

中瑞西北科學考查對空軍氣象的貢獻

葉文欽

氣象學會秘書處

一、引言

「西北科學考查」，是發生在八十年前，我國科學探險史上的一件大事。這事情好像只是發生在「大陸」，但因海峽兩岸關係錯綜複雜，所以和「台灣」還是有關。執行西北科學考查的時候，剛開始是中華民國北洋政府主政，持續長達八年，期間經過北伐成功國民政府定都南京時期。中方第一批 10 位團員當中，有招考 4 位年輕的北大學生，主要負責「氣象觀測」，團員中最年輕的劉衍淮若尚在世今年 100 歲，後來他來到台灣，並長眠於汐止五指山國軍公墓。

二、西北科考的來龍去脈

提起瑞典大探險家：斯文赫定 (Sevn Hedin, 1865-1952)，他也是一位地理學家、畫家和作家，年輕時深受德國地質學家李希霍芬 (B. F. von Richthofen) 和俄國探險家普哲瓦爾斯基 (N. M. Przhevalsky) 的影響，在組織這次科學考查行動之前，他已有過三次在我國新疆和西藏地區進行過自然地理考查，並以為已經完成其一生的任務，而於 60 歲時出版「我的探險生涯」總結性的自傳。沒想到因德國的魯福漢薩 (Lufthansa) 航空公司，計畫開闢由柏林通往北京、上海的航空路線，顯然這必須經過中亞、新疆、內蒙古一帶的航線，當時在中國境內沿線的氣象條件與地理環境的了解非常欠缺，斯文赫定就是又受到德航經費的資助，很快就將國外 (以瑞典、德國為主) 的考查團組織起來，來自德國就有 12 位 (其中 8 位是德航的飛行人員)，由德國氣象學家郝德 (W Haude) 主持團中的氣象觀測工作，在我國西北建立了不少氣象觀測站，以便為開闢航線蒐集必要的氣象數據資料，他們還培養了好幾位中國氣象學生。

民國 15 (1926) 年 10 月斯文赫定一行來到北京，他接受其同胞時任北洋政府農商部礦政顧問的安德生 (J. G. Andersson, 1874-1960; 曾主持北京猿人遺址和仰韶文化遺址發掘工作) 之建議，也作考古學的考查和研究。也因安德生的協助，很快他們就獲得當時北洋 (張作霖) 政府的考查許可，就在隔年 3 月即將出發時，遭到當時以北大為首的一批學者 (後組成中國學術團體協會) 的堅決反對，這是因為我國西北的寶貴文物，過去受到斯坦因 (A. Stein)、希伯和 (P. Pelliot) ... 等人以探險為名而實際進行掠奪，以及經過「五四愛國運動」之後，有以致之。經過協調溝通談判，於民國 16 (1927) 年 4 月 26 日，簽訂了「中國學術團體協會為組織西北科學考查團事與瑞典國斯文赫定博士定訂合作辦法」19 條，為中外科學家合作開創了一個良好的範例。事實證明雙方的合作是愉快、成功、豐碩的，斯文赫定後來在 1943 年 78 歲高齡時，又出版 50 萬字的「亞洲探險記 1927-1935」(History of the Expedition in Asia

1927-1933)一書，對這次科學考查活動全程有詳細的記述，並主持55卷考查資料報告的出版。

「中瑞西北科學考查團(The Sino-Swedish Scientific Expedition to the North-Western Provinces of China)簡稱西北考查團」成立之後，西方代表團長當然是斯文赫定，中方代表團長是徐炳昶(字旭生，1888-1976，北大教務長。)後代理團長是袁復禮(字希淵，1893-1987，清華大學教授)，中方的10位團員來自北京大學有8位(含招收之四位氣象觀測員：崔鶴峰、馬叶謙、李憲之、劉衍淮)。雙方合組的考查團也順利在民國16(1927)年5月9日，由北京西直門搭上平綏鐵路的火車出發，一天後到達當時鐵路的終點包頭，經過充分整補後，大隊人馬以兩百多頭駱駝為主要交通工具，出發從事為期六年(1927-1933)的科學考查探險活動。

