

陳樹曦回憶錄之十

再攀人生新高峯

調離省府轉進中央

● 陳樹曦（自由作家，中外雜誌特約撰述委員）

離開省府出任新職

我生於一九一一年十二月九日（農曆十月十九日），但我身分證上誤填為十一月六日。到了民國六十五年（一九七六）十一月九日，已經屆滿六十五歲，照公務員服務法，應該屆齡退休，省府為我延長了一年，第二年（一九七七）十一月九日，又替我延長一年（照規定按年延長以「五」次為限，最長到七十歲為止）。

十一月中旬某一天蔣經國院長到台灣省政府，謝東閔主席對他說已經為我辦了兩次「退休延期」。謝主席認為我很負責，「放我走」太可惜了！蔣經國院長未置可否。院長主席的談話我並不知道，是事後瞿秘書長韶華告訴我的。

民國六十六年（一九七七）十一月二十八日（星期一）上午十一時，突然接到當時的交通部長林金生打來一個電話，歡迎我到交通部去工作。我一頭茫然，不知所云？十一月三十日國民黨中常會通過我任交通部政

務次長案（原政次王章清調任經濟建設委員會副主任委員）。下午二時，公路局長常撫生電話告知，他已蒙蔣經國院長召見，要他接我的職務省交通處長。十二月一日（星期四）電視新聞播出，行政院院會通過周書楷接任教廷大使，我接任交通部政務次長，陳履安接任教育部常務次長案（政務次長是政務官不受退休年齡限制）。

檢討我在民國六十一年六月接任省交通處長時，蔣經國院長交代的兩項工作：第一、台中港淤砂問題，已於民國六十五年十月三十一日完工通航。第二，消除基隆高雄兩港口擁擠問題，民國六十三年（一九七四），基高兩港進口貨物有四千二百萬噸，經常仍有發生「擁擠」現象，經我全力改善設備，增加碼頭與高雄港第二港口通航，民國六十六年（一九七七），兩港進口貨物已高達六千五百萬噸（增加百分之五十），兩港碼頭都常有空位，可令船舶泊靠，船貨擁塞情形完全消除。裝卸設備現代化與碼頭增建，已產生了良好的效果。加以台中港通航，

中部散裝貨物也可改自台中港進口，更幫助解除港口擁擠問題。

「十大建設」我負責督導有關交通的「四項建設」，都順利推行，截至我調離省府為止：台中港第一期工程，已於民國六十五年（一九七六）十月三十一日「通航」，開放營運。第二期工程已完成百分之四十九，與預訂進度相符。北迴鐵路南端「花蓮新城間」已完成通車營運（亞洲水泥公司已利用此線運水泥到花蓮港裝船出口），其他地段已完成百分之五十三點七四，超前百分之四點六四。蘇澳港已完成百分之七十點五六，超前百分之三點八。西線鐵路電氣化，「萬華新竹間」已試行電氣貨物列車，全線已完成百分之八十五點二六，超前百分之零點二。這當然是每一項建設的負責人與參加工作的全體工作人員共同努力所達成。但我負責督導與協助解決種種難題，也與有榮焉。

