

出任航政司司長於危難之秋

王 沈

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

那時交通部已由南京遷至廣州，七月底，我忽接交通部李主任秘書的長途電話，他說端木（傑）部長有急事，要和我商量，囑我立即赴廣州，我乘飛機到達後，趕赴東山交通部辦公處，進見部長，他對我說，李博侯先生堅辭航政司司長，（諒係政策上有歧見）已赴香港多日，司務無人負責，在他繼續挽留李先生前，希望我先以幫辦名義，代理司務，並因前方軍事吃緊，要我即日就職。當時航政司的組織，分航務、船舶、船員、海事、港務、空運六科，我表示空運不熟悉，而且空運科事務，向由另一幫辦吳元超直接主管，何妨即由吳幫辦代理，免得更張。端木表示，航政司六分之五的事務屬水運，因我比較熟悉，考慮至再，才作此決定，我固辭不獲，當即建議將司內事務分水運與空運兩部門，由兩位幫辦負責處理，水運由我代行司長職務，空運由吳幫辦代行司長職務，在這樣情形下，做了一個月，李博侯先生辭意堅決，仍沒有牽涉到我，我因此亦未受任何行政處分。

我任航政司司長後，一直跟政府在一起，由穗遷渝，由渝至蓉，由蓉來臺，為辦理政府疏運工作，總是最後離開工作地點。在重慶陷匪前五小時，方離危城，未及與行政院閻錫山院長同機赴蓉。消息中斷，臺灣廣播，說我已在白市驛機場殉職。我到臺北後，許多友好向我慰問，我才曉得。其實那天早晨，閻院長會派隨從副官到上清寺交通部通知我，同機飛蓉，因為我還在下城林森路航政局內辦公，失却聯絡，飛機先飛，我遲到中午，說服了包圍公路總局沈折局長和同事們，讓沈前往成都，我才帶了兩個孩子，附搭他的座車，離開山城，取道北路經遂寧、綿陽而到成都，一路還算平安，根本沒有到白市驛機場去，連虛驚都沒有遇到，可說是天佑了。同行的還有現任交通部人事處處長張學鼎（校友），和航政司空運科科長胡之貞兩位。

交通部於三十八年十二月十四日，在今日的總統府內正式恢復辦公，（其先是在臺北賓館與行政院合署辦公）因端木未來臺灣，由閻院長兼領部務，我自願隨同辦公。不久，閻內閣改組，陳良先生接任交通部部長，為時雖僅四十五天，却維持了交通部的正統。三十九年三月一日，蔣總統復職，內閣改組，由陳誠先生繼任行政院院長，賀衷寒先生繼任交通部部長，我一直擔任航政司司長，並一度還兼路政司司長，到四十年二月，才交卸職務。在這一段時間，水運空

不肯回部。端木又與我商量，希望我真除司長，並告我空運事務，即將從航政司劃出，另成立民用航空局，內定吳元超任該司司長，在交通部組織法改定公布前，要我任航政司司長，吳元超改任參事，仍主管空運科事務，以作過渡。並謂有關空運收文，統由吳核閱，直接秉承其辦理，我祇須於文發後補閱，以資接洽，不要我負責任。當時大家了解，這項辦法是改制前的臨時措施，為時不會太久，亦就彼此同意，當由部長條諭部內各單位一體知照，責任既經劃清，我就在這種情形下，正式擔任了航政司司長，至長江區航政局局長原職，一時難以物色接替人選，亦明令仍由我兼任。

後來時局日非，中央政府由廣州播遷重慶、成都，改制案擱置，迄未成立，不料前項臨時措施，一直拖延到政府遷臺，吳元超留香港，不來臺灣，交通部改組，才中止，而始由我負起航政司的全責。在政府遷臺前一月，中國航空公司總經理劉敬宜與中央航空公司總經理陳卓林叛變投匪，挾持十餘架民航機由香港飛北平，發生了轟動中外的案件，監察院後來查糾責任，嚴厲彈劾端木傑吳元超，亦因為這個原因，而運遭遇空前艱難，航政工作，在臺頗從頭做起，所幸為時一年，將危疑震撼的局面，終於克服，奠定了今日臺灣航政的基礎。我在交卸後，曾寫了「配合反共抗俄國策之航政」一文，刊於民國四十年二月的交通月刊和拙著航政概論（民國四十一年七月出版），事有據，堪作研究航政及近代史的參考。如果說當時航政有些建樹，應歸功於陳院長賀部長的決策，而船聯會楊管北理事長領導航業界支持國策，亦為重要原因。賀部長主政時的政務次長柳克述先生，常務次長錢其琛先生，航政司幫辦甘其綬先生，都是交大校友，他們給我的支持是不用說的了。

