

高雄畫刊

Kaohsiung
Pictorial
2007
Sep. No.4

本期
專題

高雄港的船

賞船 在高雄港午后
經濟大推手 海運小霸王
讀船的撇步

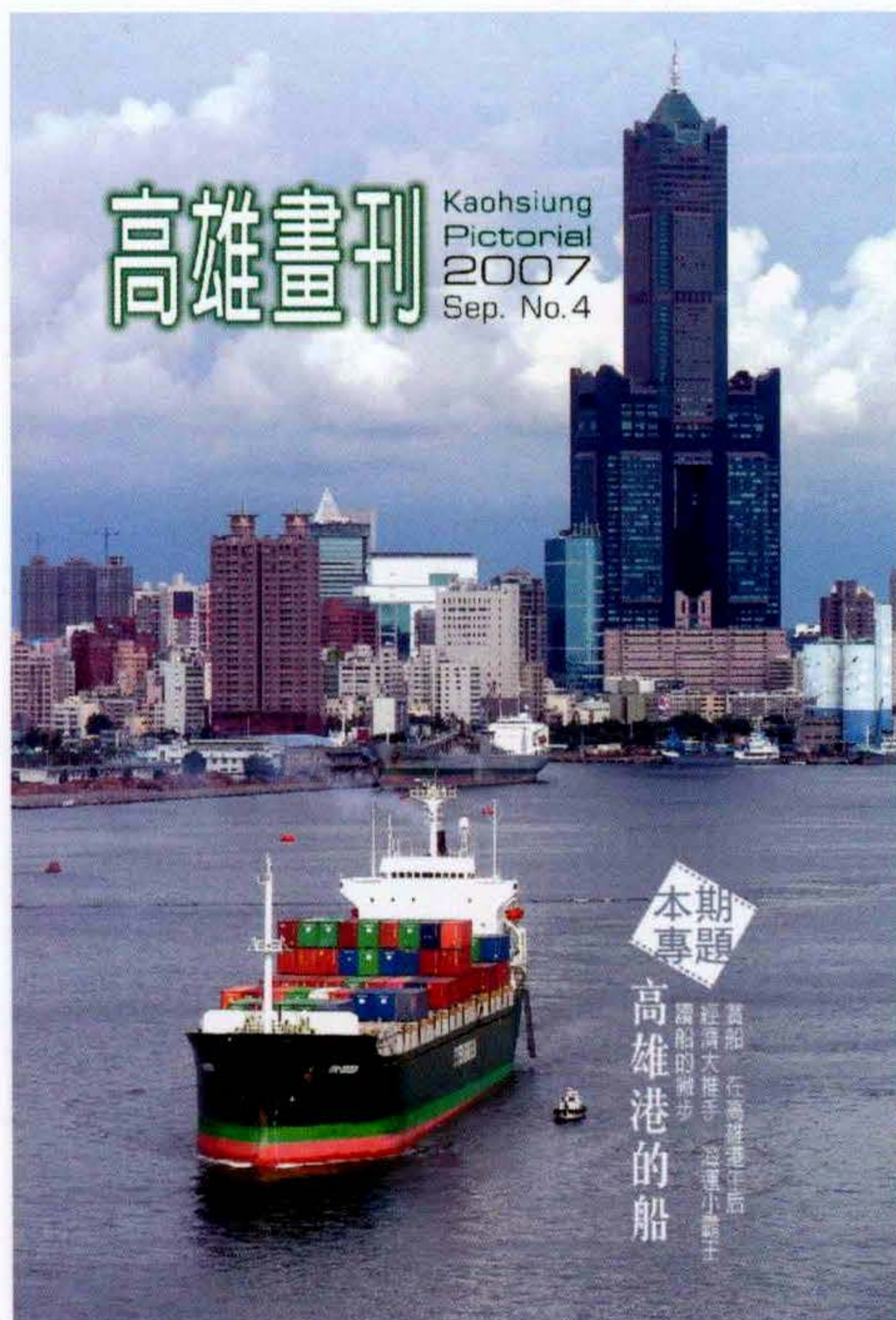
啟航 船舶大搜密

文 / 陳霈瑄

低沉渾厚的輪船汽笛聲響起，意味著即將啟航，展開另一段新的旅程，執行新的任務，海上岸邊，船員的意氣風發，親人的依依不捨，形成了強烈對比，賦閒的遊客也來湊熱鬧，趁著大船尚未隱沒之前，急忙捕捉龐然的身影，望著偌大的船隻緩緩駛離港口，自己的心似乎也隨之遠去，想體驗一場海上冒險。

高雄擁有一座天然的港灣，在全世界也佔有一席之地，來往的船舶更是不計其數，在上期我們介紹了高雄港，本期繼續將焦點鎖定在此，要來認識高雄港的船。港區形形色色的船，比較常見的諸如貨櫃輪、渡輪、漁船、工作船等，就像社會上各領域的工作者一樣，各司其職，載物、載客、捕魚、維護安全，協調出規律的海上秩序。

在本期的故事中，我們將從船舶的入門出發，介紹船的造型及功能，並延伸至船與船的溝通方式、航海禮儀，給讀者基本的輪廓；接著進入各類船長的航海世界，敘述以引水人作為一生志業的胡延章如何帶領進港船隻安全靠岸；渡輪船長楊海祥甘受孤獨，也樂於服務犧牲的生活；熟悉貨櫃輪發展歷程的船長楊修家，行跡遍佈世界各大港口的經歷；鮪釣船長劉銀河與大海搏鬥的冒險傳奇；還有漁訓二號、海軍軍艦、特種船的精采介紹，最後帶你搭乘長安二號，享受遊港賞船的樂趣，成為船舶達人。



高雄畫刊 2007.09 NO.4

Kaohsiung Pictorial

發行人 史哲
 社長 楊景旭
 副社長 劉顯惠
 編輯顧問 陳坤崙・鄭水萍・傅孟麗・林宏澤・楊娉育
 總編輯 謝書賢
 主編 張秀靖・張家興
 發行 劉幸珍
 企劃製作 歐樂實業股份有限公司 07-8151234
 執行編輯 黃旭初
 文字編輯 陳霈瑄
 美術編輯 李震球・吳美寬
 圖片攝影 鮑忠暉・陳以哲・黃昱貴
 出版年月 2007年09月
 創刊年月 1979年10月
 出刊週期 雙月刊
 發行所 高雄市政府新聞處
 地址 高雄市802四維三路2號2樓
 電話 886-7-3315016
 傳真 886-7-3307160
 網址 <http://www.kcg.gov.tw/~kcginfo/>
 統一編號 2006800017

I S S N 10192425

定價 每本新台幣五十元整

行政院新聞局出版事業登記證局版字第2266號
 台灣郵政高雄誌字第60號交寄登記證，登記為雜誌交寄
 著作權所有，本刊圖文非經同意，不得轉載

海洋生命力 塑造城市風華

一個兼容並蓄的城市，包容著多面向的風貌。高雄市隨著時間的流轉，空間的改造，工商發達，人文薈萃，尤以近年的繁榮進步更是有目共睹，同時也在既有的條件和基礎上，塑造獨一無二的特色，航行於愛河的愛之船，港區的遊輪，都是推動觀光產業下的產物，更見證城市的風華。

高雄市為一海港城市，而船舶是海上最重要的交通運輸工具，早期沿海居民以捕魚維生，岸邊最常見的漁船莫過於竹筏、帆筏，現在高雄港進進出出的船隻眾多，有商船、漁船、軍艦以及特種船，由於用途不

同，型態也各異，繁忙的景象，顯現高雄對外的活絡，而帆船、龍舟則現身於愛河，作為表演、競賽的運動項目，雖不再具有實用目的，卻傳達另一種休閒娛樂的氣息，也造就了城市的獨特風貌。

港都的海洋意象已逐漸深入市民的心中，為了讓海洋之子更進一步感染高雄的活力，許多渡輪、遊輪的航線及套裝行程都應運而生，成了新一代玩樂的選擇，在遊港賞船之際，回顧光榮的造船史，遠觀貨櫃中心天車裝卸貨櫃的雄偉姿態，將發現強烈的生命力正在這塊土地上燃燒。

新聞處處長

史塔 Che Shih



目錄 CONTENTS

高雄看得見

03 愛河的橋 城市的歌

2009相約高雄

07 行銷高雄的意象——
世運LOGO
「陽光之都、動感高雄」

專題企劃：高雄港的船

- 10 讀船的撇步
如何閱讀一艘船
- 13 行船人的禮數
船舶航海的禮儀和海上交通規則
- 16 大船入港 小船帶路
——國民外交最前線
船長都尊敬的引水人 胡延章
- 19 海上公車的總舵手
旗鼓輪船長楊海祥的故事
- 22 經濟大推手 海運小霸王
貨櫃輪船長楊修家的航海故事
- 25 漂泊海上的男子漢
遠洋鮪釣漁船船長劉銀河的故事
- 28 打狗戰艦風雲
詩人將軍汪啓疆話說軍艦生涯

30 頂級海上訓練所
高雄漁訓二號 船長養成的大功臣

32 賞船，在高雄港午后
搭乘長安二號的賞船之旅

城市百工圖

- 36 軍旅回憶百寶箱
左營軍品街大搜密
- 38 手雕掌中偶 刀刻百樣人
林邊師的布袋戲偶收藏

巷仔內的好滋味

- 40 冬瓜香 透心甘
新樂街的「天池冬瓜茶」
- 42 傳統肉圓味 香傳一甲子
三塊厝肉圓嫂

青春部落格

44 青春影人的高雄視野

編輯手記

48 堅持 熱忱 讓夢想成真



愛河的橋

城市的歌

文◎張寬 圖◎陳武六、陳以哲、黃昱貴





1

時·

就好像是一部黑白時期的懷舊電影，播放著舊時景物，勾勒出穿梭在時空裡片段記憶，愛河就有這種魔力，讓每個經過它的人，都會在無意間留下印記，無關乎那段印象對於人生，是那般的無關緊要，或是具有特殊的情感。

2007年夏天的午后，沿著愛河漫長的步道走到河口的碼頭，大地正在散熱，從港口進來的風習習吹送，咖啡座的遊客正在候船，目的地是，一個不經意的假期，和一段不記名的時光。

少年時，搭著公車經過中正橋、愛河，都有一種莫名而奇特的感受。在矇矓的歲月裡，望著河流滑向出海口的一方，河道上還漂浮著巨大的浮木，黝黑的水面有種不能理解的忙碌情境，能夠感受的就只有那天光雲影下，愛河靜默的水流，無言地向前。

這麼美的城市河景，為何過去我們總是略過它？只因為它的存在始終是一個令人尷尬的難題—就好像是我們還沒有能力解決它的污染時，只能對著它聳聳肩，繼續等待。

然後我們又聽到更多遙遠的傳說，諸如多少年前愛河可以乘船遊憩，又多少年前誰在愛河邊上釣魚之類，又有哪一部電影描述男女主角相逢的愛河，其實沒有畫面上的浪漫，而是散發著令人掩鼻的臭味。

那時候誰會專程到愛河？一些有特殊目的的人，像我就只是搭公車到地下街逛書城，有時花幾個小時的時間挑一本書，不過愛河的存在始終是一個話題，無論是政治的，或是偶然迸出的感受。

光·

一種新的角度，一種新的可能。

在2000年以前的愛河，入夜之後有什麼，誰也無法具體說出來，好像有一種凝滯的氛圍籠罩著河岸一帶，彷彿有一群和我們不同生活步調的夜行動物

1. 五福路上的高雄橋，臨近高雄港港口，象徵「大船入港」。
2. 紅色拱形的中都橋，為中都地區美景之一。
3. 甫完工的博愛路愛河之心上的S型情人橋，將是日後夜晚散步的另一去處。

環伺的情境，讓人們幾乎不願意靠近。

直到有一天，愛河的夜晚再度成為話題，原本一片漆黑的河面，成為城市的聲光舞台，一座座橋樑身披霓虹彩帶，在夜色中成為風景。

給每一座橋一面風景，一個名字，最好還有一段故事。

絕響鐵橋

苓雅寮鐵橋，原本是台鐵在高雄港區的臨港西線貨運火車，夜裡貨運列車轟隆而過，像一排刺眼的日光燈快速移動，又隱沒在黑夜之中。而火車停駛後，沒了移動的列車光亮，卻恆長以炫目的藍色照明和河口真愛碼頭的白色膜構之翼相呼應。而火車的橋，也變成跨港的自行車道。

愛河上還有一條火車鐵橋，也在不遠處，那就是跨越河道的縱貫鐵路橋，挨著九如路跨河。只是這個光景，在鐵路地下化之後，那轟隆隆富有節奏的聲音，也會成為愛河上的絕響。

彩色

橋本來只是一種連結。架構在原本分離的兩岸之間

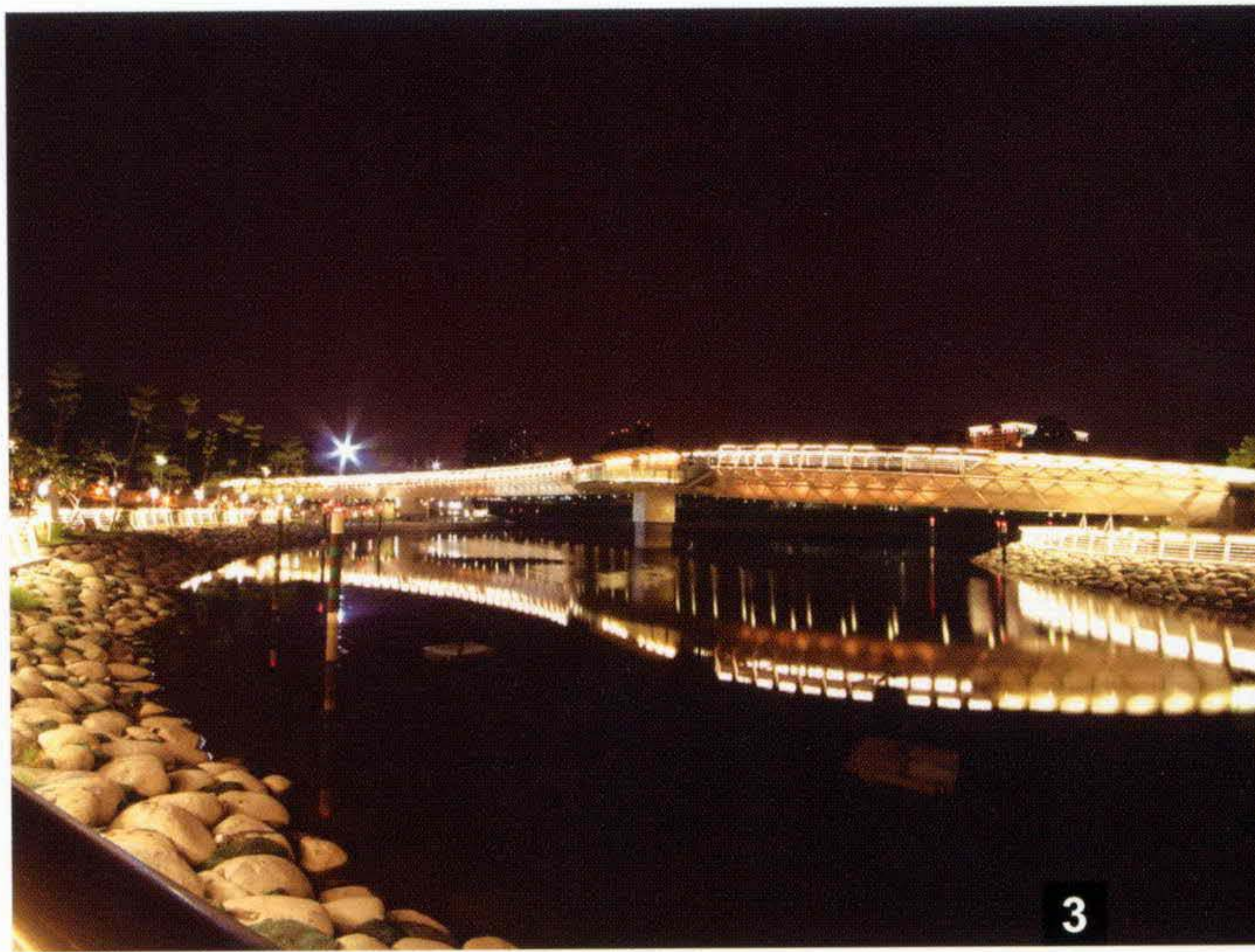
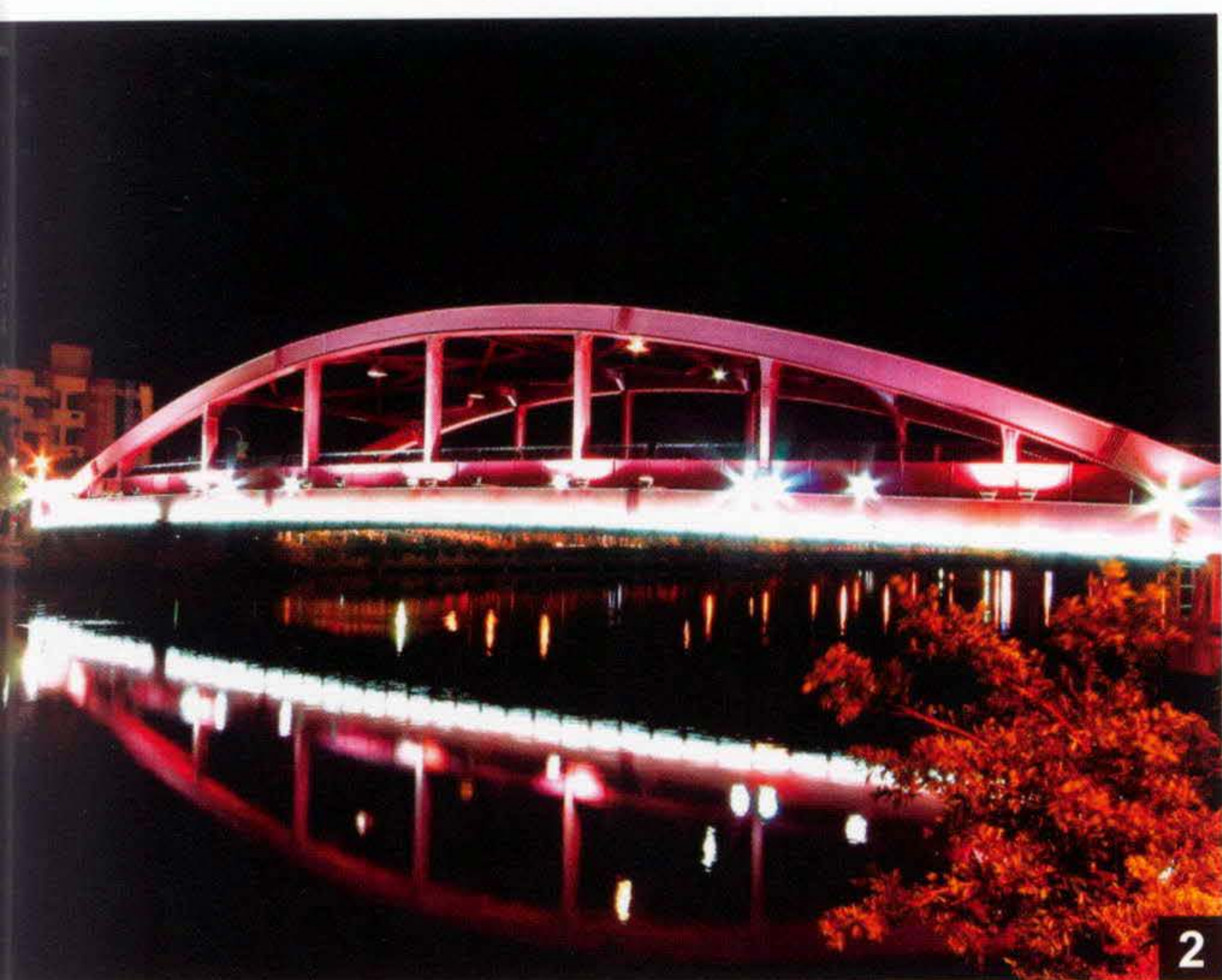
做短暫的停留，即便是再偉大的建築橋體，至多也是引來更多的讚嘆而已。

