

高雄畫刊

96年高雄市政府榮譽出品

Kaohsiung Pictorial 2007.07 NO.3

本期
上映

高雄碼頭故事

你所不知道的高雄港

製作人 陳 菊

監製 蕭裕正

主 演

徐添河
李嘉璋
有銅伯
趙天榮
許勝源
許老帶
鍾金祥

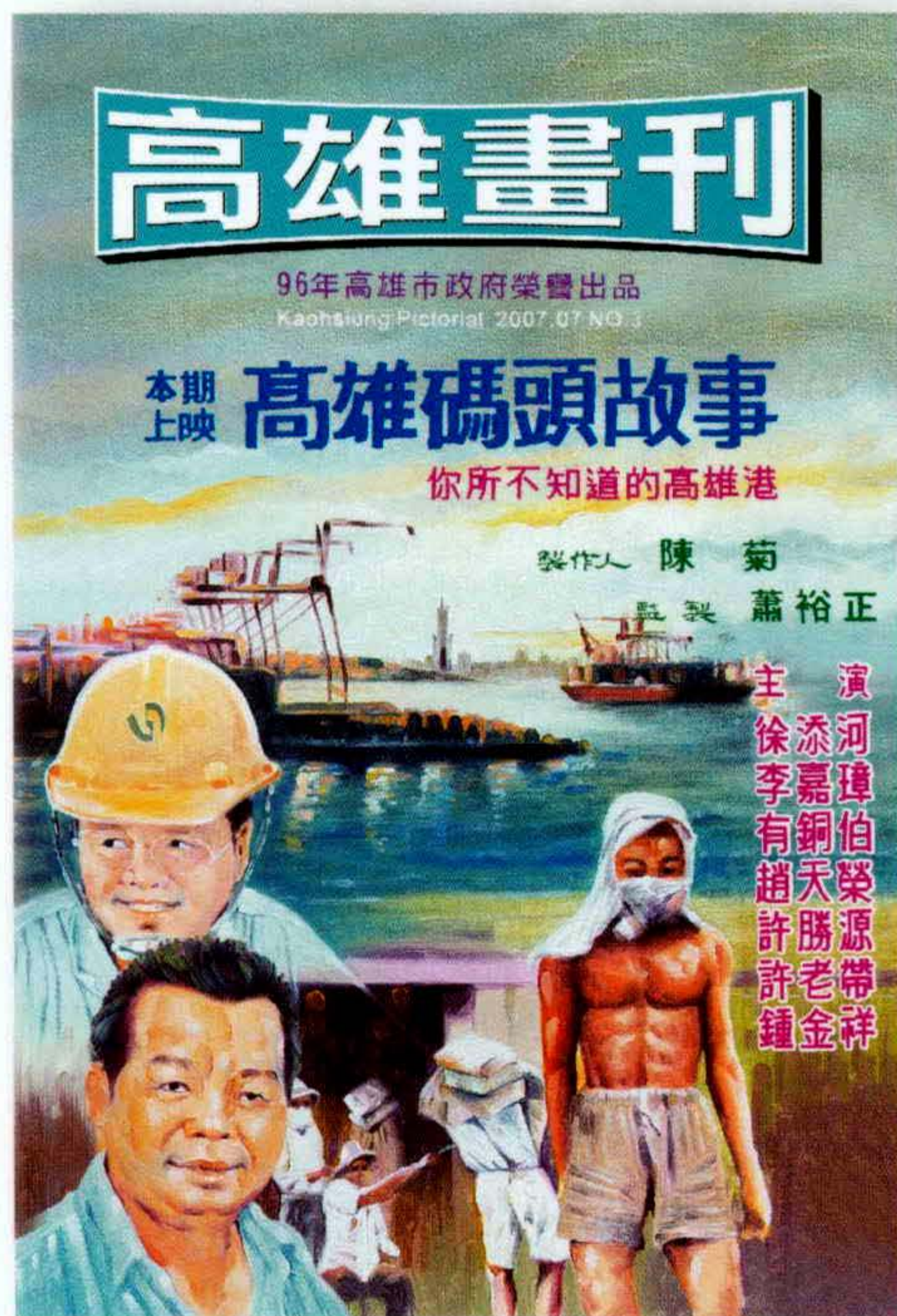


壯闊港史 讓您細細回味 文／陳蕙蘭

港口邊來來往往的貨輪，迅速裝卸貨櫃，展現機械化的驚人效率與忙碌景象；傍晚夕陽餘暉，映照在平靜的海面，散發浪漫唯美的氣息，這樣的場景，不必遠求，就在高雄港。高雄人眼中的高雄港，或許模糊不清，難以言說，也或許記憶深刻，能鉅細靡遺地道出各種故事，本期我們把鏡頭拉到高雄港，尋找屬於港灣的辛酸與甜蜜。

許多人稱高雄為港都，正是因為高雄自古以來的發展，都和高雄港密不可分。隨著時代的變遷，高雄港的機能性也隨之擴大，最近幾年，在市府「港市合一」的政策下，現在它不只是貨櫃轉運港，同時更兼具觀光貿易的特質，在周邊碼頭漫步，享受海天遼闊的暢快感，感染五光十色的海洋魅力，不論白天或晚上，都呈現獨特的城市風情。

本期我們深入高雄港，細數高雄港的百年發展史，如何從小漁村轉變為國際大港；透過攝影家侯聰慧的影像記錄，我們探尋過去曾為全球最大的拆船集中區大仁拆船碼頭，由盛轉衰的過程；探訪徐添河，回憶香蕉棚下台蕉輸日的榮景；走訪港史館，在義工李嘉璋的導覽下，欣賞館內珍藏的文物，談及奉獻一生的工作；來到碼頭，從天車上眺望，壯觀的海景及整齊劃一的貨櫃作業盡收眼底，對照著人力時代辛苦搬運的碼頭工人，說明了他們用汗水奠下今日繁榮的基礎。許多不為人知的碼頭故事，值得您慢慢咀嚼，細細回味。



高雄畫刊 2007.07 NO.3

Kaohsiung Pictorial

發行人 蕭裕正
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 高光海・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 陳蕙蘭
美術編輯 吳美寬
圖片攝影 侯聰慧・黃昱貴・鮑忠暉・陳以哲
出版年月 2007年07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

高雄人當知的碼頭故事

港口不僅是對外聯繫的溝通管道，也是經濟貿易的樞紐，尤其不同於平地的海天風光，更是值得悠遊欣賞的好地方，而高雄港正扮演著這樣多重的角色。高雄得天獨厚，擁有這一座天然的潟湖港口，從早期捕魚的小漁港、進出口的商港、戰爭時期的軍港，再到今日的工商港埠規模，歷經了百年的演變，引領風采，創造繁榮，直到今日仍排名為世界第六大貨櫃港，是高雄的重要經濟命脈，因此市府積極推動港市合一，以發展名副其實的「海洋首都」，讓高雄人更親近高雄港。

在過去，一提到高雄港，總帶著「閒人勿近」的神秘感，加上圍牆高築，更給人一種距離感。但現在市府已打破藩籬，將幾個碼頭改造為休閒空間，鋪

建親水設施，打造河岸景觀，民眾可以搭船遊港，投入港灣的懷抱，享受出航的樂趣；夜晚華燈初上，點亮岸邊沿線，營造出浪漫迷人的氣息，著實拉近了市民與高雄港的距離。

高雄人當知高雄事，尤其是讓人引以為傲的高雄港碼頭故事。高雄港從日治時代建港，百年來暗藏了許多小故事，高雄港演變過程、拆船夕陽工業、香蕉棚，以及港區、碼頭工作的人物故事，訴說著過往的點點滴滴，都在本期中一一呈現；市府也將推動更多有關高雄港的大型建設計劃，期許成為亞太海運轉運中心、全球運籌中心及自由貿易港區，為高雄港寫下新的歷史扉頁，成為高雄人的榮耀與驕傲。

新聞處長

蕭裕正 Yujeng Hsiao



目錄

高雄看得見

- 03 來去高雄港 碼頭真好玩
臨港線的一顆顆明珠

專題企劃：高雄碼頭故事

- 07 高雄港的活字典
港史館的終身義工李嘉璋
- 10 百年港口 歷久不衰
高雄港的今昔
- 14 那一年，我在碼頭作苦力
用汗水記錄生命
參與台灣經濟奇蹟的有銅伯
- 17 香蕉棚下的黃金歲月
徐添河與台蕉銷日盛況憶往
- 20 天車的視野
飽覽山河海景 貨櫃客輪皆渺小
- 24 散裝碼頭的語言
- 27 拆船碼頭的黃昏
大仁宮拆船碼頭的故事和侯聰慧的
工人影像
- 30 台華輪的海海人生
台航經理趙天榮歷經三代演變 見證悲喜

青春部落格

- 33 大孩子眼中的高雄港

四季風情

- 35 夏日艷陽天 瀟灑賞花樹
高雄賞花地圖

2009相約高雄

- 38 「台灣之光」為高雄世運代言
王建民紐約宣傳記者會 完美演出

城市百工圖

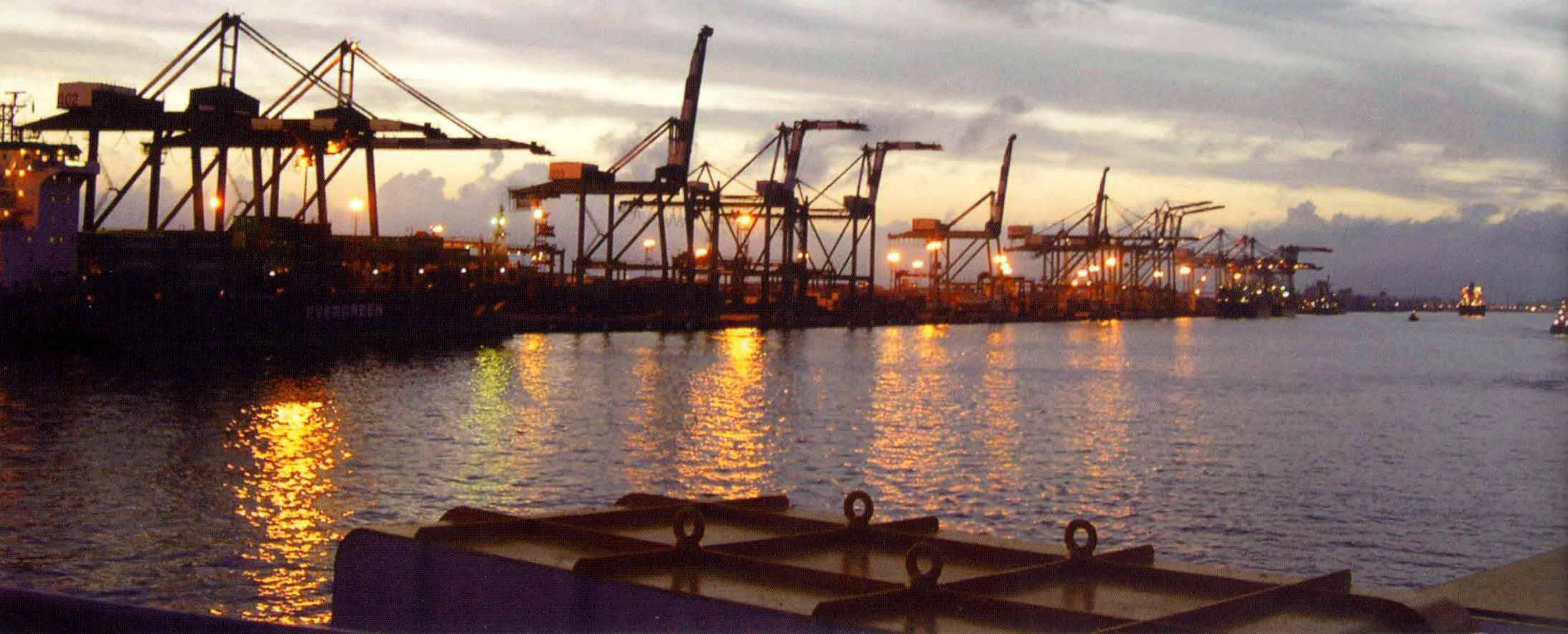
- 40 老電影看板 繪出新人生
鍾金祥和他的手繪電影看板
- 44 老紳士的爵士夢
陳深景賦予台灣爵士民謠新風貌

