

歷任交通部長與我

王 洸

張嘉璈深識而果決

江蘇寶山張嘉璈公權先生，早歲以整頓中國銀行，大收功效，即負盛名。民國二十五年，政府定有五年建築八千里鐵路的計劃，經費浩大，必需有理財雄才，方易進行。中央特調任公權先生繼顧孟餘之後，出長鐵道部。為時不過兩年，因多方籌得中外資金，卒將浙贛、蘇嘉各路完成，其他京贛、湘黔、成渝、湘桂各路，亦先後動工。在日本發動侵略戰爭之前，我國築路前途，大有突飛猛晉之象，此皆公權先生運籌督導之功。七七事變發生，中央播遷，政府精簡機關，於民國二十七年一月，將鐵道交通兩部合併，公權先生調任交通部部長，原任交長俞飛鵬將軍專任軍事委員會後方勤務部部長。時中樞軍政重心，移至武漢，長江航運，遽變繁要，航政局長責重事艱，公權先生擬調整人事，時我任交通部航政司船舶科長兼海事科長，何司長墨林先生推荐我升任，公權先生似有意考驗我能否勝任，特先召見，要我擬具以後對長江航運如何維持，作一節略呈閱，我窮三日而進，公權先生立即發表我為漢口（區）航政局局長（簡任職主官），可見其用人之慎重。公權先生戰時主政交通，約有六年

，對我任使最多，在本職之外，先後派令我主持鋼骨水泥船、木船、小輪船的製造，絞灘工程的建設，軍運船舶的徵調，雖說戰時國家用人之秋，而公權先生對我來說，確有特達之遇。公權先生七十大慶，海內外交通、鐵道、財經方面其舊屬，集議刊印文集，以表崇敬。有關水運部份的記載如次：

「公權先生就任交通部長，適在抗日戰爭發生，南京甫陷，中樞遷武漢之際。江海輪船退集武漢，連同湖北原有內河輪船，其數達六百四十餘艘，噸位合計十四萬三千餘噸，一時有停滯現象。公權先生鑒於此等輪力，如由政府予以組織，大可利用，以供軍民運輸，因令漢口航政局局長王洸，設立航務諮詢處，分別船型，加以編組，使未營業者，得有承運之機會。其中蘇浙皖輪駁數十艘已與船東失却聯絡，因飭合組事務所，自行管理營運，既解決失業問題，復發揮運輸力量。此等輪駁於武漢失陷後，更為行駛湘宜內河與常沅航線之先驅。至於江海大輪則督令長江航業聯合辦事處妥為調配，客船維持漢灣、漢宜、漢湘、宜渝定期航線，以疏運後移軍民。海船則承攬八萬噸兵工器材，由漢運宜（今由招商局長江業務管理處處長沈仲毅承辦）。當時適值枯水

，又令航政局管制川江輪船木船，分段接運，雖時急事艱，卒能將上海遷川工廠，一併運達目的地。抗戰期間，後方工業軍需之生產，全賴此項器材而大興。其助昭利濟，已早著先聲矣。宜昌為宜渝航線之起點，川江灘多水急，長江下游船隻，馬力不足，無法上溯，公權先生逆料武漢失陷，宜昌有如瓶頸，船貨紛集，必有擁塞之虞，因先撥款，令王洸組設絞灘管理委員會，限期於青灘、洩灘、塔洞、興隆灘、東洋子等急流礁密之處，建築絞灘站，利用機械設備，絞船過灘，如此木船與小馬力之輪船，方得承載客貨安全迅速通過，其所保全之生命財產實無法以數字估計。武漢陷後，川省水運遽繁，亦因撤退入川之下游船隻同負艱鉅，賴以暢通，公權先生明察癥結，先令建設絞灘站，蓋為解決川江航運治本之策也。

