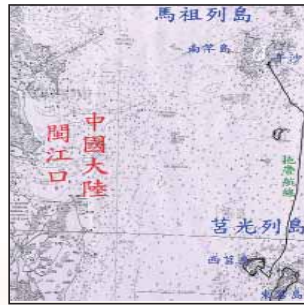




中權軍艦救難紀實

一艘坦克運輸登陸艦的遇難故事

著者/韓斌

海軍官校正期55年班、戰院77年班
歷任洛陽艦、太湖艦艦長、勤務艦隊長、救難大隊長、海
蛟大隊長、新兵訓練中心指揮官、74年敦睦支隊參謀長



大家都說，
韓斌將軍肚子裡有許多海上的故事，
要是能聽他說說，該多好！

透過海軍官校吳守成教授的邀約，
以及中正圖書館朱正方女士的協助，
將軍用「一指神功」，
一字一字慢慢敲進電腦，
寫成這一篇混和了油、鹽和汗水的小說。

他的故事裡，
有執行者的衝動，
有指揮者的決心，
有建議、有衝突、有嘲諷，
有先知的果斷，更有事後的聰明，
這不是一個完美的軍種形象塑造，
而是一個真實、無價的「經驗」，
值得讀者學習。





大安艦 (ATA-550)



大鵬艦 (ATA-549)



大同艦 (ATA-548)

港，頂著八級風浪蹣跚地駛向西莒。冬季的西莒運補，素來是擔任運補艦最難搶登之處，也就因此，資深艦長常被指派擔任西莒搶登，雖非規定，卻成慣例。24日凌晨，「中權」艦駛抵西莒，因莒光水道與西莒澳口風大浪高，駕船駛入西莒澳口困難，為安全計，王艦長決定先駛往水面較平靜的西莒南端白肯（俗稱小上海）錨泊，靜候海象稍好，再進澳口搶登，最後一次任務理當謹慎為之。

25日晨，氣象預報大陸冷高壓將持續增強，研判短期沒有減弱趨勢，王艦長決定冒險搶登試試，經兩度驚險搶登，皆因定點拋後錨流錨而失敗，王艦長正想在潮水未退前再試一次，這時副長賴萬為少校（海官58）報告：運往西莒過年的24頭豬已顛死2頭，王艦長立刻退出澳口，再次錨泊白肯，同時發電報給「艦令部」：「天候惡劣，搶登失敗，為安全計，請准延下梯次再送補。」結果「艦令部」回覆是：「**希望以任務為重，西莒守備官兵物資將罄，島上軍民春節需求孔急，務請克盡萬難以竟全功**」。

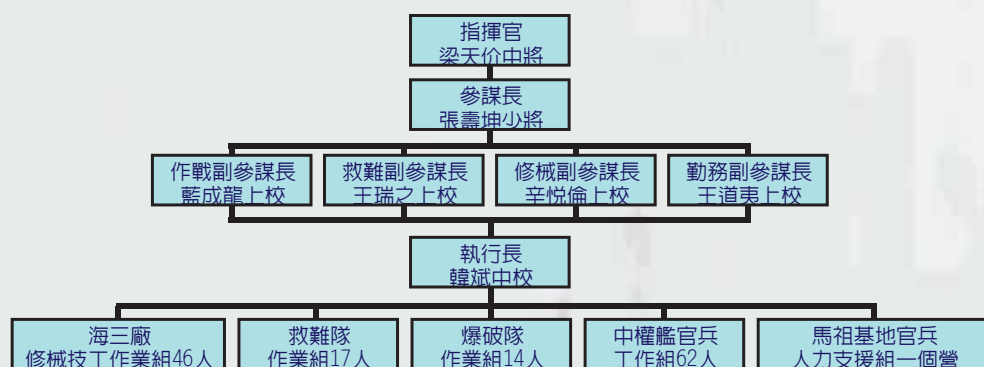
26日凌晨，高潮風浪依舊高達九級，第一次在強風中搶登仍然因流錨而失敗，王艦長已沒得選擇，下午四點是最後一次退灘潮水，因此決定冒險再搶登，要「**以竟全功**」！這是命令，命運也就這樣決定了。當王艦長駛足馬力，頂著風在灘頭稍北拋下後錨時，因受強風湧浪壓迫，船位還是在灘頭偏南下風處七點方位拋下後錨。搶灘後，當陸軍官兵忙碌的搶搬下卸物資時，王艦長一直坐在駕駛台上，為艤受巨浪撞擊的巨響和陣陣顛震而心憂如焚，不久，當艤電話手連續報告後錨纜已不吃力時，他心想不能再等下午潮水退灘，這種湧浪，沒後錨拉住艤會把船身打橫的，於是

決定立即先退灘再說。此時作戰長許綿延（海官63）到艤協調請陸軍解纜，但陸軍認為尚有很多物資待卸，拒絕解纜，王艦長遂下令艤5吋交叉尼龍纜自行解脫，丟掉纜繩後，立即關閉大門，同時下令收絞後錨，退俾、退灘，但為時已晚，艤受右後方強大的風湧推送，「中權」艦拖著錨很快的橫擱在灘頭上，沙灘上幾根防止敵艦登陸的長長軌材，斜斜地刺進左大軸艙，「中權」艦右舷任憑巨浪無情的重重撞擊著，悲劇就這樣決定了。

「大鵬」艦、「大安」艦的馳援

1月26日1030，「艦隊司令部」接到「中權」艦擱淺灘頭求助電報，立即令在北竿作業的「大鵬」艦（ATA-549）（註1），盡快結束任務就近馳援，「大鵬」艦於27日1630趕抵現場，由於莒光水道浪高風大，且天色昏暗將黑，只得暫駛白肯錨泊避風。

28日晨，「艦令部」又接獲「中權」艦損傷報告：左俾、舵受損，後段艙間進水，風浪過大，「大鵬」艦無法進入澳口拖救。「艦令部」即令駐守基隆擔任北搜救待命的「大安」艦（ATA-550）（註2）立即由「北支」護送直駛西莒馳援，同時再命令南區搜救待命艦「大同」艦（ATF-548）（註3）備便北上支援。「大鵬」艦已證實太小，再增派同型艦「大安」艦，實際已難有助益。



救難編組

英雄本色 - 梁天价中將說：「我去好了！」

救難會議

28日1030在「艦戰中心」地下室，司令陳東海中將召開「中權」艦救難會議，奉召參加者有副司令賀海潮中將、兩棲部隊指揮官梁天价中將、輪機學校校長張壽坤少將和我本人。會議由「艦令部」作戰處處長曹志明上校詳細報告「中權」艦遇難最新狀況，報告完畢，司令指示：立即組成救難任務編組，盡速趕赴現場搶救「中權」艦。當陳司令指示完畢，看著梁天价指揮官說：「你看派誰擔任指揮官？」這位曾獲頒「青天白日」勳章的鯉門島海戰英雄（43年5月17日），毫不猶豫的以濃濃四川口音說：「**我去好嘍！**」就這樣，曾任我們官校學生大隊總隊長「大天梁」（梁天价指揮官，13年前擔任我們官校學生總隊長，曾因戰功彪炳獲得青天白日勳章，再加上任總隊長時的勇敢果斷負責作風「**我負責！**」的口頭禪，深為學生的我們所仰慕，曾給以「大天梁」尊稱。而這句「**我負責！**」不可承受之重的話，在我爾後服務軍旅30多年的生涯中再也聽不到有人敢說），在近零度的西莒外島整整被艱苦的圍困了14天。本次任務受領，其毫不猶豫，第一時間勇於擔任救難現場指揮官，一如當年在台風格的展現，但當時我卻覺得有些過於衝動式的勇氣：其一，在冬季惡劣天候的孤立外島救難，絕對是個長期圍困作業，甚至可能會拖到來年夏天天氣轉好。其二，他是兩棲部隊指揮官，為了屬下眾多艦艇之一的「中權」艦，竟長期放棄轄下數百艘軍艦的管理、照顧，隻身親臨外島指揮救難，卻讓「中權」艦應負責的直屬長官（註4）都在台。當時我以為司令長官會給予回絕，結果是：「那就你去好

了！」雖然我只是個小中校，亦感到訝異，難道這些長官不會覺得職權混淆不清？一時間我無法想像長官的考量為何。會後，立即展開馳援行動。

展開行動

梁指揮官先率張壽坤少將（註5）立即搭機飛往北部，由北支專艦送往西莒。藍成龍上校（註6）帶爆破分隊14人及炸藥與我本人帶領救難隊左營中隊8人，乘「大同」艦至基隆時再帶領「基隆作業隊」12人，共20人前往。兩棲部隊登陸艇隊長王道夷上校（註7）一同乘「大同」艦駛西莒，並電召刻在補管班受訓之救難大隊大隊長王瑞之上校（註8）就近赴西莒。「大同」艦，載著上述救難人員於1430離高雄港，全速北駛。

「大同」艦 - 欲速則不達的風損

「大同」艦（ATF-548），出港後就以十節全速向北急駛，由於天氣越來越壞，適逢頂風頂浪，實際航速不及六節，途經安平港時就被迫減俾進二航行，約1630進入澎湖水道，超過25呎的巨浪、長湧，排山倒海迎面撲向「大同」艦，「大同」艦艏被壓的深深埋入水中，久久浮不起來。天黑以後船速實際速率應不到三節。1830「大同」艦蹣跚地越過外傘頂洲，勤務開始發放戰備口糧包，我發現官廳有海水湧現，經驗告訴我（註9），艏帆纜庫房已灌滿海水，從庫房冒出的海水會有從官廳走道灌入前段住艙的危險，我發現後立即爬上駕駛台報告金艦長，建議先調頭將艏艙海水抽乾，金艦長為安全計，立即減俾至進一，並電告「艦令部」：「本艦前段艙間進水嚴重，請准返左檢修。」結果「艦令部」回覆是：「請先駛基隆檢修，修復後續駛西莒執行既定任務」。0600「大同」艦艱



