

臺灣海洋大學附屬基隆海事高級中等學校

文字／陳筱君 攝影／臺灣海洋大學附屬基隆海事高級中等學校

把看得到，變成做得到

二月初春，從臺灣航向日本的船隻仍需頂著東北季風前進。

繼二月底首航後，來自全臺六所海事高職的近兩百名學生，在各校師長帶隊下登上全新的御風實習船。其中，臺灣海洋大學附屬基隆海事高級中等學校八十多位學生是最大的一群，由時任輪機科主任、現任生輔組長林子堯等老師帶隊。

在航向日本鹿兒島、展開實習航行前，各校老師與教學船副忙著溝通接下來兩週的教學細節，同時熟悉船上設備，了解哪些內容適合讓學生實作、哪些則為模擬機教學的重點。

同時間，學生們除了熟悉船上環境與分隊，也須修習水手、機匠等基礎課程。更重要的是，由高雄科技大學海事人員訓練處講師上船，針對海盜威脅以及其他航行風險，為首次參與海外實習、甚至第一次出國的學生進行保全意識與保全職責訓練。曾任船員的林子堯相當認同這樣的設計，「至少讓學生知道海面上有些風險，發生緊急狀況該如何處理！」

從觀摩到實作的翻轉

「在已汰除的育英二號或其他實習船上，學生只能輪流站在唯一的駕駛臺旁，看著船員操作各種儀器，典型的『看得到、摸不到』教育。」林子堯指出，御風對海事教育最大的改變，是讓

學生從被動觀摩轉為主動操作，學生可在安全環境下操作電子海圖、判讀航行數據；也能在新增的前輔機艙「實戰教室」拆裝馬達、操作淨油機，甚至進行發電機並聯等進階訓練，「這些都是我們當學生時沒有的資源。」

他回憶自己就讀臺灣海洋大學時，多半只能操作模擬機，真正的學習往往從踏上船舶工作的第一天開始。御風讓學生在學期間能串接理論與實務，對縮短未來上船工作的適應期有很大幫助。

然而，這趟為期兩週的實習行程，同時也是部分老師的首航之旅，對於沒有商船實務經驗的他們來說，形成了另一種考驗。上船後，教學船副提供實務經驗，老師協助規劃更利於學生吸收的教學方法，並透過全程跟課反思如何與回校後的課程銜接。御風化身為海上的教學實驗室，並為海事教育師資辦了一場海上工作坊。

御風的影響不只在技能訓練。師生連續兩週、幾乎二十四小時相處，也讓教師看見學生在校園中不易顯露的特質。

林子堯印象深刻的是一名在校成績普通的學生，但因航行表現優異，獲計畫畫主持人——高雄科技大學副校長俞克維讚賞，並親筆寫推薦函。這名學生完全不會暈船，分組工作表現積極，認真負責，十分樂意協助他人，甚至在用餐時間幫忙廚房大廚備餐，



迅速與不同學校的學生打成一片，「非常適合航行的生活。」

「這就是實習的價值。」林子堯認為，責任感、抗壓性與人際互動能力等特質，往往比考試成績更能決定船員的未來，在校園中不易被量化，卻會在封閉型的小社會中浮現。更有趣的是，這趟御風的實習經驗也改變了部分學生對職業的想像：有人發現自

己志不在汪洋，決定轉換跑道，重新規劃職涯；也有學生對規劃船上伙食產生興趣，結束實習後馬上拜師學藝，希望考取廚師證照，未來回到船上當大廚，「這些不會寫入教案或範例的學習成果，都是真實的另類收穫。」

讓實習成為制度工程

經過第一年實習，林子堯思考如何透過滾動式修正與制度化規範，擴大御風實習效益。

「帶隊老師負責的不只是生活管理，更像是危機管理或拆彈手！」他舉例，一名外校老師在靠港期間，帶身體不適的學生下船就醫，之後學生確診流感無法登船，由於船上防疫規範嚴格，老師也被拒絕回船，只能臨時安排交接學生管理事務，行李需兩週後才能領回，「雖然無奈，但為了大家的健康著想，也沒有更好的處理辦法。」未來若再次遇上類似緊急情況，仍有討論與改進空間。

此外，同梯次學校或老師之間，大多依賴群組訊息，接收資訊較被動，反應也不夠機動，林子堯建議，上船後每天晚上召集各校老師和教學船員，快速檢討當日教學內容或突發情況應對，可逐步建立適用於實習航程的危機處理原則。

最後，由於三月實習時間距離統測太近，造成高三生壓力較大，若能移至暑假，不僅有利課務安排與學生準備考試，也能讓御風實習發揮更佳成效。