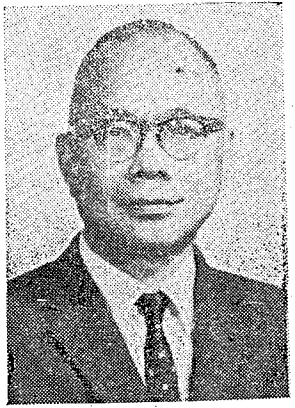


海學大師——王洸



被譽為「海學大師」的王洸教授(見圖)，服務航業界四十年後，在二月三日從臺灣航空公司連任第三任董事長任內，奉准退休了。對於

正在發展、也正在欣欣向榮的航業，這是一個大的損失。可是，這位現年六十三歲的海學大師，却更可以潛心於「海學」上的研究。因此，一般人的看法，認為王洸並未退休，而是從實際與理論上，選擇了學術理論的研究，不再作實際的事務而已。

王洸在民國前六年出生於江蘇武進，他所以被稱為「海學大師」，是由於他在航業的實際工作上、海事理論的研討上，都有着常人所不易達到的境界。舉一個例子來說，自從民國十五年，他以廿一歲的年齡開始進入航業界不久，即有海事專論——中國航業

問世，這本處女作，馬上被王雲五收入其所主持的萬有文庫第一集中，由於這一因素此後的四十餘年中，他曾分別以交通、水運、航政、港口及經濟地理五類，寫出了四十五部航運叢書，如統計字數，已達到一千萬字以上了。王洸教授說，這四十五部書，是從民國十五年他進入交通部航政司開始，一直未離開航業界的崗位，也沒書離開書本的情況下，在研究中獲得的新知，在新知中適應工作，在工作中獲得學識，以學識授之學生，以著作傳播社會，將研究、工作、講學、著述，結為一體，相輔而成的結晶，這一段漫長的默默的工作，就不是一般人所能作到的了。

雖然在二月三號那天，王洸教授奉准從臺航退休，對於他辛勤工作了九年另五天的臺航公司，仍然十分關心。那天，他在交卸完畢後，仍然和平日一樣，不准人用車送他回麗水街的家裏，仍願如平日一樣，坐公共汽車回去。

他認為今後臺航在海運日漸重要的情勢下，前途必然會大有可為，尤其是汰舊更新的基礎已奠家後，增資造船如能儘快實現，能儘快充實貨櫃運輸設備，

臺航前途，是十分輝煌的。

從民國四十八年出長臺航以來，這位老資格的專家，覺得在這漫長的九年零五天董事長任內，有兩件事情，是值得他自己引以為慰的，第一件是在臺航九年零五天中，儘管其他航業公司不幸海難頻仍，可是臺航公司從未發生海難，不論船員、旅客未有一人死亡，這是臺航全體上下努力的結果。第二件則是促成了臺灣航線、強迫性的旅客意外保險的立法以及實施，使臺灣這條危險航線上的臺航旅客，可以獲得最高十萬元的保險賠償，而這一個保險的實施，到了現在，仍然有許多旅客不知道，可是在購買船票時，公司已給旅客買了保險，一旦不幸發生海難，便有賠償了。

說到這一段事，這位老教授便興緻勃勃，他認為這是海事上一件大事，因為在危險的航線上發生海難，在未修改「海商法」以前，對於船公司及蒙難家屬都是一種無法彌補的損失，為了保障公司及旅客的安全，必須要實施保險，而且這一保險是強迫性保險，可不是一件容易的事，要達成這種強迫保險，首先要法律根據，因此，在民國五十一年七月廿五日，立法院終於在航業界的要求下，通過增訂海商法第一二一條，這條條文如下：「旅客於實施意外保險之特家航線及地區，均應投保意外險，保險金額載入船票，視同契約，其保險費包括於票價內，並以保險金額為損害賠償之最高額，前項特家航線地區及保險金額由交通部訂家之。」以後便有了法律依據。由於臺航公

司負責了高雄馬公家期客運的責任，而馬高航線是一條危險航線，遂於民國五十二年七月一日，呈請交通部核准，指定高馬線為特定航線，實施旅客意外險，保險金額定為臺幣十萬元，保險費在票價內扣除，不增加旅客的額外負擔，並已於五十二年二月一日開始實施。

王洸並且指出，在承保保險公司方面，也有相當的周折，最初是洽詢臺灣人壽保險公司，每人保險費單程為臺幣十四元，臺航以目前該線票價大多數只四十元，無力負擔，不得已，與美商亞美保險公司(American International Underwriters Corp.)商詢，其保險費每人每次為美金五分，合臺幣二元，保費低廉，臺航即與其簽約，辦理至今，尚未發生任何一次賠償，到第二次續約時，該公司更自動降低為每次臺幣一元九角。教授認為，由此可見，在保險業務及推廣方面，我們的保險公司是應如何改進了。

