

# 民 航 滄 桑 史

(四)

## 民 航 隊 · 民 航 · 亞 航 公 司

● 李 能 宏

### 招考空姐盛況空前

民國四十二年年底，民航公司打贏了兩航的官司，所獲得的七十一架飛機，一小部份賣給別家航空公司，大部份修復後參加公司營運，修復飛機需要技術工人，有了飛機要開拓新航線、航務、運務、票務、空勤、地勤、管理人員，各部門都在招兵買馬，總

公司人事處任用室是最忙碌的單位，要申請表 (Application) 的人絡繹不絕，那幾年是民航公司業務成長最快速的時期，一個風和日麗的上午，總公司 (中山北路二段四十六號) 大門口，陸續來了上百位穿著時髦的小姐，有結伴來的，有家長陪伴來的，偌長的走廊裡，站滿了人，個個貌美如花，過路的人，都向她們行注目禮，一時路為之塞。不但過路人納悶，連公司的職員們也搞不清，為什麼一下子來了那麼多小姐，原來是公司招考空中小姐，一連幾天都有上百人來應試，共有二千多人，經過初試、筆試、口試、體檢、複試，最後錄取正取十名，備取十名

，參加考試者有好多位中國小姐，學歷以大學畢業者最多，一位曾經當選的中國小姐說：「去年我參加中國小姐選拔，還沒有考空中小姐難呢！」那個年代，出國要有三條件，就學、就醫、探親，空中小姐可以出國、待遇又好，是年輕貌美的女性最嚮往的職業。當時有好幾位中國小姐考取空中小姐，李秀英就是其中之一。

### 老年喪子最是悲傷

董顯光博士是國際知名的外交家和新聞學者，也是蔣中正總統的老師，他的女兒董美麗和公子董世良都在民航公司服務，女兒服務於人事處，兒子是副駕駛，被派在東南亞服務，當時公司有數十架飛機在該地區擔任運輸工作，機種多為Q5，該型飛機雖屬老型，但如維護得好，性能還是很好的，那架失事的飛機上共有三人，因氣候不良而失事撞山，正駕駛手臂折斷，空中報務員頭被發報機打傷，都送往附近醫院急救，最不幸的是副駕駛董世良，當場受傷死亡，噩耗傳到

台北，董府合家震驚，董博士要求公司，將其愛子入殮後，不要封棺，待專機運回台北後，家人見其最後一面，再行封棺，該地風俗，不封棺不可運走，為了尊重當地民衆的風俗和政府的規定，只得封棺後，再運回台北，致使家屬未能見親人最後一面，專機降落松山機場時，董博士在兒媳及家人陪同下，走到專機旁邊，持手杖，木然地站著，注視著愛子的靈柩，表情嚴肅，低頭不語，醫務室派醫生和護士攜帶急救藥品，隨侍在側，遇有緊急情況時，準備救護，董博士一直很鎮靜，但從他的表情上可以清楚地看出，他是強忍淚水，力持鎮靜，怕影響家人的情緒，董世良夫人，一見靈柩拾下，就悲慟的昏倒在地，醫生、護士急忙打了強心針，並做緊急救護，過了一陣，才甦醒過來，大家才放下了心，運靈的專車，載著董世良的靈柩，緩緩地駛離機場，機場的工作人員，看到迎靈的悲慟情景，無不流下同情之淚，老年喪子，是最傷悲的一件事，董博士高度的忍耐力，使人敬重。

## 侯勒頓的英勇故事

中等身材，健壯的體格，黝黑的皮膚，不修邊幅，滿腮鬍子，這是駕駛員侯勒頓（CAPT. HOLDEN）的外型，豪爽、好強、不服輸是他的個性，他是沙場老將，抗戰時，參加十四航空隊，與日本戰機戰鬥多次，都能擊毀敵機，自己安然無恙，越戰以前，東南亞莫邊府發生戰爭，侯勒頓駕專機運送物資，正在執行任務，不幸被地面炮火擊中飛機頭部，將他手臂打斷，他緊急回航，報告台北所發生的情況，忍痛駕機回航，松山機場接到通知後，消防車，救護車緊急待命，所幸飛機安全降落，侯勒頓緊急送醫救治，然後返美療養，他的英勇故事，傳遍全大