我與長部通交任歷

「抗戰期中，四川為民食軍需之倉庫，惟鐵路尚未敷設，而公路運輸又因汽車汽油補充困難，各方節用，其屬經濟為人樂用者厥惟木船。蓋川省河道縱橫，無遠勿屆，當時木船數量不足，此爭彼奪，其他各省亦復如是，設不速造新船，無以應長期之需要。乃於二十八、二十九兩年，首創貸款造船政策，由政府撥專款，令王洸所主持

之航政局設計改良船型，貸款船戶仿造，先後完成三百八十八艘。嗣以糧食煤鹽運量浩繁，又自三十年起，設立西江、川江兩造船處，統令王洸兼任，以利指揮。王洸奉命後，在湘桂粵贛川五省分設工場，自造船隻，以速供應。兩年之間，共造木船一千七百八十餘艘，淺水輪船七艘，煤汽機船十一艘，為政府大規模造船之盛舉。軍需民用物資自得此大批船隻，轉輸各地，用能源源無缺。凡此成就如無公權先生決策之明，督導之嚴，曷克臻此。至如製造鋼骨水泥船以代替十六艘巨輪沉江（令王洸主持），及補助民生實業公司以改善川江輪運，創辦川湘川陝水陸聯運（令由薛光前主持），以增強運輸力量，及成立西江航業戰時服務社（令由盧逢泰主持），以督導兩廣輪船聯營，均為針對當時水運之必要設施，一克底於成，口碑在道，朝野欣服。」

端木傑受命危難中

安徽懷寧端木傑文俠先生，早歲畢業軍需學校，在軍政部軍需署任司長多年。俞飛鵬先生在抗戰前，第一次任交通部長時，任文俠先生為參事，惟派在軍事委員會警衛執行部第二組辦事，規劃戰備。抗戰軍興，俞飛鵬先生專任軍事委員會後方勤務部長，文俠先生亦隨同改任該部副部長，以迄抗戰勝利；一直輔佐俞先生，有如左右手。我因一度兼任四川省船舶總隊長，直屬後勤部，須參加部務會議及軍糧稽核會議，文俠先生常任主席，得見其熟悉業務，瞭如指掌，記憶力特強，確屬軍政長才。凡所提示或作結論，莫不

悉洽機宜，私衷深為欽佩。民國三十八年三月二十二日何應欽先生組閣，文俠先生辭去立法委員之職，繼俞大維先生而任交通部長，時則匪戰事，日陷困境，四月廿四日，共軍入南京，中央政府遷廣州，旋聞錫山先生繼何應欽先生任行政院長，交通部長仍由文俠先生禪聯。

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，我忽接交通部主任秘書李祖紹的長途電話，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，李景濂先生堅辭航政司司長，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，做了一個星期，李景濂先生辭意堅決，仍不肯回部。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，另成立民用航空司，內定吳元超任該司司長，在交通部組織法修正公布前，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，挾持十二架民航機，由香港飛北平，發生了轟動中外的案件，監察院後來查究責任，嚴厲彈劾端木傑、吳元超，亦因為這個原因，而沒有牽涉到我，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，因為我還在城區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圻局長的同事們，讓沈前往成都，我才帶了燁、煊兩兒，拜別母親，附搭他的座車，離開山城，取道北路經遂寧、綿陽而到成都。二路還算平安，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。

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）因端木傑未來臺灣，由閻院長兼領部務，我自然隨同辦公。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，蔣總統介公復職，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，水運空運遭遇空前艱難，航政工作，在臺須從頭做起，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。

保全兩航滯港飛機

民國三十八年十一月九日，中國航空公司總經理劉敬宜、中央航空公司總經理陳卓林在香港叛變，親率飛機十二架，集體飛至北平。其餘兩公司飛機除部分在四川、臺灣者由政府控制外，計有七十一架因機航人員不願附逆，拒絕飛往，均停留香港啓德機場，遂由香港政府凍結，不准移動。又中國航空公司上海龍華修理廠已先遷至

