

謝謝你！嘉新一號輪

嘉新一號輪 船長林文泰

記得四年前我們第一次相約在台
中港27號碼頭見面的樣子嗎？初次見
到你就像有一種彷彿似曾相識的感覺，雖
然你沒有像其他新船一樣有那樣亮麗
的外表，但無形中卻散發出一種說不出
的“魅力”至少對我而言。在很早以前
學校讀書的時候我就很好奇，如果那一
天我有機會當上船長，我的第一艘船會
是怎麼樣？其實許多的事情早已在
冥冥之中註定，只是時間的問題。

時間過的真快！轉眼間和你朝夕
相處已有四年之久，在這四年之間感謝
你的幫忙，讓我們能一同順利的達成公
司所交付的每一趟任務，當然我們更須
感恩我們尊敬的媽祖娘娘，在海上無時
不刻對我們的航行安全默默的庇佑，每
當我們一同遇到困難時，祂總會在最關
鍵的一刻出手相助，讓我們能逢凶化
吉，突破重危。

記得數年前我們在日本KANDA
返航時，供應主機啟動的空壓機忽然發
生故障，最後所剩的空氣壓力只足夠啟
動一個俵可供航行，但我們一樣把船平
安的從日本KANDA駛回台灣，更難得
的是在某次進基隆港前，發電機因天候
不良造成狀況不佳的時候，你堅持到進

港靠好碼頭的最後一刻，才讓發電機停
下。

還記得剛開始我們一起合作擔任
台灣環島的水泥運補任務嗎？我們可
是台灣環島水泥船隊中的一姐，無人能
比，每每裝滿36400噸的水泥後，就能
緩解水泥廠可能庫滿須停窯的危機，當
然更可以把我們基隆或台中岸上的水
泥SILO裝的滿滿的。3年前國際散裝
市場正興盛的時後，我們更是為公司爭
取到了最大的利潤，從台灣東部出口水
泥到新加坡，於完成卸載後再向東繞經
印尼各地，陸續將各產地的煤礦運回台
灣，雖然在航程中會經過危險的海盜水
域，其沿途並有虎視眈眈的海盜威脅，
但我們在船四周所架設的消防高壓海
水及船舷兩側所配置的照明燈，把你在
黑夜中偽裝成一艘不可欺負的海上武
裝艦艇一般，讓沿途於黑暗中的海盜不
敢臨近，這樣的日子我們也過了一年之
久，在其間我們也曾一同客串到北邊的
俄羅斯VOSTOCHNY一邊裝貨一邊欣
賞細雪和品嚐最有名的VODKA伏特
加及乳酪，98年4月因國際散裝市場的
變化，我們更將觸角經由中國長江伸入
江蘇省張家港及泰州港，最遠更到達上

游段的南京港,一起進出長江一年之久,成為中國長江與台灣間的水泥固定班船,在過去的一年間我們共同體驗到長江內冰冷的風雪與大霧以及汜水期間強勁的江流,每當船進入長江時,無論遇上了什麼樣的困難,妳和我們全船同仁總是共同攜手合作一起排除萬難,讓船安全順利的進出長江,在第一次進入長江時,妳更是登上了中國中央電視台的頭條新聞,成為台灣首航中國張家港的第一艘台灣國輪,託妳的福氣也讓我沾光了不少。

每當船靠台灣碼頭我回家的時候,總是會被我家中的三位女兒所抱怨,說我陪她們的時間太短了,我常常告訴她們,在家有媽媽照顧妳們,爸爸因為工作的關係無法像其它父親一般,常常陪伴在你們身邊,但仔細算算,在過去的四年中,我真的陪伴我三位女兒的時間少於我的第四個女兒----嘉新一號輪,有時回到船上才有一種真正回到家的感覺。

回想起剛開始和妳一起共事的時候,還未察覺妳在船況上有一些問題存在,因此讓妳受了委屈,但請相信在過去兩次的塢修中我和公司經理已盡了最大的努力,讓妳脫胎換骨,26歲的妳在各方面雖不如新船那般的完美,但每當塢修完成於出塢後也讓妳比過去健壯了不少。

天下沒有不散的宴席,其實我沒有把握未來會不會和妳再一起於海上

共遊世界,但是很感謝妳在過去的四年中,是妳讓我從一位初任無經驗的船長學習到許多,更體會到不少應與船相處的正確觀念,與妳分離的日子從我上船的第一天起便開始倒數,只是沒有想到時間會過的如此匆忙,在離開船上最後一次走下舷梯的那一刻,回首再看妳一眼時,內心忽然有萬般的感受湧上心頭,其中最強烈的是一種親密伙伴間不捨的感覺,在別人心目中或許妳只是一艘單純的船,但我卻能強烈感覺到妳生命中所傳遞出溫暖與不捨的訊息。

