

憶『唐山號』道具帆船及我中華海員（下）

文：田文國

(2)75.2.26中時5版『起錨開船、道具船堂堂上路？艙破水滿、真水手通通下海！顧靜祥回憶海上驚魂、想想先民也是如此；聽狂濤激求生欲望、災難影片親身體驗。』

台灣製片公司機帆船長顧靜祥是此次沉海事件中已確知的唯一生還者如圖3所示，回憶海上歷險，它猶自心驚膽戰。

顧靜祥是通過國家嚴格考試持有執照的船長，過去無數次擔任商船船長，經驗相當豐富，台灣製片公司因之托付重任。

元宵節前，狄鯤生就與台灣製片公司訴願，表示願意『護航』，負責把『唐山號』機帆船安全開往台中港。『唐山號機帆船，擬自高雄港啓航，目的地是台中港』，任務就是這麼單純；經好友狄鯤生提及，顧靜祥幾乎未作考慮就一口答應下來，擔任『唐山號』帆船船長的職務。

研判一下氣象資料，24日的中南部地區是多雲時晴晨多霧，再看看風浪並不足以危害船隻航行，顧船長毅然決定了啓航時間，至於高雄往台中航道，顧船長擔心的不是機件的問題，而是擔心天候的突然轉變。

但誰也沒有想到，一條新打造的船底部竟然會突然破裂，顧靜祥回憶，當時只聽到好似水泡破爆裂的聲響，惟機件一切正常，先時本不在意，未幾狄鯤生高呼『船進水了！』

乍聞意外，顧船長即時指揮採取緊急措施，這當真是『同舟共濟』，



圖3 獲救船長與唐山號機帆船(聯合)

大夥忙著各司所職，掌舵、堵水、排水、準備身著救生衣..... 忙成一團。

四十分鐘過去了，機帆船開始搖晃；再過二十分鐘，顧船長見情況不妙，宣布棄船，這個時候海面上一片漆黑，風浪也好似變得更大了，看看腕表是夜間七點十分。

五位船員落海之後，都穿有救生衣，但不多時他們被沖散，能不能返回陸地那要看造化了。

顧靜祥說，午夜時分他置身一望無垠的大海裏，強烈的求生慾望，使他忘記懼怕，陣陣海風刺骨，冰冷海水似已毫無所覺；不知道過了多少時間，天空飄著細雨，浪濤的怒吼還不斷向他『示威』。

挨到天亮，忍受凌晨的陰冷，他飢腸轆轆，但身邊沒有了食物，不過很慶幸自己還清醒著；但對被救起的場景，他因為過度勞神記憶已是模糊。

在海上歷險十四個半小時，他心有餘悸，『大概是我身體壯一點，衣服多穿一點，才幸運逃過此劫。』

『唐山過台灣』在當時必然兇險萬

端，而顧船長是作夢也沒有想到他竟會有這樣的經歷，而這經歷，並不是電影的情節。

(3)75.2.26聯合報『唐山過台灣·戲外見真章 海上大風浪·船沉出人命，木製機帆船購自香港、投保百萬。兩屍體撈獲，船長獲救，兩人失蹤。』

台灣電影製片廠因拍攝『唐山過台灣』影片而購自香港的70噸木製機帆船，23日晚上自高雄出海駛出往台中拍片途中，於24日晚上因船艙進水再嘉義縣外海沉沒。船長顧靜祥跳海逃生，昨天被救起，四名船員中，狄鯤生、齊自立的屍體已經被撈起，黃搬齊，齊高雄失蹤。

獲救的顧靜祥(36歲，住高雄市三民區)表示，23日晚上11時他和四名船員駕這艘機帆船自高雄出海，欲駛往台中拍片，因為無線電通訊設備效率欠佳他不敢離海岸太遠，一直保持在距海岸三、四海浬的距離。

他說，24日中午以後，海面風浪增大到七、八級，加上冷卻排水機故障，船身開始進水；到了晚上七時許，機帆船開始下沉。他見無法補救，乃通知船員狄鯤生(38歲)、黃邦齊(38歲)、齊高雄(39歲)、齊自立(35歲，均為高雄市人)兄弟，各自穿上救生衣跳海逃生。他在跳海前，順手抓了一個救生圈。

他表示，大家跳入海中後，他看到另外四人均攀附在一塊船板上。他則獨自試著游向海岸找人救援，但游了沒多久就失去知覺，直到昨天被人叫醒，才知道獲救了。

救起顧靜祥的是台南縣將軍鄉青山港籍的進豐祥一號漁船。船長周

復龍說，他昨天上午七時出海往嘉義外海捕蝦，九時三十分駛到東石外海時，見海面上有載浮載沉的漂流物，駛近後發覺是一個人，立即將他救上船，並掉頭返航。顧靜祥上岸後，被送往台南縣佳里鎮黃外科診所，經注射葡萄糖液、餵食熱湯後，人已完全清醒，身體狀況也很好。