香港，亦同時停工凍結。

同年十二月十二日，政府將兩航全部資產轉讓與陳納德、魏勞爾，旋由陳魏兩氏轉移於在美國德拉瓦州登記之民航空運公司，由該公司要求接管香港高等法院扣留之兩航飛機及器材。惟高院宣佈不予受理。三十九年二月二十三日，高院且判決駁回民航空運公司接管兩航資產之申請，並撤消以前頒發兩航飛機器材離港之制止令，遂有部份器材為共匪偷運出境。

民航空運公司不服，於三十九年五月十一日向倫敦英國樞密院申訴，幸獲兩航在香港之資產再度扣留之命令，在此期間，香港高院曾判決民航空運公司敗訴。惟該公司最後又上訴英國樞密院，終於四十一年七月二十八日宣判，允許民航空運公司不服香港高院判決之上訴，香港政府卒將停留於啓德機場之原由匪方人員看管之兩航飛機七十一架，移交民航公司接管。至於存放於庇利船廠及新亞藥廠之兩航零件器材，同時亦由警方接管，於四十一年七月卅一日，連同飛機之所有權一併正式移交民航空運公司。此案涉訟兩年半，始全部結束。民航空運公司迺將部份飛機及零件器材運至臺灣，後來即以此資產依照民用航空法之規定，成立了中美合辦的民航空運公司。又依照外人在華投資條例，另成立了亞洲航空公司。此案在訴訟期間英國樞密院為調查證據，曾經由英國駐臺領事館，約我以當時任航政司司長的職位作證，並簽證了有關轉讓文件的證詞。此為我政府外交上一大勝利，外間甚少知悉全案經過，今特補述如上，以實史乘。

陳良整頓台灣航運

浙江臨海陳良初如先生，久任軍政部會計長、軍需署長、及聯勤副總司令，向以才華卓越，勳績昭著，為中樞所倚重。共匪進犯淞滬時，先生出任上海市長與湯恩伯將軍支持危局一段時間，尤見其忠黨愛國。

民國三十九年二月七日，行政院閻錫山院長改組內閣，初如先生出任交通部長，於同年三月十五日，陳誠院長組閣時，調任行政院主計長，故其主政交通僅四十四日。當時中央精簡機構，部內人員不過三十餘人，我除任航政司長本職外，陳部長派我兼代路政司司長。

政府初遷臺灣，先總統蔣公尚未復職，有如風雨飄搖。各部首長均屬責任艱鉅，尤以交通部長關係最為重要。因三十八年十二月九日，中國航空公司總經理劉敬宜、中央航空公司總經理陳卓林叛變，挾持民航機十二架飛平投共。該兩公司停留香港啓德機場的飛機七十一架，又被香港政府扣留，不能返臺，對外空中交通，僅賴陳納德的民航隊數架飛機，勉為維持。三十九年一月間，招商局泊香港的輪船十三艘，受共匪利誘脅迫，易幟投共，政府雖通緝主謀人員，而船員仍抗命不來臺灣，對外水運，亦不絕如縷。陳部長適於此時接任，又逢另一逆境，招商局與復興航業公司由政府保證的美債船隻，因延付本息，突於一月十八日被美國政府宣布我違約，通令其各地使領館，及本國海關將該兩公司停泊海外的船隻，悉數扣留，不予放行。在我國內的美債船隻，

