

船長通訊第 223 期目錄

追憶半甲子 張子寰	P.01
船長在船舶風險管理的角色 邱展發	P.02
『復中輪』在美國撞油駁後焚燒事故之探討 田文國	P.04
【王 行 專欄】 第七章：直航船的行動有效的避碰行動(1/2)(略)	P.35
109 年優秀船長簡介暨優良事蹟 秘書室	P.59
修正聲明 秘書室	

修正聲明

本會第 222 期船長通「MOL Wakashio 號事故調查報告及後續之我見」一文(P35)中"比例尺"修正為"區域"，特此致歉。

李 蓬船長 敬上

追憶半甲子

張子寰

欣逢船長公會成立 60 週年，歡慶欣喜一甲子的時光，轉眼 愚弟也投入半甲子在航海事業。

從海上實習算起這 30 年，走過這鏤骨銘心的日子，經歷及見證臺灣航海界的故事；彷彿昨日的記憶，簡述如下：

1. 吾為末屆海上實習 1 年的學制，下屆起改為 39 制(3 個月完成海上實習，即可畢業)。
2. 沒有外勞的時代，國輪船員荒；只要考選部一放榜，各船公司立刻打電話招募，只要你願意來，條件好談！
3. 畢業若干年後，航輪科系開始招考女學生；不再有和尚班的刻板印象。
4. 在日本某港口，遇到學妹！（船員當久了，第一次有心花怒放的感覺）！
5. 臺灣船員面臨大陸船員的取代，當時我已是二副，首次與對岸船員相處，體會到我們的競爭力在哪裡？
6. PSC 來了！（海上的生活，也因此不再迷人）！
7. 海盜越來越多，管你趙錢孫李；如要由此過，留下買路財。
8. 環保法規更嚴謹，垃圾、汗水、廢油請依照規定處理。
9. 矯正報告越寫越高段，根本原因、安全意識、風險評估、危害因子，成為海上寫作分析達人。
10. 航輪科系女同學越來越多，航商提供女同學實習越來越少，友善環境似乎更遙遠。

綜觀以上，政策仍需大家的齊心努力，航海事業才會更美好！又因近期新冠病毒疫情 COVID-19 的影響，船員換班的困難及禁止下地，面臨可能確診的風險及恐懼，關鍵運輸工人－船員在此刻是需要我們的鼓勵與社會大眾的肯定！

值此歡慶船長公會 60 週年慶之餘，感謝船長們，帶領海員弟兄們堅守崗位，不畏疫情的干擾，讓我們的海運持續順暢運作！

最後，期望疫情很快的過去，早日恢復各種的限制；祝福每位先進、前輩吉祥安康，航商興旺、國運昌隆，是我所企盼的！

船長在船舶風險管理的角色

邱展發

風險管理經常是人們面臨特殊情勢時的口頭禪，風險管理也經常是領導們琅琅上口的教化語。然而，要落實風險管理不能僅止於口號，它既是概念，也是很重要的管理工具。任何組織要做好風險管理，海運公司的風險管理是做整體規劃，並透過船長執行個別船舶的風險管理。因此船長身為船舶的領導者，對風險管理必須要有正確認知。

風險管理(risk management)這門學問有其一定的深度，風險管理的實務操作也有一定的專業複雜性，理論上似乎要具備統計、財務、工程、保險、工安、環保等專業知識與技術，才有能力做好風險管理。然而，風險管理在各領域只不過是需要具備專業紀律與執行力附加風險管理元素的管理模式。就船舶方面，許多傳承下來的航船管理就已包含有風險管理的元素。也因此所謂的風險管理專家，絕不可能取代專業船長去執行船舶的風險管理。

「船舶風險」與「船舶風險管理」到底是什麼？讓我們站在實務立場來下定義：

「船舶風險是指船舶發生意外的不確定性。而船舶風險管理即是以經濟有效的策略方法使不發生意外；並在萬一發生意外時，以經濟有效的策略方法避免或減少損失。」

意外

「意外」除了指不測之危險，其重點也是「意想不到的變化」，這變化可能來自人為疏忽或是純屬意外。例如，突然有來自本船或他船的疏忽或天候因素而發生海上碰撞事件。對本船而言，意外所造成的直接損失包括船舶本身和人貨損失，及對他船或其他第三人負損害賠償責任；間接損失則是船期延誤、公司營運困難和商譽損失等。

不確定性

「不確定性」意謂著事故發生之時間、地點及後果之不確定，也意指損失金額和影響層面之難以掌握。損失的不確定性(uncertainty)是船舶經營者最需要解決的。船公司在編列年度預算時，唯一難以精確編列的預算就是應付未來意外事故損失的金額。不確定性損失的存在，輕者會影響公司穩定，嚴重者會衝擊公司之生存。公司不可能根據預測去編列年度數千萬甚至數億美元的損失預算，也不可能不編列損失預算。船公司的解決方案就

是化不確定為確定。為了解決不確定損失風險，船公司所採取策略有兩種，一方面是以積極方式強化防阻策略來防止事故的發生及抑制損失；另一方面是以保守方式付出較確定的保險費用來轉嫁不確定的損失。優質的船公司會兩者並重，劣質的船公司通常只有依賴保險來轉嫁損失風險。

經濟有效

「經濟有效」不一定是最低成本的，也不見得是最有效的，而是成本與實效性兼顧的，即所謂的經濟效益(cost-effectiveness)。例如劣質船東完全依賴保險來轉嫁損失風險表面上是最低成本的策略，因為節省了教育訓練及維修保養等成本。但這會增加事故頻率造成損失率惡化，保險費支出會因此漲價甚至續保困難，何況間接損失或無形損失是保險不承保的。可見積極性的損害防阻策略非常重要，例如雇用優秀船員、加強維修保養與教育訓練等。誠然，損害防阻還是必須與保險相輔相成，因為意外事故還是有可能發生。正確概念是，沒有保險的損害防阻很危險，沒有損害防阻的保險很昂貴。

船長的角色

船舶的風險管理是船公司整體風險管理的一環，船公司做整體風險管理規劃與執行。理論上，風險管理的流程內容包括風險辨識(risk identification)、風險評估(risk assessment)、風險控制(risk control)與風險理財(risk financing)。由於現代船舶的風險辨識與風險評估已相當成熟，船公司通常是著重在風險控制和風險理財。風險控制就是損害防阻，做好事故預防及危機處理；船舶的風險理財則大多是安排保險轉嫁風險，但有的大型船東設立專屬保險公司(Captive)，主要是追求更有績效的風險理財模式。

船公司的風險管理、運航、保養、財務、人事等部門在公司與船隊整體風險管理方面，分別職司不同的規劃和執行功能。船長在公司風險管理的重要角色，就是負責執行他所領導船舶的損害防阻。船長一方面做好領導統御，發揮優良航技船藝與人命貨物照顧，遵守國際法規與公司紀律，落實設備保養等，以避免意外事故的發生；另一方面，船長要落實船上各種定期演練，並強化海商法律保險實務知識，尤其是有關海難事故善後處理之智能技巧，具備危機處理能力，俾在萬一事故發生時可以降低損失。舉例言，船舶發生海難事故時的緊急處理，船長的高超表現會讓人命與財務的損失降低；反之，船長的拙劣表現將可能造成事故損失範圍擴大，並嚴重影響公司的運營與商譽。

『復中輪』在美國撞油駁後焚燒事故之探討

田文國

民國 58 年(1969 年)初是我從學校畢業正執行海上實習在船工作的一年，『高雄水產高職』當年代教育目標『振興漁航、發展水產』，學生就學及畢業完全以上漁船工作為主；幸逢當年國家經濟快速發展，政府大力鼓勵投資商船航運，我們畢業同學有超過 80% 以上同學都順應這一趨勢上了商船工作。

在學期間由於教育目標限定在漁船工作，學校及同學間也非常注重體能訓練，個個被訓練身強體壯如牛，相對對於學科專業教育不願深入用腦學習，以致常有老師生氣責備我們『頭腦簡單四肢發達』，告誡我們畢業後上船工作的危險，畢業後至少有 10% 會在大海被當魚餌，10% 會被機器絞入給機器當潤滑油使用；當時我們只把這席話當笑話聽，但現今回想起來也頗具道理。也激起我日後船上工作小心，及留意發生重大意外事故的確實原因。

一、序言

『復中輪』(SS Union Faith)為中華民國復興航業公司所擁有，事故發生於民國 58 年(Apr/06/1969)，當時我在建興航運公司『永豐輪』東南亞台日航線任職實習生兼下手(副機匠)，當年五月船靠基隆港時由老船員告知『復中輪』在美國在密西西比河[註 1]碰撞油駁火燒船造成 25 台灣船員死亡，大伙一片不勝唏噓，事故後同學告訴『復中輪』死亡大管是我鄰居同學的爸爸，從小只感知他家生活頗富裕優沃，發生此一事故後大家見面後也就避談船舶，所以我對『復中輪』船難印象極為深刻。

經網路查詢『復中輪』是二次世界大戰後(1948 年)英國建造客、貨輪，可載旅客 12 員及貨載，外形優美為鉚釘結構雙煙囪蒸汽渦輪引擎，經減速齒輪推進船舶，船速最高可達 18 節，為當年代我中華海員夢想及理想工作船舶之一，復興航業公司更是當年代與我國招商局、中國航運、台灣海運合稱國內四大航商。

很遺憾台灣船企及政府很不注重歷史，公司改組結束或搬家或政府公署改建搬遷，這些重大歷史船難事故記錄，除有心當事人外，其他都當垃圾丟掉了。

現今我在學校任教，花時間遍查學會、圖書館、報章雜誌及國內、外網站等，讓我們共同將這一段慘痛的歷史，一一把她們記載起來。讓後進引以為戒也告慰退休及老伙伴，激起兄弟們的回憶。

二、事實

1、事故相關船舶

(1) 『復中輪』 『SS Union faith』

屬中型雜貨船，註冊為中華民國籍，噸位 10,750 DWT，船長 503 呎寬 64 呎如圖 1~3 所示。建造於 1948 年英國，五個載貨艙由一台 8800 馬力蒸汽渦輪機經減速齒輪推進。(The SS Union Faith was a general cargo freighter of medium size: 10,750dwt, 503.25 feet length overall, and breadth of 64.11 feet (Figure 1). The vessel was built in 1948 in British, had five cargo holds, and its propulsion power was by a steam-gearred turbine.

『復中輪』原為客、貨輪設計，民國 52 年(1963)由復興航業公司購進，改裝為貨輪。1968 年 11 月 4 日由基隆啓碇，由台灣經香港、日本載貨前往美國，1969 年 3 月 11 日由紐約啓程，載運木材及雜貨返航，而不幸於 1969 年 4 月 6 日在密西西比河紐奧良大橋下附近失事。有關『復中輪』歷史照片如圖 1、2、3 所示。



圖 1 『復中輪』中華民國籍及其專屬註冊煙囪標誌
資料來源：Google 網站



圖 2 英國造蒸汽渦輪引擎推進『復中輪』同型姐妹船優美外型
資料來源：Google 網站



圖 3 英國造蒸汽渦輪引擎推進『復中輪』
資料來源：Google 網站

(2) IOC No.7 油駁(Tanker barge)

共三組，每組可載油 9000 桶(約 1430 容積噸)，油駁共三組長度 570 呎。Barge I.O.C. No.7 9000 barrels of crude oil. 3 barges total length 570 ft.