大萬艦 (ATA-551)

困的駛出澎湖水道，在開闊水面海浪稍小，金艦長接受建議掉轉船，利用順風將前段艙口蓋打開抽乾海水，封好艙蓋再轉向增速北駛基隆。

「大同」艦前艙帆纜庫房在主甲板下，艙頂甲板懸吊的錨機馬達，已浸泡海水，且為存放庫房之救難鋼製浮球浮力將錨機馬達轉軸頂歪，錨機完全不能使用，沒有錨是不能執行救難任務的，於是金艦長發電「海三廠」，請備便搶修。

1月30日0950，「大同」艦終於進了基隆港。

「大萬」艦的緊急馳援

「大萬」艦（ATF-551），艦長鄧愛光中校，海官53年班，於1200受命接替南搜，並準備隨時馳援西莒救難。「中權」艦的擱淺，是屬「靜態救難」性質，人員、船隻不會有立即再危害之虞，「大同」艦狀況則屬海上「動態救難」性質，人員、船隻，隨時都會有再惡化的危險，「艦令部」意識到事態嚴重，2030再下令「大萬」艦立即出港救護陷入危境的「大同」艦，並請「海總部」派「海三廠」支援鐵工、造船等技術人員趕赴西莒支援「中權」艦救難。

「大同」艦進港後在「海三廠」趕工搶修之下，1月30日2030修復，遵令立即出港會合「大萬」艦，一同駛西莒拖救「中權」艦。在兩艘大型拖船冒著九級大風浪全速趕往西莒時，西莒的「中權」艦卻發生致命的第二次傷害，幾乎要提早報廢在西莒這個彈丸之島。海軍艦隊僅有的四艘性能良好的拖船，雖然全部趕往西莒集結，畢竟還是晚了一步。

梁指揮官趕抵現場開始救船

1月30日0730梁指揮官、張參謀長、王瑞之上校乘北支「文山」艦（PF-34）趕抵西莒，天候雖然持續惡劣，但好在當地潮差大（超過四公尺）極有利擱淺船隻拖救，「中權」艦損管班利用低潮艙間水流乾時，將船底破洞焊補，漲潮時增加浮力或調整壓艙，極有利於爾後出淺作業。「大安」艦亦於0940趕抵現場。1230張參謀長趁低潮乾灘至沙灘艙檢查，發現左舵已流失，左傳葉受損變形，遂令損管將艙附近艙材清除，焊補大軸艙破洞，完成水密。

1340開始漲潮，「中權」艦立即出現浮力效果，在高潮大湧衝擊下產生劇烈晃動，研判至最高潮時，極可能有拖出淺的機會。為使「中權」艦不被巨湧大浪推向更高的岸上，「中權」艦開始壓艙，在岸上陸軍協助下，將艙艙帶纜固定於外海南、北礁石上，企圖穩住船身。1600近最高潮時，船身晃動加劇，4根固定尼龍纜全部崩斷，參謀長和指揮官決定利用2月2日0840高潮出淺，雖然曾懷疑ATA馬力可能不足，但不願痾等「大同」艦及「大萬」艦，決定利用現場的「大鵬」艦、「大安」艦拖救（原計畫實施兩艦串拖，因擔心惡劣海象狹窄水域，小拖船馬力不足，操作危險、困難而作罷）。

小「大鵬」艦的努力

2月2日0430曙光乍現，嬌小的「大鵬」艦冒著八級風浪在暗色中與「合潮」艇（LCU，200噸）及另外兩艘小艇隊的LCUM（0500奉命自南竿冒風浪連夜趕抵西莒），摸進澳口，「大鵬」艦在「中權」艦150碼三點方位，困難的拋下前錨，放出長長的錨鏈避免流錨，LCU及LCUM在激浪區漂蕩始終無法接近「中權」艦，將8吋尼龍纜遞交「中權」，經運用「防衛部」緊急徵調

二艘在白肯的漁船加入作業，才於1130完成帶纜。待「大鵬」艦將1200呎8吋尼龍拖纜放出備便時，最高潮時機已過，開始退潮，但在大湧浪不斷抬舉下，「中權」艦似乎還有出淺的機會，當時認為即使拖不下來，能拖至垂直沙灘也好，就會更有利爾後的出淺拖救。

中午12點過後不久，「大鵬」艦張鑫銘艦長接到全力拖帶命令，於是張艦長立即連續發出三個俾令「前進一！前進二！前進三！」，「大鵬」艦在約每秒20公尺的強風下，煙囪迅速衝出濃濃的黑煙，艀的白色拖纜也迅速拉直，當8吋尼龍纜帶著海水筆直的跳出水面時，「中權」艦以艀作轉軸，高高的艀被猛的一拉，迅速向右轉向外海，迎著一波巨湧，夾帶一陣輕微的震動，「中權」艦在人聲歡呼中竟意外的迅速滑出灘頭。

「『中權』艦出淺了！」這時正是1點25分。「大鵬」艦對講機傳來張參謀長急促的吼聲：「大俾向北拖！」。

「中權」艦艀受「大鵬」艦突如其來的猛力一拉（跳拖），吃水較淺較輕的艀，立刻越過右舷新形成的小沙壩，乘著湧浪抬起艦身，就這樣被個小「大鵬」艦拖下淺灘，跟著來的卻是拖纜立刻不吃力的鬆了，「中權」艦艀受向右拖的慣力仍然存在（尼龍纜有很強的伸縮性），加上左舷又立刻承受北面強風吹送，眼看就要滑向澳口南面礁石區，張參謀長立刻發出緊急向北拖的指令，當「大鵬」艦再全速向北拖時，只把已鬆軟的拖纜猛的一下又拉直，「中權」艦又被帶向左方，但拖纜很快就不吃力了，因為此時「大鵬」艦艀被本身前錨緊緊拉住，黃色錨鏈都已入水（全部九節錨鏈最後第二節），錨鏈吃力筆直的拖向「大鵬」艦右後方艀，最後一節紅色錨鏈都已出現

在甲板上，當「中權」艦再度被快速的帶向澳口北方滑向礁石區時，「大鵬」艦致命的被自己前錨錨鏈給緊緊絆住，再也無法行動，不到一分鐘，「中權」艦很快的被澳口向北迴風和巨湧推送到北礁石區上坐實，經過幾個大湧浪的顛坐，主、電機艙底破裂，海水大量湧進而當機，「中權」艦官兵，二分鐘前的歡騰，一下子跌入莫名谷底。

第二次傷害非常慘重，船底幾乎全被礁石頂住，甚至戳破，至此，「中權」艦再也浮不起來了，現在的「中權」艦已變成一艘名符其實的「死船」，在黑暗中所有的燈光也都全部熄滅。

致命的二度擱淺

2月2日再度擱淺位置為澳口北岸大塊黑色礁岩區，艀隔著一大片黑岩石對著莒光水道，左岸緊貼著一個不算高的小山坵，艦底經過幾陣猛烈顛碰，幾乎全部破損，部份艀間也為礁石刺穿，有的幾乎直頂坦克艀底甲板，坦克艀底甲板幾已完全替代整個船底，A段418救火機艀，細長巨石橫向刺穿船底，將救火泵斜斜頂起，船殼從左舷撕裂至右舷，看似有整個斷裂的可能，非常恐怖。

「大同」艦載運救難人員馳抵西莒加入救難

趕登「中權」艦

2月2日1430，「大同」艦載著救難人員及裝備駛抵西莒，趁著強風快速穿過波濤洶湧的莒光水道，經過澳口時還看到灘頭附近擠滿了大小船隻，「大鵬」艦正在拖帶「中權」艦。在風浪中「大同」艦溜進白

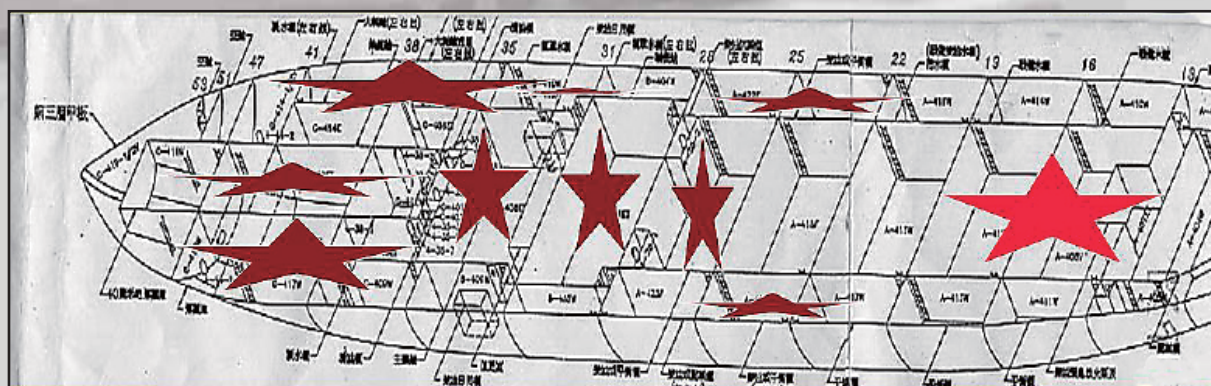
肯平靜水域錨泊待命，30分鐘後「大萬」艦及「大安」艦相繼抵達錨地，由於白肯平靜泊地太小，「大安」艦只得在泊地右端，接近水道風口激流區下錨。不久在澳口拖帶失敗的「大鵬」艦也於天色昏暗中進入錨地（與「大安」艦擠在一起，兩艦曾因流錨而纏錨）。海軍所有的四艘拖船，全部集中在這彈丸之地，這可能是1965年6月18日，美海軍在東沙島搶救DDR-742「諾克斯」艦以來，集結救難兵力最多的一次。若「大同」艦能早三小時抵達，或「中權」艦能再等「大同」艦抵達再拖，應會有不同結果，當然這只是假設的「後見之明」。但有一點令人不解的是：「中權」艦出淺前為什麼沒備便主機？前錨為何也沒備便？小小的動作做好，可能會有不同的結果（作業期間我一直存疑，但卻不敢問，我的責任是要解決面對的困境，不是檢討過去，當時檢討也無濟於事，反而會破壞工作氣氛）。

