

力為一八〇、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，目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

，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，並將形成為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。

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，

以上，放洋遠行，航向配正，以後就是嚕哩嚕嚦，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

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，別人以為船舶活動範圍越大，越不容易，像到歐美各國的巨大輪船長高高在上，多威風，範圍越小越容易，其實大謬不然。

韓國釜山港，我們是裝塙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，卸塙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。

釜山港口的情形，大船是從東口進出，港內分南北二區，北部為第二區，自燈塔至三號碼頭直線以北港區，停泊大船為多，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，石堤正面南港區東北角堤岸邊有一艘萬噸的沉船，港區面積約一浬見方。

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，防波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為二九、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，是時船岸互通已斷，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，吊桿繩緊，及其他必要措施，風力逐漸增強，復命放下右錨，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舶十二艘，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、三八時，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，時為漲水，西北向，船距岸邊不過二百呎，不得不曬二副去船尾隨時

恢復，船長無法來船，船移動後的

根據天氣情形，港內交通無法

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耽延船期，何不冒險一試。

狂風中又在不熟悉之狹窄港區內，停有船舶十二艘之多，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釜山大島薩川避颶風，斷鏈于狂風中在一漁左右之灘中，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

如何看法，他們以為目前船位，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，使用各種車速向原錨位前進。

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，略嚥亦有鹹味，船雖全速而行不快，右舵力不大，船總偏左，未五分鐘沉船嘩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

風，過來甚慢，在正南風吹向右舷

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，一方面擗後退，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。時船尙微有沖力，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，逐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、安平各輪亦是因彼此颶

時預先放一鉗號，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

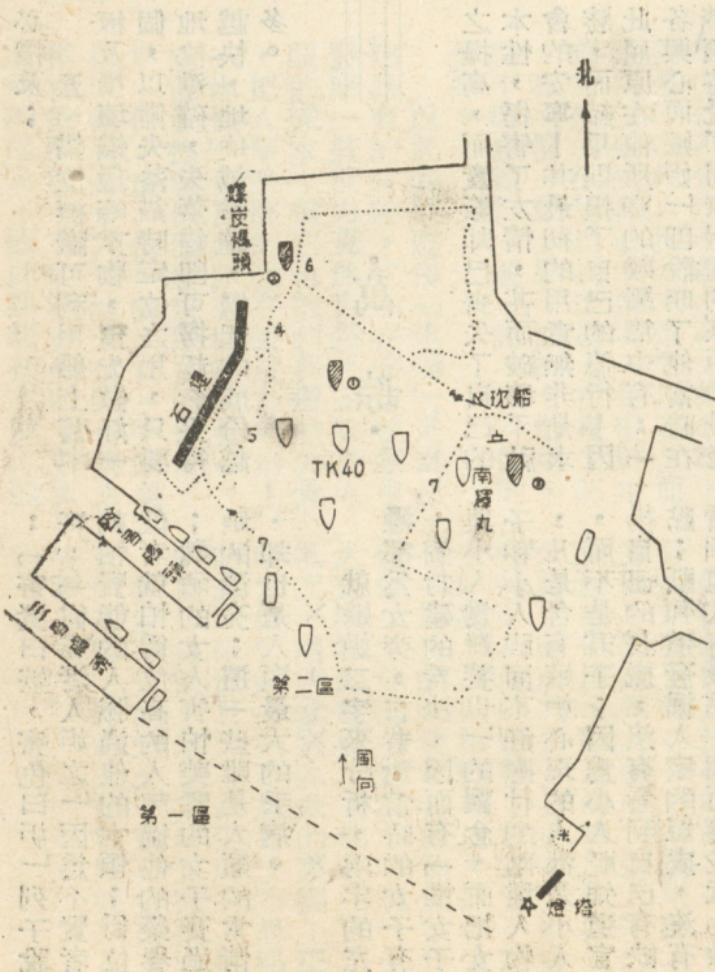
的港口，總以進港爲宜，尤其是船速慢的船。避風港的安全象限危險象限，在趕不及駛赴避風港時不妨應用，雖然或許附近的避風港從未去過，萬一有危險也有一個確實地點，使施救者節省時間；

去過，萬一有危險也有一個確實地點，使施救者節省時間；

，但舵力不足，調頭困難，且船尾有一浮筒，倒車後退又要撞及。時船尚微有沖力，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白船首用手勢通知，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，逐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、安平各輪亦是因彼此颶
風觸礁。于澎湖列島。



得已，總以不動為宜，舵力不易控制，尤其是在狹窄道或港灣內。

三、渦輪機的船舶，倒車後船後退力極慢，應事前考慮及之。

四、接近危險物距離甚短時，應考慮其行將接近船體時轉向迴避，如過早則船首可以避過而船尾勢

必撞及；

五、錨位標識可利用船上舊木板及損壞鐵環等重物，預先做好一個，以備失落錨時定位之用，只要

地位準確，失落錨即可撈起。丟得越快，地位越準確，撈起的成份越

多。

：「害賢曰嫉，害色曰妬」列子說符：「爵高者人妬之」因為不賢者就怕賢能的人勝過他的本領；爵位低者就怕爵位高的人超過他的榮譽；醜陋的女人害怕美麗的女子賽過她的漂亮；這一些雖是人類的常情，却也是人類最大的毛病。

嫉

妬

·萬 琮·

因着慾望的追求，好勝心理的嚮往，使得人們的心靈上得不到一時的安息，倘一旦達不到目的，就會因了不滿足而掀起破壞，爭奪的行為，其所以致此的原因雖多，然而詳細研究，乃由於人們潛伏着一個——嫉妒心理——在作祟。

嫉妒是心理上的一個醣酵，往往一件事看到人家都很美滿而自己則感到不如人，不免由羨而生嫉，發生了酸化作用，不惜誹謗指摘，揶揄嘲侮，譏人譽己，以求其身價，

之提高，而實際却已喪失了自己的本性，傷害了友情，甚而破壞了社會的安寧！其最初的用意無非是求會的安寧！其最初的用意無非是求勝，而結果則損了自己的德行！因此屈原在他所寫的離騷篇中有：「各興心而嫉妒」即說明了他當時在楚國時受了同僚斬尙的嫉妒，最後竟被聽信讒言的襄王所貶謫！他這一篇的感懷，雖已成爲我國文學史上有名的著作，確已充分說明了人們之有嫉妒，是來由於心理上下意識的作用而掀起。

究竟嫉妒的釋義如何？王逸註

就嫉妒二字來分析，兩字的左邊都爲女旁，古昔對當時的女子有一個封建的看法，因而有「惟女子與小人爲難養也」的觀念，而把女子和小人視同不好應付的兩種人物，凡是含有嫉妒心理的人都是小人，而不是君子；因爲小人祇知道宣揚自己的長處，沒有看到自己有缺點；祇知道發掘人家的短處，沒有看到他人有優點；因而養成玩物傲世的態度，缺乏虛心檢討的精神；也就視天下無可師法之事，抑亦無可效法之人作爲自己的借鏡；一切昧於責己、明於責人；處處自負不凡，事事唯我獨尊，而失去了做人真實的道理。說文段註對嫉妒有：

「澤言則不別」，澤即是濁，濁就