

確定海事教育制度

沙允仁

本年一月二日報載：「教育部以教育應有規劃為題，邀集國內外經濟及教育學者舉行座談，研討今後教育計劃的目標，參加座談的，除國內外有名的專家學者外，尚有教育部的部長、次長，及高教司司長等。會中一致認為教育部必須立即加強教育規劃，制訂教育計劃，以免造成現有人力浪費的情形等」。可見加強教育規劃，以節省人力與財力，是教育部確定的計劃。本文作者在國內外擔任輪船船長十餘年，並從事海事教育十餘年，願意對海事教育，應該如何更新規劃，以節省國家的人力與財力，提供具體的意見，供有關方面參考。

臺灣四面環海，國內與國外的物資交流，原料供應以及成品輸出，非有海運不可。依據交通部的統計，民國四十一年之海運進出口貨物量為一、八五八、六二八公噸，五十一年為五、五三二、六八五公噸，六十一年為二五、二九〇、九四二公噸，數字直線的上升，每十年就有五倍。由上列數字，可以看出海運對國家經濟的發展，對國民生活的改善，十分重要。至於空運方面，數量有限，僅及海運的百分之五。

又據輪船業的統計，掛中國旗的國輪，在六十二

年十一月底，載重噸位已達到二、一七〇、〇〇〇噸，其他國人及華商經營的外國旗輪船的噸位，尚多過這數字，由此可知，我國航業發展得非常迅速，而且發展的潛力很大，這當然是配合進出口貿易數字的發展而來的。

但是有了輪船，要有人去航行運用，輪船必要時可以向國外添購，而航運人才必須自行訓練，因此對於造就航運人力，實在是急不容緩的事。據六十一年份的統計，國輪船員有九、七一〇人（其中高級船員佔三分之一），外借到外國旗船上的船員有一六、五九六人，且去年的數字，比前年增加近百分之二十，這樣大量的人才需要，以及逐年增加，是值得重視的。

環觀國內造就航運人才的學府，有省立海洋學院的航海及輪機兩系，有私立中國文化學院海洋系的航海組，其他尚有五年制專科的省立高雄海專及私立中國海專等，其中以省立海洋學院創設的歷史最久（二十一年），畢業人數最多，全部分配到航運業去，尚嫌不足，可見需要十分急迫。其他各校，尚屬初創，畢業生人數微不足道。

去年政府也曾注意到造就航運人才的重要，行政院蔣院長，曾指示歷史悠久的國立交通大學（創校已七十八年）添設航運技術學系（包括航海輪機兩部門）及海洋運輸學系，以增多培植航運人才為目的，所以交通大學，已奉命在六十二年秋，增設兩系，招收新生。

本來，了解航業的社會人士及民意代表等，對海洋學院的期望甚殷，因此前年（六十一年）國民大會第五次會議第一〇〇案，由蔣一安代表等提請政府將臺灣省立海洋學院改制為國立海洋大學一案，惟年餘來迄無消息。而臺灣省議會也曾決議：「建議將海洋學院升格改制為海洋大學」一案，去年九月臺灣省政府得到教育部的回覆僅有：「存參」兩字，政府不將海洋學院改為國立加以擴充，而令交通大學添辦海事學系，原因何在？我們不必去研究，因為這是「國策」，但是政府選定了過去辦過商船、航海、輪機及造船的交通大學，來發展海事教育，培植航運人，也是明智之舉，更因交通大學是國立的，經費充足，將來尚可添設各種海事研究所，造就高級海事人才。

交通大學，已有七十八年歷史，畢業生人才輩出，教育經驗十分豐富，但是地居新竹內陸，沒有港口，因此也看不到海洋輪船，添辦海事各系，原非適宜，不像以前辦的商船學校，鄰近上海吳淞口，而校

本部又在上海，離黃浦江很近，隨時可以看到中外各國的大輪船，有了這樣的地利，不但可以提高講學的信心，也可堅定學生讀書的信心。反觀海洋學院，位居基隆國際大港，隨時可以看到大輪船的進出。地理方面，要比交大優越得多，設立海事學校，培養海事人才，可以說得天獨厚，可惜現在的海洋學院，未能配合人才需要，全力向這方面發展。

因此我的意見，兩校應該合辦，重加調整，交大與海洋學院，應該合作，以集中人力與財力，運用海洋學院的地利，來培植航運人才，一定事半功倍，並且將海洋學院內與海事無關的科系像電子工程系等，併入交大，而將交大的航運各系，併入海洋學院，如此可以不使國家財力人力浪費，而同樣達到發展培植海事人才的目的，因為辦學校，除經費之外，尚須有教員，兩個學校，一為省立，一為國立，廣義的說，同是國家所有，同樣用國家的錢，這樣重覆的辦，不但浪費了國家很多的錢，且浪費了教學的人力，值此海事教育師資十分恐慌的時候，更不應浪費人力，因為航運人才是技術人才，學識與經驗並重，必須由才學豐富的船長及輪機長擔任教師，方能教得出好的學生，由於船上服務薪金太高，有經驗的船長或輪機長，不肯犧牲好的待遇來教學，因此海事教員少到極點，教員少，尚要他們基隆新竹兩面奔波，不是浪費人力嗎？