巷仔內的好滋味

- 46 雞絲麵 美味飄香四十年
鹽埕埔壽星街的「阿財雞絲麵」

菊姐的叮嚀

- 48 健康，就是幸福的根源



來去高雄港

碼頭真好玩

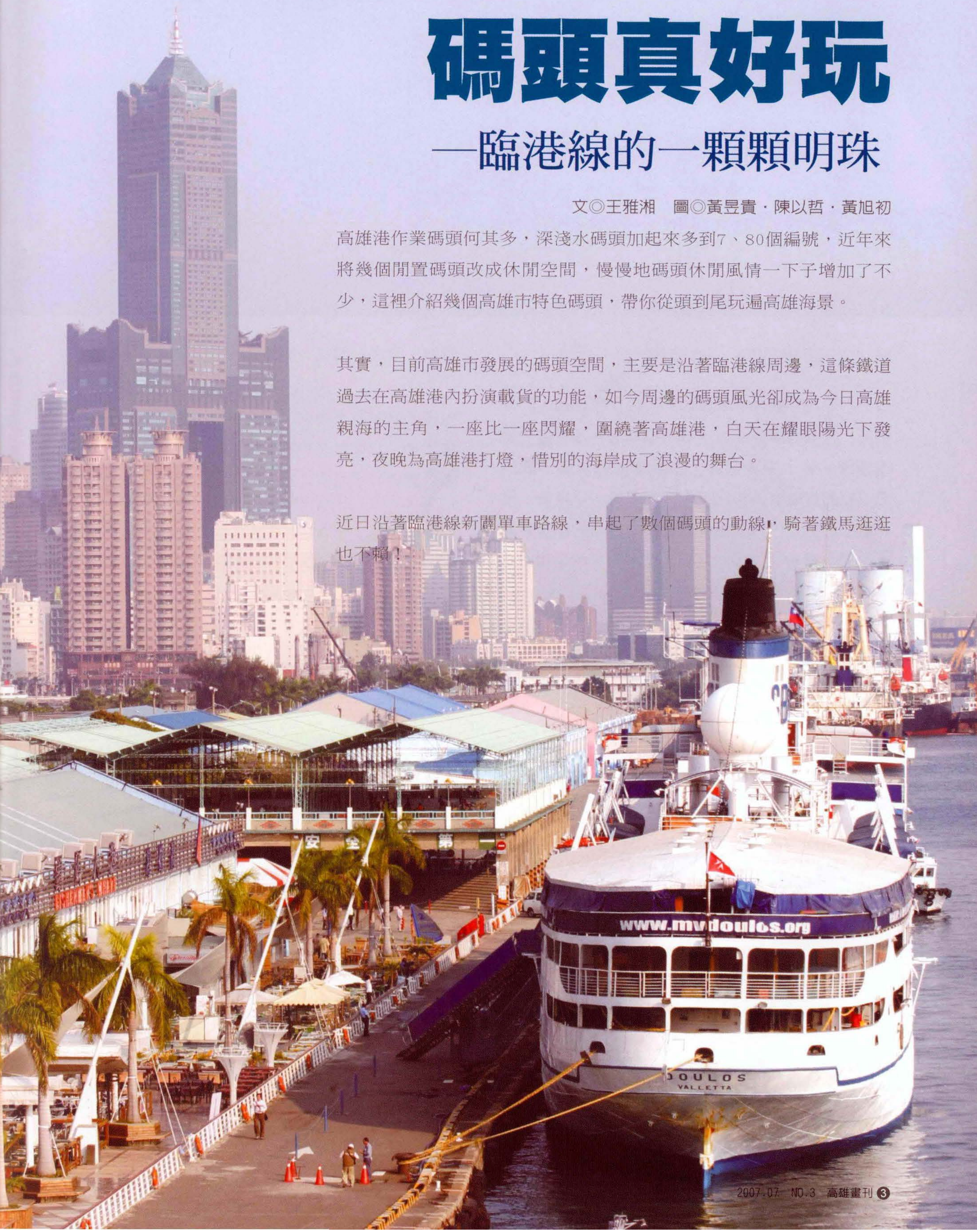
—臨港線的一顆顆明珠

文◎王雅湘 圖◎黃昱貴·陳以哲·黃旭初

高雄港作業碼頭何其多，深淺水碼頭加起來多到7、80個編號，近年來將幾個閒置碼頭改成休閒空間，慢慢地碼頭休閒風情一下子增加了不少，這裡介紹幾個高雄市特色碼頭，帶你從頭到尾玩遍高雄海景。

其實，目前高雄市發展的碼頭空間，主要是沿著臨港線周邊，這條鐵道過去在高雄港內扮演載貨的功能，如今周邊的碼頭風光卻成為今日高雄親海的主角，一座比一座閃耀，圍繞著高雄港，白天在耀眼陽光下發亮，夜晚為高雄港打燈，惜別的海岸成了浪漫的舞台。

近日沿著臨港線新闢單車路線，串起了數個碼頭的動線，騎著鐵馬逛逛也不賴！





1

瘋水的新光碼頭—沖涼唷

白色的船桅桿建築，有著跳躍的線條，在白天的艷陽下，特別閃耀刺眼，夜晚景色氣勢非凡，也是不遑多讓。走上迴旋樓梯，美麗的港都景色一覽無遺。它的旁邊有去年完工的海岸公園，以紅色「世界童心之拱」，襯著湛藍的天空與潔淨的水，共奏「海天交響曲」，小朋友來此瘋水樂，總是賴著不走，是名副其實的親水空間呢！

綠油油的光榮碼頭—鐵道閒晃

光榮碼頭有兩種綠在這裡發光，一種是過去軍服的綠、軍艦盛載著的深綠，予人嚴謹、規律的感覺；現在的綠，在藍天與大海的光輝下，綠得發亮、綠得有朝氣。

曾經，這裡港區景觀，只有特定人士可以觀賞，因為它是個軍用港，擔任載送後援物資與服役官兵前往金門的重責大任，在拆除了最後一面圍牆，打破水陸藩籬，從此神秘不再，原來過去火車在此跨越

愛河，穿過一個又一個碼頭，帶你走趟碼頭之旅。

這裡的鐵道有好幾條，還有被抹平的痕跡呢！沿著鐵道走，想像載著貨物的火車，慢慢地向前行，嘟嘟的聲響似乎還在耳際。

航向愛的真愛碼頭—坐船遊港

Discovery旅遊生活頻道「一個城市六個朋友」去年在此開拍，雪白風帆看起來是這裡的主角，其實從這裡航向河海，才是真愛碼頭最終的目的，「國際旅客服務中心」就是它不凡的使命。

來到真愛碼頭一開始會被它的雙帆造型所吸引，高低起伏的休憩高架木棧步道平台設計地相當巧妙，會不自主地跟著它延伸的動線走動。這裡的船班可以坐到旗津漁港，買漁貨、逛海洋探索館、玩旗津海水浴場，或是坐區間船到新光碼頭。假日還可以在此搭愛之船往愛河上游溯航到美術館下船，搭乘免費的接駁車到兒童美術館和美術館園區。

1. 新光碼頭的親水設施，是小朋友清涼降暑的最佳選擇。
2. 駁二特區已成為藝術家的創作區，常有藝術作品展示。
3. 哨船頭的渡輪，每到假日總是滿載到旗津遊玩的遊客。
4. 光榮碼頭的夜晚，搭配映照在愛河河面的景觀，極為迷人。





2

搭乘黃昏時刻的航班，親眼看高雄港的夕陽晚霞真會有幸福的感覺。

玩藝術的駁二特區—搞創意

位於大勇路底高雄港碼頭，「駁二」原指第二號接駁碼頭，駁二倉庫原本是港口倉庫。經過一群藝術家與熱心藝文活動的人士開始推動駁二碼頭作為愛河文化流域的開端後，碼頭成了靠海的藉口，倉庫才是展場的主角。這種頹廢、原色系的倉庫，很合藝術家的味道，三不五時，來個DIY教學活動，搞得你一身藝術氣息，在這兒，倉庫外的彩繪、鐵道旁住家牆壁上的彩繪，沒有侷限的創作與型式，很



3

適合塗鴉、大型的鋼雕創作等，處處盡現藝術氛圍。

賞大船的漁人碼頭—比船大小

漁人碼頭鄰近第一港口，所以時常可以看到大船進出與停靠，這裡有美食街可以品嚐，晚上戶外有band駐唱，旁邊的觀海台還曾是香蕉出口鼎盛時期作為囤貨之用的「香蕉棚」。

由於這一帶可以停靠大船，旁邊就是開往澎湖的台華輪，去年史上最大的書船也是在此停泊，一些供參觀的軍艦或是郵輪，也都在此與民眾相遇。附近



4



的港史館記錄見證全球第六大貨櫃港、台灣第一大國際港埠高雄港筆路藍縷的發展歷程，目前已成觀光客認識高雄港的重要景點了。

老字號的哨船頭—玩啥都行

哨船頭可以算是高雄遊憩碼頭的老字號了，只要去旗津，一定要來這裡，若要坐渡輪，也會想到這裡，想吃大碗公的冰，也會來這裡清涼一下，要賞遊艇休閒風光，也是在此閒晃，喝咖啡看船，當然也不能錯過這裡，想遊高雄港，這裡也有渡輪可搭乘。

西子灣、旗津的旅遊景點都從這裡延伸出去，重要性也不輸當時的漁獲集散地，附近彎彎曲曲、狹小的巷道，就好像在尋寶一樣，轉個彎老店在眼前，下個轉角又有幾間舊時代的老房子，遙想當時冷凍廠、漁獲加工作業都在這些巷弄裡進行，漁村聚落



已然變成了觀光景點，創造不同存在的價值。

港的另一端—高字塔——來猜一猜

到底算不算碼頭？可是一想到位於二港口的岬角，環伺它的周遭沒有可以欣賞大船入二港口的地點，高字塔就成了守候二港口的代表景觀。

原本作為指引貨櫃船隻進出高雄港的信號台，所以勢必是看船的絕佳地點，每一艘進出高雄港的船隻、國際級貨櫃，都在眼前通過。附近作業碼頭天車、貨櫃可真是忙碌，這時望著對面的指示塔，I與O代表著IN與OUT，照映著微風長廊散步的男女，內心忖著自己是否在對方的心中？還是早已出局？