我最親愛的伙伴,在未來的路上或許已無法與妳同行,但我的心將會永遠與妳同在,洶湧的狂風巨浪中,妳讓我感覺到妳的勇敢,是妳讓我們在海上的風雨中有像家一樣溫暖的感覺,與妳一同暢遊過的每一個地方,所留下的美好的回憶將永遠存留在我生命中,也將無法抹滅。

嘉新一號輪,我想告訴妳一句話:
「妳是我永遠的驕傲」。

珍重再見了! 我最親愛的伙伴。



貓和航海有什麼關係？

文／趙榆生

摘要：本篇首先介紹漢字「錨」的構成，及其與英文「Anchor」之區別，兼及古代鐵錨的製作。其次從古字書中追尋鐵錨發明以前，中國船使用的停泊工具，佐以日本與泉州出土的考古證據。然而明、清兩代厲行海禁，中國航海從此遠遠落後西方。

一、前言

去年是庚寅年，生肖屬虎，我們平常暱稱虎為大貓，可是自從明永樂年間鄭和下西洋宣揚國威之後的六百年來，中國人早已自絕於海洋發展，從虎虎生風變成海岸病貓。可是有些航海術語，卻早已融入日常生活。例如，汽車故障停駛，連小朋友都會說：「車子拋錨了！」可是誰家車上會裝錨呢？錨又是什麼？至於貓，又怎麼會和航海產生關係呢？

二、錨就是鐵貓爪

現在的漢字都用「錨」來表示「Anchor」這個東西，讀做ㄇㄠˇ（毛）。可是「金」和「苗」跟繫船用「Anchor」有什麼關係？合在一起組成的字，又為什麼讀成「毛」，而不讀成「苗」？

英文的「Anchor」是不管用什麼材料做的，可是中文的「錨」專指用鐵製造的。中國人用鐵製錨比西方人晚，大概是在東晉、南北朝時代，也就是西元五、六世紀的時候。因為「錨」字最早出現在南朝梁、周間，顧野王（519—581）編作的字書：「玉篇」中。通常，一個物件必定是已經存在相當時間之後，才會被採錄在字書中。但是因為鐵錨還是新技術、新產品，而傳統的石碇和木碇，因為取材容易而且便宜，仍然被一般船舶廣為使用，鐵錨一直到明朝才被推廣流行。

中國錨的形狀，據明朝焦竑（1540—1620）所著「俗書刊誤」中記載，「是放在船首和船尾的四角叉形設備，用鐵索穿起來，投入水中可以固定船身，使船不會隨波逐流」。

大概古時候的船長從貓爪得到靈感，希望有一種工具，能像貓爪那樣抓住海底，穩住船身。就請鐵匠打造出向四方伸出的鐵鉤，同時把「貓」字加上個「金」字邊，作為它的名稱，後來再簡化成了「錨」。也有些書上就乾脆寫成「貓」，例如元朝周密（1232—1298）的「癸辛

雜識續集上·海蛆」中就寫作貓；清朝賀長齡(1785－1848)的「江蘇海運全案」，在轉引宋應星(1587－1666)「天工開物」有關材料的時候，也把錨改爲貓。

三、鐵錨的製造

明朝時，已經能夠打造很大的鐵錨了。鞏珍(1434年)的「西洋番國志」中，形容鄭和寶船的大鐵錨：「非二三百人不能舉起」；宋應星「天工開物·錨」說：「航行中的船，遇到風大不好停泊的時候，全船的生命安全就靠錨了。戰船、海船的錨，有的重達千鈞。」一鈞大約是30斤，千鈞就是3萬斤。

1981年，在泉州灣淺海中，挖出一個古代四爪大鐵錨，其殘高2.78公尺，鐵爪最大對角距離的殘長是2.18公尺，錨幹直徑上端到基部是17-40公分，重758公斤。

至於鐵錨的製法，宋應星的「天工開物·錨」裏不但以文字說明的很清楚，而且附了工廠實際作業的圖：「先將鐵塊錘製成四個錨爪，然後一節一節的接上錨幹。製作三百斤以內的錨，用一尺大的鐵砧，先安頓在火爐旁，當鐵塊的兩端都燒紅了，就掀去爐炭，用鐵皮包的木棍，挾持到砧上錘打。如果是一千斤上下者，就要架搭起木棚，讓眾多鐵匠站立在上