在我五年半交通處長任內，首先感謝謝東閔主席對我的信任與支持，並充分授權。他對各項工程的指示是：（一）發現問題，解決

問題；(二)找尋缺點，克服缺點。(三)絕對「授權」，但是也要負責，就是授權有責。他的確是一位好的長官。我離開省府，是值得我回憶與懷念的！

民國六十六年（一九七七）十二月九日（星期五）上午十時半，仍參加第八屆當選的縣市長座談會，我做了「交通業務報告」。

下午二時半，交通處全體同仁在本處羽球場舉行惜別茶會，並送了我一幅鏡篋匾額，寫的是：「交通建設，公督有方，忠勤獻替，功績昭彰，榮膺重任，展驥才良，毋遺我屬，惠錫箴匡。」寫得太好了，我實在是不敢當。我致詞說：「我雖已屆退休年齡，兩度應該退休，均奉主席代為延長。我與主席並無淵源，一則報以知遇之恩，二則不忍離開交通崗位。今後願以有生之年，貢獻個人智慧，能力，經驗，不計名利，只求如何報效國家；更願將來做省與中央交通單位橋樑，共同為本省交通建設而努力。」我在交通處就職時，僅帶主任秘書郭晉通（民國六十四年七月十七日郭因病調回路局，改以專門委員黃志耿繼位），機要秘書陳德沛（後經陳德年局長調回接任台北車站站長，改以本處第一科股長張邱春繼任）二人，本處科室組各主管並未更動一人，後僅第二科科长因案去職，改調鐵路局正工程司郎志仁（即前局長鍾暉之姪）繼任。工作推動並無困難，能獲得全體同仁如此合作，極為不易。

十日（星期六）上午八時，第八屆當選

縣市長業務座談會，十一時蔣經國院長親臨訓話，並請新任駐羅馬教廷大使周書楷講話，周致詞大意，「盼我們成爲第一等國家，大家應作第一等國民……」等語。下午一時半，我乘直昇機返回台北，同行者有教育廳長梁尚勇，社會處長許水德，訓練團教育長梁孝煌，暨本處主任秘書黃志耿等四人。

行政院的人事異動

行政院在蔣院長經國任內，六年之間，人事也有所更動，如談文車禍後，交通部長高玉樹調任政務委員，內政部長林金生調任交通部長，邱創煥接任內政部長；台北市長張豐緒改調政務委員，台灣省建設廳長林洋港調任台北市長；財政部長李國鼎改調政務委員，行政院秘書長費驊調任財政部長，張繼正調任行政院秘書長。

據立法院交通委員會召集人袁委員其炯告知，林金生調長交通部時，蔣院長曾與立法院交通委員會幾位召集委員談及林金生，認他做事「負責認真」，頗爲稱許。

林金生部長的作爲

林金生部長係台灣省雲林縣人，曾赴日本留學，因競選成功，擔任過雲林縣縣長，後不知有何機緣，獲得先總統蔣中正賞識，曾任過中國國民黨台灣省黨部書記長暨主任委員等職務。蔣經國改組行政院時，出任內政部長，「談文」撞車事故後，調任交通部

長，因當時鐵路又連續發生兩次追撞事故，他認爲問題出在「機務」，但鐵路局並非交通部直轄單位，林部長乃透過中國國民黨鐵路黨部書記長陳英烈陪同親往鐵路局機務處所屬各單位瞭解司機員的管理、住宿、派班與值勤等情形。事實上，鐵路局行車保安委員會對於機務處也早做同樣的檢討。林金生是一位靜默寡言，忠於職守，肯努力研究，力求做好本身工作的一位官員。在民國六十六年（一九七七）十一月二十八日他獲知蔣院長經國要我到交通部接任政務次長職務（原政次王章清調經濟建設委員會副主任委員）後，在當日上午十一時就親自打電話給我，向我道賀，並歡迎我到部裡來幫忙。

我於十二月十二日（星期一）上午九時到交通部，就任政務次長職務。十時就參加每週一例行的「部務會報」，首先部長介紹我與出席同仁見面。「部務會報」由部長主持，除部次長與本部一級主管參加外，各直屬單位首長也一律出席。本次會議除例行報告外，技監室王代技監金義報告赴沙烏地阿拉伯與沙國交通部商討選派技術人員赴沙協助該國交通建設事宜，民航局毛局長瀛初報告桃園國際機場工程進度與明年預算情形。會報完畢，林部長立即關照人事處王處長德馨（後曾被總統選任考試院考試委員）替我安排日期赴本部直轄各單位視察並聽取簡報，以便瞭解本部主管業務情形。也可見他顧慮的週到與對人的誠懇。

