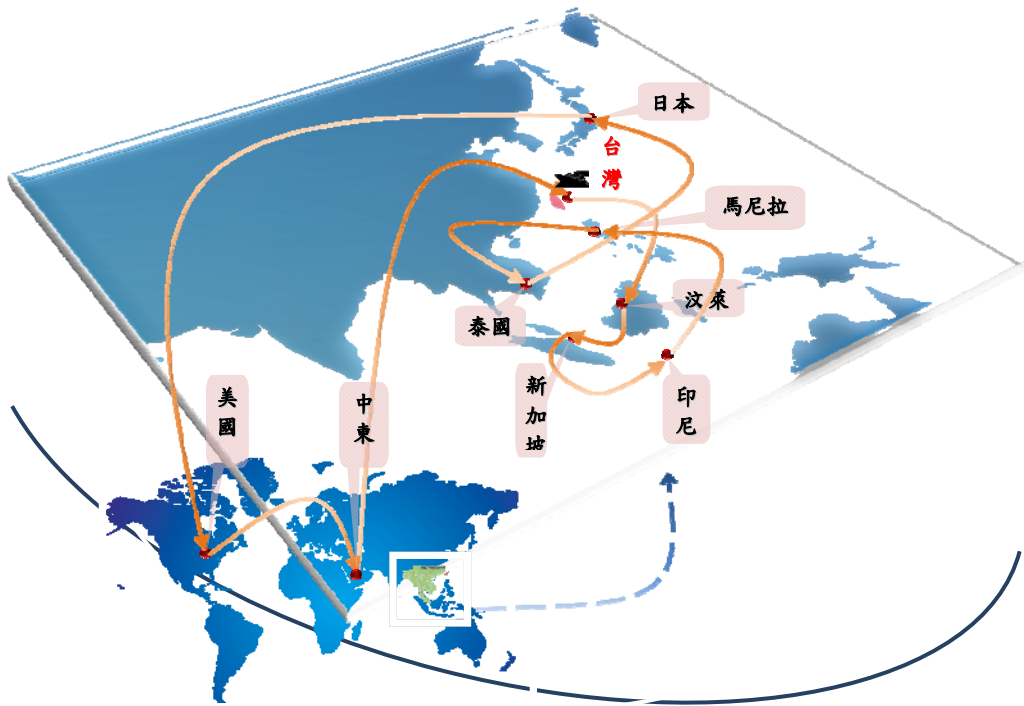


101 年度客家委員會獎助客家學術研究計畫成果報告

## 硬頸・海洋

### 臺灣資深客籍船長的奮鬥史



研究主持人：謝玉玲

協同主持人：張文哲

完成年月：2012 年 11 月

本報告係受行政院客家委員會獎助完成

## 目 次

提要-----	P.01
壹、前言-----	P.02
貳、文獻探討-----	P.03
參、研究設計-----	P.07
肆、研究成果與發現-----	P.09
伍、結論-----	P.17
陸、參考文獻-----	P.18
柒、附錄：八位客籍船長生命敘事-----	P.20

# 硬頸·海洋—臺灣資深客籍船長的奮鬥史

## 提要

長時間以來，無論是研究者或是一般人對客家族群的印象與認知，可說是以近乎反射動作的方式，將其與山區、採茶、山歌、艱困、硬頸等符碼相聯，而這種固定而刻板的觀點，往往侷限了吾等對於客家相關研究的思考角度與詮釋視野。客家人固然有其艱辛的苦難歲月與歷史，然而，歷經走番渡海之後的客家人，難道沒有產生任何心態與生活的轉折？特別是身處在臺灣這一個四面環海的島嶼，新一代的客家子弟如何看待自身族群的發展，進而產生族群歸屬感與土地認同？面對耕讀傳家的客家傳統，客家子弟是以何種態度來傳承客家精神？在團結、堅持、能吃苦的背後，能不能有所反思與突破？

從客家文化視角觀之，對客家族群的精神品性世俗往往多以「硬頸」之氣統括，意即樸實正直、吃苦耐勞與堅持原則。本研究計畫試圖以前人的客家研究成果為根基，從貧瘠的土地或山林出發前進海洋，探討新一代的客家人如何秉持堅毅不屈不撓的精神，帶著島嶼特色，航向世界。在研究對象的設定方面，先鎖定八位客家籍資深船長，嘗試將族群特色納入較不為人所聯想的海運事業研究中，透過職業差異的視角，以期豐富國內有關客家族群文化的研究。

在研究方法上，本研究將採用個案訪談的方式對八位客籍資深船長進行深度訪談，並配合田野調查與文獻分析，追尋這些客家子弟如何肩負期許，在人生的道路上努力不懈、奮力向前的動機與歷程，進而對台灣地區客家族群身影進行新的詮釋，並探討這些案例能對新一代的客家青年產生何種啓示與影響。最後並透過八位船長的航行地圖所交織出的豐富經歷，解析其內在客家精神所給予的繼承與創新。

**關鍵字：**客籍資深船長、海洋、硬頸精神、族群意識

## 壹、前言

一般人對客家族群的看法往往將其與山區、採茶、山歌、艱困、硬頸等符碼相聯，這樣固定而刻板的觀點，往往侷限了對於客家相關研究的思考角度與詮釋視野。面對時代環境的變遷，客家人固然有其艱辛的苦難歲月與歷史，歷經走番渡海之後的客家人，難道沒有產生任何心態與生活的轉折？特別是身處在臺灣這一個四面環海的島嶼，新一代的客家子弟如何看待自身族群的發展，進而產生族群歸屬感與土地認同？客家子弟是以何種態度來傳承客家耕讀傳家的精神？

筆者思考現代客家族群的特色時，就現有可見的資料考察，特別在產經活動或職業的選擇方面，似乎很少關心現代的客家族群與海洋之間的關係。相對過去的冒險進取渡海來台，固然歷盡艱難，但在蕞爾小島落地生根之後，反而不見客家人與海洋的相關記錄。臺灣以海洋立國自許，故重新形塑新世代客家群像，與建構客家價值精神，實為進行客家文化研究中，相當重要且刻不容緩的議題。

因此本研究嘗試將客家族群特色納入較不為人所聯想的海運事業進行研究，透過職業差異的視角，以期豐富國內有關客家族群文化的研究。透過對八位客籍資深船長為對象的考察，探討新一代的客家人如何從貧瘠的土地或山林出發前進海洋，秉持堅毅不屈不撓的精神，帶著島嶼特色，航向世界，實為客家文化研究之首次嘗試。吾等可藉此瞭解現代客家族群積極由陸地走向海洋從事海運業的動機為何？教育與族群文化是否對其能力的養成產生重要影響？身為客家人，在這些資深船長的生命歷程中，對於海運事業的觀察為何？客家的社會網絡在此行業中是否被運用？甚至環境變遷對客家籍青年的發展影響為何？

綜歸本研究之目的有三：

- 1、透過資深船長的人生故事，促進對臺灣客籍海運從業人員的認識與理解，並建構客籍青年學子之典範與學習榜樣。
- 2、經由深度訪談，從海運角度觀察新時代客家族群如何傳承與實踐客家精神，並對客家文化發展有所反思與突破。
- 3、針對現行海運人員的工作現況與相關措施進行考察，依據結論結果提出具體建議，以供相關政府部門、教育單位以及未來研究之參考。

## 貳、文獻探討

### 一、客家精神與特質

在全球化競爭劇烈的時代，往往對區域性與族群文化造成影響，因為全球化帶來多元性與多樣化，對一地的文化發展產生滋養或融合，抑或造成差異化導致形成弱勢而遭淘汰。但從積極正面角度觀之，相互交流使各種文化得以興盛繁榮，創造更大的文化生存空間，並激盪出耀眼的火花。面對源遠流長的客家文化時亦然，在臺灣地區諸多客家文化人士的努力之下，客家文化儼然已成為臺灣重要文化內涵之一。客家事務機構成立、客家電視台開播、大專院校紛紛成立客家相關系所，甚而屢次選舉候選人們爭相爭取客家族群選票，提出客家政策白皮書，客家族群在臺灣社會的地位益發顯其重要，客家文化也因此得到勝於以往的重視與發揚。

即使如此，一般人對於客家族群的看法往往還是停留在過去的表象認知。如：客家美食受到過去生活型態的影響多是重油重鹹、客家族群在文化層次的代表意象就是山歌和義民爺、客家人的性格都比較保守、客家人在生活態度上普遍都是節儉甚至是吝嗇、在行為表現上客家婦女具有吃苦耐勞的崇高美德等，這些印象雖說不至於都是負面，但與面對時代環境的變遷，對客家族群的認同與觀察卻並未與時俱進。在團結、堅持、能吃苦的背後，能不能有所反思與突破？

羅香林在《客家研究導論》中提出客家人有七大特性，分別是：各業的兼顧與人材的並蓄、婦女的能力與地位、勤勞與潔淨、好動與野心、冒險與進取、儉樸與質直、剛愎與自用。<sup>1</sup>陳國祥認為過去的客家人由於自感族群地位低落，進入都市後，多半掩藏自己的客家身分。同時由於脫離客家聚落，被拋入異質而疏離的都會中，從而與原鄉的文化臍帶幾乎完全斷裂。在主流社會中客家文化和客家話處於邊陲地位，加上政治經濟處於低下，因此都會中的客家人多半存有自卑情節。<sup>2</sup>這些說法長時間影響了客家研究的觀點，也形塑了客家人某些樣態。但這些看法和現代客家族群印象實有落差，那麼，現代客家族群在傳統與保守間，到底有哪些變與不變？

從客家文化視角觀之，對客家族群的精神品性，世俗往往多以「硬頸」之氣統括，意即樸實正直、吃苦耐勞與堅持原則。過去客家族群歷經戰亂，數次南遷，惟在離亂中仍堅持傳承語言和文化不墜，正因顛沛流離的際遇，造就了客家人勤儉耐勞的特質，也形成一般人對客家的印象之一。隨著社會快速發展，