面，一齊用末端有大鐵圈的鐵鏈，套住要連接的兩段錨身，吊起來翻轉，同時一同用力錘打，使其接合。...這是鍛造的鐵器中最巨大的。」

四、鼎、碇、碇

在發明鐵錨以前，中國船用什麼工具來停泊呢？西漢揚雄（西元前53年－18年）所著「方言」記載：「用來撐船的叫篙，用來停船的叫鼎。」清朝學者錢繹（1770－1855）的「箋疏」解釋：「鼎有安定的意思，江蘇的方言，把船停止的東西叫做鼎。」清代文字訓詁學家朱駿聲（1788－1858）進一步解釋：「借用鼎的音意，寫成碇。」

所以最早的停泊工具是：碇，也寫作碇、或礮。字書上的解釋是「錘舟石」。就是用繩索綁塊大石頭，船要停泊時，就把石頭提起放到水底，利用石頭的重量把船停住。開船時，拉著繩子提起石頭就走了。因此，停船稱做「下碇」、開船就說「啓碇」。

碇一般放在船首，在風浪比較大的水面，一個碇還固定不住船，所以在船側也增加幾個副碇，船首的碇就稱爲主碇。

用碇停船完全靠石頭本身的重量，風浪太大、水流太急時，石塊的重量不夠，常常繫不住船。於是想

到在石碇上綁些樹枝成爪狀，石碇的重量使木爪扎進泥底，就可以增加很多固定船舶的力量，這就成了木爪石碇。北宋徐競(1123年)在「宣和奉使高麗圖經」中形容：「在碇石兩旁夾上木鉤」。

石碇的製作終究比較費工，所以有人用鐵梨木那樣，比較重而且堅硬的木頭，做成有兩個爪的代用品，稱為木碇。古書中原本沒有「碇」這個字，一直到「舊唐書·孔癸戈傳」(945年)記載：「番舶泊步下有碇稅則」，「碇」字才開始出現在古書中。

中國式木碇的特點在於錨臂和錨幹在錨冠處成銳角，大約四十度左右，而且錨桿裝在接近錨冠的一端，使錨臂容易抓入海床。宋元以後，還在碇桿和碇爪連接處加上鐵箍，使其更加堅固。也有在木爪尖端包上鐵皮，使之更加尖銳結實。再加上中國沿岸海底的特殊性質，長江口以南的海底是柔軟的淤泥，鐵錨抓不住，北方的海底土質堅硬，只有鐵錨才能扎進土裏。所以即使明朝已經大量使用鐵錨的時代，木碇並沒有立即被淘汰。

五、考古發現的證據

1899年，日本人在佐賀縣唐津市附近海中，挖出一塊元代的碇

石，長299公分、中段寬36公分、厚26.5公分，是用石灰岩石塊製成的，目前保存在唐津市湊町的疫神社裏。後來日本人又在博多灣附近發現許多碇石，應該是元世祖忽必烈(1215—1294)派去攻打日本的艦隊，遇風浪沉沒所遺。

1982年，在福建泉州法石發現一塊宋元時期的碇石，長232公分、中段寬29公分、厚17公分，兩側有對稱的凹槽，長29公分、寬16公分、深1公分，應該是綁縛木爪用的。

日本發現的碇石，可能是山東一帶打製的，泉州發現的則為當地所製，南北兩塊碇石形狀相似，可見當時中國沿海船舶所用木爪石碇的形狀、樣式大概是一致的。

1956年，中國科學院與廣東省博物館從廣州市的東漢(西元1—2世紀)古墓中，挖出一個60公分長華麗的陶船模，船頭懸掛著一具Y形木石碇，主體是木料，旁生兩齒，在兩側平伸的橫梁上捆縛石塊，投入海底後，石塊的重量使木製兩齒可以抓住淤泥，固定船舶。

1975年，在泉州灣發掘出一個宋元時期的大木碇，殘存長度達7.57公尺，上面有繫纜繩和安碇擔的圓孔，還有用鐵箍加固留下的鏽跡。

六、結語

鄭和七下西洋，鞠躬盡瘁，1430年病逝於印度古里之後，國內反對派甚至將所有航海、造船的技術檔案全部銷燬。同時厲行海禁，沿海40里的居民盡遷內陸，燒毀一切船舶，私自出海者，唯一死刑。明亡後，清朝仍繼續之。

反觀歐洲各國，從十五世紀以後，掀起了大航海、大發現時代，不斷探索海洋的結果，帶動科技蓬勃發展，終於促成十八世紀的工業革命。

新的工具、新的材料不斷出現，使得英國在十九世紀單單關於錨，就有上百種新的專利發明，而且至今不斷推陳創新，可是中國的航海家卻在這場創新競賽中缺席了。所以今天不論是在現代輪船上，或者海事博物館裏展示的錨，所用的新理論、新技術，都和中國船長發明的鐵貓爪沒有直接的關係了。