愛河下游的橋大多筆直無奇，倒是中都橋以一種突兀的紅色跨越在水面上，拱形的橋體座落於人、車不多的中都地區，和停爐的磚窯場相呼應。其實中都很美，沒有下游河段的富麗繁華，倒是一路綠色堤岸相隨，更接近懷舊版的愛河。

但讓愛河變得多彩多姿的不是橋本身的造型，而是燈光的妝點和煙火的絢麗。高雄橋的「大船入港」、中正橋的「海之眼」、七賢橋的「七彩漁火」、建國橋的「閃亮飛瀑」競相鬥艷，再加上沿著河道兩岸從污水截流站變身的下水道博物館群奇特的造型、河岸咖啡的燈光、燭光、電影圖書館裡光的演繹和街頭市集的熱鬧，會讓我們的感官變成戀棧聲光的動物，即便夜晚進入夢鄉，腦中都可能還餘留光怪陸離的聲光。

只為行人而造的奇特

本來，愛河上的橋就不是愛河的主題，就像大部分的橋，本來就不是為行人使用而存在的。不過愛河這幾年來，新添許多橋，卻都是為行人所做的，這些橋都美麗，不只是造型的變化，就連燈光也各顯特色。有了這些橋，兩岸的河堤便可以連結起來，





1



2

有了這些橋，人們愈往愛河上游走去，享受愛河深入社區之後的安寧與平靜。

河堤社區的光雕橋，像愛河支流上的一個美麗的音符，淡黃色的燈光伴隨著半弧形延伸開來，兩岸全是高聳的新興住宅和個性小店，可以滿足一切生活所需的小吃、服飾、書店、百貨、異國美食和咖啡座。

再往上游天祥路的圓形步橋則以更誇張的造型，突顯橋的設計變化，早就脫離了實用的功能，而以造型、造景，營造出休閒的氣息。

這奇特的橋、誇張的型式，是為什麼？在展現什麼？

同盟路上愛河綠帶上伴著光之塔的「農十六橋」，以一種龍脊的造型，蹲踞在河面上蓄勢待發。

博愛路上愛河之心上的S型情人橋剛剛完工，在水面上曼舞，夜裡吸引了許許多多散步的人潮。

這些橋的奇特，只為行人、單車而設置。一種趣味的鋪陳，貫穿著愛河。

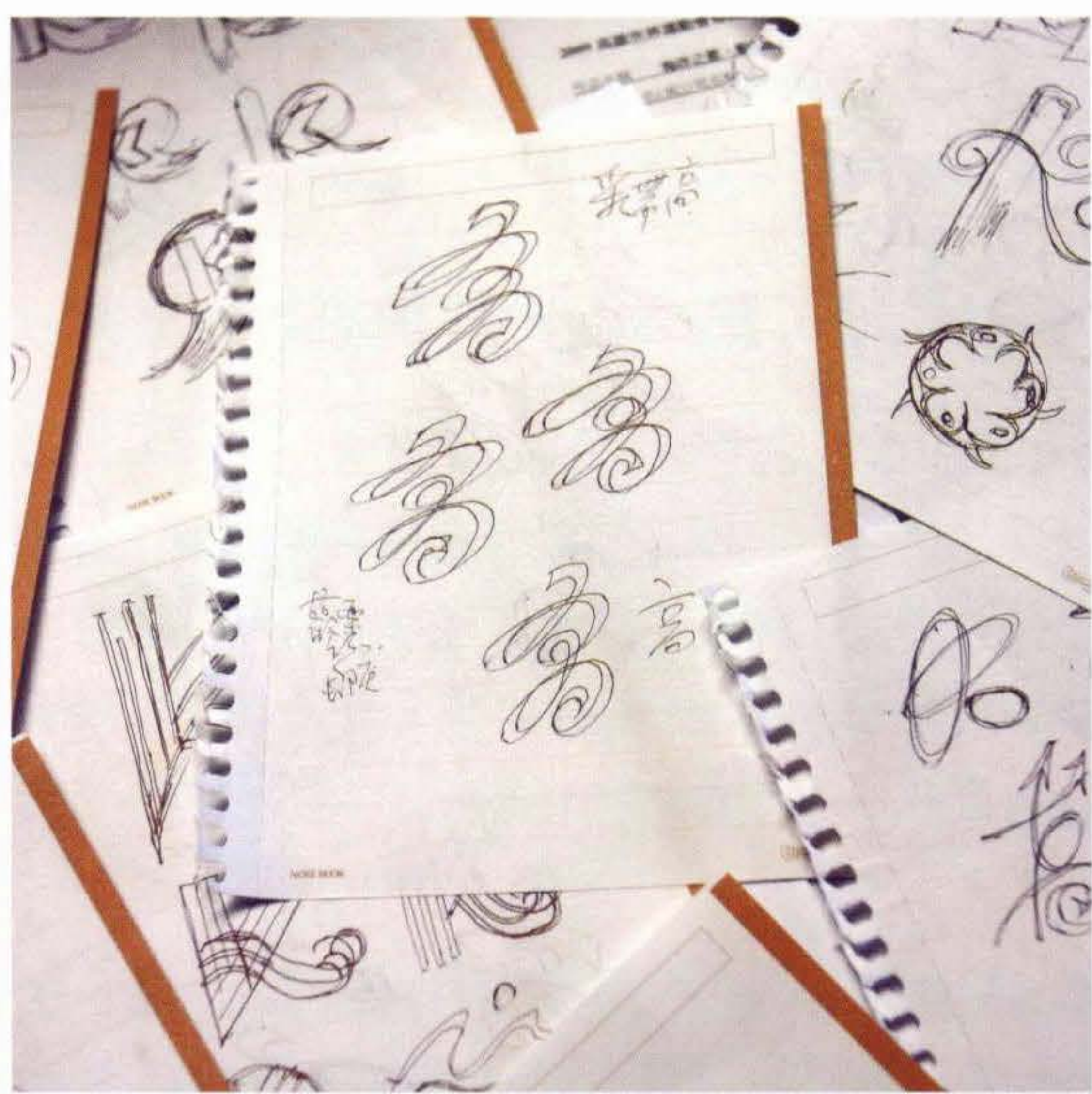
1. 愛河旁的飯店、高樓夜晚大放光芒，正與鰲燈相輝映。
2. 愛河畔的電影圖書館與河岸的咖啡座營造浪漫，成為夜晚的休閒去處。

行銷高雄的意象——

世運LOGO



「陽光之都、動感高雄」



2009世運LOGO發表半年，這段期間，設計者林宏澤最常被問到的問題是：「你設計多久？」，而他常是笑著回答：「做2小時、想2天，準備20年」；「意思不是我很厲害，而是有在關心、有在追蹤、有在準備」林宏澤如是說。

文◎江戶川 明 圖◎沈昱嘉



設計2009世運LOGO 生命中的無上驕傲

2009高雄世運CIS識別標誌設計徵選在去年2006年11月20日揭曉，這項國內有史以來，單一標誌甄選最高獎額 - 40萬，加上是台灣參與國際運動史上，首次申辦成功的大型賽事，如此具有歷史意義的獲獎光彩，最後由台南科技大學視覺傳達設計系副教授林宏澤以作品「陽光之都、動感高雄」脫穎而出。

這項競爭激烈的徵選活動，從去年8月8日公開收件至9月15日截止，共收到來自國內外各界1,691件參賽作品，其中剔除資格、條件不符，總計有1,622件投入「公開甄選組」評選；而「指名競圖組」則是由國內知名設計菁英齊聚一堂，包括程湘如、林水旺、林宏澤、陳永基及陳清文等5位，各提供3件作品參與競賽。

對於獲獎，林宏澤曾表示，高雄市代表中華台北爭取到台灣有史以來舉辦最大型的國際賽會主辦權，他以身為高雄人為榮，更以做為LOGO設計者為傲。

至於40萬元的獎金，林宏澤於獲獎後不到半個月的時間內，因母親過世，頓時經歷人生中的大喜大



悲，為感念慈母養育之恩，則將之全數購買白米，賑助需要的人，祈願以高雄市主辦世運的機會為市民帶來溫暖。

漢字為藍圖 結合彩帶舞動意象

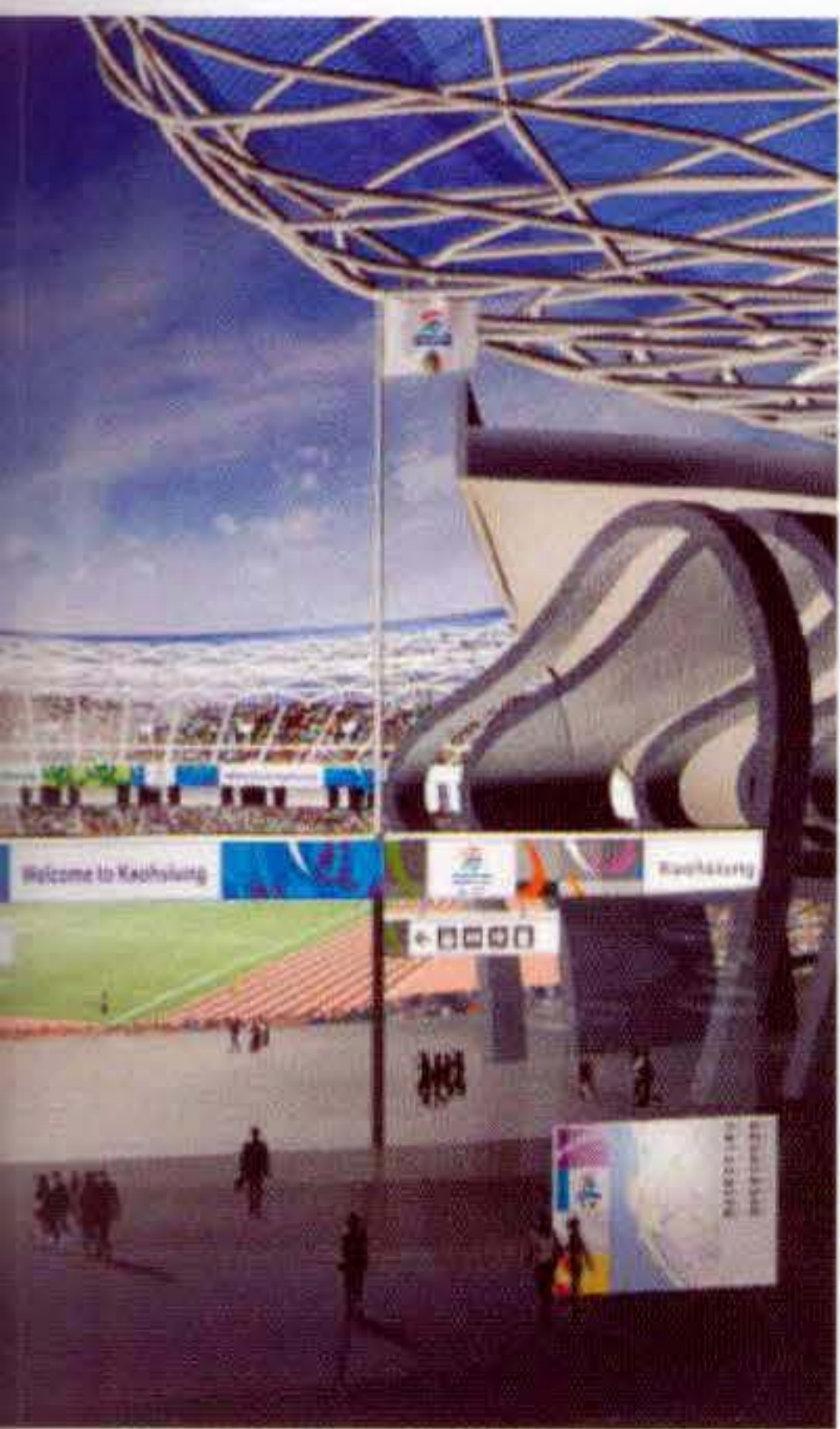
高雄世運LOGO以漢字「高」為藍圖，運用書法力動筆勢，結合色彩繽紛的節慶彩帶舞動意象，傳達「和諧、友誼、律動、飛躍、進步、歡樂」概念，也象徵世界各地歡樂的運動能量串起高雄市、匯聚在高雄。

其中起筆點一抹旭日光輝與收筆處捲起的藍色浪花，隱喻陽光城市與海洋首都，韻動字型則有如選手邁步衝刺的亮麗身影；林宏澤說，沒想到設計出來的標誌能受到評審如此肯定，他以「最大光榮」認為是個人從事設計生涯最榮耀一刻。

對於創作過程，林宏澤表示，大型賽事LOGO表達的不應該只是城市意象，還應該具備國家主張，因為全世界的聚焦就在這，遠見的做法應該是懂得趁此時候，將自己國家的人文、歷史、特色，向世人展現、發揮。「我的範圍擴大，不只要在地特色！」他說，我們站的角度如果只有高雄，或者以2009這樣的「純數字」來紀錄，那LOGO傳遞的形象就僅有表象。



1. 高雄巨蛋的模擬圖，為2009世運的主展場。
- 2.3. 主展場外圍，皆以「高」字LOGO做為景觀，呈現世運意象。



隱約含蓄見藝術

近代書畫大師齊白石名言：「太似為媚俗、不似為欺世，畫妙在似與不似之間。」林宏澤說，雖然人創造語言是要講清楚說明白，但有些時候含蓄隱約比較藝術。

有些東西要去創造互動，把話講完就不動了，所以保留一些模糊性，試想如果世運LOGO背景是蓮池潭，前方則是有人跑步；不就講完了，多沒意義。

有一回，時任高雄市代理市長的陳其邁曾邀請一位國外大師訪問高雄，席間並向他請益如何建構高雄城市意象，保有高雄古蹟；結果對方笑著說：「你們高雄有古蹟嗎？」跟其他世界大城比起來，高雄建市到現在才80多年，不過是「小孩子」，哪來的古蹟？

林宏澤說，他聽到陳其邁跟他轉述這件事，過去認為一片牆岌岌可危就去搶救，現在觀念完全被打破。他說，在國外一間美術館動不動就200年，一個公共建築就是100年；我們這一代要做的應該是創造古蹟。

因此，勾勒世運LOGO，林宏澤捨去所有高雄景觀與地標，愛河、八五大樓以及其他，通通排除在外；而是改以外國人的眼光，尋找城市意象或文化符碼。

符碼解讀大不同

從世運的精神出發，雖然是運動競技，但不比奧運強調體能極限，世運宗旨其實是宣揚歡樂、團結等元素，就像是一場嘉年華會，所以想到的就是彩帶，各式各樣的彩帶飄揚、舞動，象徵這塊土地的快樂。

既然要以彩帶串起所有元素，林宏澤反問自己，要繞一個「2009」嗎？雖然數字有時候隱含一些意義，例如911或者921等，但2009對於世運能代表什麼？那如果是英文字母「K」，以K代表高雄的例子又似乎不勝枚舉，更重要的是，「本土」概念，在這個時候又完全被邊緣化。

林宏澤最後選擇漢字「高」，他說，外國人看不懂漢字沒關係，中國造字六書中本來就以象形居多，所以外國人看漢字其實就像是在看圖，如果他看到世運LOGO是歡樂彩帶所形塑的運動人形，這就已經是我所要的，當然如果有機會告訴他，這是一個漢字的高、高雄的高，那會更好。