冬季陰雨天，天色黑的特別早，細雨隨風洩下，打在臉上，冰冷的有點痛，接近零度的寒風，出奇的刺骨，冷得大家直打哆嗦，1640「大鵬」艦和「合潮」

艇摸進了白肯，在「大鵬」艦接近「大安」艦下錨時，「合潮」艇靜靜滑近「大同」艦打著燈號「靠貴艦」。

1700「大同」艦上的救難人員等不及吃晚餐全部移往「合潮」艇準備接駁上「中權」艦，「合潮」艇長說現在是低潮，「中權」艦四週沒海水，船隻無法靠上駁送，得等潮水夠高才能送人，於是王道夷上校叫艇長做麵疙瘩給大家吃，連續四鍋熱騰騰的麵疙瘩，加了點青葉菜，在冷颼颼的寒風中，吃起來特別香甜可口，40多個人幾乎吃光了「合潮」艇半個月的配麵，這也是我直到2月10日前吃過最好的一頓晚餐。「合潮」艇官兵自0450起在大風浪中持續作業，至今滴水未進，飢餓疲倦，也藉此調養進餐。

1910，在黑暗中一艘漁船送來一位身著草綠軍服陸軍軍官，背著一部PRC-77（自備電池手提超短波無線電通話裝備），找到我把77交給我說：「梁中將要和你講話。」我一打開PRC-77，立刻聽到濃濃的四川口音：「韓斌！叫『合潮』艇立刻把你們送上來！」



中權艦2月2日再度擱淺澳口北礁石區，該地點多為大塊礁岩，船底經過顛碰，幾乎全部破損，部分艙間為礁岩刺穿，直頂坦克艙甲板。A段418救火機艙，巨石刺穿船底，船殼撕裂，船身有斷裂的可能。

2月2日1940，「合潮」艇藉著微弱燈光收回後錨駛進西莒澳口，進了澳口眼前一片漆黑，「合潮」艇長憑著記憶在王道夷上校指導下，接近澳口北岸，在「合潮」艇信號燈的照射下，龐大的「中權」艦體呈現在前，2040救難人員在兩艦碰撞下萬般驚險的爬上了冰冷陰濕的「中權」軍艦。

「中權」艦官廳救難會議

2100「中權」艦寬敞的官廳藉著兩根細小微弱燭光舉行了第一次幹部會議，「中權」艦輪機長章文瀛少校（限官班）報告「中權」損害情況，結論是：坦克艙以下各艙應該是全部破損進水，包含主、輔機艙、鍋爐艙、淡水櫃、油櫃、冰機房及彈藥庫等，船上已完全沒有動力。艦長王璟中校補充說：船上一百多人面臨吃飯飲水問題，對外連絡也僅靠一部狀況不好的TCS，有全部斷訊可能。肅穆的官廳出奇的冷，身材高大的指揮官梁中將環視大家良久，開始分配任務。

指揮官任務指示：

1. 張參謀長明晨低潮離艦赴莒光守備部，將本艦狀況據實電告「海軍總部」和「艦令部」。
2. 請「防衛部」提供每日三餐和飲水，由王道夷副參負責協調、管制。
3. 請「防衛部」拉線建立電話通訊，由「海連組」轉發，與「海總部」、「艦令部」構網，請藍成龍副參負責作戰通信。
4. 王瑞之與韓斌負責搶救工作，所有進駐「中權」救難人員及「中權」艦官兵接受王瑞之和韓斌統一指揮、調度及派工。
5. 王艦長做我助理，人力不足可請「防衛部」支援。

指示完畢，救難大隊長王瑞之上校最後補充：

1. 要求輪機長將本艦損管手冊及艦體結構圖拿到官廳，副長帶2名文書兵駐守官廳，負責記錄，建立損害管制中心。
2. 另外請參謀長問問「馬防部」能提供多少53加侖完整空油桶，愈多愈好，必要時得向台灣提出申請。
3. 請輪機長率損管班隨韓隊長利用低潮爬艙底，先做詳細損害檢查報告。

所有工作分配完畢，2220大家沒有休息就拿著工作燈分頭摸黑進行。黑夜風浪依然強勁，勁風颯颯的聽起來令人心寒，「中權」艦穩穩的坐在礁石上，再也不晃動了。

0330勘察小組有了初步回報，我在官廳牆壁大白報紙上「中權」艦體結構圖，將破損艙間有進水的用紅筆打叉標註，隨著紅「X」不斷增加，指揮部長官們心情亦不斷下沉，昏暗的官廳充滿了無望肅穆的悲情。

2月3日，低潮。我帶著潛水員和損管人員從左舷外鑽進「中權」艦船底，在微弱的工作燈光下檢查船底破洞，看到礁石如坐塢墩般的把船底頂的實實的，再看到石頭無情的刺穿艦體，真是觸目驚心，檢查人員最後穿過船底從右舷爬上軟梯回官廳報告。早晨0610，參謀長張少將背著一部PRC-77和兩個備用電池爬上「中權」，0640天還未完全放明，所有幹部已都在官廳集合，首先張參謀長報告與「馬防部」的協調：

1. 馬祖地區的空油桶約有800個，屬於管制物品，好壞尚待再鑑定。
2. 「馬防部」將派部隊駐守澳北小山丘避風處，建立支援中心及炊事站，負責提供每日三餐、飲水

及人力支援，禦寒裝備今晨送到。

3. 「海連組」已派上尉聯絡官羅成華（海官62）長時進駐澳北小山丘支援中心應遣，目前正連夜架線中，等支援中心與本艦聲力電話架設完成，訊息即可隨時直通「海連組」轉發「海總部」。
4. 「馬防部」指揮官將全力配合支援，人力支援沒有問題，司令官問候指揮官，緊接著我提出初步勘察報告。

初步勘察

1. 坦克艙以下（第三層甲板）艙間除艦艏幾個平衡小艙外全部進水，船底因有礁石頂住或刺穿，堵漏工作困難。
2. 兩舷側的庫房和住艙可確保水密。
3. 主、輔機艙破損嚴重，主機、電機被礁石頂起移位，兩大艙間只得放棄。本艦動力肯定無法恢復，須接外部電源供電。
4. 本艦缺發電機、電焊機、焊條，氬、氧氣瓶存量太少，自行焊補堵漏，能力、材料人力皆不足，須請海三廠盡快支援鐵工組和木工組。

2月3日0710，陰冷的清晨曙光大現，「中權」艦潮濕昏暗官廳擠滿徹夜未眠的軍官，大家都為目前的處境憂慮。指揮官梁中將絲毫沒有倦意的盯著我說：「你說說看，怎麼辦哈？」四川口音透露出些許無奈。

我在大家炯炯目光下靦腆的望著我的長官一大隊長王瑞之上校，王大隊長看出我的意思說：「沒有關係，韓斌，現在你最瞭解狀況，把你的構想講出來我們大家研究研究。」得到直屬長官的鼓勵，於是我提出我的救難計畫。

救難計畫

整個作業應分三階段執行（這幾乎就是救難的基本常識）：

1. 堵漏排水建立浮力階段：這階段須在本月8日一即本月最高潮前完成。
2. 拖帶出淺階段：暫時安全拖到北竿午沙搶灘進行詳細完整修補，一鼓作氣拖回台灣不可行。
3. 俟風季過後天候好轉再拖回基隆。

第一階段工作最困難，由於船底破損嚴重，船上損管班能力、器材皆無法負荷完成本階段作業，建議：

1. 請「海三廠」派鐵工組帶大張2.5分鋼板12張，多準備工字樑（I-Beam）和角鐵樑（L-Bar），木工組帶堵漏器材和4X4長木樑15根，至西莒支援作業。
2. 運送2000個完整良好的53加侖空油桶到艦，填塞主輔機艙B-401、B-406、和A-408艙，俾建立浮力。
3. 請「海三廠」支援兩部大型C-365或C-375空氣壓縮機，備便空氣排水，650KW大發電機一部和60KW輕便發電機兩部。
4. 「基隆救難作業隊」採購堵漏用快乾水泥和黏土，請戚道靖隊長（海官63）帶人員一起來艦，需增加救難人手，俾24小時輪班作業。
5. 建議檢討現有在艦人員部份撤離，人太多幫不上忙，反成負擔。
6. 需要支援大量的照明工作燈設備，俾夜間趕工。