附「配合反共抗俄國策之航政」綱目

(甲) 引言

(乙) 船員方面

- (1) 思想訓練，舉辦船員講習會及海員講習班。
- (2) 學術訓練，舉辦基隆高雄兩船員訓練班。
- (3) 船員考試，協助考選部舉辦河海航行員考試（此為考試院第一次接辦船員考試，亦為考試院在臺辦理考試的首次）

(丙) 整飭船員風紀。

- (4) 獎勵軍運船員。
- (5) 獎勵起義船員。
- (6) 獎勵失業船員。

(丁) 船舶方面

- (1) 船舶之控制。

(2) 美債船之處理。

(3) 船舶之轉籍。

(4) 政府貸款修船。

(5) 協助軍運。

(6) 船舶管制之改善。

(7) 武裝商船及控制軍運船隻。

(丁) 航業方面

(1) 嚴令各公司遷臺。

(2) 發展遠洋航運。

(3) 維持近海航運。

(4) 加強環島航運。

(5) 輔導發展本國航業。

(6) 督飭減低航運成本，如合理調整船員待遇，

減少船員配額，節用燃料物料。

(7) 指導整頓業務。

(8) 成立商船聯營處。

(9) 組設海外航務聯營總處。

(10) 設置航務會議。

(戊) 港務方面

(1) 改善花蓮港。

(2) 疏散基隆高雄兩港之停航船舶。

(3) 簡化港口檢查手續。

(4) 實施船舶進出口之管制。

(己) 航空方面

(1) 核准設立復興航空運輸公司。

(2) 資遣中國中央兩航空公司留在香港之員工。

(3) 安置中國中央兩航空公司員工就業。

(4) 松山國際機場之開闢。

(5) 民航設備之加強，如增設夜航設備，建設航

用電臺，建立進近管制臺。

(6) 省內航線之加強。

(7) 開闢香港、新加坡、泰國、日本、琉球、菲

律賓等國際航線。

(8) 外籍航空器之管制。

(庚) 氣象方面

(1) 氣象總臺及機場氣象站之建設。

(2) 氣象情報中心之建立。

(3) 國際氣象情報之聯繫。

(辛) 結論

讀書自勉札記 (二)

趙曾珏

一、漢密爾登 (Edith Hamilton) 有言：『人生之價值在精神之所寄……而最重要者在我與人們接觸關連之所在』。我國四書中多數闡明人與人的關係，人與羣衆的關係。大學一章更發揮了政府對於人民相互關連之所在。所謂：『在明明德，在親民。』我在這兩句話，說明政府應革新，明瞭對於人民所負的責任；改良政治 (明德) 之目的，在乎切合人民的需要 (親民)。何等的扼要。

二、今年恰值美國大選之年，有不少政客出現於電視鏡頭。有的很卑鄙，實在看不上。足見政客之多，政治家之少。但當此世亂崢嶸，正需要大政治家的時候。尤以美國在世界上的地位，舉足輕重，正需要一個英明果敢的新總統。我因此想起呂新吾先生的名言：『大其心，以容天下之物。虛其心，以受天下之善。平其心，以論天下之事。曆其心，以觀天下之理。定其心，以應天下之變。』政治家最需要的：『虛懷若谷』的容量；『先天下之憂』的遠大眼光。

三、最近科學的進步促使研究科學與工程的人們打破以往人類自己所造成的科學上的畛域觀念。主要

原因有兩：其一，人們對於原子、分子，及其能量的認識更清楚更明白。因之，使機械學、電子學、化學、以至生命學 (Life Science) 得到一個共同一致的基本觀念。其二，在應用上，其範疇廣博，肆應複雜，需要多方面的知識然後可以解答。所謂「系統工程」緣此而生。在這種龐大的系統工程之中，人們變成一個大系統中之小系統，譬如，登月球 Apollo 的計劃，航行人員便是大系統工程中的一個小系統。人們的生理、心理及生物上的變化，實為工程師設計空行器的重

要問題之一。

四、譚到系統工程，我們不能忽略「尋優化」(Optimization)。尋優化三字的真正意義是在現有的環境下，尋求對我最適應的方法或方式。譬如，各人有各人不同的環境，所以尋優辦法的進行與採擇各有不同。我國有一句老話：『窮人有窮人的打算』——這便說明窮的人亦有窮的辦法，以適合他的環境。換言之，貧弱的國家，半開發的國家應當建立他的一套工業以適應他的資源、經濟、和人的環境。不能籠統的抄襲人家。

五、我們見事應當勇為，決不要說『俟諸異日』。所