

能也是交大八十年有史以來最高紀錄，給學校帶來一股蓬勃生機，校園中增色不少，

這學期女舍前大興土木，加高圍牆，加密大門鐵欄，同時修築了一道長而蜿蜒曲折的欄杆，夜晚配上柔和的路燈，確實景色非凡，為一幽美的新天地，同時女舍門前也增設了一具對講機，或許是為避免同學望之却步而設，但願有「心」的同學能多多利用。這比當年平越的木蘭齋豪華太多了。

同時郭院長關懷同學飲食問題，於本學期增定兩項重要措施：

(一) 餐具之洗濯，改由工讀生擔任，一方面可增加工讀生人數，解決清寒同學之經濟問題，另一方面也減少廚工人數，將所餘之款，全部投入同學之伙食費中。

(二) 撥款十萬元，將餐廳中所有木製盛器及竹製簍筐，一律改為不銹鋼，以改善餐廳之衛生設備。

——交大文苑

徵信誌謝

一、會費：

彭精一 新臺幣一百元

二、友聲基金：

陳樹人 新臺幣六百元 黃輝 新臺幣一千元

陳榮淦 張義昭 各美金二十元

汪遵平、王志忠、鄧克平 各美金十元 秦紹安 新臺幣二百元

三、同學錄印刷費：

凌鴻勛 新臺幣五百元

希望母校早日成立商船學院

沙允仁

五年前，正當中國造船公司成立之時，商船海運十分景氣的時候，校友陳榮元、陳玉書及唐桐菴等，曾呈請政府成立交通大學商船學院，並得凌校長等人贊助。其目的在繼承往昔聲譽卓著，且屬於交大系統的商船學校。後因教育部長蔣彥士，認為成立學院一事，必須配合政府財源預算，且須由行政院會議決議通過，方能實現，滋事體大。乃決定先在母校工學院內，把計劃中的商船學院應有的航海、輪機及造船三系，合併成為航運技術學系，以後再由學校分組教學，再把航運管理系更名為海洋運輸系（編者按：明年起將改名為海運管理系），一併設在工學院內，等候時機成熟，再成立商船學院。但是教育部對這新設的二系，當年度已無經費預算，因此由商船校友，捐贈了新臺幣一百萬元，作為這兩系的開辦經費。於是屬於商船教育的兩系，方始順利的誕生。

五年來，由於石油的上漲，全世界工商業受到打擊，商船海運，也不例外，一直走下坡，迄今尚未復元。昔日建議成立商船學院一事，缺乏校友推動，因此擱淺。而臺灣省立海洋學院，已決定自六十八學年度起，改為國立。該校正依賴其建校有二十五年的歷史，有意領導商船教育，且有合併母校航運技術系之意。直接間接的均阻礙母校成立商船學院之計劃。本人有感於斯，乃分別寫出下列二文，由報章雜誌發表，冀能提醒政府及社會人士之注意，以便促使母校早日成立商船學院，茲將該二文摘刊如下：

一、談商船教育與海洋教育

商船，無可否認的籍海洋航行，作為發展貿易，維護海上交通運輸的工具，因此世界各國，尤其是海島國家，對發展商船隊無不重視。

臺灣四面環海，漸漸已成為工業化國家的模範省，對外工業成品的輸出，對內工業原料的輸入，無不依靠商船海運，所以商船的地位，非常重要，她實在掌握着我國的經濟命脈。

發展商船隊，對於駕駛商船人才的培植，也非常重要，我們可以套一句格言說：「有人斯有土，有土斯有財」，改為「有人斯有船，有船斯有財」，但是有了龐大的商船隊，沒有人，沒有良好的駕駛人才，也是枉然。因此建立良好的商船教育制度，用以培養優秀的商船船員，便成了教育當局重視的一環。

商船在海洋上航行，要與狂風巨浪搏鬥，爭取勝利，完成運貨使命，所以商船教育的目的，除了授予必要的航海知識外，一定要訓練出刻苦耐勞，有毅力，有決心，並有以「責任、榮譽、紀律」為第一的優秀船員，這樣方能肩負起全船生命財產的重大責任。因此世界各國對於商船教育，都很重視，對於商船學校，都是國立，尤以美國的重視商船教育為最，全國沒有一個國立大學，僅有紐約皇點的國立商船學院是國立的。

商船與海洋的關係，雖然密切，但是商船教育，却與海洋教育，不可混為一談。海洋教育的目的：是發掘海洋資源，如開發海底石油，海底礦物等；是研究海洋生物之繁殖及如何撈獲海洋生物，以補充岸上食物之不足；其他是研究海洋氣象，以測出海流及颱風動態，預防災害等，這些海洋教育，如果沒有獨立的海洋學院，都可設立在一般的理工學院內，與其他科系教育的方法，大致相似。獨有商船教育根據上述理由，是要獨立，不可與海洋教育混在一起。