註：

1. 焦竑「俗書刊誤」：「即今船首尾之四角叉，用鐵索貫之，投水中使船不動搖者」。
2. 宋應星「天工開物·錨」：「凡舟行遇風難泊，則全身繫命於錨。戰船、海船，有重千鈞者。」
3. 「天工開物·錨」：「錘法先成四

爪，以次逐節接身。其三百斤以內者，用徑尺闊砧，安頓爐旁，當其兩端皆紅，掀去爐炭，鐵包木棍，挾持上砧。若千斤內外者，則架木為棚，多人立其上，共持鐵鏈，兩接錨身，其末皆帶巨鐵圈鏈套，提起振轉，威力錘合。...爐錘之中，此物其最巨者。」

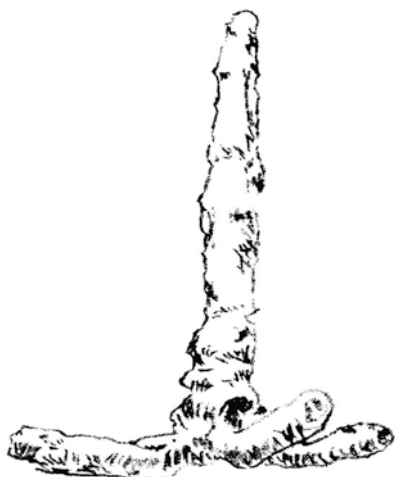
4. 西漢揚雄（西元前53年－18年）所著《輶軒使者絕代語釋別國方言》，簡稱《方言》：「所以刺船謂之篙，維之謂之鼎。」
5. 清錢繹（1770－1855）「箋疏」：「鼎之言定也，今吳俗謂船行止所在謂之鼎。」
6. 徐競「宣和奉使高麗圖經」：「碇石兩旁夾以木鉤」。

參考資料：

1. 中國古代的造船和航海 金秋鵬著 中國青年出版社出版 1985年
2. 上海沙船 辛元歐著 上海書店出版社出版 2004年
3. 辭源 台灣中華書局出版 1982年
4. 網際網路「維基百科」中有關條目

