

想當年 迎頭趕上

沈繩一

好多海外或船上同學寫信來問起恢復航海輪機，造船各系及大學部建制情形，理應把自己所經過知道的，向各學長報告一番，以收羣策羣力之效。並趁母校，在盛院長千辛萬苦，好不容易交涉到一大片土地，就要開始建校時有一點構想，就教於各學長。

目前臺灣，在整個教育政策之下，要成立添設課系是不簡單一件事，倒不一定是完全爲了經費。

母校之能成立航運技術和海洋運輸二系，當初發起時，大家都覺得非常興奮，想當年清季中興大臣辦洋務，要船堅利砲，富強國家，於創辦北洋大學後，即再創辦南洋大學，何等氣魄。國父說：「交通爲實業之母」；蔣公在「中國之命運」中，昭示我們要多少交通建設人才。所以有電機，土木，船政三大科，後來改爲實業學堂，最後定制爲交通大學，當然將來辦到海、陸、空、電訊之交通工具之建造，運用，管理各種人才，包括土木、機械、電機、運輸管理、電子工程、控制、航海、航空、航空工程、造船工程、電子航儀、輪機工程……等等，甚之河道，港埠

、棧埠等有關交通作業之管理，工程。那麼「交通大學」，真是名副其實的交通大學。

現在是單單一個工學院，要稱得上大學，起碼要三個學院，到臺灣以後二十多年，母校大學還不能建制完成，各位學長都是耿耿於懷的，但是在整個環境中，我們也應顧到大局，慢慢兒來，但是不能放過機會，當各位學長發起時，區區不才尾隨動動筆頭，大家都想不到三天以後，報上聯考就發表有交大添設航運技術系和海洋運輸系的消息，真是一個效率好，眼光高瞻遠矚的大有爲政府，雖然我們原希望是成立商船學院，俾母校得以完成大學建制之期望，礙以大局，祇能慢慢兒來。由一個南洋大學船政科，演變爲郵傳部高等商船實業學堂，再演變爲交通部吳淞商船專門學校，再演變爲國立重慶商船專科學校，再演變九歸原爲交通大學之航海、輪機、造船各系。這樣一個有歷史性的學校，比美國帝國國立商船學院，早創三十多年的技術學院，將來一定會擴充爲交通大學商船學院，包括航海、船機、造船、航管各系，則看我

們大家努力多一點，就快一點；努力少一點，就來得慢一點。

校本部對增設航技，海運二系一時也措手不及，有貝，無貝，二才都缺乏，發出呼籲。當然大家有錢出錢，有力出力。錢，臺灣百萬大關各人掏自己腰包一下募足，海外美、港、星各地，六萬現金美鈔也募足，作爲協助該二系發展中，解決困難之用。

無貝之才則難，因爲船東及航運界人士，都一致矚望，交大畢業同學，都應文武全材，能想能做，學識，經驗，一律着重，在此大家一致期望之下，當然，由船長，輪機長，下船就教比較合適，東西洋各國，差不多都是這個方法，發展航海教育，我們則有一般教育的規章，拿來普遍使用，使特殊教育束縛在孫悟空頭上的金箍中，不能動彈。

關於師資的審核辦法，教育部有一個學術審議會，委員都是德高望重的學者，關於商船船長，輪機長下船授課，經船長公會幾次力爭，總算有一個結果，

現行辦法是持證書任船長或輪機長六年，算做爲助教經歷，以講師任用，三年講師，做論文，審核認可發副教授證書。要有缺，三年，做論文，提請審核，認可乃發紅色教授證書。這些論文是要機器印出來，打字油印不算數。五、六十歲下船再學吹打的人，究竟不多，更何況要有五關通過。

所謂五關，是第一關要對教書有興趣，沒興趣不談，這第二關肚子裏要有東西，第三關呢肚子裡東西要使人能够接受；這第四關是利，那是差得太遠，一、二倍還無所謂，差了六七倍收入當然要考慮；最後一關是名，根據上面這個辦法，可以說完全拋棄船上經歷，從頭做起，要等到那一年？作爲教授怕要鬍子白了。最近海洋學院聘請了幾位海上服務六年多的船長，輪機長下船來教書，報任講師結果上面都沒有准，不知什麼時候，又把圈圈縮小了起來。

