停航船隻的整修、以備復員……34
第二次奉派出國考察戰時航政航業……35 36 37
我寫的考察報告……38 39
奉召回國、完成環球一周的海空旅程……40
回任長江區航政局局長原職……41
打撈長江沉船、加強水運……42 43
貸款撈修湖南輪船……44
創辦長江區（漢滬京）公用碼頭、以利水運……43 45 46 49 50
抗戰勝利後、召開的全國航業航政會議……46 47
復員期間我國航運恢復迅速……48 49
政府授予我景星勳章、勝利勳章、光華甲種一等獎章、航政一等獎章……50
剿匪逆轉、招商局遷臺、長江區航政局遷滬……51
我出任航政司司長於危難之秋……51 52
匪焚重慶、我妻錢懿瑛殉難……52

在臺主持全國氣象會議及監考船員檢定……63
中央政府由穗播遷渝蓉……53
成立東南海航務委員會、管理沿海航運……54 55
中國中央兩航空公司總經理附逆……55 56
兩航全部資產轉讓陳納德……58
辦理疏運、幾陷危城……56
中央政府遷臺、我重組航政司……58
招商局停泊香港的十三艘輪船附逆……59
招商局、復興公司美債船隻的被扣與復航……60
民用航空局遷臺初期、整修臺北國際機場……60
交通部成立航務會議、接辦東南海航務委員會工作……61
交通部續辦臺灣地區船員檢定考驗……62
考試院首次開辦河海航行員考試……63 64
我在航業人員講習會及船員訓練班的重要講演……65 384
中國航業聯誼會的成立……64 65
交通部委託基隆高雄兩港務局開辦船員訓練……66
處理鐵橋輪運蕉損失案、我與長官有歧見、請辭航政司長……71
反共抗俄國策的航政……72 | 80
中國驗船協會的成立及其任務……81 | 277

臺灣省立海事專科學校的倡議與成立……86
交通大學校友募款在臺復校……103 104 109 119
交通大學校慶我的致辭……151 152
我應聘爲交通部檢核並推爲發言人……105 106 107 118 120 157
高雄港開闢加工出口區的淵源……106 107 137
我對基隆港擴建的構想及擬議……109 110
初任臺灣航業公司董事長、解決三件要案……111 115
整頓臺灣航業公司的方案與績效……115 118
交通部召開航業會議及其重要議決案……124 133
我在航業會議中提出的各項意見……134 135
中華民國航運學會成立、我當選理事長……133 135 136 143 144 158 172 173 181 226
航運學會十五年的成績……285 286
航運學會榮獲內政部四次獎狀……154 179 222 256
高雄港第二口門的開闢……273 275

行政院成立經濟動員計劃委員會、我應召任交通組主任……138—139
臺灣省立海事專科學校改制爲海洋學院……153
高雄馬公航線旅客意外險的創辦……150
臺灣航業公司購建船隻……137—147—168
臺灣航業公司一次訂造一萬二千噸新船兩艘……170
臺灣航業公司再度增資購船……175
董理臺航九年、奉准退休……175—178
海事名詞及辭典的編印……123—147—148—168
服務航運四十周年的慶祝會……158—163
應聘赴日考察蕉運、擬具改革方案……179—180
中國航業發展中心的創設……164—165
核子商船薩凡那號來臺……170—171
第一屆亞華航業聯誼會的召開與其重要議案……178—182—189
第六屆世界華商貿易會議的召開與其重要議案……192—200

第二屆世華航業聯誼會的召開與其重要議案……208—216
臺中港重建的促進與其第一期工程的完成……204 205 349 351
從穀利堅利兩船的訂造、說到許文華先生事業的成就……218 219 231 232
董浩雲航業集團貨櫃船隊的建立……230
董浩雲先生辦海上大學……233 239 221
董浩雲航業集團的成就……368
白手建立基業的李宗吉先生……222—224 355 360
講學軍事委員會軍事交通研究所……13 14
講學重慶國立商船專科學校……24
講學重慶國立交通大學……33
講學武昌國立海事職業學校……48
講學成功大學……99 105 108 119 122 136 145 149 150 152 153 164 165 169 174 191 208 220 228 229 233 239 255 276 281
講學海洋學院……106 109 119 121 136 144 149 150 153 165 169 174 191 207 220 227 233 239 253 276 281
講學政治大學商學院……118 122 137 146 150 152 165 174 191 208 220 226 233 239
講學淡江文理學院商學部……121 122 136 147 152 156 168 170 179 207 220 228 233 239 254 276 281

講學大同工學院……136
講學銘傳女子商業專科學校……119 121 137 145 149 153 164
講學政工幹部學校及政治作戰學校……169 174 191 208 220 228 233 239 255 276 281
講學國防研究院……149 173 189 207
講學三軍大學及其海軍學院、戰爭學院……179 192 201 218 220 221 234 252 254 256 257 276
講學中國文化學院……121 137 145 150 154 165 170 189 207 220 226
講學臺灣師範大學……165 169 173 190 231 252 254 259 279 305
講學中正理工學院……102 105 108 119 121 139 152 153 155 256 257
講學革命實踐研究院……204
講學臺灣省訓練團……236
講學中國海事專科學校……207 223 229
講學淡水工商管理專科學校……107 152 155 164 165
講學交通大學工學院……144
「中國航業」的出版與其提要……170 174 190 221 222
「航業與航權」的出版及其提要……239 255 275 281
……121 239
……9 10
……10 11

「中國航業論」的出版與其提要……14 15
「航業政策」的出版與其提要……15 17
「現代航政問題」的出版與其提要……40 41
「水道運輸學」的出版與其提要……84 85
「海運學」的出版與其提要……87 88
「航業經濟學」的出版與其提要……104 105
「海運與國防」的出版及其提要……82 156
「船員職務與船舶管理」的出版及其提要……146
「發展海運之路」的出版與其提要……98
「中國航業史」的出版與其提要……169 170
「中國水運志」的出版與其提要……144
「航運—國家的生命線」的出版與其提要……94 95
「水道運輸學」修訂本的出版與其提要……106
「長江封鎖線」的出版與其提要……156
「抗戰時期水運紀要」的出版與其提要……238
「航業與國際海運」的出版及其提要……95 96 136
「實業計劃交通論」的出版與其提要……

「實業計劃論」的出版與其提要……190
「交通古今談」的出版與其提要……191
「開國六十年交通史論」的出版與其提要……208
「省縣交通」的出版與其提要……102
「中國交通概論」的出版與其提要……223
「臺灣之交通」的出版與其提要……91
「臺灣交通概論」的出版與其提要……88
「近代運輸學」的出版與其提要……107
「運輸經濟論」的出版與其提要……280
「交通政策」的出版與其提要……120
「海運政策」的出版與其提要……121
「航政概論」的出版與其提要……254
「航政概論續編」的出版與其提要……253
「海港概論」的出版與其提要……167
「航港新論」的出版與其提要……166
「航港管理制度之研究」的出版與其提要……87
……91
……94
……93
……85
……108
……102

「航業與航政」的出版及其提要……173
「海權與航業」的出版及其提要……189
「航政法規要義」的出版與其提要……99 100 155
「海商法釋論」的出版與其提要……140 141 142
「船舶法釋論」的出版與其提要……122
「海上法概要」的出版與其提要……167 168
「中國海港誌」的出版與其提要……92
「中國海港紀要」的出版與其提要……97
「中國港口論」的出版與其提要……85
「世界海港誌」的出版與其提要……89 90
「海國新志一、二、三集」的出版與其提要……101 122 144
「東海道上」的出版與其提要……201
「我與航運」中日文本的出版與其提要……190 203
「王洸教授其人其事」英文本的出版與其提要……232
「嘆鳴集」的出版與其提要……279
接受教育部委託審查專著十九種……103 120 121 137 146 156 157 174 175 180 257 277 283 296 302

擔任典試委員、襄試委員、檢覈委員、評閱委員……66 70 71 85 88 93 149 153 173 174 239 254 257 258 279 281
擔任公自費留學生考試命題及閱卷委員……99 105 108 118 121 123 139 147 204 207 230 253 254 257 258 259 281
兩獲臺灣省政府著作獎……87 92
接受國父遺教研究會學術獎章和我的答辭……227 228
接受中國經濟建設研究會學術獎章和我的答辭……235 236
接受中華學術院頒贈哲士榮銜及學術獎章和我的答辭……225 257 258
中央研究院院士提名表……242 252
我對國內外的廣播講詞……102 148 203 207 228 230 238 279
臺灣省交通座談會、我發表的「安康的交通建設議」……151 152
中華日報召開的航業座談會和我發表的意見……260 263
經濟日報召開的航業座談會和我發表的意見……218 234
臺灣新生報召開的航業座談會和我發表的意見……201 203
航海黨部召開航業座談會和我發表的建議……229 264
我服務過的社團——中國驗船協會、中國地方自治學會、國父遺教研究會、中國經濟建設研究會、國際貿易協會、國際經濟研究社、中國交通建設學會、海洋學協會、中華航業海員訓練中心……81 91 109 119 145 146 149 150 154 156 164 175 191 205 208 221 233 236 253 255 257 259 279 281

我擔任過的董事——招商局、中央航空公司、中國油輪公司、臺灣商務印書館……52 58 60 157
我國第一所航運資料館的成立……172 173
我國第一所航運碩士班的創設……225 226
我國大學第一所成立的航運管理學系及海洋運輸系……108 238
我國第一所海法碩士班的創設……301 302
評鑑大學航海學系的綜合報告書……283—285
民國六十五年底、我國水運實力及港埠設施……291 292
現行海商法修正草案的擬議……282
「發展海運法」草案的擬議……287—290
海功號試驗船首航南極特展和我的講演……297—300
布拉格油輪在基隆觸礁、油污海面的處理……292—295
高雄大造船廠的建設與四十四萬五千噸油輪的下水……304 317 321
王雲五先生與我……9 138 139 157 171 172
我收藏的古物贈送國立歷史博物館……265—273
我愛平劇……3 450
我愛崑曲……4 14 304

第二編　文存與芻議　目次

一、總統　蔣公的海洋思想……三〇七
二、地理學應用於實業計劃……三一一
三、從世界造船工業中論我國造船工業之發展……三一四
四、參觀高雄大造船廠記……三二一
五、一代文獻鉅著交通史……三二三
六、交大學生時代的我……三三二
七、我與劉成志先生……三三六
八、長江三峽之險……三四一
九、對於交通政策研究重點之意見……三四四
十、對於中央研究院三民主義研究所研究方針之意見……三四六
十一、濟賢紀念館破土禮致詞……三四七
十二、促進臺中建港的功臣　李晨鐘先生……三四九
附臺中港第一期工程完成開放營運記……三五一
十三、白手建立基業的李宗吉先生……三五五
十四、題贈校勤學寄劉英柏先生……三五七
十五、發展海運應速立法……三五八

十六、李王錦號散裝貨船命名典禮致詞……三六〇
十七、評某君所著「運輸學」……三六二
十八、評某君所著「運輸學理論與實務」……三六三
十九、評某君所著「企業整體運銷系統新論」……三六四
二十、評某君所著「運輸學原理與實務」……三六五
二十一、劉故院長鼎新銅像揭幕典禮致詞……三六六
二十二、董浩雲航業集團的成就（以上各文作於民國六十五年十月至六十六年二月）……三六八
二十三、北美之大湖運輸與內河航業（作於民國三十四年六月）……三七一
二十四、怎樣做一個內河輪船的好船長（作於民國三十七年八月）……三七七
二十五、合作配合爲促進氣象事業之保證（作於民國三十八年九月）……三八一
二十六、促進今後航業之方針與措施（作於民國三十九年八月）……三八四
二十七、美國船員訓練與臺灣航海教育的急要（作於民國四十一年五月）……三九一
二十八、我國海運政策之回顧與瞻望（作於民國四十三年二月）……三九六
二十九、海上光明（作於民國四十六年十月）……四〇七

第三編　專　載　目次

一、航政專家王洸喜星高照……交　通　月　刊　李　啓　柳……四一九
二、交大之光……交大八十週年特刊　杭學鳴　范文芳　林同聖……四二二
三、王道之義助王逵平……春　秋　雜　誌　包　鮮　庭……四五〇
四、早期航業人物事蹟簡述……傳　記　文　學　胡　光　麃……四五五
五、海學大師王洸教授……中國文化學院校刊　湯　平　嘉……四五八
六、王洸作育英才……經　濟　日　報　珊　瑚　網……四五九
七、王洸教授珍貴古物之捐贈與移藏……中國地方自治月刊　香　林……四六〇
八、青年楷模王洸先生……戰　鬪　週　刊　高　旭　輝……四六一
九、海學大師王洸教授……校　勘　簡　訊　黃　清　源……四六四
一〇、王洸教授著作等身……香港中正時報　戴　伯　宇……四六六
一一、我主編海事雜誌二十年……鮑　而　林……四六九

第一編　我的公教寫作生活

王　洸　著

我的家世和家庭

我祖父諱國均，字頌平。江蘇省武進縣鄒堰鄉人。前清進士，歷任淮安府教諭及山東貴州各省州縣，操守清正。直隸總督楊士驤氏，民國初年任農商總長的楊士琦氏、江西省長的李盛鐸氏，均出其門下，祖母楊氏，江蘇無錫縣人，生伯父樹聲及我父。

我父諱倬，字雲五，筆名抱石。前清秀才。遊學日本，專研法政，並精書法山水。歸國後，初任職上海商務印書館編譯所，民國四年隨福建省長許世英氏遊閩，佐助實業廳長汪洋氏辦勸業會。五年隨交通總長許世英氏進交通部，初任航政司主事，嗣升航業科科長兼交通月刊及交通史航政編主編。十五年十二月八日，以心臟病突發，逝世於辦公室。著有我國第一部「地方行政要義」及「交通史」，均在上海商務印書館出版。

我母袁氏佩秋，生長姊及我兄弟三人，姊早逝。兄沖，字盎之，於民國十二年夏畢業於上海交通大學管理科，以學優分發交通部路政司辦事，爲美國顧問貝克之助理，不二年患肋膜炎逝世。弟治，字理之，於二十年畢業於唐山交通大學，以專習土木，歷任津浦、南潯、湘桂各鐵路工程職務，旋於二十五年起改任軍事委員會第三廳、軍政部城塞局技術工作，及重慶某兵工廠營繕課長。抗戰時期，調任糧食部倉庫工程處總工程師，以廉能名，大陸變色，音訊遂絕。

我爲父親次子，於北平師範大學附屬中學畢業後，考入北平交通大學管理科。二十一歲丁父憂，入交通部航政司爲核算、辦事員，半工半讀。民國十七年夏，國民政府北伐成功，奉調南京交通部爲航政司科員，嗣後歷任科長、處長、局長、司長、臺灣航業公司董事長、中華民國航運學會理事長，及各大

學教授，職務雖多遷調，但始終未離開航運範圍，迄今已逾五十二年。

原配同邑吳曉雲女士，結婚一年，即以難產早世。續娶同邑錢懿瑛女士，結婚十四年，於三十八年九月二日，共匪縱火重慶時，衛護長幼，遇難江干。育長兒煒、次子煊。三十九年十一月我復與漢口楊俊如女士結婚，以迄於今。俊如專長會計，服務審計部已二十八年，現任科長。撫育兩兒成人，一如己出。煒兒專攻輪機，已考得考試院輪機長證書，現任職船公司，娶妻管迎愛，服務勞工保險局，育管文、俊文、亞文三女，均就讀再興小學。煊兒與其妻谷崇瀛均畢業於中國文化學院。煊兒初在臺灣商務印書館助編東方雜誌，崇瀛初在中央圖書館任職，現均在美深造工讀。

民國紀元前六年

七月七日，我生於江蘇省武進縣西門內柏花樓進士第。

民國元年至五年（七歲至十一歲）

就讀於武進冠英小學（縣立第三小學），校設武進西門內覓渡橋莊氏宗祠，校長王杏溪先生（中央研究院院士王兆振先生之祖父）、張圻先生。

民國六年至八年（十二歲至十四歲）

隨父母至北京。取道滬寧、津浦、京奉鐵路，初見長江、淮河、黃河及大鐵橋，展開眼界。家住北新華街菊園。就讀於北京第七小學（原名八旗小學），校設絨線胡同，走讀甚近。校長高松秀先生。

民國九年（十五歲）

就讀於私立尚志中學，校設西城尚志學會內，校長范源廉先生。與章安邦君同桌聽課，章君喜國劇，課餘常偕赴前門外肉市廣和樓，聽富連成社科班戲，從此對國劇發生了興趣。

在尚志中學讀書時，曾因看戲說謊，爲父親發覺嚴責，命我記述經過，以自反省；文繼國文老師陳屯先生閱看，頗爲嘉許，督教備至，從此力勉誠實。對我以後立身處世，發生極大影響，我曾回憶其事，寫了「少年時代的轉變」，發表於五十七年七月五日中央日報，並編入「我與航運」書中。

民國十年至十三年（十六歲至十九歲）

我就讀於北京師範大學附屬中學（舊制四年），校設在宣武門外琉璃廠，主任先後爲程時燈、林礪儒先生，我功課平平，惟對地理頗具興趣，得陸光宇老師之指導，曾在校內，編印過「史地彙刊」數期。同班同學頗多傑出人才，我與曹啓元、李旭初最相得，旭初和我均酷嗜國劇，上下課休息時間，常在教室內歌唱表演，下午並帶了書包，相偕赴廣和樓聽戲。看戲畢，才回家，因此學業頗受影響，成績不好，惟因我常在報紙上發表戲評，筆名用道公或聽鸝館主，啓發了以後寫作的興趣，我能唱國劇和崑曲，亦植基於中學時代。

我在富連成社聽戲，對孚角陳富瑞、武生沈富貴最欣賞，每爲文予以揄揚。該社教師兼編導王連平君劇藝甚深，我亦與其相交。該社傳統不重宣傳，凡編練新戲，事前從不發表消息和劇目劇情，至演員名單及扮演角色，更不報導，實不足以宏揚劇藝，號召觀衆。某次王君排演連臺好戲「三俠五義」，深恐宣傳不够，公演難收良果，就商與我；我主張打破該社傳統，於公演前，由我在報上撰文，發表劇目演員名單，並出資印發宣傳資料，果然公演後大受歡迎，收益可觀。因爲有此宣傳的功效，以後該社亦不再固執傳統。戲劇評論家包緝庭先生，當時與我有同好，常在廣和樓相晤，他憶及往事，曾在六十五年五月的「春秋雜誌」上，寫了「王道之義助王連平」一文，以記其事，該文編入本書第二編。

八　月

北京師範大學附屬中學畢業後，考入北京交通大學管理科預科，校長張福運先生，係交通部航政司

司長調任。我因學業關係，對國劇興趣減低。調得國文教授顧宗泰先生之指導，開始對崑曲發生興趣。張校長係十二年二月就職，十三年十二月辭職。

民國十四年（二十歲）

北京交通大學校長張福運先生辭職，一月由朱我農先生繼任。

我在校集合江蘇省籍同學黃叔霖、王世弼、傅達諸君，組織江蘇同鄉會，並印行「蘇光」季刊，爲當時校內惟一學術性刊物。

我與愛好崑曲之同學胡成龍、王祖瀏諸君，合組崑曲社，聘請陸軍部軍學司主事錢柏森先生爲導師，學會了折柳、陽關、小宴、驚變諸齣，每星期在校均有集會，管弦歌唱之聲，於放學後時聞校園。

我弟治考入唐山交通大學土木工程科。

民國十五年（二十一歲）

七月二日

交通部印行之交通公報第一二九四號，轉載我在「蘇光」第二期所發表的「鐵路政策之研究」一文，該文編入「航運—國家的生命線」書中。

七月七日

交通部印行之交通公報第一二九八號，轉載我在「蘇光」第一期所發表的「整頓航政與擴充航業之管見」一文，當時日人在北京發行之「順天時報」亦予轉載，咸認爲政治上之一種新思潮歟？該文編入「航運—國家的生命線」書中。

十二月八日

是日嚴寒，父親於下午二時赴交通部航政司辦公，簽到甫畢，心臟病猝發。航政司工程科科長、我的老師宋建勳先生，急赴交通大學找我，促速往省親，當我趕到時，父親已入昏迷狀態，醫生急救無效，我於霎時間卽遭大故，痛哉！哀哉！父親享年五十一歲。

十二月二十一日

在牛肉灣本宅，爲父親設奠，父親友好及我兄弟同學來拜唁者約三百人。翌年冬，母親扶柩南下，歸葬父親於武進鄒堰祖塋。

十二月底

父親好友航政司司長陳福頤、科長張恩壽、宋建勳諸位先生，顧念我父親身故，家無餘資，生計及我兄弟教育均成問題，遂簽報當時交通總長，派我爲航政司核算，半工半讀。我先管卷，後接替蔡華卿技士工作，核發船員證書。上午讀書，下午辦公，求學工作咸能兼顧。我曾寫「進了交通部」，以紀其事，刊於民國四十六年六月大道半月刊，並編入「我與航運」書中。

民國十六年（二十二歲）

「蘇光」季刊出版兩期，自第三期起改名「交通經濟彙刊」。我爲籌募基金，在校特舉辦遊藝會，公演話劇「一片愛國心」，由同學徐申初、趙元祥及畢業同學邵覺主演，深受歡迎，得款用作擴大刊物之資。

我承交通史編纂委員會主任委員關賡麟、副主任委員雷光宇先生提拔，派我兼任該會協修，繼續父親編寫「航政編」之未竟工作。

七　月

北京交通大學校長朱我農先生辭職，由姚國楨先生繼任。

民國十七年（二十三歲）

一月六日、七日

交通部印行之交通公報」第一八〇三號、第一八〇四號，轉載我在「交通經濟彙刊」第三期中所發表的「海關兼管航政問題」一文，「順天時報」又重加轉載，南滿鐵道會社且譯成日文，納入「支那航業」一書。該文一再被轉載，可見當時輿論重視此問題。該文我主張海關應停辦航政，而由交通部在各港埠成立航務（政）局，並擬定設立地點及組織職掌。國民政府成立，經交通部王伯羣部長多方折衝，獲得財政部宋子文部長之同意，卒於民國二十年七月一日起，交通部設置各區航政局，接辦海關兼管航政，收回客卿壟斷八十年之事權，始建立了新的航政體制。

該文我已編入「航運—國家的生命線」書中。

一月十四日

交通公報轉載我在「交通經濟彙刊」第四期所發表之「船舶噸位之研究」一文，該文編入「航運—國家的生命線書」中。

一月十七日

交通公報第一八〇八號轉載我在「交通經濟彙刊」第四期所發表的「關於編訂中國航律之管見」一文。同年八月我奉調南下，至交通部航政司任科員，適部內新設法規委員會，我又將此文酌加修正，發表於是年九月出版之交通公報第三十一期。王伯羣部長閱後，頗為嘉許，而擢拔我兼任法規委員，我因此得參加海商法、船舶法、船舶登記法、航政局組織法等起草審議工作。時國民政府成立未久，努力於

新法之創制，上述各法陸續於民國十八年至二十年間，完成立法程序，公布施行，以迄於今，爲我國航政法規奠定了宏規。該文已編入「航運—國家的生命線」書中。

一月三十日

我寫「海運保護政策」一文，發表於是日交通公報第一八二二號，已編入「航運—國家的生命線」書中。

六　月

國民政府北伐成功，戰地政務委員會主任委員蔣作賓先生抵北京，統一指揮接收北京政府各部署。該會設於交通部原址。蔣氏及各處處長如羅家倫、陳家棟等均在該部原址辦公。

六月十七日

交通部成立「接收北京交通部署及所屬機關委員會」，王伯羣部長派沈蕃爲主任委員，劉成志、周繼堯、何家成等爲委員，會址亦設於交通部原址。是日開第一次會議，決定酌派交通部及所屬各機關原任人員爲接收臨時工作人員。我與航政司管理科副科長張杏林先生奉派爲該會航政司接收員，辦理點收文卷各事。

北京交通大學姚國楨校長離職，我因奉調赴南京交通部工作，亦離開了我肄業四年的母校。我曾將在校四年內的學生生活及團體活動，寫了「交大學生時代的我」，以資紀念；文刊於民國六十五年四月八日「交大友聲」，並編入本書第二編。

七月十九日

我寫了有關「革新航政事宜」節略，送請沈蕃主任委員、劉成志委員核閱。八月初，奉派與張杏林先生赴南京交通部任職。

八月二十一日

我與交通部留用人員一行二十餘人，押運文卷離北平，乘火車至天津塘沽，改搭招商局新昌輪船赴上海，轉往南京。

九月一日

我奉派爲交通部航政司科員，是日到部報到，分發第三科辦事，科長張葆彝先生。我從此離開了北平交通大學學生生活，而專任公務員。

乘新昌輪船航海三天三夜，到達上海，我首次看見了海河外的大沽壩，山東半島的成山頭，越黑水洋、綠水洋，而進入長江口、吳淞口，船泊黃浦江外灘，在招商局碼頭登岸。我第一次遠涉海洋，啓發了以後邁向海洋的思想。

我在北平交通大學肄業四年，適值列强侵凌我國日甚一日，學生愛國運動，高潮迭起，我常積極參加，對團體活動，尤特具熱忱。曾寫「交大學生時代的我」一文，憶述往事。

民國十八年（三十四歲）

一　月

母親扶父親靈柩，由北平搭平浦通車至浦口，我前往迎靈，改雇帆船，取道長江至魏村，轉入內河，而至武進縣鄒塢，安葬於祖塋。事畢侍母親至南京寓所奉養。

一　月

交通部王伯羣部長以吳淞商船學校絀於經費，自民國四年停辦後，多年來缺乏高級船員之訓練機構，影響我國航業之發展，令該校畢業生楊英先生籌備恢復。並爲固定經費來源，奉准行政院，在我國商船應繳之船鈔，附加百分之十五作爲該校經常費。該校因得於翌年秋復校，由王部長兼任校長，楊英先

生以副校長名義主持校務，先設駕駛科，十九年秋增設輪機科，楊英先生調任校長。我在航政司第三科奉命承辦此案。楊先生於民國六十年四月五日在香港逝世，我曾撰文哀悼，記述該校復校經過，原文編入「海權與航業」書中。

五月九日

交通部舉行五九國恥紀念會，我奉王伯羣部長指派，講演「取消不平等條約收回航權問題」。

六　月

代交通部草擬「航政根本方針」，報行政院核准施行。又代交通部、海軍部草擬「航政海政職掌劃分大綱」，會呈行政院核定施行。從此兩部有關航政海政事權明白劃分，消弭爭議。直至以後海軍部改制爲海軍總司令部始另有新規定。

八　月

交通部奉行政院令，召集外交、財政、工商各部代表，會商如何收回航權，每週一次，歷時一月，完成結論。當時交通部代表爲航政司司長殷亦農，外交部代表爲條約委員吳南如，財政部代表爲關務署關政科科長吳競，工商部代表爲商業司司長張軼歐。我任該會議秘書，指定起草總報告，由交通部呈報行政院核定，令行外交部與各國交涉。當時英日兩國堅持既得特權，表示異議，交涉無進展；唯嗣後我與波蘭、捷克諸國所締新約，則均照該報告原則而議訂，將內河航行權與沿海貿易權保留於本國國籍商船。

十　月

我在北平交大學生時代所寫之「中國航業」一書，在上海商務印書館出版，王雲五先生將該書編入「萬有文庫」。得稿酬銀元二百元，爲我第一本專著問世，對我以後之寫作，發生了極大的鼓勵。

全書共分九章，前七章爲：(1)中國輪船公司之沿革。(2)中國歷年船隻噸數之統計。(3)中國各公司輪船之統計。(4)外國航業侵入中國之起源及其勢力之消長。(5)外國輪船公司之沿革及狀況。(6)中外航業之比較。(7)國內主要航路及其航業之狀況。都是取材於交通部及海關之資料。第八章所論：①整頓航業計劃，我特別强調海關兼管之航政，應交還交通部，專設航政機關辦理。②航政法規應作通盤有系統之制定，以利航政之推行。③本國航業應由政府直接間接予以各種獎助，俾能與外輪爭勝。④創設遠洋航業公司，以參加國際航運，促進對外貿易。⑤培養專才以建立航業深厚之基礎。第九章所論改良航業計劃，我針對當時我國航業之弱點，提出改進辦法如：①注意船期之準確與迅速。②注意裝載之安全與經濟。③注意愼選船員。④注意聯運。⑤注意協定運價。⑥合作聯營。我這些思想已在青年時代即以孕育，後來我從事航政航業，亦無不依據這些思想而處理。

民國十九年（二十五歲）

二月四日

國民政府於是日公布海軍部組織法，該部設總務、軍衡、軍務、艦政、軍學、軍械、海政、軍需八司。其海政司掌下列事項：①測繪江海各航路及軍港要港事項。②調製頒布航路圖誌事項。③領海界線及軍港開濬事項。④國際航行規則事項。⑤審查沿江沿海燈塔標桿浮樁事項。⑥航海之保安及頒布航路警告事項。⑦調製海口潮汐表事項。⑧設置電求向器事項。⑨關於沿海巡緝捕獲及救護海難事項。⑩引水人之監督教練事項。⑪觀測海上氣象事項。即係依照航政海政職掌劃分大綱之規定而制定。

八　月

我第二本著作「航業與航權」，由南京學術研究會出版，上海啓智書局印行。此書分四部份，第一部份解釋各種航權之涵義。第二部份詳述我國航權喪失之歷史。第三部份闡論可能收回航權的各種具體

辦法，並分析其利害得失。第四部份提供收回航權之最佳辦法，以反映當時中央各部商討之結論。

十一月二十五日

我承三姨母之介紹，與同邑吳曉雲女士結婚，她小我二歲。禮堂設在南京蜀峽飯店，由交通部次長韋以黻先生證婚，是日賀客盈門，席滿禮堂。

岳父吳仲熙先生爲名書畫家，兼精鑑定，曉雲爲其五女公子，溫婉嫻靜，自幼得父之薰陶，雅好書畫。就讀中學時，並得名師之指導，其藝益精，尤以花鳥之運筆生動，敷色明艷爲父及師所欣賞。其妹青霞之丹青，尤勝乃姊，早歲卽負時譽於滬上。她與我結婚後同習崑曲，新婚燕爾，我觀其作畫，她伴我唱曲，上侍康娛，克盡孝道。惜天祿不永，不逾年，以難產逝世。

十二月五日

國民政府公布交通部航政局組織法，規定其職掌如次：㈠關於船舶之檢驗及丈量事項。㈡關於載重線標誌事項。㈢關於船舶之登記及發給牌照事項。㈣關於船員及引水人（按指內河領江）之考核監督事項。㈤關於造船事項。㈥關於船舶出入查驗證之核發事項。㈦關於航路之疏濬事項。㈧關於航路標誌之監督事項。均係依照航政海政職掌劃分大綱之規定而制定

民國二十年（二十六歲）

五月二十五日

交通部紀念週，俞飛鵬次長主席，我奉派講演「研究三民主義之心得」。

七月一日

交通部成立上海、天津、漢口三個地區航政局，接管海關兼管航政；並施行海商法、船舶法、船舶

登記法及船員管理等新頒法規。部派奚定謨爲上海航政局長，主管江蘇浙江安徽三省航政。陶毅爲天津航政局長（嗣改派劉成志爲局長），主管河北山東兩省航政。徐濬銘爲漢口航政局長，主管湖北、江西、湖南、四川航政。收回了客卿壟斷八十年之事權，而建立航政的新體制。我奉交通部派令，任漢口航政局第二科科長，主管航政事務，與徐局長同日就職。局設漢口特二區，前俄國領事館內。

八月十七日

妻曉雲在南京鼓樓醫院難產，聞電趕回南京審視，醫生挽救乏術，不幸於是日逝世於淳德里寓所。結婚纔十個月，團敍不及八個月，她竟捨我而去，傷哉。開弔後，即攜柩歸葬武進鄒堰祖塋。

民國二十一年（二十七歲）

五　月

我任漢口航政局科長將近一年，推行新政，尚屬順利。適內閣改組，由行政院副院長陳銘樞兼交通部部長、部內及部外附屬機關首長大事更動。漢口航政局長改派陳國勳充任，我與徐局長同進退，辭職返回南京。

八　月

我所謀職務未成，決定反求諸己。那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，我動了刊行交通雜誌（月刊）的念頭。自任編輯及發行人，積極籌辦。

十月一日

交通雜誌創刊號出版，印行二千本。以後按月出版，因內容充實，發行數日增，陸續增至五千份，爲當時交通界研究學術的公開園地。曾出過「鐵道整理」、「航運」、「鐵路運價」及「水陸聯運」等

專號，每種均在四、五十萬字左右。不惜工本、共出了五十八期，直至七七事變，南京疏散才停刊，當時助我編務者尚有萬琮、章勃、洪瑞濤等交大同學。

我在交通雜誌創刊號發表了「中國航政革新方案」，第二期發表了「商港之研究」，第三期發表了「招商局之整頓與復興」，第四期發表了「各國郵政制度與郵政儲滙之概觀」；均爲時論，頗引起當局及社會之注意。以後各期我均有文章發表。我曾將創辦「交通雜誌」經過，寫了一文，刊於民國四十二年十一月「交大友聲」，並編入「我與航運」書中。

民國二十二年（二十八歲）

四月

我辦交通雜誌漸有文名，當時國防設計委員會（性質類似文職參謀本部）錢副秘書長，有意在會內設一航政組，專規劃航政、航業和造船工作；因看過我的文章，屬意於我負責該組。我在仍許辦理交通雜誌及一年以後如成績好，允派我出國研究之條件下，接受了他的委任。

民國二十三年（二十九歲）

四月

接受軍事委員會軍事交通研究所聘書，聘爲該所航政班教授，主講航政與水運課程。該所之設立爲訓練儲備軍事運輸，通訊，郵政方面之高級技術及管理人才。規定須大專畢業生方能投考，一律公費。該所分航政、鐵路、公路、郵政、電信各班，畢業後分發軍事及交通機關服務。抗戰時期多從事戰地工作，深著功績。記得航政班學生，有謝海泉、曾白光、劉心怡、劉廷磊、楊和基、葉式意、陳榮禩、劉

鐸、夏續西、花濬、張春森、唐瑩、姚鉄諸君，郵政班有王叔朋、簡爾康、陸勝揆、潘明紀、潘安生、王振世、劉光漢、徐能、張恩澤、葉茂諸君，電信班有沈騰、余匡時、王正鐸諸君；鐵路班有蔡春曦、田治經諸君。航政班主任爲宋建勳先生，郵政班主任爲馮農先生，記得龍達夫、柳克聰、劉佐人、胡軌、羅友倫、黃通諸先生均曾在該所擔任過教授或教官。

五月二十日

我與同邑錢懿瑛女士在南京中央飯店大禮堂結婚。懿瑛小我六歲，爲岳父滌清先生之唯一女公子，（有兄二人名懿勁、懿明，弟一人名懿廉）初就讀武進女子師範，後從師學繪畫、工花卉翎毛、宗南田，在校以美慧名。緣母親見我斷弦已久，中饋乏人，特專程返武進，託三姨母執柯，事竟洽成。自相親文定以至結婚，爲時雖不過三個月，而婚前通信約會頻繁，愛情早厚植矣。

五月二十四日

南京各界爲某項慈善募款，在明星大戲院演義務戲兩天。第一天大軸爲名伶李少春的陸文龍，押軸爲我與名伶華傅苹合演的崑曲「定情賜盒」，海報用我筆名聽鸝館主，我飾唐明皇、華飾楊貴妃。事前由溥西園先生爲我排練身段，不過兩三次，即第一次登台，尚受歡迎，因我愛妻在場觀賞，我特別興奮，故演出效果良好。

嗣後，我在南京公餘聯歡社又演過小宴、驚變、折柳、陽關、三醉、聞鈴、彈詞（與溥西園先生合演）諸齣、那些年是我一生中最幸福、最快樂的時光。我曾在民國五十七年的民族晚報，發表過「演唱崑曲憶往事」一文，並編入「我與航運」書中。

十一月

我的第三本著作「中國航業論」出版，由南京交通雜誌社印行。此書分下列四章：㈠總論。㈡國人

自營航業。㈢外人在華航業。㈣航路及船舶之配置。

十二月

我的第四本著作「航業政策」出版，由南京交通雜誌社印行。本書與「中國航業論」，Fairbank 曾在 Bibliography of Modern China 書中，曾有介紹與良好的評論，原文編入 Professor Wang Kuang-His Life and His Works 書中。

此書分三部份：第一部份，總論十個海運國家，如何以直接的、間接的方法，保護其本國航業；第二部份詳論日本英美法德各國之航業政策；第三部份闡述我對發展中國航業的意見。

民國二十四年（三十歲）

九月

奉資源委員會（國防設計委員會易名）令，派我和江鴻治、吳志翔兩君出國考察，我赴美國，江吳兩君赴英國。此事經過，我曾寫「兩次奉派出國研究考察」一文，編入「我與航運」書中。

乘傑佛遜總統號由滬取道日本赴美，同船識周肇西兄，至西雅圖轉乘火車，經芝加哥而至費城。入賓夕法尼亞大學研究院（華頓學校）研究水運，曾接受約翰遜、希勃納及威爾遜諸教授之指導。同學有王英保、丁世祺、吳幼林、卓牟來諸君。

民國二十五國（三十一歲）

六月

結束研究課程

七月至九月

承我國駐美大使施肇基先生函介，前赴華府商務部所屬各航運單位，洽詢航政法規實施情形，嗣赴聖路易、芝加哥考察密士失必河及大湖區水運；轉往紐約航務檢查處考察船舶檢查、船員管理，並至海關考察船舶登記、核發證照等實務。對我後來從事航政工作，獲益匪淺。

時八萬噸級英船瑪麗皇后號、法船諾門第號，定期航行北大西洋航線，於船泊紐約港時，曾與美國航政官員上船，觀察其執行港口作業。

十　月

乘五萬噸級之德國客船白萊門號，由紐約橫渡北大西洋，至英國南安普頓，參觀深水港碼頭。改乘火車至倫敦，喜得江鴻治兄引導，暢遊名勝古蹟及博物館、臘人館。

倫敦遊畢，乘歐羅巴號客船至白萊門，換乘火車分段至巴黎、日內瓦、羅馬、威尼斯，一路遊覽，最後抵布林地西港，搭乘義大利客船康德凡第，取道蘇彝士運河、孟買、哥倫坡、新嘉坡、香港，而返抵國門上海。

在柏林曾趨波茨坦，在巴黎曾赴凡爾賽，暢遊昔日德法之皇宮御園；在梵諦岡瞻仰天主教之聖地；在羅馬憑弔古帝國之遺蹟；在威尼斯泛舟於偉大的水城。渡蘇彝士運河，縱覽歐亞交通之孔道，歷印度洋各國，以迄香港，目睹英國海權之伸張。過臺灣海峽，東望我失去的國土，不勝感慨嚮往之至。

十一月

返南京後，即往資源委員會報到，錢副秘書長囑我在紀念週爲全會同仁講演，題爲「我國應加速發展航業與造船工業」，似甚引起聽衆之共鳴。會後，錢副秘書長命我即擬具建設武漢造船廠計劃備核，蓋恐戰爭發生，沿海造船工廠不能利用時，華中有修造船隻之能力，用意自屬深遠。我奉命多次赴上海

，與江南造船所工程師葉在馥、李永慶、郭錫汾諸君會商，擬定了計劃，陳報錢副秘書長核奪。嗣因中日關係日益緊迫，計劃擱置未克進行。該項計劃書我曾於民國二十七年五月出版的「抗戰與交通」上發表，並已編入「海權與航業」書中。

民國二十六年（三十二歲）

四月一日

交通部俞飛鵬部長以中日關係緊張，隨時有爆發戰爭之可能，洽商資源委員會同意，調任我爲交通部航政司船舶科科長兼海事科科長，協同策劃航政。時陸翰芹先生任航政司司長。

六　月

第五本著作「現代航政問題」出版，由正中書局印行。此書係將我在交通雜誌歷年所發表的專論，彙輯而成。各篇顯示出當時航政、航業上問題之所在，我提供了個人解決之道。

七月七日

日本軍隊在北平近郊蘆溝橋發動侵略戰爭，突向宛平縣守軍攻擊，我軍奮勇還擊，長期抗戰序幕開始。交通部主管水運，策應軍事，我常與陸司長工作至深夜。

八月十一日

爲交通部擬令各航政局及輪船公司迅將航行中之海輪，駛入長江或停泊在香港等安全地帶，以免資敵。其不及駛入者，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，一併沉江，築成第一道長江封鎖線，以阻敵艦上駛。我承辦此案，曾將經過情形於民國四十五年八月十一日，寫「沉船封鎖長江記」，發表於中央日報，並編入「我與航運」書中。

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），聞訊由漢口急返上海，不及越過封鎖線逃脫。在南京爲首部衞戍總司令部捕獲，我奉俞部長之命，率同船長朱文秉等船員前往接收，即交招商局營運，改名爲江漢、江襄，爲抗戰以後，我第一批戰利品。

八月二十五日

日本宣稱封鎖我沿海港口，北自秦皇島，南迄北海口。我奉命草擬非常時期輪船移轉外籍辦法，由交通部呈奉行政院公布。該項辦法規定未及退入長江之海輪，及避泊香港與海外之商船，准許暫時移轉中立國籍，以免被敵利用，惟須於戰後回復國籍。先後由交通部批准轉籍之船舶計有一百三十艘，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）

十二月五日

中央政府各部留守南京辦公之最後一批人員，（記得陶希聖先生在內），搭乘招商局江漢輪於晚間開航，上駛漢口。我奉命與招商局南京分局及船長協調，安排艙位，並隨船照料。於十日午間安全到達漢口。當將乘船之公務人員代洽招商局漢口分局，及民生實業公司漢口分公司派船接運，轉赴湖南四川，我住漢口招商局內，率同航政司人員一起辦公。十二月十三日南京失陷，敵寇在京瘋狂屠殺。

民國二十七年（三十三歲）

一月一日

交通部與鐵道部合併。交通部俞飛鵬部長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長之張嘉璈先生爲交通部部長，航政司司長陸翰芹先生辭職，改派何墨林先生繼任，我仍任原職。

二月一日

張嘉璈部長以中央政府遷至武漢，武漢爲水運中心，復以漢口航政局總管鄂湘贛川四省航政，任務特繁，命我草擬維持民運、支持軍運的計劃報核。我當將考察之情況，擬定了緊急措施多項呈復，張部長閱後核可，隨即派我接任該局局長，我於是日就職，委派航政幹員陳榮禩爲科長，劉運中爲長沙辦事處主任、王立恒爲九江辦事處主任，曾白光爲宜昌辦事處主任，立即展開工作。

三月十五日

我自接任局長後，立即辦理的重要工作爲：㈠發展內河航運，增加航線與班次。㈡督導停滯在武漢的長江下游輪船駁船，組織聯合營業所，參加營運。㈢督促各埠成立內河航業聯合辦事處，以維持民運，並供應軍差。㈣積極督修船舶，充實水運工具。㈤救濟失業船員及引水人，以維人力資源。曾在武漢保衛戰期間，收到良好的效果。當時交通部印行的公報「抗戰與交通」主編薛光前先生，囑我撰文。我曾將「抗戰時期之航政設施」及「積極改革中之漢口（區）航政局」兩文以應之，分別刊於該刊之第一期及第四期，兩文均已編入「海權與航業」書中。

四月一日

交通部設立戰時交通員工訓練委員會，訓練並管理戰時失業之交通員工。失業船員引水人及日本商

船解雇之我國船員，由漢口航政局調查登記，除一部分發救濟金外，均送該會受訓，分發就業。

四　月

船員考試爲維護航行安全重要措施之一，各國均係由航政機關辦理，於考試及格領有證書後，方准受雇證書所載之職務。我國因考試獨立，而考試院是時又未舉辦此項考試，故歷來均係由交通部用「船員檢定考驗」辦法施行之。駕駛員證書分甲、乙、丙三種，每種分船長、大副、二副、三副三級。輪機員證書分甲乙兩種，每種分輪機長、大管輪、二管輪、三管輪三級。其在不滿二百總噸輪船服務者，則簡化分正駕駛、副駕駛、正司機、副司機四種。

依照交通部船員檢定章程之規定，船員應先將資歷證件送交通部審核，獲得准考某種級證書批文後，向航政司報考，曾施行多年。抗戰初期，上海、南京淪陷，一度停辦。時大部分商船自長江下游撤至武漢，船員紛紛要求交通部恢復辦理。我時任航政司科長兼漢口航政局長，爲循應事實之需要，決定恢復辦理，經簽准上峯派楊青黎、朱天秉等爲考試官，規定每星期考試一次，報考者須於星期三以前，以書面向航政局報到，由局長通知考試官，本星期五有某種級船員若干名來考，應出考題若干門，於星期四下午四時前密封局長開拆，每科目圈定五題，交考試官去主試，考卷送交通部複閱核辦。後武漢淪陷，交通部由漢口遷至重慶，辦法未變，惟考試官加派廖景方、金月名等擔任。

抗戰勝利，交通部還都，船員檢定考驗，大部分在上海航政局舉行，定爲每三個月考驗一次。船員憑部批文至上海航政局報到候考。各准考船員有因不能赴上海，而在漢口要求考驗者，我亦准其隨到隨考，由我指派高級技術人員主考，將成績送部覆核，此係我考察美國船員考試辦法，建議交通部准予採行者。

抗戰發生，吳淞商船學校校址被敵人砲火轟毀，學校遷移上海上課。至二十七年四月間，以上海失

陷已久，學校經費撥繳困難，終於再度停辦。一部份應屆畢業的學生四十餘人，輾轉到了武漢，請求交通部救濟。我那時仍兼任航政司科長，主管此事，經簽報張嘉璈部長，特組成該屆學生畢業考試委員會，就四年級應考科目，聘請專家閱卷評分，及格者由交通部發給畢業證書，商准教育部同意加印。這班流亡學生終於完成學業，分別領到了畢業證書及甲種二副或甲種二管輪證書。後來在招商局服務的馮樹屏、李忠淵兩君就是這樣畢業的。其他二、三年級學生後來到了重慶商船專科學校成立，教育部亦特准插班，隨同參加考試畢業。

五　月

軍方於構築馬當第二道長江封鎖線後，復籌築第三道封鎖線於田家鎮，擬再徵用江海輪船十六艘，沉於江中。我以當時下游軍事緊張，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需用大江輪先運宜昌。而且漢陽兵工廠八萬噸的機器，甫由兵工署與長江航業聯合辦事處簽約運赴宜昌，轉運重慶附近建廠。在在需要這批江海輪船，如再被徵鑿沉，水運勢將遭受嚴重困難。又江輪均無海船的起重機，如海船鑿沉，兵工廠笨重機器難以起卸，不能搶運至宜昌。我堅決主張，改為建造鋼骨水泥船以替代。張部長核可，命我擬具公文，面見武漢衛戍總司令陳誠將軍請其支持，陳將軍在前方督戰，由參謀長施北衡接談，允轉報請示。嗣接統帥部文准如交通部所請，下令免徵十六艘商船，並責成交通部趕造四艘大鋼骨水泥船以代，交武漢衛戍總司令部田壁工程處使用，限三個月完成。

張部長以此項計劃係我所建議，即派我負責建造，我義不容辭，祇得勉主其事，當時洽請造船專家葉在馥、楊青黎任設計組的正副組長，橋樑專家錢昌淦、唐文悌任工務組正副組長。時胞弟王治任職城塞局，為便於取得軍方供應的水泥鋼筋，亦委其任總務組組長，幸能如期完成。在武漢國軍轉進前，由田壁工程處接收沉於江中。詳情我曾寫專文，刊於民國五十六年十月「湖北文獻」第五期，並編入「我

與航運」書中。

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，派後方勤務部俞飛鵬部長兼任司令，並派我兼任同少將徵調處處長，我昕夕從事，直至武漢轉進，該司令部撤銷，方解除兼職。

十月十九日

武漢會戰時，漢口航政局督促長江下游輪船，疏運人員物資，撤至宜昌，多至二百〇八艘，大部分均馬力小，不能上駛川江。當時木船搶運機器設備到達宜昌者亦有千艘。雇夫拉縴上行，稽遲危險。川江一段勢成瓶頸。我建議交通部設立絞灘管理委員會，在青灘、洩灘、興隆灘、塔洞、東洋子、滾子角、牛口、廟基子等險要處所，趕工建設機械絞灘設備，代替人力拉縴，以便長江中下游輪船上駛川江，加強後方水運。交通部准如所請，即派我爲主任委員，曾白光爲副主任委員，該會於是日在宜昌成立。上述各絞灘站，先後趕造完成，實施作業。截至二十八年六月底止，爲時不滿一年，總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。我曾寫「川江機械絞灘的創設」一文，刊於民國五十六年四月十日「湖北文獻」第三期，並編入「我與航運」書中。嗣又寫「長江三峽之險」一文，刊於民國六十五年十月航運季刊，本書第二編亦經載入。

十二月二十八日

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。因事屬創舉，部令派我以航政局長名義主持其事，我分在重慶、瀘縣、宜賓、南充、閬中、廣元、綿陽、太和鎮、綦江、涪陵十處，派員監督製造，以就建材。爲時兩年，監造完成者計三百八十八艘、七千三百九十八噸。當時負責工務之同事，最具成績者爲楊青黎、周志漢、李連墀諸君。我曾寫「抗戰時期

所造的改良木船」一文，記述其事，刋於民國四十三年一月之交通月刋，並編入「我與航運」書中。

民國二十八年（三十四歲）

二月

煙臺政記輪船公司停泊香港之勝利、安利、茂利、新利、豐利、美利六輪準備交付大連汽船會社，供敵使用。交通部接獲情報，即令招商局總經理蔡增基以股東資格，訴請香港法院施行緊急處分，扣押輪船，另狀請四川高等法院重慶分院將該公司解散，通緝該公司負責人張本政等五人。在香港爲日本攻陷前，該六艘輪船未爲敵人使用。此案爲當時敵我鬬爭一大事件，我因仍兼交通部船舶科長職務，事屬主管，所有公文往來接洽，均由我親自處理。時司法行政部謝冠生部長於接見我後，明悉案情急要，立即命令所屬迅速辦理，方能於極短時間內，一一付諸實施。

謝冠生先生於民國六十年十二月二十一日逝世，我曾寫「感懷謝公冠生」一文，以申悼念，兼述此案之原委，文先刋於六十一年一月二十八日中華日報，後亦編入「海權與航業」增訂本中。

四月

交通部公布四川省輪船木船運價標準章程，水運運價開始由航政機關監督管理。我在航政局特設運輸股，主管其事。派北平交通大學同學李起濤君任股長，深資臂助。嗣後每次召開運價調整會議，均由我親自主席，協調各機關代表妥商決定，故於公布後，幸能推行順利。蓋因規定糧、鹽、糖、煤各物資機構及軍事機關須照航政局公布之運價表，方能核銷運費：又因估算成本時，亦不令船商虧損，當爲有效執行之最要原因。

五　月

我由吳鐵城（時任中央黨部秘書長）、彭學沛（時任交通部政務次長）兩先生介紹，正式加入中國國民黨。

七　月

教育部決定在重慶，設立商船專科學校，派該部高等教育司吳俊升司長，及交通部航政司何墨林司長、人事處潘光迥處長和我爲籌備委員。籌備完成，派宋建勳先生任校長。該校設駕駛、輪機、造船三科，校舍勘定於重慶下游漑瀾溪江畔，在未建成前，租招商局泊於唐家沱之江順輪船，先行開學上課。嗣又租江北縣人和場段家花園及黃氏宗祠作臨時校舍。該校畢業生成績優良，後均成爲我國航運及造船業之中堅。商船專校兩度建校，我均參與其事，我曾於民國四十八年八月「交大友聲」，記述其事，該文已編入「航運—國家的生命線」書中。

九月二十五日

航政局第一批督造完成的改良木船在北碚嘉陵江畔，舉行開航典禮，我前往主持。交通部盧作孚次長亦蒞臨致詞，陪都各報均有記載，與論讚譽。

十一月

交通部爲增造湖南、廣西、江西、廣東四省木船輪船，在柳州設立西江造船處，派我兼任處長。先後在廣西之柳州、長安、柳城，湖南之衡陽、沅陵，江西之吉安，廣東之曲江分設工場，趕工建造。二十九年共完成淺水輪船五艘，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。

在廣西建造之木船，係交與交通部東南聯運處接收運用，以之開闢柳州至三合、柳州至宜山、及柳州至北流等航線。在湖南所造之木船，係撥與川湘聯運處運用。吉安所造之木船係撥交江西省政府，作爲贛江吉安渡橋。衡陽所造者均爲淺水輪船，其一、二、三號爲三十二噸之拖輪，四、五號爲客貨輪，統交招商局長沙分局使用。曲江所造之木船係交與廣東省糧政局接收使用。在衡陽所造之輪船，其機器及屬具均係徵購爲敵炸毀之船上殘餘物，加以整修，另裝於新設計之船身，成績甚佳。

十二月

嘉陵江水程綿長，灘險特多，合川以上，祇宜行駛木船，如遇灘險，木船不能前進，當地又無灘民可以臨時招雇背縴，只有停泊灘下，俟集多艘船隻之船夫，聯合縴挽，更番而上，耗費人力時間，殊不經濟。故我命絞灘管理委員會，在南充成立嘉陵江絞灘總站，派夏續西爲總站長。先後設置石驢子、大石鴨子、小石鴨子、老鴉岩等四站，以絞盤代替人力拉縴，增進運輸效率。後爲配合川陝水陸聯運之需要，復增設多處。

沅江爲湘西重要水路，惟灘險甚多，行船不便，我令絞灘管理委員會在常德成立沅江絞灘總站，先後設置青浪灘、甕子洞、九磯、橫石等四站。翌年又在高溶洞增設一站，對川湘水陸聯運，尤多裨益。各站俱裝設絞盤，配置竹纜，使用人力推動絞盤，施絞船舶過灘，比舊日之用人拉縴背挽，安全而迅速。

民國二十九年（三十五歲）

二月十三日

蔣委員長以戰時運輸問題嚴重，特在重慶召集四十九個有關單位首長開交通會議，謀統一運輸，調整運輸機構。我以航政局長職位與西北公路運輸管理局宋希尚局長均應召出席。此次會議最重要之結果

，一爲積極開發玉門油礦，成立甘肅油礦局。一爲成立運輸統制局，派參謀總長何應欽將軍兼主任，交通部張嘉璈部長、後方勤務部俞飛鵬部長兼副主任，錢宗澤氏爲指揮處處長。關於成立甘肅油礦局事，我曾寫「水利國士宋希尚先生」，記述經過。文刊於民國六十四年六月中外雜誌，並編入「嚶鳴集」。

六月十三日

敵沿長江西進，宜昌失守，我命宜昌辦事處及紋灘管理委員會移設四川萬縣。

九　月

我爲督造湘桂船隻，自重慶赴柳州西江造船處主持處務，公畢返渝，係乘川桂公路局長途汽車，抵渝郊海棠溪四公里處，因黃昏無車燈，突與復興公司運桐油之大卡車相撞，我鼻梁打凹，眼皮爲眼鏡玻片劃破，傷重昏迷，流血甚久。幸重慶公共汽車管理處黃壽嵩處長路過，護送仁濟醫院急救。連夜動手術，住院治療二十天方癒。我曾寫「川桂公路汽車遇險記」，以記其事，文刊於民國四十五年十月十日大道半月刊，並編入「我與航運」書中。

九月一日

交通部成立驛運總管理處，派王國華爲處長，督導各省馱運業務，旨在發展人力獸力與木船之配合運輸，以補輪船汽車之不及。我爲增進嘉陵江水運之效率與安全，續在葡萄片、箱溪灘、磨盤灘、天子墓、小姨溪、蕭門、紅花季、白鷄號、老君灘、竹灘、大賊灘等十一處設置紋灘站。

十一月

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，一循公路經黔江轉龍潭，一爲直航龔灘，轉陸運至龍潭，然後沿酉水下航至沅陵常德。我的任務，在造船方面，則以

所造輪船木船，支援其輸力。在絞灘方面，則在西水之高積頭，岔象灘、鳳灘、茨灘、雙溶灘成立絞灘站，以策安全與迅速。

十二月

絞灘管理委員會所設各江絞灘站，自民國二十七年至二十九年底止，共施絞輪船一千二百五十八艘次，木船六萬二千四百二十六艘次，可見其效益。

民國三十年（三十六歲）

一月

交通部以抗戰期間，四川糧食鹽煤之輸送，胥賴木船，而船隻不敷，函須大批製造，特設川江造船處主辦其事。派我兼任處長，經在四川之三滙、昭化、宜賓、合川，自設工場，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。

三月十六日

西江造船處柳州工場建造的第一艘淺水輪船，在柳江試航，我特自重慶前往柳州主持典禮，並邀請當地黨政軍及新聞界人士實地參觀。該輪係工程師柯幹設計，船長三十四呎，寬七呎，吃水一呎三吋三，木殼明輪，最適宜在淺水河道航行。機器鍋爐係採用湯仲明所設計製造者，極爲輕便，馬力二十四，以木柴爲燃料，尤適合戰時缺乏汽油之需要。

試航之路線自柳州至柳城，全程三十一點五公里，上行下駛，往返一次，平均時速八浬。沿途民衆驚奇歡呼，報紙亦均有報導，語多好評。廣西日報社論謂：「淺水輪船發明，實在是抗戰建國的一種偉大的貢獻，這貢獻，不但方便了各地來往的客人，而且也方便了各種軍事的運輸。」廣西掃蕩報社論謂

：「記者參觀過西江造船處的各種進步船舶後，心中興奮異常。因爲從這小的一點觀察，感覺得我們在抗戰中，已經表現了中華民族的一種偉大的創造力，這一種力量可以突破各種環境困難，而使國家前途光明。」

關於我督造這艘輪船，交通部印行的「抗戰與交通」，是年四月一日出版的第五十九期，曾刊出一篇專訪，題名「我國自造之第一艘特種動力機淺水輪船」，該文已編入「海權與航業」書中。

五　月

絞灘管理委員會在烏江之羊角磧、鹿角子、武隆三處，設立絞灘站，以協助川湘水陸聯運船隻通過灘險。翌年我曾赴羊角磧視察，觀看重載鹽船，一一由絞灘站，施絞過灘，安全迅速，深以爲慰。

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，加强其職權，仍派我爲局長。四川省原設有川江航務管理處同時撤銷。自此，長江航運之管理，遂告統一。四川省之萬縣、合川、南充、瀘縣、宜賓均爲水運衝要地點，航政局分別設立辦事處，以利管理。

十月一日

軍事委員會在各省市設立船舶總隊部，始於民國二十六年八月一日，分別令派各省建設廳長或各特別市工務局長兼任總隊長，其主要職責爲調查、檢驗、編組、管制船舶，供應軍運。

四川省船舶總隊長例由建設廳長兼任、副總隊長由川江航務管理處處長兼任，因建設廳長在成都辦公，而總隊部設在重慶，殊難兼顧，事務悉委由副總隊長負責。軍事委員會後方勤務部以總隊部執行工

作不力，影響軍運糧運。要求四川省張羣主席調整人事。張氏徵得交通部張嘉璈部長同意，報請軍事委員會改派我兼任同少將總隊長。

我將總隊部與航政局合署辦公，集中人力，統一指揮，另定徵調船隻辦法。嗣後對軍運船隻之徵調，大爲改進，我兼任總隊長職務，直至民國三十三年十月，我調職奉派赴美國考察戰時水運之時，方不兼任。

自民國二十七年接長航政局至三十年間，我因身兼數職，佐助需人，曾儘量選用許多年輕的商船學校、海軍學校、及軍事交通研究所畢業生，其中商船出身者有林良濤、周志漢、陳萬新、翁鼎盛、周鈺森、林炳亨、許顯耀、羅方國、馬鴻圖、雷在高、楊傳琪、楊紹清、查建維諸君。海軍出身者有李連墀、左確扶、王惠恩、尹燾富、陸維源、林植基、鄭永相、祝蓂生、褚廉方、陶天爵、金龍靈、高人俊、高世達、張山海、張天鈞、張偉業、陳桂山、陳在和、宋季晃、程福培、趙慶吉、郭全貴、王麟諸君，研究所出身者，有謝海泉、曾白光、楊和基、花濬、陳榮禩、夏續西諸君。陸維源、宋季晃兩君於戡亂海戰中殉職成仁，爲海軍英雄，名垂史册。查建維、張天鈞兩君應徵在自由輪上任職，於航行印度洋時爲日潛艇擊沉殉職。陳桂山君於復員期間，歸隊海軍，派在伏波艦任職，某次航行臺灣海峽時，與招商局一艘自由輪互撞，艦沉身殉，均屬壯志未酬身先死，殊深惋惜。

民國三十一年（三十七歲）

一月十一日

我爲發展川滇水運，督令民生實業公司派民新輪（五十四總噸、吃水三呎），開闢金沙江航線，自宜賓經安邊至屏山，嗣又延展至彝夷司，全程七十餘公里。

三　月

西江造船處衡陽工場所造之第四號淺水輪船竣工，我特由重慶飛桂林，乘湘桂鐵路火車至衡陽，主持試航。該輪可載客六十人，拖帶貨駁，可至二百噸，吃水僅二呎半，平均速率每小時達十一海里，駕駛輕快，航行安穩，實開湘江航運之新紀錄。其第五號輪船性能亦相若，於竣工後，均交與招商局長沙分局，成爲湘宜航線輪船之主力。主任余澤之君於建造此五艘淺水輪船竣工後，即結束衡陽工場，調赴常德，任沅江紋灘總站總站長。

十月十日

太平洋戰事爆發，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、及外籍引水特權，聲稱一併放棄。我中央政府即考慮締結新約的內容，交通部隨即提出「全面收回航權」節略，送請外交部彙辦，以備訂入新約條款之中。

我和薛光前先生（時任交通部簡任秘書，兼川湘川陝水陸聯運總管理處處長）奉張嘉璈部長之命，參加研擬工作。記得該節略的要點如次：

（一）收回沿海貿易權　所有中國沿海貿易船隻，完全限於中國籍船舶，英美商船得在指定之沿海通商港口停泊，經營國際貿易。其通商港口由中國政府指定公布。沿海租借地如九龍、廣州灣一律視爲中國的通商港口。

（二）收回內河航行權　所有與海相通的河流，如長江、珠江、閩江、甌江、沽河、遼河等航行船隻，完全限於中國籍船舶，至各通海河流沿線已開關的通商港口（指鎮江、南京、蕪湖、九江、漢口、長沙、宜昌、重慶等而言）一律關閉，不作爲國際貿易港口。

（三）收購英美在華船舶棧埠　所有英美在華的輪船、躉船、碼頭、倉庫及其他航行設備，均由中

國政府備價收購，其詳細辦法由交通外交兩部會同議定。

（四）收回引水權　英美人民充當中國境內引水人的特種制度，應即廢止。以後所有沿海沿江的引水人，一律限於中國人民。其考試管理機構由中國政府自定之。但中國引水人如不敷應用時，得就英美人民在華領有執業憑證的引水人，臨時僱用之，並以三年爲限。

民國三十二年（三十八歲）

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，爲時一百年而收回。玆將中美中英新約有關航權的條款節錄於後，可說大部份接納了交通部所提出的意見。

（一）中美新約有關航權的條文

美國放棄關於內河航行與沿海貿易之特權，以及美國軍艦迄今在中國領水內所享有之特權。倘任何一方以內河航行或沿海貿易之權利給與任何第三國之船舶，則此項權利亦應給予對方之船舶。關於准許商船駛入對海外商運開放之口岸，商船之在此項口岸之待遇及軍艦之訪問等，每一國家將給予對方以一現代國際關係中所通行之權利。鑒於通商口岸制度之廢止，中國同意在中國境內，凡平時對美國海外商運已開放之沿海各口岸，將繼續對此項商運開放。

兩國政府將於適當之時間，進行談判簽訂現代廣泛之友好通商航海及設領條約。在過渡時期，如有涉及美國人民在中國之權利問題，而不在本約或以前條約或協定現存各條款之範圍內者，將依照普通承認之國際公法原則解決之。

（二）中英新約有關航權的條文

(1)英王陛下放棄關於在中國通商口岸制度之一切現行條約權利。中華民國政府與英王陛下相互同意，締約一方之商船，許其自由駛至締約彼方領土內，對於海外商運業已或將來開放之口岸地方及領水內，給予此等船舶之待遇，不得低於所給予各該本國船舶之待遇。且應與所給予任何第三國船舶之待遇，同樣優厚。締約一方之船舶字樣，指依照本約所適用該方領土內之法律登記者。

(2)英王陛下放棄關於在中華民國領土內各口岸雇用外籍引水人之一切現行權利。

(3)英王陛下放棄關於其軍艦駛入中華民國領水之一切現行條約權利。中華民國政府與聯合王國政府，關於締約一方軍艦訪問彼方口岸，應依照通常國際慣例，相互給予優禮。

(4)英王陛下放棄給予其船舶在中華民國領水內，關於沿海貿易及內河航行之特權。英王陛下之人民或公司，用以經營此項事業之產業，如業主願意出賣時，中華民國政府準備以公平價格收購之。中華民國政府放棄一八九四年三月一日在倫敦簽訂之專約第十二條所給予中國船舶在伊洛瓦底江關於航行之特權。如締約一方在其任何領土內，以沿海貿易或內河航行之權利，給予任何第三國之船舶，則此項權利，亦應同樣給予締約彼方之船舶，但以締約彼方准許締約此方之船舶，在彼方領土內經營沿海貿易，或內河航行為條件。沿海貿易與內河航行，依照彼方有關法律之規定辦理，不得要求彼方之本國待遇，惟雙方同意締約一方之船舶，在締約彼方之領土內，關於沿海貿易及內河航行所享受之待遇，應與任何第三國船舶之待遇同樣優厚，惟須遵守上述但書之規定。

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，先後派我和夏彥儒為處長，任務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。現在臺灣之楊青藜、歐德、王先登、周志漢、李連墀諸君，均曾參加此項工作。

五　月

四川省盛產糧食、煤炭、鹽、糖物資，均賴木船運輸，以供民用軍需。惟原有之木船船幫公會組成分

子複雜，不能發生良好領導作用。社會部谷正綱部長、交通部曾養甫部長爲加强木船業之組織及增進木船運輸效能，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，分別組織川江十一條河流（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，並各組聯合會。令派社會部組織訓練司陸京士司長和我負指導訓練之責。劉振鎧、朱韻濤、夏曦諸君均奉派參加此項工作，於三個月內完成任務。對嗣後木船運輸之改進，立著成效。尤於抗戰後之復員運輸工作，貢獻益大。據統計至少有八千餘艘次參加了行列，承運軍公物資達二十四萬噸以上。

六　月

行政院水利委員會嘉陵江工程處重慶至南充一段航道工程完工，該處董文琦處長約我乘民生實業公司民生輪（七一總噸），由渝直航南充，查察工程成效及絞灘設施。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。

董氏整治嘉陵江辦法，係用築堰、疏濬、炸灘，堵支流口各種方法，以提高枯水時之水位，減少灘險。並由長江區航政局在南充至廣元間設置絞灘站，用絞盤施絞船隻，代替集合數船之船夫，輪番拉縴過灘的老辦法（俗稱聯宗），以增進運輸效率。

七　月

自本月起，政府以輪船虧損日甚，開始實施補貼，按每延噸公里虧損之數，核給補貼數額，指定由航政局彙集資料，核轉發給。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）全年共補貼國幣二十一億零二百十四萬元。

九　月

接受國立交通大學吳保豐校長聘書，聘爲該校交通管理系兼任教授，講授水道運輸學課程，直至三

十四年二月我赴美時止。每週星期六授課兩小時，先乘晨間由渝開魚洞溪之輪船，在九龍坡碼頭登岸，課畢乘公共汽車返至黃沙溪航政局宿舍，習以爲常。當時學生現和我工作者，有航運學會副總幹事楊泰傳君。

九　月

政府以抗戰勝利在望，停航各江輪，將爲復員時最重要之水運工具；惟各輪年久失修，必須先行大加修理整備，方合應用。交通部令長江區航政局組隊逐一查勘，估定修理項目與費用，報由交通部轉請行政院核奪。經我指派技術人員分別調查，查明招商局停航之七大江輪江新、江漢、江安、江順、江華、建國、江大，共需修理費國幣一億四千萬元，民生實業公司停航各輪共需修理費國幣九千萬元，連同三北大達等公司船隻修理費爲數極鉅。申復後，行政院特召集財政、交通、經濟各部及四聯總處（中央、中國、交通、農民銀行）代表及航業界負責人會商進行。交通部派我爲代表。第一次會議由政務處長蔣廷黻先生主持，僉認事關重大，必須辦理。決定由四聯總處貸款各公司舉辦，各公司負責人以利息負擔不起，要求免息；四聯總處代表聲稱，銀行吸收存款應付利息，辦理貸款亦需開支費用，要求此項貸款利息，應高於銀行給付儲戶之利息，更不能免息，相持不下，討論遂無結果。第二次行政院又召集會議，交通部仍派我爲代表，由行政院參事夏晉熊先生主席，各方代表堅持立場，久議不決。我忽靈機一動，想出由政府貼補利息一部份之辦法，建議即照四聯總處所提利息，由航業負擔一半，國庫負擔一半，雙方始同意可行。由夏參事報告孔祥熙院長終得定案，如議施行。航業界於獲得貸款後立即開工，加速修理整備。迨至三十四年八月十四日抗戰勝利，停航各輪均已先後修竣，擔負起復員之繁劇工作，發揮了極大功效。當我出席第二次會議時，初無腹案，逆料不易獲得良好結果，竟於會議席間，急切想出貼息辦法，解除了此案癥結，連我亦出乎意外。各國政府對航業貸款實施貼息辦法，爲戰後日本所創行（航業負

擔利息四釐，其超過部份由政府貼補）當時我既乏先例可援用，以支持我的論點，更不知後來日本會實施此項辦法多年，此或係急智歟？

十　月

交通部曾養甫部長調我回部任專門委員，航政局長職務派周厚鈞先生（現任立法委員）代理。當時適值美國租借法案有一項計畫，對從事交通經濟方面專門人員，邀請赴美，從事考察，考察人員限爲資深的高級專門人員，如部內技監、司長、部屬機關首長。我聞訊，要求曾部長派我前往，承其俞允，我又一次獲得出國進修的機會，非常高興。我爲此事曾寫「故交通部長曾養甫先生與我」一文，編入「運輸經濟論」書中。

十一月

我和赴美之考察交通人員，由交通部政務次長徐恩曾先生率同晉謁蔣主席，主席一一點名，勗勉有加。

十二月

前交通部長王伯羣先生逝世於重慶。先生於國民政府奠都南京時，爲第一任部長，在職四年餘，做了不少大事，如(1)收回洋員主持的郵政。(2)成立郵政儲金匯業局。(3)接收英人所設煙臺、威海衛水線。(4)接收外商大東、大北、太平洋公司、上海水線收發處。(4)設立國際電信局。(5)開辦南京、上海、武漢、青島自動電話。(6)建設眞茹國際大電臺。(7)接收建設委員會各地所設無線電臺。(8)設立滬蓉航空管理處。(9)與美商合辦中國航空公司與德商合辦歐亞航空公司。(10)停止海關客卿的航政管理權，設立各地區航政局。(11)恢復吳淞商船專科學校。(12)將商辦腐化的招商局收歸國營，整頓大收成效。尤其於航政方面，完成了最主要的法典，如海商法、船舶法、船舶登記法、商港條例及船員管理規則等，至今實行，影響很大。我

早歲從事航政，深受其擢拔，至今銘感。我於民國六十三年五月，曾寫「故交通部長王伯羣先生與我」一文，以誌不忘，文編入「運輸經濟編」書中。

民國三十四年（四十歲）

一月八日

行政院改組，交通部長曾養甫先生辭職，由是年一月一日成立之戰時運輸管理局局長俞飛鵬將軍繼任，政務次長改任沈怡先生，常務次長改任淩鴻勛先生。

我於俞部長接任後，報告行將赴美考察，向其辭行。俞似甚欣慰，囑我到美後，應常寫報告給他，並謂將親閱。我後來寫給他的考察報告，據汪主任秘書告我，他確曾一一細加披閱。

二　月

我與交通部赴美考察人員王奉瑞、王樹芳等二十餘人，由重慶珊瑚壩機場，乘中國航空公司飛機，飛抵昆明鄔家壩機場，宿昆明。翌晨改乘美國C-46型運輸機，飛印度，當越過喜馬拉雅山駝峯時，機飛一萬呎以上高空，空氣稀薄，呼吸困難，至丁江後，始低飛，中午到達加爾各答。住宿Grand Hotel兩三天，與我政府派往美國邁亞米受訓的青年海軍九百餘人，同乘橫貫印度大陸之寬軌（軌距五呎六吋）鐵路火車赴孟買。

抵孟買須候船前往美國，全體人員均住於克蘭雍（Crayon）盟軍營區，考察人員住軍官宿舍，改着英國軍官制服，約住十日。

三　月

盟軍海運單位調派門將軍（General Wm. A. Mann）號運兵船，載我國海空軍軍官學兵一千餘

人，連同我們考察人員及澳大利亞、紐西蘭遣返歸國之官兵約五千人，一同乘該運兵船啓行。在船晤我國領隊陸軍中將潘佑强，副領隊海軍上校魏濟民，均係舊友，同船旅行，頗不寂寞。

我在營區候船期間，魏濟民上校特安排我與受訓海軍士兵（均係從軍之青年大專高中學生）及隊職軍官講演，講題爲「海權的重要」，以激發士氣，聽衆約七、八百人。

三　月

三月初，門將軍運兵船在孟買軍用碼頭起碇，一路經過錫蘭、墨爾鉢、雪梨、新喀里多尼亞，到達美國洛杉磯聖彼德羅軍港，完成航程上岸。航行三十二天，在錫蘭附近，有英驅逐艦兩艘護航，一路幸未遭遇敵人襲擊。在船上聞悉德軍敗北，羅斯福總統逝世消息。關於門將軍號航行情況，我曾寫「戰時運兵船的管理」一文，刊於民國四十六年一月十九日中央日報，並編入「海運與國防」書中。

四月至九月

大部分時間在華盛頓，由駐美大使館及商務參事處安排我考察航務委員會(Maritime Commission)，以瞭解其戰時建造標準商船的情況。又考察戰時航運管理局（War Shipping Administration）以瞭解其管理航業船員各項措施。

由美國海岸巡防總處（Coast Guard）介紹，參觀紐約州王點（Kings Point）的國立商船學院（Merchant Marine Acadamy），爲時一星期。學院招待我宿於練習船之船長室內，該船爲一、兩千噸的退休船隻，惟船內駕駛輪機及艙位各部分，整潔如常，各項設備儀器俱全，停泊於該院港灣碼頭。每日二十四小時，均派學生上船瞭望，一如船在海上航行，每四小時輪班一次。我上船下船，舷梯處均有學生值班，向我敬禮。該院學生純採海軍教練，穿着制服，教官講師職員亦均身着海軍制服。每星期六下午，舉行學生分列式之校閱，由院長及各科主任親臨參加，我亦應邀一同檢閱，儀式一如軍制。平時學生

在教室聽講，校園行走及宿舍居住均軍事管理，紀律嚴明，精神飽滿。受訓期間完全公費，蓋畢業以後，均立即分派在商船任職。戰時海上多險，同舟共濟，克服艱危，應在平時訓練中養成也。我在該院，經常與科主任及教官洽談，蒐集其全部教材及訓練辦法，運回國內。

事畢，又赴羊頭灣(Sheephead Bay)，參觀海員訓練中心(Seaman Training Center)，該中心分航海、輪機、無線電通訊、事務、廚工各科，除無線電科訓練期間爲六個月外，其餘各科之訓練期間均爲四個月，旨在速成。結業後可即派在標準商船上工作。該中心訓練辦法亦完全如海軍，各項技術訓練亦均用實物操作，我亦蒐集其教材資料携回。

以上兩處之實地考察報告，均經函送俞部長，嗣將該兩報告增益，加述挪威、英國、日本的航海教育制度、撰成「論航海教育制度與訓練方針」，發表於民國四十一年二月交通建設月刊，及同年三月海事雜誌，並編入「航政概論」書中。

由我國駐美大使館安排，到美國海岸巡防總處考察，除在總處瞭解其檢查船舶、考試船員、管理船員各項法規外，並至紐約航務檢查處(Local Marine Inspection Office)，觀察其實施船舶檢查情況，經擬具「美國航務檢查處之職掌與組織」，報告俞部長。該文發表於民國三十七年三月海事雜誌，並編入「航政概論」書中。

在紐約航務檢查處，考察其對船員之考試管理制度與實務，經擬具「美國船員之考試與管理」，報告俞部長。該文發表於民國三十六年九月海事雜誌及同年十月輪機月刊，並編入「航政概論」書中。

赴波士頓航務檢查處 (Coast Guard) 考察其對船員發給證照辦法及對海難事件發生後之處理辦法，經擬具「美國船員證書發給辦法」，報告俞部長。該文發表於民國三十七年十二月海事雜誌，並編入「航政概論」書中。關於美國審判海難及懲戒失職船員辦法，我曾於「海難審議制度之研究」文中，

予以介紹，該文刊於「航政概論續編」書中。

奉俞部長電，囑多考察內河沿海遠洋航業之經營，我曾將「北美之大湖運輸與內河航業」報告，先行寄陳。嗣又得駐加拿大劉師舜大使之介紹，前往加拿大太平洋輪船公司總公司考察，並乘該公司客貨船自蒙特利爾至魁北克，以觀察聖羅倫斯河航運及碼頭情形。又鑒於該公司海陸聯運經營方式與處理手續，堪供我辦理水陸聯運之參考，亦併擬具報告，函復俞部長。關於海陸聯運處理貨運實務，我曾於民國四十年十一月撰寫專文，刊於「交通研究」月刊聯運專號，亦編入「航政概論」書中。

在加拿大及美國期間，曾注意其引水事業如何管理，經擬具「美國加拿大兩國引水事業之管理」，報告俞部長。文刊於民國三十七年七月海事雜誌、輪機月刊，並編入「航政概論」書中。

八月十四日

抗戰勝利，日本正式宣佈無條件投降，是日我在華盛頓，與同寓王樹芳兄，目睹全城狂歡之夜，市民不分男女老幼，如痴如醉，徜徉街頭，互相擁抱共舞，以祝賀和平的到臨。

接俞部長電報，促我從速回國，辦理復員工作，我祇得中止再赴加拿大之考察工作。駐美大使館同時亦接俞部長電，請洽美軍，特別許我乘軍機返國。

美軍空運單位，安排我由紐約取道北非、印度返國之旅程。

九月二十八日

國民政府公布引水法，並於翌年四月一日明令施行。該法草案，係立法委員林彬先生主稿。林先生以我對引水人之管理，頗具經驗。（我向主張取消外人充任我國引水人之特權，曾於二十七年，代表交通部任海關漢宜湘引水管理委員會委員，三十二年又代表交通部任財政部關務署之引水管理委員會委員）。凡屬重要條款，均經就商我而草擬；我亦以引水權旁落外人近百年，有此機會確立法制，自亦樂為從旁

協助，完成草案。該法重要條文，規定引水人限爲中華民國國民，引水主管機關，中央由財政部移歸交通部，地區由海關移歸航政主管機關。昔日外籍人士壟斷我國引水業務，危及國防軍事諸弊，於該法公布施行後，悉已排除，各方翕從。

十月一日

乘四引擎軍機，由紐約拉瓜地亞機場起飛，先經百慕達之首府，稍停後，橫越大西洋，在亞速爾羣島首府機場加油，直飛摩洛哥之卡薩布蘭加降落後，乘車至郊外最大之旅館休息。該旅館由美軍徵租，曾於第二次大戰中，安排爲羅斯福總統與邱吉爾首相會議場所，我曾參觀該會議室，席次標記有出席人員之姓名，一如前之會議席次，當時已不再供使用，蓋準備留作歷史性之紀念場所。

因候機換乘，住該旅館四日，一切免費供應，惟隨時要聽消息啓程，故不能離開，以作市區之遊覽。

美軍空運單位續安排我坐另一架四引擎軍機，由卡薩布蘭加起飛，越過北非沙漠時，曾俯視的黎波里港市，經埃及未停留開羅，直飛喀拉蚩，穿越印度大陸而至加爾各答。改乘兩引擎飛機，仍越希馬拉雅山駝峯，而至重慶。我在軍事倥偬期間，竟安全的完畢了海陸空環球航行，堪稱幸運。

我搭乘的四引擎客機，當時出廠未久，均已有空氣調節，養氣放送及消音設備，座位寬大，坐臥兩用，時戰事已結束，軍官搭乘不甚擁擠，故雖長途飛行，一路頗感舒適，尤以愈行愈近國門，益覺興奮。

十月九日

安抵重慶，家人及友好多到珊瑚壩機場相接，歡愉情形，自不必說。

十　月

我的第六本著作「水道運輸學」出版，由重慶商務印書館印行。三十五年上海再版，三十六年上海

三版。此書計二十章，分別闡述：㈠商船。㈡航業。㈢航路。㈣港口設備與費用。㈤各國航業政策。㈥戰時我國航政設施。㈦申論抗戰勝利後我國航政建設。出版後，「新世界」雜誌曾專文介紹，予以好評。抗戰勝利，重慶商務印書館遷返上海，該書所以重版兩次，當因銷行之廣。

十一月十一日

晉見俞飛鵬部長，報告銷差。部長言談間，深表嘉許，囑我多研究招商局問題，聽候命令。惟三、四日後，毫無消息，俞部長再約見時，謂長江水運爲復員運輸大動脈，急須打撈沉船，清理航道，恢復夜航，遣送日俘，關係重要，周厚鈞局長請辭，要我回任航政局局長原職。我表示勝利後，航政建制又恢復抗戰以前狀況，長江航政下游由上海航政局主管，長江中上游由漢口航政局主管，全區航政，分割由兩航政局管理，殊違抗戰期間統一管理之原旨，表示除非恢復長江區航政局原建制不願重作馮婦。俞部長細加考慮，表示同意我的見解，即囑航政司高廷梓司長和我商量，重行劃分兩局管轄地區。經商妥長江區局管轄全江幹支流，惟江蘇江南之內河因與上海銜接，仍歸上海局管理，鎮江與蘇北之內河及安徽全省內河均由上海局改歸長江區局管理，我表同意。遂由交通部辦文，呈請行政院核定。俞部長深恐前後兩文歧異，難獲院方批准，命我親自携帶部文，前往南京會晤行政院顧問尹仲容先生，說明緣由，請院方准予改變以前交通部原定滬漢兩局之管轄區域。尹先生認爲合理，表示支持，隨即復文批准。俞部長接獲院文後，乃發布我回任長江區航政局局長職務的命令。我出國期間，算是周厚鈞先生代理我的職務，所以我於民國三十五年十二月十五日到漢口接事，是長江區航政局局長名義，而非漢口航政局局長的名義。後來交通部人事處處長史濟寅兄告我，當我回國時，俞部長原意要我接招商局總經理職務，後因宋子文院長主不宜更動人事，所以改變原意，仍要我回航政局，對我來說，都是替國家服務，毫無介懷。

民國三十五年（四十一歲）

一月

我在回任長江區航政局長之前，臨行曾請示俞部長工作重點，他要我從速將八年抗戰，沉在長江下游之船隻，打撈清除，疏通航道，恢復夜航。這任務太艱鉅了，而且時限急迫，以一個行政機關，如何能負起這重大責任。惟以主管地位，不容我推諉。我爲策劃進行，必須先瞭解實際狀況，乃於三十四年十二月八日，在上海搭乘招商局江安輪，從水路赴漢口，與船長徐斌談好，除夜間停航我在客艙休息外，其餘時間，我全在駕駛臺與值班船員領江一同工作。我一面看長江水道圖，一面用望遠鏡觀察，凡發現有任何船隻沉沒擱淺，都一一記下其地點及露出水面情狀，並儘可能向船員領江，詢出其船名與所有人，列表記錄。平時由上海至漢口一段長江，晝夜航行，三天三夜可以到達，這次因夜間停航，船竟走了六個整天，所喜我在下船時，已將沿江沉船，大致視察完畢，作成了記錄表。

我於三十四年十二月十五日到漢口，赴局本部視事，第一件要政，即將我視察的沿江沉船記錄表，分令所屬鎮江、南京、蕪湖、九江四辦事處主任，命其派員在管區內將我所製的記錄表，再作一次實地的履勘複查，製成更詳細的記錄，查明確實的船名、船別、及產權所有人，報我核辦。

各辦事處主任於限期內，一一查復，我乃彙集全部資料，製成總調查表。當時適在長江枯水期間，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)躉船、方船爲修復碼頭最重要的工具，除屬外商者准其自行撈修外，統由航政局出資修復，移作建設各地公用碼頭之用。

(4)敵僞海軍艦艇，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「處理接收武漢區敵僞產業特派員辦公處」，我建議所有武漢區處理敵僞船隻的事務，交由航政局專責辦理。並准指撥英商太古怡和碼頭水面，交由航政局闢作公用碼頭，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。打撈沉船辦法公布後，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，很快清除了航道，恢復夜航，短時間並增加許多船隻，促進了復員運輸，可謂一舉而數得。

交通部鑒於這種辦法很收實效，在民國三十六年一月七日，呈准行政院公布了打撈沉船辦法，通行全國，就是以長江區航政局實施的辦法，作爲藍本。

關於此案進行的經過，我於民國五十六年七月間，曾寫「長江區公用碼頭的創設」一文中述及，該文刊於「湖北文獻」第四期，並編入「我與航運」書中。

二　月

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，怡和第二碼頭，太古第三碼頭，本爲停靠大船最好的地方。戰時其原有的躉船設備，均被日方破壞或移用，損毀情形，最

爲嚴重。復員時期，往來漢口的商船，因不能利用這些碼頭，大都均拋錨江心，旅客上下用划子，貨物裝卸用駁船，極不方便。我爲旅客安全及減輕貨物裝卸費着想，決定重建這些碼頭，以備公用，遂命牟中驥君組隊，率同員工沿武漢江邊，搜尋沉在水中的躉船方船及其附屬錨鍊等設備，一面就地施工打撈，一面集中保管，於竣工後，先後拖至上述太古怡和原來的碼頭水面，分別建設爲第一、第二、第三公用碼頭，於二月一日全部開放公用。從此長江有公用碼頭的創設，亦收回了外商據有近百年的優越水面，杜絕他們侵奪我航權的機會。

三　月

我在長江下游，發動打撈沉船的同時，又命令長沙辦事處主任劉運中，查勘城陵磯以上，洞庭湖畔及湘江的沉船情形，據他的報告，約有三、四十艘內河輪船，可以修好，仍可作運輸工具；惟船東缺乏資金，無力修復。我要他與長沙交通銀行接洽貸款與船東，一面我函請交通銀行總管理處轉令長沙分行洽貸，原則上均荷同意；但交行要求由長沙辦事處估定每艘的修理費用，並由航政局保證其還款，我當允照辦。一切貸款手續辦妥，劉主任請我親赴長沙，面晤長沙交通銀行經理，作爲證人，我遂乘粵漢鐵路火車專程前往，會晤各方，辦妥了簽約手續。事畢，乘長江輪船公司客船循湘江入洞庭湖返漢，當船泊岳陽樓畔，我上岸登樓，遠眺湖山景色，徘徊不忍去。我能歌崑曲「呂洞賓三醉岳陽樓」，曾於抗戰前，在南京演出於紅氈毹上。此次登樓，不禁有今昔之感。後來這些船隻修好，參加營運，均有盈餘，對交通銀行的借款，亦都如期償還。

五月廿三日

俞飛鵬先生辭交通部長職，由俞大維先生繼任。航政司司長高廷梓先生請辭，改派李景潞先生接任。我曾奉召赴南京述職，於簡報室報告局務後，並單獨至部長室向大維先生講述「航政要務」一小時，面

會主委爲汪德培君，人事陣容堅强。故於民國三十六年三月二十八日創刊後，深受歡迎，一直出版至五十六年二月，共印行二四〇期，因主事者均有重要工作，難以兼顧，方行停刊。我在未辦航運學會前，所寫文章，大部份均在該雜誌上發表，尤其主編鮑雨林先生，有相知之雅，對我的文章推重有加，必蒙選用刊出，蓋志趣相同，所見相同，故成莫逆也。

五月十六日

航政局九江辦事處打撈敵僞沉沒之躉船一艘，經修理後，置於九江前寧紹公司碼頭水面，闢爲九江第一公用碼頭，是日開放使用。

七月二日—四日

我國各重要港埠及水運中心地點，向成立有輪船商業同業公會。當抗戰勝利後，航業界人士如杜月笙、錢永銘、徐學禹、楊管北、徐可均、徐克成、董浩雲等，鑒於戰後國家經濟之復蘇及復員軍公商運之重要，咸有賴於航業，爰本「加强全國輪船業之聯繫，團結全國輪船業之力量，促進輪船事業之發展，協助政府航業政策之推行」爲宗旨，發起組織聯合會。經籌備就緒，奉社會部京組三字第四六六八四號指令，准予立案。於民國三十六年七月二日在上海召開會員大會，定名爲「中華民國輪船商業同業公會全國聯合會」。我應邀以來賓資格參加成立大會，是日選出杜月笙先生爲理事長。民國三十九年五月，該會經由香港正式遷臺，推定常務理事施復昌兼任秘書長。四十八年八月杜理事長逝世，十月九日常務理事會公推楊管北先生接任理事長。秘書長職務則先後由沈東美、王濟賢、儲家昌先生擔任，以迄於今。

七月七日

交通部俞大維部長在南京召開全國航政會議，開會三天，出席者有全國航業界代表楊管北、董浩雲

、徐學禹等，航政局、港務局各首長王洸、徐人壽、林則彬等及駕駛輪機海員公會代表唐桐蓀等共六十餘人。會議由航政司李景潞司長任秘會長，主持其事。討論若干中心問題，提案分航務、船舶、海事、港務及航業政策等五組審查，我任航業政策組召集人。會議重要的決定，大約如下：

㈠政府對於航業界在戰事軍運，戰後復員的成績，甚表嘉許，希望以後仍能協助政府完成更重大的使命。對民營航業尤注意如何輔助，使其從速建立我國航業的基礎。後來政府賠償民營商船的戰時損失，輔導成立復興航業公司，即係基於此項決議的精神。

㈡民營航業遭遇的困難，政府應迅速代為解決，最重要的包括：①船隻所需燃料，應由管制機構合理分配。②補充船隻及修船，應請銀行貸款，手續務求簡化。③航政及其他管理船舶機關，應請協助保護航權，執行查驗務使不誤船期。④戰時商船損失賠償問題，請政府迅速解決。⑤軍運之運費，不使航商虧本太大。後來政府均經酌情辦理。

㈢各代表所提有關航政法規的修改意見，送請交通部參考。

㈣海關所管的燈塔、航行標識及港務行政，原是不平等條約時代，外人管制我國航運的一種方式，現已收回航權，有關航運的工作，應由交通部主管，有關接管細則，不必顧慮太多。臺灣的港務局早已不顧一切困難，辦理港務行政，成績甚好，希望交通當局迅速解決。

㈤交通部已在重要港口設立工程局，進行港口的修復擴建，但港務行政尚未辦理，一旦接管海關的港務工作，已具規模的重要港口，應設港務局、管理港務行政及工程，由交通部管轄，以符合國策。交通部對於港務的工作，將日趨繁重，關於各港口工程的籌劃審核，經費的籌撥，港務章則費率的釐訂，航行標識的設立，各種業務的督導推進，應設一全國性港務總機構，負責管理。

㈥港務航政本屬一體，但職權如何劃分，系統如何規定，會議中未詳細研究，惟決定一原則，即一

地不應設立兩局。

會議中，行政院張羣院長，曾招待出席代表歡宴，宴畢，由李景潞司長引導參觀中央軍官學校蔣主席的官邸，大客廳內懸掛了許多當代名人的字畫，都是裝裱於八尺高的鏡框內，我記得有張大千、黃君璧、溥西園的作品，無意中發現我的姨妹吳青霞（曉雲之妹）的鷹揚圖，亦懸掛在大廳進門處。後來我告訴她，她覺得非常榮幸。

八　月

接受國立海事職業學校劉開坤校長聘書，在該校主講「航政法規」課程兩年。該校直屬教育部，校址設於武昌下新河口之長江江畔（毗鄰裕華紗廠、第一紗廠），原係海軍訓練基地。故校址寬廣，大門瀕臨長江南岸，有長駁岸及碼頭，殊便於學生水上教練。該校分駕駛、輪機兩科，雖係高職，但教學水準比照專科，學生分在上海、廣州、武漢三處招考，當時復員初期，航業鼎盛，各省青年應考者極爲踴躍，錄取標準頗嚴，學生全部公費，學校供給住宿制服伙食。劉校長留學英、德，專攻輪機造船，一切管理訓練方法，取法於英美之商船學校，所聘師資，水準亦高。畢業學生我還記得的有王德耀、謝久鎬、張式汴、林天安、林人俠、魏濟川、楊啓釗、馬長江、龔瑞祥、王榮佳、方鎭江等。

十　月

我赴南京交通部述職，中央社記者訪問有關復員後我國航業復興及航政情形，我作了如下的談話：

戰前我國航運由中外航商共同擔任，內河沿海商船約有一百四十萬噸，其中屬我國航商者僅五十七萬六千噸。抗戰中損失甚大。勝利時僅有江輪四百五十七艘，八萬二千六百噸，海輪全部損失。勝利後，力求復興，目前商船已有九十五萬噸、計海輪一千一百七十九艘，江輪二千一百卅八艘。現長江幹線航運已恢復戰前百分之六十至七十，各省內河航線業已全部恢復。沿海尚能適應。值得欣慰者，即內河航權業已收回，沿海貿易亦全由我國經營，而

遠洋航線已由戰前之馬尼拉一條，增至八條，即香港、越南、暹羅、關島、印度、日本、新嘉坡及菲律賓等線。我國戰前商船最大者僅八千噸，今則已有萬噸以上之自由輪。戰前船員多憑經驗，今則能吸取新智識，運用新儀器，素質逐漸提高。今後一年以內，商船更可增加，計民生實業公司在加拿大訂造新江輪十一艘，向英國訂造海輪六艘，均有新式空氣調節及冷藏等設備。招商局在美訂購自由輪十艘、海輪十五艘。交通部亦在美購買剩餘輪船十二萬噸，賠償戰時民營航業之損失。又善後救濟總署水運大隊船舶三百五十艘，將來均可在中國旗幟下行駛。預料明年我國輪船可增至一百五十萬噸，恢復到戰前中外商船之總噸數。關於我國航政，戰前組織不健全，事權不統一，現始逐漸確定有系統之管理機構。過去屬海關管理之海務，均將隸屬交通部，人員亦擴充實。今後航業界所須致力者當首求船員素質之改進及數量之增加，依照美國訓練海員辦法，急速訓練。其他如船員之風紀整飭，及統一待遇，以減少糾紛種種，亦亟待辦理。要之，我國航業年來已初奠基礎，今後將力加擴充，以鞏固我國航權，並為民衆謀福利。