〈作者為退休船長〉

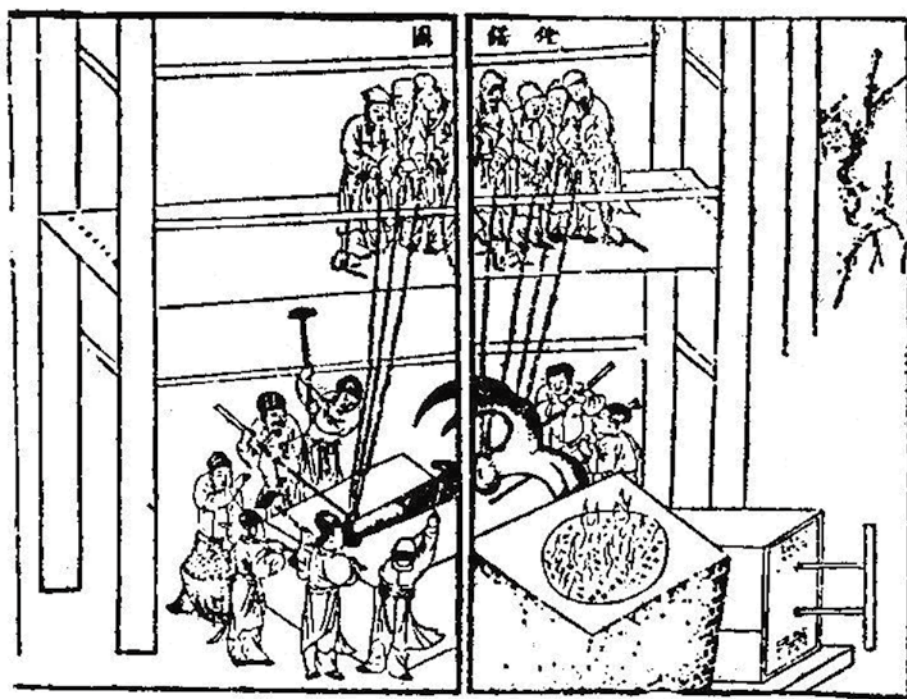
附圖說明：



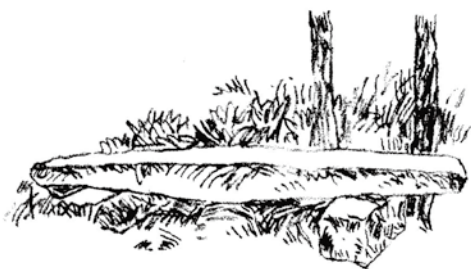
圖一、泉州灣出土的古代鐵錨（摹寫自「中國古代的造船和航海」）



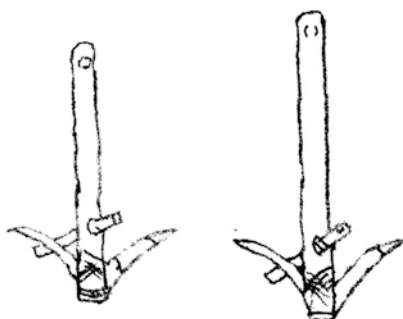
圖三、日本佐賀縣唐津市的元代碇石（摹寫自「中國古代的造船和航海」）



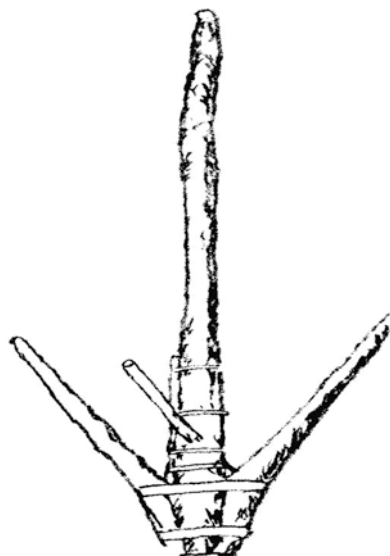
圖二、「天工開物」打造鐵錨的作坊



圖四、泉州法石發現的宋元碇石(摹寫自「中國古代的造船和航海」)



圖五、中國木碇，特點是錨爪與錨幹成銳角、錨桿裝在下面近錨冠處(摹寫自「中國古代的造船和航海」)



圖六、泉州灣出土的大木碇(摹寫自「中國古代的造船和航海」)



圖七、海軍司令部門前的有桿大鐵錨，錨桿和錨臂成90度，此錨是對日抗戰勝利的戰利品。(2010年趙榆生攝於台北)



圖八、錨的圖案已經成為世界各國海軍與商船的象徵符號，一般也泛用為海洋事務的象徵符號。
(2010年趙榆生攝於台北)



圖九、現代商船的錨沒有錨桿容易收進船體 (1998年趙榆生攝於上海)



圖十、1893年造的美國巡洋艦奧林匹亞號 (USS Olympia) 還用有桿錨，必須用吊桿吊起放在甲板上。圖中黑色的錨臂與錨幹平放在特製的錨床上，垂直的錨桿只好伸出船邊，船首甲板上兩支交叉的黃色吊桿，就是專為拋錨、起錨用的。(2009年趙榆生攝於美國費城)

簡介設立於高雄市旗津區旗后地方的漁業專用電台

文/圖 陳 義 文



【圖一：高雄區漁會漁業專用電台】

現今台灣地區漁業電台之種類、等級和經費來源

早期的漁業通訊電台，係由軍方之前保安司令部於1958、1959年間，次第假高雄暨基隆設立漁業電台，當初是以電報作為傳訊的媒介，固然可以彌應漁船通訊之需求，通訊範圍亦可涵蓋全球各處海域，惟船上需有專人操作電報，且必須經過轉譯而無法即時傳遞音訊；此外，斯時之電台亦兼具有掌握漁船動態、儲備漁

船戰時動員能量、蒐集海空情報及緊急時段引導安全航道之功能。後來為了因應沿海和近海作業漁船的通訊需要，政府遂於1980年間開放無線電對講機(DSB)通訊頻率，並核准蘇澳及澎湖等區漁會設立「岸上服務台」（簡稱岸台），後續十餘年間又陸續於全台及外島的金門、馬祖地區設立多處「岸台」，以應對漁民作業和安全之需。

解嚴之後，政府先開放單邊帶(SSB, Single sideband)、無線電話機頻道波段，備供設立於高雄及基隆的漁業電台應用，並自1992年起擴大開放供應其他之台灣地區「岸台」應用，使電台的傳訊品質得以大幅改善，涵達之範圍則由沿海、近海擴展至範圍廣袤的經濟海域，進而得以延伸至全球的太平洋、大西洋和印度洋等三大洋區。1995年12月起，原之岸上服務台復變更為漁業通訊電台，迄今計有蘇澳、新竹、台中、高雄、東港、花蓮、綠島、澎湖、金門及馬祖等地的區漁會「漁業通訊電台」(台東綠島的岸台，是從新港區漁會岸台遷移至綠島區漁會者)，和等級更高的高雄區漁會「漁業專用電台」、基隆區漁會「漁業電台」等12