有關商船教學師資，我曾擬一個規則，送船長公會大會通過呈請交通部認爲可行咨請教育部。辦法

如下：

(一)二三副(二三管輪下同)在船經歷比作在校助教，不妨折半計算。說明：學校一畢業，就可作助教和上船情況相同。

(二)大副(大管輪)在船經歷比作在學講師經歷，總不為過吧！再退一步，年資折半計算也行。說明：一般航海慣例，船東有義務國家也制定，船上須有實習生之編制，訓練實習生的責任，就是由大副大管輪來負訓教工作，學生子隨時有問題，隨時指導解答，全天候教學。

(三)船長輪機長，在船經歷比作副教授經歷，也可折半計，第四年以後則有一年算一年。

說明：現在交通研究所函授學校，由交通部令規定學生試閱，由船長，輪機長評分講解教學。

船上經歷計算，私人方面也曾和教部熟人交換意見，說明船上實際作業情況，任船長，輪機長，最少七八年，還得經過考試院掄才大典，河海航行人員之

一比較真是小巫見大巫了，爲了擴建南遷鬧了很久，茲事體大，成功希望可以說沒有，並已成過去。現有附近威武營區，將來校本部建在那裡，航海輪機二系也搬過去新建校舍，回想過去在重慶船校，先在招商局「江順」輪上開課，那時教育部引爲一件得意之作。在實習教練船不知何日方能達到期望，遷就之計，將來該二系校舍，不妨外形，爲船形，安裝甲板機件，裝卸機件等設備，這一些設備，設法在解體船只上捐助出來，新的更好，舊的亦可使學生折修，了解結構。

校園內可以人工開一條河，增加校園景色，並可作學生操艇訓練場所裝設全付吊架，可以自由卸吊。以及船機及體操操練器械設備，如天橋，浪木等。

另建一新型駕駛教室，所有電子航儀及電子計算機全套設備都在裏面，目前可以預留位置。

其他如建個別專業教室，如船藝室、操舵室、電子航藝室、信號室等及航海陳列館。

本年聯考前，母校教師會，組織一隊，分赴北部，中部各著名中學介紹各個學系之性質、概況。我說

特種考試通過，我還開玩笑地說教授祇有審查升級，沒有國家考試吧，他們認爲教書一定得開課。上面這一個辦法，教部復文在下次開會時研討參考。下次會不知何時，遠水救不了近火。

其別的科技，對這一門教師，有一個補救辦法，可以聘請技術教師，不受上面這些規定等級限制，不過要國科會向外國去聘請，詳情不清楚。

如果對聘請師資問題的結不解開，恐怕以後困難仍多，我接受聘書，第一學年，因都是一般共同課程，沒有課。是暫不支薪，全部出超情形下挺了一年，航技系同學，聯考分數錄取相當高，在四百四十分左右，(全部六課六百分)，對海上生活有興趣的，當然第一志願是填交大，有志於航空事業的，也填了交大航運技術系的，三年來轉旁系的也有，旁系轉進，以及旁的學校轉學來入航技系，也有近十位同學。求知慾都很強。

母校是十二公頃地，隔壁清華是八十公頃地，這明航技、海運二系課程內容，就業工作環境，情趣，以及在岸上工作其他職業廣大區域，如驗船師，貨物鑑定師，公證人，領港，海損理算師，羅盤校正師，航儀修護師以及船公司、報關、代理、理貨各業，事後收到不少信件，要進一步之了解，可見肯冒險，能吃苦的青年，大有人在。

沈繩一學長執教母校 連獲兩位乘龍快婿

十年前主編本刊之沈繩一學長，乘風破浪，在上海上工作了很久，最近航海歸來休假，任母校航運技術系。長女其麗，六四年十一月感恩節，於洛山磯教堂結婚，新郎馮詒昭，現任職加州電話公司研展工程師；次女其敏，六五年元月三日，於臺北公證結婚，新郎劉吉普，現任職臺北加州聯合銀行會計部經理，沈學長伉儷兩月內連得二位乘龍快婿，精神更見健旺，樂不可支。