1. 坐渡輪往返旗津，是許多人小時候的愉快經驗。
2. 二港口指示塔(圖中)的I、O英文字母常讓遊客誤解為阿拉伯數字，圖右為高字塔。
3. 海洋之星的夜景燈光明亮，白色船桅桿及螺旋狀樓梯也是令人陶醉之處。



高雄港的活字典

港史館的終身義工 李嘉璋

文◎張寬 圖◎陳以哲・黃旭初・李嘉璋



數十年如一日，每天都會到高雄港報到的李嘉璋，早就把高雄港視為生命中不可切割的一部分，在這片港域中，他從青澀的少年歲月，歷經高雄港的蛻變直到退休，仍割捨不下對高雄港無可名狀的依戀，在高雄港務局長期擔任總務工作的他，每天到七賢路的港史館，高度發揮了總務性格，除了隨時搜尋要修、要補的角落，同時也是港史館的招牌解說員，他以近50年的親身經歷為遊客導覽，總有一些有趣的小故事，在不經意中從他的記憶中流露出來，讓人記起昔日高雄港的歲月。

高雄港最大災難眾利輪爆炸 劫後餘生

民國21年次原籍台南的李嘉璋，在18歲那年來到高雄工作，開始在港務局棧埠管理處的前身—台灣省通運公司擔任文書、人事等工作，當時上班、住宿都在港埠邊上的十號碼頭，沒想到半年後就目睹了高雄港有史以來最嚴重的事故—眾利輪爆炸事故，讓李嘉璋首次感受到高雄港是一個充滿危險的工作場域，也讓他差一點因而離開港務局。

民國38年間國軍剛剛撤退來台，那年8月9日下午搭載著各式軍品、油品、機件、人員的眾利輪從黃埔過來，進到高雄港，移泊至十號碼頭，直到12日才開始卸貨，由於天雨卸卸停停，作業緩慢，直到23日上午船艙開始冒煙，並傳出連續爆破的聲音，眾利輪在緊急疏散中爆炸，爆炸威力強大，彈片船體齊飛，在水中激起數十公尺的水柱，不但損毀十幾座港區碼頭、數十艘船舶，造成七、八百人的傷亡，炸毀船體的碎片還飛到苓雅寮，炸壞鐵軌，當



港史館內展示早期以牛車運貨的模型。

時在十號碼頭的李嘉璋就是劫後餘生的傷者之一。

青春歲月盡付高雄港史

事實上眾利輪事件過後，李嘉璋仍在碼頭作業現場歷經過多次的危險性作業，但李嘉璋還是對高雄港充滿感激之情，他說從半工半讀、結婚、生子、退休，都在高雄港成長，因此即便是退休，仍然決定擔任港史館的終身義工，把這份感恩之情回饋出來。

李嘉璋長期擔任總務的工作，對於資源、材料的運用十分嫻熟。在港史館開館之初，有鑑於館內大部分都是平面化的展示品，興起動手做模型的念頭。剛剛從工作崗位退下來的李嘉璋，開始構思早期高

雄港的風貌，前後花了七、八年的時間做了9件作品，包括2條竹筏、2艘舢舨、潛水伏、導航燈、信號台、人字輩吊桿訓練模型等。

自製模型豐富港史展示

李嘉璋在模型製作的過程，充份發揮了廢物利用的精神，他利用建築拆除下來的窗框、門框等木頭殘餘製作船身，雕刻人物；在潛水伏那件作品中，衣服是黃色桌巾做的，鞋子是孫子穿過的皮鞋、小的木料是撿拾行道樹的枝幹雕刻而成。

李嘉璋依著腦海的記憶和蒐集來的照片資料反覆揣



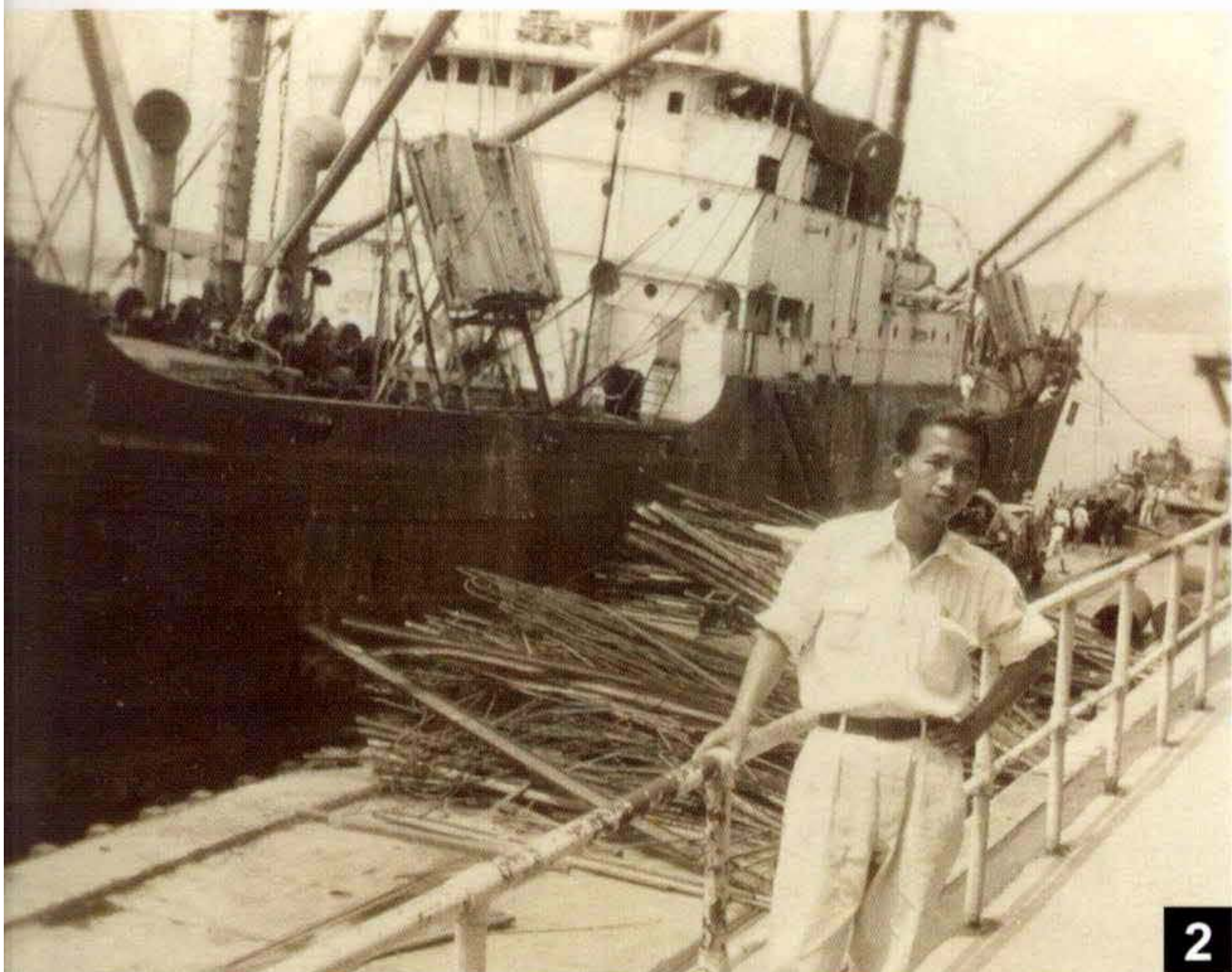
的風光、七賢路酒吧榮景和五金街的人車雜沓，都和他所工作的高雄港緊密相連。

走在港史館2樓的展示區中，一排掛著歷來11任高雄港港務局長的照片，他從第2任局長開始到第10任局長游芳來任內退休，做足了48年的歲月。

港史館的終身義工

高雄港港史館又稱紅樓，為巴洛克風格二層建物，興建於日治時期大正三年(1914)，為打狗港（高雄港）第二期築港工程的一部份，現已由高雄市政府列為歷史建築物。

高雄港港史館，是一棟美麗的磚紅色建築，其原為日治時期之「高雄港務局」辦公處所，台灣光復後仍沿用其名，這裡曾經是港務局的局本部，隨著港區發展和員額的擴編，早已不敷使用，到民國91年才改為港史館。早在港史館籌備期間，李嘉璋就投入籌備的工作，即使到現在他還是每天巡視每一個角落，把它當作自己的家那樣百般的維護卻樂此不疲。



摩，僅僅用美工刀、砂紙、鋸刀、樹脂膠等就完成了這些作品，成為港史館展示的一部分。

民國87年退休後，李嘉璋仍每天到港史館服務，看到三三兩兩參觀的遊客，便會主動上前導覽，就像一個話匣子，可以隨機講出許多高雄港的今昔，特別是對舊港區這一帶充滿了濃厚的感情。

高雄港話匣子

在李嘉璋的記憶中，早期高雄港主要的出口物資是砂糖、米、鹽、香蕉；進口的則是大豆、小麥、肥料和原木；但更令他印象深刻的是美軍第七艦隊協防台灣，以及高雄港拆船業應運而生的各行各業。

李嘉璋表示，美軍船艦一進來，帶來很大的商機，除了船上物資的補給、船體油漆之外，就連船上垃圾的清卸都有專人領牌外包，在台灣物資缺乏的年代，過期罐頭、用品，都還可以賣出好價錢；他就曾經利用美軍的棉布軍服製作了一件冬天足以在港邊禦寒的衣服，那料子在市場上還不容易取得呢！

話說那時有許多的行業依著高雄港而生，特別是拆船業持續了十幾年的時間，許許多多新奇的東西，從解體的船上拆下來，就是一門生意，當年鹽埕區



1. 李嘉璋解說時常搭配活潑的手勢，是港史館的招牌導覽員。
2. 李嘉璋年輕時與停靠在碼頭的大船合影。
3. 4. 李嘉璋利用廢料，做成原木船、舢板的模型。

百年港口 歷久不衰

—高雄港的今昔

文◎愚庵 圖◎鮑忠暉·陳武六·黃昱貴·高雄市立歷史博物館

從1908年到2008年，剛好是一百年，對高雄港而言，一個港口能夠生存一百年，並不容易，而從高雄港的蛻變也可以看出台灣近百年的歷史痕跡。

初為馬卡道族捕魚小港

1895年，日治初期，即對全台展開調查，當時的高雄港仍不算是一個現代化的港口，充其量只是一個環瀉湖狀的漁商並用的港口，明朝鄭成功時期，住在柴山上的平埔族馬卡道人以瀉湖為捕魚之處，還有一些泉州漁民在越冬後順著黑潮來此捕烏魚，因此滿清政府對中國沿海實施海禁，企圖斷阻鄭成功王朝的糧食供應，但是仍有一些海盜船來此避風，而來往兩岸間的走私販也以高雄港作為私米進口的地方。

清康熙後，台灣歸順大清，滿清政府對鄭王朝的子民採取歸籍返鄉的政策，以防海島再度叛離，但是，對是否治理台灣仍然意見不一，而且海禁並未立即廢除，因此，福建廈門和安平之間仍有船隻互往，甚至嘉義的笨港也比高雄港來得貿易興隆。

日本人推動第一期建港

1855年，美商安遜洋行的代表威廉和滿清政府協商以45,000美元的代價開發高雄港，以交換在台灣出口樟腦油的獨佔權，滿清政府欣然同意，從此，高雄港由漁港變成初具規劃的商港。