(3)頂推船 MS Warren Doucet (50%出力)

事後檢查船舶未具合格檢查證書，船長(引水人)未具適任證書。Towing vessel MS Warren Doucet (50% output).其河道航行與頂推作業如圖 4、5 所示(網路蒐集最近圖片)。



圖 4 密西西比河航行船舶與駁船頂推運作情形
資料來源：Google 地圖網站



圖 5 密西西比河拖船及駁船連接及頂推駁情形
資料來源：Google 地圖網站

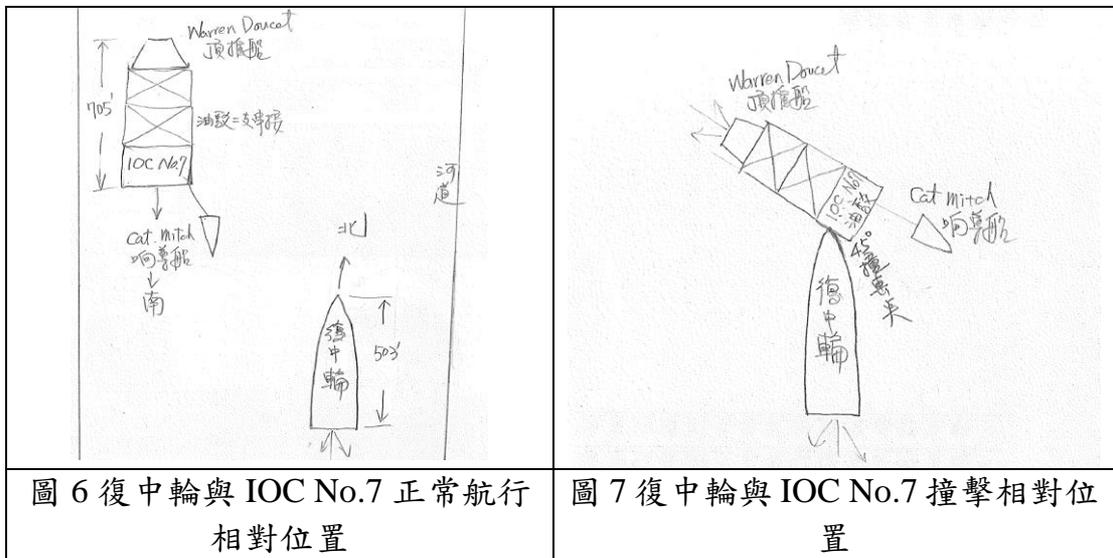
(4) 嚮導拖船 MS Cat & Mitch，係嚮導整個油駁方向及位置，使用 25% 出力。(25% output)

2、事故發生

依據美國國家運輸安全局(National Transportation Safety Board)及美國海岸防衛隊(United State Coast Guard)報告摘錄如下：

(1)撞船雙方彼此通訊使用頻率不同，無法聯繫。MS Warren Doucet 使用 2378 kHz 非 156.65 MHz。『復中輪』使用 156.65 MHz 非 2378 kHz。

(2)Apr/06/1969 1915 pm 當時天候清晰可見，北風風速 7 節，水流 3 節；『復中輪』碰撞 Barge IOC No.7 右舳部約呈現 45°角，碰撞後 Towing vessel MS Warren Doucet 立即脫離去，Barge IOC No.7 內載原油快速一系列爆炸燃燒，且迅速漫延至河道中航道上港口設施，Barge IOC No.7 斷成二截後漂流並沉沒如圖 6、7 所示。



(3)『復中輪』漂至下流處，船艙柱至艏迅速沒入大火之中，如圖 8、9、10 所示，於 Apr/07 0200am 沉沒，造成『復中輪』25 名在船人員，包括駕駛台所有人員失蹤，推測已死亡。其名單如表 1 所示。

(4)由於『復中輪』於撞船前已下雙錨，使船舶固定降低火災快速漫延，快速控制火勢，保持相關水域人員及其他船舶安全。



圖 8 復中輪於密西西比河中撞船燃燒情況，復中輪 25 名在船人員死亡
資料來源：Google 網站



圖 9 『復中輪』在美國撞油駁船火燒現場照片
資料來源：Google 網站



圖 10 『復中輪』在美國撞油駁船火燒現場照片
資料來源：Google 網站

(5)傷亡及獲救船員：意外發生後傷亡及獲救船員名單如表 1、2 所示。包括密西西比河領港 Kenneth Scargrough 在『復中輪』也不幸喪生。

表 1 『復中輪』意外發生後死亡 23+2 人員名單

職級	姓名	國籍	職級	姓名	國籍
Pilot	Kenneth Scargrough	USA	Visitor	Hwang Ya-Sen 黃亞申	Taiwan
Master	Fan Yung-Lai 范源來	Taiwan	C/E	Hsu Yi-Kung 徐翊鴻	Taiwan
2/Mate	Lin Terng-Shtong 林藤雄	Taiwan	1/E	Chow Mong-Kan 周夢庚	Taiwan
3/Mate	Yuong Jea-Chao 楊哲造	Taiwan	2/E	Liu Shoo-Chih 劉守治	Taiwan
R/O	Cheng Wan-Shin 鄭萬石	Taiwan	3/E	Cheng Yu-Chung 鄭有中	Taiwan
Q/M	Yang Chuang-Shong 楊壯聲	Taiwan	3/E	Chen Ching-Yoan 陳錦源	Taiwan
Q/M	Siao Chou-Ken 謝孝根	Taiwan	E/E	Lee Fu-Chai 李富財	Taiwan
Q/M	Kao Pei-Liang 高培蘭	Taiwan	N0.1 Oil	Ho Pae-Lin 賀寶林	Taiwan
Q/M	Lin En-Chiuk 林雲余	Taiwan	Fireman	Yu Kuei-Fang 虞桂芳	Taiwan
C/Cook	Wang Shyang-Sing 王祥興	Taiwan	Oiler	Huang Tung-Jan 黃同然	Taiwan
Steward	Chin Ping-Hua 金炳華	Taiwan	Fitter	Cho Ching-Hsiang 曹慶祥	Taiwan
Cook	Chin Hsiao-Chou 龐効周	Taiwan	Oiler	Cheng Chu-Fing 鄭竹平	Taiwan
Messboy	Wu Yung-Kan 吳榮根	Taiwan			

(6)當時復興航業公司共有三艘同時在紐奧良除『復中輪』外包括復旦輪(Union East)、復展輪(Union Expansion)。

(7)復展輪船長黃亞申是『復中輪』船長 Fan Yung-Lai 的學生，同為崇明人，死亡名單中 Visitor 黃亞申靠紐奧良港時上『復中輪』去看老師范源來，不幸在『復中輪』移船靠泊時遇劫死亡，『復中輪』的大副張重忠(曾任基隆港領港)率部分甲板及輪機人員自艙舵機房等火勢及風向改變，為附近拖船救出，復展輪船長則由復旦輪大副(見習船長)接任，即曾任船長

公會姚忠義理事長。

失蹤(死亡)船員 23 名如：另外『復中輪』紐奧良港口引水人(Pilot) Kenneth Scargrough USA 及另一位該公司復展輪的船長黃亞申，因復展輪同時停留在新奧爾良港內，黃亞申船長前往『復中輪』上拜會范源來船長，不幸也同時遭遇撞船事件遇難。總計死亡 25 人包括引水人 Mr. Kenneth Scargrough 及另一位訪客復展輪的船長黃亞申。

獲救船員 26 名名單如表 2 所示：這些獲救的船員，因撞船時起火關係，部份受到灼傷，均已分別送往當地醫院療養中。

表 2 『復中輪』獲救人員 26 員職位及名單

職級	姓名	國籍	職級	姓名	國籍
大副	張重忠	Taiwan	實習生	史塵生	Taiwan
報務員	范玉芳	Taiwan	電匠	朱仲和	Taiwan
水手長	樂長命	Taiwan	銅匠	楊自祥	Taiwan
副水手長	陸品惠	Taiwan	銅匠	仇廣勤	Taiwan
木匠	王小毛	Taiwan	加油	江永成	Taiwan
水手	林玉麟、葉燕飛、朱阿章	Taiwan	生火	張日新、吳光玄	Taiwan
水手	賀永康、吳雲蘇、張志民	Taiwan	廚工	趙裕熙、方長根、沈祖德	Taiwan
水手	黃正培、李根發	Taiwan	服務生	范謁富、許森發、周步殿	Taiwan

這些獲救的船員，因撞船時起火關係，部份受到灼傷，均已分別送往當地醫院療養中。

(8) 『復中輪』事發後 5 小時沉沒

『復中輪』在這次事件發生 5 小時後沉沒，於 7 日格林威治 7 時 58 分沉沒，沉沒地點幾乎在密西西比河中間。該河在新奧爾良的深度自 100 英尺到 180 英尺(30 至 55 公尺)。

三、當時台灣新聞媒體報導

1、[1969-04-08/聯合報]復興航業公司 驚悉貨輪失事現正與美保持密切連繫 船長范源來下落未確知

復興航業公司總經理趙璋昨(7日)晚向本報記者表示：來自紐約該公司辦事處的最新消息指出，遇難的『復中輪』上的船員，已有 26 人獲救。失蹤 23 人，全船人員包括船長在內共 49 名，均在台灣居住。

從紐約拍發給台北復興航業公司的電訊中，沒有說明『復中輪』船

長范源來的情況。趙璋說他們將與紐約辦事處保持密切連繫，隨時聽取『復中輪』的進一步消息。

台北復興航業公司已經指派紐約辦事處的工作人員趕往新奧爾良，處理『復中輪』的善後事宜，趙璋告訴記者，他們將盡快接運獲救船員返台。

遇難的『復中輪』是一艘載重 11,000 噸的貨輪，經營台灣、日本至美國東岸的航運工作。

『復中輪』是台灣與美國間的定期班輪，據趙璋總經理說，『復中輪』在出事的時候，正是從紐約返國途中，輪上載滿雜貨。由於該輪是定期貨輪，她在美國的航線上，凡是預定碼頭都停靠裝卸貨物，所以遇難時輪上究竟裝運的什麼貨物？台北復興航業公司一時難以查明。

目前下落不明的『復中輪』船長范源來，是江蘇人，他是我國航運界數一數二的資深船長，趙璋說，至七日深夜止，有關范船長的下落該公司還沒有收到進一步的消息。

2、[1969-04-08/經濟日報]『復中輪』在美國撞船沉沒有廿五名船員尚未尋獲[合眾國際社路易斯安那州新奧爾良七日電]

葉燕飛(譯音)在昨天晚上光身登岸，史塵生(譯音)記不得他身在何地。因為突如其來的，他們的船『復中輪』從艙到艙，全部火焰沖天。

這艘貨輪與一艘滿載石油的駁船，六日晚在距新奧爾良一英里的密西西比河下游相撞，在相撞時火焰高入雲霄。

一位美國海岸巡防隊的發言人說，威信肇事原因是那艘駁船失去控制隨流飄盪，而貨輪在暗中無法看到它。

『復中輪』在這次事件發生 5 小時後，於七日格林威治 7 時 58 分沉沒，沉沒地點幾乎在密西西比河中間。該河在新奧爾良的深度自 100 英尺到 180 英尺(30 至 55 公尺)。

海岸巡防隊說，『復中輪』上的 52 名船員，到七日凌晨有 25 名未尋獲。雖然有二人被列為因灼燒而情況嚴重，但迄未證實有人死亡。

這艘中華民國貨輪上的一位楊姓船員說：「這件事發生得那麼快，我甚至不能穿衣離開。當時我不知道發生了什麼事。」他說當時他是拿著衣服登岸的。

一名叫林玉麟(譯音)的船員說：「我往後面跑，因為火在前面，有些人在船上跑來跑去，我不知為了甚麼。」我們等在船艙，直至另一艘船來把我們救走。」

他說他看到 3 名船員跳入混雜著油的水中，但自此以後就再沒看到他們。

這次撞船事件是發生在連接新奧爾良鬧區和人口密集的西岸之間的一座橋下，交通受阻超過了一小時。這座橋稍後重又開放，但卡車不准通行。

葉明章昨晚在慈善醫院渡過，穿著醫院的手術衣，額上貼一個號碼以資識別，並接受對被煙所傷的肺的治療。葉明章和 22 名他的船上同事被置於僅有 12 個床位的慈善醫院治療。另三名在另一新奧爾良醫院中在慈善醫院的 23 名病人中，有兩名被列為「處於危境」。一位駐院醫生蔣龍祥(譯音)說所有的船員肺和氣管都受到傷害，這是船上濃煙所致。葉明章為兩名情況嚴重者之一，他整夜輸血。

另一情況嚴重者被在肺部插管，以維持呼吸。他被供以氧氣，並且不能言語。

[本報訊]民營的復興航業公司昨天晚上已接到該公司紐約辦事處的電報，報告該公司所屬的『復中輪』貨輪，在美國密西西北河附近的新奧爾良處撞船受損，但損失的詳細情況，他們還不十分清楚。

[本報訊]航業人士昨天表示，他們對『復中輪』上 27 名船員的遭遇，極為關懷，希望復興航業公司能在美國從速要求有關海上救難機構，設法搶救。

3、[1969-04-09/聯合報] 『復中輪』在美撞船復興航業公司宣佈 失蹤船員名單復展輪船長曾上難船

復興航業公司昨(八)日宣佈，在新奧爾良港橋下因撞船失火沉沒的『復中輪』，共有船員 49 人，其中 26 人獲救，23 人下落不明。

失蹤 23 名船員姓名、年籍及其通信地址如下：船長范源來(64 歲，上海市人，住北投民族路 15 巷 2 號)，二副林藤雄(31 歲，台灣人，住基隆八堵打鐵巷 19 號)，三副楊哲造(29 歲，台灣人，住基隆仁愛區吳仁莊 41 號)，報務主任鄭萬石(53 歲，福建人，住台北市羅斯福路二段 36 巷 1 號)，輪機長徐翊鴻(50 歲，浙江人)，大管輪周夢庚(38 歲，浙江人，住左營復興新村 261 號)，二管輪劉守治(30 歲，山東人，住高雄苓雅區苓卅巷 38 號)，三管輪鄭有中(28 歲，廣東人，住台北縣永和中和路 469 號)，增設三管輪陳錦源(68 歲，江蘇人)，電機師李富財(56 歲，浙江人)，機務員曹慶祥(48 歲，浙江人，基隆愛三路 59 號 4 樓)，生火長賀寶林(38 歲，山東人，住基隆愛 9 路復興巷 11 號)，加油黃同然(32 歲，南投人，住南投