根據專研這次活動之科學史家的蒐集，全程活動期間參與之中方團員前後共14位、西方團員前後共29位。這些人員主要的專長為：地理學、地質學、大地測量學、哲學、醫學、生物學、人類學、考古學、博物學、天文學、氣象學、商人、旅行者和飛行員，這裡面國外團中的德國人以飛行員最多，考查工作中以從事氣象觀測人員為最多，我國最初出發10位當中有4位從事氣象觀測，後來加入的4位中有2位(徐近之、胡振鐸)也是從事氣象觀測，這就可知這次探險考查「重中之重」的活動為何？這部分資料的整理工作依協議歸西方負責。

這次中瑞的科考活動，中方的認定是六年半(1927年5月-1933年11月)，西方說是八年，因為中方第二批的陳宗器於民國22(1933)年5月離開考察團，旋即根據斯文赫定的要求，參加了由我國政府委託(1933年10月-1935年2月)的「綏遠-新疆公路」查勘隊，從事天文測定(經緯度)工作，是中方參於當時在西北考查時間最長的中國學者之一，(另一位是代理團長袁復禮教授)，後來由斯文赫定出資協助他到德國留學，於民國29(1940)年4月回國。因地磁當時是氣象研究所的工作項目之一，民國32(1943)年出任中央研究院氣象研究所研究員，為我國地磁學的開拓者奠基人。

這次的科考活動，團員所及之處包括：內蒙古(當時的綏遠、寧夏省)、新疆、甘肅、青海、西藏等廣大的西部地區。由西方負責的項目後來出版了55卷科學考查報告(國立台灣師範大學購得一套)，赫定和郝德另有不少論著發表；由我國負責部份(主要考古所得及地質調查)則因受到抗戰、戡亂、內戰影響，未能全部整理完畢公諸於世，中方團員當中：徐炳昶、袁復禮、黃文弼、丁道衡、李憲之、劉衍淮...等，後來皆曾有專門論著在國內外學術期刊上發表。

三、西北科考的重要成效

根據後來抗戰爆發前(1936)進入杭州笕橋中央航校(空軍軍官學校)當教官，並在昆明創測候(氣象)訓練班(1939)的劉衍淮，來台於空軍退伍，隨即到台灣師範大學地理系當教授，之後，對早年所參與的科考活動才有較多及系統的論著發表，他對這次「西北科學考查的重要發現及其成果」歸納概述如下：

1.發現綏遠白雲鄂博大鐵礦

這是民國16(1927)年夏季，由地質學者丁道衡所發現，其蘊藏量不亞於湖北的大冶鐵礦，後經其他地質學者勘查證實。白雲鄂博東距百靈廟約40公里，在包頭的正北方，後由平綏鐵路延支線到此開採，目前建有包頭大鋼廠。

2.發現中生代恐龍化石

民國17(1928)年10月，袁復禮教授首先在新疆浮遠縣之三台(位於天山東部)，發現中生代侏羅紀之恐龍化石，這是亞洲第一次發現恐龍化石。瑞典兩位團員又分別在19年初於綏遠西北部、19年秋於甘肅河西走廊也發現恐龍化石。有人向斯文赫定道賀說，這次耗費鉅款的考查，只此一項發現已屬值得。這些恐龍化石，部分目前保存在大陸中國科學院「古脊椎動物與古人類研究所」。

3.額濟納河一帶發現大批漢簡

額濟納河南起河西走廊北至居延海，漢武帝至漢光武帝時駐屯大軍以御匈奴。考古人員在此發現150處以上，民國17(1928)年秋黃文弼曾在鼎新之要塞廢墟中發現漢簡和漢筆，19年瑞典團員貝格滿又到這帶考查，在各地又掘出一萬餘支漢簡，年代在武帝太初二年(103BC)至光武帝建武七年(31AD)的遺物。這批珍貴文物抗戰曾送到美國保存，目前全數運回台灣由中央(國家)圖書館保存，歷史學家勞幹院士據以著有「居延漢簡」三巨冊，由中央研究院出版。