另外同屬青山港籍的鯤天勝吉號漁船，則於昨天上午九時三十分在嘉義布袋外海海面撈到兩具屍體，隨即駛返青山港。經顧靜祥指認，是與他同船的狄鯤生、齊自立。

台製主任秘書楊宣勤昨天下午率人趕到佳里黃外科診所探望顧靜祥，他表示，這艘沉沒的機帆船曾投保一百萬，船上工作人員每人也投保五十萬元。他並說，機帆船自香港運抵高雄後，他曾要求顧靜祥加強船上的通信及救生設備，沒料到23日第一次出海就遇難了。

顧靜祥則指出，這艘機帆船到高雄後，他為了確保安全，特別花了三、四十天工夫整理，尤其是船上原本沒有羅盤，他特別向朋友借了一個裝在船上，但仍抵不過惡劣的風浪襲擊。

學甲警分局昨天上午據報後，由顧靜祥處得知狄鯤生、齊自立兩人家中電話，馬上聯絡他們的家人到青鯤鯨認屍，同時報請台南地檢處驗屍，並通知轄內各港澳漁船，出海作業時注意搜救另外兩人。

沉默的機帆船是於16日運抵高雄港，長68尺，寬高都是23台尺，有兩個引擎，台製在辦理有關手續後取名為『唐山號』。

據瞭解，這艘道具船16日從貨櫃

輪卸下後，原就要直駛台中，但因天候十分惡劣，所以拖到23日晚間十時才駛離高雄港，船上人員都是一名陳姓男子找來的。

【台北訊】台灣電影製片廠為實景拍攝『唐山過台灣』中，先民乘船渡海來台的驚險場面，遠從香港花了一百五十萬元買來的機帆船，前天意外沉沒，使得原本打算以帆船展開全片作業的台製，被迫臨時更改作業程序。

『唐山過台灣』為台製今年年度大片，並獲得國民黨文工會補助一千萬元。全片由李行執導，柯俊雄、馬如風和邱淑宜演出。

台製籌備『唐』片時，原先邀請日本特技專家三上陸男來華，準備以棚內特技，拍攝先民渡海來台的驚險場面，但因三上陸男並無把握達成導演要求，台製乃決定改弦易轍，耗資購買真船，並在台中港外海實地拍攝。

『唐』片攝影師周業興因此從去年12月起，兩次趕往香港選購古式帆船，最後經導演李行同意，選中一艘船齡約有70餘年的古式機動帆船。這艘船重75噸，船價合台幣135萬元，台製另外還附了15萬元運費。

台製饒曉明廠長昨天獲悉帆船遇難沉沒後，已先決定發給船上五位船員每人二萬元慰問金。

(3) 75/2/27中時5版『搜救唐山號失蹤船員 南縣大動員迄無斬獲，檢方初步研判應屬意外事件，漁民義舉可感台製依俗答謝』

【南縣訊】為搜救『唐山號』機帆船沉海事件的另兩名船員，26日南縣出動了188艘漁船，省府直升機及軍方也動員支援，但無進一步發現，台灣製

片公司業已表示盡力協助處理善後。

至於沉船原因，經台南地檢處檢察官曲鴻煜率法醫驗屍並在將軍鄉鯤鯓警所開臨時偵查庭後，初步認為海難應純屬意外事件。

為搜尋唐山號失蹤的兩人，昨天清晨開始，省府的直昇機在嘉義縣東石、布袋一帶外海盤旋，蛙人也在其間游動，南縣漁船更出動了188艘航向沉船地點附近待命搜尋，期能救起失蹤的船員黃邦齊、齊高雄，經過十數小時的搜尋，仍無發現。

狄鯤生身後留下弱妻鍾靜英(懷有身孕)一子，齊自立未婚。失蹤的齊高雄、黃邦齊都已成家，並各有三名幼子女，它們的家屬雖然仍抱一線希望，面對此一意外事件也禁不住一味的哭泣。

台灣製片公司主秘楊宣勤昨天表示，針對此不幸事件，公司方面應該負道義上的責任，除贈給慰問金之外，正電請增派人員南來，協助處理善後。

【南縣訊】民間習俗救人、運屍、守屍者要討吉，這次『唐山號』機帆船沉海後，南縣漁民表現高度的『助人』精神；台灣製片公司感激之餘，禮數周到。

(4) 75/2/27聯合5版『唐山號失蹤船員，機船搜尋未獲，檢方決追究海難責任』

【綜合報導】台灣省政府昨天派直昇機到『唐山號』機帆船失事海面搜尋失蹤的黃邦齊、齊高雄，警方也請出海作業漁民協助搜尋，但都沒有結果。檢方決調閱有關資料，追究海難責任。