目前能做的就是本艦損管人員和救難隊人員每日利用低潮下艙焊補破洞，以逐艙建立水密。救難計劃報告完畢。

作戰藍副參謀長立刻將手上的記錄給梁指揮官看，指揮官藉著微弱燭光看了看簽字說：「立刻發給『總

部』和『艦令部』。韓斌，我看你先睡一下好囉！」聽了真是窩心。大家隨後離開官廳，各自回到潮濕冰冷的寢室，大家都累了，48小時誰又閤過眼呢？

當我回到寢室天已大白，烏雲滿佈的天空仍然沒有太陽的影子，我躺在上舖一直擔憂「海三廠」機器裝備運到時天氣太壞，駁運的「合潮」艇又太矮，「中權」艦乾舷高，風浪這麼的大，近兩噸重的發電機和空壓機如何搬上船？睡下舖的王大隊長說：「上裝備不用擔心，我會利用前小艇吊架裝機械滑車把機器拉上來…」後面的話我根本沒聽完，就已經迷糊了，我真是太累了。

2月4日0830「中權」艦官廳指揮部官員在微弱光線下吃著早餐，那是剛剛在風浪中高線傳來的蘿蔔乾拌的漿糊飯，稀不稀、乾不乾的，還拌著略帶鹹味的海水，在飢餓難奈下，大家也吃的津津有味。飯後勤務拿出黃龍酒和花生米給主桌軍官，這是「馬防部」司令官特別送給梁指揮官的，黃龍酒雖然是當地特產，但大家卻感到難喝無比，為了禦寒，指揮官一直勸大家多喝一點。飯後我帶著損管組到後段的冰機房和鄰近的40米彈藥庫抽水堵漏。經初步計算，後段浮力嚴重不足，因此每個艙間都不能放棄，必須搶救，若後段浮不起來，「中權」是不可能拖救成功的。1900官廳餐後，藍副參謀長宣讀了總司令鄒堅上將的來電：

1. 所需物資及人員明晨快速船團送到。
2. 希克盡萬難盡諸般手段將「中權」於春節前拖回台灣。
3. 注意敵情。祝成功！

上述敵情一節，「馬防部」昨日已電話告知，有四到五艘船隻在閩江口定點、定時出現，判係警戒性質，今「海總部」再來電提示，指揮官即令「中權」艦駕駛台增派瞭望值警戒更（因被澳口南山坵擋住，只有駕駛台高度可見閩江口）。

生力軍 - 「海三廠」的抵達

2月5日0620，雖然天空仍舊烏雲密布，但由於強烈鋒面剛過，波濤洶湧的海面出現難得的平靜，也許老天慈悲，「合潮」艇駁運著裝備和人員接近「中權」艦，在大隊長王瑞之上校指揮下順利搬運上船，「海三廠」的鐵工組12人和木工組6人由生產處長辛悅倫上校（海官47）帶隊向梁指揮官報到，辛處長隨即接任了工程副參謀長職務，兩個工作組由鐵工廠高領班帶隊向我報到，看到高領班的出現，如獲甘霖，我曾在海三廠修船時，就很佩服他的工作態度。大家沒有休息，鐵工分成四組，船上損管4人分配每組1人，就立刻接受派工，帶領到各艙施工，執行艦體修補工作。

因受時間壓力，要趕在本月8號高潮出淺，時間緊迫，因此決定先放棄費時又費工較困難補救的艙間，集中人力先搶救較易處理艙間，然後選擇艙、艙、艙、三段平衡艙間，再轉移工作主力搶救浮力較大艙間，雖然不盡完善，事後證實，尚符合預估結果。

詳細救難計畫

1. 坦克艙甲板以下艙間小艙放棄，180噸浮力以上艙間如主、輔機艙、B-405ET空艙（浮力200噸）、A-421F油艙（浮力180噸）、A-422F油艙（浮力200噸）全力搶救，務必成功。A-418F油艙（200噸）、A-412V、A-408V空艙（各180噸）、A-417ET救火機艙（150噸）等，將艙內燃油洩放成空艙，待出淺的最低潮前兩小時在坦克艙甲板切開艙口，每艙快速塞下500多個空油桶，漲潮前焊死封閉艙口，建立排水浮力。
2. 主、輔機艙、救火機艙，戳進艙間的大礁石，請爆破隊在低潮用氣鑽鑽洞填炸藥削平。
3. 艦艉後端C-412W淡水櫃破損嚴重無暇搶救，改全

力搶救C-413ET鍋爐艙，封死出口使進水不至漫延至第二層甲板。

由於三廠高領班的工作態度積極（山東人，工作態度是我所見過最好的，每次找到現場請示作法時還說害我不能休息，直說對不起！）24小時不停趕工，令人感佩。到2月6日1430幾乎已完成全部交付工作，唯爆破隊的炸平礁石任務，並非如藍大隊長表現的樂觀，主要大石頭尚未炸掉，該艙因而無法建立浮力。由於時間緊迫也只得暫且放棄，看這次高潮艦體浮起高度狀況再行補救。

2月6日1550全體指揮部幹部集中官廳，我修正了牆壁上的損害管制情態板，參照「中權」艦的損管手冊，用凍裂的手，忍著痛計算出淺時的浮力數字，最後我在大家的期待下站起來提出了出淺報告：「根據這三天連夜加班趕工，已按計畫完成建立浮力工作，按照目前狀況出淺，本艦的吃水是：艏是9呎4吋，大門約2/5浸在水線以下，艉吃水16呎7吋，接近艉主甲板。本艦會向左傾斜約2.4度。到時大門下端可能因頂浪、頂湧浸進海水，但除已將大門焊死封閉外，並在內層用大張2.5吋厚鋼板建立第二道隔堵牆封死，應可確保坦克艙大門不會大量灌進海水。乾舷外側所有污水排水、排煙孔皆已封死，可防止因本艦吃水過深而進水。根據氣象預報：8日有一波強烈冷高壓從華中出海，直掃台灣海峽北部，到時會產生激浪效應，有利抬高艦體出淺，但對拖船就位會造成困擾，出淺往北竿拖行時，頂風頂浪，也有較大冒險性，拖行臨時狀況無法掌握。請指揮官決定是否要按計畫利用8號高潮時出淺。」

指揮官看著我良久良久不語，然後問最困難階段，和最危險階段的時刻。我說：「最困難階段是8日清晨ATF冒大風浪進澳口就拖帶位置，ATF艦長操縱不慎有

擱淺的危險。最危險階段是在往北竿拖帶途中，因海象不好，要ATF用8吋尼龍纜拖，有利危急時緊急砍斷自保，為考量減輕強大海浪對「中權」艦的撞擊力和8吋尼龍纜承受強度，建議拖帶速度嚴格控制在三節以下。若指揮官決定按計畫出淺，我再就第二階段拖帶作業計畫作詳細報告。」

官廳的風波

張參謀長接著就要求說明拖帶中最危險的狀況是什麼？我被迫的說出原先想極力避免先說的部份：

1. 拖行中因湧浪太大，「中權」艦前進會承受巨大突然撞擊力，尼龍拖纜在持續吃力狀態下會再承受突然張力，有崩斷可能，解決之道在盡可能減低拖帶速率，減緩張力衝撞力。若僅是斷纜，「中權」艦未迅即沉沒，依風流判斷，應會漂向大陸閩江口，ATF在這種大湧浪中再做緊急海上「接拖」，成功機率太小，計畫中有六艘船艦在週圍戒護，應先緊急救助人員撤離逃生，「中權」艦只得放棄（中權艦出淺前沒有備便8吋備用拖纜放艉水面拖行，便利海上緊急接拖救助，是我當時作業欠週全的嚴重疏失）。
2. 更糟狀況是在拖行途中「中權」艦因進水失去浮力沉沒，其進水原因有二：
 - (1) 所做的堵漏補片因風浪過大顛震而脫落，或原有破裂處因船體受湧浪扭曲而延深裂縫進水，這種進水是緩慢、逐漸的，有利人員緊急逃生，這一點事先也已作最大努力將所有補片加強，凡裂縫尖端全部用焊條割成圓形以分散剪力效應。結果須看海象狀況而定。
 - (2) 最危險的可能是A-417、418救火機艙的裂縫從左舷裂到右舷，中權被拖船頂湧拖行，裂痕若延

伸加大，有艀與艦體斷裂分開的可能，不過此點鐵工已在艀內、外用鋼材工字樑加強焊補工作，兩艀側外艀甲板也用工字樑補強，盡可能防止拖斷或裂縫延伸。若天氣壞到不幸真的把「中權」艀拉脫，坦克艀會突然大量湧進海水，「中權」艦會立即沈沒，人員只有在第一時間跳海逃生，「中權」艦兩艀下降網和水龍帶全部垂放備便，爆破分隊十四人守著充好氣膠舟準備救人。

報告至此，官廳鴉雀無聲，大家幾乎都屏住呼吸靜候指揮官裁決。良久，參謀長張少將開口了：「韓斌！你要確定船不會沉，才可以建議把船拖出去。你根據什麼算出來船確實有浮力不會沉？否則**你會害指揮官的**。」接著辛副參又說，「你一定要有百分之百把握才能建議拖，否則**你會害死大家**。」最後一句「害指揮官、害死大家」終於引爆我多日來憋在心裡的怨氣，這些話我叫我再也忍不住了，我每天沒休沒息的忍住腳跟凍瘡的疼痛上上下下的跑，忍著手腳凍裂的疼痛浸泡在冰冷的海水裡，鑽爬艀底、鑽進油、水艀底層，帶領工人焊補，不時還被叫上溫暖的官廳向喝著黃龍酒好整以暇的一群上官們報告情況，還要接受煩人的質詢和釋疑，心情之壞實在讓人控制不住，我提高了嗓門：「我是根據損管手冊艀間平衡圖加加減減算出來的，這是身邊唯一可用的依據資料，我沒幹過輪機職、沒有造船修護經驗、也沒到美國受過救難訓練，我會的、能想到的，就是這些！」（張壽坤和辛悅倫都是輪機科的海軍軍官，有造船和修船實務經歷，張參謀長校官時，曾赴美接受美式救難訓練，是我在救難隊當救難官時的上校大隊長。辛副參是我在任「廬山」艦反潛官時的中校輪機長，大家都是很熟的舊識，對我非常的疼愛，但是他們每天以本職專長叫我上官廳在梁指揮官面前提出各種質疑問題，叫我解釋，再又左一句「不要害死大家！」右一