4.羅布泊是游蕩湖的確定

新疆南部塔里木河在白龍堆大沙漠的終點湖羅布泊，漢書上已有關於這個湖的記載，當時叫蒲昌海或鹽澤，約西曆第四世紀因地理條件改變，而移向南方的位置。1876年俄人普哲瓦爾斯基到新疆探險，看到塔里木河終點湖是在南方的喀拉庫順，與我國史書所載的位置，相差緯度一度多，宣稱中國史書上的記載是錯誤的。德國地理學大師李希霍芬(Silk Road一詞的創議人)反對這說法。斯文赫定是李氏的學生，1893年第一次到中亞探險，就有解決這湖位置之謎的願望。1896年他又到羅布泊一帶考查，他認為羅布泊是一個「在平坦沙漠中游蕩的湖」，經1900-1901年的考查他提出一項學說，認為在地質年代中塔里木河下游的河道和終點湖，曾不斷地南北游蕩，並預言「當時在偏南位置的湖，將來定會再回復其北方的位置。」民國17(1928)年當西北考查團經過吐魯番時，赫定聽到了羅布泊位置復原的消息，他在二十多年前的預言實現了，並派人前往考查。民國22(1933)-24(1935)年，斯文赫定又領導我國鐵道部西北公路勘查隊到了新疆，期間他曾蕩獨木舟於他所鍾愛的游蕩湖「羅布泊」上，他滿足了！

5.西北地區正確地圖的測繪

我國西北地區因缺乏實測資料，所有本區地圖之錯誤及闕漏甚多。這次考查團中外團員中頗多測量專家，考查期間對所經行之不同路線及地區，都作精密測量繪成正確地圖，所涵蓋之面積甚廣，包括綏遠、寧夏兩省北部，甘肅西北部，青海北半部，新疆南部與西藏之一部分，在我國地理學上之貢獻很大。部分地區還做了地磁與重力測量，為我國西北地區前所未有之「地球物理」考查。

6. 創設西北測候網，奠定開闢歐亞航空交通的基礎

由於德航計畫要開闢遠東航線，派遣多位航空人員及委託氣象學家郝德（W Haude）參加這個團，同時在國內北大也招收學生多人參與。開闢航線必先明瞭沿線氣象條件與地理環境，所以考查團第一年所有經費幾全由德國負擔。考查團先後在蔥都爾、迪化（烏魯木齊）、庫車、若羌設立長期氣象台，在包頭、胡加圖溝及新疆的七格騰木、吐魯番、新地、和闐、馬札塔格、莎車、且末等地作短期氣象觀測，又在天山、阿爾金山、及崑崙山中設有短期之山地氣象觀測站十處。沿途除日日作定時地面氣象觀測外，由包頭到新疆邊境、在迪化及沿迪化到若羌之路線及在若羌，日日施放測風氣球，以測定高空各層之風向風速。到民國20（1931）年5月到21（1932）年3月郝德又和徐近之、胡振鐸，在綏遠之義肯公與居延海附近之瓦因托來二地施放了123次的風箏探空，測出地面3000公尺以下各層之氣壓、氣溫與溼度，因戈壁高原高出海面1000-1500公尺，故實際是測出海拔4000公尺以上之氣象紀錄。這些氣象考查結果，奠定了開闢西北航線的基礎，因而有了中德合辦的歐亞航空公司所發展的，由「我國沿海都市通達新疆」的空中交通。

以上所述是較為重大成就者，此外中外團員們在蒙古高原及新疆地區，也發現並採集到不少新石器時代的陶片，對考查地區的地形與地質結構之研究，古生代之昆蟲、植物及中生代之動植物化石，各地煤、銅、石油、鐵、金等礦之勘查，漢唐古物銅幣及古代佛像壁畫的收集，以及對當地原住民頭蓋骨的測量、各地民俗風情的採訪...等等，在科學研究上都有重大的意義和價值。