十月七日

交通部制定引水法施行細則，並成立全國引水管理委員會，航政司李景潞司長為主任委員，我奉派兼任漢宜湘區辦事處處長，執行該區引水管理工作。

十一月一日

航政局接收行政院善後救濟總署漢口的青島路口碼頭，開闢為漢口第五公用碼頭，開放公用。

航政局接管漢口市蘭陵路口的軍用碼頭，闢為第四公用碼頭，開放公用。

航政局九江辦事處在湖口附近打撈敵偽沉沒之方船一艘，鳩工修理，拖至九江，添配錨鍊等，安置於第一公用碼頭之旁，闢為九江第二公用碼頭，是日開放使用。

我所建立的公用碼頭，有以下各項優點與成效：

(1)無碼頭的船隻不再受有碼頭的同業所挾制。

(2)公用碼頭所收的停泊費低廉，且不收貨物經過的碼頭費，航商及貨主負擔輕，因此停靠的船隻衆多。

三十六年度，漢口公用碼頭五處共停靠船隻五、七四三艘，佔漢口港進出船隻的百分之五十。南京公用碼頭自三月至十一月共停靠船隻一、三六〇艘，佔南京港進出船隻的百分之三十七强。九江公用碼頭自五月開放以迄年底，共停靠船隻四二六艘，亦佔九江港進出船隻的百分之十三强。

民國三十七年（四十三歲）

一　月

航政局在襄河（漢水）流入長江水勢緩慢之處，建設漢口第六公用碼頭，專供內河輪船停泊之用。

中央對黨政軍負責人員，在抗戰八年期間，始終未離工作崗位，且卓著功績者，特由政府授予勝利勛章，聞全國得此勛章者約有三百人，我幸得此榮譽。

交通部俞大維部長，以我在抗戰期間，主持長江區航政，辛勞卓著，且首創絞灘工程，製造大批船隻，有功國家，保薦中央稽勳委員會，授予我五等景星勛章。

國防部以我在抗戰期間，辦理軍運有功，特頒發光華甲種一等獎章。

交通部以我在復員期間，打撈長江沉船，建設漢口、南京、九江公用碼頭，有功於航運，特頒發航政一等獎章。

我在這一年內，連獲四個勛章與獎章，殊出乎意料，當年奉令辦事，但求忠於職守，努力以赴，何望政府有所嘉獎，今僥倖連得此榮譽，當爲政府激勸公務人員，克盡厥職之意。

七月三日

應國防部設在漢口的運輸學校之邀請，講「平時航業政策及戰時航業政策」，文刊於民國三十七年八月輪機月刊，並編入「航政概論」書中。

民國三十八年（四十四歲）

四月二十二日

首都陷匪，交通部遷至廣州，招商局鄭和輪被炸，一部份江輪因在長江下游行駛，隨之落入匪手。

六月一日

五月初招商局爲配合國策的需要，當淞滬棄守以前，派出一部份人員，馳赴臺灣，籌備總公司遷設事宜。後來上海陷落，遂於是日在臺北成立總管理處，副總經理韋煥章升任總經理。至於該局大部海輪及登陸艇應徵參加淞滬保衛的戰役，均經完成搶運大量軍公物資與部隊的任務。當時安全撤退到臺灣的船隻，共計九十五艘，二十四萬六千噸，其中海輪八十艘，佔原有海輪總數百分之八十一强。不但是政府遷臺初期，海運的主力，亦爲我今日國際海運，奠定了鞏固的基礎。

七　月

共匪叛亂擴大，長江區航政局奉令移設重慶。我乘輪由漢口先赴宜昌，視察本局辦事處及川江青灘、洩灘絞灘站後，轉船至重慶，設局於林森路。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，本屬熟悉，心情雖然沉重，工作却順利展開。

時交通部已由南京遷至廣州，端木傑部長電召我由渝往晤，告以航政司李景潞司長堅辭，要我立即繼任，我於危難之秋，不得不勉爲應允；航政局長一時難物色人選接替，仍令我兼任。航政司向分航務

、船舶、船員、海事、港務、空運六科，其中空運一科經與端木部長商定由參事吳元超負責兼領，我不問該科公事，俾稍輕負擔，與任該科科長十餘年，熟諳民航。其他五科均屬水運，則由我負責處理。當時交通部有將空運科擴大爲民用航空司，內定司長爲吳元超，故作此權宜之計。

八月一日

是日我正式接任航政司司長職務，時劇匪軍事逆轉，處理應付，備極艱辛，經過情形，曾寫「出任航政司司長於危難之秋」，編入「我與航運」書中。

九月三日

共匪爲打擊中央，恐再以重慶作爲剿匪根據地，於是日下午在重慶最繁盛之下城區，四處縱火。我妻錢懿瑛適在下城區燈籠巷航政局宿舍，陪伴我母親，急將我母親先行護衛逃離火場，他自己慢走一步，不及脫離險地，火勢追縱，奔至朝天門嘉陵江輪船碼頭，與長子王煒一同跳水，煒兒漂流十餘里獲救，而他不幸殉難。我和他結褵十四年，恩愛不渝，憂患與共，竟不能白首偕老，慘哉！哀哉！懿瑛本擅長繪事，尤精花鳥，在世時，我從未爲其開展覽會，蓋恐他人譏爲牟利，故於開弔之日，將其所作精品與畫具展出靈堂，聊表我的哀思與歉咎。民國四十三年九月，我寫「焚城記」一文，追述其遇難經過，刊於是年十月「交大友聲」，並編入「我與航運」書中。

同邑名作家伍稼青教授，於民國五十三年二月編著「武進畫史彙傳」，由新興書局印行。第二十五頁有如下記載：「錢懿瑛（民國）女，湯潤之弟子，王洸繼室。工花卉，取法南田，民國三十八年九月重慶大火，遇難。」

九月十七日

接奉交通部端木傑部長聘函，聘爲招商局輪船股份有限公司常務董事。

九月二十一日

我由廣州乘中國航空公司客機飛臺，主持全國氣象會議，及監考臺灣區船員檢定考驗。

九月二十二日

我爲主持全國氣象會議及監考臺灣區船員檢定考驗，特由廣州乘中國航空公司飛機，第一次到達臺灣，新聞記者聞訊，紛請發表談話。我說：「臺省現爲復興基地，海空運輸胥以此爲中心，交通部爲配合軍事政治經濟之發展，對於臺省交通建設，尤爲重視。目前重要設施，可得而報告者：㈠航業方面，現有優良海輪，多會集中基隆、高雄，向海外香港、日本、菲律賓、暹羅、馬來西亞、印度各埠開闢新航線，貨運輸出以臺省物資，輸入以日本賠償歸還物品爲大宗。對大陸口岸之交通，業已開闢基隆至廣州及定海之定期航班，此項任務招商局負責甚大。㈡高雄港之修建，交通部極力支持，人力物力，均願盡力協助臺省完成其計劃。交通部已將塘沽新港工程局原有之巨型挖泥船及駁船多艘，撥借高雄港務局。最近由日本歸還我國之四艘輪船中，有一巨型拖輪建泰號亦由部逕撥高雄港務局，以充實其工具，該輪月底可開行到高雄。交通部多數高級港工人員將駐臺省服務，協助臺省及海軍總部修建港埠。㈢以往我國氣象預報之廣播中心在上海，交通部現爲重建國內外海運空運氣象預報工作，將在臺省適當地點建立一設備完善之氣象臺，所需之儀器材料，已由中央氣象局運到，交通部復准中央氣象局設於臺北，即擬以中央之人力物力對臺省氣象事業有所貢獻。」

九月二十二日、二十三日

中央氣象局在臺北召開全國氣象會議。氣象專家鄭子政、李鹿苹、薛鐘彝、薛繼壎諸君及空軍氣象單位，民航氣象單位代表均出席，我代表交通部長在會發表「合作與配合爲促進氣象事業之保證」講詞，並協助會務進行。該講詞編入本書第二編。

九月二十六日—三十日

我以總監考的身份到基隆港務局，臨場監考，這次船員檢定考驗是該局承辦交通部臺灣區第二次（第一次係三十七年二月舉行）二百總噸以上輪船船員的考驗，另外該局還代辦上海航政局第八、九、十、三次科目未結船員之重新考驗，參加者計有二百五十二人，尚有二百總噸以下船員考驗亦同時舉行，其人數益多。試場利用了基隆四號碼頭通棧全部樓面，還是不够，又借用停靠在四號碼頭的招商局江寧、江靜兩輪作爲試場。應考駕駛者須考實用駕駛、天文駕駛、羅針學、避碰學、海圖、船舶管理、信號、輪機常識、造船大意、船藝、氣象學、貨物裝載、引港學、船員職務及航政法規等十五科目。應考輪機者須考輪機科學常識、度量衡器、渦輪蒸汽機、互動蒸汽機、冷凝器、冷凝暖氣通風、船上電學、推進器及車軸、副機零件喉管、及機艙管理等十科目。因此基隆港務局辦理試務，倍爲忙碌，由於徐人壽局長、章紹周副局長、唐桐蓀港務長及周再華、胡衞良諸先生之事前準備周妥，臨事負責盡職，故順利完成了這一繁重的任務。從這一次的公務合作，奠定了以後，我和他們的深厚友誼。最值得我欣慰者，那時中原兵荒馬亂，這裏却有許多忠貞船員在殫精竭慮的擁護國策，以爲將來效命國家。

十月九日

乘招商局秋瑾輪，由基隆返抵廣州，時匪軍已接近市區，情勢緊急，中央各部會準備遷至重慶。

十月十二日

我與交通部各司處長由廣州乘中國航空公司專機飛重慶，旋即在上清寺臨時部署辦公。翌日廣州陷匪。

十一月一日

東南軍政長官公署設立東南海航務委員會於臺北，派俞飛鵬將軍爲主任委員，以軍事管制沿海航運

。交通部與該會之工作，均由我協調處理。

中國中央兩航空公司總經理及重要員司先已移至香港辦公。兩公司飛機亦集中香港，疏運軍公教人員、民意代表及公物，由各地至香港、臺灣、海南島。政府控制區航線及國際航線仍勉力維持，並由陳納德將軍之民航空運隊飛機，協助增開班次。

十一月九日

中國航空公司總經理劉敬宜、中央航空公司總經理陳卓林在香港叛變，親率飛機十二架，集體飛至北平。其餘兩公司飛機除部分在四川、臺灣者由政府控制外，計有七十一架因機航人員不願附逆，拒絕飛往，均停留香港啓德機場，遂由香港政府凍結，不准移動。又中國航空公司上海龍華修理廠已先遷至香港，亦同時停工凍結。

十二月十二日

政府將兩航全部資產轉讓與陳納德、魏勞爾，旋由陳魏兩氏轉移於在美國德拉瓦州登記之民航空運公司，由該公司要求接管香港高等法院扣留之兩航飛機及器材。惟高院宣佈不予受理。三十九年二月二十三日，高院且判決駁回民航空運公司接管兩航資產之申請，並撤消以前頒發兩航飛機器材離港之制止令，遂有部份器材爲共匪偷運出境。民航空運公司不服，於三十九年五月十一日向倫敦英國樞密院申訴，幸獲兩航在香港之資產再度扣留之命令，在此期間，香港高院曾判決民航空運公司敗訴。惟該公司最後又上訴英國樞密院，終於四十一年七月二十八日宣判，允許民航公司不服香港高院判決之上訴，香港政府卒將停留於啓德機場之原由匪方人員看管之兩航飛機七十一架，移交民航公司接管。至於存放於庇利船廠及新亞藥廠之兩航零件器材，同時亦由警方接管，於四十一年七月卅一日，連同飛機之所有權一併正式移交民航空運公司。此案涉訟兩年半，始全部結束。民航空運公司迺將部份飛機及零件器材運至

臺灣，後來即以此資產依照民用航空法之規定，成立了中美合辦的民航空運公司。又依照外人在華投資條例，另成立了亞洲航空公司。此案在訴訟期間英國樞密院爲調查證據，曾經由英國駐臺領事館，約我以當時任航政司司長的職位作證，並簽證了有關轉讓文件的證詞。

十二月初

政府於廣州撤退時，李宗仁代總統，即潛赴香港，始終未往重慶。中樞由行政院閻錫山院長主持，先撰組織戰鬪內閣，以西康爲根據地。惟局勢遽變，不及部署，政府於是月中旬倉促撤離重慶，而退成都。在重慶陷匪前五小時，我方離危城，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。後來我到臺北後，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。我聞訊，往訪公路總局沈圻局長求助，那時他被同事包圍，無法脫身，要我解圍，才能同車而行；我慷慨陳辭，終於說服了他的同事，讓沈前往成都。事既平息，我急返寓所，拜別母親，哭泣的帶了兩個兒子，附搭沈局長的座車，離開山城，取道成渝公路北線，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。

拜別母親，老母一再叮嚀我，到臺灣後，速即續弦，重建家室，以照顧兩個兒子。我離渝時，家無餘資，僅帶了隨身衣服，頻歲積蓄所購的字畫，當然未及携帶，亦不思携帶。那次母子分別，竟成永訣。

我抵成都向行政院閻院長、賈景德秘書長報到，時政府已準備遷臺，一切忙於空運。院長以我在渝幾至殉職，空運事改交行政院秘書處直接辦理，命我先到香港轉臺北，以示優待。我在成都鳳凰山機場，候機兩天，露宿時，遇監察院主任秘書張目寒先生，（後升任監察院秘書長）相談甚得，兼及書畫，

到臺後，遂成莫逆，他並爲我執柯，促成我和楊俊如的婚事。

十二月一日

中央政府於十月十二日，由廣州遷重慶，不久又播遷成都。沿海軍運與民運，遂由東南軍政長官陳誠將軍，就近直接指揮處理。陳長官因於長官公署內設立東南海航務委員會主管其事，指派政務委員俞飛鵬將軍爲主任委員，海軍總司令桂永清將軍、東南區補給司令何世禮將軍、招商局徐學禹董事長爲副主任委員，高雄港務局白雨生局長等爲委員，我是時隨交通部播遷渝蓉，不便面陳就商，曾以書面提供俞主任委員以下之意見：

㈠鼓勵航商應差：①軍運費率酌予提高。②軍運船隻補給煤水及支付碼頭費均予折半減費。③軍運費一律付現，如補給機關不能全付，由航委會墊付差額。④軍差船隻輪流供應，以均勞逸，由航委會督導辦理。

㈡如何保持商船以供長期軍運：①鼓勵商船在臺灣碇泊，從速頒佈停航船舶維持費辦法，由航委會撥款補助停航船舶開支之一部份，使停在香港之船隻樂予來臺停泊。②內燃機輪船之配件最感缺乏，由航委會即向國外訂購，將來配售船東，以維持運輸工具。③損壞船舶由航委會檢驗貸款修理，准分期在軍運費內扣還。④無營業之船隻及失業之船員，由航委會登記指派任務及工作。⑤原屬本國商船現改懸外國旗者，航委會仍得於必要時徵租軍運，但應合理分配，以均勞逸。（詳見民國三十九年一月一日出版之交通月刊第二卷第一期）上項意見俞主任委員頗表嘉納，曾酌情辦理。該會成立雖爲時僅有五個月，於交通部航務會議成立後結束，但在此一段時間，該會確已達成了艱鉅任務。俞氏於該會結束後，一度主持航業人員講習會事，至四十年一月六日調任招商局董事長，以繼徐學禹職。

十二月八日

我到香港會晤端木部長後，於是日乘香港航空公司飛機抵臺，隨即到臺北賓館與行政院合署辦公。

十二月十二日

接奉行政院院長兼理交通部務閻錫山先生令，派我爲中央航空公司董事。嗣由董事長倪炯聲先生召開董事會，決議公司停業，將全部財產售與陳納德、魏勞爾。同時中國航空公司亦採同樣步驟，召開董事會，決議停業，亦將全部財產售與陳納德、魏勞爾，以完成合法手續。

十二月十四日

交通部遷至今日的總統府內，正式恢復辦公，端木部長未到臺灣，由行政院閻院長兼理部務。吳元超參事滯留香港，亦未到部任職，民用航空事務，上峯責成我負責處理。

翌年監察院查究兩航空公司叛變責任，嚴厲彈劾端木傑、吳元超，我因當時民航事務，端木部長指定由吳元超處理，所以我不負任何責任，未受處分。

民國三十九年（四十五歲）

一月

我在交通部恢復辦公，航政司原來職員，除空運科技士胡之眞君隨同來臺外，均陷大陸，未到臺灣，航政司須重新組織。我當時物色已在臺的航政人員，補充各科科長，經遴選楊灝霖君任航務科長、林良濤君任船舶科長、朱登皋君任港務科長、徐經方君任船員科長、花濬君任海事科長、李起濤君、葉在鋌君任專門委員、張益平君任專員，嗣升船舶科長，胡之眞君嗣升空運科長。幫辦一職則邀路政司幫辦甘其綬君調任。均屬學驗優長，對我後來一年多的航政的推進，諸多助力。

一月十五日

英國承認共匪，招商局泊香港之敎仁、鄧鑒、成功、鴻章、林森、蔡鍔、登禹（以上均係N3型）、海康、海厦、海漢（以上均係大湖型）、中一〇六（登陸艦型）民三〇二、民三一二（以上登陸艇型）輪船十三艘，受共匪利誘脅迫，易幟投共，政府通緝主謀人員，依法懲辦。事前交通部已獲情報，我即通知韋煥章總經理，從速派員赴港處理，並囑携帶鉅款購買燃料，發放薪工，以免有所藉口，無如主謀者，甘心附逆，終不應命開船返臺。雖有部分船員策劃返臺，惟爲主謀者發覺，未獲成功。事後，中央民意代表及輿論界對某董事長領導招商局多年，未能防範未然，紛紛責難，某董事長終於辭職，交通部遂派俞飛鵬先生繼任。後招商局對此叛變之輪船，因曾保險，遂以船員惡意行爲條款（Barratry Clause），向保險公司要求賠償，涉訟多年，終獲勝利。故實際上招商局尚未遭受財務上之損失，得以其賠款償清各該船的美債。

一月十八日

招商局及復興航業公司美債船隻，由政府擔保，因延付本息，突於是日被美國政府宣布違約；通令其各地使領館及本國海關將該兩公司停泊海外的船隻，悉數扣留，不予放行。在我國內的美債船隻，亦不敢駛出，動搖了我航業的根本。我承辦部文，請行政院撥款履行保證責任，均以中央外滙支絀，未允所請。

一月卅一日　二月一日　二月二日

交通部令基隆港務局承辦臺灣區第三次船員檢定考驗，辦法仍如第二次，我任總監考，應考者二百餘人。我於考試前說了話，警告應考者不要觸犯規章，並謂以後此項考試將常常舉辦，即使此次不及格，補考的機會很多，以安他們的心。輪機人員頗多經驗出身，不能閱讀寫作，故亦如第二次辦法，用口試代筆

試，且答案亦由考試官據實代寫，故輪機方面之考試遠比駕駛方面爲困難；此因我國航海教育不發達的關係，後來臺灣海事院校紛紛建立，應考者多係學校出身，此種口試辦法自然停止了。

一月十九日

接奉東南軍政長官陳誠長官令，派我爲該公署東南海航務委員會委員，俾協助俞主任委員處理會務。

二月一日

閣內閣改組，陳良先生出長交通部，並自任招商局董事長，聘我爲常務董事，首先要解決美債船被扣事件。適郵政儲金滙業局何副局長縱炎已到臺灣，該局雖暫停業，惟尚存若干美金，陳部長獲悉認爲只有動支此款，絕無他途可循，經令招商局總經理韋煥章，以其泊臺船隻作爲擔保品，向郵政儲金滙業局息借美金五十五萬元，並由交通部動支當時存美料款美金二十四萬一千二百三十九元，連同墊款，籌足美金八十三萬元，滙美償還該兩公司延付的本息，各船始獲解除扣押，照常營業。設當時陳部長不採取此項措施，拖延不決，則該兩公司之損失，不知伊於胡底。此事我是主管司長，自亦竭力主張，協助韋總經理進行。當時郵政人員，對我如此幫忙航業，不無微詞；惟解救航業，究勝於外滙之呆存，後來郵政儲滙局停業多年，其局內各項開支，亦賴有此息金，始得維持。招商局頗能信守契約，嗣將該欠款陸續歸還。郵政儲滙局旋亦奉准復業，成爲今日最重要的金融機構之一。

二月十三日

接奉資源委員會主任委員朱謙先生聘書，聘爲中國油輪公司董事。該公司於三十六年二月一日，在上海成立，李允成任總經理。該公司係招商局與中國石油公司投資合辦，共有一萬噸級油輪五艘，一千二百噸級油輪十八艘。大陸陷匪，除小型油輪九艘未及撤至臺灣外，萬噸級油輪四艘仍擔任中東運油任務，

另小型油輪九艘作環島運輸。該公司於四十年二月一日起，合併於招商局，並繼續營運，油輪公司壽命恰爲四年。

二月二十日

招商局董監會改組，交通部長陳良兼任董事長，董事改聘嚴家淦、任顯羣、王洸、鄭道儒、徐學禹、徐柏園、尹仲容、冉鵬、陳慶瑜、趙志垚、陳舜畊、周兆棠、韋煥章、王大均，監察人改聘王耀、唐縱、閔湘帆、朱如淦等，總經理則仍由韋煥章擔任。不久陳誠先生組閣，賀衷寒先生出任交通部長，招商局董監會又改組，徐學禹復任董事長。四十一年一月六日交通部命令改組招商局董監會，俞飛鵬先生繼任董事長，我又復任董事。在徐學禹董事長任內，我未任招商局董事。此短短一年，招商局董事長三易其人，更迭頻繁，亦可見招商局在當時關係政經軍事之重要性也。

二　月

接奉銓敘部任用審查通知書，審查合格，實授我爲交通部航政司司長，核定簡任三級。嗣於三月間又奉總統　蔣公簽署用璽之任命狀，這是我最珍視的一項文書，已送存歷史博物館珍藏。

二月　三月

東南海航務委員會爲提高船員技術，整頓船員風紀，特設航業人員講習會，主任委員俞飛鵬先生聘我爲第一期及第二期特約講師。

我因任航政司司長，故在講習會中，講述兩個專題：一爲「我國航業前途之展望與今後危機之渡過」，一爲「促進今後航業之方針與措施」，用以宣示我的政策，希望受訓人員能多支持與合作。適時適地，似頗獲相當效力。該兩講詞先後在民國三十九年七月、九月海事雜誌及交通新聞月刊上發表，後均編入「航政概論」書中。

三月十五日

交通部長陳良先生調任行政院主計長，賀衷寒先生繼長交通。是日交接儀式前一小時，陳部長親自徵詢我爲民用航空局請發十萬銀元留中未批的簽呈意見，我答稱：「民航機飛臺，係借用松山軍用機場，因無夜航設施，民航機不能於夜晚起降。且臺北航空通訊業務，係由各航空公司自行辦理，設備簡陋，未合國際標準，亟應增加各項設施，以謀改進。經詢據民航局代理局長蕭灌恩君，該局由滬遷臺，帶來全套新式夜航燈及電信設備，封箱未動，如能由部撥發銀元十萬，即可施工，開放使用。該簽呈實應早日批准。」陳部長立即裁可，將簽呈批准，交部內主計室辦理，算他任內之事，由其負責。如此明快決定，我深佩他辦事的精神。後來民航局獲款，立即籌辦，夜航設備於五月間裝設完竣應用。臺北航用電臺亦於八月六日正式開始工作。今日民用航空局重要幹部多係當年來臺的青年，所建各地機場，規模宏大，飲譽中外，其肇端實始於此案。

四月二十二日、二十三日、二十四日

自民國三十七年起，交通部臺灣地區船員檢定考驗，均係在基隆市舉行，由基隆港務局承辦，已先後三次。交通部爲便利臺灣南部船員應考起見，第四次改在高雄市舉行，由高雄港務局承辦，我特由臺北赴高雄督導並監考。

五月十一日

接奉交通部部長兼航務會議主席賀衷寒先生聘書，聘任爲該會議委員兼秘書，該會係接辦前東南海航務委員會主管事務，以統一調配軍用民用船隻，並加强航運與海員之管理爲中心工作。副主席爲聯勤總司令黃鎮球將軍及海軍總司令桂永清將軍。

五月十八日

交通部令基隆港務局舉行臺灣區第五次船員檢定考驗，報考者九十餘人，我仍赴基隆監考。

五月廿四日

奉交通部賀衷寒部長令，着毋庸兼代路政司司長，我兼代此職，計時五個月。

七　月

河海航行員考試，政府在大陸時期，考試院迄未舉辦。那時此項考試，命曰「船員檢定考驗」，多年來均由交通部主政，分令上海、漢口、天津、廣州各地區航政局辦理。民國三十八年九月間，基隆港務局奉交通部令，曾舉辦過船員檢定考驗一次，規模甚大。我時任航政司司長，曾專程由穗至臺指導監試。政府遷臺，考試院考選部代理部長馬國琳先生，熱心任事，有鑒河海航行員考試，各方盼望殷切，如能改由考試院接辦，不特適應需要，且可因勢利導，陸續推動各種考試，想以河海航行員考試開其端，是月偕同佟廸功司長、杜元載司長、范壽臧參事，親至交通部接洽辦理。交通部賀衷寒部長甫任職三月，於接談後，囑我與馬代部長商洽簽報核辦。我以航政司司長地位，說明意見如下：

㈠遵照憲法，各種考試，應由考試院主持，以前交通部主辦船員檢定考驗，本屬權宜之計，現考選部要求接辦，交通部自應同意。

㈡考試院以前公布之河海航行員考試規則，僅有駕駛員一項，而輪機員、無線電員缺如，應請考試院修正上項規則，將輪機員、無線電員一併納入，以利施行。

㈢交通部主持船員檢定考驗，向係令由各地區航政局辦理，基隆港務局曾奉令舉辦多次，成績優良，此後有關河海航行員試務，應請考選部仍照交通部往例，託由港務局辦理，以資熟手。

㈣河海航行員考試後，凡經考試及格領得各種級證書者，應請考試院開列名册，函送交通部，由交

通部制定河海航行員執業證書核發規則，另行依照考試院所發之證書，頒發同種級之執業證書，方准上船工作。一如考試院頒發律師證書後，及格者須向司法行政部請領律師登錄證書然，俾利航政管制。

㈤船員檢覈資格須憑海上服務資歷而審核，此項證件之審核，具有技術性，考試院將來遴選檢覈委員及典試委員，應請考慮酌量延攬航政人員參加。

㈥政府遷臺未久，軍情緊急，所有服務軍運之船員，應請考試院制定獎勵辦法，以資鼓勵。

馬代部長等於聽取我的意見後，返部會商，提報考試院代理院長鈕永建先生，並獲考試委員盧毓駿先生之支持，答復原則上接納了我的意見，遂由我簽報賀部長批准，經以正式公文同意，交通部從此停辦船員檢定考驗，而由考試院接辦河海航行員考試，以迄於今。

八　月

交通部交通事業資本清查委員會成立，我奉部長兼主任委員賀衷寒先生聘書，聘爲該會委員。

八月六日　七日　八日

政府初遷臺灣之時，東南海航務委員會主任委員俞飛鵬先生爲增進船員之智能與愛國心，及鼓舞航業人員之向心力，曾舉辦船員講習會二次。三十九年四月一日該會結束後，交通部繼續接辦，仍聘俞先生主持，前後共計辦理七期，調訓高（甲）級船員及業務人員六百一十人。又在基隆高雄兩處續辦海員講習班，調訓乙級海員一千六百六十二人，對於當時船員及航業人士發生了很大的效益。八月六日船員講習會第七期結業，同時中國航業人員聯誼會第一次代表大會開幕。由俞主任委員主席，並請行政院陳誠院長，交通部賀衷寒部長蒞臨致詞，盛況熱烈。

八日中國航業聯誼會正式成立，是日出席航業船員及港務人員代表一百五十餘人，推我擔任主席，通過宣言，釐定會務進行目標爲：㈠號召全國航業界今後加强團結發展航業建設。㈡促進政府樹立三民主

義革命的航業政策。㈢支援忠義同業。復選出理監事俞飛鵬、王洸、唐桐孫、楊清植、朱雲浪、杜賢達、韋煥章、馮駿、張鴻翔、張國權、王乾元、凌念賜、林仁怡、熊昌金、陳友德、汪峻、姚元深、朱楓、施復昌、侯樹人、卓韻湘、沈建渲、王鶴、傅和財、程雲慶、張文耀、王興孝、廖景方、賀仁菴、韓時俊、林良濤爲理事，岑士麟、羅春山、傅玉魁、方廷甫、金宅三、李俊賢、李啓陶、王肇彬、張巧令爲監事，並公推俞飛鵬爲理事長。該會對當時航業船員之團結及發抒愛國家愛事業之精神，形成很大的作用，後來中國國民黨中華航業海員黨部改組，俞飛鵬先生任主任委員，該會會員大部分成爲該黨部之成員，而各理監事亦成爲該黨部之核心。聯誼會各項活動，遂移由黨部推動。

八月八日

我發表「促進今後航業之方針與措施」一文，刊於是年九月號海事雜誌，文見本書第二編。後來我將該文，用交通部令分行各輪船公司及船員團體，參照施行，以策事功。

九　月

奉中國國民黨改造委員會派爲中華航業海員黨部委員，主任委員爲馬超俊先生，此爲我第一次擔任黨務工作。

九月二十三日

交通部委託基隆港務局辦理之第一期船員訓練班開學典禮，與基隆港務局新建第四號碼頭倉庫落成典禮，是日下午三時合併舉行。我應邀講演，强調基隆港應速完成外港防波堤最後三個沉箱，及建造危險品碼頭，以策基港水面之穩定及港區之安全。我並說明政府遷臺以來，交通部辦理的訓練工作第一種是（甲級）船員講習會，第二種是（乙級）海員講習班，都是偏重於思想方面的訓練，而今日開班的第三種船員訓練，則爲技術補習教育，均係應當前的急切需要。

十月六日

奉交通部令，准銓敘部電，三十八年度我的考績列一等，給予年功俸三十元，月支薪七百五十元。

十月三十日

考試院公布特種考試河海航行員考試規則，同日考試院又公布服務軍運船舶河海航行員應考獎勵辦法。交通部爲配合該兩法規之執行，又於翌年二月十日，公布河海航行員執業證書核發規則。從此完成了我國考試船員的整體制度，以迄於今。

上項法規悉依照交通考選兩部會商之原則而制定公布，在考選部方面起草工作，大部份係由佟司長及范參事所擔任，交通部方面航政司甘幫辦其綬、船員科徐科長經方，協力亦多。

關於船員考試移轉管轄情形，我曾於民國六十二年二月二十一日，寫過「記述考試院首次在臺灣舉辦考試的經過」一文，以紀念佟廸功司長的逝世。該文已編入「航政法規要義」增訂第四版書中。

十一月

接受考選部代理部長馬國琳先生聘書，聘爲該部河海航行員檢覈委員會委員。

十一月五日

我與湖北省漢口市人楊俊如小姐，在臺北市圓山臺灣大飯店舉行結婚禮，她生於民國七年九月五日巳時，我生於紀元前六年七月七日丑時。介紹人是張目寒張志濤兩先生，恭請監察院于院長右任先生證婚，因爲她在審計部工作的關係，她的主婚人是長官和同鄉審計長張承禧先生，我的主婚人是賀衷寒先生。結婚儀式在下午四時舉行。因爲懿瑛於三十八年九月三日遇難後，我帶了煒煊兩兒，奔走國事，先由廣州至重慶，再由重慶至成都，又由成都至香港，最後由香港至臺灣，顚沛流離，日無寧息。在渝拜別

母親時，母親叮嚀，應於到臺後，早日續弦，俾安家室，教養兩兒，我幸得兩位張先生介紹與俊如相識，曾將俊如家世才貌，修書稟告母親，母親手諭表示甚爲滿意，命我早日完婚，以慰其望。我遂定於是日舉行婚禮。我的長官、同事、友好、和學生，因我遭遇家變，復能安全脫離危城，在臺重整家室，都爲我欣喜。俊如在審計部服務有年，亦有她的長官同事，所以蒞臨觀禮者很多，亦有許多是聞訊自動來致賀的，我倆固然感到光榮，但勞動友好，招待不周，亦殊覺不安。「永締鸞儔」的簽名册上，即有他們的題名，我至今與結婚證書，一同珍藏保存着。效就署名先後，敬錄芳名於後：

于右任　賀衷寒　方孝英　錢其琛　陳　良　董文琦　朱靜一
王玉珍　章駿鈞　冉　鵬　章紹周　宋希尚　張志濤　修　城
歐福松　曾昭承　董彭年　宗有恒　閻完璧　涂少梅　劉膺古
王家樹　張儀曾　梅蟒高　嚴協和　陳保羅　張和重　夏寅治
章佩星　王廷棟　熊亨靈　胡明允　鄒安蒙　陳中一　沈元雙
徐人壽　章宗芳　姜　彤　韋煥章　韋鄭綉菱　楊經綸　楊徐重生
唐心一　唐羅淑媛　方　重　方沈文和　施復昌　施張湘蘭　蕭濯恩
王　鶴　陳岱礎　陳黃淑蘭　羅警華　劉　蕙　康　振　馮　駿
馮沈玉鵑　張恩駿　張周錦芬　張鴻翔　張施亞雄　陶望賢　陶李瑞蓉
莫　衡　王德祥　朱　謙　曹開諫　周茂柏　劉承漢　朱倚天
朱唐才英　葉式意　葉劉在蓉　張國權　張邵秀蘭　朱海濤　陳熒龍
薛聘文　吳驟周　譚振民　范愛倫　陳宣耿　應家秉　李孫芳
李熊慧勛　喻伯綱　喻李璿斌　常毓桂　常鄭少珍　王漢慕　王黃雪玉

劉航琛　王和華　何墨林　沈崇宛　張坦　狄膺　劉鎮謨
劉潘華瑚　王濟賢　江維珊　于潤生　于朱蕙君　于熾生　于余忠淑
張目寒　洪紳　王開節　侯玄　張仲仁　彭召恩　沈濟
周兆棠　王敏慶　許季珂　簡爾康　李國鼎　蔣彥士　蔣鄭美瑛
湯衍瑞　李怡玲　王金義　張學鼎　周微紋　王德馨　皇甫桂芬
胡蒂棻　王榮佳　李符桐　錢蘋　高大經　胡慶育　時昭瀛
沈美德　朱茂榛　蔡喆生　金平歐　楊恩賜　王企光　楊和基
閔劍梅　孫寄園　陶一珊　譚嶽泉　花濬　花劉崇華　陳文奎
何博元　王頌平　江一平　谷正綱　蔡屏藩　劉鼎新　張錫杰
謝冠生　馮仲達　唐桐蓀　黃魯珍　顏光海　錢宗淵　鄧萃英
朱斅春　莊漢開　朱天文　李紹端　謝海泉　邱國炎　鄭永相
韓時俊　周德鴻　王國琦　王仁厚　薛珍　湯鍾瑤　徐柏園
陳長桐　徐鄂雲　徐彬洲　徐祥雲　汪美曾　黃顯灝　孫振河
陳安甫　曹子嘉　王和清　端木愷　李遐敷　牛月村　徐可均
費俠　李張靜若　李順卿　馮紹光　劉瑢　王樅　張春森
程雲慶　陸福廷　雷寶華　雷陸望之　宋作楠　趙守鈺　吳我怡
廖景方　王子範　徐漢清　朱佩華　高仲强　韋鋒　徐炎之
周曹裔　陳振國　陳乃寧　王世坤　田萬傑　李鳴龢　何縱炎
李希周　郭敏行　楊菲　田寬章　吳翠筠　張善薌　朱虛白

潘毓萱　浦薛鳳　陸佩玉　沈華庭　俞良惠　蔣倬雲　蔣倬民
馬燮鎔　朱一成　李廷弼　王蔚華　張葆鈞　劉方矩　陳樹曦
傅　達　王世憲　丁巽年　丁沈慶延　金玉麐　甘其綬　舒子寬
朱登皋　張連珍　梁寶善　曾穎鋗　周昆田　徐奮才　孫清波
熊東皋　張承櫰　任顯羣　董年瑞　丁世蓮　王良卿　胡之眞
楊灝霖　黃秀娟　張益平　黃玉琴　徐經方　華壽嵩　郁元英
董浩雲　周原鈞　周柏佩秋　曹啓元　陳錦裕　王岑葆　施雪亭
王平玉　王濱海　黃志誠　丁仲紱　楊慧瑛　何衞明　周再華
胡衞良　沈　珙　嚴傳錚　楊　清　楊清夫人　周時岡　史揚芬
牛惠英　方硯農　李起濤　朱如淦　王富農　沙燕昌　李法端
季源溥　施秀文　趙聚鈺　王沿津　鮑雨林　方世濟　葛培保
韋雲塵　毛恭珊　任兆經　戴筱瑾　向　儁　索祖蔭　張志鵬
賈維城　張士生　楊繼曾　彭書隱　馮文彬　劉先英　劉金嵬
張南洲　范文惠　劉鍾琛　祝壽萱　戴修駒　許清漪　薛嘉萬
周惠珠　蔣堅忍　王軼猛　楊金生　李佐卿　陳大任　劉長華
張容秀　蔣徐漢英　韓學斌　張才雲　韓善甫　劉蕙馨　周宗蓮
徐致遠　蔣春湘　王廷忠　趙秀蘭　孫燕華　宋潔茹　謝仁釗
費　驊　張靜愚　劉仁育　金　湛　陸翰芹　汪彩月　朱燕貞
劉季植　李秀琴　張吉夫　孟志宏　勵蔭廷　李鹿苹　鄭子政

薛繼壎　畢中道　童世芬　王節如　胡惠淵　續芝英　陳　普
藩蕪潔　房　傑　齊　熙　陳慶瑜　高志堅　宋妙珠　李鳴周
張　疇　王培驃　楊樹聲　張志禮　鄭天孫　熊正琬　萬文俊
吳保容　孫　錞　梁瑞蕓　董漢槎　俞丹騮　黃漪午　陳旭東
李宗黃　董載泰　袁永錫　席裕璜　吳國柄　吳紹先　伍儀曾
徐志凡　陳政和　侯婉如　錢王若荷　錢國成　王　傑　尹靜夫
徐　立　朱　俊　方賢齊　莊恩堉　周　英　陳友欽　萬耀煌
朱懷冰　馬超俊　沈逵聲　徐源泉　程季柔　杜錫五　葉在鋌
吳夢楨　王祖庚　王方忠慧　吳嵩慶　馬韻宜　張玆闓　錢　益
林　楨　周友端　易步嚴　吳慶源　嚴家淦　林則彬　陳逸凡
何福元　方英達　柳克聰　儲家昌　方　智　于綿綿　王伯文
周一士　鄭通和　戴　昭　花湘雲　楊管北　閻光輝　徐肇基
葉公超　薛邦祥　郁仁長　楊　森　徐善祥　劉泗英　陳樹玉

十二月二日

交通部在高雄舉辦之第二期海員講習班，是日結業，計學員九百二十人，典禮由主任委員俞飛鵬先生主持，交通部賀衷寒部長給獎。考選部代部長馬國琳、考試委員盧毓駿、資源委員會主任委員朱謙、前交通部次長徐恩曾和我都在會中致辭，均强調海員要有現代知識，加深三民主義的了解和加强反共抗俄的意志。

十二月

奉總統簡任狀，派我爲特種考試第一屆河海航行員考試典試委員，同時發表盧毓駿先生爲典試委員

長，馬國琳、徐人壽、王國華、唐桐蓀、宋建勳先生爲典試委員。此次考試於十二月底在高雄舉行，爲考試院首次在臺灣舉行之河海航行員特種考試。亦爲考試院接辦河海航行員考試之第一次，考試院代理院長鈕永建先生，率同考試院雷法章秘書長等至臺北車站親自相送，以示隆重。

民國四十年（四十六歲）

一月六日

接奉交通部賀衷寒部長聘書，聘任爲招商局輪船股份有限公司董事。董事長爲俞飛鵬先生，係繼徐學禹先生出任。同時中國油輪公司合併於招商局。

二月一日

招商局鐵橋輪在三十九年十一月間，承運香蕉赴日，因遇風稽延開行；抵日後，香蕉損失百分之八十，蕉商要求招商局賠償，羣情憤激。我在臺灣省政府交通處開會討論時曾發言，根據海商法規定，因不可歸責於船舶所有人之事由所致之滅失或損害，依法招商局可不負責任；惟主張以服務不週之理由，令招商局酌量退還運費，俾法理人情，可以兼顧。交通部賀衷寒部長循航商之請，不同意我的主張，發生歧見，我遂呈辭。航政司司長職務於是日交卸，由徐肇基先生繼任。關於此案，我曾寫「故交通部長賀衷寒先生與我」一文，述及其事，編入「運輸經濟論」書中。

賀部長批准我辭呈，仍保留我設計委員及招商局董事名義。當我離部前，曾將重要經辦事件，撰寫「政務交代」節略，備後任參閱辦理，並面陳賀部長，在我任內所起草之海員服務規則，關係極爲重要，希望賀部長早日核定。該規則於同年五月十九日公布施行，以迄於今。

二月十九日

四十年度第一次特種考試河海航行員考試是日開始，假基隆海港大樓四樓舉行，應試海員達一百六十七人，其中有甲種船長及駕駛員二十一人，乙種船長及駕駛員三十九人，甲種輪機長及輪機員五人，乙種輪機員八十五人及未滿二百總噸河海航行員十人。考試期間六天，我奉總統　蔣公任命爲典試委員。

二　月

我應交通月刊社之請，寫「配合反共抗俄國策之航政」一文，發表於該刊。該文大意如下：

臺灣孤立海上，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，蝟成供過於求之狀態，無論公營民營航業莫不同感困難，在此情況下，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，一方面爲加强業務管理，推廣海運業務範圍，以渡過航業危機，我主管航政，隨時秉承長官意旨，妥擬政策，督導改進。一年來經政府航商船員同心一德艱苦奮鬪之結果，自由中國之航運事業，已否極泰來，步入欣欣向榮之道路。一年來航政部門重要之設施經過及其成效，可分船員、船舶、航業、港務、航空、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，加强反共抗俄信心起見，經訂有下列兩種措施：

(子)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「甲級船員講習會」，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。

(丑)舉辦海員講習班　船員講習會結束後，交通部以一般乙級海員，尚未得思想訓練之機會，乃又在基隆及高雄兩港，繼續舉辦「海員講習班」，調訓一般乙級海員，每期訓練時間，定爲一月。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。

(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。（洸按共開班十六期，至四十九年停辦，共結業四六二人）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。（洸按共開班十一期至四十九年停辦，共結業三二四人）此項學術訓練教育，嗣後將分期賡續辦理。

(3)船員考服　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。此外船員經檢服及格者，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，維持船紀，交通部有下列各項重要措施：

(子)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，而便指揮監督。

(丑)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，不得擅予干涉，以維船上紀律。

(寅)為防範船員走私，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。

(卯)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　為配合反共抗俄軍事，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，一律從寬從優核敘。（後考試院比照其辦法，另行制定服務軍運船舶河海航行員應考獎勵辦法，辦法附後）

(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」，俾來歸船隻及船員之處置與獎勵，有所依據，藉以激勵來效。

(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，將此項失業船員，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，專以承辦造船廠之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，遴介合格人員遞補。

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，曾達一百一十六萬總噸（三十七年十月）。政府遷臺後，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，總噸位三九三、三七九總噸。

(2)船舶之轉籍　因國內外情勢變遷，一部民營輪船，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。

(3)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，交通部經於三十九年十二月間，擬具「修復船舶計劃」，呈請行政院核准；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。

(4)協助軍運經過

(子)海南島撤退　商船參加協助軍運者，計有招商局十三艘，共三八、一一五總噸，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。

（丑）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，臺灣航業公司七艘，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。

(5) 船舶管制

（子）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，須先發請交通部核准，然後再備具殷實保證及回航切結，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。

（丑）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，仍照通商向例辦理。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。

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。政府爲控制民營航業起見，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。各民營公司總機構遵限遷臺者計有：（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）中緬船務行，（十五）亨達航業公司，（十六）英杭航業公司，（十七）中福輪船公司，（十八）泰利輪船公司，（十九）大通興輪船公司，（二十）安愼興業公司等二十家。

(2)　發展遠洋航運　經交通部悉力督飭後，先後開闢之遠洋航線，有以下各線：（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、美信、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，經常由華福英杭和順等輪及機帆船，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關，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，同時對輸出物資應以CIF原則，輸入物資應以FOB原則，向國外訂約，藉維本國航業。

(6)　督飭減輕航運成本　交通部爲督導減輕航運成本以挽救航業危機，經有下列之措施：

（子）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，通盤作一合理之調整，規定「底薪最高最低標準表」，以資劃一，俾抑低甲級船員過高之待遇，並提高乙級船員之待遇，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，以減輕公司負擔。

（丑）減少船員配額　交通部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，減少勞資之糾紛，實施以來，頗有成效。

（寅）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　交通部爲指導航業管理，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，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，船員生活既無法維持，船隻保養亦無人監督，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，而利調度靈活、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　花蓮港貿易日趨發展，交通部經建議省方，改善該港港灣工程及碼頭倉庫設備，業經省方撥具改善計劃，積極分途進行。

(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，爲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，先後召集兩次疏散會議，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疏散至淡水河內停泊外，此外一部分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。

(3)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，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，各方逐感滿意。

五、航空方面

(1)核准設立復興航空運輸公司　交通部爲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)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。該公司經向美國訂購 Ply. A6 式水上飛機二架，於翌年二月飛臺開航。

(2)資遣兩航公司留港員工　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，經改派兩公司總經理，在港辦理勞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闢　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，經闢爲國際機場，惟臺北氣候欠佳，機場常須關閉，爲免國際空運之中斷起見，經加闢臺南機場爲國際航空技術降落站。

(5)民航設備之加强

(子)加强夜航設備　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，以加强夜航安全。

(丑)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、冲繩島、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。

(寅)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。

(6)省內航線之加强　爲加强臺灣省內航空交通，交通部經督飭民航空運隊，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。

(7)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)新嘉坡、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、冲繩、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

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，並經擬定站屋，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。

附：服務軍運船舶河海航行員應考獎勵辦法：

一、河海航行員資歷合於河海航行員考試規則原級考試之應試驗資格，且在軍運船舶任船長、輪機長、大副、二副、三副、大管輪、二管輪、三管輪職務二年以上者，得聲請免試受原級檢覈。

二、領有船員證書之船員，在軍運船舶任大副、大管輪屆滿一年半，或任其餘各級船員屆滿一年者，均得聲請免試受升級檢覈。

三、在軍運船舶任水手舵工生火加油機匠工作積滿一年以上者，得聲請受三副或三管輪編級試驗。

四、服務軍運資歷之計算，以船舶用於軍運時爲限，錨泊或修理期間超過一個月時不計。

五、前條資歷應於軍運開始及停止之當日具報當地航政機關簽發服務報告書，或出具證明，如當地無航政機關得於第一次到達有航政機關地點時補辦，過時概不承認。

二月十五日

中國驗船協會在臺北市成立。俞飛鵬先生當選爲首任理事長，我當選爲理事，唐桐蓀任秘書長、厲汝尚任總驗船師。該會章程因業務範圍擴充，迭有修正，迨民國五十五年二月二十五日及同年三月一日先後奉內政部及交通部核准備查。該會英文譯名爲China Corporation Register of Shipping，其宗旨爲接受政府之委託，負責檢驗船舶，以增進其安全及效率。其任務爲辦理以下各項：㈠設定船級。㈡審查新造及改裝船舶圖樣。㈢審查鍋爐及主副機設計圖樣。㈣檢驗各種船用材料。㈤檢驗船身機械設備及屬具。㈥勘劃載重線。㈦查驗安全設備。㈧檢驗貨物裝卸設備。㈨簽發載重線證書、船級證書、安全設備證書、貨物裝卸設備證書、安全結構證書、綜合檢驗報告書等及其他有關證書。會員限爲現任航政、港務、航業、造船業、造機業、製鋼業、及海上保險業之法定代理人或在該事業會任主管職務滿五年以上者，或在大專學校之造船、機械、駕駛、輪機或電機畢業而任大專教授、正工程師、船長、輪機長滿五年以上者。我爲該會之發起人，並合乎上述之資格，故歷屆均當選爲理事，迄今已有二十六年。該會第二任理事長爲李頌陶先生，第三任理事長爲周茂柏先生。我爲闡述該會之性質，曾於四十年四月在海事雜誌，寫「船舶檢查與各國船舶檢查的制度」，後編入「航政概論」書中。六十四年八月二十九日復發表「國際性驗船機構之任務」一文於航運週刊，並編入「臺灣交通概論」書中。

二月二十六日

接奉交通部令，以我三十九年度考績結果，給予一個月薪額之獎金。

二月二十七日

接奉總統令，我另有任用，應免交通部航政司司長職務。

三　月

應交通研究月刊社萬琮社長之邀請，寫「論水運運價的管制」一文，載於航運費用專號，並編入「航政概論」書中。

八　月

「海員職務」出版，由海運出版社印行。此書內容講解海員服務規則，並詳述船上駕駛、輪機、業務、電信各部份海員之職責與日常工作。

寫「論今後我國的航業政策」，刊於四十年八月交通月刊及招商局業務通訊第二十三期，文經編入「航政概論」書中。

九月十四日

接治弟託友人自香港轉來密函，報告母親於是日下午五時在其滬寓，因腦溢血遽爾逝世，由發病至壽終僅半小時，享壽七十四歲，已由治弟辦理喪事。我聞噩耗，眞如晴天霹靂，欲哭無淚，隨即與俊如及煒煌兩兒遵禮成服，匍伏遙拜，從此飲恨終身。擇日於善導寺設奠，承長官友好駕臨弔唁者有左列各位，歿榮存感，敬錄銜名，永誌不忘。

劉承漢　黃家德　傅德衞　王軼猛　胡之眞　張學鼎　彭書隱
高志堅　李鳴周　郭承緒　魯　岱　薛聘文　洪蓀祥　簡爾康
周志漢　蔡喆生　朱茂榛　賀衷寒　閔劍梅　朱如淦　夏光宇
張恩駿　張　曦　張佩蘭　黃玉麟　馮文彬　楊金生　孟志宏
黃志誠　張益平　花　濬　葉在鋌　張南洲　劉金崑　李佐卿
陸宏渠　王濱海　李蓀芳　汪康培　楊樹聲　蔡屏藩　王培顒

許祖烈　房傑　汪竹一　王厚　王仁　王汝夔　沈兆龍　張儀尊　俞良濟　曾昭承　韋煥章　俞丹騮　王家樹　沙燕昌　徐中齊　顏澤滋　袁夢鴻　趙耀東　柳克述　周茂柏

張志濤　林峯　蕭灌　劉恩　劉蕙　彭爾康　劉正亨　謝海泉　林君立　甘其綬　董浩雲　吳俊升　葉式意　錢宗淵　易步嚴　鮑良傅　邵華　錢其琛　白如初

湯鍾瑤　黃金濤　楊灝霖　程季柔　陳萬青　陸瑜　周時岡　馮紹光　宋希尚　何炎　徐志凡　梅恕曾　劉廷磊　王和清　王國華　張式汴　施復昌　李卓之　勵蔭庭

孫志俊　何墨林　丁仲紱　夏寅治　王漢慕　鄭通和　劉季植　王富農　萬文俊　丁宇文　熊亨靈　許季珂　陸翰芹　王業平　謝冠生　龔瑞祥　鄭子政　徐肇基　尹燾富

孫再壬　林挺生　王平玉　章佩星　鄭逸俠　陳紹煥　韓時俊　鄧萃英　佟廸功　沈華庭　張目寒　吳志偉　金仞千　錢蘋　徐鄂雲　王德耀　柳克聰　朱登泉　侯家源

賈維城　張靜愚　陳錦裕　唐心一　何福元　張仲仁　薛一民　馮駿　魏佩蘭　杜心如　陳頌平　吳肇周　楊管北　錢國成　董彭年　王子範　賈景德　章期億　陳克誠

索祖蔭　嚴家淦　徐經方　董直　唐鏡文　陳政和　李遐敷　莊恩堉　張人鏡　董漢槎　李學詒　張春森　張沅耀　王若荷　苗啓平　田寬章　方聞哉　萬克　王國琦

羅　警　華　浦　薛　鳳　袁　永　錫　張　承　熙　劉　仁　育　丁　英　項　蘭　孫

我懸掛在母親遺像旁的輓聯，是這樣寫的：

顯妣王母袁太夫人　靈右

長兄早世，母固悲傷，矧當巨寇頻侵，家國流離，備嘗艱苦；最難忘渝州危難，景象悽惶，絕裾豈初心，賴有比肩承菽水。

繼室慘亡，時丁顛沛，挈得孤雛遠引，雲山迢遞，常繫夢魂；庸詎知臺島棲遲，歲月淹忽，續絃虛慰藉，不曾洗手作羹湯。

孝男　王洸
媳　楊俊如　泣輓

十月四日

母親之靈櫬於是日由上海運返武進原籍，安葬於西門外懷西鄉第三村舅父塋地

十　月

應聯合勤務總司令部之邀請，在運輸訓練班軍官隊講演，題爲「美國運輸艦之型式及戰時服役之組織與管理」，文刊於四十年十一月交通月刊，並編入「航政概論」書中。

十一月

我獨資創辦海運出版社成立，開始印行我在臺灣寫作的第一本書「海運學」，嗣於四十二年五月二十六日呈奉內政部核准，發給內警臺業字第六十四號出版業登記證。嗣後陸續出版我的著作不下五十種。助我編校發行工作者有學生王德耀、張式汴及煒煊兩兒。

「海運學」由海運出版社印行，爲我來臺所寫之第一本著作，嗣經五次修訂，第五版於五十八年八

月印行，第六版於六十四年八月印行。此書內容包括商船構造、航業組織、航港設施、航業經營及航業政策與管理等項目，計分三十三章。此書曾得中華學術院之獎狀。

民國四十一年（四十七歲）

四　月

「中國港口論」出版，由海運出版社印行。此書內容敘述安東、大連、旅順、營口、葫蘆島、秦皇島、天津、塘沽新港、煙臺、威海衛、青島、連雲、上海、寧波、溫州、福州、厦門、廣州、拱北、江門、湛江、北海、及海南島之海口、榆林、舟山羣島之定海、沈家門等三十六個港口情況。每港均載其自然環境、港灣設備、貿易概況及工程各項目。

「海港概論」出版，由海運出版社印行，嗣後曾重版三次。此書講述海港工程、航路標識、港務管理制度及碼頭倉庫裝卸設備等項目。

四月二十二日

奉總統　蔣公簡任狀，派爲四十一年特種考試河海航行考試典禮委員。

四月二十八日

中日和約是日在臺北簽訂，海事雜誌社鮑雨林社長囑我寫「抗戰時期航政史實」一文，以資紀念，兼勵後人。該文刊於同年五月海事雜誌，文前編者有下面一段介紹：

「中日和約已於四十一年四月二十八日在臺北簽訂，從此兩國結束戰爭狀態，走向友好合作之路，自堪欣慶。回憶戰爭期間，我國以裝備薄弱，物質貧乏之情勢，抗拒强暴，至八年之久，卒獲最後勝利，此蓋　總統偉大領導之得力，同時亦由於全國人民愛國家愛民族之革命精神所導致。即以航運而論，雖海疆被封鎖，內河僅存長江珠江之

上游一段，但仍能配合作戰，擔承軍民運輸，輪船缺少，繼之以造木船，航路艱險，濟之以絞灘，萬里輪糧，舟車既乏，而復聯之以馱運，此實當時地理環境所使然，其功用與精神比諸盟國之競造艦船，冒險以維持航線，固無多讓。王洸先生在抗戰期間，主管航政，始終參與其事，本社特請其寫作此文，期以保存當時之史實，並願日人記取往事之可鑑，今後能竭誠與我友好相處也。　海事雜誌編者謹識　四一年五月

此文的內容甚長，計分五部分。第一部分敘述抗戰初期之航政設施，如保存船舶、徵調船舶、搶運物資、督導航業聯運、救濟失業海員引水。第二部分敘述維持水運與開拓航線，如維持沿海航線、擴展沅江、湘宜、嘉陵江、金沙江輪船航線；如實施漢口廣州、川陝、川湘水陸聯運航線；如貸款補助航業；如管制水運運價。第三部份敘述貸款造船之成功，如製造改良木船、製造淺水輪船。第四部份敘述成立西江造船處及川江造船處，以建造四川、湖南、江西、廣西、廣東五省船隻。第五部分敘述絞灘事業之創辦與發展，包括了川江、沅江、嘉陵江、長江上游（重慶宜賓段）、酉水、烏江各絞灘站的建設及實施成效。此文已編入「航政概論」書中。

六　月　一　日

考試院考選部辦理河海航行員考試多次，我與考選部部長馬國琳先生、考試委員盧毓駿先生、及基隆港務局徐人壽局長、港務長唐桐蓀先生，均擔任典試委員，僉以臺灣尚無航海輪機之專科學校，後起無人，勢將影響我國航業之發展，經共同建議教育部程天放部長及臺灣省政府，主張在基隆設立海事專科學校，並代爲勘定建校地點。嗣臺灣省政府接受建議於四十二年六月一日成立海事專科學校，校址即設在代勘地址之基隆市北寧路。

我爲促成此事，曾寫「論航海教育制度與訓練方針」及「論臺灣航海教育的急需」兩文。前者發表於四十一年二月交通建設月刊，及同年三月海事雜誌；後者發表於四十一年五月之交通月刊及海事雜誌

，頗引起當局之重視。該兩文均已編入「航政概論」書中。

七　月

「航政概論」出版，由海運出版社印行，五十四年十二月經再版。此書各篇，多係論述各國管理航業、船舶、海員、港務、海事之制度與實務及今後航政之興革。

十　月

接受國防部運輸學校聘書，聘爲該校水運班教官，講授「中國之港口」課程。

民國四十二年（四十八歲）

二　月

「航業經濟學」出版，由海運出版社印行，獲臺灣省政府著作獎。五十五年九月增訂再版，六十一年九月增訂三版。此書內容計分：(1)航業之類別，(2)貨運業務，(3)客運業務，(4)蕉運業務，(5)船舶之經濟觀，(6)船機之經濟觀，(7)貿易與航運，(8)船舶報單及證書，(9)港口捐費，(10)世界航業運費市場，(11)航業之營運成本，(12)航業會計，(13)航運同盟，(14)租船契約，(15)海上保險，(16)共同海損，(17)戰後世界航業概況，(18)戰後各國造船工業，(19)戰後各國海運政策，(20)中國航業建設之路，(21)中國航業經營合理化問題等二十五章。我於增訂再版，曾作了如下的自序。

初版航業經濟學印行於民國四十二年二月，距今已將十四年。當時世界航業，承戰後殘破之餘，咸以復元爲目標，但求噸位之增加，航線之規復，其經營方式，一如戰前傳統。惟自蘇彝士運河糾紛後，航業上發生數項重大變革，而影響迄今。一爲油輪船型特別加大，以求經濟，並預作繞越南非南美之計。二爲專業化散裝貨船之風行，承運大宗貨物，船型之龐大，一如油輪，使不定期航業，另闢蹊徑。三爲適應港埠裝卸之能量，及汽車貨運之配合，而有貨櫃船之創建，匪特縮短船隻泊港之時間，且使港埠作業亦爲改觀。至商船客運，由於噴射機之發展，公務與

商業性旅客均形減少，（輪船損失百分之廿五客票收入）而旅遊級艙位，則大受歡迎，客運之服務，趨向於大衆化。且無論客船、貨船、其速率與設備均非保持原水準所能滿足顧客之要求。於是船質之改進，服務之講求，管理之加強，成本之節減，遂爲今日業者所孜孜追求，航業經濟之學是尙矣。

我國航業，自遷臺以來，遠洋近海航運，從頭做起，由於資財缺乏，經驗不足，以拓荒者之精神，在國際航線上力謀生存，可謂歷盡艱辛，近亦崇尙航業經濟之學，益以資財之配合，已漸步入佳境，設能日新月異，精益求精，則中華民國國旗船隻必可密布七海，無遠勿屆。

此書增訂之寫作，從事已久，其中第十一、第十二、第十五、第十七、第十八、第二十二、第二十三各章，尙無時間性之關係，仍悉用原文，無大更改。第一、第二、第四、第六、第七、第八、第九、第十、第十四、第十六、第二十各章，則補充甚多，無異重寫。至第三、第五、第十三、第十九、第二十一、第二十四各章，則均爲適應當前之需要而新作，故篇幅較前增加一半，且取材從新，立論務實，期以一得之愚，公諸當世。設讀者於瀏覽之餘，獲悉航業進展之軌跡，而走向新境界，並於錯綜複雜之實務中，能循明確之途徑處理，而有助於營業，則此書之增訂印行不虛矣。

四　月

「中國交通概論」出版，由正中書局印行，五十七年七月又再版。此書將我國鐵路公路航業航空電信及郵政之沿革與進展情形，作有系統之概述，扼要而明晰。大陸與臺灣方面之資料，均經兼收並蓄，書內並附有全國鐵路國道航空線路地圖，尤便查考。

四月二十一日

奉　總統簡派狀，派爲四十二年特種考試河海航行員考試典試委員。

五月二　十日

應中央信託局尹仲容局長之請，在該局臺北市貴陽街二段禮堂講演，題爲「如何挽救我國航業的危

機和擴展未來的海運」，時徵信新聞（即中國時報之前名）記者亦在座，索去講詞，刊於該報。本書第二編「我國海運政策之回顧與瞻望」文中，經併載入。

十　月

「世界海港誌」出版，由海運出版社印行。此書內容包括世界一百個著名港口，每港均敘述其開港沿革、地理環境、港埠設施、貿易概況、及港埠費用，若干港口並論其港工之新計劃。我於四十二年國慶日所寫的自序如次，可明著作此書之主旨。

我國海岸線綿長，港灣又復衆多，以往與海運國家之關係，向甚密切。目前自由中國之基地臺灣，四面環海，經濟欲求繁榮，更非利用海洋以與各國交通貿易不爲功。

著者不揣譾陋，近年頻以海運方面之寫作問世，固爲介紹學術，兼亦喚起社會對於海上事業之興趣，深喜時勢所趨，輿論僉同，年來國人之於海運，已漸有普遍之認識，而國家政策亦更進一步走向海上之路，此誠國家之幸，人民之福。

從事航運，經營貿易，首先接觸者爲海港，其地理環境如何，港埠設施如何，爲航海界所應周知，如胸無成竹，難免臨事周章。當地貿易情況與夫港埠費用，常爲貿易界所願預悉，否則市場不明，開支難計，經營自不易操勝算。至於他國港口之利弊興衰，港口之策劃改進，堪供我之借鏡，亦係港務人士所孜孜以研求。凡此諸端，國內宜有專著以集之，列舉以明之。

著者不敏，輒有志於此，曾採集業已行世之此類專書，其屬綜合性而允稱鉅製者，可得下列四種：

(1)Hans Gade's: European Harbour Pilot 1950

(2)Hans Gade's: American Harbour Pilot 1950

(3)S. Carter Gilmour: Ports Dues And Charges Throughout The World 1951

(4)Archibald Hurd: Ports of The World 1952

四書篇幅浩繁，縱覽之餘，固佩其搜求之宏富，惟尚有下列諸點，在國人之立場讀之，似覺未能盡意：

(1)編者因國籍關係，特別詳於本國之港口，或與其有深切關係之其他港口，內容分量不無偏重之處，其於遠東各國之港口則均多缺漏，資料亦嫌陳舊。

(2)各書所集之港口，地稱繁多，惟記述有如流水帳目，蓋因採自各方，旨在兼收並蓄，似未經編者多所整理，至各港之沿革，與其新計劃新設施，大都均未涉及，爲研究港務與地理者所難滿足。

(3)四書中除前二種附有港口圖，可以按圖索驥外，其後二種均未附圖，讀者閱覽之後，難得一明確之印象，且四種均未載各港之實際攝影與各種港埠設施之圖片，殊不易提起讀者瀏覽之興趣。

(4)日本爲海運復興國家，戰後港埠之恢復甚速，與我國商務關係尤屬密切，前二書固全付缺如，即後二種記載亦甚簡略，東南亞各國港口亦復如是，在我國之立場而言，四書之未能滿足國人希求，自亦不無爲憾。

本書所集之港口，在數量上固不如其豐富，惟對上述四點，多少已予補救，如日本海港資料，係取自日本運輸省所編之Principal Ports in Japan (1952)，益以招商局駐日人員之實地調查，在此方面之記載與地圖特爲詳盡。至於世界重要港口如紐約等之未來發展，則取材於Port Authority之專文，或其他期刊，要爲權威之資料，良堪徵信。

四十二年十一月一日交通月刊第五卷第一期，對世界海港誌作了如下的評論：

王洸先生從事國家航政工作，歷有數十年，他的才學，飲譽交通界，他的海運方面的著述，爲學術界獨樹鮮幟。即以近二年間而論，先後有海運學、航業經濟學、中國港口論、航政概論、海港概論、海運與國防、海員職務及中國交通概論等書，源源問世；最近又有「世界海港誌」新書出版及「中國海港誌」在印刷中，著述之豐，在此時此地當無出其右者。「世界海港誌」是一本從事海運和國際貿易者必備的實用手冊，本書共採集有一百個世界重要海港，附有一三二幅銅圖，雖然銅圖是屬於「翻版」，尚嫌不甚明晰，爲美中不足，但在著者之財力範圍，我們相信已盡其最大努力了。著者在本書內所採集之

海港，係根據我國當前海運路線之關係較密者爲着眼，也就是說，他是以配合國情與實用爲出發點的，這說明著者「立言」的目的，全在使讀者達到「學以致用」的實際效果。因此著者在本書裏，對每一海港之敘述，毫無泛泛的空論，從海港的開港簡史，到港灣地理環境、港埠設施，以至貿易概況，一字一句，都是實用上所必需，再加上按圖索驥，使讀者讀後宛若身臨眞境，從事海運貿易人士購讀本書一冊，眞對事業之裨益，可收「運籌帷幄」之成效。

民國四十三年（四十九歲）

一月

接受中國地方自治學會李宗黃理事長聘書，聘爲該會函授學校「省縣交通」課程教授，所編講義，由該會出版。

二月五日

「海運政策」出版，由海運出版社印行。此書介紹英、美、日、德、義、挪威、瑞典、荷蘭、比利時、西班牙、葡萄牙等主要海運國家及拉丁美州與戰後新興國家之海運政策，對於各國平時所施行之保護方法及戰時所施行之管制措施，均加論述。我的自序是這樣寫的：

先嚴於民國五年至十五年間，任交通部航政司航業科科長，守正不阿，並於民九以後三數年中，兼主交通月刊（交通部印行之公報）筆政，故常有寫作發表，曾將日人所著「海運保護政策」一書譯出，分期刊登於該月刊內。時洸甫入中學，偶爾翻閱，殊不解其深義與術語，嗣升學交通大學，專攻運輸管理，再讀先人譯作，始覺饒有興趣，且悉 先嚴所譯，蓋爲當時最先介紹此項學問於國內者。

嗣 先嚴棄養，洸承諸長官之擢拔，得以繼續服務航政，竊有繼述之志，雖於民國二十三年勉成「航業政策」一書，惟採集疏漏，無補高深，至今思之，彌感慚悚。

近年全國朝野，多已重視海上事業，此時此地研求海運政策，要爲當前之現實問題，因荷友好之督促，爰不揣譾陋，續寫斯篇，冀就正於賢達，亦所以不忘三十年前之庭訓也。

三　月

「中國海港誌」出版，由中華文化出版事業委員會印行，獲臺灣省政府著作獎。此書編入國民基本知識叢書第二輯。全書敍述大陸八十二個重要海港，及河港，所有東北、華北、華中、華南、海南、舟山各海岸之港口，均包括在內。我寫的自序如左，可明著作此書的主旨與經過。

我國專門研究港埠建設的書籍，　國父實業計劃，可說是空前所未有，他目光的遠大和規劃的精深，無論從政治、經濟及工程各方面看，都是後人所絕難企及的。至於其他有關全國性的此類著述，則不能不說貧乏到萬分。

抗戰以前，我曾看到前清光緒年間朱君所寫的沿海輿地圖說，及英國海軍部出版的中國海航行指南（China Sea Pilot）。前一本書出版在六、七十年以前，現在閱讀固然覺得材料非常陳舊，而且編寫方法亦無系統。後一本是專供行船用的，測算甚爲精確，但其對象爲航路，而不涉及港埠，殊不能滿足研究港埠建設的要求。還有一種海關總稅務司署海務科編印的年報，對於沿海長江的航路及港埠設施，頗多記述，可惜亦限於設有海關的地方，此外港口都付缺如，而且是英文本，對外不發售，所以坊間無法購得。此項年報在民國二十六年以後即未再編印，現在國人更難看到了。

我爲研究港埠建設，曾在民國四十年間寫過一本「中國港口論」，不知費了多少時間和心血，搜羅的資料，亦僅有三十六個港口。至於全國海岸線的輪廓以及其他若干海港仍多闕如，而且長江、珠江與東北的許多河港，當初因專重在海港方面，該書亦全未列入。張曉峯先生是當代的大政論家，亦是地學權威，稍經披覽拙著，即已揭出其中缺失，特囑再寫「中國海港誌」，以竟全功，且令對圖文製作，應精於前書。年來喜得朱登皋、宋希尚、邢契莘、徐人壽、閻振興諸先生惠助，繼續努力，雖勉已完成，然缺漏仍多。如能因此提供研究我國港埠及地理人士的參考引證，而有裨於今後的經濟建設，那是萬分欣幸的事了。

四　月

奉　總統任命令，派爲四十三年第一次特種考試河海航行員考試典試委員。

六月一日

接受政工幹部學校聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」課程。

六月二十一日

奉交通部袁守謙部長聘書，聘任爲招商局輪船股份有限公司董事。

七　月

交通政策出版，由海運出版社印行。此書論述範圍涉及鐵路、公路、水運、港口、民航、電信、郵政各部門，有史實之闡述，有理論之探討，有建設方案之研擬。書後並附交通各業之大事記，考訂殊爲翔實。四十三年七月二十日所寫的自序，可見我寫作之動機與重點所在。

交通爲專門之事業，其發展與進步，實以學術爲淵源。近二十年來，我交通界人士所發表之文字，卷帙浩繁，尤稱豐碩，其中如俞飛鵬先生之「歐美交通考察報告」，凌鴻勛先生之「中國鐵路志」，博大精深，可謂傳世之作。此外之專書，類多以每一事業爲研究對象，闡精厥微，堪稱爲名著者，固屬不勝枚舉。

至於綜合性之交通專著而涉及政策之探討與方案之擬議者，則尚不多覯，可推爲代表作者，僅有賀衷寒先生之「交通管理論叢」，柳克述先生之「交通政策樹論」及趙曾珏先生之「戰後交通建設概論」三書。賀著重點在企業管理制度之建立，實示交通行政今後應取之途徑。柳著重點在闡明交通政策之一般原則，對於　國父遺教，總統指示，發揮無遺，且於當前之交通政策，亦有詳盡之報導。兩書洵爲今日交通界最富於綜合性理論之名著，其所未盡者，則爲交通各業之分論與大陸收復以後重建交通之方案而已。趙著係採集抗戰末期，路航郵電各專家所擬之戰後交通各業建設方案，加以排比，彙而成書；其規劃之遠大，擬案之詳密，實爲前所未有，所憾者係分出於各家之手，其間輕重緩急，仍有待綜合之審訂。而復員戡亂期間，交通事業所遭遇之挫折，以及今日大陸情勢之丕變，均非

原執筆人始料所及，以目前之情況研究，似覺時溫境遷，未盡合於今後反共復國之對策。

民國四十二年四月，著者應正中書局之聘，寫成「中國交通概論」，該書對大陸與臺灣交通事業之發展，曾有扼要之報導，惟於今後交通政策之探討及收復大陸後交通事業之重建，則語焉不詳，友好常以此爲督責。去冬晤及柳克述先生，談其所著，謂爲僅及交通政策之總論，以未獲時間，詳論各業之政策爲憾，矚望同仁，有所增益，其謙冲雅度，感人彌深。著者頻年清曹，喜得餘暇，縱覽各家之文，凡屬名言讜論，輒加著錄，益以故國之思，竟不自量，而纘成斯篇。期鑑以往之史實，察知今日之情勢，而作未來之策劃，所懼志切才疏，無補高深，殊覺愧對柳先生及諸友好之期許耳。

八　月

「水道運輸學」修訂本出版，由臺灣商務印書館印行。此書係就大陸出版者改寫，除內河沿海之運輸外，並補充遠洋運輸。學凡商船之管理、航業之經營、航道之情況、港務之監理、及航政之設施，均加闡述。我於四十三年五月一日爲此書作了自序。

民國三十二年夏，著者任職重慶，曾應國立交通大學之聘，兼授運輸管理系水道運輸一課，按照大學課程之規定，該課每週計二小時，爲時一學年，須將有關水運之船舶、航業、航政、港務各項，擇要講授，坊間實乏此項專著可作教科書之用，勢不得不自編講義，以符合教學之要求。

嗣所編之講義，承王雲五先生之囑，於三十四年十月由商務印書館出版，定名爲水道運輸學；惟戰時首都之印刷，限於物力人力，不免粗糙，且排印之時，著者適奉命赴海外考察，未能參與校勘工作，迨發行以後，始發現誤植之處甚多，已無法作必要之改正。

復員以後，此書承各方採用，銷數激增，先後三次在滬重版，均係急促應市，時著者又遠居漢皋，事先未獲接洽，竟一再失去補正之機會，至今思之，彌覺愧憾。且當時編寫此書，重點置在內河及沿海航運，對於遠洋航運，略而不詳，際茲以臺灣爲中心，促進海外航業之時，似未盡合一般之所需，故此書之待增訂補充，實屬必要。

臺灣商務印書館主持人趙叔誠先生，舉於大陸該館書籍，多爲匪共所銷燬，慨然有挽救之志，頻年不惜心力，多方搜求版本，加以珍藏，如詢得原著作人現在臺灣，並徵其重加校訂補充，陸續印行，藉廣流傳。此書之能在臺增訂出版，蓋即緣此，而著者竟得藉此機會以補前之闕失，而償夙願，則尤爲欣感不已者矣。

民國四十四年（五十歲）

三　月

「實業計劃交通論」出版，由海運出版社印行。　國父手撰實業計劃，對於交通部門之建設，如築港、治河、修路、造船，以及擴展商船隊與電信等項，昭示最爲詳盡。我寫此書，對　國父當年立案之要旨，政府以後，奉行遺教之情況與進度，均有翔實之闡述與考訂，而於光復大陸後，如何因時因地制宜，亦循　國父所示原則，酌議調整方案。

我在四十四年二月七日所寫的自序，敍述我的理想，可明大概。

國父手撰之實業計劃，公布於第一次世界大戰告終之時，其目的在建設現代化之中國，以發展交通爲開發富源之先務，以振興農礦工業爲實現民生主義之理想。吾人今日研讀遺教，匪特煥然如新，即垂諸百世，亦不能移其精義與原理。謂爲我國經濟建設惟一之寶典，誠屬至當。

實業計劃一書，以十大綱領爲經，六大計劃爲緯，而以遠大精深之政策推行之。十大綱領舉重要問題言之，六大計劃據地理分布言之。所謂十大綱領即：（一）交通之開發，（二）商港之開闢，（三）都市之興建，（四）水力之利用，（五）工業之發展，（六）礦業之發展，（七）農業之發展，（八）灌溉工程，（九）造林事業，（一〇）移民事業。凡所設計，不獨以民生主義之眞理與國防經濟爲基礎，且一切農礦工業之建設，均以交通建設爲先決條件。實業計劃中之交通建設部門，細分又爲海港、鐵路、公路、治河、航道、商船、電信及交通工業各項，所有設計則悉以海陸並重與全國各區平均發展爲原則。

國父對於實業計劃，自謂特別重視交通，曾云「余之計劃，首先注重於鐵道公路之建築，運河水道之修治，商港市街之建設，蓋此皆爲實業之利器，非有此種交通運輸屯集之利器，則雖全具發展實業之要素，而亦無由發展也。」總統　蔣公於「中國經濟學說」一書中論及實業計劃，亦有精闢之闡明，略謂「實業計劃最根本的意義，是規定中國的經濟建設，要以廣大的大陸爲基點，以繁榮的海港爲出口。國際貿易要經海港，農礦事業要在大陸。民生與國防的合一，　在此根本意義上，最爲顯明，也最爲扼要。」於此益信實業計劃之本質，厥爲大陸與海洋密切配合，而以交通與農礦爲根本事業，實業計劃與國防計劃爲一體之兩面，今後我國經濟建設之大道，　國父與　總統高瞻遠矚，蓋早已明確指出矣。

實業計劃之規模，極爲宏大。　總統嘗謂「比漢唐的道路水利計劃還要偉大」。其細密之設計與分期之施工，自需有充分時間，方克完成。自國民政府北伐成功，中樞即秉承遺敎，策劃進行，如鐵路之敷設，公路之開闢，淮河之疏導，黃埔之築港，以及電信商船之改進，均已經歷測勘設計階段，而進入實施階段。民國二十二年至二十五年間，全國上下，一心一德，建設猛晉，蔚爲盛世。不幸觸日人之忌，武力侵凌，以致抗戰發生，實業計劃乃遇第一次之挫折。匪惟各項計劃無法繼續，即已有成果者亦遭破壞。抗戰勝利，中樞復於殘破之餘，重振基業，各部門之五年復員建設計劃，正在草訂，而共匪受帝俄之扶植，擴大叛亂，竟不容我有建設之時間與空間，實業計劃又陷於再度挫折之境。吾人今日研讀遺敎，實不勝感慨系之。

反共抗俄之戰，勝利終屬於我，而建國之業，則艱鉅異常，此後惟有恪遵實業計劃之宏規，愼思熟慮，共策進行，方克有濟。　國父實業計劃自序中，曾言「此書爲實業計劃之大方針，爲國家經濟之大政策而已。至其實施之細密計劃，必當再經一度專門名家之調查，科學實驗之審定，乃可從事，故所舉之計劃，當有種種之變更改良。」此爲　國父窮理崇實之大德，吾人於三十四年後之今日，誠亦應有所檢討，以往奉行遺敎，究已至何程度，目前共匪竊據大陸，政治經濟社會情況，面目全非，今後究應如何遵照　國父指示之方針，衡慮財力人力，重作分期實施之規劃，益以大陸交通設施，頗多變更，究將如何就其留存之路線與設備，酌量調整利用，以適應急切之需要，此皆今後經濟建設方面之重大課題，設能及時研究策劃，當可減少將來實施之困難，與縮短完成之時間。學淺如洸，

本不敢多所論列，惟既爲三民主義之信徒，且夙曾從事交通行政，略知政府舉行遺敎之梗概，繼述志事，應有徵責，乃作此嘗試，如得拋磚引玉，興起國人之共鳴，續作他篇，實爲一大幸事。

三　月

「中國海港紀要」出版，由海運出版社印行。此書是我繼「中國港口論」及「中國海港誌」以後的姊妹作品，惟增加了臺灣海港一章及許多精繪的港灣圖片。

七月十一日

中央採納唐桐蓀先生和我的意見，決定每年七月十一日即鄭和初次出航的日期，作爲我國航海節。是日爲我國第一屆航海節。我特地寫了航海節歌，發表於中央日報，其詞如下：

整備着我們的工具，
武裝起我們的精神，
渡過海，回家鄉去。
駕着自己的船。
高懸起，青天白日滿地紅的國旗；
循着祖先的針路，
重建起我們海上的鴻基。

唐桐蓀先生的文，載於海事雜誌第六十期，他建議以鄭和的生辰或初次出航的日期，作爲我國海員節日。我所寫「我主張以鄭和初次出航西洋之日定爲我國航海節日」的文，則刊於四十一年五月海事雜誌，並編入「航政概論」書中。

九　月

臺灣省立臺南工學院新成立交通管理系，院長秦大鈞先生聘劉鼎新先生爲主任，並預約我爲兼任教授，主講水道運輸學及交通史。

「中國航業史」出版，由海運出版社印行，嗣於六十年八月增訂再版。全書分二卷，第一卷分：(1)導論。(2)歷代海上經營與航海事業。(3)近代航業史的演進。(4)外人在華航業史的演變。(5)招商局八十三年史的輪廓等篇。第二卷係於再版時增加，計分：(1)創業百年的招商局。(2)臺航二十五年的全貌。(3)遷臺二十週年的復興航業公司。(4)董浩雲系統的中國航運公司。(5)許文華系統的益利輪船公司。(6)股票上市的益壽航業公司。(7)開國六十年我國航業素描。(8)邁向海洋等篇。

我在四十四年九月一日該書初版自序中，曾寫着：

先嚴雲五諱倬府君，在民國五年至十五年間，服務交通部航政司，曾兼任交通講習所教席及「交通月刊」主筆，著有「交通史」一書。在民國十二年間，由商務印書館出版，風行一時，當時可說是國人治交通史的創作。每讀遺著，常常會使人興起懷古淬礪的意念。

我國航業，歷盤滄桑，實和國家同其命運，著者服務航政，忽忽三十年，適逢時會，或參與其事，或得悉其原委，早想寫一本「中國航業史」，但遲遲未能執筆。

這一年來，「航運」總編輯宋訓倫先生，「航海通訊」社長謝君韜先生，招商局「業務通訊」主筆張恩駿先生，「工商半月刊」主持人范鶴言先生，常時要我寫有關航業歷史性的文字，我每合其所需，分篇寫作，並在上說的刊物內發表，事後彙集增訂，不知不覺，竟促成了這本書的完成，各篇互相銜接，加以排比，自成一有系統的著述。

今當此書付梓，應對四位先生，敬致謝意，要不是他們的督促協助，這本書是不會完成的。

民國四十五年（五十一歲）

一月十一日

接受臺灣省立工學院秦大鈞院長聘書，聘爲該院交通管理系兼任教授，任期一年。

一月十八日

接受教育部張其昀部長聘書，聘爲該部專科以上學校畢業生自費留學考試，「鐵路運輸」命題及閱卷委員。

二月二十六日

在蘇松太同鄉會講「盛宣懷與交通事業」，講詞刊於是年四月「自由談」，並編入「交通古今談」書中。

四月八日

「航政法規要義」出版，由海運出版社印行，五十四年三月增訂再版，六十二年七月增訂三版，六十四年十月增訂四版。

此書係將國民政府成立以後，制定之航政法規作一全面性之闡述，除總論外，並按海商、船舶、船員、輪船業、港務及航政機關各部門，摘取重要條款，綜合解釋，體系分明，便於查考。凡屬法規條款之因時代或國際情勢不同所新修正補充者，闡述尤詳，論者認爲頗富學術上之價值。第四版計分七編，四十六章，專載中附有商港法草案、論我國海難審判之建制，及國際貿易貨運文件等重要文獻。

我國航政法規之體系及基本法之起草與頒行，多係民國十八年至二十年之間之事，實爲當時交通部

之重要政績。我曾參加起草工作，並於二十年七月，漢口（區）航政局成立時，負執行之責，故熟諳航政事務，堪稱肇基於此。玆將此書第一版，我寫的自序附錄於次，可明我國航政法規建制之經過。

我國航政基本法規之草擬與頒行，大都爲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，立法院與行政各部門曾有長時間之密切合作，共同努力於新法之創制，條敎修明，允稱盛世。

時交通部長王伯群先生，鑒於交通法規中最感迫切需要者，厥爲體系完整之航政法規，須從頭做起，經就商於立法院長胡漢民先生，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，分別自行頒布，或擬具草案，送由立法院審議，完成立法程序。

交通部以玆事體大，爲迅速達成任務計，特設法規委員會，延攬專家，分任起草工作，由參事王輔宜先生主持其事。著者於是時適供職航政司，遂亦兼任委員，猶憶當時各項法規分任起草者，爲何道濮先生船舶法、宋建勳先生船舶載重線法、張葆華先生商港條例及航政局組織法。著者方在盛年，奉派草擬之工作較多，勉成初稿者有船舶登記法、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、海員管理規則以及後來之引水法等。輔宜先生法學湛深，得其指導協助之處特多，以著者之庸才淺學，其後幸獲備員航政，蓋亦肇端於此，緬懷師友，實不勝神往感念之至。

二十年來之航政，適逢抗戰復員戡亂之三大時代，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之環境，航政法規固已隨時增訂，惟枝節補充，爲時愈久，自難免有龐雜紛繁之感，然發展航海事業，實賴有法規爲之促進。當今交通部長袁守謙先生，高瞻遠矚，爲適應今後時代之需要，爰主對於航政法規作全面性之修訂，遴選專家，分任纂擬，遠紹旁搜，務求盡善，他日一一完成立法程序，必將大有助於國家之經濟建設，著者復得躬與其事，彌深欣幸。

此書之作，係將近二十五年來現行航政法規，作一全面性之闡述，並按海商、船舶、海員、航業、港務、及航政官署各部門，撮取重要條款，加以綜合解釋，使之體系分明，俾便查閱參證。凡法規條款有因時代或國際情勢之

不同，須加修正補充者，亦均略予論列，藉作他日立法時之參考。

三月二十二日

奉交通部袁守謙部長聘書，聘爲該部四十五年度（四十五年七月一日至四十六年六月三十日）檢核。

五月二十一日

接受交通部交通研究所王企光主任聘函，聘爲該所編輯委員會委員。

六月二十日

接受臺灣省漁業管理處劉永慤處長聘函，聘爲該處遠洋漁船無線電報務人員訓練班第一期講師，講授「航政法規」課程。

八　月

「海國新志第一集」出版，由海運出版社印行。此書介紹英、法、荷、葡、瑞士、瑞典、蘇俄、巴西、智利、秘魯、烏拉圭、黎巴嫩、錫蘭、格陵蘭各國之史地民俗及經濟建設情形。我分別從名家所撰之專文而譯出。四十六年，我又加譯義大利、委內瑞拉、約旦三篇，連前共十七國。

九月十一日

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講海運學、海商法等課程。任期一年。

九月十二日

接受中華民國商務仲裁協會理事長姬奠川先生聘書，聘爲該會研究委員。

十二月

「航港管理制度之研究」一書出版，由交通部交通研究所印行。此書研討各國航港管理制度之現狀及今後我國航港管理機關體制之如何改進，對於各級航港機關之組織通則亦擬具草案，附刊書內。

「交通古今談」一書出版，由海運出版社印行。此書計分交通史話、交通工具的發明與演進，及交通行政法制的評論三編，文共四十五篇。我於四十五年十二月八日，爲此書所寫的自序如次。

清末民初的一段時期，坊間出了一本「上下古今談」，在社會上很爲風行，那是稚暉與徹恆先生所作，內容淵博，天文理化歷史地理，無所不包，文筆倚永，讀之極饒興味。當時啓發國人，提倡科學，影響甚大，我青年時曾讀過，至今印象仍深。

民國三十八年十二月八日，著者隨中樞，由蓉遷臺，忽忽已有七年。瞻念故國，矚目海洋，益信海國思想之待弘揚，於從政講學之餘，未輟寫作。近三數年來，歷在報章期刊所發表的專文，有涉及交通掌故者，有介紹新興交通工具者，有縱論交通事業政制者，近經整理排比，看來尚能勉具體系。各篇長短不同，詳簡有異，惟對每一事物的論述，則力求完整與週瀛，冀能易於了解，爲社會所接受。

來臺七年，所寫專著漸已成帙，如再加入此書，恰爲第二十本，友好督促相勉，遂以付梓，並命名爲「交通古今談」，非敢效顰，所以敬先賢述事報國之道，困學自勵，國人進而教之，幸甚。

十二月十日

接受政工幹部學校王昇校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」課程，任期一年。

民國四十六年（五十二歲）

一月十八日、一月二十五日、二月一日

應中國廣播公司之邀請，先後作三次講演，播講有關潮汐、航運等專題。

二月二十二日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「海洋學講話」及「中國海洋」兩書。

四月八日

母校交通大學創立已六十周年，校友在臺北市實踐堂舉行紀念會，由前校長淩鴻勛先生主席，宣讀美國交通大學同學會，發起捐獻十萬美金，請政府在臺設立交通大學電子研究所，與會全體同學一致通過，向政府作同樣的請求。十月二十四日行政院決定，准由教育部先行籌備，教育部張其昀部長乃組織籌備委員會，聘淩鴻勛為主任委員、李熙謀為副主任委員、柳克述、錢其琛、李景潞、唐君鉑、鄭堃厚、黃煇、徐恩曾、陳樹人、趙曾珏、包可永、盛慶琛、沈覲泰、林致平、萬承烈等為委員。因新竹縣政府捐贈土地三・一五七四甲，故校址設在新竹市，另由交通部電信總局及臺灣電力公司，以建教合作辦法，共同負擔新臺幣三十餘萬元，再購買鄰近民地三甲，即今日交通大學現址之博愛街四十五號，及九龍之教職員宿舍所在地。惟校舍則須由在臺校友募款興建。十一月二十八日同學會理事會討論此案，我時任常務理事，提議在臺同學，募款至少新臺幣一百萬元，以促成此事，經理事會通過，推定我為籌募會總幹事、郭宗太同學為副總幹事，發動校友捐獻。我仿照青年會徵求會員辦法，將同學組成若干隊，以班次相近，職業相同的編成一隊，推定隊長負責與隊員合作，分途進行；並請兼向外界熱心人士樂捐。如此發動了組織的力量，大家踴躍輸將，募款結果，竟超過了原計劃，共募得新臺幣二百一十餘萬元，校舍順利完工，於四十八年九月二十日舉行落成典禮。我當時起草的籌募交大電子研究所建築費啓事，是這樣寫的：

我們每位同學，都抱着熱切的心情，希望母校在臺灣重建，繼續保持光榮的歷史，營國家社會效力。可是多少年來的努力，都沒有獲得成功。六十週年校慶，留美同學會發起捐獻十萬美金，請政府設立交通大學電子研究所，

當時全體同學，一致通過，擁護這項主張，向政府作同樣的請求。

政府現已核准了這一措施，由教育部設立籌備委員會，聘請淩鴻勛校長，主持其事，又聘李熙謀、錢其琛、徐恩曾、柳克述、李景潞、唐君鉑、黃煇、陳樹人、趙曾珏、包可永、林致平、盛慶琇諸位校友會同籌備。現在獲得了各方面熱烈支持，工作已全面展開。新竹縣政府準備捐出四甲土地，許多學術機構，都應允移撥設備，美國同學十萬美金的捐獻，亦將全數用作購辦電子儀器。我們在臺的同學，更是同樣歡欣，最近集會，決議募款一百萬元，於四十七年四月八日校慶，獻給政府，以加速電子研究所的早日實現，來答謝母校對我們多年的培成。

我們在臺同學約有一千人，如果每位平均捐募一千元，則一百萬元立刻就可籌集，衆志成城，並非難事。何況我們交大精神，是知行合一，實事求是，說得到，做得到。回憶在抗戰時期，學校的播遷，重慶的復校，現在臺灣電子研究所的創設，無一不是同學們所努力促成。我們的公忠，我們的熱誠，我們的毅力，我們的合作，一向保證了做事的成功。這一次募款，關係很大，校長在急切期待着，社會在矚目考驗着，惟有靠同學們協力合作，學長熱烈支持，才能與以前一樣，保證這事的成功。我們附開募款須知，連同捐冊，熱切的希望學長立刻進行，早日給我們好消息。我們大家一條心，保持光榮！爭取光榮！

六　月

「海運與國防」增訂三版出版，由海運出版社印行。此書係將四十二年之初版，加以增訂，計分：(1)商船與國防財經的關係。(2)標準商船。(3)現代化的海軍艦艇。(4)核子潛艇與核子航艦。(5)超級航艦。(6)航海教育制度。(7)戰時美國海運業務。(8)戰時美國海運勤務。(9)戰時運兵船的管理。(10)油輪等十篇。我於四十六年六月一日三版自序上寫着：

中華民國四十二年一月，我曾將所譯「戰時美國海運業務總報告」、「海運勤務概要」兩篇，及所寫「現代軍艦與原子艦艇」、「美國運輸艦之型式及戰時服役之組織與管理」兩篇，合印爲「海運與國防」一書。當時臺省大專高中學生及海外同國僑生，正熱烈展開軍中服務與參加各種戰鬥訓練，對該書頗多興趣，不一月即行再版。

近五年來，各國軍艦與商船，均有驚人進步，技術上營運上的新事物，不斷產生，社會求知尤切，該書實有補充的必要。

今春承邀，歷在軍事運輸學校，作專題講演，並在海事專科學校教授「戰地交通」課程，因得機會，就此方面，多加研究並陸續有專文發表，故乘便將該書重加增訂，乃有此書的刊行。

繁榮臺灣的路在海上，反攻大陸的路在海上，此時此地，此書或者可說是適合時宜的作品了。

六月二十日

接受教育部張其昀部長聘書，聘爲該部四十六年度獎學金及自費留學考試，「鐵路運輸」命題閱卷及監試委員。

七月一日

接受政工幹部學校聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」課程，任期一年。

八　月

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法及航政法規課程，任期一年。

七月、八月

接奉交通部袁守謙部長聘函，聘爲該部四十六年度檢核。是月交通各業檢核工作開始，交通部袁守謙部長親率檢核何墨林、吳道一、田定庵，過守正、沙燕昌、李廷弼、陳舜畊，陳振銑、和我一行，前赴各交通機關、如鐵路局、公路局、港務局、招商局、臺灣航業公司、電信總局、電信管理局、國際電臺、郵政總局、郵政管理局、民用航空局、氣象局及臺糖鐵路，實地視察，聽取各首長、副首長及其第一級主管報告。檢核同人推我爲檢核團發言人，每至一處須先說明檢核之任務、檢核之程序，於聽取

報告時，須特別注意各業之實況，詢問問題之所在。有時尚須答復部方可能採取之措施與支持，故觀察應力求深入，結論尤應愼重周妥。我擔任檢核團發言人工作，爲時有五年之久，實予我莫大之考驗，亦使我有機會，對臺灣交通獲得廣泛之瞭解。當袁守謙先生長交通部時，每於年終，必召集部屬及省方交通各機關首長副首長及一級主管與部內司處長開檢討會。有一項目，要由檢核發言人報導各單位評鑑結果，凡屬優點及待改進之處，須一一指出，雖係檢核同人共同之意見，惟立言須允當公正，建議尤應富有可行性與建設性，每次發言精神上的負擔很重。迨沈怡部長主政時，檢核辦法變更，我的負擔才減輕了。

八月十八日

臺灣省立海事專科學校戴行悌校長辭職，調任交通部航政司司長李昌來先生接充。我接受李校長聘書，聘爲該校兼任教授，任期一年。

十一月

「長江封鎖線」出版，由海運出版社印行。此書計分四編，集文四十篇，第一編論壇，討論有關航運問題。第二編紀事，記述公務員若干忠貞事蹟。第三編序跋，評介若干交通專著。第四編，漫談若干人士與社團活動。

十一月十四日

接奉光復大陸設計研究委員會主任委員陳誠先生聘書，聘爲該會水利專案小組委員。

十二月二十二日

是月初，國際經濟研究社在臺北市第一銀行總行，召開第二屆年會。理事長尹靜夫先生要我作一專題講演，我即以甫寫就之「自由港與國際貿易區」論文，擇要報告。會後，尹先生認爲所論切合我國

經濟發展之需要，應擴大鼓吹其事；我遂以該文投送中央日報，經該報於是日發表後，頗獲各方之贊同。嗣政府有在臺灣各港中，選擇一處作爲國際貿易區之擬議，當時高雄、基隆、花蓮、恒春地方人士聞悉，均在爭取，議論紛紛。新生報社長謝然之先生特於五十年雙十節前數日，在臺北市邀集港航專家及學者舉行座談會，討論此事。主管經濟之尹仲容先生並派陶聲洋先生出席，聽取各方意見，可見政府之重視。我應邀約作主講人，分析各港之地理環境、港灣設施及經濟腹地，認爲應選高雄港先行開辦，並主張應制定法律，以利進行。該報於雙十節將座談記錄，印行特刊。我的論述列爲首篇，後來政府決定在高雄港開闢加工出口區（即國際貿易區的改名）及制定加工出口區條例，我的先後意見，似有相當影響力。我的兩次論文分別編入「航港新論」及「航運—國家的生命線」兩書中。