處電台。各漁業通訊電台是對其轄區所屬漁船提供通訊服務；而高雄地區則有高雄「漁業專用電台」和「漁業通訊電台」兩處，前者主要係以所轄100噸以上之漁船為服務對象，後者乃用以服務未滿100噸之漁船。

漁業電台畢竟是專業專用之電台，以致一般民眾往往較為陌生，而電台之營運勢需有充裕之資金為其後盾，否則將面臨「巧婦難為無米之炊」的困窘。在經費之收支運用上，原之岸上服務台早期的營運經費係由當地區漁會自行籌措，後來鑒於各區漁會之財務並不充裕，爰自1989年起改由台灣省漁會統籌支應，前台灣省政府農林廳漁業局、高雄市政府建設局漁業處、台灣省漁船海難救助基



【圖二：旗后海邊峭壁】



【圖三：高雄第一港口和兩道防波堤，堤端各有一座燈桿】

金亦共同承擔部分經費，餘由行政院農業委員會漁業署編列經費補助，俾達到健全電台組織，充實電台人力設備，建構漁船與陸上間有效空中通訊網路，保障漁民生命和生計之目標。另外，等級較高的高雄區漁會漁業專用電台和基隆區漁會漁業電台，則依據核定之辦法，再按月向所服務、屬100噸以上之漁船收取些許費用，充作電台營運經費。

漁業通訊電台之設立、營運與法源依據

漁業電台之設置，係依據漁業法第54條--為保障漁業安全及維持漁區秩序，主管機關應設置漁業通訊電台，暨漁會法第4條第1項第4款--漁

會應接受委託，辦理報導漁汛、漁業氣象及漁船通訊之規定而行事。漁會法施行細則第5條則規定：「漁會辦理本法第四條第一項第四款所定報導漁汛、漁業氣象及漁船通訊業務，得設置漁業廣播電臺及漁業電臺。但應報經主管機關轉請目的事業主管機關核准。」另按施行細則和相關作業規章，現今漁業通訊電台之營運，係由當地「區漁會」監督管理，並由台灣省漁會肩負督導之責，且辦理相關業務之訓練，以增進話務員素質，定期添購需用設備和和改善設施，提升對漁民之服務品質，進而充分保障漁船海上作業之穩定及生命財產之安全。

漁業電台乃全年無休、全日24小時，毫無間斷的對漁友提供漁汛通

報、漁船航行安全通報，魚市場交易行情和漁業氣象之播報，外來漁船侵漁案件、漁船非法捕魚案件以及漁船與船公司或家屬之通聯...等無線傳訊服務，並協助漁船進行海事、海難救援通報。在時效和緊急程度方面，應以海事、海難之救援通報最為重要，若有漁船於大海中發生海難事故時，可立即應用各種通訊設備向漁業通訊電台或海岸電台通報，陳明船名、船型、CT編號、噸位、顏色、船員人數、當前正確經緯度以及遇難狀況、所需救援工具等，使電台得具體明確的轉向搜救單位請求救援。

前段CT編號的意義，為漁政機關為求有效管理，爰按漁船總噸位自CT0--CT8劃訂級距分類並給予流水號碼，乃一船一號，故其CT編號相當於漁船的身分字號，亦不隨漁船的更名或過戶而變動。

高雄區漁會所屬「漁業專用電台」業務概況

高雄的漁業專用電台係在1958年11月時，由斯時的交通部暨轄下電信局、台灣省漁業局、高雄市政府水產管理部門等機關輔導成立，位址原設立於壽山山麓，通聯對象包括圍網、拖網、鮪釣、魷釣、超低溫、魚貨搬運船舶...等漁船，後來因為吾國積極發展遠洋漁業，原址和既有設備

已難敷使用，遂於1977年遷移至今之前鎮區現址(漁港北二路3號，前鎮漁港現為高雄地區最大漁港和全國最大漁業中心)，新廈係於2001年建竣啟用。

本漁業專用電台之收訊台(即電台本部)，即位於現址大廈頂層，但發射台是設置於旗津旗后山山頂，收訊台與發射台之間係使用電信公司之專線傳送訊號，同時以載波介面機從事控制，相關的重要設備計有電波發射機、SSB電話發射機及SSB全波接收機等九部機組。發射台所在的旗后山頂，乃傍臨海域之峰頂高地，具極佳之天際空間和居高臨下之廣闊視野，是控制船舶進出高雄港埠以及船舶航行台灣海峽南端的重要據點，鄰近並有旗后燈塔、旗后炮台等助航設施和古蹟遺址，各如附圖所示，燈塔和炮台遺址現已對外開放參訪，亦俱為高雄市旗津區頗為著名的景點，但電台之發射台則屬重要營運地點，故謝絕遊客參觀。