<sup>1</sup> 羅香林：《客家研究導論》，台北：南天書局，1992年，頁240-247。

<sup>2</sup> 陳國祥：《硬耿領導：客家籍政治領袖的志節與功過》（新北市：印刻文學，2011年），頁6-7。

生活形態急遽改變，臺灣地區客家族群無論在族群關係，或是政經發展，還是文化活動方面，都與過去有相當大的差異，特別是經濟活動方面亦不再侷限於農牧業。

## 二、客家與海洋

張維安認為近年來，客家研究學者對臺灣客家建構乃至於更大範圍客家族群的定義，都朝向建構論的方向，建構客家，並不是要虛構一個客家，論說、發明傳統、建構歷史、分享故事、擁有共同的光榮或災難，廣泛來說都是族群記憶，他對於族群的建構具有不可或缺的重要性。族群記憶並非一成不變的歷史事實，許多歷史的意義為族群源頭，移民時間的界定，都會帶動一個族群的想像。所以想像不是虛假，而是形成群體認同所不可或缺的部分，一群人的「集體記憶」能夠凝聚人群，他們的「結構性失憶」也會影響族群的建構與重組。<sup>3</sup>

筆者近年來同時關注海洋文化與文學之相關研究，回溯過去客家族群的歷史經驗，幾次的南遷讓客家人多居深山，生活貧困，是故開始集體冒險走向海外<sup>4</sup>，謀求生計，彼此互相幫助，互相照顧，如遇糾紛，亦可恃集體之力量，合力抵禦，共同解決。之後陸陸續續，夤緣牽線，開枝散葉，特別多僑居在東南亞國家，惟早期他們多以勞動工作為主，經濟地位極低，之後因為辛勤努力，在海外打下傲人的成績。

一般普遍的看法認為，客家族群在移民到臺灣後，需面對客家的地理分佈，由於晚於漳泉兩地漢人來臺，只能定居於靠山的丘陵地區，而來臺的客家先民，已具備在原鄉發展出的謀生技能，自然會集中於適合這套技巧的生活環境。<sup>5</sup>但筆者思考目前可見針對現代客家族群特色進行的論述，發現現代客家族群與海洋之間的連結，並不受到重視。

面對茫茫大海，若要親海，合宜的海上載具—船舶，就益發顯其重要。海上載具的發展有其傳承性與時代性，由於現代化的發展和科技的日新月異，船舶在時代洪流中的演進，可說是標誌著現代海上交通發展的進程。船舶從早期的帆船發展迄今，幾乎接近全自動化，船在改變，有更好的設備，讓海上航行的安全性更高。環境同樣也在改變，經濟的繁榮，造就從業人員與家屬生活的改變。隨著時代進步，海運所擔負的責任更重要，因此臺灣海運業實有其承擔海上運輸與各式活動的使命感，進而產生價值意義。同時在轉變的過程中，實際的航行與行船時的諸多禁忌，也隨著科技的進步與觀念的開放，漸漸的被消解。此外在海運發展過程中，政府政策的訂定，以及航運相關產業重視從業人

<sup>3</sup> 張維安：〈族群記憶與台灣家意識的形成〉，莊英章、簡美玲編：《客家的形成與變遷》（新竹：交通大學出版社，2010年），頁719-744。

<sup>4</sup> 羅英祥：《飄洋過海的「客家人」》，開封：河南大學出版社，2003年，頁7-22。

<sup>5</sup> 周婉窈：《臺灣歷史圖說史前至1945年》，台北：中研院臺史所籌備處，1997年，頁69-72。

員之安全設施、技術培訓、職業訓練等種種足以提升人力素質的措施，故無論是內在價值與外部形象方面，觀察海運的發展亦為了解國家經濟實力的另一個重要視角。

無論船舶在硬體上面多麼進步，每一艘船都必需要有一位靈魂人物——船長。船長作為一位領航者，肩負重要責任，<sup>6</sup>海上航行時間長，要能隨機應變，依情況做出正確判斷，並且能夠結合理論與實務經驗，完成一趟安全航行。同時船長需要帶領全船所有的工作人員齊心協力，完成每趟的任務，其須具備自我期許、信念與勇氣，要能身先士卒，運用適切的管理方式產生向心力。在個人方面，船長除了要能適應海上航行的不適，犧牲親情，奉獻青春，更重要的是必須長期忍受海上的孤寂。雖然船上的設備進步了，自動化讓許多粗重的工作輕鬆許多，早年船上辛苦的感覺也減低了，但身為船長的責任依舊，無論風平浪靜或波濤洶湧，潮來潮往，年復一年，不管他的船是哪一種類型，每一位船長都有屬於自己人生歷程的動人故事，無論是驚心動魄，或是感傷嘖嘆，他們的人生故事不只是時代變遷的折射，從船長的視角觀察文化傳承、政治變遷或是經濟發展，即使是航運小兵，也能在漫長的海上航行中，有其感悟、觸發，以及對自我與大我的思考。

### 三、客家與產業

根據研究顯示，客家人務農的比率高過於福佬族群，而福佬族群從事漁業和商業活動之百分比亦高於客家族群。學者認為「產業特色與族群的文化原來是一種互相鑲嵌的一種關係。這些產業之所以和客家族群發生關連，多數無法由簡單的因素來解釋，尤其無法用客家先天性因素來解釋。」<sup>78</sup>

對海運從業人員進行深度訪談之研究，目前僅見陳素鳳的碩士論文：《不再下海——老船長的生涯轉折故事》<sup>9</sup>，此篇論文以深度訪談方法，進行老漁民洪權個人生命史研究，同時並進行敘事分析，以「生涯發展與轉換」為視框，人格特質與成長歷程成為其在生涯轉換時的重要因素，同時也以社會發展脈絡產

---

<sup>6</sup> 船長在船上組織的管理中，非僅限於航海操縱船舶，它必須對組織整體性的輸出「效能」負責。管理有三個主要使命：(1) 機構的特定目的及成效、(2) 使工作具有生產性並使工作人員有成就感、(3) 達成社會影響力與社會責任。因此船上管理人工作應包含下列五項：(1) 擬定目標：為達成船舶安全管理目標所需做的事 (2) 執行組織中所需的作業，決策及關係 (3) 推動及聯繫船上各項事務 (4) 衡量船上各部門間整個實踐的成效 (5) 培養人才，訓練人才，自我訓練及提升。徐國裕、崔延紘、周和平：〈船長在管理上角色定位之探討〉，《海技》52，1995年；此文另收錄於《船舶安全與海運管理論文集》(台北：中華海洋事業協會，2011年)，頁63-72。

<sup>7</sup> 張維安：〈臺灣客家族群的產經特質〉，收錄《臺灣客家族群史【產經篇】》(南投市：臺灣省文獻會，2000年)，頁15

<sup>8</sup> 同前註，頁4-5。

<sup>9</sup> 陳素鳳：《不再下海——老船長的生涯轉折故事》，國立高雄師範大學成人教育研究所碩士論文，2004年。



生綜合性、交互自用後的發展結果。此篇研究，其關注點在於生涯轉換和探討海人如何看待自我的生命歷程與體悟。雖與本研究計畫之研究主軸並不正面相關，但研究過程中，給予研究者啟發，提供許多思考方向。

綜觀目前客家研究，針對企業與產經活動的研究已有不少成果，然針對客家族群從事「海運」相關行業的調查研究，目前並未得見。根據船長工會理事長丁先生（筆者按：丁領港為福佬籍，現任船長工會、高雄引水人工會理事長）表示，目前在海運界並沒有太多族群差異，族群特徵並不明顯，也不需刻意凸顯強調<sup>10</sup>。但申請人向客家籍台中港領港黃先生進行訪談聯繫時，黃領港基於客家情誼，以及對本計畫的認同，亦幫忙介紹聯繫同為客籍的台中港領港李先生參與訪談。黃領港認為，客家籍的資深海運人員或許人數相對不多，但如果從發揚客家精神，並提供自己的經驗給予年輕一代客家青年參考的角度，他是非常樂意接受訪談，與後輩分享近三十年從事海運事業的甘苦。<sup>11</sup>到底族群文化是否對這些船長的航運人生有所影響？在本研究先期已進行之初步訪談中，已略見認知差異，故值得我們進一步探索。於是我們試圖瞭解除了傳統的生活環境因素之外，是否還有其他的變項形成差異？

在黃毅志與張維安的〈閩南與客家的社會階層之比較分析〉一文中，他們針對閩南與客家在行業的分佈一直沒有多大的不同，顯示兩個群體之間的差別並不是清楚易見；但細究閩、客的行業分佈之不同，仍有一些有意義的發現：例如，客家人客家人行業為農牧獵業、礦業的百分比高於閩南，而閩南在漁業、商業的百分比高於客家，而且這些不同並沒隨著時間的演變而縮減，也沒有日趨同質或同化的現象。<sup>12</sup>

此外「社會網絡」(social network)的影響亦是本研究關心的重點，張維安在〈台灣客家企業家的探索〉研究中發現，客家族群網絡確實能夠促進客家企業主的事業經營，但可能只是弱連帶，族群網絡在不影響企業經營的資訊傳遞，發揮弱連帶角色。客家企業主的社會網絡對象有同學、同事、家人親友，參加的活動，許多都和客家文化有關，其生活中的社交網絡不是為加強經濟網絡。客家企業主對客家有相當正面印象的，除了對客家有親切感，甚至在創業時會受到客家員工的支持，會優先考慮錄用客家員工或其升遷機會；族群連帶是溫暖的人際連帶，在國外客家族群的親親性，是或不是客家人，會感覺有差別。<sup>13</sup>因此在學者研究的基礎上，客家社會網絡亦為本研究計畫重要的觀察項目之一。

---

<sup>10</sup> 此段記錄為筆者參與本次研究案申請前所進行的先備知識訪談。申請人於2011年8月與幾位資深船長進行聯繫，並進行初步訪談，此為丁理事長的初步訪談記錄。

<sup>11</sup> 此為黃領港的初步訪談記錄。

<sup>12</sup> 黃毅志、張維安：〈閩南語客家的社會階層之比較分析〉，收錄《臺灣客家族群史【產經篇】》（南投市：臺灣省文獻會，2000年），頁330-331。

<sup>13</sup> 張維安：〈台灣客家企業家的探索〉，行政院客委會獎助客家計畫結案報告，2007年。

## 參、研究設計

本研究針對八位客籍資深船長於訪談中所提及的內容，進行歸納與分析。按深度訪談之問題設計，討論的方向分成四大項：分別是個人成長歷程、選擇海運業的動機、客家網絡對就業的助益和影響，以及客家特質對工作和人生的啟發等進行比較研究。