林宏澤說，在一個LOGO當中要傳達這麼多，本來就不求每個人都能完全解讀出來，有人看到一、二、三，有人看到四、五、六，這就是有趣的地方，而刻意保留下來的形象模糊中，觀眾才能互動，找到符碼背後隱含的意義。



1

讀船的撇步

如何閱讀一艘船

文◎愚庵 圖◎陳武六、余政儀

人生三苦 走船居首

台灣雖然是一個海島國家，但是因為過去的政策錯誤，使台灣延續過去中國明清兩代的海禁政策，結果造成台灣人拒海怕海的心理，於是，即便生活的四周是海天相連的景色，但是，因為統治者擔心被統治的人民偷渡出走，所以海防森嚴，最後的結果是人民失去對海的熱情和冒險的精神，於是，海上的一切事物就離人民更遠，討海行業更是不受社會的鼓勵，台灣有一句老話說：「人生七十二行有三苦，走船，打鐵，磨豆腐」這三苦中，走船排第一，可見一斑。

因為對海洋知識的貧乏，所以，多數人即便站在高雄碼頭上，看著船進船出，也看不出這些船的門道，所以這篇文章要告訴你，如何閱讀認識一艘船。

從歷史來看，人類對海上交通工具的演變可以分成四個時期，第一時期是人力時期「獨木舟」，第二時期是風力加上人力「西方的風帆，東方的戎克船」，第三時期是蒸氣動力時期，第四是電力時期，今天，現代化的船舶都已經是電力動能，而無

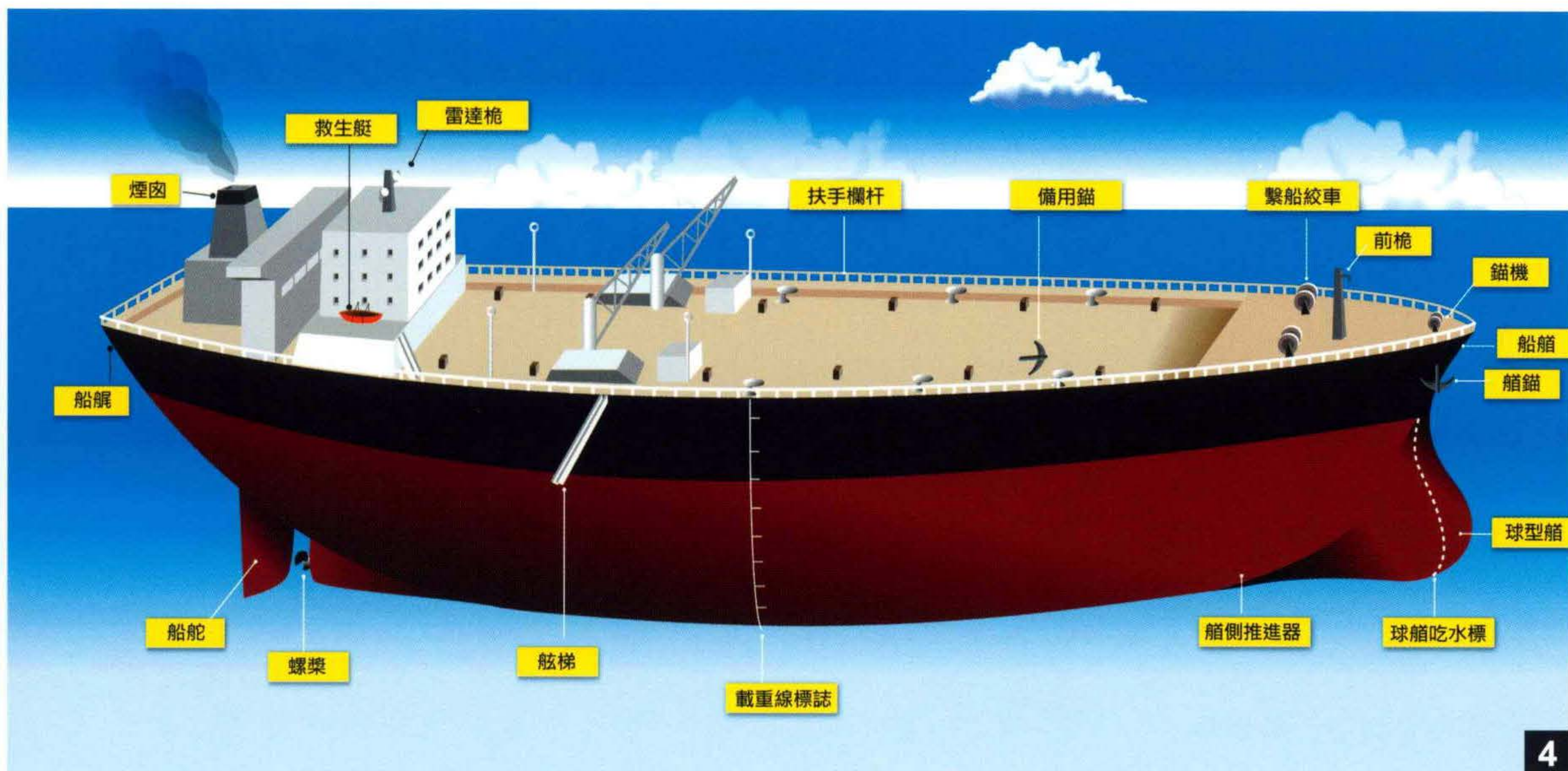
動力的風帆或獨木船雖未淘汰，但已成為休閒或競賽之用了。

讀船，從外觀開始

因此，不管進出港口的船隻如何形形色色，大抵上可以作以下的區分；商船，軍船，漁船，娛樂船和特種船五種，以體積而言，軍艦最大，商船居次，漁船也很少大於商船的，而且台灣的漁船不管是遠洋或近海，都會在船身標示船名和船號，很好區別分辨，雖然船隻因為用途上不同，但是，基本上的構造大同小異，所以要認識一艘船首先從外觀開始，如圖4所示：在船頭的部份可以看到前桅，錨機，繫船絞車，艏錨，扶手，通常船體會有兩色，上層色是載重標誌，如果在船艏就是所謂的吃水線標誌，吃水線離海平面近，當然表示載重很重了。

而船底色以黑色居多，一般都有防鏽的功能，通常，船有兩種計重方式，一是容積重量，一是船的重量，比較規範的船隻都會把這兩種計重的噸位標示在船上，再看船的中部有上下梯或救生艇或救生圈，而船艉的部份則是指揮艙，所有雷達，煙囪，航行燈，信號燈，汽笛都在此地，而船艉也是掛船

1. 永豐級掃雷艦1302永嘉艦，展現軍艦的雄偉氣勢。
2. 黃藍相間的巨柱，為位於船艉的煙囪。
3. 依靠風力及人力的風帆，如今已成為運動競賽的項目之一。
4. 船舶各部位的解析圖。



籍旗的地方，通常，船隻為了權宜或經濟和政治因素，會上掛巴拿馬或其他國旗，這種旗叫權宜旗，在船中線下有排水口，一般被稱為大船尿尿的地方，而舵或螺旋槳都在船艉的下方。

船隻種類百百款

當你認識了船的外觀後，就可以更進一步認識船的種類了，先說商用船，可以分成貨船或客船，大型的客船是郵輪，小型的有渡輪或遊艇，而貨船的種類因為用途不同，就比較複雜了，包括散裝船、貨櫃船、雜貨船、水泥船、木材船、油輪、冷凍船、液化氣船，而貨櫃船又有駛上駛下專門載運汽車大型機器的船及浮進浮出也稱子母船兩種，其次，台灣漁船的種類也不少，如拖網漁船、圍網漁船、鮑釣漁船、焚寄漁船、魷釣漁船。

如果有機會到軍港，可以看到更多的軍用船，台灣的軍艦可以分為驅逐艦、巡防艦、潛艦、飛彈快艇、巡邏艇及油彈補給船，在娛樂方面有遊艇及風帆或專門出海釣魚的釣魚船及快艇，比較值得一提的是特殊船包括救難船，除油污船、拖船及海洋研究船。

隨著科技的發達，未來還可以見到水翼船，飛翼船，氣墊船及超導體的船隻。

人員編制因船而異

認識船的外表以外，如果想成為達人的話，也一定要對船上的工作人員有所認識，越簡單的船當然人員越少，但是，一但是大型船隻，人員就不得不多一點了，如果是現代的航空母艦，編制人員更是驚



人，而這些編制從古到今各有不同。

古代的大型商船已經有所編制，如總理一切的叫船長，管錢的叫財副，管雜務的稱為總管，管祭拜海神的稱為香工，目前只有漁船尚有祭神的神位，現代化的商船已經取消這種工作了，管飯食的稱為總鋪，接著是舵工、錨工、繚手都各有所司，現今，因為船舶的進步，所以大船的人員更多，船長以下在艙面部分的有大副、二副、船副、水手長、舵工、水手，艙下的有輪機部包括輪機長、大管輪、管輪、機匠長、副機匠長、銅匠、電匠、木匠、冷氣匠，電信部門有報務長和其他報務員，事務部門有事務長、事務員、醫生、護士及廚房人員，如果是軍艦的話，還要加上所有兵器的人員，更是眾多。

如果你已經從外型到內部，了解了一艘船的裡裡外外，雖然不能算是船舶達人，但是至少已經打開了通往海洋的一扇門，你已經可以站在海邊指出那一艘是什麼船了，這樣才不愧為海洋城市的子民。

1. 往返於鼓山、旗津的渡輪，屬於小型客船。
2. 一般船舶的船體分為兩色，在船艏處可見到前桅、球艏，船艉白色橋樓即為駕駛艙。





軍艦進港，海軍們行傳統禮節一站波禮。

行船人的禮數

船舶航海的禮儀和海上交通規則 文◎愚庵 圖◎陳以哲、海軍艦隊指揮部

「我倆相逢在黑夜的海上，你有你的，我有我的方向……」聽過這首徐志摩的詩歌「偶然」，對於海上的黑暗旅行一定會有更多的想像和更多的感動，其實，對長年漂泊於海上的船員，黑暗的海不只是寂寞的代表，還包括危險，所謂行船多風險、黑暗最險，就是這個意思。

航海禮儀 船員入門必學

為了防範行船的碰撞危險，所有的船員都必須熟識航海的禮儀和規定，這些禮儀規定就好比是陸上的交通法規一樣，從燈號，旗號，笛號以至於目前的通訊電報，都是成為一個船員的入門必學。

曾經擔任遠洋漁船船長的陳福財說：「傳統的漁船速度比較慢，所以在海上或港口碰撞的機會不大，但是，現代化的船舶速度比較快，所以才發展出一套全世界都一樣的國際海上避碰規則，以及海上行

船的守則，這些守則其實也是禮儀，例如兩船對遇時，應各朝右轉向，彼此雙方的船從左方通過，如果兩船是在橫遇的情況下，A船如果看見右方有來船B，這種情況下，A應讓B先行。兩船在海上如果A想超越B時，B船應完全避讓A船直到完全超越。」

船的溝通道具

除了一般的行船禮儀之外，船和船之間的溝通，或和岸上的溝通，都可以加強行船的安全，這些溝通

方式有旗號方式，由26個英文字母旗，10個數目符號旗，3面代用旗，1面答應旗所組成，全部40面，在國際上所有船隻都通用。

其次是燈號和聲號，一般都經由摩斯密碼傳送，利用短點和長點傳送方式，包括汽笛，霧角，號鐘。

手旗也常被利用，這種方式叫手旗通訊，以一面小方旗為傳達方式，但是必須在海上能見度佳才能使用，在通訊前，發信船應將字母旗J旗掛於頂端，收信船也要掛出J旗，表示收到，手旗發信的部位有360度，以45度做劃分，單用一面旗有8個正確部位，如果是雙面旗，就可以組成更多的部位，這些部位包括了26個英文字母，一個數目符號，一個準備符號，一個注意符號。

燈號、聲號用於夜航警示

如果是在黑夜，船隻要用燈號或聲號時，每分鐘規定8個字，不能太快或太慢，聲號一短聲，表示我

正朝右轉向，兩短聲，表示我正朝左轉向，三短聲，表示我正在倒車，如果是在窄小的水道航行，船隻要超越時，應鳴兩長聲後加一短聲，意思是我將從你的右方通過，如果是兩長聲後兩短聲，意思是我將從你的左方通過，被超越的船隻也要鳴號表示知道，通常是一長後一短，如果在海上看見不明意圖的船隻逼近，應鳴五短聲示警，而在窄小水道見不到其他船隻或轉彎時也要鳴一長聲示警。其次是為了防撞，船上的燈號也有不同的意思，白燈掛船桅是航行燈，左方燈是紅色，右方燈是綠色，尾燈是白色。

向資深的軍艦敬禮

這些燈號禮儀是一種習慣，商船或漁船皆可以使用，如果是軍艦的話，禮儀更多，因為軍中是嚴格的階級社會，所以資淺的軍艦要向資深的軍艦行禮，敬禮方法如下：

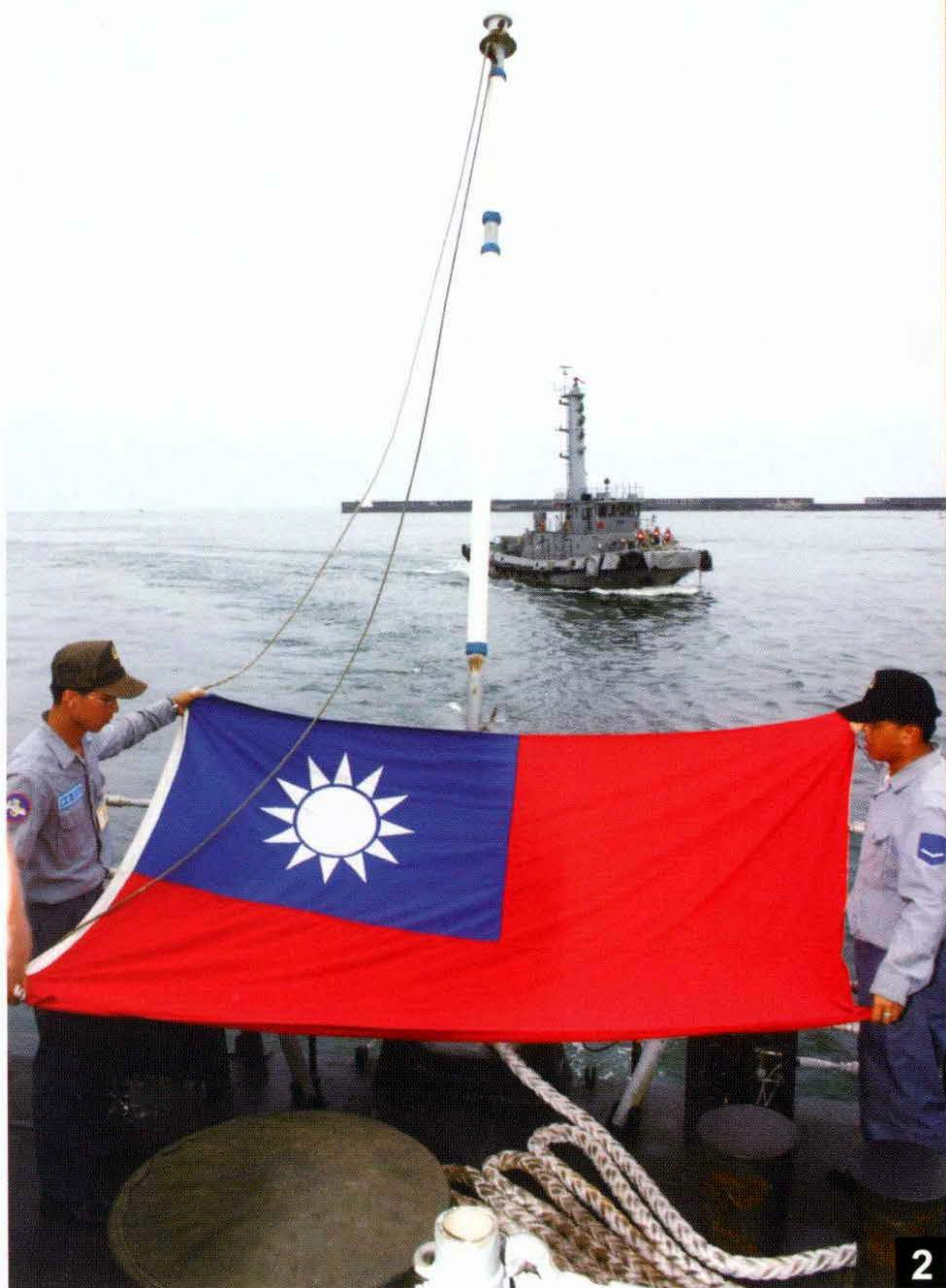
資淺軍艦於船頭通過資深艦的船頭或船艙時，吹哨



笛一聲，並在船上廣播左右方敬禮，當資深艦聽到時，同樣以哨音一聲，並廣播左右方答禮，在船通過三分之一時，資淺艦吹哨音二聲，甲板人員應站立舉手敬禮，同樣，資深艦也鳴哨笛二聲，人員於甲板回禮，當船隻通過三分之二後，兩船的駕駛台交會，雙方鳴笛三聲同時敬禮，等待兩船完全通過時，鳴笛四聲，人員稍息。

海上的生活因為造船科技的發達而越來越安全，也因此，現代的船員比過去的船員要學習更多的知識，才能使海上的生活變得更多彩多姿，對於生活在海島國家台灣的子民而言，更應該放棄戒嚴時代鎖國的心態，勇敢走向大海的懷抱，因為知道更多大海知識，自然不會對大海存著畏懼之心，也期待在消除對海的恐懼後，更進一步地走向海洋，親近海洋。