目前我國有很多人，因為不了解商船教育，以致誤認商船在海洋上航行，便屬於海洋教育範圍之內，實在是一種錯誤。

二、確立商船教育政策改進商船教育制度

前 言

中華民國六十七年二月，美商泛大西洋航運公司所屬「大乾坤」及「大宇宙」兩艘各載重三十三萬噸之超級大油輪在非洲外海因疏忽而發生互撞事件，船東損失十餘億臺幣，經查兩船船員，均為我國之外僱船員，因此該公司特派人事經理齊白先生 (MR. GIBB) 於同年四月到臺灣實地查看我國的商船教育概況，並參觀了交通大學等設有航海輪機兩系之有關學校，作為再檢討該公司日後僱用我國船員安全性的參考。緊接着七月間中華民國外僱船員委員會公佈：七月份外僱船員之輪船數量，比一月份減少十一艘，其中除半數為停航或解體外，其餘則係船東改僱韓國船員。凡此諸事，均顯示我國商船的船員素質，已亮起了嚴重的紅燈，需要重新檢討我國商船教育制度的時候了。

商船對我國的重要性

我國是沿海國家，海岸線長達一萬一千哩。依照國父的實業計劃，日後需建立北方、東方、南方三個大港，及四個二等港，九個三等港，以奠立我國航運基礎，先總統蔣公亦於「中國之命運」一書中，明確指示我國需要建立商船隊一千四百萬噸，以維護海上經濟命脈。二位偉大的領袖給我們的啓示，證明海運建設確係我國重要的建設之一。目前我國正進行的十大建設中，有關海運的建設，就佔了三項，這便是政府有鑑於我國近年來外貿發展的形勢所致。根據交通部統計處所編「近年我國航運概況」中指出：六十六年度我國進出口貿易經由商船運輸者共計四千四百萬

公噸，幾佔全國進出口量的全部，顯示目前我國在海島經濟型態下，商船實掌握我國經濟發展的命脈，不可稍加忽視。

然而在如此鉅額的運輸量中，民國六十六年由國輪承運的部份，却僅佔百分之二十七，這實在是非常嚴重的事情，一旦戰爭發生，外輪停駛我國，則我國之物資運輸必將萎縮，經濟也必將衰退，更何能支持戰爭，獲取勝利？政府有鑑於此，自六十六年起便擬定了「國輪國造，國貨國運」的政策，期能帶動整個海運事業之起飛，進而建立我國自有的龐大商船隊，這是非常明確而健全的國家航運政策。

世界各國的商船教育制度

由於商船的地位非常特殊，除了平時擔任海上的運輸外，在戰爭時期，更需充作海軍的預備隊；同時商船更是國家領土的延伸，對外需維持國家的尊嚴，因此世界各國，無不重視商船教育，此點可由各國均採獨立的商船教育制度，窺見一般。

姑先以美國的商船教育制度言之，美國的艾森豪總統曾經明確的指出，商船是海軍的第四臂膀，他們把商船教育，劃分為大學，專科及養成教育三種，全國各校，均受商務部航運管理局（即航務總署）監督與津貼，其後備海軍訓練，則由海軍部派遣教官駐校訓練。衆所週知，美國乃是一個極度重視分權的國家，所有的教育，均授權各州獨自辦理，却獨有紐約的皇點商船學院是全國惟一的國立大學。此外美國尚有數所獨立的州立商船學院，制度大都相仿，僅設有航海，輪機兩系，學生均招收高中畢業生，修業四年，除第二學年於各校所備之實習船實習六個月外，其餘均在校受課，日常生活實行軍事管理，俾養成海員之服從精神，課程則採理論與實習並重，畢業後授予甲種三副或三管輪，理學士及海軍預備少尉軍階。

再說亞洲諸國中，日本為一著名之海運國家，其商船教育制度為配合

海運，船隻，人員三者，故由文部省，運輸省，船主協會及海員工會合組成一有關教育政策之審議會共同辦理，全國共有二所商船大學及五所商船專科學校，均屬國立。這七所商船學校，每校皆僅設航海及輪機兩科系，學生經考取後，均須住校，實施統一管理，在學三年半後，需於運輸省（相等於我國之交通部）所有的五艘實習輪船或兩艘實習帆船上實習半年或一年。畢業後大學制學生除授予理學士學位外，並可取得二副或二管輪考試資格。而東北亞另一個國家——韓國的商船學制則類似美國，有國立海洋大學一所，設在釜山港，此海洋大學，實即商船學院，亦僅有航海及輪機兩系，惟經費充裕，設備完善，且有新型的三千五百噸級實習輪船一艘，航行全球。