### 一、研究對象

本研究所界定的「資深客籍船長」，考量首要條件必須是在台灣成長的客家人，依據行政院客家委員會2008年度全國客家人口基礎資料調查研究，歸納採行臺灣客家人認定方式有四：(1)自我族群認定。(2)血緣認定。(3)廣義認定。(4)語言認定。本研究之對象採血緣認定和語言認定，同時亦需配合其台灣客家生活經驗。在工作年資的設定上，則至少需要十五年海運經驗，才得以符合研究設定之「資深」要求，共選8位資深船長作為訪談對象。

在海運業中，船上組織中的三大部門由於業務功能不同，而有部門主管(如大副、輪機長、報務主任)分別在各自部門中運作。<sup>14</sup>一般而言，從實習一年完畢考照擔任三副，到擔任船長一職，大抵都需要十年時間，而擔任船長若干年之後，才能夠再考引水人執照，進而擔任臺灣地區各港口的領港人，故每一位引水人都具備船長的身份。<sup>15</sup>

本研究在規劃選擇訪談對象時，主要先以引水人和船長為聯繫對象，共計五位領港、二位船長與一位輪機長，其中黃領港航行過43個國家，李領港擁有二個港口的引水人執照，是少數從事海事工作者並擁有跨界經驗的船長。此外在規劃上，另安排訪談一位資深輪機長，他航行過67個國家。基於船上工作性質特殊，輪機長需要與船長密切合作，故在訪談過程中亦可和其他七位做一對照。同時研究進行中，業經請教諸位領港，得知目前基隆港和台北港並沒有客籍領港，故本研究受訪領港主要集中在台中港和高雄港，相關受訪人員之基本資料如表1。(筆者按：因應個資法施行，相關受訪對象全名不予公開，行文過程中依需要以代號稱呼。)

---

<sup>14</sup> 徐國裕、崔延紘、周和平：〈船長在管理上角色定位之探討〉。

<sup>15</sup> 要成為各港口的引水人，先要具備船長資格，再參加國家舉辦的引水人特種考試，有缺額才招考。通過筆試之後還要見習，見習及格後考試院才發及格證書，再用此證書到交通部換執業證書。接下來要到當地港口參加公會，登記後航政主管機關才會發登寄證書給你，才能正式排班。一般而言領港可分為內河領港、港灣領港、碼頭領港，國外還有外海領港(sea pilot如英國北海)，臺灣都是碼頭領港(Harbour Pilot)，一般碼頭領港都比較資深，位階比較高，也是最具挑戰性。因為他把船帶進港靠碼頭，靠碼頭是困難度比較高的工作，因為速度慢，尚須拖船協速。(代號C訪談稿)

表 1：受訪人員基本資料表

個案代號	個案姓名	職務	最高學歷	現職單位	出生年次
A	黃先生	引水人	臺灣海洋大學	台中港領港	民 42
B	李先生	引水人	臺灣海洋大學	台中港領港	民 37
C	徐先生	引水人	大連海事大學博士	高雄港領港	民 41
D	劉先生	引水人	臺灣海洋大學	高雄港領港	民 55
E	張先生	引水人	臺灣海洋技術學院	高雄港領港（已退休）	民 35
F	鍾先生	船長	臺灣海洋大學博士	臺灣海洋大學運輸系教授	民 40
G	鄒先生	船長	臺灣海洋大學	長榮海運（已退休）	民 40
H	莊先生	輪機長	中國海專	航運公司總經理	民 40

## 二、研究方法

在研究方法方面，本研究主要採用質性研究法<sup>16</sup>，質性研究資料的蒐集，包括深度訪談、觀察法、文獻考證等。此研究法的選擇主要基於以下的考慮：(1)、選擇進入海運業的動機因人而異，因此需要關注背景脈絡、參與動機、面對困境與因應等，需要以質的研究方法進行探索。(2) 人的心理動態，依靠問卷施測或量化等方法難以獲得真實的想法及滿意解答，容易忽略研究對象之心路歷程。

本研究使用的方法與步驟大致如下：訪談重點將著重於客家資深船長的出生地、生長背景與生活狀況分析、是否曾經有過二次遷徙、客語運用的能力、求學的歷程、職業選擇的要件與考量重心、家人親友對職業選擇的影響、客家身份對從事航運業是助力抑或阻力、航運人生帶給他們的啟悟與思考、客家精神價值對他們的工作認同是否產生影響等。

透過深度訪談，從中理解客家資深船長們對特定文化生活的具體經驗或情境體驗，深入了解他們的心路歷程、主觀經驗、知覺及環境的客觀因素，最後再加以歸納分析。在訪問題目的設計上，主要是以全生命史為主，「職業選擇」與「客家精神」之間的關聯性強弱，是本研究探討的重心。本研究在訪談結束後，進行逐字稿整理，再進行整理每一訪談對象之生命敘事，每篇字數約為一千二百字左右。

<sup>16</sup> 質性研究(qualitative research) 強調描述 (description)、歸納 (induction)、紮根理論 (grounded theory)、對人們的理解探究，其最著名的代表性方法是「參與觀察」(participant observation) 和「深度訪談」(in-depth interviewing)。Robert C. Bogdan Sari Knopp Biklen 原著，黃光雄主譯/校閱：〈質性研究之特性〉，《質性教育研究理論與方法》，台北：濤石文化，2003 年，頁 8-12。

## 肆、研究成果與發現

### 一、個人成長歷程

就八位研究對象的訪談內容中，就個人成長歷程部分，吾等歸納出幾個特點。首先，就籍貫方面，八位受訪者之籍貫分佈在桃竹苗地區、屏東和花蓮，實與現今臺灣地區客家族群的集中區域吻合。在口訪中可知，除了個案 H 莊先生和個案 C 屬來台第二代外，其餘都已超過十代以上。

我們從大陸過來，我應該是第十九世吧，第十九代。(個案 F)

我們的祖譜紀錄，就是他是來了兩百多年，但是現在印的是我們族裡面整理出來的，他是薄薄的一本，由第幾代遷徙到台灣，然後開始繁衍。(個案 E)

族譜我們有整理啊，我們宗親會有整理。我是算二十代。(個案 G)

我祖譜好詳細，這個東西我可以講，我問很多人說你們祖譜呢，他們都不知道，只有我最敬佩客家人的精神在這邊，他把祖譜寫的巨細靡遺，一千年以前的事情，一千年，根本就是一字不漏的、沒有遺漏的記載下來。我的這種祖譜，我已經列第 123 代。(個案 A)

在父母親的族群結構中，有六位受訪者的父母皆為客家人，另有二位屬 50% 客家人，但由於居住在客家地區，故父母親皆能聽、說客語。在訪談過程中，多數受訪者皆表示，他們對客家族群的認識，以及受到客家文化的薰陶，多半是在幼年時期，因為他們多數在讀完初中或高中，就離開家鄉到外地展開大學生活，之後就是當兵、上船，成家立業，就比較少回到家鄉。

其次，在配偶的選擇方面，多數並不一定刻意選擇客籍女子，一般而言多數是因為機緣，所以另一半有閩南人或外省人。如果本身居住地仍在客家族群較多的地方，基於語言使用的普遍性，即使如個案 E 和 F，其配偶為外省人，但因在關西和龍潭住久了，對客家話就比較熟悉。

生活環境的影響，反映在受訪者子女是否能操持客語，大抵仍是要住在客家族群居住區域，對語言掌握的狀況才比較理想。

我聽到客家話我就比較親切啊，那我也不怕，和我太太小孩去啊都講客家話。……(小孩)從小就講，現在也會講。(個案 E)

我太太是外省人，所以這個母語絕對的重要，母親假如說是客家人，他會教他，所以經常叫母語母語，母親是會教，兒子會講，下一輩會講。……我太太

太會聽，小孩不會講，因為他們都在台北出生成長，環境的影響很大。(個案 F)

小時候親子關係比較生疏，因為都在船上，也沒有機會教他，再來他的...從幼稚園、國小到國中到高中，念的也幾乎都是在台北，而且同班同學來說客家人也比較少，也幾乎不太會講。.....這一代幾乎都不太會，但是在苗栗的都還是會，看你住的環境在哪裡。你新竹苗栗竹東內灣這些，很多客家人的，或是桃園這些，你住在那個地方，那個同學幾乎都是客家人，當然會講，連老師都會。(個案 H)

有意思的是，在進行個案 D 劉領港的訪談時，他表示從小生長在萬巒五溝村，是客委會在台灣唯一保存的客家村落。自幼和祖父母、父母同住，至今仍住三合院，在長期客家文化的陶冶下，連另外一半的選擇都是以客家優先，這是自己主動的設限，而非父母期待，當然劉領港也找到很理想的另一半。

問：你當時在選擇另外一半的時候，你也想說是客家人會比較好嗎？真的有這樣想？

劉：當然，你是說選擇另一半的時候，客家是絕對優先的啦。

問：為什麼？為什麼客家絕對優先？

劉：整個成長，因為這都是小時候的成長，我自己本身會講客家話。

問：對你來講是熟悉的。

劉：對啊，你叫我找一個講台語的，說實在的我台語講的不是很流利。

問：那你父母親會希望都是客家人嗎？

劉：其實我父母是算蠻開明的啦，因為我大嫂是閩南人，但我自己本身客家人是比較優先啦，是沒錯啦。(個案 D)

表 2：受訪人員背景資料表

個案代號	籍貫	父母族群組成	配偶是否為客家人	子女對客語的掌握
A	花蓮	父母皆客家	否	子女／否、 女婿／是
B	屏東內埔	父／客家、母 ／閩南	否	否
C	苗栗	父／客家、母 ／廣東	否	否
D	屏東萬巒	父母皆客家	是	不會說，但聽得懂
E	新竹關西	父母皆客家	是	是
F	桃園龍潭	父母皆客家	否	否
G	桃園新屋	父母皆客家	否	是
H	苗栗南庄	父母皆客家	否	是