四、西北科考對我國氣象的影響

「西北科學考查」實際是西方國家對我國的一次「侵權行為」，主要是德航要開闢遠東空中航線，找到有經驗的瑞典探險家組團，正好迎合自認「已和中國結婚」斯文赫定的長期願望，這個團很快組建來到中國，並取得北洋政府的許可。由於中國學界的抗議反對，也因為安德生的建議，加上斯文赫定本身不是一位掠奪者，經過談判協調獲得雙方都滿意的結果，共組「中瑞西北科學考查團」，加上後來南京國民政府，另委請斯文赫定對我國西北地區交通路線之調查，前後長達八年（1927-1935），雙方政府和學界都很有收穫，是不爭的事實。民國24（1935）年斯文赫定回到南京，向委託單位鐵道部報告他的考查所見及對鐵、公路路線規劃建議方案，還向當時行政院院長汪精衛等250餘位政府官員做專題報告，也到武漢向蔣委員長報告考查成果（由夫人宋美齡翻譯），並獲得國民政府主席林森的接見。在中國赫定歡度了70歲的生日，返國前也北上在北京大學、清華大學進行演講，他一生奉獻給亞洲的探險考查，正好歷經半個世紀。

這次的考查對我國氣象事業影響也很大，特別是我國空軍氣象教育事業的貢獻，值得加以討論和說明。氣象實際非常古老，是與地球之演化同時進行的，但其數據科學化應與物理學的發展同步。1854年爆發的克里米亞戰爭，英法艦隊完全受損於風暴的侵襲，導致歐洲的國家最早成立「氣象局」，為政府社會及大眾服務，因此氣象學的發展也以歐洲國家較為進步。在遠東以日本較能趕上西方國家，所以其氣象也較為進步，也是在這個時候（1854），美國培

利的「黑艦隊」東來，敲開了日本的鎖國政策，導致德川慶喜將軍歸政天皇，推動「明治維新」全面西化，才20年光景就衝擊到台灣（牡丹社事件），40年後打敗大清帝國，而將台灣納入他的版圖，台灣的氣象基礎建設，可說在日本人手裡就已經完成。反觀中國（晚清到民國）的氣象事業，不但晚而且落後並操在外國人手裡，如號稱遠東三大觀象台：徐家匯（法國）、香港（英國）、青島（德國），到1912年民國政府成立，教育部（蔡元培）才責成在北京設立「中央觀象台」，請留學比利時的蔣丙然博士出面主持氣象事業；民國13（1924）年蔣丙然才從日本人手中，收回青島觀象台主權，並於當年10月成立「氣象學會」；北伐成功後氣象研究所（1928）由竺可楨博士主持，成為中央研究院最早創設的研究所之一，可見大家也知道氣象真的很重要；但國家的「中央氣象局」卻到民國30（1941）年，才正式設立於抗戰陪都重慶，這些年中國的內外戰爭不斷，哪有可能去設立基本氣象台站？這就是為何當時（1920-1930）年代，外國航空公司要開闢遠東新航路，他們自己要來中國境內的航道上，親設氣象站作觀測的道理。

飛機是1903年才發明，經過第一次世界大戰（1914-1918）之後，才真正開發其航運載客的價值，當時的飛機航行高度也低，氣象條件的限制以及必須目視飛行，所以「西北科學考查團」德國團員當中，就派了八位飛行員前來參加，他們除參與氣象觀測外也作地形考查，這都是為他們以後駕機來中國先暖身。真正氣象觀測除由德國氣象學家郝德主持其事，長時間的觀測任務則聘請中國人，中方前後14位團員中有6位負責氣象，除傳統地面觀測尚有當時較為先進的氣球測風和風箏觀測，所設立的氣象站之維持也訓練不少當地人參與，或由地方政府派員接收觀測，特別是新疆省，這對後來抗戰期間，俄人援華飛行訓練是有幫助的，當時空軍氣象派到新疆的負責人，就是後來的副聯隊長戚啟勳上校。而這6位氣象觀測員當中，後來有3位對我國氣象事業產生深遠的影響，他們是：