十二月

「臺灣之交通」出版，由海運出版社印行。此書敍述臺灣省交通發展之歷史及現狀，分鐵路、公路、港口、水運、郵政、電信、航空七節，記載翔實。全書並經譯成英文，可對照閱讀。

十二月十日

代表交通部開始檢核民用航空局、公路總局，汽車技術人員訓練所、中央氣象局、交通研究所、臺灣省氣象所，我承各檢核推爲發言人，主持會報。

民國四十七年（五十三歲）

三月二十六日

應臺灣省訓練團教育長潘振球先生之邀請，在該團檢核實務班，作「交通事業的檢核實務」專題講演，講詞編入「運輸經濟論」書中。

五月十二日

交通大學同學會聘請爲獎學金委員會主任委員，我提名沈如茨同學任執行秘書。

五　月

「航港新論」出版，由海運出版社印行。我鑒於平時航業以港埠爲活動基地，港埠以商船爲營運對象，兩者相輔相成，肩負着水陸交通的任務。戰時商船負輸送軍隊軍需的重責，港埠兼作艦艇補給之中心，兩者結成一體，爲國防兩大支柱，我卽以此爲中心，發抒所見。

六月十二日

接奉教育部張其昀部長聘函，聘爲該部四十七年度獎學金及自費留學考試，「鐵路運輸」命題及閱卷委員。

六月十六日

接受政工幹部學校王昇校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」課程，任期一年。

接受交通部交通研究所夏光宇主任聘書，聘爲該所專刊編審委員會委員。

八　月

臺灣省立海事專科學校增設航運管理科，我介紹李起濤先生擔任第一任科主任。不幸兩年後病逝，遂由謝君韜先生繼任。

八月六日

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理系兼任教授，主講水道運輸學、航業經濟學、交通政策、交通史等課程，任期一年。

八月九日

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校航運管理科兼任教授，主講海運學、海商法、航政法規課程，任期一年。

十月十日

接受中國地方自治學會李宗黃理事長聘書，聘爲該會中國地方自治半月刊編輯委員。

八月十五日

母校交通大學電子研究所建築費對外籌募工作，於是日結束，當經我與籌募委員會副總幹事郭宗太同學，會同報告籌募委員會，其成績截至四十七年五月卅一日止，計募得新臺幣一、八九二、七〇〇元，美金一、五九三元，港幣一一七元，及水泥三十四噸。

十月七日

基隆扶輪社社長季履科先生邀請我作專題講演，當時基隆港已發生擁擠情形，勢非加以擴建，不足應付將來之需要。我特以「未來基隆港擴建的構想」爲題，對社員發表講詞如下：

高雄港擴建計劃要點，係將航道向內地引伸約十二公里（一萬二千公尺）以挖出泥土，填築新生地七百五十七萬平方公尺，以作工業用地。而基隆港處於兩山之間，與高雄港一片平原之情形完全不同，不能照高雄港方法擴建，只有仿效荷蘭築堤築港辦法，與海爭地，從海中填得新生地。玆舉出我個人的構想如次：

（一）就基隆市東北海濱一帶，利用地形，築一新港，其港區西端從和平島八尺門處向東北方海中築一防波堤，其東端從八斗子漁港附近，向西北方海中築一防波堤，兩堤環抱而成新港，名曰東港。通八斗子火力發電廠之北寧路，係沿山修築，海濱陸地不廣，應利用海事專科學校前一帶礁石，將築港挖出之泥石，填築新生地。即就新生地之臨海面，作爲碼頭倉庫區、及漁業用地。

（二）和平島與基隆市區，本有水隔，即利用此一衣帶水，整理成一航道，使新港與現在之內外港互相溝通，五

百噸左右之船隻，可以通行兩港，無異基隆港多一副港，並有兩個口門，益臻港口之安全性。

（三）新港泊漁輪、及軍用船隻，所有煤碼頭、特種貨物碼頭、爆炸物品碼頭，亦均集中於此，海水浴場亦可在此港區內，擇地興修。

（四）現在港內東岸之淺水碼頭，應加濬深，改爲深水碼頭，其向外港延伸至海水浴場法國公墓一帶至中漁公司附近之漁港，劃一直線，直線以內之港灣灘地，（大沙灣、二沙灣）一律塡築成新生地，完全闢爲深水碼頭，以補現在深水碼頭之不足。原來附近之矮小民房及建築物，併予拆除，改爲第一線倉庫。

（五）從瑞芳火車站起，沿瑞芳通基隆之公路，建一鐵路線，至正信路口郊區，另勘山地築路通至八斗子附，銜接金屬礦業鐵路（八尺門至水南洞計十二公里）加寬爲三呎半之路軌，築至八尺門，再順內外港東岸之新碼頭後面，南行完成基隆港另一面之臨港鐵路線，所有新港碼頭區及現在之淺水碼頭區，均可利用火車裝卸貨物，以與宜蘭線（瑞芳接軌）相通。

（六）牛稠港於新港煤碼頭築成後，改爲普通碼頭。

（七）海軍碼頭及基地，改建於蘇澳，所留下之碼頭，改爲商用，蘇澳距基隆五十海里，港灣之北、西、南三面均有山岳擁抱，東臨海洋，爲天然之良港，東西長二千公尺，南北長二千五百公尺，水深十公尺至十五公尺，闢爲軍港最稱適宜，可與左營媲美。國防部已有建爲軍港之計劃，初步經費約二、三億元，請中央省方各負一半經費，其事不難成就，如由基隆市力促其成，則基隆目前之海軍碼頭，即可改作商用。

（八）祥豐路加寬，沿線闢爲新市區。

我的演講詞被聯合報等報索去，經全文發表，深受主管機關及社會各界之重視。後來我於交通部檢核基隆港業務時，又曾將上項意見，提供曹開諫局長研究辦理。曹局長對於第四第六點，深表贊同，即於其任內，付諸實施。六十三年二月十七日省政建設（交通）座談會中，我又將此構想之第(一)點開闢八斗子新港及第(二)點拓寬八尺門水道，提請省交通處陳樹曦處長及基隆港務局袁鐵忱局長採行，嗣亦經兩氏接納，參酌施行。

民國四十八年（五十四歲）

一月十六日

接奉臺灣省政府周至柔主席令，派我爲臺灣航業股份有限公司董事，並指定推選爲董事長，係由臺灣省交通處譚擷泉處長所推薦。

一月三十一日

是日上午九時，我承前董事長華壽嵩先生惠臨舍間相迎，至臺北市重慶南路一段臺灣航業公司，就董事長新職，在交通處主計主任周元鄉先生監交之下，授受印信後，由周華兩先生致詞，語多勗勉。我表示當盡力而爲，與同仁合作，渡過公司難關，負起公營航業應盡的責任。典禮畢，由陳總經理舜畊和我率同公司同仁，恭送前董事長華先生至門口，互相致意道別。華先生爲我交通大學前兩期學長，平日交誼深厚，我接他的棒，彼此均感欣慰，他臨行，我堅請他一如往昔，多賜協助和關懷。

是日友好蒞臨公司致賀者頗多，照題名錄簽署之芳名，如左：

徐可均　葉　封　余籍傳　陳　萱　何　驤　何憶昔　方　智
楊灝霖　張益平　曹省之　聶家裕　陳　普　楊經綸　羅方國
王濟賢　韋煥章　夏劍塵　周長田　周于德　趙仁耀　蔣公亮
項蘭蓀　陳榮禩　依　凡　謝海泉　鄭　曦　陳振國　俞　暐
華壽嵩　張恩駿　葉式意　楊和基　陳直夫　陳邦傑　葉明升
章紹周　譚樹棫　方朝俊　黃家璋　趙廷樞　周鳴湘　水祥雲
虞　舜　秦幼林　范德峯　詹吐玉　岑士麟　周兆棠　朱茂榛

謝建華　何縱炎　何炎　趙錫雯　張桓　馮駿　史濟寅
楊金生　陳萬青　劉正亨　章期億　陳錫漳　譚魏生　邢傳蘆
唐心一　陳紹煥　楊書林　陶望賢　錢壽恒　周洪本　沙燕昌
金恒　丘秉敏　唐雄傑　鄔偉烈　王德槐　徐自昌　董直
錢冲　金平歐　朱佩華　尹靜夫　淩鴻勛　金開英　于潤生
朱如淦　王富農　柳克聰　李樂山　許文貴　閔湘帆　仝道雲
楊治全　劉振鎧　汪康培　高志堅　張孝佺　張國維　陳宗經
甘其綬　程雲慶　王章　董載泰　張恩錫　何墨林　潘明紀
俞良濟　李卓之　洪紳　劉承漢　張學鼎　王金義　徐治非
黃玉麟　王德馨　沈美德　劉鎮謨　應廷奎　董漢槎　陳公亮
朱世慶　沈垚青　葉秀峯　李昌來　王和清　方守憲　徐志凡
陳桂清　楊管北　周時岡　莊漢開　阮毅成　沈琪　鄧武孫
高美珍　邱茂林　林則彬　馮文彬　宋希尚　趙志垚　段品莊
夏光宇　薛聘文　張志禮　李達三　王文藻　牛天文　孫錦昌
徐肇基　王軼猛　林哲生　劉鍾琛　趙葆全　葉在鋌　程毓嵒
修城　唐桐蓀　周再華　王國華　程式　陶懋衡　陳樹曦
傅達　方定歐　朱寶琮　夏曦　王培驃　高仲强　唐仁儒
徐鄂雲　潘霦　徐賓遠

中央圖書館館長蔣復璁先生特撰詩一首致賀，其文曰：

橫海樓船古　日新製作工　鬱門成大國　孔亞人才供
吾友王夫子　驊騮冀北空　覃思研航政　著作等身豐
牛刀曾小試　譽滿大江東　時艱求賢者　重任喜登庸
用能盡所學　清明昭大公　廿載苦岑契　與榮歡笑同

尚有函電致賀者爲：

段輔堯　王舜緒　謝於民　劉家麟　馬延齡　陳頌平　王天池
陳漢清　張志鵬　楊青藜　蕭國祥　翁兆慶　齊　熙　謝君韜
苗志周　劉鼎新　汪滄溟　鮑雨林　張夢楷　謝海泉　周再華
胡衞良　張景萬　唐桐蓀　沈繩一　嚴傳錚　陸廷泰　吳興幹
中國交通建設學會　蔡南式　姚煥銳　李旭初　黃惟敬　范鶴言
嚴重興　方　重　萬　琮　黃叔喬　臺灣引水公會　船長協會
田　瑛　段其燧　曹裕民　樊　琪　劉光漢　程忠元　李家麒
王章清　李學詒　李立柏　王民寧　莫　衡　蘇在山　張志禮
宋訓倫　丘漢平　周昆田　周洪本　鄧萃英　傅狷夫　程振粵
彭書隱　柳克聰　周茂柏　錢國成　申慶璧　徐詠平　陸治文
王金鰲

交接典禮後，新聞界同仁要求我發表對臺航公司以後的做法，我曾作如下的談話：

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。所喜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峯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，不及高峯時之五分之一。自由輪月租最高峯時，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。不過新船多，實力充足者，常能倖免浩刼。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、恆春兩艘，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。

二月一日

省交通處譚處長面交我三件待辦的案件，在臺航來講眞是三件大事，對我來講是一項考驗。第一案

，臺航欠中國銀行購買「新高雄」的船債美金一百四十八萬元，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，幸而獲得以下的結果。第一案，中國銀行答應將兩年半的還本期限，改爲十五年，利息由六厘減爲三厘。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，使我在省政府及公司同人方面，獲得了信心。

三　月

臺航公司有了以上初步的成就，我和陳總經理在譚處長領導之下，隨即擬定了全面性的整頓方案，並奉周主席批准施行，玆就整債、開源、節流三項，分述如次：

㈠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，由年息六厘改爲三厘，由二年半的期限改爲十五年，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。

(3)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。

㈡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，折合新臺幣二千一百萬元，一次撥付。省府則分六年投資，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船，三千六百噸運蕉船，一萬二千五百噸快速貨船，二千五百噸貨船各一艘之用。在新船建成之前，另將日造一萬噸級的臺北、延平兩船，先行調換兩艘自由型輪船。同時並另購進性能較佳的現成船，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爲主，攬載美日商品爲輔，貨源可告無缺。

(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，同時加强臺日間定期班輪，回程攬載各種貨物，免致空放。

(3)加强環島航運，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，票價從廉，爲高馬軍民旅客，提高服務。

㈢節流

(1)緊縮機構　裁撤日本、香港、花蓮三辦事處，改用代理制度。

(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，分別標賣或讓售。

(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，近海沿海船隻改投臺幣。

(5)統一物料採購　船用物料採統購辦法，加强管理，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，但至四十九年決算時，即轉虧爲盈，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，爲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，四十九年底減爲七百六十人。

(3)營運效率提高　四十七年平均每船噸運量爲一〇・七四噸，四十九年度爲一一・七八噸，增加百分之十九。四十七年度平均每船噸收入爲二、〇二九元。四十九年度爲三、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　四十七年每艘自由輪，每天固定成本需美金九百元，四十九年減爲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。

(6)我爲領導同人節約，放棄了乘坐專用汽車，與同人一樣皆乘公共汽車。董事長照公營事業機構之慣例，有公家供應制，我一律摒棄，卽對外對內之婚喪喜慶交際費，亦均在我薪俸中自行支付，不開公帳。董事長不作業務接洽，我從不宴客，支用公款。我記得到職以後許多年，月支薪金大約一千七百餘元左右，與公司中級人員待遇相若。

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爲之欣羨，卽社會輿論，亦莫不給予佳評，甚至謂爲奇蹟出現。其實臺航整頓的成果，應歸功於周至柔主席和譚嶽泉處長的決策，與陳舜畊總經理執行的努力和處事的公正，我不過把握重點，負起領導監督的責任，實不敢獨自居功也。

一月七日

接奉交通部袁守謙部長聘書，聘爲該部四十七年度檢核。

二　月

接受國立交通大學電子研究所李熙謀所長聘書，聘爲該所顧問委員會委員。

接受國立政治大學陳大齊校長聘書，聘爲該校運輸學兼任教授，任期半年。

二月五日

招商局輪船股份有限公司董事長任期屆滿，交通部改聘黃仁霖爲董事長，我連任董事。

六月二十日

接受教育部梅貽琦部長聘函，聘爲該部四十八年度自費留學考試，「鐵路運輸」命題及閱卷委員。

七月一日

接受政工幹部學校聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」課程，任期一年。

七月十三日

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲兼任教授，講授航政法規、海商法課程，任期一年。

八月十日

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法，航政法規課程，任期一年。

八月十一日

奉交通部袁守謙部長令，派爲該部技術標準委員會委員，主任委員爲技監夏光宇先生。

九月二十日

是日國立交通大學電子研究所成立週年紀念暨四十八年度開學典禮，交通大學同學會捐建電子研究所大厦落成暨贈送典禮，交通大學六十三週年暨平院五十週年紀念慶祝典禮同時舉行。

十月一日

接受銘傳女子商業專科學校校長包德明女士聘書，聘爲該校兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

十月二十三日

當選爲中國驗船協會理事。

十二月十六日

臺灣航業股份有限公司增資，接奉臺灣省政府周至柔主席令，派我爲該公司董事，並指定推選爲董事

長。係第一次連任。

十月十六日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「航海通論」著作。

民國四十九年（五十五歲）

一月五日

接奉交通部袁守謙部長聘書，聘爲該部四十八年度檢核。

三　月

「近代運輸學」出版，由海運出版社印行，六十一年九月增訂第五版，六十三年十二月增訂第六版，分別印行。此書分二十四章，總論部分有：㈠近代化運輸的構成，㈡運輸事業的發展，㈢運輸與工商業的經營，㈣運輸經濟的比較，㈤貨物的託運與承運，㈥運輸的貿易術語等六章。其餘各章則分論鐵路、公路、水路、航空、管路、貨櫃化各種運輸，及都市交通，對於構成各該種運輸之要件，如通路、運具、動力及通信設備，均加闡釋，從而得知其運輸業務與運輸效率。其第一版的自序，我是這樣寫的：

近代運輸，主要分鐵路、公路、水道、航空四大部門。在營運之基本原則安全迅速經濟舒適上，固屬相同；惟因通路運具之各異，在管理應用，與工程技術，自各有其獨特之處。窮年累月以專研一門，猶恐未必精通。如欲求其兼賅，則雖殫畢生之力，殆亦難盡其事。著者服務交通界逾三十年，偶有一得，輒撰爲專著發表，惟於運輸學一書，則遲遲未敢執筆。蓋運輸工具，突飛猛進，運輸服務，推陳出新，互相爭勝，使人有追求莫及之感也。

近年，先後在成大、政大、海專、商專各校講授運輸學，猥以淺學，深感竭蹶。尤以教材之選擇，煞費心機。因在歐美方面此項專著，自不乏善本，第均側重其本國國情，舉例推論，未盡適合我國之用。而國人有關運輸之著作，爲數不多，或係專研一門，或已印行有年，欲求一綜合闡發，貫通中外，且取材新穎，便於實用者殊不易覯。著者竊不自量

，年來頗致力於此，蓋亦事實之所需，而有不容其怠忽者。

夫我國經濟之發展，現已由農業化，進變爲工業化。生產目標於自給自足之後，進而推廣市場於海外，運輸爲產銷之利器，實工商貿易之所應講求。反攻大陸，必須海空並進，鐵路公路是賴，故運輸又爲軍事之支援，國防之潛力。此時此地，運輸之學，堪稱要務，固非僅限於管理與應用而已也。

三月二十八日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「航業管理」著作。

四月十八日

接受中國國民黨中央委員會聘書，聘爲中山獎學金考試委員會「企業組織與管理」科目命題及閱卷委員。

五月二十七日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第二期第十二課程「實業計劃研究」講師。

六月一日

接受政工幹部學校王昇校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」課程。

七月一日

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校航運管理科兼任教授，主講海運學、海商法、航政法規課程，任期一年。

七月二日

接受教育部梅貽琦部長聘函，聘爲該部四十九年度自費留學考試「運輸學原理」命題及閱卷委員。

九　月

接受銘傳女子商業專科學校校長包德明女士聘書，聘爲該校兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

接受淡江文理學院陳維綸院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

民國五十年（五十六歲）

二　月

「船舶法釋論」增訂本出版，由海運出版社印行。此書係就民國五十年一月三十日修正公布之船舶法，逐條加以詮釋，每章之首，並有敍論，以與各國船舶法及國際海上人命安全公約互相引證。嗣六十三年十一月一日船舶法作第二次修正，我又將增加、刪除及修改各條之條文，分別補述，而闡釋之。

二月二日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

二月三日

接受淡江文理學院陳維綸院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學課程，任期半年。

二月七日

接受中華民國輪船商業同業公會聯合會理事長楊管北先生函，聘爲該會名譽理事。

三　月

「海國新志第二集」出版，由海運出版社印行。此書分述挪威、丹麥、冰島、墨西哥、玻利維亞、波多黎各、紐西蘭、日本、敍利亞、埃及、約旦十二國之史地及其政經情況，大部份係譯自名家之專文

。附載有「今日世界的鐵路」一篇。

三月三日

接受中國國民黨中華航業海員黨部費驊主任委員聘函，聘爲匪情研究組委員兼召集人。

四　月

中華民國船長公會理事長姚煥銳先生，爲求海事名詞之統一，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，於是月組織中華海事名詞編譯委員會，公推我爲主任委員。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、張育駿、胡衛良、楊青藜諸先生；航運業務部門（包括船用品）爲王洸、張午卓、馬天擇諸先生；造船部門爲厲汝尙、楊青藜諸先生；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、姚煥銳先生；水產（包括漁撈、養殖）部門爲姚煥洲、戴行悌、張希達、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；編譯工作於翌年三月完成，當由船長公會函送教育部國立編譯館辦理審查工作。

六月九日

接受教育部黃季陸部長聘函，聘爲該部五十年度公自費留學考試「運輸學原理」命題及閱卷委員。

六月二十八日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「船舶物裝載論」著作。

七　月

接受中國青年反共救國團函，聘爲該團五十年暑期青年訓練，三民主義研究會指導委員，並講授「

實業計劃」。

七月十一日—十三日

交通部召開航業會議於臺北市實踐堂，出席人員：㈠政府機關及其他有關單位爲沈怡（交通部部長）、張壽賢（交通部政務次長）、費驊（交通部常務次長）、陳清文、何墨林、李景潞、周茂柏、譚伯英、柳鶴圖、陳振銑、李昌來、曹省之、譚嶽泉、徐人壽、王天池、王開節、劉承漢、蔡喆生、朱茂榛、黃玉麟、朱加淦、張學鼎、沙燕昌、楊祖慶、陳文魁、朱登皋。㈡國內航業公司爲黃仁霖、楊管北、徐恩曾、周兆棠、楊森、王洸、李頌陶、陳仲衡、董漢槎、陳公亮、沈琪、程雲慶、俞大綱、朱世慶、許文華、陳振國、徐志凡、洪壽生、周曹裔、韓時俊、許文貴、勵蔭庭、陳普、王濟賢、儲家昌、丁仲紱。㈢國外航業公司爲趙從衍、柯承煥、卓牟來、程餘齊、龔耀顯、吳仲亞、路平甫、顧國敏、程永銘、林致容、鄭延益、宋訓倫、李平山、畢慶康。列席人員爲唐心一、方重、張恩駿、陳德坤、程威廉、楊固慶、陳先謨、陳紹煥、楊灝霖、聶家裕、花濬、張益平、謝海泉、周再華、林良濤。

開幕典禮，副總統兼行政院院長陳誠先生蒞會訓詞，原詞如左：

諸位先生：今天本人來參加航業會議開幕典禮，感到非常高興。同時出席會議各位中有很多由國外遠道而來，共同參加討論，交換經驗，更是值得欣慰。

諸位都知道交通對國家關係的重要性，尤其航運方面，此時此地，更不待言。諸位都是航業界負責人，比本人更清楚。政府自於民國三十八年遷臺以來，我們在軍事及政治方面，除保衛臺灣、安定民心外，更積極充實反共復國力量，以期早日光復大陸本土，解救大陸同胞於水深火熱之中。在經濟方面，則集中全力於臺灣省的經濟建設與改革。政府爲發展經濟，自四十二年起至四十九年止連續執行了兩次四年經濟建設計劃。這兩次四年計劃的實施，的確收到了相當的實際效果。諸如農業生產指數以三十八年爲基期，至四十九年增加了百分之八十，生產力量提高了百分之七十；工業生產指數至四十九年已增加了三倍，生產力提高一•三倍，工廠雖然不是大規模的，但大小工

廠增加了九千家，工業就業人數增加了約十五萬人；交通運輸方面，自三十九至四十九年內陸運輸客運增加一•六倍，貨運增加一•三倍，海運增加一•二倍。再以眞實國民所得和個人所得來說，自四十一年至四十九年各增加百分之七十二點五與百分之三十一點九，按複利計算，每年增加率各爲百分之七點八與百分之四點四。這種經濟的成長率雖不能說是如何理想，但各方面的努力確是一種相當高的成就。

但是我們在經濟上還面臨着許多困難的問題：如臺灣總人口不包括軍隊，約爲一千零八十萬人，自三十八年至四十九年約增加了三百四十萬人，平均每年增加率約爲百分之三點五，這對經濟穩定確實是一個嚴重的威脅，再如資本累積與其有效運用亦不能相互配合。由於人口的快速增加和生活水準的提高，致努力經濟發展所增加的一點所得，都用在消費上面，所以累積資本的能力就非常微小。同時臺灣農、工業資源都不十分豐富，大多原料都仰求國外，對整個經濟的成長也受到影響。原料的輸入及成品的外銷當然就牽涉到我國航業的力量。政府爲解決這種困難，乃擬訂了十九點財經改革措施及第三期經濟建設四年計劃，這種計劃與措施，想各位均在報章上看到，不必多贅。總之，這都是爲着要面對現實來解決各種內在的問題，希望自本年起至五十三年止，國民所得增加率平均每年達百分之八，眞實個人所得增加率每年爲百分之四•五，就業人數增加三十萬人。爲達到這個目標尙有待於各方的努力；而航業部門尤具重要性，當然亦包括在內。

航運是國家的生命線，也是一種具有國際性的企業。政府對航業極爲重視，但過去對於航業的協助，以限於財力，常感心餘力絀，尤其對於海外航業界在離開大陸之後自謀發展，政府非常關注，亦祇能予以精神上的鼓勵支持。

再從整個航業界說，它不僅在配合政府貿易政策及公民物資的運輸，並且是一種增加外滙收入或減少外滙支出的重要企業。且根據過去的經驗和教訓，航業擔任了更大的軍事運輸責任，亦可以說是配合戰時後勤運輸的預備工具。記得在抗戰勝利之初以及政府遷臺之時，我國航業界前後擔任了幾百萬軍民及大量物資的疏運工作，從這種艱巨的任務中，已使大家體驗到航業對國家的重要，以及航業界諸位先生對國家的貢獻。但是由於航業是一種國際競爭性的企業，它的發展必需要有周詳的計劃，所以，不論在業務及技術方面，這種實際問題必須切實檢討，這就是這次

交通部請各位參加會議的主要目的。今天在座各位都是海內、外航業專家，對於國內、外的狀況非常了解，故值政府在數日前舉行陽明山會談，邀請各方人士會商加速經濟發展以及配合反共復國行動大計之時，交通部適時召開航業會議，會商各種重要航業問題，意義尤爲重大。簡單的說，陽明山會議所談有關交通航業方面的問題，希望在這一次會議中能得到進一步的解決，因此本人深信此次會議的結果，一定會有非常具體而詳細的方案。本人今天很坦誠的向各位說明，政府一定盡最大的力量支持各位解決困難的問題。說到此處，本人要講一些過去的事情。今天在座的各位都知道卅八年的情形。當時有許多人都認爲復興基地的臺灣在風雨飄搖之中，但航業界的重要人員都到臺灣來，另一部份人士，也爲國家共同努力，開展海外航線。這些辛苦奮鬪的事跡，本人將永遠不會忘記的。諸位在海外開闢航線不是簡單的事情，各位在此次會議中如提出具體可行的方案，政府方面一定盡全力尊重大家的意見。

最後本人要向各位補充說明交通的重要性，現在列舉簡單的例子，加以說明。回想「八七」水災發生以後，如果不是交通界（包括航業界）各方面的配合，本省將全部癱瘓。嗣後展開重建的工作，各方面都爭取優先，有許多人說「民以食爲天」，糧食生產應列爲第一優先；也有人說房屋被水冲毀，應該將建築房屋列爲第一優先。以上所說都各有理由，幾經本人愼重考慮，仍以交通爲第一優先。其理由很簡單：建築房屋需用之材料必須賴交通工具運輸；灌溉農田需要工具人員也要靠交通恢復運輸。本人認爲交通是國家的命脈，也可以說是國家的生命線。交通未恢復，正猶如一個人血管阻塞發生毛病，無論身體如何健壯也沒有用處，由此各位可以了解交通之重要性。雖然如此，交通亦不能與其他各方面脫離關係，必須與其他各部門密切配合。希望各位特別注意此點，本風雨同舟精神共同合作。我們今天要競爭，必須與國際上競爭，我盼望各位能與第三個四年經濟計劃相配合，亦即能與經濟建設相配合。有人說，單是注意交通，難免被批評爲本位主義。我認爲本位主義並不是一個壞名詞，但除去注意自己以外，還要與其他各方面謀取配合，任何一部份如不想將自己事業做好，都是錯誤的。最重要的是除去自己做好以外，還要與各方面相配合。

最後本人祝此次會議成功，各位健康。在開會的時候，盼各位仿照陽明山會談的精神，「知無不言，言無不盡」，盡量的辯論出一個眞理，大家共同努力實行，我深知交通事業的重要性，所以今天特來參加，耽擱各位時間，

謝謝各位。

繼由沈怡部長致開幕詞，原詞如左：

諸位先生：今天本部召開航業會議，承各位遠道蒞會，本人深感欣慰。回憶本月初政府召開陽明山第一次會談，其中有關發展交通運輸航運部份者，在「經濟發展問題」分組會談結論中，有下列之結論：

「交通運輸爲經濟發展之重要配合條件，尤以航運業務與對外貿易有密切關係，諸如運輸設備之改善、定期航線之開闢、海運人員服務精神之改善，以及海港及倉庫之擴建，均宜着手進行。」

此次本部召開航業會議所訂議程之討論議案，與陽明山會談結論之應行進行事項可謂不謀而合。陽明山會談中認爲「運輸設備必須改善」，本次航業會議即有兩個專題，分別討論新造船隻及購置舊船之標準問題；會談中認爲配合對外貿易必須「開闢定期航線」，本次航業會議中即有三個議案，分別討論「擬予開闢之定期航線」、「已開闢定期航線之加强」及「不定期航線之改善」等各種問題。再如會談中建議海運人員服務精神之改善事項，雖與我們議案稍有出入，但在本次航業會議中亦有「人才培育及訓練」以及「航政管理之改進」等專題。所以本次航業會議，可以說是針對陽明山會談後，有關對當前航業問題進一步更具體之討論；各位出席先生都是航業先進與航業專家，因此本會議更可以說是繼陽明山會談後之航業專家會談。這句話是非常正確的。

我國航業由於過去環境關係，基礎甚爲薄弱，但對於國家却頗多貢獻。抗戰之初政府爲堵塞長江江陰馬當及珠江等主要航道，大多數公民船舶，均經徵用鑿沉，免使日艦沿江長驅直入。及至勝利以後以迄政府播遷臺灣之時，我國航業復參加軍公運輸，當時數十萬軍民及大量物資之得以順利運臺，我航業界實居首功。

我國航業雖已有百年以上歷史，但以近年之進步最爲顯著。政府遷臺之前，國籍船舶之航行區域僅及於內河及沿海。國際航運不足以言參加，且較大船隻之船長、輪機長大多僱用外籍人員擔任。故政府遷臺之初各航業公司即面臨考驗，當時船隻之老舊固屬不利條件之一，而業務人員之不諳國際航運業務尤爲公司虧損之主要原因。在座各位先生可以回憶在四十二年間發生航業嚴重危機，其中九家公司宣告倒閉，嗣由副總統籌辦貸款特別支持，始勉渡難關。十年以後的今天，我國籍船隻遠涉重洋，我們青天白日滿地紅的國旗已飄揚於歐、美、非、澳各洲，而船

上主要工作人員無一假手外人，其進步之速不僅本人感到欣慰，想各位亦具有同感。

關於航業對國家之重要，副總統已於致詞中強調明示。雖然航業祇是運輸工具之一種，但其活動範圍，又比其他運輸工具爲廣，尤其在海島之臺灣，賴航運而遍及世界各地，其營運對象復具有國際性，故其營業不僅在配合政府貿易政策及公民物資之輸運，抑且係一種增加外滙收入或減少外滙支出之重要企業。因此發展航業不獨可以樹立對外貿易之基礎，使進出口物資不致爲外輪所控制，更應視爲一種協助平衡國際收支之主要工具。但航業之發展有賴自力更生，我們現僑處臺灣，友邦人士對於若干事業之發展，均願援手協助，惟獨航業一項，由於其本質上之不同，即使加以援助，其範圍亦僅及於沿海航運。故欲發展航業，建立一能與國際海運國家相抗衡之商船隊，則尚需我們本身之力量方能完成，由此可見此次會議的重要性。

此次會議之議案雖列有七項題目分別討論，但以性質而論，則可分爲業務、船舶、人才及管理四大類，凡此四者固同屬重要，惟船舶一項則尤爲當務之急，所謂「工欲善其事，必先利其器」。本部所編擬之第三期經濟建設四年計劃中之海運計劃，實可視爲一個造船與購船計劃。按該計劃之說明，現遠近洋商船可符合經濟營運者共四十艘，計三十四萬餘載重噸，其中性能良好而船齡在四年以內者僅有四艘，共約六萬五千餘載重噸，情形之嚴重不言而喻。因此該計劃訂有購造商船三十萬噸之目標，期於四年之內予以實現。但此項船隻如果全部新造約需美金七千八百萬元，如此鉅款實非政府及一般航商所能負擔，爲減少資金起見，乃有購置一部份船齡較輕、性能較佳舊船之措施。因此會議中新造船舶及購置舊船標準之兩項討論議案，實爲本部如何實施海運計劃之技術問題。

本人此次東邀國內外航業專家參與會議，約請或有未周，難免有遺珠之感，而諸位於溽暑中惠臨，實使本人衷心感慰。雖然有若干海外同人由於業務關係無法分身，但大多均有寶貴書面意見提供，本部截至七月六日下午六時止所收到之意見書計有十二份，提案計有三十八份，現已分類印製成冊分送各位，七月七日之後尚有若干提案送部，因鉛印不及，亦以油印分發。各位踴躍提供書面資料亦足表示各位對此會議之熱誠支持，本人深表欣感。本部對會議之籌備工作因限於時間，準備不甚充分，對於各項議案，雖經收集若干資料作初步分析，並對各位先送之意見略加歸納，但所提之討論資料並不受任何拘束，僅作各位參考之用。至於各位所送之提案，由於時間關係，恐難

案討論。本人建議擬採陽明山會談方式，經分類後併作爲各位書面意見，供今後政府參考研究，今當開幕之始，簡述願望，並祝　健康！

會議進行中，曾邀請外滙貿易審議委員會尹主任委員仲容講「航運發展與國際貿易」，經濟部楊部長繼曾講「自經濟觀點看航業建設」，財政部嚴部長家淦講「航業與租稅問題」。

航業會議計分五個重要議題，經分別討論後，得如下的結論：

(一)關於定期航線問題

1. 開闢定期航線爲發展國際貿易之基本要圖，擬議之各國外航線均有發展希望，惟事前必須有充分準備，對於各該地區之貨源及港口設備情形，現駛各該線之外國輪船之性能及營業狀況，皆應詳細調查，以作我營運之參考。

2. 定期線之輪船，速度必須較高，班次必須較多，船期必須準確。我國現有船舶，大多數性能較差，爲避免與各該線運費同盟船舶惡性競爭，招致損失起見，初期應以少數性能較高船舶，試作不定期之行駛，俟營業確有把握，再圖發展。

3. 爲準備開闢各定期航線，建議由航業界成立一專案小組，詳細研究各該航線開闢之程序，船舶之噸位、性能、灣靠之港口及航次等技術問題。又香港爲重要貨源地，如能爭取一部份貨源，應考慮兼灣。

4. 關於國內貨源，應請政府予以保障，規定凡向各該地區採購與外銷之物資，儘可能指定交由定期班輪裝運。

5. 定期線船舶爲維持競爭力量起見，應採用速度較高之新船爲原則。現有各定期航線之船隻，性能較諸其他外籍班輪爲低，應訂定長期計劃逐漸汰舊換新，並應視貨源情形予以調整航次，切實把握船期，改善服務，建立信譽。

6. 現有及擬開闢之定期航線，爲使營運靈活，避免內部互相競爭並充實對外發展力量起見，應團結合作採取聯營方式，必要時組織聯營公司統一經營。

7. 定期線船舶營運所需周轉資金，應請金融機關予以協助融通。

8. 請交通部轉洽經濟部轉飭駐外商務參事協助收集各地航運資料，並於政府組織貿易訪問團或經濟考察團前往

國外時，指定航業人士參加，以期計劃配合發展對各該地區之航運業務。

㈢關於不定期航線問題

9.經營不定期航線其屬大宗貨物者，應以爭取長期合約爲原則。

10.爲把握時機加强競爭能力起見，對國內外大宗貨物之承運應採合作聯營方式。

11不定期船舶之性能仍應繼續提高，對船舶汰舊換新之計劃應迅謀實現。

12輪船業監督章程第十七條及其他各條規定，未能適合實際需要之處，應請予以修訂。

13不定期線已日趨採用專用船舶，應請政府鼓勵專用船舶之建造，以減低成本增强競爭之能力。

14臺日線貨運各公民營輪船公司之承運配額，建議由各該公司自行協商同意後分配之。

㈣關於建造新船及購買舊船標準問題

15行駛定期航線之船舶，應以採用新船爲原則。其速率應在每小時十八浬或十六浬以上，視各航線營業需要而定。但新船所需之投資甚巨，非短期所易籌得，爲逐漸發展起見，初期得以船齡較輕之舊船行駛，但應訂立長期發展計劃，逐漸以新船更替舊船。

16不定期航線之船舶因限於資金，大部份或需購買舊船，其標準因資金、業務、及運費高低之關係，甚難作硬性規定，但原則上應以船齡較輕速率較大者爲宜。

17有關建造新船及購買舊船之詳細標準及資金籌措方式，建議交通部召集全國船聯會暨國外航業代表成立專案小組，研擬具體辦法。

㈤關於資金問題

18爲便利造船及購船資金之籌措，建議政府指撥航業基金，並指定專對航業服務之金融機構予以融通，以利輪船公司造船購船及週轉調度之需。

19上項專對航業服務之金融機構，應與國外金融機構聯繫，洽商資金融通辦法並計劃積極吸收國外資金。

20建議政府對航業貸款，應訂定優先次序，分別按定期輪與不定期輪及視船舶性能之優劣、船齡之新舊，訂定

不同之貸款標準。

21爲謀取得國外優惠條件之貸款，以利航業之加速建設，建議政府准許航商暫行懸掛權宜國籍旗，俟國外貸款清償後，再換掛國旗，但對於權宜國籍船隻之管理辦法應予制訂，尤其在政府緊急需要時，務能保證返國服務。

22歡迎國人在海外經營之權宜國籍船舶返歸國籍，並請政府予以優待。

23現行美援規定美援款項祇限於建造二、五〇〇噸以下之船隻，爲寬籌資金來源，建議美援會協助貸給修船款項，俾輪船公司能勻出其修船資金用於造船、購船之用。此項美援貸款之還款期間，並請定爲三年以上，以利資金之調度。

㈣關於人才培育及訓練問題

24目前航業人員，已感不足敷用，尤以輪機、報務及乙級各類船員最爲缺乏，爲求今後航業發展計劃之順利進行，航業人員之如何培育與訓練，應有積極計劃。

25臺灣海事專科學校，雖已具規模，惟設備師資及教材，尚待加強與擴充，並爲針對輪機人員之極度缺乏，該校對輪機一科應儘先設法增班。

26爲提高教學水準，建議應設立一營業訓練船，俾在校學生得有實習機會，其設置與維持經費之籌措，由政府及航業界促其成。

27設立短期訓練班招收初高中或初高職畢業生，用以造就報務員及各類乙級船員。

28航業界與學校，應提倡建教合作，並設置獎學金，鼓勵優秀清寒學生專心向學。

29航業技術日新月異，爲迎頭趕上時代，應派遣優秀人員赴國外進修考察觀摩。

30爲解決目前船員之缺乏，應吸收海軍退除役優秀官兵轉業商船工作。

31現行船員考試制度，由於船員長期在外不易適應，且參加考試對時間經濟兩受損失，應請主管機關考慮改進，似可仿照歐美成例，對海上工作船員得就近在駐外使領館參加考試。

32建議政府凡大專畢業生上船擔任技術工作者，得予緩召服兵役。

33建議組設中國航運協會，研究發展航業知識，並加強與海外專家聯繫。

34建議交通部選派輪機人員，儘早前赴美國原子商船薩凡那號觀摩。

(六)關於航政法規及手續問題

35現在航政法規，一部份已不能適合需要，進出口手續（包括海關檢疫等）亦嫌繁複，建議政府統籌予以修正及簡化。

36年來國籍船舶增加甚多，航政管理機構應予加強，並就體制上加以研究，以配合航業發展。

37交通部頒佈之船員配額，如小型輪船之三管輪及三副各一人，實際並無需要。又報務員規定額太多，建議修正配額，視實際需要情形予以減少，藉以減低成本，並使多餘人才，可爲增加之船舶服務。

38建議政府明令規定各輪船公司依照海商法規定之僱傭契約，有自由僱用及解僱船員之權，惟所僱用之船員應爲工會會員，或於受僱時即行加入工會爲會員。

39建議政府設立海事法庭或訂立海事仲裁制度，以迅速處理海事案件。

40引水人員應如何充實，及如何培植新進，以適應未來需要，建議交通部加以注意。

41建議政府凡乙種證書船員可以結關行駛遠洋。

在會議閉幕之前，通過了如下兩項臨時動議：

（一）出席航業會議海內外代表共同意見

我政府爲配合及加速經濟建設，邀集在美、菲、泰、日、香港及國內航業界人士暨航政造船專家召開航業會議，經兩天來熱烈討論，已獲一致觀念，咸體認：

①我復興基地臺灣爲利用海洋經濟環境，必須加速建立強大商船隊，以促進國際貿易之發展，增加人民就業機會，進而協助平衡國際收支，且商船爲國家之第二海軍，關係國防，對於反攻復國，尤負重任。

②與會同仁雖屬多年知交，但在同一標的之下與政府主管共聚一堂，開誠研討建設大計，尚屬創舉，此次會議不僅使政府與航商之意見更爲溝通，作爲將來施政之參考，其促成國內外航業界之團結，向同一目標邁進，意義尤

爲深長。

③共匪竊據大陸，暴政橫施，陷人民於水深火熱之中，大陸數億同胞望我反攻拯救，迫切達於萬分，我航業同仁，願爲政府後盾，早日完成反攻復國建國之大業，實深欣企。

（二）中國航業（運）學會緣起

查航海技術之進步，海運業務之管理，其基礎實建於學術，東西各海運國家之一切輪機發明，造船技術，以及業務措施，無不以專家研究所得之學術見解爲根據，故各國之 Institute 或 Society 等名目即爲此類學術團體之組織，不時舉行集會，不斷發表論文，以供其國內造船界輪機界及航業界之參考採納，同人等有鑒於此，僉認欲發展中國海運，應同時培養海運之學術氣氛，故成立中國航業學會之舉，實刻不容緩。抑有進者，近年來一部份航學深邃之士之久居歐美各國者，竟悉爲外國政府或外國造船界輪機界所爭取羅致，而其貢獻於外國政府及外國造船界輪機界者又若是其豐偉卓異，使我國誠有適當之學術組織，能與國外人才經常聯繫，一旦我國大舉於海運建設時，此一班非常之才即可供我非常之用，楚材歸楚，善莫善焉！同人等特趁此次舉行航業會議之便，擬即組織中國航業（運）學會，隨時舉行講演，發表論文，交換心得，增進感情，如此在國內固提倡學術，在國外則聯絡人才，設總會於臺灣，擬公推王洸先生爲總會負責人，海外方面擬公推董浩雲、卓牟來二先生爲紐約負責人，許邦友先生爲倫敦負責人，趙從衍先生爲香港負責人，俾國內外能經常保持聯繫，共策進行。

我在航業會議中，對人材培育及訓練方面，曾提出兩個提案：㈠請建議教育主管當局，將臺灣省立海事專科學校，改爲學院，以應今後航海人才之需要，此案後來在五十三年八月實現。㈡擬請交通部會商臺灣省政府接洽聯合國技術援助，贈與或撥借訓練船隻與設備案，此案後由沈怡部長及譚伯英先生多次與聯合國主管技術援助之副秘書長胡世澤先生交涉，獲得聯合國若干援助，成立了航業發展中心，提供專家五人及部份電子航儀，以協助訓練我航海人才。該中心後招收專科學生，並將招商局海歐客貨船，改造爲專科學生之海上實習船。

我在會議中對於開闢定期航線議題時，曾表示了以下意見：「我國航業尚未脫離不定期航線，如言定期似應先作不定期或半定期經營，俟相當時日後，再改爲定期。本人認爲歐洲航線列爲最優先，澳洲次之，非洲與南美線，須俟以上兩線有相當基礎，再圖發展。此外本人建議先成立小組，由有關單位及公司代表參加，第一籌劃船隻與航線；第二籌劃貨源與招攬方式；第三由於初期經營甚爲艱難，對於首先之五個航次，請政府貸與免息營運週轉金。」對於不定期航線應如何經營案，我發表了以下意見：「㈠不定期航運應採聯營方式辦理，世界各國對不定期輪均有卡特爾之組織，我們爲增强力量，臺灣航業界與香港航業界應共同組織卡特爾。㈡臺灣每年有鹽卅五萬噸出口，有鋁砂八萬噸進口，有煤炭數十萬噸出口，似應簽訂長期合約，以利航業資金之調度。㈢散裝貨船爲今後造船之趨勢，自無疑問，但在造船方面，是否在滿載時用二部機器，在回空或裝貨不多時，用一部機器航行，以節省燃料，擬請造船專家加以研究。」關於討論建造新船標準應如何訂定案，及購買舊船標準應如何訂定，我表示意見：「定期貨船之噸位標準，似應分別規定爲：①遠洋貨輪七千五百噸以上，②近海貨輪三千五百噸以上，③沿海貨輪「千五百噸以上。」討論航業人才之培養及訓練案，我發表意見：「關於培育人才是百年樹人的大計，現在甲種船長輪機長及臺灣造船廠的重要工程師大部份是重慶商船專科學校的學生，亦即是十五年前訓練的人才，今日已發揮功效。本人對培養人才方面提出幾點意見：①建議將海事專科學校改爲海事學院，以應航運人才之需要。②輪機人才特感缺乏，現在班次不够，以後每年要增加班次。③航運管理人才缺乏，海事專校現設有航運管理科，成功大學亦設有交通管理系，但畢業學生現在無出路，所以到外界找工作，或出國留學，應設法利用。④乙級船員刻不容緩，應即在海事專科學校成立船員訓練中心。本人更建議成立航運建教委員會，研討擴充訓練機構設備及人才徵選等事宜。本案盼航政司多負責任。⑤有效運用海軍退役人員，祇要予以適當的短期訓練，就可以運用。」討論及航政管理之手續應如何改進案

。我發表以下意見：「①航政手續之簡化問題，建議由交通部航政司組織小組研究。②船員僱傭契約問題，希望由船東與船員按照法定手續辦理，不必由海員工會介紹。③海商法修正案退休金按薪津發給問題，似可接受航業界意見改爲薪金，以利施行。④海事法庭如不能成立，可以成立海事審議庭。⑤基隆、高雄港的建制可以不變，惟所屬航政組應予以充實，應擴編爲航政處，由港務局長領導，而能獨立行使職權。此外本人仍希望成立航政總局之建制。⑥船員退休制度，本席深爲贊成。⑦公營船員與民營船員，因其福利稍有差別，故不必强求一致。而公營船員待遇則應統一。」關於輪船汰舊更新及獎勵造船之意見，我認爲：「①現行航輪汰舊更新辦法，多以行政命令實施，常有變更，不免影響時機，亟應建立法制化；將歷次行政命令，更細密的制定成法規，諸如船舶之噸級、機器之規格、時速、造船基價之核定（即底價），基價內航業自行籌款之百分比，國家銀行貸款之百分比，利息之利率，完成以後分期付款之國家銀行擔保，一一加以明定，公布周知，由主管之交通部依據法規全權處理。至於招標事宜，應許申請人自行辦理（公營航業原則上由中央信託局辦理），決標後，如超過基價，其超過部分由申請人自行負責。如此權義分明，當可順利進行，爭取時機。②政府爲發展國內造船工業，一部份船隻因有美援，須在國內建造，造價比外國貴，完成時間比外國慢。爲雙軌發展我國航業造船工業起見，應請修訂民國二十五年十月九日公布之造船獎勵條例，以適合今日建造航行國際航線船舶之需要。蓋當時制定該條例時，航權尚未收回，其立法精神與方策，係針對當時在我國競爭內河航運與沿海貿易之外商輪船而定，現在航權業已收回，無虞外輪再在我國內河航行與經營沿海貿易，而目前我應爭取者則爲海外航線與國際市場，目標既屬不同，方策自宜改定。」

七月十一日

是日爲航海節，交通部邀集海內外航業主管人士及專家，在臺北市舉行航業會議，詳情已如前述。

與會人員一致認爲航業爲一種日新月異，具有高度競爭性的企業，航海技術的進步及航運事業的經營管理，均須以學術的研究爲基礎，因此建議組設中華民國航運學會，以從事於航運學術之研究與聯繫，培養航運事業的學術風氣。經推定董浩雲、卓牟來、趙從衍、吳仲亞、楊管北、徐可均、王洸、李頌陶、程雲慶、陳仲衡及徐志凡十一人爲籌備委員，並推我爲籌備主任，聯名呈請內政部准予組織，經內政部於五十年十月三十一日以臺內社字第七一一六五號通知核准。籌備委員會隨即聘請儲家昌先生兼任總幹事，展開籌備工作。

八月十二日

我率同中國青年反共救國團五十年暑期青年訓練三民主義研究會學生七十人，前赴基隆港參觀港灣設施，並赴臺灣造船公司參觀造船及修船工作。

八　月

「實業計劃交通論」第二集出版，由海運出版社印行。我就「實業計劃」中有關交通之若干重要方案，作深入之研究，略有創見及實際之規劃，藉以補充　國父之原著。

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講海商法、航政法規課程，任期一年。

接受大同工業專科學校林挺生校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受淡江文理學院陳維綸院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九月一日

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學及經濟地理課程，任期一年。

九月二日

接奉交通部沈怡部長聘書，聘爲該部航政法規審訂小組委員。

十月四日

臺灣新聞報謝董事長然之召開「自由貿易區」座談會，我爲主要講述人，我主張應優先於高雄港擇地，開闢類似之「自由貿易區」。

十月十六日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第三期第十二課程「實業計劃研究」講師。

十一月十一日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「積載論」著作。

十二月

臺灣航業公司所購法籍貨船，改名臺興，返國首航。臺灣省政府周至柔主席親臨基隆市，上船視察，我與陳仲衡總經理，同作簡報。另一艘改名臺隆，後續接收，返國加入營運。

民國五十一年（五十七歲）

二月二日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校兼任教授主講運輸學，任期半年。

三月三日

接奉交通部沈怡部長聘書，聘爲該部交通辭典編審委員會編審委員。

三　月

接受國防醫學院盧致德院長聘函，爲該院「反共抗俄鬪爭教育」第六期，作「三民主義新中國的藍圖」專題講演六小時。

四月一日

行政院於是日成立經濟動員計劃委員會，副院長王雲五先生任主任委員，經濟部部長楊繼曾、臺灣省政府主席周至柔，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、沈昌煥諸先生任委員。政務委員董文琦先生任委員兼秘書長。當時我爲臺灣航業公司董事長並在各大學任教，已脫離行政工作多年。三月底的某一星期天，我剛從臺南乘火車北返，家人告我董文琦先生連日有電話，詢我北返日期，謂有要事面洽。當我與董先生晤面後，承告知中央設立經濟動員計劃委員會之急切任務，並謂會中設法制、工業、物資、交通、人力、財力六組，各組主任人選，法制由管歐先生，工業由杜殿英先生，物資由王丕承先生，人力由戴高翔先生，財力由吳德昭先生分別擔任，交通組主任一職，雲五先生屬意於我，並謂行政院院會業已通過，希望我即行到院辦公。我晉見雲五先生，陳明已有專職在身，實難兼顧，奉面示，此係政府徵調，必須服從，至交通組內之人事，可由我保薦，無不同意。並詳示我交通方面應行計劃的重點，我向蒙雲五先生器識，雖身感事出倉卒，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，學識經驗極爲豐富，故名單送上，一一照派。

我們幾位在最初半年之內，即將交通方面，以下幾個重要計劃：(1)交通防護搶修計劃，(2)交通維持計劃，(3)運輸統一調配計劃，(4)加强交通整備計劃，(5)維持戰時民用海運計劃，(6)交通各業工作隊組訓計劃，(7)戰地交通整建計劃，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。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，乃呈奉繼雲五先生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充，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。

五　月

奉行政院經濟動員計劃委員會兼主任委員王雲五先生正式聘函，聘爲該會交通組主任。

五月九日

接受全國工業總會及中國生產力貿易中心合辦之外銷講習會聘函，講授「國際航運」課程。

五月三十日

接受政工幹部學校周中峯校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講「實業計劃」，任期一年。

六月十三日

接受教育部黃季陸部長聘函，聘爲該部五十一年度自費留學考試，「運輸學原理」命題及閱卷委員。

七　月

接受中國青年反共救國團公函，聘爲該團五十一年暑假青年學術年會三民主義研究會指導委員，並講授「實業計劃」。

「海商法釋論」出版，由海運出版社印行。本書係就五十一年七月二十五日修正公布之海商法加以闡釋，於每章之前作一敍論，以綜合說明該章要旨，每條之後，均加銓釋，以明立法之精義。書中採證國際間多種公約，並提舉示例，以明海商法制，另附譯招商局、臺灣航業公司之提單及挪威船舶買賣契約範本之中英文對照本。六十五年十月，此書修訂第三版印行，又將我指導中國文化學院海洋研究所碩士方克難、周和平、楊義勳、吳文正、王士、張義源、袁智清及碩士候選人曾南、李臺生、柯輝智、任曙非等十一人，集體研究所獲得之修正海商法之的結論，一併刊入，備將來立法院審議時之參考。我於五十一年七月二十八日，此書初版時，曾作如下的自序：

海商法制定於民國十八年十二月三十日，爲我國航運法規中最早公布之法典。當時國民政府奠都南京未久，與民更始，立法院與行政部門曾有長時間之密切合作，努力於新法之創制。海商法與翌年十二月初公布之船舶法、船舶登記法即爲分工合作最顯著之事例。

時著者供職交通部航政司兼任本部法規委員，猶憶海商法係立法院商法起草委員會起草，交通部參加審議，而船舶法與船舶登記法則由交通部起草，立法院商法起草委員會審議；著者均曾參與其事；又奉命主稿海商法施行法及船舶登記法，故對各法制定之原則與精義，得悉其梗概。

上述各法多取材於日本法制，而參以國情。英美雖係航運先進國家，但其法規之訂立，年代已久，往往視事實需要，而陸續補充，包含既廣，內容難免龐雜。日本爲航運後起之秀，因擷取英美（海洋）法系之長，又採用德法（大陸）法系爲藍本，善加整理，故系統分明。我國又以民刑法咸採大陸法系，爲配合施行，自較容易，此我國航運法規，所以取材日本之原因也。

我國航運法規在制定之初，確爲嶄新之體制，進步之現象，具有下列數項特點：一、中外商船取得平等地位，將以往海關兼管航政時代所頒行之片斷簡略規章，一律廢止，實施細密而有系統之新法規。二、航政管理權由海關客卿移轉於航政機關，收回喪失八十年之航政權。三、當時鐵路公路電信郵政重要法典，尚未制定，而交通部門中

，航運法規首先完成立法程序，爲社會人士所稱道。

惟此等法規公布已三十年，迄未修正補充，以今日時代與需要而論，實屬未臻詳盡，亦感不能配合遠洋航業之發展。第一、當時航權尚未收回，我國商船在外人航業壓制之下，僅以航行內河沿海爲範圍。在今日競爭遠洋航業之情形下，若干保護性之條款顯見缺少。第二、當時商船技術標準較低，訓練船員之學校不多，管理不能太嚴，故所定規章以現在眼光觀之，亦覺未盡詳密。第三、當時船舶載重線公約、海上人命安全公約，尚未議定，國際航海限制較少，以今日情況衡量，若干條款不逮公約之要求，顯示未能配合。第四、保護本國航業船員之積極精神，仍嫌不足。此係當時環境與事實限制使然，非立法時之疏忽也。

中樞遷臺以來，我國商船由內河沿海，轉向遠洋，可謂另闢途徑，且新船逐增，已進入新的時代。航運法規自應負起新的使命，力求適應配合，進而助長其發展。前交通部長袁守謙先生崇法務實，對此特別重視，於民國四十四年起，即遴選專家，分任纂擬工作。同時航海通訊社發行人陸翰芹先生，爲配合此一政策之進行，亦邀請立法委員、法界人士、航業專家及教授學者，舉行座談七次，並彙刊「航海法案座談紀要」專冊，以供政府採擇，頗收溝通意見協力促成之效。著者不敏，曾荷邀約，躬與其事，經先後縷陳如下之意見：

（一）整理修訂法規，仍宜依據原有系統，在編制上採大陸法系，而精神上則兼擷海洋法系，以加速航運事業之發展。

（二）海商法中有關船舶國籍及船舶文書各條條文，宜加刪除，而改列於船舶法內，以判明兩法之性質。

（三）由於船舶載重線公約、海上人命安全公約，我國均已簽字加入，船舶法內容宜增加船舶載重線、船舶設備及客船各章，以期充實，並將前頒而尚未施行之船舶載重線法廢止，藉免重複。

（四）海商法中海員一章，宜擴大另頒專法，明定船舶所有人僱用船員，應簽訂僱傭契約，須經雙方同意簽訂，並可依照規定，而相互終止其契約，藉杜糾紛。對於船員待遇、醫療、撫卹、退休，尤應從優規定，以增進勞工之福祉。

（五）海商法中運送契約一章，規定簡略，不敷運用，宜參考各國施行之海上貨物運送條例，儘量增訂。

（六）海商法規定船舶所有人失事所負之責任，雖屬有限，惟賠償辦法則未明定。歷來船舶失事，涉訟年久，常因此使船公司倒閉，宜另訂旅客意外險之投保一條，規定旅客於實施意外險之特定航線及地區，均應保意外險，保險金額經交通部核准後，載入客票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額爲損害賠償之最高額。

（七）海商法中共同海損一章，宜將一九五〇年之約克——安德衛普規則所定各項，酌予納入，以符國際慣例。

（八）海商法中海上保險一章各條條文，如保險法已有明文規定者，宜於刪去，避免雷同。

（九）商港條例二十九條，內容僅及船舶出入港口事項，至有關港埠之建設工程、業務營運、以及財務管理等重要事項，尚未列入，殊不足以適應實際需要，宜將商港條例，擴大範圍，改訂爲商港法。

（十）有關輪船業之監督登記合作，以及核定航線事項，係由交通部各訂專章，惟重點均置於內河沿海航運，不合經營國際航業之用，亟宜重加修訂，合併爲航業監督規則或航業監督法。其精神應寓於建設性，多加政府獎勵及融通資金各項條款。

（十一）制定海難審議法，創立海事審議之建制及處理程序，並明定與民法刑法之聯繫關係。

（十二）船舶登記法施行以來，雖尚無窒碍，惟與船舶法、海商法有關聯性，兩法修正，則船舶登記法亦應酌加修正，以期原則與文字，彼此符合。

上項意見，頗蒙交通部之採納，除海員法、海難審議法暫不另訂專法外，已將各方所提意見，彙核而草成船舶法、海商法修正案，呈由行政院咨送立法院完成立法程序，分別於上年一月三十日及本年七月二十五日公布施行。商港法及船舶登記法之修正案亦在立法院審議及行政院核轉中，航業監督規則交通部已決定以部令制定公布。至此，基本航運法規之全面修訂工作，可謂大體完成，其對今後航業之發展，有決定性之效益，蓋已毋庸置疑。

本書係著者繼船舶法釋論之後所續寫，仍依前書體例，於每章之前作一敘論，以綜合說明該章要旨，每條之後，均加詮釋，以明立法之精義，間亦提舉示例，俾易瞭解。

七月十一日

中華民國航運學會於是日上午在臺北市實踐堂舉行成立大會，出席會員一百一十二人，會中通過學會章程，以促進航運事業、研究航海技術、普及航運知識、提倡海洋建設爲宗旨。並選舉王洸、李頌陶、王濟賢、曹省之、費驊、楊管北、董浩雲、黃仁霖、儲家昌、李昌來、徐可均、周兆棠、韋煥章、董漢槎、程雲慶、朱登皋、朱世慶、陳仲衡、吳仲亞、姚煥銳、卓牟來、許文華、趙從衍、沈家楨及徐人壽二十五人爲理事。沈垚青、施復昌、宋訓倫、張文耀、馮琦、沙榮存及鄭延益七人爲監事，並由理事推舉我爲理事長。學會依法組織成立，呈奉內政部於五十一年八月二十日，頒發內社字第二四八號人民團體立案證書，經聘朱登皋爲總幹事。

學會成立後，承海內外航業界熱心人士捐贈基金共計新臺幣九十六萬元，基金中除以新臺幣五十七萬元購置及裝修臺北市仁愛路二段十號之一本會會所外，尚餘新臺幣三十九萬元，分存於學會團體會員，以所生利息爲學會推展業務經費之部分來源。

會所爲新建鋼筋水泥三層樓房一幢，計土地三十一點一坪，建坪八十四坪。會所位於住宅區接近市中心區，交通便利，環境安靜優美。每層面積約爲九十二平方公尺，第三層爲辦公室及圖書館，圖書館並可供二十人會議之用。第二層可容百人聚會，爲航運資料第二陳列室，並兼作航運業務研究班講學場所。第一層前段爲圖書服務部，後段爲航運資料第一陳列室。

我於成立大會時，作了如下的報告：

在去年的今天，交通部召開全國航業會議，曾在全體大會中，通過了一個提案，創設中華民國航運學會，它的宗旨是以促進航運事業，研究航海技術，普及航運知識，提倡海洋建設，是一個純粹學術性的團體，有如歐美的 Institute of Maritime Transportation 及日本的海運集會所。因爲是一種永久性、全國性的學術機構，所以事前

我們籌備，非常愼重。又得到交通部沈部長及內政部運部長的多方指導，和海內外航運界人士的熱烈參加，今天才正式成立，我們深感慶幸；又蒙各位長官各位先生蒞臨，尤爲光榮。本會籌備工作是推定海外的董浩雲、卓牟來、趙從衍、吳仲亞四位先生，國內的楊管北、徐可均、李頌陶、程雲慶、陳仲衡、徐志凡、儲家昌七位先生負責辦理。要不是他們的熱心籌劃，本會的基礎，不會如此深厚。我很高興的報告，我們已募得了相當數額的基金，準備作各種學術性的事業，而且我們在上月已經邀請卞保琦博士返國講學，作多次公開講演，可說我們已有了好的開始，希望本會正式成立以後，在會員們共同合作之下，獲得好的成果，達成設立本會的宗旨。

七月十九日

接受淡江文理學院陳維綸院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授主講「運輸學」，任期一年。

八　月

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講海商法，航政法規課程，任期一年。

「航運——國家的生命線」出版，由海運出版社印行。此書係彙集我所寫航運之論文十九篇而成。其中以五十年來中國航運紀要，(2)航運——國家的生命線，(3)比較航政制度，(4)自由港與自由貿易區，(5)臺航與我國航業各篇，較爲重要。

「海國新志第三集」出版，由海運出版社印行。此書分三編，第一編爲中華民國經濟發展的奇蹟，係就行政院新聞局編印之Economic Miracl in Free China 一書譯出。第二編爲美國近貌，係譯自一九六二年美國國務院編印之 Here is America 一書。第三編爲今日之日本，係譯自日本外務省一九六一年編印之The Japan of Today 一書。

八月十六日

接受革命實踐研究院主任袁守謙先生函聘，擔任該院「實業計劃研究」課程講師。

九月一日

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受五十一年高等考試典試委員長程天放先生聘書，聘爲人事行政及企業管理組襄試委員。

九月十二日

中華民國航運學會「航運週刊」創刊號印行。

九月二十七日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第四期第十二課程「實業計劃研究」講師。

十二月十一日

當選爲中國交通建設學會第十屆理事。

民國五十二年（五十八歲）

一　月

中華民國航運季刊創刊號印行。

一月七日

接受中國驗船協會理事長李頌陶先生聘書，聘爲該會船級委員會委員。

一月十一日

接受中國國民黨中央委員會第四組主任謝然之先生聘函，聘爲五十二年度三民主義論文競賽評閱委

員。

一月十五日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校運輸學兼任教授，任期半年。

三月二十日

臺灣省政府黃杰主席偕同交通處陳聲簧處長，蒞臨臺灣航業公司視察，我與陳總經理仲衡均作簡報，陳述造船與發展業務計劃，深得黃主席嘉勉，表示支持。

三　月

「發展海運之路」出版，由交通部交通研究所印行。此書分析我國商船隊之實力，研擬如何加强已有之航線，如何開闢新航線，以擴展我對外貿易，促進我經濟起飛。

四月十二日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「國父鐵路計劃與中國建設之展望」著作。

四月二十六日

接受臺灣省政府交通處陳聲簧處長聘書，聘爲該處業務研究發展委員會委員。

四月二十七日

接受中華民國國際貿易協會理事長陶一珊先生聘書，聘爲該會貿易實務研究委員會委員。

五月二十五日

奉交通部沈怡部長聘書，聘爲該部整頓招商局專案委員會顧問。

六月一日

臺灣省立海事專科學校十週年紀念，我應邀致詞，講詞經編入「海權與航業」書中。

六月三日

臺灣航業公司在義大利訂造的五千五百噸新船臺永號竣工，在準備開航之前，特在基隆，調集派在該船的全體船員，作職前兩週之訓練。是日舉行開訓典禮，我以董事長地位對該船船員及公司高級主管講話，講詞編入「運輸經濟論」書中。

六月十四日

接受教育部黃季陸部長聘函，聘爲該部五十二年度公自費留學考試，「運輸學原理」命題及閱卷委員。

六月二十日

接受國際貿易協會理事長陶一珊先生聘書，聘爲該會第一期「國際貿易實務講習班」講師，主講「航運實務」課程；經編寫「國際海運概要」、「海上貨物保險概要」、及「世界航業的新發展」三本叢書，由航運學會印行，編入航運文庫。

接受淡江文理學院陳維綸院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

六月二十二日

接受教育部黃季陸部長聘書，聘爲海事名詞審查委員會主任委員。教育部並聘姚煥銳先生爲副主任委員。專家丁巽年、于潤生、于熾生、王鶴、王庭樑、史濟霖、甘其綬、朱登皋、朱祖佑、宋鍔、沙允仁、沙學浚、宋希尚、沈佐明、沈繩一、余鵬飛、周克强、周鈺森、花濬、林茂春、宓玉羣、范德峯、胡衞良、孫建綱、馬天擇、唐桐蓀、唐允安、凌士彥、翁家驟、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、楊青藜、楊璧如、鄔偉烈、廖本鄉、趙梅卿、鄧火土、厲汝尚、鄭子政、劉拓、劉衍淮、劉鴻喜、劉傳森、劉渭淙、應廷奎、譚

樹機、譚守傑等六十人爲委員，分十二組審查。航海篇由崔重華主持，輪機篇由劉渭淙主持，船藝篇由唐桐蓀、譚守傑主持，航運業務篇由王沈、馬天擇主持，造船篇由翁家騄主持，海洋氣象篇由鄭子政、周克强主持，船舶通信篇由王庭樑、于熾生主持，危害品篇由常毓桂、趙梅卿主持，海軍軍語篇由趙梅卿主持，港埠工程篇由凌士彥主持，港灣譯名篇由鄭子政、趙梅卿主持，水產篇由陳同白、沈佐明主持。各就船長公會所送之草稿，由新組成之審查委員會負責審查。該會並於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。初審完畢後，舉行綜合審查，則由我主席，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。各篇合併爲一册，經國立編譯館呈奉教育部於民國五十五年十二月廿四日以參字第二一七二號令公布，委由正中書局印行。

海事名詞於五十年四月開始編譯至審查完畢，歷時五載，我始終參加工作，得以樂觀厥成，於公於私堪稱欣幸。國立編譯館王館長鳳喈先生對海事名詞之編審，倡導推動不遺餘力，深以海事範圍特廣，內容繁複爲一艱鉅工作，曾定五年預算，並經常派編審張光耀先生聯繫佐助，方能完成此一重要文獻。所引爲憾者，即此鉅著出版時，王館長已歸道山，未獲親覽目睹耳。

七　月

接受中國青年反共救國團公函，聘爲該團五十二年暑期青年訓練，三民主義研究會指導委員並講授「實業計劃」課程。

七月十一日

應中央廣播電臺之邀請，對大陸航業界及船員廣播，號召來歸。

八月一日

接受大同工學院林挺生院長聘書，聘爲該院工商管理系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

八月二十五日

應交通部委辦之乙級船員訓練班常毓桂主任之邀請，對該班學員作精神訓話。

八月二十九日

接受國際貿易協會理事長陶一珊先生聘書，聘爲該會第二期國際貿易實務講習班講師，主講「航運實務」課程。

九　月

接受五十二年高等考試典試委員長莫德惠先生聘書，聘爲人事行政企業管理組襄試委員。

九月一日

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講海運學、海商法、航政法規課程，任期一年。

十一月二十七日

接受國防研究院長張其昀主任聘約，擔任該院第五期第十二課程「實業計劃」講師。

十　二　月

接受國立政治大學劉季洪校長聘函，聘爲該校五十二年度新聞研究所學位考試委員會論文考試委員

。研究生徐文閎君，論文題爲「公共關係與我國交通事業」。

民國五十三年（五十九歲）

二月一日

臺灣航業公司高雄馬公線實行旅客意外保險，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。此案係依照五十一年七月二十五日所修正海商法第一二一條之規定辦理。該條條文原由我建議而訂定，又經我首先實行，堪慰理想之達成。所有此案訂立及實施經過，我曾應「保險季刊」編者之請，寫「强迫性的旅客意外保險」一文，刊於該季刊第二期，並編入「航業與航政」書中。（附註一）

二月十日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校運輸學兼任教授，任期半年。

二月二十七日

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校兼任教授，任期半年。

三月八日

接受司法行政部法官訓練所兼所長鄭彥棻先生聘函，講授海商法，經以「新修正之海商法立案精神」爲題闡釋之。講詞刊於五十三年四月之航運季刊。

四月二十八日

接受臺灣省訓練團兼主任黃杰先生函聘，擔任該團「交通動員講習班」第一期之「交通動員政策」

課程之講師。

五月九日

接受國際貿易協會理事長陶一珊先生聘書，聘爲該會第三期「國際貿易實務講習班」講師，主講「國際海運」課程。

五月十四日

接受成功大學閻振興校長聘函，聘爲該校五十二年度畢業試驗委員會委員。

五月十五日

國立交通大學唐山工程學院六十週年院慶及交通大學六十八週年校慶，假臺北市貴陽街實踐堂合併舉行紀念會。蔣總統頒賜「多士有成」匾額，陳副總統並有電文致賀。大會由同學會常務理事柳克述（劍鏞）先生主席。我亦以常務理事的身份，在紀念會上致詞，講詞如次：

剛才恭聽 總統、副總統、嚴院長的訓詞，和沈（怡）部長、黃（季陸）部長的演說，對於交通大學畢業同學在國家社會的貢獻，給我們很多的嘉勉讚譽，使每一位同學興奮，感到做一個交大學生而光榮。

今年校慶的紀念，恰與「千秋大老」吳敬恆先生百年誕辰同一年，特別覺得有意義。吳先生曾經在民國紀元前十四年至十二年擔任南洋公學亦就是交大前身的教員兼學長，可說是本校創辦時，教務方面的主持人；民國七年至九年，他又重任本校唐山工程學院的教授，他對本校早期畢業同學，有很大的影響力。他一向主張「實事求是，莫作調人」，就是求眞知，求實學，做實事，忠於學術，忠於事業的精神。如果說交大同學在這方面有若干表現的話，不能不說是受了這種教育精神的影響。吳先生在民國初年，就呼籲「馬達救國」，在當時許多人，認爲是妙論，其實就是今日政府厲行的「科學教育」和「工業建設」，他的先知和卓識，固然令人敬佩，而我們交大同學，如果說在這方面對國家社會有若干貢獻的話，亦不能不說是受了他的影響。兩個月前學國紀念他的百年誕辰，今天又在紀念他曾經服務過長時期的學校的校慶，我們應該加倍努力，踐履篤實，有以自效。才不負 總統「革命要實踐」

的昭示，和諸位長官今天給我們的期許。

今天在座有一位特殊的人物，他是本校唐山工程學院第二期的校友，亦是抗戰期間這個學院的院長，他與吳敬恆先生同鄉同里，而且親承吳先生的教澤，最受吳先生精神教育的影響，一向爲我們同學所愛戴。這次從馬來亞萬里回來參加本校校慶，那就是剛才跟我們講話的胡博淵院長，我代表全體同學向他致敬，並申熱烈歡迎的衷忱。

現在臺灣的浚鴻勛校長，因公出國，他特地寫了一篇「唐校與新中國建設」的文章，提出了許多畢業同學在建築鐵路方面的功績，和抗戰戡亂期間同學們艱苦奮鬪的表現，以及現在享譽國際的科學家，給我們打氣。原文已登載於各位手邊的紀念冊中，請各位同學細細閱讀，今天限於時間，不再宣讀了。謝謝各位。

交通大學同學會柳劍霞兄並轉各位同學均鑒：貴校以樸實之學風，卓越之績效，揚名中外，報稱邦家。效值國步艱難，戡建大業前途，尤須倍加努力，其於貴校，囑望彌殷。尙盼一本過去樸質無華，求精求實之精神，發揚最大效能，充實基本研究，以配合國防，擴大戰果，完成復國建國大計，迎接勝利，創造光榮。今當貴校校慶及唐山工程學院建校六十年紀念，特致祝詞，相期互勉。陳誠辰元府秘印

五　月

中華民國航運學會「航運文庫」開始印行。

七月十五日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

八　月

接受政工幹部學校戰地政務講習班交通幹部訓練班主任莫衡先生之函聘，擔任「交通動員概論」課程講師。

九　月

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校商學院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一

年。

接受臺灣省立海事專科學校李昌來校長聘書，聘爲該校兼任教授，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘書，聘爲兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受五十三年公務員高等考試典試委員長程天放先生聘書，聘爲人事行政及企業管理組襄試委員。

九月一日

接受成功大學閻振興校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

十月七日

接受政工幹部學校戰地講習班郵政班主任陸勝揆先生聘函，擔任「交通動員概論」課程。

八月一日

中央以我國航海事業，日益擴展，應海洋漁業學術各界人士之請求，核准於八月一日將省立海事專科學校改制爲省立海洋學院，仍派李昌來先生擔任院長。該院分駕駛、輪機、漁撈、水產製造、航運管理、造船工程、河海工程七系，航運管理系仍由謝君韜先生擔任。我爲改制之事，曾於五十年七月十一日交通部召開之航業會議中，提出「請建議教育主管當局，將省立海事專科學校，改爲學院，以應今後航海人才之需要案」，時閱兩年，幸告厥成。提案原文編入「運輸經濟論」書中。

九　月

接受海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院航運管理系兼任教授，主講海運學、海商法、航政法規、航業經濟課程，任期一年。

十月二十三日

接受教育部黃季陸部長聘書，聘爲商學院商業、工業、企業、交通管理學系必修科目修訂小組委員。

十一月十日

當選國際貿易協會第二屆常務監事。

十一月二十日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第六期第十二課程「實業計劃研究」講師。

（附註一）

高雄馬公線，以前民營商船經營時，曾發生觸礁沉沒海難多次，旅客傷亡不少，遇難家屬，均未獲得賠償，我深表同情。當於修正海商法時，建議於法內規定政府對易生危險之特定航線或地區，强制旅客實施意外保險，保險金額由交通部定之，載入客票，視同契約。保險費包括於票價之內，以保險金額爲損害賠償之最高額。經交通部立法院採納，明定於修正海商法之第一二一條。我接任臺灣航業公司董事長後，因公司負高馬線航運責任，經於五十三年七月一日呈准交通部指定高馬線爲特定航線，首先實施旅客意外險，喜得完成初衷。

民國五十四年（六十歲）

一　月

中華民國航運學會獲內政部連震東部長頒發，五十三年全國性及區級人民團體工作成績總考核成績優良獎狀。

接受中國文化學院張其昀董事長、張宗良院長聘書，聘爲該院海洋研究所理事，任期一年。

一月八日

接受臺灣省訓練團兼主任黃杰先生函聘、擔任該團港航從業人員訓練班第二期「水道運輸學」課程講師。

一月九日

接受中華民國船長公會理事長姚煥銳先生聘書，聘爲該會河海航行員就業考試講習班訓練委員會委員，及第一期駕駛組「航政法規」課程講師。

二月一日

在交通部委辦之乙級船員訓練班，作專題講演，題名「如何做一個成功的海員」。

二月十五日

接受基隆港務局曹開諫局長聘書，聘爲該局員工訓練所「棧埠業務班」教師。

二月十六日

接受政工幹部學校戰地政務講習班交通幹部訓練班主任莫衡先生聘函，擔任「交通動員概論」課程。

三　月

「航政法規要義」出版，由海運出版社印行。六十二年七月增訂三版，六十四年增訂四版。此書係將四十七年來之現行航政法規，作一全面性之闡述，除總論外，並按海商、船舶、船員、輪船業、港務及航政機關各部門摘取重要條款，綜合解釋，計分七編，四十六章。專載一編，附有我的重要研究報告及論文，如(1)商港法草案釋義，(2)論我國海難審判之建制，(3)政經建設應以海運商船爲優先，(4)從法律申論廣源輪案獲勝之緣由，(5)記述考試院首次在臺灣舉辦考試的經過，(6)民生主義的超級經濟繁榮，(7)益利輪船公司的成長與發展，(8)國際貿易貨運文件。

三月三十日

復興航業公司董事沈俊高先生逝世，我寫「上海煤業大王、航業鉅子沈俊高先生」一文哀悼之，該文編入「海權與航業」書中。

四月十五日

接受中國文化學院張其昀董事長、張宗良院長聘函，聘爲該院海洋研究所學術研究會主任委員。

五月十九日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「商港棧埠概論」著作。

五　月

「船員職務與船舶管理」出版，由海運出版社印行。此書係就「海員職務」重行改寫，增加管理船舶方面事項。全書分五章，除通論一章外，其餘四章，分別闡釋船上駕駛、輪機、事務、電信各部之職責與管理。

「抗戰時期水運紀要」出版，由海運出版社印行。抗戰時期，我航政航業人士，以實力薄弱之水運工具應付變局，竭盡智慮，發揮水運力量，卒能支援軍事，維持民運，完成任務。因我始終參與其事，洞明事實，按編年體裁，分別記其大事，期以保存抗戰時期一部份史料。此書並有英文譯本，由中央圖書館作爲國際交換出版品。

六月一日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院工商管理學系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

六月九日

接受國際貿易協會理事長陶一珊先生聘書，聘爲該會第四期國際貿易實務講習班講座，主講「國際海運實務」課程。

六月十四日

商務印書館臺灣分館，依照民國五十三年四月二十三日總統令，公布之戡亂時期在臺公司陷區股東股權行使條例之規定，於是日召開股東會。我得主管機關之內政部代表熊鈍生處長及王雲五先生之支持，當選爲臺灣商務印書館股份有限公司董事，並與其他當選之董事，一致推選王雲五先生爲董事長。嗣後該公司每次增資改選董事，我均荷雲五先生支持，連續當選董事，直至民國六十四年三月任期屆滿爲止。

六月二十九日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「港口類型及其發展論」著作。

七月五日

接奉交通部沈怡部長聘函，聘爲臺灣省公路局及基隆港務局專案檢核工作檢核。

七月七日

是日爲我六十歲生日，我寫了如下的自述，原文曾請胡錫康先生法書，裝裱後，現藏於國立歷史博物館。

也許因爲我是從小公務員做起的關係，養成了謹愼清勤的品性。我的過去，有別人很少遭遇到的事情，我以堅毅兩字，面對了考驗。

因爲在學校不太用功，根柢太差，做起事來，處處覺得不够，所以要多讀書，多向人求教，寫的文章，印的書

籍，不過是留下些筆記，自己充實自己，如果別人看了得些門徑，有些幫助，那算是我對社會小小的貢獻。

雖然國家多難，社會上有許多令人可慨歎的事，我仍有信心。如果人人樂業，努力工作，負起教育後一代的人善盡職責，我們的國家民族是有希望的。

七月十一日

中華民國航運學會在臺北市仁愛路二段十號之一會所，舉行第二次會員大會，由楊管北、董漢槎和我三人擔任主席團。交通部沈怡部長應邀蒞臨指導並致詞。大會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。該會爲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航運組，均設置有獎學金，是日大會中頒發「王洸航運獎學金」，每名新臺幣壹千元，得獎者爲海洋學院之林天榮及成功大學之楊慶華。香港航業協會爲慶祝我服務航運四十年，並於大會中託由王濟賢先生致送「王洸獎學基金」新臺幣一萬二千七百二十元。

該會成立於五十一年七月十一日，已歷三年，除出版航運週刊、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，備有書刊近二萬册，供會員及社會人士閱覽。大會中並舉行楊管北及王洸贈書儀式，各以藏書三千餘册贈送會中。

是日大會選舉第二屆理監事，選舉結果：王洸、王元衡、王濟賢、董浩雲、董漢槎、楊管北、朱世慶、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、周兆棠、朱登皋、沙榮存、卓牟來、儲家昌、許邦友、厲汝尚、謝君韜及周洪本二十五人當選爲理事。陳紹煥、陳士金、李昌來、唐心一及姚煥銳五人當選爲候補理事。施復昌、張文耀、沈垚青、宋訓倫、陳仲衡、吳仲亞及馮琦七人當選爲監事，曹仲周、陳德坤二人當選爲候補監事。我連任理事長。

大會結束後，航運學會同人爲我服務航運四十周年所舉辦的慶祝茶會，隨即舉行；並展出我歷年的

著作、手稿、珍藏文物和生活照片。航運學會並爲我出版了紀念特刊。是日到會參觀祝賀者，至爲踴躍，使我受寵若驚，題名錄上，依駕臨先後爲序，寫着有：

嚴家淦　沈　怡　任卓宣　曹開諫　柳克述　劉全道　石兆鸞
卜銳新　王世弼　王子範　李百濤　水祥雲　張其昀　尹靜夫
陳爾恭　劉脩如　陳紹煥　張益平　施復昌　唐心一　陸耀華
蕭灌恩　陳僑珍　楊育元　戴化中　楊拱生　顧民岩　涂傳篤
卓柏輝　劉松壽　沈嫄璋　謝海泉　李雲翔　范德峯　孫國志
王作揆　朱安平　周長田　趙仁耀　劉小華　周洪本　厲汝尚
李卓之　郝維善　徐篤嘉　雷樹水　羅超羣　陳漢中　郭琴舫
劉騰芝　陳恩榮　金　瑞　徐有華　陳　郢　高芰裳　瞿韶華
楊泰傳　張壽賢　伍稼青　陳賡颺　張導民　潘廉方　汪竹一
李宗黃　錢用和　梅璘高　蔣復璁　申慶璧　閻振興　鄭子政
張志鵬　周奉和　張　丹　王雲五　范鶴言　謝耿民　袁夢鴻
徐鰲潤　阮毅成　陳精文　鄭有陶　王先登　楊一峯　杜殿英
陳慶瑜　張繼正　王軼猛　李熙謀　彭爾康　邱炳昭　林挺生
鄭家藩　甘其綬　蔡自立　鄧開誠　胡衞良　儲家昌　李景潞
董漢槎　沈垚青　斯紐約　依　凡　謝君韜　卓韻湘　王濟賢
陳公亮　李昌來　張繼高　方　重　常毓桂　應家秉　王　章
周兆棠　姚煥銳　馬天擇　陳揚沁　張恩駿　王大光　曹省之

沙燕昌　聶家裕　董浩雲　費　驊　徐人壽　婁憶琛　顧昌時
應廷奎　俞丹騮　梁敏行　王德槐　龔耀顯　錢東美　陸翰芹
劉渭淙　陳文奎　錢　珽　張維正　陸世庠　王盛德　楊灝霖
王雲蓀　龔健聲　韓時俊　王元衡　王和清　程欲明　胡法中
何墨林　朱世慶　江一平　張午卓　董兆裕　蔡德誠　黃君偉
唐化千　許文貴　金寶賢　薛邦祥　王統五　高仲强　楊芝玉
余紀忠　楚崧秋　錢其琛　汪滄溟　楊和基　葉式意　傅靜忱
夏績西　楊家麟　張永祜　曾仲威　閔劍梅　孫方潞　李慶道
陳榮禩　段其燧　花　濬　查良釗　王樹芳　查良鑑　吳民康
譚嶽泉　蕭運貞　葉在鋌　周一士　馬國琳　陶德麟　鮑亦榮
潘明紀　劉廷磊　謝冠生　胡錫康　王玉書　陳樹曦　童德昌
王世弼　蔡春曦　柳克聰　王丕承　李義明　喻仲林　劉心怡
李廷弼　陳樹人　萬　琮　胡振庸　王國棟　袁永錫　夏承楹
王壽南　奚　齊　楊啓祥　莫　衡　宋基林　唐健年　宋希尚
陸芳耕　孫金生　孫立齋　王承志　程振粵　李思恭　林錫漢
姜　琛　李旭初　李火石　魏嘉勳　曹啓元　傅永久　范家駒
黃秉堃　薛爾堅　向志浩　曹立清　熊　瑾　盧業文　張志瓊
陳敏生　盛樹詒　蔡傑臣　余鵬飛　鄭國旌　朱茂江　郭宗太
盛蘊萍　王燕豪　李治鼎　唐慧貞　張恒澤　闕德琛　王根旺

周瑞年　龔立航　王振麟　楊伯珍　葉福星　孫芙影　李麗珍
王時英　何宗釘　王柏年　饒德榮　勞均祿　孟昭民　董文達
趙鼎臣　葉來傳　黃素之　溫　玉　周呂佐　周爲模　阮緒莨
范伯純　吳郁文　賀衷寒　管　歐　郭承楓　康　振　王汝夔
董正甫　李柏齡　奚德齡　王庭模　張勗寧　楊一鵬　張吉昌
紀心一　丘野鴻　陳守榕　吳開惠　王敦善　李德蔭　顧保安
朱延光　齊憲爲　陳欽之　徐有守　修　城　陳邁子　李蓀芳
馬光瑞　李坤城　王增祥　齊丕敏　徐　瑩　單福官　胡念祖
唐希順　成舍我　張忠建　唐桐蓀　張　鈞　戴高翔　沈章伯
沈郭夔華　張志禮　段品莊　解　晉　歐陽志濤　馬星野　徐澤予
鄭天孫　汪經昌　胡新南　董文琦　關世傑　水佑業　李繼武
曹仲周　斯重慶　斯安邦　閔　燦　單藩泉　斯巴黎　吳維能
錢　英　趙從衍　宋訓倫　沙榮存　王先登　彭宗灝　楊一峯
范鶴言　楊祖慶，及軍事交通研究所旅臺同學等四百餘人。

我的長官友好贈送的賀辭，亦在會場展出，眞是琳瑯滿目。「交大友聲」記者曾抄錄刊登於該刊，我並編入「我與航運」書中，以留紀念。玆將具有代表性者，摘錄如後：

志可倖宗慤，居恒慕鄭和；經綸傳著作，忠信涉風波。

七海猶庭戶，卅年足歡歌；有爲當若是，智者樂如何。

嚴家淦

學貫中西，航界泰斗。究委窮源，焚膏繼晷。
著作等身，錦心繡口。功成以恒，有爲有守。

謝冠生

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，更羨金蘭並蒂開；嘉日華堂高士滿，瓊筵相與醉千杯。

閔劍梅

從事航運，四十週年；精研學術，不讓前賢。
主持航政，懋績遠揚；等身著作，淵博輝煌。

徐人壽

翩翩風度王公子，江左人才第一流。航政賢勞今冊載，文章信達自千秋。
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。

陳樹曦

碧海鰲呿鮫鯉生，澄江封鎖阻長鯨。樓船終自益州下，大道桴來蓬島行。
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。

周還

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。

李鍾魯

劉鼎新

濟物周行君有術，裕民富國軼羣英；盡天之利以爲利，大化何嘗限衆生。
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。

陳邁子

巍哉大師，業觀厥成；主持航政，三十餘春。
宏猷擘劃，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

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，銘心鷄薦。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；益愧厥躬，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，卜他年福儕林壬。受業等葵忱早向，鑪悃應輸，契叶椒蘭，義垂金石；聊貢楮墨以摛詞，藉捧盤匜而上壽。謹序。

軍事交通研究所旅臺同學拜賀

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，鳧趨跡阻；惟有臨風拜手，遙頌九如。除撥奉菲儀，供奬學之用外，特電馳賀，伏希鑒察。香港航業協會同人叩

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蓀芳石兆鶯王汝瓊暨全體同人

七月二十一日

接受中國工程師學會李國鼎理事長聘函，聘爲國父實業計劃研究會研究委員。

七月二十七日

中華民國航業發展中心理事長沈怡先生聘我爲該中心訓練委員會委員，於是日召開第一次會議，由主任委員譚伯英先生主席，決定成立基隆海員訓練所，並通過該訓練所第一期駕駛班訓練計劃。訓練目標係招收大專理工科或同等程度之畢業生，施以爲期六個月之駕駛基本訓練，結業後分發至各航業公司船上實習，使我國商船所需之甲級船員，得以源源供應，不虞匱乏，以擴大我航業發展之基礎。

該委員會委員尚有陳紹煥、曹省之、王濟賢、儲家昌、謝海泉、朱如淦、張學鼎、曹開諫、常毓桂諸先生及聯合國專家Capt. Hafner, Mr. Ratti。

八月一日

基隆海員訓練所於是日在基隆市中山四路四十九號成立，我曾在該所主講「航運法規」課程。

臺灣省訓練團兼主任黃杰先生函聘，擔任該團三民主義教學研究班第二期「實業計劃」課程講師。

九月一日

接受成功大學羅雲平校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲兼任教師，主講運輸學，任期一年。

九月十五日

當選爲中國交通建設學會第十一屆理事。

九月二十七日

臺灣省訓練團兼主任黃杰先生函聘，擔任該團交通動員人員講習班第六期，「交通動員政策及計劃」課程講師。

九　月

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第七期第十二課程「交通建設水運」課目講師。

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校商學院國際貿易學系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院航運管理學系兼任教授，主講海商法、航政法規、航政專題、航業專題課程，任期一年。

接受中國文化學院張其昀董事長、王志鵠院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

十　月

應航業發展中心基隆海員訓練所之邀請，作「輪船之出世」專題講演。文編入「交通古今談」書中。

十二月二十四日

我以行政院經濟動員計劃委員會交通組工作告一段落，復因健康關係，不勝繁劇，呈請辭去該組主任職務；於是日接奉行政院副院長兼該會主任委員余井塘先生批准，改聘爲該會顧問。

十二月

「航政概論續編」出版，由海運出版社印行。嗣於六十二年十二月增訂再版。此書爲我繼「航政概

論」以後，續寫的下列重要研究報告輯成。如(1)海難審議制度之研究，(2)海難審議法草案，(3)基隆港擴建問題，(4)對於船舶法修正草案的意見，(5)航政法規之整理與修訂等問題；後多由立法行政機關採擇施行。我在五十四年十一月十二日寫了如下自序：

航政是交通行政的主要部門，管理的對象是航業、船舶、船員、引水、海事、港埠、航路、和造船，可說範圍很廣。它的基本政策是：㈠發展本國航業，㈡促進航行安全，㈢保障公益，㈣維持公衆交通，㈤協助國防。一切設施，有的公布法律規章施行全國；有的航政主管機關，斟酌實際情形，以命令予以實施。

由於發展航業與政治經濟外交法律相關，而促進安全，則事涉航海、輪機與造船，屬於精深的技術，所以要執行有效的航政，應具備多數的專才，而負主管責任者，尤須對上項學術有充分的素養，始能勝任愉快。

現在國內海外，尚鮮專設的航政專校，（基隆海洋學院航運管理學系比較相近）有志研究航政者，勢非博覽群籍，難得擷取精微。著者服務航政四十年，曾於戰前戰時兩度出國考察航政，深覺航政原則，雖屬相同，而推行的步驟和方策，則須因時因地而制宜，方能確切收效，其中需要很多的學問和經驗。

著者曾在民國四十一年七月間，印行了「航政概論」一書，有以下各篇：

(1)論今後我國的航業政策。(2)我國航業前途之展望與今後危機之渡過。(3)促進今後航業之方針與措施。(4)配合反共抗俄國策之航政。(5)日本海運之復興與今後發展我國航業之辦法。(6)平時航業政策與戰時航業政策。(7)論今後航政法規之增訂。(8)船舶檢查與各國船舶檢查制度。(9)論水運運價的管制。(10)論航海教育制度與訓練方針。(11)論臺灣航海教育的急要。(12)論海員養老金制度。(13)美國航務檢查處之職掌與組織。(14)美國船員之考試與管理。(15)美國船員證書發給辦法。(16)美國加拿大兩國引水事業之管理。(17)美國戰時造船成績。(18)美國運輸機之型式及戰時服役之組織與管理。(19)海陸聯運處理貨運實務。(20)航政法規中規定之各項船舶文書。(21)世界海事年表。(22)中國水運大事記。(23)抗戰時期航政史實。(24)民國三十六年度我國航業之回顧。(25)光復大陸後之交通政策。(26)我主張以鄭和初次出航西洋之日定爲我國航海節。

以上各篇多係著者研究的心得，和歷年從政的實錄，希望能提供研究者以捷徑，省却多方的探索。至於所論航政的設施亦出自平時的體驗，冀以一得之愚，就正於有道。

航政概論印了一千本，在這些年來，早已售罄，而徵求紛至，難以供應。今秋海洋學院航運管理學系四年級新開「航政專題研究」及「航業專題研究」兩課，當局聘著者主講，爲供應學生所需，不得不將該書再版。

自航政概論問世，迄今已十有四年，在此期間，我國航業渡過了難關，邁向新的發展途徑，亦發生了許多新的問題，需要我們去解決，我又陸續寫了以下的各篇，以提供研究實施：(1)海難審議制度之研究。(2)論各國造船保護政策與我國造船獎勵條例之修正。(3)戰後各國對本國航業所採的保護政策。(4)海運費率與運費同盟。(5)海上保險契約。(6)十年來我國之航運。(7)十年來中國之海運事業(日文)。(8)我國航業現勢。(9)解除基隆港之擁擠問題。(10)基隆港擴建問題。(11)高雄港開闢第二港口問題。(12) The Rising Shipping Industry in Free China。(13) Problems Confronting Keelung 。

爲了供應海洋學院和海內外航業界與有興趣研究航政者的需要，著者特地將以上各篇，彙輯爲「航政概論續編」，同時印行。

民國五十五年（六十一歲）

二月八日

接受交通部交通研究所莫衡主任聘書，聘爲該所五十五年度交通名詞辭典編審委員會委員及交通書刊編審委員會委員。

六　月

「海上法概要」出版，由海運出版社印行。嗣於六十年九月增訂再版。此書計分以下四章：(一)海上平時國際法，(二)海上戰時國際法，(三)海上戰時中立法，(四)大陸礁層公約。係將現行國際海法，作明確扼要

之說明，所有各公約條款之譯文，均附載原文，以便對照閱讀。至於我國依據國際海法與慣例所制定之海上捕獲條例、海上捕獲法庭審判條例、戰時禁制品條例等，此書亦一併論及。

七月二日

臺灣新生報增闢星期論文，社長王民先生函約撰述，我先後作「航港的基本政策」等專論多篇，以應之。

九　月

臺灣省政府核准臺灣航業公司增資新臺幣三千萬元，選購兩艘優良的現成船，一艘爲一九五七年造的一萬三千噸的臺壽輪，一艘爲一九五五年造的三千五百噸的臺雲冷藏船，營運情況，立卽好轉，此爲我和錢益總經理努力爭取的結果。

七　月

應交通部交通研究所之聘，會同林濂、劉百疇、厲汝尙、卓韻湘、崔重華、王德槐諸先生編纂海事辭典，推我主持。該辭典於五十七年出版，與教育部公布之海事名詞兩書的刊印，象徵我國海事學術的發展。

七月十日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

九月十七日

中華民國國際貿易協會在臺北市徐州路語言中心禮堂，召開第三屆會員大會。由陶一珊理事長主持，外滙貿易審議會主任委員徐柏園先生蒞臨致詞，獎勵會員並指示該會今後工作重點，我當選爲常務監事。

九　月

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院航運管理學系兼任教授，主講海商法、航政法規、航業經濟學、海上法課程，任期一年。