一天晚上，筆者值大夜班，半夜連接兩張飛機失事（越南）電報（KORO），電話總機也很忙，侯勒頓家中有電話分機，他用了電話，筆者忘記拆線，他家的分機就打不出去了，半夜他光著上身，開車到總公司，質問為什麼不接聽他的電話，我告訴他在處理飛機失事電報太忙，忘記拆線，他無可奈何，臨走時說了一句：「他媽的！又摔了一架」，他做過副總機師，處理行政工作，乾脆俐落。民航機第一次在台中失事，多人硬說是機件故障而爆炸墮毀，他十分氣憤地表示，據他二萬多小時飛行經驗判斷，一定另有原因。以後事實證明，他的判斷是正確的

，他有飛行狂熱症，飛行是他的最愛，他最後的一次飛行，是由馬尼拉駕機回台北，在飛機上突患心臟病，副駕駛接替駕駛任務，飛機平安返回台北。侯勒頓在駕駛台上逝世，這和軍人在戰場上陣亡，有同樣的意義，是值得令人敬佩的。

## 飛機引擎掉落海中

一九七二年，一架民航公司飛往馬公的班機，在飛航途中，飛機引擎意外掉落海中，當時飛機的位置，距離馬公機場較近，駕駛員當機立斷，飛往馬公，那架飛機是C-46型，是民航公司環島航線的主要機種。駕駛員都是老經驗，利用一個螺旋槳照樣飛行，當時飛機上乘客滿座，雖然引擎落海，但飛機上的乘客都沒感覺異狀，安全到達馬公後，乘客們才知道飛機引擎落海，大家都捏了一把冷汗，按照飛機紀錄表，飛機到馬公後，一小時即返回台北，馬公機場不能換引擎，就打電話給台北請求支援，於是台北派飛機到馬公接運旅客回台北，事件發生後，民航局報告交通部部長孫運璿，孫部長下令民航局，研究改進。民航局研究結果，命令民航公司（亞航公司）放一架備用飛機在馬公機場，民航公司反對這樣做法，理由是那樣做增加營運成本。民航局表示，不服從命令就停止飛行馬公航線，結果馬公航線讓給中華航空公司飛了。那時中華航空公司早已成立，政府正大力扶植華航，使它能早日接替民

航公司的飛行任務，此一事件，只是一個藉口而已。

一九七三年底，代表中華民國政府飛航於世界各地的民航（亞航）公司，停止了飛航任務，亞航公司在台南的修護廠，仍照常營業，但幾經易手，現在完全為中國財團經營。

解散後，大部份員工到中華航空公司任職，美籍駕駛員都回國了，亞航公司同仁台北聯誼會，五年前成立，每年十月份聚餐一次，參加者五、六十人，美國也有聯誼會，各大城市有分會，一次陳香梅女士由美返台，在一次老同事的歡迎餐會上，語重心長地說：「我國政府也受夠了洋人的氣，也該有自己國家的航空公司了」，言簡意賅，也代表了民航公司全體我國員工的心聲。畢竟她是中國人（雖是美國籍）還是愛中國的。

## 從信差到高級職員

民國三十九年十二月三十日，我在中正路（忠孝西路）火車站前民航隊門口，遇見剛到民航隊上班的劉進厚兄，他一把拉住我說：「我正要找你，我們這裡報考信差，你幹不幹」，我回答說：「當然幹，看人家要不要」，當時就帶我上二樓去見關敏可女士（收發室主任），簡單地問了幾句英文後就要我第二天上班，我匆忙趕回大橋國小三一聯誼社（中訓團同學會），收拾行囊，翌日清晨帶著行李報到上班，工作很單純輕鬆，