聽取簡報瞭解業務

交通部遷台後的組織，除部次長外，設技監室、參事室、秘書處、人事處、主計處、統計處、總務司等，與其他各部會大致相同。主管業務的只有三個司，郵電司、路政司與航政司。郵電司主管郵政與電信業務，路政司主管鐵路公路與觀光業務暨鐵公路監理，航政司主管海事、船舶、港務、航空與氣象等業務。部外直轄業務單位有：郵政總局，電信總局，民航局，氣象局，觀光局，招商局，運輸計劃委員會，高速公路工程局等八個單位。王德馨處長安排如下：民國六十七年（二九七八）元月四日郵政總局，五日電信總局，六日招商局，九日民航局，十一日觀光局，十二日運輸計劃委員會，十三日氣象局，高速公路工程局因尚未完工，故未列入，時間均定在下午兩點半或三點。林金生部長並答應郵電兩個總局由他親自陪我去視察。此項安排對我瞭解部務與所屬業務單位的關係，幫助甚大。也足證明林金生部長顧慮週到，他希望我能早進入情況，幫他處理部務。

我即按照上開日期與時間，分赴本部各直轄單位去訪問，郵電兩個總局則由林部長親自陪同前往。當時郵政總局長施有強，電信總局長方賢齊（原任本部常務次長兼任，後以不得兼任，乃辭去常次職務），招商局董事長曹仲周（曾任本部常務次長），民航

局長毛瀛初，觀光局長朱國勳，運輸計劃委員會執行秘書黃嘉禾，氣象局長吳文堯，均親自接待，並做簡報。使我對本部直轄業務有所瞭解，獲益不少。

我對郵電制度的健全，成長的迅速，頗為驚異，值得做進一步的瞭解與介紹。

郵政業務便民利民

郵政創辦係由清政府所簽「天津條約」而來，當時只允許各國使館公文函件，可由沿海口岸自行運送。後以不甚方便，纔改由海關總稅務司署設置「郵務辦事處」辦理上項業務。到清光緒四年（一八七八）纔開放「收寄民間信函」，到民國六十七年（一九七八），正好是一百年。郵政總局籌備的「百年郵展」，已於當年（民國六十七年）三月廿日揭幕。

台灣郵政在日據時期，在總督府內設交通局，下設「遞信」與「鐵道」兩部。遞信部即設在現交通部所在地。光復後，先設置郵電管理委員會接管遞信部。民國三十五年（一九四六）五月五日再由交通部接管。民國三十八年（一九四九）四月一日，纔照

國內建制劃分兩局，成立台灣郵政管理局與台灣電信管理局。

大陸撤退時，幸由郵政總局劉觀察承漢（來台後曾任郵政總局副局長及本部參事）率視導團前往廣州。視導團實際工作係將重要「檔案」抄錄「副本」攜帶，後撤退來台

，即為恢復「郵政總局」的基礎。總局的幹部何縱炎、王叔朋、薛聘文、簡爾康、施有強等也均相繼來台。

民國三十九年（一九五〇）台灣郵政局所僅有二千零四十六所，民國六十六年（一九七七）已增加到一萬零三十二所。民國四十一年（一九五二）全年發送郵件為六千二百二十九萬二千一百九十九件（國內六千零二十二萬六千四百七十一件，國外一百九十六萬五千六百四十八件），到民國六十六年（一九七七）全年發送郵件已達七億四千五百九十九萬六千三百九十二件（國內六億九千零三十九萬九千六百八十八件，國外五千四百七十九萬六千七百七十四件）。成長在十倍以上。

郵政包裹民國四十一年（一九五二）全年發送四十二萬四千六百五十三件（國內四十萬七千六百八十三件，國外一萬八千九百七十件），到民國六十六年（一九七七）全年發送已增加到八百二十九萬零三十件（國內七百三十九萬六千三百四十六件，國外八十九萬三千六百八十四件），成長幾達二十倍。

郵政儲金的增加，更足令人震驚。民國四十一年（一九五二）郵政儲戶只有五萬零一百六十三戶，儲金新台幣兩億三千七百九十二萬六千元，到民國六十六年（一九七七）儲戶增加到七百四十二萬四千二百四十四戶，儲金高達一千八百九十五億四千九百八十