1. 旗鼓輪上的方向燈及汽笛，為海上通訊之用。
2. 與國旗同式的海軍軍旗，依國際禮儀，為軍艦停泊外國港口時所懸掛的艦艀旗。
3. 旗鼓輪兩船相會，依航海禮儀，左方的船讓右方先行。





大船入港 小船帶路

——國民外交最前線

船長都尊敬的引水人 胡延章

文◎愚庵 圖◎陳以哲、胡延章

想當領港人（俗稱引水人），起源於服役時，見到身為一船之尊的船長竟對領港人尊敬有加的震撼，自彼時起，成為引水人就成了胡延章職涯追求的終極目標。

專業訴求門檻高 心生嚮往

引水人的養成並不容易，首先得是航海相關科系畢業，想辦法先考到三副資格、經過2年實作歷練，表現也獲得肯定後就可升二副；如果再經2年優良的實務表現就有機會升大副，2年大副的考驗通過後，還要再考船長以取得執照。但即使有了船長執照，也不見得公司就要用你。就算當上了船長，也還不夠資格參加引水人考試。而且也不是所有船長都有資格應考，得是遠洋漁船船長3年資歷後，方能達到應考引水人的門檻，而之所以需層層資歷要

求，只因為引水人並非一般人可以勝任的工作，非得經過如此嚴苛考驗才足以擔此大任，這也是引水人如此受到各個國籍、各類船隻的船長尊敬的原因，更是現任引水人辦公室主任—胡延章嚮往此行業的關鍵所在。

最年輕的船長 二度應考成為引水人

上述的引水人養成過程是一般正常的程序管道，而一心以引水人為志向的胡延章可不願多花費時間在

這些程序上，65年8月退伍後，除了一般實務資歷的取得外，長期待在中國航運公司的他，兼以考試方式在民國70年12月以28歲之齡考取船長資格，而且每次的考試都是第一名。儘管考試成績傲人，但公司仍深恐這位有史以來最年輕的船長無法服眾，因此特地安排前往英國南安普敦接受1個月的訓練，與來自全球各地的船長共同接受船舶訓練。回國後再歷經六個月時間擔任見習船長，學習更上層樓的航運知識。76年首次應考引水人失利，78年再次應考終於如願成為引水人。當時的引水人是遇缺才補，而且只錄取需求名額，不像現在的資格考，考試通過後得等出缺時才通知補位。

俄國大食客 難忘的自助餐

引水人，是外國船隻進入我國時第一位遇見的國人。因此，如何建立一場成功的國民外交，對引水人而言是極其重要且榮譽之事。在17年多的引水人經歷中，最令胡延章印象深刻的國民外交事蹟，是迎接來自俄國的女船長。一般船隻靠岸時，都會由船長下船視察是否無誤，但這位年過50的女船長卻派大副進行此工作，原因是怕高雄炎熱的太



2

陽曬黑肌膚。原來，愛美是不分國籍與年齡的。當時由於船長初次來高雄，而且恰好有2、3天的停留，胡延章特地抽空邀請船長、輪機長、大副、二副等人至自助式餐廳用餐，一行俄國外賓一見琳琅滿目的海產可以無限制吃到飽，個個餐盤裡美食堆積如山，每人至少有5、6盤之食量，即使女船長也不遑多讓。這類在台灣司空見慣的高級自助式餐廳大多數民眾光顧如常，但對於在各國都應算高所得的船長、輪機長等人，卻是如此珍貴罕奇的機會，足見國人生活條件之富裕與充實，或許這也是台灣被稱為寶島的原因。

任務高風險 鬼門關前走兩回

對於引水人的待遇，很多人只看到其平均約每月4、50萬的高所得，但卻未明瞭其每趟任務都是拿生命做賭注的高風險行業。曾經歷2次意外的胡延章餘悸猶存地敘述其鬼門關經驗：一次是船已靠岸，正爬繩梯欲下船時，繩梯忽然斷裂，胡延章結

1. 大船入港時，領港船即擔任引導的重任。
2. 曾於下船時受傷的胡延章，現在攀爬繩梯特別小心翼翼。
3. 胡延章講述成為引水人的歷程，臉上充滿專業的自信。



3



結實實的從數層樓高的地方墜落地面，脊椎因此受到壓迫受傷，醫生判定即使傷好也可能影響行動，當時囑咐只可平躺萬不可移動分毫。他謹聽醫囑地躺了數月，待脊椎傷口癒合後，再經過數月艱辛與挫折的復健療程，才能再有今日行動自如的情景，但平時仍得持續以游泳、跑步等運動以強健脊椎旁的肌肉。而更早一次的經驗則是引導船隻出港後要登上領港艇時，由於駕駛的經驗不足，原該脫離大船回航的小艇因為受大船吸力影響，撞上大船側身致欄杆斷裂，原已順利攀上小艇欄杆的胡延章剎時沈入因船行而捲起的大波浪中，身在汪洋大海伸手不見五指，當時唯一的想法是「完了！此生已到了盡頭……」幸好在努力求生存的強烈意志下化險為夷。現在手上所戴的佛珠，則是篤信觀世音菩薩的太太為他祈求來保平安的，也是胡延章身上唯一不卸下的重要物品。

Good job！的成就與驕傲

談起引水人最引以為傲之處，就是他們必須在登輪後的短時間之內掌握該船的狀況，並根據天候等各種因素迅速判斷如何帶領該船安全靠岸。由於每艘船的條件不一樣，天然與人為的狀況也時刻不一，船一進港後的安全全賴引水人的經驗。待安全靠岸後，船長一句「Good job！」的肯定，就是引水人最大的成就與驕傲！

在台灣，引水人的水準位居世界翹楚，平均每天近百艘船進入的高雄港，很幸運的能擁有這群無論學識、膽識、經驗均屬一流的海上雄獅守護著港內行船的安全，也很榮幸有他們擔任國家第一線國民外交的尖兵！

1. 胡延章正在爬繩梯登上進港的大船。
2. 胡延章登上入港的大船，執行他的外交工作。



海上公車的總舵手

旗鼓輪船長楊海祥的故事

文◎徐明君 圖◎田之露

渡輪，是高雄港最重要的民生交通工具，也是遊客至港都必定造訪並親身體驗的旅遊行程，更是傲視全國獨一無二——從以前、現在，到未來都會持續存在的歷史見證。渡輪的操控，幸賴一群技術首屈一指的舵手，我們才得以安心、放心的盡情於旗津沙洲與鼓山舊城之間徜徉。

熱鬧的航程 孤獨的船長

全國唯一的從鼓山渡輪站到旗津渡輪站，短短5分鐘的距離，每天來回5、60趟，看似熱鬧非凡的旗鼓渡輪，看在楊海祥船長的眼裡，卻有點孤獨。

上班時間從早上6點起，一直持續到下午3點換班，一趟船程來回約20分鐘：停5分鐘、開5鐘、停5鐘、開5分鐘…。這是旗鼓1號渡輪船長楊海祥每日的工作情況與行程表。由於值班時間不得擅離工作崗位，因此除了用餐時間會有同事上來支援2趟來回船程約40分鐘的小憩時間外，其他時間都

是獨自一人待在船長室裡，幾乎與世隔絕。

世界最好的靠岸技術

在早期，由於渡輪還是小型、半自動化的船隻，行船時尚需有2-3名人力協助瞻前顧後。但隨著科技的發展，一艘可搭載170人的旗鼓輪，透過儀器的協助及監視器畫面的提供，船長一人即可完全掌控整艘船的行駛與乘客安全管理。因此，船長的養成非常重要。台灣省立高雄水產職業學校（國立高雄海洋大學的前身）畢業的楊海祥，對於同事們的高素質有著相當高的自豪與肯定：以前渡輪船長幾乎



1

都是由資深船員改任的，現在則是專科以上的專業科系畢業的人員報考從事，這裡可說是全世界行船靠岸技術最好的港口之一。

為家人當渡輪船長

當初會從收入相當優渥的遠洋商船二副的職務轉回陸上工作，楊船長笑稱是被太太騙回來的。當時車船處（現為高雄市輪船公司）出缺招考新進人員，楊太太要其回來應試獲得錄取，自此展開了至今已23年多的渡輪船長生涯。一個踏遍世界5、60國，並曾經跟著商船以80天環遊世界一周，擁有豐富閱歷工作經驗的二副，為什麼願意捨棄高薪屈就此職務而無怨言？楊海祥表示：「孩子的童年只有一次，可以陪著他成長，並和家人有更多時間在一起，這是再多金錢也買不到的。錢，夠用就好了！」

航行旗鼓間 回憶載滿船

「以前就讀高雄水產學校時，要到旗津就只能搭渡輪，因為這是唯一的交通工具。」原來，楊海祥早在當船長前就與渡輪結下不解之緣。從乘客化身為

船長，二十幾年來穿梭在鼓山與旗津之間，當年年少輕狂的學生，如今已是成熟穩重熟練操船的舵手。旗鼓輪，許許多多旗津居民與高雄市民就學、就業與生活全靠她，假日成千上萬個參訪旗津古蹟的觀光客們也一定要搭上一趟，才能聲稱到過旗津。隨著汽笛聲響，每艘船的來回，都載滿了乘客們的歡笑與快樂記憶。旗鼓輪，不只是交通工具，她是製造人生回憶的魔法器。

冬天塞滿烏魚船的碼頭奇觀

在談到碼頭的開發及應用時，楊船長說當時一號船渠是烏魚船停泊裝卸漁獲之處，一到冬天，港灣塞滿滿載而歸的烏魚船，渡輪根本很難進出，原本只需幾分鐘的船程，竟花了2小時才能到達彼岸。遇到上班時間，再高超的駕駛技術也離不開被層層包圍的小小的碼頭，只能看著上班族個個心急如焚又欲哭無淚的表情。幸好在興達港興建之後，烏魚船轉往該處裝卸，這才解決了渡輪站每到冬天必塞船的問題。

高港美景看盡千遍也不厭倦

除了旗津—鼓山固定的渡輪駕駛工作外，偶爾假日也需支援真愛碼頭到新光碼頭觀光遊艇的船務。

1. 掛於窗邊的平衡儀，是楊海祥掌舵的依據。
2. 往返旗津、鼓山的旗鼓輪，是重要的民生交通工具。
3. 4. 靠岸的渡輪，送走歡喜下船的遊客，迎接返家的遊子。



2

往年高雄元宵燈節或中秋節等節日的觀光活動中的遊港船，都是由高雄輪船公司的港都輪或旗鼓輪支援，一方面欣賞著港都觀光資源開發的熱情，一方面也擔任港區的導覽與解說。對於愛河邊色彩繽紛的絢爛煙火及沿岸燈飾，再到高雄港壯麗非凡的貨櫃裝卸景觀，他們是感受最深的一群。

同樣的景觀每天看上千百回，難道不會膩嗎？楊船長表示，這是工作，而且「服務犧牲、犧牲服務。」能讓遊客或民眾安全地到達想去的地方旅遊、工作或辦事，雖是他們的任務與職責所在，但也是他們深感光榮與自傲之處。

由遠洋大貨輪到來回港灣的小渡輪，自小為海軍眷屬的楊船長終身幾乎和海洋牽繫相伴，問他如果可以重新選擇是否會不一樣呢？楊海祥船長堅定地說：「不會，因為我熱愛海洋！」





1

經濟大推手 海運小霸王

文◎張寬 圖◎陳以哲

——貨櫃輪船長楊修家的航海故事

高雄港17公里的海岸線上五大貨櫃中心，散佈著一百多座的碼頭，巨大的貨櫃輪從第二港口進出，如大廈積木般的貨櫃，經過了一個半月在海上各個港口的旅行，回到高雄港做短暫的停泊、裝卸，等待下一個航程開航，這時貨櫃碼頭上的橋式機、陸上接駁的卡車也跟著忙碌起來。

展開航海生涯 細數貨櫃輪發展史

長榮海運公司現業部副理楊修家在79號碼頭檢查進出港貨櫃的作業時間表，外頭是海岸熾熱的陽光，只有貨櫃輪在岸邊迴映著美麗的身影。

和所有懷抱環遊世界夢想的年輕人一樣，30年前剛從中國海專畢業的楊修家，對於貨櫃輪剛掀起的海運革命，態度上還是保留的。畢竟貨櫃輪停泊的港口，多以「小時」計算，如此一來，船員的生活

儘管是遊歷世界各地，但也只能侷限在港口附近，無法真正體會世界風情，因此在實習的階段，楊修家隨著當時仍是海運主流的散裝貨櫃船遠航到可倫坡，體驗夢想中的船員生活。

20年來楊修家在長榮由三副、二副、大副至船長，累積了豐富的航海資歷，對於貨櫃船的發展歷程，更是如數家珍，因為這就是他進入長榮之後海上生涯的寫照。

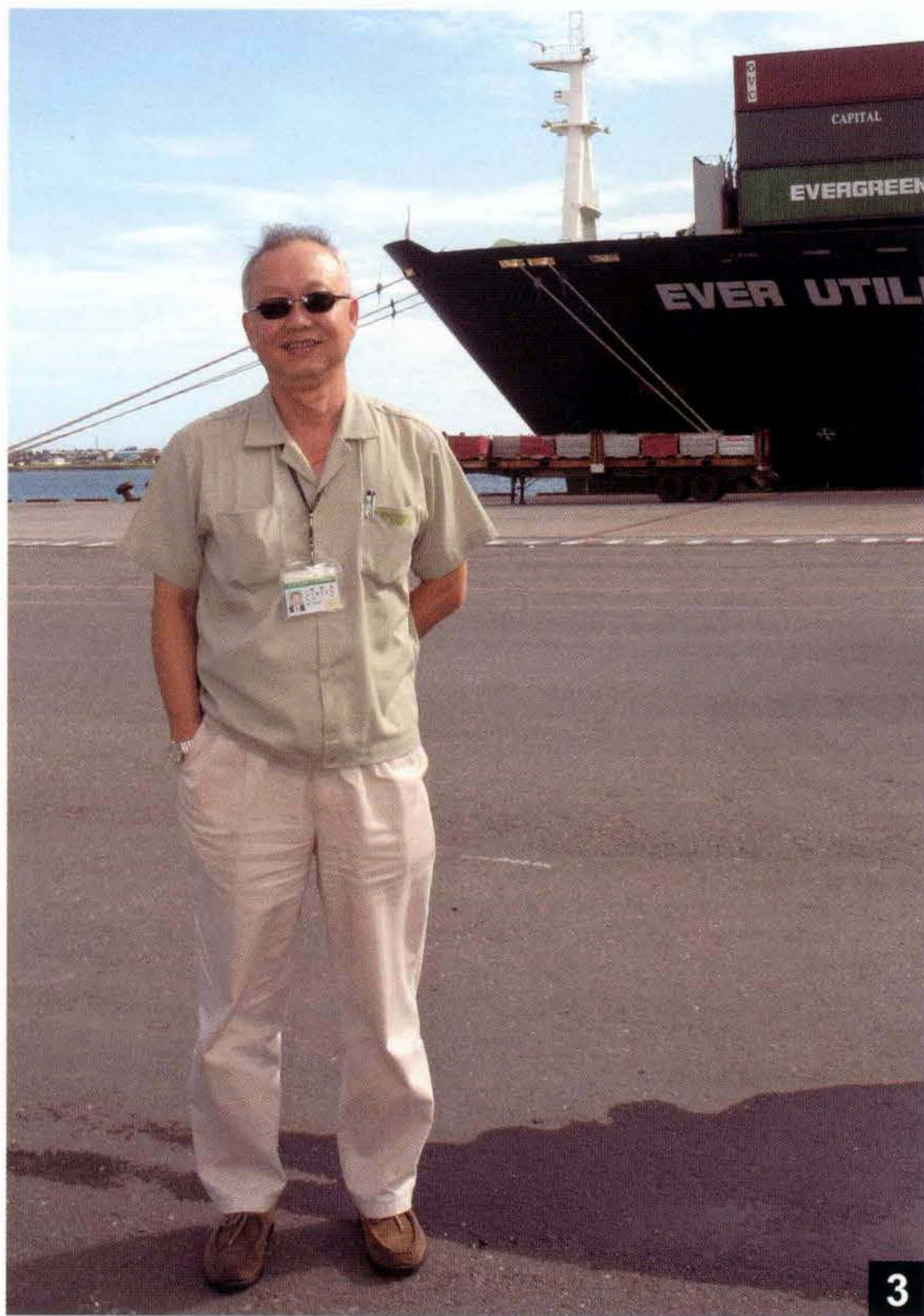
折式S型貨櫃輪 運量領先全球

在1970年代，貨櫃輪已經是一股不可擋的海運新趨勢，國際各大航運公司爭相投入貨櫃的建造，長榮海運也從早期的乾貨船，毅然展開船隊貨櫃化之計劃，於1975年起開始打造第一艘全貨櫃船—S型船，並以此型船開闢遠東至美國東岸之定期航線，投入貨櫃運輸的行列。楊修家就是在這時候進入長榮服務。

從當時長榮的S型船只能承載646只貨櫃，時至今日，長榮海運已是擁有百餘艘全貨櫃輪的世界級航運企業，而貨櫃輪也歷經V、O、P、M等不同船型的演進，發展到今日最新型的S型，可裝載7024個20呎貨櫃，全長300公尺，船寬42.8公尺，承載量早已躍居全球領先地位。

長榮船員的三項禁令

「早年的海上生活，其實是封閉、枯燥的」，楊修家表示，由於當年船舶的設備不如今日完備，科技也尚不發達，因此船員除了上岸休閒之外，在船上也多會小賭怡情、消磨時間，但為了避免影響到船員彼此的情感與工作情緒，因此長榮特別有三項禁令：「一、不允許船上賭博；二、不許打架；三、不允許走私」，楊船長不諱言地表示，這三項禁令對當時跑船的人而言，根本是不可思議，但也因為這樣，楊修家選擇進入長榮。20年來隨著全球對