當然，這位海學大師最令人稱道的，還是開創了近代航運學學術上的研究工作，除了四十五本巨著外的海事法規中，如海商法、船舶法、船舶登記法、引水法等重要法典，或由其奉命起草，或由其建議修正，於完成立法程序後，至今仍在施行，奠家了我國航政之建制，使理論與實際融為一體，同時，這四十五本著作，使大學交通管理系與航運管理系主要課程之教材，全部完成。他本人並在國立政大、成大、海

洋學院主講這些課程，除了實際外，還將其學術思想，傳播於世。

王洸教授，早歲畢業於國立交通大學交通管理系，並由政府選派入美國賓夕法尼亞大學研究院，專攻交通管理與運輸之學，返國以後，先後任交通部航政司船舶科科长兼海事科科长，漢口航政局局長，長江區航政局局長兼造船處處長，交通部航政司司長兼鐵路政司司長。在這些資歷中，多半貢獻於抗戰及復員時期的長江航運工作，以維持艱苦的民運軍運。王洸教授認為受命在川江、湘江灘險之處創辦機械絞灘設備，以及在川湘粵桂贛五省趕造數千艘船隻，並在抗戰勝利以後，將漢口、九江及南京的外商碼頭改建為公用碼頭十處，為長江建立公用碼頭之創舉，是四十二年服務航業界的值得回憶的大事。

現年六十三歲的海學大師，除了著書外，沒有什麼嗜好，他不吸煙、不喝酒。據他自己說，大概只有愛唱崑曲，並能粉墨登場。但是他的夫人說，他對於繪畫有相當的愛好，這大約是受了其父以及夫人的影響吧！王洸教授並且解釋說，他這一生，可說是飽經憂患，因為在卅八年九月三日，共匪在重慶縱火燒城，使其喜愛繪畫的元配夫人因而喪生，對於他是一個很大的打擊。在由成都候機遷臺時，在機場認識了張目寒，由於對於繪畫的愛好，成了患難之交，也因此促成了與現在夫人的婚事，這與他自稱不懂畫的「畫

英之互相合併，不再為一船二公司方式經營，當可達到合理賦經濟之目的。

據王洸教授的朋友們透露，由於這位海學大師在航業上的貢獻，今年中央研究院的院士候選人提名，他將被提出，因為海事在院士中尚付諸厥如，他的朋友、學生們都希望他能順利當選。在航運界方面，目前還沒有有人能够這麼忠於他自己的工作與興趣，能在工作之餘誨人而不倦，著作而等身的，因此，雖然他退休了，但是他仍是航業界的一盞明燈。

(附註) 王洸著作如下：中國航業、航業政策、水道運輸學、最新海運學、航業經濟學、中國水運志、近代運輸學、水道運輸學、實業計劃交通論一、二集、航政法規要義、海商法釋論、船舶法釋論、海上法概要、航政概論、航政概論續篇、航業與航政、海運政策、海運與國防、中國海港誌、世界海港誌、中國海港紀要、航港新論、中國港口論、海港概論、中國交通概論、交通政策、交通古今談、中國航業史、抗戰時期水運紀要、水運紀要英文本、長江封鎖線、航運——國家的生命線、船員職務與船舶管理、海國新志、海國新志第二三兩集、省縣交通、航港管理制度之研究、發展海運之路、王洸教授航運叢書總書目及書評、英文總書目及提要。

(轉載自大華晚報)

癖」讀者可以看出實在關係太密切了罷！

除了他在海事學術上的地位外，王洸曾經創立了一個全國性的航運學術團體——中華民國航運學會，而為人津津樂道，這個純學術團體，成立於民國五十七年七月，以促進航運事業，研究航海技術，普及航運知識，提倡海洋建設為主，成立後即任理事長至今。而這個學術團體，現有個人會員二百二十二人，團體會員五十七個單位，有自建在仁愛路的會所，有三萬冊圖書的「航運圖書館」、及「航運資料館」，經常主辦研究班、出刊各種航業週刊、文庫，為一個目前最豐盛的專業學術團體。

對於今後的航業發展，王洸教授認為：在本省來說，以本省為中心的國際貿易，百分之九十以上，靠商船承運，但在五十五年輸出貨物九百四十七萬四千噸中，國輪承運者，只有百分之四一強，外輪百分之五十九弱，故政府協助航業界增加新船，改善營運，是當前的重要經濟政策，至於今後進軍大陸，以及開拓國際航線，都是航業界的特殊任務。

在當前的航業界，王洸認為應儘速增購大油輪，爭取世界油運市場，將本省的糖、鹽、水泥等改用散裝貨輪運輸，可節減成本，同時為了穩固貨源，航業界應訂家長期運約，而貨櫃輪也應早作籌劃。

在經營上，這位專家認為航業界應效法美、日、

專營：各種木料批發零售及包裝用

木箱、墊板、造船用材等

和光股份有限公司

董事長：戴進興

廠址：高雄市鼓山三路一號

電話：四五四一。三五二六