句「不要害指揮官！」我也在「中權」這艘船上呀！我再也忍不住的爆發了，我將手中計算資料表往張參謀長面前一推站起來說：「你們是學造船的，你們才應算給指揮官看。」顧不得雙腳跟爛凍瘡的疼痛，扭頭快步繞過桌子走出官廳，出門之際還大聲撂下一句我以後非常後悔的話：「**怕死就不要來！**」。帶著滿腔的委屈快速的閃進冰冷的寢室，留下一官廳的錯愕。

在寢室裡，跟進的王瑞之大隊長好言安慰我，叫我這個時候一定要忍耐，我也有些後悔剛剛太不理性的衝動，畢竟他們都是曾經對我很好的老長官，只是這次作業太苦，感到整個過程非常孤單、無助，甚至沒有渴望的建議，除了被質問外沒有可求助的幫手，我有無法承受的壓力和痛苦。王大隊長安慰我後表示完全認同我的計畫，他說若這次潮水趕不上，可能就要再等一個月後的春節大潮，幾乎沒有選擇不冒險的餘地，但是出淺拖帶要是個大問題「中權」艦艀對著一片大礁石，超過二千噸的「中權」艦不可能衝過去、也不可能跳出去，結果我說出本來要在官廳報告的出淺計畫，王大隊長聽了一回，可能還是不明白，就找了紙、筆要我畫圖說明，我就藉著微弱燭光一面畫一面解說，不知不覺地背後靜靜的靠近一個高大黑身影，濃濃的四川口音說：「你們在說什麼？」王大隊長立刻回答：「韓斌在講如何拖出淺的計畫」，「好！好！我已有了決心，你們到官廳來講好了！」三個人步出寢室回到寂靜尷尬的官廳，路上指揮官特別對我說：「韓斌，你要向學長道歉！」進了官廳，我就立刻先向學長鞠躬說：「對不起！請學長原諒剛剛的不禮貌。」張參謀長點頭笑笑不語，辛副參笑著招手說：「韓斌！過來，坐這裡。」我就在他和王艦長之間坐下，（道歉，雖然需要勇氣，但並不能撫平我日後面對學長的內疚）。

王璟艦長趕緊抓著我的手給我一絲暗中溫情，我們是在場唯一的兩個中校。指揮官交待賴萬為副長拿彩色油筆和大張白報紙貼在牆上，要我報告拖帶出淺的計畫。

「我決心下達，決定出淺！」拖帶計畫

最後指揮官用斬釘截鐵的堅定語氣說：「**我決心下達：後天出淺！**」接著指示：「張參謀長、辛副參，王道夷明天帶著你們的人離艦。」對王艦長說：「**這是你的船，你要留下來陪我**，王大隊長你來決定救難隊要留什麼人，藍成龍爆破隊人員要留下準備人員救生。」然後看著我說：「韓斌！你是我的學生，你會游泳哈？你要留下來陪我（官校一、二年級時，梁天介中將當時是我們學生隊上校總隊長，出淺是我擬定的，我本來就應留下貫徹執行到底），這時王瑞之大隊長提出明晨要「大同」艦及「大萬」艦兩位艦長來艦做任務受領簡報，希望即刻解編「大鵬」、「大安」兩艦歸建（船太小用不到）。緊接著我提出明早人員撤離順序（必須配合最後工作），同時在明天1100前要求陸軍支援一營兵力，做為漲潮前全力快速趕工填塞油桶工作，須於1500全部撤離，須作涉水撤離的準備，「海三廠」鐵工組在1530封好艙時最後乘小艇撤離在澳口灣內待命。

2月7日0830「合潮」艇送來「大同」艦金天祿、「大萬」艦鄧愛光兩位艦長。離艦人員像逃難撤退一樣帶著大包小包行李紛紛跨越欄桿爬進「合潮」艇，指揮官侍從官李海中（專63）帶著指揮官兩封遺書（一封給太太、一封給鄧總司令）離開，張參謀長堅持要留下陪指揮官，經過一陣拉扯，最後還是從艤爬回「中權」艦。

0900官廳開始簡報分配任務，當「大同」艦金艦長聽到要佈放8000磅「脫灘錨」（ELLS）錨作為前錨時，提出沒有受過訓不會佈錨的問題，指名要我到他船上協助佈放8000磅脫灘錨，當場為指揮官拒絕。王大隊長看不過去，很不客氣的說：「我和韓斌在『大同』時（64年王任艦長我是副長）佈過很多次脫灘錨具（Beach Gear），老士官現在應該還有些在，你不會，叫他們教你。」我趕緊說：「你的任務最簡單，只是佈個錨穩住你自己的船而已，如同用前錨一樣，脫灘錨不須裝設複雜的四輪滑車組，但是一定要用鋼絲阻止器（Carpenter Stoper），隨時可以快速解脫脫灘錨的1又5/8吋鋼纜，準時把「中權」艦、「大萬」艦拉出狹窄的澳口，要聽指揮動作，分秒必爭，絕不可遲疑，否則前功盡棄，「中權」艦和「大萬」艦也會有全部擱淺的可能。」也許這些至關重要的話引起51年班的資深金艦長不快，以至後來說了些情緒性的話。「大萬」艦鄧艦長提出澳口海域太小，湧浪又大，單俾船操控不易，希望「中權」艦能引導下錨位置。整個任務簡報於1030結束，最後由「合潮」艇提供熱騰騰的午餐，十天來第一次不吃帶鹹味的漿糊飯，感覺非常好吃。

0930，三廠高領班向我報告說坦克艙下甲板各艙間填塞油桶孔要切割的位置都已避開縱橫樑畫好，五個切割小組都在旁備便，等我去檢查確認無誤後下令同時切開，我與高領班一同離開去做最後的確認。1000「馬防部」依要求派一營步兵，全付武裝動作整齊的爬上船報到，當營長沙啞的聲音報告完畢，我要求暫時解除部隊武裝，將掛在手上的手榴彈、槍枝集中放艙砲位看管。我說明，機艙黑漆漆的會擠滿二百多人工作，每人身上都掛了手榴彈，萬一拉掉一個，後果會慘烈的不敢設想，營長勉強同意，將武器集中在艙40米砲圍裡派兵看管。王瑞之大隊長接過分組的官

兵，很快的將五組人集合在每組油桶前待命，聽候他下令傳遞油桶填塞入艙。1020各艙間海水將要退光，我即下令五組鐵工同時切開艙口，切開完艙口，鐵工組讓開，陸軍兵工快速的搬運油桶，按分配組別接過油桶從切開艙口塞入艙間。黑暗裡忙中有錯，一士兵右手三根手指被掉下油桶切掉、「中權」艦帆纜士官長鼻樑被切斷，血流如注。2300多個油桶全部於1130完成填塞作業（馬防部提供400多個油桶，僅約200個可用），鐵工組五組人在潮水未漲滿前立即進入封艙。1155完成封艙後撤離。當金天祿艦長跨越欄桿離開「中權」艦時，看著送行的我說：「這個點子是你出的？等你幹二級艦時，看我怎麼整你！」「你講什麼！」突然傳來指揮官的聲音，只見金艦長短小的身材一溜煙的鑽入「合潮」艇人群中不見了。

2月7日拖帶的失敗

「大同」艦、「大萬」艦的任務受領

2月7日1530是當月的最大潮，當全艦第三層甲板以下塞滿2300多個空油桶後，鐵工組飛快於1155完成封艙離艦，全船除了留下必要的41個人外，於1200完成全部撤離工作。「大萬」艦冒著九級強風以六節速度自澳口外小心進入，從「大同」艦艏拖著長長白色8吋尼龍纜（約1800尺）衝進澳口，當「大萬」艦接近「中權」艦正橫約100碼時右轉筆直駛向「中權」艦，其間鄧艦長用對講機一直要求提供距離及下錨時機，我在駕駛台以對講機不斷的提供建議，一再提醒，下錨時8吋尼龍纜要盡快收緊在後甲板上，千萬不可垂直放太多纜在水中，下錨時絕不可用正常方式退俾拉緊錨鏈，要避免艏纜纏繞俾葉，要利用風力和水流抓緊錨使錨鏈吃力即可，梁指揮官在旁看著我們的通

話，突然拿過話機說：「鄧艦長！你是艦長，艦船操縱是你的責任，你要自己做，什麼都要告訴你，我看抱起走，好嘍！」我錯愕地看著指揮官，再看看大隊長。大隊長即接過指揮官的話機轉身交給我，就和指揮官低聲解釋。當1300快接近高潮時，澳口內水面突然變得平和多了。「中權」艦受左舷岸丘的遮擋，雖然寒冷依舊，卻沒太大勁風，右舷湧現一片從南岸折回的碎浪花，持續的拍擊「中權」艦舷邊。澳口外水道的「大同」艦正像坐蹺蹺板似的和大湧浪搏鬥著，看似很危險卻比較安全，至少安全水域開闊，有足夠空間運轉，而且也只是單純的「拖帶」。「大萬」艦的任務是在狹窄的澳口內執行擱淺船的「拖救」，充滿著危險性，需要較佳的船藝和勇於冒險的膽識，當時梁指揮官曾問我：金、鄧兩位艦長任務分配的考量時，我的回答是「鄧愛光艦長的艦船操縱船藝很好，也有膽識。」我曾親眼目睹過。事後證明這個決定應該是對的。