縣水裡鄉城中村大同巷 21 號)，生火虞桂芳(59 歲，浙江人，住基隆豐稔街 23 巷 11 號)，加油鄭竹平(31 歲，浙江人，高雄鹽埕區公園路 13 之 7)，舵工高培蘭(62 歲，山東人)，楊壯聲(34 歲，山東人，高雄旗津區復興巷一號之三)，勝孝根(48 歲，浙江人)，林雲余(41 歲，浙江人)，管事金炳華(57 歲，浙江人)，王祥興(46 歲，浙江人)，住基隆孝三路新民巷八號之一)，廚工龐效周(41 歲，山東人)，吳榮根(55 歲，浙江人)。

獲救的 26 名船員是：大副張重忠、報務員范玉芳、水手長樂長命、副水手長陸品惠、木匠王小毛、水手林玉麟、葉燕飛、朱阿章、賀永康、吳雲蘇、張志民、黃正培、李根發、廚工趙裕照、方長根、沈祖德、服務生范謁富、許森發、周步殿，實習生史塵生、電匠華仲和、銅匠楊自祥、仇廣勤、加油江永成、生火張月明、吳光玄等。

[基隆訊]在美國新奧爾良橋下遇難的『復中輪』，失蹤船員中，二副林藤雄和三副楊哲造，都是在困苦的環境中長大，兩人在基隆水產學校就讀時為同班同學，品學兼優，昨(8)日他們的家人都陷入悲戚的氣氛，一直等待著他們的最新消息。

(1) 二副林藤雄

林藤雄，31 歲，住基隆市七堵區七北里二鄰，六歲時，母親就去世，由他的父親林頭北撫養長大，國校畢業後，以半工半讀完成初中教育，至民國 49 年畢業于基隆水產職業學校，後來即到益利輪船公司服務，53 年考取河海人員特考；由於他做人處事得到上司的器重，至去年二月即升為二副至今。林藤雄於 53 年結婚，育有一女，才 5 個月大；這次離家已有 4 個多月，依照『復中輪』的航次，每四個月返回台灣一次，但是這次當『復中輪』抵達美國時，正遇到工人罷工，以致耽擱航期，但沒想到竟發生了意外。

(2) 三副楊哲造

與林藤雄有同學、同事之誼的楊哲造，從學校讀書起，兩人即成了莫逆之交，在學成績，不是林藤雄第一，就是楊哲造第一，參加河海人員特考時，林藤雄在專業科目獨占鰲頭，而楊哲造則在主科得了第一。

基隆水產學校畢業後，楊哲造沒有像林藤雄立即上船工作，曾在基隆市警局戶口室擔任雇員，服務近四年後，他一心想賺更多的錢讓兩個年幼的弟弟和妹妹繼續深造，才離開市警局，進入航運界。

楊哲造在中學時期，父母相繼去世，在困告的環境中，他養成自立的個性；在水產學校讀書時，雖有三個已出嫁的姐姐在經濟上加以協助，

但他生活仍很刻苦。

楊哲造與林藤雄都是於一年多前，才由益利公司轉入復興航業公司；一個多月前，他曾由美國寫信給他的姐姐，告訴她將於四月下旬回國，可是就在歸期已到時，他竟在『復中輪』遇難時失蹤了。

楊哲造，29歲，尚未結婚，他的姐姐正在替他物色對象，沒有想到『復中輪』出事了，所以他的家人昨天在帶著焦慮心情，盼望奇蹟出現。

(3)李富財電機師

[基隆訊]『復中輪』失蹤船員之一的李富財，是第一次到『復中輪』服務。李富財為『復中輪』電機師，目前和他的太太黃英娥，住在基隆市義七路金魚巷11號之5，子女都陷在大陸，沒有逃出。昨天上午，黃英娥知道『復中輪』出事後，即趕到台北復興航業公司，打聽李富財下落。

(4)復展輪船長黃亞申

[本報訊]『復中輪』沉沒後下落不明人員中，有一位不是屬於『復中輪』的高級船員，他是復興航業公司屬下的復展輪船長黃亞申。

復興航業公司並未將「黃亞申」的名字，列入失蹤船員的名單中，但據來自紐約的消息：復展輪上找不到黃亞申船長。

復展輪為航行中美航線的不定期班輪，上月31日停泊在新奧爾良港等待裝貨，據說黃船長是前往『復中輪』船上訪晤船長范源來。

復興航業公司昨日曾宣佈找不到黃亞申的消息，不過該公司人員又說：「沒有進一步的詳細消息」。

黃亞申，江蘇崇明人，現年36歲，畢業於基隆水產學校，服務成績優異，民國41年任三副職務，現為復展輪船長。

4、[1969-04-09/聯合報]復興航業公司慰問 失蹤船員家屬善後事宜迅速處理 搜救工作續進行中

『復中輪』沉沒的消息傳抵台北後，復興航業公司董事長周兆棠昨(八)日曾分訪居住在台北地區的失蹤船員家屬，轉致公司同仁慰問之忱。

周董事長並通知基隆及高雄兩地的分公司，就近派員慰問居住在當地的失蹤船員家屬。復興航業公司告訴失蹤船員的家屬們，搜救工作尚在繼續進行中，公司將迅速處理善後事宜。

昨日清晨，很多失蹤船員的家屬，看到了報上登載著『復中輪』失事的新聞，即分別從各地趕到台北市館前街建業大樓三樓復興航業公司探問消息，神情至為悲痛。

在公司正式公布獲救及失蹤的船員名單後，很多失蹤船員家屬大聲痛哭，一直坐在會議室中等待進一步的消息，直到中午 12 時後，始在公司同人的勸慰下，陸續離開公司。

復興航業公司表示：沉沒的『復中輪』曾向英國一家著名保險公司投保美金 60 萬元的安全險，全體船員也同時投保，承保的保險公司現正會同復興航業公司駐美人員處理善後事宜。

『復中輪』上尚裝有一千多噸雜貨，這些貨物也有保險，復興航業公司表示，絕對不會使因此意外事件而有所損失。交通部航政司長陳紹煥昨(八)日指示復興航業公司通知駐美人員以救人為目前第一要務。

陳司長在接獲『復中輪』沉沒的報告後，懇切希望復興航業公司與美國當地港務當局合作，趕快搜救下落不明的船員。陳司長說：萬一不幸找不回失蹤的船員，也應該依照勞工保險及其他法令從速優予撫卹。這位主管全國航政的高級官員，並通知復興航業公司早日查明失事真相呈報交通部。

復興航業公司昨日曾就初步獲得的報告，向交通部作簡單的陳述，該公司認為『復中輪』的航速及方向均無錯誤，而且當時已有當地的領港人員在船上。

初步獲得的報告：『復中輪』是逆流而上，拖駁船是順流而行，可能因河流湍急而撞及『復中輪』。

復興航業公司說：撞船事件發生當時，招商局屬下的『海行輪』及另一艘英籍輪船曾目睹實際情況。

5、[1969-04-09/聯合報]復興航業公司接獲美電 『復中輪』已沉沒 初步判斷石油駁船肇禍 失蹤船員尚有獲救可能

復興航業公司昨(8)日接到來自美國的電報說：在新奧爾良大橋下與石油拖駁船互撞的『復中輪』，經過 6 小時的燃燒後已告沉沒。

復興航業公司紐約辦事處的初步報告：『復中輪』由東海岸沿密西西比河航向內陸，經過 90 多海浬的內河航道，在即將靠岸時，於當地時間 6 月 6 日下午 6 時 40 分與一列順流而下的裝油拖駁船相撞起火。

失事原因尚在調查中，但復興航業公司根據來自美國的初步判斷，可能是拖駁船在江水的急流中失卻控制，致撞擊起火波及『復中輪』。

新奧爾良港的領港人員已經上船，因此在失事後迄無下落的 25 人中，除了船上船員 23 人外，領港人員也包括在內，另一名傳說可能是該公司屬下的『復展輪』船長黃亞申是否在『復中輪』上，迄未獲得證實。

船上共有船員 49 人(包括一名搭船返國的船員)，都是住在台灣的居民，其中 26 人在起火時獲救，但也有部份被火灼傷，至於傷勢情況，復興航業公司尚未接到更進一步的消息。復興航業公司說：獲救的 26 人都是撞船後被救起來的，可能還有其他跳海的船員，隨著密西西比河湍急的河流漂向下游，將來也許也有獲救的希望，據復興航業公司說：海上的搜救工作，仍在繼續進行中，失蹤的船員，隨時都有獲救的可能。

據復興航業公司宣佈：該輪不幸事件發生後，復興航業公司在紐約分公司之負責人於晚上九時接到代理行報告即派駐埠船長楊嘉善、李樹信連夜飛赴當地，協助代理行處理救護及其他工作，經理哈駿文於次晨偕同其他有關人員飛往處理善後。迄目前為止，雖未有正式報告，但根據當時在該處停泊之招商局輪隻及在『復中輪』後面駛行之英籍船隻目擊者稱，該項碰撞事件，係因該裝油拖駁由河上順游下駛，失去操縱，猛撞『復中輪』而引起大火，駕駛台及全船立遭猛烈焚燒，致船員多無法逃出。

據航業界人士說：密西西比河上駁運石油的情形，通常是由一艘具有動力的駁船，推著或者拖著數艘沒有動力的石油駁船，從外電描述的情形判斷，這列駁船可能是用推的，而不是拖的，所以拖船上的人員沒有傷亡的報導。

『復中輪』是復興航業公司屬下四艘航行中美航線的定期班輪之一，經常與「復安」、「復華」、「榆勝」等輪擔任穿過太平洋，到達美國東西岸的貨運業務。

『復中輪』最後的一次航程是於去年 11 月 4 日由基隆啟碇，經過香港、日本，到達美國東岸，適值美國工潮，延至 3 月 11 日始在西岸卸貨，此次是在返國途中發生意外。

復興航業公司擁有各型客貨輪 30 萬噸，為國人經營的最大航業公司之一。

[美聯社新奧爾良 7 日電]星期日晚在此間互撞燃燒沉沒的『復中輪』的一艘姐妹船『復平輪』，約在八年前遭遇了同樣的命運。

復興航業公司的另一船隻『復平輪』，於 1961 年 11 月 7 日，在休士敦以南約 35 哩的航道中，相撞後起火爆炸。該輪擱淺兩天後重行浮起，雖然火勢兩星期仍未撲滅。『復平輪』殘體後經拖往新奧爾良的廢鐵公司予以解體。

『復中輪』原名「安德利亞號」，屬於康納德航業公司，1963 年出售復興航業公司。該輪建造於 1948 年。

[合眾國際社新奧爾良七日電]美海岸防衛隊今日出動大批快艇，飛機及直

升機，在密西西比河 90 哩地區，搜索據信業已死亡的『復中輪』失蹤人員。

海岸防衛隊說，他們從『復中輪』來自台灣的脫險船員中，獲悉該輪撞上裝有九千桶原油的拖船時，『復中輪』上共有 51 人。

據信業已死亡的『復中輪』船長，於船隻完全沒入火海前，曾設法在通過新奧爾良大橋後約十分之三哩處投下雙錨。

遇救者大部份受輕微灼傷及煙嗆。有幾個燒去毛髮及燒焦皮膚。今日僅有 3 個列入情況危急病人名單。

海岸防衛隊發言人說，出事時該輪有船員 48 人，船長，及來訪船長和領港三人，共計 51 人。

據悉分送慈善及公立醫院的『復中輪』生還者，對出事時情況已無法回憶。他們祇談到穿過甲板，衝出烈焰，以及從甲板及舷窗跳入密西西比河的經過。

9,391 噸『復中輪』燒焦的船體，拖往密西西比河下游途中，約於當地時間凌晨 2 時沉沒。自互撞時以至上午 10 時左右，密西西比河河道交通均告中斷。

6、[1969-04-13/經濟日報]『復中輪』獲救船員 明離美飛返台北失蹤船員生還渺茫

23 名失蹤在新奧爾良密西西河內的『復中輪』船員經過將近一週的海上尋索，現已放棄一切有效的努力。

復興航業公司昨天說，根據該公司駐美辦事處的報告，26 名生還的船員，現已完成美國海事調查的查詢，他們將於 14 日登機離美，預料在 16 日下午可以飛返台北。

[中央社紐約 11 日專電]中華民國貨輪『復中輪』本月 6 日在新奧爾良港與一油駁輪相撞沉沒後，即告失蹤的 24 名中國船員及一名美國領航員生還的希望，已漸消失。

