

航運專家王洸

——航運建設得國家獎章的第一人

●王德耀

初寫劇評後辦專刊

一九四九年民國三十八年，武漢失守，母校武昌國立海事學校相繼陷共，為躲避赤禍、爭取自由，隻身以流亡學生身分輾轉逃抵台灣。當時舉目無親，從報上消息知悉恩師王洸時任航政司長在基隆港務局主考船員證書，冒昧晉見，幸賴王洸老師收留提攜。茲值王老師逝世十週年，謹以此文追述他畢生清廉奉獻、愛國盡職，從事中國交通建設、航運、學術、教育的事蹟，敬請中外讀者指教。

王洸字道之，江蘇武進人，一九〇五年七月七日生。一九一九年就讀於北平尚志中學，次年進入北京師範大學附中，當時，他並不勤於學業，而迷戀戲劇，每週三四個下午偷偷去廣和樓聽馬連良、譚富英唱戲，晚上即撰寫「觀感」「戲評」，以「道公」「聽鸛館主」等筆名，在各大小報刊發表，隨著發表數量的增多，他已與一些戲評家齊名，而讀者並不知道他竟還是一名舊制中學生，進大學後，王仍熱中於此，一日，所寫「戲評」稿為其父發現，受到嚴斥後，他才擱筆

。但他的寫作興趣，卻從此養成。

王洸一九二四年進北平交通大學。當時學校裡，組織同鄉會很流行，王洸出面組織了江蘇同鄉會，並編輯出版季刊「蘇光」，出了兩期後改名「交通經濟匯刊」。這份學術季刊，在當時學術風氣不開的時候，頗引人注目。王洸在這個刊物上發表的「鐵路政策之研究」、「整頓航政與擴充航業之管見」等文，都由交通部「交通公報」轉載。王洸在交大讀書時，其父王倬正奉命主編「交通史航政篇」，由於王洸對研究航政之興趣日濃，他在其父書稿中摘錄資料又參閱其他書籍，經過他自己的研究，寫成「中國航業」一書。時王雲五先生在商務印書館主持筆政，正籌劃編印「萬有文庫」。此稿被選為文庫第一集。於一九二八年出版。廿一歲的王洸能出此成果，當然是異常興奮的。

一九二六年十一月，王倬因心臟病突發逝世，由於他為政清廉、素無積蓄，去世後，王洸一家面臨經濟威脅，幸承其父執輩設法，為王洸在交通部航政司補以核算員之職，以半工半讀完成學業。王洸在航政司先管文卷，後從事船員英文

證件的審核和英文證書的填發，不久即升為辦事員。一九二八年六月，北伐成功，國民政府接收了北平交通部，當時需酌留熟悉業務的人員去南京國民政府交通部工作。六十多名航政司職員祇留了二人，王洸就是其中之一，八月間，王洸押卷去南京就任航政司科員。

擬訂法規改革航政

自五口通商以後，英殖民主義者把持了我國海關，並兼管航政，凡船舶進出港口，領取牌照，丈量噸位以及船舶檢驗，船員、引水人員考試管理，都由英籍海關總務司自訂規章辦法執行，我國既無航政法規，亦無航政專管機構。王洸在北京交通大學學習期間，就在「交通經濟匯刊」上發表「海關兼管航政」問題的論文，列舉理由，主張海關停辦航政，由交通部收回事權，在各港埠設立航政局接管其事。這篇文章得到各方注目「順天時報」予以轉載，南滿鐵道會社將它譯成日文，刊於支那航業。國民政府定都南京後，交通部長王伯群認為改革航政，必須從根本上著手，他也主張將海關兼管的航政工作轉移到交通

部。但主管航政並進行改革須有政策性、建設性的航政法規的依據。交通部有鑒於此，乃延攬專家，組織法規委員會，進行各種航政章程、辦法等文件起草，由於王洗曾就航政問題發表過多篇學術論文，其論點均為王伯群所贊許。一九二九年一月，交通部即指派王洗兼任法規委員。二十四歲的王洗，與法學專家們共同負此重任，情緒特高，奉派草擬的工作不嫌其多，經他勉力完成初稿的，有船舶登記法、海商法施行法、航路標誌條例及船舶國籍證書章程等八個法規。在各項航政法規完成立法程序後，王伯群在一九三〇年底一次紀念週的會上，表彰了航政司和法規委員會的成績，並表示對成績顯著的幹部將予特別獎勵。會後，王伯群條諭為王洗提級提薪。這一年王洗連升三級，工資由一二〇元加到一八〇元。一九三一年新的航政法規公佈施行。七月一日海關停辦航政。由交通部新設的上海、漢口、天津航政局接管。王洗奉派到漢口擔任漢口航政局第二科科長，具體主持推行新的航政法規的全盤業務。