## 二、職場行業別的選擇

就一般大眾對客家人的概念而言，特別是早期農業社會生活，多半以從事農業活動為主，屬於山區的經濟活動，諸如種田、種茶等勞動工作，比較辛苦，本身經濟條件也不佳。事實上，早期海運業特別是船長，多半以外省籍居多，主要是海軍退伍或大陸撤退來台的船長，在台灣繼續從事此行業。相形之下，客家族群肇因於生活環境的限制，耕讀傳家的傳統，同時受限於資訊取得並不一定方便，因此在海運這一區塊的從業人員，客家子弟的參與程度還需進一步討論。

在個案 H 莊先生的訪談中，他提到他們在苗栗獅頭山落戶，之後父親還當礦工的歷程。而個案 F 鍾先生，則提到農家生活的艱辛。

像我們這樣剛搬過來，你靠近海邊的地方，你幾乎都是比較沒有機會，靠山居還有甚麼煤礦或者是...怎麼說，應該是生活條件的問題吧。剛來你在海邊，你可能沒辦法生活，就找親戚。.....我們住在山裡面耶，那生活條件不同啊.....我爸爸哥哥都是礦工啊。(個案 H)

農家你要知道喔，農家就是種稻子，種稻子的生息只是...養足而已。(個案 F)

相關訪談資料大抵提及客家地區經濟較為辛苦，因此八位受訪者進入海運業的動機或有不同，但可歸納出兩點共性，一是為了改善家中經濟，二則是有親友的影響或鼓勵。

### (一)、生活經濟的改善

由於早期客家人的居住地並不靠海，因此從事海運業者並不多。根據受訪者表示，當時海洋學院(按：即現在國立臺灣海洋大學)上船的人以外省人居多，因為外省人在台灣本身沒有祖產家業，比較能夠離鄉背井，閩南人和客家人就比較不容易，所以相對從事此行業的人員就比較少。

八位受訪者除了個案 D 劉領港外，其他受訪者都是民國三十五年次至民國四十二年次出生，在他們正式就業時，當時臺灣的經濟正走向萌芽階段，船員賺取的外匯對國家社會有不少的貢獻。當時在船上工作的收入與公務員薪水差距大概有 20 倍之多，因此八位受訪者都提到從事海上工作的收入，是快速改善家庭經濟環境的方式。

我們那時候上船去，就是說第一個因為我們在農家，家裡講不好就是說很清寒，所以我是藉著說能夠在海上的比較優渥的一些資源，比較優渥的薪

資能夠改善家庭的生活。這是最核心的，咬著牙去做。(個案 F)

我們家早期是有田有地，不過光復以後都很亂，有田也不一定會耕，因為那時候種甘蔗種稻米，也沒什麼好的收入，所以小時候是蠻清苦的。(個案 B)

當初考到這個學校，一方面家庭環境不是很好，那個海大出來賺錢比較快一點，存錢比較快，這是很重要的一點。(個案 G)

## (二)、親友師長的啟發

八位受訪者談及其為何要選擇航海，除了大學聯考選填科系分發結果外，幾乎均有一個榜樣，並受其啟發。在學歷方面，有七位就讀過臺灣海洋大學，其中個案 C 在擔任領港階段，到大連海事大學進修獲博士學位，個案 H 則是中國海專畢業，他們都具備相關海上的專業知識。

關於投入此行業的動機，根據口訪資料，他們實受到師長親友的影響甚大，如班導師、從事海運業的兄長、舅舅、父親，甚至是鄰居長輩。

那高中時代就想從事於航海的工作。.....在唸書的過程中，主要是我們的班導師，他那時候也講說航海方面的事情。那我受業師裡面呢，總是對我說，在一個類群裡面呢，我們拿英國人來講，海上的船長，就是航海家，一個是律師，一個是醫生，這三個在一個社會裡面是具有一個高尚啦，他各方面來講是茁越的菁英這樣子。所以在那個時候看的刊物裡面，航海的職務在...很好的。(個案 C)

二哥念當時的海洋學院航管系，進而接觸海洋相關事業領域，收入較優渥而引領考入中國海專，因跑船收入相對於當時的陸上工作薪資水平優渥。.....那個海軍給我影響。因為我的堂兄他是服海軍的役，他穿著白色制服回來，讓我覺得說這個白色制服很符合我的期待、很符合我的個性那種感覺。.....我哥哥那時候他主導我，他想說他也認識說海這方面講來有一些遠景跟可以工作可以執行，因為台灣是海島國家，所以他就想說那竟給我報的，是他給我報的，五專聯考的中國海專的招生，所以在中國海專讀書。(個案 F)

我剛開始是讀高雄海專。那是因為我舅舅他本身也是跑船，我哥也是跑船。(個案 D)

我爸爸因為日據戰亂時代，他那時候就在日本讀書，那日本就是島國嘛，航海很發達，他就很羨慕跑船的人。.....他小的時候就日據時代就給送到日本去讀書，所以他對大海就比較有感覺。那我高中是讀屏東中學，初中、高中都讀屏東中學，畢業以後，每個考生，那時候就是說，照去年的成績，

台大物理系、台大什麼系、電機系.....這樣填下來。那我爸就跟我講說，不要，不要讀那個學校，要讀海洋，那時候叫海洋學院，第三屆，要讀海洋學院航海系。那我就照我爸意思。老師講：不行啊！你怎麼可以這樣填呢？人家從台大填下來，是不，台大清大交大這樣填下來，你怎麼海洋學院航海系填第一個？海專不好啦！因為他讀書的時候，那時候叫海專，我們是第三屆。他說你趕緊趕緊拿回去，再拿一張新的給我，拿回去叫我填.....我爸說，你不要管老師的，我叫怎麼做你就怎麼做。那我爸受日本教育的，小時候都怕爸爸怕的要命，老爸講的只好要重新填，填了墊上去，老師叫你改你怎不改，我爸說不要，就這樣。(個案 B)

我爸爸的朋友是船長，他覺得他賺了不少錢，帶了不少洋貨回來，我爸覺得我乾脆去跑船，然後我高中初中畢業，你跟他一起跑，他說不行，年紀還不到，不行跑，到高中隨便考就跑到海洋學院了。(個案 E)

### 三、客家社會網絡與就業關係

針對某些區域的特定團體或特定族群，進行其經濟活動、文化表現種種的比較討論，已是現代學界關注的重心。因為一個群體往往會形塑某種集體的氣質與態度，進而呈現出不同於其他人的行為表現或價值觀。張維安針對客家企業家進行研究時，他認為「在族群經濟或經濟社會學的範圍內，企業主的族群網絡與其企業網絡的關係，始終是一個重要的議題。」<sup>17</sup>本研究即是將「客家族群」中的「資深船長」，作為客家族群中一種特定對象進行討論。

一般而言，社會上對於客家族群往往有一些既定的印象，如比較團結，或比較服從，這樣的概念長期出現在種種報章媒體、一般論述、客家文化評論，但似乎沒有進行過系統性的分析研究。雖然本研究樣本只有八位，按訪談內容分析，亦可得見一些特徵與傾向。

#### (一)、客家人的自我認同

首先，在客家人的自我認同方面，八位受訪者對「客家」文化深具情感，同時也有高度的認同。在 1970 年代之前，臺灣社會環境因特殊政治情勢發展，以及對族群概念的分野，客家族群相對較為弱勢，所以大部分的受訪者，在青年時期的族群認同上，為了生存，也為了適應社會環境，比較選擇傾向做一位「隱

---

<sup>17</sup> 張維安：〈客家企業家探索：臺灣客家企業家之經濟網絡分析〉，收錄於江明修主編：《客家企業家》，2011 年，頁 67。



性的客家人」。

那時候的海運公司形成一個三個山頭。第一個就是所謂的閩南人的一個會社，他的一個 group 他的一個團體，另外一個就是外省人的團體，那客家人是很隱性的，客家隱性的。……他知道客家人在整個會社、整個團體裡面都是蠻隱性、比較弱勢，所以他沒有表達他本身是客家人。(個案 F)

我客家人的身分，通常我不會去突顯，因為我本身有廣東，我媽是廣東人嘛，所以我們講話也是講的國語比較多，而且我們在講國語的時候，客家腔也比較弱、比較少，所以聽不太出來，所以人家都不曉得，我高中唸書的時候人家不曉得。假如這個族群裡面，他有排擠你的時候，你要生存，那你會把這身份隱忍隱藏掉，這個客家就是這樣子，包括台北市，很多通化街那個地方都是客家族群，他出來作生意絕對講台灣話，他不要讓有我們隔閡，因為做生意嘛，他要生存嘛。(個案 C)

我表明我是客家人，所以大家會知道我是客家人。可是有些人覺得說客家人他不太顯性，他是比較隱性的，他不太表明他是客家人，剛講說客家人可能之間在整個群體裡面受到一些擠壓、排擠。(個案 F)

在訪談的資料中，個案 C 徐領港提到當客家人生活在其他族群環境中，為了避免凸顯差異，或受到排斥，往往會更為低調，「不是說他自己瞧不起自己客家人，他為他生存的條件，因為我一出來可能把我的身份條件破壞掉了，所以我就維持一個和諧均衡。」他認為這種態度並不是負面，「當客家話的流通程度不高時，適時扮演『隱性的客家人』，除了能讓人際關係更圓融，也是邁向成功的策略」。

## (二) 客家網絡和就業發展

客家人見到客家人時，往往都有一種屬於族群性的親切感和信賴感，這是幾位受訪者在訪談過程中提到，如果知道對方是客家人，會覺得比較談得來，也比較親切，距離感比較沒有這麼強，相同族群的人經常能夠相互支持。

當知道你是客家人的時候，雖然你是講台灣話，知道你是客家人，你又講客家話，他馬上就很親切啦！這兩人都是很親切。就跟黃○○一樣，(按：指個案 A 黃領港)他在外面是講國語的，他絕對不會表現出他是客家人，但是我們私下他有時候也講客家話，講國語，但我們稍微講點客家話的時候也可以。(個案 C)

私底下講話或是上岸的時候，大家出去一起，那比較容易在一起，是這樣。

在工作你還是要做好你的事，他也不會特別管你或是特別那個，你做你的，公司交代的做好就好，他不會說故意刁難你，和氣生財，他就這樣。(個案 E)

由此可知，同族群、同語言的人彼此自然能產生親切感，談話也能夠較為深入。

那麼族群網路建立，對於客家子弟在職場，特別是海運業，還是有正向的幫助。在訪談過程中，幾位受訪者都表示如果有機會提拔後進，知道後輩是客家人，會有多一點的照顧和提攜。相同的問題，也有受訪者認為族群因素並不會有所影響，最重要的是個人能力。