亦不敢駛出，真是禍不單行，動搖了我航業的根。陳部長沉着應付，首先自兼招商局董事長，派我為常務董事，共商對策。當時中央財政困難，無法代付美債本息，適郵政儲金匯業局何局長縱炎已來臺灣，該局雖暫停業，惟尚存若干美金，陳部長獲悉，認為只有動支此款，絕無他途可循。經令招商局總經理韋煥章以其泊臺船隻作為擔保品，向郵政儲金匯業局借美金五十五萬元，並由交通部動支當時存美料款美金二十四萬一千二百三十九元，連同墊款，籌足美金八十三萬元，匯美償還該兩公司延付的本息，各船始獲解除扣押，照常營業。但為時不滿一個月，招商局即虧損美金七十萬元，復興公司亦虧損美金二十三萬元。設當時陳部長不採取此項措施，拖延不決，則該兩公司之損失，不知伊於胡底。此事我是主管司長，自亦竭力主張，協助韋總經理進行。當時郵政人員，對我如此幫忙航業，不無微詞；惟解救航業，究勝於外匯之呆存。後來郵政儲匯局停業多年，其局內各項開支，亦幸賴有此息金，始得維持。招商局頗能信守契約，嗣後該欠款陸續歸還。郵政儲匯局旋亦奉准復業，成為今日最重要的金融機構之一。

陳部長任內另有一項重要措施，係將民用航空局撤退來臺羣龍無首的三二十位技術人員，遴選資深的蕭濯恩處長升為副局長，代理局長，維持此一重要的建制，而未中斷。當時民航飛機飛臺，係借用松山軍用機場，因無夜航設施，民航機不能於夜晚起降，為維持對外空中交通，應速增加各項設施，經詢據蕭代局長稱，該局由渝來臺

，帶來全套新式夜航燈及電信設備，封箱未動，如能由部撥發銀元十萬，即可施工，開放使用。我當將此情形簽報陳部長，請其在部存款項中，撥出十萬銀元，發交該局辦理。時內閣已有改組消息，簽呈留中一星期未發下，大家以為沒有希望了。殊不知陳部長於三月十五日交卸前一小時，忽召見我，檢出前呈，徵詢我的意見，我答以松山機場雖已開放為國際航空站，外籍民航機顧慮安全，來的不多，此項建設為最低限度的必要設施，實宜准如所請。且該局來臺人員，多係青年，學有專長，任其投閒置散，亦非國家用人之道。請陳部長務必批准，以免後任多所考慮，稽遲進行。陳部長立即裁可，將簽呈批准，交部內主計室辦理，算他任內之事，由其負責。如此明快的決定，可見陳部長一向辦事的精神了。後來民航局獲款，立即籌辦夜航設備於是年五月間，裝設完竣應用。台北航用電台亦於同年八月六日正式開始工作。今日民用航空局重要幹部多係當年來臺的青年，所建各地機場，規模宏大，飲譽中外，其肇端實始於此案。

陳部長主政交通，雖僅四十四天，上述兩案的決定，其政績已足傳了。初如先生在任內曾有計劃，將路政航政兩司合併，改稱運輸司，屬意於我，後因交卸，未成事實。他與我，初次共事，對我如此的信任與禮遇，使我永難忘懷。

投共輪船終獲賠償

三十九年一月十五日，英國承認共匪，招商局泊香港之教仁、鄧鏗、成功、鴻章、林森、蔡

鏞、登禹（以上均係N3型）、海康、海廈、海漢（以上均係大湖型）、中一〇六（登陸艦型）民三〇二、民三一二（以上登陸艇型）輪船十三艘，受共匪利誘脅迫，易幟投共，政府通緝主謀人員，依法懲辦。事前交通部已獲情報，我即通知韋煥章總經理，從速派員赴港處理，並囑攜帶鉅款購買燃料，發放薪工，以免有所藉口，無如主謀者，甘心附逆，終不應命開船返臺。雖有部分船員策劃返臺，惟為主謀者發覺，未獲成功。事後，中央民意代表及輿論界對徐董事長領導招商局多年，未能防範未然，紛紛責難，徐董事長終於辭職，交通部遂派俞飛鵬先生繼任。後招商局對此叛變之輪船，因曾保險，遂以船員惡意行為條款（Baratry Clause），向保險公司要求賠償，涉訟多年，終獲勝利。故實際上招商局尚未遭受財務上之損失，得以其所得賠償償清各該船的美債。