一萬六千元。台灣地區戶口統計，僅有五百三十五萬戶，幾乎家家有郵政儲金存摺。

廿五年間，郵政業務「跳蛙」式的成長，其主要原因，郵政局所，遍及偏僻地區，而且服務時間較長，的確做到便民利民的地步，也足以證明郵政組織的健全與人事制度的良好。

電信郵政比翼齊飛

電信事業始於光緒七年（一八八一）十一月八日，在天津設置電報總局，先完成上海到天津電報線路，到民國六十七年（一九七八）也有九十七年的歷史。台灣光復後，至民國三十八年（一九四九）四月，纔設置台灣電信管理局。民國三十八年京滬告警，當時的電信總局長錢其琛（號公南上海交大電機工程系一九二四級與中共現外交部長同名）部署轉進，將大量電信器材與電信全部資金，於運輸困難之際，全部撤退來台。後升交通部常務次長兼電信總局長。隨他來台的有交大電機系一九二二級王德棻（無線電總台長），一九二三級陳樹人，一九二九級繆超鳳，一九三二級方賢齊與康寶煌等多人，電信陣容為之一新。

電信發展也極為迅速，民國四十一年（一九五二）電話用戶只有兩萬四千六百零九戶，裝用電話三萬三千八百三十二具（每百人僅有零點四具），其中自動電話用戶一萬零二百七十四戶，人工電話一萬四千二百三

十五戶。民國六十六年電話用戶增到一百九萬六千零五十五戶，裝用電話一百六十八萬五千一百三十二具（每百人有十點一具），其中自動電話用戶一百十四萬四千五百戶，人工電話降低至五萬一千五百五十五戶。

附註：（據交通部民國八十一年（一九九二）統計，電話用戶已達七百四十萬八千二百七十七戶（超過人口戶數），已全部自動化，裝用電話高達一千零十一萬四千五百七十五具（每百人有四十八點六具，幾乎兩個人有一具電話），由以上數字，電話的裝用，已極為普遍。）

電報一項，因用戶多改用電傳（Fax）與用電話直接通話，其統計數字反有下降趨勢，民國六十五年（一九七六）每日平均的八千零八十三通電報，降到八十一年（一九九二）每日平均只有十九通，日見減少，足証技術的改進與使用的變化。

郵政經營成本較輕，除印製郵票需費較大外，僅需辦公處所及設備與服務人員，且郵政代辦所也可委託商店代辦，費用更低。但電信經營，則較郵政成本為高，電話電報均需要線路機房、總機設備與用戶裝置電話等，且國際線路有時尚需海底電纜，無論鋪設與裝置費用均高。但電信總局有一個極妙的收費方法，也就是變像的籌資辦法，用戶每裝置一具電話，電信局要收「押機費」每一萬四千餘元（新台幣），到拆機不用電信局收回電話機時才退還。立法委員每次質

詢，都認為電話每具「押機費」過高，屢次要求降低，電信總局總以種種理由，說明不能降低……後至電話機用戶裝機到相當程度以後，纔降低至八千餘元。家家有電話的確方便，但都市繁華區域（如城中區東區等）申請一個電話號碼，仍然是極為困難，供不應求，因而有黑市「電話號碼交易」，為市民所詬病。但電信事業的進步，是值得我們稱讚的。

海船革新貨櫃稱雄

第三個視察單位是招商局，我於元月六日下午二時半前往，當時招商局董事長為曹仲周（曾任海軍副總司令暨交通部次長），曹仲周在海軍班次較馬紀壯、黎玉璽為高。我到部不久，他就來看過我，希望將台航總經理池孟彬調任招商局總經理，我商得林部長與謝主席同意後，即由部函省府調任，曹池二人配合得很好。招商局換過好幾任董事長與總經理，都沒有很大的績效，當然與貨源、航線、船舶經營與運用，不無關係。台灣自土改與連續實施四年經建計劃以後，自民國四十七年（一九五八）起，國內輕工業產品如紡織品、水泥與合板等均可開始外銷，政府也自民國四十八年（一九五九），開闢至美國東海岸（經過日本）與東南亞等地區的定期航線，分由招商局、復興航業公司與台灣航業公司派船承運。我國工業產品外銷遂得順利的打開，業務逐年成長，以紡織