每天騎自行車到營業處（重慶南路一段十一號），財務處（中山北路二段七十九號），車務處（中正路火車路旁，現忠孝東路）送信、上、下午各一次，每月薪水二十六美元（折合台幣三百元），比我在軍中薪資多四倍。同事們自請廚師起伙，每月玖拾元，四菜一湯，住在總管理處樓下小房間裡，五、六個合睡，夜間利用公司打字機練習打字，該打字機係接收中國航空公司的，甚為老舊，連字鍵上的英文字母都看不清楚，每天練習數小時，進步很快，民國四十一年底，升為二級職員，專門值大夜班，可利用白天時間，補習英文，起初跟一個修女學讀普通會話，後又到美爾頓英文補習班，讀完高級班。公司中，四位同事對我的學習幫助最大，總機的但功潔小姐（西北聯大畢業，曾在一女中教英文），陳英芝女士（空軍太太，燕京大學畢業），收登室梅蘊珍女士（清華大學外文系畢業），韓文蔚先生（曾任東吳大學外文系教授），早晚手不釋卷，有問題，隨時請教，在工作中學習，一年下來，進步很快，一年半後，就能獨立值班了。

公司遷到中央大樓後，收發室擴大為電訊中心，為使員工有深造機會，電訊中心員工可公費保送至語言中心學習英語，當時報名參加者很多（學費公司付），上課時間可以不上班，這種好機會怎能失掉，我毅然報名，從第一冊開始，英語九百句，全部讀完，最後又讀文法和造句，從一九六九年四月

起，至七一年六月止，我在語言中心學習共七期，二十一個月，六期考試都及格，僅最後一期得六十九分，（七十分及格），當時厚著臉皮去找美籍教師給加一分勉強及格，結果老師同意，（不及格要自己付學費，付錢事小，丟臉事大）。因為那一陣越南危機失事很多，大夜班太忙，無法小憩，上課時精神不支所致，在學習期間，我得了全勤獎，語言中心不公開招生，只接受機關，學校，團體推薦，不發結業證書，我們這一班，有國中教員，外交部職員，聯勤總部軍官，檢驗局科長，外事警官等，教師全是美籍，教學法新穎，會話和寫作齊頭並進，近兩年讀下來，獲益匪淺。（英文九百句讀完，考試及格，免托福考試）。

我初進民航隊時，月薪是美金二十六元，我是五〇年，十二月三十一日上班，五〇年只工作了一天，拿了月薪十分之一的年終獎金二、六美元，折合台幣三十元，我在軍中離職時是中尉，每月薪餉六十六元，一天拿了軍中半個月薪餉，兩相比較，差額太大，民航隊改組後，名稱改為民航空運公司，員工的薪給，按美金計算，員工薪資三分之二發美金現鈔，三分之一發台幣，三分之二美金在香港辦事處集體發放（利用特權）再由各單位托人帶回，韓戰期間，一元美元，可換五十元台幣，薪水高，又能拿美金，太吸引人了，這就是招考空中小姐，報考者有二千多人的主要原因。

### 青春光陰貢獻民航

一個人一生工作的時間，不會超過五十年，我在民航公司服務二十二年，也就是一生工作時間的一半，從信差幹起，升到高級辦事員，除初來時，經過簡單的口試外，以後升級（升到高級辦事員）從未考試過，全憑真本領，硬功夫（江湖術語），這也是民航公司用人的特點，重實際，不重形式（以後新進人員考試很嚴）人事單位不管考績，歸單位主管負責，賞罰分明，有功就加薪，民國五十幾年大颱風來襲，台北淹水，交通斷絕，我兩天兩夜沒下班（無人來接，不能擅自離開），四十八小時通訊中心照常運作，事後單位主管周璇彩女士給我申報加薪，一次加了五百多元。本單位有單行法規規定，電報漏打或打錯字要扣薪（當月扣），所幸我沒被扣過，二十二年的青春光陰，在民航公司渡過，也得到了應得的報酬，娶了妻子，生了子女，有了房子，公司解散時，中華航空公司，正在招兵買馬，本來可以轉到華航工作，但顧慮那裡工作環境複雜，不如專心經營自己的食品店。屈指算來，公司解散已經二十多年了。解散時，共拿了十二萬多的遣散費，那個年代，可以買一間二十坪的公寓房子，像我這樣一個離職中尉，靠讀中學時的英文淺薄的根基，現學現賣，沒有後台，全靠自己，能有今天這點小成績，自己感覺很滿足，有人說民航公司用中國的廉價

