

# 幸有三身

## 軍人·商人·報人 (七)

### 民航歷史細說從頭

● 李能宏 (弘報發行人)

原來的民航隊辦公室是在火車站對面，館前街和中正路口，只有一年多的歷史。一九五一年搬到中山北路二段四十六號就改為民航空運公司。

民航空運公司 (CIVIL AIR TRANSPORT 簡稱 CAT) 在我國航空運輸

史上，佔有相當重要的地位，它曾代表中華民國政府（飛機上漆有青天白日國旗）飛行在自由世界各大城市有四分之一世紀之久，對我國貢獻良多，筆者忝為民航公司一分子，謹就該公司成立經過、成長歷史、人物背景與中共爭奪兩航飛機始末，兩次客機失事原因，秘密運送李承晚總統赴夏

威夷，趣事軼聞等敘述如後，藉以拋磚引玉，尚希民航隊同仁及各界不吝賜教。

#### 陳納德的熱心協助

美國陳納德將軍 (GENERAL CLAIRE CHENNAULT) 所領導的飛虎隊，在抗戰期間對我國的貢獻，世人盡知，不必贅述，勝利後，他又熱心地協助政府建立了救濟空運線，他的計劃獲得了聯合國善後救濟總署署長拉加第亞 (FIORELLA GUAR-DIA) 的支持，經過六個月的籌備，獲得了行政院的批准，於一九四六年

十月，簽訂了合約，空運隊是陳納德與魏勞爾 (WHITING WILLAUER) 兩人合夥創立的，名稱是行政院善後救濟總署直轄空運大隊 (CNRA AIR TRANSPORT)，後來改為民航隊 (CIVIL AIR TRANSPORT)，當時的資本是來自「行總」二百萬美金的貸款，購買飛機及修護設備（飛機和設備做為貸款擔保品），經營業務的資本，是由中、美兩國友好私人供給的，山西的閻錫山和西北的馬步芳都是民航隊的股東，民航隊並獲得了一切空運優先權，營業上的盈餘，用以償還「行總」的貸款。

## 克服困難創造奇蹟

當時二次大戰剛結束，各地剩餘物資很多，民航隊在夏威夷和馬尼拉購買了十五架C46和四架C47型飛機。在美國雇用修護人員把飛機修好，然後飛到中國，在上海設立總辦事處，當年所有職員不到五十人，大多數是中國人，駕駛員是美國志願隊和十四航空隊的夥伴，以後又雇用了海軍陸戰隊運兵中隊的退役人員多人參加工作，工作環境很差，住屋的缺乏、惡劣的氣候、航行設備的簡陋，到處都是問題，仗著領導人的努力和員工們的團結，克服了種種困難，業務蒸蒸日上。早期的業務，完全是由廣州及上海，運輸救濟物資到衡陽、柳州、西安、昆明、蘭州和北平，從一九四七年元月至十一月，民航隊每月運載一百萬噸哩（運輸的噸數乘哩數之積），一九四九年四月到達二百萬噸哩，六月又達到四百萬噸哩，兩年多

的時間，運輸量增加了四倍。飛行人員每天工作十四小時以上是常事，在航空史上可算是奇蹟，雖然當時的主要業務是貨物，但也運送乘客，一九四八年八月間，就運送了三千多位旅客。民航機運送數千噸種子、藥品、食物、農場用具、現鈔到孤立的地區去，運送政府官員、救濟人員、技術人員到內地的工作站，運送食米給湘江區域的饑民，該地區數百輛貨車因缺乏零件及車胎，救濟物資無法運送；民航隊立刻由上海趕運車胎及零件到衡陽去，使運輸沒有停頓。運送牛群和羊群到內地以復興畜牧，在回程時，則運回桐油、豬鬃、棉花、羊毛、菸草、生絲和茶葉，到雲南時利用回程載運火腿和牛肉供應上海市場，運輸機械到蘭州擴大甘肅機場，歸途載運美味的甘肅西瓜回上海。一九四八年開始，民航隊每月從內地運回價值一百萬元的出口品到沿海城市。