2



3

1884年中法戰爭爆發，滿清政府擔心高雄港被法軍攻擊，於是在山上建了砲台，高雄港才又加上了軍港特色，1885年，安平港因為年久淤積不堪使用，於是高雄港取而代之成為台灣南方第一大港，日本據台後，1905年，日本技師山形要助來高雄港勘察後向總督府報告，認為高雄港具有優良港口條件，於是推動第一期築港工程，並且以高雄港為西部縱貫鐵路的終點，這一年就是1908年。



4

1. 天然遼闊的高雄港，眾多船隻停駐顯現繁榮景象。
2. 3. 高雄港今昔對照，見證高雄港的蛻變。
4. 從中島(前鎮加工區)遠望85大樓，壯觀的景象彷彿佇立海上。



初具港市規模

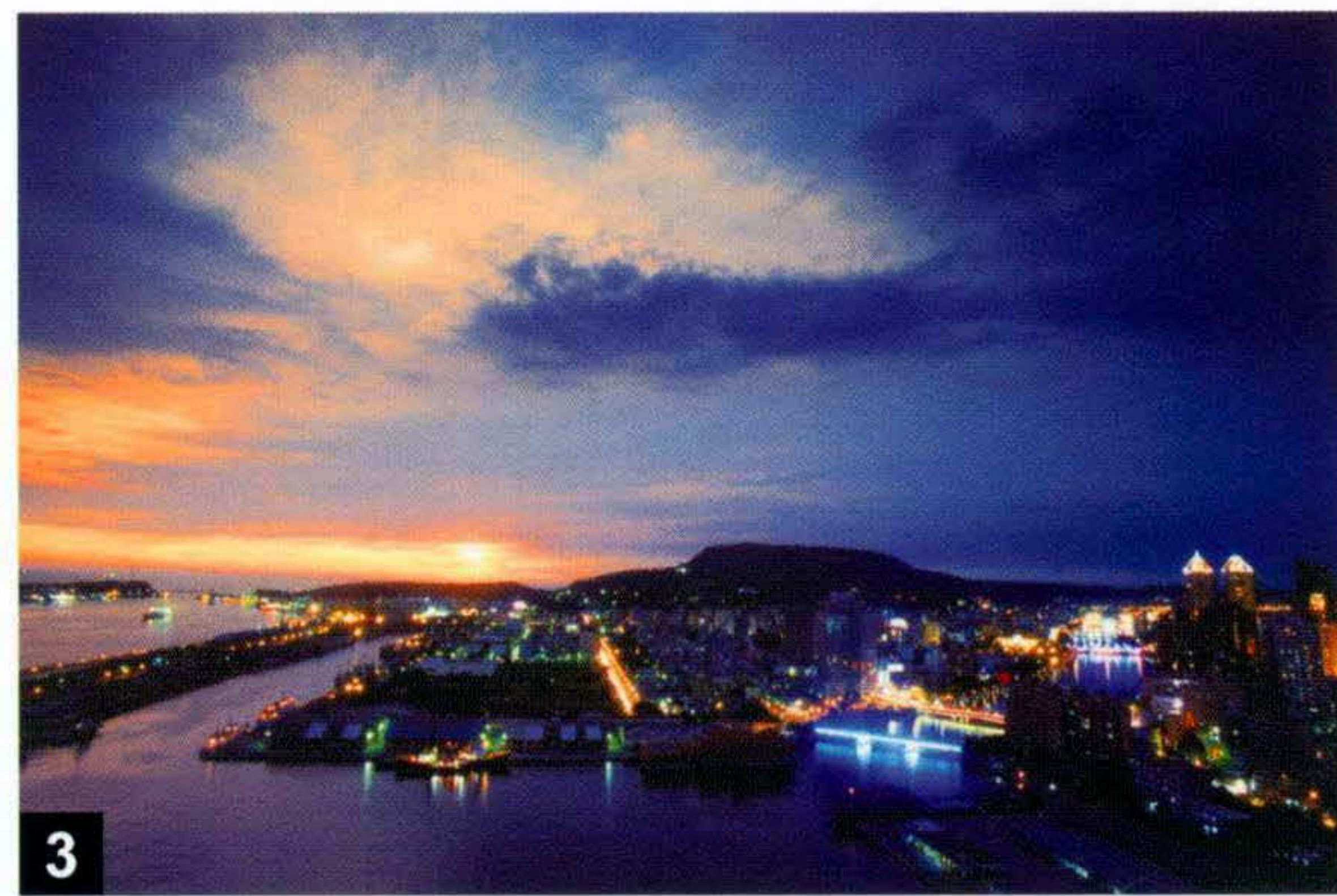
對高雄港而言，這一年是最大的轉捩點，因為建港而把高雄列入都市計劃區，這是最早的都市計劃，以港口為中心範圍包含哨船頭與鹽埕區共170公頃，隨著人口的增加，1921年，高雄港進行第二期擴建，碼頭延伸到苓雅區及運河以東，估計人口也增加到116,000人。

今年90歲，從日據時代即在港務局服務的林水漣先生回憶說：「當時，從高雄港出口的物資以糖和原木為多數，對殖民政府而言，對台灣的掠奪已經達成，但是，日本殖民政府的野心不只於此，在北方，日本扶植偽滿洲國，暴露侵華的野心，對東南亞發動太平洋戰爭，台灣成為南進的物資補給站，1936年，日本殖民政府再度擴大高雄都市計劃，並進行第三期高雄港擴建，為南侵積極準備，而前鎮區因為臨港的地理位置，成為工業重鎮，高雄港的工業港市已經初具規模。」

戰爭波及 盛衰起伏

1943年，二次世界大戰末期，一項更大計劃胎死腹中，殖民地政府本想以25年的計劃把高雄港擴建為12公里的港灣，並計劃把總督府南遷到高雄，可惜，太平洋戰爭已經進入尾聲，日本已露敗象，計劃無法完成，而盟軍又對高雄港進行大空襲，高雄港終於成為死港。

1945年，日本遭受原子彈的攻擊後宣佈無條件投降，國民政府軍隊在勝利的歡喜中接收台灣，但是卻隨即陷入國共內戰的漩渦中，第一波從高雄登陸的接收官員面對著滿目瘡痍的高雄港，港中都是沉船，碼頭則多數遭破壞，但是國民政府官員也發現高雄港的現代化超過內地甚多，過去，日本殖民政府對高雄的開發是港市合一，但是國民政府當時仍處於內戰狀態，對台灣的復原態度非常曖昧，一方面知道高雄港的周邊工業是一大財庫，但是，對於





5



6

1. 2. 高雄港今昔對照，過去海中的竹筏，現在已變成輪船。
3. 4. 過去做為商港的高雄港，如今夜晚燈火通明，已兼具觀光特質。
5. 6. 過去貨物搬運皆靠人力，現在機械化、貨櫃化後，裝卸作業變得省時又方便。

勞工湧入高雄，台灣正式從農業時代進入工業代工時代，美日等廠商紛紛進入工業區設廠，而台灣所提供的廉價勞力成了經濟發展第一波生力軍。

這個時候的高雄港正好扮演出口貿易導向的中心，而北台灣的基隆港則是進口港，兩地完美分工，經濟快速起飛。

因為解體船隻的經驗累積，1969年，高雄港進一步把500甲的潟湖規劃為第二港區，並在大仁宮的碼頭成立拆船工業區完成大林蒲的外海浮筒及海底油管以供大型油輪洩油，以對應世界性的原油危機，並規劃石化工業區。

與港市合一的蛻變

1973年，台灣開始十大建設，打下現代化國家的基礎，今日台灣的經濟成就無一不和高雄港的發展息息相關，長達20年的拆船工業在1989年落幕，大仁工業區成為第五貨櫃中心，隨著科技發展，碼頭上苦力不見了，代之而起的是大型吊車，1975年，為了擴建第六貨櫃中心，傳統聚落紅毛港進行遷村計劃，在不斷的溝通協調之後，歷經30年的遷村終於在2006年完成。

今天的高雄港歷經經濟不景氣和中國崛起的競爭，仍然是世界第六大貨櫃港，而為了更多元化港區的利用，這幾年，高雄市政府正朝向港市合一的方向邁進，而高雄港也朝向商用及休閒娛樂的遊輪國際港方向進行，有一天，高雄港將是全方位的國際現代化港市，大家且拭目以待。

復原經費無著落，所以決定把港市分而治之。

工業區成形

國民政府先整修碼頭以作為支援內戰的交通，並對港口周邊的臨海工業區進行接收，包括鋁廠、鋼廠、水泥廠、肥料廠、煉油廠、機械廠等，並進行打撈沉船，清港修復碼頭等作業。1949年國民政府在大陸的內戰全面失敗，三軍加上南京政府的官員和眷屬近兩百萬人先後進入台灣，而三千多艘內河航運的輪船也進入高雄港，成為解體的船隻。

1953年，國府對高雄港進行第一期4年經建計劃，1958年再度提出12年擴建計劃，並開闢臨海工業區及加工出口區，一直到1966年完工，大量農村

那一年， 我在碼頭作苦力

文◎凌卓民 圖◎高雄港史館・凌卓民

用汗水記錄生命，參與台灣經濟奇蹟的有銅伯



高雄是依港而生的城市，港口一直扮演著高雄與世界接軌的門戶。早在機械化之前，港口的運作除了管理階層外，需要仰賴大量的勞動力，以傳統的人力及獸力搬運貨物。民國21年次的碼頭工人有銅伯在台灣經濟起飛的年代進入碼頭，經歷了高雄港機械化的過程，也親身參與了台灣經濟奇蹟的創造。