袁守謙使商船更新

湖南長沙袁守謙企止先生，於民國四十三年六月，以國防部政務次長職位，繼賀衷寒先生而任交通部部長，時年四十七歲。四十九年七月，內閣改組，始移交於沈怡先生，其主政交通整整六年。政務次長柳克述、常務次長錢其琛均係交通大學出身，由賀任以迄袁任，始終其事，深得企止先生之信賴；益以電信方面重用于潤生、陳樹人、方賢齊先生，郵政方面重用何縱炎、劉承漢、許季珂先生，故在其任內，均有突出的發展。至於航政方面，企止先生完成了我國第一次商船汰

舊更新計劃，先後建造一萬二千五百噸級快速貨船四艘（海健、海行、復安、如雲），五千五百噸級近海貨船兩艘（臺永、海祥）及三千七百三十噸貨船一艘（海泰）。其辦法係由船東出資百分之十五，政府貸款百分之十五，餘款於交船後，由國家銀行信用擔保，分期償還。衡以當時中央財力，能有如此支持，實係交通部長最大的成功。嗣後對於航業之建造油輪及雜貨船，亦諸多協助。我國商船在其任內六年之中，量與質均有很大的進步。

我之得識企止先生，在民國卅七年，那時白崇禧將軍為華中軍政長官，企止先生是政務委員會秘書長，我因出席長官公署的會議，方瞻其豐采，看他總是着中山裝，一直到今天，都是如此，可見其服膺三民主義確是表裏合一。企止先生精書法詩詞，我不擅此道，但一向喜愛我國的傳統美術。故在漢口，常到書畫展覽會參觀，有時亦見企止先生，在細細觀賞。政府遷臺，國步多艱，他已無當年的雅興，但在他任內，曾有一次約我到其公館，展示他的收藏，以名家法眼，自然不同凡響，我益佩服他在這方面造詣之深。

企止先生任交通部長時，曾繼續推行前任的企業管理制度，尤重業務檢核。他調整人選，盡量延聘不在部內任職，而已往在交通方面曾有專功的人士，如何墨林、吳道一、陳舜畊、陳振銑、莊漢開、牛天文諸先生，均曾應聘擔任過檢核，我繼承他們的雅愛，被推為發言人，在會議時要任主席，責任加重，所以與袁部長遂多些晉接的機會。

袁部長每年要率領檢核團到所屬各單位巡視，直接聽取報告，雖是長官，但很少講話，通常都介紹我，向受檢單位說明今後部方政策的動向，和檢討前一年該單位的績效。他雖少發言，却很緻細的聽，會後的小組商討，就是我們檢核的專了。檢核團同仁對袁部長，有共同的印象，那就是謙謙君子，恂恂如也。所以他在任內，很少在報上發表談話，作自我的宣傳。

每年度結束以後，部中必舉行一次業務檢討大會，他總要加一節目，即指定檢核團發言人，根據檢核結果，擇要提出口頭報告，目的在令各單位注意力行，互相觀摩。我不止一次的擔任這項工作，實在感覺負擔不起；袁部長俟發言人報告完畢，才作講評，於此可見他重視專家的意見和尊重檢核超然的地位了。

曾有一事，使我很受感動。民國四十六年七月，檢核團由袁部長率領到中部視察各交通單位，有一次為糖業鐵路問題，在斗六糖廠招待所開會，會報結束，第二天仍有小組檢討，大家留任招待所，袁部長須提前於午夜，在斗六乘夜車北上。各檢核寢室分配既定，尙留有一大間，準備請部長休息或給我住宿，我當然不肯，要與沙燕昌檢核同住一室。惟袁部長執意促我住進，謂明日我要主持會議，應好好休息，我無法推却，勉強住進。而袁部長整襟端坐客廳，直至午夜十二時半，方靜靜的前赴車站，乘臥車北上。從這一事，可以看出他的克己謙遜的精神了。