有一次飛機運貨物到大連，駐大連的蘇聯戰鬥機起飛阻攔，並用機槍掃射民航的C46飛機，從駕駛員拍攝的照片，可以清楚的認出，那架蘇聯的是POS式，它是美國塔爾飛機製造公司製造，在戰時租借法案下移交給蘇聯的，蘇聯人使用美國製造的飛機，用機槍掃射美國人，真是不可思議。

## 局勢動盪業務增加

一九四七年後的中國，蔣介石、毛澤東大戰，局勢動盪，中國共產黨佔據了廣大的鄉鎮和農村，國軍只能在都市附近地區活動，鐵、公路只能區段通車，物資運輸受阻，只有依賴空運，當時青島和天津的棉紗廠，原料來源地是西安和濟南，民航機越過共區，運原料到各工廠去，回航運返棉製成品，使數以萬計的工廠員工能繼續工作，在山西共軍將太原圍困了兩年，那裡有兵工廠、鋼鐵廠、水泥廠和棉紗廠，原料的供給，產品的輸出，都依賴民航機，閻錫山為了增加

民航活動，並在太原增加一個新機場，以便利空運。

共軍圍困瀋陽的時候，半年之內，民航機是這個城市對外的主要聯絡線，民航機運送到瀋陽，一萬二千多噸麵粉、藥品和現鈔，運出傷兵和難民，並安全地將七千個技術人員撤離東北，隨著局勢的動盪，民航隊的空運業務，日益增加，政府對民航隊的貢獻，甚為重視，因此又延長了兩年合約，並准許改稱民航空運隊簡稱（CAT），東北撤退後，華北局勢繼續惡化，一九四八年底，北平被共軍圍困，駐平的民航隊員撤至青島，新疆寧夏、濟南、濰縣、大原等地的撤退，民航隊飛行人員都冒著生命的危險，參加撤退工作，大陸撤退，曾有多位美籍職員被俘，有些乘機逃去，最後釋放的是工程師韓德森（HEBERANDERSON）和駕駛員比歐勒（CAPT. BUOL）。韓德森身高二公尺以上，中共人盡其材，利用他的高大身材，

做換路燈燈泡的工作。至於駕駛員比歐勒可大費週章了，比歐勒夫人（MRS. SUE BUOL）是陳納德將軍的秘書，此人學識好，能力強，打字快速，陳納德口述文稿，她不必速記，即可用打字機打出，她精於企業管理，曾協助蔣夫人宋美齡女士管理過圓山飯店，比歐勒夫人為拯救她的丈夫，曾親求國務卿杜勒斯協助，終於將她的夫婿救出，民航隊除給予金錢補償外，並特別放假數月，夫妻倆去巴黎渡假，不久比歐勒因腸胃病不治逝世，識者莫不惋惜，比歐勒夫人於六〇年代隨陳納德離職，後與民航隊同事合營旅館業於西班牙，營運情況良好。

### 在戰爭中快速成長

局勢逆轉，民航隊也隨著政府南遷，在上海時，高級主管曾開會決議將該隊遷到台灣來。在獲得了一艘中二8登陸艇後（當時價值五萬美元，

一九五三年據總工程師葛蘭第 CHID GHRUNDY 估計，加裝修護設備後，價值一百萬美元），在撤退行動中，登陸艇和二千噸的平底船發揮了最大的功能，它們載著民航隊的全部修護設備，經上海、廣州、海南島、香港，最後，到達了台灣南部的高雄港，很快地在距離二十六哩的台南建立了修護基地，待修的飛機在台南拆卸後，主體部分在台南基地維修，其他部分則運到登陸艇工廠修理。台南和高雄兩地的連絡，利用了最新科技產品——調頻無線電話（FREQUENCY MODULATED RADIO TELEPHONE SYSTEM）把兩個基地緊密的結合起來。登陸艇上沒有一寸地方不被利用，甲板上兩所活動房屋內，做為機件裝卸、修理螺旋槳、降落傘、木工的工作場所，船艙內有：電氣工場、油壓工廠、火星塞工廠、儀器工廠、檢查工場、氣化器工場、螺旋槳工場、木工工廠、攝影工廠、降落傘工廠等