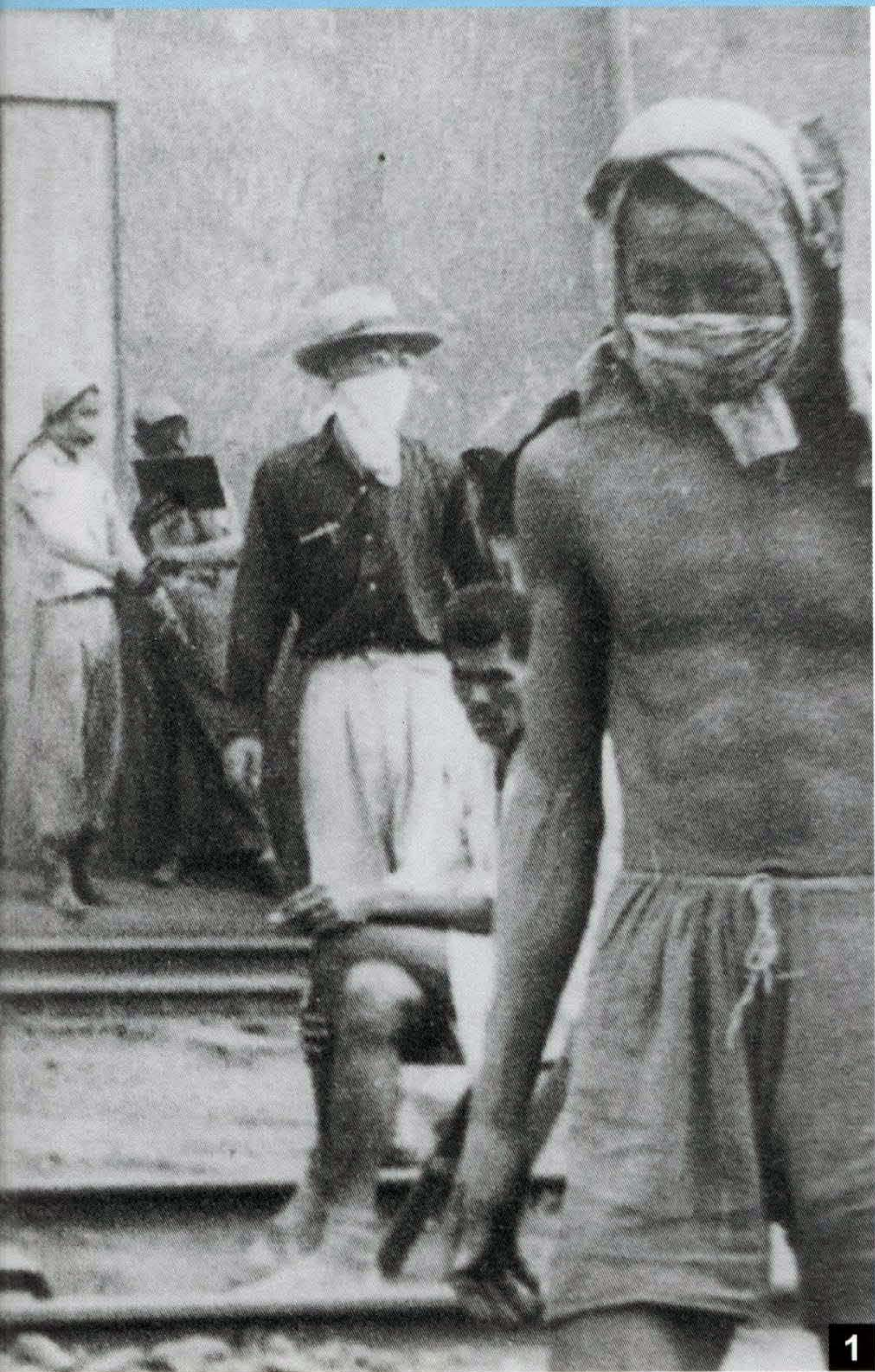
外地元氣苦力 吃苦當作吃補

碼頭工人舊時稱作「苦力」，取其辛苦勞力工作之意，現在只要是耗費體力的勞動工作，老一輩的人還是會稱之為苦力。在沒有機械化之前，就只能靠碼頭工人往返於封閉悶熱的船艙及倉庫之間，因此在招考碼頭工人時，體力便成了決勝的關鍵要素。早期一包貨物依不同的性質約為80公斤至100公斤之間，所以招考標準是負重150公斤走100公尺，這成了當時相當客觀的考試標準。一直到相關勞工法令對於負重設下標準，情況才有所變動，成了扛著50公斤的沙包跑300公尺，先抵達終點者分數最高。如今在機械化及貨櫃化之後，負重考試才取消。

健步如飛的有銅伯今年已滿75歲，不知是因為輕微重聽或是



年過75歲的有銅伯說，當年在碼頭工作實在太苦了。



1

精神飽滿，阿伯講話顯得高亢宏亮。原籍澎湖的阿伯，隔海看到台灣經濟的發展及對人力的需求，於是於民國60年代初期進入高雄碼頭，一開始做的是改裝班，也就是臨時工，負責散貨分裝，雖只是臨時工，但阿伯強調「臨時工也是要做職前訓練」，由此可見工作的專業性。

4~5年的臨時工是阿伯工作最辛苦的階段，當時的散裝貨物幾乎都是派臨時工裝袋搬運，阿伯說：「玉米就拿畚箕鏟，一袋100公斤，秤重縫袋後，一袋一袋以隔板堆高」，越堆越高，人也越爬越高，這樣不會危險嗎？阿伯爽朗地說：「習慣了，不過也是有人失神摔下來」。民國68年升基本工後，工作才稍微輕鬆，不過阿伯所認為的輕鬆，也只是不用再碰散貨分裝，勞力的付出一樣沒有減少，兩人一組將已包裝好的紅棉土搬上車，一包近100公斤的紅棉土及揚起的塵土，在在讓港口的陽光更顯炙熱。

當時的碼頭工人在南台灣特有的艷陽曝曬下，根本無法穿衣服，「穿衣就是沒用啊，一下子就被汗水浸濕了」，衣褲是下工之後的裝扮，上工時，一條寬鬆底褲，頸上圍條棉巾，才是有效的穿著。擔任臨時工時，一天工作超過10個小時，從早上8點到晚上11點，中間休息3個小時，分別是午、晚餐。升上基本工後才改為在下午放工，不過打拼的有銅伯還是會替同事代班而連做兩班。「去碼頭的都是外地人較多，澎湖或是嘉義，前鎮在地人沒人要去，太苦了」在一旁的鄰居長輩說。

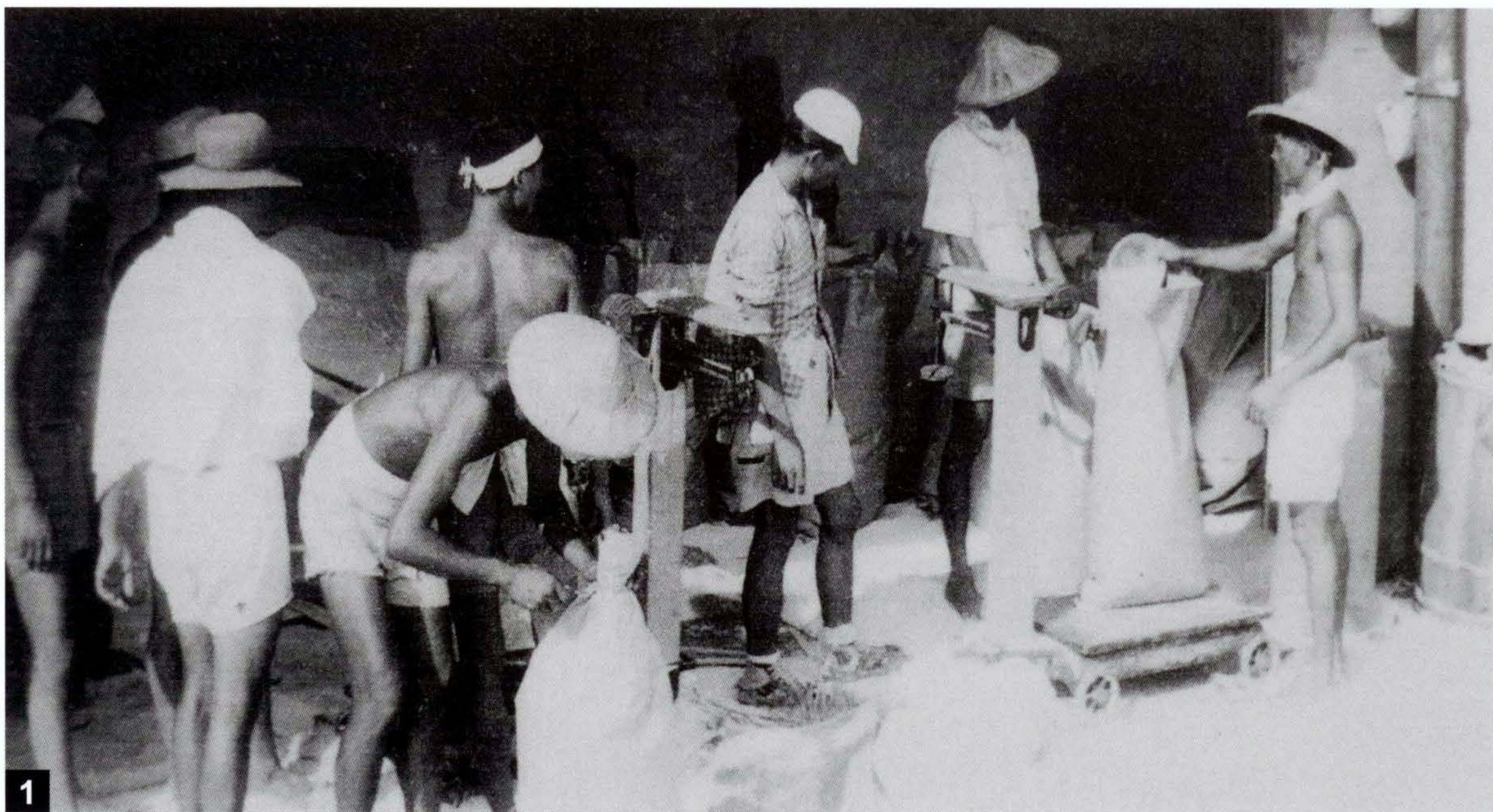
工人世襲制度

早期的碼頭工人不屬於港務局公務人員，也非裝卸公司員工，但是他們擁有強而有力的職業工會，工作由工會分派，如碼頭工人的世襲更是由工會決定的制度。工人的職缺由父親傳給兒子或是侄輩，一般外人無法進入，只有在後繼無人或棄權的情況下，才會開放給外人報考。有銅伯則是透過大姐認識了當時的隊長，經過介紹進入碼頭當臨時工，通常臨時工最會被人欺負，但在隊長加持下，阿伯躲過了菜鳥的宿命。當時臨時工的薪水是以一批貨多少錢及多少工人一起做來發放，通常菜鳥沒經驗，