徐近之（1908-1982）：是民國20（1931）年2月郝德第二次來華，加入考查團協助作氣象觀測。民國22-25（1933-1936）年，徐近之奉命到拉薩籌建我國第一個高原氣象站，之後留學英國得博士、美國訪問學者，民國35（1946）年回國任中央大學地理系教授，是我國著名的地理探險家和考查者。

李憲之（1904-2001）：民國13（1924）年考入北京大學物理系預科，因參加「中瑞西北科學考查團」考選，於民國16-19（1927-1930）年間，和劉衍淮一起參加氣象觀測工作。當時我國內陸交通極度不便，原欲借西伯利亞、中長鐵路回北大的願望因戰事告吹，兩人一起西去德國，在郝德教授的協助下進入柏林大學就讀，民國23（1934）年兩人均得到博士學位，李憲之留在德國博士後研究兩年，並發表有關「寒潮、颱風」兩篇重要的論文，對寒潮越過赤道及颱風眼成因之推論，後來均獲得證實。民國25（1936）年回國，先後在清華大學、西南聯大、北京大學任教，「作育英才」是李憲之一生的重責大任，為海峽兩岸培育不下十位以上之氣象「院士」，如郭曉嵐、葉篤正、曾慶存、丁一匯...等等。受到老同學劉衍淮的邀請，也在空軍測候訓練班授課，對早期空軍及大陸氣象學術、作業人員的培養，李憲之的功勞很大，他對學生的「關懷照顧之情」更是令人感佩。他對暴雨的研究到晚年還很重視，96歲尚有一篇萬餘字之論文發表，院士級的學生稱他為「一代宗師」，是他們的老師、老師的老師、老師的老師的老師。

劉衍淮 (1907-1982)：和李憲之兩人工作到民國 19 (1930) 年 3 月一起到德國，在郝德教授協助下，在柏林大學攻讀氣象，得博士學位先後返國均從事教育的工作，是我國第二代的氣象宗師。劉衍淮留學期間由北平師範大學提供獎學金，民國 23 (1934) 年拿到學位就回國服務，並兼清華大學氣象教授、氣象台台長。民國 25 (1936) 年因竺可楨所長的推薦，進入航空委員會設在杭州笕橋的中央航校 (空軍官校)，為飛行生 (第 5-12 期) 講授「航空氣象學」。抗戰爆發後因戰事急需氣象人員，民國 28 (1939) 年 12 月，劉衍淮奉令在昆明創「空軍測候 (氣象) 訓練班」，後專事航空氣象教育，在大陸共訓練十期正科氣象軍官，民國 38 (1949) 年 12 月撤退來台 (高雄岡山)，復班後再訓練到第十五期，劉衍淮服務空軍 24 年後，民國 49 (1960) 年 7 月，以上校限年自軍中退伍，立即被聘為國立台灣師範大學地理系教授兼主任，其教學一直持續到民國 71 (1982) 年逝世那年，劉衍淮博士的一生，為我國培育氣象和地理人才無數。

五、劉衍淮為何會來空軍

西北科學考查團中方徐炳昶團長，民國 18 (1929) 年與斯文赫定返北平處理一些事務後，就應聘為北平師範大學校長，團長改由袁復禮教授代理，受參與這次考查之影響，徐炳昶後來一直致力於「史前和考古」研究，對我國夏文化及夏墟之調查研究，著力很深有開創之功。當校長有一重要工作，就是為學生聘到好老師，當他後來得知李憲之和劉衍淮決定到德國留學，就提供其中一位獎學金，條件是得到學位就要立即返校服務。