品而論，民國四十七年（一九五八）外銷為二百零八萬美元，民國五十八年（一九六九），增加到兩億六千六百萬美元，十一年之間，成長幾乎超過一百倍；合板外銷，民國四十七年（一九五八）不過三百二十七萬美元，民國五十八年（一九六九），超出一億美元，也長了三十倍。這些業務的成長，對海運的需求，也逐漸的加重。但自民國五十四年（一九六五）起，國際海運發生一極大的變化，以前裝雜貨的萬噸型的自由輪船隻，由於「貨櫃船」的出現，遭受極重大的打擊。

「雜貨裝卸」以前在「海運」為一極重要工作，均由大副負責，雜貨船前後共有四個貨倉，多少空間，各種貨物如何分門別類的裝卸，是一個專門的學問，非有經驗的大副，不能勝任愉快。輪船改用貨櫃裝卸，係仿照鐵路上以「平車運送貨櫃」的方法，「貨櫃船」有特殊的設計，每條船可以裝多少貨櫃，都有一定的規定。其優點，貨物可以在貨主家中裝櫃，經海關檢驗加封，裝上拖車，運到碼頭的貨櫃集散場，等待「貨櫃船」到達，即可裝船，裝卸貨櫃在岸上有特殊設計的裝卸工具。到達目的港，也有同樣的設備卸櫃，辦完驗關手續，裝上拖車也可直接送到貨主家中卸貨，等於鐵路及門運輸的服務（Door to Door Service），方法簡便，裝卸時間省，為海運界的一大革命。因此「貨櫃船」運輸一開始，老式的萬噸級自由

輪勢必走到被「淘汰」的命運，僅能在落後地區行駛，無法與「貨櫃船」競爭。

曹仲周接長招商局後，積極籌建「貨櫃船」，並計劃將招商局業務縮小（因大陸招商局仍存在），另成立陽明海運公司，發展遠洋定期航線，並接受中國石油公司、台灣電力公司與中鋼公司的委託，代營大型油輪煤炭以及工業原料等業務，為國內船舶噸位最多，設備最完善的國營輪船公司。陽明現擁有全「貨櫃船」二十一艘，載重六十八萬噸，並置有四萬六千九百八十九個廿呎等量的貨櫃，曾一度在世界貨櫃船公司中排名第五，再加礦砂船油輪散裝船暨冷藏船等，共計船三十七艘，載重一百九十九萬載重噸，為國輪公司中海運主力之一。

提到貨櫃船，不能不想到長榮海運公司。長榮海運公司是本省人張榮發所創辦，擁有「國籍」全貨櫃船四十三艘，一百四十五萬載重噸，有廿呎等量貨櫃八萬五千八百六十個；另有掛外國旗的「權宜國籍」貨櫃船廿三艘，七十二萬載重噸，有廿呎等量貨櫃四萬四千一百三十四個。上述兩項共計全貨櫃船六十六艘，二百一十七萬載重噸，廿呎等量貨櫃十二萬九千九百九十個，為世界貨櫃船公司前十名中排名第一名。張榮發在日據時期中，曾任過台灣航業公司中的船員，何以一發至此，有人說日本丸紅公司曾以資助，但無人證實。總之，他以一人力量創此偉大的事業，值得稱許。他並非國民黨黨員

，但是他手下大將總經理林省三（曾任航政司科長）卻參加黨部的一切活動。他並建議林部長另組「同舟會」（同舟共濟的意思）團結所有從事海運業務的同行，每月聚會一次，輪流主辦，以資聯誼。部長同我也都參與了這項活動。

中正機場急待擴建

我視察民航局時已經是民國六十七年（一九七八）元月九號了，已在民國八十一年（一九九二）七月本雜誌第五十二卷第一期有詳細報導，不再重複。值得一提的是民航局長毛瀛初。他任職達十三年之久，到七十歲纔退休。他在任內對於民航制度的建立，民航法奉令規章的蒐集、編纂與制定，松山高雄與桃園各地機場的興建與擴充，貢獻極大。他在空軍資格極老，為參加抗戰初期八一四空戰，擊落日本飛機的空軍英雄之一。空軍中人均稱之「毛老師」，即前後兩任華航董事長司徒福（空軍官校六期），烏鉞（九期）都擔任過空軍總司令，見了毛局長，也都稱他一聲「老師」而不名。毛長我一歲，曾與我、何宜武、易勁秋、王成聖、林永樑、鮑亦榮、王藍等在革命實踐研究院第三期同期受過訓，毛兼任隊長，與同學間相處極為友好。結業後，與何宜武、易勁秋三人被全體同學公推擔任十三期同學總召集人，至今未改。毛在民航局長任內，值得再提者，他認為桃園中正國際機場第一期工程完