1320「大萬」艦在「中權」艦前段右正橫100碼處下錨，漁船傳遞兩根8吋尼龍纜到「中權」艦，「大萬」艦艏右纜孔放出一根帶到「中權」艦右艏，在錨機部位生根，「大萬」艦艏左纜孔放出的那根纜繩到「中權」艦右舷的後段，近艦長室處生根，並將「大同」艦8吋尼龍拖纜1800呎長遞給「中權」，固定在艏。

1330所有拖帶工作全部就緒，待指揮官等潮水漲起一聲令下，就開始拖「中權」艦出礁石區，五天來的煎熬就等這一刻的來臨，「中權」艦狹小的駕駛台裡六個身材高大裹著陸軍襪襖冬衣的指揮人員擠在裡面，鴉雀無聲的等待著。1500，「中權」艦艏顯著上昇，艦體隨著湧浪拍擊從上下顛簸變成左右游移，右舷也報來水線穩定無變化報告（證明船身已浮起），

1530的拖救失敗

張參謀長緊張的立刻大聲喊出「船浮起來了！」緊跟著指揮官就對著話機說：「鄧艦長，開始加俾拖！」時間是15點28分。「大萬」艦開始倒俾拖，同時將俾葉轉速不斷向梁指揮官報告。當艏左右兩根拖纜吃力時，鄧艦長同時也把前左錨收回備便，「大萬」艦煙囪冒出濃濃的黑煙，艤水面也激起一片滾滾的白色浪花，快速滾過「大萬」艦兩舷流向「中權」。「中權」艦艏、艤兩根拖纜迅速拉直，甲板上響起了一陣歡呼，「中權」艦體明顯向右移動，不久，突然一陣輕微震動，像碰到東西一樣，船就不動了，指揮官急著大聲叫「大萬」艦加足馬力倒俾拖，「大萬」艦黑煙隨著主機聲的加大冒的更兇，濃濃的黑煙一衝出煙囪就被強風迅速壓下水面。「中權」艦在大俾的拖帶下，先是艏開始向外轉向，但是艤卻向內移，在「大萬」艦繼續全馬力的拖帶中，同時報來大軸轉速已到175rpm，當梁指揮官還要求再加俾時，王瑞之大隊長趨近解說ATF用倒俾的限制，持續大馬力退俾，175轉應已超過極限，就這樣，「中權」艦在原地持續的扭來扭去，就是出不去，直到1630潮水已退，才停止拖拉。大家像洩了氣的汽球，一言不發的回到官廳集合。當我最後進入一片肅穆的官廳，還沒坐好，指揮官就急著問：「你看怎麼樣？」「報告指揮官，」我說：「問題應該出在417、418救火機艙的大石頭，它戳進艙間太高，像一根轉軸頂在裡面，高潮時船體雖然浮起來，但應該還沒高過礁石，「大萬」艦拖帶時我就站在坦克艙417艙甲板上，感覺底甲板產生很大的摩擦和震動，有時也有些撞擊聲。」

「那怎麼辦？總要想個辦法啥。」指揮官並沒等我說完就很急的說。「有二個方法應該可以解決，」這是我站在418艙蓋時就想到的，我說：「一個要再減輕艦體重量，使船吃水變淺一點，可先拆卸前段小艇吊

架、武器和艤後纜機。這需要較長的時間，趕工做也可能會趕上下個月春節大潮。另一方法就是把417、418艙的石頭想辦法再炸掉。」「炸石頭？喀老子，這是我們的看家本領，我馬上叫小傢伙去炸。」爆破大隊長藍成龍上校心直口快的說。臉上總是掛著樂觀的笑容，從不掩飾其樂天派的個性，似乎他已忘了前兩天炸不動石頭的經驗，他隨即出了官廳去找部下炸石頭去了。在近一小時的焦慮等待中並未聽到大家期待的爆破聲，晚餐時，藍上校一進官廳就說：「喀老子，沒看過這麼硬的石頭，連個洞都鑽不進去！王學長，我看還是把石頭圍起來用強力炸藥炸掉好囉！一下子就通通解決了。」藍成龍看著王瑞之說，因王大隊長先前曾再三叮嚀要採少量炸藥多次爆破，以切片方式來切除礁石，每個洞填藥量不可超過半磅。「不行！那樣礁石沒炸掉會先把船炸壞，補片一定會先完蛋。」王瑞之說。晚飯還沒吃完，我和王大隊長研究後向指揮官報告下艙看看，417艙改用空氣排水法試試，只要來得及也許有用，然後我迅速離開沈悶的官廳，電召「海三廠」鐵工組火速回船。

終於出淺了！

空氣排水法

「韓斌出去做什麼？」指揮官問王瑞之，顯然他並沒聽懂我剛剛的簡單報告，剛才吃飯時指揮官一直注視著王瑞之和我兩人的低聲細語，現在指揮官有點心急的問王大隊長，我知道指揮官非常注意我的一言一行，因為沒有把握，受前次事件影響更不敢冒然報告。

「韓斌想417艙也許可以趕工改用「空氣排水法」試試，他現在去把一些外補片改成內補片試試，再安裝

進氣止回閥。韓斌說要通宵加班也許能趕得上明天中午的次高潮。」王大隊長解釋說。

「空氣排水法，是灌入大量壓力空氣將艙內海水壓向下方出口擠出艙間，建立艙間浮力，它的先決條件是建立艙內的空氣壓力一定要大於艙外同層深的海水壓力，並且要艙內保持絕對氣密，由於艙內壓力大於艙外水壓力，所有堵漏補片應建立在艙內的「內補片」，排水口亦要在艙間最低點，艙間排水口以上部位要保持絕對氣密，水密是不夠的，有一小針眼漏氣就會全功盡失。」張少將曾留美學救難，又擔任過海軍救難大隊大隊長，以他豐富的學識經驗將「空氣排水法」做了個簡要報告。

深夜2點左右我與章文瀛輪機長一身疲憊的來到官廳，我向張參謀長報告，要求「莒防部」立刻連夜緊急支援I-Beam〈工字鐵，俗稱軌材〉30呎以上6根，若沒有，短的也行，但要很多根可以焊接，最好在5點以前送到。出淺前可以完成坦克艙上下甲板支撐（417艙灌氣後坦克艙底部甲板受力方向改變成由下向上，由於做內補片時我發現417艙頂甲板下支撐的縱、橫樑與接觸甲板面全是間隔3呎左右的「點焊」，而非「全焊」，惟不知「興中」前美軍是否也都是點焊。當坦克艙裝載時重力壓力是向下的，點、全焊並無影響，但當壓力變成浮力，方向由下向上時，點、全焊就變的非常重要），因此我必須用角鐵將417艙甲板與坦克艙頂全甲板建立支撐，以防止坦克艙甲板因浮力鼓起脫離縱、橫樑。

當1800利用退潮，王瑞之大隊長已指揮救難隊和爆破隊人員合力搬清417艙空油桶，我和高領班在艙裡深過膝蓋的水中，藉著發電機提供的燈光檢視艙壁水密，凡有懷疑漏氣者，全部封死確保氣密，切斷消磁電纜，封死電纜導管，417艙右舷裂縫上延太高，在

內艙壁焊上角鐵與補片。2月8日早上0920再將空壓機C-375移到上甲板固定好，（絕不可放置坦克艙內，封閉的坦克艙會充滿C-375排煙的二氧化碳毒氣）艙蓋打洞焊接進氣管加裝上止回閥，封艙完工後「海三廠」人員再撤離，等候高潮灌氣排水拖救。

終於出淺

1400澳口灣內水面平靜無波（每逢漲滿潮或退至最低潮，都會有近40分鐘的平靜水面），灣外水道卻波濤洶湧，判若兩個世界。1500潮水漸漸升高，「中權」艦有了浮動的感覺，「大萬」艦奉令倒俾拖，我站在「中權」艦甲板前段左舷418艙部位正上方，已看到水面有大量汽泡湧出，再立刻跑到右舷查看，當同樣看到很多汽泡湧上水面時，知道418艙空氣已灌滿，（不能停機，整個拖行中隨時準備補充壓力空氣），於是向駕駛台做個OK備便手勢，叫「大萬」艦開始倒拖，1550「中權」艦駕駛台從艏桅明顯看出艏升高很多，隨即令「大萬」艦用最大俾退。1600「大萬」艦剛用到退俾二，「中權」艦就整個橫向平穩的滑出去了，在「大萬」艦的歡呼聲中，「中權」軍艦終於真的出淺了！

二節航速繞過劉泉礁指向北竿

「中權」「大萬」甩出澳口

當「中權」艦和「大萬」艦迅速滑向澳口南方，以「大同」作軸心點，拖纜為弧長，「中權」、「大萬」為擺錘，因此當「大萬」甩向南端礁石區時，王大隊長立刻叫「大同」艦解脫脫離錨鋼纜，（避免重蹈大鵬覆轍）全馬力向北衝，不到一分鐘，「中權」艦與「大萬」艦繫在「大同」艦艏的8吋尼龍纜迅

速吃力拉直，「大同」艦快速進俾拉緊「中權」艦與「大萬」艦的拖纜向前拖時，「中權」艦與「大萬」艦很快地滑過窄窄的澳口，千鈞一髮甩進莒光水道，與「大同」艦等三艦成一直線串聯在莒光水道上下起伏著，四週再也沒有危險的礁石威脅了。