勞工，賺中國人的錢，其實並不盡然。台南修護廠，除了修護民航本公司的飛機外，主要的客戶，是美國政府，所收的款，都是在美國交。（我國政府收不到稅），中國內戰、韓戰、越戰，使民航公司發展起來，飛機和駕駛員都買了保險，人死了，保險公司賠錢，飛機摔了，再買，越換越大機會使民航公司壯大起來是事實，但主持人的領導，和全體員工的努力，也是重要原因。美國人有優點也有缺點，我們應該學習別人的優點，公司解散時，我的月薪是五千八百三十元，能領到十二萬多的遣散費，數目實在不少，民航公司能，再有那家公司能！

### 盼望飛安早日改善

民航公司代表我國政府飛行了二十六年（一九四七——一九七三）除了包機外，客機只有兩次失事紀錄，兩次失事都是人為的因素，只有飛往馬公的客機，引擎落海是機件故障，計算起來，十三年摔一架飛機比例很低，自民航公司停飛後，近年來，飛機撞山、落海、嚴重違規案件層出不窮，據統計，民國七十七年迄今，我國民航機國內外航線，發生的空難事件，已奪走了三百六十五條人命，死亡人數等於前二十四年的總和，這充份顯示出「天上的紅燈大亮」。飛機失事的因素很多，不外乎機件故障，人為疏忽，氣候不佳，導航錯誤等因素，民航事業的急速擴充，人員和設備跟不上擴展的速度，

也是原因之一、民國七十六年，松山和中正兩機場的飛機，全部起降架次只有十萬二千架次，目前已超過二十萬架次，七年間，增加了一倍，而航管人員從一百五十人增至一百八十一人，僅增加了二成，人員的增加，永遠趕不上業務的擴充，如此下去，問題永遠解決不了。

今年以來連續發生了飛機失事及違規事件，一月卅日復興航空由馬公飛往台中途中，撞山失事，機上四人全部罹難，華航班機重落地，中興航空直昇機違規降落，國華航空班機撞進屋內，大華航空班機無法放下鼻輪而迫降，又因班表調度錯誤而降錯機場，這真是大笑話，以上事故，除復興撞山事件，尚在調查外，其餘事故，都是人為的疏忽，現在已到了談機色變的地步，希望主管機關拿出魄力來，澈底檢討改進，法令該修改

的修改，該增定的增定，大刀闊斧的幹一場，事在人為，別人行，我們為什麼不行，如果自己没有能力，聘請國外航空管理專家來幫忙管理，外人不必被人情包圍，可以放心去做，使飛航安全早日改善，那才是為民服務啦！

筆者憶述早期的民航簡史，滄桑往事，希望藉此勾起老同事們的回憶，同時讓社會大眾瞭解民航機失事原因及一些軼事，文中重要部份都有參考資料，錯誤不會太多，趣談，軼事全憑記憶，掛一漏萬在所難免，幸有許多老同事提供資料，義助筆者草成此文，一位老同事看到初稿時，曾誇獎說：「七十歲的老頭，能把四十幾年前的往事，記得這麼多不容易啦」，自己阿Q一點，但願那位老同事，說的不是應酬話，是真心話，那就沒白費我的心血了。

## 江偉民先生來函

編者

閱讀中外雜誌五十七卷第四期一九九五年四月號，其中P.106李甲孚先生之「孫立人評傳」，其中與事實頗有出入，茲將所知提供參考。P.106最末一行「考入在佛吉尼亞的西點軍校專攻軍事」。本人六十年代在巴西聖保羅任領事，同時兼任中央聯合兩報駐巴西辦事處主任。與「孫立人案」之孫系軍官移民巴西者，言談中得知「孫立人將軍係佛吉尼亞州之軍校畢業」並非西點軍校。按西點軍校為美陸軍軍官學校不在佛吉尼亞州，而在紐約州內。

江偉民敬上

編者按：李甲孚教授在本期「雜誌蔣夢麟」一文中已說明孫立人係維吉尼亞軍校畢業。敬請讀者鑒察。