三天前專程前往新奧爾良處理此一事件的復興航業公司紐約負責人哈駿文，業已返回紐約。

哈駿文說，紐約辦事處計劃將過救的 23 名船員儘快送回台灣與家人團聚。不過，另外三人尚須暫時留下，俾應正在調查此一事件的海岸防衛隊隨時傳訊。三人中，包括大副張重忠在內。

他說，14 日將作一次潛水試驗，察看沉船情況。美國西屋公司已簽約擔任此一工作。

至於沉船如何處理，是炸掉抑或解體，復興航業紐約辦事處目前尚未作成決定。他說一切均須俟潛水伏下水察看情形後決定，同時尚必須徵得管理新奧爾良港口的美國陸軍工程隊的同意。

7、[1969-04-17/聯合報]『復中輪』劫餘失蹤者已找不著 生還者都回來了 大難倖免.歸來如隔世 24 人.下機悲亦喜

[本報訊]在美遇難的復興航業公司『復中輪』生還船員 24 人，於昨(16)日上午搭機返國。死裡逃生的船員們，穿著不整齊的衣服，面色凝重的魚貫走出松山機場入境檢查室後，立刻被他們的家屬圍住，恍如隔世的重逢，許多人都情不自禁的喜極而泣。

昨天也有多人到機場，他們還抱著一線希望，想從生還的船員口中，獲知他們的親人並未遇難，但是，返國船員們帶給他們的全部是壞消息，有人忍不住，在機場內嚎啕大哭。

『復中輪』上共有船員 49 名，其中失蹤者 23 名，遇救生還者 26 名，除大副張重忠及船員仇廣勤二人，因需接受美國政府的查證，而仍留在美國外，其餘 24 人於昨日上午 10 時 20 分，搭乘日航班機由美國經東京返抵台北。復興航業公司董事長周兆棠，船務處經理應廷奎，以及中華海員總工會的負責人等，昨天均到機場迎接這批劫後餘生的船員們。

昨日返國的船員名單如下：范玉芳、史塵生、樂長命、陸品惠、王小毛、林玉麟、葉燕飛、朱阿章、賀永康、吳雲蘇、張志民、黃正培、李根發、趙裕熙、方長根、沈祖德、范謁富、許森發、周步殿、葉仲和、楊自祥、江永成、張月明、吳光玄等 24 人。

中華海員總工會昨天上午曾在會所茶會歡迎生還船員，報務員范玉芳在會中曾簡單地報告了『復中輪』遇難經過。

[本報訊]復興航業公司昨(16)日致贈『復中輪』生還返國船員每人二千元的慰問金，並准許他們返家休假。

昨日返國的 24 名船員，除了一身在美國購買的衣物外，別無長物，他們的財物，均隨著這次海難事件而全部失落。對於他們的損失，復興航業公司將依據海員工會的規定，加以賠償。

該公司負責人表示，生還返國船員，均列入備用船員，並准予休假，如果他們急於上船工作，該公司將優先考慮。

該負責人並稱：『復中輪』上失蹤的 23 名船員，經過多日的搜尋，仍無任何發現，相信生還希望已近於零，但是該公司絕不放棄任何希望，已電令美國分公司僱人進行打撈搜尋。

關於失蹤船員的賠償，復興航業公司將依照政府有關規定，並與海員工會等有關單位協商後發放，其家屬因打聽消息而化費的交通費用，該公司亦將訂定標準，加以補貼。

[本報訊]擔了7~8天心事的『復中輪』生還船員仇廣勤的太太，昨天看到他先生托同事從美國帶回來的信件之後，才完全放心。

多愁善感的仇太太，雖然知道她先生確已獲救，但是在她未親眼看到她先生之前，她總是怕那不是真的。所以她昨天也趕到機場，找她先生的同事談談當時的情形。

有一位船員從手提包中拿出新奧爾良市的一份報紙，指著報上的照片說，妳看那不是妳先生嗎？仇太太端詳了很久，才拍拍胸口說，謝天謝地，他終於獲救了。

這對結褵不久的夫妻，感情彌篤。仇太太說：自從獲知『復中輪』出事後，她有三、四天吃不下東西，也睡不安寧。

仇廣勤因需接受美國政府的查證，所以將延後返台。

8、[1969-04-17/聯合報]焚舟記「火」輪船歷險 生還者「膽」寒范玉芳談『復中輪』之難

昨天返國的『復中輪』24名船員中，階級最高的應該是報務員范玉芳。范玉芳很沉著的告訴記者：『復中輪』被撞後引起的大火，算得上是近年來航運界最慘烈的一次災難。

直到現在，劫後歸來的24名船員，個個都說見到了火就有餘悸，因為他們在一場難以躲避的海上大火中，險些喪命。

要形容這場大火有多猛烈，范玉芳只以一個例子作譬喻：新奧爾良的大鐵橋都給燒彎了。

范玉芳舉起被火烤傷了的雙手，撥弄著紮了紗布的指頭，算算日期說：是4月7日那天，『復中輪』就在這天遇難。

4月7日的下午，『復中輪』從密西西比河的外港起錨，要駛往鄰近碼頭卸貨，按它的航程，這時正是『復中輪』返回台灣基隆的途中。

一切都很正常，船長范源來在『復中輪』啟航後就進入船長室休息。這個時候，報務主任鄭萬石在電訊室裡，范玉芳因為不是自己值班時間，所以在飯廳內和另一位輪休的同事下象棋。

六點多『復中輪』將要通過新奧爾良大鐵橋，就在這時，發現不遠處有五條小汽輪迎面駛來，駕駛人員惟恐發生意外，曾連續鳴笛示警，警告小汽輪避讓。

可是汽笛聲尚未停止，只聽得轟隆一聲巨響，『復中輪』晃晃幾晃，剎那間，『復中輪』上起火燃燒。

范玉芳描述那緊張的一段時刻：『復中輪』被撞後，他看見肇禍的船是艘駁輪，這艘駁輪撞在『復中輪』的第二艙，復中輪受撞的損害雖不嚴重，可是駁輪上石油卻潑濺到『復中輪』的甲板上，所以造成大火。

范玉芳講到那艘駁輪，他說，那是一艘裝運石油的駁輪，那時有兩艘駁輪在三艘拖船的頂助下，向前行駛，當其中的一艘出了毛病以後，另一艘即很快的被拖離現場。

石油濺到『復中輪』上，形成濃煙烈火，密西西比河上的海防巡邏隊即刻調派兩艘消防船趕往灌救，可是卻不發生作用。

密西西比河上已是夜幕低垂的時刻，但是火光沖天，把河上、兩岸照得如白晝明亮，在火光下，可以看得見河上的紛亂情況，不少靠了碼頭的船也立刻解纜躲避，消防船的警笛長鳴不已，海防巡邏隊在最短的時間內，採取緊急措施，把密西西比河作廣大範圍的封鎖。

『復中輪』的船頭火勢，越燒越烈，范玉芳在飯廳奔出來，急忙的向電訊室跑去，他說；按報務人員的職責，如果船隻發生意外，應盡快返回電訊室準備拍發電報。

范玉芳攀著鋼梯跑上甲板，電訊室在前艙，當他向前奔跑時，看見船長范源來從前艙下來，范源來警告范玉芳不可去前艙，船長說，前面已是一片火海。

范源來一面警告范玉芳，一面向後艙趕去，只聽得這位 60 多歲的老船長叫著，他要大家冷靜，不要怕，范船長說了一句：「我會和你們在一起！」

船長的話剛說完，范玉芳轉頭一看，已有四位同伴躍身入海。

消防船不能在『復中輪』的大火中產生太多的壓制作用，『復中輪』的貨艙內滿載棉花和紙張，這些易燃物導致火勢越燒越猛。

眼看著火舌繚繞了新奧爾良大橋，眼看著這座鋼鐵大橋被烤得通紅，不一會，橋樑被燒彎了。

范玉芳沒有聽船長的警告，他奔回電訊室，發報系統已經損壞，現在已看不見報務主任，令人嗆咳的濃煙把『復中輪』的各艙堵塞，范玉芳親眼看見好幾位伙伴被煙氣窒息昏倒，他把電訊室的鐵門關閉，找到毛巾，沾了清水，摀住自己的口鼻。

電訊室內又是煙又是火，范玉芳和銅匠仇廣勤不敢離開電訊室。可是他們也知道在電訊室躲藏勢必要喪身火窟，因為從感受上可以覺察出，

『復中輪』的溫度很快在升高，而且已傾斜 20 度。

在雜亂中，范玉芳依稀可以辨別出，船頭部份越來越危險，艦部的工作人員已大部份獲救，他在猶豫自己該採取什麼措施。

在這個生死關頭，范玉芳想起遠在台灣南部岡山鎮的太太和三個兒女，想起妻兒，就增加了他求生的意念，也提高了他爭取生存的勇氣，他想，如果我不回去，我的孩子怎麼辦？

范玉芳大叫一聲：「衝出去！」他拿起牆上的救生衣，叫仇廣勤跟他一起跑。

要從電訊室的正門出去已不可能，因為室外正在起火，范玉芳一拳擊破了那扇小圓窗，他叫仇廣勤不必害怕，竄出窗洞就有可能獲救。

范玉芳在竄窗洞時，手腳都被燒紅的鋼板燙傷，仇廣勤幾次不敢嚐試，但是范玉芳卻拖著他爬出窗口。

船長不見了，報務主任也不見了，范玉芳想找的人都不見蹤影，他向四周張望，那艘惹禍的油駁輪已在密西西比河中消失，『復中輪』的右舷已經坍塌，船身的傾斜度隨時在增加。

范玉芳穿著救生衣，幾次想跳海，可是他不敢冒這份險，因為他在附近看不見一條可以營救他的船。

消防船還在不停的灌救，石油的燃燒威力超越了消防人員的力量，看這情勢，『復中輪』是逃不過它的噩運了！

傾斜、燃燒，每一秒鐘都有危機，范玉芳拉著銅匠仇廣勤，他要找一個可以跳海的機會。范玉芳認為：求生的機會只有一線，錯過機會就會喪生。

機會來了！海防巡邏隊的一艘巡邏艇駛向『復中輪』，范玉芳向巡邏艇招手，他們把扶梯搭過來，仇廣勤先下扶梯，范玉芳緊跟在後，當范玉芳跨上巡邏艇，他發現自己是最後離開『復中輪』的船員。

巡邏艇駛向岸邊，范玉芳被抬上救護車時，他看見『復中輪』的漸漸下沉。

36 歲，有 11 年航海經驗的范玉芳，看著已有 20 年船齡的『復中輪』慢慢下沉的情景，內心有著難以言喻的痛苦。他說，他是在一年前上『復中輪』，他認為這是一艘性能不錯的貨輪，可是他沒料到；『復中輪』會在轉瞬間遭到如此的命運；它被大火摧殘，又再深沉海底。

9、[1969-04-17/聯合報]難船末日記 大禍臨頭生死須臾 絕處逢生全靠運氣

在歡樂與哀傷交織的氣氛下，『復中輪』的 24 名獲救生還船員，昨(16)日飛抵台北松山機場。

飛機於上午十時廿分降落機場，在出口處老早圍得密密層層，每個人都伸長了脖子，墊起腳跟拚命的張望，他們之中有生還船員的妻子、親屬和朋友；以及失蹤的船員親人，也抱著一線希望來到這裡，希望能出現奇蹟。

劫後餘生歸來的船員，一落飛機踏上祖國土地，個個臉上都露出一股疲憊，悲痛的神色，因為他們雖然幸運的得以生還，但是與他們相處多年的伴侶，有半數還下落不明。

接受海關檢查的時候，許多船員只是落漠的坐在行李上默默等候，對此次不幸事件，很少有人願意提及。看見有親友來機場迎接的船員，依然掩不住滿心歡愉。

「你是怎麼逃出來的？」24 位船員昨天深深被這個問題困擾，水手長樂長命說，由於當時事出倉促，每一個船員只有在求生的本能下，靠直覺意志逃避這場惡運。

樂長命說，『復中輪』出事時，船已駛入內港準備靠碼頭，船員們有的在船艙下棋，吃茶、休息、洗澡；有的還在甲板上工作，他就是其中一個。

他說，只聽見轟的一聲，頃刻間四週已成為一片火海，他一怔想跳海脫險，可是海水上的浮油早蔓延了團團烈焰，於是，無可奈何下唯有奔入船艙，顧不了是否能奪得生路、其他船員的處境是怎樣！

當他下到第四層艙後，已經被濃煙嗆得快要透不過來氣，他用最快速度奔向艙螺旋槳出口，適時被美國拖駁輪救起，馬上昏厥過去，經用氧氣急救後才甦醒。

59 歲的樂長命，從 12 歲起就投身航海，起先在一艘外籍輪船上做服務生，又由水手而至水手長，他說 47 年來的航海生涯，從來沒有體驗過如此令人心悸的事件。

『復中輪』從被撞到起火燃燒，船員們大致都表示時間相當短暫，可以說是一瞬間的事情，水手許森發說，他一看到火燄，為了避免被炙傷，就像被一頭兇猛的野獸追著跑，那裡有空檔往那裡跑。