民國四十七年，省營臺灣航業公司適逢航業不景氣，負債之重，虧損之鉅，幾瀕破產境地。

省府特成立整理臺航專案小組，由交通處譚處長嶽泉先生為召集人，責令臺航公司切實研究整債、開源、節流的方案，送小組審議，俟報准省府，立即施行。省府為加強與交通部等中央機構合作起見，決定改組董事會，譚處長推荐我任董事長，周至柔主席可能為此事曾就商於袁部長，所以我事前毫無所聞，後來周主席逕行發表我的新職，想是已徵得袁部長的同意。

我甫接事，譚處長要求我辦妥三件事。第一、與中國銀行徐柏園董事長商洽，將臺航所欠美金一百四十五萬元，延期還本，減低利息。柏園先生深明臺航遭遇嚴重困境，特別支持我的請求，允將三年還本之期，延長為十五年，利息由六厘減為三厘，這是銀行界很少見的優惠條件，我總算不辱使命。第二、與交通部交涉，將臺航承運臺日線貨運配額，由已定案的百分之十九，提高到百分之二十五·七三。第三、要我請求交通部，除已批准的五千五百噸貨船貸款案外，再加給臺航一艘一萬二千五百噸快速貨船的貸款權。這兩件事都關係招商局的權益和民營航業的營收，阻力甚大，袁部長力排眾議，毅然批准了臺航所請。這固然是袁部長維護臺航的一番苦心，而對我來說，已對省府有了交代，使我增強了在臺航的領導力，臺航各種整頓方案遂得一一付諸實施。我以後一直協助陳舜畊、陳仲衡、錢益三位總經理發展業務，開源節流，更新船隊，幸能轉虧為盈。我於任期屆滿九年後，光榮退休，不能不說得助於袁企止、徐柏園先生初期給我的支持，豈能忘懷他們的關愛呢！

會養甫秉大公治事

廣東平遠會養甫先生，於民國三十一年十二月至三十四年一月，出任交通部長，我因部屬關係，方得管接先生。以前我早知道他是建設長才，尤其在抗戰前，興修鐵路，抗戰時趕築飛機場，卓著功勳，為黨國元老張人傑（靜江）先生所激賞，為先總統 蔣公所識拔。我雖私衷景仰他，但是他對我似乎不很了解。原因是以前，我未曾對先生有所效力。

民國三十三年十月，曾部長將我長江區航政局局長的職位，一度調部任專門委員。繼任者為現任立法委員周厚鈞先生。這一次的調動，對我來說，是事業上一項重要的轉捩點。因為我在抗戰時期雖負過許多責任，但忙於公務，鮮有進修的機會，由於這一調動，曾先生玉成了我的願望。

從下面這一件事的處理，證明曾先生治事明快，和大公無私。惜天忌才，於抗戰勝利將屆，曾先生遽以腦疾而辭交通部長，歷經美日名醫診治，未獲大效，為病魔所困幾達二十七年，於民國五十八年八月廿八日逝世，未克再展雄圖，誠為黨國之一大損失。

以下所述，是我追憶曾先生對我的一段往事。民國三十三年底，美國租借法案有一項計劃，對從事交通經濟方面的專門人員，邀請赴美從事考察或研究，考察人員限於資深的高級專門人員，如部內技監、司長、簡任技正、部屬的機關首長、副首長、如局長、副局長、總工程師，不必經過考試，可由交通經濟兩部部長遴選。研

究人員則須在部內或部屬機關任重要職務，如處長、科長、工程師、技正、技士並須經考試甄選。當時交通部可選派考察人員二十人，經濟部可選派考察人員六、七人。有一天我得到消息，部內考察人員已經內定，其中考察航政的一員是服務於招商局的徐君，而非從事航政實際工作多年的我，我覺得不公平。第二天一早，就到部拜訪主任秘書張自立先生，說明我的願望，請他代陳曾部長，張先生對我說，當天就要作人選的最後決定，囑我聽候消息，果然十點多鐘，航政司長何墨林先生給我電話，說曾部長已決定將徐君改列研究人員，而將我補入考察人員名單之中，不到兩小時，我竟如願以償，我非常感謝何張兩位先生的支持，更感謝曾部長的盛德。謹附會養甫先生小傳於後以供讀者參閱。