「大萬」艦鄧愛光艦長的及時應變

1558，當「大萬」艦将要滑過澳口南岸礁石區時，因「大同」艦進俾力道不足或是8吋尼龍纜過長，滑出澳口時，眼見「大萬」艦艏将要觸及礁石，鄧艦長毅然大俾前進，險些撞及「中權」艦，但卻逃過擱淺或俾葉碰損之災，鄧艦長的睿智決定終使「大萬」艦化險為夷。莒光水道在左、右兩島山坳中，形成自然風道、水道，風勁強、水流急，湧浪也大。「大同」艦奉令即刻拖帶北駛北竿。「大萬」艦解脫尼龍纜後按計畫在「中權」艦右30碼處，就救生部位。

驚心動魄的22小時拖行應變

拖行船團的沉船應變

「中權」艦吃水較預期的稍深，萬幸尚能如預期的保持浮力，（有一種傳言：「只要坦克艙不進水船就不會沉」但**決不可信以為真，還是多算算的比較好**）。甲板幾乎接近水面，頂著大湧巨浪拖行起伏非常大，兩舷海水不停的漫上甲板，預先充好氣固定在甲板上的救生膠舟在甲板上的海水中盪來盪去，這是藍大隊長安排為搶救指揮官、參謀長專用的，梁指揮官是海戰英雄，絕對要盡全力保護（何況他又是我們仰慕的總隊長，出淺前我曾親眼目睹他借了王璟艦長手槍揣入懷中）。拖行中途萬一沉船，計畫責由藍大隊長率爆破隊6員負責搶救指揮官和張參謀長上指定救生

膠舟。「大萬」艦就位在右舷30碼戒護，左舷30碼為趕來準備執行同型艦搶灘的「中萬」艦（艦長李崑材中校，52年班），在「中權」艦後緊跟著（約20碼）的是承租的兩艘漁船，漁船後緊跟著「合潮」艇。「中權」艦兩舷已先放下「下降網」和水龍帶應變。「大萬」艦、「中萬」艦、「文山」艦（就位在「大同」艦右舷前）三艦燈光全部集中照射「中權」艦甲板，已做好萬一沉船搶救人員準備。

緩慢繞過「劉泉礁」

「大同」艦拖帶「中權」艦出了莒光水道向左轉向，航向22海哩外的北竿午沙海灘，海面開闊又頂著風湧，「中權」艦起伏顛震加劇，在駕駛台看艏與船身晃幅不同步，一直擔心會從418、417艙拖斷成兩節，於是再三交待「大同」艦用俾絕不可超過進二。午夜，當船團為躲避劉泉礁稍向右修正偏移三海哩航向時，「中萬」艦轉來海軍總部信文：「三小時未見貴艦前進，疑問速率？」經研判實際航速應不及二節。在拖帶船團右側8海哩處尚有一護航船隊，由二艘DD（驅逐艦）和二艘PF（巡防艦）組成。在「中權」艦漫長顛簸的拖行中，為恐補片脫落或裂縫再擴大，我帶救難隊兩潛水員拿著水密門把手和工作燈，從後住艙進入漆黑支柱密佈的坦克艙。在坦克艙我們腳下感覺甲板劇烈跳動下，我們不停的敲打舷側住艙和庫房艙壁，聽聲音檢查是否進水我們不敢開門檢查，若已進水，就會有大量海水衝進出，關不起來就完了。當船被大湧抬起驟然落下時，艙裡空油桶頂撞到坦克艙底甲板，不但產生巨大的震動和可怕的共鳴（封閉的坦克艙是個巨大效能很好的音箱），同時在漆黑封閉的坦克艙形成連續的巨響，共鳴震盪迴響之恐怖，幾乎令我們害怕的難以忍受，很想快點逃離。當坦克艙後段梯子上有人大叫：「**韓隊長！後住艙進水！**」



中權艦2月8日1600高潮拖帶出險

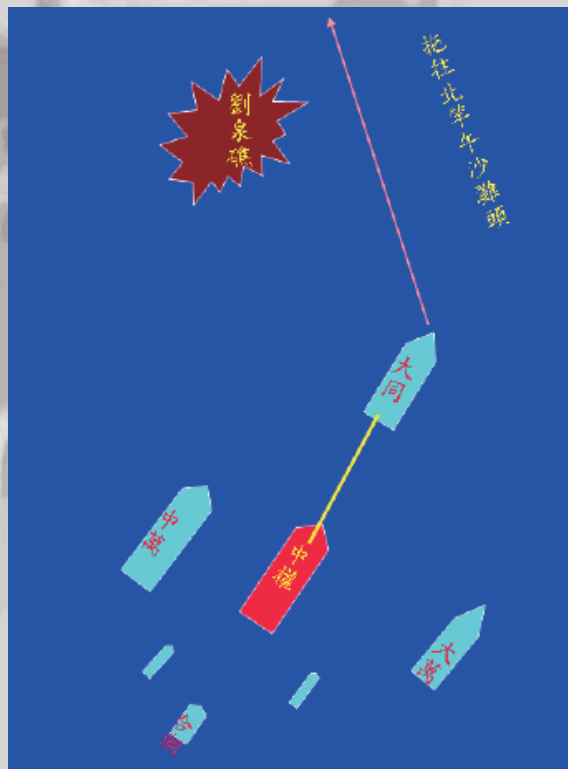
我就從身邊艙艙口跑上上甲板（因坦克艙太黑，支柱太多，不敢亦不宜快速穿越），踏著甲板上的海水跑向艙，我下到後住艙發現住艙前直立甲板根部三根電纜導管油膏被海水衝開，壓力使水柱直射艙頂，我立刻叫損管用小木屑和破布填塞打緊，減少進水，請輪機長帶損管焊製一只1.5呎長方型四面鐵盒，準備二包快乾水泥，當將快乾水泥倒向進水導管，趁海水尚未滲透之際，快速將鐵盒扣上焊死，並加支柱頂緊，建立小隔艙控制進水，工作正忙期間，藍副參下來，我沒時間理會他說什麼，等王瑞之隊長下來看到狀況不顧海水打濕衣服，未說話就加入扣鐵盒子工作，隔堵快完工時，張參謀長也下來了，王瑞之上校趨前報告，參謀長一面聽著，同時說：「韓斌，指揮官要你上駕駛台！」我離開時告訴章輪機長：「派人看守，若再滲水，用堵漏角材再頂緊鐵盒就可以了。」上到駕駛台，梁指揮官問：「有什麼問題？我看到你在甲板上跑，我的心都快跳出來了！」我報告完畢，指揮官再三提醒我說：「沒有大問題，就不要用跑的嘍！」這時「文山」艦報告：「船團已過劉泉礁」，東方也已略微泛白。

終於安全航抵「北竿」，錨泊「午沙」

2月8日1130，經過二十四小時的艱辛拖帶終於安抵北竿，在午沙山丘屏障下的平靜水域，「中權」艦下了前錨（本來「中權」艦帆纜士官長要留艦的，因他搬運油桶鼻樑受傷，我就臨時向他學了中字號拋前錨步驟，讓他離艦先返台療傷），1320「中萬」艦反向旁靠「中權」艦，1400再利用「中萬」艦供電起前

錨，趁高潮由「中萬」艦旁拖搶灘午沙，1530吃水較深的「中權」艦艉先觸及海底停止不動，「中萬」艦刹不住俾獨

自衝上午沙海灘，衝力使兩艦纜繩全部崩斷，尼龍纜滿艦亂飛，幸好未傷人。隨後救難組全體至「中萬」艦洗了個14天來第一次熱水澡，也吃了頓難得的熱食晚餐，搶救「中權」軍艦第一階段作業終於完成。後續整修完全由「海三廠」接替，在北竿做完整檢修，等候冬季季風過後再拖回台灣。



中權艦2月8日由大同艦進行海上拖帶，緩慢繞過劉泉礁，隨艦航行伴護。

第一階段救難人員隨即解編返基，剛好是民國66年初，春節除夕，五十多個衣著襤褸官兵在基隆車站與民眾展開爭先恐後的搶登火車，在兵不與民爭原則下，自然是一番失敗的爭鬥。回到左營已是大年初一下午，左營暖和的天氣，手腳的凍瘡雖然依舊，卻已不覺得痛了。

再度徵召赴北竿

經過「海三廠」一個多月的整修，於66年3月25日宣告完成，決定盡快拖返基隆進塢澈底整修，因此有了第二階段簡單拖返台灣的誇張任務編組：指揮官為副艦隊長陳奮蜚少將（海官39），參謀長為戰隊長金安庶上校（海官45），副參謀長為工程師林榮三中校（中正理工學院造船系博士）。一個單純的海上拖帶（只需一艘A T F艦長負責足夠），卻以嚴肅的救難任務編組執行，最後在拖返之前，卻又電召我趕赴北竿「中權」艦陪同返台，在風平浪靜的兩天拖行中，官廳大家高談闊論，盡是些「艾普米羅斯」（Epimetheus）希臘神話的「後知後覺之神」事後諸葛，王艦長看著我低聲跟我說：「是我建議副座一定要請你來的，我只對你有信心。」我只得報以微笑我能以竟全功也是個心願。餐後，造船博士林榮三總工程師一再問我：「『中權』艦損害的這麼嚴重，在那種天氣，你們怎麼會想到把她拖回來？」我遲疑了一會兒，想到「**不要害指揮官！**」這句話，說：「**我想是因為我們有個英雄指揮官吧！**」。