2

1. 碼頭工人以勞力辛苦扛起一包包的貨，圖左的工人是當時標準的穿著。
2. 早期的碼頭也有女性勞動力參與其中，做些包裝的工作。

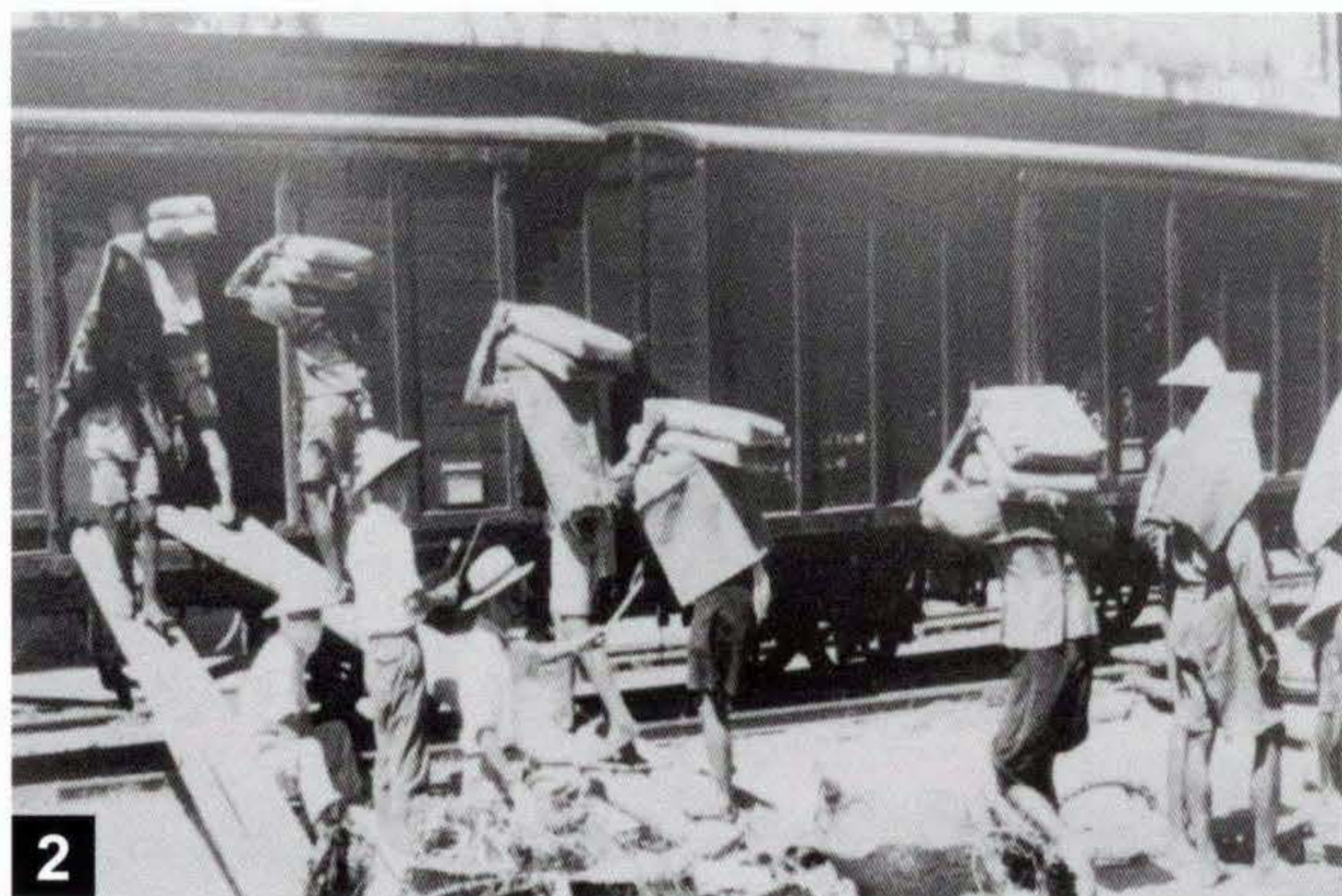


1

若是遇到「黑心」的班長，薪水很容易就短少，阿伯認識的一個工人就曾經做了一個月卻領不到錢。

而隨著民營化，老一輩的碼頭工人幾已全數退休，工人世襲的制度也不復存在。工人由民營公司（包商）自行僱用，也不再經由工會分派。但是早期工人世襲制的重要精神或多或少還是流傳了下來，每當有工人因為意外而喪生，公司還是會特別照顧喪生工人的子弟。

有銅伯的3個兒子各有事業。問起阿伯怎麼沒有子承父業，「太苦了」阿伯簡單回答，原本大兒子有意進入碼頭工作，但是媳婦認為太危險而作罷。對此，阿伯也不刻意強求。



2

陽光下的生命力

民國87年碼頭工人僱用制度改制完成，棧埠裝卸作業開放民營。阿伯趕在民營化前夕退休，卻因為新舊制度的改變，造成了半年的退休年資短少，讓阿伯的退休金不如預期，但阿伯笑笑就算了。退休後阿伯每天下午趁著陽光固定去游泳池報到，「少年時都去第二港口游海水，現在老了，腳踏不到底會怕，只能去游泳池。」經歷了二、三十年辛勤工作，現在享受退休清閒生活才最重要。

民國60年代初期到民營化前夕，碼頭曾是阿伯青壯生命的舞台，60年代的十大建設，台灣經濟奇蹟的各式標語，在阿伯的口述故事中，成了揮汗如雨或是搬運紅棉土的具體意象，碼頭工人堅韌旺盛的生命力也因而浮現。雖然在今天碼頭機械化及貨櫃化後，已經不再需要為數龐大的人力，但是碼頭工人頂著驕陽的景象依舊，這群通常被忽視的基層身影，堅守崗位，以腳踏實地的勞動方式，成就了高雄港今天的繁榮。

1. 工人將裝袋完成的貨拿去秤重，再一袋一袋堆高。
2. 碼頭工人身扛近百公斤的貨，堅韌的生命力表露無疑。



香蕉棚下的黃金歲月

徐添河與台蕉銷日盛況憶往

文◎愚庵 圖◎高雄港史館·黃旭初

香蕉又名金蕉，因為當它成熟時的外表是金黃色的，這種普通不過的日常水果，卻曾經在戰後為台灣賺進三分之一的外匯，而以種香蕉聞名的旗山被稱為香蕉王國，在60年代，酒家茶室充斥鎮上，而鎮農會一年的盈餘高達一億五千萬元，可見旗山人的富有，而這樣的富有卻只是曇花一現，現在只留下高雄三號碼頭的觀海台供人懷念，這個碼頭就是當時存放香蕉的香蕉棚原址。

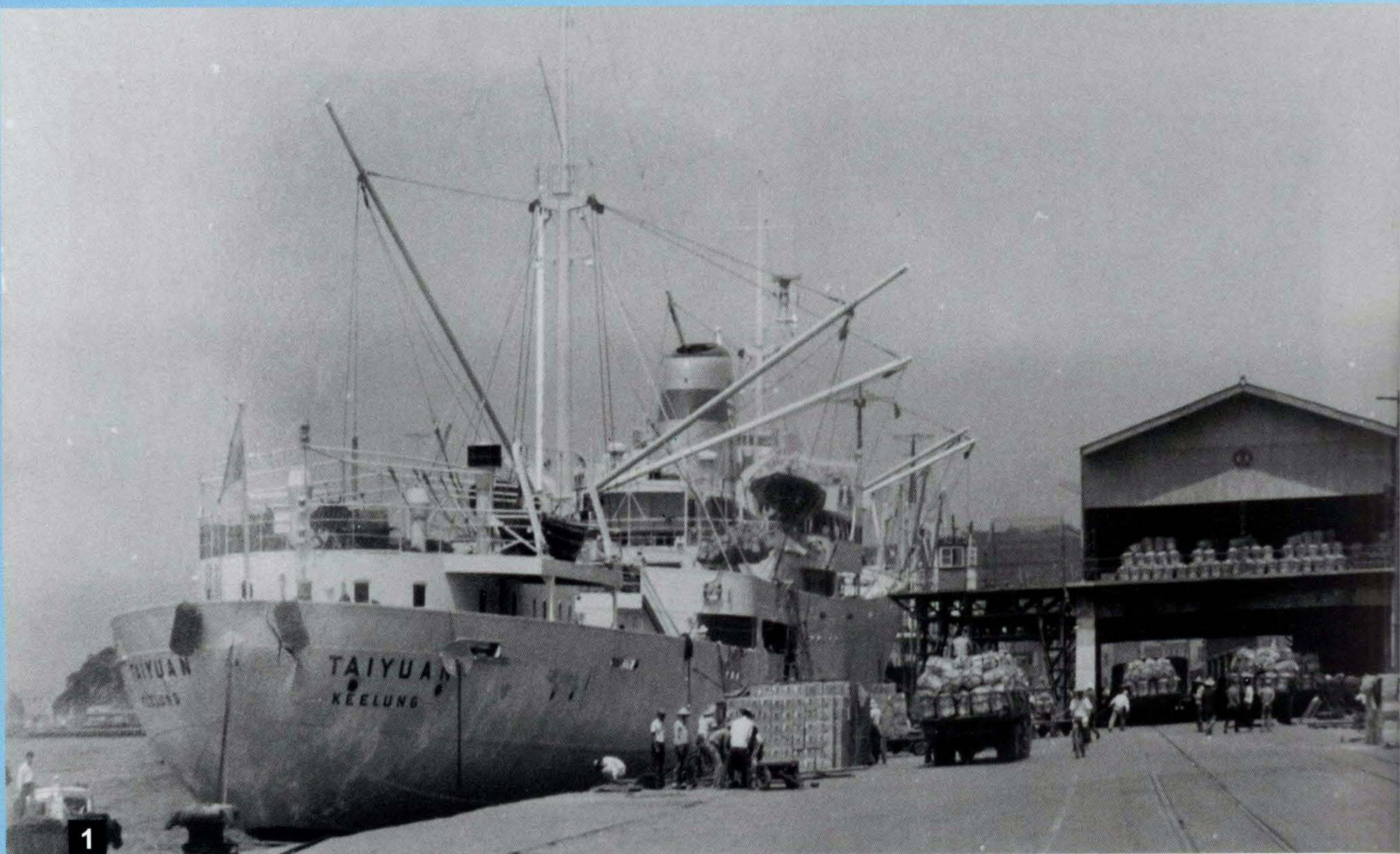
日本獨愛 外匯貢獻大

現年70歲，5年前從港務局退休的徐添河對這一段歷史津津樂道地說：「1953年，日本恢復對台輸入香蕉，其實在戰前，日本人對台蕉就情有獨鍾，因為，台蕉的成長和日本人的開發有密切的關係，這種從福建引進的香蕉在台灣已有200年的歷史，但是，日本據台後加以改良，成為比較優良的水果，在1907年改良成功後就曾輸日490公噸，到了終戰前的1936年已經高達1,170公噸，日本人對水果的喜愛以香蕉為第一，有一句流傳在日本社會的

話可以形容：『香蕉是最誠實的水果，從外表就可以一眼看出好壞，不像蘋果，外表很好，裡面已經爛了。』早期輸日香蕉以竹籠裝，每籠48公斤，運到三號碼頭後日晒雨淋，品質大受影響，所以，才加蓋了棚子來保護香蕉。」

1963年啓用香蕉棚

徐添河回憶說：「當時輸日香蕉以籠裝，每籠48公斤，所以一天下來都需要兩班的搬運苦力，24小時工作才能把棚下的香蕉運走，記得來港的船隻



1

有日輪也有招商局的船，先卸下從日本買進的馬口鐵或其它物品，再原船進滿香蕉離港，因為竹籠很沉重，所以先用釣勾吊到船上，再用人力去排整，當時三號碼頭的棚架是1963年啟用的。」

60年代到70年代是台灣香蕉輸日的黃金歲月，徐添河說：「當時台灣剛從戰後復原，經濟很差，公務員每月的薪水只有500元，而種香蕉的農民每年可以收入20萬元，可見一斑，像盧廷等香蕉大王也就順勢而出了，而台灣只靠著香蕉和鹽的輸出就能賺取三分之一的外匯，對台灣經濟貢獻很大。在全盛時期，每年的輸日香蕉高達40萬公噸，一個三號碼頭不夠作業，還要用到其他的碼頭，隨著船舶科技的發展，貨品的裝卸方法也從人力進步到機械，於是竹籠的方法已經被紙盒取代，剛開始是18公斤的紙盒，後來才改成12公斤裝，經濟部為了提升輸日香蕉的品質，又在擴建路和大華路的中島31號碼頭加建了冷藏所以確保香蕉品質，但是台蕉輸日已經到了尾聲，這個冷藏所目前也已拆除。」