接受中國文化學院張其昀董事長、王志鵠院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受成功大學羅雲平校長聘書，聘爲該校商學院交通管理系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法，航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九月二十六日

應教育部之聘，聘爲海洋學院水產製造學系課程小組委員會委員。

十一月

我爲中華民國航運學會寫「航運文庫」之「國際海運概要」及「世界航業新發展」兩小册，以供各學術團體辦理講習班之教材。

十一月

「中國水運志」出版，由中華大典編印委員會印行。此書爲專史之一，計分以下八編：第一編記述自春秋時代起至滿清開關通商止，歷代的海上經營與航海事業。第二編記述我國興辦輪船起，以迄民國五十四年底止，我國航業發展的史實。第三編記述我國自五口通商喪失航權，以迄太平洋戰事發生，收回航權止，近百年外人在華經營航業的演變。第四編記述招商局開辦九十三年的沿革與盛衰。第五編記述自有輪船以迄今日航政機關的制度與組織。第六編記述對日抗戰時期，我國航政機關督同航業，維持

民運，配合軍事的各項措施。第七編記述抗戰勝利後，水運的恢復與擴展。第八編爲水路志，詳述我國大陸水道與沿海航路的地理概況及通行船隻情形。

民國五十六年（六十二歲）

二　月

接受中國海事專科學校戴行悌校長聘書，聘爲該校航海科兼任教授，主講航業史課程。

五月五日

臺灣航業公司與日本三菱船廠在臺北市中央信託局簽約，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。簽約儀式，交通部沈怡部長、省政府交通處陳聲簠處長均蒞臨觀禮致詞，我與錢益總經理亦答辭，致謝各銀行各機關之協助，講詞編入「運輸經濟論」書中。此兩艘完成營運，命名爲臺寧、臺順。創國輪一次訂造萬噸級新船兩艘之記錄，當時國內航業界引爲壯舉。

六月二十日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

六　月

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第八期第十五課程「交通建設——水運」課目講師。

七月六日

美國所建第一艘核子商船「薩凡那號」，於是日下午四時十分，由高雄駛抵基隆港，受到基隆市各界隆重歡迎，停靠於三十三號碼頭。薩凡那號靠碼頭後，由美國駐華大使馬康衛接待行政院嚴家淦院

長，交通部沈怡部長及軍政首長上船參觀，我亦應邀同時參觀。該船係於是年五月二十二日（美國航海節）由紐約開航前來遠東，於六月二十七日至七月一日抵達香港，再從香港開來高雄基隆，七月八日離臺，駛往大韓民國。此次由臺載去雜貨一千二百噸，惟全船客艙均未載客。關於薩凡那號詳情，我曾於海運學第六版及近代運輸學第六版，均有圖文記載。

七月八日

前行政院副院長王雲五賚政八秩大慶，我敬撰賀辭，文曰：

當代社會賢達，其道德文章，兼情雅度，勳猷碩望，福壽康寧，早蜚聲於海內外者，莫不推崇

王岫廬雲五先生焉。中華民國五十六年七月八日，爲

公八秩弧辰，各方詩文介祝，定必美不勝收。後學如洸非僅忝附宗末，而世交兩代，更異平凡，學以要端，厥爲先嚴亦字雲五，且尚未祇姓名攸同，蓋先嚴早歲，曾任商務印書館編譯，嗣轉職交通，而

公遂接主館務筆政，誠所謂雙重巧合，後先輝映貴緣，一脈趨承，餘蔭獲霑紹業。矧就後學躬遇言之，則良憶曩時負笈交大，弱冠甫逾，冒昧題名「中國航業」一書，試稿投刊，蒙 公賞識，採纂「萬有文庫」，振奮青年心志，同味猶馨；自是數十載來，如指粗見，源源發表，對此略盡棉薄，迺皆係

公最初所鼓勵與促成之功也。政府遷臺後，

公以匡濟長才，續膺重任，輔弼中樞，兼長經濟動員計劃委員會，復承將直隸之交通粗職務畀招後學主持，迨卸行政院仔肩，

公即以董事長榮銜，專董商務印書館，暨故宮博物院管理委員會主委，並另兼其他清高學術基金會董事長，仍然躬親數職，肆應裕如；而居恆尤孜孜樂育英才，宏揚著作，海人不倦，至老彌堅。一代耆賢，共仰高風亮節，九如天保，載賡淑世壽身。後學現亦忝列商務印書館董事，念當年之拙作，謬許探驪，喜此日之追隨，漫云附驥。師賢步武，屢叨

青睞有加，誌惠銘情，長令丹忱契篆。玆者
嶽降欣逢，葵傾倍切，貢呈俚句，恭祝遐齡。

詞　曰

巍巍令德　落落高風　尼山教秉　渭水光崇
誼叨兩代　銘勒五中　騰懽盛慶　共效呼嵩

後學　王　洸　拜祝

七月十一日

我國航海界於是日慶祝第十三屆航海節，是日適值葛萊拉颱風來襲，風雨交加，影響部份慶祝節目；惟航運學會籌設的航運資料館之揭幕典禮，則在原定時間舉行。是時，天公作美，突告放晴，交通部沈怡部長蒞會後，先與貴賓入座攝影，繼由我致詞歡迎，沈部長隨即剪綵揭幕，儀式簡單隆重。各輪船公司主持人及甫自國外歸來視察業務之我國航業鉅子董浩雲，各界領袖陳良、劉修如、關世傑、柳克述、費驊、陳聲簧、陳紹煥、張申福、王濟賢、儲家昌、董漢槎、李昌來，航業發展中心中外專家，及航運界人士二百餘人參加揭幕式，盛況熱烈，爲是日各項慶典之高潮。晚間由臺灣電視公司排定慶祝航海節之特別節目，放映「東亞巨龍」之誕生，及航運資料館揭幕實況紀錄新聞影片，並訪問董浩雲及船聯會祕書長王濟賢兩氏。

是日，航運學會並收到臺灣省交通處處長陳聲簧、新聞處處長周天固、東京沙榮存先生等發來賀電數通。各報紛載我的如下談話：「近年我國海內外航運界人士，僉以學術與教育爲發展航運根本之計，對成立五年的中華民國航運學會各種活動，支持頗爲積極。學會編印之航運週刊、季刊、文庫，開設之研究班，以及航務諮詢、海事出版品供應各項服務，已深爲文教企業界所稱道。今年第十三屆航海節，學

會又有三項重要活動，一爲航運資料館之設立，一爲航運圖書館之開放，一爲航運年鑑之印行。前兩項，由交通部沈怡部長於今日上午十一時揭幕，以後將每日開放。航運年鑑亦於同日發行。此三項活動在國內均屬創舉，資料館展出輪船模型、航行儀器、及造船工程、港灣建設、棧埠作業各種照片圖表與重要文獻；圖書館係就楊管北圖書館擴大而成，現珍藏中外航運書籍期刊二萬冊以上，以前只供大專學生閱讀，以後與資料館全日開放公衆。航運年鑑詳確報導國內航業、國外僑資航業、造船工業、航港機關、航運團體、航運統計等實況，計分十編五百頁，圖文俱備，從此年鑑中，可洞明我國海內外航業界慘淡經營之成果，活動領域之廣與發展潛力之强，證明世界對我航運界評價之高，實非偶然。

七月二十三日

接受特種考試臺灣省經濟建設人員考試典試委員長陸錫光先生聘書，聘爲甲級交通管理科航運組襄試委員。

八　月

「航業與航政」出版，由海運出版社印行。此書係集我先後多篇專論輯成，如㈠世界航業新發展，㈡中國商船隊的新發展（先刊入陽明講習錄），㈢航港建設的基本政策，（刊於六月十八日新生報），㈣我國貨櫃運輸的籌辦，㈤强迫性的旅客意外保險等篇。

接受中國文化學院張其昀董事長、楊希震院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受大同工學院林挺生院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講運輸學，任期一年。

全國輪船商業同業公會聯合會及海員總工會舉辦之乙級船員訓練班，請我對學生講話，講「怎樣做一個成功的船員」，文經編入「海權與航業」書中。

八月三日

接教育部學術審議委員會函，請審查「船舶損害管制」著作，審查意見編入「運輸經濟論」書中。

八月十八日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校商學院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九　月

中國海事專科學校新生訓練，應戴行悌校長之約，講「海專學生與航業經營」，文編入「海權與航業」書中。嗣後該校每年舉辦新生訓練，均請我作專題講演，以迄於今，已十年矣。

中華日報記者專訪我，對於「大臺北交通的改善與興革」的意見，我的談話全文除刊於該報外，嗣又在「大道」月刊第三五四期上發表。該文已編入「海權與航業」書中。

九月一日

接受成功大學羅雲平校長聘書，聘爲該校商學院交通管理系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九　月

接受五十六年高等考試典試委員長程天放先生聘書，聘爲人事行政及企業管理組襄試委員。

九月八日

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講海上法、海商法、航政法規、航業經濟課程，任期一年。

九月二十六日

當選爲中華民國國際貿易協會第三屆常務監事。

十月二十一日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「船藝」著作。

十月二十三日

應經濟日報之約，撰專論「我國航業之新境界與新措施」，該文並編入「海權與航業」書中。

十一月三日

臺灣省政府黃杰主席循臺灣航業公司之請，關於增資造船購船案，特命徐爾祕書長會同財政廳周宏濤廳長，交通處陳聲簧處長成立臺航增資專案審議小組，在徐秘書長主持之下，於是日集會於臺航公司，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），先由臺銀墊借此新增資本一億零五百萬元，折合美金二百六十二萬元，備購二萬噸級散裝貨船一艘，使臺航船隊，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，擔負起重要角色。

十一月四日

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，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，仰承主席嘗導支持，秘書長、陳處長策劃，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，急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，精力漸衰，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。

十一月十五日

應香港航運半月刊之約，撰「我國商船生力軍之教育與訓練」一文，並編入「海權與航業」書中。

十二月

航運學會於沈怡部長交卸職務之前夕，經理監事會通過，聘請沈先生爲該會名譽理事長，以申謝其對該會多年來之指導與支持。由我親持聘函，及銀屏面致，沈先生於受領後，表示將一如他在任內之同樣關心與支持。

五十七年（六十三歲）

一　月

接受僑務委員會高信委員長聘書，聘爲第一屆亞華航業聯誼會籌備人。

緣第五屆亞洲華商貿易會議於民國五十六年九月在臺北舉行，會議中心議題之一爲「促進與改善我國與亞洲各地區間航運」問題，出席代表均認爲航運華商團結起來，不但對本身事業發展確有需要，就是對當地經濟繁榮與拓展祖國各地區間的貿易關係，亦至具助益。乃制定了「加强我國與海外各地區航運綱要」，其中要點有：增進航運與貿易配合，加强並拓展定期航線，推動國內外華商合作發展航業，加强船員訓練與航業人才交流，加强航運資料與情報交換，及設置航業聯絡機構等項，所有工作的推動，應成立「亞華航業聯誼會」，籌劃進行。

一月十一日

應基隆港務局曹開諫局長之邀請，在該局員工訓練所作「航運發展之趨勢與國家經濟成長之關係」專題演講。

二月三日

黃主席閱了我的申請退休之簽呈，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，尤符我和同人的欣望。我於是日正式移交，從此卸去了公職，專事講學與寫作。省政府派主計處處長劉紹志先生監交，他說臺灣爲海島，無論在經濟上軍事上，海運都特別重要，他對我的學問品德和過去九年在臺航的貢獻，頗加讚揚，並謂黃主席挽留不獲，始准我退休，且有明令嘉慰。劉先生又說，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。

我於交接典禮中致詞：

「依照臺航公司章程之規定，董事長任期爲三年，我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，承蒙省政府派主計處劉處長蒞臨監交，非常榮幸。劉處長對我諸多獎飾，實感慚愧。又奉黃主席一月八日明令，對我主持本公司董事會謂爲「盡忠職務，建樹良多，殊堪嘉慰。」尤使我離職之日，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，渡過重重難關，現船隊大部份更新，業務於國際競爭劇烈情況之下，勉能維持，使我倖免隕越，誠爲個人最大之幸運，終身難望。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，不特爲我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，敝以最愉快、最興奮的心情，將臺航董事長職務移交於陳先生。

陳聲簧先生隨即致詞，說我服務交通界四十二年，此次退休爲遂我繼續教育人才之夙志，對我過去在航政上之政績，一一列舉事實，並謂臺航在我任內，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，以我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：

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　勳猷共仰
策劃有方　轉弱爲强　惜別依依　留念甘棠

二月二十三日

中華民國輪船商業同業公會全國聯合會，中華民國航運學會及臺灣海外航務聯營總處於是日邀請國內航商及有關社團負責人，開會通過成立「第一屆亞華航業聯誼會籌備委員會」，推定楊管北爲主任委

員，董浩雲、吳振成、吳仲亞、閻承惠、王洸、吳道艮、錢益、趙璋、王濟賢九人爲副主任委員，並定於七月十一日航海節在臺北市舉行。

中華民國航運學會獲內政部徐慶鐘部長頒發五十六年全國性及區級人民團體工作成績總考核成績優良獎狀。此係第二次榮獲獎狀。

二　月

接受中華學術院張其昀院長聘書，聘爲該院研士。

應邀在海軍指揮參謀大學，講演「海權與航業」，講詞編入「海權與航業」書中。

四月二十七日

應經濟日報之約，撰「我國航業之發展與革新」專論，文經編入「海權與航業」書中。

五月六日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

五月二十四日

接受國立政治大學劉季洪校長聘函，聘爲該校企業管理研究所碩士學位考試委員。

四月底至五月初

我應行政院外滙貿易審議委員會之聘，偕同臺航公司基隆分公司陳經理敏生，前赴日本考察香蕉運輸儲藏情形，去程乘大成海運公司福仁冷藏船，隨船視察，並在高雄、神戶冷藏船碼頭實地觀察香蕉裝卸搬運檢驗儲藏情形，發現我國最大之缺點，爲竹簍損傷香蕉，遠甚於紙箱，而人力搬運遠不如機械化之有效與安全。在日本所見加工後之中南美香蕉，外形肥大，色澤澄黃，絕少黑斑，而臺灣香蕉則外形瘦小，色澤青黃，斑傷甚多，相形見拙。預測五十七年，臺蕉輸日數量與五十六年比較，匪特數量難望增

加，可能略有減少，（後閱統計，不出所料，五十七年臺蕉輸日爲七、八五四、七三二簍，比五十六年少八七七、一二〇簍）五十六年臺蕉輸日約占日本輸入香蕉百分之八十左右，五十七年估計恐只有百分之五十强，事實顯示臺蕉在日市場已受中南美蕉之嚴重威脅，如不在品質及運輸方面大加改革，臺蕉在日之景氣，殆已過去，即欲謀保持以往輸出之記錄亦不易得。經擬具「香蕉儲運之改進」報告一本，送請徐主任委員柏園先生核閱。該報告分以下數節：㈠造成臺蕉損傷之原因。㈡蕉運之機械化與容器之紙箱化。㈢今後臺蕉儲運之改革。㈣希望日方合作之事項。又另擬一報告，舉述：㈠高屏區集貨場作業之缺點。㈡福仁冷藏船之缺點。㈢香蕉裝船之缺點。㈣高雄冷氣庫之缺點。㈤日本冷藏船碼頭及卸蕉作業。㈥日本運蕉卡車之優點。㈦日本卸蕉之優點及我國應行仿效之處。㈧日方缺點我應促其改進。㈨紙箱之規格。㈩香蕉之加工。同時送請徐主任委員核辦。後悉所擬兩報告，外貿會均經分別飭令所屬青果合作社或洽請港務局加以改善，後來香蕉改用紙箱裝運，紙箱改用墊板裝船，即係具體之革新。

我所寫的報告，並由外貿會發交「臺灣青果」月刊登出，以期香蕉業者與航運界共同策進。該報告我亦編入「東海道上」書中。

四月二十四日

接受教育部學術審議委員會函託，審查「國際海上避碰規則之研究」著作。

六月四日

我乘研究香蕉運輸之便，同時考察神戶海港，曾寫「日本最大海港——神戶」，及「移山塡海的築港」兩文，分別發表於五十七年六月四日及十月十七日之中央日報，均經編入「東海道上」書中。

七月十日

是日上午十時，中華民國航運學會在會所召開第三次會員大會，到內政部指導員劉司長修如、顧科長民岩，交通部指導員陳司長紹煥。出席團體會員十六單位，個人會員九十六人。公推王洸、董浩雲、趙從衍、楊管北、董漢槎爲主席，我以理事長身份，作如下之口頭報告：

在第十四屆航海節的前夕今天，本會召開第三次會員大會，亦是本會成立六週年，適值亞華航業聯誼會成立的前夕，特別感到意義重大。本會的籌設，原基於七年前，交通部召開航業會議的決議，那次出席的代表，大多數是出席明天亞華航業聯誼會的代表，亦多數是本會的會員，敬向遠道而來的諸位先生深致歡迎。

本會每次會員大會，都承內政部劉司長修如先生出席指導，此次又承交通部航政司陳司長紹煥先生同時光臨，特別感到榮幸，代表本會敬申謝忱。

今天大會僅有一小時的時間，有許多議程要進行，關於重要會務的報告，本會已撰有書面節略備閱，不再陳述。各位到會時所收到的航運季刊，可以看出本會研究學術的水準，所看到的航運週刊已印行至二百九十八期，與一年來出版的航運年鑑、航港法規，可以看出本會報導航運的績效，尤其此次本會舉辦航運資料展覽，可以顯示我國航運方面，各項驚人的進步。本會會員在這些方面都曾貢獻了他們的心血和力量。所以內政部考核全國性人民團體工作成績，本會在六年內，連獲兩次獎狀，我們固然都感到光榮，更可見政府對本會的鼓勵和重視，除了應該繼續努力外，代表本會向內政部、交通部重申謝意和敬意。

是日討論事項，有厲汝尚、謝君韜兩會員以本會會員人數日增，會務日繁，提議本會理事名額由二十五人增爲二十七人，以資適應，而利會務推動。經全體出席會員一致通過，修改會章。隨即選出王洸、董浩雲、董漢槎、王濟賢、周兆棠、楊管北、甘其綬、謝君韜、徐人壽、曹仲周、厲汝尚、趙從衍、徐可均、王先登、陳公亮、朱世慶、趙璋、沙榮存、儲家昌、許文華、陳紹煥、錢益、卓牟來、周洪本、張恩駿、吳道艮、沈家楨爲理事，許邦友、朱登杲、花濬、費驊、聶家裕爲候補理事。沈垚青、李昌來、宋訓倫、施復昌、張文耀、吳仲亞、馮琦爲監事，曹開諫、胡運龍爲候補監事。又由各理事互推我第

三次連任理事長。

七月十一日

首屆亞華航業聯誼會開會典禮於民國五十七年七月十一日上午八時三十分，在臺北市中泰賓館隆重揭幕，參加開幕典禮有：嚴副總統及各機關長官，工商界人士及與會的各地區代表共三百餘人。由籌備委員會主任委員中華民國輪船商業同業公會聯合會理事長楊管北主持，報告籌備經過，約略介紹我國航業發展現況，並期望本屆會議中國內外專家、航業先進，針對我們當前航業上面臨之種種問題，以及如何促進改善我國與海外各地區航運措施，提供寶貴意見，作爲今後改進之藍本。他更希望對今後拓展國外貿易，開闢新航線，鼓勵海外華商航業界回國投資，以及介紹更多會員參加本會活動，增强力量，期使航業更切實有效配合貿易，以達成本聯誼會創立之目的與願望。

繼請僑務委員會高信委員長恭讀　總統訓詞，全文如左：

亞華航業聯誼會全體代表公鑒：

我旅居海外各地華僑，夙具親仁睦鄰之美德，發揮互助合作之精神，對當地經濟發展與社會繁榮，貢獻良多，至堪嘉慰。惟匪共對外滲透顛覆，無所不用其極，以致亞洲各地動盪不安，我海外華商，深悉其陰謀詭計，自民國五十二年華商貿易會議舉行以來，團結一致，增强自由經濟力量，以促進區域之安定與進步。此次海內外航業界依照該會議決定，在臺北召開首屆年會，集航商俊彥於一堂，就如何加强航商合作，促進貿易發展，協力從事當地經濟建設，增强祖國經濟力量，以及聯合航商對匪經濟制裁諸問題，研商規劃，意義深長，所望與會代表精誠團結，各抒智慮，擬定具體切實可行辦法，不僅爲亞華航業創造良好之績效，而於光復大陸與繁榮亞洲，亦多所裨助也。

嗣由嚴副總統致訓詞：

高委員長、孫部長、諸位代表、諸位先生：

亞華航業聯誼會今天在臺北舉行第一屆年會，海內外航業代表齊集一堂，這是我們中華民國航業界一個空前的盛會，而今天又是航海節，意義格外重大。家淦能來參加，感到非常的欣慰。

這個聯誼會是華商貿易會議組織的一環，是與金融聯誼會同屬亞華的專業組織。因爲我們覺得，僑居亞洲各地區的華商華裔，很多經營航運事業，也都有輝煌的成就，不過彼此間的聯繫總嫌不够。尤其在今天，如要謀求更好的發展，勢非結合羣力，作現代化的經營，不足以談擴展，更不足以應付國際間的競爭。現在各位聚首一堂，相互瞭解各地區的實際環境，就各項問題交換意見，研商共同發展途徑，當爲創立本聯誼會重要的意義。本人願藉這個機會提供幾點意見，給諸位先生參考。

第一、今天是貴會首屆年會，是創立大會，也是海內外航業界同仁團結力量，互相合作，共謀事業發展的開始。各地華商航業界領袖在百忙中踴躍與會，這便是表現我們華商團結力量的象徵，團結就有力量，我們把這個力量妥爲運用，便是各位事業增進，前途光明最大的保證。所謂好的開始便是成功的一半，希望以今天的聯誼爲開端，進展爲將來的聯營、聯運，使亞華航業界開創更光輝的前程。

第二、上屆亞華貿易會議中曾經通過了「加强我國與海外地區航運綱要」，其中對我華商航業今後努力的方向，已有具體明白的列舉，例如：增進航運配合，加强並拓展定期航線，推動國內外華商合作發展航業，加强船員訓練與航業人才交流，促進航業資料與情報的交換，以及設置貿易航業聯絡機構等，都是當前發展航運事業工作的重點。

第三、航運是促進貿易的重要媒介，現在我們正全力向外開拓市場，推廣輸出，以加速經濟發展。因之對航運的需要和配合特別殷切，但是目前國內船舶噸位不足，所以極需海外華商貨輪的支持，我們深望這次會議之後，國內航業界與海外航運華商將有更密切的聯繫，打成一片，來共同擔負這一重大任

務。並且最好能夠訂出一套有關海內外航運聯營的合理辦法，使貿易與航運相互助長發展，也使各地華商增進對祖國的貿易關係，直接間接產生有助於擴張祖國對外貿易和拓展僑商事業的雙重功能。

第四、當前大陸毛匪內部紛爭不已，武鬥激烈，匪僞政權正在搖搖欲墜的時候，我們每個中華同胞都應盡到個人的責任，加强力量，促使共匪加速崩潰。因此我們華商航業界更應聯合一致，加緊對匪經濟抵制，不但要所有經營的船舶不駛往匪區，拒載拒運匪貨，並且希望聯合當地航商採取一致行動，對毛匪予以致命打擊，早日消滅匪共，早日解救大陸上陷於水深火熱的同胞，增進自由世界人民的福祉！

總統在去年頒給亞洲華商貿易會議的訓詞中，期勉僑胞們能在亞洲地區的安全繁榮和祖國的經濟發展，盡更大的貢獻，本人深信各位在這次會議中，必能集思廣益，深入探討問題，而有圓滿豐碩的收穫，完成使命，不負　總統的期望。

祝大會成功，各位先生健康愉快。

本屆各地區出席代表計泰國十人，香港九人，馬來亞八人，日本五人，新嘉坡三人，美國三人，砂勞越二人，沙巴一人，越南一人，菲律賓一人，印尼一人，中華民國三十六人，合計十二地區八十人。主席團推定日本代表董浩雲，香港代表趙從衍、吳仲亞，泰國代表畢慶康、陳修清，菲律賓代表吳振成，馬來亞代表馬慶正，砂勞越代表朱季陶，沙巴代表陳玉發，新嘉坡代表姚子榮，越南代表鄭雯，印度代表李思平，中華民國代表楊管北、錢益、趙璋、唐心一。

本屆提案共有十九件，均歸入七項中心議題，分三組同時審查討論；第一組討論①聯誼會組織問題，②權宜籍船舶返國問題，由閻承惠、曾紀華、王振德、唐心一代表召集。第二組討論①開闢中婆航線問題，②籌組亞華聯合航業公司問題，由路平甫、許志勤、蔡秉雄、王濟賢代表召集。第三組討論①促進航運人員及技術經驗交流問題，②聯合航運華商對匪經濟抵制問題，由程餘齋、何明福、雷慶文、錢

益代表召集。經各代表詳加研討，除關於籌組亞華聯合航業公司一題，各出席人員經研討後，認爲可併入開闢中婆航線問題討論，但此問題之解決，必需組織一新公司專營此線，可於新公司經營此航線有成效後，再擴大爲聯合公司組織，並擴展其他航線。其餘各中心議題，均獲致切要結論，經提交大會討論通過。玆將重要各案，簡述如次：

㈠確定華商航業聯誼組織：本屆年會通過「世華航業聯誼會組織簡章」，明確規定聯誼會之任務，在增進華商航運事業之聯繫，改進業務經營，加强航運貿易資料交換，協助貿易發展，促進區域航運與經濟之合作等項。會員分團體與個人兩種，以經營航運事業之華商華裔及其有關團體或個人爲限。聯誼會每年輪流在世界各地開會一次。經常秘書業務由世界華商貿易會議聯絡處兼辦，藉便聯繫。

㈡具體決定開闢中婆航線專線：建議交通部先行指定公營航業公司，調派船隻試航，同時請臺灣近海輪船聯營處先行調查中婆航線中各地貨源後，負責籌組新公司，並歡迎華商投資共同經營。初期爲不定期航線，俟貨源解決後，逐步改爲定期航線。貨源供應方面，在海外請各地華商團體勸請華商將貨物交該專線輪船運載，在國內請政府主管機關及各業團體，勸導主要進出口物資廠商訂立長期合同，作爲基本貨源。

㈢建立航運華商聯營組織配合貿易發展：就臺灣海外航務聯營總處現有之東南亞定期航線組，加以擴大組織，增加海外華商所有權宜籍船東爲會員，厘訂聯營規約，確定會員之權利與義務。厘訂合理費率表，由全體會員公司嚴格遵守，免除自相競爭。至於行駛此線之華商輪船不論定期船與不定期船，一律由臺灣海外航務聯營總處協調編訂統一船期，務使各決定行駛之港口航次均衡，以期建立秩序，配合貿易發展。會議並決定請由臺灣海外航務聯營總處負責推動辦理。

㈣充實人才改進業務經營：運用現有人才、技術、設備，協助華商航業加速發展，因此對於充實及

培養航運所需人員，如船員回國觀摩實習，交換航運及貿易資料，以及船隻來臺修理等項，均研訂有具體辦法。

㈤聯合自由地區航商加緊對匪經濟抵制：共匪對外侵略採取經濟滲透策略，進而達到政治顛覆陰謀。各自由地區人士尚有未認識其侵略本質者，而我華商多遭有家不能歸的苦痛，深刻體認共匪的陰謀毒計，故在會議中一致決議，不但航運華商，要發動航商及船員，輪船不駛往匪區與拒載、拒運匪貨運動，還要聯合自由地區航商一致展開此一行動，更要號召匪僞船員起義來歸，使匪僞政權早日消滅。

㈥號召權宜籍船舶歸國壯大國家船隊：權宜船籍船舶能在國外發展，因享有各種便利，如(1)享受永久免繳所得稅及營業稅待遇。(2)船舶規範與買賣均無限制。(3)船員任用與解僱均極簡便。(4)航行地區限制較少。(5)資金融通簡便。各代表經研討後，認爲權宜船籍船舶改歸國籍確爲當務之急，決議請政府針對實際需要，厘訂適當獎勵及保護辦法，藉資號召歸來，壯大國家船隊，貢獻力量，協助祖國貿易之拓展，與未來反攻復國的切需。

上述各項結論，後來執行情形，其收有成效而較重要者，爲下列五項：

㈠建立東南亞華商輪船聯營：東南亞航線以往由於無華輪聯營組織，各自爲政，運率高低不一，班期無定，影響華商航業之發展與相互間之貿易增進至鉅。故於民國五十八年五月間，由國內十五家輪船公司組成東南亞航線組，實行聯營，除統一編排船期外，並訂定統一費率表，降低運費，對促進區域間貿易與航業發展裨益良多。

㈡籌開中婆航線：北婆羅洲各地以港口吃水淺，致三千噸以上輪船無法進港裝卸貨物，復以當地貿易量小，已往臺婆間並無定期船隻行駛，影響貿易開展。乃經政府特准向國家銀行貸款由日訂造三千噸貨輪一艘，由海內外航商集資組成「東發航業股份有限公司」所營運，上項訂購船隻，預定五十九年六

月交貨，屆時中婆航線開航後，中婆間貿易將進入新的局面。

㈢開設航業函授班：培植海外航業人才，亦爲第一屆年會中心議題之一，交通部交通研究所因應需要，特開設「華僑航業海員函授班」，分甲、乙兩組，甲組限甲級海員選讀，乙組限乙級海員及一般有志從事航業華人青年選讀。甲組包括駕駛科、輪機科、通訊科，進修期間兩年。乙組包括駕駛及輪機兩科，進修期間一年。除酌收講義郵資外，免收一切費用。截至翌年爲止，參加進修者有香港、韓國、菲律賓、馬來西亞、越南、印尼及美國等地之華商海員及華人青年數十人。

㈣鼓勵華商船隻加入國家船隊：政府爲鼓勵華商權宜籍船舶加入國家船隊陣容，由交通部會同有關機關研訂「華僑所屬權宜船籍船舶改懸國旗處理辦法」一種，並經呈奉行政院核准於五十八年五月間公佈實施，依照上項辦法之規定，凡權宜船籍船舶改懸國旗，即可享受「華僑回國投資條例」中規定之優待與保障。

㈤供應華商航業資料：爲報導華商航業動態，世界華商會議聯絡處於五十八年一月起於所發行之「華商貿易」月刊內，闢出「航運一月」專欄，供各地華商航業聯繫之參考。此外世界華商貿易會議聯絡處並與中華民國航運學會聯合並調查編印「世界華商航業概況」一册，亦經於五十八年七月出版，其中除介紹國內航業發展情形及航商概況外，海外華商航業經已報導者有：香港、日本、韓國、琉球、菲律賓、馬來亞、新嘉坡、沙巴、砂勞越、帝汶、印尼、泰國、越南、美國、英國、千里達等十六地區，計七十家。

七月十二日

第一屆亞華航業聯誼會於上午九時舉行第二次大會，下午三時舉行第三次大會，通過向總統、副總統致敬電（如後），嗣即於五時舉行閉幕典禮，出席全體代表連同來賓約百餘人。由泰國代表團長畢慶

康擔任主席。畢氏讚揚本屆聯誼會的成就，已使各地區航運華商加强聯繫，奠定本聯誼會基礎，下屆會議之召開，本人當依照會議決議，進行聯繫辦理。嗣請僑務委員會高信委員長致詞，他對諸位代表不辭勞苦，參加會議，表示欽佩！高委員長提出三點期望：第一、加强分業聯繫是發展華僑經濟的重要方向，金融、藥業、航業聯誼會的建立，爲華僑經濟發展，樹立一新的里程碑。第二、强化航運力量協助貿易開展：組織聯合航業公司經營東南亞航線，爲本屆會議重要收穫，航運人員及技術經驗的交流，是發展航運事業的要件，人才供應方面，僑委會願盡最大努力協助推動辦理，他也希望海外航業華商儘量向國內航業界聯繫，延聘人才或回國進修。第三、全面展開對匪經濟抵制：他盼望我華商航運界，響應總統號召，展開拒運匪貨的行動，我航業華商在全世界航業所佔比重不輕，如所有華輪都拒運匪貨，這是一股非常浩大的力量。最後，高委員長指出，本屆會議非常成功，又替航業界播下良好的種籽，將來必收到更大的成果。

嗣由本屆籌備委員會主任委員楊管北代表本屆大會，將大會會旗移交給下屆年會籌備地區泰國代表團長畢慶康接受後閉幕。

晚間六時半，全體代表應僑務委員會高委員長之邀，在僑光堂宴敍，代表們並順便參觀這一在祖國的僑生活動中心，對內部各項設備，至表滿意。席間香港代表趙從衍代表致詞，並報告香港航商奮鬪近況。賓主互相盡歡敍談，兩日來會議的辛勞，亦隨之而逝，宴會至八時許結束。

總統蔣公鈞鑒：赤氛未戢，禹甸弗寧，鈞座領導全民，反攻復國，四海歸心。此次海內外航業界齊集一堂，於臺北市舉行第一屆年會，爲配合經建需要，加强航業發展，共商具體方案，研訂切實新獻。恭聆訓示，啓廸良深，感奮之下，同申協力爲國，矢獻忠誠。肅電致敬，伏祈　睿察。

亞華航業聯誼會第一屆年會全體代表叩（午文）

副總統嚴公鈞鑒：赤匪爲禍，國步艱屯，鈞座輔贊元首，澤沛全民，景企德輝，益增崇仰，本會依照第五屆亞洲華商貿易會議決議，與夫當前航業實際需要，海內外航業界此次於臺北市舉行第一屆年會。本合作發展之旨，爲開拓航務而努力。荷蒙蒞臨賜訓，勗勉有加，謹當遵奉踐行，期付實現。肅電致敬，伏維　垂察

亞華航業聯誼會第一屆年會全體代表叩（午文）

七月十三日

出席亞華航業聯誼會代表於是日下午三時卅分，至航運學會參觀，我以理事長身份親自接待，除報告我國航運發展情形外，並引導參觀航運資料展覽及圖書室，贈送海外代表「航港法規」各一冊，由泰國代表團長畢慶康代表致謝詞，獻旗留念。

七　月

接受大同工學院林挺生院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講運輸學課程，任期一年。

七月二十日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第九期第十五課程「交通建設　——水運」課目講師。

八　月

「海權與航業」出版，由海運出版社印行。嗣於六十一年增訂再版。此書主題爲論述海權國家的新形勢及我國航業的新境界。要目有：㈠海權與航業，㈡我國航業之新境界與新措施，㈢我國航業之發展與革新，㈣修正船舶登記法獻議，㈤我國商船生力軍之教育訓練，㈥邁向海洋，㈦從收回航權到邁向海洋，㈧論今日之運輸經濟，㈨各國積極發展中的商船隊，㈩鼓勵僑商船隻返還國籍問題，㈠㈠發展國輪業務問題，㈠㈡經濟建設成果展覽等篇。

八月一日

接受中國海事專科學校戴行悌校長聘書，聘爲該校船務科兼任教授，主講「航政法規」。

八月二日

接受中國文化學院張其昀董事長、楊希震院長聘書，聘爲該院商學系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

八月四日

應新生報之約，寫「木材工業之寵兒——運木船」一文，並經編入「海權與航業」書中。

「我與航運」一書出版，由中華民國航運學會印行。其要目如次：㈠少年時代的轉變，㈡開始寫作，㈢進了交通部，㈣創辦交通雜誌，㈤航政法規的創制與修訂，㈥兩次奉派出國研究考察航政，㈦沉船封鎖長江記，㈧武漢會戰造船記，㈨川江機械絞灘的創設，㈩改良木船的製造，㈪川桂公路汽車遇險記，㈫抗戰時期水運紀要，㈬長江公用碼頭的創設，㈭出任航政司司長於危難之秋，㈮配合反共抗俄國策的航政，㈯焚城記，㈰臺航九年，㈱强迫性旅客意外保險，㈲參加經濟動員計劃工作，㈳我寫的運輸專書，㈴海事名詞的編訂與公布，㈵尋書記，㈶交通部掌故，㈷畫癖，㈸我愛崑曲，㈹演唱崑曲憶往事。此書中央圖書館選作國際交換出版品。

八　月

我在國防研究院及其他學術團體，對「實業計劃」曾作許多次專題講演，經將講詞加以整編，完成「實業計劃論」。此書計分兩編二十章。首先簡介「實業計劃」內容，闡論其在經濟上、國防上、工程上之立案精義，進而研討　國父有關海港、商船、造船、航道、公路、鐵路、民航諸項所示腹案，而後列舉政府實施「實業計劃」的成果。此書於六十年八月十五日，獲國父遺教研究會授予該會第五屆三民

主義學術金質獎章，並由該會值月常務理事林桂圃先生簽發獎章執照。

八月三十一日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校商學院國際貿易學系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

中華民國國際貿易協會在臺北市語言中心禮堂，召開第四屆會員大會，由理事長陶一珊主席，經濟部汪次長彝定應邀致詞，並頒發國際貿易實務講習班學員結業證書，裘常務理事家齊報告會務，我報告財務，汪常務理事竹一主持提案討論。最後選出陶一珊、鮑亦榮、范劍平、裘家齊、汪竹一、陳斯英、嚴慶齡、嵇惠民、包覆、趙諒公、林錫鈞、周時鍊、孫師宋、張仁滔、鈕先銘、周宣頻、毛永深、林溪圳、吳承謙、王仲和、陶子厚、葉人驥、黃烈火、陸潤康、于豐仁、林自西、薛伯輝、吳金璋、郭家盛、康鐵錚、段紹漢爲理事。王洸、辜振甫、吳舜文、王永慶、錢逖先、徐世龐、陳奇秀、于桂馨、蕭圳根、呂鳳章、儲家昌爲監事，公推陶一珊爲理事長，我爲常務監事，鮑常務理事亦榮兼秘書長，范常務理事劍平、鈕理事先銘、包理事覆兼副秘書長。

九月一日

接受成功大學羅雲平校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘書，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九月七日

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院航運管理學系兼任教授，主講海商法、航政法規、海上法、航業經濟學課程，任期一年。

九月二十日

接受三軍聯合大學余伯泉校長聘書，聘爲該校正規班第十七期特約講座，主講航業。

九月二十五日

全世界三十四個國家地區的華商領袖三百餘人，於民國五十七年九月廿五日至廿七日，在東京王子飯店，舉行第六屆世界華商貿易會議，盛況空前，非常成功的圓滿結束。

我承全國船聯會推爲中華民國航業界代表，於會前兩天，乘中華航空公司波音七二七型噴射機前往參加，降落於東京羽田國際航空站。

由於僑務委員會的輔導，規劃周詳，一切均按照議程，順利進行，加以日本僑領林以文、薛本貴、陳正枝等熱誠參加，以地主之誼，出錢出力，招待殷勤，更激發起全世界華商的精誠團結，和熱愛祖國的精神。

大會開幕典禮於二十五日上午十時，在東京王子飯店舉行；首由陳之邁大使宣讀　蔣總統訓詞、嚴副總統講詞，僑委會高信委員長、經濟部李國鼎部長分別報告世界華商貿易會議籌設經過及國內經濟發展現勢。外賓應邀到會致詞者，有日本前首相岸信介、日本工商協會會長足立正、及參議員大竹平八郎。閉幕時，於陳大使、高委員長致詞後，日本衆議院議長石井光次郎亦蒞臨致詞，均對本會議之重要性及所獲成就，備致讚許。在中日政治經濟關係上，更添無法估計的良好影響。

世界華商貿易會議第一次大會，繼開幕禮後，於是日下午二時三十分在東京王子飯店舉行，由黃作明（泰國）、陳其志（中華民國）、姚廼崑（菲律賓）、莫琛（馬來西亞）、林筆鋒（緬甸）、薛來宏（日本）、陳阿讚（日本）輪流主席，會議開始，首先邀請行政院外滙貿易審議委員會錢副主任委員昌祚報告我國對外貿易發展與華僑經濟，略謂近年來我國爲擴大貿易地區，敦睦邦交，或由政府官員率

領，或輔導工商界人士組團訪問西歐、北美、東南亞、日本、印尼及非洲等國，直接洽談貿易，建立密切友好關係，同時參加友好國家舉辦之國際商展，及在世界各主要城市辦理國產品陳列室，頗收宏效。至五十六年輸出在一千萬美元的較大市場，已擴增到一百一十個地區；輸入地區亦擴增至六十九個之多。續由中華民國代表團副團長汪竹一，菲律賓代表鄧英達，泰國代表團長黃作明分別報告各該地區經濟貿易概況。下午舉行貿易交談，分①農水產品組，②電機及一般機械組，③藥品及化工組，④紡織組，⑤建材及五金組，⑥航運組，⑦觀光事業組，⑧其他貨品組，採自由方式進行。

九月二十六日

上午世華貿易會議舉行第二次大會，由周大爲（美國）、謝伯昌（香港）、黃彰任（泰國）、陳應仁（寮國）、陳遠威（新嘉坡）、關有貽（宏都拉斯）、黃擷雄（古拉梳）、郭鴻範（韓國），八人輪流主席。本次大會以專題報告，專業聯誼會報告，各地區經濟貿易概況報告爲主要內容。

中華民國駐日本國陳大使之邁報告，略謂：毛匪澤東自奪取大陸政權後，即搞所謂「三面紅旗」，即「總路線」、「大躍進」及「人民公社」，在經濟建設上揚言在五年內趕上英國。「三面紅旗」結果歸於完全失敗，例如「土法鍊鋼」，其成本竟九倍於日本產鋼成本。「三面紅旗」爲中國大陸人民帶來巨大災害，毛匪因此被「打入冷宮」。各專業聯誼會報告，除由高湯盤代表報告亞華金融聯誼會第二屆年會舉行情形外，由我報告亞華航業聯誼會第一屆年會情形，先概述中華民國航運概況，嗣說明年會決議案有：①開闢中婆航線。②交換貿易航運資料。③權宜船籍船舶返還本國籍。對今後華商航業之發展開創了新趨向。我的口頭報告如次：

主席，諸位代表先生：商船對於貿易的重要性，諸位先生最爲明瞭，不用多說。關於我國航業的現況與進步情形，詳見全國船聯會與本人所撰的書面報告，請諸位先生會後參閱。我現在只舉說幾項事實，以作證明。截至五十

七年六月底止，我國航行國際航線的船隻有一百五十五艘，一百一十五萬七千載重噸，如果將華商懸掛外國旗的商船一併計算，噸位要超過五百萬噸，實力與法國、荷蘭的商船隊差不多，名列世界第十位左右，艱苦奮鬪，得來極不容易。

政府遷臺初期，我國際航運，毫無基礎，先從不定期航線着手，現在進步到經營定期航線。經營業務，已由純貨運進步到客貨運兼營。現在中國商船走的不定期航線遍及五大洲，不必一一列舉。僑胞看見了祖國商船，就好像回到了祖國，看到了親人，情緒熱烈，眞是叫人感動。航業界爲僑胞服務，僑胞亦支持了祖國的航業。因此，這些年來，我國航業才有今日的突飛猛進。

現在以臺灣爲中心，開闢的定期航線有美國東岸線、美國西岸線、日本線、東南亞線、歐洲線、中南美線、澳洲線、香港線。各線配備的船隻，大都是船齡輕的，五年以內的有二十八艘，速率亦快，時速十五浬到十九浬的有三十七艘。再說幾項值得興奮的事；我們現有亞洲最大的冷藏船隊，冷藏船多至二十四艘。世界最新式的貨櫃船，我們已經有了兩艘，航行中美、中歐兩線，兩年以內，會增加到九艘。這些船的時速，都在二十浬以上。臺港線的船隻，本來都是小型老船，現在不但噸位加大，而且全部新造，貨暢其流。我們現在已有掛本國旗的散裝貨船六艘，都是二萬噸左右的新船，明年初，又有兩艘新的加入。十月四日，我們有九萬噸大海輪伏羲號，在日本相生下水，明年一月竣工後，即將航行高雄波斯灣間。

這些情形，是我們在大陸時代，所不能想像到的。不過，國際航業競爭最爲激烈，我們的船，常被航運同盟的船排擠，又因爲投下了鉅額的資金，營運上仍是很爲困難，所以許多位出席本會的代表，提了一案，呼籲全世界華商全力支持本國航業，要求各地華商所需運輸的貨物，儘量先委交航行各該居留地區的本國輪船承運；如果無本國船可資承運時，則請儘先交由以平等互惠對我商船的國家船隻承運。中國船對華商託運的貨物，總比外國船便宜，而且服務亦較親切，我想諸位先生一定很同情，會將此案通過。

我再報告上屆會議，有關航運的決議案辦理情形，擇其重要者，報告三項：

第一、開闢中婆定期航線，現正在籌組公司，訂購船舶中，並已於九月十四日，由大興輪船公司派二千噸的貨

州號，先行試航。自高雄直放汶萊，去程裝臺灣水泥與鋼鐵建築材料，回程希望攬得當地華商託運的貨物，以符他們的期望。

第二、交換貿易航運資料案，已由中華民國航運學會出版的航運週刊，經常蒐集發表，該刊三分之一銷行於海外，且用航空郵寄，頗收交換商情的功效。諸位先生，今後需要發表消息，可免費刊登，如需長期訂閱，該會亦可免費寄贈。

第三、權宜船籍船舶返還本國籍案，政府已接受華商意見，予以種種輔導與協助，一年之內返還國籍者，已有十餘艘，現仍有多艘，正在辦理中。凡返還國籍的船舶，不收進口稅，將來該船解體，出售的價款，可以聲請結滙，用來購置新船，可以說非常優待。

其他各案，多已辦理，限於時間，不再報告。

我報告後，續由香港代表團長謝伯昌，馬來西亞代表團長吳友力，寮國代表蕭亮漢，越南代表陳慶利，砂勞越代表陳立訓，沙巴代表黃子發，緬甸代表林筆鋒，印尼代表馬須鈴，新嘉坡代表陳遠威，韓國代表鄭貴文，美國洛杉磯、舊金山、紐約、檀香山等地代表，巴西代表畢務國，分別報告各該地區經濟貿易情形。

下午續開第三次大會，由姚廼崑（菲律賓）、黃子發（沙巴）、陳立訓（砂勞越）、李正華（琉球）、馮雪茂（委內瑞拉）、李南勝（蘇利南）、鄭旺（日本）、陳正枝（日本）八人輪流主席，首由僑務委員會何副委員長宜武報告「華僑經濟發展與世界華商貿易會議」，他說華僑經濟已逐漸邁向新的方向，他認為今後應從建立新觀念，確定新路向，使華僑經濟事業繼續發展。他並提出以下三點，作為努力的目標：第一、目標上應加強推進發展現代企業，創設有利民生的新興事業，以配合當地經濟建設，才能有光明的前途。第二、精神上要以團結合作代替個別奮鬥，養成互助的新觀念，加強團結合作，採取公司組織，建立信用制度。第三、方法上要求科學化。目前，在政府方面或在僑社方面，都依此目標

，進行輔導和推動。

繼即由委內瑞拉代表趙君直、牙買加代表黃佑華、大溪地代表關子良、日本代表閻承惠，分別報告其地區經濟貿易概況。

大會提案二十餘件，分四個組審查，第一組討論「建立華商貿易系統加强國貨外銷」等案，由我和代表湯伯器主席。第二組討論「運用技術投資合作方式促進華僑經濟發展」等案，由代表陶子厚、孫炳炎主席。第三組討論「加强自由地區產銷增進區域經濟合作」等案，由代表吳敦禮主席。第四組討論「成立華商觀光事業聯誼會」案，由代表李合珠主席。大會討論時，均接受各組審查報告，一一予以通過。全國船聯會所提之「建議請全世界華商全力支持本國航業案」，由航業界代表王洸、張耀、錢東美、沙榮存、吳仲亞、路平甫、許志勤、李仁德、陳維謙等提出，案併第一組討論，經通過納入「建立華商貿易系統加强國貨外銷辦法案」第五項第三目中。

九月二十七日

上午世華舉行第四次大會，由汪竹一（中華民國）、陳敦陞（越南）、吳友力（馬來西亞）、黃佑華（牙買加）、劉孔樞（加拿大）、汪少庭（日本）、周崇奇（日本）等七人輪流主席。續由宏都拉斯代表關有詒、琉球代表張鍼楷、古拉琉代表黃擷雄、蘇利南代表李南勝，分別報告其地區經濟貿易概況。

下午舉行第五次大會，由游彌堅（中華民國）、張軍光（香港）、李峻峯（菲律賓）、馬須鈴（印尼）、畢務國（巴西）、丘啓新（大溪地）、薛本貴（日本）七人輪流主席，討論提案，除決定第七屆世華貿易會議在中華民國臺北市舉行外，通過了第四個中心議題結論。玆將第一議題「建立華商貿易系統加强國貨外銷」案之結論列左：（其他三個議題結論從略）

（一）加強國產貨品外銷宣傳

㈠凡華僑衆多國家舉辦國際商展，政府應寬籌經費擴大辦理，有關廠商均請派員參加說明，以便答復詢問，便利購買。

㈡各地華商協助國產貨品外銷，得舉辦商品展覽會或設置國貨陳列室，並因應當地情勢，選擇下列方式進行。

(1)由當地華商團體單獨舉辦。

(2)運用各地華商事業場所，由國內廠商，提供產品樣本，在其櫥窗陳列，以利推銷宣傳。

(3)提請當地具有實力之僑營事業舉辦。

(4)由當地華商團體聯合當地友好社團共同舉辦。

㈢各地華商舉辦常設陳列室或國貨館，其展品之更新，由國內貿易推廣機構，負責籌劃辦理。

㈣各地華文報刊增闢專欄，介紹國內外銷產品，並刊登國產貨品廣告，國內廠商踴躍參加，並予支持。

㈤印製國產外銷品，介紹書刊小冊等資料，普遍寄發各地華商團體代爲分送。

（二）輔導國產貨品外銷

㈠由海外華商集資，或與國內工商界合資，並吸取當地華人銀行投資，發起創設大規模之海外華商貿易公司，或利用現有實力充足信用卓著之公司，經營整批進出口貿易，兼營門市，便利國產貨品輸出，供應僑胞及當地社會需要。

㈡海外華商貿易公司之籌設，分爲兩階段，次第實施：

第一階段，其推行目標地區，暫定爲馬來西亞、新嘉坡、菲律賓、巴拿馬、馬拉加西、美國之舊金山及紐約、西德之漢堡、琉球及日本之橫濱等地區。

㈢海外華商貿易公司之籌設，凡中央信託局有辦事處地區，由該辦事處在當地我使領館指導之下，設法推動，業務方面儘量協調配合。中央信託局未設辦事處之地區，由當地我使領館，輔導華商自行辦理。

㈣充實並加強國內現有國貨館等推廣組織，切實負起聯繫海外華商與國內廠商之責任。

(五)海外華商貿易公司成立後，如擬經營承銷國內之產品，得運用其本身資金或銀行貸款，向國內廠商墊款訂購，並取得代理經銷權。

(六)對於特定產品之外銷，如經華商協力開拓市場成功，應指定交由華商經銷。

(七)政府爲支持海外華商貿易公司（或現有實力充足信用卓著之公司）。

(1)訂定補助政策。

(2)訂定經銷辦法。

(3)訂定國家銀行資金融通辦法。

（三）建立華商體系

(一)建立海外華商分業組織，並與國內同業公會及當地市場及外商，切取聯繫，以利供銷。

(二)強化當地華商，由進口中盤以迄零售，及由產地收購、加工，以及出口之固有購銷體系，切實配合當地情勢，發揮供需功能，並邀青年華商回國作短期實習後，再返回僑居地，俾增瞭解，以助貿易之發展。

(三)建立地區間華商專業聯誼組織，由各業重要負責人參加，輪流在各地舉行業務會談，交換業務經驗。

(四)在國內設置講習及研究機構，增進各地僑營貿易單位業務人員貿易技能，瞭解國內產銷情況。

（四）擴大國外市場調查與貿易服務

(一)請政府駐各地經濟參事處、商務專員處、及中央信託局代表辦事處，加強對各地市場調查，並以資料供應華商參考。

(二)由各地華商團體或殷實華商，會同當地華商銀行合組市場聯絡站，以溝通各地商情，把握商機。

(三)建議政府，寬籌經費，運用海外華商社團及僑報，協辦國外市場調查，充實海外商情資料，並利用各僑居地華商青年，施以訓練及從事該項工作。

(四)加強對海外華商貿易服務，凡有關產品查詢、廠商徵信、交貨監督等項，由世界華商貿易會議聯絡處，協同國內國貨館等推廣機構辦理。

（五）金融與航業配合運用

㈠各地華資銀行儘量運用當地徵信資料，協助進出口商，以 D/A D/P 託收及分期付款等方式，輸入輸出貨品，並舉辦中期以下貸款，藉以解決華商資金週轉問題。

㈡海外華資銀行，儘量運用國內有關鼓勵輸出之法令規定，加強與國內銀行之聯繫，並請海外華商銀行在國內銀行存款中，撥付部分資金，作爲促進貿易之用。

㈢建立國內外華商航運聯營組織，制定合理運價，協調航線與船期，以便貨暢其流。並請華商支持本國航業，儘量將貨物委託本國商船承運，設無本國商船可資承運時，亦請委交平等互惠對待中國商船之國家船舶承運。中國商船對於華商託運貨物之服務，亦應力求改進。

（六）協助國內工商人士相互訪問考察

㈠國內工商界及海外華商，經常組團或個別互相訪問考察，國內商會及海外各地華商團體或公司，儘量給予協助與便利。

㈡所有華商間互相訪問與考察，得由世界華商貿易會議聯絡處負責聯繫，並分別通知，以利接待。

世界華商貿易會議於九月二十五日下午三時半至五時半，在東京王子飯店舉行航運座談會，出席人員有張耀、沙榮存、錢東美、俞良惠、洪遠禮、許志勤、陳長沂、陳遠威、楊固慶、王洸、聶家裕、陳重光、馬須鈴、吳仲亞、劉淵、趙以忠、李山松、鄭肇讓、鄧澤生、于豐仁、方輝生、沈炳生、高世雄、應國漢等二十六人，由張代表耀主席，報告開會要旨。隨即由我說明我政府對權宜船籍船隻轉移國籍獎勵辦法。交通部聶科長家裕，說明交通部新訂本年度造船計劃，擬建造十五萬三千噸快速貨船、散裝貨船、冷藏船，及航行近海船隻，各項具體實施辦法。繼由印尼代表馬須鈴，報告印尼航運近況，並謂懸掛中華民國旗幟船隻行駛印尼，目前尚有困難。出席人員熱烈發言，對於中印航運問題，交談結果，獲得如下結論，由出席代表分別進行。

中印兩國雖尚未建交，兩國間貿易，實已於兩年前開始，玆爲配合兩國貿易之發展，以印尼船隻不多，在航運方面，亟待中華民國船隻協助。應請印尼華商代表請求印尼政府主管交通部門，以漸進方式，本平等互惠之原則，准許中華民國籍船隻行駛印尼。在尚未實現以前，暫以下列方式，改善兩國間航運：

㈠請印尼航商以論時租船（Time Charter）或計程包船（Voyage Charter）方式，租用國輪營運，先行開闢中印航線。

㈡設法請印尼華商發動與中華民國航商合資，在自由中國組織航業公司，暫懸權宜船籍旗幟，行駛臺灣印尼間。

㈢如租用中華民國船隻行駛印尼，仍有困難，可暫租用國人經營懸掛權宜船籍船隻，行駛印尼，以資過渡。

十　月

世界華商貿易會議閉幕後，我與壽家裕先生乘便參觀東京、大阪商港各項設施，並實地考察神戶築港工程與貨櫃碼頭作業情形，寫成：㈠繁忙的東京港，㈡東京港的多層綜合性通棧，㈢日本的貨櫃碼頭和貨櫃運輸，㈣移山塡海的築港四文。又於十月四日赴石川島播磨重工業會社相生廠，參觀我國十萬噸大油輪伏義號下水典禮，亦作一文，均分別在中央日報等刊物上發表；該五文已編入「東海道上」書中。

在日考察時，曾坐東海道新幹線火車，遊覽名勝區熱海，遊畢乘汽車遊覽箱根及日光等風景區，又寫「東海道新幹線」、「箱根湖山」兩文，送登於中央日報，均已編入「東海道上」書中。

自神戶返臺，承陳先生謨先生安排，搭乘招商局之海健輪，（一三、三七五載重噸、時速十八浬）住於船東室內，此船本係臺灣航業公司向臺灣造船公司所訂造者，原名臺新，惟於接收時，因某種原因，改

由招商局接收，命名爲海健，我於返臺，巧乘此船。船上並遇謝冰瑩女士及李志鵬先生，暢談觀感，頗不寂寞。船長戴儒林先生招待亦甚親切。此次臺日之旅，可謂一路愉快，爲生平所欣慰。

十二月二十七日

應海軍指揮參謀學院劉耀璇院長之邀請，對該院十七期正規班，作「世界航業之新發展」專題講演，翌年又對該院十八期正規班，作同樣之專題講演。

民國五十八年（六十四歲）

一月

「東海道上」出版，由海運出版社印行。此書有我兩次赴日本及泰國，出席世界華商貿易及航業會議的記錄。另有一次係應行政院外滙貿易審議委員會之聘，專題赴日考察香蕉運輸倉儲情形，所擬的改進報告，後來有關機關多採擇施行，具有績效。

二月三日

臺灣新生報印行「發展航業座談會」特刊，事前應邀參加座談者，有交通部航政司司長陳紹煥、招商局總經理吳道良、中國航運公司董事長董漢槎及總經理陳士金、復興航業公司總經理趙璋、船聯會秘書長王濟賢及專家李昌來、張申福、馬天擇、宗之榕、陸正、吳惠光、潘申慶、吳厚珍等三十餘人，我應邀即席發表如下的意見：

說到當前我國航業，自由輪的時代已經過去，勝利輪的使用年限，亦將屆滿，我們經營的不定期航運，應全面改弦更張，走向專業化的途徑。亦就是說，在冷藏船、運木船，散裝貨船上，力求質與量的升高，與人競賽。

①我們雖具有冷藏船二十四艘，稱東亞之冠，但性能仍應改善，其半數購自歐洲的，船齡較老，應予更新。並

應酌建七、八千噸的大型冷藏船，以開拓歐洲香蕉市場。今後冷藏貨艙應改建適宜香蕉紙箱的裝載，而基隆高雄兩港的碼頭，履帶輸送機，必需配合設置。

②運木船現有新船六艘，航行臺菲之間，頗獲盈利，仍宜再增數艘，以適應合板外銷美加的需求。這事希望木材加工業合作投資，必收互惠。

③懸掛國旗的散裝貨船亦已有六艘，復興公司本月及三月又有一萬六千噸級的復智、復友兩艘完成，我們已展開了這項新的業務，惟與世界散裝貨船一千六百五十一艘之數相比，微乎其微。我航業爲爭取世界穀物礦砂煤炭大宗運輸，亟應增置適宜裝載此項貨物之散裝貨船。即退而以論國內所需，今後四年亦應有二十艘左右。故我造船計劃，宜側重於此。就營運經濟言，新建散裝貨船以二萬五千噸級，最爲有利。輸入以穀物爲主要貨源，輸出以合板、製材、散裝糖、或菲律賓散裝糖、椰乾、及銅礦砂爲主。惟國內裝卸倉儲及轉運能力，亦應配合加強，尤以散裝穀倉，應從速在基高兩港各興建五萬噸，裝卸率亦應提高至每小時三百噸，以達到兩船同時卸載，於一星期內可以卸空的目標。由美加承運穀物返臺，可望滿載，而由臺出航則貨源較少，爲彌補空艙之損失，宜酌闢可裝雜貨之貨艙，以兼運雜貨，增裕營收。

自去年四月迄今，中國航運公司已有凌雲、亦雲兩艘半貨櫃船問世，各可裝貨櫃一百二十個，復興公司月初復旦號開航，亦係半貨櫃船，可載貨櫃七、八十個，因均係初航，在臺未裝卸貨櫃。今後招商局、中航公司、復興公司造船計劃，聞均列有半貨櫃船多艘。貨櫃運輸，航業界已開其端，惟目前所需配合者，爲貨櫃碼頭的建設，及碼頭上應設置的塔形起重機與跨式吊車。又貨櫃的供應，亦須有人經理。美國海陸運輸公司專營貨櫃運輸作業，規模宏大，服務優良，日本亦有貨櫃碼頭會社作專業性的經營。前年我在中華日報及China News召開的座談會上，曾建議，由有關事業單位與工商界，合資成立聯合運輸公司，專營貨櫃作業，與航業分工合作，此事不容再緩，希望交通部予以領導，早日籌辦。

關於航海輪機人才的培養，省立有基隆海洋學院，高雄海事專科學校，私立有中國海事專科學校，每年造就人才洵屬不少。尤其海洋學院成立十有五年，畢業生經考試及格，獲得證書，多已上船，爲各航業公司所爭攬，並已

有任職船長輪機長者。此後繼續辦理，力求充實，必能益收宏效。惟乙級船員需才甚多，每一貨船所需人數常四、五倍於甲級船員。歷年經乙級船員訓練班訓練結業人數在三千人以上，連同完成甲級船員教育者數百人，已組成了中華民族商船隊的生力軍。按現行辦法，乙級船員訓練班招考之學生，限於服過兵役，年事較長，有因體力難以適應海上生活，而轉業岸上者。爲補救此項缺點，此後乙級船員訓練，宜分初級高級兩種，亦即兩個階段。初級班受訓三年，程度相當初職，招考國中畢業生，完成學業上船任乙級船員，如水手、加油、機匠、服務生、廚工等職務，因其年富力强，易適應海上生活。年屆役齡，應召服役，於退役後，仍返船上，工作無碍。高級班亦受訓三年，程度相當高職，畢業後經考試及格，可充任甲級船員如三副、三管輪。並許初級班畢業生於服務船上相當期間後，應考進修。如此辦理，不但乙級船員常保年輕，且予其深造機會，得望上進，挪威訓練船員即採此制，我宜仿行。

關於航運管理人才，海洋學院於四十七年即增設航運管理系，現畢業生已有二百五十九人。成功大學交通管理系航運組畢業亦有十屆，人數在二百人左右，現多任職航業公司及航港機關，爲航業航政的新幹部。現因我國航業擴展甚速，經副理階級人才及航政中級以上人員，殊感缺乏，有脫節現象，需要具研究院畢業之學養，方可勝任愉快，以資補充。故航運研究所之設置，實有必要。去歲世界華商航業會議有此決議，希望教育當局能早日開辦，以符海內外航業之所望。

二月二十五日

「三民主義的時代」是中央廣播電臺對大陸民衆的節目，闡揚三民主義的眞諦及其在臺灣實行的成效。講的人都是學者教授，每天上午二點、六點、十點、下午四點、晚上十點，共有五次播出，每次十五分鐘，成爲大陸民衆和我們精神上的聯繫，心聲上的相通。主持人陶希聖、梁寒操、陳裕清先生，約

二月

「我與航運」日文譯本出版，係由好友王沿津先生主譯，陸永明先生校訂，我深表感謝和光寵。此書由中央圖書館選作國際交換出版品。

我講了幾次，是日我講「話說臺灣交通」，文見「實業計劃論」第十三章。

三月八日

接中山獎學金考試委員會主任委員黃季陸先生聘書，聘爲五十八年該會「運輸學原理」科目命題及閱卷委員。

三月十日

接受中正理工學院院長趙國才中將聘書，聘爲該院兼任教授，主講「運輸學」課程。

三月十一日

應中國國民黨中央委員會錢劍秋主任之聘，擔任三民主義論文競賽女青年組評閱委員。

三月二十六日

接受僑務委員會高信委員長聘函，擔任世界華商貿易會議航業顧問小組顧問委員。

五月十一日

由於臺灣經濟發展之需要，除於基隆、高雄、花蓮三國際商港外，應另闢第四國際商港，地方人士各就其本地區觀點，有主張在淡水開港者，有主張在臺中(梧棲)開港者，有主張在蘇澳開港者，爭論甚烈，歷久未決。中部各縣市地方人士並組織臺中港重建促進委員會，推前臺中縣議長李晨鐘先生爲主任委員，奔走呼籲於中央及地方政府之間，尤具熱忱。臺灣省議會循各方之請，決議成立專案小組，推省議員黃宗焜、張富、李存敬、黃金鳳、魏綸洲爲委員，前赴淡水、蘇澳、臺中三港作實地勘查，並聽取當地人士專家意見及港務局對新港規劃報告，以備擬具意見，提供中央採擇。該專案小組一行於五十八年四月七日到達臺中，在豐原臺中縣政府召開座談會，邀請專家學者及地方人士發表意見。是日出席者有教授湯麟武、章錫綬、倪超、張志禮、衣復得和我，及臺灣電力公司總工程師王忠漢、與臺中市長林澄秋、臺中縣長王子

癸、基隆港務局副局長胡景枌等二十餘人，由召集人黃宗焜主席，各專家及地方人士一致强調，應以臺中港開港最急要、最富經濟價值。我卽席分析三港的天然與經濟條件，證明了上項主張的正確，並對臺中港工程設計提出了應加修改補充之處；頗獲出席人員之共鳴。尤以李晨鐘先生大表欣慰，建議將意見書投送中央日報，以擴大宣傳，我接納其意見，中央日報於五月十一日以星期專論大欄地位，發表了我的「第四國際商港的地址問題」全文，自然深受政府及社會人士之重視。嗣行政院果於是年八月二十一日經院會決定，接納各專家建議，先建臺中港（卽梧棲港），該港嘗於民國六十二年十月三十一日，總統 蔣公八秩晉七誕辰正式開工，於六十五年十月三十一日，第一期工程竣工，正式開放營運。我的專論已編入「實業計劃論」書中，並對促進臺中建港的功臣李晨鐘先生，我又寫了一篇頌揚他的文章，刊於開港前夕的中華日報，原文見本書第二編。

五月二十一日

中華學術院海洋學協會召開成立大會於陽明山華岡中國文化學院大成館。張其昀先生主席，說明成立該會之目的有三：㈠研究海洋學術，明年召開之國際華學會議係以自然科學爲重心，本會成立後，應積極從事國際學術交流，以求充實明年之會議。㈡發展海洋事業、海洋科學之研究，對我國開發資源，繁榮經濟，助益最大，本會成立後自能發揮力量，迎接我國海洋之新時代。㈢造就海洋人才，海洋科學已有獨立體系，並與理工農三科均有密切關聯，爲造就海洋人才，大學法已修正，海洋可能成立專業大學。此外組成海洋研究所，海洋學協會期能解決師資設備問題，中華學術院就此問題亦在計劃中考慮辦理。隨後通過會章，選出常務委員關世傑、孟昭彝、梁鎏立、朱祖佑、董浩雲、馬廷英、王洸。並公推關世傑爲會長。

五月二十三日

謝君弢先生於是日寫了一篇方塊，刊在中央日報，題曰：「禮的分際」，似乎指的是我，但是他的原意，並不是譽我，而是在勵世風，原文如次：

取不傷廉，是中國傳統的做人藝術。但是，如何才能守住防線，恰到好處，可眞不容易。因爲究竟到什麼程度才算傷廉，這一條防線要實難以劃清。

在淸貧樸實的鄉村，送你一隻三斤重的老母鷄，這位農夫的內心，已經算是一份厚禮。但在一個富豪之家，視黃金如糞土，有人送他貴重的東西，可能根本認爲所值無幾，無啥稀奇。所以何者謂厚，何者謂薄，似乎亦難有一致的尺寸。

孟子見梁惠王，王曰：「亦有利吾國乎。」孟子一聽就不高興，立刻糾正他錯誤的想法，直率的答覆：「仁義而已矣，何必曰利。」所以中國讀書人傳統的送禮，總是秀才人情紙半張，禮輕情義重。能體會這一分際，雖不中亦不遠矣。

禮尙往來，人之常情，但是，來而不往，非禮也。有人說：禮多人不怪。這句話可就有問題，太多的禮，無論受者授者，皆令人頭痛。如雪片飛落的婚喪喜慶的紅白請柬，眞使人膽戰心驚，永無休止的互相轟炸，幾乎炸破了每個家庭的預算與生活，這僅是千萬種「禮」中之一型而已，無以名之，似該命之爲「禮禍」。

我有一位友人，雖然一生從政，却始終堅守着中國讀書人傳統的本色。過去他在武漢擔任航政首長的時候，每逢佳節，總有許多人前往公館送禮，十分困擾，他就在大門上貼了一張紙條：「公事，請勞駕辦公室接洽。厚賜，請原璧帶回。」但是仍然有人送去，無可奈何，只得請秘書室備了一封非常典雅的謝函，遇有送禮的，都連同禮物，着人一併送還，並且取回收據，存案備查。後來這一消息被武漢日報記者知道了，還將那封油印的謝函，在該報登了出來，一時傳爲「奇聞」。

前些時，他擔任某一公營航業公司的董事長，前後九年，始終擠公共汽車上班。有一次在日本造船，該船廠送了一隻蚵珠的領帶夾，時價不過數百元新臺幣，他硬是不肯收受，最後還是備函着人送回，取得收據，存放在公司

的檔案裏。可能有人批評他矯情，但是在世風滔滔之中，一介不取，眞算得是空谷足音了。

五月三十日

接受教育部閻振興部長聘書，聘爲該部五十八年度公自費留學考試，航業管理科目命題及閱卷委員。

六月九日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第十期第十五課程「交通建設——水運」課目講師。

七月十日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

八月八日

接受國立臺灣師範大學孫亢曾校長聘函，聘爲該校公民訓育系兼任教授，主講「實業計劃」課程，任期半年。

八　月

接受大同工學院林挺生院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講海商法、海上法、航政法規、航業經濟學課程，任期一年。

九月十一日

在臺灣中央廣播電臺播講「臺灣的食」，文見「實業計劃論」第十三章。

九月十三日

在臺灣中央廣播電臺播講「多目標水利在臺灣」，文見「實業計劃論」第十三章。

九　月

接受國立政治大學公共行政及企業管理教育中心任維鈞主任之聘請，擔任「海運及海上保險」課程講席。

九　月

接受國立成功大學羅雲平校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，擔任該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

十一月

當選爲中國地方自治學會第六屆理事會理事。

十一月

「實業計劃論」出版，由海運出版社印行。此書分兩編，二十章。首先簡介「實業計劃」內容，闡論它在經濟上、國防上、工程上之立案精神，進而研討　國父有關海港、商船、造船、航道、公路、鐵道、民航諸項所示腹案，而後列舉政府實施「實業計劃」的成果。

國父遺教研究會以我學驗豐富，所舉事實，信而有徵，所提「實業計劃」調整與補充的意見，尤爲卓特，堪稱創作，故自動贈予學術獎章及獎狀。

十一月十九日

第二屆世華航業聯誼會決定在泰京曼谷召開，中華民國航業界推儲家昌（團長）、胡琦（副團長）、王洸、陳德坤、李宗吉、婁憶琛、聶家裕、蔡東海、范伯純、沈垚青、郭俊雄、郭洪威、洪榮茂爲代表，前往出席，是日分乘中華航空公司飛機，經香港抵達曼谷，寓納萊旅館。

十一月二十日、二十一日、二十二日

二十日上午十時，全體代表拜會我駐泰沈大使昌煥、泰國經濟部長乃汶差納，及交通部長他威上將，深受兩部長熱烈歡迎並洽談。下午四時全體代表應沈大使的歡迎酒會。二十一日中午，全體代表應泰中貿易公司、暹羅西羅公司、中國產物保險公司、五福船務公司、偉聯公司、大生船務公司、聯合歡宴於納萊大酒店。晚間由旅泰僑領鄭午樓、黃作明、張卓如聯合招待在新炳昌酒樓歡宴。廿二日中午由中國銀行、森美實業公司、中華機械工程公司、泛亞建築公司、榮民工程處聯合在麒麟酒樓歡宴。晚間的惜別晚宴，係由籌備委員會在中華總商會大廣場，以泰式晚宴招待，席間並有泰國舞蹈，以娛嘉賓。由於一連串的交誼活動，各地區華商代表彼此交誼的情緒，益臻緊密。

十一月二十一日、二十二日、二十三日

第二屆世華航業聯誼會，於二十一日上午九時，在曼谷沙呑路泰國中華總商會光華堂，隆重舉行開幕。參加者有：中華民國政府派往指導的僑務委員會何副委員長宜武、中華民國駐泰國沈大使昌煥、及大使館董公使宗山、劉參事永理、李秘書劍民等，泰華僑領袖、新聞界人士、以及中華民國臺灣省立海洋學院應屆畢業海上實習首航抵泰之八十名學員，連同出席會議的各地代表八十一人，計中華民國十三人，香港五人，馬來西亞三人，新嘉坡四人，印尼四人，菲律賓一人，汶萊一人，泰國五十人，共達二百餘人，情況熱烈。典禮由籌備委員會主任委員、中華總商會黃主席作明主持，並致開幕詞。

他首先强調參加會議的代表，均屬世界各地的華商航業領袖，謹代表泰華僑界表示熱烈歡迎。繼稱：這次會議蒙中泰高級長官，頒發訓詞，或親臨指導，尤感莫大的光榮。黃氏更希望本屆會的目標，爲謀求加强航商合作，促進貿易發展，並協力從事當地經濟建設，開拓新的境界，以促進祖國和僑居地的貿易擴張與經濟繁榮。

繼由僑務委員會副委員長何宜武恭讀嚴副總統致詞。副總統勉勵各出席代表，對本屆會議中心議題之着重於促進華商航業聯營，擴大華商貿易發展，以及加强國際間航業聯繫，係顯示我華商事業之和衷共濟，而各該議案之實施，於對匪經濟之抵制，更將產生鉅大力量。盼各抒智慧，同獻忠忱，時時以總統昭示「精誠團結」爲指針，則今後之成就，於光復大陸與繁榮世界，均必有輝煌的貢獻。

駐泰沈大使昌煥致詞，他指出航業聯誼會的中心課題，在促進及改善國際航運的合作關係，並從而加强華商航運的團結，拓展中泰以及各地區的貿易，意義非常重大。他强調：海外各地華商，經營航業，倘能彼此加强聯繫，必可發揮更大的力量，促進共同的發展。他認爲：近年祖國物產外銷急遽增加，亟需航運支援，如果能作有計劃的裝運，不論航業界或進出口商，各方面都有利益的。

接着由何副委員長宜武致詞，首先說明世華航業聯誼會誕生及首屆會議經過情形，同時希望出席代表針對過去一年來上屆會議之議決案執行情形，認眞檢討，策勵來玆，使本屆會議產生更大的效果，以達到促進國際貿易與加强區域經濟合作的目的。政府對於華商會議的決議案，向極重視，必盡力協助，促其實施。他强調：航業爲國際性競爭最爲激烈的企業，從事航業者必須在減低成本與改良工具兩方面同時努力，因之，航運事業如何在設備、技術、管理等方面研究改進，以適應時代要求，至爲重要。外國具有規模之航運公司，均設置研究發展和顧問諮詢部門，隨時提供改進意見與計劃。我華商航業公司目前尙缺少這類設置，今後如何加强這部門工作，實值得重視。最後並盼望代表們，本　總統求新、求行的昭示，以新的企業觀念迎頭邁進，期能達到減低成本與改良工具的兩大目的，以奠定國際航業競爭的基礎。

典禮中，並宣讀了有關長官的賀詞。僑務委員會高信委員長書面祝詞表示：此次因事未克趕往曼谷列席會議，特提出幾點意見，提供各出席代表。希望各地華商，今後特別重視航業的發展，以發展本身的事業，並從而協助當地經濟建設。因爲航業的發展，將是貿易發展的重要媒介。華商在海外各地商工

各業，均有其地位，但仍未能盡量發揮其潛力，獲得更大的成就。其最主要的原因，便是經營方法的守舊，以及欠缺團結合作精神。由此航運事業是需要大量資本，大規模經營的事業，華商亟需要改變過去獨資經營小型商業方式，集資合力於現代化的經營，才能獲得更輝煌的成就。他說：自從世華航業聯誼會成立後，在海內外航業界協力同心下，無論在加强聯繫，促進合作經營各方面，都有了良好的進展，希望今後能更進一步去提倡海事教育，培養航海人才，以奠定航業發展的基礎。

我國交通部張繼正部長亦頒發書面祝詞，並提出華商航業界共同努力的三項目標相勗勉：第一是盼望華商返國投資航業，協助國內建立一支優良的商船隊。第二是各地華商協助國輪爭取貨源。第三是希望各地航商支助充實國內海事教育及研究與服務機構。

泰國交通部長他威上將書面致詞，略謂：由於天然環境給予泰國及中國擁有優良海岸線的條件，故泰中兩國自泰國素可泰皇朝時，即已互通使節與商務，直至現在。繼稱：世華航業聯誼會此次在曼谷舉行，是一件極有意義之事。因爲這會議將能使泰國航業界與各地航業界能永遠地更加合作互助。

泰國經濟部乃汶差納部長亦致書面賀詞，略謂：當今泰國是正在開始扶助發展航業的國家。鄙人獲悉第二屆世華航業聯誼會，將有各種問題的研討，諸如各地區將與泰國航業在扶助上之聯繫，以及經濟上之促進與改善，故希望這次會議，將有益於正在建設航業的國家，更希望各地代表的衷誠合作。

典禮歷時一小時許，在悠揚的樂聲中禮成。全體代表及來賓並攝影留念。

大會開會三天，會後參觀泰國海港設施及僑商工業兩天。大會主席團名單，推定中華民國儲家昌、王洸、胡琦，香港吳仲亞、曾紀華，菲律賓吳振成，馬來西亞馬慶正，新嘉坡姚子榮，印尼丘國富，汶萊林明泰，泰國黃作明、蘇永奎、黃其鯤、崔興亞。會議分三組研討，議題第一組討論建立華商航業東南亞線合作問題，由胡琦、蔡秉雄、張乃鏗、何明福召集。第二組討論聯繫各地華商擴大貨源問題，由

壽家裕、謝大民、陳建光召集。第三組討論航業人員培養與技術交流問題，由王洸、王愼名、陳修渭、馬克良召集，經出席各代表詳加研討，獲得了下列結論：

（一）建立華商航業全面聯營組織：國輪東南亞航線聯營組織，經於上屆會議促成後，本屆會議通過擴大組織，再進而建立華商全面聯營組織，目前先以東南亞各地聯營開始，逐漸擴及全球各地；華商航業聯營網建立後，並分配航線確定船期，訂定統一貨運價格，以增强出口商對外競爭力量。

（二）增强航行船隻：①華商航運業者，以輪船出租方式，租與國內航運業者、公司、並改懸國旗合作經營。②國內航運業者，以中小型船隻光船出租方式，租與東南亞區域內殷實華商合作經營，以爭取當地及其他國家間業務。③對以光船出租方式改懸國旗之輪船，請政府准照獎勵投資條例之規定，予以五年之免征營利事業所得稅。④爲促進船隻汰舊換新，華商航業公司儘量避免利用二十年以上船齡之船隻航行各地。

（三）擴大代理互惠業務：①擴大各地區經營輪船代理業務華商之聯繫，互訂業務連鎖辦法，以增强業務發展。②行駛東南亞航線國輪或華商輪船，儘量委託華商代理。③促成東南亞地區各埠華商航運業者與國內航運業者，交換代理互惠業務。

（四）開闢對印尼定期航線：①由印尼華商及有關方面促請印尼政府以平等互惠原則，准許中華民國籍船隻行駛印尼，以開展中印間之貿易。②印尼航商先以論時租船或計程包船方式租用國輪營運，或暫租用國人經營懸掛權宜籍船隻，先行開闢中印航線。③印尼華商與國內航商合資組織航業公司，暫懸權宜籍船旗幟行駛，以應時需。④爲拓展中印貿易與航運，請政府早日指派商務代表團前往，必要時並得設置世華航業聯誼會印尼辦事處。

（五）建立華商貿易與航運體系：①華商航業界爲適應航運趨勢，逐步貨櫃化，以爭取貨源。②各

地華商航運業、船務代理業與華商貿易單位加强聯繫，合作成立聯絡中心，擴展業務。③各地區貿易航業中心，應密切聯繫，建立全球業務網，充分交換貨源情報，爭取貨源。④貿易航運聯絡中心之建立，在國內由臺灣海外航務聯營總處或所屬有關單位，負責策劃推動。在國外請世界華商貿易會議聯絡處聯繫當地航業與經營貿易之華商配合辦理。⑤各地所需貨物可由臺灣供應者，應向臺灣大宗採購，由臺灣分別包裝，再分別由各地華商輪船公司轉運至目的地，並在手續上予以方便及減輕費用。

（六）建議政府協導配合：①臺灣海外航務聯營總處，宜加强與各地區華商航運聯誼組織之聯繫，充分供應貨源流動情報，多交華商航輪承運之機會。②爲協導華商航業之發展，請貿易外滙主管機關訂定出口以C.I.F.報價，進口以F.O.B.報價，並限裝國輪，務期在本大會下屆集會前，達到承運本國貨運百分之五十爲目標。③政府進口物資，儘先向有國輪定期船航行之區域採購，俾繁榮航運，平衡貿易。④請政府在越南、泰國、新嘉坡、馬來西亞（包括北婆羅洲）、汶萊、印尼等區域內，設置國貨陳列館，由當地華商辦理進口手續，與國內公民營貿易機構合營，及實施託售制度，以促進國貨外銷並充裕貨源。

（七）華商航業人才培養與技術交流：①爲加速海外華商航業之發展，國內海外教育部門，亟應配合有計劃的培養航業專才，並加强技術合作交流。②海外華商航業單位，需要各類專門人才時，透過僑務委員會或國內航業界，代爲甄選供應，並儘量予以方便。③爲提高航運學術研究水準，及培養高級專門人才，迅由國內海洋學院及中國航運學會合作創設「海運研究所」，由海外華商航業界分年捐贈圖書設備及獎學金。④加强培養乙級海員，請全國船聯會及早開班訓練，並分發就業。

（八）航業從業人員互相訪問觀摩：①華商航業機構，經常互派現職從業人員訪問觀摩，以交換經驗。②海外華商航業機構，遇有技術或經驗上困難問題，可透過僑委會或國內航業界，委託具有聲譽之

機構或專家，予以研究解決，或代爲物色專家前往協助改進。③海外華商航業員工，需作技術及業務知識上之進修訓練者，可委託國內著名海事教育機構設班代訓。

（九）促進華商航業聯繫：①海內外華商航業界，多組團考察訪問，以加强聯繫開展業務。②各地華商航業界，經常舉行同業聯誼聚會，交換意見檢討改進。

（十）加强航業資料交換：①在國內設立聯繫機構，並建立資料供應中心，編印有關航運與貿易資料，寄贈華商航業人員參考。②各地華商航業人員，隨時協助搜集當地有關法規，及貿易資料，寄供彙編。

聯誼會第二日下午大會，推請我作專題報告，題名「世界航運的趨勢」，講詞如次：

主席團要兄弟報告，實在感到惶恐，因爲我對航業的營運，所知遠不如諸位先生，惟臨時奉命，不敢固辭，敬就淺見，略陳數點，敬請指教。

第一、由於國際貿易激增，促進了航業的發展。

貿易靠商船，才能成交；商船靠貿易，才有生意。這種相輔相成的關係，同人最爲明瞭。依據我手邊的資料，一九六五年，用商船運送的貨物，有十六億零二百萬噸，比一九五九年增加了六億一千七百萬噸，所以商船增加的數字極大。那年全世界一千總噸以上的商船，有一億六千萬噸，大約十噸貨，需要一噸船替它服務。去年（一九六八）六月底的統計，全世界商船，已增至一億七千六百五十萬總噸，雖然同期的貿易量，我手邊無資料可查，但商船增加的數量，可能趕不上貿易量的需要，尤以油輪爲然，各港船隻的普遍擁擠，足以顯示出航業的發展情形。

第二、由於亞洲區貿易冠於世界，亞洲航業前程似錦。

一九六五年世界貿易量爲十六億零二百萬噸，其中以亞洲區數量居於首位，達五億三千一百萬噸，歐洲區次之，爲三億三千四百萬噸，北美洲又次之，爲二億七千七百萬噸，其他拉丁美洲、非洲及澳洲則益次之。蓋因亞洲各國如日本、泰國、中華民國、韓國、菲律賓、馬來西亞、新嘉坡、各國經濟發展極速，而且突出。一九六一年至一

九六五年，中華民國經濟成長率，平均爲百分之九•七，日本爲九•六，韓國爲七•一，泰國爲六•九，均比美大利的五•二，西德的四•九，美國的四•七，澳洲的四•六，英國的三•三爲高。以亞洲人的立場而言，實在對亞洲的貿易和航運，應負起更多的責任，更多的合作，亦就是說亞洲所經營的航業，前程似錦，值得亞洲各國，共同努力。

第三、客船趨向於大衆化。

由於民用航空事業的發展，客船方面服務的對象，轉趨於觀光遊客，速率固應求速，設備並應力謀現代化，而等級則宜劃一，票價則宜合理低廉，俾與飛機及長途汽車競爭。經營定期班的客輪，總噸位不宜超過五萬八千噸（伊麗莎白二世皇后號），俾得通過巴拿馬運河及蘇彝士運河，以縮短航程。

第四、散裝貨船爲今後不定期航運的主力。

不定期貨船最大的貨源，爲穀類、煤炭、礦砂、肥料、鹽、糖，多是單程貨載，而回程放空，如用普通貨船承運，噸位嫌小，不易獲利。自第二次世界大戰以後，發展出一種專業性的散裝貨船承運，因其適合營運經濟的要求，故船數猶如油輪之激增。截至今年（一九六九）三月底止，全世界散裝貨船，已增至五千九百二十萬噸。每船噸位小者一萬六千噸，大者多至七、八萬噸，今後由於各國經濟繼續發展，工業化益爲積極，散裝貨船的貨源，仍將不斷的增加，我航業界之經營不定期者，宜面對此事實，增加此項船隻，並注意大噸位的建造與小噸位船的換大，以獲取更多的利潤。

第五、貨櫃船爲今後定期船的驅子。

貨櫃船的好處，爲節省裝卸時間，便於水陸聯運，減少貨物損失，工業品莫不歡迎貨櫃船爲之裝運，已成爲今後定期船之驅子。根據今年一月統計，世界各國就航中的全貨櫃船，總數達二十九艘，二十四萬六千餘載重噸，同月在建造及訂造中的全貨櫃船，尚有五十四艘，一百萬載重噸，交船期多在今年明年，今後經營定期航運者，如不正視此項趨勢，從速於貨櫃船的建造與經營，則今後高運價的貨物，不可能攬到，甚至若干貨物，將以貨櫃船裝運爲貿易條件，航業界實應積極配合此種發展趨勢，而預爲之計。

第六、母子船的創行。

最近兩三年，美國、日本發展出一種新型母子船（Lighters aboard Ship），縮寫爲 Lash，即裝載駁船的輪船，係利用大起重機，在短促的時間內，將一批裝貨的駁船，吊至船上，俟到達目的地後，仍用起重機將駁船吊至水面，迅速開往最近收貨人地點。此則比貨櫃船更爲便利，對於港口擁擠，船席不敷的地方，或港口航道水淺，大船不易進出的地方，確是一種補救的好辦法，我航業界，似應加以注意，酌予採用，以觀其效。

第七、船舶自動化的經濟性。

傳統海運國家，工資高昂，爲節減船員人數，有效操縱駕駛輪機工作，多紛紛採用自動化，以電子儀器控制，既省人力，又策安全。今以油輪爲例，大噸位所用船員，不但不比小噸位船員增多，因採用自動控制後，人數反而減少，如第二次世界大戰時所造的一萬六千噸T2型油輪，須配備船員五十一人，而十五萬噸的東京丸則僅用船員二十九人，即我國航業界鉅子董浩雲先生的二十二萬噸雄運級大油輪，亦只用船員四十一人，經濟執優，不言而喻。

因限於時間，僅能作上述重點的報告，在諸位高明之前，請勿以其膚淺而笑之，幸甚，幸甚。

十一月二十二日

第二屆世華航業聯誼會經過三天的開會研討及活動，於是日下午五時舉行閉幕典禮，由中華民國代表團長儲家昌主席，對泰京各僑領之出錢出力，秘書處同仁之辛勞備著，表示誠摯的謝意。下屆會議定在臺北市舉行，表示當熱烈歡迎各代表蒞臨。繼由沈大使及何副委員長致詞。最後由本屆籌備委員會主任委員黃作明代表本屆大會，將大會旗移交下屆年會籌備地區，由中華民國代表團長儲家昌接收。典禮遂於五時許，在悠揚樂聲中閉幕。

十一月二十三日

上午全體代表搭乘籌備委員會準備的冷氣巴士，前往泰國森美實業公司（Summit Industrial Co.）所經營的挽節煉油廠，在該公司馮副總經理宗道接待下，參觀全廠，該廠係森美公司於一九六五年接辦

後，與臺北中國技術服務社之協助，擴充另建日產兩萬桶之新廠，於一九六八年六月完成。其銷售量爲全泰國三分之一左右，技術人員多來自中華民國，這是一家華商與國內技術合作成功的例子。該廠面臨湄南河，有自建碼頭運輸原油，至爲方便。接着順道參觀碼頭玉米加工裝卸情形，因與出席代表所營運的事業，關係密切，均認眞考查，對泰國玉米出口裝船情形，較有實際的體認，一致認爲得益不淺。

裕賴德麵粉廠 (United Flour Mill Co.) 亦在湄南河邊，代表們接着參觀該廠，廠主何日華先生原係新加坡華人，現任新嘉坡國駐泰國大使，親自招待，倍增親切。該麵粉廠建有二萬五千噸的蜂房式穀倉，並有烘乾消毒設備，產銷正常，蓬勃向榮。該廠爲歡迎代表們遠道來泰，特於該廠頂樓盛宴招待，賓主交杯，益增情誼。

十一月二十四日

代表們在籌備單位之安排下，參觀了泰國碼頭港口設備情形，泰國港務當局特派港務長說明導遊，對海港運輸情形獲得深刻印象，有助於中泰航運之發展。嗣並遊覽湄南河的風景及兩岸的古廟名勝。我於返國後，曾寫「曼谷水鄉」及「華人在泰的三寶」兩文，刊於五十八年十二月及五十九年一月的中央日報，均編入「開國六十年交通史論」書中。

十一月二十五日、二十六、二十七日

我乘飛機由曼谷前往新嘉坡，同行有郭洪威、奚憶琛、聶家裕諸君，承姚子榮先生引導參觀海港設施，裕廊工業區，拜會我國駐新嘉坡商務代表張彼德團長及老友劉攻芸、王愼名諸先生，對這一新興國家留下深刻印象。

十一月二十八日

乘飛機由新嘉坡至香港，逗留三日，拜會香港航業協會吳仲亞、路平甫、宋訓倫、曾紀華諸先生，

在港得悉華商航業發達之迅速，深爲欽佩。在香港承友好招待，遊覽港九名勝，盛誼可感。十二月一日返抵臺北，結束了出席世華航業聯誼會全部行程。

民國五十九年（六十五歲）

一月十二日

經濟日報記者，訪問我兩個問題，㈠發展國輪業務問題，㈡鼓勵僑商船隻返還國籍問題。我的書面意見，刊登於是日該報，並已編入「海權與航業」第二版書中。

一月二十七日

應三軍大學海軍指揮參謀學院池孟彬院長之邀請，在該院作「海權之研究——航業」專題講演。

四月十八日

益利輪船公司訂造的一艘二萬八千一百噸級散裝貨輪毅利號，於是日上午八時卅分，在基隆市和平島臺灣造船公司舉行命名下水典禮，應邀前往觀禮的有政府官員、工商、金融及航業界人士共八百餘人。

典禮由益利輪船公司董事長許文華及臺灣造船公司董事長杜殿英共同主持，請由交通部長張繼正命名，接着由張部長夫人擲瓶後，該輪即在香檳泡沫、彩球、彩帶及翔鴿、氣球的圍繞和悠揚的樂聲中，徐徐滑入水道。

張部長在典禮中致詞，對臺船公司近年來的進步表示讚許，他並且强調政府在發展經建計劃中，造船工業佔有重要地位，他希望航業界與造船業相互配合，相互促進發展。

益利輪船公司董事長許文華在典禮中致詞說，毅利輪是該公司爲配合政府汰舊更新的航業政策，向臺灣造船公司訂造的四艘各二萬八千噸級散裝貨輪中的第二艘，其中第一艘嘉利輪，已於去（五十八）年十一月接船，參加營運陣容，其餘兩艘也正在陸續建造中，該四艘散裝貨輪均將懸掛中華民國國旗。

臺灣造船公司接受遠東航業公司委託建造的二萬八千噸級散裝貨輪，是日上午亦舉行安放龍骨開工典禮。安放龍骨典禮係緊接在毅利輪下水禮之後舉行，交通部長張繼正應邀主持按鈕開工。這是臺船公司接受航商委託建造的第六艘同型散裝貨輪，施工期間爲七個月。我應邀在典禮中致詞，全文如下：

主席、各位女士、先生：許文華先生在臺灣造船公司訂造的四艘同型散裝貨船，第三艘今天在基隆安放龍骨，我除了向臺船諸位先生和許先生致賀外，願乘此機會，約略介紹許先生的事業，使社會人士知道他默默地苦幹，所獲致的輝煌成果。

許先生主持的航業有益利、偉業、遠東、瀛海四家名義，掛國旗的船隻有十四艘，合計十五萬七千餘總噸，二十五萬載重噸，（根據五十八年底交通部統計）是國內民營航業噸位最多的船東，如果把他的權宜船籍船隻，合併計算已有七十萬載重噸以上，僅次於董浩雲先生所營航業的噸位。他們兩位，不但是我國航業鉅子，亦是世界航業界大名鼎鼎的人物。記得許先生的老太爺，實業家許廷佐先生，在民國十六年，就創辦了益利公司，今天在臺灣的輪船公司，除了招商局外，沒有再比益利歷史悠久的。

許先生在民國三十八年秋季，把他僅存的二千三百噸益利輪船，開到臺灣，參加反共抗俄陣營，到今天發展如此迅速，有三個原因。第一、他最早了解經營不定期航運，應該多造大噸位的散裝貨船，方能謀得盈利增加噸位。第二、他的船隻多數在國內建造，以獲得價廉物美，交船迅速的新船。第三、他用的船員，絕大多數在臺灣僱用，開支節省，（公司的開支亦是最節省的），而且還能獲得造價百分之五的政府貼補。（註一）再加上他豐富的經驗，所以許先生的事業，有今日的蓬蓬勃勃：

我們在參觀這第三艘散裝貨船，安放龍骨，使我們對國家走向海權，更具信心。在這個典禮中，除了向許先生

再度致賀外，亦對中央政府的賢明航業政策和臺船的優越技術，表示崇敬與讚佩。

（註一）毅利號及其他招商局復興公司有數艘在臺灣造船公司訂造之新船，均獲得政府貼補船價百分之五，此係我多年來爲造船工業呼籲之結果；嗣後臺船公司建造新船之訂單，紛紛而至，可見政府貼補政策之收效也。

六月十五日

接受國防研究院張其昀主任聘約，擔任該院第十一期第十五課程「交通建設——水運」課目講師。

七月一日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

七月三十一日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校商學院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

八　月

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講海商法、海上法、航政法規、航業經濟學課程，任期一年。

八月十四日

應三軍大學戰爭學院蔣緯國院長之邀請，在該院五十九年班作「海權研究——航運」之專題講演。

九　月

接受國立成功大學羅雲平校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，擔任該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

十月十三日

董浩雲先生於九月十日在美購得世界最大客船伊麗莎白皇后號（八三、六七三總噸），開回香港，加以整修，改名「海上學府號」（Seawise University），預備作爲海上國際大學，我特寫一文，介紹伊麗莎白皇后號之偉大與壯觀，以申慶祝；不意是日中央日報甫將該文刋出，中午電視播出新聞，謂該船被奸人縱火焚毀，我與董先生同樣感到傷心。該文編入「開國六十年交通史論」書中。