3

貨櫃運輸的需求愈來愈大，各大海運公司也卯足了勁加大船身，增加貨櫃運量，最長的貨櫃輪已達400公尺，同時，也開始重視船員的海上生活，在船上增設健身房、桌球室、卡拉OK等娛樂休閒設備，讓船上的生活也能多彩多姿，而隨著海上通訊設備和科技的進步，也使船舶在海上航行更加安全。

科技發達 提高安全性

楊修家表示，俗語說：行船跑馬三分險，早年船舶缺乏先進的航儀設備，預測天候的能力也有限，因此跑船是有相當的風險；但反過來說，無論是多大的船，在海上仍然只像一片落葉，同樣無法與天候對抗，遇到颱風警報，再大的船還是要閃躲，避免進入颱風的路徑，只是預報系統和科技的進步，更



2

- 1.2. 長榮海運的貨櫃輪不斷發展新型態，承載量已居於全球領先地位。
3. 在長榮海運服務已20年的楊修家，高雄港就等同於長榮碼頭、貨櫃。

有助於船隻航行方面的研判，減少海難發生的可能性。尤其是現在的船可以定速、定航向，而精準的衛星定位更確保航程的安全。

從港口變化閱讀國家面貌

雖然談不上四海為家，但楊修家也曾經擔任長榮派駐巴西的代表，長住巴西2年，20年間更隨著貨櫃輪跑遍世界各大港口，楊修家說從一個港口，就可以解讀出不同國家的政治、經濟及社會狀況的變遷，一個港口可能20年來都沒有什麼改變，也可能進步神速、一日千里，就像日本港口展現的就是一絲不苟的精神；韓國港口有著北方特有的強悍與權威；香港則是亂中有序；巴西是個母系社會，巴西港口20年來沒有多大的改變；德國的港口效率奇高。世界各地的遊歷也讓楊修家對於世界各地的港口如數家珍，但他也深深覺得生活在台灣這塊土地上的人是幸福的，普遍重視教育的家庭和整體價值，可以維持一個還不錯的社會品質。

「豈止環遊世界80天？」楊修家在晉級船長前的資歷完備，兩年環球東西向的航程就走了5趟，一趟84天，足足走了400天，也在1992年三月取得了船長的執照，由於當時的新船舶仍在建造中，因



此楊修家直到1997年7月才轉任大型船舶之船長一職。

隨船走天涯 漂亮水花運

「我的水花運不錯！」水花運是船員的慣用語，水花運好表示行船平安順利，沒有遇到大的凶險，楊修家半開玩笑地說，曾有人為其算命說他是「事業在外」，他也感同身受。20年來他不但隨船走天涯，也因為長榮公司的海陸輪調制度，居住過許多城市，就以高雄來說，這是第三次。但對他而言，似乎習慣了船上規律的時間安排，高雄對他而言，幾乎等同於高雄港和他所熟悉的長榮碼頭、貨櫃、橋式、跨載機。

1.2. 承載數千個貨櫃的貨櫃輪，對高雄港而言，是經濟的重要推力，同時也是商船的霸王。





漂泊海上的男子漢

—遠洋鮪釣漁船船長劉銀河的故事

文◎滿春梅 圖◎陳以哲、台灣區鮪魚公會

「天這麼黑、風這麼大，爸爸捕魚去，怎麼還不回家？」，這是我們從小就耳熟能詳的一段課文，然而卻是從事遠洋漁業的船員們所經歷的生活寫照。

勇闖天涯 只為年輕夢

「那年因為年輕，出國不容易，想說可以到世界各處看看，又可以賺錢，就投身當船員，結果第一次出海就到西班牙，那時靠的第一個港口就是西班牙拉斯巴馬斯港，那一次都在大西洋跑船，再回到台灣已是4年7個月以後的事了」，劉銀河回憶著說。那時的他是一個年輕小伙子，對世界充滿了好奇和期待，原本是在船舶修理工廠工作，因為常接

觸有關海洋的事，想開眼界的他，也想要隨著自己維修的船舶，航向更遙遠的國度，轉而投入遠洋鮪釣漁業，從此劉銀河與海結下了不解之緣。

艱苦的海上生活 想念的陸地

剛上船時也會暈船，花了3、4個月才適應船上生活，海上不比陸地，通訊又不方便，船上沒有什麼休閒娛樂，不像現在船上有電視、卡拉OK、DVD等



的設備。那時船上的休閒除了下棋之外，就是看金庸及古龍的武俠小說，漁業署工作人員也會準備一些雜誌給他們，以陪伴他們在海上的日子。以前跑船洗澡也不方便，沒有淡水製造機，洗澡都用海水、連漱口也用海水，即使是有淡水，也是用海水先洗完，再用一杯的淡水沖身體，對他們來說淡水是相當珍貴的。在船上受傷也得自己來，他說一次意外手臂幾乎斷掉，船上並沒有船醫，得靠自己將手接回去，等到靠港時才去就醫，幸好身體復原力佳，手臂並未因此而失去。而遠洋作業也不像近海漁業，早上出海可能晚上就會回港，他們都得在船上待個半年，甚至1年才有可能靠港，他就曾經在海上待了1年3個月才靠港，那是他待在海上最久的一次，當看到陸地時都有莫名的感動。

從船員到智慧領導的船長

他說自己在當船員時，船隻航行方向、氣象及魚群位置的判定，都是需要靠經驗來判斷，他們每個人都得學習各項海上知識，簡單的儀器仍可以在茫茫大海中正確航行；而現在的船都有GPS衛星導航系統、偵測氣象的儀器，甚至還有魚群位置的衛星探測資料，因此現在的船長只要擔心漁獲量的問題，其他就交給科技。當上船長收入雖然相對的增加，然而肩負在身上的責任，卻是比當船員時更加重許多。他說曾經一次在颱風來臨時，來不及避到港口，眼看迎面而來7呎高的巨浪，當所有船員都躲到船艙時，那時的船長及資深幹部必須掌舵，因為

只有經驗豐富的船員，才知道如何乘風破浪，那次與大海搏鬥，讓他至今無法忘懷。在海上十幾年，曾看到船上發生的大小事，二十幾個人生活在一艘船上，彼此之間的磨擦不容易避免，每一次的事件都需要小心處理，不能偏袒一方，也不能忽略，因為一次的疏忽可能就釀成大禍。劉銀河回憶說自己尚未當船長時，曾遇到過一位船員追殺船長，雖然後來並未發生喋血案件，卻常以此來警惕自己。自己當上船長後，對於船員的領導及管理，都戰戰兢兢小心翼翼的，尤其是當船上還有其他國籍的船員時，船員管理更是得運用智慧，才能使每次的出海都能順利平安。

國際化與科技化 改變捕魚的方式

雖然科技發達，漁船的各項設備愈來愈先進，然而遠洋漁業卻不若以往興盛，隨著保育觀念愈來愈發展，國際組織的介入，在每個海域都有限制每個國家可以捕魚的噸數，劉銀河以自家船隻所在的印度洋來說，今年我國在印度洋所配給到總噸數為3萬5千噸，所以每星期必須回報給公會，公會再回報給漁業署，所有我國的船隻絕不能超捕，而以往是不需要這些手續的。此外，以前的海洋都是原始海域，尚未被開發，因此魚類相當豐富，捕魚也比較





3

容易，現在每個海域幾乎都被開發過，各國家的經濟海域從12浬變成200浬，在合作的成本上增加了許多，限制也增加，加上原油價格不斷的攀升，每一趟出海都需要很大的成本。捕魚的種類也因設備的進步而有所改變，在以前冷藏設備不好加上殺魚的技術也不好，所以都以做罐頭的長鰭鮪為主；後來因為由日本進口冷藏設備，同時也學習到日本的殺魚技術，開始以做沙西米的大目鮪為主，目前的主要銷售國也以日本為主。

與妻之約 轉型當船老闆

當一個遠洋鮪釣的船長，一出海就是一、兩年，與家人都是聚少離多，因為與妻子的約定，在民國81年左右，決定不再出海，但又不願離開他最愛的海洋，於是轉而投資成立自己的船公司。他說在最後一趟航行時，剛好遇到捕魚旺季，在海上待了1年3個月，是他出海以來在海上待得最久的一次，算是向海上生活道別紀念航行。船公司的營運是要擔負更多個家庭的生活，轉為船公司老闆，



4

他笑著說，現在年輕人也都不願投入這個辛苦的行业，好的船員也不容易找。而公司原來有5艘船，配合漁業署的減少船隻政策，目前只剩下2艘，而國際情勢限制及環保意識的抬頭，船公司的經營也比以前辛苦，但他仍全心投入遠洋漁業服務，也因此94年獲得了傑出漁民獎，也擔任了台灣區遠洋鮪魚公會印度洋營運委員會主任委員及公會的常務理事，繼續服務其他的遠洋漁業伙伴。

從船員到船長，從船長成為船公司老闆，劉銀河歷經不同的歷程，從他身上不但可以看到整個遠洋漁業的發展史，也可以感受到遠洋船員的辛勞。每當我們吃著美味新鮮的沙西米時，也應心存感念那些出海的打漁英雄們！

1. 劉銀河回憶海上生活的點點滴滴。
2. 船員吊起撒網抓到的滿滿漁獲。
3. 豐肥的漁獲，船員正進行初步處理。
4. 光鮮的鯖科大目鮪，是做沙西米的絕佳漁獲。
5. 乘風破浪的鮪釣漁船，是遠洋漁業的辛苦代表。



5



1

打狗戰艦風雲

詩人將軍汪啟疆話說軍艦生涯

文◎凌卓民 圖◎陳以哲、海軍艦隊指揮部

午後的雷陣雨讓左營港灰茫茫的一片。車行過戒備森嚴的檢查哨，迎面而來的是寬敞筆直的大道，兩旁是修飾整齊的草坪，軍車繞過圓環從左方出口駛出，停在政戰大樓，我們登上頂樓交誼廳，圍坐在橢圓形長桌旁，等著將軍詩人汪啟疆的到來。

汪啟疆從民國55年海軍官校畢業後，即服務於海軍至民國89年，以航空指揮部指揮官退役。近40年的海軍生涯，讓海洋寬厚的特性深深地刻畫在中將身上，一句開場白「小兄弟，要問什麼儘管來」即表露無遺。海軍因為長年出海在外「一看到人就會很high」，中將隨後對海軍豪爽性格作了補充說明。

軍艦生活大不易

海軍官校畢業後待過後勤、兩棲到作戰單位；從戴雲艦、永字號永豐艦、太倉護航艦、中、美字號運輸艦到正陽艦等軍艦，中將不諱言跟著部隊及船艦的時間比跟家人還多，在艦上也養成了一些至今改不掉的習慣，例如當年在鐵殼平底船永字號，睡的是帆布吊鋪，因此隨著浪頭的起伏，雙手必須牢牢抓住四角鏈索，以免睡夢中驚跌地上，至今中將睡姿仍是成大字型。但也是永字號治好了暈船，在艦上的第二年冬天，嘔吐感、失落感就這麼突然地在海水的翻騰中消失了。

大海環境孤絕 同袍感情深

從戴雲艦艦務官到正陽艦艦長，艦上的生活挑戰著肉體對海洋的不適應，而船上空間的閉塞與狹窄帶來的壓迫，及在軍隊體制下生活，更影響著人與人的互動，也強化了同袍之間的感情。當時因為仍處於戰時戒備的情況下，剽悍的性格是值得鼓勵的，曾經發生過一件海軍士兵與旗津居民起衝突，長官唸歸唸，心理還是讚許下屬之間的團結，但後果就是當時旗津島民禁止海軍從旗津海四廠出入，只能搭乘交通艇從哈瑪星進出。

問起軍旅生涯中印象最深的一艘軍艦，海軍的爽朗性格又出現了，中將開玩笑地說：「只要是當過艦長的都喜歡。」其實中將在意的不是軍艦，而是從軍生涯中的同袍情誼。汪啟疆擔任艦長期間，某天夜裡響起了急促的敲門聲，開門一看，醫護官滿身是血站在門口，原來是一位中士胃出血吐了醫官一身，汪啟疆到醫護室時，中士看到艦長，使勁吃奶的力氣牢牢捉住汪啟疆，只講了四個字「艦長救我！」汪啟疆此時才重新領悟到；人在大海上這個



2



3



4

孤絕的環境中，下屬對於長官的依歸之情是如此的深。因此海軍中也流傳著一句話「艦長沒有生病及請假的權利」。

新世代海軍 發展海洋思想

比起老一輩的海軍人，新一代的海軍幸福多了，行為也顯得「文明」，中將看著坐在一旁的學弟妹，臉上露出微笑說：「其實現在的學弟妹都一等一的聰明，也會照顧退休將領。」目前海軍只要有新艦入港，一定會邀請退休將領參觀認識新艦種。年過花甲的汪中將已經退休7年，軍旅生涯中服務過的軍艦也一艘艘的除役，起而代之的是拉法葉、紀德等在媒體上不斷亮相的艦種。隨著最後一艘陽字號瀋陽艦於2005年除役，有人說那代表了「二戰世代」的結束。不過退休的中將顯然仍心繫海洋「台灣需要發展的是海洋思想，人民只能從海上走出去」。

回顧過往，20世紀前的打狗港風雨擾攘，2007年7月基隆級編號1802的蘇澳艦駛入高雄港，鐵灰色巨大艦身讓周遭船舶相形失色，21世紀基隆級驅逐艦的成軍，似乎宣告了海軍新世代的來臨！

1. 錦江級巡邏艦，船上站滿巡禮的海軍。
2. 康定級艦發射飛彈實況。
3. 海軍艦隊指揮部不時舉辦研習營，供學員參觀軍艦。
4. 擁有豐富軍旅生活經驗的汪啟疆，談起軍艦更是滔滔不絕。



頂級海上訓練所

高雄漁訓二號 船長養成的大功臣

文◎凌卓民 圖◎陳以哲、漁業署遠洋漁業開發中心

2007年6月5日下午3點，高雄港多雲時晴，台灣海峽5~7級偏風。漁訓二號搭載著18名船員、1名漁業觀察員及4名隨行執法人員，出發前往印度洋及大西洋執行為期183天的巡護任務，目的在將遠洋漁業管理觸角延伸至台灣主要的公海作業漁場，並實地監控遠洋漁業的作業動態。

南台灣最大漁業訓練船

從漁業局到漁業署，服務了將近30年的漁業署遠洋漁業開發中心暨南部辦公室主任陳玉琛表示，目前除了高雄這艘漁訓二號外，就只有基隆的育英二號可以提供漁業教育訓練。為了提供品質最好的教育訓練課程，漁訓二號可以說是設備最完善的漁業訓練船。517噸的漁訓一號1991年功成身退，取而代之的漁訓二號總噸位1211噸，全長64.4公尺，船寬11.4公尺，屬於大型漁船。除了一般漁船配有的漁撈設備、航海設備、輪機系統、安全系統及電信設備外，漁訓二號上更有其它省能源的環保設施如造水機、淨油機，及焚化爐一座，這可是目前新

型待推廣的環保系統，強調垃圾不落海。

船長勤進修 有效掌握船上大小事

漁訓二號除了執行政策性的遠航外，最主要的工作還是提供關於漁業訓練方面的教育服務，包括訓練船員幹部及普通船員。光是今年上半年的課程，船長、輪機長的受訓人次就約有1200人。依照漁船大小及遠近洋，分成一等、二等、三等船長、輪機長訓練班。人在海上，船長就是大家長，大小事務都要知道。除了漁撈知識外，不斷進修關於船上各種設備系統操作也是必要的，這樣船長才能做好船上各環節溝通的管道。此外各相關國內外法規也是



2



3

不能少的課程，達到國際規範上課時數，才能發給證照，如此一來才能避免2005年鮪魚類違規超捕事件再發生。

實務要學習 禮數也要顧

而一出海，禮數就能忘了嗎？學員在船上除了學習漁撈作業、航海、輪機、電信等實務課程外，一般在船上的基本禮數訓練，更是一個都少不了，從在廚房幫傭到灑掃應對，讓學員學習在船上的待人接

物課程，是漁訓二號不同於其它訓練機構的地方。而漁訓二號上更增設了一名訓練大副，目的在於輔導學員及照顧學員在船上的生活，這些小細節的用心在在顯示出漁訓二號的周到。

克服暈船 擁抱海洋

「朝看日出，暮觀夕陽」是出海時最浪漫的寫照，但前提是必須先克服暈船。有經驗的水手表示，其實有九成民眾的適應期只需要1~2天，甚至有5%的民眾完全不知暈船為何物，大約只有5%的人需要較長的適應期，在暈船期過去後就能全心投入訓練工作及體驗浪漫的海上生活了。而出海在外，一天24小時長期生活在一起，學員依靠的是彼此之間的相扶持，因此學員之間都能培養出良好的默契及友誼，甚至也有因為一起受訓而結為夫妻者。

漁訓二號從1991年啟用至今，經過17個年頭，訓練航次265航次，航線遍及三大洋，進出世界28個港口，東至巴拿馬，西至非洲那米比亞，南至澳洲塔斯馬尼亞，北至日本箱根，不間斷地進行各式實習訓練課程，台灣四面環海，漁訓二號身負台灣漁業訓練的重責大任。而出門在外，漁訓二號不只是漁訓二號，更是「台灣・高雄」的代表。



4



5

1. 高雄的漁訓二號，設備頂級，媲美五星級飯店。
2. 陳玉琛大力讚揚漁訓二號是設備最好的漁業訓練船。
3. 為養成專業船員，每位學員都得從基本工作學起。
4. 學員穿上救生衣，一一上船實習。
5. 資深船長發號司令，叮囑學員應注意事項。