十個部門，還有醫務室（有X光透視設備），印刷廠，餐廳和交誼廳。二千噸的平底船是材料儲藏庫。各工廠的設備都是最先進的，技術工人也是個個技術精良，薪水高，福利好，管理制度尤其合理，上班時有固定休息時間（TEA TIME）。有優良的設備、精巧的技術、充足的零件，民航隊的修護廠，除了不能製造飛機外，任何型式，任何故障都能整舊如新，除了維修民航隊的飛機外，台灣各航空公司的飛機也送來維修，亞洲各國甚至美國的飛機也送來修理，韓戰、越戰期間，美軍的飛機，都在民航隊修護廠修理，由於技術精良，價格合理，交機時間準確，成為遠東最大，信譽最佳的飛機修護廠，從建廠時的幾十人，迅速地擴展到一千多人，台灣人民創造了經濟奇蹟，民航隊對台灣的經濟發展厥功甚偉，自己也創造了奇蹟。民航隊的員工，從初創時的五十人，到一九五三年增加到一千七百

人，從初創時的十九架飛機，增加到三十二架，其中包括空中霸王客機一架，天王號客機二十三架，C47型客機六架，PBX二架。客貨運量為一千四百八十五萬八千一百五十四噸，飛行時間二萬九千九百五十三小時。民航隊發展的這樣快速，在世界民航發展史上創下了空前的奇蹟。

### 改名民航空運公司

由於業務的發展快速，民航空運隊擴大了組織，增加了資本，由中美雙方出資，代表中國資方的是王文山博士，王博士是我國電信界前輩，在重慶時，曾擔任過電信局長，因為我方的資本多，所以聘請他擔任民航空運公司的董事長，他常駐國外，公司事務仍由總經理葛蘭第掌管。六〇年代又改名稱為亞洲航空公司，聘請

退役海軍上將史敦普（GENERAL STUMP）為董事長，副董事長是喬治·得歐勒（GEORGE DOOLE），

彼時陳納德將軍已逝世（一九五八年七月二十七日），股權也轉讓給別人，陳香梅也離職赴美，公司業務由副董事長得歐勒掌控（長駐華盛頓辦公室），台北總公司在台北市中山北路二段四十六號的辦公室已不敷使用，遷移至新租的同路段一〇八號中央大樓辦公，中央大樓為八層樓的新造大樓，共約一千二百多坪，除八樓租給勝家公司外，餘下的七層都被公司租用，原來四十六號辦公室仍有財務處和其他單位在辦公，又在中央大樓左鄰租了一間倉庫。車務處（MOTOR POOL）在中正路（現改為忠孝東路），營業處在青島東路七號，四處加起來使用坪數在二千坪以上，在當時的台北除國營事業外，論規模設備、員工人數、業績，民航空運公司一定排在前列。