剝蕉案發 十年榮景瞬間瓦解

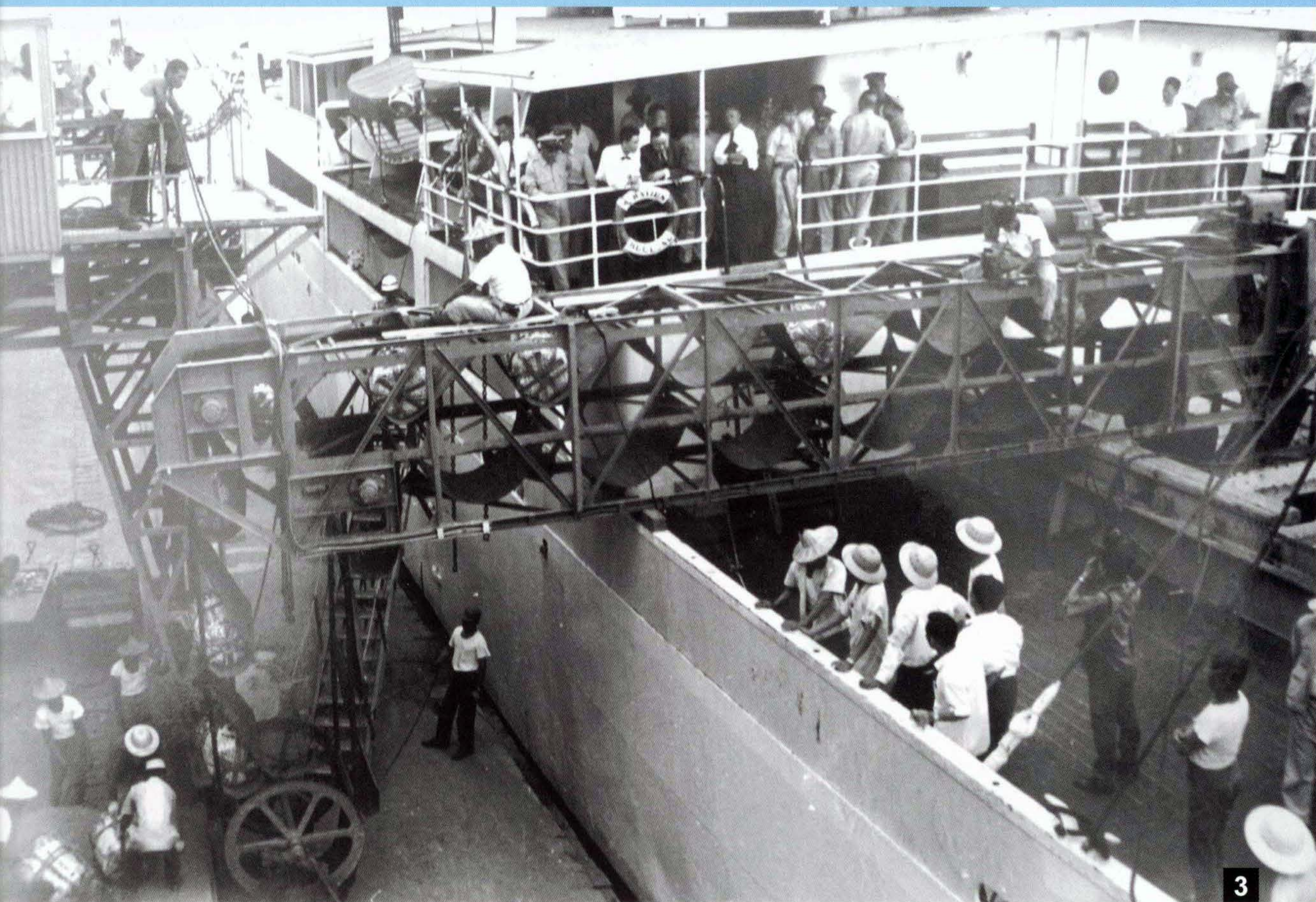
造成台蕉輸日不振的原因很多，卻有些蕉農說，若

不是因為政府錯誤政策，台蕉不會敗得那樣快；但是不管如何說、都已經是一個歷史懸案。1970年，旗山青果合作社的理事長吳振瑞用黃金打造的金碗準備送給日方的貿易商，結果造成轟動一時的所謂「剝蕉案」，當時台灣社會的黃金是不准自由買賣的，因此，吳振瑞吃上官司被判了8年徒刑，褫奪公權5年，吳振瑞晚年移居日本終老一生。

但是，外傳掌握對台香蕉貿易的商社對台灣此舉非常不滿，因為饋贈之禮在日本是半合法的舉動，台灣一直以香蕉貿易賺取外匯，而這樣的貿易關係當然不是無本取得，送禮也是人之常情，一旦關係破壞，日商社就改變購買的對象，轉而從菲律賓及中南美下手，台灣香蕉一夕之間爆跌，從70年代開



2

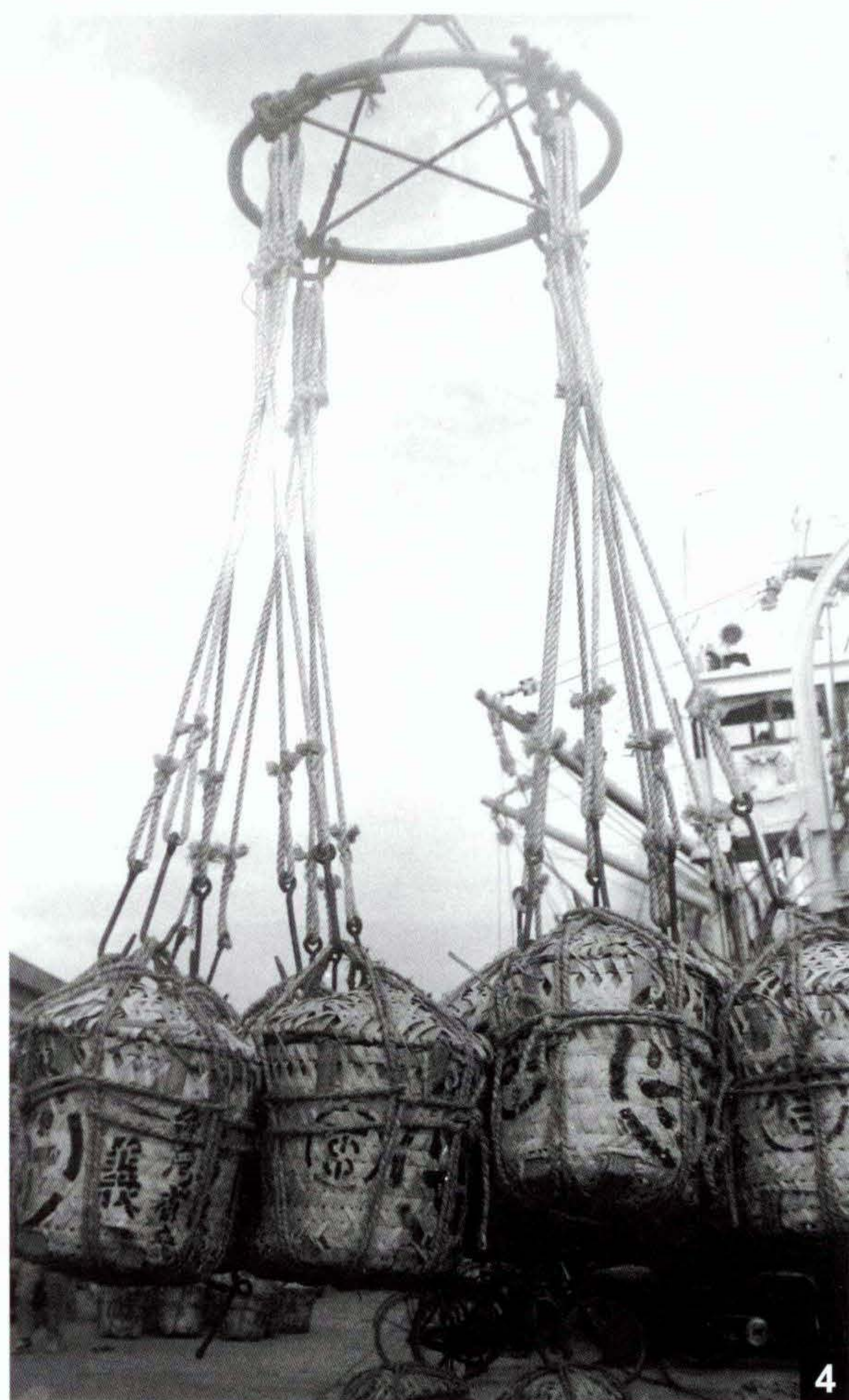


3

始走下坡，十年榮景走到末途，曾經全盛時種蕉面積八萬公頃，到最後只剩七千公頃，根據1990年的統計，全年輸日香蕉只有48,180公噸而已，和全盛期無法可比，再加上土地過度利用，黃熱病肆虐，台灣香蕉的口感已經大不如前了。

景物依舊 風情不同

寫過「碼頭裝卸滄桑史」的徐添河說：「因為長期在高雄港區工作，所以只要站在碼頭看看進出港的船隻就可以知道台灣的經濟情況了，因為一艘一艘進港出港的船最不會騙人，國家賣出何物，買入何物，一清二楚，如今站在觀海台，想起過去此地棚下的一籠籠香蕉已不復見，代之而起的是閒聊喝咖啡的人群，台灣已經走入另一個新世代了」。



4

1. 正在裝船準備銷日的香蕉，船邊的建築即今日的觀海台，昔日的香蕉棚。
2. 船艙中滿是銷日的香蕉。
3. 香蕉以輸送帶從二樓搬運到一樓。
4. 一籃籃的香蕉，被吊起送往船艙。

天車的視野

飽覽山河海景 貨櫃客輪皆渺小

文◎徐明君 圖◎陳以哲



1

剛下過大雨的六月天，湛藍的天空被層層灰黑厚雲壓得喘不過氣，空氣蒙上一層灰，遠處外海待進港的船隻模糊難辨，右邊原本蒼翠的壽山此時卻有點病奄奄的，左邊向來清澈映人的海水綠波，此時也只見一片灰暗水流，連市區裡港都的驕傲—85層大樓及夢時代的摩天輪也失去了魅力…這不是平常以艷陽天聞名的港都。