此外歐州各國，如英國、德國、挪威、丹麥、荷蘭、比利時、瑞典等，承繼了往日無敵艦隊的傳統，均十分重視商船教育，但其教育制度却比較偏重實際經驗。

綜觀各國商船教育制度，不論其為公立或私立的，抑或公費與自費，均具有下列數項共同要點：

(一)各國均極重視商船教育，並以國立者為多數，尤以美國之皇點商船學院，為美國惟一之國立大學，其受重視之程度，可見一斑。

(二)各國商船教育，均由政府運輸部門監督，直接配合國家商船政策。

(三)各國之商船學校，均僅辦理航海、輪機兩門，間而偶有與商船有關之造船，航運管理等科系設立，但絕未與其他不相同之教育相混合。

(四)各國商船教育，均極重視實習制度，並設有各校自用或全國共用的實習船，以供學生實習。

(五)各國商船教育，特別重視精神教育，幾乎全部規定學生必須住校，並實施半軍事化管理，以建立日後在代表國土延伸的商船上，保持良好紀律，維護國家尊嚴。

(六)各國商船教育，均極重視師資之經驗及校內之實習器材。

(七)各國商船教育，均極重視學生之志願與興趣，各校均為單獨招收有志於航海之青年，如美國皇點之國立商船學院，考生須由兩位參議員推薦，始能報考，故日後畢業生之上船服務率，佔絕大多數。

我國的商船教育概況

我國商船教育之創立，始於遜清光緒末年南洋公學（即交通大學前身），在上院內設船政科，辦航海一班，後於宣統三年，有鑑於商船學堂之性質，與當時所辦工科學堂，截然不同，乃單獨成立「郵傳部高等商船學堂」，民國後更名為「吳淞商船專科學校」，直屬交通部，由部長兼任校長，抗戰時在重慶設立「國立重慶商船專科學校」，後又併入交通大學，及至抗戰勝利，仍在上海復校，成立國立吳淞商船專科學校，三十八年大陸淪陷後，政府遷臺，始於四十二年在基隆設立「臺灣省立海事專科學校」，仍設航海輪機等科，後改制升格為「海洋學院」，並陸續設置有關海洋之科系，遂使商船教育之專業化精神，逐漸轉變為注重海洋之一般科學。後中國文化學院，交通大學及淡江學院，亦先後設立航海及輪機等系，此外尚有兩所海事專科學校亦設有類似科系培植商船船員。

分析我國現在所有的商船教育情況，其制度有下列主要缺點：

(一)我國商船教育未能顧及其特殊性而單獨成立商船學校，反將航海及輪機兩科系，附設在有其他學科之學校內，成為舉世唯一的混合式商船教育制度。

(二)我國教育政策認為教育必須統一，因此特殊的商船教育，亦屬教育部監督，而實際主管商船及船員的交通部，却不參與商船教育的決策，僅在表面分發學生至各輪船公司實習而已。

(三)我國設有商船教育之專科以上學校，計有國立者一所，省立者二所，私立者三所，分配雖尚適合，但以有限之經費與師資，在臺灣海島一

隅之地，是否有必要如此分散，頗值商討餘地。

(四)目下我國設有航海輪機兩系之院校，均不以專門辦理商船教育為主，故至今未有一校擁有自備之實習船，全國亦無一艘共用之實習船，遂令極端重視經驗之商船教育，不免有重大的缺失。日前學生實習，祇可利用各公營民營商船，作為實習之用，但因該等商船，均純屬營業性質，既無專人指導實習，又有要求實習生兼任乙級船員如水手、生火等職位的，藉以節省船上的人事費用，這樣的學生，雖在四年結業後，再加上半年實習，所學所習，均極為有限！如此畢業生，教他如何能勝任三副或三管輪的重職重任？

(五)我國附設有商船教育的學校，除交通大學外，無一所學校採用學生住校制度，用以培養健全的團隊精神。

(六)近年來我國由於要提高大學教育水準，曾由教育部舉辦過教育績效的評鑑工作；其中師資一項，特別強調要以碩士，博士學位的人數，作為評分之部份標準，然而商船教育，是實際經驗與理論並重的教育，故師資應聘請資深而優秀的船長及輪機長任教，最為適合，然聘請資深船長及輪機長任教，亦有實際上的困難，以目前教育部所規定的大專教師審核標準來看，獲有學士學位後，從事相關事業六年以上的人，始能受聘為講師，一位資深船長或輪機長專任講師，月薪僅新臺幣九千元；相反的，一般商船科系的畢業生，在六年的船上工作中，大多可順利的取得船長或輪機長職位，而月薪則在新臺幣七萬元以上，兩者比較，既無名（無論任船長輪機長多少年均只能聘為講師），又無利的情況下，想聘資深船長或輪機長任教，如何可得？不聘這些專家任教，學生又如何可得實學？目前各校附設之航海科系，有船長專任教師者，僅有四位，其中三位集中在交通大學，一位在淡江學院。