創辦雜誌書生論政

一九三二年五月，王洗因部、局重大人事變動而辭職回京。失業兩月，生活困頓。遂決心應用在於校辦刊物的經驗，創辦學術刊物「交通雜誌」月刊。當時辦刊物條件很差。王洗將自己的臥室闢為辦公室，用二塊錢買了張辦公桌，又刻了雜誌社的圖章，印了有銜的信封信箋，與幾位交大同學共同努力，終於將刊物辦了起來。交通雜

誌創刊號於一九三二年十月一日正式出版，一直到抗戰初期國民政府撤離南京才停刊，共出了五十八期，發表了不少水運、鐵路、郵政等方面的學術論文，產生了較大的影響。當時美國國會圖書館及哥倫比亞、哈佛、史丹福、里昂大學和日內瓦國際圖書館都是長期訂戶。王洗由於主辦交通雜誌，以及在刊物上發表了不少航政論文，文名日盛。辦刊物期間，國防設計委員會（性質類似文職參謀本部）擬調王洗任該會航政組負責人，王洗獲許續辦交通雜誌而接受委任二年後，又奉資源委員會（國防設計委員會易名）派遣，於一九三五年九月去美賓夕法尼亞大學研究院研究水運。一九三六年六月結業後，王洗在美國極其週詳地考察了美國航業的各個方面，並與美航政人員一起登輪，觀查其執行港口任務，以後又赴西歐考察，得益甚多，直到十一月才返抵南京。

負責搶運物資西遷

一九三七年四月，交通部長俞飛鵬鑑於中日關係緊張，有爆發戰爭的可能，經洽商資源委員會同意，調王洗回交通部擔任航政司船舶科科長兼海事科科長。七七事變後，王協助航政司司長主管戰時水運，策應軍事，直到十二月上旬，與最後一批政府留守人員撤離南京。次年二月，王即提任為漢口航政局長，主管川鄂湘贛四省航政。為適應戰時運輸需要，王主持籌劃增加內河航線與班次；督導停漢船舶參加營運；督促各埠成立內河航業聯合辦事處，以維民運和供應軍差；督修船舶，充實運力；救濟失業人員，以維人力

資源。王洗還主持督造水泥船以應田家鎮航道封江之需，使十六艘江海巨輪免於沉江，而繼續行駛漢滬、漢宜線，承擔軍公物資運輸任務。

一九三八年七月，武漢大會戰序幕已經揭開，大批軍公物資後撤，工廠遷川，運輸任務更趨繁重緊張，軍委會成立了船舶運輸司令部，加緊籌劃戰時運輸，王洗奉命兼任司令部徵調處處長，職責益重，當時川鄂交通惟川江一線，川江航道條件較差，灘險特多，為了適應緊張的運輸需要使大批抗戰物資安全後撤，保存國力，堅持抗戰。王洗遂向交通部部長張嘉璈提出設立川江機械絞灘站，以改善航道條件，加速運力週轉。九月，交通部明令設立絞灘管理委員會，派王洗為主任委員。委員會於十月廿日在宜昌正式成立。當時，經費短拙，設備購置艱難，經多方搜集，商借，解決了一批蘆船、機器、鍋爐、絞盤、鋼纜、滑車等急需工具後，川江最凶險的青灘、洩灘等機械絞灘站於十一月一日正式成立。在此期間，王洗還妥善解決了灘民生計問題。設機械絞灘站時，如對人工絞灘之灘民生計不妥為安排，工作必將遭到阻礙，王洗決定站上員工，均選拔精壯灘民訓練後充任，並予月薪，站上所收絞灘費，亦轉發灘民，以安定其生活，此一政策之實施，促使各站順利建立。至十二月十五日，川江共設站八個。至一九三九年六月，這些絞灘站在不滿一年的時間裡，共施絞輪船五百七十一艘次，木船一二二九艘次，湘鄂兩省撤退入川的一六〇艘輪船及鐵路的輪渡，招商局之江順、江安、江華等六大江輪，均賴機械絞力上灘而駛抵重