會，我會特別的照顧他。因為那種親情跟感情跟那種血溶於水的那種感覺啦，因為客家人我們有那種遺傳的 DNA，有這個因子會覺得說對客家人我們會特別的關注他。但是也站在公司整個管理的立場啊，當然有些東西該表明的東西，我們還是秉持著公司的一個原則，因為我們身受公司的俸祿，所以還是遵守公司的規則，但是在私下方面我們會對他有一些另外一種情誼在，這個是絕對的，很明顯。(個案 F)

我鼓勵他啊，只要這個人很上進我都會鼓勵他，也不限於一定要客家人。當然要說你要說自己的家鄉的人，總是希望他能夠更好一點，這是難免。(個案 B)

假如說我的水手或我的船副是客家人，我真的我就會對他特別的關注，或者有機會給他個調教什麼之類，對他的期待會比較深，這個是絕對的。假如同樣來應甄，同要的条件對不對，他是客家出身的話，你說我有沒有比較稍微的差別待遇，這樣講對不對？好像是會有那麼一點，我可以這樣說，好像那是，不是故意，那是很自然的一個感覺就出來了。你會有比較親近的感覺。你說有沒有？好像有。那也不是故意去講，那就很自然的。我會特別照顧一下，客家人是苦出來的，應該提拔...讓他有機會。(個案 H)

#### 四、客家精神價值的啟發與繼承

每個行業都有其專業，但族群的特質是否能夠在工作中產生積極正面的影響或轉化？海運業的收入雖然相對陸地高，但是針對海運業的辛苦沈悶，個案 D 劉領港因為當時專跑周周有航班的貨櫃船，生活枯燥沒有娛樂，「每次就是在碼頭等裝貨下貨，然後當班……船不停的跑、移動，當班六小時、休息六小時…」因此他形容跑貨櫃船像是在「做水牢」。於是他認為客家精神中的「堅持」、「撐下去」，對他而言太重要了。因為人生總有瓶頸或挫折，不會一路平順，因此擇

善固執，堅持原則作對的事很重要。同時他也認為客家人的「服從性」很高，同時也很踏實肯吃苦，劉領港認為這些屬於客家族群流傳下來的價值信念對他影響很大。

個案 B 李領港認為，客家人比較刻苦耐勞，所以不管當兵、跑船或做什麼行業，我們都比一般都市的孩子要表現的比較勤奮。是吧，你當長官一看，這個年輕人刻苦耐勞，叫他做什麼就做什麼從來不會抱怨，印象就好了，這大概是客家血統啊，給我最大的影響。

個案 G 鄒船長提到「海上沒有靠山，只能靠自己」，勤奮又吃苦耐勞是社會對於客家人傳統的印象，但鄒船長卻以為「勤奮，是本分」，他並不認為這是客家獨有的特色，而是歸因於個人的特質與努力，不應該用族群特質作為自我設限的理由。

個案 C 徐領港認為就社會觀感而言，往往認為客家人很硬頸，時至今日卻往往含有貶抑之意。他認為隨著時代的發展，客家人的思維應該也要轉型。在每個階段中，徐領港認為首要就是自己的辛勞付出，特別是到海上工作的時候，一定會有委屈，當你有委屈的時候，究竟應該直接爆發，還是要隱忍？如果直接表現不滿的情緒，要不下船，要不然就不從事航海工作了。還是我們可以先冷靜，事情終究可以解決。但是他發覺客家人脾氣很暴躁，硬頸是硬頸，他正面衝突的時候是會壞了大局，因此有所堅持是好事，但是如何拿捏就是學問，不能老用「硬頸」精神來搪塞。

個案 F 鍾船長提到，客家人所重視的家庭與倫理觀念，對他而言影響深遠，同時他投入將近 20 年的海上生活後，立志 40 歲轉為陸上工作，一路進修到博士，並在海大執教，正是因為著客家勤簡刻苦勤奮的基因和血液，讓他一路能夠堅持到今天。

個案 H 莊總經理談客家人的特性時，他以為我們一般標榜自己是刻苦耐勞、硬頸，但是比較吃苦耐勞是因為環境造成的。當我們客家人來台灣以後只能往山區發展，山區發展也有瓶頸的地方，才會吃苦耐勞，這是外部因素、環境而造成你不得不吃苦耐勞。此外，他也提到客家精神中的節儉與親身實踐。他以購物為例，認為有需要才買，而不是因為一點需要而買很多，囤積不用就是浪費。

## 伍、結論

透過對八位受訪者的深入訪談和生命敘事的撰寫，吾等可以透過從事不同行業客家菁英的成就，重新理解客家，並觀察傳統客家精神在生存於現代社會的客家人身上，如何被應用與轉化，調整與定義。

客家人是否隱性，過去也許因為社會環境的關係有其不得已，然而隨著時代的改變，大多數客家人都能夠認同自己的客家身份，甚至有很高度的光榮感。李領港提到「客家子弟生來就有勤勞、節儉又不服輸的基因，有如健康優良的種子，不論在哪裡也不管環境是多艱險惡劣，只要有土壤再加些水分，這些種子必能發芽、茁壯進而枝葉繁茂開花結果。」

這八位受訪者的成功，其實身上流著的客家基因和客家傳統，都能帶給他們很多滋養。特別是「硬頸與堅持」、「勤奮與吃苦」，讓他們在多年的航海生涯中，都能克服困難，不斷地面對人生的挑戰。他們的成功並非偶然，而是有計畫地按部就班，誠懇踏實一步一步向前，才有今日的成就。

回想訪談時張領港操持帶著海陸腔的國語，還有爽朗的笑聲，與筆者分享他們祖譜的驕傲與感動，他說這輩子身為客家子弟，最有成就感的一件事情就是想花錢有錢花啊。面對長期以來我們對於客家族群的某些成見，不盡然被破除，然而這些受訪者小時候都曾經經歷客家人貧困的生活，基於對職業勇敢的選擇，突破安守土地與家園的侷限，他們為自己創造出一片悠遊自得，不再為經濟所苦的后半生。他們的經驗為傳統的客家精神提供新的詮釋，做任何事只要能主動、勤快、肯學習、加上吃苦耐勞，定能獲得肯定和賞識，從事任何職業，必須堅持到底，才會有美好的成果。

透過他們的經驗，吾等可知客家的特質是適合從事海上工作的，而非既定的認知，總把客家人困在土地與山上，應該多鼓勵客家子弟參與海運事業，必然能開創新的天地。李領港說道，「海洋蘊育無盡的寶藏和生機，徜徉其中更令人心胸開闊。當年客家祖先們，大無畏的由中土冒險渡海外出，今日其後代散佈全世界各角落，於各行各業中嶄露頭角。台灣是個海島，理應是個海運發達國家，客委會應善用各項資源，藉由網路、電視、影劇及媒體宣傳和各項慶典活動，廣泛而深入的介紹海洋龐大資源及延伸發展出來的各種行業，及其創造出的巨額財富。多鼓勵客家子弟，勇於乘風破浪，創造更美好的人生。」這段話是其回首一生之感，亦值得新一代的客家子弟深思。

## 陸、參考文獻

- Paul Cloke 等編，王志弘等譯：《人文地理概論》，台北：巨流圖書，2006 年。
- Rainer Kokemohr，馮朝霖譯：〈質性方法中的參照推論分析：傳記研究之案例分析〉，《應用心理研究》12，2001 年，頁 25-48。
- Robert C. Bogdan Sari Knopp Biklen 原著，黃光雄主譯/校閱：〈質性研究之特性〉，《質性教育研究理論與方法》，台北：濤石文化，2003 年。
- 王東：《客家學導論》，上海：上海人民出版社，1996 年。
- 丘權政：《客家的源流與文化研究》，北京：中國華僑出版社，1999 年。
- 周和平：《我國海運人才培育之部研究》，國立臺灣海洋大學海洋運輸學系，1990 年。
- 林建享：〈另一種移動的觀點：Ipanga na 我們的大船〉，朱銘美術館季刊 30，2007 年 7 月。
- 林建享：〈拼版舟上的男人們 – 1001 Ipanga na 跨越號〉，台灣文學館通訊 23，2009 年 5 月。
- 林光：〈航運管理從業人員職業能力之研究〉，《航運季刊(創新版)》3：1，1994 年，頁 27-42。
- 江明修主編：《客家企業家》，台北：智勝文化，2011 年。
- 邱彥貴、吳中杰：《臺灣客家地圖》，台北：貓頭鷹出版社，2001 年。
- 胡愈寧、張瑞蘭：〈GIS 與客家之空間對話—以苗栗縣客家外籍配生活適應為例〉，2009 年臺灣社會學會年會，東吳大學社會學系主辦，2009 年 11 月。
- 徐正光主編：《徘徊於族群和現實之間：客家社會與文化》，台北：正中書局，1991 年。
- 徐國裕編撰：《船舶安全與海運管理論文集》，台北：中華海洋事業協會，2011 年。
- 張容嘉、張維安：〈客家文化園區政策分析：文化與產業結合的願望思維〉，《客家公共事務學報》創刊號，2010 年，頁 29-53。
- 張維安、黃毅志等：《台灣客家族群史產經篇》，南投市：台灣省文獻會，2000 年。
- 張維安：〈台灣客家企業家探索：客家族群因素與金錢的運用〉，《客家研究》2，2006 年，頁 43-75。
- 張維安：〈客家企業家探索：臺灣客家企業家之經濟網絡分析〉，收錄於江明修主編：《客家企業家》，2011 年，頁 66-87。
- 張維安：〈社會鑲嵌與本土化研究：以關係網絡與經濟活動研究為例〉 (Social embeddedness and local studies: the studies of Quanxi networks and