1

賞船，在高雄港午后

搭乘長安二號的賞船之旅

文◎凌卓民 圖◎陳以哲

七月天的下午，頂著南台灣特有的艷陽，踏上長安二號。雖然在高雄住了一輩子，這卻是第一次搭乘觀光客輪遊高雄港。按捺不住興奮之情，攝影師開始猛按快門。水面波光粼粼，白鷺鷥蜻蜓點水似地的啄食躍出水面的小魚，我們乘著海風，這是一趟遊賞高雄港之旅……

與高雄港的貼身接觸

高雄港是世界第六大港口，港內除了貨櫃碼頭外，尚有軍事碼頭及遠洋、近海漁港，進出船隻種類繁多。但過去由於市港分離，民眾想看船，只有西子灣、柴山、旗津、紅毛港等環第一、第二港口一帶遠觀欣賞，近距離的接觸大抵只有漁港或渡輪。近年由於港市合一政策的推行，碼頭藩籬一一拆除，親水空間更寬廣，民間的渡輪公司也進駐碼頭，提供民眾更貼近高雄港的服務。

長安二號一趟行程約為1小時30分，隨行一位嚮導，客輪由三號船渠出發，沿途經過位於旗津的第七、第八船渠、中興商港，在越過過港隧道上方水域近第二港口時，往北折返，不同於旗津岸邊的船渠或工廠的多樣貌，高雄岸邊的景致除了前鎮漁港外，清一色是整齊劃一的貨櫃儲運中心。

出海 驚見海軍紀德艦

長安二號由鹽埕區大勇路底的第三船渠駛出，傾身



2

倚著船艙欄杆，首先映入眼簾的是圍繞著海岸線的柴山，隔著第一港口，另一端是佇立著具有百年歷史的高雄燈塔，接著客輪往西行近旗津，沿著岸邊開始往南下駛。

船轉了彎，一艘編號1802的鐵灰色軍艦赫然出現眼前，這是難得一見的紀德艦！目前海軍駐停高雄地區的艦艇中，知名度最高的應該是康定級的拉法葉艦，一般說來，基隆級的紀德艦並不駐停高雄。因此才一出海，上一眼看的是青蔥柴山及燈塔古蹟，下一眼就瞥見海軍作戰主力紀德艦，算是相當令人心神振奮的事。

第七船渠 港勤船舶登場亮相

長安二號繼續往南行，途經第七船渠，港勤船舶基地。零零星幾艘橘色拖船停靠在船渠內，多數的工作船此時正在執行各自的任務。環保船來回逡巡

打撈垃圾，平底拖船載運著垃圾，緩緩往北行駛，救難船正停在航道旁，隨時待命。

再往南數百公尺之遙，兩艘船艙綁著輪胎的橘色港勤拖船，頂著大船右舷，試著讓大船穩穩的停靠碼頭。這些形形色色、大小不一的工作船，雖然跟經濟談不上有什麼直接關係，但卻維持了港口航道的正常運作。

見證繁華 遊艇業的興盛

經過了七號船渠後，整排的民間修船廠，穩當當的座落旗津海岸，老舊船隻的船艙掛著幾名工人正敲敲打打著。旗津的修造船廠經歷了經濟起飛的年代，面對大陸廉價物資及勞力的大環境壓力，有心

1. 高雄港務局的貴賓船，流線造型搭配亮眼藍色，是接待外賓的交通工具。
2. 搭乘長安二號遊港賞船，可一飽港都的海岸風情。
3. 不停駐於高雄港的基隆級紀德艦，想一睹風采可得靠運氣。



3



1



2

的在地集團不離不棄，甚至敲打出台灣遊艇王國的美名。

旗津的修造船廠從遠洋漁船、交通船、拖船到遊艇全都一手包辦，2004年才成立的高鼎遊艇造船廠，在短短幾年之間已經是亞洲最大、世界排名第五的大型遊艇專業製造廠了。

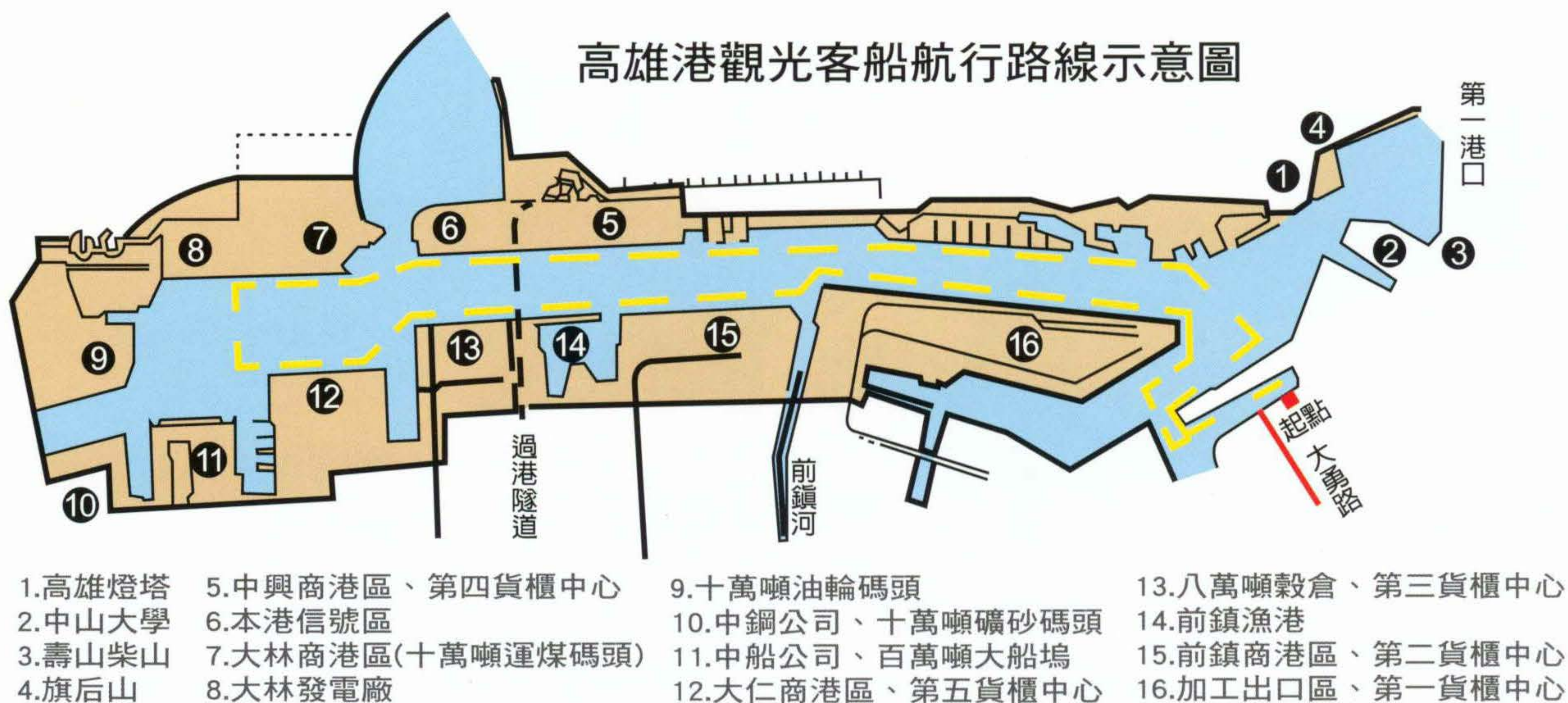
一艘造型流線，漆著亮眼藍白色的遊艇，輕快愉悅的滑過水面。這是港務局的貴賓船，正招待著遠道而來的外國賓客。不管是市民或貴賓，搭船遊港似乎是不約而同的安排。

返航 看見城市容顏

長安二號在經過中興商港後，至第二港口開始折返，隔著港口堤防，西面是台灣海峽。往高雄的方向望去，再遠一點的地方IKEA、家樂福碩大的招牌高高掛著，遠離都會區的高雄新市鎮，襯著藍天，聳立著直徑50公尺的夢時代摩天輪。

港邊天車逕自運作著，無關乎圍牆外的高雄街景及大樓。少了夜間昏黃燈光的暗淡，陽光下的天車，有著鋼骨結構，也更能反應高雄人堅定的性格。

高雄港觀光客船航行路線示意圖





討海人家 前鎮漁港

越過了第三貨櫃儲運中心及成排的天車。下午的前鎮漁港風平浪靜地蜷在高雄港灣，繁忙的清晨已過。現在漁船一般多為700噸的中型漁船，幾艘油漆斑駁的400噸小型漁船，並肩窩在漁港的最邊隅。

高雄港共有68座天車，其中最大的4支天車就座落在漁港北方的第二貨櫃儲運中心，紅白相間的韓國製天車，一座2億，讓比鄰的700噸新型漁船顯得寒酸。

廢五金原料 散裝碼頭

船行過舊時戲稱黑龍江的前鎮河，河對岸是風光一時的前鎮加工出口區，在工廠外移的環境下，散裝貨輪依然停在碼頭，蓮花爪賣命工作，一車車裝載廢五金原料的卡車來回奔走。

高雄港雖然退居為世界第六大港，但在高雄與旗津之間的這片狹長形水域中，往來船舶仍活絡穿梭，岸邊的天車依舊高聳佇立，持續進行著未完成的工作，高雄市政府朝向港區開發的方向邁進。民間規劃搭船遊賞高雄港，船隻不再只是載人載物的機具，更成為欣賞河港風光、增廣海上見聞的重要媒介。

1. 停靠在岸邊的貨輪，正在準備裝卸貨櫃。
2. 橘色的港勤拖船，執行工作維持航道的正常運作。
3. 來自新竹市的遊客齊搭船遊港。
4. 於大勇路底啟航的長安二號，是賞船遊港的不錯選擇。





軍旅回憶百寶箱

左營軍品街大搜密

文◎滿春梅 圖◎陳以哲

曾經，這裏是軍中用品的百寶箱，只要是有關「軍」的東西，你都可以在这條街找到。然而，道路的擴建、兵役的改變及車站、台電位址的搬移，這條街，已不復當年之勇，看在已在這條街開店二十多年的四海軍品店老闆娘－侯雯馨眼中，特別感慨！

全盛時期 店家必爭之地 小姐也搶手

「以前的西陵街是走幾步就有一家軍用品店，繁盛時期最多有二十幾家。每家都會請小姐，如果請到漂亮的小姐，生意就好得不得了。」老闆娘回憶說，自己的店就曾經請了8位小姐顧店，生意好到沒空讓腳休息，常常站到腿軟。但請小姐最讓她頭痛的是，請太漂亮的女孩，很容易就「外銷」了，也就是被來店的客人（營區的軍人）給追走；常常還來不及遞補新店員，就又有店員被追走了，可見當時年輕小姐之搶手。當時也因為店家多，搶生意之狀況難免會發生，曾經就有軍人要購買軍用品時，兩家店同時搶一客人，使得阿兵哥左右為難不知如何是好，而二店也從此變成死對頭。

阿兵哥的哆啦A夢 軍用品的百寶箱

「四海」雖然位在海軍營區附近，店中卻是三軍用品都有，從頭上的頭盔、身上的軍服、腳上的軍

鞋、小到身上配戴的徽章、退伍時的紀念品等等，都可以在這裡找到。侯姊說，有位海軍軍官因為人長期在艦隊上，軍艦又只停靠基隆港和蘇澳港，就請媽媽代買東西，還特別指定要到「四海」買，因為只有這位老闆娘可以精確地知道他們要的東西，因此每次他媽媽就得大老遠從岡山到左營採購兒子指定需要的用品。也有人退伍後帶著孩子回來，尋找自己當時曾參加的單位或受訓單位的衣服、徽章，因為他知道只有在四海可以找得到。侯姊也拿



出許多特別的軍用品，如海軍的救難章、老外指定要買的海軍杯、磁鐵名牌章等。她驕傲地說，高雄僅此一家絕無分號，你想要，只有來四海。

軍中生涯 回憶之街

現在西陵街不像當年人潮擁擠、商店林立，然而在這裏過年過節時就會變得很熱鬧，因為許多曾經在這裏當過兵的人都會回來憶當年，而四海自然變成他們聚首的地方。侯姊說，她是以誠信及用心做生意，所以和阿兵哥之間，不只是生意上的往來，還是他們的心靈諮詢站。常常會有阿兵哥來找她聊天，從軍中生活到未來生涯無所不談，對她來說這些阿兵哥就像是她的朋友、弟弟及孩子。當他們退伍離開，之後再回來看她時，都已為人夫、為人父了！

夢想中的軍品店藍圖

西陵街，這條從繁華時期二十幾家店，到現在剩下不到8家店的軍品街，有些店家一天只有1個客人上門，營業額不到200元。至今仍屹立不搖的侯姊說：「不能只是等待客人進門，要主動將自己的東西推展出去，而且要不斷創新與結合，才能永續發展。」因此來到四海的不再只有軍人，最近更有叢林遊戲、兒童探索博物館等業者來與她接洽各項軍用品、迷彩裝、水手服等的製作。她說，其實她夢想中的軍品店還未開成，目前的店面太小，無法展示所有的軍用品，她希望未來可以將店面擴大，將軍用品推展到叢林遊戲、保全業等相關行業，也希望「西陵街是軍用品街」的時代意義能一直綿延下去。

「當兵」，幾乎是所有男人青年時共同的記憶與曾經勇猛的見證，如果你想要回憶當年之勇，如果你想要瞭解另一半的當年，建議不妨到左營西陵街的軍品店走走，剎時，應會讓你回到年輕歲月，有許多「想當年」的主題可供你（妳）回憶那段美好時光。



1. 排列整齊的軍用皮鞋，光鮮亮麗。
2. 以誠信做生意的侯姊，常是阿兵哥的心靈諮詢站。
- 3.4.5. 四海軍品店內所有阿兵哥必備的背包、軍服、帽子等，一應俱全。
6. 琳瑯滿目的徽章，滿足不同的需求。



手雕掌中偶 刀刻百樣人

林邊師的布袋戲偶收藏

文◎凌卓民 圖◎陳以哲

走進華山佛具，迎面而來的是木材及塗料的氣味，店內擺滿了完成及未完成的各式雕像，有的只是粗坯，有的則只差師傅最後的琢磨，兩面牆的作品擺至近天花板。定下神來一看，不同於其他的神佛雕像，幾尊二呎高的布袋戲偶跳脫於眼前，原來這幾尊穿著鮮豔華服的戲偶沒多久前才從歷史博物館參展回來，那是店主人林邊師的珍貴收藏。

布袋戲姻緣 林邊師其實不姓林

林邊師其實不姓林，本名為陳忠榮，1953年出生於林邊。從小就愛布袋戲的林邊師，在國小畢業後進入了全樂閣布袋戲團，當時的全樂閣布袋戲團是南部地區知名的布袋戲世家，由林邊師的鄰居鄭全明掌團，林邊師就跟著鄭全明的兒子鄭來發學習雕

刻戲偶，爾後鄭來發這位啟蒙恩師，更成為林邊師的老丈人。

林邊師於1974年退伍之後來到高雄，先在一家佛具店中從事神佛像的雕刻工作，因為早年雕刻布袋戲偶頭的訓練，對於臉部的刻畫特別細膩傳神，讓才二十出頭的他在南部已小有名氣。當時的人都叫



他「林邊來的師父」，「林邊師」的名號便不脛而走，久而久之，也沒有人再稱他陳師傅了。

醉心掌中戲 早期布袋戲偶成壓箱寶

以電視布袋戲聞名的黃俊雄與全樂閣鄭家為世交，林邊師於1979年開始與黃俊雄合作「雲州大儒俠」、「苦海女神龍」等戲，更將他的知名度推上高峰。但是電視布袋戲的興盛，也代表了野台布袋戲的逐漸凋零，當時的一些布袋戲團紛紛拋售戲偶，這也開啟了林邊師對戲偶的大量收藏。