美國駁油輪撞上『復中輪』時，滿艙汽油立即濺上『復中輪』甲板和四周海面，許森發一入艙當機立斷把鐵門拉上，以免艙裡亦遭波及，本

來他以為在短時間內可以無虞，誰知只過了幾秒鐘艙裡的玻璃窗全被熱空氣震破，他又匆匆忙忙衝到窗口，幸而有一艘援救的拖船已靠近『復中輪』，他眼睛一閉奮力跳上拖船。

一直到昨天，生火張月明仍然嘶啞不能成聲，撞船時他是在底艙工作，他一感覺船身猛的一震，曉得大事不妙連忙拔腳往上跑，不過這時艙內整個空間，完全籠罩在一片濃煙之下，喉頭就是此時被薰傷了。

張月明表示，跟許多人一樣，他記不起是如何檢回性命，事後細想大概是任意逃竄，不知怎的就逃離了險境。24 位船員，昨天沒有人在最後一刻還看到過船長范源來或復展輪船長黃亞申，他們的命運一時難料，一位船員用眼淚和沉默來回答這個問題提及黃亞申船長，部份船員都認為他的不幸，真是飛來橫禍，由於他是范船長的後輩，復展輪也同時駛抵新奧爾良，趁便上船作禮貌上的拜望，竟遭逢這一場大災難。

昨天在海員總工會的記者招待會結束後，船員們在親友的簇擁下，返家一敘天倫之樂，臨行之前，一位船員說出了許多人的感觸，他說，這次變故任何人都將畢生難忘。

10、[1969-04-29/聯合報]『復中輪』大副張重忠返國 在美聽訊作證二次撞船當時措置得宜

在美國密西西比河上被撞沉沒的『復中輪』大副張重忠，昨(28)日晚由紐約經東京飛返台北。張重忠為『復中輪』獲救的 26 名船員中最後返國的一位，與他同時留美接受美國海岸防衛隊訊問的船員仇廣勤，已於 18 日先行飛返台北。

張大副說，他在美國先後於美海岸防衛隊聽訊會作證兩次，第一次是在 10 日上午 9 時至下午 3 時，共聽訊了 6 小時，第二次是在 15 日，只聽訊了一小時就結束。

也描述他在作證時所說的一切：4 月 7 日凌晨，『復中輪』失事時，他正在房中休息，但是他曾聽到短急的警笛聲，稍後即聽到船體相撞的聲音，因此他趕往房間前窗向外探望，已發覺艙海面煙火熾烈。

他說，他跑到艙房門口的梯子旁，與船長相遇，他們未及深談，只簡短分配了擔負工作後，即以反方向分手，進行搶救工作。

30 歲的張重忠說，當他奔到船尾第四艙，艙內已聚滿了 20 餘位船員，可是船尾附近海面，也漂流了滿海的石油，上面火勢非常熾烈，以船上的救火設備，對熾烈的石油燃燒是沒有方法可以撲救的。

他看情況不妙，只有消極的先行設法自救，當時船尾在上風，只要

他們合力暫時以溼布將門窗通風堵住，不讓濃煙進入艙內，相信不久即會有救助的船隻駛近。

由於他這項緊急的措施適當，船尾第四艙內的 24 位船員慶獲生還，從失事至他們獲救歷時只 20 分鐘。張重忠說，他在美國多逗留數天，曾為船公司就失蹤船員辦理有關法律事項，所以才延至 26 日離美返國。

他的母親張永楨，妹妹張嘉玲，弟弟張重勇，昨晚曾在機場歡迎他。

四、美國官方報告及新聞媒體報導責任初步檢討

當年何以發生如此重大海難？引起航業界人士、政府及民間的嚴重關切。是不是都是無可避免的？有沒有人為的疏忽？值得我們檢討。但這裡所謂的檢討責任初步歸屬，絕不是追究責任，而是善意的利用媒體當時記載，提醒大家注意，以防患於未然。

對於本次重大海事意外，相關事實有如下報導：

1、MS Warren Doucet 船舶未具合格檢查證書，及引水人未具適任證書

據美國國家運輸安全局(National Transportation Safety Board)及美國海岸防衛隊(United State Coast Guard)報告指出：Towing vessel MS Warren Doucet 船舶未具合格檢查證書，及船長(引水人)未具適任證書。

2、據復興航業公司接獲消息稱

當撞船事件發生時，在該處停泊之招商局船隻及在『復中輪』後面行駛的英籍船隻目擊者稱：該次碰撞事件，係因裝油之拖駁船由河上順流下駛，失去操縱，猛撞『復中輪』而引起大火，駕駛臺及全船立遭猛烈焚燒，致船員無法逃避。

3、[1969-04-14/經濟日報] 『復中輪』的撞船事件 美駁船負很大責任

交通部說：『復中輪』遭遇的海難，美國一艘拖駁船，要負很大的責任。交通部昨天表示，根據該部所獲美國方面報告，『復中輪』在新奧爾良的港口時，美國的一艘駁船，由上游而下，以 45 度的角度，撞擊『復中輪』，因而引起一場大火，使該輪在火海中焚燒沉沒。

4、[1969-04-09/聯合報]復興航業公司接獲美電『復中輪』已沉沒 初步判斷石油駁船肇禍

復興航業公司昨(8)日接到來自美國的電報說：在新奧爾良大橋下與石油拖駁船互撞的『復中輪』，經過 6 小時的燃燒後已告沉沒。

復興航業公司紐約辦事處的初步報告：『復中輪』由東海岸沿密西西比河航向內陸，經過 90 多哩的內河航道，在即將靠岸時，於當地時間 6 日下午 6 時 40 分與一艘系列順流而下的裝油拖駁船相撞起火。

失事原因尚在調查中，但復興航業公司根據來自美國的初步判斷，可能是拖駁船在江水的急流中失卻控制，致撞擊起火波及『復中輪』。

迄目前為止，雖未有正式報告，但根據當時在該處停泊之招商局輪隻及在『復中輪』後面駛行之英籍船隻目擊者稱，該項碰撞事件，係因該裝油拖駁由河上順游下駛，失去操縱，猛撞『復中輪』而引起大火，駕駛台及全船立遭猛烈焚燒。

初步獲得的報告：『復中輪』是逆流而上，拖駁船是順流而行，可能因河流湍急而撞及『復中輪』。復興航業公司說：撞船事件發生當時，招商局屬下的海行輪及另一艘英籍輪船曾目睹實際情況。

五、結論

復興航業公司當年曾為我國訓練出頗多優秀船長及引水人，對於突然損失二位優秀船長，也頗為企業惋惜，特蒐集當年代刊物報導。

1、事故後撫卹溝通困難費時

(1)[1969-04-30/聯合報]『復中輪』罹難船員家屬要求賠償 昨未商獲協議

復興航業公司所屬『復中輪』罹難船員賠償問題，昨(29)日由海員公會邀集有關單位及罹難船員家屬會商，惟尚未獲得協議。

會中復興航業公司曾提出一份與有關單位初步交換意見的清單，罹難船員家屬，可領到下列給付：賠償金額包括：

- (1)依海商法規定的喪葬費，撫卹金共 21 個月薪津，年資在 3 年以上者每加一年另加一個月薪津。
- (2)勞保給付最高 74,400 元，最低者 36,000 元。
- (3)比照交通人員發給公積金五萬元。
- (4)慰問金五千元。
- (5)衣物損失賠償船長 13,000 元，甲級船員一萬元，乙級船員 8000 元。
- (6)失蹤船員薪津發至四月份為止。
- (7)年終獎金按比例計算。

罹難船員家屬認為賠償金額太少，應再提高，並要求復興航業公司在美國延聘律師進行訴訟，將來所得船員賠償部份應全額發給家屬，不能就中扣除律師費用。

昨日出席會議單位有交通部、海員黨部、海員工會、船聯會，船長

公會、復興航業公司及罹難家屬代表等，近日內將就雙方意見再作磋商。

(2)[1969-05-02/聯合報]『復中輪』罹難船員 撫卹問題成僵局昨會商終日未獲協議

復興航業公司『復中輪』罹難船員撫卹問題，海員總工會昨(一)日再度邀集會議會商，但因罹難船員家屬認為撫卹費太少，未獲具體協議。

40多名罹難船員家屬，昨日上午九時許擁到台北市館前街建業大樓三樓的復興航業公司辦公室，歷經15小時，到深夜12時仍不肯回家去，或到旅館中休息。家屬們的情緒至為激動，有的因為哀傷過度而昏倒過去，復興航業公司請了一位醫生在場照料。昨日上午十時半舉行的會議中，復興航業公司提出一份撫卹金、賠償金及保險給付等的統計數字，最多的是船長可得118萬餘元，最少的廚工等不足20萬元，但一律發給20萬元。

經過會商後，復興航業公司再同意就其中的勞工保險給付，一律提高到船長的最高標準74,400元，原來最低者只有36,000元。

但會議中的初步協議，家屬拒不答應，他們要求按復興航業公司所列的賠償總額不足30萬者應加倍付給，30萬以上者各加30萬元，但未為復興航業公司所接受。家屬們又要求失蹤船員薪津應繼續發到美國方面訴訟結束，復興航業公司也以於法無據，拒絕同意。

雙方僵持終日，雖有海員總工會理事長胡運龍居中溝通勸導，仍未能打開僵局。

(3)[1969-05-02/經濟日報]『復中輪』罹難船員 賠償問題陷僵局

復興航業公司與『復中輪』罹難船員家屬，有關賠償問題的商談，在長達一天的會談中，到昨天下午八時止，仍未獲致協議。

商談陷於僵局的焦點是：罹難家屬要求復興航業公司的卹金在新台幣30萬元以下者，加倍發給；30萬元以上者，加發30萬元。「復興」航業公司認為這一要求與海商法所規定的標準，相距太遠，公司無法接受。

另一造成僵局的焦點是：船員家屬要求按罹難者生前在公司的待遇繼續發給，至國外訟案結束為止。復興航業公司認為這項訟案何時結束，殊難逆料，礙於法令也無法照辦。

復興航業公司曾答應罹難船員家屬，勞工保險未滿76,400元最高額者，一律由公司補助到最高額。同時另先各借予家屬生活費三千元，罹難家屬認其與賠償目標不符，拒出收據，所以雙方的商談再度形成僵局。

復興航業公司總經理趙璋告訴記者說，按照我國海商法規定：船長、

輪機長、大管輪、二副、三副、直到服務生及二廚，由於職務不同，年資不同，撫卹金都有不同的標準。以船長來說，撫卹金喪葬費、加上勞工保險、公積金、衣物賠償金總計可得新台幣 118 萬 3054 元。但資淺的生火，總計祇可領到新台幣 177,570 元。標準不能一致，這是法令所規定。復興航業公司祇能站在法、理、情三方面，衡量公司能力分別從優撫卹，不能一律無條件的加倍發給撫卹金。

趙璋總經理又說，復興航業公司已按照海商法規定，將全部罹難船員應得的各項賠損列表，印發給他們的遺屬參考。但遺屬未予接受，祇是要求加倍發放撫卹金，使該公司難以處理。

罹難船員的家屬，由於情緒激動，同時認為「復興」在美的訴訟案，已要求美方賠償美金四百萬元，他們提出加倍發給撫卹金的要求，並不為過，因此全天都在哭鬧，狀至淒涼。

2、何博元船長對二位優秀船長范源來及黃亞申的懷念

(1) 悼念范源來船長 何博元(船長通訊 19 期 590315 p-46-51)

四月在西貢等候卸水泥，看到當地報載復興航業公司『復中輪』，在美國紐奧良市被撞沉沒，死亡船員多人。我曾記得范源來船長在『復中輪』，以他的經驗和作風，絕對不會發生此事，也許是傳聞失實，所以未能置信。不料過些時，家裡寄來聯合報上的船員名單，除了范源來兄之外，還有黃亞申兄在內，真想不到。

民國 46 年二月，復昌輪在費城候令，公司來電要我到坦巴的復運輸去做大副。我才做復昌輪的二副不到半年，連二副的職務，還沒十分熟習，忽然叫我去到大副，而且是租了出去，7~8 個碼頭裝，20 個碼頭卸雜貨的復運輸，這不是要我出洋相，硬敲破我飯碗嗎？而且據說范船長是公司四大名船長之一，這是第 4 次調走大副。以前的大副，都是能幹的老資格，尚且吃不消，他們因為資格老了，這艘船不要，別的船會要；這個公司不要，別的公司會收容。我這新手，才出山便遇到重擔，壓垮就爬不起來，再回航政組時，豈不被人笑。我問唐船長哲宗兄，可不可以不去，唐船長說，公司的安排，不好不去。公司自有用心，不必憂慮，於是他陪我到書局去買裝貨、船藝……等手冊，還請我吃飯，算是送行。