慶。過灘速度亦大為加快，四千噸之江順輪，經十五分鐘施放即駛上青灘，可見效力之大。機械絞灘站之設立，是川江航運技術一大進步，有力地支援了抗日戰爭。以後王洸又接交通部指令在嘉陵江、沅江、烏江組建絞灘站，對大後方水運貢獻頗多。

改進船舶徵調工作

軍糧運輸及大後方的交通建設，要求大力發展長江上游及支流的木船運輸。交通部於一九三八年十二月公佈監造木船章程及製造木船貸款章程，決定由政府貸款船戶製造改良木船，並派王洸主持此項工作，擔負設計監造等一切責任。王洸於十二月底邀請造船專家，民船業公會代表舉行技術會議，根據舊式木船之缺點，確定各航區改良木船之設計方案，王洸還主持調查掌握各支流所需木船之實際數量，確定建造噸位與等級。一九三九年二月，建造工程分別於重慶、宜賓、南充、廣元等九處先後開工，兩年內完成三八八艘，七·三九八噸。同年十一月，交通部又派王洸任柳州西江造船處長，趕造湖南、江西、廣東、廣西木船和淺水輪船，至一九四〇年，即完成淺水輪船五艘，木船七四二艘。一九四一年一月，交通部為滿足糧、鹽、煤等大宗物資運輸，成立川江造船處，王洸兼任處長，川江造船處一年內完成運糧木船及川黔驛運木船五八七艘，六·三二噸。

一九四一年九月，交通部將遷設重慶之漢口航政局改組為長江區航政局，統一長江航運管理

，仍派王洸為局長，十月，軍委會後勤部以四川省船舶總隊部工作不力，要求四川省調整人事，省主席張群商得交通部並經軍委會同意，派王洸兼軍委會四川船舶總隊部總隊長。王為改進工作，將總隊部與航政局合署辦公，集中人才，統一指揮，確定徵調船舶辦法，使軍運船舶徵調工作大有改進。

打撈沉船加速復員

一九四二年十月，太平洋戰爭爆發，英、美宣佈放棄在華特權，另訂平等互惠新約，王洸奉交通部張嘉璈部長命參與新約中全面收回航權條款的研擬工作。一九四三年一月，中美、中英分別在華盛頓及重慶簽定平等條約，其航權條款大部接納了交通部所提意見。一九四四年九月，政府以抗戰勝利在望，著手進行復員準備，長江區航政局奉命查勘停航各輪技術狀況，估算修理費用，王洸派人查明招商局之大江輪需修費一億四千萬元，民生公司停航船舶修費需九千萬元，連同三北、大達等公司，修費極鉅。行政院乃召集財政、交通、經濟各部及銀行界、航業界代表舉行會議，王洸代表交通部出席。會上一致認為，事關重大，要求銀行貸款，各公司辦理。各公司要求免息，銀行堅持要求付息，相持不下，首次會議無結果。第二次會議各方代表仍堅持立場，久議不決，王洸急中生智，提出利息由航業公司負擔一半，另半由國家貼息，國庫開支。各方均同意王洸的主張並得到行政院批准。輪船公司取得貸款後，即加速修船，迨至一九四五年抗戰勝利

，船已修妥，遂即參與復員運輸，發揮了極大功效。一九四四年十月美國邀請我國交通、經濟部門資深高級專門人員赴美考察。王洸作為航政專家奉派前往，於一九四五年二月離渝赴美，八月抗戰勝利，王洸接交通部急電，促回辦理復員工作。王洸回國後，於十二月十五日到達漢口，仍任長江區航政局長。到職後的第一要務，即組織力量打撈沉船，王洸在申漢線上實地調查了沉船狀況後，擬訂打撈辦法，經交通部批准後，即積極組織實施，並動員了民間的人力、物力、財力協同打撈，很快清除了航道，恢復夜航，促進了復員運輸。