十二月五日

當選爲中華民國國際貿易協會第五屆常務監事。

民國六十年（六十六歲）

一月九日

應三軍大學海軍指揮參謀學院葛敦華院長之邀請，在該院海軍正規班，民六十年班作「海權與航業」專題講演。

一月十日

中國經濟建設研究會在臺北市許昌街四十二號十樓，召開第二屆理監事聯席會議。任卓宣當選爲理事長，嚴慶齡當選爲駐會常務理事，張效閩、鍾皎光、陸翰芹、謝建華、王師復、史元慶、錢起瑞，當選爲常務理事，詹純鑑、吳嵩慶、王洸當選爲常務監事。

一月十一日

是日上午，私立中國海事專科學校在臺北市士林社子，該校新建大禮堂，舉行航海、輪機、船務、

三科學生首屆畢業典禮，由戴行悌校長主持。除出席畢業生二百三十餘人外，計到教育部孫宕越次長、前教育部黃季陸部長、交通部航政司朱登皋司長、海洋學院李昌來院長、基業船務公司李宗吉董事長、及各機關代表、水產學校校長暨在校學生千餘人。孫次長等分別致詞，語多强調海事教育之重要，並對戴校長辦學成就頗爲讚譽。我應邀作如下之致詞：

今天中國海專舉行首屆畢業典禮，躬奉其盛，非常興奮。回想六年以前，此地是淡水河邊一片荒沙蔓草，而今黌舍偉麗，設備完善，同學就讀在這裏，面對大江，遙望海洋，早具乘長風破萬里浪的壯志。今日畢業同學，即將分發上船，遠航歐美亞非澳五大洲，得遂夙志，我衷心的爲諸位道賀，同時向戴校長及諸位教授同仁，深致敬意。

政府遷臺以來，大陸雖暫失控制，而我們海洋領域，則擴大到七海，掛青天白日滿地紅國旗的商船，已遍行世界每一角落。我國海內外航業界所有的商船噸位，估計超過一千萬總噸，在世界上名列前十名，與傳統海運國家的義大利、法蘭西噸位相若。這是我們朝野努力海洋建設及興辦海事教育，獲得的艱辛而輝煌的成果。這些商船對發展貿易，宣慰華僑，從事國民外交的貢獻，眞是非常偉大。這是我們在大陸時代所嚮往而想不到的，今天我們雖然感到欣慰，但是臺灣是海島，故國尙未光復，尤待進一步的奮鬪。我來臺廿年，曾標舉出兩項目標，那就是「繁榮臺灣的路在海上」，「反攻大陸的路在海上」。我雖然做的不多，可是我們的同志，航業界和海員界，却人人努力，爲國家、爲社會效命，而做了不少。現在各位畢業同學，即將參加這一陣營，以各位的實學、勇氣和毅力，相信必定爲我國的海上事業，增加生力軍，獲得更豐碩的成果。

海洋事業的發展，根本在教育與學術，國內的航業界都對造就海事人才極爲重視，不惜出錢出力培植青年，其中有一位在事業上很有成就的基業船務公司董事長李宗吉先生，是一個好的例證。李先生除已在海洋學院提供五名長期獎學金外，因爲欽佩戴校長創辦本校很成功，他又在本校提供獎學金二十五名及助學金五名，以鼓勵青年同學。李先生今日在座我特別介紹李先生和諸位見面，想是各位先生同學所樂聞的。

一月

中華民國航運學會獲內政部徐慶鐘部長，頒發五十九年全國性及區級人民團體工作成績總考核成績

優良獎狀，此係第三次榮獲獎狀。

接受國立臺灣師範大學孫亢曾校長聘書，聘爲該校公民訓育學系兼任教授，主講「實業計劃」，任期半年。

二月十五日

接受中國國民黨中央委員會第四組主任陳裕清先生聘函，聘爲慶祝建國六十年三民主義論文競賽大專組初審委員。

二　月

「開國六十年交通史論」出版，由海運出版社印行。此書分五編：第一編三民主義的交通政策，第二編我國大陸之交通，第三編臺灣省之交通，第四編交通工程要義，第五編交通論叢。翌年獲中國經濟建設研究會第一屆學術獎章。

二月二十一日

我在中央日報發表「都市交通的規劃與調整」之星期專論。文編入「開國六十年交通史論」書中。

四月五日

前吳淞商船專科學校楊英校長逝世，我撰文以悼念之。文編入「海權與航業」書中。

四月二十日

是日爲臺灣省立高雄海事專科學校創立四週年，該校海事大樓同時落成，特在旗津校本部舉行慶祝典禮。由胡校長曉伯主持，於報告校務現況及今後擴展計劃後，邀請基業獎學金提供人李宗吉氏親自頒發獎金給得獎同學二十四人。李氏對得獎人之品學兼優，身體强壯，深表嘉許，勉以繼續保持榮譽；該

項獎學金及助學金，可能年有增加，希望其他同學，努力爭取。並勉勵同學於就業時，無論在本國籍或權宜國籍船上，首要效忠國家民族，敬業樂羣，維持我國船員之優良傳統。我亦應邀在會上致詞，認爲該校順利的、成功的完成四年計劃，應歸功於獲得天時、地利、人和。並對李宗吉氏，恪守我國倫理道德，忠孝仁愛，能身體力行的精神，介紹於同學，希望同學作爲立身處世的楷模。會後胡校長引導來賓余瑞霖督學及范承修、饒用泌、林啓祥、姜亞夫、徐鳴亞等海事水產學校校長參觀，咸對該校校舍的壯偉，設備的完善，及教學的精神，一致讚譽。

四月二十五日

中華民國海事學會開成立大會，我應該會籌備主任戴行悌先生之請，在大會講演「邁向海洋」，文編入「海權與航業」書中。戴行悌先生是日當選爲該會理事長。

五月七日

中華學術院張其昀院長代表該院，授予我哲士證書，是日在該院海洋研究所作專題演講，並表示了以下的感懷。

今天承張其昀曉峯先生代表中華學術院，授予我哲士的榮銜，實在出乎意外，而感到莫大光寵。

我以往在航政航業方面工作，貢獻不多，只能說勉力達成了政府和長官交付的任務。對於治學著述，只能說開創這門學問的研究風氣。至於講學出版，只能說傳播了我研究的心得和些微的經驗，使後繼者，得些方便。哲士的榮銜，實在不够資格接受。中華學術院不棄葑菲，從寬選拔，或許鑒於這門學問，這種事業，在此時此地，值得鼓勵與提倡。我亦只能在這種情形之下，方敢領受，至於這份光榮，並應由以往識拔我的長官，與我共過患難的同事，和一向與我合作的許多學人，共同分享。

在今日，我特別懷念曾任職交通部航政司十年的先君王倬府君，亦是中國第一部「交通史」的作者；他給我的庭訓，使我在以後從政、治學，不負家聲。我早年的兩本創作，「中國航業」與「水道運輸學」，是王雲五先生主

持商務印書館筆政時所出版的，使我以後，才有勇氣繼續寫作。來臺以後，張曉峯先生指定我寫「中國海港誌」和「中國水運志」兩本書，在國內亦屬初創，要不是他的督促，我亦不敢嘗試。今日陳列在華岡博物館文庫內，就有這些書，如果這些著作，有裨於世，那要感謝畢生盡瘁於文化事業的他們兩位先生。

六月二十五日

航運學會爲發展航運學術，培植高級航業人才，與私立中國文化學院合作，在該院海洋研究所內，設立航運研究組，招考大學有關學系畢業生，研究二年，成績及格，授碩士學位。是日雙方在臺北市航運學會會所正式簽訂合作辦法，參加簽約者，有中國文化學院院長蕭師毅，海洋研究所所長關世傑，航運學會理事長王洸、總幹事甘其綬，副總幹事楊泰傳等六人。所簽設立航運研究組合作辦法，經呈奉教育部核准，自六十一年七月起招生，至六十五年七月已有三屆研究生十二名畢業，均獲優良工作職位。由於該組切合社會需要，每年報名應考者，續有增加。茲錄合作辦法如左：

一、私立中國文化學院（以下簡稱本院），爲發展航運學術，培植高級人才起見，參照本院設立研究所辦法，特與中華民國航運學會（以下簡稱航運學會）合作，在本院海洋研究所內，設立航運研究組。

二、航運研究組之編制經費，及研究生招考、研究期限、授與學位辦法等，悉依本院各研究所，暨比照其他公立大學研究所之規定辦法。

三、航運研究組之開辦費，由航運學會負擔，（即就原有之房屋設備圖書儀器無償供應），經常費用由本院列支。

四、研究生所需研究圖書儀器，以由航運學會供應爲原則。須補修大學基本課程之研究生，應在本院有關學系相當班次隨班補修。

五、爲充實碩士班之圖書儀器設備，本院得撥款購置，因此而增加之圖書儀器設備，專冊登記，於終止合作時，由航運學會點交本院接管。

六、自六十一學年度起，本院與航運學會合作，每年招收碩士班航運研究生十名，研究期限至少二年，於修滿規定學分，完成畢業論文，參加學科考試與論文考試及格後，呈請教育部核定，由本院授與碩士學位。

七、航運研究組課程，由本院與航運學會商定，另案呈請教育部核准施行。

八、合作之一方認爲無合作之必要時，須於一年前通知對方，但合作辦理期間至少爲二年。

九、本辦法由雙方會同商訂，呈報教育部核定後施行。

七月十一日

航運學會在會所舉行第四次會員大會，修正會章，增加理事名額爲三十一人，監事名額爲九人，並選舉第四屆理事。選舉結果，王洸、董浩雲、楊管北、王濟賢、甘其綬、周兆棠、董漢槎、徐人壽、曹仲周、陳公亮、朱登皋、趙璋、厲汝尙、趙從衍、徐可均、李宗吉、王先登、錢益、許文華、儲家昌、沙榮存、朱世慶、關世傑、謝君韜、張恩駿、李道合、卓牟來、吳仲亞、許邦友、沈家楨及陳先謨三十一人當選爲理事，施復昌、沈垚青、李昌來、徐經方、陳士金、路平甫、王愼名、馮琦、張文耀九人當選爲監事。我經推選第四次連任理事長；董浩雲、楊管北、曹仲周、周兆棠、吳仲亞、董漢槎爲常務理事，施復昌、李昌來、沈垚青爲常務監事。

七月十七日

接受國防研究院張其昀主任聘書，擔任該院第十二期「實業計劃」課程講師。該期結業，國防研究院暫行停辦。

七月三十一日

接受國立政治大學劉季洪校長聘書，聘爲該校商學院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

八　月

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院兼任教授，主講海商法、海上法、航政法規、航業經濟學課程，任期一年。

八月十五日

國父遺教研究會，是日在臺北市實踐堂召開會員大會，會中贈我三民主義學術獎章，由張知本資政親自頒給，該會常務理事崔載陽教授代爲佩帶，儀式隆重。我隨即致詞答謝：

今天承貴會授予兄弟三民主義學術獎章，由張資政知本先生親臨頒發，實在感到無上光榮。此次獲獎的拙作「實業計劃論」，自覺研究不够深入，遠不如其他著作的博大精深，故聞悉之餘，深感意外，亦感惶恐。此次獲獎的原因，大概是評審委員對我長久研究交通學術與經常鼓吹海洋建設的一種嘉許和鼓勵。人們最高興的是能得知己與知音，所謂聲應氣求，督責砥礪，應該是同志們最可貴的賜予。我借此機會，再向諸位評審委員重申謝意和敬意。

實業計劃，各位先生都很瞭解，其中六個計劃，就有四個涉及交通，　國父曾說過：「交通爲實業之母」，所以實業計劃中，　國父不但昭示我們基本原則，而且還對交通建設提出了許多方案。國民政府建立以來，一直奉爲圭臬，在大陸時代已經有許多成就，尤其在臺灣的績效，更是輝煌。我因從事交通工作四十餘年，體認較多，所以將那些事例，擇要記述於拙作之中，以證實業計劃的偉大，和它的歷久彌新。

我們不能自滿於臺灣推行實業計劃的成就，我們更重要的責任，是光復大陸以後，再度推行實業計劃，重建我們的家邦，拙作之中，即着重此項研究，但是基於抗戰勝利之後，情勢有許多變遷，已成的事實，不能不併爲考慮，所以對於　國父的方案，有關海港、商船、造船、航道、公路、鐵路及民航，曾作若干補充或調整的擬議，希望其有若干可行性，以作今後政府決策的參考。

國父實業計劃自序中說：「此書爲實業計劃大方針，爲國家經濟之大政策而已，至其實施之細密計劃，必當再經一度專門名家之調查，科學實驗之審定，乃可從事。故所擬之計劃當有種種之變更改良，讀者幸毋以此書爲一成

不易之論」。我寫「實業計劃論」的動機，是如此，不過學識淺薄，心餘力絀，僅僅是一種嘗試，還望諸位先生多加指教，尤其懇求張資政予以訓誨，幸甚！

九月一日

接受國立成功大學倪超校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授、主講海運學、航業經濟學，海商法、航政法規課程，任期一年。

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

十月七日

接受國立成功大學倪超校長聘任，爲該校研究發展委員會顧問。

十　月

經濟部在臺北市敦化北路舉辦「經濟建設成果展覽」，我應邀參觀，後由該會約請在中國廣播公司對國內外講演該會辦理情形。講詞於十月五日至十一月十五日大會期間，連播多次，文已編入「海權與航業」書中。

東方雜誌主編阮毅成先生約撰「從收回航權到邁向海洋」，刊於該雜誌第五卷第四期，文亦編入「海權與航業」書中。

十一月二十九日

接受國立政治大學劉季洪校長聘函，聘爲該校六十年度第一學期企業管理研究所碩士學位研究生論文考試委員。

十二月十九日

應中央日報社之約，撰「論今日之運輸經濟」專論，文並編入「海權與航業」書中。

十二月二十二日

奉中國國民黨中央委員會函，聘爲中華航業海員特別黨部評議員兼召集人，是日與張主任委員繼正，召集全體評議員開會。我因當時我國甫退出聯合國，特提出三項建議：㈠推行國民生活須知於船上。㈡推動船員敬愛國旗運動。㈢國籍商船航行海外宜多舉行招待會。各案均經通過。嗣又於六十二年二月二十八日，召集第二次評議員會議，我提出下列四案：㈠爲發展我國航業，請政府速撥款訂造貨櫃船。㈡對現行進口大宗物資全年預定進口總量之半數，由政府撥款，指定地區，以FOB條件採購，實施計劃運輸。㈢加强對權宜國籍船舶之管理，減少船貨之損失。（因當時巴拿馬、賴比瑞亞船籍輪船迭有海難發生）㈣當前航政之興革重點。亦均通過，由航業海員黨部轉請從政同志採擇施行。以上七案原文，均刊入「運輸經濟論」書中。

十二月

當選爲中國驗船協會理事。

民國六十一年（六十七歲）

一月

接受國立成功大學土木研究所聘函，任該所博士班「交通史」課程教授，研究生爲翁茂城君。

接受國立臺灣師範大學張宗良校長聘書，聘爲該校公民訓育學系兼任教授，主講「實業計劃」，任期半年。

議。我於九月二十日特以航運學會理事長名義致電田中角榮，該電直寄東京田中的寓所，希望其於赴匪區前，得知我國航業界的共同意見，電文如下：

田中角榮總理勛鑒：閣下繼任內閣總理後，不顧我　蔣總統當年對貴國以德報怨之寬大政策，意圖撕毀中日條約，與共匪勾搭，進行所謂「國交正常化」。忘恩負義，背棄國際信義，違反條約義務，本會全體會員，至表憤慨。特電嚴重抗議，盼速懸崖勒馬，以維中日邦交及東亞和平安全。中華民國航運學會理事長王洸印。

因爲我航業界在對日抗戰中，犧牲最大，損失商船噸位百分之九十，（包括被炸、擊沉、鑿沉及掠奪）船員及從業人員死難者何止萬千。戰事結束，我航業界服從　蔣總統以德報怨之昭示，不念血仇深恨，將各地日俘，立即以輪船集運沿江沿海各埠，並予以足食足衣的待遇。我於抗戰時，任長江區航政局局長兼軍事委員會船舶運輸司令部徵調處處長、四川省船舶總隊長，復員戡亂時，仍任航政局長，曾躬與其事，知之最詳。目前日本當政者及各業中堅份子，不少係當年乘我船舶返國，應能體念我國之嘉惠，而督促田中內閣，懸崖勒馬，中止與匪建交。設田中無顧條約義務，及歷史教訓，我國上下，無疑的當一致奮起，莊敬自强，作必要的强烈措施。電文並刊於六十一年九月二十五日經濟日報及同月航運週刊。

十一月

接受臺灣省立臺南高級水產職業學校饒用泌校長聘函，聘爲該校六十二年度顧問委員會顧問。

應臺北市銀行公會之邀請，對業務人員研究班作「國際海運與銀行業務」專題講演兩次，該班係由張玆闓、潘志奇兩先生主持。

民國六十三年（六十九歲）

一月十八日

中華民國航運學會在臺灣理監事王先登、王濟賢、甘其綬、朱世慶、朱登皋等二十八人，提名我爲中央研究院院士候選人，因票數不足，而未獲當選。玆將原提名表，附錄於後。

中央研究院院士候選人王洸先生提名表

被提名者之姓名	王洸
別字	道之
年齡	民前六年七月七日
籍貫	江蘇武進
專習學科	交通管理
簡歷	早歲由政府選派赴美，入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長兼海事科科長、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、省營臺灣航業公司董事長等職。 學術簡歷：歷任國立交通大學及重慶商船專科學校教授。現任中華民國航運學會理事長，兼國立政治大學、成功大學、省立海洋學院及私立中國文化學院、淡江文理學院、大同工學院等校教授。 服務公職及教育學術團體經歷詳附件一及二。

被提名人資格之說明

一、被提名人合於院士資格中任何一項之規定，請詳加說明。（院士資格條文見附註）

甲、被提名人合於院士資格中第一項之規定：

㈠近代航運之學，我國向乏人研究，更鮮有專著行世。被提名人早歲即鑽研此學，抗戰以前已有「中國航業」及「航業政策」等書發表，開風氣之先。抗戰時期續有「水道運輸學」之印行。政府遷臺以後，被提名人益潛心於研究，辛勤寫作，二十四年來未有中輟，專著之在臺印行者，多至四十五種（名稱詳附件三），蔚爲大觀，幾將大學交通管理系與航運管理系主要課程之教材，全部完成。不僅其學術思想，廣播於世，且被提名人在國立政治大學、成功大學及省立海洋學院、私立中國文化學院、淡江文理學院及大同工學院等校主講此等課程，時逾十七年，教澤益宏，影響經濟建設尤大。民國五十六年及六十年，中華學術院先後頒贈被提名人研士及哲士榮銜。被提名人所著「航業經濟學」及「中國海港誌」二書，蒙臺灣省政府頒給著作獎：「實業計劃論」一書承國父遺教研究會主動提出審議，頒贈學術獎章；「開國六十年交通史論」一書承中國經濟建設研究會主動提出審議，頒贈該會首屆學術獎章。被提名人所著「我與航運」暨其日文譯本及「王洸教授其人其書」，並經中央圖書館列爲國際交換著作。以上均係被提名人所專研之學術而有特殊著作貢獻於社會文化者。

㈡被提名人對法規之創制，最多建樹，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，至今施行，奠立我國航政之建制。被提名人在抗戰及復員時期，主管長江繁要航政工作達十三年之久，於艱苦維持民運及支援軍運任務之外，並受命在川江、沅江灘險之處，創辦機械絞灘設備，在川湘粵桂贛五省趕造

大批船隻，對增加水運工具，保障航行安全，厥功甚偉。復員初期，被提名人收回漢口、九江、南京外商碼頭改建公用碼頭十處，爲長江建立公用碼頭之創舉。同時積極打撈沉船，恢復滬漢夜航，凡此績效，具見被提名人之才識。政府先後授予景星勛章、勝利勛章、航政一等獎章、光華甲種一等獎章（照片見附件四），亦所以酬其勛勞。政府遷臺後，被提名人任職交通部航政司司長，策劃我國航業發展，轉內陸沿海航運爲國際航運，培育航海人才，奠定今日航運事業之基礎。被提名人任職省營臺灣航業公司董事長九年，使該公司轉虧爲盈，船隊更新。以上均係被提名人所專研之學術，躬自實踐，對國家建設殊有貢獻者。

乙、被提名人合於院士資格中第二項之規定：

中華民國航運學會爲全國性之學術團體，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，提倡海洋建設爲宗旨（章程、立案證書照片及第三屆第四屆理監事名單見附件五至八）。被提名人初爲發起人及籌備人之一，學會成立，被選爲首任理事長，民國五十四年、五十七年及六十年任期屆滿，連選連任，現主持本會已在十一年以上。本會有個人會員二百八十九人，團體會員一百十二單位，有自建之會所，十一年半以來，辦理學術性活動，重要者計有十項：

(1)與中國文化學院合作創設航運碩士班，培育高級航運管理人才，於民國六十一年奉准成立，在本會會所上課，修業二年，學科及論文考試及格，授碩士學位。第一屆研究生錄取五人，第二屆研究生錄取四人。

(2)開辦航運業務研究班，應航業、保險等事業改進業務及從業人員進修之需要，已辦十期，參加研究者五百六十人。

(3)開辦輪機研究班，應輪機人員進修之需要，已辦二十期，參加研究者一千一百八十一人。
(4)創設航運資料館，陳列航業、海港、造船各項建設之模型、照片、圖表與儀器，供衆參觀。
(5)設立航運圖書館，藏書二萬餘册，供衆閱讀。
(6)設立航業諮詢服務中心，解答法律上、行政上、技術上各項問題。
(7)發行「航運週刊」五百七十八期。
(8)發行「航運季刊」四十期。
(9)編印「航運文庫」五十册。
(10)編印「航運年鑑」一册。
(11)編印「世界華商航業概況」一册。
(12)編印「航港法規」一册。
(13)印行「船舶報（話）務員工作手册及進修教材」一册。
(14)設置航運獎學金及助學金，並接受航業界熱心人士之委託設置獎助學金。得獎者共五百五十五人，已發獎助學金合計新臺幣六十三萬四千七百元。

本會成立之時，一無所有，經被提名人精心擘劃，又獲理監事之合作贊助，始克服財政上之困難，未接受政府任何補助。本會各項活動詳附件九「十一年來的中華民國航運學會」。內政部以本會成績優良，特於五十四年、五十七年及六十年頒發獎狀，三度予以嘉獎（獎狀照片見附件十至十二）。以上係被提名人對所專研學術之機關，主持在十一年以上，成績卓著，而有具體事實堪以證明者。

二、被提名人之重要著作中，其合於院士資格第一項之規定者，請列舉於左，註明出版年及發表處。（最

好能一併附寄）並加以具體說明。

被提名人在臺灣出版之四十五種著作書目與提要，分別詳載於王洸教授交通海運專書總書目（附件三）、王洸教授其人其書及王洸教授航運叢書總書目及書評（附件十三及十四）之中。

三、其他有關資格事項之應加說明者。

㈠教育部於民國五十五年十二月二十四日，公佈海事名詞，共分航海、輪機、船藝、航運業務、造船、海洋氣象、船舶通信、危害品、海軍軍語、港埠工程、港灣譯名、水產十二篇；共四萬一千三百六十一則，爲我國專門名詞中之篇幅最大者。教育部依法於事前延聘專家六十人，組成審查委員會，並聘被提名人爲主任委員，集會二百十五次，閱時四載而蔵事。被提名人以淵博之學識，愼思明辨之精神主持會議，始終不懈，用能完成此一代文獻。此爲被提名人忠於學術，熱誠服務，應加以說明者。

㈡本提名表係經民國六十三年一月九日第四屆第四次本會理監事會議通過，合併說明。

中華民國六十三年元月十八日

中華民國航運學會
在臺理監事

王先登　李道合　陳公亮　董漢槎
王濟賢　沈垚青　陳紹煥　楊管北
甘其綬　徐人壽　曹仲周　厲汝尙
朱世慶　徐可均　馮　琦　謝君韜
朱登皋　施復昌　趙　瑋　錢　益
李昌來　許文華　張文耀　關世傑
李宗吉　陳士金　張恩駿　儲家昌

提名人：

附註：中央研究院組織法第五條條文如左：

中央研究院置院士若干人，依左列資格之一，就全國學術界成績卓著之人士選舉之。

一、對於所專習之學術，有特殊著作發明或貢獻者。

二、對於所專習學術之機關領導或主持在五年以上，成績卓著者。

附件目錄：

一、王洸服務公職經歷。
二、王洸服務教育及學術團體經歷。
三、王洸所著交通海運專書總書目。
四、王洸奉頒勛章及獎章照片。
五、中華民國航運學會章程。
六、中華民國航運學會立案證書照片。
七、中華民國航運學會第三屆理監事名單。
八、中華民國航運學會第四屆理監事名單。
九、十一年來的中華民國航運學會。
十、內政部五十四年獎狀照片。
十一、內政部五十八年獎狀照片。
十二、內政部六十年獎狀照片。
十三、王洸教授其人其書（中央圖書館國際交換著作）。

十四、王洸教授航運叢書總書目及書評。
十五、航業經濟學（臺灣省政府著作獎）。
十六、中國海港誌（臺灣省政府著作獎）。
十七、實業計劃論（國父遺教研究會學術獎）。
十八、開國六十年交通史論（中國經濟建設研究會學術獎）。
十九、我與航運（中央圖書館國際交換著作）。
二十、我與航運日文譯本（中央圖書館國際交換著作）。
二一、王洸照片二張。
附件一

王洸服務公職經歷

㈠行政管理

交通部航政司核算、辦事員（民國十五年十二月——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（民國十八年九月——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）

交通部絞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——五十七年二月）

㈡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——二十六年三月）
交通部設計委員會委員（民國四十年三月——四十七年十二月）
交通部交通研究所研究員（民國四十四年一月——四十七年十二月）
行政院光復大陸設計研究委員會水利組委員（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）
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——五十八年十二月）

㈢軍事運輸

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）

㈣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）

(五)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）
招商局輪船公司董事（民國三十八年九月——五十一年三月）
臺灣航業公司董事長（民國四十八年一月——五十七年二月）

(六)勳章及學術獎章

景星勛章
光華甲種一等獎章（軍功）
航政一等獎章
勝利勛章
國父遺教研究會三民主義學術獎章（民國六十年八月頒發）
中國經濟建設研究會第一屆學術獎章（民國六十一年十二月頒發）

附件二

王洸服務教育及學術團體經歷

軍事委員會軍事交通研究所教授（民國二十三年四月——二十四年七月）

重慶商船專科學校教授（民國二十八年九月——三十二年六月）
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）
成功大學商學院教授（民國四十五年九月——迄今）
政治大學商學院教授（民國四十八年二月——迄今）
淡江文理學院商學部教授（民國四十九年九月——迄今）
交通大學工學院教授（民國六十二年九月——迄今）
銘傳女子商業專科學校教授（民國四十八年九月——迄今）
淡水工商管理專科學校教授（民國六十年九月——迄今）
政工幹部學校教授（民國四十三年六月——五十二年六月）
中正理工學院教授（民國五十八年三月——五十八年九月）
大同工學院教授（民國四十九年九月——五十九年七月）
國防研究院講座（民國四十九年五月——六十一年一月）
中國海事專科學校教授（民國五十六年二月——五十八年二月）
中國文化學院海洋系及海洋研究所教授（民國六十一年八月——迄今）
中華學術院研士（民國五十六年）
中華學術院哲士（民國六十年）
中華民國航運學會理事長（民國五十一年七月——迄今）
中國驗船協會理事（民國四十一年——迄今）

中國地方自治學會理事（現任）
國父遺教研究會監事（現任）
中國經濟建設研究會常務監事（現任）
國際貿易協會常務監事（現任）
國際經濟研究社理事（現任）
中國交通建設學會理事（民國四十年——六十二年九月）
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）
航運週刊社發行人（現任）
航運季刊社發行人（現任）
臺灣商務印書館董事（民國五十三年六月——迄今）

二月二日

接受三軍大學戰爭學院蔣緯國院長聘函，聘爲該院正規班，民國六十四年班「海權研究——航運」課目特約講座。

二月十七日

臺灣省新聞處周處長天固，召開省政（交通）建設座談會，徵詢交通學者及專家有關今後交通建設之意見，我應邀出席。是日交通界方面人士尚有劉鼎新、蘇在山、陳世芳、李孟慈、傅家齊、王傳芳諸先生。交通處陳處長樹曦，鐵路局陳局長德年，公路局李局長錫煜，基隆港務局袁局長鐵忱，高雄港務局李局長連墀，花蓮港務局王局長裕鯨，臺中港工程局陳局長鳴錚均出席，我即席提出「安康的臺灣交通

建設議」，分就㈠配合能源節約問題，㈡多港政策問題，㈢如何訂定臺灣省交通遠程計劃，㈣徹底消除港口擁擠現象，㈤本島興建高速鐵路問題，㈥有關鐵路運輸問題，㈦公路監理業務興革意見，㈧交通事業經營企業化問題，㈨都市大衆運輸問題，㈩有關開發觀光資源問題，提出了具體的意見和改進辦法。各報均擇要刊出，新聞處後將各方意見，彙編一特輯。我的交通建設議列爲首篇，可見省方之重視。後來省政方面有關交通施政，頗多採納了我的意見。該「安康的臺灣交通建設議」已編入「運輸經濟論」書中。

二月二十五日

接受中國文化學院喬寶泰院長聘函，聘爲海洋研究所碩士班研究生盧峯海、梁允文、陳純熙之論文指導教授。

四月十九日

接受中國文化學院喬寶泰院長聘函，聘爲海洋研究所航運組碩士班研究生學位學科考試閱卷委員，及研究生盧峯海、鄭中斌、廖世進、梁允文、陳純熙論文考試口試委員。各生均經考試及格，獲得碩士學位，此爲我國教育史上第一批獲得航運碩士之人士。

四月二十三日

接受國立成功大學倪超校長聘函，聘爲該校工業管理研究所第二學期碩士學位考試委員及碩士候選人葉瑞昌、段志談論文審查人。

五　月

接受中國文化學院張其昀董事長、喬寶泰院長聘書，聘爲該院海洋研究所航運組主任，任期一年。

應三軍大學戰爭學院蔣緯國院長之聘，主講「海權研究—航運」專題。

五月八日

應聘爲淡江文理學院六十三年度國際貿易教師評審小組委員。

五月十五日

接受教育部蔣彥士部長聘函，聘爲六十三年度公自費留學考試命題及閱卷委員。

五月十六日

接受中國文化學院六十三年度研究所招生委員會主任委員喬寶泰先生聘函，聘爲海洋研究所航運組海運學命題兼閱卷委員。

六月一日

接受逢甲工商學院高信董事長、廖英鳴院長聘函，聘爲該院教育顧問委員會交通管理組委員。我曾在該院，對交通管理系全體學生作「貨櫃運輸」之專題講演。

六月二十九日

當選爲中國地方自治學會第七屆理事，李宗黃先生連任理事長。

七月二十八日

接受臺灣省立海洋學院李昌來院長聘書，聘爲該院航運管理學系兼任教授，主講海商法、海上法、航政法規課程，任期一年。

八　月

「運輸經濟論」出版，由海運出版社印行，並由中央圖書館選作國際交換出版品。全書分下列十編：第一編政策論，第二編海洋運輸，第三編鐵路運輸，第四編公路運輸，第五編航空運輸，第六編交通運輸問題解答，第七編講詞，第八編書評，第九編交通紀實，第十編隨筆。又附刊有專載兩篇，一爲王

洸教授著作提要，一爲王洸教授著作各書之書評選錄。我對這本書曾作自序，節錄如下：

年初適逢寒假，擬將歷年蒐集剪貼之交通航運資料，分門別類，準備全部贈送航運學會，作研究生寫作之助，不意發現其中許多是我的筆記、短文、講詞、答問、尚未納入我專著之中，大部分關涉運輸經濟，間有時過境遷之資料言論，但可窺事業發展的軌跡，堪作研究施政之參考。亦有若干交通史實，我曾參與其事，或親歷目睹，外間甚少獲知，如不整理發表，可能湮沒失傳，故併同一年來所寫文章，彙輯成書，名曰「運輸經濟論」。

今年年底，我將進入服務航運五十之年，藉以此書，備作紀念。設幸而有裨於今後國家之建設，那是我意外的收穫了。

八　月

接受六十三年高等考試典試委員長劉季洪先生聘書，聘爲該會人事行政組企業管理組襄試委員。

接受中國文化學院張其昀董事長、喬寶泰院長聘書，聘爲該院海洋研究所航運組兼任教授。

高雄港務局李連輝局長專函徵詢籌設港史館之意見，因擬建議多項，提供其參考，往來函件，刊於八月航運周刊，並編入「臺灣交通概況」書中。

八月四日

特種考試臺灣省基層公務人員考試，典試委員長康代光先生聘我任人事行政及企業管理組海運學、海上保險、航務管理三科襄試委員。

八月九日

應三軍大學海軍指揮參謀學院劉定邦院長之聘，主講水運課程。

九月一日

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受國立交通大學工學院盛慶琛院長聘書，聘爲該院海洋運輸學系兼任教授，主講運輸學、海運學課程，任期一年。

九月一日

接受國立成功大學倪超校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟學、海商法、航政法規課程，任期一年。

九月五日

接受中國地方自治學會李宗黃理事長聘函，聘爲該會函授學校董事。

十月三十一日

是日恭逢總統　蔣公八秩晉八華誕，十一月二十四日又是中國國民黨建黨八十周年，航運學會特於會所舉辦「港航建設展覽」，以申慶祝，會期一個月。此次展覽，因限於財力、人力，及場地關係，規模雖不甚大，但有關海港建設、航業發展、造船進步、及航海學術與教育訓練各項，均有模型、照片、圖表、統計展示，計分港埠、造船、航業、貨櫃、訓練、學術及統計資料七個單元，可謂具體，新而徵信，饒有教育意義。其中若干船模、儀器，雖時隔有年，亦可瞭解航運發展的過程，富有歷史價值，故開幕以後，觀衆甚多。

開幕之日，海軍總司令宋長志上將、僑務委員會毛松年委員長及交通部朱登皋次長等均蒞臨會場參觀，頗表讚許。展覽會之內容，我經撰文編入「臺灣交通概論」書中。

十一月九日

應三軍大學海軍指揮參謀學院劉定邦院長之邀請，在該院海軍正規班，民六十三年班，作「海權與航業專題」講演。

十一月十九日

臺北區航業界同仁張毓中、陳萬青、許鳴曦、馬啓炎、胡錫康、丘埜鴻等，以欣逢中國國民黨建黨八十週年，特於是日假臺北市省立博物館，舉辦航海員工暨眷屬書畫展覽六天，藉以宣揚中華傳統文化精神。計展出曹仲周、張壽賢、陳萬青、王開節、吳宛中、卓韻湘、賈月波、胡錫康、章錦棠、王競雄、王壽馥、鄭月波、方延杰、劉梅舫等書畫近百件，琳瑯滿目，極一時之盛。我妻楊俊如的繪畫，亦應徵展出。會後書畫名家陳萬青先生曾撰文以紀其事。對俊如之作品，有如下的讚語：「楊俊如女士是早已成名的畫家，此次提供展出的作品，是耄耋圖和翠竹鳴禽兩幅，筆觸的嚴謹秀麗，神態自然，名作不同凡響，眞可以傳世了。」

十二月十九日

中華民國航運學會獲內政部林金生部長，頒發六十三年全國性及區級人民團體工作成績總考核成績優良獎狀，此係第四次榮獲獎狀。

十二月二十日

接受政治作戰學校陳守山校長聘函，應聘在該校政治研究所主講「實業計劃」課程。

十二月

接受中國文化學院喬寶泰院長聘函，聘爲該院海洋研究所碩士班研究生周和平論文指導教授。

民國六十四年（七十歲）

一月三日

接受教育部蔣彥士部長函，聘爲臺灣省政府六十四年度公教人員公費留學考試「交通行政學」命題及閱卷委員。

一月二十四日

中國經濟建設研究會第四屆理監事會議，我被推選爲常務監事。

一月二十七日

中國地方自治學會三十週年紀念大會主席團及理事長李宗黃先生致送感謝狀，以「多承義務編撰本會創辦之中國地方自治函授學校省縣交通課程，金針廣度，化雨普施」等語；特申謝忱。

一　月

教育部學術審議委員會送請審查某君「運輸學」著作，經擬具意見書函復，文刊於「臺灣交通概論」書中。

二月六日

接受政治作戰學校陳守山校長聘函，聘在該校政治研究所主講「實業計劃」課程。

三月二十八日

中華學術院張其昀院長於該院海洋學會年會，頒贈我和靳叔彥、孟昭彝、關世傑等諸先生海洋學術獎，獎狀文詞如左：

本院哲士海洋學協會正會員王洸先生，現任中華民國航運學會理事長，創辦該會暨中國文化學院海

洋研究所航運組，精研航運學術與航政管理，倡導航運等事業之研究發展，貢獻卓著，特頒獎狀，以資表揚。」

我並代表受獎同人，致答詞如左：

今天同人承張院長頒贈獎狀，推許過重，使我們有不勝負荷之感；我願藉此機會，向張院長和諸位先生說出同人衷心感謝的話。

本會是海洋學最高的學術團體，會員先生，或鑽研此學，已有數十年，早享盛名，或開拓海洋事業，功績輝煌，這一項榮譽，實在每位都應分享。我們先獲此光榮，或許因爲序齒的關係。

今日世界，紛紛爭取資源，陸地資源不足，必須邁向海洋，深入海床，時勢之所趨，實淵源於先知先覺的啓示，和大政治家的策劃推行，各國如此，我國亦然。

國父實業計劃的昭示，總統　蔣公「中國之命運」的垂訓，均主張海洋建設並重。復興基地的臺灣，地理環境尤應以海洋建設爲國策。同人等或在工作上執行職責，或在教育上培養人材，或在學術上鑽研不息，都是接受這些啓示和觀念，略盡棉薄。今承張院長頒贈懋獎，實在愧不敢當，敬謹接受之餘，惟願與會員先生益加奮勉，共同爲我國海洋建設而繼續努力。

張院長曉峯先生博學閎通，史地權威，先後創立中國文化學院、中華學術院，璀璨燦爛，名聞中外，爲我國文藝復興，立不世之功。頻歲對於我國海洋建設，倡導不遺餘力，此次頒獎於同人，益見其高瞻遠矚，綜合名實的至意；敬代表同人向張院長表示敬意，並重申衷心的謝忱。

四月三日

接受六十四年檢定考試委員會主任委員鍾皎光先生聘書，聘爲該會評閱委員。

四月二十四日

國立成功大學倪超校長，聘任我爲該校工業管理研究所六十三學年度第二學期碩士學位考試委員。

並推定審查候選人林台玉、王念孫、歐文榮之論文。

五月

接受中國文化學院張其昀董事長、郭榮趙院長聘書，聘爲該院海洋研究所航運組主任，任期一年。

接受中國文化學院喬寶泰院長聘函，聘爲該院六十三學年度第二學期海洋研究所碩士班研究生學位學科考試命題兼閱卷委員。

接受中國文化學院喬寶泰院長聘函，聘爲該院六十三學年度第二學期海洋研究所碩士班研究生周和平、方克難、楊義勳、吳文正論文口試委員。各生均考試及格，獲得航運碩士學位。

接受中國文化學院郭榮趙院長聘函，聘爲該院六十四年度研究所新生入學考試命題兼閱卷委員。

接受中華民國航海界興建中正紀念館捐獻委員會楊主任委員管北聘函，聘爲該會常務委員。

五月十九日

接教育部蔣彥士部長聘函，聘任爲六十四年度公自費留學考試，「航業管理」科目命題委員及閱卷委員。

六月九日

中國經濟建設研究會函聘爲交通運輸研究委員會召集委員。

六月十六日

接中國文化學院郭榮趙院長致交通部函副本，由海洋研究所航運組主任王洸教授主持下，從事我國海商法修正草案與制定航業法草案綱領兩項研究報告，送請查收參考採擇。嗣得交通部函復，致贈稿酬新臺幣四千元，由我分配予研究生方克難、王士、周和平、袁智清、楊義勳、吳文正等六人。

六月十七日

接受中國地方自治學會理事長李宗黃先生聘函，聘爲育樂兩篇研究委員會副主任委員。

中華日報召開航運座談會中，我答記者，有關發展我國航業五個問題，原文刊於該報，並編入「臺灣交通概論」書中。

七月七日

是日爲我七十歲生日，作了如下的自述，請胡錫康先生代書裝裱，現藏於國立歷史博物館中。

我生平熱愛中華文化，篤信三民主義，出自衷心，身體力行，甚至有些愚忱。

我有理想，但是智能不足，每當用時，輒覺力不從心。因此，天天想追求學問，可是今日科學昌明，分門極細，愼思明辨尙易，博學闡通殊難。自從進入社會，服務交通，祇能就工作上的需要，和興趣上的所屬，苦讀審問。專研我能力可及的學問。

我身經國府鑾建、抗戰奮鬪、勝利還都、戡亂遷臺的大時代，可謂歷盡滄桑。事業常多波折，家庭迭遭變故，深深體驗到「處變不驚」、「莊敬自强」的明訓。如果說，我對國家社會，曾有些微的貢獻，那是我接受了青年守則中，「忠勇爲愛國之本」和「學問爲濟世之本」的啓示。

國父昭示「交通爲實業之母」，故總統　蔣公倡導「海洋建設」，竊喜在臺灣，人們已耳熟能詳。可是當我青年、中年時代，心雖嚮往，除了「實業計劃」和「中國之命運」兩實典外，再讀不到其他專書，可供進修；亦沒有師承，能獲指導。所以我勉力在工作中求新知，在經驗中獲學問，略有心得，必予記錄，或發表文字，公諸於世。希望能使繼起者明其門徑，而進入堂奧。

政府播遷來臺，時地異於大陸，交通海洋的建設，已受社會重視，我從公之餘，益致力於寫作講學，二十六年之弘揚傳播，似覺不無效益，略慰生平所願。

七月九日

中華日報印行「發展航業」特刊，發表七月七日召開座談會之各方面意見。座談會係由該報錢震社長主持，首先報告座談意義，大意謂「目前我國海島經濟的態勢，需要龐大的航運事業支持，對外貿易

才能蓬勃發展。多年來，我國航運事業在諸位領導和推動之下，已有長足的進步，但自國際性能源危機發生之後，世界經濟普遍呈現不景氣的現象，航運事業蒙受重大的打擊，面臨這些困境，我們應當針對當前各項問題，採取有效因應措施。本報邀請各位前來參加發展航業座談會，就是希望藉座談的方式，謀求發展航業的良策，還請大家能暢抒高見，並在諸位的領導下，羣策羣力，使我國的航運事業不但能安然渡過目前的危機，更進而促進航業的急速發展。」是日出席人士，以簽名先後爲序是：

儲　家　昌（中華民國船員外僱輔導委員會主任委員）
厲　汝　尙（中國驗船協會總驗船師）
袁　鐵　忱（基隆港務局局長）
趙　　璋（臺北市輪船商業同業公會理事長）
王　樹　德（海關總稅務司）
程　志　新（能源航運公司總經理）
張　恩　駿（招商局輪船公司總經理）
鄧　開　誠（全國商船聯營處祕書）
鄧　世　卿（基隆港務局副局長）
郭　梓　强（財政部關務署署長）
王　　洸（中華民國航運學會理事長）
王　濟　賢（中華民國輪船商業同業公會全國聯合會祕書長）
朱　世　慶（益壽航業公司總經理）
唐　桐　蓀（中華民國船長公會理事長）

陳敏生（臺灣航業公司業務經理）
陳精文（臺灣航業公司總經理）
趙仁耀（中華航業海員黨部總幹事）
戴行悌（中華民國海事學會理事長）
蕭圳根（臺北市進出口商業同業公會理事長）
劉小華（中華航業海員黨部總幹事）
李樂山（德和輪船公司總經理）
王統五（建興航業公司總經理）
郭洪威（海外航務聯營總處祕書長）
婁憶琛（海外航務聯營總處副祕書長）
唐心一（臺北市輪船商業同業公會總幹事）
李宗吉（基業船務公司董事長）
支振華（信友實業公司副總經理）
王銘生（益壽航業公司經理）
錢頤圭（德記洋行代表）
薩福全（聯懋通運公司總經理）
項德意（海員總工會理事長）
林良濤（交通部航政司幫辦）
董漢槎（中國航運公司董事長）

徐　人　壽（中國航運公司總經理）

李　連　墀（高雄港務局局長）

董　寶　森（國華航業公司經理）

吳　桑　田（航運業代表）

王　勇　雄（航運業代表）

我即席應邀發言，重點如下：

我們的友邦大韓民國，對發展航運極爲重視，商船政策由總統直接主持，並成立「大統領商船諮詢委員會」，可見韓國發展航業的決心。所以，雖然韓國在獨立時對本身沒有一艘商船，而目前其船舶總噸位却已幾近與我國相等。

我國行政院有財經會報，爲財經政策的諮詢和決策機構，如能將財經會報擴大爲「財經運輸會報」，則不但航業政策可以早日釐訂，更可與其他財經發展計劃取得協調與合作。

對於散裝貨短少的賠償責任問題，我說我國進口穀類，年有增加，今年估計在三百五十萬噸左右，如發生鉅額短少，不特物資損失，抑且因業者成本提高，而轉嫁於消費者。嗣後運送人（船公司）應特別注意，必須按照海上人命安全公約第六章「載運穀類」各項規定，除督令國外代理行切實遵照辦理外，並應責成船長負安全裝載之責，務使承運船隻在各方面均保持適航性（Seaworthy）。

以前所發生之賠償糾紛案件，如運送人、傭船人（貨主）均係中國籍，自應依照我國法律，在國內訴訟或仲裁。至於實體上的審判及仲裁，應依照我國海商法、船舶法等法規，查明該船是否適航，以定應否由運送人負責。所謂「適航性」係廣義的解釋，除船舶應具備各種安全證書及船員應持有合格證書及配備足額外，尚應考查該船是否依照海商法第一〇六條，運送人曾作必要之注意及措置。

七月八日

中華民國船長公會舉行會員大會，我應邀致詞，經發表修訂海商法有關船長海員兩章之意見，原文編入「臺灣交通概論」書中。

七月十一日

是日上午中華航業海員黨部召開航海節座談會，我應邀致詞，發表「我應制定航業法垂爲海洋建設的國策」，文刊於中華日報，並編入「臺灣交通概論」書中。

是日下午三時，國立歷史博物館因我服務航運五十週年，特在臺北市南海路該館舉辦「王洸教授航運史著述暨珍藏古物特展」，請東上前面寫著，恭請袁守謙先生蒞臨致辭，藉昭隆重。後面寫著：

王洸教授，別號道之，民前六年生，江蘇武進人，服務航運行政及執教，凡五十年，著作等身，桃李滿天下，爲當今航運學權威，出身書香門第，夙慕民族文化，於公課餘暇，輒喜收藏名人書畫。來臺後，更增興趣於古物蒐藏，凡瓷器、玉器、雕刻等精品，傾囊以求，集有成數。爲實踐總統　蔣公復興民族文化之遺囑，近特將家藏全部珍品近百件，移存於國立歷史博物館，供長期展覽，公諸社會，一俟妥適安排，即將獻贈於政府，俾光輝燦爛之中華文化遺產，永世保藏。

王教授爲慶祝抗戰勝利三十周年，刻特就藏品中，先揀選清乾隆年間出品而寓有深長意義者：㈠以仁制暴之「伏虎羅漢」牙刻，㈡復國必成之「金漆如意」，㈢民族繁衍之「瓜瓞綿綿青玉瓶」各一件，提前惠贈本館入藏，欣逢航海節，本館特將王教授移存及捐贈文物一併隆重展出，用資紀念。

開幕典禮，首由歷史博物館館長何浩天先生致詞，贈送紀念狀，文曰：

航運學家王洸教授爲實踐總統　蔣公遺訓，復興中華文化，將家藏古物暨著作手稿移存本館；時維中華民國六

十四年七月十一日第廿一屆航海節，適逢王教授服務五十周年，本館特隆重舉辦王洸教授航運史著述暨珍藏古物特展，藉申慶祝。荷承惠以清代名貴文物：(一)牙刻伏虎羅漢，(二)漆品金漆如意，(三)玉器瓜蹲綿綿青玉瓶各一件，慨贈本館入藏。仰企義舉，彌切欽邇，敬貽本狀，用資紀念。

繼由前交通部袁部長守謙先生致詞，對我過去服務航政、航業之事蹟及對學術教育之貢獻，諸多讚譽。來賓並推我的好友阮毅成先生講話。他說：「道之兄平生有三件事令人崇敬，他的教學奇年誨人不倦的精神、著作等身手不釋卷的毅力，及克勤克儉惜物愛物的習慣。現在已到了「從心所欲而不踰矩」的古稀之年，而將他畢生勤儉所有奉獻國家，實踐總統　蔣公復興民族文化遺訓。他所作的決定，眞是足以名揚千秋，德業感人。」

我除了在展覽會場中，寫了「奉獻收藏，公諸於世」的橫條，展出表明我的心聲外，並在會上致辭答謝，文詞如左：

奉獻收藏，公諸於世

我幼長於中華文化濃厚的家庭，祖父諱國均，進士及第，從政清廉。先嚴諱倬，早歲即有科名，盛年遊學東瀛，專攻法政，精擅書畫。我妻亦能繪事。故在此環境下生活，自然對我國的傳統美術，發生興趣，平時輒喜收藏名人書畫。

民國三十八年十一月二十九日，重慶陷匪，我因奉命辦理疏運，最後離開山城，幸免身殉，所藏書畫盡失。來臺之後，講學著述之餘，興趣轉移於收藏瓷器、玉器及雕刻。平時稍有積蓄，即相機購買。公職退休之時，適值大陸紅衛兵焚書坑儒，刼餘藝術品輾轉流出，部份由香港到臺灣。當時古董市場，外人有搶購之風。我目擊心傷，國寶將爲外人囊括以去，遂以所得退休金，連同歷年著作收入，選購若干珍品；原不擬爲個人所獨享，更非爲子孫牟利。玆已集有成數，特全部移藏於歷史博物館，供其長期展出，公諸於世。一俟妥適安排，即將獻贈於政府，俾光

輝煌燦之中華文化遺產，永世保藏。

記於中華民國六十四年七月，時在臺北

奉獻會上答辭

剛才何浩天館長對我的讚譽和袁守謙先生、阮毅成先生給我獎勵，我既感謝，又覺得承受不起。我研究交通學術，從事交通事業，是受　國父思想的啓示，但做的不如理想。我愛好中國傳統美術是由於世代家風，但蒐求不够豐富。今天是航海節，在五百七十年前的今天，大明三寶太監鄭和，作第一次遠航，先後七次，很成功的，完成了文化經濟政治外交的使命，亦是我國海權最伸張的時代，我生平仰慕嚮往。今日我們處於反共復國的基地臺灣，又面臨了海權的時代，我們必需要邁向海洋，恪遵總統　蔣公的遺訓，努力於海洋建設。我和何館長選定這一天奉獻我的收藏，公開展出，意義在此。

今天我以乾隆時代的三寶作代表性的奉獻，涵義有三：第一件「伏虎羅漢」牙雕，我們都深惡大陸共產暴政，尤甚於猛虎，必須行三民主義的仁政，才能制伏它。第二件「金漆如意」，象徵我們反共復國的前途，猶如金色輝煌，必能如願以償。第三件「瓜瓞綿綿青玉瓶」，象徵中華文化昌盛，民族繁衍綿長，反共復國的意志，有如青玉般的堅强。謹以此三寶作爲代表性奉獻政府。願諸位先生共鑒賞之。

我這次奉獻的收藏，歷時二十六年，得力於我妻楊俊如的節約生活，和合作支持，對我來講，應對她亦要表示謝意。今天冠蓋雲集，光臨指教，使我感到無上光榮。同時，對於國立歷史博物館諸先生的策劃辛勞，更使我永銘心版，難以忘懷，一併表示衷心的感謝。

典禮會後，由袁守謙先生剪彩，打開了展覽室三間，其中一間陳列我的全部著作，部份手稿、勳章、學術獎章和總統　蔣公給我的任命狀。另外兩間，全部陳列我捐贈移藏於歷史博物館的古物，品名如左表：

甲、瓷器部份

編號	名稱	製作年代	件數	備考
1	龍鳳呈祥雕瓷梅耳大瓶	康熙年製	一件	圖見「美哉中華」民國六十二年二月第五十二期
2	龍泉碎瓷香爐	明代製品	一件	〃
3	素三彩人物蓋罐	康熙年製	一件	〃
4	茶葉末貫耳蒜形瓶	清製	一件	〃
5	粉彩百鹿蝠耳大樽	乾隆年製	一件	〃
6 7	粉彩「春風得意」「冬日行旅」大吉對瓶	〃	二件	連錦匣圖見「美哉中華」第五十二期
8	青花釉裏紅番蓮鹿耳大瓶	〃	一件	圖見「美哉中華」民國六十二年三月第五十三期
9	粉彩大雅齋萬年青象耳大樽	同治年製	一件	〃
10	五彩柳蔭雙馬涉水硯	清製	一件	婆羅華館藏圖見「美哉中華」第五十三期
11	三多九如靈芝雕瓷如意	乾隆年製	一件	連座及玻璃匣與錦匣圖見「美哉中華」第五十三期
12	粉彩漁家樂瓶	清製	一件	連匣圖見「美哉中華」第五十三期
13	粉彩人物花瓶	康熙年製	一件	圖見「美哉中華」第五十三期

14	五彩人物碎瓷瓶	明　製	一件	〃
15	五彩八仙過海福祿壽三星鹿耳大瓶	乾隆年製	一件	
16	定窰牙白六字眞言香爐	清　製	一件	底書光皇子孫保之
17	百獸粉彩筆筒	康熙年製	一件	
18	朱砂寶石紅花鉢	明　製	一件	螺紋無釉底
19	七彩八仙過海福祿壽三星六角雙桃耳大瓶	同治年製	一件	
20	粉彩人物象耳大瓶	乾隆年製	一件	
21	龍泉大香爐	明　製	一件	
22	五彩山水瓷屏之一—春		一件	清癸卯年陳列保畫
23	五彩山水瓷屏之二—夏		一件	〃
24	五彩山水瓷屏之三—秋		一件	〃
25	五彩山水瓷屏之四—冬		一件	〃
26	青花萬曆年製蟠龍大梅瓶	明　製	一件	連匣

乙、清製紫檀木全部螺甸鑲玦家具

1. 客廳大坑床一件（獸頭坑床脚，三面有靠背）

2. 古董大櫥一件（外加櫥頂，孔雀開屏圖案，獸頭櫥脚）
3. 半圓桌一件（面有鳳儀亭貂蟬拜月圖案）
4. 客廳長椅一件（全部百鳥浮雕及鑲嵌，靠背有王羲之像鑲嵌圖案）
5. 躺椅一對（有孔雀開屏圖案）
6. 茶几一件（配躺椅用，有菊、石圖案）
7. 太師椅二件（同治十二年製，有博古祥雲圖案）
8. 太師椅高茶几一件（大理石面，同治十二年製，有祥雲圖案）
9. 八仙方桌一件（面有福祿壽三星及梅蘭竹菊圖案）
10. 大方燈四件（面有士人旅行風景圖）

丙、玉器部份

1. 清製瓜瓞綿綿鏤空雕刻青玉大瓶一件（民國六十四年七月十一日先行捐贈）
2. 清製羊脂白玉大如意一件（三塊玉鑲，上玉刻蟠桃飛蝠，中刻佛手，下刻石榴，柄鑲一百個銀線壽字，連盒）
3. 清製黃玉唐馬一對（連盒）
4. 清製青玉馳馬一對（連盒）
5. 清製黃玉獅紐香爐一個（連盒）
6. 清製瑪瑙獅撲鹿雕刻一件（連盒）
7. 明製青玉饕餮紋浮雕香爐一件（連盒）
8. 出土舊玉帶扣一件（單扣連座）

丁、景泰藍銅器部份

1. 清製景泰藍大瓶一件（櫻桃松柏圖案）
2. 清製景泰藍浮雕鑲嵌瓶一件（荷花圖案）

戊、牙刻部份

1. 乾隆年製伏虎羅漢像一件（血牙心，民國六十四年七月十一日先行捐贈）
2. 清製仙女折枝像一件（血牙心）
3. 乾隆年製徐文長與鳥像一件（血牙心）
4. 清製文殊菩薩像一件（血牙心）
5. 近代精製行者八戒美女像一件（血牙心）

己、其他部份

1. 清製福建脫胎金漆如意一件（連紅木盒，民國六十四年七月十一日先行捐贈）
2. 嚴家淦先生贈王洸服務四十年賀詩一件（連框）
3. 故于右任先生贈王洸法書一件（連框）
4. 方延杰先生雕塑王洸銅像一件
5. 梁丹丰女士繪王洸油畫像一件（連框）

參觀的人很多，中央、中華、聯合、新生及中國時報記者，均有特稿刊於各該報，臺灣、中國、中華三家電視臺亦均到場錄影播放，爲航海節活動，引起了高潮。是日到會場的來賓，簽名前後爲序，如后：

姚夢谷　何浩天　王旌德　邱孟冬　金勤伯　魏漢馨　王軼猛
喻仲林　雷治華　秦景卿　申慶璧　張鎮平　錢卓升　程忠元
李方桂　李徐櫻　卓韻湘　鍾皎光　張友熙　張余淑　高旭輝
任卓宣　袁守謙　郭琴舫　潘廉方　汪大華　謝海泉　包緝庭
董漢槎　王濟賢　孫金生　徐鑾　楊和基　張志禮　鄭天孫

張惠鎖　方賢齊　王叔朋　胡錫康　何宜武　張翊　楊泰傳
沙燕昌　岑琦　張學鼎　曹燦東　關芷芃　王廣文　林淑心
蔣善達　陳有爲　張金廷　楚崧秋　夏煥新　唐健年　程振粵
盛慶琭　周天健　楊啓祥　田定庵　陳樹人　周文瑞　管綸
于潤生　陳精文　李公權　楊家麟　劉方矩　黃石麟　簡爾康
沈繩一　宋尊三　張目寒　朱紫虹　張忠建　丁廸　陳士金
萬鵬程　沙允仁　謝君韜　周琦　鄭曦　王肇嘉　項德意
鄧開誠　鄧世卿　黃志潔　吳璜　曾繁康　程志新　潘仰山
韋鋒　汪祖華　溫子旃　李昌來　李坤城　曹啓元　尹叔明
陳爾恭　阮毅成　錢英　焦席禩　徐炎之　張善卿　李宗吉
李明清　溫世華　閔劍梅　孫寄園　陳邁子　芮寶公　陳聲簧
宋長志　楊書林　李瑞麟　張子揚　張豐緒　段其燧　孫常煒
林良濤　張廣仁　陳宗經　曾虛白　唐子宗　王泳　甘其綬
舒子寬　梁雲坡　胡念祖　唐慧貞　段清濤　張葆鈞　王作揆
徐韻秋　吳甲　夏元瑜　夏承楹　蔣一安　范坤元　林桂圃
陳妙然　吳嵩慶　包德明　李應兆　潘維和　李宗黃　鄒維詰
羅煥光　張連生　李紹盛　王撫洲　王化民　王海嵐　李鴻球
逢化文　吳讓農　許清水　廖德幹　許鳴曦　董竹蔭　劉小華
李煥中　胡衛良　施復昌　黃大受　楊寬華　史銘　管東屏

谷桂林　趙仁耀　佟季夫　沈　怡　葉式意　齊憲爲　譚棟材
熊　瑾　王建三　馬光瑞　易步嚴　周吟翹　嚴秋蘭　吳英珍
劉玉秀　盧業文　劉長寧　葉祖灝　王德馨　孫堂福　王奉瑞
陳璽權　梁丹丰　愛蘭娜　任培道　張　弦　汪孝先　王觀潭
金寶和　熊曦如　那正平　胡念叔

來電致賀者有周天固、黃嘉漢、方賢齊、余匡時、朱文鐸諸先生，除駕臨參觀者外，亦有好友惠贈賀辭者，敬錄如左：

海宇宏航運。抒謨迴不羣。鼎彝饒別趣。書畫識多聞。
溶德勤三省。銜杯樂半醺。稀齡天所眷。振鐸紹河汾。　柳克述

握瑾懷瑜四海知。更饒清興鑑珍奇。長風萬里欽嘉績。桃李盆門舉壽巵。　楚崧秋

兩代掌船政，事功彪炳交通史，膺及航管猶未艾。
一言興絞灘，專著等身海運書，誨被員生豈偶然。　張忠建

尼山教秉
臺海光崇

中華民國航運學會全體理監事

王公宏政教　道德與文章　之性英才育　先芬世澤長
生涯恬澹適　稀寶富珍藏　齡錫全家福　壽高樂永康　胡錫康

早承庭訓　抱負恢宏　遭逢不造　益奮其躬　淬礪黽勉
卒遂初衷　箕裘光大　海事淹通　等身著述　當代師宗
萬千桃李　津要西東　學優而仕　規劃周精　沉舟拒寇
著銳渝蓉　追隨樞府　敬慎勤清　忘家許國　翼折梁鴻
枕戈蓬島　遠見長程　一言九鼎　港關臺中　貿遷所繫
命脈交通　心長語重　志慮純忠　襟懷淡泊　休休有容
求新勇猛　無伐無矜　南曲雅擅　古趣尤濃　菊壇月旦
金石研訂　辱蒙青眼　獎飾逾恆　獻茲俚句　用示欽崇

王寶乾

英年得志顯才華　政績輝煌忠黨國　著作等身皆宏論
中外聞名海學家　培育英才倡航運　桃李天下敬師恩
淡泊明志輕名利　高尚情操留丹青　半百歲月獻交航
慶賀七秩誌欽敬

李宗吉

七月十七日

施工歷時八年，投資十四億四千餘萬元開闢的高雄港第二港口，是日上午正式通航啓用。七萬五千噸級各型巨輪，已可自由進出，爲高雄港的港灣建設及我國航運發展史，邁入一個新的里程。

通航儀式於上午九時開始，臺灣省政府主席謝東閔乘坐的「榮譽」號遊艇，率領船隊，由外海緩慢駛進第二港口，九時十五分整，「榮譽」號遊艇過了信號臺的通航線，寫下高雄港開港一一二年來嶄

新的一頁，船隊汽笛長鳴，岸上樂隊齊奏，海上空飄氣球，巨型拖輪上的噴水，交織成一幅美麗壯觀的畫面。應邀觀禮的高雄縣市各界首長、航業界人士及兩岸附近的民衆，紛紛鼓掌歡迎船隊進港。

高雄港第二港口係於民國五十六年七月二十九日開工，原定十年完成，後爲配合國家經濟建設迅速成長的需要，將工期縮短兩年，於是年六月底全部完工，導航設備亦於七月初隨後完成，是日同時開放啓用。

九時十五分，「榮譽」號遊艇通過通航線，隨後是六艘巨型拖輪排成兩列進港，四艘全體飾的海軍驅逐艦隊，以六浬速度緩慢進港，艦上官兵服飾整齊鮮明，個個精神飽滿，最後爲四艘貨輪組成的商船隊，第一艘是二萬噸的美國籍「波克總統」號貨櫃輪，依次是巴拿馬籍的「瑗娃公主」號，中航公司掛中國旗的「香港代表」號，最後是日本籍的「鎌倉丸」貨櫃輪，於十時五十分全部進港。

第二港口是日正式通航啓用，高雄港務局李連墀局長認爲必會爲高雄港帶來下列三點自然發展：

（一）吸引巨型船舶來港，增加吞吐量。由於世界航運發展趨勢是向大噸位發展，新興的貨櫃輪，更增加了此一發展趨勢。以前由於高港水深限制，中航公司、三聯公司等所屬貨櫃輪來高，必先考慮吃水。船公司現在已紛紛爭取大貨櫃輪來高，這是明證。

（二）促進港埠發展，增進社會繁榮。第二港口地區臨港岸線，有關倉棧和碼頭建設，港局早已完成規劃，更配合第二港口通航，聯合辦公大樓業已興建，第三貨櫃中心及小港新商港區各項建設，均將陸續興工，對於毗鄰此地區的工商業發展，當可產生極大的推動力量。

（三）適應重工業發展，厚植國防潛力。第二港口區內重工業工廠林立，建廠所需各項重機械及原料，均可自第二港口進港，直接運到廠地，節省運費；且軍品碼頭亦將設置專用碼頭區，對於支援反攻作戰的補給運輸，不但便捷，在備戰及國防潛力方面，亦可獲有效發揮。

是日參加通航儀式的，有臺灣省交通處長陳樹曦等各首長，謝主席並接見了第二港口開闢工程處處長鶴乾一，嘉勉他在工程上的成就。

民國四十六年七月間，我奉交通部袁守謙部長之聘，擔任該部檢核，並承推爲檢核團發言人（開會時任主席）。當我們赴高雄港務局檢核時，局長王國華、副局長段其燧曾提出高雄港擴建十年計劃，請檢核團同人指教並予支持。我審閱該計劃，並聽取總工程師報告後，深覺其計劃宏遠而周妥，對於高雄港市未來之發展，有極大的利益，殊表欽佩。惟鑒於原來港區長二公里，擴建後將展長十二公里，航道過於縱深，如仍利用原來鼓山旗後山間一個口門，則進出船隻增加，非特行駛緩慢，且易發生碰撞，萬一發生船隻碰撞事件，沉塞於航道，無異關閉港口，危害之大，不言而喻。我即席舉例，世界大港爲便利船隻進出，常多開闢兩個以上口門，如神戶港有四個口門，馬賽、哥倫坡亦均有兩個口門。高雄港擴建完成，大噸位船隻進出遞增，益以軍艦及漁船之進出頻繁，似宜考慮擇一適當地點，開闢第二口門，與會同人原則上均表贊同。後行政院果於民國五十二年九月間指示高雄港務局，應於紅毛港附近開闢另一出入口，飭迅擬具體計劃呈報，後卒獲中央核准，而有此偉大計劃之實施。李運輝局長貫徹始終，克服許多困難，而抵於成，洵足敬佩也。

八月一日

接受國立成功大學倪超校長聘函，聘我爲該校六十四、六十五學年研究發展委員會委員。

八月十四日

接受國立交通大學工學院盛麟球院長聘書，聘爲該院海洋運輸學系兼任教授，主講運輸學、海運學、海商法、航政法規課程，任期一年。

中央研究院院士劉大中兄與我亞昭嫂是日雙雙在美逝世。我於其夫婦在臺追悼之日，輓以左聯：

一世英才，國喪幹楨。兩代厚誼，我慟知音。
四德咸備，友輩頌揚。同命鴛鴦，節義流芳。

並於其追思錄中，寫「兩代厚誼悼大中」一文，以悼念之。文並編入「嚶鳴集」中。

八月十六日

接受臺灣省立海洋學院謝君韜院長聘書，聘爲該院航運管理學系兼任教授，主講海商法、海上法、航政法規、航業經濟學課程，任期一年。

八月二十二日

臺灣電力公司德基大壩工程處陳宗文處長及臺中港促進委員會李晨鐘主任委員，邀請參觀大壩及築港工程，我特撰「大甲溪下游開發計劃與向海爭地」一文，刊於八月二十五日航運週刊，並編入「臺灣交通概論」書中。

八月二十六日

我應三軍大學海軍指揮參謀學院劉定邦院長之邀請，在該院主講「航業」專題。

八　月

教育部學術審議委員會函送審查某君「鐵路貨車調配的原理及方法」著作，經擬具意見書函復，文刊於「臺灣交通概論」書中。

八月二十九日

國內人士對中國驗船協會之任務，頗欠瞭解，應該會理監事會議之請，撰「國際性驗船機構之任務」一文，刊於航運週刊，並編入「台灣交通概論」書中。

九月一日

接受國立成功大學倪超校長聘書，聘爲該校商學院交通管理學系兼任教授，主講海運學、航業經濟、海商法、航政法規課程，任期一年。

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘書，聘爲兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九月五日

接受基隆港務局袁鐵忱局長聘函，聘爲該局輔導進修班「航政法規」課目講師。

十　月

應中華學術院函囑，爲　蔣總統八秩晉九誕辰紀念論文集撰文，經撰「總統　蔣公與實業計劃」，刊印於論文集，並編入「臺灣交通概論」書中。

十月二十五日

是日爲台灣光復三十週年紀念日，臺灣省政府新聞處處長周天固先生主編之「臺灣光復三十年」鉅著出版。全書分五大編：第一編概述，第二編政治建設，第三編經濟建設，第四編社會建設，第五編文化建設。每編分若干章，每章均係邀請權威學者或主管機關首長執筆，將臺灣光復以後，政府厲行三民主義，在政治經濟社會文化各方面所得之輝煌成就，一一闡述；徵信而翔實，洵爲一代文獻。其中第三編經濟建設之第五章「交通建設」，即係由我執筆。翌年四月，我將該章擴充內容，寫成「臺灣交通概論」一書。

十月二十八日

接受臺灣省立臺南高級水產職業學校饒用泌校長聘函，聘爲該校六十四年度顧問委員會顧問。

十一月十二日

中國造船工程學會在高雄中國造船公司召開年會，我應該會王先登理事長之邀請，在年會中發表「多

目標的造船政策」專題講演。講詞刊於同月十五日中華日報北部版，同月十九日又刊於該報南部版，並經編入「臺灣交通概論」書中。

十二月

接受中華學術院張其昀院長聘書，聘爲該院崑曲研究所理事長，任期一年。

十二月

接受中國文化學院郭榮趙院長聘書，聘任爲該院海洋研究所航運組碩士班研究生袁智清、王士、張義源論文指導教授。

十二月十九日

中華民國航運學會獲內政部林金生部長頒發六十三年度全國性及區域人民團體工作成績總考核成績優良獎狀。此係第四次榮獲獎狀。

十二月二十八日

中華民國海事學會召開年會，應該會戴行悌理事長之邀請，在年會中發表「政府亟應實施航業貿易造船之三聯政策」專題講演，講詞刊於同月三十一日中華日報，並編入「臺灣交通概論」書中。

民國六十五年（七十一歲）

一　月

接受江蘇文獻社發行人錢大鈞先生聘函，聘爲該社撰述委員。

二　月

臺灣合作金庫鑒於上年中東海運航線，國籍輪船連續發生扣船糾紛，囑發表專文，以供貿易界、銀

行界參考，因撰「海運與船提單」一文以應之。該文刊於是年二、三月份「今日合庫」，並編入「臺灣交通概論」書中。

三月一日

接受行政院研究發展考核委員會主任委員楊家麟先生聘函，聘爲該會辦理行政院所屬各機關六十四年度研究發展特優報告，綜合評獎評審人。

三　月

「嚶鳴集」出版，由海運出版社印行。此書分兩編，第一編「心聲與奉獻」。第二編「其人其事」，係一年來，我記述友好如淩鴻勛、宋希尙、李晨鐘、任卓宣、劉鼎新、劉大中、王濟賢、姚煥銳、張志禮諸先生之事蹟與功業，以作青年爲人爲事之楷模。

三月二十一日

當選爲中華民國國際貿易協會第五屆監事，同月二十八日被推選爲常務監事。

三　月

接受中國文化學院郭榮趙院長聘函，聘爲該院六十五年度研究所新生入學考試招生委員會委員。

三月三十一日

接受六十五年高普考檢定考試委員會主任委員鍾皎光先生聘函，聘爲該會評閱委員。

四　月

接受中國文化學院董事長張其昀先生聘書，聘爲該院海洋研究所碩士班航運組主任，任期一年。

應中國廣播公司之約，對海內外人士播講「實業計劃與國際經濟合作」，曾連播多次。

五月一日

「台灣交通概論」出版，由海運出版社印行。此書計兩編，第一編敍述臺灣交通事業發展之沿革與現況，共分總論、鐵路、公路、港埠、水運、民用航空、八大交通建設、郵政、電信、氣象十章以詳論之。我的自序，可明撰述此書之經過。

中華民國六十四年十月二十五日，臺灣光復三十年，政府民間努力建設，在政治方面，舉辦公開的直接選舉，實行地方自治；在經濟方面，完成六期四年經建計劃，普遍提高國民生活水準；文化方面，推廣各級教育，延長國民教育爲九年；社會方面，加速社會福利與社區發展，使人民安居樂業。這些成就，彰彰在世人耳目，與共產集團人民之不自由，社會之疾苦，成爲强烈之對比，亦足徵三民主義之可貴，堪爲舉世所效法。

臺灣省政府爲記述此歷史上之偉業，以策勵未來，特編印「臺灣光復三十年」專輯，由新聞處周天固處長主持其事，如期完成，計五篇、四十九章，係分請各部門之權威學者執筆，徵信贍富，爲一代文獻。著者謬承推許，囑撰交通建設一章，得附驥彥碩，殊感光寵。天固處長於檢送該書予各執筆人時，附告不妨增訂內容，歡迎刊印專書，以廣流傳。竊思　國父昭示「交通爲開發實業之母」，允宜弘揚闡發；且臺灣交通建設在各種建設中，最見突出，進步亦最迅速，似應記述其發展過程及實際概況，以勵續效。經將原文分送臺灣省交通處陳樹驤處長，臺灣鐵路管理局陳德年局長，臺灣省公路局常撫生局長，交通部郵政總局王叔朋局長，交通部電信總局方賢齊局長，民用航空局毛瀛初局長，中央氣象局劉大年局長，及交通部交通研究所沙燕昌主任，請其就主管事項，惠賜校訂，補充新資料，以期充實。欣承諸先生撥冗協助，因得完成此書，深感高誼，而天固處長之策勵，亦幸勉副其望矣。王洸自序於中華民國六十五年三月一日。

至於此書之第二編，則係彙集我一年來所撰寫有關交通經濟方面之言論與講演詞，計十六篇。

五　月

接中國文化學院郭榮趙院長函，聘爲該院六十四年度第二學期海洋研究所航運組碩士班研究生王士

、張義源、袁智清論文考試委員，及該班碩士學位考試學科考試委員。各該生均經考試及格，獲得航運碩士學位。

六　月

接中國文化學院郭榮趙院長函，聘爲該院研究所新生入學考試命題兼閱卷口試委員。

七月十九日

接教育部蔣彥士部長函，聘爲商學院航運管理學系科目修訂小組委員會委員。

七月二十日

接受政治作戰學校許歷農校長函，聘爲該校政治研究所碩士學位考試委員。

七月二十四日

接受六十四年中央各機關公務機關人員升等考試典試委員長賴順生先生聘書，聘爲民航運輸組襄試委員。

八月一日

接受中國國民黨中央委員會聘書，聘任爲中華航業海員黨部評議員。

爲劉成志先生遺著新民堂日記作序，刊於六十五年十月「交大友聲」，並編入本書第二編。

八月十日

接受國立交通大學工學院盛慶琛院長聘書，聘爲該院海洋運輸系兼任教授，主講運輸學、海運學、海商法、航政法規課程，任期一年。

八月二十七日

接受臺灣省立海洋學院謝君韜院長聘書，聘爲該院航運管理學系兼任教授，主講海商法、海上法、

航政法規、航業經濟學課程，任期一年。

九月一日

接受國立成功大學倪超校長聘書，聘爲該校土木工程研究所運輸工程組博士班兼任教授，任期一年。

接受淡江文理學院張建邦院長聘書，聘爲該院國際貿易系兼任教授，主講運輸學，任期一年。

接受銘傳女子商業專科學校包德明校長聘函，聘爲該校兼任教授，主講運輸學，任期一年。

九月二十八日

接受校勘學研究委員會主任委員劉英柏先生聘函，聘爲該會顧問。

九月三十日

接受教育部蔣彥士部長聘函，聘爲教育部六十五年度評鑑工學院航海組評鑑委員兼召集人。

十　月

我指導中國文化學院海洋研究所航運組碩士班研究的海商法修正草案，是月完成；由院方備函送請交通部參考採擇。獲交通部稿酬新臺幣一萬元。我分配給參加研討的曾南、李台生、柯輝智、任曙菲諸生，以資鼓勵。該修正草案，已由我編入「海商法釋論」第三版中。

十一月二日

接受臺灣省立臺南高級水產職業學校邱瑞原校長聘函，聘爲該校顧問委員會委員。

十一月十七日

應國立臺灣師範大學地理學系賀忠儒主任邀請，在該系作學術講演，題名「地理學應用於實業計劃」，講詞刊登於該校校刊及六十六年元月份「革命思想」第四十二卷第一期，並經編入本書第二編。

十一月至十二月

教育部學術審議委員會先後函請審查某君等之「運輸學理論與實務」、「企業整體運銷系統新論」及「運輸學原理與實務」三書，均經分別擬具意見書函復。各該著作審查意見書，刊入本書第二編。

十二月

接中國文化學院郭榮趙院長函，聘爲該院海洋研究所碩士班研究生任曙非、李台生、曾南、柯輝智論文指導教授。

十二月二十日至二十三日

會同航海組評鑑委員關世傑、沙允仁、蔣師洪三位教授，分赴國立交通大學工學院航運技術系、省立海洋學院航海學系、中國文化學院海洋系航海組及淡江文理學院工學部航海學系，實施評鑑工作，除對各校分別會擬評鑑表外，並會同擬具評鑑綜合報告書，要點如次：

㈠專業師資缺乏問題：航海技術教育經驗重於理論，故東西各國類皆由資深之船長、大副、輪機長、大管輪授課，聘請教師，似不能用一般大專科系之規定辦理。現各校對航海船藝等專業師資，格於一般規定，延聘困難，即係此故，亟應設法補救，茲建議採取下列之治本治標辦法：

1. 採聘任「技術教師」辦法，凡具有經驗之船長、大副等其學驗優良者，可酌聘爲「技術教師」。
2. 選派優秀之航海輪機人員，出國進修備用。
3. 由中國文化學院海洋研究所增設「航海組」，招收航海系畢業生，予以深造。
4. 由海洋學院籌設「航海研究所」予以培植，以解決海事大專之師資問題。

㈡對於經費困難之解決問題：

1. 交通大學航運技術系，以一系之經費，無法供「航海輪機」兩系之用，該校已專案呈報教育部，請將航技系改爲

航海系及成立輪機系，以符實際，並解決其教學困難，實有必要。

2. 對於省立海洋學院之航海系及私立中國文化學院航海組之經費困難，應請分別增列預算或指撥專款，予以解決。

3. 洽請國家科學委員會對於海洋教育所需之設備經費，特別予以補助。

㈢對於充實設備問題：航儀設備價格昂貴，且儀器隨時在推陳出新，本小組特別建議各校可籌建一「商船模型」之建築物，其構造命名等均採商船之型式與名稱，並安裝航海儀器機具及起卸設備等，以符實學實用之旨。

㈣對於準備實習船問題：

1. 各海運國家對海洋教育均特別注意實習船之設置，且經常航行各國港埠，擬請教育部指撥專款，建造合於航海輪機兩系學生實習之船舶，以應迫切需要。

2. 在實習船未建造完成前，應請研究改進現行之學生上船實習辦法，以收實效。

3. 利用臺灣環島航線或沿海近海輪船（如臺澎、花蓮等船）實習。

4. 請教育部商請國防部明令對航海系新生，施以短期集中之「航訓」，以增進海上知識。（一如成功嶺之訓練辦法）

㈤對海事校院單獨招生問題：為適應海洋青年之體格、智慧等特殊要求。單獨招生為各校之共同願望，本小組認為有其必要，其辦法為在「聯招會」中，除分為甲、乙、丙、丁四組外，增設航海組，則可以錄取較多以此為「志願」之學生，減少入學後中途轉系（學）及學而不能致用之現象，及體格等不適合之情事。

㈥省立海洋學院應請從速改為國立：

1. 各國商船學制皆為國立，如美國紐約之皇點商船學院，為美國唯一之國立大學；日本之東京商船大學、神戶商船大學；韓國之釜山商船大學及水產大學均為國立。我國過去之吳淞、重慶、遼海等商船學校，向係國立，現在復興基地之臺灣，海洋建設最關重要，為適應今後經濟國防之需要，擬請將省立海洋學院從速改為國立。

㈦其他：本小組認為海事校院，除加強專業課程外，對於下列各項，應予特別注意。

1. 體能之訓練如游泳、駛風、划船、浪木、天橋等之技藝訓練。

2. 對於品德紀律及團隊合作精神之訓練，應予加強，以適應船上生活。

3.海洋校際間之合作與學術交流，應加强相互之觀摩與訪問，俾促進團結與合作。

查航運事業爲濱海國家的生命線，船員爲船舶的控制者，航海教育爲船員養成的搖籃。我國航運近年發展猛晉，對船員之需求，至爲迫切，我教育當局對海事校院之培植人才，應請特予注意，使其發展，更能有助於國家之經濟國防建設，是所仰望。

十二月

中華民國航運學會自民國五十一年七月十一日（航海節）成立，以迄六十五年底止，閱時十四年半，我鄙蒙會員同人之推許，連任理事長職務五次，迄今已十四年半；各項會務，悉賴歷屆理監事先生始終支持或資助，幸得日趨發展，奠定穩固之基礎。至於日常會務則先後由兼任總幹事之儲家昌（籌備期間）、朱登皋、甘其綬、林良濤及專任副總幹事楊泰傳諸先生，分任繁勞，處理得井井有條，使我幸免差錯，且連獲內政部獎狀四次；尤爲我所竊自欣幸。又蔡自立君在本會籌備期間以迄五十五年三月，任秘書組主任，劉仁和君擔任本會會計已達十五年，均深資臂助，功不可沒。玆將本會各種經常活動，擇要作一綜述如次：

㈠航運週刊　五十一年九月創刊，迄六十五年底，共發行七百三十二期。先後由鄧開誠、董同璉兩君主編，現由楊伯珍、李坤城兩君主編。

㈡航運季刊　五十二年一月創刊，迄六十五年底，共發行五十一期。先由方重、馬天擇兩君主編，現由楊泰傳君主編。

㈢航運文庫　五十三年五月起印行，至六十五年底，共編印五十六種。

㈣航業諮詢服務中心　五十五年二月起設置，至六十五年底，共已辦理服務案件一百四十六件。

㈤清寒獎助學金　五十二年起至六十五年底，得獎者有八百八十五人，獎助金額共計新臺幣一百零四萬二千七百元。

(六)出版書籍　先後印行航運年鑑、世界華商航業概況、航港法規、船舶報（話）務員工作手冊、「一九七二年國際海上避碰規則」中英文對照本、「鋼、木質漁船船體構造規範」、航港法規修訂本第一輯船舶類（由楊啓祥君主編）等專書。

(七)舉辦航運業務研究班　五十二年起至六十五年底，共舉辦航運業務研究班四十期、計輪機研究班二十九期、香蕉運輸研究班一期、海上保險業務研究班一期、港埠業務研究班一期、報務員電碼收發研究班一期、一般航運業務研究班七期。研究時間共計六千五百十五小時，各科研究員共計一萬三千零四十二人科。

輪機研究班結業學員共計一千六百零三人，參加河海航行人員考試各科全部及格者計九百五十三人，佔結業人數百分之五十九•五。

(八)舉辦學術講演　五十一年六月起，曾邀請國內外航運專家學者，作專題學術講演，共已舉辦六次。

(九)設置航運圖書室　本會爲普及航運知識，於五十二年新會所購建時，即闢設航運圖書室，承航業界熱心人士，及機關團體捐贈有關航運藏書多批，嗣後並承旅居國外會員訂贈各項航運書刊雜誌，目前圖書室藏書已達二萬餘冊，經常開放，供各界人士參閱。

(十)闢設航運資料館　五十六年於會所內闢設航運資料館，蒐集港埠及船舶模型、照片、旗幟、儀器、機具設備、統計圖表等公開陳列，以供觀摩，各界前來參觀者，至爲踴躍。

(十一)合辦航運碩士班　六十一年九月起，與中國文化學院合辦航運碩士班，已有三屆研究生十二名畢業，均獲優良工作職位，所有專業課程，均在本會上課。現正在授課者爲第四屆、第五屆研究生。

民國六十六年（七十二歲）

一月一日

中華日報印行「新年新希望」特刊，該社錢震社長事先函約囑文，經撰「發展海運應速立法」一文

，以應之。該文於是日特刊中發表，已編入本書第二編。

一月十二日

交通部召開航政法規修訂會議，邀請學者專家商討進行，我應邀與會，會議由航政司司長徐集霖先生主持，我强調爲貫徹行政院蔣經國院長昭示之「國輪國造、國貨國運、國輪國修」配合政策，亟應迅速制定「發展海運法」，即席將我指導中國文化學院海洋研究所航運組碩士班研究生，李彌、李台生、曾南、嚴紀中、李秋吉、任曙菲、江國地、藍明峰、鍾祥霖、柯輝智集體起草之該法草案，面送徐司長，請其一併報告部長採擇施行。玆特附錄該法草案全文如次：

發展海運法草案

第一條　爲發展海運，使有助於國民經濟之成長，特制定本法。

第二條　爲完成前條之目的，由交通部設立海運發展委員會，以交通部長爲主任委員，經濟部、財政部、經濟設計委員會、工業局、國際貿易局、中央銀行等有關單位各派代表一人爲委員。

前項委員會之組織規程，由行政院定之。

第三條　海運發展委員會之職掌如左：

一、有關長期性船舶供需計劃事項。

二、有關船舶之改良與更新事項。

三、有關航線之建立與維護事項。

四、有關海運合併經營與聯營事項。

五、有關改善海運方面之國際收支事項。

六、有關强化國際海運合作事項。

七、有關海員之職業訓練及增進福利事項。

八、有關發展海運事業之其他事項。

第四條　政府設置造船基金，一次撥足新臺幣三十億元，每年增撥新臺幣二億元，以五年爲限，作爲基金。

第五條　海運業者在國內建造並懸掛中華民國國旗之新造船舶，得依左列之規定，給予獎助。

一、新船造價國內高於國外者，政府按其差額給予補助，但以建造從事國際貿易之船舶爲限。

二、造船資金由船舶定造人自籌百分之十五，政府指定銀行貸與或保證百分之七十，基金貸款百分之十五。所有貸款，油輪及散裝貨船分十年攤還，貨船分十二年攤還，貨櫃船分十五年攤還。

前一項造船差額補助金，由交通部編入每年預算。

第六條　凡懸掛中華民國國旗之新造船舶，得就左列獎勵，擇一適用，但擇定後不得變更。

一、自開始營運之日起，連續五年內免徵營利事業所得稅，但在免稅期內應按規定之耐用年限，逐年提列折舊。

二、新船之耐用年限得縮短三分之一，縮短後餘數不滿一年者不予計算。自開始營運之年度起，就其船舶價值逐年折舊。

各種船舶之耐用年限，由交通部定之。

第七條　海運業者修造船舶之船體、船機及其屬具，如須自國外進口或在國內採購而其材料須自國外進口時，經交通部核准後，得予免徵稅捐，但修造船舶機材之進口價值以船價之百分之六十爲限。

第八條　依前條規定進口之船體、船機、屬具及其材料，應優先由國輪承運。

第九條　依本法第五條及第六條之規定接受獎助者，應於新船建造前填具聲請書，載明左列事項，送交通部海運發展委員會審定合格後，發給許可證書。

一、船舶設計綱目。

二、船圖。

三、船體、船機製造說明書。

第十條　依本法第五條及第六條之規定，接受獎助之新造船舶，應受左列限制。

一、建造應受交通部海運發展委員會之監督。

二、十年內不得變更國籍，如光船租約或一年以上之論時租約，租與外國人使用時，應先經交通部核准。

三、不得僱用外籍船長與海員。

如違反前項全部或一部之限制時，交通部海運發展委員會得認定其所受之獎助，自始無效。

第十一條　政府認爲對國家經濟或海運發展有必要時，得令會依本法接受獎助之海運事業者，在規定期間內開闢指定航線。

但前項命令經營指定航線而有虧損者，政府應就其虧損給予補助。

第十二條　凡違反左列情事之一者，除追繳其獎助金及其利息外，並處五年以下有期徒刑或科或併科三萬元以下之罰金。

一、以詐欺或不法之行爲取得本法第五、第六、第七各條全部或一部之獎助者。

二、依本法第五條規定取得之獎助金，移作他用。

第十三條　凡政府進出口物資必須經由海運者，應全部交由國輪承運，但遇有特殊困難，事先經海運發展委員會之核准者，不在此限。

第十四條　凡民間大宗物資進口，應由海運發展委員會督令其與海運單位組設協調機構，優先交國輪承運，實施計劃採購，計劃運輸。

第十五條　公司或法人經營進口貿易一年之營業總額在四百萬元以上，且其交國輪承運貨物價值佔其一年營業總額百分之五十以上者，減徵營利事業所得稅百分之二十，佔百分之七十以上者，減徵營利事業所得稅百分之三十。

有關前項實施細則由海運發展委員會另定之。

第十六條　本法稱國輪者，係指依照船舶法第二條之規定，取得中華民國國籍之船舶而言。

第十七條　海運業者在國外設置分公司或辦事處並派員駐國外經營者，政府應鼓勵其創立與發展。

第十八條　有關戰時船舶之買賣、抵押、租賃，及限制處分規則，由交通部另定之。

第十九條　有關海運研究、海事教育、海員之訓練、任用、管理，及以上之獎勵辦法，由海運發展委員會另定之。

第二十條　本法自公布日施行。

二　月

臺灣航業公司總經理錢益先生於六十二年十二月一日奉准退休，遺職由副總經理陳精文繼任。錢氏於退休後，從事寫作，曾完成「七年艱苦話臺航」多篇，以追憶其奮鬪之經過，殊爲我近代航運難得之史料，先後在航運季刊第十三卷第二、三、四期發表，深受交通界之重視，航運學會廼彙輯成書，於二月間出版，我與錢氏曾共事有年，曾撰序文如次，以申佩賀之忱。

海島經濟國防，胥唯航運是賴。溯自抗戰勝利，臺灣光復不久，共黨即行倡亂，大好山河變色，我政府遂移蹕寶島，勵精圖治，卅年來經之營之，迄今社會繁榮，民生樂利，蔚成復興基地。其間海運發達，當有其特殊貢獻；然政府掌握部份自有船舶，共同發展經濟，配合國家政策，亦有足多者。

臺灣公營航業，國營有招商局，歷史悠久，成績卓著，省營則有臺灣航業公司，成立至今，僅卅年歷史，在國際競爭劇烈，省庫支絀不裕情形下，屢仆屢起，至今猶屹立不搖。洸畢生致力航運，其間且曾奉命承乏該公司董事長恰爲九年（自民國四十八年一月起，至五十七年二月止）殫精竭慮，幸免隕越。任內凡三易總經理，均極辛勞，而以本文作者錢沛霖兄到職最久，洸與其誼屬先後校友，深知其爲人博學幹練，且處事不畏艱難，在其供職七年餘期內，於全力從事船舶汰舊換新外，復於業務方面，創立各種制度，使公營事業逐步邁向企業化，惜晚年痛賦悼亡，精力不繼，奉准提前退休，然七年艱苦，將公司基礎臻於穩固，得來既屬不易，對國家尤有貢獻。

作者於退休後曾撰述回憶，彙成本文，先後在本會航運季刊第十三卷第二、三、四期披露，洸鑒於此文闡述七

年餘來奮鬪經過甚詳，堪足爲近代航運史料，爰於全文發表後彙印單行本，以供我航業界人士參考。

二　月

交通部林金生部長，在有關方面報告六十五年水運及港埠情況如次：

水運方面，現有公營輪船公司二家（招商局、臺灣航業公司）與民營輪船公司八十家。共有各式輪船（二〇〇總噸以上）一六三艘，計二、〇三六、四二五載重噸。平均船齡一〇・〇〇歲，平均時速一四・〇〇浬。各輪船公司六十五年貨運噸數、及近十年平均成長率爲：

招商局	五、一九〇、七八五公噸，	平均成長率一五・六五%
臺航公司	二、九四五、七二二公噸，	平均成長率二一・六〇%
民營公司	八、四六〇、四四〇公噸，	平均成長率七・一〇%
共計	一六、五九六、九四八公噸，	平均成長率一〇・九二%

港埠方面，臺灣省交通處現管理國際港計有基隆、高雄、花蓮、臺中四港務局，蘇澳港則仍在建造中。各國際港設備，六十五年營運量，近十年平均成長率爲：

㈠基隆港：

六十五年底有碼頭五十九座，共長一一、四〇五公尺，碼頭通棧三十二座，可容貨物二十七萬公噸。

六十五年　進出口貨物　七、五七三、九一六公噸，平均成長率一一・三〇%

　　裝卸貨物　二〇、三七二、二五五公噸，平均成長率一五・六三%

㈡高雄港：

六十五年底有碼頭六十六座，共長一二、五八一公尺，碼頭通棧六十五座，可容貨物四十六萬九千公噸。

六十五年　進出口貨物　二六、六八〇、七九〇公噸，平均成長率一四•六七%

裝卸貨物　三九、二八三、七五〇公噸，平均成長率一五•八八%

㈢花蓮港：

六十五年底有深水碼頭八座，共長一、八三〇公尺，倉庫五座，可容貨物三萬一千公噸。

六十五年　進出口貨物　六五三、九二四公噸，平均成長率二二•一〇%

裝卸貨物　一、一八七、五一九公噸，平均成長率一四•二三%

㈣臺中港：

六十五年十月底第一期工程完成開放營運，有碼頭七座，共長一、五五〇公尺，碼頭通棧二座，可容貨物七萬七千公噸，預計年營運量可達二、八〇〇、〇〇〇公噸。

六十五年兩個月營運量爲進出口貨物二八、一二二公噸，裝卸貨物三九、一二四公噸

以上四港共計六十五年　進出口貨物　三四、九三六、七五二公噸，平均成長率一三•六三%

裝卸貨物　六〇、八八二、六四八公噸，平均成長率一五•七六%

六十五年全年國輪承運　進出口貨物　九、八二一、五七〇公噸，佔二八•一一%

外輪承運　進出口貨物　二五、一一五、一八二公噸，佔七一•八九%

二月七日

科威特油輪布拉格號於是日在基隆港口外海二點五浬處的新瀨暗礁觸礁，部分油艙破裂後，油艙內燃料油卽不斷洩入海中。至二月二十日，該輪因經不佳風浪的打擊，自第六艙處斷成兩截，船身全部沒入海中，未破裂的油艙內所裝油料，亦從排氣管道洩入水中，使海面浮油益多，造成我國有史以來最嚴重的海洋油污事件。除經政府指派海軍副總司令李北洲中將統一指揮救險及清除海面浮油已告一段落外

，至於我國沿海一帶海洋生態，及漁業觀光資源、港灣設備，與民間損失，均甚慘重，亟應依法向船舶所有人索賠；並應防止以後再發生此項事件。臺灣省立海洋學院謝君韜院長特於三月十八日假航運學會，邀請我和海法及保險航運專家甘其綬、王衛耻、徐熙光、汪威錞、謝海泉、溫世華、李文三、李順成等教授，舉行研討會，建議政府採取下列三項措施，以防止再發生類似案件。

一、迅即參照「油污損害民事責任國際公約」之規定，制定有關油污損害賠償的國內特別法；二、在上述法律頒布前，以行政命令先行實施；三、凡前來我國之油輪，在簽訂油運合約時，除一般規定外，應提出油污染責任證書或財務能力證明，作爲合約條件之一，俾足以抵付其可能發生油污案之責任。