唐船長給我送行，使我受寵若驚之外，最使我終身受用的，還是他的指示，他概括地說，船長大副之間，往往有權利的誤解。有人喜歡攬權，每事非先請示不可。有人表面上故作不在乎，但真不請示報告時，他也會不高興。所以能事前多報告多請示，總比較好些。至於利，船租給別人後，

有獎金、掃艙費、開艙費、關艙費、鋪艙費等等，大家應有的，可以請問船長如何報領分配。私人的，租船行、裝卸公司、貨主或船長代收，拿給你時，不必推辭，收下謝謝。不拿時，千萬不要問。我起初不大瞭解，這些年下來，才體會到它的重要。

我向范船長報到時，他指示我接收要點後，叫我趁著葉大副未離船時，把一切都弄清楚，詳細記載下來，再慢慢整理，其餘以後有空隨時都可以談。我送走葉大副周大管輪後，便告訪范船長，我由海軍轉業過來，對商船實務，尤其是裝卸貨，根本沒經驗。要請多指教，不要讓我出洋相。范船長笑著說，裝卸貨不很難，多想、多看、多做，慢慢就會。裝卸貨雖是大副的事情，責任還是船長的。一艘船在職務上分艙面機艙，艙面分船長大副，實際上彼此攸戚相關，同舟共濟。只怕『不知曰知，知曰不知，不能曰能，能曰不能，以致自誤誤人』。他於是把這次的裝卸總單給我，說還有3~4天，便開始第一個碼頭，我可以事先排排。排妥後給他過目，不要緊張。三副王欣，也是海軍赴英接船轉過來的，英文西班牙文船務方面都很好，可惜限於執照，需要時可以請他多協助。我聽完之後，放下一半心。上有船長肯認真指導，中有能幹的同事協助，而水手他們一定也很熟，不必我操心。

一個人最怕的是：『不知曰知，不能曰能』，自以為能幹，不信別人的話，剛愎自用。更怕的是『知曰不知，能曰不能』，一個不合作時，誰也沒辦法。這樣的人，豈僅范船長怕，我想每個人和他在一起做事時，都會害怕的。

周大管輪是我以前的老同事，他對調船之事，當然和葉大副一樣不滿意。復運輸當時是個元寶船，航線好，中南美的姑娘熱情出名，外水多，用不著花老本。此外，我也聽到他人的話，有的是巧得誤會，有的呢我不知道內情。姑妄聽之，不關己事，何必關心。

在墨西哥灣內有七個美國港口裝貨，過巴拿馬運河時，可能有裝卸。在中南美有20個港卸貨。貨物小的如牛奶，大的如火車、油鑽，重的如鋼球、鋼板圈，長的如鋼管，五六十種不同性質、份量、尺寸、港口，這張單子，還算詳細。每個港，裝的甚麼貨，各貨尺碼、重量、件數、裝載因數……全部資料。還有每港裝多少重、多少尺碼，每個卸貨港，卸多少噸、多少尺碼，不須我自己去加減乘除，方便得太多。即是這樣，我還是錯了三次。第一次是貨物自己相剋要損壞，第二次是前面吃水太多一呎，第三次是有二個碼頭要移貨，直到第四次才排成。遇上先裝先卸，後裝後卸的貨，真是生氣。

紐奧良是最後裝貨碼頭，有三天停留，其他的碼頭，都是早到晚開，沒時間下地。不知市區是甚麼樣子，走了二航次還不曾下過地。紐奧良值得注意的是裝大件頭。比方堆土機、開山機、油鑽、火車箱，都是用起重機，同時要放在用自己重吊桿可以吊起的地方。於是 18 噸以上的，都在二艙。17 噸以下的，都在一二艙。艙裡、艙口上，艙口兩旁甲板上。堆得去拋錨起錨都不好走路了。復昌輪在費城，裝過幾具推土機到古巴，唐船長曾叫我注意看裝法，但和這裡一比，就顯得簡單。火車箱有 38 呎長，14 呎高，25 噸重。墊輪子的洋松木塊，有一呎寬，10 吋厚，46 呎長，前後另釘四條同樣粗的橫木，在車輪前後，又釘上角木，防它船動時滾動。一吋半二吋的新鋼索二段剪斷來綁牢它。除去前後之外，范船長還教我，左右的因車身太高，不能光只從頂上綑下來，還要繞車身的底一圈後，再來綁牢才不致翻車，這一周每根鋼索要多花 40 呎長，假如這些鋼索、木料、接扣、花瓶螺絲，都留船上時，船上要發小財了。裝卸公司和租船公司的理貨員，對我的要求加強綑綁，從不反對說已經夠強，或是節省一點材料，以及來不及開船了。

船到智利瓦白來梭，租船公司所在港，公司派來全部人員接替我們，好讓我們一航次回來休息 3~4 天。范船長說，要玩現在就是玩的時候，回頭又沒功夫了。頭天晚上，他和報務主任范士良，陪我逛街。路上，有二個女孩子，攔著范船長，用手摸他的臉，說他英俊，她們走後，我開玩笑說，船長有女朋友，怎麼不肯給我們介紹。范船長說他根本不認識她們。我說那末恭喜船長，今晚要請客；否則我會跳海。范士良說為甚麼，我說我比船長年輕，她們不摸我，是不是我只好去自殺！後來他真的帶我到他們常去的酒吧去。船上許多同事，都在那裡吃豆腐。他們一見我們來時，都過來讓坐。告訴吧女那是船長，於是大家都來灌「卡別吞」Capt.的米湯，找生意。那晚上破費了 20 美金，後來別人告訴我，真是我的特別光榮。

范船長和唐船長，完全兩種作風。范船長穿背心汗衫拖鞋上駕駛臺來聊天，別人笑他猶太。其實他只是對自己儉樸，並不刻薄他人。他每次宴請代理行，我陪的都覺得是簡便，意誠而不鋪張。他的私生活，不浪漫，也不嚴肅。行駛南北美多年，他告訴我，中南美的姑娘多熱情，要小心自己的口袋是實。三副王欣卻有另外及時行樂的想法，我只好走中間路線。

第二航次回到美國，卸貨後，第一個裝貨港公司便來電報，調我和二個報務人員回臺。要從東南岸的摩比爾坐火車到西北的波特蘭，乘渝勝輪回臺。我不知道何事，也不去問人，王欣問我知道何故不，我說不知道，

總不致是敲破飯碗吧。一直到下午，楊大副嘉善來接我時，才知道是同臺受訓。其實我海軍轉業的，可以免訓。但公司現要我回來，我也只好回來。想不到後來，間接解決了我的終身大事，這真是天意如此了。交代過後，便立即進城去等火車，三人同行，倒很熱鬧。

受訓後不久，各自東西，我飛加拿大上復寧做大副。一航次後，范船長飛來做船長，黃船長鶴皋做大副，我做二副。范船長說對不起我，我說我本來就是二副，倒是黃船長真委曲了。不幾天，公司叫我到紐約接復生大副，於是又離開范船長。到紐約後，賈總經理看見復生在波士頓沒消息，又叫我先上復航做見習大副，我跟復航到墨西哥裝硫磺回美國威明頓卸，公司叫我飛紐約上復生，沈船長家驩兄送我到機場。那是個奇特的旅行，飛到華盛頓時，降落後大雪封閉機場，航空公司代我們開旅社，且免費供吃。不料第二天仍不能飛，於是我登記後改乘火車。車到費城，鐵路也被大雪埋住，火車停駛。還好公路可通，於是我退票，另由公路到紐約。誰說美國交通便利？誰說科學萬能？也有不方便的時候！

復生、復貿，做了一年多，公司又調我回復寧，原來范船長要調回南美航線，黃船長由大副回復船長職位，我仍回去做大副，在諾福克港裝煤時，范船長直留船到引水人上船，才依依地分手。復寧由美國運煤往歐陸，那次是往荷蘭北部一小港，快到是有一個大轉彎，航道即淺且窄，兩艘拖船幫助，還要前後一樣水尺，才不會擱淺。范船長告訴我，水要管制，只 60 噸離港，裝在尾艙，船尾吃水多二呎半開船，到時就剛好平，這是他一年多的經驗。留了最後的三百噸煤，作為調整吃水之用。他帶我邊看邊算，封艙開船，他才離船去住旅館。我在復寧做了一年多裝貨工作，直到最後一次，運煤往愛爾蘭時出了點毛病。那次的焦煤特別輕，四五艙都滿得無可再滿，前面還有五百噸沒裝。三艙二艙已滿，水呎後面多二呎多。我問黃船長怎辦，他說裝平看，於是又塞了二百噸。不料途中遇到九級北風，船不但沒進，一天還倒退了 40 哩，弄得油不夠，彎到葡萄牙的亞速爾羣島去加油，而且拱頭(艏俯)。

想不到那次竟算是和他最後一次的見面。在我相處過的十幾位船長中，不是說死後才拍他的馬屁，范船長是最容易相處之一。至少他待我坦直，不賣弄經驗來難為我，不保留秘密而將應對的大小事件，詳細地告知我。即如最後教我相差二呎半吃水一節，便可見他待我的坦直。這樣的船長，我覺得不大容易遇得到了。有的船長怕外國人，也怕引水人，當然也有不怕的。范船長只要事實上做不到時，決不遷就。引水人來了，他會請他在房裡喝酒聊天，等我報告出海準備完成，他才上駕駛臺去。引水人即

使在船上等待而要求加費用，但若與因安全工作未能完成而忽促開航，出海後遭遇狂風巨浪造成的損失一比，那就顯得微乎其微了。

聽說他曾帶過復平輪，但只一個航次就不幹了，後來復平輪在墨西哥灣內失事。又聽說他在『復中輪』，由中美洲裝棉仔回航時，曾電報公司多次請少裝，因為該船重心太高，幾乎要紗帽(頭重腳輕)，公司只好同意他少裝。可見他是多麼小心和謹慎。想不到最後，他仍是在墨西哥灣內的紐奧良港出事，陰溝裡翻船，是命是運，這真只有蒼天才能知道？

仰望雲天，良師益友，又少去一位了，雲天也只好默默而已！

(2)悼念范、黃兩位船長 (船長通訊 19 期 590315 p-46-51 專訊)

復興航業公司屬下之『復中輪』，五月前在美國密西西比河之紐奧爾良港被一油駁碰撞，油駁當場漏油爆炸，『復中輪』周圍水面上，都成火海，船上裝有夾板塑膠等貨，亦波及起火。當時情況危急，船裏船外，遍處是火。當時『復中輪』正在行駛進港，船員都在船上全船共有 48 餘人。火起後急切間難以逃生，僅 26 人脫險獲救，其餘 23 人失蹤。『復中輪』船長范源來先生，乃一資深船長，航海經歷豐富，駕駛技術優良，不幸亦因公殉職。本會失此優良會友，全體同人無不惋惜，范船長家屬於本年 5 月 10 日在善導寺誦經家祭，本會代發訃聞，在岸會友等，多數參加追悼。

又復興航業公司所代理之復展輪黃亞申船長，因復展輪在港外停候日久，乃隨『復中輪』入港催詢復展輪入港消息，不幸亦同時失蹤。黃船長英年有為，老成幹練，現不幸罹此意外災害，更令人悲傷無已。

復興航業公司曾於本年 6 月 26 日上午 9 時至 11 時假臺北市善導寺舉行追悼大會，本會會員多人前往致祭，復興航業公司當局曾沉痛致辭，一時家屬悲慟之聲，與香煙繚繞，情境至令人愴痛。

(3)范源來船長的美德 斯人已乘黃鶴去，美德遺留在人間。李光昌輪機長 (航海通訊 54 期 580610 p-28)

我和范船長初次認識是在復隆輪上，當時在場有總輪機長吳劍琴先生、輪機長方寶華先生。范船長知我剛由軍中退役轉商船服務，和藹地對我說：「方老軌的技術很好，你跟他多學習，會得很多益處」。時隔多年，音容猶在記憶，不想范船長竟於『復中輪』失事時失蹤，懷念之餘，特將范船長生前美德，公諸於世，以表敬仰之意。

范船長為人沒有架子，平易近人，最可貴的是他雖然月入高薪，而沒有奢侈的惡習，生活簡樸，不圖享受，我在高雄曾見范船長在烈日下步行返船，這種節儉的美德，以及他的長者風度，都將永為我們敬仰懷念。

3、復興航業公司二艘(復平、復中)沉沒事件對企業船命名聯想及更名

(1)『復平輪』沉沒事件

復興航業公司的另一萬噸級雜貨船『復平輪』，於 1961 年 11 月 7 日，在休士敦以南約 35 哩的航道中，與化學品船相撞後起火爆炸。該輪擱淺兩天後重行浮起，雖然火勢兩星期仍未撲滅。