(七)由於我國的商船教育係分設於各個綜合學院內，學校當局自不以商

船教育爲主，觀念中從無一人主張海島經濟的教育，須以商船爲主。故有關最新的實習儀器，各校均極缺乏。如近年來極爲普遍而又僅需一百萬元臺幣即可購置的衛星導航設備，全國各校至今均未設置，以致學生畢業後上船，對此新儀器均不知如何操作運用，削弱了教育上的效果。

(八)我國商船教育，在目前採用綜合制院校的情況下，各校畢業生，上船就業者，普遍的不到二分之一，造成嚴重的教育浪費。主要原因，是目前的大專招生，採用聯招制度，考生在填寫志願時，往往因商船各系附設在各綜合院校內，而忽略了其工作的特殊性，以致考中的人，常常是非其所志，可說是偶然碰上，在心理上毫無乘風破浪及遨遊四海的雄心壯志，又如何能要求畢業生於畢業後上船就業，用以提高上船工作的服務率及減少國家教育投資的浪費？

如何改進我國的商船教育

綜觀世界各國的商船教育制度來檢討我國的商船教育，不難看出很多缺失，亟待徹底改進，而改進的方法，不外下列諸點：

(一)儘速設立獨立的商船學院，以專家來領導此種特殊教育，合併各校有關的商船科系，以集中國家有限之人才及經費，充作最有效之用途，收取最宏大的效果。

(二)交通部應與教育部密切配合，共同擬訂商船教育政策及予以應有的正視。

(三)迅速建造一艘够標準的實習船，以供各校商船科系學生實習，否則應建立嚴密的實習監督制度，並強制各輪船公司不得讓實習生兼任乙級船員（水手生火等），及派專人指導實習，以收取實習的效果。

(四)所有商船科系的學生，應集體住校，並實施半軍事化管理，養成以「責任、榮譽、紀律」爲第一的優秀船員，來改善目前船上散漫的紀律。

(五)迅速成立航運技術研究所，以培養專門師資，或放寬大專教師審核

標準，俾船長或輪機長資歷，可以折算講師年資，准由副教授起聘。或設立專款，用以獎助放棄優厚待遇之船長，輪機長專任教師，傳授海上學識（目前交通大學已有類似基金，但僅限於該校校友）。

(六)設法提高受商船教育畢業生的上船就業率：除現在由各輪船公司大量提供獎學金以鼓勵就讀於商船科系的學生上船外。在目前良好的聯招制度下，惟有成立獨立的商船學院，使得考生在聯招填志願時，可比照考慮讀特殊性質的師範院校一樣，自行選擇。如此當能吸收有志航海的人才，日後畢業生的上船率，庶能提高，國家之教育投資，亦不致浪費。

(七)就目前具有商船科系學校的狀況下，各校應加強校際之實習設備合作，以利用有限之經費，使學生在求學時能得到更多更新的儀器使用方法。

結論 以上諸點，皆爲筆者身歷經驗及近年考察美、日、韓等國商船教育之所及，堪爲我國改革現行商船教育之參考。此不但對我國日後建立龐大船團有其重大影響，即使對目前我國每年有兩萬五千名船員外借，可賺取一億餘美元的外匯收入而言，亦有極大關係，實不應忽視。切望政府當局，能注意及此，早日確立國家商船政策，迅速成立獨立的商船院校，以切實改進目前缺失甚重的商船教育制度，這應該是今日經營海島的經濟建設政中，最重要的課題，也可以說是治理海洋國家的根本大計。

心 聲 李達三

無知宵小沐猴冠 濫唱人權騙世歡 那管立言非夕照 却思毀盟拋秋紈
妄操背義縱橫術 激起讜論斥討瀾 與虎謀皮終被噬 永留史跡一污團
九億蒼生水火深 人權何日可追尋 遙揮涕淚徒悲憤 速滅妖魔救鷺禽
毒虐兇濫能剗去 安和樂利自來臨 同仇敵愾齊努力 重整乾坤愜素心

和何南史詞長愛國自強韻却寄

舞舉國旗馳 全民怒吼時 羣心團結合 士氣壯王師
憤懣填胸臆 自強應及時 人人心愛國 禦侮滅妖螭

和何南史詞長頌高華德先生韻却寄

我敬高華德 義行四海知 千秋萬代永 舉世薦琮卮
宵小縱橫術 豈能友誼移 大仁申正義 愛國固綱維