

# 航海蒙恩

文／新莊教會 陳乾龍



信仰專欄  
蒙恩見證

回顧往事，主恩歷歷湧現，由衷感謝讚美主。

**在**海上坐船，在大水中經理事務的，他們看見耶和華的作為，並祂在深水中的奇事。因祂一吩咐，狂風就起來，海中的波浪也揚起。他們上到天空，下到海底；他們的心因患難便消化。他們搖搖幌幌，東倒西歪，好像醉酒的人；他們的智慧無法可施。於是，他們在苦難中哀求耶和華，祂從他們的禍患中領出他們來。祂使狂風止息，波浪就平靜。風息浪靜，他們便歡喜；祂就引他們到所願去的海口（詩一〇七 23~30）。

1973年8月~1974年10月，及1978年8月~1989年1月，合計約十一年半的航海生涯，在海上度過三千一百二十餘天，共經歷十二艘船，蒙主眷顧保守，平安返回。

我是海事學校第一屆學生，學校規定在校三年結業後需上船實習一年才能拿到畢業證書。蒙主帶領，畢業後很快找到商船公司安排實習，公司並買機票讓我前往日本搭船，原本有人與我同行，卻臨時變卦，只好一人隻身到日本，感謝主，順利搭上船。因為是不定期航線，第一航次在日本經過好幾個港口再到香港、再由沙撈越載原木回到高雄港卸貨，本來預計卸貨只要三天，卻因為原木中混有沉木且無法目視辨識，所以卸貨時間延長變成六天。

高雄港卸貨完成後，再開船前往沙巴東邊的拿督港。1973年11月12日下午到港拋錨等待停靠碼頭，半夜我肚子痛，一直跑廁所，痛到受不了才去找保管藥品的二副拿藥，吃了藥後就睡了。第二天早上代理行來，送我到拿督的醫院看病，才知是急性盲腸炎，且須馬上開刀。當時執刀的是實習醫生，傷口很長約十公分，感謝神，手術很順利。在那裡語言不通，但因有華人，講台語、客語、華語尚可溝通，我在那裡遇到一位護士，是真耶穌教會亞庇教會的信徒，從她得知

山打根、亞庇都有真耶穌教會。住了一週後出院，船不能等早已開走，代理行便安排我從拿督搭機經山打根到亞庇轉機到香港，再轉機到東京回船。

週五當晚住在亞庇旅社，我到服務台查詢真耶穌教會，但都查不到，週六到機場檢查證件時被擋下來，因為沒有日本的入境簽證，無法成行。下一班機是四天後，因此在四天內需辦好證件，但在那裡人生地不熟的，對我來說是很大的困難。坐上計程車，請司機帶我找了一間廉價的旅社，再度到櫃台詢問真耶穌教會在哪裡，感謝主，櫃台小姐竟是真耶穌教會的信徒。問到教會住址後，很高興能去參加下午的安息日聚會。在那裡，中午時段很難招到計程車，等很久才有計程車出現，且是華人司機，我說要到風雨亭真耶穌教會，那司機居然對真耶穌教會不陌生，原來他的親戚裡有我們教會信徒，這一切都是主耶穌美好的安排。

感謝主，平安到達亞庇教會，同靈見我是外地來的信徒非常歡迎，會後弟兄姊妹都來關懷，聚會後的青年班聚會又邀我作見證。甘經文、甘經園兩弟兄邀我住他們家，於星期日先帶我到長執負責人的家裡訪問，並且星期一還陪同我去辦手續。星期一我先和代理行聯絡，再到日本領事館辦簽證。日本領事館提出，若我到了日本，日本不同意我入境，勢必要遣返台灣，那麼就要先購買一張東京到台北的機票，並要看過我的傷口及船員證件；因此我購買了一張東京到台北的機票，順利取得簽證。之後甘弟兄熱心地帶我四處觀光。1973年11月28日離開亞庇當天，亞庇青年班很多人來送行，並資助我一些旅費，感謝主！願主記念亞庇同靈們的愛心接待。

在亞庇機場遇到台灣旅居日本的同靈吳姓老夫婦，他們要到香港轉機回台灣，剛好和我同機，在登機前他們關懷我的狀況，並建議我到了東京機場後，若公司沒有人來接我，可以住機場的東急旅館。因此我就在日本入境書的聯絡欄寫

上東急旅館，並按老夫婦指示住宿東急旅館，當晚代理行人員才能找到我，並安排搭第二天飛機到大阪回船。



1973年11月29日平安回到船上，得知一同事因慢性盲腸炎在大阪住院，後又感染腹膜炎，在12月8日開船前仍無法回船。由我們兩人同樣患盲腸炎住院動手術比較，我是急性且在醫療設備較差的地區動手術，在主的奇妙帶領下，得以快速康復平安地返回工作崗位；同事是慢性且在醫療設備較好的地區動手術，卻感染腹膜炎無法返回工作崗位。真是感謝、讚美主！

1974年2月19日調船升職並遇到同屆同學同船，9月16~10月13日大阪港碼頭工人大罷工，船舶無法靠碼頭卸貨，因此有機會到大阪教會聚會，由森島寬弟兄接待，並參加大阪教會成立20週年紀念聚會。在收到入伍召集令後，10月15日船抵達名古屋港才下船，10月16日返回台北，10月18日入伍服兵役。



1974年9月22日 日本大阪教會成立20週年紀念

第三艘船（1978年8月～1979年6月），是兩萬六千餘噸的散裝雜貨船，這是我航海生涯中唯一遇到的基督徒船長，帶領我們這艘船西向環球一圈，航行中且安排定期的讀經團契聚會，雖然船上的基督徒只有三、四位，但每次聚會人數總有七、八位。船由美國加州滿載小麥，目的地是伊拉克巴士拉港卸貨，當船行經巴士海峽附近，正遇到三個颱風夾擊——一個颱風在台灣，一個在呂宋島，另一個剛形成的颱風正在後方的太平洋。船長在團契聚會中特別提出為全船的安危禱告求主帶領，感謝主！得以順利通過巴士海峽，避過颱風路徑。