『復平輪』殘體後經拖往新奧爾良的廢鐵公司予以解體。

(2)『復中輪』紐奧良撞船火燒沉沒事件

『復中輪』(SS Union Faith), 10,750dwt 7301.53gt 8,000hp, 1963.02.04 購進，1969 年 4 月 6 日在美國在密西西比河紐奧良撞油駁，當時招商局另一艘雜貨船『海行輪』船在紐奧良，船員們對此一刻骨銘心事故有極為深刻印象。

(3)船名筆劃不能一筆到底

當年復興航業公司有二艘『復平輪』、『復中輪』船名皆一劃到底，短期接連發生此重大事故且沉沒事件，所以公司加以深入檢討，對船名後來很講究，例如『復華輪』後更名改『復健輪』，避免筆劃一筆到底。

[註 1]密西西比河(Mississippi River)航運特性認知

密西西比河(Mississippi River)，位於北美洲中南部，是北美最大的河流水系，流域面積約為 300 萬平方公里。它也是北美最長的河流，由北向南源頭在美國明尼蘇達州西北部海拔 446 公尺的艾塔斯卡湖(Lake Itasca)，流經中央大平原，向南注入墨西哥灣如圖 11 所示。最長支流密蘇里河的源頭雷德羅克湖，全長 3767 公里。如果按照密西西比河的支流—密蘇里河的源頭計算，則全長為 6021 公里，居世界河流的第 4 位，其集水範圍可以作為美國中西部的分界。

密西西比河的名稱源自於美國北部威斯康辛州的印第安阿爾貢金人，因為它支流眾多，美國人又尊稱為「老人河」，與尼羅河、亞馬遜河和長江合稱世界四大長河，是北美大陸流域面積最廣的水系，兩岸多湖泊和沼澤。河流年均輸沙量 4.95 億噸。流域屬世界三大黑土區之一。

密西西比河的出口水經紐奧良港注入墨西哥灣，紐奧良港航運交通頗為繁忙，美國內陸穀物、貨物及德克薩斯州石油大部分也經此一港口轉運，為美西最繁忙港口之一。



圖 11 密西西比河是北美由北向南流之一

- [1] Treasury Department USCG Commandant's action on Marine board of investigation : Collision between SS Union Reliance, Chinese flag, and MV Berean, Norwegian flag, in Houston ship channel on Nov/7/1961 with loss of life.
- [2] USCG Feb/02/1962 Marine Board of Investigation. Eight CG District New Orleans, Louisiana. SS Union Faith and Barge I.O.C. No. 7 collision and fire in Mississippi river, Apr/06/1969, with loss of life.
- [3] HMS Archer (D78) From Wikipedia, the free encyclopedia.
- [4] 1969 年聯合報系列資料庫。

A study of cargo ship SS Union Faith collided and fired with tanker barge in
Mississippi river
Tien Wen-kwo

本篇作者：田文國 台灣海洋大學商船系兼任教授



避碰隨筆

第七章：直航船的行動有效的避碰行動(1/2)：
羅經方位有多少明顯的變化？(略)

中華民國船長公會 109 年度優秀船長簡介暨優良事蹟

第一位

姓名：陳正文

推薦單位：台塑海運公司

簡介：陳正文船長，今年 65 歲，國立臺灣海洋學院畢業，船長海勤年資 5 年餘。

優良事蹟：

一、研究發展：

計畫與執行公司之安全體系，安全管理規章之內容定期執行在岸上召開教育訓練及岸休船員研討會議及安全會議，遵循公司所指定或制定的項目執行教育訓練及安全管理之研討與審查會議，讓所有在船工作者都能集思廣益為公司之安全管理、營運及個人未來發展提供相關的規劃及促進海洋運輸事業的蓬勃發展。

二、敦睦海外：

利用國外訪船機會於各國港口停靠裝卸貨/離泊作業期間；及在公司與外籍人族形象。

三、社會服務：

身為海勤工作者的一份子，除了公司賦予的船舶安全管理職責外，也對環境維護盡力，平時要求船上同仁共同做好 MARPOL 無污染行動，以為回饋社會應盡的義務之力；休假期間配合社區活動共同維護社區安寧及整潔，發揮里民應盡的義務。並踴躍宗教團體與當地民俗活動的參與。

四、領導統御：

身為公司基層主管及船長當以船舶、船員、船貨之安全以及防止海洋污染為最大利益考量時，擬定對策協助船上執行以維護公司交付的責任，需要時也會向公司長官或所屬單位請示給予支援，盡全責達到人安/船安/貨安之公司賦予的責任。統籌及督導船上安全管理制度，負起該制度運作及執行之全部權責，依據公司船內組織章程之規定確實執行，並將部份職責委由組員協助負責。以確保全船隊所有船舶除遵從法律規範外之船上工作及生活上的安全準則及良好習慣，以期保障所有在船上每一個人身心都能快快樂樂的在船服務及安安全全平平安安的賺錢返鄉。

五、安全管理:

在岸上服務期間，本著公司賦予的職責及任務，致力達到船上所有船隻與船員在船上服務期間，務必遵從法律規範及遵從公司安全管理規章最高準則，與全體船員互相合力完成公司要求之零違法/零污染/零傷害/零缺失/零意外/保護海洋及乾淨地球及給與船上同仁優質生活環境及工作安全場所，執行公司之安全及環境保護政策及策動船員遵守該政策及執行公司之 ISM 及 ISPS 安全/保安全管理及環境保護政策。

六、船員訓練:

除了定期執行各級船員之技職專業及設備講解教育訓練外，也根據公司 ISM 安全管理規章及海洋安全之 IMO/SOLAS 海上安全公約之安全訓練要求，每週定期於海上執行所有的安全/求生/救生/滅火/醫療急救/密閉艙間救援/SOPEP 之各項教育訓練及演練講習，尤其對於新進之船員不定期給予適當協助及指導，以期所有在船船員皆能熟悉各項訓練，以預防萬一發生事故時，能將所有可能對人/事/物/船的傷害及意外事故降至最低。

除公司自身船員訓練外，並協助國內海事院校執行特種船員之取證訓練課程，及電子海圖訓練課程，使船員順利取的該等船舶應訓練之資格上船服務。

七、危機處理:

近年多處航行海域皆陸續發生海盜劫船事件及軍事衝突波及一般貨商船，造成在船服務之船員圖經該海域時會特別謹慎及戒備，因此在服務期間也對針對公司 SSP 章程及 ISPS 反恐反劫佈署之各項保安及保全應急程序及佈署，定期及近高風險海域對船員實施教育訓練及實作演練，以期達到公司及人船貨之保全及安全措施，也定期執行 SOPEP 之各項預防污染海洋之訓練及實作演練，共同維護海洋環境生態。

八、急難救助:

在船服務期間嚴格要求所有船員於工作場所及工作作業程序務必於作業前，每日召開工前會議討論施工前或保養工作時，需特別注意之安全措施及安全防護裝備，預防任何意外及突發事件發生，確保所有在船人員處於安全無虞的工作環境下作業，駕駛台值班人員隨時守值及守聽 GMDSS 之全球式接觸及公務執行或外出時，發揮公司賦予的職務及中國人固有的禮儀接待，及確實要求在船之船員遵

從各國港口之法律規範及特殊之港口要求，發揮公司交付及個人應盡的職責外也同時做好國民外交，維護國家善良民俗。遇險救難儀器設備所發出之任何訊息，必要時加入 RCC 之船舶航行水域之附近救助編制及編隊共同協助救助及搜尋，確保發揮人溺己溺的精神，期勉互助海上所有船員及海上每一個工作者的生命安全盡一份心力。

第二位

姓名：張為國

推薦單位：萬海航運公司

簡介：張為國船長，今年 57 歲，國立臺灣海洋大學畢業，船長海勤年資 7 年 3 月餘。

優良事蹟：

一、領導統御：

張船長經驗豐富，待人和氣，是一位優良的資深船長，平時待人處事多為下屬著想，船上工作氣氛融洽，並常利用機會提攜後進並指導資淺船副，樂於分享自身的工作經驗及操船技藝，為台灣海運發展及經驗傳承增添助力。

二、船岸溝通：

張船長與公司岸端各單位溝通協調良好，積極配合岸端船隊美國航線布局，迅速反饋各項重要航行及準備資訊，下船後並主動將資料彙整成教材，與岸端同仁及航海後進分享。任內遵循公司政策執行海技六大安全指標，秉持船岸一家，與公司緊密的互動，推行各項業務，每個環節皆能以『安全』為最高原則。

三、船舶安全：

張船長平日督促船上人員落實公司 ISM 安全管理規章，明確填寫、紀錄各項表單，執行相關檢查工作及風險評估。於專案回報快速，積極響應公司政策回報，船岸溝通良好，共同維護船舶安全，均能順利完成公司交付之各項航運任務，歷年均無重大海事案件紀錄。

四、公司獎勵：

2012 年任職我司 WAN HAI 225 船長，任內表現良好，記嘉獎一次。

第三位

姓名：門仲輝

推薦單位：長榮海運公司

簡介：門仲輝船長，今年 65 歲，國立臺灣海洋學院畢業，船長海勤年資 7 年餘。

優良事蹟：

- 一、門仲輝船長個性小心謹慎船藝優良，無事故記錄(無碰撞、擱淺、觸底、火災、船員受傷)，熟習公司安全管理手冊，多次 PSC 檢查無缺失和港口國檢查無滯留記錄。同時對船上同仁日常生活環境，伙食等時常關注，融合不同國籍船員之文化，創造良好的氣氛，使同仁能安心工作。
- 二、門船長將其多年在船上的工作經驗，經由公司的海陸輪調制度，應用在公司派任的陸勤工作，1997 服務於運務部門時，領導運務部門團隊，群策群力，分析現有航線的作業模式，建立工作指導原則，對船隊裝卸貨的流程提出改善方案，實質提升整體效率並節省大量作業成本。2004 至 2015 年間積極配合公司業務需要於國內外單位服務，對於航運經營管理的各項業務嫻熟績效卓著。
- 三、在船上管理方面，門船長之領導風格，以個人紮實的本職學識與豐富的海上經驗，樂於與後進之船副分享心得，並鼓勵船副們主動提問，然後共同研討解決問題，充分發揮教學相長，也增進了團隊成員彼此的瞭解與信任。同時對船上同仁日常生活環境，伙食等時常關注，融合不同國籍船員之文化，創造良好的氣氛，使同仁能安心工作。
- 四、門船長現為公司英籍船之主力船長，前後任職英籍船 8 艘以上，參與多次 MCA 外稽表現優異，發揮 BRM 與 ERM 的團隊合作，達到人安、貨安、船安的任務目標，讓屬輪每次均能以最大貨載安全的運抵目的港，為公司創造利潤的同時，在安全管理制度的推動方面也做出了貢獻。

第四位

姓名：董加亭

推薦單位：陽明海運公司

簡介：董加亭船長，今年 65 歲，中國文化學院畢業，船長海勤年資 05 年 3 月。

優良事蹟：

- 一、自民國 69 年進入陽明海運公司服務，自三副逐步歷練經歷各型船舶與全球航線後升任船長並於民國 86 年奉派調任公司服務。
- 二、任職運務部門期間運用船長專業完成眾多專案業務：
 1. 推動並成立危險品管理組，完成陽明海運全球運務第一線同仁危險品及大件貨物裝配載訓練。
 2. 規劃及建置運務部門全球貨物配艙中心。
 3. 代表陽明海運參與運輸聯盟 COC 會議，爭取並維護公司利益。
- 四、擔任 2021 年亞洲船東協會之船員委員會台灣區代表。
- 五、擔任船務部協理期間建立船隊績效評鑑系統。
- 六、推動陽明海運線上船員教育訓練系統(E-Learning system)

第五位

姓名：周如孝

推薦單位：中鋼運通公司

簡介：周如孝船長，今年 71 歲，基隆高級水產畢業，船長海勤年資 29 年 3 月餘。

優良事蹟：

- 一、社會服務:周船長對於散裝船配艙知識及經驗豐富，經常運用收到航次指示時教導船副與大副如何掌握要領及預防各種裝貨期間可能所產生之船體變化以對應碼頭之要求。65 歲退休後公司積極延攬回聘，教導後進及訓練優秀大副拔擢成為能獨當一面之船長職務。
- 二、領導統御:周船長航海經歷豐富，待人和藹可親，處事圓融，是位優秀資深船長，經常利用進出港機會教導新進同仁、資淺船副或拔擢優秀海事人才更進一步，樂於知識共享及分享多年海上工作經驗。
- 三、安全管理:在船服務期間，遵守公司 ISM 章程、國際法規及港口規定等，運用自身多年受檢經驗及案例檢討等，依計畫執行船上管理，保持公司最高指導原則落實船安、人安、貨安。