至於依法索賠之途徑，各專家亦一致有了初步結論十二點：

（一）此次布拉格號油輪海難污損案發生主因，爲①該輪未備基隆港區海圖，發航時準備不够，設備缺陷；②不遵循安全航線；③該輪船長明知該處有新瀨礁，該日能見度良好，如導航設施完備，利用岸標測定船位，選擇安全航向，應無問題。但在野柳錨地起錨後，駛往深澳油港時，航線錯誤，致船頭觸礁，船舶破裂而沉沒，嚴重漏油，該輪船東及船長應負重大過失責任。

（二）爲防該輪船東先向法院申請限制責任之請求，我必須立即採取行動，向法院控告該輪船東應負損害賠償責任（例如一九六九年三月，賴比瑞亞籍油輪The Torrey Canyon號，在英吉利海峽觸礁，嚴重漏油，船舶炸沉後，僅剩救生艇一艘，價值五十美元，船東竟搶先向法院提起訴訟，主張船舶所有人限制責任，致使英法兩國所受之損害，僅能在五十美元範圍內賠償，後經調解，賠償鉅款，方獲解決），基隆港務局已於三月十七日，約同該船輪長向基隆地方法院民庭，聲請保全海事報告等二十六項證件，確定該輪責任，可視爲完成第一部程序，接着應即進行索賠訴訟。

（三）爲使損害賠償得以迅速解決，中國石油公司應迅向該輪代理商或其公司，取得全部有關保險

資料，以便着手求償。

（四）責成一個單位負責聯絡有關單位，依據實際損害情形，限期提出詳細正確數字及合法單據，期在法定有效限期內，向該輪船東要求賠償。

（五）應即責成該輪船東，迅速抽取船體剩油及打撈沉船，以免擴大污染危險及妨礙區域航行安全。

（六）求償之途徑，大別有三：①直接與該輪船東交涉並向保險公司請求賠償；②委請國際商會進行仲裁；向法院訴訟。應速決定進行。

（七）若進行訴訟，除向該案發生所在地法院訴訟外，爲求有效執行，應參考船籍國之法律，可斟酌選向該輪船籍港所管轄之法院提出控告。

（八）關於法律責任問題，若適用「油污損害民事責任國際公約」之規定，則可依該公約第三條之規定，請求賠償。該條文爲：「船舶所有人對裝載油料所造成之油污事件，不論有無過失，應負賠償責任；除非船舶所有人證明造成之原因爲A：不可抗力或避免之自然現象，B完全由第三者故意所爲之行爲或不行爲所造成之損害，C由港口護航設備上之欠缺、疏忽或錯誤行爲所致。」依此，只要洩油污染意外事件發生，無論船東有無過失，均需負責。惟依該公約第五條規定：「船舶所有人，對污損行爲事故，倘非故意或重大過失，則可主張限制責任。」

我國雖未能批准參加本公約，但是依據國際法慣例，非締約國如願加入、接納（默認），亦可以引證、援用。

（九）衡酌布拉格輪此次事件情況，按照涉外民事法律適用法第十一條：「關於侵權行爲而生之債務，依侵權行爲地法；侵權行爲之損害賠償，以中華民國法律認許者爲限」之規定，應可適用我國民法

一八四條：「因故意或過失不法侵害他人權利者，負損害賠償責任」。故我方可按此向基隆地方法院提出「侵權行爲」之民事賠償訴訟。按此項訴訟可獲得所有直接間接、有形無形損失之賠償；即使該輪船東無力償還，至少我國尚可保留追償權利。

（十）依我國海商法規定，船舶所有人如未能爲「必要之注意及措施」，即不能免除其本身應負之責任。

（十一）該輪如已保 Marine Protection and Indemnity保險（百分之九十以上油輪，均投保此險），假如係向英國投保者（因堵漏抽油皆係由倫敦開標聘請），通常最高可保至美金三千萬元，其中尚須減除專家之調查、堵漏、去污等費用，因此究能索賠若干，必須根據其保單印本研究。

（十二）承保船東油污責任之組織甚多，最著名者爲一設於倫敦之 Tanker Owner Vountary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution，一爲設於百慕達之。International Tanker Indemnity Association。倘對方係向前者投保，則根據一九七三年所印行內容：①其賠償範圍爲每一噸一百美元，最高以美金一千萬元爲限，但該輪只有二萬一千餘總噸，照該輪登記噸位折算，尚不足二百萬美元。②不保間接損失及生態學上之損失，因此將來魚類之不能生長及漁民作業之損失等，此險根本不賠。③補償之後，則應放棄對該輪之船東、船員、代理人、保險人，於當地法律或其他任何有索賠之權利。

二月二十七日

是日上午十一時，中國航海技術研究會，假臺北市衡陽路八十五號「九三餐廳」，召開第九屆第三次理監事會議，由理事長顏光海主席，出席理監事有朱濂、周曾貽、路曰學、謝海泉、金友誼、趙以忠、徐漢清、葉式意、王夢痕、應廷奎、邱炳昭、何同濂、喻伯綱、吉佩琮、葉佑、申屠志偉及資深會員楊浩泉、宣偉、柯偉與、薛邦祥、譚少軒等二十餘人。會中接受航海黨部總幹事劉小華及我的建議，以

錄音方式徵求會員提供航運史料，以作發展我國航運之參考。我的即席談話如次：

今天應邀參加貴會春節盛會，得與各老友歡敘一堂，深覺快慰。回憶抗戰期間，吾輩均曾一起共遭患難，迨共匪倡亂，政府遷臺，我航業界忠貞人士，毅然拋棄家園，追隨政府來臺，在風雨飄搖中共同戮力支持政府，復興我國航業，貴會於該時聯合最優秀海員組織成立，確爲適應時代需要及一深具潛力之團體，爲我航業發展史上頗爲重要之一頁。本人服務航運已歷五十二年，先父亦在航政界服務有十年歷史，此六十二年滄桑，包括貴會成立時資料在內，本人均一一妥爲保存，在最近拙著「我的公教寫作生活」中均有敘述，此書將於六月底出版，可視爲一部近代航政史或我國海洋教育發展史的縮影，雖然自信收羅資料尚稱豐富，但一人之力終難免有遺珠之憾，所以劉先生擬議舉行茶會，邀請各位廣泛敘述個人實際經歷心得，予以紀錄編印成冊，本人絕對贊同，認爲此時此地確有此必要。在衆多船員中固有人喜愛寫作，願將生平最值得記憶之經歷見聞留之楮墨，但多數雖有珍貴際遇，却因未加記錄而遭淡忘軼失，深堪惋惜，而劉先生舉行座談會之擬議，正可彌補此項缺憾；彙集各方之經驗學識，合衆人之智慧心得，比較一人之感受更深入廣泛，此種發掘收穫，求之於貴會資深會員最爲恰當，不僅可作後進航業人員啓示觀摩學習，爲我近代航業史充實史料，即對未來國家航業建設，亦必將有莫大裨益，本人深盼航海黨部即日安排時間，促使此一富有意義之座談會能早日付諸實現。原稿亦可在我主持的「航運季刊」中，同時發表。

三月一日

中國文化學院海洋研究所航運組碩士班，六十五年度第二學期開始，我新開「航業組織與管理」及「海法專題研究」兩門課程。

三月三日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「傭租船運送契約之研究」著作。

四月六日

接受教育部學術審議委員會委託，審查「鐵路行車制度概論」著作。

四月十六日

我國海功號試驗船於六十五年十二月二日，自基隆出發，首航南極作業，歷盡艱辛，於六十六年三月二十六日安抵基隆，載譽返航，奠定我國參加國際合作開發南極工作之基礎，寫下我航海史暨漁業史上之光榮記錄。國立歷史博物館特於是日下午三時，隆重舉辦「海功號首航南極資料特展，並將「我國古代航海史料」及「南極生活資料」合併展出四十天。中國農村復興委員會主任委員李崇道、教育部次長施啓揚、臺灣省農林廳長張訓舜，都在開幕典禮中致詞。李主任委員說，由於沿岸漁業資源的保護，各國二百浬漁業管轄區的決定，使我們的漁業受到嚴重影響，爲進一步發展漁業，確保糧食資源的保護，需要開拓新資源，開創新境界，南極蝦的資源，就是我們目標之一。會中施次長代表教育部頒發獎狀給領隊李燦然博士及陳長江船長等五人獎狀。李領隊亦以遠航南極懸掛的國旗，贈給歷史博物館珍藏，由何浩天館長代表接受，與會人士莫不興奮，並對出席會場之海功號工作人員三十七人，備致讚譽。

何浩天館長嗣於四月十八日下午三時，邀請我在該館遵彭廳，作「中國航海史話」專題講演，其講詞連同海功號航海過程，一併扼要附載於後：

說起「中國航海史話」，眞是一個大題目，我曾經寫過「中國水運志」、「中國航業史」兩本書，要把它看完，亦需兩三個整天，在如此短的一小時內，要講述大概，眞是很難，只能長話短說，作抽樣的說明。

先說船舶方面，無論中國和西方，都是先有帆船和戰船，公元前一百五十年左右，漢武帝練水師，曾建樓船，船上建樓三層，開弩窗矛穴，外施氈革禦火。置砲車、擂石，其長者可以奔車馳馬，縱橫於渤海、黃海、東海，爲援救東甌（溫州），曾自會稽（蘇州）海道出兵，以退閩越（福州）之師。討平東越，征定朝鮮，亦都用樓船渡海作戰。樓船將軍楊僕，就是當時的海軍總司令。到三國時代，孫權所造戰艦，較漢武帝時且多推陳出新，有蒙衝、鬬艦、走舸（以上三種全是戰艦），龍舟（帝王所乘之船）、油船（適於夜間潛渡）、長安（相當於漢時的樓船）諸種。孫權用以與曹操作戰，並資其向海外經略貿易。隋煬帝曾派陳稜、張鎮州率大軍一萬餘人自廣東潮安，先至澎

湖，然後登陸臺灣，地點大概在今之彰化鹿港。就出動的兵力和虜得的人數來看，船隻定不在少數。唐高宗之用兵朝鮮半島，即係由山東的成山頭渡海，一舉而下百濟。公元六六三年，所遣劉仁軌的水師，又大破日本舟師於白江口（銀江口）。這是歷史上，我們海軍的光榮戰績。宋朝有一種小型的戰船，名曰車輪舸，以輪行走，其輪裝在船側，左右舷各兩個，「輪頭入水約一尺，令人轉動，其行如飛。」與一八〇一年英人西明敦(Willian Symington)所造的卡羅・鄧德斯（Charlotte Dundas），及一八〇七年美國人福爾登（Robert Fulton）所造的克勒蒙特（Clermont）的明輪船相似，不過車輪舸的輪，是用人力轉動，不像英美的明輪船之用蒸汽機轉動推進而已。據說宋孝宗時，金兵再度南侵，於乘船過長江半渡時，在采石磯爲宋將虞允文用車輪舸截擊，使其前線崩潰，而終遭敗績，爲後來南宋保全了百年。福爾登的那艘克勒蒙特明輪船，長一百五十呎，寬十三呎，水車的直徑爲十五呎，初次試航於紐約哈德遜河，因其時速爲四浬半，所過之處，機聲軋軋，波浪擊岸，兩岸農夫漁父，謂爲天神下降，驚走逃避。從此，福爾登名揚天下，他的船取得了航行紐約市至阿爾巴尼航權，作定期班的客運，名利雙收，比起西明敦造好的船，英政府因其船速浪擊河岸，易毀農田而禁止航行，要幸運的多了。明輪船適航於江河比較水淺的航道，後來迭有改進，噸位速度迭增，美國在南北戰爭時，密士失必河、俄海俄河的江船都有一段長的時間，以明輪船爲交通工具，在我國的長江及松花江黑龍江的輪船，初期亦是明輪船。對日抗戰期間，南京淪陷前，招商局尚有四千噸級的老江輪兩艘（江天、江裕），是明輪船，用來運兵，到南京撤退，才被日軍擊沉，從此長江的明輪船才絕跡。至於東北在九一八事變後，是否仍有明輪船航行松黑兩江，我就不清楚了。民國三十年三月間，我兼任交通部西江造船處處長，鑿於廣西水道淺，曾造了一艘明輪的淺水輪船，航行於柳江，吃水只有一呎三吋，爲的是節省汽車運輸，勝利後，當然不需要再造了。

說起明輪船什麼時候，才用於航海，那是一八一九年五月二十二日，美國有一艘名薩凡那（Savannah）的帆船，裝置九十四馬力的蒸汽機，以輔助航行爲目的，自紐約出發，經英國而達俄國聖彼得堡（即列寧格勒），作橫渡大西洋的壯舉。該船在有風時揚帆，就將水車折放於甲板上，共計三十天的航行中，曾有八十小時使用過機器。美國爲紀念此一成功，即以該船出航的那一天，定爲每年的航海節。並且將所造第一艘核子商船亦命名爲薩凡那號

，足徵其重視。至於第一艘完全以蒸汽機爲動力的航洋輪船，是一八三三年，英國的路易•威廉(Royal William)在加拿大出世，總噸位七百二十噸，馬力四百四，在那年八月，從魁北克以十七天時間，航行二千五百浬，到達倫敦。

輪船在初期的四、五十年間，推進器全是用明輪。一八三六年有位瑞典工程師約翰•伊力克遜(John Ericson)發明了暗輪螺旋推進器(Screw-propeller)，同時又有一位出身農家的工程師法蘭西斯•史密斯(Francis Smith)，在造型上更加改良，因螺旋槳所用的五金材料，力量强，運轉比水車式的明輪要好得多，所以現在的輪船和軍艦都是用螺旋槳，除了在美國狄斯尉遊樂園和電影中，很少再看見有明輪的船了。

說到我國的航海遠征，再沒有比鄭和下西洋的偉大光輝了。據明史鄭和傳說：「鄭和，雲南人，世所謂三保太監者也…成祖疑惠帝亡海外，欲蹤跡之；且欲耀兵異域。示中國富强，永樂三年（一四〇五）命和及其儕王景弘等通使西洋，將士卒二萬七千八百餘人，多齎金幣，造大船，修四十四丈，廣十八丈者六十二。自蘇州劉家河泛海至福建，復自福建五虎門揚帆，首達占城，以次遍歷諸番國，宣天子詔，因給賜其君長，不服，則以武臨之。……和經歷三朝，先後七奉使，所經……三十餘國。……」我們讀了這段記載，實在感到驚奇，鄭和那時所行的航線，經東海、南中國海、爪哇海、印度洋、入阿拉伯海，航程遠達二萬浬外，我們可想到他們的航海術，該何等的高明，他們初次出航時，比一四八六年葡萄人巴索洛米•狄亞士(Bartholomew Diaz)航抵好望角，比一四九二年哥倫布(Columbus)發現新大陸，比一四九七年維斯可•達珈瑪(Vasco da Gama)航至印度，均早了八、九十年。那時他們用我們發明的羅盤，很準確的、安全的到了許多國家，眞令人欽佩。羅盤是一二七一年（宋咸淳七年），威尼斯人馬可波羅（Marco Polo）東遊歸國，帶至意大利，一三〇四年（元大德八年），意大利人奇懷，研究多年，才發明了羅盤懸垂指針。至於鄭和所造的船，原圖雖已失傳，尺寸記載亦容有出入，其中最大的寶船，如照上述的長寬度，估計約爲一千二百噸左右，比歐洲出名的三桅帆船（Schooner）還大，而且早一百年。還有其造船術值得讚美的，那時，中國船已擁有許多近代輪船才具備的新設備，例如不進水的隔艙壁（Bulkhead），可使船完受損的那一部份隔離，並使船隻保持浮起，還有平衡舵，使航行更爲便利。我們爲了紀念鄭和的偉大航海成就，於

民國四十四年呈奉總統　蔣公核定，以鄭和七下西洋首次航海的七月十一日，作爲每年的航海節，並且在那年舉行了盛大熱烈的第一屆航海節慶典，此後每年繼續舉行，今年將爲第二十三屆，對我國航海事業的發展，收到了很大的激發鼓勵作用。

此次歷史博物館舉辦海功號試驗船首次航行南極作業的資料展覽，極有意義。海功號僅有七百二十噸，我國高雄豐國船廠建造，於民國六十五年十二月二日自基隆出發，遠洋南極，歷時一百一十五天，航行一萬九千浬，於六十六年一月十一日晚十時零五分，駛抵南緯五十二度五十五分，東經三十度十四分，平安越過所謂「狂怒的五十度」，是我國漁船航行最遠，亦是有史以來，首次進入南極冰洋作業的漁船，共撈獲磷蝦一百三十六噸。這次的成功，寫下我國航海史暨漁業史上又一次光榮記錄，對於我國將來漁業的發展有決定性的幫助。所以我主張亦如航海節一樣，以海功號首航南極的十二月二日，作爲我國漁業節，以激勵國人邁向海洋，征服海洋的精神。

附海功號航行述要

臺灣省立水產試驗所的海功號試驗船，於民國六十五年十二月二日，自基隆出發，遠航南極。該船係高雄豐國造船公司所造，計七百二十噸，除航行儀器外，備有「聲納」、「魚探機」及「氣象傳眞機」等設備。十二月二十八日抵達南非開普敦港補給。至六十六年一月五日由開普敦，首航南極，途經所謂「咆哮四十度」之暴風圈，歷兩日之艱險，於一月十日上午十時，通過南緯五十度，東經二十五度收斂線，而進入南極洋。一月十一日晚十時零五分，駛抵南緯五十二度五十五分，東經三十度一十四分，平安越過了「狂怒五十度」。一月十九日午後，在南緯六十四度四十四分，東經四十九度三十分，遇到冰山羣，穿梭其間，開始作業。一月二十三日，又向南邁進，抵達南緯六十五度三十三分，東經五十八度一十七分的漁場。二月七日抵達南極大陸沿岸冰障外緣海域，而漁獲量已達一百三十六噸（共試網九十七次），對南極中層拖網作業和南極蝦漁場特性，已獲詳細資料，圓滿達成任務，即於當晚八時回航，至二月十七日返抵開普敦，從事整補後，二月二十三日啓程回國，於三月二十六日安抵基隆。往返歷時一百一十五天，航行一萬九千浬，是我國漁船航行最遠，亦是我國有史以來，首次進入南極冰洋作業的漁船。

四月二十九日

臺灣省立海洋學院呈奉教育部核准，於民國六十六學年度起，設立海洋研究所，以研究海法爲重點。該院謝君韜院長特於是日假航運學會，邀請我和劉承漢、甘其綬、徐熙光、汪威錞、王衛耻、趙康等教授商定了全部課程，準備呈報核定施行。

四月 三十 日

自布拉格油輪在基隆港外新瀨礁觸礁沉沒，造成我國有史以來，最大之油污損害，各方對於如何要求賠償，極爲關切。我特於中國文化學院海洋研究所航運碩士班作專題討論多次，經將一九六九年關於油污損害民事責任之國際公約及一九六九年關於油污損害案件在公海上行使干涉之國際公約兩種英文本，指導研究生李台生、曾南、柯輝智、任曙菲、江國地、鍾祥霖、嚴紀中、李彌、李秋吉、藍明峯、集體譯爲中文，是日共同審議完成，經由中國文化學院函送交通部查考辦理。

五 月

接受中國文化學院郭榮趙院長聘函，聘爲該院六十五學年度第二學期海洋研究所航運組碩士班研究生碩士學位考試學科考試委員。李台生、曾南、柯輝智、任曙菲均考試及格獲得碩士學位。

五月 十四 日

應臺灣省立海洋學院謝君韜院長之聘、任該院海洋研究所海法組第一屆研究生入學考試命題兼閱卷委員，是日發榜蔡春明、連義堂、李志城、郭連花、連萬福、高文和等五名錄取。

五月二十六日

應中國文化學院郭榮趙院長之聘，任該院海洋研究所第六屆航運碩士班研究生入學考試命題兼閱卷

委員。是日發榜，朱曦、徐永浩、汪基平、林國華、王金龍、林叔宏、李黎寶、張祐隆、鄭永福、林則余十名錄取。

接受教育部學術審議委員會委託，審查某君「現代化的港埠」著作。

五月二十七日

臺灣省立海洋學院謝君韜院長函請爲「幼獅月刊」八月號「海洋開發專號」撰文，經寫「實施整體海運政策的發展海運法草案」一文以應之。

臺灣省教育會「臺灣教育」月刊主編蔣一安教授函請爲「三民主義教育專號」撰文，經寫「我對於實業計劃教學上的意見」一文以應之。

五月二十七日

接國立政治大學歐陽勛校長聘函，聘爲該校六十五年第二學期國際貿易研究所碩士學位研究生論文考試委員。論文爲田天明君之「臺灣地區海運業與貿易配合問題之研究」，六月八日口試及格。

五月二十九日

崑曲是我業餘生活中最重要的一部分，現在臺灣有兩個研究崑曲的團體，一個是徐炎之、張善鄉伉儷組織的「崑曲同期」，成立於民國三十八年九月四日。曲友蔣復璁、李宗黃、雷寶華、李方桂、徐樓、胡惠淵、沈元雙、方英達、程競英、江芷、李闓東、田士林、蔣倬民、徐穗蘭和我，均是資深會員；每隔兩星期集會一次，至六十六年五月二十九日止，已集會七百二十五次。另一個組織名「蓬瀛曲集」是夏煥新、盛成之伉儷領導，焦承允、毓子山、王鴻磐、汪徽史、郁元英、孫再壬、陸永明、張元和、許聞佩、梅瑞芳、樓蕙君、張平堂，和我亦都是資深會員；成立於民國四十二年六月，初期每星期集會一、兩次，於民國五十一年一月起，亦改爲每兩星期集會一次，惟與「崑曲同期」互相間隔，故每星期

日之下午，我都有機會參加兩會清唱。蓬瀛曲集曾請焦承允先生先後編印「蓬瀛曲集」四冊及「炎鄉曲譜」、「壬子曲譜」各一冊，均由焦先生親筆繕寫曲文工尺，既精美，尤便習唱，嗜曲者愛若拱璧。崑曲爲我國最古之歌劇，極富文藝價值，徐張夏焦諸先生均在大專院校講授詞曲，臺灣大學、政治大學、師範大學、文化學院、中興大學、銘傳商專均設有崑曲研究社，夏煥新先生並任中華學術院崑曲研究所所長，現臺灣青年學子尚會歌唱崑曲，並能登臺表演，使國粹不成廣陵散，全仗此兩個組織。民國六十年八月「炎鄉曲譜」印行，我曾應邀作序，茲附錄於後：

崑曲在明季清初，以迄嘉道，一直是全國性的戲劇；非僅爲文人雅士所歌詠，亦爲大衆所愛好。迨同光以後，宮廷轉喜皮黃，上有所好，下有甚焉。蓋以皮黃唱詞順口，情節通俗，音調復可隨歌喉而變易，遂爲朝野所喜，尤以北方各省，幾至家家弦歌，戶戶相聞。

皮黃益流行，崑曲愈和寡。清季民初，江南聞名的幾個崑曲劇團，如大章班、大雅班、鳴鳳班、大夏班、同福班、全福班相繼解體，名伶失業凋謝，鮮再見於紅氈毯上；雖偶在皮黃中揮入思凡、學堂、遊園、驚夢、佳期、拷紅、夜奔、出塞、水鬬、斷橋、別母、亂箭一二折，每因演員非專習，其格調韻味，已失典範，崑曲之不絕如縷者，幾希！

近五十年來，崑曲幸未成爲廣陵散，應歸功穆湘玥（藕初）先生及徐炎之、張善薌伉儷。藕初先生爲滬上實業鉅子，雅好度曲，於民國初年，崑曲式微之時，集資創設崑曲傳習所，延聘名師，招收青年，不特免費學藝，兼供膳宿，學成以仙霓社名義在上海大世界公演。因本戲多，演員强，曾轟動一時，爲顧曲家唯一去處。後抗日戰起，藕初先生經濟支絀難以爲繼，部份演員，隨政府遷渝，仙霓社從此亦即解體。

政府遷臺，仙霓舊人，無一隨來，崑曲幾已絕響。所幸名曲家徐炎之、張善薌伉儷洞燭機先，倡組同期。約集大陸來臺同好，每隔兩週之星期日，清唱一次，迄今二十一年，從未中輟；清歌雅集，間亦彩唱，爲臺員頗添文化復興氣象。

炎之先生早歲畢業於北平師範大學，初任教體育，旋從政交通，以擅長音律，而識善鄉，終成美眷。炎之有笛王之稱，而善鄉清歌妙舞，綺年即名揚京滬，公餘傳習菁英，益推廣及於學府。崑曲重振臺員，炎之伉儷，實爲最大之功臣，與夏煥新教授領導之蓬瀛曲社，先後輝映。

焦承允先生郵政名宿，習曲逾四十年，同隸兩社，因其熱心輔翼，相得益彰。承允先生歌唱之精，匪惟吾輩推崇，而於曲譜之訂正，尤見獨到。先有「蓬瀛曲集」之寫作，今有「炎鄉曲譜」之續訂，使度曲得資遵循，國粹流傳千古，謂爲今之「魏良輔」，誰曰不宜。

六月三日

中國造船公司高雄造船廠承造之四十四萬五千噸巨霸油輪「柏瑪奮進號」，是日下午二時舉行命名下水儀式，是我國造船史上最巨型的船舶，亦是世界現有船舶中最巨大者之一。儀式由中船公司董事長王先登主持，經濟部次長張光世、外交部次長楊西崑、海軍總司令鄒堅上將、美軍協防司令史奈德中將等中外來賓應邀觀禮，我亦先期前往參觀兩次。

王先登在儀式中指出：「柏瑪奮進號」巨霸油輪的順利建造，並按預定進度如期舉行命名下水，已使我國造船工業，又向前邁進一大步。

經濟部次長張光世代表政府在儀式中致詞，嘉勉中船全體從業員工，在建廠和造船方面的傑出成就，並感謝船東對我國造船業的支持。

船東方面則由柏瑪石油公司常務董事威爾遜、美國通運公司董事長湯姆遜致詞，他們對「柏瑪奮進號」的如期順利建造，一致表示滿意和感謝。

隨後，由船東代表威爾遜夫人擲瓶進水，一只五彩繽紛的大彩球，從船首張開，洩下五顏六色的彩帶和彩紙，並由主塢門放水至船塢內，儀式即告圓滿完成。

「柏瑪奮進號」是美國通運公司的子公司惠固公司所訂造，另一艘同級的油輪，現正建造中，將在六十六年底命名下水。

「柏瑪奮進號」巨霸油輪，造價七千五百萬美元，於命名下水後，將在船塢內進行性能試測作業，預計九月底出海試俥，十月份全部建竣交船。

「柏瑪奮進號」總長三百七十八點四公尺，型寬六十八公尺，型深三十一點六公尺，吃水二十五公尺，總噸位爲二十二萬噸，載重噸位四十四萬四千八百長噸，船速每小時可達十五點九節，續航力可達二萬五千浬。

「柏瑪奮進號的命名下水典禮，於三時完成，上千來賓一一乘坐電梯上油輪甲板參觀，並舉行盛大酒會熱烈慶祝。

六月十七日

接受中國文化學院張其昀董事長、郭榮趙院長聘書，聘爲海洋研究所碩士班航運組主任，任期一年。

六月二十八日

國立成功大學倪超校長聘我爲該校土木工程研究所運輸組博士班考試委員。是日我與倪超校長、范光陵院長、翁茂城所長等，一同出席會議，審查各應考者所提出之研究計劃，並予以口試，應考者十位，經投票結果，錄取曹國俊、林忠雄、劉玉山、陳輝雄四君，均屬傑出才俊之士。

往昔事蹟　今日明鑑

努力現在　瞻望未來

第二編　文存與芻議

總統　蔣公的海洋思想

——為紀念　蔣公九十誕辰而作

海權思想，起源於西方，而大行於今日，連陸權思想最强烈的國家如蘇俄，今日亦正在與英、美、日本及西方各國爭奪海權。我們在報紙上，經常看到蘇俄增造航空母艦、核子潛艇，並企圖在印度洋爭取基地的消息，亦聽見蘇俄積極擴充商船隊，它的噸位數字，已躍進至世界第六位，還超過了美國的噸位，這是海權爭奪戰最顯明的實例。

一、西方的海權思想

西方國家很早就有兩句諺語，强調了海權的重要性。

「望之於海，而制勝於海。」（Look to the sea and take to the sea）

「凡一民族而能爲海洋之主人者，必能獲得財富，亦可享受繁榮；凡一民族對於海洋之喪失控制者，同時亦喪失財富及自由。」

這幾句話，含著經濟上、國防上的重要意義，亦可說是海權的精義，海權的目的。

這種思想—海權思想，久已深入了西方民族，西方國家因此大大獲得了財富，獲得了繁榮。東方民族和新興國家，現在亦興起了這種思想，漸漸走向相同的路線。海權思想不僅是保衛海疆的海軍所信仰

，現在由於海洋事業的顯著發展，已擴大爲社會人士所瞭解了。

二、蔣公的海洋思想

蔣公是位大政治家，他對海洋名著多所涉歷，而對於美國馬漢海軍戰略論，更推崇備至，引證論據以教誨國軍官兵。其有關海權訓詞輯要如下：

「中華民族的生存，與夫太平洋永久和平之維持——胥視吾人能否建立海權國家是賴。」

「立國於今日無論其爲大陸國家，抑爲海洋國家，均需恃海軍爲其最重要的生存保障。是以海洋的重要性，並不因科學的進步與原子時代的出現而減退，海軍仍有其光明的前途，實無可置疑。」

蔣公更引申說：「振興海權，國父在世之日，早已注意及之，故在所著『十年國防計畫綱要』中，將海軍列爲國防建設之首要。」

「我國具有漫長的海岸線，沿海具有優越錯綜的港灣，更具無盡之天然寶藏，建立海軍發展海洋之優越條件具備。」

在民國四十五年五月八日爲海權問題，蔣公在第七屆中央委員會中講道：「海權的競爭，由地中海移於大西洋，今則由大西洋而移於太平洋矣。……今後之太平洋問題，則實關係於中華民族之生存，中華民國之命運也。」

「蓋太平洋之重心，卽中華民國也，爭太平洋之海權，卽爭中華民國之門戶權，誰握此門戶，則有此堂奧，有此寶藏。」

由以上之提示，蔣公對海權之重視，可見一般，但海權之範疇及其意義，我們有待進一步的說明。

昔日之所謂海權涵義，僅涉及海洋表面及海軍武力。而今海權之本質，它是國力的一種型式，不僅指一國的海軍力量，諸如海外基地、造船、航運、漁業的經營、海洋科學的研究、世界貿易的拓展、海

洋法的運用等都包括在內，　蔣公在「中國之命運」中，曾釐訂發展造船、開闢港灣、獎勵航運、興辦海洋教育、積極建設海軍，以鞏固海防，倡導海權思想，以建設海洋，就基於這種思想。

三、海洋戰略的決策

蔣公是位偉大的軍事家，民國卅四年對日抗戰勝利後，我政府收復臺澎。民國卅九年總統　蔣公復行視事，決定以臺澎爲反共復國營壘，決志建設臺海基地。

這種高瞻遠矚有其重大的政略戰略意義。

臺澎金馬强固基礎，在戰略上是東南亞和大陸的戰略側翼，在印度洋和太平洋海權爭奪中佔有擧足輕重的地位。在政略上它是大陸同胞和海外僑胞反共人心之所繫，且有號召呼應的作用。

而在亞太地區，日、美、匪、俄關係策略的運用中，臺澎更有影響其權力均勢的作用，眞可說我們對亞洲，對世界都擔當著「中流砥柱、力挽狂瀾」的任務。

建設臺灣基地，以海洋爲主的戰略——是應變、制變中的偉大決策。

時至今日吾人審度時勢，看美國前國防部長斯勒辛格曾分析說：「中南半島悲劇發生後，美國爲確保東北亞及西太平洋的安全，決定從美國的阿拉斯加到日本、往韓國、中華民國與菲律賓，建立一條鏈島防線……」要言之，今後美國在亞洲的新戰略，是以海洋爲主的戰略，也是以海權爲基礎，以海權包圍陸權的戰略。

從地理上來看，美國在西太平洋上所採取鏈島防線的海洋新戰略的形勢，臺灣正處於此戰略防線的要衝。

臺澎的位置在由對馬海峽、臺灣海峽、巴士海峽、麻六甲海峽，連結所成的包圍亞洲大陸的新月形戰略地帶中，完全符合馬漢戰略論「中央位置」的基地戰略地位。

以此角度來看臺灣海峽的地位，即可看出臺灣基地對西太平洋上海權的重要，而隨著蘇俄海權的東進，益顯示其無比的戰略價值。

臺灣爲反共復國基地，是兼具有海權、陸權、空權的三重戰略意義，是西太平洋反共防線的「中流砥柱」。守住了臺灣海峽，就可維持亞洲沿海外圍反共陣線的完整，並可牽制共匪的擴張，更可使蘇俄的太平洋航線陷於孤立的狀態，也維護了遠東各地民主國家航運的暢通與安全。

四、努力海洋建設

我國地理環境是海洋大陸兼備的國家，爲適應當前情形，世界潮流發展趨勢，向海洋邁進，應爲目前施政之方向。

海洋教育應與海洋軍事教育互相配合，亦即海軍的科學研究與人才培植，應互爲表裏運用。

海防建設應與民生建設相配合，亦即海防須以促進民生福祉，繁榮經濟及充裕國力爲主旨。

海洋思想之倡導與實踐，應與海洋總體建設相結合，亦即須在造船、航運、海港及海洋資源開發等，作多方面的綜合發展。但建設港埠，勿忘發展貿易，戰備集運。擴充商船隊，勿忘渡海工具，儲備軍運力量。劃定領海及漁區與經濟水域，勿忘維護海域安全與確保海洋資源。

浩瀚海洋是我們的生存空間，此時此地，啓廸國人的海洋思想，精研海洋科學，建設海洋，控制海洋實爲當務之急；在大有爲政府領導下，齊頭並進，成爲海權國家，是我們全國應該一致努力的目標。

（本文曾刊於民國六十五年十月廿五日航運週刊及同年十一月一日創新週刊）

地理學應用於實業計劃

地理學研究的範疇，大體上分爲自然形態與人文形態兩個體系。研究自然形態的，涵蓋了氣候、地形、水文、天然資源，一般稱爲自然地理學。研究人文形態的，涵蓋了人口，聚居型態，生產的地理形態（如農、工、採礦、漁獵）和運輸的地理形態（如運輸路線、運輸業者、運輸物品、通商貿易），一般稱爲人文地理學。至於人們在經濟生活中，應用最爲廣泛，最爲關切的經濟地理，應該屬於人文地理的範疇。

專門研究某一國家或某一區域的自然地理與人文地理，我們合稱爲方誌地理。它對於生活在某一國家或某一區域的人們而言，特別重要，因爲人們身家性命寄託於此，子孫繁衍寄望於此，所以研究地理對自己來說，對別人來說，都是很爲重要的。

國父孫中山先生是偉大的政治家、哲學家、經濟學家、與軍事家，我們在他的功業上，在他的遺教中，都可充分的認定，亦可說世人一致公認的。其實　國父亦是一位偉大的地理學家。他的實業計劃，就是一部方誌地理。

實業計劃第一計劃講的都是我國北部的經濟發展，他從華北的自然地理，研究出北方大港的興建，因爲那裏水深不結冰，可成爲深水不凍港，而且利用運河與北部中部水路相連。他又規劃出西北鐵路系統，以北方大港作出發點，經灤河谷地，而達多倫，以多倫爲樞紐，將鐵路伸展至東北各省及蒙古新疆。路經之地，肥沃平野，無高山大川之梗阻。他主張在蒙古新疆大量殖民，利用西北鐵路作交通，將冀晉豫魯密集的人口，移居鐵路沿線之荒地開墾生產。他主張整理黃河及其支流，濬渫出口，以暢其流，整理堤防，以保河幅之規律，均衡流速。廣植林木，以保持水土，作防洪治本之策。他主張修通大運河

，開闢新運河，以便利航運。他又主張大規模開發冀晉煤鐵鑛，設立製鐵鍊鋼工廠於其鑛區鄰近，以謀原料取給之便，可說是完全依據自然地理學和人文地理學，規劃出區域性的經濟發展計劃。

實業計劃第二計劃講的是我國中部的經濟發展，亦係按前述原則，將地理學充分應用。如主張開闢東方大港於杭州灣北岸，位乍浦岬與澉浦岬之間，亦因爲那裏水深，其最深之處，平均低潮水深三十六公尺至四十二公尺，建港後，大海船可隨時進出；那裏距上海近，築鐵路銜接極便。又可利用蘇浙內河湖泊，貫穿開一通往蕪湖之運河，以連接長江，縮短航程。第二計劃並主張全面整治長江淮河的幹支流，依其地形水文，應用了許多水工學的方法，予以規劃；(1)如對湍急的上游河道，採取渠化，築高壩兼供水力發電。(2)如對彎曲的中游河道，常用裁彎取直的辦法，以縮短航程。(3)如對中下游水淺沙多河床寬闊的河道，普遍採用築堰修堤之束水攻沙辦法。(4)如對泥沙淤墊的河道，採用疏濬辦法，以挖泥船挖去泥沙，加深航道；並以挖出泥沙，就近填成新生地。(5)如對河口阻塞之處(淮河黃河)全用宣導辦法，挖開深水道，通其尾閭，而暢其流，以免泛濫。(5)如對可通航的水道，則主張分級，規定各級航道水深的劃一，及河床的整齊，使吃水相同的船隻，可在某一級航道中航行無阻，工程既經濟，保養亦容易。(7)　國父認爲各河流上下游的幹支流與無數小支流，猶如樹的幹枝，人的血脈，在橫的方面，固應上下溝通，設能在各水道流域之間再加闢運河，縱貫各大水系，尤可完成廣大的水道網，在運輸方面，將更可發揮功效。因此，計劃整治興安運河，以聯接長江珠江，又主張開鑿松遼運河，使松花江、黑龍江、遼河聯成一氣。這些治河的方法，名曰「多目標水利綜合開發」，在今日大家耳熟能詳，在　國父寫實業計劃時，還是新的觀念與構想。

再說實業計劃的第三計劃，大部份講我國南部的經濟發展，他主張改良廣州爲南方大港，以作爲名副其實的國際大港。並主張興建西南鐵路系統，以廣州爲吞吐口，而延伸其腹地至四川雲南廣西貴州及

湖南西部，俾擴大海港與鐵路的功能，至於河道整治辦法，亦採用了前述若干同樣方法。第三計劃兼及其他鐵路系統的規劃，均已注意到地形資源人口及生產運輸的地理型態。

第三計劃中， 國父主張建設許多商港漁港，都是就自然地理而規劃，特別注意於各港的水深、潮汐、不凍、不風、不淤、及港的外廓、礁石、沙洲等築港基本要件。又對經濟地理更爲重視，舉凡腹地的廣狹，資源的分布，人口的疏密，聚居的型態，以及運輸路線，運輸物品，貿易情形等，莫不加以調查，而後論定。近代海港工程如防波堤、破浪堤、導堤、防沙堤、船渠，突堤碼頭、橫碼頭、岸壁、棧橋、塡築工程、倉庫航道等， 國父無不視各港的自然地理環境，擬具了方案。至於實業計劃講的鐵路建設亦均依據自然地理與人文地理爲規劃原則，毋庸贅述。實業計劃的第五計劃講的是工業建設，特別重視糧食、衣服、居室、運輸及印刷工業。第六計劃講的是鑛業建設，特別重視煤、鐵、油、銅與特種鑛的開採以及其冶鍊廠的設立，既具遠見，昭示尤詳。

我們綜合研究實業計劃， 國父規劃的基本原則，首先是考慮到自然地理的環境，再從人文地理的觀察，作進一步的策劃，尤其對生產的地理形態和運輸的地理形態，再三致意。所以實業計劃是我國經濟建設的寶典。現在臺灣的各項經濟建設，莫不遵循 國父昭示之方針以推行，纔能有今日的繁榮和安定。

我說 國父是地理學家，從這些方面，可以認定。今日從事地理學之研究，在建設復國的大業中，實在是關係重要，亦最有意義。

（民國六十五年十一月十七日，講於國立臺灣師範大學地理學系，本文曾刊於該校同年十二月份校刊及中國文化學院創新週刊第二一〇期）

從世界造船工業申論我國造船工業之發展

一、引　言

民國六十四年十一月十二日，我在中國造船工程學會年會，應邀發表「多目標的造船政策」專題講演，十二月廿八日，又在中國海事學會年會中講述「政府亟應實施航業貿易造船之三聯政策」，强調面對財經問題，我應以自己的造船工業，建造合乎自己應用的商船，以自己的商船隊，支持對外貿易的發展，講詞刊載於報章及期刊多處，頗受社會上重視，政府亦適時宣示同樣的配合政策，深喜實現在望；今再就世界造船工業現狀，申論我國造船工業之發展，以作補充，諒爲造船界、航運界所樂聞。

二、今日造船工業發達的國家

今日非共世界的十個主要造船國家，依序爲日本、瑞典、西德、西班牙、美國、英國、法國、巴西、義大利和韓國。從一九七四年的統計來看，船舶輸出比例，最高的國家是日本（佔生產量的百分之八十七）、瑞典（百分之七十九）、法國（百分之五十一）、西德（百分之四十）；巴西和韓國都是新崛起的造船國家。

三、今日世界造船工業的困境

(1)一九七二年、一九七三年間，世界經濟景氣到達顛峯，很少有人會想到不景氣的來臨，一窩蜂訂

造巨型新油輪，導致許多國家，大事擴充造船能力。

(2)由於石油危機發生和石油需求量的減退，使得世界龐大的油輪隊足够承擔運油工作，新油輪幾無用武之地，油輪身價乃急遽下降。

(3)蘇彝士運河重開，除巨大油輪外，各種貨船已不必繞道南非好望角，國際貿易對貨船需要亦因而減少。

(4)世界造船能量激增，造船技術日新月異，提高了生產力。

基於第(2)項的緣由，世界油輪市場遭逢到空前的慘淡情況，從而導致造船工業亦遇意外的困境。據一九七五年七月統計，停航油輪達四百五十五艘，共計三千二百一十二萬載重噸，另有六百萬噸油輪，泊於阿拉伯灣，而乏人租用。如再包括減速航行以「開慢船」的方式，避免碇泊停航，以及離開運油業務，改在乾貨中營運的兩用油輪，估計曾有八千萬載重噸的油輪過剩，約佔全世界二億七千八百萬噸載運能力的三分之一弱。有人估計至一九八〇年，全世界所需用的油輪噸位約爲二億或二億五千萬噸，如將現有油輪以及至一九八〇年建造完成之油輪併計，至一九八〇年，全世界油輪噸位共計爲四億六千萬噸，比所需要的超過了幾達一倍，而目前的油輪噸位已足敷五年後的所需。所以油輪業者紛紛將前訂的建造油輪契約取消。我國中國造船公司原已約定承造的四十四萬五千噸油輪，自四艘減爲二艘即係一例。估計一九七五年前後，一年內已有五千三百萬噸油輪的訂造契約業已取消，各國造船工業受此衝擊，自然面臨了共同的困境。

四、各國對造船工業的新措施

日本、西德爲世界最大的船舶輸出國家，針對其造船工業的困境，已採取了以下的措施：

(1)日本造船廠已允訂造船舶的顧客，予以百分之六十一的延期付款；在一年之前，只允百分之二十可延期支付。當然日本政府對造船廠亦有融通資金的優待辦法。

(2)西德政府對本國航業公司向本國造船廠訂造新船者，一律給予百分之一二•五補助金。油輪更可多得百分之二•五的補助金。總數已超過一億美元。

五、我國造船工業的實力

我國造船工業因逢前幾年的造船好景，復得政府多方的輔導，造船工業實力大爲增强，舉其最大的三個工廠爲例，可見一斑。

(一)臺灣造船公司自民國五十九年擴建計劃完成後，至六十四年止，在此數年間，先後完成十萬噸級油輪八艘，五萬八千噸級散裝貨船三艘，二萬八千噸級散裝貨船二十三艘，五千六百噸級冷藏船二艘，總共已達一百六十餘萬載重噸。

臺船六十五年度業務計劃，預計造船五十萬載重噸，修船二百萬載重噸，機械製造三千五百公噸。營業收入估計新臺幣三十五億三千九百七十五萬元，支出爲三十三億四千八百九十萬元，盈餘約一億九千萬元，其今後生產目標爲：

(1)造船　配合蘇彝士運河擴寬計劃及船舶市場需求發展，單船建造能力增大至二十五萬載重噸，年產量可達五十萬載重噸。

(2)修船　年產量可達二百萬載重噸。

(3)製機　年產量可達三千七百公噸，鋼料處理三萬六千公噸，以發展專業機械及高級鍛鑄件爲主，提高自製率。

(4)籌建臺灣省造船修船作業體系，籌建臺中、花蓮、蘇澳分廠。

(5)協助國內工業發展，船舶器材自製。

(6)發展特種船舶之建造，如石油鑽探船、石油鑽探平臺、鑽探補給船等之製造。

㈡中國造船公司自民國六十三年元月，開始在高雄建廠，至六十四年八月完成第一階段工程，並開始進行第一艘四十四萬五千載重噸油輪，於同年十一月中旬安放龍骨。該廠全部建廠工程已於六十五年六月完成，以後每年新建各型船隻一百五十萬載重噸。主要產品爲超級油輪、液化石油氣運輸船、大型散裝貨船、礦砂專用船、客貨郵輪及鑽油船與特種取油船臺。修船能量，每年亦可達二百五十萬總噸。

㈢臺灣機械公司係國營事業，設廠於高雄，以製造柴油機，及各型遠洋漁船、挖泥船、拖輪、駁船、訓練船而聞名。其半乾塢（Semi-dry Dock）容量爲六千噸，並有三個大船架（Large Slipway）設備完善，能同時建造八艘三百五十噸漁船，及一艘六千噸商船。目前正在建造中者有五千七百噸貨櫃船二艘（可載二十呎貨櫃一七二個，亦可散裝穀類及木材），二千四百匹馬力拖輪一艘，一千八百匹馬力拖輪二艘，工作船二艘，五百五十噸油駁一艘，緝私艇八艘，三百噸漁船四艘，業務堪稱興盛。現正籌建一萬匹馬力柴油機，以供應中船、臺船大型船隻使用，並擬擴建船塢，以修建二萬噸級之船舶。

六、臺灣區民營造船工業

臺灣地區除臺灣造船公司、中國造船公司及臺灣機械公司三家公營大造船廠外，其他民營造船工廠約有一百一十家。其中能造一千噸以下鋼質船舶者，計有基隆市之協同造船廠，高雄市之三陽造船廠、竹茂造船廠、新天造船廠、聯合造船廠。能造五百噸以下者，計有基隆市之華南造船廠，臺北縣之昇隆

造船廠，蘇澳之蘇澳造船廠，高雄市之中一造船廠、基隆造船公司、新興造船廠、信東造船廠、協進造船廠、海發造船廠、高雄港務局船舶機械修造廠（公營）、全成造船公司、新昇發造船廠、永昇造船公司、億昌造船工業公司，高雄縣之振興造船工業公司。能造三百噸以下者，計有基隆市之東興造船廠、基隆市造船生產合作社，臺南市之南臺造船公司，高雄市之新高造船廠、豐國造船公司、高雄造船廠、金泰興造船廠、高雄海事專科學校實習工廠（公營）、竹興造船廠、靖海造船廠、新光造船廠、海進造船公司、三能造船廠。能造二百噸以下者，計有基隆市之東隆造船公司、進發造船廠、東亞遊艇造船公司、協隆造船廠，蘇澳鎮之五洲造船公司，高雄市之得益造船廠、祥益造船廠、新福泰造船廠、金明發造船廠、勝得造船廠。其餘廠家均屬能造一百噸以下鋼船，及木質、塑膠、水泥之船隻，不具其名。又高雄市順榮造船廠係香港香島輪船企業公司之關係企業，於六十五年十一月購置萬歲島號浮船塢，是我國民間第一座浮塢，長一百七十四公尺，寬三十公尺，高七•三公尺，浮升能力一萬一千五百公噸，兩萬噸以下的各型船隻均可進塢修理。

七、如何扶植我國造船工業

我國造船工業即以上述臺船中船臺機三家之造船能力而論，堪稱發展迅速，成就非凡。惜造船工業未能與航業及貿易政策相配合，以致基礎不能謂爲强固。舉設計而言，廿年來仍不能自行設計，藍圖及造船機材，胥受制於日本，造船成本昂貴，無法與日競爭，且工資高於韓國，亦無法與韓爭攬業務。

大韓民國造船工業以前毫無基礎，近年經朴正熙大統領之積極領導，以「造船興國」爲口號，政府扶持不遺餘力，其現代、大韓、大鮮三個造船廠規模宏大。目前現代廠有能力在一年之內，承造十艘三十萬噸的船隻，其進步之速，超越我國，故已名列於非共國家造船工業之第十位，其成就殊堪我之借

鏡。

欲謀我國造船工業之進一步發展，必需將其潛伏之缺點，予以突破，方克有效。

(1)全力培養我國船舶設計能力，以配合航運需要，聯合船舶設計發展中心業已成立，應積極推動工作，從速設計多用途貨船、貨櫃船、散裝貨船等最急需之船舶。

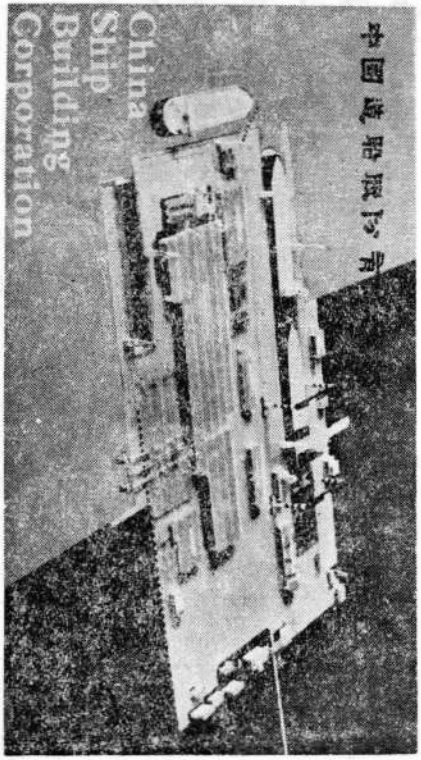
(2)由政府制定我國最需要的造船計劃（如多用途船、貨櫃船），鼓勵航業界在國內造船廠訂造船隻，除造價百分之十五自行籌措外，百分之十五由銀行貸款，百分之七十，由政府擔保，並由政府貼補國內造價與國外造價百分之五至百分之十之差額。

(3)採用電腦作業，計算經濟效益，設計船舶，管理工務，以免停工待料，停工待工，停工待設備等浪費時間，及降低工作效率的毛病。

(4)改進與日本造船工業之合作，我應爭取日本的最新技術與最新設計。向日本購買設計，除與製造有關的計算和藍圖外，原始的設計資料及方法，亦應獲取。關於一切利用電腦的計算，除要求輸出資料外，務使日本造船廠供給我們輸入資料的準備方法，與全部理論的根據和電腦程式。

上述四點不過舉其要者，如我能早日付諸實施，深信我國造船工業的困境，必可克服；而政府以往投入造船工業的鉅大資金，亦得發揮其潛力，而不難躋身於世界造船工業的前茅。

至於造船人才的訓練與培養，自爲根本要圖，目前海洋學院、成功大學、臺灣大學及中正理工學院均已設有造船工程學系，每年畢業人數不少，我國大造船廠亟應盡量延用，俾其得訓練致用之機會，成爲我國造船工業的一支生力軍，其效益自不可以估計。


中國造船股份有限公司
China
Ship
Building
Corporation

參觀高雄大造船廠記

六十五年六月已全部竣工的中國造船公司高雄造船廠，爲我國十大建設中最先完成者。規模之大，設備之新，舉世聞名。前往該廠參觀之中外人士，每日平均有三百人左右，蓋因該廠正在建造四十四萬五千噸油輪兩艘，工程偉大，爲世界造船工業所罕見；且其船塢長達九五〇公尺，寬九二公尺；平均深度十四公尺，最大容量爲一百萬噸，名列遠東第二位。全廠面積九十三公頃，各項廠房建築，係經整體規劃，布置極爲合理，匪特施工方便，且工程堅實美觀，亦爲歐美日本大船廠所不及。即擧橫跨於船塢及塢邊之機裝組合工場的兩座巨霸型吊車（每座起重能力爲三百五十噸）而言，跨距一七七公尺，高八七公尺，遠遠看來，比臺北市的十八層希爾頓大旅館還要高出很多，就可以想見它的偉大。

至於船體工廠則長七五〇公尺，寬二一〇公尺，亦爲世界最大船體工廠之一，其餘艤裝、管子、渡鋅、油漆、機裝組合及裝配各工場，悉係仿照德國最新船廠之布置與系統而建築，全部爲自動化，其重要設施且具備電腦數值控制操縱使用系統，故施工迅速而精確。該廠正在建造中的四十四萬五千噸油輪兩艘，其第一艘將於六十六年六月下水，十月交船，其第二艘亦將於六十七年四月交船，進度相當滿意。大船塢本早完工作業，惟其第一段則始於七月放水，（該塢除主塢門外，尚有二個中間塢門，故可分三段作業），先後已有十萬噸伏羲、神農兩油輪及其他大型貨船多艘進塢修理，完工迅速，取費低廉，甚引起國內航業界普遍的歡迎，遂相約於八月十一日前往參觀。正值金山輪船公司維交(Energy Mobility) 大油輪在塢作特檢修理，該輪長三二六·八公尺，寬四八·二公尺，深二五·五公尺，載重二十二萬噸。如此大船爲第一次駛入我國港口，並在國內作第一次進塢修理，均屬空前未有。該輪安置於船塢的第一段，看來尚綽有餘地。據該公司王先登董事長表示，如兩艘十萬噸油輪並列於此第一段塢內，亦

可同時修理。通常在日本歐洲大廠特檢修理維交級油輪，約需時十天至十四天，而該輪這次在高雄船廠特檢修理只須十天，即可完工，修理費用尚較他廠便宜約百分之廿，足見該廠技術之精良及服務之優異，參觀人士莫不讚譽，紛紛表示將續有船隻委請該廠修理。

該廠雖成立未久，因聲譽日著，造船定單紛紛而來，據悉招商局近已向該公司訂造二萬八千五百噸級多用途貨船四艘，另有國內航商訂造六千噸運木船三艘，香港華商訂造巴拿馬型六萬八千噸級貨船二艘，故該公司營業日趨興盛，爲我國十大建設的宏效，先開其端。王先登董事長在簡報時，曾說明該廠每年可新建各型船隻一百五十萬載重噸，可修理船隻二百五十萬總噸，主產品爲：(1)超級油輪（可達一百萬噸），(2)液化石油氣運輸船，(3)大型散裝貨船，(4)貨櫃船，(5)礦砂專用運輸船，(6)客貨郵輪，(7)其他特種貨船艇。表示願對國內航商提供最佳服務。

（本文曾刊於六十五年十月航運季刊第十三卷第三期）

一代文獻鉅著交通史

一、交通事業關係國運

西方產業革命肇始，新式交通事業興起，世界各國之經濟政治，莫不受其影響；而我國所遭遇之衝擊，尤爲激烈。清季積弱，海禁一開，列强經濟政治之入侵，勢不可遏；其所持之利器，先爲開港口、通商船、築鐵路，繼爲設電報、辦客郵，形成喧賓奪主。我謀抗拒圖存，亦竭力振興，在雙重情勢之下，我經濟生活改觀，政治思想亦隨之轉變，革命興起，清室遂屋。綜觀數十年來我交通事業之演變，實爲近代史之縮影，從政者固不可不知，有所警惕，而治史者尤應洞察本源，方能知往鑑來。

二、我國興辦新式交通事業之始

我國興辦新式交通事業，輪船始於同治十一年（一八七二），開辦輪船招商局。電報始於光緒五年（一八七九），架設由大沽口砲臺至天津之電報線。鐵路始於光緒八年（一八八二），開平煤礦公司築成唐山至胥各莊一段鐵路，並首先利用機車以行駛。郵政始於光緒二十二年（一八九六），總理通商事務衙門議定在海關附設郵遞，將各海關管轄之書信館，改爲郵政局。公路始於民國二年（一九一三），建築由長沙至湘潭之省道。民用航空始於民國九年（一九二〇）之北京天津間飛行試航。

中央政府設立專部，以綜管路航郵電四政，則自清政府於光緒三十二年（一九〇六）之特設郵傳部始，民國肇建後改稱交通部，以迄於今。

交通事業無論由列强要求興辦，或自行建設，均有相當發展，惟內戰頻仍，破壞亦烈，涉外事件，

糾葛紛紜，迨至民國十四年六月三十日國民政府成立，在此一段漫長時間，我交通事業波瀾起伏，動輒影響政治外交。其創舉史實有爲國人欣慰者，亦有涉外事件喪權辱國者，如能根據檔案，整理記述，即爲我最徵信之近代交通史，匪惟可保存國史，亦足以懲前毖後，激發國人。

三、交通史編纂委員會之設立

民國九年四月初，交通部編譯處處長關賡麟、副處長雷光宇，以我國交通開辦垂五十年，規模漸備，事業漸繁，亟應編輯專書，俾將來從事交通者有所借鏡，因有編纂民國交通史之建議，當經交通部批准照辦。頒布民國交通史編纂委員會簡章，即派關賡麟充會長，雷光宇充副會長，又令派前路政司長曾鯤化充總纂，汪廷襄、許沐鍊、何元瀚、張競立、王倬等充編纂，郭同雲、權國垣、汪文璣等充分纂。是年四月十七日該會開成立會，從此交通史開始進行。玆錄關、雷兩氏原呈如左，以明編纂交通史之宗旨。

「……各國進化，日異月新。各項要政，大率皆有專書紀述。非但臚既往之陳規，實以資將來之借鏡。交通一項，各國尤爲注重，舉國上下，汲汲營謀，不遺餘力；故籌劃交通政策及統計報告年鑑之書，亦最爲繁博。我國交通事業自前清迨今，日益發皇，其中制度之興革，政策之得失，藝術之發明，人物之嬗變，初無一列成統系之專書，其他一鱗一爪，往往散見於各雜誌中，閱者每以不窺全豹爲憾。夫交通良窳，乃全國貧富之命脈，强弱之標幟，竟未嘗薈萃政綱，勒成完帙，將來從事交通者，其奚所取資。本處職司編輯，設立以來，即已注意及此，迭經集議討論，商訂義例，以爲民國交通史一書決宜急辦，庶免爲日愈多，則搜集愈難。……。」

四、交通史編纂處改組成立

民國交通史編纂委員會成立後，至十三年三月改組，更名爲交通史編纂處，仍派關賡麟爲處長，雷光宇爲副處長，惟總纂則因曾鯤化請辭而改由張心澂接充，至編纂人員盡量調用業務單位在職之主管擔任，分股負責編纂，以利進行。當時遴派之重要人員如左：

官制股　主任葉瑞棻　編纂譚祖任等

財政股　主任張心澂　編纂馬文蔚等

教育股　主任劉成志　編纂張　鑄等

法制股　主任林蔚章　編纂汪文璣等

路政股　主任謝鏡第　副主任黃嵩齡　編纂郭克興　孫　謀　錢　鏞　韋以獻　金　濤等

電政股　主任譚祖任　副主任李　郁　編纂宋　眞　齊之彪　陸家弼　王蔚文等

郵航股　主任馬振理(郵政)　副主任王倬(航政)　編纂汪渠　韋錫龢　秦岱源　王時澤　李昭觀等

五、交通史之編纂方針

關、雷兩氏於人事安排後，經將辦理情形，及撰述方針與體例，詳報交通總長，其原呈如次：

「竊賡麟、光宇等自繼續接任交通史編纂處處長、副處長，當將該處已成未成稿件及各局呈部史料逐一檢閱，並與總纂討論，僉以交通事業頭緒紛繁，情事複雜，路電郵航各政雖同隸本部，而性質各不相謀，經過又非一致。由清季迄民國前後亘六十餘年，案牘山積，勢如散沙，欲於期歲之間，分門別類，成爲有系統之記載，非網羅各方面人才，羣策羣力，各展所長，不獨蔵事無望，即勉强成書，亦恐訛舛百出。按編纂專門史志首須統籌全局，樹立規模，合多數人而共編一書，尤必疎通意志，整齊步伐。處長等與各主任、編纂，交換意見，……宜先由各股主任，分股擬具目錄，現經彙送到處，由處長等加

以整理，暫定爲交通史編纂分目大綱一卷，計分總務、路政、電政、郵政、航政、庶政六編，油印成册，由處頒發各編纂員，令就分擔節目，從事載筆。抑更有請者，以政府而編政史，當以有裨實用爲主，非僅整理國故，網羅散佚而已；況交通事業大半前後啣接，因果相生，又非斷代爲書者可比。處長等意欲使交通史成爲有用之書，擬定凡法規、則例、軌範、條約、合同概行登錄（其以洋文爲正之文件則附原文），其已經測勘之路線圖說工程設計亦併附入。至於法律草案，從前煞費經營，經過曲折，可以備將來之參考者，亦擬擇尤附載，此應陳明者一。歷史職在傳信，凡失眞亂眞，皆爲大禁，況官書尤宜謹愼。處長等爲不背眞象起見，擬略參顧炎武郡國利病書，王先謙東華錄之例，就部局所有案卷，劃門類，依時代先後，循次輯錄，雖首尾務求完善，而形式不必貫穿，至應加說明附記及分類列表之處，亦期適如字際，不參己見，此應陳明者二。文約事詳，莫妙於表，瞭若指掌，莫善於圖；況交通經過事業，其可以表圖之者，約居十之六七，而工程技術線路之類，尤非圖不明。處長等求簡約明瞭計，凡有經緯可尋者，皆以表列之；凡跡象宜言者，皆圖顯之，此應陳明者三。書分章節，本後儒陋習，而於官書體制尤不相宜，故初意原擬不用章節款目，以求稍近大雅。惟交通事務聯綿無際，幹既有枝，枝復成幹，不如正史各志子目之簡單易於統馭也。不得已亦只能强從時習，既分章節，則章節之下必有標題，以明界線，此應陳明者四。總之交通爲專門事業，交通史爲專門志乘，故正史各志及時賢講義錄之例，皆難適用。處長等惟有實事求是，量體裁衣，摒除我見，盡去浮詞，不與人苟同，亦不與人強異。至於不類之譏，無文之請，皆所不許。」

右錄關、雷之呈文，洵爲撰官書與專史最好之方法。交通史之編纂工作，歷時十年，雖分任撰寫者近百人，而其體例與立言，則始終遵循此一貫方針，殊爲難能可貴，亦堪供今後治專史者所借鏡。

六、我參加了交通史編纂工作

先嚴王倬府君之所以任郵航股副主任者，因當時其本職爲航政司科長，且於民國十二年著有「交通史」一書，在商務印書館出版，關、雷兩氏爲事擇人，因有此挽請。不幸先嚴於民國十五年十二月逝世，航政編未成，需人協助續寫，適我繼述志事，旋入航政司供職，整理檔案，幸蒙關、雷兩氏之識拔，奉派爲該處協修，參加了一部分編纂工作。

七、交鐵兩部合設委員會編纂交通史完成

北伐成功，國民政府於民國十七年十月設置鐵道部，關賡麟出任該部參事，以交通史編纂工作，已歷多年，積稿盈屋，如不續成，匪特全功盡廢，且將湮滅史實，建議部長孫科，協商交通部長王伯羣，由兩部合設交通史編纂委員會繼續其事，爲兩部所接納，於民國十八年復行成立，兩部會派關賡麟爲委員長，張心澂爲總纂，以資熟手；又會派康誥、葉瑞棻、秦慶鈞、秦健歐、王洸、袁樹德、齊之彪、翁廉、黃福頤、池漢功、宗遇年、汪文璣、許傳音、張心濂、張燾、龍志澤、劉植、趙守昕、鄒安圖、楊敬方、張祖訓、王汝昌、權國垣、陳從、鄒安衆爲該會纂修，分任四政史實之記述。又閱時兩年，全史完成，計分總務、路政、航政、航空、電政、郵政六編，先後參加編纂工作者，不下百人，歷時十年全稿方成。又閱五載，各編方陸續印就發行。交通史全帙爲十六開之印本，合計有四十册之多，爲路政編十八册、航政編六册、航空編一册、電政編五册、郵政編四册、總務編六册，可謂鉅著。我父子先後參加編寫工作，能同列纂修之名於篇首，深感欣幸。

我於民國五十五年十一月，寫成「中國水運志」，民國六十年三月、八月，又分別完成「開國六十年交通史論」及「中國航業史」，均係在臺灣出版，堪稱交通史之補篇，這是後話。

附錄　交通部王伯羣部長交通史航政編、航空編兩序及先嚴王倬府君交通史緒言。

一、交通史航政編序

古人見竅木浮而作舟，伏羲剡木爲舟，剡木爲楫，我國水上交通之器具，早已胚胎於上古。至於夏禹治水，吳開邗溝，藉河渠以資漕運，實爲後世航政水利之嚆矢。中世紀以還，初有隋之大舉以開運河，末有鄭和、馬歡之航海遠征，其間若元之海運，明之河運，莫不利便商旅，光昭史册，如能邁往前進，因勢利導，則雄長海上，舍我其誰。惜乎當時主旨偏於政治，罔識經濟，但知一時之趨向，忽視永久之利賴，故雖時興大舉，未幾復又放棄，卒至海疆無尺寸之展拓，航運乏顯著之進步。迨海禁初開，外輪侵入，舊式帆檣相形見絀，縱令步武前趨，已屬望塵莫及。不意通商航海締結條約，沿海內河航權又復次第喪失，航業之根基既弱，國際之桎梏又多，是故論及我國近百年內航政，實有怵目傷心之痛史在焉。現在舉國上下對於航運，僉以關係國計民生，咸思革興奮發，余忝長交通，職責所在，舉凡收回航權、展拓航線、獎勵商航、補助造船、培育人才、制定法規各項，莫不殫精竭慮，黽勉以赴，所幸基礎先樹，發展可期。玆者交通史航政編又銓輯完全，於已往百年內航業盛衰之史跡，航政設施之沿革，與夫對外之交涉，條約之締結，或援據成案，或博採羣籍，綱舉目張，詳載靡遺。是編之行，匪特足爲史實文獻，而於航政前途興革，實有重大之貢獻也。是爲序。

民國十九年十一月交通部部長王伯羣

二、交通史航空編序

航空爲交通新政，近十年來突飛猛進，厥效大彰。蓋飛機之爲用，水陸無阻，在戰時既可作偵察攻擊之利器，而平時復足爲運輸郵遞之工具。自歐戰告終，各國承經濟疲憊之餘，工商事業頗呈衰退，獨於航空一項，則爭先恐後亟謀興辦，良以其在交通、國防、政治、經濟咸占有重大之地位故也。我國交通事業尚在萌芽，以言鐵路，僅及萬里，而大部尚破壞不堪；以言郵電，則受歷年軍事損失，元氣早傷；航運，則本國商輪不滿五十萬噸，而航權大半尚操諸外商；至於航空，創辦僅十餘年，較之外人尤覺瞠乎其後。際茲訓政肇始，百端待舉，交通建設實爲一切物質建設之基，不惟已成之事業亟應積極整理，而新興事業尤當本總理迎頭趕上去的精神，與歐美並駕齊驅。方今邊陲各省交通阻塞，內地則萑苻未靖，道途多艱，誠欲鞏固國防，開發交通，則航空事業之需要實甚急切；蓋飛機神速爲其特點，而施於僻遠之區，其效率尤駕輪船火車而上之。默察國內經濟狀況，唯此舉辦較易，獲益較多。羣忝長交通，職責所在，對於國營事業之整理擘劃，竊嘗殫精竭力，冀其有成。數載以還，幸已粗具規模，而於航空事業之創辦，尤未敢稍落人後，今滬蓉航空已告實現，中德航空舉辦在即，國內各大幹線亦將次第設立，期開我國交通之紀元，而副總理航空救國之宏旨。邇者交通史航空編纂輯既竣，於吾國航空創辦之沿革，發達之史跡，與夫政策之變遷，咸能源源本本，秉筆直書，足以啓迪後人，垂爲信史。今後航空事業之前途，如日方升，正未有艾，則是編之作，不啻中國航空史之發端，足留爲他年考鏡之資，固不僅有裨觀覽而已。是爲序。

民國十九年十一月交通部部長王伯羣

三、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，卽已甚發達，其後亦間有所表見。今學者輒艷稱歐美各國交通之進步，倘論史事，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，以設險守國相尙，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，卽未嘗由政治以移入於經濟。今則情見勢絀，急起直追，倘能於數十年中，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，多畫分上古、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。

（本文曾刊於民國六十五年十月傳記文學第一七三期）

交大學生時代的我

民國十三年九月至十七年六月，我在北平交大，讀了四年書，在這四年中，家庭發生兩次大變故，長兄王沖於十二年上海交大畢業後，任職交通部路政司，僅兩年即患肋膜炎早世。翌年我父（諱倬），又在交通部航政司辦公室內，因心臟病發遽逝，我連遭大故，自然身心大受創傷。至於國家在那一時期，正處於國民革命高潮，政局動盪，戰事頻仍，學校經常處於不安的狀況。說起學業成績，實在慚愧，我遠不如許多同學。

北平一向是我國教育文化中心，好的學校雖屬不少，但許多學生爲了畢業以後的就業着想，趨向於幾個熱門學校，如清華畢業後，可公費留美，交大和稅務、鹽務專門學校畢業後均可分發任用（月薪有五、六十銀元），軍需軍醫學校和師大，在學即有公費，畢業後一定派事，所以這些學校，每年招生，報考人數特多，競爭亦最激烈。

當我在北京師大附中求學時，父親指定投考交大，二年級、三年級功課完畢，即令我以同等學力資格，報考兩次，當然名落孫山。舊制中學四年畢業，父親嚴諭，這是我升學最後機會，亦是唯一機會，失敗了就不管我了。

我懷着緊張沉重的心情，第三次報考北平交大管理科，那年報考人數約有兩千人，預科英文班、俄文班各取新生四十名，考試課程是國文、英文、數學、歷史、地理，所答都不滿意。放榜之日，硬着頭皮，前赴李閣老胡同校門看榜，兩腿酸麻，眼花撩亂，從前面看，從後面看，都沒見我的名字，後來陪我去的朋友，先發現了我的名字在榜上，原來考了英文班的正取背榜（第四十名），後面還有備取十六

名，我夾在榜的中間，眼花沒有看見，當時我像觸了電，急忙回家，大喊我已取了，考上了。後來託人打聽我的成績都不好，所幸地理得九十五分，平均以後，勉强達到錄取標準，雖然後來備取的亦都一律准予入校，但我總是很險啊！

在校時代，記得校長是張福運先生（山東福山人，係由航政司長調任，國民政府時代曾任財政部關務署長，政績卓著），繼任是朱我農先生（江蘇寶山人，精通英文，外交官出身），最後是姚國楨先生（安徽貴池人，曾任交通部次長）。那時教務長記得是胡仁源先生（留英，曾任北京大學校長，後一度任教育總長），金國寶先生（留法，曾任京漢鐵路總務處長），陳天驥先生（留美），教授很少有專任的，大部份是兼任，記得有關賡麟先生（曾任路政司長），顧宗林先生（曾任郵政司長），陳蘭生先生（曾任鐵路聯運處副處長），陳體誠先生（曾任京漢鐵路工程司），許傳晉先生（留美博士，路政司辦事），楊汝梅先生（留日，審計院廳長），楊衆先先生（留美博士，交大校友），趙傳雲先生（留美，交大校友），顧宗裘先生（國文老師，路政司辦事），朱錫齡先生（預科主任，江蘇人，北大教授，後任江蘇教育廳秘書），宋建勳先生（福建人，留美，係航政司科長兼任，抗戰時期任重慶商船專科學校校長）。

我在交大，喜做課外活動，尤其是愛國運動，如街頭講演，張貼標語，籌募捐款，發布新聞，我總是熱心盡職的。因此化費了讀書自修的時間，所以各課成績都平平，尤其數學最差，只有平面幾何（預科一年級有此課）常得滿分，其他代數三角成績均不及格，老師王紹瀛（北大數學教授兼任）很奇怪的常問我原因。後來才明白，平面幾何與邏輯學有關，大約我的頭腦還清楚，所以對法律有興趣，做事有條理，想是得力於此。

我從小好交友，喜歡替人做事，在交大時代，我曾做過兩年級長，常與別班接洽事務，有一次全校

學生對於學校所收講義費認爲太高，要我出面與學校當局交涉，主管答稱謂不昂貴，我就將學校的單價，持向各紙店和印刷廠，請他們分別出具估價單，核比學校單價便宜很多，我公佈了全部估價單，再向校長請願，果然後來學校減收了繳費。此事似乎得到別班同學的讚許。

那時學校盛行各省同鄉會的組織，我曾與江蘇籍王世弼、黃叔喬、傅達幾位學長，組織了江蘇同鄉會，我被推爲主持人，發起編印「蘇光」雜誌，專載交通有關文章，後來改名爲「交通經濟彙刊」，變成全校師生公共的園地，當時頗有些聲名，我主編過四期，後來我離校，由別位同學接辦。我爲籌集刊印經費，還在學校開了一次售票的遊藝會，演出「一片愛國心」及「慳吝人」兩話劇，由畢業校友邵覺、趙元祥和在校蘇籍同學徐申初主演，曾轟動了一時。

國文老師顧宗裘先生勸我多唱崑曲，可有助於身心氣質，我約集蘇籍同學王祖劉、湘籍同學胡成龍組織崑曲社，經常研習清唱，並協同愛好京戲的同學，又成立了京劇研究社。當時課外活動，學校並不輔導，聽由學生自己組織，所以我爲這些活動，付出了不少時間，影響學業，成績一直平庸。因爲辦理學生活動，編印刊物，集會遂多，增加了我發表意見，主持會議的機會，亦增進了語言寫作的經驗，後來進入社會，似乎得到不少好處。使我益信，凡事都有因果關係，一分耕耘，一分收穫，肯助人，才能得人之助。

我的弟弟王治小我三歲，亦畢業於交大唐院，主修土木，在侯家源學長之下，曾負責鐵路工務段多年，後任糧食部倉庫工程處總工程師，頗有廉能之譽。我兄弟三人，分在滬平唐三院肄業，抗戰時，我曾在重慶母校兼課，現在又在新竹交大任教，所以我與交大的關係不能不說相當的深厚了。

平院校舍係接收前交通部鐵路管理學校與郵電學校校舍，大門建在李閣老胡同，正對大門，闢有一條寬濶馬路，兩旁種植高大槐樹，濃蔭蔽日，從校門內望，甚覺深邃。教室均係單層，分幢排列，建於

馬路兩旁，行列整齊，有如官衙。校舍與交通部（大門在西長安街）及交通博物館（大門在府右街）毗鄰，均有門可相通。

那時母校學制，是預科兩年，本科四年，與各大學相同，但未收女生。同學多長江以北各省籍貫，身強體壯，衣着樸素，很少有穿西裝的。家庭富有的同學，如劉鼎新、沈恩濤、趙元祥、羅英等則多着綢質袍褂，絲襪革履，頗有公子風度。學生領導人物多係高班次，那時常做大會主席的是盧光婁、武少文和洪軌（後任江西財政廳長及裕臺企業公司董事長多年）幾位。民國十五年三月十八日，北京各大專教授學生在天安門廣場舉行大會，要求政府對日對英交涉採强硬態度，拒絕他們無理要求。學生有十萬人以上，情緒激昂。主席臺上，我見有顧孟餘、朱家驊、徐謙諸位教授和學生代表多人相繼發言，時間拖得很長，從上午十時至下午一時半，還未結束。我在交大學生行列中鵠立，饑寒難耐，遂走出行列，到附近尋覓小吃，等到吃畢，已見學生大隊遊行前赴東城鐵獅子胡同執政府，向段祺瑞執政請願，我不及趕上，先行回家，不久就聽到消息，學生與執政府衛隊衝突，學生被擊斃四十餘人，傷者二百餘人，造成轟動全國的三一八大慘案。同班同學黃克仁（湖南籍、品學兼優）與我本排在一行，是日不幸罹難，我中途返家，幸免於難。

平院學生除通勤者外，大多在學校附近公寓賃屋居住，吃飯則在附近小館，不若滬院、唐院同學之有學生宿舍可以居住，便於自修。

（本文曾刊於民國六十五年四月交大友聲）

我與劉成志先生

—序劉著新民堂日記—

故中央研究院院士劉大中博士於民國三十七年三月丁母憂後，旋應聘携眷再度赴美，任國際貨幣基金經濟專家及霍普金斯大學教授，預料將久居海外，特隨帶兩件認爲最重要的文物，一是其武進劉氏的宗譜，要他的子孫知道中華民族輝煌的歷史和劉氏的家世，不可數典忘祖。一是他父親成志（字同仁）先生廿年日記的遺著，爲的是可常拜瞻，親承手澤。從這兩事，我們可看出大中的忠孝秉性。

民國六十四年八月十四日，大中以久苦宿疾與戢氏亞昭夫人，相偕辭世，一代英才，國喪幹楨，同命鴛鴦，節義流芳，中外既同聲哀悼，　總統復明令褒揚。大中胞姊馮劉咸思夫人因曾閱過其父日記，爲慰孺懷，並擬與大中作傳，故函大中哲嗣壽華、清華索寄成志先生全部日記至臺。

此間文海出版社主事者聞訊借閱，認爲成志先生久歷仕途，凡所記述，或關當時政事，或涉公私酬酢，頗足以顯示抗戰以前之廿年，國家社會一部分之景象，堪稱現代史料之素材，要求付梓，公諸於世，咸思爲宏揚先德，遂允所請。

促成此日記付梓之張佛千教授，以成志先生有傑出子女與東床，其爲人處世，必有卓異之處，憶及我與劉府有兩代厚誼，且知我早年追隨成志先生多年，囑撰文以介，我自義不容辭。

劉氏爲江蘇武進之望族，世代簪纓，成志先生生於光緒八年八月二十五日，早歲穎悟，即有壯志，遊學東京帝國大學，專攻經濟，學成歸國，正值交通建設方興，需才孔亟，當局延攬才俊，擢拔其爲交通部僉事，任最繁要之育才科長，（一度兼任統計科長及交通博物館館長）。當時鐵路電信郵政商船，

莫不需要各級專門人才，惟學制未立，課程未定，益以經費支絀，一切尚在草創，尤以交通高等學府，分設於上海、北京、唐山三地，規制不一，系統不清，績效難著。成志先生洞明癥結，迺於民國九年建議交通總長葉恭綽，合併交通部所屬上海工業專門學校，唐山工業專門學校、北京鐵路管理學校、郵電學校等四校爲交通大學，釐定學制，明定課程，寬籌財源，案經內閣於是年十二月十五日通過，翌年二月十五日交通大學遂正式成立。葉恭綽以交通總長兼任校長，綜綰全局，上海工業專門學校改稱交通大學上海學校，派張鑄爲主任，凌鴻勛爲副主任。唐山工業專門學校改稱交通大學唐山學校，派羅忠忱爲主任，茅以昇爲副主任。郵電學校與鐵路管理學校合併稱交通大學北京學校，派胡鴻猷爲主任，鍾鍔爲副主任，均屬一時之選。同時調整科系，統一學制，以唐山之機械科遷上海，以上海之土木科併唐山，鐵路管理科併北京，以北京之郵電科併上海。於是上海有電機科、機械科，唐山有土木科，北京有鐵路管理科；正式納入我大學學制，授予畢業生學士學位。此外並另設專門部、附屬中學及特別班，以配合多方面之需要。此爲成志先生長育才科時，最大之革新，自計劃以至實行，莫不由其主持；嗣後交通大學雖迭經擴充，增設科系，惟建制則確立於成志先生長育才科之時代。成志先生尚督導各鐵路員工子弟教育，核准設立許多扶輪小學及扶輪中學，以提高鐵路員工之樂業精神。對交通員工又推行職工教育，以增進其技能。當時國內教育，尚未普及，此等興學辦法，極符當時之需要，亦成志先生長育才科時之政績也。

民國十三年至十五年間，北京政局動盪不安，交長迭經易人，成志先生於辭育才科事後，一度轉任閑曹，嗣鑒各地國民革命，風起雲湧，乃潛離北京，南下參加革命。國民政府奠都南京，交通部長王伯羣即挽成志先生任航政司第一科長，十七年七月，北伐成功，並派其爲北平交通部署及所屬機關接收委員，協同主任委員沈蕃（航政司長）辦理接收事宜，因其熟諳部務，自能得心應手，順利完成任務，事

竣並編印接收總報告，備以後施政之查考。尤爲難能者，即代表王部長甄選許多績優人員，調赴南京交通部任職，維繫專才，爲後來交通鐵道兩部儲備許多高級幹部，此係其無形之貢獻，而爲舊日同僚所懷念愛戴者也。

先嚴王倬雲五府君，清末曾遊學日本，即已識成志先生，民國五年，先嚴隨許世英總長進交通部，任航政司主事（嗣升航業科長），得與成志先生共事部內，交往遂密，我尚在青年時代，雖知彼此淵源，迄未能親承教廸。

當成志先生接收北平交通部時，我因先嚴故世，已在航政司補一辦事員缺，正半工半讀，私願仍能繼續任職，特晉謁成志先生有所請求，方得親瞻道範。我對他的印象是溫文爾雅，談吐清朗，對故人之子甚表關切，允派爲接收會臨時工作人員。接收部署時間，限爲三月，成志先生經常代沈主任委員主持紀念週，指示同仁工作要項，闡述三民主義精義，條理分明，予人有聲華卓越之感。我因沈劉兩先生時均任航政要職，對航政興革必感興趣，因就所知，擬一條陳上達，備供採擇，惟留中不發，自思南下任職之機會渺茫。詎料接收工作完畢，沈劉兩先生代表王部長，發布留用人員名單之中，竟有我的名字。當時留用名額一再核減，其幸運者保留原來名義，亦有限於編制屈任低一等級職務者，航政司留用兩員，一爲張副科長改爲科員，而我則升任科員，當時爲惟一之例外，想係成志先生默爲玉成而未先告也。此爲我以後得獻身航政最重要之關鍵，一生難忘。

接收北平交通機關任務完成，沈劉兩先生回任原職，我亦至南京報到，分發在航政司第三科工作，時成志先生長第一科，調我兼在該科工作。第一科執掌航政之計劃、政策、法規、與航業之管理，其工作較第二科之主管船舶船員，第三科之主管港務海事，與第四科之主管民航，遠爲繁重。成志先生資深，常代理司長職務。當時王部長於收回客卿管理郵政及取消洋商在華經營電信權後，其施政重點置在收

回客卿管理航政之權，準備成立各地區航政局，以資接管，並爲發展我國航業，準備制定各種新的法規，這些重要工作，均屬第一科主管。成志先生親自規劃，指導我草擬了「航政根本方針」、「航政海政職權劃分大綱」、「設立航政局組織方案」諸要案，先後由王部長核定，呈報行政院核准，一一付諸實施。民國十八年間，上海至溫州臺州航線，業務鼎盛，當時有益利、平安、舟山、穿山、達興等八家輪船公司營運，競爭極爲激烈，貶價超載，有各個破產之虞。成志先生奉命前往上海處理，經與八家公司負責人會商檢討，協議成立聯安航務公局，實施聯營，既消弭同業之激烈競爭，復確保航行之安全，成效卓著，航商愛戴。從此，我國航業之聯營制度，開其序幕，以迄於今。此爲成志先生任職航政司時，重要之政績，亦爲航政上重要之史實。

成志先生鼓勵後進，向具熱誠，看我研究航政不無心得，曾向王部長推薦我兼任法規委員。民國二十年七月一日，上海、天津、漢口、廣州、哈爾濱成立五個地區航政局，他又保舉我任漢口航政局科長，該局主管鄂湘贛川四省航政，要接辦海關兼管之航政工作；並負責新法之推行，我勉力達成任務，在航政方面略有聲譽，實出自成志先生之提携與指導。成志先生旋亦奉派出任天津航政局局長，主持冀魯兩省航政。我們在南京分手，各赴任所，閱年，交長易人，我們又分別離開工作崗位，從此天南地北，音信遂疏。

二十七年元月，我到漢口，接任漢口航政局局長，中日戰爭激烈，我身兼數職，事務叢集，成志先生時服務於平漢鐵路，僅晤面數次，已覺其垂垂老矣。武漢淪陷，我轉至重慶，繼續任職，而成志先生輾轉湘桂，遂失聯絡。

嗣悉其隨路局同人撤至桂林而遣散，復因其夫人久病北平，子女遠離，乏人照料，不得已由廣州灣轉赴香港、上海，而退隱北平，與夫人厮守。民國三十五年三月十九日，成志先生不幸因急性胃出血而

病逝，享壽六十五歲，竟未能與其鍾愛之子女及婿一晤，當有莫大之遺憾。

成志先生風度瀟灑，咸思、大中有其典型，久任公職，而無官僚之習，待人和善，從不疾言厲色，此係其學養使然。

夫人張競新女士爲浙江海寧名門，其二哥競仁曾任財政部次長，四哥競立曾任鐵道部會計長、交通部財務司長，均爲政界聞名人物。

成志先生伉儷情篤，北京政府時代，高級官吏常娶如夫人，而他獨無。國民政府初期，公務員常涉足秦淮，不無綺聞，而成志先生雖因酬酢，偶一同遊，而未嘗有所愛，蓋鍾情於夫人，終身未渝，有古君子風焉。

成志先生除獨子大中外，有女名瑢，字咸思，長大中六歲，畢業於國立北平師範大學，歷任鐵路局課員股長課長，精通中英文，常有文章譯作發表，兼擅繪事，尤長花鳥，故久蜚聲於文壇。婿馮紹光與大中同畢業於交通大學唐山工學院，先後任臺灣鐵路工務處長，副總工程師、總工程師近卅年，爲鐵路工程權威，才俊出自德門，蓋有自也。

王洸序於中華民國六十五年八月一日，時在臺北。

長江三峽之險

長江自宜昌上溯，經鄂西的秭歸、巴東、及川東的巫山、奉節、雲陽、萬縣、而至重慶，計六百四十八公里，世稱川江。其中以宜昌至奉節一段，計二百零二公里，爲全長江最險之區，河床多爲岩石，而非如長江中下游之爲泥沙，其間斷崖壁立，高峰插雲，重巒疊嶂，勢極雄偉。江面狹窄，暗礁林立，舟行其中，稍一不愼，卽觸礁石，或捲入漩渦，世稱三峽之險。

三峽之名，自宜昌上溯，首爲西陵峽，次爲巫峽，上爲瞿塘峽。西陵峽始自宜昌上游之廟河，經秭歸而迄巴東，其中有三大險灘，曰崆嶺灘（亦名崆岭灘），曰青灘，曰洩灘，於枯水時期，礁石畢露，水流湍急，最爲危險。崆嶺灘且有鬼門關之稱。青洩兩灘在枯水時期，流速最高達十二浬，其湍急可知，輪船非馬力特大，時速在十二浬以上者，不能逆水上駛。其餘馬力較小，非用絞灘，卽不能上駛。至於木船駛經灘險，則須臨時雇灘邊居民，出動數十人，甚或百人，拉縴逆水上行，如灘口無居民，則須等候數船到達，集合船夫，共同背縴拉過，謂之聯宗；惟均危險萬分，失事頻傳。

西陵峽斷面，寬僅二百十五公尺，最狹處只一百五十公尺，兩側山峯有超出江面一千公尺以上者，中泓水深自六十至九十公尺，最深處，可達一百五十公尺。峽中兩岸重山，略無缺處，非午正子夜，不見日月，舟行其間，疑無前路，峯廻路轉，又見蹊徑。

巫峽介湖北省巴東縣與四川省巫山縣之間，長三十七公里，巫山十二峯之神女峯，妖嬌多姿，可自舟中仰視見之。

瞿塘峽起自奉節縣之白帝城下，因狀似風箱，亦名風箱峽，峽亘九公里，兩岸危岩峻壁，雄偉奇險

，世稱夔門。多季枯水，岸邊岩礁盡露，灘瀨堆踞立江心，航路愈窄，夏季水漲，岩角隱沒，水勢洶湧，復成爲大漩渦。

李白詩吟川江行舟，謂：「朝辭白帝彩雲間，千里江陵一日還，兩岸猿聲啼不住，輕舟已過萬重山。」形容江流湍急，下水船隻，疾行如飛，而兩岸群山重重，非輕舟難渡險境，可謂盡緻。

陸游蜀中記有謂：「朝發黃牛（秭歸縣之黃牛峽），暮宿黃牛，三朝三暮，黃牛如故。」極言川江逆水行舟，既險且慢，有如牛步，三日而不能離開峽谷。

黃山谷詩，描述川江灘險曾謂：「命輕人昨甕頭船，日瘦鬼門關外天，北人墮淚南人笑，青壁無梯涕杜鵑。」謂北方舟子，不諳灘險水性，遭覆舟之慘，而南方舵手，熟悉灘險，較易倖免。

民國二十四年至二十六年，海關成立川江打灘委員會，將崆嶺灘炸去南槽礁石一部份，行船方較安全。抗戰期間，我主持長江航政，於民國二十七年十月特成立絞灘管理委員會，爲時半年，將川江各灘險處所，如青灘、洩灘、興隆灘、塔洞、東洋子、滾子角、牛口、廟基子，先後建設機械絞灘站，以動力運轉大絞盤，帶動鋼纜，牽挽輪船木船，循安全航路，渡過洶湧之灘險，既迅速又安全。自各絞灘站成立起至二十八年六月底止，不滿一年，總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到宜昌的小馬力輪船一百六十艘，均賴各絞灘站施絞之力，迅速安全駛進四川省。而洩灘站於二十八年一月二日，將津浦鐵路局的澄平輪，粵漢鐵路局的安寧輪，招商局的利濟、利源，河寬、駿發，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的江順輪安全絞過，費時亦僅十五分鐘，發揮了機械絞灘的威力，對戰時長江運輸有莫大助益。昔日川江之天險，由於科技之進步，遂形消滅。回憶三峽奇景，世所罕見，將來政府光復大陸，建造大馬力之客船，通行其間，大可發展

觀光事業，我必舊地重遊，以慰積年之思。

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，而且應該加强其設備。

去年，我七十歲生日，作家張忠建先生（湖北武昌人），深知長江三峽之險，抗戰期間，武漢國軍轉進時，他又曾奉命救護難民，取道川江，由鄂赴川，身歷其境，憶及當年情況，曾撰一聯贈我，文曰：

兩代掌船政，事功彪炳交通史，蔭及航管猶未艾。

一言興絞灘，專著等身海運書，誨被員生豈偶然。

此聯對我誠多過譽，惟當時爲消滅川江航行危險，增進軍民運輸，創辦絞灘，確爲抗戰期間，水運方面一項要政，我們可從這聯句中，窺知一斑了。

（本文曾刊於民國六十五年十月航運季刊）

對於交通政策研究重點之意見

—發言於民國六十五年七月國民大會憲政研討會—

㈠研究重點

行政院所屬各部會係依據憲法及其組織法之規定，分掌全國性任務，應以規劃方案(Planning)、策定法規(Regulating)、監督所屬(Supervising)、及研究發展(Developing)爲要務。至於執行業務及技術行政應多授權所屬各專業機構，分別掌理，以專責成。如電信總局之主管電信，如民用航空局之主管民航，如航政總局之主管航運港埠，如公路監理局之主管公路安全及汽車運輸，如中央氣象局之主管氣象行政及測報，如觀光局之主管旅遊事業。分層負責，自能執簡馭繁，施行無碍。

復興基地之交通事業突飛猛進，已非昔日制度規章，所能適應，如不迅籌宏規，改弦更張，誠恐事業之進展，遭受阻滯，豈僅交通機構之紛岐不便而已。

今日交通部之組織，一如政府遷臺初期，無大變更，三十年來若干主管事務，仍有係委託省政府所屬機構代管者（如航政與公路監理）；亦有若干事務，不宜由部直接處理者(如水運、民航、電信、氣象之專業性工作）；以今日情勢衡論，似應摒除瑣細之行政工作，而轉重於推動大計。管見以爲交通部首先應將卅年前委託省方代管之航政及公路監理事務，收回自辦，分別設立航政總局及公路監理局，積極推進革新，以應時代之要求。

㈡實施辦法

(1)航政（總）局如計劃設立，則應將基隆港務局航政組、高雄港務局航政組、臺中港務局航政組、花

蓮港務局航政課、及海關總稅務司署之海務科（主管航路標誌），一併納入航政建制，以收統一管理之效。

(2)公路監理局如計劃設立，則應將臺灣省公路局監理處（含所屬監理單位）、及臺北市建設局之臺北監理所一併納入建制。又中央及省市設置之道路交通安全督導會報事務，亦由公路監理局接辦，以專責成。

對於中央研究院三民主義研究所研究方針之意見

—發言於民國六十五年七月三日中央研究院三民主義研究所籌備會議席上—

一、中央研究院三民主義研究所（以下簡稱本所）應逐漸發展成爲中外研究三民主義之最高權威機構，宜徵聘確有研究之人才參加工作。爲甄選有志獻身於此事業之青年，宜在各大學已設三民主義研究所中，物色完成學業成績優異者作爲基幹。

二、爲便利研究工作之進行，本所應與學術團體合作，首先編輯專著目錄與論文索引。（英、日、德、西班牙文兼備）

三、徵集學術團體及出版事業有關三民主義之書籍，使本所圖書室成爲典藏此項書籍最完備最豐富之場所，一如本院之歷史語言研究所及近代史研究所然。

四、本所研究重點宜先側重政府在臺灣各項建設與現行法規，是否與三民主義精神符合，如有偏差，擬議修正補充意見，爲達成此項研究工作，應搜集各級政府印行之公報、法規、年鑑、期刊及方案報告。

五、本所研究項目宜側重於政府之施政方針、計劃及方案，爲達成此一目的，宜請政府於頒行前，必要時，先諮詢本所意見，以作參考，俾研究設計執行三項工作結爲一體，而收實效，因此本所內部組織，宜考慮設立政治、經濟、法律、資料四組。

六、本所諮詢委員會宜經常設置，贊助各項研究工作，尤以第五項之工作爲然。

濟賢紀念館破土禮致詞

中華日報訊：「濟賢紀念館」破土典禮於六十五年九月十四日上午十時，在臺北縣萬里鄉中華航業海員訓練中心舉行，典禮由該中心董事長趙璋主持。

王濟賢夫人及公子亦親自到場觀禮，航業界人士數十人應邀參加這項簡單隆重的「濟賢紀念館」破土典禮。

中華民國航運學會理事長王洸教授在典禮上致詞，追念故王濟賢先生的生平和爲人，其全文如下：

趙理事長、王濟賢夫人、諸位先生。我們的好友、航業界的鉅子王濟賢先生逝世已經週年，大家不勝懷念，他一生服務航業，忠黨愛國，又熱心教育，培植後進，在此時此地，爲他籌建濟賢紀念館，樹立銅像，可說是最有意義的事情。我不免回憶起濟賢先生許多往事，甚至他的音容，我願將大家的心聲，稍微追述幾句，以期相互策勉，並爲海員訓練中心結業學員和將來高級海事職業學校學生作爲楷模典範，扼要的說明濟賢先生以下數項了不起的事情。

一、他十四歲失怙，莊敬自强，勵學自修，以考試而進身於招商局，以成績而逐步晉升到副總經理，他的專業和樂業的精神值得我們效法。

二、他在抗戰時期主持閩海航政，爲國家開闢對外交通，維持軍民運輸。復員以後，疏運福建糧食物資，以安民心經濟。政府遷臺以後，策劃國際航線，發展貿易。這些他的功績，對國家社會的貢獻值

得我們敬佩，亦引以爲榮。

三、他秉心仁厚，富有合作助人的精神，他任職全國船聯會的祕書長近廿五年，結合航業界力量，開拓我國航運，消除同業競爭，排難解紛，使這個團體融合成海內外同業無比的力量，發揮了我中華民族傳統的美德，值得我們繼續其志，再接再厲。