工後，旅客營運量最多容納八百萬人，貨運三十萬噸。第二期工程，應注意上述數字適時開工，以配合需要！不料到民國七十九年（一九九〇），旅客營運量已增加到八百九十二萬餘人（現已超過一千萬人），貨運量到民國七十五年（一九八六），也增加到三十七萬七千九百餘噸，客貨運量都早已超過原估計數量，以致機場擁擠不堪，營運困難。第二期擴建計劃，歷經三任部長均未能完成規劃，定期開工最近據新任交通部常務次長張家祝（曾任交大暨交通部運輸研究所所長）函告：「……目前雖已全面展開工作，但據估計，需至民國八十八年（一九九九）六月方能完工啟用（？）」。近年來，航空需求急速成長，當前政府復有發展「空運中心」之政策，機場建設，確有「緩不濟急」之感！盼能在現任劉部長兆玄任內，能如上述期限提前完成，最好是列管進度，加強督導考核。企望之。

觀光事業發展遲緩

我國觀光事業發展遲緩，我在民國五十三年（一九六四），隨費次長驊應大韓觀光公社之約訪韓時，曾經提到。民國五十九年（一九七〇）始將台灣省觀光局升格為交通部觀光局，一任局長為曹嶽維。我到觀光局視察時，已易為朱國勳（朱家驊之子）。民國四十五年（一九五六）來華觀光旅客僅有一萬四千九百七十四人（內有華僑三千二百

四十人），經二十年之久，到民國六十六年（一九七七），來華觀光旅客增加到一百一十二萬零一百八十二人（內華僑佔十七萬六千二百四十六人）。發展觀光條例民國五十八年（一九六九）七月始公佈實施，觀光局的工在觀光事業及風景特定區的整體規劃，名勝古蹟及特殊生態動植物的維護，觀光旅館業及旅行業的管理，觀光及導遊人員的訓練與僱用，特有產品及手工藝品的推銷等等，我國觀光機構成立太遲，著手也太晚，幸有太魯閣、阿里山、日月潭、墾丁公園、溪頭、故宮博物院、陽明公園、石門水庫、烏來、關子嶺、澄清湖、麻豆代天府、南鯤鯓廟、梨山等名勝地區，雖不算多，尚能招徠一部份觀光旅客，加以航空線路在東京香港之間，可與南韓一爭高低，否則更加落後，無法比擬了。

氣象科技進步神速

台灣光復，我政府接收後，即成立氣象局，天氣預報不甚準確，常以「天氣晴，時多雲，偶陣雨」來應付。民國六十年（一九七一），中央氣象局恢復建制，改隸交通部。因國家經濟發展迅速，對於氣象需求，日求準確，且氣象科技，已進入資訊領域。中央氣象局在儀器設備，測報技術及研究發展均有長足的進步。在氣象預報方面，由原來二十四小時的短期預報，改為「三天」及「七天」的「展期預報」。民國六十七年（一

九七八）又開始正式發佈「一個月」的「長期預報」，準確率也是漸增高。氣象局吳局長告訴我，增加氣象測站，現共有一等測站三個，二等測站五個，三等測站十二個，四等測站十個，遍及全島各個地點，設備及編制均有增加。觀測業務包括地面氣象、高空氣象、雷達氣象、地球物理觀測及天文觀測等，並完成國內與國際間氣象通訊系統與接收氣象衛星資料。

民國六十五年（一九七六）設立電子計算機中心，購置「超大型」電腦，來發展「數值天氣預報」，建立即時連線系統，發揮整體運作功能，以突破預報技術瓶頸。投資達新台幣十三億七千萬。將來更可獲致下列的效益：