- economic activities as an example), 《教育與社會研究》2, 2001年, 頁67-89。
- 張維安: 〈族群記憶與台灣家意識的形成〉, 莊英章、簡美玲編: 《客家的形成與變遷》, 新竹: 交通大學出版社, 2010年, 頁719-744。
- 陳素鳳: 《不再下海—老船長的生涯轉折故事》, 國立高雄師範大學成人教育研究所碩士論文, 2004年。
- 陳國祥: 《硬耿領導: 客家籍政治領袖的志節與功過》, 新北市: 印刻文學, 2011年。
- 溫子芸: 《臺灣船員的人格因素對操船行為之影響》, 國立臺灣海洋大學商船學系碩士論文, 2007年。
- 黃毅志: 《社會階層、社會網絡與主觀意識》, 台北: 巨流圖書, 2002年。
- 謝玉玲: 《土地與生活的交響詩—臺灣地區客語聯章體歌謠研究》, 臺北: 秀威資訊科技股份有限公司, 2010年。謝玉玲: 《空間與意象的交融: 海洋文學研究論述》, 臺北: 文史哲出版社, 2010年。
- 謝重光: 《閩台客家社會與文化》, 福州: 福建人民出版社, 2003年。
- 羅英祥: 《漂洋過海的客家人》, 開封: 河南大學出版社, 2003年。
- 羅香林: 《客家研究導論》, 台北: 南天書局, 1992年。
- 譚元亨: 《客家新探》, 廣州: 華南理工大學出版社, 2006年。
- 譚元亨: 《客家聖典》, 深圳: 海天出版社, 1997年。
- 嚴立基: 《從命令航路到鐘擺航線—論戰後臺灣航運發展的背景及方向》, 國立花蓮教育大學鄉土文學系碩士論文, 2009年。

柒、附錄：八位客籍船長生命敘事

# 客籍船長生命敘事

---

| 徐○裕 (苗栗客家人)

海洋為人生的第一志願

| 張○榮 (新竹關西客家人)

用「眼」看盡千帆，用「心」紀錄海洋，如數家珍的海洋人生。

| 黃○輝 (花蓮客家人)

步步為營，預見未來人生

| 鄒○樹 (桃園新屋客家人)

海上沒有靠山只能靠自己。

| 劉○義 (屏東萬巒客家人)

「顧港」又「顧家」的年輕領港。

| 鍾○泉 (桃園龍潭客家人)

客家傳統「顧家」觀念，讓資深船長重返陸地，掌管人生的滿舵。

| 李○豐 (屏東客家人)

人生好似海洋，在起與落之間為生命添加精彩！

| 莊○源 (苗栗南庄客家人)

深耕專業領域，一動不如一靜。

# 徐○裕

(苗栗客家人)

| 現任高雄港領港、中華海洋事業協會理事長、航海技術研究會常務理事兼研究委員會主委、大學兼任講師、客座教授。

| 曾任航運公司船長、研究船船長、考試院特考命題委員。

| 最高學歷：大連海事大學交通運輸工程工學博士。

## 海洋為人生的第一志願

出生於苗栗的徐○裕領港，在中學時期就已立志從事與海洋相關的工作，當時的導師曾經勸他深思，以免興趣轉換而無法轉行；但徐○裕堅持選填海洋做為志願，並一路從船員做到船長；再回到陸地上工作時，更把握機會繼續深造博士學位。徐○裕一路堅持、不放棄夢想的精神，讓人生越來越寬廣。

### 從小立志在海洋。

客籍資深船長徐○裕（1952 年生），父親為苗栗客家人，母親為廣州籍。自小在客家山城成長、求學；高中時就讀新竹第一學府：新竹中學；「當時我們的學校就是校長辦學很認真，校風開放、研究風氣比較盛行」，徐○裕領港侃侃而談求學過程中，教師如何指導他們在一試定終生的聯考制度下，為自己做出最好的規劃。不同於其他同學的懵懂，徐○裕很早就確定了人生的志向，「那時候在考試時前就要先填好志願阿…總共有 130 幾個志願，我當初才填了 17 個，通通都是和海洋船舶有關的我才填，老師還很認真的勸我多填幾個，但是我就是很確定，海洋是我的興趣」。進入海洋大學就讀，畢業後即投入海上實習，展開夢寐以求的海洋工作。

經歷遍及客船、貨櫃船及雜貨船，更曾於寰宇學府服務超過三年，「工作了以後才知道以前學校裡教的只有 50%，真正上船之後才發現有很多須要透過實務累積才會有經驗，真的是『學海無涯』阿」。

### 隱性客家，讓人際更圓融。

徐○裕認為當社會變遷、教育環境改變、資訊的流通，族群先天的條件一定會被融合和調整，「如果能保留客家的 DNA，並融合現在的社會環境中就是一個很好的『勢』，能夠創造優勢」；當客家話的流通程度不高時，適時的扮演「隱性



的客家人」，除了能讓人際關係更圓融，也是邁向成功的一種策略。

### **堅持，是成功的不二法門。**

徐○裕認為客家人有一種堅持的韌性，其實這在各行各業中都是非常受用的。「客家人的好處，就是為了達到人生目標的時候，就是一路堅持要達到這個目標。中間會有委屈，都可以忍耐，不管是多少年，一定要設定目標然後持續下去」。

# 張○榮

(新竹關西客家人)

| 退休領港 (高雄港)。

| 曾任航運公司近洋船大副、澳洲遠洋船舶船長。

| 最高學歷：國立臺灣海洋技術學院。

## 用「眼」看盡千帆，用「心」紀錄海洋， 如數家珍的海洋人生。

甫於 2011 年退休的資深領港張○榮，以開朗樂觀的言談娓娓道來從山居到海洋的豐富人生經歷；人生片段對張紹榮而言並不是過去式，每一刻「曾經」都是「當下」！

### 與海洋結下不解之緣。

從小穿著「中美合作」麵粉袋所縫製的「褲頭<sup>18</sup>」、打著赤腳在石子路上奔跑長大的客籍資深領港張○榮（1946 年生），是家中的長子，下有 2 個弟弟及 3 個妹妹，雙親是新竹關西芎林鎮上唯二的西裝裁縫師傅。

對一般傳統客家家庭而言，身為長子（女）都必須犧牲求學之路，提早踏入職場協助家計，但張○榮母親一路支持他，讓他有機會受高等教育，這也成為張○榮一生最感懷於心的事。畢業於芎林國小後一路就讀至新竹省中；另因父親的友人為船長，時常帶洋貨回來，而父親亦支持張紹榮學習一技之長，故高中畢業後選擇海洋學院，「那時後聯考是一試訂終身阿，我還記得我考 397 分」，其後便與海洋結下不解之緣。

### 海上工作辛苦卻換來極高的報酬，轟動地方小鎮

「一般山村子弟不想離家，不想跑船。認為『唯有讀書高』，鄰里間覺得『師』級的才是出頭工作。船員漂泊、離鄉背井誰要去做…」。但張○榮選擇海洋學院並且一畢業就投入海事工作，一肩扛起家計的他從基層船員做起，長子顧家的天性讓張○榮專跑近洋船、捨棄遠洋；因此，每週都可以回家探視；但畢竟是來自山上的孩子，在海上時常暈船，曾經從高雄一路暈到東京。但是張○榮說「就是因為我們鄉下小孩苦，打著赤腳跑，才能夠有好的體魄阿、像鐵打的！」數年來

<sup>18</sup> 客語發音，意指褲子。

轉任知名航運公司累積資經歷，一路升至三副時，每月已可賺取新台幣 5000 的優渥薪資，遠高過於擔任教師每月 800 元的薪俸。在民國 66 年時當上船長，年收入逾百萬，還因繳稅金額過人而被地方媒體的報導，引起地方小鎮的轟動。「身為客家子弟最有成就感的一件事，就是『想花錢的時候有錢花』！」，後來弟弟也因此想投入海上工作但卻因為不諳水性而作罷。

### **硬頸，不是固執，是一種信念！**

對張○榮而言，客家的「硬頸精神」是要能夠「順其自然，隨機應變」亦是一種要「活在當下」的信念。他例舉民國 70 幾年時，有一次在印尼回台灣の木材船上，船艙破洞卻被木屑掩蓋，船開到東沙群島附近就開始進水；時節正值冬季，強勁的東北季風猛刮、滔天巨浪！船身開始傾斜、大艙已經進水、海浪打上甲板…當時擔任船長的張○榮當機立斷不回台灣，反而順風開往新加坡；「我全速前進阿！後來風浪太大，整個 station 斷掉，木頭全部掉入海裡，船就正了…但是救命要緊，活著比較重要！」張○榮說他不喜歡照相，「我把這些放在我的腦海裡，放在我的心裡；相片這些都是無用之物，最後都還是要拋棄的」，沒有影像的紀錄，但從國中師長、高中室友；從越野跑步到海上驚魂，每件事情歷歷在目、如數家珍；從他的描述裡，如同身歷其境般生動刺激，能感受他歷經過的千帆，更勝過千萬張照片。

張○榮父母皆為客家籍，妻子也同為客家人（新竹女中畢），育有二女一男，皆諳客語，現居加拿大。

# 黃○輝

(花蓮客家人)

| 現任台中港領港辦公室主任、培訓講師。

| 曾任航運公司船長、到訪國家高達 43 國。

| 最高學歷：國立臺灣海洋大學航海系。

## 步步為營，預見未來人生

黃○輝領港來自台灣後花園-花蓮，透過當年的聯考機制而進入臺灣海洋學院就讀。畢業後投入海洋工作即縝密地、步步為營規劃自己每一階段的人生。黃○輝勉勵年輕人要能夠先苦後甘、為未來生活預作縝密規劃；如同海上工作，雖然步步驚心，但總是要能夠看穿迷霧，預見壯麗的海洋風景。

### 累積資歷，不惜「捨近求遠」。

黃○輝領港（1953 年生）是花蓮客家人。因家境因素與當年的聯考機制下，以選填學費較低的國立學校為主要志願；且考量畢業後能夠馬上就業、收入豐厚而進入臺灣海洋大學航海系就讀，半工半讀完成學業後，旋即上船投入海洋工作。為了改善家境，因當年國內船隻數量較少，黃○輝選擇一年才能返家一趟的遠洋貨櫃船「我不能想下個星期要去哪裡，我只能想一年以後要去哪裡」，但也因此航跡遍及五大洲，「海上工作十幾年，世界都不知道繞了幾圈了」，在尚未獲取船長資格之前，黃○輝即到訪世界各國；十數年來曾到訪的國家即高達 43 國，甚至於五大湖區、黑海、北歐等稀有航線都能如數家珍「這就是累積資歷，去跑別人沒有去過的地方」。