會養甫原名憲浩，迨參加革命，乃以字行，廣東平遠東石人。生於民國前十四年十月二十三日，逝於五十八年八月廿八日，享年七十二歲。先生有長姊昆仲凡五人，先生行三，弟憲立留德國習醫，五弟憲猷留義國學農，對社會均多貢獻。

先生幼而穎異，稍長有志四方，乃北赴上海，就讀復旦中學，以優異成績畢業。又慕北洋大學盛名，遠道負笈天津，結識南北有志青年頗眾，氣度日益恢宏。經常以天行健自強不息自勉，並以勵同窗友朋，「五四」運動之役，先生領導天津學生，已初露鋒芒。民國十二年以前畢業北洋大學礦冶學系，當年即赴美入匹茨堡大學研究院，次年獲碩士學位。於此期間，先生力圖振奮

我中國留學生風氣，表揚中華文化，一言一行，為士表率，乃膺為匹茨堡中國學生會會長，繼復出任國際學生會會長。以後逸青年，與美國地方名流周旋，聲譽鵲起。先生為學以致用，不辭辛勞，乃在當地親任礦工，復進一油漆廠，任化工技師，以體驗工業生產之實況。

北伐之初，黨國需才甚殷，先生響應時代號召，於十四年初返國，參與革命於廣州。其時共產黨圖謀盜竊國柄，顛覆革命，先生洞燭其奸，乃奉命從事領導青年，訓練幹部，鞏固後方政治任務；並以餘暇創辦迫擊砲廠，此為我國兵工製造開一先河。

北伐後二年間，江南底定，國民政府建都南京，旋即籌劃國家建設工作，由張靜江先生任建設委員會委員長，而以先生副之，遂進而肇劃農礦交通實際建設。十七年先生膺選中央執行委員，參與中樞要政，旋轉任浙江建設廳長，對杭江鐵路之興建克盡督導之功。尤以兼任軍事委員會委員長行營公路處長任內，奉命趕築浙閩公路，短期通車，軍運神速，對救平閩變，貢獻甚偉。民國二十四年返京任鐵道部政務次長，兼新路建設委員會委員長，繼續推動興建新贛鐵路，先生又以經濟建設，公路運輸亦極重要，乃創辦中國汽車製造公司，自任董事長，其高瞻遠矚，為人所不及。

民國二十五年先生奉命以廣東省政府委員兼廣州特別市市長，廣東省黨部常務委員，旋復兼任黃埔開埠督辦公署督辦，建樹亦偉。

民國二十六年復以廣東省政府委員兼財政廳

長，及軍事委員會西南運輸處主任，蓋以一肩負荷黨政軍艱鉅任務，巍然為抗日軍事中支援後勤之柱石。

先生預料一旦抗日戰起，海運中斷，南方燃煤供應為難，乃以其卓越科學見解，力排當時所謂湖南無煤礦之謬見，於二十五年返粵之初即創辦湖南煤礦局，自任局長，直隸委員長廣州行營。抗戰期間，粵漢、湘桂、黔桂各鐵路用煤，及湘桂各省工業燃煤，全賴該礦供應，朝野人士，無不贊佩先生眼光遠大，處事果斷。

