

訪華東漁輪 汪一民船長 談海上生活

· 仲立 ·



年富力強的華東漁輪汪一民船長，今年才三十多歲，在大海洋中捕魚，已有了十五年的豐富經驗。他坦白誠懇，十足的漁人性格，看來還是個大孩子樣，兩臂粗壯有力。出海一次，少則八十幾天，多則百餘天，在海上有無法剪髮，頭髮好長，身體十分健壯。

這次，他在非洲大西洋，連續出海五個航次，已打破了歷來只有四個航次的記錄，整艘的在海上經歷了六百三十日。滿載歸來，將船交給了繼任的新船長，自己搭飛機回高雄，暫告休息，與妻兒歡聚。他有兩個可愛的男孩，小兒子尤其長得胖嘟嘟的，引人喜愛，妻子沉默溫順。汪船長已接受漁公司的續聘，不久要遠去韓國督造四艘新船，落成後再駛赴海外捕魚。趁他難得在家的日子，記者數度往訪，聊了好久，聽到許多聞所未聞的海上漁情。

他說，華東輪三百五十噸級，屬國華海洋企業公司。總經理沈達可頗具開發海洋的遠大目標，一切經營，不但有計劃，且有現代企業的目光，所

有的措施，顯然已成為領導同業的標準，並獲得政府的贊許與扶助。國華公司現擁有遠洋漁輪十艘，其中華字頭的，就有一「華東、華南、華西、華北、華中」五艘。華東輪於五十四年八月間下水，我即在該輪任大副，隨船赴印度洋開始作業，不久升任船長駛赴大西洋，前後已有四年。

一條船，很像一個小國，或一個大家庭。漁船上不外兩大問題：（一）釣魚的技術，（二）船員間的人事。所謂遠洋漁船，以鮑釣為唯一的作業。每天釣繩一次，每次放下兩千個釣鉤，需要五小時。放完後，部份船員可以小休。三小時後，起繩拉魚，清理魚體，斬去魚頭，將魚



長船民一汪輪東華的榮歸海出

體貯入冰凍箱，再放繩鉤如前，這個作業，叫做「延繩釣鮑」。平均每次，可獲鮑二千三百公斤的漁獲量。最高的一次，華東輪曾獲得九千八百公斤，那是船上一次冰凍的最大能量；也是國華公司所有漁輪中的最高記錄。每一次航海獲鮑二百十公噸則滿艙返航，靠岸卸貨，船員亦得小休，登岸找些人生的樂趣。

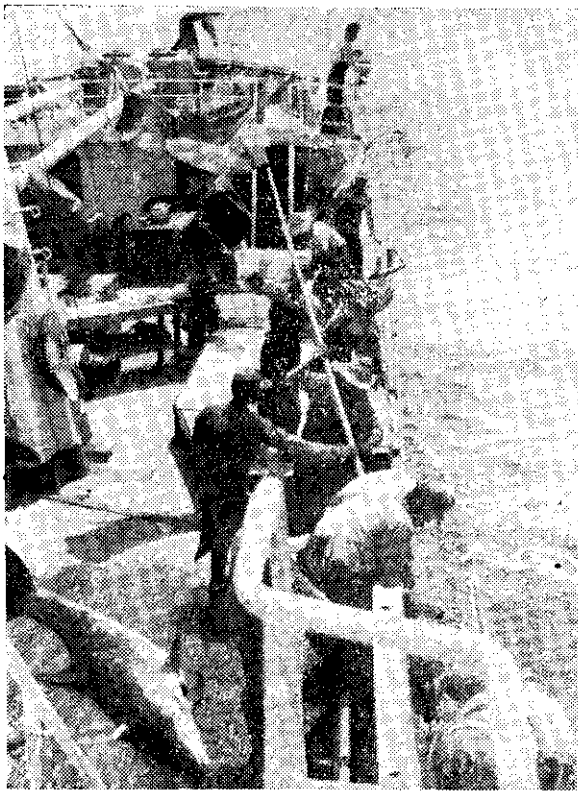
釣鮑先要明瞭鮑羣的踪跡，否則在茫茫的大海裏，往那裏去找以噸計算的魚。因此每一個同國籍的漁船羣，在某一漁區內，都有一個情報互助組織。每日定時用無線電互通消息，報告漁況。這些情報，全靠船長的智慧和經驗，加以研判。此外，還要收聽日本及韓國的漁況報告；在幾方面的消息參證下，再加上本船的實況，才能決定下次下繩的方位。所以，船長發號施令，報務員就是全船的耳目。

有時競爭激烈，幾條船在爭取魚羣，以致延繩糾纏在一起，也是一件難於處理的事。往往須船長親自指揮，才不致鬧成糾紛。

還有一件最頭痛的事，就是出沒於海中的海豬羣，簡直是遠洋漁輪最大的敵害。海豬也是一種魚類，專吃已上鉤鮑魚的後腦。後腦一被咬去，鉤上鮑魚的魚身，就落入海中，鉤上只剩下一個沒用的魚頭。海豬為害甚烈時，上釣的鮑魚，每百隻中，只剩下二三尾是完整的，損失之大，可想而知。對於這個海中大害敵，我