### 不止逐夢，更要踏實規劃。

「投入航海生活後，『領港』是夢想、是夢寐以求的成就」，黃○輝於 1996 年取得領港資格，但其實他在上船的第一天就開始按部就班的追逐這個夢想。「在學校習得一技之長，直到引水人這個階段等於是開花結果；引水人有優渥的薪水和條件，可以讓全家衣食無虞，前面的辛苦換來後半生的安穩，一切都很值得」，他認為陸上的領港工作是海上工作的延續，雖工作性質相似但屬於不同行業類別，但也需要更多的經驗才能勝任；黃○輝認為在客家家庭長大的孩子，韌性比較強也較吃苦耐勞，受到成長環境、家庭刻苦而養成勤儉耐勞的個性，較能為將來打算，但是父執輩對航海一無所知，不如有些「航海世家」，能有家人協助規

劃策略，在 36 歲就取得領港資歷縮短過程。對黃○輝來說，海洋工作是「步步驚心」，但也要靠自己「步步為營」的規劃，設定目標才能達成夢想。

### **鼓勵女性投入海事工作**

黃○輝打趣地說「女生要上船的因為沒有男朋友，男生不上船是因為有女朋友」。從事海洋工作要能先苦後甘，必須要透過縝密的規劃，在累積必要的資歷後轉職，對女性來說也是很好的職業選擇。「現在全國考領港的人數相當於當年我們『一個港』考領港的人數」。相對的高錄取率及穩定的工作性質，黃○輝亦鼓勵女性從事海上工作「現在有很多船上的三副都是女性擔任，女性登船的興趣及意願都相對的比較高。男生還比較興趣缺缺…，有實際的海上經驗、上船的經歷。增加收入也相對的比較容易」。在海上工作除能累積資歷、財富，且未來顧及家庭要轉職的範圍也會因此增加許多選擇，例如海上保險、船員派遣、裝船等工作，且較易獲得上級信任。

### **從「隱性的客家人」到「善用語言優勢」**

在 1970 年代之前的高中時期，社會環境因對族群概念的分野，客家族群相對較為弱勢，「我就很擔心其他人知道我是客家人，所以我也不說客家話」，後因社會變遷及風氣更張，客家族群間能透過語言相互聯絡反而倍感親切。黃○輝認為步入社會就是要廣結善緣，客家的背景身分反而是個助力，「因為你多會了一種語言，多一種能力。例如我到馬來西亞、印尼等地，當地也有很多客家人，在工作上也是大有幫助，很親切。」

# 鄒○樹

(桃園新屋客家人)

|資深船長... (2011 年退休)。

|最高學歷：國立臺灣海洋大學。

## 海上沒有靠山，只能靠自己。

個性篤實寡言的資深船長鄒○樹，自幼於海邊小鎮長大，對海洋並不陌生；為了改善家中經濟條件而選擇從事收入豐厚的海洋相關工作。一生與海為伍的鄒○樹船長甫於 2011 年自船長職務退休，目前在桃園家中享受久違的陸地生活。

### 一生與海為伍。

客籍資深船長鄒○樹（1951 年生），生長於桃園新屋鄉，不同於許多客家子弟出生於山村，鄒○樹老家住在海邊，反而對海洋有一種親切的熟悉感。幼時就讀大坡國小、楊梅初中，後進入新竹中學考取臺灣海洋大學就讀；畢業後考取資格擔任船上三副的工作。選擇海洋做為職業亦是因為經濟的考量，能夠在短時間內累積豐厚財力，「在陸地上你有靠山阿，但是在海上沒有凡事就只能靠自己」，在船隻上工作，不論是裝卸貨、船舶安全等都是需要高度專注的獨立工作，壓力也相對的升高，縝密的思考則是從事海上工作的必要條件，而鄒永樹船長則是一生都奉獻給船舶，直至 2011 年退休。

### 「設身處地」的思維模式。

不論是在海上或在陸地上工作都必須要為他人設想，但海事工作更是如此，「要想到船舶、貨物價值都很高，不能夠有差錯，做事要很細心、思慮要很周到」，海事工作因特殊性除了需要抗壓性更需要思慮縝密，要能瞻前顧後才能完成每一次的出勤任務，鄒○樹船長將一生都置於設身處地的思維模式中，時時考量可能的情況與結果。

### 勤奮，是本分。

鄒○永樹船長雖寡言但也直言不諱的說「勤奮，是本份」。勤奮耐勞是大眾對於客家人傳統的刻板印象，而鄒永樹船長並不認為這是客家淵源獨有的特色，而是歸因於個人的特質與努力；在職業生涯中，客家族群的背景亦沒有特別的影

響或設限，因海事船舶的相關工作需要的是專業的技能與經驗，「現代的年輕人不太願意跑船，會認為跑船很辛苦，但是其實凡事一定要勤奮，勤奮才有可能行行出狀元」，鄒○樹船長勉勵後進學子，除了思慮縝密外，更應該要保持勤奮的態度面對工作。

# 劉○義

(屏東萬巒客家人)

| 現任高雄港領港。

| 曾任職於航運公司、郵輪公司。

| 最高學歷：國立臺灣海洋大學航運技術系。

## 「顧港」又「顧家」的年輕領港。

領港劉○義年僅 46 歲但已擁有 10 年的領港資歷，是業界少有的年輕領港；他打趣形容現在船務工作很穩定如同「坐水牢」，但他當年也有幸登上「寰宇學府」(Universe Campus) 看世界；對客家文化淵源情感深厚，現仍居住於傳統的客家三合院內，娶妻則是「客家優先」。

### 命中注定當領港？

出生於屏東萬巒客家聚落<sup>19</sup>的劉○義領港(1966 年出生)，父母皆為客家人，上有一兄一姐，劉○義排行老么。對於客家淵源及文化有極為深厚的情感，娶妻成家也是「客家優先」，雖長期從事與海事工作，但仍堅持居住在客家傳統三合院。因舅舅及哥哥皆從事海上工作，幼時就讀五溝國小及萬巒國中，後即進入高雄海專航海科就讀，畢業即上船實習。

領港原本不在劉○義的人生目標選項中，「從擔任三副二副開始，我就有生涯規劃，但原先設定只有到船長」，當時專跑周周有航班的貨船，劉○義形容跑貨櫃船像是在「坐水牢」；生活枯燥而沒有娛樂，「每次就是在碼頭等裝貨下貨，然後當班…船不停的跑、移動，當班六小時、休息六小時…」。

但也因為裝載貨櫃必須要時常移動船隻而結識許多領港，進而瞭解領港工作，「那時已經擔任船長兩年多，資歷累積將近，但是領港職務是有缺額才招考，所以參加考試還要看有沒有機會…很多資歷夠的船長一不小心就會錯過考試」，於是劉○義著手進行資料的收集和準備，當劉○義累積船長資歷剛屆滿 3 年(考取領港資格的年資限制)時，適逢領港增額的國家考試；劉○義於 2002 年順利地考取領港資格，當年劉○義才 36 歲；在離家鄉最近的高雄港區服務。

---

<sup>19</sup>萬巒五溝水因客家聚落及宗祠保存完善，於 2008 年由文建會指定為全台唯一歷史聚落保護區。



## 多聽、多看、多把握，人生大不同。

現年 46 歲卻已經從事領港工作長達 10 年，是業界少有的年輕領港；當年在實習結束後，初投入海事工作時於香港偶遇正休學賺取學費的海專學長，他鼓勵劉○義能夠繼續累積學歷進入大學就讀，「學長建議我去念大學，鼓勵我要為未來設想，如果繼續跑船可以幫助升遷；如果有一天沒有跑船，至少大學的學歷可以也可以幫助我進入其他的單位服務」。聽取學長的建議劉○義回到臺灣海洋大學航海技術系就讀。1987 年開始投入海事工作，從實習生升到大副歷時 9 年（1987-1996）；擔任船長約 4 年時間（1996-2002）；歷經貨運船及「寰宇學府」（Universe Campus）的特殊經歷，曾經短暫的下船，聽從長輩建議，因介紹而結識客籍妻子完成終身大事。

令劉○義領港回味無窮的航海經驗是 1993 年時擔任「寰宇學府」<sup>20</sup>（Universe Campus）二副；不同於貨輪裝載貨物，郵輪載運的是「人」，安全因素則為首要考量。劉○義必須要走遍整艘船確保安全無虞，但也能夠有機會跨越工作區域而與人接觸，「那真是太舒服了！不像跑貨櫃船那樣枯燥而是可以到處去看，真的是環遊世界、大開眼界」，上了寰宇學府的船，100 天的航程讓劉○義能夠有機會大開眼界造訪 10 數個國家，感受到航海的樂趣。

現仍居住在傳統客家三合院祠堂的劉○義打趣說，「我不要衝刺了，現在已經『淡定』了；我是個顧家愛老婆的海洋人」，劉○義勉勵後進若希望能夠擁有安穩生活與豐厚收入，要先能擁有實際經驗、也要能忍受一開始的寂寞枯燥，但只要是自認為「對」的方向，就應該要堅持，並且把握機會。

---

<sup>20</sup> 寰宇學府（Universe Campus），又稱為「海上大學」或「海上學府」。1970 年香港富商董浩雲創辦「海上學府」希望作為人生事業的指標；當年將 8.3 萬噸的超級郵輪伊莉莎白皇后號改裝為世界最大的海上學府，但 1972 年即將裝修完成時不幸燒毀沈沒。董浩雲再買下大西洋號，命名為「寰宇學府」，並與美國科羅拉多大學、匹茲堡大學等學校合辦，學生在船上選修課程進行學習，並實際到世界各地考察，寰宇學府春秋兩季開課，在海上環球航行 100 天（50 天航行、50 天停靠碼頭）進行在地的經驗累積及學習，學期結束後，所選修課程由原校認可學分。寰宇學府處女航為 1972 年由美國紐約出發，載著 418 位大學生及 63 位教職員實踐「行萬里路，讀萬卷書」的瑰麗夢想。停靠如上海、基隆、檳城等主要港口；學生組成來自美國、亞洲等不同國家。