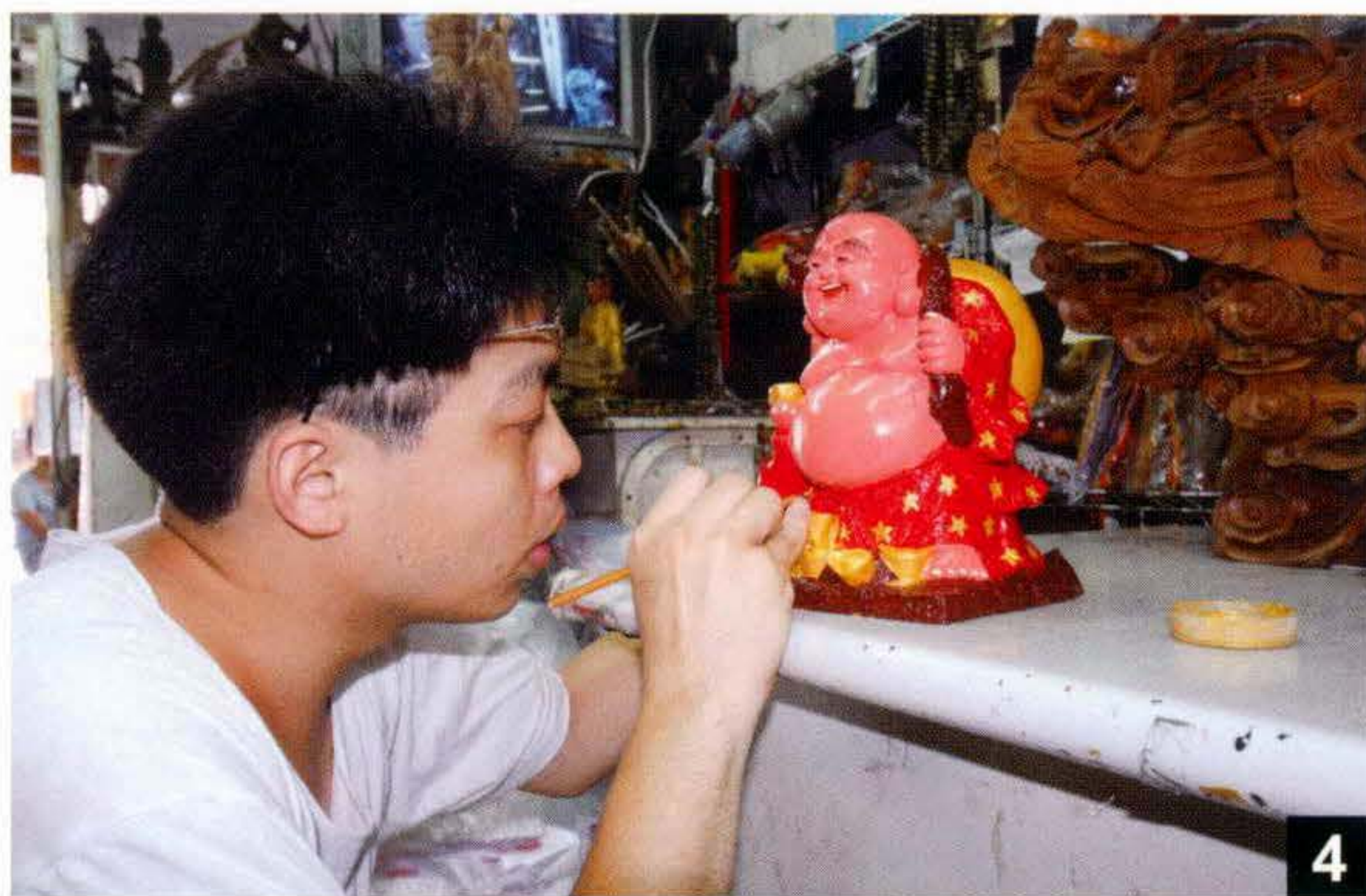
目前林邊師的戲偶收藏多達上百尊，其中更不乏明清時代的古董戲偶，收藏的戲偶多來自福州、泉州、漳州等地，從清民之際二呎高的鐵支偶、傀儡戲偶（又稱提線木偶），到較常見的約一呎高的掌中戲偶及1950、1960年代的野台戲偶都有。而依照中國傳統戲曲生、旦、淨、末、丑的角色分類，各有特定的臉譜與色彩，與近年來只講求臉部線條立體或造型奇異的電視布袋戲有著顯著的差異。

不同於沿海地區的戲偶，其中更有從明代中國內陸遺留下來近真人大小的偶頭，偶頭的眼睛、鼻子、耳朵等五官皆可自由操作轉動，但因年代久遠，偶頭顏色皆已剝落。林邊師這次展示出來的滿滿幾大箱的寶物只是收藏的一小部分，還有更多堆在偶戲

館及住家中。如今塑膠大箱子取代了早期裝布袋戲的大布袋，但箱內的時間卻穩穩的定格在古早的年代。

教學相長 盼成立愛河偶戲館

從布袋戲偶、神佛雕刻一路走來，已經超過40個年頭，林邊師除了持續的創作外，同時也與學校單位合作，講課教授木雕工藝，讓傳統工藝技術生根下一代。目前林邊師的長子陳峻漢繼承了父親一身的好技藝，減輕了父親不少重擔，也讓林邊師有更多時間從事自己的創作與進修，秉持著超越自己的心態，除了傳統木雕，更嘗試素描、水彩、現代油畫、陶燒、人物雕塑等現代藝術。而林邊師近年來還發了一個成立「愛河偶戲館」的願望，將自己的珍藏整理好後，展示於位於愛河畔的館內，希望能與更多喜愛布袋戲偶的同好交流，讓民眾看到傳統工藝的精與美。



1. 專心雕刻的林邊師，對於臉部表情的刻劃最為傳神。
2. 林邊師位於建國路上的佛具批發店。
3. 林邊師收藏的各式各樣布袋戲偶。
4. 林邊師的長子陳峻漢繼承了父親的好手藝，減輕父親不少負擔。
5. 近似真人的大小偶頭，都是林邊師的珍貴收藏。



冬瓜香 透心甘

—新樂街的「天池冬瓜茶」

文◎艾瑪 圖◎陳以哲

經過飄著甜甜焦糖香味的新樂街，空氣中瀰漫著糖香，濃香甜蜜，好像走回了記憶中的舊式糖廠。嚐一口以古法熬製的冬瓜茶，讓人想念起小時候的單純古早味，一種用心、花時間、以經驗而製成的冷飲，飲來透心涼，這不僅只是一種解渴好茶，而是體驗台灣傳統飲食文化中，強調手製的精髓。

消暑退火冬瓜茶 每天細熬12小時

早期的台灣社會，沒有多餘的材料，冷飲只能取材最原始的食材製作，以文火慢炒熬製的冬瓜茶可是一道清涼消暑的極品。依《本草備要》的記載：「冬瓜味甘、性微寒、寒瀉熱、甘益脾、利二便、消水腫」，正因為冬瓜是含鉀量極高的蔬果，可幫助身體排除多餘水份，夏天來一杯「真正的」冬瓜茶，不僅清涼暢快，還能真正的消暑。在化學合成冷飲充斥的現在，一杯遵行古法，歷經12小時熬製而成的冬瓜茶誠屬可貴，「天池冬瓜茶」就是以生鮮冬瓜加糖慢炒出來，喝了讓人激賞的好飲。

「天池冬瓜茶」每天一大早就開始製作，先將整條肥厚的冬瓜刷洗，去除毛細孔內的雜質，洗淨後留皮切塊，保留冬瓜皮的原因正是「天然酵素」讓冬瓜茶更熟成。製作時使用品質較佳的台糖砂糖，將糖放鍋內慢火熬煮，糖煮到溶化、冬瓜塊煮到脫水，文火慢熬至糖液與冬瓜果肉融為一體，漸漸由白轉黃再轉咖啡焦糖色，此時冬瓜的糖香味瀰漫，令人聞之垂涎欲滴。隨後起鍋，換另一攪拌器以恆溫加熱拌炒，待冬瓜茶磚慢慢成形時天色已晚，之後加入開水煮沸，一杯耗時12個鐘頭製作的冬瓜茶，終於出爐啦！

「天池冬瓜茶」嚐來與坊間以廠製的冬瓜糖磚加水燒不同，其香氣與醇和感亦不可同語，文火燉炒、燒熬、去渣、冷卻而成的冬瓜茶，有濃厚的冬瓜清香與糖蜜甜香味，喝一口，味道濃厚回味，又不甜得膩人，這種好滋味真的可以一杯接一杯。

用心淬煉25冬 堅持不加化學藥劑

「天池」原先只是一家開了二十多年的茶行，陳老闆自幼對茶有著深深的迷戀，曾經上山學習做茶的技術，後來誤打誤撞的開了茶行，細心經營後也開始販賣各式茶飲。更有趣的是，當初製作冬瓜茶，是因為人家送來的冬瓜太多，純粹做來自己喝，而今靠著一杯傳統冬瓜茶征服了顧客的味蕾。而且老闆學的是食品工程，深知添加物的可怕，茶飲絕對不添加化學原料與防腐劑，每天煮每天賣的手工涼飲做得不多，不是工廠大量製作，而是以家庭細工的方式來製作的茶飲，少量細工，品質也好。

選茶焙茶泡茶 老經驗好香味

除了店內招牌的冬瓜茶以外，天池的茶飲－烏龍茶、紅茶、綠茶也有著不同於外面賣的冷飲的甘甜，天池的茶，好喝有秘訣，陳老闆選用的茶葉是靠製茶二十多年老經驗挑選的，買回毛茶後，為求

新鮮與茶味，一定再用烘茶機焙過。在泡茶時，更著重每泡茶的水溫與時間控制，陳老闆說：「茶有茶格，每一泡茶有一泡茶的個性。」因此泡出來的茶，有天然的茶香，飲後會自然回甘。添加的亦不是一般的果糖，而是自己製作的「糖蜜」，這項秘密武器，讓天池的茶，飲一口香氣在口中環繞，久久不散，舌頭輕舔，生津、解渴，人也整個清爽起來了，真的是喝一口好茶，能換一份心境。



老饕必點BOX

· 冬瓜茶

每天現煮、熬製12小時的冬瓜茶，嚐起來有一種冬瓜焦糖的自然甜味，入喉有著濃密化不開的香味，喝完後舌頭上還殘留著冬瓜茶香，冰涼又解渴。

· 冬瓜糖

冬瓜茶的前身，單吃帶有冬瓜清香，嚐後不因過甜而膩，反而是津津有味，回味無窮，也可以買回家自己加水煮冬瓜茶來喝。

報馬仔資訊《靠機緣的限量小食》

「冬瓜酥」，店家在閒餘之際才製作的特殊甜點，完全手工製作的酥點，自製的冬瓜內餡甜而不膩，有點甜脆的口感，外皮鬆酥，很融合的一道酥點，想吃，可得慢慢等。



· 紅茶

呈現朱墨色的紅茶，看起來深不見底，喝一口，阿薩姆的濃郁口味，在齒際間散開來，茶香濃，後勁夠，卻不過澀，是一杯不可多得的好茶。

· 烏龍茶

烏龍喝冷茶，茶湯具有明顯的甘甜爽口之滋味，真正可解渴，喝後還有自然回甘，真的是有著一分甘苦，卻九分順口的十分好茶。

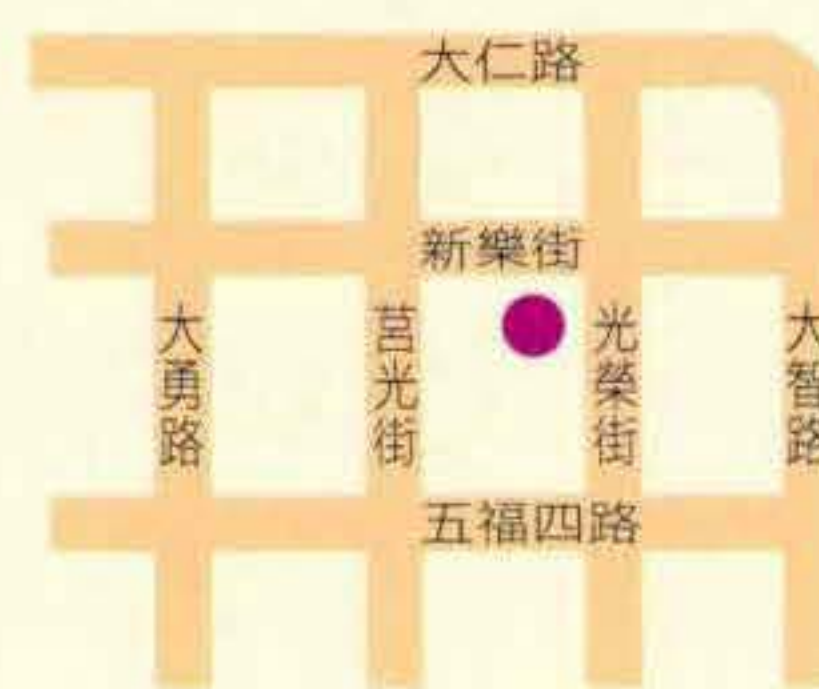
店家資訊

地址：高雄市鹽埕區新樂街113號

電話：(07)551-7165

營業時間：

AM09：30～PM22：00



傳統肉圓味香傳一甲子



三塊厝肉圓嫂

文、圖◎崔家琪

肉圓是許多人兒時共同的回憶，也是最具有歷史的傳統小吃之一，一路陪伴台灣默默走過滄桑與繁華。高雄大街小巷隨處可見賣肉圓的攤位，但能像「三塊厝肉圓嫂」這樣兼具古早味與口碑的60年老店卻不多，代代相傳而且遵古法製作，看起來不起眼的肉圓其實藏有老一輩人濃得化不開的懷舊幽情。

遵循古法 獨樹一格

台灣肉圓依口味可分為兩種，雲林以北屬皮厚餡多的油炸肉圓，嘉義以南則屬簡單爽口的清蒸肉圓，三塊厝肉圓嫂獨特的料理作法又自創一格，先將豬胛心肉加醬油、蔥頭爆香做成肉燥，放入鍋中拌肉塊一起炒，再倒進特製滷汁入味，接著包入凝固的米漿後放入蒸籠，待蒸熟又放回滷汁中浸泡，讓滷汁味道完全滲透肉圓，難怪三塊厝肉圓嫂的肉圓遠近馳名，不少饕客慕名而來品嚐。

調理好的肉圓先放入陶鍋中，客人點餐後，將肉圓連同滷汁一起撈入碗中，沾滿滷汁的肉圓十分入味，不必添加任何沾醬即可食用，光顧過「三塊厝

肉圓嫂」的客人都豎起大拇指說，肉圓皮Q軟嫩，口感重，又香又有咬勁，充分觸動味蕾神經，讓人吃完還意猶未盡。

內行的熟客還會加點一份只蒸不滷的白肉圓，吃起來別有一番清淡爽口的滋味。老闆進一步傳授獨家吃法，吃完肉圓剩下的肉燥和滷汁不要浪費，只要再加入適量清湯，甘醇的味道馬上又會讓齒頰留香。

創業艱辛 代代相傳

台灣光復初期，第二代肉圓嫂蔡松葉的公公就開始挑著扁擔賣肉圓，一度還做起類似目前流行的加盟



目前掌管店務的是第三代傳人，老闆陳國禎與太太陳王月涼分工，女主內專做肉圓，男主外負責上菜，現在第四代的么子也逐漸加入行列，香傳一甲子的三塊厝肉圓嫂後繼有人。談起另一位當模特兒的帥哥兒子陳健華，陳國禎有說不出的驕傲，好奇地問他「這是常吃肉圓的關係嗎」，老闆靦腆笑而未答。

「三塊厝肉圓嫂」賣的東西不多，除了鎮店之寶的肉圓，就是魚丸湯、貢丸湯和綜合湯，雖然簡單，卻口耳相傳了60年，有人來緬懷過去的歲月，有人來印證難得的美食，同樣的肉圓吃在各自嘴裡，卻奇妙地咀嚼出不同的人生滋味。

1. 老闆娘遵循古法製作肉圓，藏著老一輩的思古幽情。
2. 第二代肉圓嫂的泛黃照片，訴說著早年創業的艱辛。
3. 肉圓嫂的肉圓是許多老顧客懷念的味道。
4. 香傳一甲子的肉圓美味，遠近馳名。

店家資訊

地址：高雄市建國三路389號
電話：(07)2514657、2715820
店休：每月農曆初一、十五



生意，最多同時有6個肉圓攤沿路叫賣，以三鳳中街為主要據點，蔡松葉接棒後，「肉圓嫂」的名號才開始不脛而走，至今仍留存的一張第二代肉圓嫂的泛黃照片，訴說著早年創業的艱辛。

從流動攤子起家，「三塊厝肉圓嫂」幾經遷徙，三十多年前中華地下道建好後，一度搬到現今三民派出所後方營業，一直到二十多年前才正式擁有自己的店面，雖然面積小，地點又不好找，仍吸引舊雨新知聞香而至，5年前又移到現址擴大營業，一天最少賣出好幾百個肉圓，各大電視台美食節目專程前來錄影，也因熱心參與高雄市社區文化深度之旅活動而獲文化局表揚。



青春 影人

文◎尚恩 圖◎尚恩、蔡一峰、許慧如、陳嘉暉、謝一麟

「如果高雄要成為一個電影城市，可以鼓勵更多人從事劇本創作，當我們生活的場景都被寫入電影，城市的每個角落就是美麗的影像與故事。」

的 高雄視野

青春的邊緣，美麗的背影 記錄衆生群像

有著一張娃娃臉看不出年紀的蔡一峰導演，是近幾年台灣紀錄片範疇中創作力最為豐富的工作者之一，對他來說，紀錄片是一種社會改革的工具、是一種社會對話與交流的媒介，透過影像關心他所身處的環境，陳述自身觀察的社會問題，這是紀錄片的責任與良心，也是創作者對於土地的關懷與行動。

從《誰來聽我說》、《奇異果》、《假裝看不見》到今年的《一個相遇的故事》，蔡一峰所關心的議題遍及原住民、性工作者、勞動階級等台灣社會的邊緣族群，在他的影像裡，充滿了人性互動的幽默與憂傷，「你站在土地上，自然就會感受到土地的溫暖以及人們內在的溫醇，那是我想記錄的畫面。」

高雄是他的第二故鄉，是啟發他創作力量的環境，「但是高雄的在地創作資源真的很少，大部分的人對於紀錄片創作並不那麼關心，我常常在想為了養家活口，到底還能在創作的路上堅持多久…」在現實與創作的兩難中尋找平衡，是台灣紀錄片工作者共同面臨的生存問題，如何讓在地創作人才有更多