關建碼頭裨益船運

復員初期，王洸又將交通部獲准指撥的漢口原英商怡和、太古碼頭，改為公用第一、二、三碼頭，以後又在漢口續闢三個，南京關四個，九江關二個公用碼頭。新闢的公用碼頭，提供無碼頭設備的輪船及軍差船停靠，費率低廉，上下稱便，特別一些內河小輪可以不再受碼頭業主的挾制，因而皆樂於停靠。就以一九四六年漢口三個公用碼頭統計，全年共停靠船隻一七四三艘，實佔漢口港停靠船總數的百分之二十七，一九四七年漢口停靠公用碼頭的比例提高到百分之五十，南京佔百分之三十七，為數可觀。公用碼頭對航運之裨益不言而喻了。

抗戰勝利，國民政府還都南京以後，政府對各方負責人員，在抗戰期間，始終未離工作崗位，且卓著功績者，特授予勝利勳章。全國得此勳

章者約三百人，王洸獲此榮譽。交通部長俞大維考核各交通機關首長成績，認為王洸在抗戰與復興期間，維持航運、製造大批船隻，首創機械絞灘工程，建設公用碼頭，辛勞卓著，實有功於航運，授予五等景星勳章和航政一等獎章。國防部以王洸辦理軍運有功，特頒發光華甲級一等獎章一座。

設獎學金培植後進

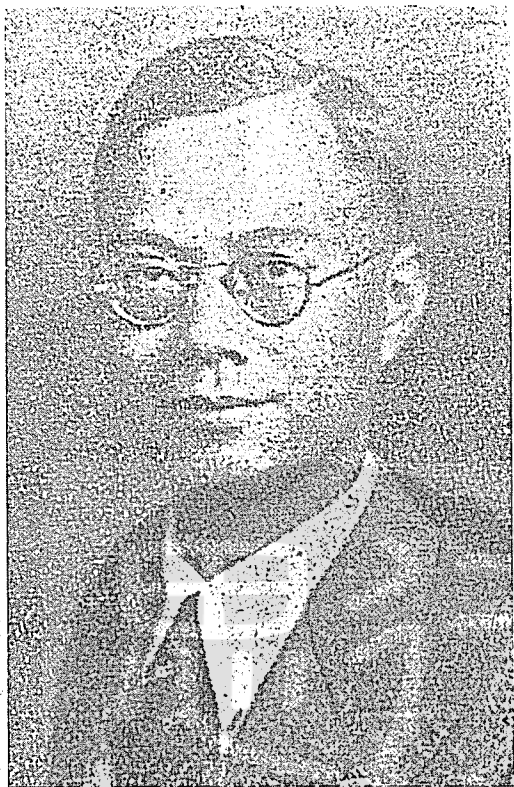
一九四九年八月王洸接任交通部航政司長，國民政府先後遷重慶、成都、台灣。十二月八日

王洸到台灣。兩年後，王即交卸了司長職務，於一九五一年十一月創辦海運出版社，一九五九年出任台灣航業公司董事長，歷時九年，一九六二年後一直擔任中華民國航運學會理事長。一九七九年九月三日十一時四十五分因患腸癌去世，享年七十五歲。

王洸工作之餘熱心寫作，他從一九二六年開始出版中國航業到臨終前中華水運史脫稿，共完成水運、航政等類著述五十餘種，近三千萬字。此外，他還先後在重慶交通大學、國民政府軍事委員會交通研究所，重慶商船專科學校，武昌海

事學校任教講學，到台後歷任成功、淡江、交通、海洋學院等近十所大專院校教授，考試院特種考試河海航行人員考試典試委員、交通部顧問、教育部學術著作審議委員，大專院校評鑑委員，並對海洋學院之建校發展，交通大學之在台復校及台中港之開發評鑑，供獻良多，為培植青年從事航運工作，以授課所得，在多所大學之航運相關科系設立王洸教授獎學金以勵後進。

王洸熱心蒐集民族文化古物，臨終前他將全部古物捐贈台北歷史博物館，歷史博物館特闢「王洸教授文物特展室」集中藏存。



①民國二十五年在紐約考察航政時的王洸教授。

②王洸教授與夫人合影。