# 鍾○泉

(桃園龍潭客家人)

| 現任國立臺灣海洋大學運輸科學系專任講師。

| 曾任航運公司船長、企劃室課長、海洋研究船船務監督。

| 最高學歷：國立臺灣海洋大學航運管理博士。

## 客家傳統「顧家」觀念， 讓資深船長重返陸地，掌管人生的滿舵。

擁有第一位台灣博士頭銜的資深船長鍾○泉，生於龍潭三坑的偏鄉山村，雖自幼失怙且家境清貧，但受兄長影響而對海洋產生憧憬、投身海事工作；在海上乘風破浪 20 年，鍾○泉一路規劃自己人生的航道，並決心重返陸地掌自己人生的滿舵。

### 山城子弟的搏浪人生。

客籍資深船長鍾○泉（1951 年生），在家中排行第九（老么），上有 4 位兄長及 4 位姊姊。幼時就讀三坑國小、桃園國中（入學時是初中制後改為國中）。中學畢業後受兄長影響而對海洋產生憧憬，投入技職教育，進入中國海專（現台北海洋技術學院）就讀；畢業後旋即投入海上工作，自基層做起長達 12 年，經歷日本外借船員及二副、大副等職位。1985 年因生涯規劃參加船長資格考試時，適逢臺灣海洋大學二年制技術學院第一屆招生，即再度重返校園就讀。畢業後返回船上工作直至 1984 年離開船務公司，擔任臺灣海洋大學研究船船務監督兼船長，並同時就讀臺灣海洋大學航海技術研究所在職班，畢業後投身教學工作；後因教學所需，遂於 2002 年再度報考航運管理博士班，於 2009 年畢業。

### 資深船長不只開船，亦掌管自己人生的滿舵。

鍾○泉不斷強調「我是客家人，我還是顧家的」，人生的航向要掌握在自己的手中；他職涯的規劃是「前 20 年搏浪，但 40 歲時就要回到陸地」。從事海上工作其性質是各司其職、但也缺乏外界資訊；但他把握每次登陸的機會，除了精進船務工作所需要的資歷外（例如考取船長資格），更把握機會累積學歷，孜孜不倦地學習。他認為「我並不是『學海說海』，而是我們生在一個海島國家，海上運輸是我們絕不能忽略的重要關鍵」。他亦認為人類是一種群體的、陸棲的動

物，從事海上工作能夠用在短時間快速的累積財富。鍾○泉回想當年以新鮮人之姿投身海事工作時，每月可以賺取 300 美金，折合台幣約 12000 元的優渥薪資，遠遠超過兄長 20 年年資所賺取的 3000 元薪俸，高收入能立即的改善家中經濟條件。但鍾○泉也說「跑船不是你的事業，只是你的職業，是人生的跳板」，海上工作雖然辛苦，卻是投入有限的資源與時間，換取更優渥收入的手段，讓人可以展開人生新的航道。

### **擁有「硬頸精神」，更適合從事具有高度挑戰性的海事工作。**

「海上工作是離鄉背井的、與大自然搏鬥的，而客家子弟擁有『堅毅、不怕困難』的個性，所謂的『硬頸精神』，是非常適合從事具有高度挑戰性的海事相關工作」。在獨立作業的海事工作中，如遇到同為客籍的工作人員，鍾○泉更會相互勉勵提攜。而現代客家青年雖已跳脫族群的藩籬，能更加融入社會群體；但更應善用身體裡留存著「硬頸」、「耐勞」的客家 DNA，以面對人生的各種挑戰。

鍾○泉父母皆為客家籍，1980 年與外省（山東籍）妻子結婚，育有二女。因妻子幼時住在客家庄故能聽說客語；但二女長住台北且客語非妻子之母語，二女不諳客語。

# 李○豐

(屏東客家人)

| 現任台中港領港。

| 最高學歷：國立臺灣海洋大學航海系。

## 人生好似海洋，在起與落之間為生命添加精彩！

李○豐領港擁有二個港口的引水人執照，也是少數從事海事工作者擁有跨界經驗的船長。出身屏東農村，為家中長子。曾經一路順遂的考取海事工作所需要的各項資格，並曾駐日監船；但三次考取領港資格敗北的經驗，讓人生轉向！獲取證券營業員執照後，李船長轉於「股海」中求生存，歷經股市萬點的光景與崩盤負債千萬的起與落，為李○豐領港的人生，增添經驗與光采。

### 聽從父命，但卻展開自己寬闊的人生

李○豐領港出生於台灣屏東（1948年），在家中排行長子，就讀屏東中學。在校學業成績出色，但因父親年輕時曾經赴日求學，具有不同的世界觀，於是要求李○豐放棄理工為主的國立大學志願，以最高成績進入臺灣海洋大學航海系就讀。但求學過程中，同窗紛紛轉學或重考雖讓李清豐感到寂寞，他仍不放棄父親指引的明燈。過去的時代背景聽從父命是順理成章，而長子如父，以改善家境為首要任務，畢業後以「海洋是第一志願」的壯志，唯二錄取進入運輸石油的船舶公司實習，從此與「石油」結緣。

1972-1983 約十年的的船舶生涯，李○豐領港皆為油船公司服務，除了中南美洲與北歐之外，其餘全球補給油品的運輸航線都已跑遍，亦在 10 年內一路累積資格從三副直至船長。1970 年代全球爆發能源危機，運輸石油的船舶被要求限速，國際金融情勢緊縮，但長期耕耘油品運輸領域，李○豐能夠為自己爭取更多的福利，包含岸薪及更高的年薪。

### 堅持按部就班，預作更多準備

李○豐領港語帶謙遜地形容「我總是按部就班，而且運氣很好…」，他順利進入國際船舶公司、考取執照及預官資格等都是一試中的。服完兵役後的每月薪俸高達 280 美金，美金在民國 60 年時仍是強勢貨幣，兌換後每月薪資高達新台幣 1 萬 2 千元，相較一般公務員薪水 6 倍之譜。家中的經濟情況也隨即大幅改善，

供應弟妹就學及生活之用綽綽有餘。

但一趟石油運輸的航程由 30 天增為 45 天，與家人情深的他難以時常照顧家人，念及手足情深就近照顧，他轉而選擇較近的香港船舶公司服務，除獲得赴日監船的難得經驗外，亦在返鄉的火車上結識年齡差距九歲的女子，當初還因職業因素受到女方家長反對；但仍堅持共組家庭，於赴日監船時結褵，偕妻子登船環遊世界。此外亦開始思索領港工作，過去應試經驗一路順遂的自信讓初試僅差 3 分錄取的李○豐信心大增，但後續兩次應試皆敗北，讓李○豐轉而思考其他的出路。

### **跨界船長！「股海」日進斗金到千萬負債**

不同於其他海事工作者，李○豐轉而考取了證券營業員執照，進入證券業擔任經理，從蔚藍海洋風光轉職進入「股市紅海」。1980 年代台灣股市站上萬點，李○豐在證券市場獲利頗豐，已無心從事海洋工作，但隨後亦遇股市崩盤，船長在股市驚濤駭浪中負債千萬，但李○豐畢竟是經歷過「風浪」的船長，望盡千帆後再度重拾專業，積極準備再度應戰領港資格考試「人阿！還是要專一一點，專心的做一個領域，一定會有成就，努力就會有收穫。但是想到這些經歷，又覺得生命比較有滋味！」其後，李○豐一口氣考取兩個港口的引水人資格，能夠更有餘裕地面對未來的風浪。

# 莊○源

(苗栗南庄客家人)

| 曾任三管至輪機長。

| 現任航運公司總經理。

## 深耕專業領域，一動不如一靜。

歷經「白飯配酸梅、赤腳山上飛」的清苦孩提時代，莊○源曾多次遷居，從苗栗南庄、頭屋鳴鳳及三灣珊瑚湖等客庄，雖在綠蔭蔥蘢的山城長大，卻因家中照明不良而患近視，無法就讀航海系只能退而選擇輪機系；亦為了支付學費及生活費專挑挖煤礦、礦砂場工人、土木工程等高危險的勞力工作；也因此更把握上船工作的機會，在第一間服務的船務公司工作長達 9 年，在 31 歲即當上輪機長，長達 35 年的海事工作僅服務三間公司。

### 一心改善家中經濟環境，不怕吃苦、力求穩定

莊○源輪機長來自苗栗南庄山城聚落（1951 年出生），父母早年自廣東遷台落腳山城，從事危險性極高的採礦工作；家中有 6 個兄弟姊妹，排行老五，是家中么子。在叔執輩經驗傳承以及兄長的支持下，莊○源自田美國小、南庄初中畢業後，即進入私立的中國海專就讀，一心向海洋發展，希望能夠賺取較高的薪酬得以改善家境。

在莊○源從事海事相關工作長達 35 年的職業生涯中，僅服務過三間船務公司。「我比較求穩定，一動不如一靜，要長期的耕耘自己專屬的領域，才能換取穩定和專業…，在單一環境努力耕耘，能夠產生認同與成就感」。輪機長的薪俸雖不及另有津貼的船長職位，但在 1970 年代仍是屬於高薪族群，每月收入約有新台幣 20 餘萬，遠高於陸上工作薪資十倍有餘，立即改善家中經濟狀況。

莊○源感嘆社會變遷帶來的影響，使得目前從事海上工作的專業人員逐漸邁向高齡化並產生斷層。他亦鼓勵後輩應該深耕專業的領域。他認為在船上的專業工作並不會因為族群而產生影響，但如果在背景及專業條件相當的狀況下，他更願意提供機會讓客家後輩能夠有展顯身手的機會；「因為客家人性格較為保守穩健，較不會轉換公司、多以公司為家，畢竟小心駛得萬年船..」。

## 海上工作平順，陸上生活卻波濤洶湧

從事海上工作是爲了改善家境並照顧雙親及兄弟姊妹，「我到訪過 67 個國家，在海上一直都很平順…」，但在陸上的生活卻是一波未平一波又起。雙親在莊○源仍擔任三管時相繼辭世；28 歲時與上海籍妻子結褵，但卻同時被診斷罹患腦下垂體腫瘤（俗稱巨人症），必須忍受在寒冷的冬夜狂冒汗、精力旺盛、手掌巨大等病徵，直至治癒後方育有一女，女兒因環境因素不諳客語。在 1996 年時妻子因車禍意外重傷，當時已是輪機長的莊○源顧家惜情，肩負起照顧家人的責任，毅然決定下船轉而從事陸上的海事相關工作，進入○源航運公司服務至今，現居住於台北。