民國 23 (1934) 年 7 月，劉衍淮以「中國東南沿海天氣與氣候之研究」論文獲博士學位，8 月就回北平師範大學地理系任教，兼清華大學地理系教授氣象學並代管氣象台。在德國求學期間他們有機會到：高空氣象台、飛行氣象台實習，並到野外參觀德軍砲兵氣象單位的作業，劉衍淮曾將所見心得寫成：「歐美軍用氣象事業及我國應有的準備」一文，寄回國內發表在上海商務印書館的「東方雜誌」上，他具體建議政府應：(一) 從速訓練氣象人才；(二) 成立航空氣象台；(三) 組織氣象部隊，包括設立活動氣象台、風箏台、探空台等；(四) 擴充並劃一一般氣象事業與軍方密切合作。當時雖有氣象研究所的成立，但實際為民服務的「中央氣象局」尚未成立，空軍也才正組建中，空軍氣象還很「初步」。

民國 21 (1932) 年 9 月 1 日空軍為擴大飛行員訓練，在杭州笕橋設立「中央航空學校」，當時就有氣象台之設立，但台長是由通信人員兼。由於飛行員必須了解氣象，民國 25 (1936) 年航校欲敦聘高級氣象專業人員前來授課，「航空委員會」就委託當時中央研究院氣象研究所竺可楨所長代尋人選。當時中、日的關係已非常惡劣，日本對我國不斷的蠶食，雙方戰事隨時都可發生，當年 10 月劉衍淮就以博士和教授雙重資格，航委會任命他為簡任技正教官授空軍中校官階，應聘到航校擔任「航空氣象學」教官兼氣象台台長。第二年「七七抗戰」全面爆發，航校內遷雲南昆明並改名「空軍軍官學校」，戰爭一開打，各種專長的軍事人員急需增加，當時氣象研究所所訓練過的四期觀測人員，及東南 (中央) 大學氣象專長畢業生，不少人就進入空軍，西南聯大第一屆 (民國 28 年) 三位畢業生 (萬寶康、亢玉瑾、鍾達三) 全部從軍，但氣象人員還是極缺。經籌劃民國 28 (1939) 年 12 月 1 日，航空委員會「空軍測候訓練班」在官校內成立，劉衍淮博士以官校氣象台台長兼訓練班班長 (後改稱班主任)，比當

時中央大學 (民國 33 年系主任黃廈千) 和清華大學 (民國 35 年系主任李憲之) 獨立成立氣象系還早，當時測候班教官極少，劉衍淮就商請當時在西南聯大的李憲之和趙九章兩位博士來班上兼教，劉博士本人對飛行生的授課也一直教到 12 期，才能專心於班務。民國 33 年測候班搬到成都鳳凰山，並更名「空軍氣象訓練班」，一度獨立直屬於空軍訓練司令部，訓練到第十期，民國 38 年 12 月再搬遷高雄岡山，又游走官校、通校之間，復班後在台訓練到氣象班第十五期才因限年退伍。

劉班主任自軍中退伍來到師範大學地理系，才有時間回憶他參加西北科考的主要工作，民國 55 (1966) 年在氣象學會的會刊上，發表有關「氣象觀測結果」的文章，說明建立各種氣象站、觀測方式及相關資料的整理與出版，讓大家了解這次科學考查「氣象」到底作了那些具體的工作。民國 71 (1982) 年 8 月劉衍淮發表：「我服膺氣象學五十五年 (1927-1982)」，他回顧了：參與西北科學考查團的經過、內蒙額濟納河西岸蔥都爾第一個固定氣象站、天山中的福壽山頂 (2682 公尺) 的氣象觀測、主持南疆庫車氣象台、到德國柏林大學讀書、北平師範大學兼教清華、應邀到中央航空學校、創立空軍測候 (氣象) 訓練班、再任教於台灣師範大學... 等，沒想到這會成為他一生總結的「墓志銘」。綜觀劉師的一生，以「作育英才」為職志，為空軍、師範體系培育不少人才，影響深遠。他在師大時每年都會安排學生到空軍氣象中心參訪，在氣象界大家對他的敬重，敦請他出面領導擔任氣象學會的常務監事、理事長。