66年3月30日清晨進了基隆港，結束了「中權」艦救難全部任務。

艾普米羅斯（Epimetheus，希臘神話中「後知後覺」之神）之言

衝動式的勇敢

在我20多年救難經驗裡，在壞天氣和惡劣環境下救難習以為常。在初接訓令時，我就意識到在那種惡劣天候、環境下拯救「中權」艦所面臨的情況。大家奉令來以前，每個人都表現出衝動式的勇氣，我旁觀，等大家到現場始發現情況不如預期，出現「技工非軍人」、「沒學過救難」等雜音，人性表露無遺。我認為，最後，所有人的衝動式勇氣，一定會無奈的轉換成理智責任的堅持，那時只會有一個想法：「怎樣盡快把船救回去！」現場生活太艱苦了，救船也太艱難了，大家都想早點回去，可是又很清楚，來時容易，去時難，船救不回去是不可能回家的。「**這和打仗不一樣，打仗最多幾分鐘就解決了，這裡，沒完、沒了的，太苦了！**」梁指揮官藉著官廳閃爍的燭光，常常充滿無奈的說出大家的感受。

「救難視同作戰」邏輯

在整個艱苦緊張救船過程中，前後有14天，在我的經驗這應算是很短很短的，也不算最苦的，可是天氣這樣的寒冷難耐，卻是第一次。「**救難視同作戰**」根本是不懂救難人的官場話，非作戰任務只要有損傷就應有不可掩飾的過失，用「作戰」來掩飾缺失化為正當性，實際是負有指揮權者怯於負責的怯懦行為。

救難作業期間，天氣太冷會減緩人的動作和反應，理應對作業人員的安全更應給予特別注意，有人受傷總是缺憾和失職，這次救難全程有三人受傷，除前已述及的二人外，還有「大同」艦少校輪機長李必成，

右手被夾克袖子掛到艀拖纜上，被帶進艀直立滾輪，右臂斷成三節，雖緊急後送急救，至今右臂乃然無法正常伸直使用，成終身殘障，顯然係因過於發揮漠視安全的勇氣作祟，結果令人傷感。

面見長官

當66年2月11日1520救難作業人員隨「中萬」艦靠在基隆1B碼頭，梁指揮官說：「韓斌，你是首功，你跟我去總部見鄧總司令！」我當時直覺的反應是請求准許不要去，原因是我根本沒有像樣軍服和鞋子（我的軍服已穿了15天髒破不堪，鞋子也只是雙尚未乾透髒破的帆布珊瑚鞋，根本像個叫花子，不是雄壯威武的軍官），怎可這樣去見長官！再說，按軍中倫理，現場尚有少將參謀長和我的上校大隊長在，報告作業經過已足夠，根本沒有我說話的餘地。結果我奉令留下負責把所有的人（包含藍成龍的爆破隊12員和炸藥）帶回左營，上校以上長官赴「海軍總部」後專車返左。

跟隨一個納爾遜

2月12日是除夕，急於返鄉的人潮擠滿基隆火車站，根本不可能買到票，況且還帶著炸藥。當我向「海軍總部」後勤署求援沒結果時，只得請「基隆救難隊」威道靖中隊長（海官63）設法，憑其地緣關係很難得的即時租了二部旅遊車，回到左營已是初一的下午了。

當獎勵令發佈後，梁指揮官在兩棲司令部召見我說：「我給你報的是獎章，我親自向總司令報告你是首功，應該給你獎章的，明天我帶你去總部，我要和總司令說我的獎章給你，我要獎章幹什麼！」濃濃四川口音，頓時讓我覺得，我不僅跟隨的是青天白日海

戰英雄，更幸運的是又跟隨個**納爾遜將軍**（1978年8月1日，納爾遜（Nelson）與拿破崙（Napoleleon）艦隊在埃及阿布克灣（Aboukir Bay）大海戰時，屬艦「庫勒登」號（Culloden）因執行特殊任務就位時擱淺，致未及參加追了57天的尼羅河口殲滅大海戰，「庫勒登」艦長楚布瑞吉（Thomas Troubridge）是納爾遜手下第一勇將，因未參與主戰而未受勳獎，納爾遜為楚布瑞吉請獎，努力四處奔波申訴，幾乎惹火內閣海軍大臣）。雖然我聽了指揮官的話很窩心，但我表示非常不妥，帶下屬當面求情，有很重的逼宮意味，即使得了獎章也無意義。最後我說：「我能有機會跟隨總隊長就很光榮了。」離開在門口，梁指揮官用力的握著手「好！好！你是我的學生」。

餘韻

此後每年梁指揮官於西莒「中權」艦出淺日，都會邀請當年搶救「中權」艦幹部聚餐。在他調離兩棲部隊後，事隔多年的一年生日壽宴，太太和我被邀參加（我們同住一眷村）。梁總隊長叫其女兒敬酒說：「敬韓叔叔！沒有韓叔叔，今天就沒有你爸爸在這喝酒。」濃濃的四川口音聽來特別窩心。

回家的路上，踏著皎潔清涼的月光，身旁的太太，看著微有酒意的我，揶揄地笑說：「老公！今天暈了吧」，可是我眼前卻浮起當年指揮官看著我毅然的將手槍揣入懷中的情景，「**英雄就是英雄！**」。

後記

一、梁天价指揮官昇任「聯勤總司令部」副總司令

後，屆齡退伍，85年9月因病去逝，老兵不死，精神永在，只是凋零。

二、張壽坤參謀長，少將屆齡退伍。

三、寫的一手好毛筆字的辛悅倫上校，接任「海四廠」昇任少將廠長，歷任「海一廠」廠長，任職「後勤司令部」副司令屆齡退伍。

四、王瑞之、藍成龍、王道夷上校屆齡退伍。

五、王璟艦長上校退伍。

六、「中權」輪機長章文瀛少校當年當選克難英雄，屆齡退伍。

七、「中權」艦輔導長蘇普豐少校當年當選政戰楷模，66年隨我赴美接收「大湖」軍艦，任少校輔導長，是一個很守本份的年輕軍官，離開「大湖」艦後奉調金門，不幸意外車禍去世，令人惆悵不已。

八、上尉作戰長許綿延，73年奉調「洛陽」艦副長，再度與我共事，是一位難得的優秀軍官，官至上校副艦隊長退伍。本文資料大部份取自其日記，特此感謝許綿延好友。🙏🙏🙏

- 1 ATA「大鵬」艦：艦隊輔助拖船，排水量830噸，馬力1500匹，單俤，是一艘性能良好，很可愛的小巧拖船。然而無論噸位或馬力，在這種海象下執行拖救，顯然能力不足。
當時「大鵬」艦艦長為張鑫銘少校（海官56）。作者本人曾於63年4月1日至64年7月31日，擔任「大鵬」艦第三任艦長。
- 2 ATA-550「大安」艦與「大鵬」艦為同型艦，當時艦長為程溫良少校（海官56）。
- 3 ATF-548「大同」艦為艦隊遠洋拖船，1680噸，馬力3000匹，單俤，為當時我海軍僅有之兩艘大型拖船之一（另一艘為「大萬」艦）。
當時艦長為資深金天祿中校（海官51）。
- 4 登二艦隊艦隊長為宋炯少將（海官38）、副艦隊長陳奮斐少將（海官39）、戰隊長金安席上校（海官44），都是些優秀幹部。
- 5 張壽坤少將當時正擔任「輪機學校」校長（海官40），納編本次作業任務編組參謀長，早期曾赴美接受救難潛水訓練，為筆者本人61年任職救難大隊時的大隊長，為人正直和善，是海軍少數救難專材之一。
- 6 藍成龍上校（海官47），時任兩棲登陸部隊所屬爆破大隊上校大隊長。
- 7 王道夷上校，限官班，兩棲部隊所屬登陸艇隊上校艇隊長，因其所屬LCU「合潮」艇正從北竿趕往西莒途中，梁指揮官遂令曾當選823砲戰期間冒死駕「合潮」艇運送八吋自走砲至金門的戰鬥英雄王道夷，親臨現場指揮「合潮」艇作業。
- 8 王瑞之上校，救難大隊大隊長（海官44），適赴「國官班」受訓補參大學資，本人因而受命代理大隊長職務近兩個月，故命本人先從左營帶隊前往救難。
- 9 「大同」艦艙有三個主要艙間，最前端底層為兩錨鏈艙，堆放左右錨鏈，艙中左右各有一錨鏈導管道通往艙面上甲板錨機，兩錨鏈進出口都設有防水蓋板，但因錨鏈構造形狀直橫交錯，蓋板無法完全水密，若艦規習慣不良或訓練不確實，航前準備又馬虎不實，錨鏈孔防水蓋時常沒蓋好，一般天候海浪不會打上艙甲板，因此錨鏈蓋不蓋好也沒太大影響，若遇有大湧浪的壞天氣，則艙會長時被巨湧壓埋水中，錨鏈艙就會灌滿海水。若錨鏈艙通往上層艙帆纜庫之人孔蓋再未蓋好保持水密（因在艙內水線上密閉艙間，一般常疏忽有人孔蓋不隨手蓋好的習慣），帆纜庫就會積滿海水，然後會上冒官廳流入前段住艙，就有前段灌滿海水沈船之危。本人62年擔任「大同」艦少校副長時（艦長王瑞之中校），奉令在颱風天駛巴丹島救船，就發生同樣危急狀況，當時甚至可看到艙巨大傳葉高高的翹在空中無力的打轉，慘痛教訓，深以為戒，故每次開航的航前檢查，我都親自檢查也處分過失職人員，事隔多年，顯然「大同」艦官兵已忘前事之痛。