台灣電影製片廠購自香港的『唐山號』木製機帆船，24日晚上在嘉義縣布袋外海因船艙進水沉沒，結果二人失蹤、兩人死亡僅一人獲救。

台製人員說，省政府昨天早上曾出動直昇機飛到『唐山號』機帆船出事的海面搜尋，同時也與軍方聯絡，請求支援搜救工作。另外，該廠也請省警務處通令嘉義縣沿海的布袋、朴子兩分局，請各港澳的漁船出海作業時協助搜尋，但到昨天晚上，仍沒有結果。

台南地檢處檢查官曲鴻煜昨天到台南縣將軍鄉青山港相驗溺死的狄鯤生、齊自立屍體，並訊問台製人員有關『唐山號』機帆船出海航行的情形，同時聽取狄、齊二人家屬意見。

狄鯤生和齊自立的家人對台製事前未能作周全準備，以及事後未即時搜救頗有怨言。

齊高雄的家人指出，齊高雄在出航前曾稱台製將派一輛車子，在『唐山號』出海同時沿着西部濱海公路行駛，陸上與海上並約定，若機帆船發生事故即發射信號彈求救，由陸上隨行人員及時找人協助。但是台製人員在檢方調查時，否認曾答應派人開車沿途照應。

曲檢查官表示，他將調查這艘木製機帆船的原始資料，以瞭解是否適合在大海中航行，同時也將調閱港務單位的資料，以查明當時開航的時間及氣候是否適宜，以追究刑責。

(5)75/2/27聯合5版 哀『唐山船』沉沒

台製拍攝『唐山過台灣』影片，那艘購置香港用作拍片的機帆船，前

天碰上七、八級海面大風浪，在嘉義外海沉沒，四名船員中二人失蹤、兩人淹沒。這不幸事件，大家一定為之感到悲傷。也更因此想到我們的先民，當年渡海來台，船隻和裝備大概還比不上這艘機帆船，在茫茫的台灣海峽，要與狂風巨浪搏鬥，其艱難的行程，不是我們現在所能想像的。

從大陸遷來台的早期移民，不像英國人到美洲移民，在一種相當周密組織的形式之下有『五月花』號乘坐。在先民們攜家帶眷，一艘舢舨，冒著九死一生的危險，把希望寄託於台灣這塊土地上；到今天，不論從福建、從廣東渡海到達台灣的，都已經是子孫繁衍，過着自由幸福的天堂生活；但又有幾人想到先人創業的艱辛，想到過海峽面對的大陸，還有我們的祖先廬墓，還有我們血濃於水的同胞。

這艘因拍攝『唐山過台灣』沉沒的船，提醒了我們來自何方，更提醒了我們目前這份幸福，都是祖先們歷盡危難所換來。

2、事後回想

(1)左營海光福利站前遇到齊高雄同學

民國74年請假下船專心念書，當時我自船上做了近五年輪機長存足了學費，考取日高雄海專二專部，開學前在左營海光福利站前遇到齊高雄，他告知最近下船公司準備派接任大管輪，相互勉勵了一下便分手了。

(2)左營果貿新村遇到柳金燦同班同學

他告知最近可能要去接一艘小船『唐山號』任職輪機部門，由高雄『X達海運』代理，其總經理陳XX是同班同學，一切上船手續積極進行

中，但到75年過年期間再見到他，發現他並未上船，原因是柳金燦並未具有適任輪機員證書，已致於失去上船賺錢的機會。

(3)75年2月過年後天氣特別寒冷

尤其一波波寒流來襲，呼呼的東北風加上嚴寒個位數的氣溫，2月26日看到電視新聞及報紙報導，一切結果出乎我意外，儘管高雄至台中沿著岸邊開船，船也會因而沉沒，人也死亡及失蹤了。

(4)未經確認的事實

據傳聞失蹤船員齊自立於開航前與友人共四人在左營眷村打麻強，23日前半夜幾乎輸光所有，但過了下半夜(24日晨)手氣幾乎完全瘋狂反轉，幾乎贏得其他三家所有賭資，天亮後同伴要求繼續再賭，但齊自立說回應今早開船而婉拒，大伙在出充滿抱怨聲中不歡而散。