六、結語與感想

李憲之教授，這位出現在「西北科學考查」活動，後來也參與空軍氣象教學的學者，因「氣象之緣」使我曾經專訪過他老人家，那時他都 95 歲高齡了。這批參加過西北科學考查的人，若留在大陸能長壽到中共爆發「文化大革命：1966-1976」，因曾為外國人服務又留學外國，這批「臭老九」通通都受到波及，在政治上都是被「掛起來的人」，有的還「遺害」子女，如徐炳昶的大女兒許杭歧女士，還不得不改名為王忱，以躲避揪鬥。八十年之後能再肯定他們的工作，對我國科學探險史的貢獻，也值得令家屬及關心的人感到欣慰。

李憲之教授的大兒子，在中國氣象科學研究院的李曾中教授，去 (2006) 年來信告知有這活動並希望能為他收集些資料。今 (2007) 年初又來信提及在 5 月 9 日，定名「中國西北科學考查團八十週年紀念展」暨「科學考查活動綜合研究學術研討會」，將在北京中科院古脊椎動物與古人類研究所的「中國古動物館」舉行，我去參加了，見到兩位團長、李教授和劉班主任的子女家屬，並獲得為他 (她) 們父親紀錄成就的著作，也看到考查團中外國人所拍攝的珍貴紀錄影片，科學考查活動紀念展有三個月，提及有關「氣象」的活動很多，他們收集到劉衍淮班主任在科考期間年輕 (20) 及晚年 (75) 的照片，並說「劉衍淮成為台灣省氣象教育的奠基人」，這不完全正確，應該和李憲之教授的一樣，是「成為我國氣象事業、教學和科研的主要奠基人之一」，外加我國「空軍航空氣象教育的奠基人」才對，而李憲之教授早期也曾為空軍訓練氣象人才，在曾中兄的帶領下，我也特別來到他老人家在昌平十三陵附近的「樹葬處」，並誠心地獻上花籃。

劉衍淮初到空軍時授予中校官階，當時中央航校的教育長王叔銘也是中校，到民國 49

(1960)年7月1日奉准退役，24年間總共才晉升一級為上校班主任，這時王叔銘已晉升到空軍一級上將，擔任過空軍總司令、參謀總長，他們都是山東老鄉，故私交甚篤。劉衍淮的大兒子劉元，是空軍幼校6期、官校32期畢業生，和前行政院長唐飛是同班同學，在空軍時間不長就轉業到省政府的航空隊，為此，劉班主任很不諒解兒子的行為，說他是枉費國家的栽培，但他對於熱愛的飛行生涯，一直持續到70歲才真正退休。沒想到參與中瑞西北科學考查團的這兩位北大生：劉衍淮和李憲之，若當年順利回北平，他們是不是要重新讀大學？當時的國內的大學實在太少了，國外彈性的教育制度，使他們經過四年的苦讀就拿到博士學位，往後才能為我國造就很多氣象人才。

由劉衍淮的論文題目和他對軍事氣象的重視，則抗戰前竺可楨所長的推薦，他願意到空軍服務，是非常自然的一件事；從軍中退伍並立即北上台北國立師範大學地理系，再度「作育英才」也是有其歷史淵源。今年是我國從事西北科學考查的80週年慶，也是劉衍淮博士「百歲誕辰」，能參與這次紀念的北京行，我也遇到劉班主任的小女兒劉安妮，代表他（她）們家屬（四男三女）前來參加。雖這是一段陳年往事，但認真追蹤起來，不但與我國氣象事業發展有關，特別是空軍氣象教育事業的關係密切，與絕大部分軍校氣象專業畢業生，終其一生精華歲月的投入也有關，真沒想到這淵源也！