三十天的航行平安抵達伊拉克外海錨泊，碼頭等候六十天，卸貨後空船到南非裝載鋼鐵。在馬達加斯加海峽遇到長浪，船長又在團契聚會中特別提出為全船的安危禱告，因為本型船舶在遇到長浪時，就像挑扁擔一樣，浪峰頂在船中段時，船首船尾就懸空，浪峰頂在船首船尾時，船

中段就懸空，在這種情況下，船很容易斷成兩截沉沒。感謝主！主與我們同在，讓我們平安地度過。

在南非裝載鋼鐵經巴拿馬運河到美西及加拿大溫哥華港卸載，到加拿大時公司來了人事派令——加油長在溫哥華下船返台，由我接任加油長。接著船裝載硫磺礦石到菲律賓卸貨途中，在日本門司港加油時，三管輪下船返台，由我接任三管輪（我在服兵役期間考取了三管輪證照，上船後即等待職缺）。當1979年6月初通過國際換日線當天早上起床時，發現半邊臉神經麻痺，眼睛閉不起來，嘴巴歪一邊，無法漱口，說話漏氣。6月13日在日本門司港加油時因時間短暫無法上岸就醫，直等到6月19日抵達菲律賓馬尼拉港時才下船返台就醫。按醫師估計臉神經麻痺要治療二週才會復原，但我自發病後近兩週才就醫，卻在一週就復原了，真是主耶穌的眷顧與恩典！

第八艘船（1981年12月～1982年11月），是兩萬一千餘噸的散裝雜貨船，專跑遠東-中東航線，是我遇到最糟糕的老爺船，主機老舊磨損超限使用，掃氣室會堆積油泥，三、五天就會發生一次火燒，也因此每次到港錨泊時，必需勤加清除主機內部油泥。有一次我在主機內部滿身是汗地清除油泥工作時，手拿的工作燈居然漏電，突然的觸電且工作燈竟然吸住手放不開，心中一陣恐慌，連忙直呼哈利路亞求主救助！我將手用力一甩，工作燈的燈泡居然破掉，漏電情況也就停止了。另一次在磨主機排氣閥工作時，左手滑入



1978年12月31日 海峽團契



1982年 老爺船 海峽輪 Singapore 外海





排氣閥開口處，排氣閥瞬間關閉正好擊中中指與無名指第一節，感謝主的眷顧與保守，僅掉指甲未傷到骨頭，相同工作情況者，則有人斷了手指。

第十、十一艘船（1984年3月～1985年7月，1985年10月～1986年4月），是十萬噸的散裝礦砂船，專跑南北大西洋航線，是我遇到最大的船，也是唯一期滿離開再回同一船工作的。按理說船大安全性高，然而我就在這艘船遇上了海難。這艘船的最後一個航次，是由委內瑞拉歐瑞諾可河內裝鐵礦砂到德國漢堡港卸貨，當時歐瑞諾可河的枯水期已開始，水位漸降，加上水道資訊錯誤滿載出港，且出海口河道飄移，船底數次擱淺，好不容易快要出海了卻又擱淺，最後是退下來了，但船頭卻是錯誤的入河方向，此處河道窄無法掉頭，只好再進入河內寬闊處調頭再出來。就在再出來的航程中再次擱淺，在退下來的剎那間水的應力打擊船舵，造成舵機四個油壓缸全破，整個事件真是難以理解。公司決定由遠洋拖船來協助，連船帶貨拖到德國漢堡港。

在等待遠洋拖船來時，本船先行將船舵軸固定焊死，避免拖行中無法控制方向。遠洋拖船來再將船拖到附近千里達加強船頭纜樁，以及伙食補給。一切就緒加強帶纜——除了纜索還有鋼索加上粗鍊條啟程渡洋。途中數次斷纜且順利重新帶纜，但在西班牙與法國間的危險海域——比司開灣（無風三尺浪），海況不佳拖行無法控制方

向，本船與拖船的相對位置不時的變動，拖船時而在本船的左前方，時而在右前方，有時還會平行而行，但前進的速度很慢。

終於斷纜事件又發生了，此時拖船船長立即通知本船所有人員穿救生衣應變，因為無動力的船隨惡劣的海況移動，若是船打橫與風向或海流成九十度將會發生翻覆，然而在主的眷顧與保守下，船打橫了海況也瞬間變好了，本船就四平八穩且平安的浮在海上，再次地等待救援。此時由拖船傳來訊息——他們的船副被斷纜打斷腿，已通知直昇機來吊離送醫，且決定重新帶纜先行拖到西班牙做維修及加強作業，再繼續拖到德國漢堡港。公司也決定在西班牙讓緬甸籍的乙級船員先行離船返國，船到德國後，台灣籍的甲級船員再分批離船返台。感謝主的眷顧與帶領，我則是在最後一批離船平安地返台。

1989年1月結束了十一年半的航海生涯，每每回顧往事，主恩歷歷湧現，由衷感謝讚美主。我的心哪，你要稱頌耶和華！凡在我裡面的，也要稱頌祂的聖名！我的心哪，你要稱頌耶和華，不可忘記祂的一切恩惠（詩一〇三 1～2）。因為我的幫助從耶和華而來，耶和華要保護你，免受一切的災害，祂要保護你的性命。你出你入，耶和華要保護你，從今時直到永遠（詩一二一 7～8），阿們！