### 知名人士參與工作

業務發展快，員工人數也同時增

加，顛峰時期到達三千五百人，其中處職員

包括十四個國籍，中（百分之九十）董顯光博士之子 董世良 駕駛

、美、英、德、蘇聯、日、韓、泰、員（在越南亡故）

菲、寮、奧地利、意、丹麥、比利時 杜聿明將軍之女 杜小姐 人事

。在這麼多的員工中，不乏知名人士 處職員 秘書

和名人的後代，謹就筆者記憶臚陳如 黃伯韜將軍之女 黃麗珍 票務員

後： 孫元良將軍之女 孫祥遠 空中

陳納德將軍、史敦普將軍以上二人為 小姐 嚴澤元將軍之女 嚴樹娜 空中

美籍 小姐 革命先烈徐錫麟之孫女 徐乃錦

袁世凱總統之十一子 袁克安 空中小姐（蔣孝文之妻）

總務副總經理 張作霖元帥之子 張學森 副駕 廣州市長歐陽駒之子 歐陽百里

駛員 國父孫中山之孫女 孫蕙芬 空中少爺 江蘇省主席韓德勤之女 韓之慶

中小姐 滿清大臣李鴻章之孫 李南尊 空中小姐 湖南省主席何健之子 何平 通

台北營業處主任 嚴家淦總統之侄 嚴慶沂 工程師 信中心職員

嚴家淦總統之侄 嚴慶潤 業務處 外交官 賴家球夫人 打字員

郎靜山先生之子 郎毓俊 機航 空軍將領 毛瀛初夫人 袁副總

處職員 助理 空軍將領 汪積成夫人 新聞處

董顯光博士之女 董美麗 人事

空軍將領 汪積成夫人 新聞處

空軍將領 汪積成夫人 新聞處

空軍將領 汪積成夫人 新聞處

空軍將領 汪積成夫人 新聞處

空軍將領 汪積成夫人 新聞處

編輯

空軍將領 羅化平夫人 財務處

職員

空軍將領 剛葆樸夫人 營業處

秘書

陳納德有功於中國

陳納德 (CLAIRE CHENNAULT)

一八九〇年在美國德克薩斯州的康麥斯出生，他有個長壽活到八十歲的父親，和短命的母親，他五歲喪母，十歲時父親又娶繼室，繼母是他的小學老師，對他十分疼愛，他熱愛垂釣和打獵，過慣了放任無羈的田園生活，他歡喜史、地和數學，在學校成績很好，在大學一年級的時候，受過軍事訓練，非常嚮往軍人生活，他於一九〇九年曾報名投考西點軍校和海軍軍校，在安納波利斯參加入學考試，當他看到陰黯灰牆的校舍，並聽說錄取後，要先在這校舍內攻讀兩年才可

以正式受訓，他做海軍上將的美夢醒

了，最後一場考試他故意交了白卷，乘火車回家，繼續他的大學生活，他最初讀的是農科，但他的大學生涯是在路易士安那州的師範學校結束的，畢業後，陳納德在鄉村小學做個教師，在商科學院做過英文教員，在汽車輪胎工廠任過職。

一九一七年四月美國向德國宣戰

時，他請求受飛行訓練，因逾齡而遭拒絕，那年他年已二十七歲，並結婚生子，超過加入空軍的標準年齡，那年八月，陳納德加入印地安納州的士官學校，經過三個月的訓練，他成為一位陸軍中尉，被派在特拉維斯要塞第九十師服務，駐地附近是凱利機場，是通訊隊訓練飛行人員的地方，當凱利機場徵求飛行員時，陳納德獲准參加學習飛行，一九一九年春天，他正式從飛行學校畢業，已是一個戰鬥機駕駛員了，一九二三年他被調到夏威夷，在珍珠港中心的福特島上的路加機場工作，指揮第十九戰鬥機中隊

達三年之久，也是他第一次任指揮官，以後他又擔任了戰術高級教官，教授戰鬥機戰術，一九三六年至次年春季，陳納德的健康轉壞，他患著慢性重氣管炎、低血壓、聽覺不靈，他獲准退休，結束了二十年的軍隊生活。

### 受聘來華任職空軍

那時中國正受著日本的侵略，蔣夫人宋美齡女士任航委會主席，組織了空軍，聘請陳納德來華任職，月薪一千美元，此外還有津貼、汽車、司機、譯員，並有權駕駛中國空軍的任何飛機。一九三七年四月，陳納德把家眷安頓在路易斯安那州之後，在舊金山乘船經日本來到中國，在上海他會見了蔣夫人和委員長的私人顧問端納。以後端納成了陳納德的最有力支持者，並介紹陳認識了蔣委員長，直接呈遞建議方案，端納並居間調整陳納德與蔣夫人彼此之間不同的意見，蔣夫人的長兄宋子文，是首倡建立中國空軍的人，由於他的主張，聘請了傑克·爵埃特上校領導的非官方美國顧問團，為中國建立了空軍學校，在杭州從事訓練中國駕駛員，一九三二年，並向美國訂購大量教練機、作戰飛機及一切裝備，一九三四年，發生閩變，爵埃特拒絕協助轟炸福建，因而工作上有了困難，於是爵埃特期滿回國，陳納德那時的官階是上校，職稱是航空委員會的顧問，當時中國經過長期的內戰，每個地方軍閥都有幾架飛機，廣東的空軍，飛機的數量最多，都先後飛到南京投誠。當時的航空委員會主任周至柔，他除了日理萬機外，另外一項重要任務，就是訓練駕駛員的愛國思想和防止叛逃。