國與日本韓國的漁輪，都束手無策，只能用倒勾的鏢槍去打。幸而打中了，拉上船面，吊起來，等牠死後，丟棄入海，略洩氣憤而已。海豬的肉腥味甚重，不能取食，毫無用處。因此，海豬愈加容易繁殖，成羣出現在漁輪的周圍。而且這個怪物，相當聰明，常是跟着漁輪走，知道要釣鮑魚，可以供牠的大嚼。而且咬到鮑魚的後腦後，決不再往前咬，避免上鉤。牠的游泳速度也很大，可以跟得上漁輪並行。甚至有時游近船邊來，將身體緊貼在船舷邊，好像抓癢似的，使人又好氣又好笑。有時用鏢槍打中一尾，其餘的就一閃而散，像是一羣淘氣的玩童。

每一艘船的漁撈作業，依照船長的想法，各有不同的傳



華東輪船上作業，一魚條海豬。

絲作風。華東的傳統是一貫的在原區作業，不輕易轉變，遠赴他處，追逐不可靠的魚源。這個方針，至少可以減少途上不能作業的損失。在原區域內徘徊，繼續不斷的工作再工作——放繩與拉魚。在漁獲狀況良好時，往往一面拉完魚，一面就要放繩下釣。船員的工作自然很辛苦。

魚羣狀態的變動，常受氣候、水流、水溫、風向、潮汐等因子的影響，情形複雜。好像玩牌，誰該吃，誰該打，要隨機應變，沒有一定的公式。在茫茫的海洋中，要在短期間內，抓到幾百噸的魚，滿船歸航，實非易事。再加上船員情緒的變動，更形成了它的複雜性。

談到船員間的人事管理問題，船長說：以往華東船員是個大難拼盤，南腔北調，有各種的地方習慣，及來自特殊職業出身的人。年齡有的比我大，資歷比我好，過去帶領的人比我多，都有他們寶貴的經驗。他們看我年紀青青的站在駕駛台上指揮一切，多少有點不服氣。只要一發生離心的現象，那怕只有一點點，也就影響不小。再加上繼續不斷的繁重工作，休息少而工作多。在消遣上又嚴厲的禁止賭博，只能下棋，或聽聽僅有的幾張唱片而已。舉目所及但見茫茫的水連天，日常相見，就是那幾張男性的熟面孔。

日子一長，誰都在想起那溫暖的家，獨守空閨的妻子。船上生活的拘束，更多於陸上，連用淡水洗衣洗身，亦被嚴厲禁止。一切不平之念，自然要集矢於船長身上來。人難免有病痛，船長必須在公司成本與船員生命之間，作一決定。酌量病情，決定是否需要靠岸送醫院。病人本是不痛苦的，在海上生病，心情更不同於陸上，總覺得無依無靠，有萬般的感觸。病人認為船長不重視他的生命。因此，一時想不開的，認為反正病不會好了，為求解脫，竟有縱身入海的。船長免不了要吃一場人命官司。如果船上人一病就要靠岸，不以成本為重，那又何必遠渡重洋，求此大難呢？

在兩難中，問題又不能不解決，所以船長必須具備診斷的醫療知識，來調護病人，安慰病人，安慰那顆海上孤獨的心。有時還得與友船互相聯絡，在無線電話中，商量如何進行治療，交換手術經驗，來處理傷患。船上人病了，要用藥打針動小手術，但船上用具或儀器壞了，也要請船長動手修理。機械儀器的小毛病，譬如保險絲斷了，真空管壞了，總得能動手修理。否則船長也是一巧不通，怎能領導全船呢？

船靠岸後，得隨時進行國

總之，當船長要什麼都會，才能承受一切。再加上自己的想家病，或可名曰海洋病，亦得自己寬解。譬如有一次台灣有便船來，家人忘記帶來慰勞品和書信，難免給人背面恥笑說，「老婆不要他了。」

一個常年在海上飄泊的人，舉目無親，心理生理上，和在陸上與家人早晚相親的，感觸自大有不同。船長不是超人，也是個凡人，不論公私雙方，都難免百感交集，也和船員同病，並無異樣。

不論如何，一隻三百五十噸級的船，靠在岸邊，也是一件龐大的物體，造價在千萬元以上。全船三十位的寶貴生命都放在一個人的雙肩上；安全第一，能平安的出航歸航，還得滿載而同。此外諸事，都可商量。

因為航行不慎，如果出了事，最後棄了船，即使公司獲得保險賠償金，但是這位棄船

新台幣

貴刊十一期中，台灣的「台」字，至少有兩種寫法，有的寫「臺」，有的寫「台」。廿一頁中欄七「十七行，共有十個「台」，臺寸，臺斤」等單位，但三五頁上二七行，又有「臺尺」，同頁中欄十三、廿七行又有五個「台尺」。如此混淆不清，令人懷疑「台尺」和「臺尺」是否兩種不同的單位？甚至「新台幣」也有兩種，有的寫「新台幣」，有的寫「新臺幣」，難道是兩種不同的錢？

我想除了古代的專門名詞，例如曹操建「銅雀臺」，孔夫子在「厄臺」經緯，要用「臺」字外，其他現代名詞，無論司令台、舞台、後台、台辭、晒台、洋台、電台、天文台、交換台、月台票、瞭望台、氣象台、講台、涼台、服務台、平台、駕駛台、電視台、以及農耕機一台等，都可以一律改為「台」字。（仲立）