發展的機會，或許，是走向電影城市必須要面對的關鍵問題。

1.2. 《誰來聽我說》、《假裝看不見》充滿蔡一峰導演關心的議題。

3. 有著一張娃娃臉的蔡一峰，讓人猜不透年齡。

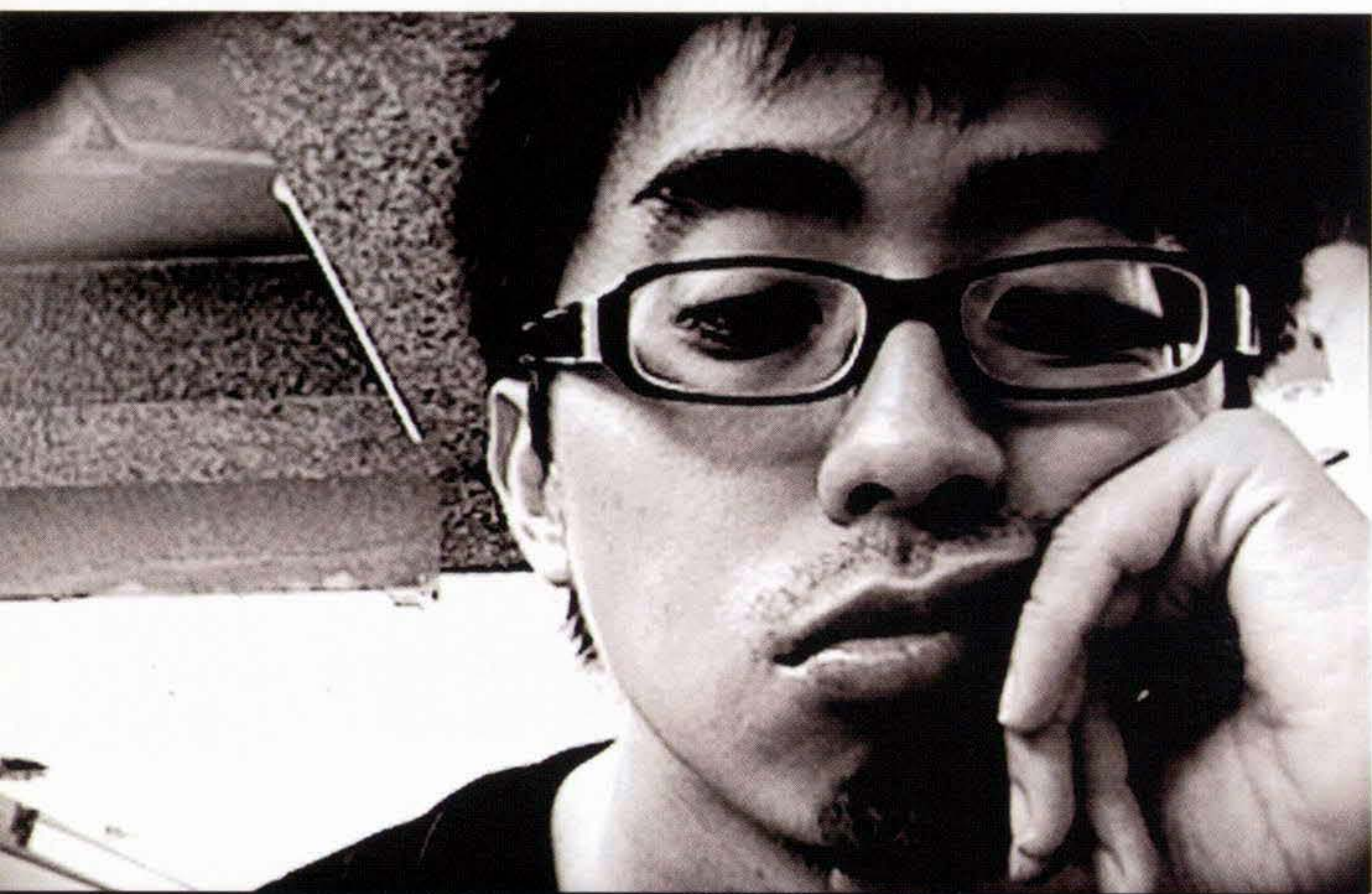




許慧如

影像紀錄內在的平靜，與生命對話

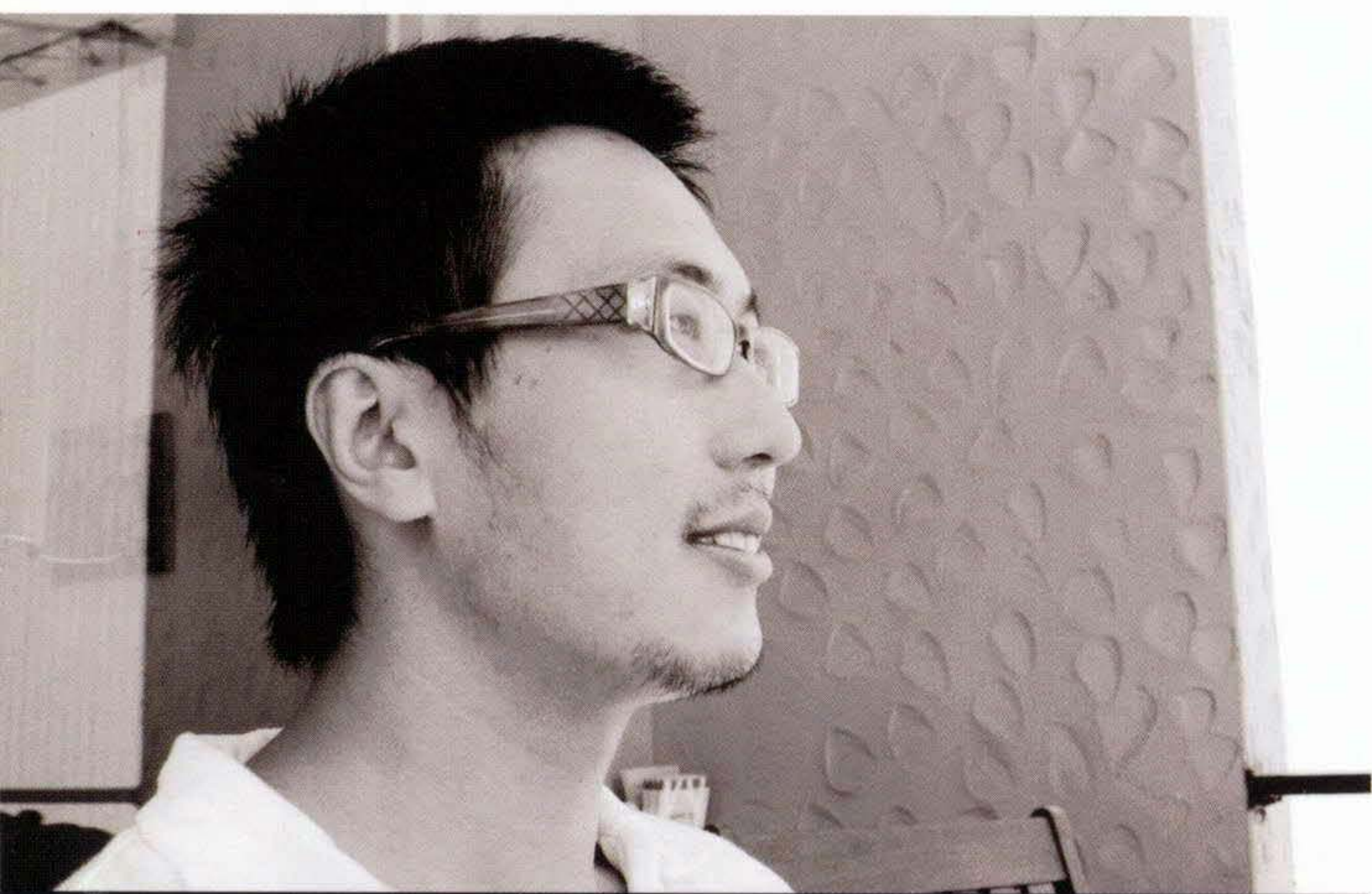
曾經以《雜菜記》在山形影展拿下大獎的許慧如導演，是個充滿許多矛盾特質的創作者，影像裡的她是個安靜、敏感的觀察者，生活裡的她是個愛笑、不修邊幅的大美女，而生命中的她，似乎背負許多沉重的思維，不停在攝影機裡提問生命的意義。慧如的紀錄片一向給人平靜卻深邃的反省與思考，她以自己的生命作為紀錄的素材，將她外在環境的感知與感情作為影像的鋪陳，對她而言，電影不只是一種紀錄功能，而是她與這個城市、這個世界對話的開始。



陳嘉暉

陽光中訴說年輕故事

從2004年的南台灣青年音像創作聯展創立「為高雄說故事」單元，一群南部年輕影像創作者在短短的十分鐘之間，將高雄的想像捕捉在小小的框景窗內，訴說屬於年輕人的浪漫情節。曾經以《南國，Tonight》獲得2005年首獎作品的陳嘉暉與他的同學，就將七年級生對於夢想與現實的反覆辨證，聚焦成關於小豬失蹤記的異想世界。剛剛結束小劇場演出的嘉暉談到那個夏天的故事，他欣喜雀躍的眼神在時光隧道的流逝中，彷彿穿透了兩年之間現實在他和他同學身上擠壓的沉重，「對於學生製片來



謝一麟

滿滿的能量 熱情灌注

常常被朋友暱稱為10或妖洞的謝一麟，在學生時代是高醫視聽社的小小電影迷，而現在是出名的網路影評寫手，2005他在部落格的《天邊一朵雲》觀影文章，更獲得第一屆華文部落格大獎的「最佳好文」。「雖然我不覺得有所謂影評這種東西，也不認為自己是在寫影評，不過看到好電影總是會有滿滿的想法跟情緒，所以寫觀影的文章就像倒垃圾那樣，就把心中的想法跟情緒全部一股腦的倒出來。」身為一個電影觀眾，本就不應該被動地被劇情牽引，而是充滿能量不停創造屬於自我與電影

「那是一種對於生命的提問，一種不停尋找風景的人生旅程。」從台南藝術學院音像紀錄所畢業之後，慧如選擇停留在她成長的城市繼續創作，她說對於這個地方有著許多感情、那是種生命經驗的累積，是種回返自身與土地間的責任。雖然高雄目前的影像資源相對缺乏，但是她也覺得或許因為如此，高雄的跨領域藝術人才彼此惺惺相惜，在共同創作中反而擦出更多更美的花火，那一種新的藝術結盟，一種新的藝術部落，在高雄。



說，那不只是一份畢業作品，就像是一個自我的創作，反覆地質問自己，我究竟是什麼？」

「畢業之後，同學還是很喜歡創作影像，但是留在高雄的空間真的有限，有的夥伴去了北部，而有的夥伴在現實壓力下轉業…」時常拿著錄音機和麥克風在高雄街頭收音的嘉偉，露出一種孤單的氣息，就如同他在《南國，Tonight》中的表演，某種青年卡夫卡的悲傷、反叛與堅定。

嘉偉的部落格：
<http://www.wretch.cc/blog/didierwei>



間的對話，這就是創作的開始，也就是看電影的開始。

「如果高雄要成為一個電影城市，可以鼓勵更多人從事劇本創作，當我們生活的場景都被寫入電影，城市的每個角落就是美麗の影像與故事。」一麟有很多想法，也不停呼朋引伴希望更多人享受電影、享受這個城市的味道，這是他與高雄某種默契的約定，也是他熱情灌注所在。

一麟的部落格：
<http://www.ccuart.org/tragicomedy/>



《編輯手記》

堅持 熱忱 讓夢想成真

遊走在城市的邊緣，取一分寧靜，暫時讓心放逐，想像乘風破浪的英姿，投入大海的懷抱，彷彿這就是港都人專屬的權利。海洋、港口、船舶、船員，原本就是密不可分的生命共同體，彼此依存，患難與共，經年累月下，交織成數不清的動人故事。

第一次坐船的興奮、第一次看到大船出入港的震撼，是否都讓你印象深刻？但也許有人正迫不及待直奔碼頭，想重新體驗與海洋一起呼吸的特殊記憶…。然而，要製造這些美好記憶，海上的英雄無疑是重要的推手，本期我們了解船長、船員的養成不易，非得經過重重考驗，始得擔當重責大任，執行任務的同時，也隱藏著諸多危機，但他們憑著堅定的意志和一顆熱愛海洋的心，堅守崗位，為自己的生涯增添色彩，夢想實現。

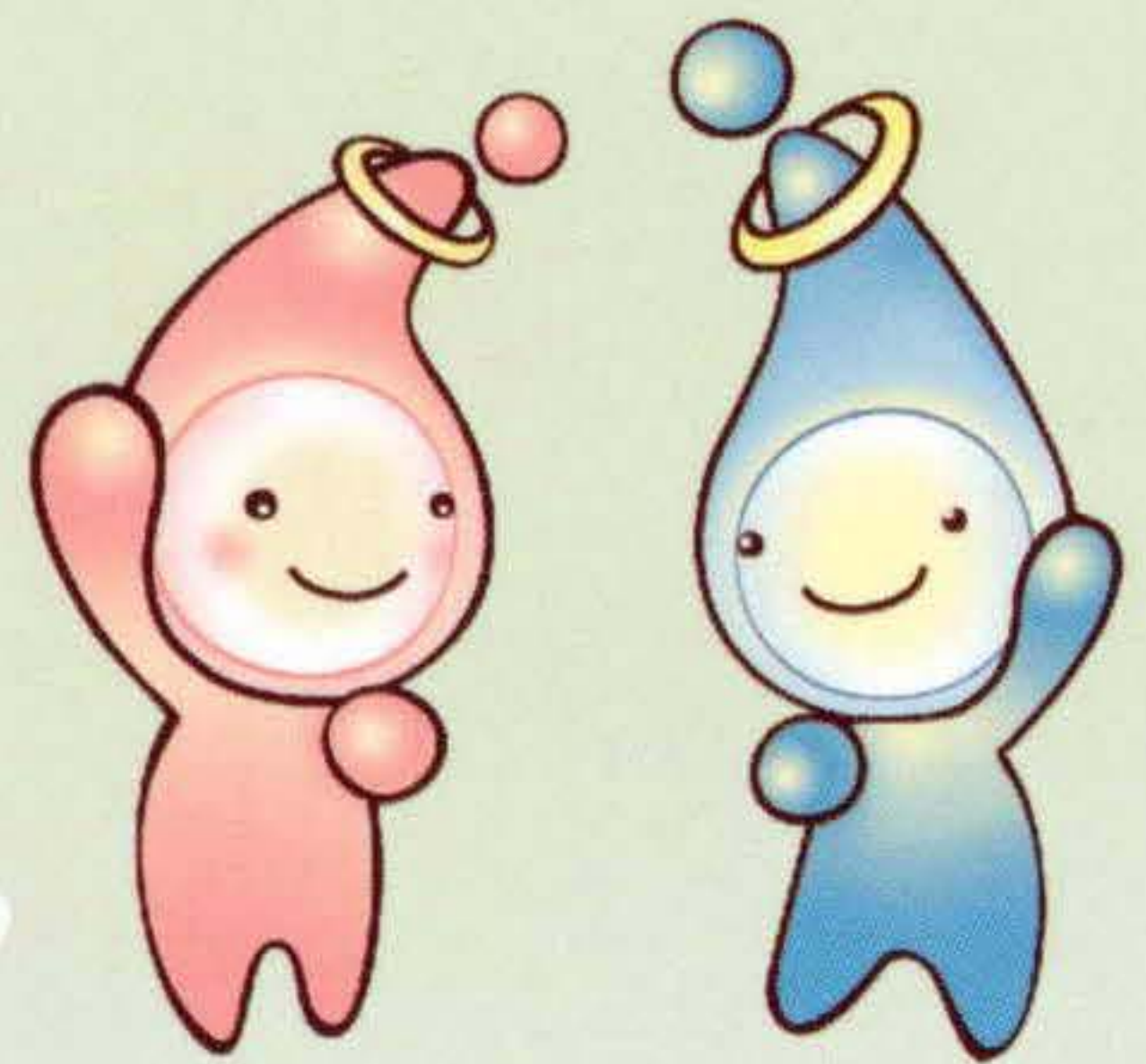
城市內的街道巷弄編織著小人物的夢想計畫，一步一腳印的踏實精神，深信總會有實踐的一天。青年影像工作者秉持對高雄的一份情感，尋求更多資源來創作，只為了記錄這塊土地上的風吹草動。夜晚，高雄亮起來了，璀璨的燈光暗示著還有許多故事正在發生，希望等待著飛翔，在下一刻成為城市的主角。

歡迎市民讀者提供發生在高雄市動人的好故事或好線索，讓我們一起說故事，也為高雄留下好故事。來稿(函)請寄高雄畫刊主編信箱：sogood.idea@gmail.com





The World Games
2009 Kaohsiung
高雄世界運動會



世運吉祥物亮相

結合「水」與「光」意象的高雄世運吉祥物已經悄悄誕生，其中還隱藏許多玄機喔！

來高雄

IT'S TIME
TO BE A HERO

作英雄

高雄為一臨海城市，以「水」的意象做為核心主軸，符合港都的特色；且目前地球暖化議題受到全世界關注，採用「水」的議題來設計的吉祥物更能切合全球話題，展現「海洋首都，友善城市」的精神理念。

高雄市的城市光廊、SMILE－希望之牆、新光碼頭、共桿式路燈及每年燈會愛河的水舞光秀，營造出「光的城市」獨特意象，也創造出城市美學，因此2009高雄世運將代表台灣在全球舞台發光發熱。

吉祥物「水精靈」頭型以水滴的造型呈現，身體則是一發光體，用以展現高雄發光的城市意象。水精靈頭上的小球以高雄世運的主場館－以太陽能發電為概念，契合綠色能源、關懷環境的國際議題，水精靈透過小球吸收了太陽能後就能產生電，有了電便能發光，也就能為高雄這一海洋都市發展出更多面貌。水、光及太陽能發電構成了水精靈吉祥物，也展現出2009高雄世運的特色。



下期預告

市政專刊



你可以在以下這些地方免費索閱這份刊物 這樣的改變希望得到您的鼓勵與支持！

- 市府大樓一樓聯合服務中心
- 區公所服務台
- 高雄小港機場旅遊服務中心
- 高雄市願景館
- 高雄市立圖書館各分館
- 高雄市文化中心
- 城市光廊
- 青年書局
- 各市立醫院
- 高雄市立美術館
- 高雄市立歷史博物館
- 金石堂書局各分店
- 水漾愛河
- 高雄市電影圖書館



KAOHSIUNG

市民參與・幸福高雄

高雄市政府新聞處



市民參與 · 幸福高雄