(一) 擁有完善氣象資訊系統。
(二) 發展數值天氣預報，突破目前天氣預報困境。

(三) 提高災變預報能力，減輕災害損失。
(四) 擴大服務範圍，提供對航空、工程、航海、及農漁牧業的服務，減少豪雨颱風及寒害等災害。

(五) 提高國際地位，提供本地區預報，可便鄰近各國及往來飛機輪船受惠。

(六) 提昇國家科技層次，培育氣象人材，也可培育超大型電腦專業人才。

氣象局改隸中央，獲得上述績效，聽到吳局長的簡報，我感到欣慰與高興。氣象局是我調部後最後視察的一個單位，吳局長也

希望部裡對氣象局的設備預算人才等問題，多予支持。（運輸計劃委員會係一研究單位，故未介紹。）

蔣經國院長任總統

在我視察交通部所屬各單位瞭解業務期間，元月七日中國國民黨突召集臨時中央常務委員會，由嚴常務委員家淦主持，他認為到五月他的總統任期將滿，不再連任，提名蔣經國擔任第五屆中華民國總統候選人，並定二月十四日召開二中全会決定。

民國六十七年（一九七八）二月，中國國民黨訂於十四十五兩天召開二中全会，我是政務官奉准列席，十三日上午八點十五分到中央黨部報到，十四日上午八時前抵達陽明山中山樓二中全会會場，九時至十二時開會，下午二時半至五時半繼續開會，晚六時半至八時半分組審查提案，此次會議主要任務為提名蔣經國為國民黨下屆總統候選人。

第二天（十五日）上午八時十分到達陽明山，八點半早餐，九點至十二點開會，全體出席中委無異議通過蔣經國為下屆總統候選人。下午兩點半至五點半繼續開會，蔣主席經國提謝東閔為下屆副總統候選人，也經大會無異議通過。晚八點半至九點舉行「閉幕」儀式並會餐，由蔣主席經國致送嚴常務委員家淦「中山紀念章」一座。

下屆總統副總統經國民代表大會選舉後，定於六十七年五月廿日宣誓就職。「行政

院」勢必廣續改組。何人組閣尚未可知？交通部部長是否更換？也是未知數。但在此數月期間，交通部工作及待決問題仍須積極進行，纔能使業務不致中斷。

船務糾紛會商解決

船務糾紛案在我調部服務之前，就發生多次。主要原因在出口貨易係經濟部主管，海運係交通部主管，而港務與航政則又由省交通處代管，出口貨商委託交運了事，而船務代理行則又發生偷竊盜賣船貨情形，以致船到而貨主收不到貨物情形，糾紛迭起，尤以中東地區為甚，因中東地區在民國六十三年（一九七四）第一次能源危機，產油各國均靠石油發財。有錢故而大量進口物資，以致被宵小覬覦，發生盜貨與船到而貨不到情形。立法院兩次嚴厲質詢船務糾紛問題。經建會責成經濟部交通兩部會商解決。

經濟部派由常務次長汪彝定與我會同召集有關方面商討解決，並請司法行政部王次長甲乙參加。汪彝定因他的大哥彝綬是我在交大同班同學，他對我非常客氣，但對船務代理行的管理，非常不滿意！因為在港口街上，常會看到一家舖面，掛有三四塊船務代理行的牌子，甚至有一對兄弟開了九家代理行，貨物託運到手，一逃了之，簡直是無人管理狀態！港務局認為係屬「航政」範圍，應該由交通部航政司主管，但航政司是幕僚單位，航政機構（大陸稱航政局）始終在台

並未設立，航政係委託港務局代管，出口貿易商只曉得將貨物委託代理行了事。大家互相推諉，纔造成「船務糾紛」的嚴重局面！經統計調查船務糾紛有案可稽者達四十三件之多！經過數次會議纔決定發生問題最多的中東航線，必須「取得開航」，使貨物能安全到達中東的收貨的貨主手中。對於船務代理行的管理，責成港務局調查，業績不良發生問題與虛設行號的代理行，一律吊銷許可執照，保留的代理行必須按月報告業績，六個月中業績不良者，也吊銷許可執照，責令關門，經此嚴厲整頓，船務糾紛案件，纔算告一段落。加以「貨櫃船」逐漸取代「雜貨船」，船務管理較前更為容易了。

