

# 大家努力

## 改進香蕉品質

• 源福施 •

### 慘痛教訓

#### 切莫忘記

改進香蕉品質，要從多方面着手，本篇上期談的是控制熱度，小心採收，挑選不要受傷和車運要多用襯墊等。這裡繼續談幾個同樣重要的問題，才能避免損失，提高收益。

香蕉在籠內要排列緊密而不過份，所裝重量要控制為淨重四十八公斤，不可太多或不足。

封蓋用麻片縫穿，以十三步為準。縫穿時工人可以用足踏踏籠蓋口竹部份，使蓋口竹和籠口相吻合，但不可踩踏在籠頂香蕉上。

捆籠所用草繩應為新鮮結實品。必須把籠身捆緊，但動作要仔細，避免用粗暴行動足踢籠身，或急速將籠身推倒地上，使內部香蕉受傷。本年七月十九日福仁輪航次，八月十六日安台輪航次所承載的香蕉，到貨後因發生大量腐爛，被日本政府當局處以整船廢棄達幾萬籠之多，造成嚴重的損失，實是慘痛的實例。檢討過去貯運上的得失，今後香蕉在包裝後應切實按照下列各點改進：

### 運輸途中嚴禁積壓

(一) 香蕉在包裝前、包裝後，應完全避免烈日照射。因為烈日照射結果，會使香蕉果溫增高，促進呼吸作用，加速生理劣變，使香蕉品質迅速變壞。

(二) 香蕉裝卡車、火車時嚴禁積壓，現行載蕉卡車裝蕉三層，下層為立放式，上層為臥放式，並不合理。應將卡車改裝，延長車斗深度至七十五公分以上，中間加裝橫隔板，香蕉限裝兩層，下層、上層均採立放式，而上層蕉立於隔板上，使上層香蕉包裝，不要壓到下層包裝，以免壓傷。火車上設備裝置及裝蕉原理，也應參照改善，徹底改進。

(三) 香蕉裝車、卸車、裝輪等動作，應絕對避免

粗暴，尤以卸車堆放和裝籠堆放時，整籠香蕉自工人肩上下放，必須由另外兩名工人接下，先落在軟墊或打足氣的汽車輪內胎上，絕對不容有投擲損壞等不合理的行為。

(四) 載蕉卡車的香蕉上不得放置其他物件，也不得坐人。卡車行駛時，並應禁止超速超載情事，車頂應備有防日晒雨淋的布篷。

(五) 採蕉、集貨、陸運、裝船等步驟應密切配合，使香蕉隨採、隨裝、隨運，到港口後隨驗隨裝船，使割蕉至裝船出口時間儘量縮短，全部作業時間最多不得超過四十小時。

### 冷凍倉庫補充空氣

(六) 高雄地區香蕉遠送高雄港應盡量放在三十一號碼頭香蕉冷凍倉庫內，使香蕉在裝冷氣船之前先經預冷處理，迅速降下香蕉果體溫度至攝氏十六度以下，提高冷氣船保護香蕉運輸品質的效果。切不可將香蕉擁塞在三號碼頭或其他設備更差的碼頭，讓一部或全部的香蕉聽任日晒雨淋，增高籠內香蕉溫度和濕度。

(七) 裝入香蕉船冷凍艙，每艙所裝數量多少，全依各該艙冷凍能力而定，寧可少裝，不要超載；同時並應瞭解艙內出風、回風的方向和特性，把艙內香蕉作適當的排列或堆置，一定要使艙內各部位香蕉，都有同等機會接觸冷氣。

(八) 冷氣船艙溫應保持攝氏十四度最安全，濕度宜稍高，但不宜過濕，空氣應保持相當新鮮狀態。

(九) 性能最好的香蕉船如信德輪、台青輪等，因為它行駛速度快、冷氣系統優良，應給予較高的運費，載適量的香蕉，行駛長距離的航線，如高雄至橫濱東京線等。性能還好的冷凍船，可行駛高雄至大阪神戶線或基隆至橫濱東京線。性能稍差的冷凍船可限行駛基隆至大阪神戶線或更近的航線，以切合實際。對於性能差而常發生毛病的船，則應淘汰。

(十) 各船每一冷凍艙內都應裝置自記溫度計，由

政府有關單位封好，使各船記錄詳實可靠，作為各冷凍船考核和超額腐爛責任鑑定的依據。

### 積弊太多急需改善

事實上，香蕉外銷過程複雜，從事香蕉集運的單位和工作者太多，那些集運單位間的配合和工作者的作業技能與責任感都不够理想，加之現行香蕉包裝處理方法，存在着先天性的缺點，凡此都屬現階段香蕉品質控制的弱點。

總之，為了有效推行外銷香蕉品質控制工作，在治標方面，應在現行包裝處理集運方式下，常加檢討，針對缺點不時研究改進，在治本方面要做的更多，如包裝容器、包裝處理方法、貯運設備和方法的改革；從事集運工作人員作業技能的傳授及道德心的培養；制訂法規以取締粗暴作業如慣、揮、烈日照射等足以造成香蕉腐爛的行為，建立香蕉腐爛責任鑑定及損失賠償制度等要措施。

### 百尺竿頭更進一步

近年來，有關單位已紛紛向這方向推進，很有成就。如高雄地區蕉農送運香蕉普遍採用軟被保護香蕉品質；在產地普遍增設香蕉檢驗場，以便利蕉農送蕉；限制每場每日出貨籠數並增雇或訓練大批選別包裝技術員工，建立檢驗場秩序，使香蕉在合理合理的集貨環境下，從容辦理選別包裝，消除擁塞、搶裝、夜晚趕工等不合理現象，使本年青前大量出貨的香蕉，在品質包裝方面儘量使人滿意。

在試驗研究方面，更有洗果、噴藥、塗蠟、紙箱包裝、單位輸送、港口冷氣倉的興建、大規模機械包裝場的實驗等，都是控制省產香蕉品質的創舉。今後須要百尺竿頭更進一步。