當時中國空軍的飛行技術，混合了英、美、法、俄及意大利的航空技術而成的，意大利的黑衣首相墨索里尼，拉攏了孔祥熙，爭取到中國空軍這個大市場，派遣了駕駛員、工程師和機械士，在南昌建的飛機裝配廠，

那是一種奸計，其裝配的轟炸機和戰鬥機，作戰效果很差，只能當運輸機用，至於在洛陽所創辦的空軍學校，因為訓練課程的不當，效果很差，當時中國空軍控制在意大利人手中，航空委員會的管理方法，也是他們訂的，登記簿上登記的飛機有五百架，只有九十一架可以作戰。

這時毛邦初將軍、陳納德和幾位爵埃特所留下的顧問，在南昌努力整頓這些戰鬥機隊之時，我國的抗日情緒已到達沸點，蔣委員長召集毛將軍和陳納德到牯嶺開會，當蔣委員長得知空軍的真實情況後，氣得面孔變紅，毛將軍嚇得面無人色，那次會議，蔣夫人獲得其所需權利，以整頓航委會，陳納德和蔣委員長之間，建立了良好的關係，陳提出凡是對空軍有益的建議，蔣都欣然採納，由於蔣對陳的信任，一九四二年第一批中國空軍在美國受訓的駕駛員回國後，陳納德的工作進行較以前順利多了，他的空

戰理論和許多改革訓練計劃，對中國空軍都有卓越的貢獻。

### 熱愛中國協助抗日

對日抗戰期間中國軍隊擴展得很快，尤其是空軍，在抗戰初期，由於機種的複雜及駕駛員所受訓練的不同，飛機的維修和指揮管理方面，都有困難，再加上日本軍機性能好，數量多，我國空軍處處都居劣勢，陳納德為協助中國抗日，號召成立美國志願大隊，加入我抗日行列，美空軍志願大隊，採用飛虎隊名義，他們英勇的表現和輝煌的戰果，聲震中外，一九四三年，美國政府宣佈成立第十四航空隊，陳納德被任命為首任司令，這是美國空軍正式派駐在中國作戰的開端，他們的飛機性能優異，駕駛員技術精良，最高紀錄一個月曾擊毀敵機三百三十四架，一九四四年十一月起，至一九四五年五月中止，共擊毀敵機一千六百三十四架，美機在空戰中

的損失只十六架而已，敵機由優勢而轉為劣勢，對中國抗日戰爭幫助最大的盟軍，論功行賞，十四航空隊應居第一。

下面的詩，是當年來華助戰，駕駛運輸機飛越喜馬拉雅山航線的美國十四航空隊飛行員，名叫詹姆斯·布羅契爾 (James D. Bruchel) 的人所作。題目是：「飛越駝峰」，被飛行員視為死亡航線。原文刊載於美國駝峰協會，會刊第二期，本文摘譯其中一小段，足以看出當年在這個地區，執行任務時驚心動魄，餘悸猶存的心境。

越過嚴酷的喜馬拉雅山脈，  
這裡是一望無際的峭壁冰山。  
發動機任何一絲異常音響，  
都會使我們駭出一身冷汗。  
因為這是在兩萬英尺的高空啊！  
是的，我從出生以來，  
終究要隨耶穌一同昇天。  
如果你還沒有排除一切困難，  
那沒有甚麼比駕駛一架飛機飛越



駝峰，  
更使你心驚膽戰。

每一個人，都希望把自己的經歷。  
刻在歷史上，告訴後人他的輝煌。

從上面這首詩，可以清楚的看出  
這些英勇的美國友人，冒著生命的危  
險，在死亡航線上飛行，他們英勇的  
事蹟，使人讚揚和尊敬。

一九四八年後的中國，東北棄守  
、北平和談，大陸局勢逆轉，各重要  
城市紛紛向南方撤退，鐵、公路不能  
暢通，只能依賴空運隊的飛機運輸，  
東北的瀋陽、山西的太原、新疆的迪  
化、甘肅的蘭州等地的撤退，全部依  
賴空運隊運送，北方最後一個撤退的  
城市是青島，最後一個縣分是濰縣，  
空運隊冒著炮火的危險，載著該縣縣  
長張天佐將軍飛往青島，南方各大都  
市的撤退、空運隊也盡了很大的努力。