二十八、九年日寇深入華南，妄圖斷我後方運輸命脈，最高當局為另闢國際通路，特派先生為滇緬鐵路督辦公署督辦。先生不顧蠻煙瘴雨之險阻，親率工程人員，登越崇山峻嶺，開通深谷森林，筚路藍縷，勞瘁不辭，雖其體力素健，而日後之痼疾，實種根於當時。民國三十一年多由滇返渝，其左肢即感不適，嗣奉命出任交通部部長，兼軍事委員會工程委員會主任委員，一面致力郵政、電信、公路等交通建設，一面毅然承擔構築飛機場重任，以其過人之魄力，深獲地方人士協助，動員龐大民力，徵集糧食器材。雖困於設備之落後，竟能於短期內完成大後方大小飛機場七十二處，中外人士，咸稱奇蹟。

先生以工程建設之長才，忠黨愛國之誠心，十餘年間，發揮報國救國之宏願，任常人之不能，忍常人之不勝，飽經艱危，勇往直前，更以知人善任，甘苦與共之精神，啓發部屬，同心同德，一致努力，乃克奏膚功，所至皆成。迨抗戰勝利將屆，先生之左肢右腿日感僵硬

，並逐漸影響於神經活動，不得已辭去交通部長，赴美就醫於長島，忍受極強霸之醫療方法，饑餓四十餘日，先生之毅力卒以克服肉體痛苦。稍後返國，嘗自謂以壯健之身，曾餓成如甘地，亦可見二豎之磨折矣。然經此治療，病根仍潛伏體內，並未清除可想而知。

日寇敗降後，中央還都南京，實施憲政，先生以卓越之勤勤，受國民之推重，膺選立法委員，以迄辭世。

中共竊據大陸，中央播遷來臺，先生以病暫留香港治療，而病情益深，以至言語困難，步履維艱。其女公子在美知其所患為白金生氏病，有開腦治療之法，欣以稟告，爰由美醫轉介就近赴日治療，作兩度開腦，初行手術後頗有顯著效果，惟未能持久，又廢然返港。

先生雖掙扎於病痛之中，然未曾稍懈其愛國憂時之念，以久居香港之非計，乃於五十一年春遷臺，仍一再探訪名醫，求治療之法，其間亦有一時略見效果者，日久又復舊狀，蓋其病根已深，醫術已窮矣。

居臺期間，先生心意仍甚清明，而苦於言語艱難，即偶能發音，亦不過數語而已，其對立法委員職務，雖行動困難，仍勉為按期到會，尤以每年之中樞元旦團拜，必竭力參加，蓋在於得瞻領袖慈顏，及晤見中樞友好，是乃先生秉持天行健自強不息之一貫精神，故能堅韌不屈如此。五十八年五月初先生因事扶病赴港，原期事畢返臺，不幸於七月杪，突發高熱，移往醫院，即陷昏迷，當係腦病發作，至八月底，竟至不起，至

可哀也。以先生才識每至國步艱難之際，恆能作非凡之獻替，不幸此二十餘年中，為病魔所困，雄圖埋沒，壯志未酬，今溘然長逝，先生之痛苦何可勝言，國家之損失，又何可勝計。

先生熱心國事，無暇計及家室，十九年與馮故軍長軼斐將軍之胞妹曉雲女士結婚，賢德勤淑，逾於恆度，侍先生疾二十七年，雖饋粥之微，從不委之他人，辛苦護持，一無難色，為世所欽敬。

先生有子慶武，美國伊利諾大學電機工程博士，女三，長慶嵩適屠，次慶衡適胡，三慶華適沈，皆出身美國各大學，婚嫁家室，各如其意，慶武娶氏歐陽，生一子曰威明，極聰穎，外孫男女俱秀出，殆皆先生之厚澤所致也。

敬告留學生家長

慰藉 貴子女異鄉作客寂寞的最佳禮品，便是為他們訂份「中外雜誌」，請將 貴子女在國外詳細地址填妥，連同全年訂費新台幣伍佰伍拾元（折合美金拾伍元）連郵費在內，交郵政劃撥一四〇四四號。本社立即按址按期寄書，省錢、省時、更省事。

訂閱中外雜誌請撥電話七

〇七二四八〇