- 四、船員訓練:依據公司 ISM 規章，每週/每月在船實施求生/滅火/ISM 應急操演/ISPS/SOPEP/港口規定之各項教育訓練，使同仁熟識各項法規之要求及落實工作安全，預防消彌危害事故。
- 五、危機處理:於靠泊巴西 Itaquai(Sepetiba) "TECAR 102"鐵礦裝貨碼頭前因"TECAR 101"為卸煤碼頭，當時停有一艘船正在卸貨，在船領港與船艙人員僅注意到停泊 TECAR 101 碼頭之船舶安全距離，而忽略了裝貨機是否會有危機存在，再加上角度問題看不出危機的存在。當時船舶往左前移靠速度過快並有撞擊裝貨機之危機，周船長即時對領港提出警告並要求拖船(最後拖纜拉斷)，施展優良船藝協助減速，當船靠上碼頭碰墊時，駕駛台船翼距裝貨機僅約 1.5 公尺，驚險化解危機，表現極為優秀。

第六位

姓名：董傑仁

推薦單位：新興航運公司

簡介：董傑仁船長，今年 60 歲，省立基隆海事職業學校畢業，船長海勤年資 18 年。

優良事蹟：

- 一、董傑仁船長自民國 92 年在台塑海運公司擔任船長，並於民國 103 年 11 月進入新興航運公司任職船長，民國 103 年 4 月正式接任佐興輪船長，船長資歷 18 年，海勤資歷逾 32 年，目前正於新興航運公司寶山輪船上擔任船長。
- 二、董船長平時工作盡心，不遺餘力，謹慎細心地處理租家和船東交辦事項，發現問題立刻匯報公司加以詢問，以求順利解決，並且不斷加強本職學能，精進各項專業知識，具備優秀的領導統御能力。董船長服務期間始終保持務實和認真負責的態度，對資淺船副及甲板實習生均熱心指導，並以身作則地帶領、教導和訓練同船船員，善盡領導監督的責任，對培養公司及航海界人員貢獻匪淺。
- 三、民國 105 年 12 月，青山輪在澳洲 HAY POINT/GLADSTONE 兩個港口分別裝五種貨，於裝貨配載之際，董傑仁船長再三告知租家 NYK，青山輪因為船體結構限制，如有第二卸貨港，則必須只保留貨艙 1、3、5、7、9 為第二卸貨港卸貨配載，青山輪不得以貨艙 2、4、6、8 為第二卸貨港配載航行，並以各項計算結果再三告知 NYK 租家，也得到租家 NYK 回文，但於回航日本川崎港之際，租家突然更改卸貨計畫，要求青山輪在川崎港先卸 1、3、5、7、9 貨艙之貨，然後開至外海漂

航等候再次進港卸貨，董傑仁船長立刻將裝貨前通告 NYK 並得到 NYK 回應之電文告知，青山輪不得以貨艙 2、4、6、8 開航，並據理力爭，青山輪於裝貨前已經通告船舶安全要求，不得以貨艙 2、4、6、8 開航，並再度將安全結構計算結果告知 NYK，幾經周折，NYK 同意青山輪卸貨要求，確保船舶安全結構，維持公司對船舶安全之要求。

四、民國 106 年 7 月董船長接任青山輪船長，帶領甲板及機艙部門實施加強保養及落實各項紀錄，同年 11 月 30 日青山輪至日本 OITA 港，以零缺點通過 PSC-MLC 的檢查。

第七位

姓名：吳誌立

推薦單位：長榮海運公司

簡介：吳誌立船長，今年 59 歲，中國海事專科學校畢業，船長海勤年資 11 年餘。

優良事蹟：

- 一、吳誌立船長於 1988 年進入長榮海運服務迄今，公司海上年資 18.7 年，船長年資 11 年，在船服務時，除發揮個人優良船藝，成功的完成無事故記錄(無碰撞、擱淺、觸底、火災、船員受傷)和港口國檢查無滯留記錄。憑藉在船隊中傑出的表現，於 2005 年接受公司派任在海員課擔任船員管理職務，在船隊船員調換及緊急事故處理，以專業冷靜積極的態度，克服各種困難順利完成。階段性任務服務期滿後，再度投入船隊服務，將在公司的管理經驗，應用於船上業務的管理，在每一航次任務，每一合約的完成，其優異的表現均獲得公司各部門的肯定。
- 二、2012 年至 2015 年間，公司新造 30 條 8,500TEU 大船陸續投入船隊之際，吳船長受命協助長榮船員訓練中心，技術指導操船模擬機的新船模開發，以及各項在岸休假船員的操船模擬課程的編製，使新船的接船船員都能在實際上船前，在模擬機上先行熟悉船舶的操船特性，很大程度的提高新船投入船隊後的安全性與順利運作。
- 三、2020 年公司首批 12,000TEU 的 F 型船交船，吳誌立船長再度受命擔任 F 型船第四艘 EVER FORWARD 長程輪的接船船長，由於新冠疫情使得原本繁重的接船任務執行更加複雜，吳船長帶領接船船員前往韓國的造船廠，接受 14 天的檢疫隔離後，馬上投入接船工作，包括清點備品、入庫定位、設備點交、裝備測試、海上試俾、教育訓練以及交船前的操演與外稽等等，各項工作均能按預定時程完成，使該輪於

2020年8月加入船隊營運的序列，對公司的營收貢獻力量。

- 四、吳銖立船長除上述諸多之優良表現外，在船上對所屬船員耐心教導提攜後進，特別注重船員伙食的質與量，使船員生活無憂並能專注在工作上，對船員的工作安全也有所助益。

第八位

姓名：洪健祐

推薦單位：裕民航運公司

簡介：洪健祐船長，今年41歲，國立臺灣海洋大學畢業，船長海勤年資03年5月餘。

優良事蹟：

- 一、洪船長係本公司自實習生起培養迄今，任職裕民船長三年餘期間，目其為人樸實、公私分明、做事沉穩、以身作則，在船期間全船氣氛融洽、和樂融融，深獲船員及公司各級主管好評。
- 二、洪船長年輕有為，認真負責，任職裕揚輪、裕誠輪期間，應對租家得宜，對於複雜得裝/卸貨物之種類，或是高價值之貨物特別關照，以及避免短貨、貨損之情況發生，更是親力親為，以保護船東的權益，另外時常利用休息時間與船副間進行案例討論及分析，帶領全體船員順利完成一趟趟任務。
- 三、任職裕揚輪、裕誠輪期間，竭力貫徹公司屬輪船體保養之政策，帶領屬下親力親為，落實船上保養工作，並連續三次以上通過PSC檢查零缺失，表現極為優秀。
- 四、配合公司船隊安全管理系統之推行，積極與公司內業務/船務/工務相關單位聯繫，將即時、精準地資訊予以數位化，提供公司端使用，大大提升該型船舶之管理效率，並適時的指導年輕船員使用該系統協助各自工作職能。

第九位

姓名：董慶代

推薦單位：中鋼通運公司

簡介：董慶代船長，今年 70 歲，基隆高級水產學校畢業，船長海勤年資 23 年 9 個月餘。

優良事蹟：

一、敦睦海外：

董船長於各港口停靠碼頭裝卸貨期間與靠離泊作業，確實要求在船同仁遵守各港口當地之要求，同時與外國人士接洽公務，以台灣人文風情，誠懇以禮接待並發揮台灣人之熱情。另外於中國武漢肺炎期間 (COVID-19)，船舶停泊於日本港口裝卸貨期間，因日本缺少口罩致使碼頭工人無法達到防疫作為，主動提供防疫口罩及相關用品，落實防疫作為，也發揮人飢己飢精神，發揮船長應有之職責也同時做好國民外交並宣揚台灣防疫成功之作為，維護公司及國家良好之形象充分展現台灣人之良好品德，讓來賓、官員及登輪工作人員備感信任及窩心。

二、社會服務：

任職船長期間，多次至日本接任新船，對於船舶設備改善及海員之福利事項，不遺餘力提出各項中肯之改善方法並善盡監督之責，以身作

三、領導統御：

周船長航海經歷豐富，待人和藹可親，處事圓融，是位優秀資深船長，經常利用進出港機會教導新進同仁、資淺船副或拔擢優秀海事人才更進一步，樂於知識共享及分享多年海上工作經驗。

四、安全管理：

在船服務期間，遵守公司 ISM 章程、國際法規及港口規定等，運用自身多年受檢經驗及案例檢討等，依計畫執行船上管理，保持公司最高指導原則落實船安、人安、貨安。

五、船員訓練：

依據 ISM 規章，每週/每月在船實施求生/滅火/ISM 應急操演 /ISPS/SOPEP/港口規定之各項教育訓練，使同仁熟識各項法規之要求及落實工作安全，預防消彌危害事故。公司借重董船長航海知識及領導統御等各項豐富經驗，於一年期間內委以重任，協助公司培訓三位不同船型之船長，將航海隱性知識傳承後進，大大提升船員訓練成效並將優良船藝之表現落實在船員心中。

六、危機處理：

依 VTS 指示於東京灣下錨等候進港，於起錨期間，船艙大副回報錨爪纏繞錨地之廢棄錨鍊，船長立即通報 VTS 並立即指揮前來協助進港之拖船與船上同仁共同將纏繞左錨之錨與鍊解離，並施以優良船藝，未耽誤進港時程，善盡職責，維護船東利益，表現極為優秀。

第十位

姓名：張中義

推薦單位：光明海運公司

簡介：張中義船長，今年 65 歲，基隆海事職校畢業，船長海勤年資 5 年餘。

優良事蹟：

我司屬代營輪張中義船長自 2014 年進入光明公司服務，歷任治明輪、光明玉山輪、電昌系列船舶自一號、五號、六號、七號、八號等各輪，目前累計船長資歷五年有餘，今 110 年模範船長選拔光明擬指派張船長參與，茲將張船長生平事蹟符合選拔單位規範項目，陳述如下：

一、研究發展：

對於散裝船舶裝貨積載系數與裝貨數量間的關係頗有心得，曾獲得台電公司的邀請開課講解相關內容，請參考附件的佐證資料。

(內容主要講述如何讓散裝船舶達到最大的裝載量)

二、社會服務：

張船長深知跑船是高風險的行業，因此平時都會多做公益活動，例如搜集統一發票送交盲啞及慈善團體等機構，另外路上遇見殘障人士兜售公益彩卷時都會給予購買，對於弱勢團體的照顧都不會袖手旁觀，把助人為快樂之本的座右銘隨身實踐，以助人為樂，為人樂觀豁達，喜好結交朋友，在公司頗受尊重，對於社會服務工作不落人後。

三、統御領導：

在服務於台電船舶期間與船東台電公司關係良好，船舶管理良善，台電公司曾發函來致謝因張船長的領導，船員將損壞的設備以自修的方式在最少資源情況下完成自修工程而且品質不輸外包商，為船東(台電公司)省下大量金錢與人力，受台電公司肯定，統御領導能力有目共睹。

四、安全管理：

張船長於台電船舶服務期間遭遇兩次卸貨機故障發生漏油事件，張船長的大副與值班船副均能在第一時間向碼頭單位彙報，將損壞情況通

知岸上管理單位立即處理，避免污染事件的擴大，深得台電公司主管的讚賞，基於此事件也顯示張船長的船舶安全管理方式是十分成功的，船員都有盡心盡力在值班，各司其職。

五、船員訓練：

張船長對於提攜後進從來不吝推薦，只要船員想學無不傾囊相授，船員的晉級與提拔都會視船員的表現盡力協助，但不會循私舞弊，為人公正而充滿熱心，於公於私都遵循做人原則，屬於標準的社會好公民，此外張船長家庭和樂，夫妻間互相敬重，使張船長在工作上更能專心一致，一切都歸功於賢內助，人生也算功德圓滿，此次被公司推薦參加模範船長選拔也算公司對其船長生涯努力表現的肯定。

第十一位

姓名：林逸熙

推薦單位：陽明海運公司

簡介：林逸熙船長，今年 65 歲，中國海事專科學校畢業，船長海勤年資 15 年 08 月。

優良事蹟：

- 一、自民國 74 年進入陽明海運公司服務，服務經歷各型船舶與全球航線。
- 二、服務期間統領船舶各部門指揮得宜，充分運用船岸資源，功績卓越，屢獲公司肯定。
- 三、公司多次派任擔任新船接船船長，首航各港，接待公司重要客戶及外賓參訪新船。
- 四、擔任船長期間戮力培育後進船員，育才無數，為公司指定之培訓船長。
- 五、派任陽明美國紐約分公司擔任聯營運務代表，績效卓越。

修正聲明

本會第 222 期船長通「MOL Wakashio 號事故調查報告及後續之我見」一文(P35)中"比例尺"修正為"區域"，特此致歉。

李 蓬船長 敬上