百年郵展佳賓雲集

民國六十七年（一九七八）為中華民國創辦郵政一百年紀念，舉辦「百年郵展」三月二十日上午十時揭幕，各國佳賓雲集，其中有美國郵政助理部長安蓋提（Applegate），沙烏地阿拉伯郵政總局長班納塞（Banaja）與宏都拉斯的郵政主管及其他各國郵務人員，晚七時在統一大飯店文華廳舉行晚宴及晚會。廿一日上午十時，由交通部林金生部長頒獎與外籍來訪的高級郵務人員。

一九七八年三月廿二日下午六時半外交部贈予沙國郵政總局長班納塞，並在下午七時半招待晚宴。班納塞並來部裡訪問，

中外 擬學我國郵遞區號辦法，但沙國無門牌號數，不知如何實施？「百年郵展」於三月廿八日下午四時圓滿閉幕。

總統就職人事更動

省府謝主席東閣被中國國民黨提名為下屆副總統候選人後，曾於三月六日下午六時在三軍軍官俱樂部，宴請西南西北各省暨內蒙古地區的國大代表，我奉命作陪。後又由瞿秘書長韶華出面，要我同新生報董事長李白虹出面，並敦請四川鄉長黃季陸、黃仲翔、周開慶共同具名在十二日中午邀請川康渝國大代表共三十九人，午宴，為謝東閣拉票。李白虹也是四川人與我在革命實踐研究院聯戰班第三期同學。此次宴會瞿秘書長韶華也參加。拉票相當成功，大家盡歡而散。

民國六十七年（一九七八）三月，國民代表大會開會，選舉第六屆總統副總統，蔣經國果以一千一百八十四票當選總統，得票率在百分九十九以上，謝東閣當選副總統，並訂於五月二十日宣誓就職。

蔣經國就職後，提名孫運璿任行政院長，廿六日立法院投票同意孫運璿任行政院長。民國六十七年二月三日（農曆十二月廿六日）在在美僑商會舉行一年一度的「謝年飯」，曾請中央銀行總裁俞國華講演，並請美國駐華大使安克斯致詞。當時大家都認為下屆行政院長可能是俞國華，安克斯大使並以下一任總理（Next Premier）戲稱。俞只得

一笑置之。

在內閣人選中李國鼎聲望高於其他閣員，但李國鼎常喜據理力爭，為蔣所不喜，認其不懂政治。提孫運璿則係因其穩健可靠，不太與蔣爭執，是耶非耶？

孫運璿行政院各部人選如下：副院長徐慶鐘，秘書長馬紀壯（半年後調總統府秘書長）後易為瞿韶華，內政部長邱創煥，外交部長沈昌煥，國防部長高魁元，經濟部部長李元，交通部長林金生，司法行政部長李元

簇，教育部長朱匯森，財政部長張繼正，僑務委員會委員長毛松年，蒙藏委員會委員長崔垂言，經濟建設委員會主任委員俞國華兼，政務委員俞國華、李國鼎、高玉樹、費驊、周宏濤、張豐緒、陳奇祿、主計長鍾時益、人事行政局長陳桂華、台灣省政府主席林洋港、台北市市長李登輝，並訂於五月三十日上午十時，國父勳員月會舉行宣誓就職典禮。除經濟部台灣省與台北市三位主管外，人事更動甚少。（未完）

聖文叢書

民國人物新傳

費雲文著
定價叁佰元

本書係費雲文先生繼戴笠新傳之後又一精心傑作，要目有：

吳佩孚新傳、陳獨秀新傳、汪精衛的悲劇、革命奇人張靜江、關麟徵的傳奇、國士典型陳布雷、陳大慶明達謙謹、當代名將邱清泉、模範軍人胡宗南、湯恩伯的一生、細說張國燾等篇，內容精彩，篇篇可讀。二十五開本，老五宋字，全書共伍百餘頁，珍貴圖照多幅，定價新臺幣叁佰元，中外雜誌讀者八折優待，祇收二百四十元。請將書款交郵政劃撥〇七三九三三三一二號聖文書局帳戶，立即寄書