四、他熱心公益，凡有益於社會的事，無不踴躍輸將，並結合了同業的力量，彙成鉅數，促進事業的成功，而功成謙抑，決不自詡。本海事職業學校的建立，他出力出錢最多，纔有今日初基，我們今日在此地樂觀其成，不勝感念之至。

濟賢先生的一生行事，可說完全符合了青年守則，他以學問爲濟世之本，以忠勇爲愛國之本，以有恆爲成功之本，並且做到了　國父的思想，以服務爲人生的目的。我們在此紀念他，更希望職校的青年亦效法他。

（本文曾刊於民國六十五年九月廿四日中華日報）

促進臺中建港的功臣

李　晨　鐘　先　生

工業建設最急需的是電力，貿易往來最重要的是港灣，水利工程最理想的是綜合開發。　國父在實業計劃中，昭示最爲詳盡。自從政府遷臺以後，總統　蔣公主政，各項政治經濟措施，莫不遵循　國父遺敎，努力推行，纔有今日繁榮安定的中華民國，這是中外人士所公認，而足以自豪的。

國家建設能否成功，胥視民間力量，能否結合，支持是否熱烈，尤以創辦鉅大工程，資源浩繁，難期急功，更需要民間却疑慮，杜紛爭，進而協同政府，予以促成，今日情況如此，將來亦復如是。

近二十年來，臺灣建設多端，在這方面最屬明顯而著績效者，當推大甲溪水利的開發，和臺中港的興建，中部地方人士爲了協助政府，完成這兩項建設，曾先後組織大甲溪開發促進委員會及臺中港重建促進委員會，結合民間力量，宣傳策動，消除疑慮，杜絕紛爭，進而造成有利形勢，使政府得以順利推行，卒能完成大業。

大甲溪綜合開發計劃，施工五載，迄民國六十三年九月完成德基大壩後，已開花結實，獲得工程上輝煌成就，裝機量高達二十三萬四千瓩，連同其下游青山、谷關、天輪、馬鞍四廠，一系列的水力發電達到了一百萬瓩。如此大壩，在遠東堪稱名列前茅，同時亦解決了中部防洪給水的問題。

臺中港於六十二年十月卅一日開工，在一大片平沙淺岸，建築成深水人工港，與海爭地，與風沙撲鬬，眞可說巧奪天工。今天第一期工程完成，開放營運，不過爲時三年，而吞吐量已達二百八十萬噸，在世界築港史上，亦可大書特書，將來第二、第三期工程次第完成，規模超越基隆港，而媲美高雄港，

其效益之大，不言而喻。

上述兩個促進委員會純係民間組織，由地方人士公推前臺中縣議會議長李晨鐘先生擔任主任委員，自兩會籌組，以迄功成結束，李先生均始終其事。

李先生今年已是八十高齡，臺中縣大安鄉人，清健儉樸，因平日熱心桑梓建設，於臺灣光復後，初任大甲水利會會長，嗣兩度膺選臺中縣議會議長，洞明地方利病，獻替良多，聲譽益隆。現任臺灣電力公司監察人、臺中區合會常務董事、臺中縣私立漢雲慈善會董事長。他爲了促成大甲溪的開發，和臺中港的重建，經常拜訪國內外電力、水利、港工專家，陪同他們多次履勘工地，並主持座談，奔馳各地，不辭煩勞，溝通各方觀念，彙集規劃意見，提供政府採擇，政府亦極重視該兩會的建議，接納實施。這是該兩會成功的關鍵，亦是李先生個人成功的關鍵所在。

我認識李先生就在這些場合，向專家們聆教請益，亦在這些場合，我與朱江淮、倪超、湯麟武、王忠漢、陳宗文、朱光彩、薛履坦、顧文魁、衣復得、宋希尚、鄧祥雲、張劭曾，和過世的徐世大、韋錫綬、張志禮諸先生，曾作多次的旅行和會談。我們對李先生的共同印象是公誠忠信，他那種百折不撓的精神，亦使我們感動。他說話厚重，毫無巧言令色，看來有些木訥，但是智慧內蘊，加以謙恭和善，使人們容易接受他的意見，聽說他在長臺中縣議會時，亦是如此。

民國六十三年八月二十三日，是李先生七十八雙慶，朱、倪、王、陳、薛、張、宋諸先生和我，特地同時赴大安鄉李府祝壽，並携帶「利濟厚生」匾額致贈，李先生對我們一行，遠道致賀贈禮，似乎感到比受勛獎，還有榮譽，這是我們緬懷弘毅，相與爲義的一種表示，而不是普通應酬的往來。

李先生有一段傷心往事，他的長公子漢墩與霧峯林織雲女士聯姻，結婚之時，曾有粧奩農地十三餘甲，不幸新婚後，於民國三十二年三月十九日，由日本返國途中，乘日船高千穗丸，在基隆港外，遭盟

軍潛艇所擊，夫婦同時罹難。李先生於喪事處理後，即將此遺產，悉數捐出，益之以李先生的私蓄，於三十六年成立「漢雲慈善會」，迄今已三十年，歷年舉辦平民醫療、清寒助學、社會救濟、婦女習藝和農忙託兒等善事，受惠之人，難以數計。他的仁者胸懷，亦可見一斑。

孔子說：「剛毅、木訥、近仁。」我細察李晨鐘先生的爲人、處世、言行各方面，益信聖人之言，的確合乎眞理。而李先生服膺 國父遺教，亦可說實踐篤行了。

臺中港第一期工程完成開放營運記

以智慧、技術及信心，由我國工程人員及榮民們，衝破一切艱險，爲我們的國家興建的一座史無前例的「人工港」——臺中港，第一期工程提前完成，於民國六十五年十月三十一日總統 蔣公九秩誕辰開放營運。

臺中港通航典禮，吸引了廿萬以上的各界人士前往參觀，以致港內港外人山人海，五至八號碼頭全是密密麻麻的人頭，形成了車擠車，人擠人，寸步難行的景象。

通航典禮於下午三時卅分舉行，由省政府祕書長瞿韶華代表主席謝東閔主持，典禮簡單隆重，當瞿祕書長代表謝主席宣佈通航，按鈕之後，港內立刻引爆了一連串的水珠，同時施放了氣球；燃放了各式各樣烟火，這一熱鬧情景，贏得在場觀禮的二十萬人如雷掌聲。

宣佈正式通航之後，有六艘快艇，首先由港務局本身擁有的兩艘巡邏艇前導引入，緊跟着，一艘消防船也噴着水花駛進港內，隨後是兩艘工作船也魚貫進港，當兩艘海軍驅逐艦在港口出現後，立即博得兩岸觀衆的熱烈歡呼，其中一艘爲中正號母艦，然後在海關的緝私船和巡邏艇入港之後，來自各地的商船也依序進港。他們是八千噸來自香港的亞特蘭大貨櫃船，五千八百廿四噸由印尼運小紅木而來的成功

輪，一萬零八百零五噸自泰國運玉米來的基勝輪，三千兩百零九噸自香港運雜貨來的海王輪，及一萬三千噸的福安輪。

這批臺中港的新客，曾受到大家熱烈歡迎，因爲這象徵着繁榮和進步。通航典禮曾使在場觀衆們看得目瞪口呆，對於「無中生有」的建港工程至爲欽佩。

這座蜚聲國際的現代化港灣，是從六十二年十月三十一日總統　蔣公八秩晉七誕辰正式開工，在這三年的時日中，我們的工程人員及榮民們，憑着無比的工作熱誠，在臺中縣梧棲鎮以西一片一望無際的沙洲上，冒着巨浪、狂風、飛砂，以百折不撓的毅力，胼手胝足，披星戴月，經過「移山塡海」的最艱苦的搏鬪，終於征服了自然，以「無中生有」的方式，把一座雄偉的港灣，築在四周毫無屏障的沙灘上。如今這座堅實的城堡，通過最嚴格的考驗，矗立在沙塵瀰漫及滔滔巨浪的海濱，向時空傲視着。

臺中港第一期工程，也是整個建港過程中最主要、最艱鉅的工程，其中北防波堤有一千六百四十四公尺長，係由四十座巨大的沉箱爲主幹，以及塊石、卵石、菱形塊組合而成，南防波堤有一千二百九十三公尺，由二十九座巨大的沉箱組成。南北內防波堤，全長六百四十八公尺。另外採用拋石所完成的工程，有北防沙堤六百公尺，南海堤二千公尺。它們組成了海上長城。

現在，臺中港已有三座沉箱式的一至三號碼頭，和另外四座棧橋式的五至八號碼頭，開放營運。在施工過程中，最爲艱鉅的是拖放沉箱工作，一座大的沉箱有二十六公尺長、二十點六公尺寬、十七點九公尺高，總重達四千零一百一十噸，其體積相當於七層高的洋樓。這種空心的沉箱，由沙灘上拖入大海中安放，加添砂石之後，每個計有一萬噸重。其工程之偉大，可以想見。特別值得一提的，是六十四年七月八日，在我們工程人員的努力下，一天之內連續施放了四個大沉箱，創下了世界建港工程史上的最高紀錄。我們的建港工程技術，已凌駕先進國家之上，這是值得國人驕傲的事。

第一期工程，從海裏浚挖出來的泥砂有二千二百萬立方公尺，就利用這些泥砂，回填新生地五百三十公頃，供港區用地及工業用地之需。

耗資達五十億八千七百萬元的臺中港第一期工程完成後，除交通船及拖船由臺中港務局自行經營外，其餘的港埠設施，均由民間投資經營。

在北泊渠內平靜無波的港池兩岸的七座碼頭，低潮下十一公尺，可停靠三萬噸以下的貨輪，開放營運後，一至二號碼頭，將由臺中港務局留作爲大宗物資、散裝穀類、廢鐵及礦砂等裝卸之用。三號碼頭，則由中國貨櫃公司作貨櫃裝卸及集散使用。五至八號碼頭，由臺中港倉儲裝卸公司作一般雜貨裝卸倉儲使用。這七個碼頭，初期作業能量爲二百八十萬噸。

這座人工港完成後，不僅可吞吐中部地區大部分貨物，減輕基、高兩港的擁擠及內陸公路運輸負荷，使內陸運輸成本降低，同時可帶動中部地區的工業發展，促進中部地區的繁榮。

臺中港建港工程分兩個十年計劃進行，第一個十年計劃，先建商港和漁港。第二個十年計劃，再建工業港，全部工程完成後，其吞吐量將在基隆港和花蓮港之上，而是僅次於高雄港的臺灣第二大港，也是世界第一個兼具商港、漁港和工業港多目標的人工港。

嚴總統對臺中港第一期工程之順利完成，深表嘉許，特頒訓詞，全文如下：

「臺中國際商港之開闢，工程浩大，締造艱辛，乃全體工作人員智慧、血汗、心力之結晶，對促進經濟繁榮，提高民生福祉，具有莫大貢獻。」

行政院蔣經國院長亦頒獎狀給臺中港務局陳局長鳴錚，由瞿祕書長代爲頒發。陳局長以臺中港得告完成，前促進委員會主任委員李晨鐘先生，前臺灣省建設廳朱江淮廳長，倡導最早，協力最多，特以貴賓身份，邀請參加通航典禮。兩氏僉以頻歲奔走辛勞，樂觀厥成，亦深表欣慰，尤見卅萬民衆熱烈參觀

盛典，益感社會受惠之深，喜副初衷。是日陳局長邀請貴賓觀禮者，尚有政務委員李國鼎、高玉樹，省議長蔡鴻文、省交通處長陳樹曦、及專家湯麟武、薛履坦、顧文魁、趙國才、王忠漢、牛權瑄、王洸等多人。

（本文曾刊六十五年十一月五日航運週刊第七十三卷第四期）

白手建立基業的李宗吉先生

李宗吉先生和我，都是航運學會的理事，因爲李先生熱心公益事業，與學會常有接觸，所以我了解他比較深，我願在這刊物中，略爲報導他的事業和爲人。

說起李先生的早年，家境清寒，少年失怙，甚至無力完成中學教育。臺灣光復後，來臺做一個小職員，自學自助，後來轉業船務，和他志同道合的夫人李吳英女士，經過許多艱苦歲月，才創立了今日的基業。

憑他的服務熱誠，商譽的卓越，基業公司逐漸壯大起來，他現在是航運專家，企業長才。今日在基業關係機構中的事業，除了基業船務公司、啓昌海運公司外，還有環球貨櫃倉儲公司、宇宙聯運企業公司經營海陸空貨運與貨櫃倉儲業務，另有建興航業公司、基業航業公司，成豐海運公司等數家航業公司，經營遠洋貨運，基業通運公司經營貨櫃運輸，目前已有萬噸級輪船十數艘，貨櫃車六十餘輛，可說李先生已將海陸空運輸都經營了。

我曾研究李先生事業發展的道理，大約有五個原因：

第一是他以服務和信用創造了資本，李先生到臺灣，並無資本，更無憑藉，他的事業由小而大，資本全憑服務熱誠和信用卓越而創造出來。

第二是他眼光遠大，他在多年前，就認爲今後運輸是海陸空一貫作業的貨櫃運輸時代。首先在臺灣籌辦貨櫃運輸，他的業務已着先鞭，自然爲客戶所歡迎。

第三是愛國家愛同事，他的船雖有一部份因借款關係，不得已掛巴拿馬旗，可是船員全部是在臺灣

僱用的中國人，船上的標幟儘量油漆青天白日滿地紅的國徽，公共場所都掛國旗，船員的制服亦綉着國徽。他對同事和船員們說，只要借款還清，政府核准，他的船馬上回復國籍，這些地方可以看出他的愛國精神。他的愛同事，可從他給同事優厚待遇，和他與同事同樣生活工作中獲得證明。至於他提携才俊，晉升工作努力的同事，更是同事們所樂道的。

第四是他的孝親，我聽李先生的同事說，李先生早出晚歸，必省視太夫人，在家吃飯亦與太夫人同席。前幾年，太夫人入院治病，他有一個月不上班，親在醫院，陪侍太夫人湯藥，不離左右，直到病癒，才一同出院。還有一次，是我親眼看到的動人情景，民國六十二年十一月十五日，環球貨櫃倉儲公司五堵集散場落成作業，李先生隨侍高齡的太夫人，剪綵揭幕，一般剪綵揭幕，常見邀請政要、明星或名媛舉行，以示炫耀。而李先生一反習俗，恭請其太夫人主禮，這是篤行中華孝道的表現。忠臣出於孝子之門，事親至孝的人，必忠於國家，忠於民族，忠於事業，忠於朋友。李先生有今日事業的進展，我以爲孝是一股原動力。

第五是他愛護青年，李先生因爲家境貧寒，幼年失學，所以對於勤學和清寒的學生，特別寄予同情，經常撥出鉅款，資助他們，即以李先生委託航運學會代辦的獎助學金來說，已歷六年，先後提供海事院校及職校的此項金額高達新臺幣五十六萬一千二百元，受益的學生計有五三四人，畢業後，還將部份學生設法安置在他的關係企業內，其愛護學子的熱誠，於此可見一斑。

我服務交通、教育五十年，閱世較深，看見許多人事業成功發展，亦看見許多人事業失敗消沉，都有他們必然的道理，而非全基於運氣。李先生事業的成就，我認爲絕非偶然的。

（本文曾刊於民國六十五年十月十日基業第二期）

題贈校勘學家劉英柏先生

學問浩如淵海，尤以國學科技，博大精深，一字之疑，有時良師難解，幸遇才智爲之剖析，其功尤甚於師，諺曰：「一字之師」良有以也。

文以載道，一字之差，可能積非成是；尤以傳世名作，著者儘多虛懷，從善如流，而賢達耿直之士，未必遇合可求，故有「一字千金」之示，所以喻其難而徵之殷切也。

校勘學家劉英柏教授早著有「校勘應用學」以傳世，復首創「校勘簡訊社」而推廣，繼絕學、謀宏道，其影響中華文化，既深且遠，宜膺中樞之懋獎，同慶實至之名歸。

寫於中華民國六十五年十月十日雙十節

發展海運應速立法

依據一九七六年六月統計，全世界商船隊共有三一、二一八艘，三三四、二七四、〇三〇總噸，五六五、五〇九、五〇〇載重噸。我國僅有一六一艘，一、三四六、五三二總噸，二、二一一、〇七四載重噸，名列第二十六；而與名列第二十四大韓民國的二六八艘，一、四七三、四四四總噸，二、四二五、六二四載重噸比較，還少得多。回溯八年前（一九六八年六月），我國則有商船一二五艘，七六四、〇〇〇總噸，一、〇八一、〇〇〇載重噸，名列第二十四，而那時，韓國僅有商船六十六艘，三八三、〇〇〇總噸，五九九、〇〇〇載重噸，其名次遠落我後，居於第三十六位。八年的變化，韓國進步迅速，我國進步滯遲，殊屬顯然。

再以造船工業而論，我國近年雖有進步，惟仍不若韓國。臺灣造船公司年產量爲一百五十萬噸。而韓國三大造船廠現代、大韓、大鮮三家，僅現代一家，年產量即能承造三十萬噸油輪十艘。其實力之雄厚，可以想見。故今日韓國造船工業，在世界非共國家中，已名列前十位，僅次於日本、瑞典、西德、西班牙、美國、英國、法國、巴西、義大利而已。

韓國所以有如此驚人之進步，實由於一九六七年二月二十八日公布了海運振興法所促成。該法規定，政府爲振興海運，每年應訂立「海運振興綜合計劃」，包括：①船舶需供計劃，②船舶改良及更新，③航線核定，④國際航線之建立與維護，⑤海運合作事業及共同設施，⑥改善海運之國際收支，⑦强化國際協議機構之活動，⑧海員之職業訓練及增進福利等項。又明定政府在其綜合計劃範圍內，對海運業者有關船舶之購買，船舶之改良，船舶之修繕，及以五年取得韓國籍爲條件之傭船，政府可給予或貸予

資金，以支應其一部或全部費用。又對於增進對外貿易及賺取外滙所必需之國際定期航線，因經營而虧損者，政府亦給予補助。又對從事國際海運業者在外滙之取得或節約有顯著成績者，政府亦給予獎勵。凡此諸端，均係掌握重點，用能收到今日的卓著成效。我們固須警惕，亦應效法。

蔣經國院長對我國海運業之發展，極爲重視，洞明癥結，一再指示主管部門，應實施國輪國造、國貨國運、國輪國修的配合政策。爲謀貫徹實施，法律效力强於行政命令，我應效法韓國、菲律賓及其他海運國家，將此項政策，明定爲法律，課主管部門以責任，而主管部門亦可依據法律所賦予之職權，得切實執行，方可收到一如韓國之績效，爲我國航政開一新紀元。

新年新希望，聊申此微言。

（寫於民國六十五年十二月二十日，刊於六十六年元旦中華日報）

李王錦號散裝貨船命名典禮致詞

今天我有機會參加「李王錦」號輪船命名典禮，非常榮幸。這艘基業公司購進的散裝貨船，有五萬九千載重噸，年輕力壯、性能優良，李宗吉董事長動用鉅資，購進了這艘大船，象徵着基業公司的偉大，李先生的魄力，我特別向李先生表達誠摯的賀忱。

船的名字，常能代表着崇高的意義，和光輝的歷史，世界有名的商船，船東對他的命名，非常重視，有的以開國元勳之名命名，如中山號、中正號、華盛頓號；有的以總統之名命名，如傑佛遜號、林肯號、威爾遜號、羅斯福號；有的以國君之名命名，如明治丸、瑪麗皇后號、伊莉莎白皇后號；有的以革命先烈之名命名，如黃興號、蔡鍔號、鄧鏗號、（朱）執信號、（廖）仲愷號、（趙）伯先號；有的以創業有功的人命名，如招商局的（李）鴻章號、（唐）廷樞號、（盛）宣懷號；有的以名城之名命名，如諾曼第號、白萊門號、上海號、臺北號、臺中號、高雄號、箱根丸；實不勝枚舉。一般來說，都含有崇敬、榮譽、和激發精神的意義。

李董事長這次以所屬最大的船，命名爲「李王錦」號，亦就是他太夫人的芳名，實在具有深厚的涵意，第一是表達了他的有今日，都出自太夫人的撫育與激勵，有感親恩的意義，深能效法總統　蔣公孝順王太夫人的精神。第二是開了船東以母親命名商船的創舉。據我所知，還沒有聽見那位船東，他的母親芳名作爲自己船隻的名字，李先生此舉可說宏揚中華文化的一種具體實踐。忠於國家，孝順父母，是我國倫理道德的大節大義，我們今日不但要發揚這種精神，而且要身體力行，李先生這一創舉，實在具有激發的作用，我很贊同、更表敬佩。

散裝貨船爲承運大宗物資的利器，在國際海運上有極重要的地位，李先生深具卓見，於經營雜貨船、貨櫃船之後，向這方面進軍，必定大有前途，開拓了我國航運市場，至於爭取外滙，增加就業機會，是不用說的了。

李先生這一次選拔「李王錦」號的船長、輪機長和各級船員，都取的高水準，將來接收營運之後，定會達到預期的效益，正如今天在「順利圖」開會，一切都會順利進行，順利的展開業務，這是我的祝賀，亦是在座諸君共同的願望。謝謝。

民國六十六年元月七日

評某君所著「運輸學」

近代運輸包含鐵路、公路、水道及航空四大部門，因其通路運具之各異，在管理應用與工程技術，自各有其獨特之處，且水道及航空運輸，尤多涉及國際性，研究此項科學，本非易事。著者對於上述四大部門均能論及，且舉述事例，未發現有舛誤之處，尤其對於鐵路運輸方面，敘述詳盡，爲鐵路從業人員所應讀，自屬本書之特長。對於運價費率方面均見研究有素，亦屬難能。

本書取材方面，大都採自民國四十七年以前之中外書籍與資料，雖所論營運之基本原則與方法，固無不合，惟舉述示例，稍嫌陳舊，似應酌加新的資料與統計，以資補充。至於新興貨櫃化運輸因著作時尚未發展，故本書亦付闕如，今後似亦宜稍加增訂。本書誤植之處頗多，尤以英文爲然，業經一一改正，希望著者於增訂再版時，注意校對。

（寫於民國六十四年七月）

評某君所著「運輸學理論與實務」

著者博覽中外運輸專著，擷取各書精華，將水路、空路、公路、鐵路四大運輸系統之理論與實務，闡述極爲詳盡。總論一章，亦能綜合說明各類運輸服務之共同原則，要言不繁。其對新興貨櫃運輸，分別列入四大運輸之貨運業務中，觀點亦屬正確，歸類允當。

全書篇幅宏富，雖達六百面之多，惟系統分明，文字淺顯，使讀者極易獲得正確之概念，深合大專院校國際貿易、企業管理、觀光科系教學之用。

(1)本書對貨物配船、飛機裝載、及汽車隊運送之各種作業技術，均具有豐富之經驗及獨到之見地，爲其他運輸學專著所罕見。

(2)著者將鐵路運價制訂之「貨物分等」，綜合成一總表，簡明而實用。

(3)對鐵路公路貨運競爭公里有最新之研究資料。

(4)對鐵路運量之計算，如鐵路區段淨運量、車場能量、機車車輛需要之計算，均有詳盡之敘述，亦爲特有及頗具價值之資料。

(5)附錄中將我國現行運輸法規，按航政、航空、公路、鐵路等分類，摘要彙集，以供運輸業者及教育上研究之查考，頗具創新之構想。

（寫於民國六十五年十月）

評某君所著「企業整體運銷系統新論」

本書屬於運銷系統理論方面之研究，涵蓋產運銷的過程中，與物質移動有關的一切經濟活動，如運輸、存貨管制、倉儲、搬運、包裝及情報處理等綜合性的管理。首論總體運銷系統，次論個別企業的運銷管理系統，雖分章論述，但首尾一貫，互相關連。

著者對下列各項中，所主張的論點及所建立的模型，頗具獨到之處：

(1)申論運銷管理對加强企業管理的重要性，在於有效的運銷管理，方能降低總成本，提高顧客服務水準，以增進市場競爭力，並使企業管理、增加獲取新利潤的機會。

(2)著者主張以整體運銷系統的觀點，來評估一個地區的總體運銷系統，以避免各種運銷功能各有偏失，而不克發揮總體效率的弊病。

(3)著者强調運銷人員必須藉助於科學方法的運用，以提高解決運銷系統的效率，並認爲學習運銷管理者必須從運輸利用人（工商企業）的運銷系統，以研究運輸企業的經營管理方式。

以上各項論點，對我國當前迫切需要的管理革新，具有學術及實用之價值，爲國內提出「企業整體運銷系統理論」的創作。

（寫於民國六十五年十一月）

評某君所著「運輸學原理與實務」

本書計分五十一章，闡述運輸經濟、運輸工具、運輸組織、運輸業務、運輸費率，及有關法律政策之配合等原理與實務。取材豐富新穎，闡論翔實，並附述實例，讀者易於深入瞭解。

著者對於鐵路運價深有研究，其觀點殊爲正確，所論方法亦堪稱合理。舉其要者如：㈠全體運價之平均高度，應以運輸總成本爲依據。㈡個別運價之高度，以最有利點爲依據（即除去直接成本而對間接成本貢獻最多之數）。㈢遞遠遞減之差距，最高限、最低限等闡述，均有科學論據。㈣合理之運輸成本計算方法，列舉直接區分法、統計區分法、間接區分法，較過去單以列車公里區分客貨運成本之方法，進步甚多。㈤所舉遞遠遞減運價，比例運價構成之實例，允稱詳確。㈥遞遠遞減運價之作用與功效，認爲可增加貨物運量，延長貨物運程，論述堪稱具體。

關於鐵路行車方面，本書對行車名詞之解釋，頗爲詳盡，又對新舊行車制度之得失，衡論確實，非具有行車實際經驗者，不克臻此。

著者認爲航空運輸之經濟特質，在技術方面不斷發展，致某種飛機有時雖未損壞至報廢程度，而不得不汰舊換新，堪稱饒有見地。

本書已將貨櫃運輸納入，書中詳述貨櫃之種類，貨櫃運輸之優點、及母子船之優點，均屬允當。本書另一特點，爲舉述新發展之陸橋運輸，爲其他運輸著作中所罕見，敘述其意義、實況與展望。雖認爲具有甚大之優點，但尚有需要克服之困難，指陳出來同貨物運量之不平衡、季節性之影響，鐵路運輸平車之震動，調車時之衝擊，港務當局之反對等問題，均屬實情，自有待研究與改善。

（寫於民國六十五年十二月）

劉故院長鼎新銅像揭幕典禮致詞

今天劉故院長鼎新教授銅像揭幕典禮，我們好像如睹故人，如親聲欬。尤其我和他在交大質大都是同學，來臺以後，共事二十五年，可說情同手足。面對他的銅像有一種說不出來的感受，又懷念他，又替他感到光榮。

够資格塑立銅像的，大都是民族英雄、有功勛的元首、或是在事業上、學術上足以千秋的人士，不但對他們表示崇敬，更積極的意義，在啓發後人，以其爲楷模，造福人群。這意義是我們都知道的。倪校長在百忙中爲劉故院長的銅像揭幕，其涵義在此，其莊嚴性亦在此。希望在座同學能深深了解。

建立銅像大都由政府機關、社團法人或公家集資舉辦，像今天劉故院長的銅像由親承其教誨的學生，自動興建的事，是很少見的，這是成大同學發揮了倫理道德至高的精神，我衷心感動，特別爲同學而覺得驕傲。在今日充滿着利的社會，而有如此重義的精神表現，亦是很少見的，希望由成大擴大到社會各階層。

劉故院長一生事功，我在撰寫他的行狀時，曾有詳盡的記述，他的友好及親承其教誨的同學，當已閱過，或早所深悉。不過，今天在校許多同學或尚未詳知，嚶鳴集中刊有他的行狀，我留下拾本，分贈每班同學輪流看看，必會肅然起敬。我借此機會，約略的提出幾點，劉故院長確是眞才實學，和知行合一的學者，他在抗戰之前，辦理京滬、滬杭甬兩鐵路營業，有聲有色，譽滿全國，做到了「人生以服務爲目的」。抗戰初期，他負責滬杭甬鐵路運輸，在槍林彈雨下，支持幾個月，達成了任務。後來又負責湘桂鐵路運務，那時桂林柳州一段，趕築甫成，路線情形很差，他謹愼從事，第一次試車、通車，都隨車指揮，實際上做了列車長兼轉轍工的工作，以作先驅。我崑崙關大捷，軍方檢討戰局，認爲湘桂路及時

趕運機械化部隊，由湘至桂增援，出乎日軍意料之外，爲制勝重要原因。劉故院長和那時許多共事的無名英雄，眞值得我們交通界自豪。劉故院長這種見危受命，實踐了「忠勇爲愛國之本」。來臺以後，他主持成功大學商學院和交通管理學系近二十年，專心致志，作育人才極多，尤其他的鐵路運輸絕學，傳授給許多鐵路新秀，以自己的學問濟世，更幫助別人以學問濟世。他實踐了「學問爲濟世之本」，「有恒爲成功之本」。

劉故院長與人無爭，律己甚嚴，身教重於言教。他常說：「盡義務時，要搶前一步，享權利時，要退後一步。」他確能做到。他並非富有，但對母校交通大學的復校，曾捐出鉅資，且經常提供獎學金鼓勵成大的學生。他可說是經師人師。我們怎能不敬佩他呢！怎能不懷念他呢！對他的銅像怎能不表示崇敬呢！

講於民國六十六年元月二十日在成功大學

董浩雲航業集團的成就

參觀巴西友誼輪命名下水典禮後作

董浩雲航業集團英文名 C. Y. Tung Group，創設於民國二十九年，總公司設在香港，名曰金山輪船公司(Island Navigation Corporation Ltd)故亦名金山航業集團，其東京、新嘉坡兩單位均以金山輪船公司命名。在國內之組織，則名中國航運公司，所屬船隻，如東方皇后、如雲、凌雲均登記我國國籍，掛青天白日滿地紅的國旗，在紐約之組織名 Associated Maritime Industries Inc.，在倫敦之組織名 Associated Maritime Company (London)，經營航業已歷三十餘年，堪稱世界規模最大的獨立船東之一。擁有船舶種類頗多，包括全貨櫃船、乾貨船、油輪、散裝貨船、石油礦沙散裝兩用船、客船，以及液化煤氣船等，至民國六十六年二月止，各類船舶總數超過一百餘艘，約七百餘萬載重噸，一俟全部訂造的各式新船完工時，其擁有的船舶，即將達八百萬噸左右。

眼光遠大領先建造巨型油輪

一九七五年，因受石油危機影響，世界經濟衰退，貿易萎縮，惟金山集團的業務，仍不斷躍進，是年所增加的船舶即逾一百萬噸，爲世界獨立船東所僅見，足徵董浩雲先生經營航業的卓越才能和遠大眼光，當巨型油輪問世之際，金山集團早於一九六六年即開始領先訂造大型油輪，現已有二十餘萬噸油輪十餘艘，長期租給世界著名的石油公司，最近加入船隊的有三十八萬六千噸的油輪「巴西宏願」號及三十二萬噸的維立號，分別租給巴西國營石油公司及美國克拉克石油公司。

董浩雲先生對於造船輪機深有研究，常採用新的發明，如最早即訂造船頭球形的船，所謂半潛型，

以消減海波阻力，增進船速。又如美國G. E. 廠所造MST—14型再熱蒸汽渦輪機，他首先裝置在廿二萬噸級的「維運」油輪，使每小時每匹軸馬力的燃油消耗率，不到〇•四磅，是世界最經濟的蒸汽推進設備。最近他訂造新型貨櫃船「香港貨櫃」上，已裝有人造衛星導航系統，這是今日最新式的輔航設備。

已成爲世界全貨櫃船隊主力

當貨櫃船發展的初期，董先生目光銳遠，決定改進裝卸技術，除將普通貨船改裝爲全貨櫃船外，同時迅向歐洲及日本船廠定造最新式的全貨櫃船「吉雲」號、「東方領袖」號等多艘，今日金山集團已成爲世界貨櫃船隊中主力之一，並且已實行電腦作業，在臺北中國航運公司設立貨櫃管制中心。兩年來航業不景氣，其若干船隻營運不無虧損，而全賴貨櫃船營收可觀，而使金山集團財務，得以調盈濟虛，仍能在穩定中發展，此係航業經營多角化的成功，非董先生的卓識，不克臻此。

世界航運（運費）同盟有兩種型式，一爲關閉式，加入同盟爲會員，極不容易，英國人主持的同盟大都屬此。一爲開放式，加入比較容易，美國人主持的同盟大都屬此。民國五十五年金山集團爲開闢歐洲遠東定期航線，在停泊港口及貨載配額有限制的苛刻條件下，獲准加入關閉式的歐洲遠東運費同盟，成爲該同盟惟一的華商所經營的輪船公司，終於渡過了兩年虧損的難關，而進入今日的康莊大道。近年先後又開闢了遠東到北美東西岸、加拿大、中南美、及非洲的定期航線，自然深受工商界的歡迎，營業發達，爲中國人爭聲譽。

董浩雲先生對航運學術，倡導向具熱忱，曾予中華民國航運學會、中國文化學院海洋研究所、及交通大學不少精神上支持，且有經濟上的捐贈，他爲了提倡在海洋上發展國際高等教育，前幾年購得「大西洋」客船，改名「宇宙學府」號，作爲一所海上大學，開辦獨特的「海上學程」(Semester At Sea

Program)，以代替被毀的「伊麗沙白皇后」輪，初先與美國奇普曼大學合作，進行了三年，現改由金山集團設立的「海上進修學院」(Institute of Shipboard Education of The Group)會同美國科羅拉多大學繼續辦理，並由金山航運事業基金會(Group's Seawise Foundation)提撥獎學金，給予亞洲著名大學中之優秀學生，以供在「海上進修學院」中深造，凡此可見董浩雲先生的理想胸懷與衆不同了。

擁護國輪國造國輪國修政策

今年二月十五日在基隆市臺灣造船公司命名下水的「巴西友誼」號，(九萬二千五百噸的石油礦沙兩用船)即將長期租與巴西國營石油公司，此艘爲繼「巴西宏願」、「巴西信仰」(十九萬五千噸)之後，租給該公司的第三艘，此對我國與巴西的實質外交有很大的貢獻，是日董先生在命名典禮酒會上致詞，對今日我國造船工業的進步與發展，備加讚譽，表示繼續會訂約，請臺灣造船公司及中國造船公司建造新船，修理船隻，以擁護政府「國輪國造」、「國輪國修」的政策，獲得全場中外來賓的熱烈鼓掌，所以我樂予寫這文以揄揚之。

(本文曾刊於民國六十六年二月十七日中華日報)

北美之大湖運輸與內河航業

（作於民國三十四年六月）

一、北美大湖運輸

北美有五大湖，名安大略湖 Lake Ontario、伊利湖 Lake Erie、休倫湖 Lake Huron、密西根湖 Lake Michigan、及蘇必略湖 Lake Superior，毗連加拿大美國兩國國境，面積遼闊，無異內海。湖濱盛產小麥，煤鐵富甲全球，運儲浩繁，胥賴水運。其運輸裝卸之效率，名聞世界，因有各種穀倉及自動裝卸設備，故裝載鐵砂一萬二千噸，僅需時十六分鐘半，裝載小麥十六萬蒲式耳 Bushel（一千蒲式耳等於三十噸），僅需一小時，裝載石灰一萬噸，亦僅需一小時，至卸貨能力，則一小時可卸鐵砂五千噸，煤炭一千五百噸，小麥三萬蒲式耳，石灰二千九百噸。

大湖運輸原來僅包括伊利、休倫、及密西根三湖，至休倫湖與蘇必略湖之連接，則賴聖瑪麗河 St. Marys River，河長六十三英里，中間因有瀑布高達二十一呎半，使兩湖之聯運發生困難。迨一八五五年船閘 Double Lift Lock 完成於 Sault St. Maria 地方後，兩湖始得互相通航。惟伊利湖與安大略湖，因有尼加拉大瀑布之阻隔，至今無法聯絡通航。蓋尼加拉大瀑布高達一百六十七呎，使建閘不可能；迴加拿大政府另建威蘭運河 Welland Canal 使兩湖得以通航，此運河全境在加拿大，長二十五英里，中有船閘多處，提高水位達三百二十六呎。

哈得孫河 Hudson River 上游之特洛 Troy 及尼加拉河 Niagara River 之託納溫大 Tonawada

之間，有許多不相連接之河道與湖泊，未能聯絡通航。至一八二五年十月二十六日運河開通，兩河始得互相連接，於是大湖與紐約市之水運，亦可全線貫通。此運河謂之伊利運河 Erie Canal，亦名駁船運河 Barge Canal，對於紐約市之繁榮有莫大貢獻。

又自伊利諾 Illinois 至密士失必 Mississippi 運河建築完成，密西根湖在芝加哥可與密士失必河之格拉夫頓 Grafton 互相連接，因之大湖又得與內河各重要口岸，及紐約市、紐俄連兩海港連接貫通航行。

一九三五年大湖總運量達一〇三、一三一、一三八噸，大湖每年有四個月因若干口岸冰凍關係，停止運輸，否則運量尚不至此。

二、大湖貨船

航行大湖之貨船，其裝載量自五千噸至一萬六千噸不等，依據一九四四年八月間之調查，在美國政府登記航行者計有五百十四艘，總噸數共三百四十四萬五千零四十噸，其在加拿大政府登記者計有二百八十九艘，總噸數共計九十九萬零六百二十噸，兩者合計在大湖間航行之船舶，共有八百零三艘，計四百四十三萬五千六百六十噸。此項船舶船齡多在二十年以上，機器多爲三聯式蒸汽機推進器，一個鍋爐，多爲煙管燃燒煤炭，其船型亦特殊，駕駛臺在船首，機器及房艙多在船尾，貨艙則在中部，所運貨物大部份爲 Bulky，如糧食、煤炭、礦砂、石灰等，其中一部分船舶裝有自動裝卸設備，因之載卸極爲迅速便利。

此項貨船配置之船員與海員數，自三十人至四十人不等，大約船長一人，船副三人，舵工三人，值更三人，水手四人，輪機長一人，管輪三人，加油三人，火夫三人，機艙雜差三人，又厨師一人，侍役

數人。因船航行淡水，每隔五年入塢大修一次，以便檢修船底，大湖船舶失事案件多屬船舶與碼頭船塢之碰撞，船長每年薪金平均爲五千美元，至火夫工資每月約爲一百五十美元。

三、伊利運河

伊利運河 Erie Canal 自特洛 Troy 至託納溫大Tonawanda，相距三百二十九英里，中間建有船閘三十五處，其提高之水位達五百六十四呎，航路寬九十呎，深十二呎，兩閘啓閉以適應船之通航，每一船閘長三百十呎、寬四十五呎。此運河係屬國有國營，平均每年通過運河之貨船，運量約在五、六百萬噸左右，惟自戰事發生，運量較少。運河中貨運多用駁船自紐約市起，可經由託納溫大、伊利湖至底特律 Detroit，亦可北行至安大略湖濱之奧斯威哥 Oswego。此運河不能使其滲鹽，或用作灌溉，但得利用水力發電。

四、加拿大輪船公司

加拿大輪船公司 Canada Steamship Lines 經營加拿大聖羅倫斯河 St. Lawrence River 、大湖Great Lakes 、沿海航業，並代理 Country Line 之海外航線（大西洋航線），其所營聖羅倫斯河內河航線，規模之大，號稱世界第一。現該公司所有之包裝貨船（Package Freighters）（十八艘）、散裝貨船（三十八艘）、及客船，共計八十艘，經營客運貨運及糧食礦砂煤焦等大量貨運，業務另有造船廠、旅館與供應商貨等附屬事業，最大之內河客船總噸位數達七千零十五噸，有頭等艙位五百五十個，最大之貨船可載煤炭礦砂一萬七千噸或小麥五十七萬五千蒲式耳。

該公司之組織，總經理 President 之下，設副總經理 Vice-President，祕書 Secretary，財務 Treasurer 各一人，關於航務事宜由航務處經理 Operating Manager 主管。關於保險貨物賠償事宜由保險處經理 Insurance Manager 主管。關於物料之供應儲存事宜由採購處經理 General Purchasing Agent 主管。關於貨運事宜由貨運處經理 General Freight Traffic Manager 主持，另設副經理二人，一主管普通貨運，一主管散裝貨運。關於客運事宜由客運處經理 Passenger Traffic Manager 主管。關於稽核事宜由稽核處經理 General Auditor 主管。關於膳食事宜由膳務處經理 Superintendent of Commissary 主管。關於公司附屬事業之監督指導，則由附業處經理 Manager, Auxiliary Services 主管。對外宣傳交際事宜則由代表 Publicity Representative 負責。

該公司養老金支付辦法頗爲妥善，凡公司之船員及職員除水手火夫侍役外，均享有退休金之權利，惟須在公司服務滿二十五年者方得享受此項退休金，於每月薪金中扣去百分之三·五；大約於服務滿二十五年後，可享受月薪百分之七十五之退休金。加拿大輪船公司之輪船因每年十二月至翌年三月，航道封凍不能航行，故該公司船員每年有三個月不支薪金。

加拿大輪船公司在京斯頓 Kingston 及密得蘭 Midland 兩處碼頭，建有極大之穀倉。京斯頓之穀倉在航行期內能運轉一億蒲塞耳之糧食，穀倉之裝卸均用機械，最忙之日能於一天內上載十船之糧食。京斯頓穀倉建於一九三〇年，容量二百四十萬蒲塞耳，每小時能卸載三萬蒲塞耳。密得蘭穀倉建於一九四三年，容量四百萬蒲塞耳，每年儲運糧食達一百六十萬蒲塞耳。

加拿大輪船公司之倉庫，每日可運轉包件貨物兩千噸，面積七萬平方呎，地面甚平，可行駛各式拖貨車及提裝機車。

Darie Shipbuilding and Repairing Company 爲加拿大輪船公司之附屬事業，廠設於魁北克對岸

之盧宋 Lauzon 。該廠自一九三九年歐洲戰事發生後日見擴充，最早承造護航艦多艘，後建造掃雷艦，後又建造一萬噸級之英式自由輪十九艘。

一百九十呎長之護航艦，造價八十萬加幣。二百二十八呎長之掃雷艦與四千七百噸之貨船，造價一百萬加幣。三百呎以上之軍艦造價一百四十萬加幣。一萬噸級之自由輪長四百二十七呎，造價一百五十萬加幣。

五、美國國營之內河航業公司

內河航業公司 Inland Waterways Corp. 設於聖路易 St. Louis，公司爲政府組織，專營輪拖業務，有拖輪二十八艘，千噸以上鐵駁三百艘，營運範圍廣及密士失必河（一、七四一•英里）、伊利諾河（三九二•六英里）、華里爾河（五八六英里），航線共長三、〇七八•六英里。運量年達二百餘萬噸（一九四四年爲二、〇八四、一五六噸）。美國中部農產礦產，以及油料煤鐵均以此爲運輸孔道。美內陸鐵道縱橫，雖密如蛛網，終不能奪此運量以去者，良以輪拖運量特大，運費特廉，且另有其獨特之利便處。公司成立於一九二四年，二十年來慘淡經營，日有孟晉。

六、商船裝卸貨件之新工具

美國加拿大商船裝卸貨件，均用機械，鮮見使用人力背負者，故時間節省，損耗甚少，其所用之機械種類頗多，其中最適合於我國輪船碼頭使用者有下列二種。

㈠電動拖貨車 Electric Truck 又名曳引車 Tractor，以電池爲動力，形似小型機車，可拖拉平面小車多輛，自一噸至十噸不等，如需用之電池甚多，應有充電設備，以期經濟。此項拖貨車，亦有用煤氣爲動力者。

㈡電動提裝機車 Piling Machine，又名堆高機，亦係用電池或煤氣爲動力之自動車，惟車前加有提裝貨物之升降機，凡貨件平放於裝貨板上 Pallet Board，可用升降機舉高放下，以使貨物層層裝載或提卸。此項升降機能提裝貨件自二噸半至四噸不等。

上項電動拖貨車，美國 Clark 廠出品甚多。價格視其拖貨能力之大小而異，每車價格自四千美元至八千美元不等，各公司爲易於提卸貨物、避免損耗、節省時間起見，並將貨件均放置於大小同樣貨架 Cages 上，以利裝運，我國亦宜採用。

美國加拿大航行大湖之輪船，船型特殊，駕駛臺在前部，機器及船員艙位則裝在船尾，中間悉爲貨艙，船邊開門以便進出貨物，又因甲板兩層，故中部裝有升降機，可使拖貨車及提裝機車開上開下，毋庸轉手，頗爲省時省力。

（本文曾刊於民國三十八年一月號海事雜誌）

怎樣做一個內河輪船的好船長

（作於民國三十七年八月）

內河輪船船長，是需要專門技術的，當今我國的內河航業，正在復興時期，關於船長的選擇，自應嚴格甄審，以求航業進步，而策航行安全。

依照交通部的規定，航行內河未滿二百總噸輪船的正駕駛就是船長，副駕駛就是大副，地位頗高，職責很重。船長在輪船上，爲全船的主腦，是全體員工的領袖，他掌握着全船生命與財產的安全，所以船長的言行，在在影響到整個輪船，故充當輪船船長者，應小心持重以爲全船的表率。下面幾項是值得充任船長者特別注意力行。

一、明責任、勇任事

我們知道，輪船公司以優厚的薪金，任用船長，又把整個輪船的財產，託付給他，以後公司的業務能不能發展，全操在船長手裡。如裝載貨物，怎樣才能保持完整無損，安全到達，搭載旅客，怎樣才能使旅客安全舒適，這都是做船長必需注意做到的。因爲這些都關係着公司的信譽，如果信譽樹立了，公司的業務未有不發達的。再輪船航行江河湖泊間，最易發生危險，可是輪船公司及客商在船出航後，無法控制，安危禍福，也全操在船長手裡，由此，可知做船長的責任重大了！故怎樣維護客貨的安全，保護公司託付給他的財產，怎樣小心翼翼的做事，兢兢業業的服務，這是船長責無旁貸的。

航政主管機關，因爲船長所負使命的重大，所以對於船長的甄審，異常慎重，同時對於船長的管理

，亦非常嚴密，航政法規明白規定，船長苟因過失而致發生災害，船長須受嚴厲的刑事與行政處分，就是督策船長謹愼從公的意思。

二、忠於職守、勤愼檢查

航行安全，是航業界首先應該嚴密注意的，所以當輪船開行之前，船長應督率全體船員，施行全船檢查，對於機艙方面，應詢明司機人員，其餘艙底艙面等主要部份，都必須淸查，有無障碍；航政局所發證書及文件，是否業已齊備及懸出；貨物裝載，有無過量；查視搭客，是否逾額；乘客搭載地位與貨物行李等裝置地位是否適當，凡此均須嚴密檢查，務使適當，以使船身平穩；救生設備必須備齊，並放置於明顯及易於取用的地位。假如在航行途中，務必注意旅客安全的指導，並規勸旅客不得任意移動，以免難於照料；關於救生設備，必須派水手時常演習，同時向旅客說明它的用途及使用方法，使旅客隨時戒備。航行中的船舶，消防也是應該特別注意的，因爲航行中一旦失火，全船生命財產，都會化爲灰燼，付諸東流，所以消防每星期應演習一次，將消防器具精密檢查，同時要試驗能不能使用，如果發覺不能使用，就要設法修理或者迅速更換，以減少事變災害。航行中的秩序，也是重要的，如發現旅客爭吵鬬毆或其他擾亂秩序的行爲，船長應出面公平排解，排解不生效力時，船長爲了全船的安全，可强行制止擾亂秩序之行爲，以免因糾紛擴大而影響船身穩定，發生危險。輪船既達目的地後，船長應查視旅客，是否已經全部下船；查驗貨物，是否已經全部提卸；立刻勤員船員，打掃全船淸潔；各種安全設備，應詳密檢查。

總之，船長是全船之領袖，在輪船開行之前，行進之中，以至到達目的地止，都要時時刻刻警惕，

勤勉工作，一點也疏懶不得。

三、服從法令與紀律

法令與紀律，是維持公共秩序保障社會大衆利益的一種契約，這種契約，是人人應該遵守的。航政局是主管航政的機關，對於航政有整個計劃，航行安全有整個安排，自不能任由航商各自爲政，形成散漫不合理的狀態。所以船長對於航政局命令與規章，須絕對遵守；公司的合法意旨應忠實執行，自己守法重紀，處處以身作則；明白告誡船員盡職，嚴明賞罰，樹立良好風紀，似此則精神一貫，風行草偃，全船未有不順利完成任務的。

四、絕對遵守的戒條

要確保航行安全，以下幾項，是每一個輪船船長，必須絕對戒除的。貪載：輪船載客載貨，有其一定的數量，船長不要盲從船東的意思，貪載客貨，或竟私運客貨，須知貪載是觸犯法令，易生危險，一經航政局查出這種情事，不但公司與船長要受罰金的處罰，同時還要受刑事的處分，不能貪載這是一。趕班或搶先：輪船在開行之先，首要預算到達目的地需時多少，不可隨便開行，以避免行至中途趕班，或在航行時與他船競賽搶先，濫用機器馬力，發生危險。從前江蘇及廣東兩省，曾有小輪因趕班或搶先就發生過鍋爐爆炸，死傷多人慘案，所以關於趕班或搶先，每一位船長，應引爲前車之鑑，這是二。偷汽磅：船上鍋爐上汽壓，經航政局檢驗限定，所以策航行安全，船員不可因趕班搶先，私偷汽磅，如違犯這條規定，船長除罰金外，還要連帶受刑事處分，這應絕對遵戒者三。船員間不合作，這是禍亂之源

，所以船員彼此應精誠合作，和衷共濟，無論如何，不能互相推諉，以免因此引起其他不幸事故，此應絕對遵戒者四。不良嗜好：如煙酒嫖賭，一則傷財，二則傷神，於自己身體有害無益，尤其冶遊狂賭，最易惹事生非，甚至要受法律制裁，實在太不合算，此應絕對遵戒者五。不求上進：須知近代科學日新月異，充任小輪船正副駕駛，仍應在技術上及品格上，潛心修養，精益求精，切不可因爲我知道駕駛了就算滿足，自己杜絕上進之路，此應絕對遵戒者六。

以上所述各點，如果能够身體力行，切實做到，那就是一位很好的船長，希望現正任船長或將任船長者，加意研究，忠誠履行這幾項平淡的指示，相信內河航業必因各船長技術與品格的改進，而日趨於光明的坦途。

（講於民國三十七年八月，刊於同年九月號海事雜誌）

合作與配合為促進氣象事業之保證

民國三十八年全國氣象會議致詞

（作於民國三十八年九月）

氣象測報是需要專門學識和高度的國際技術合作，才能執行的一種事業。我們中國古來雖然也有不少關於氣象方面的發明，如張衡的混天儀等，曾引起國外科學家們注意，但是在中央政府下正式成立氣象機構，用現在的科學方法，從事氣象測報工作，還不過只有二十餘年的歷史。由國內外造就的氣象專門人才，也不到二千。然而氣象事業的重要性，却與年俱增的爲各方面所以認識。就交通事業來說罷，空中航行的飛機，大家公認是現代最快速進步的運輸工具，可是它不能有一分鐘失却與氣象臺的聯絡，再如海洋中航行的巨輪，衆所週知是運輸量最大的工具，它所依賴的氣象情報的程度，正不亞於在天空翱翔的飛機。他如陸海空軍的軍事行動，以及農田水利漁撈等等，幾乎沒有一樣不與氣象息息相關。我們中國位於亞洲大陸的北溫帶上，每年秋季，長江以南，濱海各省，尤其是閩臺一帶，總要受到幾次太平洋上颱風的襲擊，我們農民的農作物，漁民的船隻，以及受災區的人民的生命財產的損失，可以說是無法估計。假如我們的氣象預報工作做得正確，做得普遍，許多不必要的犧牲，就可及早避免；最低限度也可以減輕被災的損失，可見氣象事業不應當看作是一種純粹研究的學術，而是確確實實與國計民生有直接關係的。氣象預報工作，又是整個氣象事業中最重要的一部份，要把這個工作做得好，就必須有嚴密的氣象通訊網，用無線電或有線電傳遞氣象情報。其次還須有分佈在各地的氣象測報臺站，依照規定的時間，作測候工作；然後把資料供給中央氣象局，及其他有關機關，資料愈豐富精密，情報愈正確

可靠；譬如以我們本國來說，中國的氣候很明顯地，時被西伯利亞北極氣團和太平洋上海洋氣團所左右着的，任何一方面氣候發生變化，都可影響到我們的氣候，所以我們不但需要國境內各地氣象臺站聯絡，而且還需要與國際間合作，如彼此供給氣象資料，交換氣象智識等等，惟有在國際臺站合作與互相配合的情形之下，氣象工作才有進步和發展的可能。

講到國際間的氣象技術合作，我國近年來也頗爲積極，每有國際氣象會議召集，交通部必派氣象專家出席參加，但是眞正收到實際效果的要推中美間的氣象合作。

在對日戰爭的後半期，美國和我國的氣象合作，已建立了基礎。從美國方面，我們獲得相當數量的測候儀器和技術經驗，勝利後，國防部又以其原有的氣象組織，連同技術人員，一併移交交通部，併入現在的中央氣象局及民用航空局，由於國外和國內兩方面的協助和合作，我們的氣象事業在過去三數年內，有過很大的成就，比較抗戰前是進步得多了。但是無情的戰爭，把我們數年來辛苦經營的華北西北東北各地氣象臺站，摧毀了大半，即使有遺存的，也因戰地隔絕，失去了聯繫，這不能不說是國家一個很大的損失。幸而我們大部份的技術人才和測候儀器，已經早撤退至安全地點，憑着我們這些寶貴的物力和人力，我相信雖然受了損失，也不難在短期內把他補償起來。

然而我們無可否認今後的氣象工作，將遭遇比以前更大的困難。第一是器材的不足，第二是人才的缺乏，如果我們不能在運用物力人力上想出更好的辦法，我們將無法達成現在我們面臨要執行的艱鉅使命，經驗告訴我們，與國內外及各機關間的合作，是獲致成功的條件，我們應該本着這個經驗，繼續擴大與他們合作。國際方面，中美氣象技術合作，過去已有基礎，今後自然應該再求進步的合作。同時如果有可能，也應該與其他國家取得聯繫，以同樣的熱忱和他們合作。國內方面與氣象工作有切實關係的如空軍、海軍、航空公司、農林、水利等機構，他們其間不少也自己從事觀測氣象工作，備有測候儀器，

如何與他們取得聯繫，彼此交換氣象情報，這是中央氣象局和這次氣象聯席會議應該亟謀解決的問題，在目前人力物力艱難的情形之下，能够避免重複工作，將現有的器材，作合理的配合和運用，才是我們認爲最值得採取的辦法。無論爲減輕國庫負擔上着想，我們都應該如此。

中央氣象局自從改隸交通部，即與交通部同設於首都所在地，南京易手後，政治重心南移，而臺灣以其爲我國海空軍中心所在，尤爲將來民族復興之基地。近年來臺省治安良好，政治已入正軌，當地人民風俗淳厚，行政效率日見提高，這些都足以表示臺灣是充滿着民族復興的朝氣。再就地理上講，臺灣雄峙太平洋西岸，與中國大陸僅一海之隔，非特居南北交通咽喉，亦爲美亞兩洲海空運輸必經之孔道。中央氣象局隸於臺省在軍事交通性質上之重要，且以當地對發展氣象工作具備各種優越條件，將局本部遷至臺灣，交通部也是爲了地理上非常相宜而予以同意。根據中央氣象局過去爲國家爲人民服務的貢獻，我們相信它對於臺省將以同樣服務的熱誠來爲公衆效力，希望當地各機關能和它携手合作，本着同一的目標，去征服自然，征服我們民族共同的敵人。

（本文曾刊於民國三十九年二月號海事雜誌）

促進今後航業之方針與措施

（作於民國三十九年八月）

一、引言

自大陸易手，政府遷臺以來，我國商輪營運範圍，日感侷促，航業危機，潛伏日深，惟目前國際局勢，正趨好轉，而恢復大陸已現曙光，爲一方挽救目前航業之危機，一方準備今後航業之復興，吾人從事航業者，無論站在政府或航商立場，均應及時警惕，研究如何促進今後航業，而爲未雨綢繆之計。

細察目前航業危機潛伏之原因，舉其重大者，約有五端：其一、航線縮短，營業範圍日小。其二、客貨來源不旺，整個航業已呈不景氣現象。其三、航運成本過高，收支難期平衡。其四、航業積習太深，影響航業向外發展。其五、船員智識及思想水準不齊，影響整個航業之改進，吾人若欲促進今後航業，勢須針對事實，確定合理方針並採取緊急措施，然後方可按部就班，躋航業於邁進與復興之途也，爰就管見所及，擬具促進今後航業之方針與措施，以供同道之參考與研究。

二、航業方針

就目前情況而言，促進航業，我們應有方針五，一曰拓展航線，二曰爭取貨源，三曰減低成本，四曰整頓業務，五曰提高智識，玆分論之：

(1)拓展航線　我國現有商輪，雖不及抗戰勝利後最盛時期之半數，然以航線縮短更多，仍感供過於求，營業不振，故拓展營運航線，實屬當務之急。拓展航線，可分兩步，一即開闢遠洋航線，以挽救目前危機，一即準備恢復大陸沿海及內河航線，以便配合反攻，前者利在即行，而後者重在計劃。

(2)爭取貨源　海洋航運，貨運重於客運，無論維持現有航線或開闢遠洋航線，如欲營運收支保持平衡，或有相當益利，首在爭取貨源，以益營收。

(3)減低成本　我國航業，既面臨嚴重階段，則開源節流，自應同時並進，故如何減低航運成本，以資節流，而補開源之所不及，尤屬當務之急。

(4)整頓航業　我國航業積弊，由來已久，倘不亟謀革除，重加整飭，則不僅目前拓展航線，爭取貨源與減低成本之計劃，不易順利進行，即將來配合反攻，恢復大陸航運，亦難樹立優良之基礎，並完成周密之準備，故整頓航運業務，亦屬刻不容緩。

(5)提高智識　船員智識水準不齊，思想遊移不定，既有礙航運業務之改善，尤難期團結意志之堅强，爲一方激勵求知向上之精神，一方灌輸純正不偏之思想，則訓練船員，提高智識，尤屬改進今後航業最基本之方針。

三、改進措施

茲依據上述五種航業方針，分述目前改進航業應有之措施如下：

(一)加强或開闢遠洋航線　就目前國際情形，可加强或開闢之遠洋航線，茲列舉如次：

(1)臺日線——臺灣至日本各港。

(2)臺菲線——臺灣至馬尼拉。

(3)臺暹線——臺灣至曼谷。

(4)臺非線——臺灣至蘇彝士。

(5)臺美線——臺灣至美國。

(6)臺灣地中海線——臺灣至希臘各國。

(7)日韓線——日本至釜山。

(8)菲暹線——菲律賓至曼谷。

(9)菲日線——菲律賓至日本。

(10)臺韓線——臺灣至釜山。

(二)計劃恢復大陸航運　此項計劃工作，可由交通部設計委員會擔任之。

(三)爭取有利貨運　其方策有三。

(1)凡由臺灣輸出之物資，政府通飭各物資機關，限交本國商輪承運，所有轉籍國輪及外籍商輪，不予交運，物資機關由外洋運進之物資，亦應同樣辦理。

(2)政府應通飭各物資機關，對輸出物資，應以C. & F. 原則，對輸入物資，應以F. O. B. 原則，向外國訂約，以維本國航業。

(3)各航業公司在可能範圍以內，應派遣業務專門人才，在國際市場，實地調查貿易情形，以便廣攬商貨。

(四)調整航業員工待遇　我國商船船員待遇，因在抗戰勝利後航業鼎盛時期，船員供不應求，各公司高薪爭聘之故，已呈畸形發展之現象，現則航業已深入不景氣狀態，無論公營或民營公司，莫不深感無法維持現狀，爲減低航運成本，俾公司與船員共同生存起見，則此種畸形發展之船員待遇，自有急切作合理調整之必要。而調整之方式，應以英日兩國船員待遇之平均數，爲擬議之標準，並力求高級船員與低級船員差距之相近，不得相差太遠，此有待於公司與船員之警惕與合作，並努力以赴之。

(五)核減公司及船上員工配額　公司冗員，應酌予淘汰，船員配額，應參考各國商船成例，重行

規定各級商船船員之配額人數，此在減低航行成本上，亦屬不可少之措施。

（六）節省物料之虛糜與金錢之浪費　船上支出費用最大者，爲燃料、物料及修繕三項，船長輪機長應隨時督飭大副大管輪，深體時艱，儘量設法節省。在輪機方面，其可自行修繕者，應儘量自行修理，同時依據以往航業陋習，凡在公司及船上之各種浪費及意外開支，尤須儘量減免，此在減低航運成本，尤屬要圖。

（七）厲行分層負責制度　厲行分層負責，以專責成，此屬整頓業務之首要措施，其要點可如下列：

(1)公司挑選船長，應先特別慎重，而擇其學識經驗與品行俱優者，惟船長一經僱用，應即賦予全權，不得任意干涉，俾專責成。

(2)各級船員，應絕對服從船長及其上級船員之命令，以利層層節制，而便指揮監督，輪機長雖爲機艙之主腦，仍應受船長之指揮，不得有越權情事。

(3)船員調遣，公司應尊重船長之意見，凡船長主張更調之船員，如無不合理之情事，公司應予照辦，以利工作進行。

(4)公司考核船員成績，應澈底秉公辦理，不可稍有徇私，俾免引起不平，影響工作情緒。外國商輪船長，對全船每一員工，每半年作一秘密報告送交公司，以作考核之根據。我國航業公司，亦可參照倣行，而將船員考核，分爲公開及秘密兩種，同時公司對於船員調動，亦應盡量減少，以利考核成績。

(5)船舶航行海外，有關航海所必需之契約，（如修理購料等）應由船長負責訂定，如船東有代理人在船隻所泊港口時，船長仍應徵求其同意，但輪機長不得對外訂立任何航海有關契約。

（八）改善船員風紀　其重要措施，有如下列：

(1)凡航運從業人員，無論屬諸駕駛輪機或業務部門，均應由公司訂立分期進修或補習辦法，切實施行，養成研究學術風氣，以期增長學識，而利改進航業。

(2)航業人員聯誼會等有各種團結船員與改進航業之措施，各公司應儘量予以支持與提倡。

(3)海員工會對於輪船公司僱用或解僱船員，應遵海商法之規定，不得予以干涉，以維船上紀律。

(4)船員走私，應予嚴禁，船長及各部份主管尤須密切注意，一經查覺，應即解送司法機關，依法懲處，並由公司呈報交通部，撤銷其船員證書及海員手冊，以資整飭。

(5)公司應嚴禁船員酗酒賭博，並在可能範圍以內，盡量充實船上康樂之設備，以提高船員從事正當娛樂之興趣，同時高級船員，應以身作則，誘導所屬船員，注意人格之修養，並互相砥礪，俾全體船員，均臻純正健全。

(6)船長身負全船重任，如航行國外，其舉止言行與風度，足以影響國家聲譽，故船長執行職務，宜具有和藹誠摯之態度與大公無私之精神，而為全船之表率，不可傲慢輕狂，對全體員工，應一視同仁，信賞必罰，以維船上風紀。

(7)船上業務主任，應廉潔自守，束身自愛，其對所屬員工從事不法走私之行為，更須嚴加防範。

(8)船上及陸上電臺報務人員，應遵照規定，執行任務，不得有洩漏機密之情事，對通報機件之保養，尤須切實負責。

(9)在航業不景氣時期，公司對於船員，應遵海商法規定，予以保障，不得任意解僱；但在航業好轉時期，船員對於公司，亦應顧及其事業之發展，全力予以維護，不可利用船員供不應求之機會，而有任意要挾之企圖與行為。

(10)公司對於忠勇負責之船員，應予嘉獎，或呈報主管機關，為行政上之獎勵。

（九）加强業務管理　整頓航運業務，除厲行分層負責制度及改善船員風紀外，對於業務管理之加强，尤屬重要，玆列舉其目前應有措施如下：

(1)航業公司對於本身業務及財務之管理，應有周密之整個計劃，俾經常營業收支，得以保持平衡，且有合法盈餘，以謀事業之擴展，或應意外之開支，對於經營航線之穩定，輪船班期之準確，與客貨來源之掌握，尤須特別注意，以利業務之推進。

(2)公司對船員，應隨時使其明瞭公司營運之情形，與各船每次出航成本及盈虧之實況，並在精神上予以鼓勵，或在認識上予以警覺，藉以溝通船員與公司間之情感，並激發其對共同事業之理解與關懷，務使能自動愛護船隻，節省物料，並改進業務。

(3)在可能範圍以內，航業公司應盡量調用具有營運經驗與學識之高級船員，充任各地分公司副經理，俾業務人員不致因技術上之隔閡，而與船員發生不必要之誤會。

(4)每次船隻返航後，應由公司及船上主管，開一業務檢討會，檢討該船按照成本計算，所有收支盈虧及工作得失情形，以策改善。

(5)公司滿一年期間未發生事故之船隻，應特予獎勵，或在可能範圍內，聯合商洽承保船隻之保險公司，酌提保險費之一部，分給船員，以資鼓勵，後者對於保險公司，亦有間接裨益，當不無商量餘地，

(6)公司對於軍差與商運船隻，應設法洽請軍運主管機關，予以劃分，俾免影響營業。

(7)港口船舶檢查，如有重複或不合理之事實，致影響客商便利或延誤船期時，公司應隨時將詳情呈報或洽請主管及檢查機關，予以簡化改善。

(8)船隻修理，應由公司切實考核，並訂定保養獎懲辦法，以利延長船舶航行壽命。

(9)公司配發船用物料，應隨時普遍檢查清點，並規定使用標準限額及獎懲辦法，以資樽節。

(10)公司如增購船隻，應注意船齡，對原有航速過低，耗費油煤過鉅之船隻，應盡量予以淘汰，並設法定造合格之新船，以備作復興航業之準備。

（十）繼續訓練船員　自政府遷臺後，關於船員訓練之措施，前東南海航務委員會原有船員講習會之設立，訓練船員，已屆二期，嗣於三十九年四月一日，航委會結束後，船員講習乃移交交通部繼續接辦，現已屆七期結業，前後訓練船員，已達六百餘人，所有在政府控制區內之甲級及乙級船員，幾均經受過訓練，對於增進航海學識與灌輸純正思想，收效頗宏。現船員講習會自七期結業後，即予停辦，惟各船尚有乙級船員，尚未及接受此種學術上與思想上之訓練，爲補救此種缺憾，並感臺灣之基隆高雄兩港，自舉辦船員考試以來，多數船員，均以學科成績不及格，而未能領到船員證書，故繼續訓練船員，仍有必要，爰經建議交通部，飭令基隆高雄兩港務局，分別籌設船員訓練班，其籌設之原則要點，可簡述如次：

1. 訓練班每期定爲三個月，授課時間，以夜間爲原則，在可能範圍以內，亦得於晝間授課，學科主科爲船員考試課目並着重實際應用教材。
2. 每期訓練船員，以六十人爲度，由各輪船公司分期酌量調送。
3. 經費除酌收學費外，不足之數，由港務局補助。
4. 教職員聘請專家擔任，以兼任爲原則，俾節經費。

四、結語

上述各項促進航業之措施，不過列舉其犖犖大者，其他應興應革之事項，當難一一列舉，尚有待政府、公司及船員三方面之隨時注意檢討研究，針對事實，厲行改善，倘能依照上述措施，切實執行，則目前航業危機，庶可平安渡過，而今後航業復興，乃有光明之前途也。

（本文曾刊民國三十九年九月號海事雜誌）

美國船員訓練與臺灣航海教育的急要

（作於民國四十一年五月）

海洋浩瀚，利益無窮，但發掘它的是船隻，控制它的是船員，如沒有足够的船隻，只有望洋興嘆，如沒有足够的船員，亦決不能制勝於海上。英美各國，都深明此理，所以對於海上事業，無不努力經營，對於海員，無不積極培養，尤其在戰時，大量建造艦船，需要船員迫切，更用各式各樣的方法，來訓練它們的船員，民富國强，是從艱辛中爭取得來的。

一九四三年至一九四四年間，美國新造船舶數達四千四百艘，此項船舶所需配置人員，應有高級海員三萬五千名，普通海員十四萬五千名，如何徵集訓練，實爲一重大問題。美國航務委員會 U. S. Maritime Commission 早具遠見，於一九三八年起卽已規劃船員培養，先後設置訓練機構，計有下述的五種：

㈠國立商船學校 Merchant Marine Academy 入學資格，須在高級中學畢業，或在大學修業兩年，年齡限於十七歲半至廿三歲，全部課程需時廿二個月，其最初之四個月爲基本訓練，其次六個月派在船上受訓，最後十二個月始授以海上高深課程。畢業後，由政府派遣工作，以商船之三副或三管輪及海軍少尉任用。受訓期間，學校供給膳宿書籍制服，及其他必需物品，每月另發津貼六十五元，畢業後派充三副或三管輪職務，起支之月薪自二百元至三百元不等，仍享有各公司一定之分紅。此校設於紐約長島 King's Point Long Island, New York，戰時改隸於戰時航運管理局 War Shipping Administration，爲國立性質。依據一九四五年五月間調查，在校受訓者，計有二千五百四十五名，在畢業派

遣上船服務者，計有六千六百二十九名，全年經費爲美金六百萬元。

該校校址約四十英畝，具有優良之水面地位，學校宿舍共有八九幢，並設有優美之膳廳。教室有兩大建築，一屬駕駛科，一屬輪機科，均裝有完善之船機及儀器，以供教授之用。學校有練習船數艘，此校在美航業界之地位；一似美國安尼波利斯海軍軍官學校在海軍界之地位。

㈡州立商船學校 Maritime Academy 全國計有五處，分設於加利福尼亞州 California、緬因州 Maine、馬沙却塞州 Matsachusetts、紐約州 New York、及賓夕法尼亞州 Pennsylvania，均受戰時航運管理局之監督及補助，其訓練時間及方法，與國立商船學校相同。依據一九四四年一月之調查，在校學生共九百九十二名，自一九三八年起迄當時止，畢業學生在海上服務者，計有一千四百六十一名。

㈢船員訓練所 The Maritime Officers Training Schools 入校之資格，至少須在艙面或機艙服務滿十四個月，惟年齡無限制，經四個月之訓練，並由海防處 Coast Guard 所屬航務檢查處（即我國各地航政局）考試及格，准予發給三副或三管輪證書，充任該項職務。現 New London 設有此項學校一所，頗爲聞名。依據一九四四年一月之統計，此項受訓人員計有二千五百三十二名，已畢業者共有一萬零一百九十一名。

㈣海員養成所 Training Station For Unlicensed Seamen 受訓資格，年齡限於十七歲半至三十五歲。如經特許，年齡可至五十歲，訓練期間爲十三個星期，其中五個星期爲基本訓練，八個星期爲技術訓練，此項訓練所分艙面、機艙及侍應三科，有時亦設膳務科 For Training Cooks And Bakers。受訓學生，如對無線電及藥劑有特別興趣技能者，則於五個星期基本訓練後，挑選加入無線電科或藥劑科。其無線電科受訓期間爲廿一個星期，藥劑科受訓期間爲二十五個星期。依據一九四四年一月間之統計，受訓人員計海員一萬二千九百六十四名，無線電員九百三十六名，藥劑員七百六十八名，總計畢業

者有海員五萬二千九百六十五名，無線電員一千八百七十五名，藥劑員五百六十一名。

最著名之海員訓練所，設於紐約羊頭灣 Sheephead Bay，經常受訓人員數達萬人，隨時由全國各地徵集送來，故每星期均開有新班，而每星期亦有畢業人員。此項辦法，可使海員之培養不致間斷，而各地造成之新船，隨時有人可以配置工作。該所所址廣及七十英畝，佔有優良之水面地位。學生居於八個大宿舍中，各以美國著名商船之名名之。其膳廳亦有二大所，成十字形，中心爲廚房，每所可容五千人同時就餐。訓練辦法多利用實際機器工具，如訓練機艙科學生，則將船之機器各部份裝置於課室中，其佈置一如船上情形，俾學生得以自行開動，並管理機器之各部份。又訓練艙面科學生，則將駕駛臺船尾樓起重機絞盤及艙口等，一一安置於廣場上，學生練習時，一如身在船上工作，爲便於教授操舵，另建有多數水池，中浮圓形坦克，其上面前部裝有舵輪，後部水面以下，裝有舵葉，學生練習操舵，恰如在水面操舵之情形，訓練所並有練習船及多數之船艇。

㈤船員進修班 U. S. Maritime Service Up Grade Schools 此項進修班專爲船員準備升級考試而設，期間爲一個月，在受訓期間，公司應照支原薪，惟須由海防處所屬之航務檢查處查明其資歷合格，經簽證後，方准入校，現紐約、波士頓各埠，均設有此項學校。

從上面各項來看，可見美國政府對於船員的訓練，極爲重視，訓練地點既多，方法亦善，所以能在短促之時間內，訓練如此衆多的人材，以應付其需要。倘使美國不在一九四三年以前確立此項計劃，儲備人材，則其造船雖多，亦屬無法使用，不能供其戰爭上的需要。由此可知美國造船及船員訓練的成功，實爲決定戰爭勝利的重要因素之一。

我國大陸海岸線計長八千六百三十餘公里，全國內河可通航的水道有四萬七千餘公里，大小島嶼數達三千三百八十之多，即以臺灣一島而論，海岸線亦長一千一百三十九公里，實在是一個海運國家，亦

可說我們的生命線在海上。今日我們發展海運事業，不但是保衛臺灣反攻大陸的本錢，而且還可奠定重光大陸後推行經濟與國防政策的基礎。

自由中國的航業，現以遠洋航線爲惟一出路，因爲要與外國商船競爭，優秀的船員是必要的條件。近一年來，我國增闢許多海外航線，高級船員已漸感不足，即普通海員，亦因無養成之所，漸有無從補充的可虞，如果我們沒有美國那樣的深謀遠慮，統盤規劃，自由中國商船船員，最近將來必有脫節的一天，更如何能適應反攻時軍運上的需要，與重光大陸後恢復航運的任務呢？

培養人才，需要相當的時間，現在不能再遲了，可嘆臺灣偌大一個海島，竟無一所商船學校。日據時代，日人不希望臺省同胞，能擔任高級船員，這是帝國主義者對殖民地的政策，我們應該一反以往的政策，予臺省同胞及大陸來臺的青年，以獻身於海上的機會，不但部分解決了失學青年的問題，而且以航海教育來配合反共抗俄復國建國的偉業，這是何等值得努力的工作哩！

在抗戰期間，我國航線僅有川江一段，那時我們還在重慶創立一個商船專科學校，當時雖有一部分人士抱着懷疑的態度，並甚有表示反對者。（當時船員金月石，郝鼎錫輩曾具文交通部，認爲抗戰期間船員過剩，不應再設商船學校，使船員增加失業機會，筆者時適在部主管其事，經予剖析駁復，一面仍積極建校。）後來抗戰勝利，這一批畢業學生恰巧學成，都及時上船，渡過了當時商船人才極度缺乏的難關，還有一部分參加了新的海軍陣營。至今自由中國的遠洋商船，他們都是主力，教育要有遠見，要與時代配合，這亦是最好的例證。現在的臺灣與當時的重慶，情形不同，不會再有人懷疑這種教育，而且論環境物質和師資，在臺灣訓練航海人才，都比重慶好，我願對當前臺灣航海教育的建立，提出幾個具體的辦法來供當局的參考，希望當局從速採取步驟，而接納這個計劃。

㈠在基隆設立一個商船專科學校（或名商船學院），以培養高級船員，先辦駕駛輪機兩科，學制及

課程，參考美國國立商船學校的成規。

㈡爲爭取時間，減少開辦經費，前項校址最好利用現在基隆的臺灣省立水產職業學校，惟須增加設備與校舍。

㈢原來基隆的水產職業學校，附設在商船專科學校內，祇辦高級班（即甲種職業），原有之初級班（即乙種職業）不合實用，可即停辦，以節經費。

㈣現在基隆高雄兩港務局所辦的船員訓練班，擴充如美國的船員訓練所，調訓或徵求現在服務商船的普通海員，予以深造教育，但需延長訓練時間並增加教練設備。

㈤在計劃設立之基隆商船專科學校內，附設海員養成所，一如美國之海員養成所，分艙面機艙及事務三科，以訓練水手舵工生火機匠服務生廚工等普通海員爲宗旨。

㈥以上五項教育之舉辦，應由交通教育兩部與臺灣省政府及海軍總司令部合組航海教育委員會，策劃督導，俾利進行。

至於重光大陸以後訓練船員方法，不能集中一隅，或偏重一種，必須㈠地點宜分設數處，並不僅限於高級船員，普通海員亦須多加訓練。㈡時間必須迅速，務於較短期間內，加緊課程完成訓練。㈢教育宜重實用，不可過重學理，並須有實際工具，供給學生實習之用。㈣管理應軍事化，以作海軍預備之用。㈤政府對於此項訓練配撥大量船隻器材及經費，俾能充分發揮其訓練之力量，培養多數之人材。

（本文曾刊於民國四十一年五月交通月刊第四卷第五期）

我國海運政策之回顧與瞻望

（作於民國四十三年二月）

我國之見外國輪船航入國境，已近一百二十年，自辦航業始於招商局，亦具八十二年之歷史，惟因受不平等條約之束縛及航權之喪失，海上事業固愧對列祖列宗，即國內航運亦受外輪之壓迫，航政事權久操諸客卿，更何望其能制定海運政策，以保護我國航業，所謂喧賓奪主，積重難返，蓋由來已久也。

迨自國民政府成立，先後公佈海商法、船舶法、船舶登記法等海運基本法典，又於民國二十年七月成立各地航政局，我國航政主權，始克挽回，漸得致力於整理國內航業，但發展海運，則限於國家財政，仍未有保護性之政策。雖於民國二十五年十月公佈造船獎勵條例，亦未及實行，即抗戰軍興，此後八年，海疆盡失，政府在後方，如製造大批木船小輪以應運輸急需，如貸款航業以修復損毀之江輪，如建設機械絞灘以維航行安全，固曾竭其全力，可稱富有建設性之措施，但對海運則情格勢禁，自難有所成就。三十四年秋抗戰勝利，海疆收復，政府對海運政策始逐漸有所建立，玆擇其要者，略述於後，回顧既往，或可以策將來也。

一、收回航權

戰前我國因受不平等條約關係，內河航行及沿岸貿易，均准外籍輪船經營，利權損失至鉅。經政府不斷向英美各國交涉，卒於三十二年與英美重訂新約，我國始收回業已喪失百年之內河航行權及沿岸貿易權。勝利復員以後，我國沿海兩港間與兩港以上間之貿易運輸及內河航行，遂僅限於本國籍之船隻，

外輪已不能再享此項權利，我國航業得此保障，公營民營航業無不營業鼎盛，船隻遞增，至三十七年止，大小商船向交通部登記者，計三、八三〇艘，共一、一五九、八九七總噸，較之二十五年之五十六萬餘噸已增加一倍矣。

二、收回引水權

清季及民國初年，引水業務向由中外合組之機構管理，匪特准許外人充任引水，即引水考試管理之權，亦操之於外人；嗣於二十一年，雖改由中央各部合組之引水管理委員會管轄，但實際之權仍操於海關洋員主席之手。復員以後，依照新頒引水法之規定，此項業務劃歸交通部航政官署主管，所有引水人之檢覈考試任用，悉由航政官署主持，若干外籍引水，亦規定年限退休，逐漸派用本國引水人接替，此案對國防之保密，及行政權之收回，關係亦鉅。

三、收回長江沿岸外商碼頭水面使用權

戰前外商航業公司如太古怡和日清等，均在長江沿線重要口岸，租賃水面，建立碼頭，本國輪船常因無良好碼頭地位，而受制於外商。戰後長江各外商碼頭水面，因外輪已無航行內河之權，乃一律由交通部長江區航政局收回，重行支配，轉撥與本國航業租用，建立碼頭。漢口、南京、九江三港，並由長江區航政局建立公用碼頭十處，開放於所有商船，共同使用，本國船隻大獲便利，以前外商抑制我航業之利器亦解除矣。

四、修建港口

戰後沿海各港，因經戰時之破壞，損失甚鉅，而航運反因復員關係而趨繁榮，政府不得不撥發鉅款，從事於築港及港口復舊工程，以資適應。自三十四年底起至三十八年止，政府先後在塘沽、青島、廣州、葫蘆島、南京各港設立工程局，實施港口之改善；一面改組浚浦局及海河工程局，分別疏浚黃浦江與海河航道，以適應航運之需要。其中以塘沽新港完成船閘，青島完成第五號碼頭，黃埔完成一千二百五十呎碼頭及倉庫三座爲最著。至於基隆港之完成日人未完築港工程，及高雄港修建第十號深水碼頭，均爲民國四十一年中國築港之大事也。

五、大量購買船舶

政府爲發展航運，曾向美國航務委員會及進出口銀行，貸款購置自由輪、Z$_3$輪及勝利輪、CI—MA—VI輪船共四十三艘、計十七萬八千餘噸，船價總值美金二千六百餘萬元，除訂約時美國航務委員會船隻部分付款四分之一外，餘自三十七年起，分十五年至二十年攤還，每年由政府付本息約二百萬美元左右。前項船隻除勝利輪三艘、CI—MA—VI八艘轉貸於民營之復興航業公司（三十七年成立）營運外，餘全部交國營之招商局營運。至於民營航業在復員期間，向國外訂造之船隻亦有多艘，其中以民生實業公司向加拿大貸款訂造新式江輪九艘爲最著，計一千三百噸級三艘，每艘價值美金二百二十萬元，一千噸級六艘，每艘值價美金一百三十萬元。

六、設立國營油輪公司

戰前我國從無一艘油輪，戰後政府鑒於油輪之需要迫切，於三十六年二月，在上海成立中國油輪公司，該公司係由招商局與中國石油公司投資，共有一萬噸級油輪五艘，一千二百噸級油輪十八艘，四十

一年一月，該公司合併於招商局，而油輪業務仍照常經營。

七、貸款修船

抗戰期間及復員以後，政府對於航業，常由國家銀行予以低利貸款，以作修船經費及營運周轉資金，其由政府經常貸款以供航業修船，則以四十年度開始之修船貸款爲最有計劃最爲普遍，政府經與美援機構訂定美援修船貸款辦法，計第一期（四十年度）貸款總額爲新臺幣六百三十七萬元，已修竣船隻二十四艘，計招商局十二艘，共貸款二、三九九、〇〇〇元；臺灣航業公司四艘，共貸款一、〇一五、〇〇〇元；民營航業八艘，共貸款二、九六一、〇〇〇元，統由臺灣造船公司承修，利息一分。第二期（四十一年度）貸款總額爲新臺幣一千零五十七萬一千元，已修竣船隻二十一艘，計招商局十一艘，共貸款四、二五〇、〇〇〇元；臺灣航業公司五艘，共三、二五〇、〇〇〇元；民營航業五艘，共三、〇七一、〇〇〇元，利息一分，亦由臺灣造船公司承修。第三期（四十二年度）貸款經核定者爲四、八七八、二五三元，修整船隻十五艘，其中招商局六艘得貸款一、五〇三、三四〇元，臺灣航業公司四艘得貸款二、二九六、四七四元，民營航業公司五艘得貸款一、〇七八、四三九元，其條件與第一二期相同。貸款並有餘額，可予續貸。

八、爭取貨載

政府以發展海外航業，端賴爭取貨源，交通部曾於三十九年初，呈由行政院轉飭各物資貿易機關，規定凡臺灣輸出入之物資，應儘量交由本國商船承運。同時對輸出物資應以CIF（到岸價格）原則，輸入物資應以FOB（起岸價格）原則，向外商訂約，俾進出口物資儘量交由本國商船承運，施行至今

，頗收維護本國航業之效。惟自中日和約簽訂生效後，兩國地位平等，依據國際慣例，不得不改定辦法如下：(1)中日双方均以CIF爲計算貿易之基礎，惟實際交易採用CIF抑或FOB，由双方協議訂定。(2)以後商訂貨運合同，部份物資可由日輪承運，但其數量不得超過百分之二十至二十五，如此我國商船尙可把握固定之貨源。

九、發展國外航線

政府遷臺後，交通部鑒於國內及沿海航線已告斷絕，維持環島交通需要之噸位不多，爲求航業生存，惟有發展國外航線，因規定一千噸以上三千噸以下船舶，努力爭取臺日、臺韓、臺港、南洋等航線業務，三千噸以上船舶儘量向遠洋航線發展，如性能較優噸位較大之復興航業公司之勝利輪、復字輪，招商局之自由輪，臺灣航業公司之高雄、臺北、延平輪，益祥公司之惠民、福祥、福裕等輪，中國航運公司之天行、灤州、昌黎、唐山等輪，中興公司之安定，臺安公司之臺安，裕中公司之裕中等輪，咸具備航行遠洋條件，均督促儘量向遠洋航線發展，爭取國際貨載。其餘各公司二千噸至三千噸之船舶，則經常行駛近海航線，擔任臺灣與日本、韓國、香港、琉球等口岸間運輸，凡由臺灣出口貨物，並由海外聯營總處規定適當之比例，妥爲分配，以免同業間自相競爭。總計三十九年度航行國外及國際船舶爲二八〇艘次，貨載一百二十九萬五千一百四十六公噸。四十年度出航國際及國外船舶爲六五二艘次，貨載二百四十一萬二千六百六十六公噸，四十一年度出航國外及國際間船舶爲一、〇六八艘次，貨載二百八十三萬九千五百七十四公噸。

一〇、調整海員待遇

交通部於三十九年八月頒訂「民營航業海員薪津辦法」，規定船員航行與停航之待遇，不准船公司再如以前之各自爲政，使船員得以安心從事，並核定民營航業各級船員底薪最高最低標準表，並呈由行政院核定公營民營航業船員薪給標準，此項辦法施行之後，一般高級船員較前略有減低，而低級海員則已普遍提高，且通令各公司不准擅予抬抑，又通飭公民營船員一律投保勞工保險，使船員得有比海商法原規定較高之待遇。

一一、督導聯營

交通部以臺灣對外貿易日趨開展，爲期海運之合作經營，並利調度靈活增强力量起見，經於三十九年十二月督飭招商局、臺灣航業公司及商船聯營處等單位，共同組設海外航務聯營處，以招攬貨運、調派船隻、分配噸位及統一運價爲最要工作，自該處設立以來，對於中日航線之開拓與發展，貢獻甚大，中韓、中菲、香港等線之業務，亦悉由該處統一調配，均收成效。

一二、施行航業緊急貸款

我國政府鑒於韓戰以後，航業界空前未有之危險，倘不速予救濟，有立即傾覆之虞，經於四十二年十二月，由財政部交通部及有關金融當局，商定准予緊急貸款。總額爲新臺幣六五、七四七、〇〇〇元，計營運貸款一六、六〇九、〇〇〇元。分二年至三年償還，又償還債務貸款四九、一三八、〇〇〇元，分三年至五年償還，利息均爲月息百分之一。其數額分配如次：招商局二千五百七十萬元（償還債務用）。臺灣航業公司八百六十六萬八千元（償還債務用）。益祥輪船公司三百六十五萬元（營運用），四百一十萬元（償還債務用）。裕中輪船公司一百六十四萬元（營運用），三十萬元（償還債務用）。中

國航運公司四百二十二萬元（營運用），四百二十萬元（償還債務用）。其餘則分貸與民生、中興、臺安各公司。

結論——瞻望

綜合研究海運事業之長成發展，及各國海運政策之措施，吾人可得以下之共同概念。

(1)海運事業龐大而精深，需要雄厚之資金，良好之船隻與優秀之人才，三者俱備，始克長久生存，日趨發展。

(2)海運事業與造船工業，息息相關，應同時發展，二者能配合，始能相得益彰，共存共榮。

(3)海運事業爲富有國際競爭性之企業，需要政府各種保護與獎勵，方能有守有爲，屹立不敗。

(4)海運政策之實施，需要因時因地制宜之立法，及富有力量之執行機構，方得推行盡利，發揮作用。

我國大陸有綿亘八千六百餘公里之海岸線，及四萬七千餘公里之內河通航水道，原爲天然需要海運之國家。目前自由中國之基地臺灣，四面環海，無論爲發展海外貿易，或充實運輸力量，準備反攻，均有賴於健全之商船隊。今後海運事宜實爲國策之所在，殊非一事業本身之興衰而已也。全國海運政策之藍圖，中樞行政立法當局早在盡籌熟慮之中，詳盡之方案，未宜於此申論，惟針對上述四點，要可作簡明之提舉。

(1)關於海運之經營，須促成大公司之多多建立，無論民營國營，均應握有雄厚之資力，其專營國外航線之公司，尤應重視僑資與外資之運用，外資不限於公司股本之三分之一，俾得儘量吸收，以擴大事業之基礎。所有船隻除設計新造者外，凡向外購買之船隻，應有船齡之限制，尤重於性能之提高。人才爲事業之本，應於全國適當地點，分別設立商船專科學校、海事職業學校、船員補習學校，技藝學校及海員訓練所，以養成各級航海及業務人才，訓練計劃與就業輔導，政府與航業團體應作全國性之共同策

劃，務使建教合作，實學實用。

(2)造船工業爲各種工業發展之總體表現，尤有待於重工業之建立，我國民營造船廠財力有限，難望其在短期內有長足之進步。今後惟望政府，能在華北、華中、華南、臺灣適當之地點，建立規模較大之國營造船廠數處，以應需要，或與外人合作，或與民間合辦，務期做到本國所需之船隻，能在本國自行製造，且須技術標準化，至少限度，亦應在初期數年中，做到大船能在國內配裝完成。

(3)關於政府保護獎勵方面，在本國內河沿海航行之商船，因航權業已收回，已無虞外輪之競爭，自可毋庸再予補助。至於航行海外航線之船隻，因其關係國際貿易之擴展及僑民之利益，政府允宜指定若干船隻專行定期航班，經常由政府給予航海補助金，如船公司建造新船時，並給予造船獎勵金，俾資協助鼓勵，是則遠洋定期航線補助法及造船獎勵法，希望立法當局早日考慮，而予制定公佈者也。

(4)關於我國航政機構，已往基礎不固，事權又多紛歧，效率自難令人滿意，今後航務行政、港務管理，應制定全國性之體制，儘可能使航港事權趨於一元化。關於重要港口，並須大事建設，以配合海運貿易之發展。惟目前此項事權中央與地方如何劃分，如何分途策進，尚乏明文規定，因此有關今後加强航政機構及港口建設之商港法，實甚迫切，亦望立法機關能早日議定公佈，俾有依循也。

關於自由中國，目前海運應努力之方針，著者於四十二年五月二十日在中央信託局，曾作一次公開演講，略有申論。題爲「如何挽救我國航業的危機和擴展未來的海運」，至今仍未失時效，特將原詞，記載於後，以作本篇之結束。

「世界海運目前遭遇了韓戰以後的不景氣時代，我國航業經不起時代的考驗，更發生了重大的危機，假如不能克服這困難，恐怕目前所保有在世界商船比重上微乎其微的三十五、六萬噸商船，也將無法生存，更如何能談擴展呢！這幾年來，我國航業一直擔負着不能營業的船隻的各項開支，譬如招商局、臺

灣航業公司和一部份民營航業，現在有許多不適宜航行遠洋的船隻，可是適宜於間或有的軍運，或者在反攻時可能擔負補給運輸的任務，這些船隻爲數不少，船既不能營業，又不能處理，船員和岸上一部份從業人員必需保留，以待反攻時服役，這些船除了軍運時有些租金外，其他長時期的開支，都要航業界自己負擔，因此公司財政上，一向肩負着這沉重的擔子，到現在海運不景氣，更加不勝負荷了。這些不生利而耗費的船隻，在航業的立場，是不需要的，但在軍事的觀點可能相當重要，所以我主張把這些船隻從商船隊中劃出，改編爲水運總隊，成立一個軍事運輸的建制，把這些船隻及船員，加以容納，加以配備，更進一步地容納作戰運輸所需的船隻和官兵，這樣，不但建立了一個永久性的良好軍事體制，而且航業界今後財政上的負擔也能減少些，然後才有餘力再圖發展，這是第一項意見。

第二、目前在臺灣的商船，有許多船齡太老，性能太差，既無營運的價值，亦非將來軍運所必需，長期拋錨，愈久愈壞，航政當局應該立即作一總檢查，把這些船隻迅速處理，解體的解體，出賣的出賣，把所得的款子用作建造新船基金的一部份。

第三、南洋一帶如越南、泰國、印尼、菲律賓，他們的航業還不如我們，他們的沿岸貿易或需要中小型船隻，我們不妨透過華僑的手，把這些目前我們不使用的船隻租給他們，一方生利，一方船員和業務人員也多得些海外經驗，與我們的外交和將來海運的擴展是有裨益的。如果能由我們抽調些優秀船隻，在這幾個國家間開闢定期航線，那更是遠大而富有政治性的計劃了。

第四、目前我們的商船，除了日本、香港的定期班有少數客運外，可說百分之九十五是靠貨運，在臺灣一向倚仗貿易物資機關幫助，出口貨用C•I•F辦法，進口貨用F•O•B辦法與外商訂約，得了不少貨源，維持了航業的生機，此後仍盼繼續運用這種貿易政策，來保障我國的商船，更盼望將來與外國簽訂貿易協定時，能把中國船承運貨物的數額，定一百分比，來確保貨源，同時美國援華的物資，

我們也希望能爭取承運的機會。

第五、我們現有的商船，除了復興航業公司船隻和招商局戰後所買的新船外，大都性能很差，燃料耗費，而且速率也太慢，不能適應國際航線的競爭，我們要爭取水準以上的地位，實在需要快造新船，以下的四類船隻是比較經濟而確有利益可圖的：

(1)不定期的遠洋貨船，載重九千至一萬噸，透平機，時速十三浬半；狄塞爾機燃用柴油的，時速十四浬；狄塞爾機燃用燃料油的，時速十四浬半。

(2)經濟性的貨船，載重七千至八千噸，狄塞爾機燃用柴油的時速十三浬，狄塞爾機燃用燃料油的，時速十三浬半。

(3)中型不定期近海貨船，載重三千五百至四千噸，改良往復蒸汽機，時速十一浬半，狄塞爾機燃用柴油的，時速十二浬。

(4)沿海貨船載重二千至二千五百噸，往復蒸汽機，時速十浬半，狄塞爾機燃用柴油的，時速十一浬。

以上四類船隻，據英國航業前輩耿達爾氏研究結果，第一類船隻用狄塞爾機燃用燃料油的，最爲經濟，一年可航十三次以上，每次載貨九千五百噸，可收運費二萬八千五百鎊，除去實際成本，每次可獲利七千九百十鎊，年航十三次，即達十萬鎊之多。造價約八十萬鎊，至運十年可還本，十年以後均屬益利，如購得舊船翻新，每噸僅值新船造價一半，不過五年時間即可完全還本。我們如建造新船，以上四類船，是值得採用的。目前世界航業市場，因船多關係，運價跌落，獲利較薄，但油輪業務仍欣欣向榮，油輪市場比一般貨船運費仍屬高昂，而且油輪的招攬生意，使用船員亦比貨船來得簡單經濟，我主張應該建造幾條一萬八千噸至二萬二千五百噸級的油輪幾艘，來爭取海運的益利。