高雄漁業專用電台現係使用高頻單邊帶(HF SSB)的波段為主要通聯媒介，常用頻率為13.122 HFz、17.281 HFz和22.771 HFz...等，服務對象為漁會轄屬100噸以上之遠洋漁船，以及經常與電台聯繫之所屬漁會(或其他漁會)會籍的近海漁船計約千餘艘，每日從事漁業氣象播報、航行安全之通報、漁事政令宣導及信

息轉達乃至於船員家事服務與答詢，接收漁獲量、漁船位置動態、海難海事協救...諸訊息，並編印及分送漁況報表至相關單位。電台勤務採取每日24小時之三班輪值制，值勤者與船台隨時皆保持著可相呼應之機動聯通狀態，並配合漁船在各漁區發生之時差等因素，主動傳呼氣象訊息和大氣電離層之變化情形，且每日均將通聯紀錄建檔，同時編印成日報表以提供漁政主管機關、漁船船主暨學術研究單位查詢。

逾半世紀以來，包括高雄區漁會漁業專用電台在內的各個漁業電台，在漁界先進的奔赴爭取、政府部門投入輔導之下，已得順利設立運作，發揮服務漁民「臨陣當先、無遠弗屆」的效能。隨著通訊科技的進步昌明，漁業電台亦配合經費的籌措和作業的需求，定期持續的更新器材設備，且愈益秉持專業、敬業之職能和惕厲奮進之精神以服務漁友、報效漁業，卓收「漁船萬里通航、音訊全悉於旁」之閎旨。

〈作者現任職於交通部〉



【圖四：打狗英國領事館】

如何選擇學好英文的路徑

文／鄭武中

前言：在岸休假之時，與同學們聊起小孩們要如何才可以學好英文，本人整理了一下思緒，作了以下的回答。

Dear Brian

Brian，您曾問我要如何才可以將小孩的英文學好？我的看法如下：

讓小孩把英文讀好，是現在許多父母親所最關心的事件之一。

我個人從周圍許多好友、鄰居、親戚、同學或同事的小孩身上，去觀察他(她)們在大學或大學畢業就業時，為何他們的英文至都可以達到應有水準水平，這裡我們暫不考慮口語腔調是否完成美國腔或英國腔。

總結原因如下：

1. 小孩很有心，大人很放心：

從這恆心學習中找到屬於自己的學習方法，此類小孩爸媽不必太操心，但此類小孩是稀有動物。近20年來只看到一位，W君現台大學生，大

學英文聯考分數是96分。此小孩除了正規課堂費(國中高中大學費)不計算之外，在額外的學習費用上大約在NT10萬以下。有這種小孩是父母親的福氣。

2. 去改變學習的環境：

把小孩送去以英文為母語的國家學習，從小孩小學畢業就開始，或者國中畢業後，去做小留學生，其中不必考慮小孩喜不喜歡英文，或可不可適應問題，經過英語系母語國家的教育從國中、高中、大學等計7年~10年的每時每日的學習。程度一定在佳級、優級以上無庸置疑。此段海外學費與生活費等，一年以NT100萬算，7~10年間共花費用NT700萬~NT1000萬。口袋不夠深的家長是負擔不起此頗大的費用。但我們還是常可聽道某周董、王董、陳總、或某詹醫師的小孩在美國或加拿大當小留學生。`此例子在我們的生活中很清

楚的可以看到，因為小孩的成就真的是不一樣。

3. 父母親全程釘人式的學習：

小孩從學前教育(幼稚園小小班)的芝麻街英文班開始，一路安排與接送上課直到國一止，然後中間在安排額外的時間，固定聘請ABC華裔或老外再上個口語家教班，一路下來到看得到應有的“讀看聽說寫”程度，也需近10年不中斷的學習，費用大約是NT100萬，每日開車接送等費用不計。這10年學習都不可以間斷。假如小孩家長生活作息如不是那麼的固定或還蠻休閒的話或家庭生活收入還不算中上的話，是不容易達成。此類較成功例子有一些例子；其小孩的父母親是雙薪家庭，而且小孩的媽媽都是學校老師為最多。