3、當時報導給我的啓示

3.1報導文字不嚴謹

當時二大報章報導缺乏查證草率，有如下報導：

- (1)『唐山過台灣』影片，特以一千兩百萬元代價委請香港船商打造這艘80噸的機帆船。(75.2.26中時5版報導不實)
- (2)『唐山號』以七、八萬港幣自港購入，為30年代漁民捕魚用的老船，包括運費共花費一百五十萬元，於目前自港運到高雄港。(75.2.26中時5版報導不實)
- (3)這艘已沉下海底的船，船長76公尺，寬28公尺、重75公噸，為片中所需嘉靖年間主角吳沙渡海來台用的大船。(75.2.26中時5版

報導不實)依經驗船長76公尺，寬28公尺，其重量將達1000公噸。

- (4)但誰也沒有想到，一艘新打造的船底部竟然會突然破裂，顧靜祥回憶，當時只聽到好似水泡破爆裂的聲響，惟機件一切正常，先時本不在意，未幾狄鯤生高呼『船進水了！』(75.2.26中時5版報導不實)

- (6)『唐』片攝影兩次趕往香港選購古式帆船，選中一艘船齡約有70餘年的古式機動帆船。這艘船重75噸，船價合台幣135萬元，台製另外還附了15萬元運費。(75.2.26聯合5版70餘年的古式機動帆船如何通過檢查)

3.2當時航政機關草率行事

- (1)由於船太老舊，某保險公司認為危險太高而拒保，最後由順平公司託保，但因高雄港風浪太大不敢開，耽擱數日，沒想到還是出事了。(75.2.26中時5版保險公司拒保的船舶也能開航)
- (2)台南地檢處檢查官曲鴻煜表示，他將調查這艘木製機帆船的原始資料，以瞭解是否適合在大海中航行，同時也將調閱港務單位的資料，以查明當時開航的時間及氣候是否適宜，以追究刑責。(75/2/27聯合5版開航的時間及氣候是否適宜)
- (3)這艘機帆船到高雄後，他為了確保安全，特別花了三、四十天工夫整理，尤其是船上原本沒有羅盤，他特別向朋友借了一個裝在船上，但仍抵不過惡劣的風浪襲擊。(75.2.26聯合報5版船上原

本沒有羅盤，向朋友借了一個裝在船上)

- (4)船長顧靜祥表示，他們是受雇於台灣電影製片廠將這艘船開往台中港，到海難地點船底突告破裂，大量進水當機帆船沉沒後，船上五人均著救生衣落水，不多時即已沖散。(75.2.26中時5版報好奇怪台灣電影製片廠雇用五名船員)

4、船舶航行安全給我們的啓示

本次海難意外，由媒體報導可明顯看出，當時船東、船員及政府的處置，完全視船舶航行安全為兒戲，造成人命及財產無法挽回的損失。

爲了船員自身、家庭及船東最大利益，船舶最低航行安全是船員及船企必須無條件達成的底線，讓我們深入了解船舶的適航性。即：

船舶之適航能力(Seaworthiness)爲船東應承擔之重要默示保證，若船東違反此默示保證將可使保險公司解除承保契約上之責任。法律上有如下規範：

4.1 1968年海牙威斯比規則(Hague Visby Rules)第三條：

第三條第一款：運送人於發航前及發航時，應就下列事項爲必要之注意：

- (1)使船舶有適航能力。
- (2)適當配置船舶之海員、設備及船舶之供應。
- (3)使貨艙、冷藏室及其他供載運貨物部份，適合並安全於受載、運送及保存。

第四條第一款

因船舶無適航能力所生或所致之滅失或毀損，除係由運送人員方面缺乏正當之注意(Due diligence)，未依第三條第一項之規定，使船舶有適航能力，確使船舶配置適當之海員設備及供應，並使貨艙、冷藏室及其他供載貨物部份適合安全於受載、運送及保存者外，運送人或船舶均不負責任。因船舶無適航能力致有滅失或毀損時運送人或其他人主張本條所規定之免責，應就已爲之必要注意負舉證之責。

4.2我國海商法第62條：

運送人或船舶所有人於發航前及發航時，對於下列事項，應爲必要之注意事項及措置：

- (1)使船舶有安全航行之能力。
- (2)配置相當海員、設備及船舶之供應。
- (3)使貨艙冷藏室及其他供載運貨物部份適合於受載運送與保存。

船舶於發航後因突失航行能力所致之毀損或滅失，運送人員不負賠償責任。運送人或船舶所有人爲免除前項責任之主張，應負舉證之責。

在船舶實務工作上，如何從法理及實務中確實瞭解船舶適航性的真諦，否則船舶因其船員之故意或未盡正當之注意(Due diligence)，在無適航能力下開航，以致遭受船、貨毀損或滅失時，一切將由船東來負全責理賠，此將對船員、船東的營運及商譽造成極大的損失。

【作者田文國爲國立台灣海洋大學商船學系副教授】