

力爲一八〇、〇〇〇瓩。計劃的主要之點係集中於石門與大甲溪二大目標的開發。

臺灣電力公司光復後對工程建設之努力，自民國三十九年終獲美援之協助而作有效運用，且下電力工程所獲得的美援幾佔本省工業美援中的大部份，各項建設賴以完成

大船運轉技術問題

沈繩一

——記釜山港警險遭遇——

我們這一行飯——撐船飯，在旁人看來是很奇特的，社會的福利，享不到，家庭的樂趣，十年夫妻，碰頭的日子，有一年已算是好的了，整天的生活環境不是天，就是水，接觸的面孔，老是這幾付臉色，談天像放喇叭，尤其是職業技能，別人以爲船舶活動範圍越大，越不容易，像到歐美各國的巨輪，船長高高在上，多威風，範圍越小越容易，其實大謬不然。

一艘洋船，其長度總在二萬呎

，技術方面的援助，協力亦多，此項經濟的，技術的援助如長此繼續，則在最近將來，臺灣必可由農業經濟達到工業化的目標，並將形成爲亞洲經濟繁榮與安定的中心。總之電源開發，攸關國家百業興廢的大計，自應再接再勵使其發揚光大而竟全功。

以上，放洋遠行，航向配正，以後就是嚕哩嚕嚕，來定船位，有的空閒，時間，但是船在港內行動，活動範圍小，駕御一艘巨輪，確非易事。真是所謂看人挑擔勿吃力。

在四十年九月廿九日，船泊在韓國釜山港，我們是裝塩四千三百公噸及香蕉一千七百八十九簍先到日本佐世保卸下香蕉後即赴韓國釜山港，卸塩再裝赤鐵礦粉一千二百噸，礦脂一百噸，駐韓大使館印刷機體八十九件。

釜山港口的地形，大船是從東口進出，港內分南北二區，北部爲第二區，自燈塔至三號碼頭直線以北港區，停泊大船爲多，該區東部多淺沙，西部四號碼頭和煤炭碼頭之間是一條長石堤前面也有淺沙灘，水深僅九呎到十二呎，石堤正前面港區東北角堤岸邊有一艘萬噸的沉船，港區面積約一滙見方。

四十年九月廿八日下午四時半，由韓籍領港李競燮移泊船在石堤沉船間，測方位神仙臺燈塔一百廿度，防坡堤南端燈柱一百六十六度，水深廿一呎、(如附圖)

廿九日上午天陰，二級微風，船長因公往代理行。下午一時半下雨氣壓爲二九、六六吋，三時風力加強至四級，正南風，雲層更深，氣壓降至二九、五〇吋，是時船岸交通已斷，小汽艇紛入小灣中，猜測船長一時無法回船，而天氣似有暴風雨降臨，乃命水手長封艙，吊桿縛緊，及其他必要措施，風力逐漸增強，復命拋下右錨，鬆鏈二節。並通知機艙升火。

至四時四十分風力增至六級，已是強風，這種風速每小時可達卅一哩，在海上可以掀起十三呎高的大浪，船在港內，雖較平穩，二個錨還是拖不住，發生拖錨，船向後移。

是時釜山港第二區已泊有船舫十二艘，港內風雨交加，烟霧迷朦，當我發覺船在拖錨，急上駕駛台，機艙升火完畢可以動車回號，尙未接獲，急命水手長左右鬆鏈，使錨鏈在水中增加重量，同時使鏈與錨角度減小，容易拉住，不多時船已穩定，但環顧四週，其他船隻亦有移位情形，而本輪已在煤炭碼頭附近，詳測方位石堤北端二百四十九度，神仙臺一百廿七度

氣壓表又降至廿九、三八吋，風力七級，天色陰霾，狂風暴雨，視線極差，煤炭碼頭邊盡是礁石，時爲漲水，西北向，船距岸邊不過二百呎，不得不囑二副去船尾隨時留心。

根據天氣情形，港內交通無法恢復，船長無法來船，船移動後的

船位，非常危險。我又不能即刻行動，一來我不是船長，我不能像船長的職權，胡亂負責，如不出毛病，無人說好，如一有不測，觸礁撞岸，則責任問題甚大，有話說勿清。

我先考慮（一）船位距岸邊礁石，過近，退潮時船頭調向，一定撞岸無疑；（二）退一步想，設船頭調向不撞岸，目前情形船尾左右擺動稍烈，亦可能撞岸，（三）如再風力加強，再行拖錨，則後果不堪設想；（四）萬一船尾舵葉撞壞而就延船期，何不冒險一試。

狂風中又在不熟悉之狹窄港區內，停有船舫十二艘之多，船之移動，在我毫無經驗，是把握極少的，但是經以上幾點考慮以及過去在奄美大島薩川灣避颶風，斷鏈于狂風中在一瀋左右之瀋中，前後左右來去，船長與我分班指揮駕駛的一點小經驗，亦惟有冒險負起責任一試。

在我私人決定行動以前，我再詢問二副同三副的意見，聽聽他們

如何看法，他們以爲目前船位，危險萬分，不動總是危險。

輪機長也非常辛苦，在五時三十分告訴我升火準備完成可以動車，如果晚一小時的話天色昏暗，移動更增困難，我是怕那艘龐大的沉船。

決定移船，乃先命二副去船首三副去船尾準備一切，於五時卅二分命令起錨，使用各種車速向原船位前進。

錨離水面後即全速前進，是時天又大雨如注，風增至八級，狂風迎面撲來，幾不能睜目，雨水吹過，略嗜亦有鹹味，船雖全速而行不快，右舵力不大，船總偏左，未五分鐘沉船嚇然已在船左首約四十五度處及至船旁僅距船不及五十呎，即再採全速二次候沉船位在第四艙時，即用極左舵避開，二副報告船尾清楚，離沉船不過十餘呎，可謂險矣。

過沉船復用極右舵轉動船首對風，舵來甚慢，在正南風吹向正北

，已遠離預定之錨位，即刻停車，是時頂風頂水，五時五十七分，即下令拋左錨，因已無時間容許考慮，蓋左前方有登陸艇九十八號正前方爲X十號油輪，右前方爲日船南輝丸，距離均近，是時船首偏左而錨鏈繞過船首向右方，一方面擬後退，使船首調轉偏右使風吹向左舷，但舵力不足，調頭困難，且船尾有一浮筒，倒車後退又要撞及。時船尚微有冲力，舷首儘量向左，乃命續鬆左鏈至七節，復拋下右錨。

六時零七分起左錨視其至四節時，是否二錨能拉住同時鬆下右鏈忽二副自船首用手勢通知，蓋雙方無法聽聞，知左鏈斷落，船向後退，即慢車前進車起右錨。

六時十九分停車，旋即拋下右錨，遂漸鬆落至五節半拖住。當地晚上，我命令值錨更，至清晨四時風息天氣清朗，後來接獲電訊報導，知嘉義、安平各輪亦是因被此颶風觸礁。于澎湖列島。

遺落的左錨因在浮筒附近落下

時預先放一錨號，費了十元美金雇一個潛水夫去撈，即行撈取。

由于這一次無把握的冒險行動，認識了下列幾點

一、颶風警報，目前雖有雷達探測，但其地點及所經方向路線，隨時有變化，如果船舶附近有避風

的港口，總以進港爲宜，尤其是船速慢的船。避颶風的安全象限危險象限，在趕不及駛赴避風港時不妨應用，雖然或許附近的避風港從未去過，萬一有危險也有一個確實地點，使施救者節省時間；

二、大風中轉移船位，非萬不