4. 成年後海外遊學1年學者：

大學畢業後，找工作不順利，學歷符合但程度不夠，或工作有了但職務不理想。浮浮沉沉幾年後，死心了終於去英語系國家遊學一年或更久。一年下來大概費用大約是NT100萬。

在我們生活圈偶爾也會聽到一些此例。通常此例的人是不太會主動去述說此經歷。可能原因是；雖然我某人不是台灣名校畢業生，但我英文溝通程度並沒有比這些名校畢業生差，甚至於比他們都還好。

特以此技能博得一些他人的羨慕或自我滿足一下成就感。

以上這些實例，除了第一項“小孩很有心，大人很放心”的實例之外。其它例子給人的感覺是，要在一個非英文為母語的環境中將英文學好真的很難（主修或副修英文系的學生例外，我們在此不討論）。但是將小孩或成年人送去一個以英語為溝通的環境之外，讓他(她)整日浸透在此環境中學習，所花費至少NT100萬以上。此費用也不是每個家庭或每個人付的起。

不僅僅是大多數人，可能還是比例很高的多數人，是須要靠整日浸透在此環境中才會學的好。他(她)後來都知道此道理，但以後不是時間不對，就是存款不夠豐碩，很難去實現此願望。英文好的人去找須要英文好

的工作，英文不好的人只有去找不需要英文的工作，反正行行出狀元。

學習語文的目的，最後不是用在口語溝通，要不然就是用在寫作表達。在非以英語為母語的環境中，要把口語溝通訓練好，除了很有心人，對多數人而言，真的很難，通常都是有一搭沒一搭在學習。

然而英文的重要性，多數父母親都知道，然而在現實的生活壓力下，不可能讓小孩去當小留學生。但是父母親們還是希望孩子把英文學好，除了上述常態的四個例子之外，個人另有第五個方法。供有“有心”的父母的參考。**Brian**您是一位“有心”要小孩學好英文的家長，當您小孩仍在就讀于國中、高中的時候，這些時期的學習基本是以聯考考試為重的，除了有些寫作練習之外，幾乎是沒有口語練習，這段時間只能要求小孩至少在大學直考時英文成績至少要有35分以上的程度(約是普通私立大學成績)，如此才會有基本的單字數量的記憶，及一些基本句型時態的模式了解。

Brian當您的小孩，考上大學的第一年，不論是暑假或寒假，請您盡量讓小孩去以英語為母語的國家遊學學英文，最好去一個陌生又完全沒有人可以跟您小孩說中文的地方，讓他(她)24小時都浸透在此英語的世界，然後為了生活或避免孤獨，他(她)開始敢於發言與口述與他人交談，以他(她)大學直考英文成績有35分以上的程度為基礎，一個暑假(寒假)的學習時間，返台後基本上是不會懼怕開口說英文，學習方法也開竅了，自己會去尋找如何將英文讀好的方法，甚至於他(她)們已經會充分利用大學裡的免費資源。例如英語聽力訓練設備及英文寫作課或找機會與外籍學生“打屁”。

Brian假如您的小孩大學直考時英文成績是在35分以下的程度的話，因為沒有底子，或小孩去遊學的地方，不論是上課或下課都還是用中文在溝通的地方，可能學習的效果是不大的。**Don**如果您的經濟還好的話，可以考慮讓小孩去美加或英國，假如您是要節省一些但學習效果也不能打折，菲律賓倒是不錯的選擇，費用約是美加地區的1/2~1/3之間。

Brian我可以告訴您一個此方案成功的例子。曾有位**A君**當時去中山大學甄試會考時，其中一項是外語老師的口語考試，他聽不懂，老師讓他隨便開口說說英文，他不會，當然一定是落榜了。之後**A君**參加當年大學直考，在考英文時，寫題目寫到居然睡覺了，當快收卷時才醒來，剩下的題目只有隨便寫寫吧！這就是“未戰先怯”，面對英文只有害怕，沒有對策。然而其**A君**仍是在校大學生時，有一年寒假去菲律賓遊學，返台後建立口語信心，再加上會知曉充分的使用學校的免費的資源，及有計劃的選修英文寫作課，如此大約經過一年時

間的時間。此**A君**很自信的說，如交**X**要全校的學生都來考英文，他至少可以贏一半的人。此**A君**在菲律賓遊學的費用約是NT50000。

有錢的爸，是用錢將小孩的英文學好，此例的英語當然絕對是英國腔；沒有錢的爸，是用策略及叮囑將小孩的英文學好，此例的英語當然絕對是台灣腔。腔調是家長的口袋有多深來決定。**Brian**您是位睿智的爸爸，您當然知道您要選擇的方法。同時我相信您選擇的方法，一定是最正確的。

(作者現任職於益航航運公司)