第六、目前我國航業界打算建造新船或者購買市場上優良的貨船，都是本身財力所不能負擔的，政府應該就國家財政的許可情形之下，制定造船獎勵法，對於在國內或在技術合作的國家內建造商船，除了航業自己籌出一部分款項外，政府對於一部份的造價應該給以獎勵金，以減輕航業的再投資，這樣不但可促進船質的改良，而且同時振興了本國的造船工業。萬一目前政府財政所不許，不能立即採取這種獎勵政策，至少限度，也應舉辦造船或購買新船的長期低利貸款，同時也豁免造船材料進口稅，來協助鼓勵。這些保護政策各國都曾普遍實行，我們是有理由採行的。再附帶說明一事，我們假如要購買美國的剩餘船隻，應該選擇性能好的幾種，如勝利輪、$C_1C_2C_3$型輪，和T_2型油輪等數種，性能比較好，有利可圖，也適合我們當前的需要，我建議航業界和金融界特別留意這些船隻。

第七、航業界在業務上，常需資金週轉，因目前金融界貸款有限，乃不惜用高利向民間告貸，利息有高至月息百分之十五的，無異飲鴆止渴，愈拖愈重，可能所負債額高過其全部的資產。目前政府亟宜指定金融機構，以鉅額款項，長期貸予這些航業，並按最低利率計算，這樣各公司才可償還舊欠，減輕高利貸負擔，這是緊急治標的辦法，希望能早實施。

以上我的主張，大部份社會亦很明瞭，最要緊的是立即採取行動。今後政府的保護政策，航業界的力爭上游，金融界的財力幫助，都是必不可少的。我相信大家認清了海運對於經濟國防的重要性，而共同努力，當前航業的危機不難克服，而且未來的我國海運也是光明的。」

（本文曾刊於民國四十三年二月號海事海友聯合刊）

王洸教授手稿刊於民國四十六年十月三十一日中央日報

海上光明

王洸

海上光明是招商局三艘新船船名的縮寫。這三艘中的海光號，是去年六月完成的二萬公噸油輪。海明號是今年八月完成的一萬二千噸貨船。另一艘一萬四千噸的海上號，亦是貨船，業已發約，即將在日本建造，預計明年九月竣工。她們不但是中國海運的新興力量，而且名符其實的，顯出中國在海上的光明。

海光的概況，我曾在去年十月七日的中副為文報導。她現在南北美洲間經常運油

尺度的船隻，肋骨結構，分為兩個系統，即重底構成直向肋骨系，重底以上的其餘各部份，為橫向肋骨系。這種混合的肋骨組織系統，可以糾正以前船体强力偏枯的缺点。全船建材是焊接的，除主要部份必需用鉚釘者外，有百分之八十五以上的結構，是用電焊的。省工節料，提高載重，所以電焊應用於造船，今日不但造船廠全力推廣，而且已獲得了各國驗船協會的普遍認可，和船東的廣泛歡迎。

海明全長四百五十一呎，寬五十九呎八吋半，深

三十七呎五吋，夏季吃水二十七呎十吋半，載重一萬一千三百噸。全船共有水密艙壁七道，劃為八大艙，除中間的機器艙及前後的壓水尖艙外，分成五個大貨艙。各貨艙前後都配有適當的吊貨桿。每桿吊貨的容量由五噸至十五噸，吊貨桿分配在三道龍門式的吊柱上，漆成橘黃色，與中央的駕駛台大煙囱，直立在船面，看來很是雄壯。起貨機係由最新封閉式蒸汽推動物美價廉堪稱佳構。

海明的主機是世界馳名的Sulzer

型柴油機，配空氣超給機，鎖斜馬力六千三百匹速率很高，當全速航行時，每小時能達十八浬一七，不但超過了自由輪（十至十一浬）、C1輪（十四浬）、C2輪（十五浬半）C3輪（十六浬半）、勝利輪（十七浬）的時速，而且幾乎接近了現在世界上最優秀的海員型貨船速度（二十浬）。主機燃料採用低級重油，大大的減低了航運成本。比她載重小四百噸的自由輪，每天要耗油二十五噸，而她却每天僅僅耗油十八噸。我們從時速和耗油量來衡評，就曉得海明營運價值的

優越了。[illegible]憑這兩項優点，她在國際海運上，可立於不敗的地位，而保証了盈利。

海明有十二個客位，客艙與高級船員的房間，統：建在船的中部，房間不但都很寬敞而且裝飾華美，色彩燈光，非常調和，台北最新式的旅館，不見得比它好。餐廳休息室雖沒有大客船那樣富麗堂皇，可是比起一般貨船，要好得多了。凡曾上船參觀過的人，我想都會感到船員是一種高尚優美的職業，而海上旅行亦是人生一種享受了。

船上新式駕駛設備如雷達、羅遠、電動羅經，應有盡有。而且救火設備還裝有煙火偵察器一具，任何一艙，凡屬於煙火偵察器的系統，只要少許煙氣發生，偵察器即會發生警報，顯示出煙火發生的地点，便可立即撲滅，非常迅速，安全性極大。我國乾貨船裝配這樣偵察器，還以海明為第一次。

海明可以足足載貨一萬噸，與載重兩噸半的汽車比較，她等於有四千輛兩噸半汽車的載量。如果四千輛汽車連接起來，可從基

隆一直到台北，海明載量的龐大，可以想見。再以她們殼所用的鋼材來說，約合二千六百公噸，主副機和鋼鐵艤裝品約一千一百公噸，合計約有鋼材三千七百公噸，如果用這些鋼材來改造鐵路的鋼軌，可以鋪設四十三公里長的重軌鐵路。

現在再講海上號，該船已於今年八月二日與新三菱造船廠簽約，預定明年二月初要放龍骨，六月中下水，九月底交船，全長一三八公尺半，寬十九公尺三，深十二公尺五五，主機亦用S式柴油機，

鎖制馬力五千三百匹，載重噸位一万四千二百噸，有五個大貨艙，她具有海明一切的新設備，她比海明更好的地方是用較少的馬力能走同樣的速度，而且船的強度更強，裝載量更大。

海光造價美金四、一一九、五五二元，海明造價美金二、七七〇、〇〇〇元，海上造價四、〇七〇、〇〇〇元，不能不說是相當鉅大的款項。這些款項中，並無一分得自美援，因為美國經援我國航業只限於建造二千五百噸以下的商船，萬噸以上船的建造，為了避免與美船競爭（其實不會），華府政策上，是不考慮給予幫助的。所以我國

振興航業必需要自力更生。招商局建造這三艘船的財源，一部份是留用破舊船隻拆售的款子，一部份是撥用這幾年營運的積餘，用分期付款辦法而造成。正因為得來很艱辛，值得我們珍重。

海運是國際間競爭最烈的事業，非有性能優良，營運經濟如海明這樣的船，是無法爭勝的。我們很自豪，中國商船已在五洋海運上，打下了一條出路，顯出光明的前途，尤望政府能持續着這政策，更發揚而光大之。

第三編　專　載

航政專家王洸喜星高照

李啓柳

（刊於民國三十九年十一月交通月刊第二卷第十一期）

王洸先生，在我國可說是唯一的航政專家了，也許還有人對於他的身世經歷不盡明瞭的，但是對於他的大名，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；但王洸先生之於航政却不然，不論就他的出身、從政、著作、教育、操守和建樹各方面講起來，都是完備的；在現代中國政壇上，確是不可多得的人物。筆者現在逐一爲這一位航政專家向讀者作一總的概括的介紹：

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，以至現在擔任航政司司長，二十餘年如一日，在航政界從沒有離開過兩位半步；此外並且兼任過其他與航政有關的軍事船舶運輸要職，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護民運，厥功甚偉。

因此他在航政上的建樹殊大，筆者爰就記憶所及，略舉數項如次：

一、完備航政法規：我國航政從海關劃撥過來後，航政權賴以獨立，各項航政法規均得王洸先生的撰擬完成立法手續，逐謀完備，以至於今。

二、川江絞灘：抗戰時漢宜相繼轉進後，我國撤至長江上游大輪，均賴王先生運用機械絞灘方法，於川江各險要灘地，設置絞灘站，各大輪得以源源上駛川江上游，國家水上運輸工具賴以保存。

三、維護戰時後方水運：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，俱爲木船。但歷年戰役，毀損過半；王洸先生建議政府指撥專款，設立造船機構，貸款船戶，躬自大量製造木船，抗戰時中大後方水上運輸，賴以維繫。

四、儲備人才：抗戰時，退守山地，海軍已無用武之地，王先生就其本兼各職，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先生的舊部。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恢復商船學校，具見其爲中國航業百年樹人眼光的遠大。

以上是王先生在航政上比較重大的幾項建樹而已。

此外，王先生的操守，現在一般的從政人員中，是不可多得的。王先生幹了二十幾年的航政主管官，他從不接受航商絲毫禮物，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！

王先生在二十多年的業餘中，不斷從事航政學術上的研究，所以他的著作非常多，一般的政治經濟和交通方面的刊物，我們隨時可以看得到他的論文，見解深湛。立論正確，，頗爲各界所讚許，他的專

著很多，已經刊行的有中國航業、航業政策、航業與航權、現代航政問題、水道運輸學等書，眞可說得上著作專家。

因爲他著作多，所以在他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、交通研究院等。他的學生，可以說得上桃李滿交通界。

讀者見着上面叙述他在事業上、學術上、修養上的成就，也許以爲他的年齡將到老年了，然而實際上他還只四十四歲，正在事業的壯齡哩。

他這種成就，固然由於他自己的自强不息不斷奮鬪的結果，但是賴於家教和賢內助的因素尤大。他的母親猶健在，王先生孝順母親至誠，因之他的先妻錢懿瑛在去年重慶未陷匪前，共匪縱火焚燒大重慶時，他的夫人爲救其母，而以身殉孝了，其壯烈若是，乃由於王先生平日精神感召所至！

事業是需要內助的，王先生當然不能長令中饋虛懸；在主觀上的需要，客觀上的勸說下，聞王先生將於三十九年十一月五日與楊俊如小姐舉行婚禮，楊小姐現年三十二歲，漢口市人，復旦大學經濟系肄業，現在審計部工作，賢淑而溫雅；王先生今後，不但精神上可以補償喪偶創痛，而事業得伊人助力，前途必將與日俱增，未可限量！我們敬賀這位航政專家愉快成功！

交大之光

杭學鳴 范文芳 林同聖

在中國各大學中，交通大學算是歷史極悠久的一所。歷屆校友更是人才濟濟，其有功於公、國者更難縷述，這是值得所有「交大人」引以爲榮的。可是如何在衆多傑出校友中選取介紹，實在難以取捨。由於篇幅的限制，在學長的選擇方面，可能抽樣性較重些（不同的畢業年次系校及各種不同專業）。然而因爲我們所知的有限及採訪連絡中的困難，很多學長遺漏了，這是我們始終感到抱歉的。尤其是我們拙劣的文筆，更無法表彰學長們的卓越貢獻，希望學長們能够原諒。我們十分感謝所有接受訪問學長們的協助，以及友聲總編輯唐慧貞學長的提供資料，在百忙中，他們促成此專欄的完成。

一、淩鴻勛學長

『淩鴻勛字竹銘，廣東番禺人，年十七。廣州中學畢業，宣統二年由廣東省公費咨送入校，民國元年夏中院畢業，四年夏土木工程科畢業。華實並茂，中西兼優，潛心學業，務在致用。潔身自好，志趣高尚，辦事不苟，於公務能致其力。歷任班長體育會中文書記，南洋學會編輯部總編輯，及東方六大學聯合體育會本校學生代表等職。』

右錄爲淩老校長畢業時證明文件上的文字，確實是他一生最好的寫照。對於淩老的功業，我們是無庸再多辭介紹的。現在淩老雖已退休，還擔任中國石油公司顧問，中央研究院院士及評議員等職。

在印象中，一直將淩老校長當成過分嚴肅的人，待見了面之後，才覺得淩老也是十分平易可親的。又是一個多雨的臺北天，應約訪候淩老。淩老校長雖然已經八十多歲了，可是精神還很健旺。由於

天氣的關係，淩老講話有些吃力，心中略有不安；還好，聽著淩老娓娓細述，漸漸地展開話題。

淩老入交大時是清末民初，那時交大的風氣和後來的可能略有些不同。「由於時代的變遷，學校的教育方式，重點會有些變動。」初期的交大有兩個特點，一是學生清寒。當時交大的學費食宿費都比上海其他學校低廉。同學一向就培養了吃苦耐勞，奮鬪努力的習性。其二是注重中文。在上海別的學校如聖約翰等都不如交大的注重中文，可能因爲交大是國立大學的關係。

那時交大另有幾個特色，像在體育方面很注重，也有軍訓。淩老用手瞄了瞄，還實彈射擊過兩次。「我覺得交大辦得好，是因爲主持校務的人都很認眞辦學校，唐校長任內十三年就打下了很好的基礎。」淩老強調，所以交大同學畢業後，都能秉承交大的傳統風氣——誠實苦幹，這是交大人的長處，也是交大人最足以自豪的一點。

淩老對國家的貢獻極多，尤其在交通方面，築路十六年，始終如一，以最經濟科學的方法，造出合於標準的工程。淩老自謙他做事並沒有什麼秘訣，只是誠懇、坦白，「我最欣賞禮記上孔夫子的兩句話，『力惡其不出於身也，不必爲己。』觀之淩老一生行事，足可當之而無愧。

在學校讀書和在社會上做事，確實有些不同。淩老似憶起了往事，「讀書可以閉門研究，可是做事必定要和社會聯繫。當然，我們所學的目的，就是要能用它。」他續談道，也許今天臺灣同胞都豐衣足食，同學比較不覺得，從前在大陸上，因爲修築鐵路，他深入民間，看到了民生的疾苦，從關內關外，這是種閱歷，也使人激起愛國家愛民族的心。另外，在社會做事，所遇到的困難，通常在人事方面比較多，他希望交大同學能多留心一下爲人處世，知人善用的道理。

交大同學似乎一向短於人文學科，淩老也頗有同感。自然，淩老幼讀詩書，這對他不成問題，不過由於學術的專精，他也覺察到現在交大同學可能短於文史。「我覺得還是由學生自己來提倡，造成風氣

。」從前交大，淩老就是第一個創辦學生雜誌的。「在專業之外，多了解一下世界大勢，人總是和社會相聯繫的，多看些雜誌，像蔣總統祕錄，記載中國現代史，我覺得很要細讀。」

對於交大擴校，淩老仍主張質應重於量，「注重專精，文學院沒有設立的必要。」

最後，淩老寄望交大同學們都能發揚交大的傳統精神——「注重學問，做事認眞。」第一，能用其所學，不要炫於名利，任意改行；第二、忠於所學 Faithful to your study——在所從事的崗位上，忠其職守，並從而發展其所學，貢獻國家社會。

二、趙曾珏學長

趙曾珏學長，字眞覺，江蘇上海人。生於民國前十年，先入南洋大學中學部，民國十三年畢業於大學部電機系。經政府保送赴美實習電機，並獲哈佛大學碩士學位。回國後，曾任浙江大學電機系主任、浙江省電話局局長及總工程師。抗戰時，任第三戰區電信特派員，在極艱難情況下完成任務。民國三十二年任交通部郵電司長，規畫戰後全國郵電。大陸淪陷，赴美。四十二年，發起組織紐約中國工程師學會，首任會長，數度率領專家學者返國參加工程技術討論會，近年甫自哥倫比亞大學電子研究所退休。「舊友新盟把臂眞，別來處處故國新。爲酬祖國恩無限，萬里飛回薄意伸。」「克難匡復艱辛事，十年樹木百年人。」此爲趙曾珏學長在第二屆近代工程技術討論會後所詠詩句的片斷，很能貼切地表出趙學長「工程報國」的熱忱。

「我所提倡的是集體的、有組織的報効祖國，」所以趙學長不畏艱難的重組紐約中國工程師學會，而且一次又一次地率領海外工程專家回國參與近代工程技術討論會。「我所主張的建設，民族的富強，要發展健全的經濟，所以提倡『商、工、農、士，』，一反以前陳腐的『士、農、工、商』」。「換言

之，工業的製造品，首須依市場需要爲先導，然後決定成品的種類和質量，至於如何產品精益求精，努力改進，才是『士』的工作。」

趙學長在電機方面對國家的貢獻，是繼淩老校長於鐵路建設偉績外，爲交大歷史上另一光輝的一頁。「我所注重的是希望不論什麼事，都要發揮集體的成就，然後貢獻于國家社會的力量才可大。學工、學科學、學佛都應如此。」趙學長對科學和工程有獨到的見解，他認爲科學和工業技術不可分，「技術而無科學不能生根，科學而無技術則無由發揚，」不過在實施的政策上有緩急輕重，在臺灣，人和物力的限制下，應集中力量全力發展幾門工業，如化學、電子、機械等工業，在集中突破措施下，使我國工業在國際上立於不敗地位。

另一方面，應當注重工程和科學的教育，使教育與工業能夠配合，互相輔助，並力求提高工程師的水準。「大學工學院畢業生，除了擔當工程師的工作之外，另有一部分應考慮加入工業管理行列，使人力資源得到最適當的「開發和調配。」

趙學長和沈家楨學長爲校友中著名的研佛者，此外，趙學長還練習太極拳、太極劍，「這完全爲健身養氣，共爲國家爲工程師的投資極鉅，我們應當鍛鍊體格，以備久用。」

三、樊祥孫學長

樊祥孫學長浙江紹興人，生於民國前七年。民國十七年畢業於唐山工學院，三十七年來臺，任臺灣鐵路局工務處處長，五十七年與費驊學長籌組中華顧問工程公司，初任總經理，現任董事長。

樊學長自述，自母校畢業以後，即追隨老學長侯家源先生在鄂東省道和滬杭、浙贛、湘黔、湘桂等鐵路上工作了十七年。那時正是抗戰前，江南一帶我國鐵路建設最蓬勃的時期，以及後來抗戰期間，在

西南內陸趕修鐵路，以便利軍運的一段最艱辛的工作。

隨後，因戰局關係入川。三十四年春天，奉派參加美租借法案，赴美研習鐵路工程，次年返國，擔任杭州等處的工程工作。

來臺後，除了做一段時期的鐵路工程外，還負責過軍事工程方面的工作。民國六十一年擔任中華顧問工程公司董事長。中華顧問工程公司自五十七年創設至今，經六年來的慘淡經營，目前頗具規模，爲國內主要的工程顧問機構之一。到目前爲止，羅致國內外技術人員四百四十人，從事國內重大建設之規劃、設計與施工監督工作。同時配合國家的總體外交、在中東和印尼等方面也已展開工作。

樊學長自謙在事業上談不上有成就，只是「自知天賦平凡，只有『勤』能補拙。」「努力工作，待人以『誠』。」這八個字是最平常的，却也是最難做到的。

談及交大學長，他認爲校友們對國家一直有著極重要的貢獻。例如在臺灣光復以後，蔣夢麟學長在農業方面，尹仲容學長在工業方面都有承先啓後之功。這也是他寄望下一輩的「交大人」能繼續接棒，發揚此項光榮傳統。

四、鍾皎光學長

截稿前數日，記者焦急的打電話給友聲唐大姐，她一開口就說：「鍾學長人很好，他對交大同學非常愛護，你當然可以前去訪問。」兩個鐘頭之後，記者在考選部見到百忙中的鍾部長，於素潔雅靜的部長室裡，聽他娓娓談述生平。

鍾皎光學長，字高光，廣東梅縣人，生於民前五年。十三年夏，畢業於廣東省立梅州中學，旋負笈滬、寧，先後考取南洋、唐山、東南等大學。在東南大學（中央大學前身）攻讀預科一年，翌年考取南

洋大學（上海交大前身）本科，攻習機械工程，獲償夙願。民國十八年畢業，數任教職。廿二年元月，廣東省教育廳派任省立梅州中學校長，這是學長第一次返其母校服務，殫力盡心，不遺餘力。廿五年春，其師李時可先生自廣州函告：廣東省教育廳將於是夏舉辦公費留學考試，堅囑報考，遂以榜首錄取。是年秋，就讀於美國麻省理工學院（MIT），閱二年，獲機械工程碩士學位。又二年膺頒博士學位。廿九年返國，廣東省教育廳派在國立中山大學工學院服務。卅一年春，赴重慶，供職經濟部中央工業試驗所，同時亦在中央大學、重慶大學等校先後任課。卅七年十月來臺，應聘爲國立臺灣大學機械系教授，以迄於今。曾先後兼任該校機械系主任、工學院長、教務長等職。四十七年，以臺大工學院長身份出國考察工程教育，行跡遍及英、美、德、法、日等國，歷五閱月，藉知當時工程教育之現狀與趨勢，撰成考察報告，刊於臺大「工程學刊」，用供各大學工程教育之參考。民國五十年秋迄五十一年夏，應美國密西根州立大學之聘，爲紀念美國「撥地興學一百週年(Land Grant Centennial)」所特設之工學院客座教授，除授熱力學課程外，並將觀察心得發爲專文，贈予該校留念。又先後參加「撥地興學一百週年」紀念大會、美國機械工程學會一九六一年冬季年會、美國工程教育學會一九六二年年會。五十二年教師節，教育部以其服務二十年以上，成績優良，特頒智字獎狀。民國五十四年，調任臺大教務長，五十五年三月，復蒙總統聘爲中央研究院第六、七、八、九屆評議員迄今。

至於學長爲母校服務時期，乃從五十六年八月起，行政院正式核准本校恢復工學院，他奉令借調爲工學院長；從此在臺之交大由一個電子研究所擴展而爲一個獨立學院，學生人數自四十名研究生增至大學本科五百餘名學生。鍾前院長任內所完成之工作，其犖犖大者：如師資陣容之加强，圖書設備之增置，四週土地之搜購，以及現有圖書館之籌款興建，暨創設博士班等。我們今天在學校有此良好之讀書環境，鍾學長辛勤擘畫之功，實不可沒。嗣民國五十七年十二月底，受政府徵召任教育部政務次長，是

爲學長個人從政之始。旋於五十八年六月底，晉升教育部長，並爲行政院政務委員。其間曾召開第五次全國教育會議，收穫至豐。六十年四月中卸任，奉派爲總統府國策顧問，並曾以國科會副主委名義出國考察兩月有餘，遍歷全球，作成考察報告，提供各方面之借鏡與了解。民國六十年八月初，接長考選部，爲國攬才，於今已四年有半矣！

五、王洸學長

王洸學長字道之，民國前六年生。民國十三年考入平校，專攻交通管理。早歲負文名，在校主編「交通經濟彙刊」，所發表之有關航政議論，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。二十一歲著「中國航業」一書，亦由商務印書館印行，編入萬有文庫。

民國十七年北伐成功，交通部力謀革新，準備接收原由海關兼管之航政。並與立法院合作制定海商法、船舶法等法規。王學長奉派參加起草工作，出力尤多。二十年七月，王學長調任漢口航政局科長，主管新頒法令之推行，績效特優。未幾，往南京創辦交通雜誌，爲當時銷行最廣之學術刊物之一。二十四年，政府選派赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造，二十六年返國再任職航政司。旋抗戰軍興，王學長以服務成績優異，升任漢口航政局局長，主持戰時最繁劇之鄂、湘、贛、川四省航政。三十八年八月，該局改爲長江區航政局，仍繼續任職以迄政府遷臺，先後十三年，始終其事。其間爲政府所倚畀，兼任軍事委員會船舶運輸司令部處長、四川省船舶總隊長、交通部川江造船處處長等多職。維持民運，供應軍需，貢獻良多。政府酬庸其功，特頒景星勳章，甲種一等光華獎章，勝利勳章。復員期間，王學長移駐漢口，發動清除長江下游航道，撈修沉船，使航行暢通，短期而獲大量船隻，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，王學長調任交通部航政司司長，時赤禍猖狂，政府播遷來臺，王學長始終協助政府應付變局，恢復建制，維繫水運民航之暢通。

民國四十年二月，王學長交卸航政司長，改任交通部設計委員等職，公務較閒，遂得以從事學術研究，將畢生心血之結晶發諸文章，自四十年而後，先後完成海運學、近代運輸學、航業經濟學、中國港口論、航政法規要義、中國航業史、交通古今談、開國六十年交通史論等著作四十餘種，都一千五百萬餘言。宏揚學術，啓廸後學，莫此爲甚。雖未敢云後無來者，却足當之「前無古人」矣。其間王學長並在政大、成大、師大、海洋學院、淡江、文化學院、銘傳商專及本校講授有關交通管理與運輸課程，作育英才極多。至今王學長猶僕僕風塵，南北奔波，爲下一代之教育嘔盡心血，壯而盡心，老而益堅，觀乎此，吾人當有所式法者矣！

六、方賢齊

方賢齊學長福建人，生於民國元年。民國二十一年畢業上海交大電機系電信組。曾任職臺灣電信管理局局長、交通部次長。現任電信總局局長。

時近中午，在電信總局局長的會客室裡，方學長笑嘻嘻地走進來。由於時間寶貴，待坐下後，就開門見山的問道：「交大同學在電信界服務的情形如何？」「很好。交大校友很多在電信界裏擔任重要的職務。電信總局前後三位局長，全是交大畢業的。」不過，近來因爲老校友多退休了，而新交大出身的同學還沒來得及趕上，所以現在總局裏交大的校友不算很多。

「我們和現在的交大還是有密切的聯繫。」電信與交大建教合作已經舉辦了好幾年了，不過由於服兵役的關係，還沒有正式到電信局工作的。「此外，局裏還派人到管理科學研究所進修，成績都很不錯

。」

從電機的工程本行到現在的管理職務，方學長認爲這倒不怎麼困難。「在電信界從技術轉到管理的人比較多，也比較容易些，因爲電信管理的職務，還是和工程有密切的關係。」

談到舊日的學生生活，「我本來是讀清華的，後來才轉到交大。」方學長笑了笑，「我還是比較喜歡清華的同學，在各方面都比較活潑一點。」那怎麼會轉校呢？因爲當時清華只有一個工科—市政工程，羅家倫校長就乾脆取消了，於是學生只好四處安插。進交大還頗不容易，普通要降級入讀，方學長K了一暑假的 Calculus 才考試通過，原級就讀。

「從前交大的功課非常緊，我覺得那時候交大的課業有兩個特點，一個是英文，大一開始，上課全用英文。另一個是寫 Report ，那時很多教授是外籍的，本身功夫都很不錯，寫 Report 是最苦的一件事。比方說做個實驗，教授就指定參考書，自己在圖書館把原理找出來寫上，實驗數據反附在後面。「這個制度很好，一方面訓練自己找資料，一方面訓練寫英文報告的能力。」

交大一向很注重體育，滬校的足球更是出名。「別的娛樂活動倒很少，舞會就不大聽說過。大概嘛，學生就是從實驗室走到球場，然後再從球場走回實驗室。」「除了這些以外，大概就是吃是著名的，校門後面一團都是飯館。」

說到交大校友，方學長半開玩笑地說：「做官的雖然不多，闖禍的也很少。」交大同學在各方面都比較Solid,學問方面固然很紮實，做人方面也彈性不大。他自謙並沒有什麼成就，只是始終抱定一個原則Honest.「這是交大向來的傳統——誠實、實在。不說假話做實事。自凌校長以來一直便是如此，凌校長就是最好的模範。」這是交大同學可引以爲榮的。

對於現在的交大同學，他有兩點期望：一、人數不要太多，寧可精、嚴些比較好。二、對國內情形

要多了解，即使出國學成後，也儘量回來參加國內的建設，不要過於尋求高遠的學問，反而忽略了實際可用的部份。以往交大同學出國深造的很多，但學成後均回國參加建設，所以交大才能有輝煌的令譽。

向方學長道謝後，走出電信總局，才發覺肚子有些餓了。

七、費驊學長

費驊學長江蘇松江人，生於民國元年。民國十三年入南洋大學附屬小學，後又進預科三年，二十三年畢業於滬校土木工程系。現任行政院祕書長。

「我在交大的學校裏，從小學到大學，整整讀了十年，」費學長推著眼鏡笑著說，「在臺灣的同學中，讀過十年的恐怕還有好十幾位。」

「十年交大生活中，我體驗最深的，也可以說是交大傳統精神的，可以總括爲六個字—說實話，做實事。」不論在教學或其他方面，潛移默化地，使同學們都接受了此項傳統。所以交大同學出來後，不說空話，脚踏實地，誠實苦幹。

費學長打著手式，再三强調著這一點，「我覺得若說交大有什麼教學成果，有什麼優良風氣，那就是我剛提到的六個字——說實話，做實事。」「我希望現在及以後的同學們都能秉承這個傳統。」

交大的另一特色是體育，「那是培養 Sportsmanship」，交大的體育不是捧明星，而是重其普遍化，使人人都具有運動員的精神。「像足球比賽，就是交大最著名的運動。每次和外校比賽，全校同學都會團結一致，全力支持，情緒非常熱烈。」這令人聯想到現在新竹交大和清華間的梅竹賽。那不是運動員間的比賽，而是全校所有師、生團隊精神，協同一致的表現。

「由體育中，培養出交大同學『公正、紀律、合作』的運動員精神。我覺得這也是交大精神中很重

要的一點。」

然而談及費學長個人的事時，學長就一再客氣謙讓，「個人的事不算什麼，我希望同學們能著重於全校精神風範的維護。」

在國家建設上，交大校友始終有著相當重要的貢獻。費學長認爲這都是脚踏實地的結果。「我們無須標榜自己。事實上交大校友也從不標榜自己，只是默默地工作著。而且即使在各方面有卓越的貢獻，也不形成派系，我覺得這是很好的。」

對於交大的長期發展計劃，費學長也有意見。「學校的發展，主要靠自己。必須由全校師、生、校友們的通力合作。」在事前先要有個長期而完善的計劃，然後依照計劃去實施，才不至臨時措手不及。交大在臺的復校，犯了此項缺點，所以一直未能完美。「交大，我覺得還是在精不在多。」似乎這是校友們一致共同的意見。

走出庭院，天上飄著些雨，費學長有力的字句仍在腦中—說實話，做實事。

八、陳樹曦學長

座落在師大對面，一幢四週花木扶疏的西式樓房裡，現任臺灣省交通處長的陳學長難得有這個短暫的假期，更難得他犧牲這個假期，欣然答應爲我們講述他的以往。

陳學長字臥北，四川富順縣人，民國二十三年平校鐵路管理系畢業。初任津浦鐵路副站長、課員、主任事務員，繼轉任湘黔、黔桂鐵路車務段長，直至抗戰勝利前夕。

民國三十四年，學長奉交通部令選送美國國際訓練局深造，研究鐵路管理技術，爲期一年。歸國時抗戰勝利，以成績特優擢升爲京滬鐵路管理局營業處副處長兼上海總站站長。未幾，又奉調爲運務處副

處長兼上海總站長，並兼國立交通大學教授，主講運輸學，精闢獨到，極爲受業學生所愛戴。

三十七年共匪叛國，舉國騷然，政府爲預謀强化臺灣鐵路運輸起見，乃再調派學長至臺灣鐵路管理局任運務處長，以迄民國五十年，在任期間，臺鐵自破落不堪，以至復舊、發展，進而趨於現代化，躋於現代進步國家鐵路之林，皆學長贊襄策劃獻替之功，其間以三十九年協助舟山安全撤退，四十四年協助大陳安全撤退，及四十七年金門八二三砲戰各役，迅速運補人員軍品，達成支援作戰任務，功在國家，尤見長才。曾蒙總統　蔣公特頒獎狀並授甲種二等光華獎章一枚。

四十二年再度赴美，入美利堅大學運輸研究所深造，並應美國在臺安全分署之邀，赴美日兩國考察鐵路管理，頗具心得，對革新營運業務，配合經濟發展，宜力尤多。

四十四年學長又奉派代表我國前往美國出席聯合國鐵路訓練中心顧問委員會第四次會議，蜚聲國際，載譽歸來。同年省立成功大學慕其名，聘爲兼任教授，主講運輸學，誨人不倦，作育英才，桃李盈門，十年樹木，百年樹人，學長有焉。

在運務處長任內，創用CTC中央控制行車，統一行車配車調度作業，創辦餐旅業務，取消客車分等，推廣客貨運業務等。

五十年升任副局長，其間襄佐歷任局長竭智盡忠，共謀路務發展，以倡導貨運五快運動，深爲社會所稱道。五十七年十一月升任鐵路局長，駕輕就熟，完成彰化、臺南間舖設雙軌，七堵駝峯調車場，並主持臺鐵電氣化、貨櫃運輸及北廻鐵路等可行性研究及建教合作，實施貨櫃運輸等鐵路重要革新事項，厥功甚偉。

六十一年六月省府改組，學長以交通界之特出人才，被延攬出任臺灣省政府交通處處長，主管臺灣全省交通行政，尤以督導解決基、高兩港與內陸交通運輸瓶頸，推展督促公路公民營之聯營，督導十大

建設中之省屬四大交通工程建設，興建北廻鐵路，臺灣鐵路西部幹線電氣化，興築臺中港與蘇澳港，與省屬交通建設管理監督及考核等事宜，不遺餘力，功在國家。

陳學長精力充沛，記憶力特强，長於言談，富有表達能力，答記者所問，滔滔不絕，無有稍懈。陳學長待人寬恕，嚴於律己，私生活至爲嚴肅，故家庭雍睦，子女均芝蘭並秀、品學兼優。爲臺省交通處長，領導臺倫，公私皆足矜式，故臺灣未來交通建設均將臻於更佳境界。

九、沙燕昌學長

本校海洋運輸系主任沙燕昌學長，江蘇如皋人，滬校二十八年實業管理門畢業，奉交通部令派會計處實習。先後任會計員、會計主任職。卅二年調回交通部會計處工作，至五十七年止，歷任股長、視察、科長、專門委員，幫辦達二十五年，並曾兼任費率研議委員會委員，會計制度小組副召集人。在職其間，忠貞不阿，公爾忘私，擇善固執，嫉惡如仇，爲長官及同事所敬仰。曾協助建立我國橋樑工程會計制度、碼頭倉庫會計制度，及各項交通事業統一會計制度。四十二年奉派率我國第一屆公營事業赴美會計考察團，考察美國企業會計，特種交通會計及管理制度。回國後將美國鐵路、公路、郵政、電信、航空、水運等交通事業財務會計及各種管理制度研究所得彙編成册，出版「考察美國企業會計紀事」，「交通事業費率問題之研究」及航政、郵政等會計制度專書，爲交通界及企業界所推重，一時洛陽紙貴，蔚爲盛事。

四十四年起，兼任交通部企業管理室幫辦期間，建立業務檢核制度，爲交通事業建立鞏固基礎，厥功甚偉。五十年十月我國第三屆航業會議召開之後，學長奉派赴香港考察航政，購建新船營運資金之融通方法，及海上保險業務。五十年奉派爲招商局輪船公司監察人，五十五年起，交通部爲加强整頓計劃，

乃派學長兼該公司副總經理，前往協助執行精簡機構，縮減員額，提高人員素質，增加工作效率。且在財務、業務方面多所更修，奠定現代化企業經營基礎，業務乃漸有起色。

五十八年奉派升任交通部統計長，積極推展交通統計業務，研討改進統計預測業務量質技術，並極力改善水運及公路貨運統計，其所出版之中華民國交通統計月報、要覽（年報）、爲國內外學術、行政，及企業機構索取之對象，學長擔任斯職，可謂適才適所，勝任愉快。

學長篤學深思，對交通問題輒作深入研究，每爲各大學及研究所延聘爲教授或論文指導。先後在成大、海洋學院、政大及各研究所任教或講述有關交通費率、會計等問題，爲各校師生所欽仰。六十二年爲本校聘兼海洋運輸學系主任。六十四年八月，交通部高部長繼請學長兼任交通研究所主任。積極推行交通技術之研究，不遺餘力。

學長出生教育家庭，從事交通管理工作凡卅七年，素重根據學理行事，其學識經驗上之成就，絕非偶然，允爲後生學子之楷模。

十、沈家楨學長

沈家楨學長浙江杭州人，生於民國二年，民國二十六年上海交大電機系畢業。抗戰時，任職資源委員會，三十七年起經商，自創企業。大陸陷匪，經港至美，經營美國航運公司。後潛心於佛教，創設世界宗教研究院，自任院長。

一、四年大學的感想　在交大四年，學習電機，現在回憶起來，得益最多的是接受了分析能力的基本訓練。憑這種分析能力，對任何事，都希望求得最經濟合理確實可行的方法。這套訓練對今後的處世做事，非常重要，善能運用，是可以行行可通，並不一定限於電機。所以分析能力的養成，應該是這四

年中最重要的收穫，這比分數考得好還要重要，希望您們也有這樣的領會。

二、出校做事的心得　我交大畢業後即參加政府經建工作，那時正當抗日開始，一切都很艱苦；我是一個小職員。我那時抱定一個宗旨，即上司交給我的事，即使是很不重要的小事，也一定盡心儘快的交卷，決不因自己是大學畢業生而有不願做這等小事的心。有時雖對上司的意見並不相同，也一定照他的指示先迅速做完，而後將自己的意見提出供他考慮。有時發覺他的意見是對的，原因是我所看到的角度不及他廣；有時他發現我的想法很有道理。現在回憶起來，我之能常常得到上司的器重，這種做事的立場佔有很重要的因素，及我做了別人的上司之後，最重要的一點可以貢獻給各位的，是自己肯做別人不肯或不願做的事，而將成功的名譽考績，儘可能的讓給幫我忙的人。

人與人之間，頂要緊的是彼此尊重別人的主要原則，而不要將自己看成最重要。佛法的破「我執」，是這個原則的頂高峯，一般人是做不到的；能尊重別人而將自己看成次要，已經是很不錯了。

三、學工程的何以會信仰佛教？　我性喜科學，尤其是近代物理。我之仰信佛法，起初就因爲發覺佛法與科學思想有極多相同之處而驚奇、而探討、而深入的。之後，我發現佛法中眞有不盡的寶藏。無論在宇宙眞理（佛家叫實相）、人生現實上，都有超絕卓越的見解及方法，其分析事理的精密，更令我心折；其在應用於日常生活間的效果，更令我深自體驗而嚮往。我自己覺得很幸運，能有這種機緣；而對沒有這種機會或盲從迷信的大衆，常生起一種惋惜及如何能相助的心。

佛法在本體上是導人體證空性，在空性中了知宇宙萬象都是業力因緣的幻化顯現。愛因斯坦由數學上推論出物質也是能（Energy）的一種顯現，與光、電、熱等無異，實在已經接近了眞空妙有的眞理，不過和由禪定中實證的境界，還沒有融會貫通而已。同學中有興趣的，也許會在這方面作進一步的探討。

十一、周克家學長

周克家學長東北瀋陽人，生於民國五年。民國二十七年畢業於北平管理學院，踏入社會後一直在鐵路局工作，四十一年始轉入擔任臺灣電力公司財務處副處長等職，現任臺電研究員。

周學長很健談，一開始她就很客氣說，校友中成就比她大的太多了。其實即使男校友中能如周學長的也不容易了。

交大的傳統，女生似乎一向是極少的。平校雖然是管理系（下分兩組），可是女同學仍然不多。平校的總人數很少，僅一個系，因此同學們的活動也不很多。

「我那時家住北平，放學後就回家了，對校內課外活動也不怎麼清楚。」不過平校的娛樂活動似乎是少一點，舞會是不用說，連體育活動也不熱烈。北平冬天可以溜冰，那也是個人成份重一點。

「北平的大學很多，交大校風較爲保守樸實，功課又忙，同學很少參加其他校外活動。」不久，抗戰軍興，北平淪陷，才讀了三年，於是背井離鄉，輾轉南逃，吃了不少苦，經過多番遇折與校友努力，才在楊家灘復校畢了業。

「那會兒，男女同學好像還比較融洽些，」周學長打趣說，「前幾回到新竹交大，覺得現在男女同學間反倒不太接近似的。」她希望女同學能儘量參與全班性的活動，不要自成一個小圈子。「我個性較爲倔强，凡事實事求是，不喜逢迎，所以也就時常遭到困擾，但却很難動搖我既定的原則。」這似乎是交大的一向傳統。「女同學出來做事，我覺得比男同學壓力大，」周學長緩緩地說，「有人或許以爲女同學在社會上工作較便利，其實不然，事情做好了，功勞不大；做壞了，大家表面上不說什麼，心中總會批評『到底是女人不行』，在心理上壓力反而更大。」

「我自學校畢業後一直在工作，迄今已卅七年，從未間斷。因責任心重，總常盡力求完美，達成任務，又喜歡鑽牛角尖，有時忙的竟會廢寢忘食，也花費了不少心血。可是現在回想起來，對國家並沒什麼貢獻。」周學長謙虛的說，「反而對家庭疏於照顧。」周學長覺得女孩子婚後還是以家庭爲重要些，特別是孩子年幼時，如果沒有老人家照顧，最好暫時放棄外面的工作。「能把家管得好，也是對國家的一種貢獻。」

她很關懷現在交大同學們的生活，特別是女同學。話又轉到女孩子應該學理工還是管理，周學長說：「學工，對女孩子可能比較不適合一點，當然，也要看各人的興趣。」她笑了笑，她倒很希望交大女同學多能與交大男同學配成佳偶。趁機問了一句『謠』言，「從前交大的女同學都嫁給了男同學」？周學長關了謠，「也不盡然，不過可能多些就是了。」不過周學長的夫婿，倒確實是交大時的同班同學。

與周學長閒聊許久，不覺天色已晚，想到晚上還得趕回新竹，趕緊道謝告辭。

十二、常撫生學長

走進火車站對面一幢九樓大厦裡的局長室，常學長帶著一副平易近人的笑容，熱絡的招招手說道：「請坐，請坐」，記者本來怯怯的心情，一下子忽然鬆弛了下來。

常學長是湖北人，滬校二十七年航空工程系畢業，美國密西根大學碩士，大學畢業時，正值國家艱苦抗戰之際，情殷報國，毅然投效空軍，從最基層的少尉幹起，憑著他的才智和毅力，循序累進，歷任空軍總部少將署長：副參謀長、空軍供應司令部中將司令與副總司令等重要軍職，其間曾多次派赴國外研究，爲我交大衆多校友中傑出之軍事將領。

常學長學貫中西，服務軍職期間，卓著勛猷，對空軍後勤政策的策劃與制度的建立，以及美援裝備

的爭取，績效輝煌，稱譽中外。尤其開創空軍電腦線上即時作業新制，改進後勤管理，樹立了新的里程，並奠定了國軍管理資訊系統（AIS）基礎。於其調任聯勤總部參謀長及副總司令，時歷二年任內，對兵工擴建、工廠疏遷、機具更新、軍公民營工業之相互支援，生產物料及採購管理，三軍各重要工程興建，以及兵工、財務、留守等業務進入電腦系統管制等，績效顯著，對有效支援三軍，增強國軍戰力，厥功甚偉。

常學長治理全省公路路政，雖年僅一年有半，而於公路工程，策訂有十年長期發展計劃，據以消除公路瓶頸，擴建重要橋樑，配合經濟發展，新闢三條橫貫公路，開發山區資源，使全省公路達到四通八達之目標，爲配合此一目標之達成，另策訂有車站擴建，廠庫遷建，保養場擴建，監理站擴建，中南部汽車訓練中心擴建等計劃。由以上事實看來，常學長對於臺省整個公路建設工作，有了整體性的規劃，他是以企業家的精神，來從事大規模的設計，使臺省的公路發展，有了一個美好的遠景。

在局長室裡，常學長尤其强調我們幹一件事情，必得要從頭想起，從根做起，不可馬馬虎虎，應付完了交差，他强調的是整體觀念，要把一件事情的始末分毫考慮仔細，不能放過任何一個細節，這一點不僅見諸他的「管理」觀念，亦且是做人做事的準則。

常學長立身公忠，處事篤實謙虛，持己樸質謹廉，待人和平寬厚，勇毅任事，力求創新，尤其他珍惜時間，求知心强，年雖長，然他的思想觀念，處事方法，永遠是走在時代的前端，就這一點，可作爲我們年輕校友的榜樣了。

十三、我們的盛院長

我們的院長盛慶琇學長，浙江省嘉興縣人，民國三十年上海交大機械系畢業，三十七年，美國愛丁

堡電機工程哲學博士。曾任臺灣大學電機系教授、系主任，美國加州洛杉磯州立學院客座教授，加拿大渥太華大學教授，國立臺灣大學客座教授等職。六十一年八月，毅然放棄了國外待遇優厚的教授工作，回國就任母校工學院院長。（其間因原在渥太華大學指導攻讀博士學生之工作有待完成，曾向教育部請假一年，由郭南宏教授暫代院務。盛院長於六十二年暑假返國主持院務。）殫精竭慮，領導學校，多所建樹。

值三月初，在周主任祕書的熱心引導之下，迎著院長忙碌而快活的笑容，我們輕快的走進院長室，短短的三刻鐘裡，我們把久置心底，素未解決的問號——也是幾個現今交大學生較關心的普遍疑問，提出來向院長請教。

首先我們問：交大目前正積極進行擴校計劃，在您的構想中，未來的交大希望有怎樣的規模與遠景？

院長不假思索的答道：這一點我可以提出較具體的答覆，目前預定的規模，打算逐年新增五個學系，七個研究所，如經全部核准，將共有十五系、十所。當然，達到此規模後，學校仍有繼續發展的可能。至於校地的擴充，已決定在新竹另覓一面積約三十甲的土地——威武營區，雖與現有校區不相接壤，但距離不遠。未來的計劃是將有關電子及計算機的六系六所留在現有校區，其他管理等系所遷到新校區。下年度極可能增設的系所為機械工程系或運輸工程研究所。

問：有些人認為交大擴建之後，學生由於數量的增加，難免會影響素質，院長看法如何？

院長答道：提到學生素質，可分兩方面來看：一為進入學校的聯招分數，二為進入學校後所給予的訓練。交大現有學系皆為聯招甲組學系，考進來的學生分數都相當高，素質大都很優秀。至於學生進入學校後的訓練，是毋庸置疑的，交大具備一流的師資與設備，現在如此，將來亦如此，學生在校當能獲

得充分良好的訓練，因此我不認爲由於學生人數的增加會影響到素質，或者有人因此而提議停止擴校計劃，未免流於過分的保守了！

乘着院長拿手巾擦汗時，我們接着問一個較普遍的問題：

交大學生素來對社會缺乏直接參與，社會大衆因此也沒有給予交大應有的重視，院長您以爲在我們交大師生所秉承「篤實務本」的傳統作風之外，是否還須在社會關係上多做努力？應作怎樣的努力？院長沈吟片刻：關於大學生對社會缺乏直接參與，不僅交大如此，其他學校亦同，此責任並不完全在學生，因學生在求學階段中，很難分心做好這一點。如果說社會大衆沒有給予交大應有的重視，關於這一點，依我的客觀看法，老交大的校友，雖然在事業上大都很有成就，對社會有極大的貢獻，不乏做大事業的人。但畢業的總人數原少，大家又默默耕耘，不求聞達，不易做到校譽的發揚，有些地方，校務的發展也許不如其他著名大學的那般順利。而目前新竹的交大，承襲傳統中篤實務本的作風，導致對於宣傳工作做得較少，不容置疑的，在教學和研究以及建教合作等方面，如今我們有許多優異的成果，今後學校將注重宣傳工作。

隨後院長語重心長的感慨道：交大就是交大，自有我們的傳統，對於許多成果，我們不必急於仰賴大衆傳播業者，給我們做過分的渲染，我希望交大對於宣傳，能够做到名副其實，至於浪博虛名，是我們所不願爲的。

十四、朱登皋學長

交通部常務次長朱登皋學長，字聞天，江蘇松江人。民國三十年滬校土木工程系畢業後，即由交通部派往滇緬鐵路工程局工作。三十一年高考及格，入交通部航政司，從此朱學長與航政結下不解之緣。

未幾，奉派赴美，專習「港埠工程與管理」。斯乃交通部第一次派員學習是項工程者。返國後即由交通部派往塘沽新港工程局，任工程師，主持該港濬渫及填築工程。三十八年大陸撤守，學長即携帶挖泥船隻南駛高雄，疏濬高雄港之航道及協助濬渫左營軍港。此時貢獻，乃非三言兩語所能盡述。三十九年交通部遷臺，學長返部工作，擔任港務科長，翌年升任航政司幫辦。七年在職，曾多次由交通部派往國外考察航務行政及出席國際性會議。四十七年應邀調農復會主辦防洪及漁港工程。適值八七及八一水災，朱學長不辭辛勞，日夜奔走，協助地方辦理重建工作，在職二年半，多所建樹。五十年復奉召回交通部擔任航業會議及招商局整頓委員會等執行祕書，並籌策成立中華民國航運學會。五十四年春，政府爲協助友邦，特推薦學長前往北非之利比亞，擔任該國交通部高級顧問，規劃設計拓展工程，及制訂該國航業航政之法規。爲時五年，頗得利國高級首長之推許及信賴。嗣因利國政變，新政府排斥外籍專家，獨朱學長功高望重，爲新政府所慰留。朱學長迨至五十九年始返交通部擔任技監職務、並兼任航政司司長。六十二年交通部以朱學長功績卓著，昇任常務次長迄今。

朱學長從事交通事業三十餘年，篤學不倦，認眞負責，善盡職守，不因一時之利誘分其心，尤以在交通部任職，初由實習生以至工務員、副工程司、正工程司、正工程隊長及至工程處長。由技士、技正及至技監，於行政部門則科長、幫辦、司長以至今之次長，爲國奔波不辭勞苦，三十年如一日，曾不稍懈，實吾今之交大人所亟須效法者。

十五、吳伯楨學長

吳伯楨學長福建晉江人，生於民國十三年，民國三十四年畢業於唐山交大礦冶系。來臺後主持私人

礦場及工廠企業公司等事業多年，並兼任臺北工專礦冶系教授。現任經濟部礦業司司長，並擔任礦冶工程學會理事長。

吳學長剛喘著氣進門，就被截住採訪，心裏有些不好意思，不過吳學長倒很隨和。記得吳學長曾寫過一篇文章，說到他是唐山交大畢業的，却始終未到過唐山。「由於抗戰，唐山交大和北平交大一起遷到了貴州平越」，那雖然是個很窮困落後的鄉下縣城，不過附近的風景倒很好。校本部原爲文廟，學校搬來後加蓋一批克難教室，交大同學在裏面倒也其樂融融。吳學長笑著說：「不過有個缺點，那地方多天常下雪，克難教室既無取暖設備，門窗也抵不住寒風，上了一小時課後，大家都得走出教室跑跑跳跳，免得凍僵了。如果遇到認眞的老師，一次連上兩堂課，中間休息時間不下課就慘了。」

吳學長豎著指頭，「那時交大有兩件事，我覺得可懷念，一是自治精神。所有的宿舍、伙食，都是由學生自己管理，房間分配以至內務整理，也都由學生自治。另一是每逢慶典節日活動，也全由學生自己組織、演出。因爲平越縣市面很冷清，所以校內課外活動很旺盛，特別是京戲風行一時，名角輩出，變成傳統的盛事。」

礦冶系是唐校較突出的一系，爲交大其他分校所無，在臺的礦冶校友還不少，對礦冶事業有很大的貢獻。至於未來礦業的發展，吳學長認爲此一重要資源事業正面臨嚴重的挑戰；礦產一般而言，可分成三大類：一爲能源礦產，如石油、煤、鈾礦等。一爲金屬礦產、如金、銀、銅、鐵等。一爲非金屬礦物，如石英、石棉、磷等。吳學長分析其面臨主要問題有三：一是礦源缺乏，隨着工業發達，生活水準提高，對各項礦產的需求越來越多，然而礦藏資源有限，難以尋覓新礦源供應。而且世界礦產分佈極不平均，造成國際政治經濟複雜微妙的關係。二是開採的困難，較易採的礦源，大部份已開發，目前正逐漸開採深部或品位低的礦床，技術上困難及成本日增，礦業技術的急速發展日形重要。三是環境問題，開

礦往往會破壞天然環境，礦石的處理及提煉又會造成嚴重的污染，形成生態上的難題。

不過吳學長並不急於交大在這個時候恢復礦冶學系。「能有礦冶系固然最好，實際上需要尚非迫切。」不過他日回去大陸，就非常需要了。在今天礦冶工程和其他許多學科有極密切關連，如土木工程、化學工程、材料科學、機械工程等。而其基礎知識也很多類同，故如先有其他學系，再辦礦業及冶金工程將較容易。他覺得母校應先恢復基本工程如：土木、機械、電力工程等科系。特別要加強基礎工程學的訓練。現在一般工學院的趨向，似乎過於注重高深理論的研究，對於較爲實用的工程知識反倒不重視，他以爲這不是好現象。前者固可促進尖端科學的進步，然而在我們目前的環境，工程設計、製造及管理所需的人才更多。過分的從事理論的研究，將造成工業基礎脆弱的現象。交大同學歷來都以從事實際工作的成就見長於世，這項優良傳統作風應該要保持。此外對基礎工程學有了良好的根柢，日後轉而從事較專門的新行業也較容易。

吳學長自謙他這些年來若稍有些成就，完全得自母校的訓練—「脚踏實地」。他認爲不論他從事商業、工業、礦業，或在政府機構擔任行政管理工作，他一向總是實事求是地盡自己的本分去努力。「這只是追隨交大前輩同學向來作事的範例。這項脚踏實地不求名利的作風，使交大同學較少做大官，發大財，但在默默耕耘下做大事，對國家社會有更直接的貢獻。」

十六、郭南宏學長

郭南宏學長：民國四十九年本校第一屆電子工程研究所畢業，後出國進修，一度代理本校教務長之職，後受教育部借調出任職教司長，在任職教務長及代理院長期間，致力交大學校行政及擴校不遺餘

力。

當郭教授上完了最後一節的計算機網路課程，便在教室內接受了訪問。

首先談到目前所接任的職務，郭教授表示他對工作很感興趣，而且很謙虛地說，雖然以前所接觸的盡是些大學的行政工作，對專科職業學校的教學計劃沒有豐富經驗，不過，他將盡全力去做好它。

當問到郭教授在校中任教務長期間的感想時，他表示很感謝在那期間各同仁跟他的合作協助，使得交大由原來的四系擴展爲後來的十系，所致力推展賦予各系實權的政策，也因各方的協同配合而稍具實效，而教授、學生之間的課餘活動也形成一種風氣，這是他極感欣慰的一件事。還有擴校的工作，當初大家都非常熱心地推動，想至少會獲得一點具體的結果，可惜因涉及整個國家的預算，而擱置下來，這是他極感可惜的一件事。

關於學術方面，郭教授以前是學電機的，但他對數學理論方面則有極大興趣，但因負責行政工作的關係，對學術方面沒能多作深入的研究，不過，現在仍然對理論方面的學問很有興趣，有空就看這方面的書籍。

在回想當初他進入交大第一屆電研所的情況，他形容那時的情況是很艱苦的，只有一幢竹銘館，一、二樓上課，三樓則是寢室，伙食也很粗略，不過當時的學生都很用功，他認爲這是現在交大同學所應多加學習的一點。但是，郭教授補充說，他並不主張天天死讀書，運動也是很重要，而不必太劇烈，只要每天撥出幾十分鐘時間也就够了，至少不要讓身體孱弱不堪，否則雖然書念得好，也是沒用。

接着談到他對本校同學的期望，他舉了給他印象很深的明志工專做爲例子，他說明志工專的教育方針之一，便是教導學生養成「刻苦耐勞」的精神，這是他們學校上至董事長、校長所持一貫的目標，在校每位學生規定必得工讀，這是極值得他校敬佩而學習的地方，他繼續說到，今日包括本校同學在內的

大學生，普遍都有養尊處優的不好習慣，他希望大家儘量避免這種習慣，以脚踏實地的態度面對未來，不要一直自認高高在上，不屑於從事卑下的基層工作。

最後，郭教授以校友的立場，發抒他對母校八十週年校慶的感想，他說，基於校友的立場，他當然希望交大能够日漸蓬勃發展，但是在力求進步發展中，應該要注意把握重點與方向，因交大復校之初是以電子方面的科系起家，且一直居全國學術界的領導地位，今後的發展方向也應以這方面爲重點，以計算機、IC爲主，而可以不必斤斤急於設立設備師資都遠遜他校的科系，因經費及設備都受一定限制的，如果太分散了就不太好，這是他私下的看法。

十七、謝清俊學長

謝清俊學長：本校電研所畢業，五十六年榮膺全國十大傑出青年，五十九年赴MIT進修，返國後獲教育部頒國家工學博士學位。曾任本校計算機科學系系主任，計算機研究所所長。現爲本校教授。

進入計研所辦公室，謝學長親切地招呼我們坐下，首先問到教授的是一些最新計算機方面的知識與問題，謝教授是這方面的權威，隨即給我們許多詳細而滿意的答覆，使我們受益匪淺。

謝教授是青年才俊的典型，談到青年創業方面，教授便滔滔不絕地談起當年與數位同事創辦長城公司的經過。「雖然長城公司現在已經易手他人，但是它的創立在當時是極有意義的一件事。」教授接着說，「說起來，大家也許不相信，當初長城公司的創立，完全是由一枚電阻所引起，」教授回憶說，「那時實驗室電子器材全部是採用日本所傾銷的劣級品，在一次實驗中，我與數位同事飽受了這些劣級品的氣，於是便觸發了合組長城公司，自行製造高級電子器材的決心，一半大家也是基於爲國人揚眉吐氣的心理，當時雖各方面困難重重，但都能一一克服，後來因同事一一出國而沒能繼續經營下去，但總算

也盡了我們的力了。」的確，在當時資金設備都不甚充足的情況下，又要教書做研究，又要經營工廠爲國人謀福利是一件極爲難得的事。

談到理工學生應該爲自己立下怎麼的抱負，才不算是妄自菲薄，謝教授認爲「尤其是從事於先進科學工業的人員，必須具備『敬業的精神』及『事業的良心』，大家每天辛苦的目標，應該並不只是針對一特定團體，一特定對象的利益，而應該爲全中國人民的利益而做事，尤其商業上凡事絕不應該存著欺騙、愚弄與壓榨的心理，而要對廣大的人羣負責；譬如說，電子科學方面，國人已飽受日本人的欺凌愚弄，中國人百年來一直受到外國人的壓迫，難道還不够可憐嗎？爲什麼還要幫著外人壓榨欺騙自己的同胞？常見一些商業人物，爲一己的私利而置事業良心、國民整體的利益於不顧，這是一件很可悲的事。」

關於理工學生應具備那些修養，謝教授表示，在學校中，大家應多接觸各方面的知識，不只是本行本科方面，其它方面也應懂得一些，爲自己的知識打好基礎，同時要能吃苦耐勞，等到眞正步入從業行列，則要有從最基層幹起的認識，不能自視太高，尤其這時候最須注意保持自己「事業的良心」。謝教授舉一簡單例子，「計算機這名詞在我國早就很流行，可是國人却一直對這東西搞不清楚，甚至產生很大的誤解，弄出許多不該有的笑話，當然許多人都有責任，但絕對無可推脫責任的是影響深遠的廣告傳播事業，尤其電視所推出的節目，簡直令人傷心，反觀外國就絕對沒有這種現象，因爲他們知識流傳得迅速而正確，單計算機一方面，便出版各類稍具學術性的期刊，供大家閱讀，因此每有一樣新產品、新發明問世，不僅專業人員知道，且幾乎每個人也都曉得，而我們的報紙雜誌上就幾乎完全不是這麼一回事了，當然，許多地方，在上位者的知識與時代的進步不能配合是一大問題，不過，現在情形已漸有改善。」

十八、黃廣志學長

黃廣志學長臺灣人，生於民國二十八年。民國五十六年畢業於交大電子工程研究所，即入美布魯克林理工學院，民國五十九年，獲電子物理博士。六十年返國，任教母校，現爲電子物理系系主任。

清清瘦瘦的個子，還眞看不出是武林高手！

一談到訪問，黃學長連連搖手，「不敢當，不敢當」，「我從交大電研所碩士班畢業後，就到美國攻讀博士。本來留在美國做些研究工作，過了半年回到國內，遇到劉浩春院長，」他用手比劃着，「劉院長說，來來來。盛情難却之下，我就回來了。好快，一下子就四年了。」

他笑了笑，「我得博士學位，前後共二年九個月，算是創了那所學校的紀錄。」「在國外，我是專攻電漿物理及雷射，前者可能還研究的多些。不過回國後，因爲研究設備的關係，反而在雷射上下的功夫較多。雷射比較實用些，對國內科學及工業發展比較有幫助。」

說起來也很偶然，因爲當時電研所有位教授是研究電漿物理的，黃學長就從電機轉到物理，「只要根基好，改變研究科目不會很困難。」

談及留學甘苦，，「其實也不難，中國學生都很聰明，功課大致不成問題。只要保持健康、信心、毅力，大概都會有成就。」

交大實驗室是國內第一個自製成雷射的，雷射未來發展如何？黃學長隨手翻了翻桌上的電機工程期刊，指了一指：「用途很多，像測量、通訊、工廠的熔、切割、鑽孔、醫學技術，當然還有軍事和別的方面上的用途。」

「前年您曾得青商會的十大傑出青年獎，是件極難得的榮譽，請您詳細談一談。」「也不怎麼樣，

前任計研所所長，同是交大校友的謝清俊教授也得到這個獎。」十大傑出青年獎是由全國各機關團體提名推選，那一年初選的人數差不多有一千兩百人。由於黃學長在電漿物理及雷射方面的研究成果，終於在歷次的複選中脫穎而出，擊敗了一千多人而獲得此項榮譽。

「您當時讀研究所時的學生生活如何？」「和今天也差不多吧！功課不算很緊，不過上了研究所，大都會自己用功。康樂活動也有，桌球風氣很盛。現在時興的郊遊，我們那時也常舉辦。」

閒聊到國術上，「小時候就練著，十五歲時還拜過師，中間也學過空手道，因爲很有興趣，所以直到現在還在練著，主要是爲了健身！」起身看了一下窗外，教職員國術社員還在等著，「不打擾您了」，「沒關係，沒關係」，黃學長邊走邊談著一起下樓。

（本文曾刊於民國六十五年四月八日交大八十週年校慶特刊）

王道之義助王連平

包 緝 庭

服務交通界四、五十年，我國航運專家，現在執教於各大專院校的王洸教授，是筆者五十多年以前的老友。我們的交誼，是民十以後，建立在北平肉市廣和樓，一同聽富連成科班時代的「戲友」。民國十五年十二月，王先生丁外艱，絕迹歌場，不再顧曲。民十七北伐成功，遷都南京，彼時他已離開北平交大，在交通部服務，隨同政府南下，從此未再謀面。直到十幾年前，才聽得已故太空醫學博士李旭初兄談及：「道之（王君次篆）現也在臺北，不過工作繁忙，每週要南下講課，要等星期日才能在家休息一天。」屢欲趨晤，都以俗冗未果。是年秋旭初兄自美歸國，才約我二人在掬水軒小聚。四十年未見，彼此幾不復識，暢敍當年，快慰平生。

道之先生自入宦途，獻身航政四十餘年，建樹之多，實難備舉。抗戰復員期間，主持長江航政，建造五省船舶，創辦川湘絞灘，使軍民水運，收到安全迅捷之效，這都是衆所週知的。他在未及弱冠求學時代，就已具有創作精神，與果決的魄力。記得當年他與筆者同爲廣和臺下座上客時，曾有一事膾炙人口，就是他義助王連平，重排八本七俠五義之事。道之先生在廣和觀劇，是從民九到十三，前後五年之間，也就是他就讀北平師大附中時期。他對富社諸生中，最喜小三科的花臉陳富瑞。於此，應先將陳富瑞與王連平兩人的身世際遇，作一簡略介紹。

陳富瑞是梨園世家

富瑞原屬梨園世家，祖父是崑曲名宿陳壽峰，曾受前清恭忠親王奕訢的賞識。咸豐中葉，恭王府成

立全福科班，邀壽峰任總教習，楊四立、呂月樵都出身於此。壽峰有子三人，長名嘉樑，就是富瑞之父，也在全福班坐科。原習武生，後改操琴，凡是文場樂器，無所不精，晚年曾爲梅蘭芳擫笛。兩弟一名嘉璘，工做派老生；一名嘉祥，工小生兼擅丑角。這兩人都是久駐上海，很少北上。民十三自春至夏，麒麟童在北平第一舞臺，排連臺經貓換太子時，以陳嘉祥飾范宗華，肥碩滑稽，最爲有趣。偶與周信芳、王靈珠，合演臨江驛的崔通，也極勝任。富瑞昆仲三人，兄富濤，工老生，乳名大嘎子。富瑞乳名嘎頭。弟盛泰，乳名三嘎子，都卒業於富連成。

富瑞生於光緒丙午，今已年逾七旬。民國六年十二歲，入富連成習藝，編入小三科，與譚富英、程富雲（程永龍之子）、范富喜（范寶亭的堂弟）、奎富先（其父奎星垣，以唱八角鼓享名）等是同期師兄弟。開蒙從葉福海（富社社長葉春善之兄，三慶班坐科工崑淨，與陳德霖、陸杏林、張淇林、李成林爲師兄弟）習蘆花蕩、功臣宴、山門、嫁妹等戲，因爲他是從崑曲入門，口勁工架，自幼就已樹立堅實的基礎。繼從老伶工丁連昇（名俊，丁永利之父）習丁甲山的李逵，時在民國八年。可惜這位老教師，不久就因年高多病而退休，民十逝世。以致富瑞得其嘶傳者，僅此一齣而已。

王連平專任教武戲

當時小三科的武戲，概由劉喜益負責教授，除博望坡的張飛、青風寨的李逵兩角，由富瑞飾演外，餘者武二花戲都以李富萬、宋富亭充扮，因爲這兩人的體格較富瑞魁偉。適蕭長華教授爲譚富英排全本奇冤報，爲孫盛輔排三顧茅廬，乃以富瑞飾跳判的鍾馗、及三顧的張飛兩角。後來王連平專任教大四科武戲，見富瑞身材與該科諸生相若，乃得從王學霸王莊的黃隆基，東昌府的郝文僧，殷家堡的殷洪，落馬湖的李佩，淮安府的蔡天化、虬蟒廟的費德恭諸八大拿戲，以及太湖山的秦燦、黃一刀的姚剛、惡虎

村的武天虬、五人義的顏佩韋、溪皇莊的花得雷、連環套的竇爾墩、演火棍的焦贊、洗浮山的于六。靠靶戲則有伐子都的穎考叔、狀元印的赤福壽、戰宛城的典韋，戰渭南的徐晃，長坂坡的張飛、大名府的索超等角。復從蕭長華學法門寺的劉瑾、穆柯寨的焦贊、取洛陽的馬武、渑池會的廉頗諸戲。

等到將近出科時，更從梁喜芳學神亭嶺的太史慈，從王連平學葭萌關的張飛；從程永龍習九江口的張定邊，能戲不下百餘齣。道之先生入廣和樓觀劇，當時富瑞甫露頭角，初顯光芒，就已覺得他唱念做打有異儕輩，預料其飛黃騰達，冠領羣倫，可以指日而待。因此每值演出，輒往觀賞，從民十直到民十二、三年之中，廣和樓前後臺凡素識者，人人都知道，王道之是爲捧陳富瑞而來的。

一經結納相見恨晚

道之先生既對富瑞獨加青睞，而是常在報章上爲文揄揚，時日既久，自易與他的教師王連平常接近。一經結納，相見恨晚，因而締交。連平字嵎清，生于前清光緒辛丑年，今如健在也將近八十。原籍是山西太原，本是書香門第，後因家道中落，他的祖父挈眷入都，爲小京官，俸給所得尚不足贍家口，乃送其子入梨園界，習學管箱，因以爲業。後與宋起山（富亭之父）、蘇雨清（盛軾之父）、葉春善、徐春明、唐宗成諸人結金蘭誼，喜連成科班成立，仍任箱官。其子乳名連仲，宣統元年時九歲，入喜連成習藝，編入第二科，改名王連平。初從羅燕臣練武工，嗣從武戲教師楊萬清習武戲。葉社長見他資質聰敏，才堪深造，乃聘請名教師茹果卿（富蘭之祖）教他崑亂各武戲。首以乾元山開蒙，繼學淮安府、蜈蚣嶺等，都獲茹氏親傳。倘當時一帆風順，中道無何阻碍，則連平當可在紅氈氈上佔一席地，不難成名。可惜的是，民元以後忽罹目疾，非但不能繼續用功，抑且難以登臺演戲，荏苒年餘，才告痊癒。葉社長因爲他伶仃孤苦，目疾乍痊，宜於休養，便不叫他擔任重頭戲，只充配角裏子。

可是連平志氣堅强，好學不倦，對各名教師傳授武戲時，潛心默記，無論崑亂大小武戲的主配各角，都能了然於胸，所以能戲很多，爲諸生之冠。自大三科時，葉社長就命他爲武戲助教，指導後進各同學。民八以後，一般武戲老師相繼作古，遂命他教授小三科及大四科學生武戲，自此而後，富連成的武戲，遂大半傳自王連平了。

為人和易嗜讀書史

連平雖也是科班出身，但爲人和易，最喜文墨，嗜讀書史，於古今說部，前朝軼事，無不考求精詳。所以他所排各戲，都有根據可考。尤喜結交外界朋友，互相切磋，研討掌故。他在富社執教二十多年中，日常必有莫逆至友，遇事商酌，用資輔弼。最初就是王道之先生。民十三，道之考入交大，不再來廣和觀劇，就由捧李盛斌的曹仲岩承其乏。後來仲岩也他往，筆者曾幫他改編創排各戲，歷時十多年。民廿九冬筆者離平，值北平戲校報散，乃由翁偶虹代爲策劃。富社六、七兩科所演的混元盒及乾坤鬪法兩彩頭戲，其中臉譜扮像，以及若干設計，翁氏出力不小。這一搭檔，直到民國卅三年富社報散爲止。

八本七俠五義，是當年小桑椿科班的獨有本戲，喜連成二、三兩科都有此戲，乃姚增祿所授。小三科全盛時代，姚已去世，前科畢業生也有部份離去。此劇因爲人手不齊，已多年輟演。民十二年秋，王連平檢出此劇總講本子，就商於道之先生，擬爲大四科學生重排此戲，兩人並研討各生擔任劇中角色，以陳富瑞演盧芳，韓盛秀的韓章，李盛佐的徐慶，葉盛章的將平，李盛斌的白玉堂，趙盛璧的展昭，蘇盛貴的丁兆蘭，譚盛英的丁兆蕙，許盛玉的丁月華，孫盛文的包公，李盛蔭的周老，孫盛武的鄭新，韓盛信三、四本史丹，八本柳青，曹盛愛、劉盛仁、李盛才、穆盛樓，分飾王朝、馬漢、張龍、趙虎。何盛清飾陳琳，王盛如飾郭安，孫盛武飾王成。決定後道之就將該劇本加以整理，汰蕪存菁，並將不通的

詞句，訛舛的字義，一一改正。連平乃開始授排，費時四個月，才告完成。預定是年舊曆臘月十二日起上演，日演一本，到封箱前一日演完。

印發傳單尚屬創舉

富社當年有個傳統規矩，就是每天所演戲目，既不在報紙刊登廣告，也不在通衢張貼海報，祇以「今日準演吉祥新戲」的市招，陳於門首，就可顧客常滿，座無虛席。連平則以積數月辛勞，排成這一本戲，倘因天寒臘盡，急景凋年，萬一座客不很踴躍，豈非功虧一簣。又與道之籌商，決定印發傳單，以供預告宣傳之用，由道之執筆主稿，上端標明「肉市廣和樓」「富連成社准演」字樣，中有「八本七俠五義」及劇中人與扮演人姓名，下面橫列劇情節目，自「包龍圖推薦展雄飛」、「耀武樓南俠封御貓」起始，到「陷空島義責錦毛鼠」、「獨龍橋水擒白玉堂」爲止，都是八字一句，長約六十餘行，用八開油光紙石印紅字，頗爲醒目。可是這一舉措，有違富社傳統規章，連平自不敢先向社長請准施行，恐怕一經說明，必遭駁斥。道之乃毅然自行出資籌印，在上演前一天，僱人分往各街巷口粘貼散發，一面道之又在報紙上撰文宣傳，果收宏效，演出八天，每天客滿。事後葉社長雖聞人言，有散佈宣傳品之說，曾向連平責問，連平則說這是顧客自願爲之，既未耗用社方分文，而坐收其利，何樂不爲。社長雖韙其言，終以事成過去，既往不咎，惟囑其下次不可而已。在七俠五義演出期間，「王道之義助王連平」的新聞，騰傳於廣和樓中，不脛而走。今日思之，也成五十年前的往事了。

（本文曾刊於民國六十五年六月份春秋雜誌）。

早期航業人物事蹟簡述

胡光麃

從民國九年起，我在京、津、滬、漢各工商機構任事，即與航業界人士時有接觸。首則代北京航空署建造濟南與上海虹橋飛機庫，（時丁錦任署長），次則供應該署無線電機。抗戰前，供應南京航空委員會無線電地勤電臺及五十餘具飛機用無線電設備。抗戰期間，曾協助建造飛機場跑道等。在這幾十年中亦遇見了航業界許多人士，技術人員中泰半爲清華及麻省理工同學，因就所知較深者，簡述其事蹟如次：

嚴復　福建侯官人。一八五四年生。先在福建馬尾船政局之後學堂肄業，因成績優異，於一八七六年遣派赴英學習駕駛，後又加習科學及槍砲築壘。回國後主持天津水師學堂，黎元洪、張伯苓皆出其門。甲午戰敗後，致力著述，以喚起國人對於科學的認識，曾譯述「天演論」、「原富」、「羣學肄言」、「法意」等名著。曾於一九〇五年應張翼，邀同赴倫敦交涉收回開平礦務局。一九二一年逝世。孫女華嚴女士，曾孫孝章，現尚在臺。

魏瀚、福建人。光緒三年（一八七七）肄業於福建馬尾船政局之前學堂，專攻造船，奉派隨李鳳苞赴法學習製造。回國後，於光緒十一年又奉派前往法國監造鐵甲兵艦及購買船廠所用鋼料等事，並赴英法各大船廠考察。當時倣造穹甲快船的計劃，即係由其所擬定。惜因經費奇窘，未能實施。我國最早的造船技術人才，當以魏氏爲首。清末曾授進士，與詹天佑等同時。

薩鎮冰（鼎銘）福建人。先入福建馬尾船政局後學堂，於一八七六年與嚴復同時選派赴英學習海軍駕駛，時方十七歲，爲同期中最年輕者，當時嚴復已廿三歲。歸國後，曾主持北洋水師學堂。民國元年

與曾任南京臨時政府海軍總長之黃鍾瑛（曾就學於馬尾船政局前學堂），先後任清廷及民國之海軍艦隊司令。民八至十年間任海軍總長，爲海軍元老之一。

鄭國華　廣東新寧人。一八六二年生。與詹天佑、唐紹儀等同時以幼年生遊美。歸國後分發天津海軍學校，服役於北洋海軍定遠艦。退役後一度任職武昌紡織廠及河北省政府。民初十餘年間，任上海江南造船廠廠長，民九，我代該廠監修電氣設備，曾與晤敎多次。子煦堃，清華一九〇九年級，遊美畢業於普林斯頓大學，歸國曾與我在允元公司同事。

陳紹寬　一八八八年生，福建人。南京海軍學堂畢業。歷任巴黎和會海軍參謀、艦隊司令、海軍部次長、部長等職，抗戰時在渝曾晤面多次。

馬德驌（伯良）福建人。遊美，一九一五年畢業於麻省理工學院造船系。歸國後與同學袁晉、葉芳哲、葉在馥等在江南造船廠工作，後任該廠廠長多年。來臺後，曾任交通部之中國打撈工程公司總經理，袁晉爲協理，退休後均已逝世。子賓農，現尙在臺。

葉在馥　福建人。先由福建造船廠資送英國格拉斯哥大學學習造船，嗣入麻省理工學院深造。民六年與王孝豐、宋建勳、伍大名等同時畢業。歸國後，即在江南造船廠任職。該廠承造船艦之設計，多出其手。抗戰時期與同學王超、盧文湘等均在重慶江北民生實業公司造船廠任職。勝利後仍回江南造船廠工作，爲早期造船設計有數的權威。與他同級的宋建勳，抗戰時期，任重慶商船專科學校校長，來臺後曾任高雄港務局航政組組長。比他高一級的林允元、朱起蟄則都已改行，林曾任允元公司總經理，朱轉入交通部及中國興業公司主持會計，皆已退休。

王洸（道之）一九〇六年生。江蘇武進人。在交大學運輸。民十五年入交通部航政司，歷任科員、委員、科長、司長等職，服務航運前後達五十年。其間兩度赴美研究考察，並兼任交大、政大、商船、

海事等學校教授。抗戰時期任漢口航政局長、長江區航政局長，兼任川江造船處處長，主持在川湘各灘設置機械絞灘站，建造木船、輪船、鋼骨水泥船等，饒有貢獻。著述有「海運學」、「運輸經濟論」、「中國海港誌」、「航政法規要義」等五十餘種。晚年曾將其歷年收藏的瓷器、玉器、雕刻、螺甸紫檀家具等精品贈送歷史博物館，割愛相遺，慷慨足風。

（本文曾刊於民國六十五年六月份傳記文學）

海學大師王洸教授

中國文化學院校刊　湯平嘉

每當下課後，大家時時會發現，一位挾處在成千的莘莘學子中，溫文、儒雅，充滿濃郁的中國文人傳統氣質的長者，他就是本校運輸學的教授—王洸先生。

這位張創辦人推崇爲「海學大師」的航政專家，字道之，江蘇武進人，出身交通大學與美國賓夕法尼亞大學研究院，青年時代就表現出無比的堅毅與睿智；從民國十三年，考進交大不久，即着手創辦「交通經濟彙刊」，在那個交通學術風氣未開的時代，他對於航運學方面遠大的立論與觀點，很引起彼時交通界的注目。隨後，道之先生更以一個半工半讀的大學生，於民國十七年，完成了第一部著作「中國航業」，交由商務印書館發行，編入「萬有文庫」中，時年僅二十一。

民國二十一年，著名的「交通雜誌」創辦了，那是王教授心血與志趣的結晶，是王教授在艱苦的環境中一手創辦的，替當時許多肯下功夫研究的交通界人士，開拓了一塊公開的園地。

今天，王教授雖已六十三歲了，但是神采奕奕，正當春秋鼎盛；從一個半工半讀的小職員起，至今年（五十七）二月以臺航董事長任內退休止，服務航業界整整達四十三年之久。

這位卸任的臺航董事長，名義上雖然退休了，但是他的工作並沒有停止，幾年來即致力於培育英才與從事著述，北至基隆海洋學院，南達臺南成功大學，來回奔波不辭辛勞的精神，實是誨人不倦的偉大典型。

王教授爲航運學術上所做的研究，與在近代中國航業界的建樹同樣不朽；陸續出版的四十幾部著作，都收集在他慘淡經營的海運出版社「航運叢書」裏，王教授的著作就好像永遠出不完的菜，幾十年來

從未間斷過，誰能猜想到下一道是什麼菜，願大家拭目以待。

（本文曾刊於中國文化學院民國五十七年某期校刊）

王洸作育英才

經濟日報　珊　瑚　網

連續服務於交通航運界四十二年的王洸（道之）先生，於民國五十七年二月三日從臺航公司董事長任內奉准退休，從此擺脫公職，專事教育與著作。

道之先生不抽烟、不喝酒，身體壯如四十許人，目前兼任國立政大、省立成大、海洋學院、私立淡江文理學院、銘傳商專等大專院校教職，有人說：「道公育天下英才，一樂也。」

（本文曾刊於民國五十七年四月二日經濟日報）

王洸教授珍貴古物之捐贈與移藏

香　林

中國地方自治學會理事王洸教授，別號道之，民前六年生，江蘇武進人，服務航運行政及執教凡五十年，著作等身，桃李滿天下，爲當今航運學權威。出身書香門第，夙慕民族文化，於公課餘晷，輒喜收藏名人書畫。來臺後，更增興趣於古物蒐藏，凡瓷器、玉器、雕刻等精品，傾囊以求，集有成數，價值千萬。爲實踐總統　蔣公復興民族文化之遺囑，於六十四年七月特將所藏全部珍品近百件，分別捐贈或移藏於國立歷史博物館，供長期展覽，公諸社會，一俟妥適安排，即將全部獻贈於政府，俾光輝燦爛之中華文化遺產，永世保藏。他購物之每一塊錢，都來得光明磊落，來自退休金、鐘點費、著作版稅。此種「天下爲公」胸懷，實爲當代知識份子之楷模。

（本文曾刊於民國六十五年四月中國地方自治月刊三二八號）

青年楷模王洸先生

高旭輝

由於我從事教育工作多年，所以自然地結識了不少的學術界人士；而在這些人士中，平素對我感受最深又爲我由衷欽佩的，則是那種既有眞才實學，又有高尙品德的中國型讀書人。

江蘇武進王洸先生，字道之，是素負盛名的海運學權威；早年歷任航政要職，功在國家，現則擔任各大學教授，潛心著述。他是我結識較早，交往較多，且又爲我欽佩的學人之一。

記得二十年前，在一次學術座談會上，道之先生似爲海商法問題發言；他論事平實，言而有物，我聆聽之餘，深感果然名不虛傳！及稍後，我們在國父遺教研究會經常晤面，並不時交換意見，或相與閑談，於是進一步，我認識他更是一位虔誠的三民主義學者。

在這二十年來，我與先生可說是接觸頻繁，例如在各種集會中，在教員休息室，我們都經常晤面傾談；尤以近兩年來，我由臺北南來成大主持文學院，單身寄寓禮賢樓，而道之先生每隔一週，必遠道來此教課，由於住在一起，見面機會更多；不用說，彼此的認識，從此也就自然更深一層。

在我的印象中，王先生是位潛心研究好學不倦的學者；每當我們會晤，總是見他手不釋卷，心無旁騖，與友人相處，對各種問題，往往不厭求詳，相與研討。據我所知，他所研究的學問，範圍廣泛。正因如此，他的學識淵博，基礎深厚，正所謂由博而約，自然在專門學術上乃有非凡的成就。

先生對海運及交通實業方面的著作，據估計將近五十種。其中不少承他先後賜贈於我。例如航業經濟學、海商法釋論，開國六十年交通史論、近代運輸學、實業計劃論、最新海運學、中國水運志、海權與航業，以及去年出版的運輸經濟論，今年出版的臺灣交通概論，可說都有相當的學術價值，爲研究

海運交通實業必備的著作。而且當今國家經建邁向現代化，交通爲實業之母，海運又亟待發展；所以，即憑這點，王氏的著作對於國家的貢獻，也是非比尋常的。

談到道之先生爲人，凡所認識的，都會不期然的稱道他平易近人，謙謙君子。儘管他過去久任政府的高級官吏，但他從沒有半點官僚習氣，更看不出絲毫驕矜之態。而且最難得的是，先生雖貌似好好先生，但對公事公務，却堅持原則、是非分明；對親朋戚友，則誠信無私，言行一致。孔子說：『君子義以爲質，禮以行之，誠以出之，信以成之。君子哉！』孔子此言，也可說不啻是對道之先生個人修養的寫照。

王先生的私生活，謹愼嚴肅，自奉節儉；通常人的吸煙、喝酒、打牌、上舞廳都與他無緣。每次他來臺南，下火車就步行到校，上餐館則牛肉麵一碗。據說當他任臺航董事長時，有專用轎車不坐，上班下班都擠公共汽車。可見他節儉早已成爲習慣，並非勉強。古人說：儉以養廉。也許正因如此，才使今日還有許多人懷念他那淸廉自守的風範。道之先生除了致力事業學問之外，閑暇之時，則寄情於中國傳統藝術的欣賞，並特別喜愛收藏歷代的書畫古玩。有一次，我應邀到王府吃飯，飯後觀賞他收藏的珍品，眞是琳瑯滿目，淸氛繞室，使人美不勝收。據王氏告我，所收藏珍品，乃是將他任公職多年的退休金全部投注，並加上敎課及版稅所得，集腋而成。同時，他又表示：於適當時間，要將全部收藏捐獻予博物館，藉以公諸於世，當時使我聽了，不禁爲之感動，更增加了我對他的敬愛！

去年（六十四）七月，爲王氏七秩大慶，亦爲他服務航運五十周年，國立歷史博物館特爲其舉辦珍藏古物展覽及捐贈儀式。王氏當即指出：「這些象徵我國文化結晶的無價之寶，即將所託有人，無慮損毀散失，足以快慰平生！」像這樣無私的胸襟懷抱，像這樣高尙的人生境界，實在最值得今日青年人作爲楷模。

昔者林文忠公則徐，功成退隱，有人贈以對聯：

郊原雨足雲歸岫。臺閣風清月在天。

上聯乃是描敍林氏從政時，澤惠人民，而告老返鄉，下聯則指他退隱時，毫無私蓄的清風霽月生活。今者由於我之敬愛道之先生，亦借此奉贈，未悉以爲如何？。

（本文曾刊於民國六十五年七月十九日戰鬪週刊及中國文化學院創新週刊第二〇九期）

海學大師王洸教授

黃清源

在我國航運史上這幾十年以來，提到王洸（道之）這一位學者，知道的人可說是太多；因爲他現在是六個大專校院擲地錚錚響，而又享譽國際的名教授啊！爲甚麼他會擔任這麼多課程呢？第一他著了「實業計畫交通論」等巨著，約五十餘種，一千數百萬字，在我國立國以來，有這樣多海上的專門著作，可說是祇有王君，別無二個；任何大學，不開航政課程，自然不說，如果要開的話，不聘王教授，又該聘誰爲最好呢？爲了忠實報導，特將王教授目前應聘的大學寫在下面：交通大學、成功大學、文化學院、海洋學院、淡江學院、銘傳商專；專門著作配合專門人才，非常適當；第二、王教授教學精神非常好，上課時深入淺出，理論與實用兼授，分析得很清楚，學生們都說上王教授的課是內容豐富的，獲益很多的，難能可貴的！

自古英雄多落魄，從來俊傑出寒門。王教授當年在交通大學還沒有畢業的時候，他服務於交通部航業科科長的爸爸王倬先生辭世了，天啊！怎麼辦呢？王教授在悲哀悽切情勢中，坐在交通大學的校園草地上，望著高空的星月，喟然嗟歎：「望長天，白雲起，一切都該靠自己！」從此本三幹——苦幹、實幹、硬幹，五到——手到、脚到、口到、心到、眼到，以堅定的意志，耐勞忍苦的精神，犧牲奮鬪的精神，埋著頭去幹，首先以高遠的眼光，清新的頭腦著了一本「中國航業」的書，內容充實而有光輝，被商務印書館編入萬有文庫，南滿鐵道會社且部分譯成日文，刊載於「支那航業」書中，這是王氏初試筆鋒，迄今五十年了。

古話說：「書中自有黃金屋，書中自有顏如玉。」王氏由於讀書寫作成功，被當局選派赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造，學成回國後，青雲直上，從以前的辦事員、科員，以後的科長、少將總隊長、航政局長、航政司長，在交通界整整幹了四十年。來到臺灣以後，經愛才若渴的周至柔主席聘爲臺灣航業公司董事長。一生忠誠勤敏，卓著勳勞，對人熱情誠懇，對事認眞負責，高風亮節，遐邇同欽，可作爲青年們安身立命的楷模！

王教授生於民元前六年，原籍江蘇武進，服務航運行政及執教已五十年，著作等身，桃李滿天下，爲當今航運學權威。其人無任何不良嗜好，喜歡收藏古董書畫玉器雕刻，爲實踐　蔣公復興民族文化遺訓，於六十四年七月十一日航海節，將全部珍品近百件奉獻政府，由國立歷史博物館收存，供長期展覽，俾光輝燦爛的中華文化遺產，永遠保存儲藏。

王氏雖然古稀出一之年，但樂觀進取，心情愉快，身體健壯，酷似天命年華的人，平時博覽羣書，喜讀「校勘簡訊」，並說本刊可作改正修辭用字的重要參考資料，與本刊結了文字緣，經聘爲顧問，以期仰仗賢才，常聆雅教，爲校勘學的前途邁進一步，國家幸甚，文化幸甚，本刊榮幸多多了。

（本文曾刊於民國六十五年十一月九日校勘簡訊第十八期）

王洸教授著作等身

戴伯宇

服務航運界五十年的航運學家王洸教授，將他畢生珍藏的古董，包括明清兩代家具、銅器、玉器、牙刻等四十件，於去年六月十二日分兩大卡車，全部移藏到國立歷史博物館。

去年五月十二日，王洸教授已先以珍藏名瓷二十六件，明清精品，贈送給歷史博物館。六月間所贈送的包括整套紫檀螺甸家具、和景泰藍、牙雕、玉刻、脫胎金漆如意及名人書畫等，都是稀世珍品。

這些古物，都不是有形的價值可以衡量的，據王洸教授說：這些古董很多是明清時代朝廷內的專用品，色澤光潤，風格極為典雅，是官窰產品。如明萬曆蟠龍大梅瓶，是皇帝在宴會中的酒器，同時並用以插梅花。青花釉裏紅番蓮鹿耳大樽，高五十公分，磁質細膩，色澤光潤，瓶底記有「大清乾隆年製」，也是皇帝專用的。粉彩人物花瓶高三十五公分，用「錦地開光」形式，正面繪六人物，姿態、衣紋均極生動，後面繪有周處刺虎，神態威武，瓶底有雙圈青龍鈐記。其他諸如清同治年製的粉彩大雅齋萬年青象耳大樽，清製的粉彩漁家樂瓶等，都是嚴謹精美之作。

在家具方面，王洸教授移藏歷史博物館的，都屬名貴的清代藝品，如雕有獸頭獸脚、全部螺甸鑲嵌紫檀木的坑床，刻著孔雀開屏圖案的大櫥，百鳥浮雕長椅。而玉器則有羊脂白玉如意、黃玉唐馬、瑪瑙雕獅撲鹿等。銅器有櫻桃松柏圖案大景泰藍瓶，牙刻有仙女折枝像等，亦皆極精美。

王洸教授，現年七十一歲，江蘇武進人，服務於航運行政及執教達五十一年之久，他認為自己研究交通學術，從事交通事業，是受　國父思想的啓示；而他愛好中國傳統藝術，則是由於其世代家風所致。

著作等身，桃李滿天下的王洸教授，是當今航運學權威。他在公餘課暇之時，常以收藏名人書畫爲樂，後來更將興趣擴大，對古物蒐藏，也很喜愛，凡遇有古瓷器、玉器、雕刻等品，無不傾囊以求。而王教授的夫人亦給他很大的助力，盡量節省生活費用，以滿足其蒐集古物的興趣。因此，收藏的古物愈來愈多，使許多藝壇同好欽羨不已。

王洸教授贈送移藏歷史博物館的中華古物，都是他來臺以後，只要有一點餘錢即相機購買，正在他公職退休之時，適值大陸共匪紅衛兵焚書坑儒，因而刼餘的藝術品輾轉流出，部份由香港流入臺灣，他遂以所得的退休金，連同歷年著作收入，悉數購藏珍品。

王洸教授表示：他當初選購這些珍品，即不擬爲個人所獨享，更不是爲子孫牟利。他早已想好，一俟集成相當數目後，一定要貢獻給國家，以使光輝燦爛的中華文化遺產，能永世保藏。

王洸教授的心願，在他七十歲的生日時予以實現，廿六年來所收藏的八十餘件珍貴中華文物，移藏歷史博物館，並已長期展出，公諸於世。

王洸教授，字道之，年登古稀，早年肄業於國立交通大學，並遠赴美國賓夕法尼亞大學研究院深造。返國後，歷任交通部漢口航政局長、造船處長、長江區航政局長、航政司長，及交通大學、商船專科學校、軍事交通研究所、運輸學校等教授，對國家社會卓著貢獻，先後奉頒景星、光華、勝利等勛章及航政一等獎章。來臺後，以培育我國航海專才爲職志，埋首著作，並擔任各大專院校有關交通航運課程之教授，作育英才無數，所著之海事叢書，尤爲航海教育界人士視爲經典。他同時擔任中華民國航運學會理事長，爲航運界人士衷誠愛戴。

目前航運界人士，以及對海事發展之有志青年，對於王洸教授之道德文章，莫不耳熟能詳。即在國內教育界而言，其著作之嘉，影響之深遠，亦罕有能與王教授相匹敵者。

王教授及冠之年，即對中外航運事業之各種著述，潛心鑽研，三十年以前，開始埋首著作，以其眞知灼見貢獻給社會大衆。

（本文曾刊於民國六十五年十二月卅一日香港中正時報）

我主編海事雜誌二十年

鮑雨林

海事雜誌創辦於民國三十六年三月二十八日，時筆者任職臺灣省交通處技正，主管航政港灣業務。有見於臺灣爲一海島，必須首重海上經營，方能使海島經濟，自給自足；海島防務，獲得安全。更鑒於我國百年來積弱的基本原因：「忽略海防，疏虞海上經營。」緣卽以此意，向當時交通處長任顯羣先生陳明利弊，頗得任先生之贊同，創辦海事雜誌。當時任先生卽請臺灣航業公司撥款臺幣二萬元，作爲開辦費用。同時，邀約高班同學唐桐蓀學長，合力創辦。此時臺灣所有月刊、雜誌不過十餘種，海事創刊後以言論正確，報導翔實，頗得臺灣及大陸航業界所重視，發行網立卽遍及全國沿江沿海各大埠。甚多航業界同學，見到臺灣有海事雜誌的發行，認爲臺灣海運事業，頗有前途，故心願相率來臺服務，他們大部份任事於臺灣航業公司及基隆、高雄、花蓮等港務局、臺灣引水公會。提起引水公會，他幾乎與海事雜誌，同時誕生。其目的與海事雜誌，殊途同歸。

猶憶當時日本東京盟軍總部，曾電我交通部，力主臺灣基隆、高雄兩港，須派日、美領港，來臺協助。交通部擬准所請，特電飭臺灣省交通處遵辦見復。筆者接到電令，當夜請示交通處長任顯羣先生，陳明利害，同認爲國家主權，絕不可任外人插手，於是決定婉轉抗拒；並立卽以交通處電令，行文基隆港務長唐桐蓀兄剋日籌組引水公會，表示臺灣各港引水人員，已有健全組織，力能統辦各港領港工作，無須協助。三十六年一月廿九日引水公會正式成立，筆者於一月三十日卽以此意電復交通部，部方同情維護國家主權，卽報行政院電盟軍總部，擋駕所有在東京已整裝待發的日、美引水人員。

我們打贏了這場有驚無險的政治戰，無形中加速了海事雜誌的催生。此後海事雜誌，按月準時出版

，直到民國五十六年二月止，刊出了整整二十年差一個月，終因人力經費，交相疲憊，而告停刊。

回憶二十年來的海事雜誌，我始終負責編輯工作，未嘗一日或懈，對國家海洋建設，可謂略盡棉薄。今日欣見復興基地臺灣海洋事業，蓬蓬勃勃，具見後繼有人，差堪欣慰。海事刊行期間，王洸先生、張寶樹先生、姚煥銳先生、高廷梓先生、段其燧先生、謝海泉先生、楊青藜先生及同學唐桐蓀、汪德培、楊璧如、史濟霖、胡衛良、沈繩一等諸學長，他們都常有價值永恒的文章發表在各期海事，使我在精神上獲得很多很大的鼓勵。王洸先生曾對我說：「我雖著書甚多，但可歸納爲兩句話：繁榮臺灣之路在海上，反攻復興之路亦在海上。」眞知灼見，實爲復國政略的第一條大綱。張寶樹先生的手稿，雖萬言長文，皆一筆不苟，一字不寬的清清楚楚，輔國長才，於此可見。唐桐蓀學長的「十年海上生活隨筆」至今膾炙人口。各位全是最成功的作家，爲海事化了不少心血！謹就記憶所及，列序芳名，走筆誌謝，永感無已！

——寫於民國六十六年二月十八日雨廬