### 民航投入產權之爭

中國航空公司、中央航空公司（

以下簡稱兩航）是中華民國國營的兩  
家航空公司，中航總經理劉敬宜、央  
航總經理陳卓林，率領兩千多員工，  
於一九四九年十一月九日在香港投共  
，消息傳出，全國震驚，兩航投共後  
，遺留在香港啟德機場的飛機多架。

中國航空公司（CNAC）計有  
DC-4 型運輸機五架，C-46 型運輸機  
十八架，DC-3 型運輸機七架，PBX  
一架，共三十一架。

中央航空公司（CATIC）計有  
CONVAIRS-240 型飛機五架，C-46  
型十八架，DC-3 型運輸機十七架，  
共四十架。兩航公司共計有飛機七十  
一架在香港啟德機場停放。

當時各方傳言，英政府即將承認  
中共政權，如果實現，兩航滯港飛機  
可立即解決，不料英國於一九五〇年  
一月六日始宣佈承認中共，這不到兩  
個月的時間，使兩航奪產官司有了轉  
機，政府為了不使兩航飛機落於中共  
之手，緊急與陳納德、魏勞爾商議對

策，結果由陳、魏二人收買兩航的資  
產，再轉賣給一個美國註冊的公司  
CATI，以美註冊的新公司（CATI）  
控告陳、魏二人不能交資，再轉告兩  
航公司人員霸產不放，如此，民航公  
司就加入了為兩航公司的產權爭奪戰  
中。

閻錫山於一九四九年十二月十一  
日連夜與陳納德、魏勞爾共擬成出售  
文件，譯文如下：

陳納德將軍  
魏勞爾先生  
（美國特拉華省法定  
合伙人）

啓者，閣下出價購買中航公司及  
央航公司之呈請經中華民國政府最高  
當局已接納。

中華民國政府茲將中航公司及央  
航公司全部資產飛機、零件、機器、  
工具以及一切凡屬於該兩航公司範圍  
內之其他財產，包括全部政府所占有  
之股本或其他業主契據等售給並轉讓  
與閣下，閣下現係該項財產之唯一所



有人。

此項售賣及轉讓係經閣下洽約而成者，茲證明上述交易以此為最後及完全、本院經咨會外交部準備全部有關此項轉售之必須證件，根據尊意而轉移與任何外國政府。

其他任何必需以資證明閣下對該項財產之所有權文件，亦經飭令政府全體官員協助辦理。

中華民國行政院院長閻錫山  
中華民國三十八年十二月十二日

### 香港政府左右為難

以香港政府的立場來說，對這宗大案件是很頭痛的。對中共不願得罪，對美國不敢惹，中共認為兩航財產為國家財產，在國際法上不受外國之制裁。陳納德、魏勞爾則認為在購得兩航資產時，英國仍承認中華民國政府為中國之合法政府，故交易是合法的，並有國民政府官員提出誓言，證明陳、魏二人為合法購得「兩航」資

產繼承者，有外交部葉公超、交通部次長劉紹庭、兩廣外交特派員郭德華、民航局長賴遜岩等。這場兩航財產爭奪官司，涉及四個政府：中共、中華民國政府、美國政府、英國政府，各方延聘律師共有二十人，為香港法院空前大案件，當時代表中共的大律師是陳丕士，代表陳、魏的律師，一位是美國戰略情報局杜洛雲，另一位是 T. Concoran，此人曾任美國羅斯

福總統私人顧問，當時，民航公司在台灣的法律顧問端木愷和副總經理袁克安，每夜都在中正路（現忠孝西路）總公司辦公室加班，有時直到天明，翌日由專人將文件送往香港，雖經多方努力，陳、魏在一、二、三審均失敗，最後覓得有力律師出面，在華

府運動若干議員，出而反對英國政府、英國政府之司法委員會，始承認陳、魏之所有權，因而勝訴，時間是民國四十二年年底。

根據中共方面資料透露，兩航投

共近三千名員工，在反右及文革期間，被指為國特、投機分子，備受迫害、自殺者頗不乏人，一直到四人幫倒台，才解決政治、生活待遇問題。

### 王世杰因案被免職

王世杰日記說他因兩航產權被免職，他的日記是這樣寫的：

當民國四十一年兩航官司三審失敗之後，陳納德囑其律師端木愷向我政府請求，勿向陳等索付代價。余（王世杰自稱）當時亦覺如於爾時嚴索代價，不特不能生效，且陳等如因此而不積極上訴，飛機將悉為共匪所獲，因於端木申請書上提議緩追，蔣先生當時曾親批「如擬」兩字，並親署「中正」二字。

民國四十二年十二月，陳等雖已勝訴，但飛機尚未盡售，未及繳出其依約應繳之款，蔣先生甚怒，其初嚴責經手此事之葉公超、嚴家淦等，嗣經黃少谷（當時葉為外交部長，嚴為

財政部長，黃為行政院政務委員）查出余於前年致彼之函（謂總統已批准緩追）乃謂余當時在公文上錄由不詳，意存朦混，免余秘書長職。實則余與總統府秘書人員無絲毫朦混之意，蔣先生亦或明白，唯蔣先生既先已辱呵葉、嚴諸人，乃不得不以余為「替死羊」耳。

嗣陳等陸續將四百餘萬美元代價完全交給政府，此一公案乃告了結（似在民國四十四年）。

以上見王世杰秘書長民國五十二年一月二十三日日記。

此事發生在四十二年，王世杰是該年十一月十七日被明令免職，免職時自己對其免職前後經過，尚不盡悉，直到民國五十二年一月二十二日晚，民航公司董事長王文山告訴王世杰，當年陳納德絕非圖利，其用意只在幫助我政府，經王文山細告，始完全明瞭，王世杰真是糊裡糊塗被免了職，當時蔣總統是「錯怪了好人」，這

是兩航官司的一段軼事。

### 陳納德股權轉讓回美

民航空運公司簡稱（CAT）。六

○年代又改名為亞洲航空公司，簡稱

（Air Asia）。因政治關係，陳納德

股權已在美轉讓，偕夫人陳香梅（任

民航公司新聞處副處長）離華返美，

亞航董事長由退役海軍上將史敦普將

軍接任，業務由副董事長得歐勒負責

。這時期是亞航業務的鼎盛時期，獨

霸了台灣空運市場，飛機修護工廠，

業務遍及亞洲各國及美國，員工近四

千人，百分之九十以上是華籍，對我

國航空業人材的訓練貢獻很大，初創

的華航，適逢亞航公司解散時期。機

航、修護、業務、通訊等部門的各級

幹部，泰半是由亞航人員擔任，亞航

飛航業務結束後座落在台南和高雄的

飛機修護工廠，曾十易其主，目前由

國人經營，業務已大量減退，僅有員

工二百餘人。

陳納德返美後，因宿疾住院甚久

，於一九五八年七月二十七日逝世，

惡耗傳來，震驚台灣，大家對這位在

抗戰期間冒著生命的危險協助我國抗

日，勝利後，為中國的民航事業費盡

心力的中國之友的逝世，同表哀悼，

中國的許多團體和人民，為了紀念這

位偉大的美國友人，自動捐款，籌建

銅像，不久，一座與陳納德生前身材

一樣大的半身銅像，也是在中國土地

上唯一的一座洋人銅像，於一九六四

年四月十四日，在台北市新公園隆重

揭幕，政府官員，各界代表，陳香梅

女士和十四航空隊的昔日伙伴，都參

加這莊嚴隆重的揭幕禮，日期是蔣宋

美齡為紀念十四航空隊而選定的。陳

納德的銅像將永遠安放在環境幽靜的

新公園內，供遊客瞻仰他的不屈不撓

，熱愛中國的偉大精神，將永遠存活

在中國人的內心深處，民進黨執政後

，把陳納德銅像遷移他處，這種忘恩負

義的行為，令人不齒。（未完待續）