清淤砂、機械化 貨櫃裝卸瞬間完成

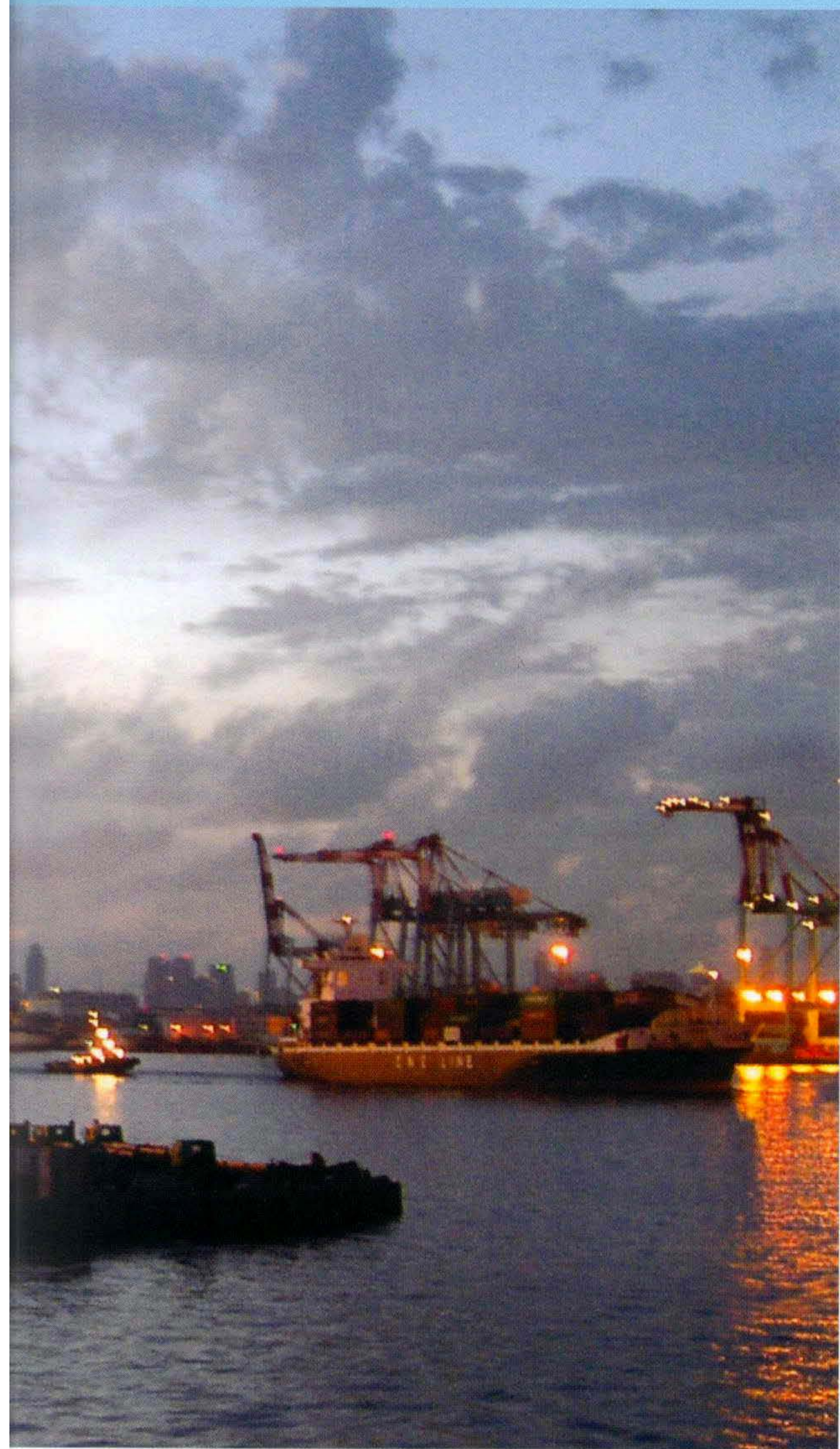
登上42號碼頭13層樓高的天車（橋式貨櫃起重機）遠眺高雄港，卻可以一覽無遺高雄的港、山、河、城景：右邊是一號港口，也就是西子灣、旗津的輪船進出口，十幾公尺的海深，僅能容淺水船進出。一旁不算高的壽山，是市區天然的屏障，也是高雄人爬山、健行與觀海景、賞夕陽的最佳休閒去處。隨著四季變換的山景，或深綠、或嫣紅。

工作空檔，總要抬頭多看幾眼，以消除因持續專注於貨櫃裝卸的疲勞。左邊遠方防坡堤處是二號港口，也是深水輪船進出要道。民國56年，當時的

港務局長李連墀指示清除大林蒲與旗津間的淤沙，再沈入涵箱維持水道暢通，使吃水達十幾公尺深的大型貨輪也能由此進出，高雄港的裝卸生態自此丕變，成為遠東最優質的內陸深水港，短短幾年間，成為全球數一數二的港口。但旗津，也從此脫離台灣本島，成為獨立區塊。那些以往只能在地圖上想像的空間位置，在此得以對照及印證。

令人讚嘆的貨櫃裝卸

在碼頭工作近40年，其中30年歲月都在天車上渡過的連海船舶裝卸承攬公司資深天車手莊勳裕先生，談起40年來高雄港的變化如數家珍：今天的



前鎮加工出口區（中島）原來是一片沙洲地，民國50年代因為高雄港擴建第二港口，將清除的淤沙填成今天的中島商港區。對於港口的擴建及加工區的設立，莊勳裕大讚李連墀的遠見。57年加入長榮海運行列時，只有幾艘小船跑跑近海的港口。當時所有碼頭裝卸工作都是人工作業，一艘32噸重

1. 在黃昏餘暉映照下，整排的天車成為高雄港獨特的城市記憶。
2. 天車高聳的身影，自有非凡的氣勢。



1

貨輪上的貨物，可能得花上數十人，用上好幾個工作天才能完成，如果趕工，則要日夜輪班的進行，否則延時的罰款可令人吃不消。待機械化及貨櫃化後，64噸的貨物只消1分半鐘即可完成。整個裝卸過程，1個天車手、2個指揮手（一在陸地、一在船上），加上2個裝「ㄅㄨㄟㄅㄨㄟ」的工人，就可以進行所有裝卸的工作。至於貨櫃的整理及運輸作業，有賴所謂門式起重機的幫忙，而現場數量不停穿梭在貨櫃之間如八爪魚般靈活的「跨載機」也是整理及裝卸的靈魂機械，只見一部連結車過來，跨載機立刻將貨櫃放上車，所有動作只在眨眼間即裝車完成，還來不及看清楚裝、卸的過程，車子早已開走，換下一輛了…如劉姥姥進大觀園的我們，著實領教了機械化的效率，對於人類的智慧，除了讚嘆，還是讚嘆！

賽洛馬重創高雄港 貨櫃作業停擺

談起擔任天車手印象最深刻的事，莊勳裕記憶深刻的道出日期和時間：民國66年7月25日早上9點

半左右的賽洛馬颱風，以每秒鐘57公尺的速度由高雄第二港口登陸台灣，除了帶來全台極大的災難外，也將當時高雄港僅有的9部天車（橋式起重機）全部吹斷。事隔6日（7月31日）的薇拉颱風由北部登陸，基隆港的6部天車無一倖免，台灣貨櫃裝卸業務因此全部停擺9個月。每部平均造價新台幣一億二、三千萬的起重機，在強烈颱風的造訪下，單單高雄港就狠狠的損失了近10億元。

從遊高雄港的客輪看每個貨櫃碼頭上一列列的天車，壯觀宏偉的場面彷彿閱兵式的令人震撼無比；而從42號碼頭的天車上看著港區內來往的大小貨、客輪或軍艦，卻是渺小無比。自1912年開港完成的高雄港，走過日據、國民政府、戒嚴、解嚴及換黨執政年代；貨物從米糧、糖、鹽等民生物資，到五金、電器、半導體等科技產品；作業從一袋一袋、一畚箕一畚箕的人力接龍，到機械化的半自動裝卸作業，隨著歲月的變遷，港區的設備愈來愈進步。但在全球化及區域聯盟的競爭下，高雄港



2



3



4



5

區的貨物運輸量卻日趨下滑。昔日高雄港呼風喚雨之際，上海不過3、4部的橋式貨櫃起重機。曾幾何時，在高雄港默默退居世界五名之外的同時，上海、廈門、甚至韓國釜山的吞吐量都已遠遠超過我們曾經有過的驕傲。任職連海船舶裝卸承攬公司主任的林萬得先生憂心的不是世界排名問題，而是如果貨船不來，員工們生活何以為繼？「民生」其實才是最該列為首要考量的指標。

本文感謝連海船舶裝卸承攬公司協助完成及高雄市起重機具協會總幹事許淑芬的引介

1. 連海船舶裝卸承攬公司主任林萬得。
2. 資深天車手莊勳裕。
3. 天車的機械手臂位居高雄港最高的視野。
4. 天車承載著貨櫃裝卸的重責霸任。
5. 在天車上由上而下，可以飽覽河海港全景。

文◎徐明君 圖◎徐明君・陳以哲・許勝源

散裝碼頭的 語三



貓捉老鼠 睜隻眼閉隻眼

「停，你手上的啤酒那兒來的？」負責管制碼頭出入的港警人員左手持著槍、右手邊阻擋剛下班步出門口的許老帶先生，邊盯著他手上那瓶來自日本的啤酒問道。

「剛才船員給的啦！」「不行，不行，放下來！」許老帶先生邊將手中的啤酒擺在桌上，心裡邊想著：「還好我左、右腋下還各夾了一瓶！這可是剛剛卸貨時撿到的，如果都被你們搜走就可惜了！」

這是民國五、六十年代碼頭進出口處常上演貓捉老鼠的戲碼。當時民生物資極度缺乏，碼頭工人所得

也不多，對於這些進出口的貨物，常常是看得到吃不到、也吃不起。反倒是港警常將外籍船員送的物品拿來賣給碼頭工人，有日本或美國來的啤酒、水果、罐頭等等。許老帶先生就常常買蘋果給年事已高的母親嚐鮮，當時一顆台幣10元的富士蘋果可是相當高檔的水果。

「那時進出口的主要貨物以玉米、小麥、黃豆為主，有些在裡面工作的歐巴桑都故意穿著寬大的衣服上工，下班時再挾帶些裝、卸貨時『不小心漏掉』的東西回家。」這些在當時也算小貴的貨物，多少拿一些，可以給家人加菜或給小孩打打牙祭…。這些情況，在當時碼頭工人間是公開的秘密，雖然港警把關嚴謹，但也常睜隻眼、閉隻眼體



1

恤民情，不做過多的刁難。在散裝碼頭工作的顧孔明先生表示，以前真的有這回事喔！

找工作靠運氣

談起在碼頭的工作，民國58年就進入碼頭從事現



2

場工作，之後轉調開小卡車的許老帶先生說：「當時港務局『撿人』，就先問誰是國小畢業的？」待小學畢業的人出列後，再以猜拳方式決定誰錄取，完全是靠運氣找工作，真是奇特的徵人方式。當然也不是這樣就可以當碼頭工人，還要先來個體力測驗才行：肩上扛著100公斤的沙包跑個400公尺，先以體力論輸贏，再做職前訓練，三個月的試用期通過才算正式員工。畢竟平均維持13名人力的碼頭，偶而需要將每袋百公斤、一船約13,000包的貨物，在2週之內要卸貨完成的工作量，過人的體力乃是最重要的基本條件。

人工作業苦 機械化卻斷送工作機會

當時的作業環境全部人力作業，扛米糧事小，「如果扛的是台肥、硫酸銨等化學工廠的原料如氯化鈉或硫磺等，流下的汗水常常刺激著雙眼，雙肩或身體也會被灼傷。」也曾在碼頭工作約2年的許太太—王阿秋女士以過來人及家屬的身份補充說道。民國50、60年代還沒有機械化之前，遇有礦砂或小麥等，都是以畚箕等用具一個一個地裝、倒，

1. 在散裝碼頭上可以看到各式不同的貨物。
2. 散裝碼頭工人顧孔明。



1

裝、倒…上萬噸的貨物往往得花上好幾個工作天日夜不休的輪班作業方能完成。

隨著機械化的來臨，俗稱「蓮花爪」的起吊機一次就能抓住數百公斤的貨物，再往卡車上倒，這一抓、一放的幾秒間，以往十數日的工作量在幾小時內就完成了，著實減輕了碼頭工人的體力負擔。而輸送帶與堆高機的發明，更解決了人工作業可能引起的許多工作傷害。當然，隨著機械取代人工，也斷送了许多作業人力的工作機會，許多的家庭也因此陷入危機中。隨著科技文明的進步，許許多多便利美好的事情發生了，但也衍生出許多的社會問題。種種選擇，不只在取捨之間，也在人工與機器間競爭。

說起在碼頭工作的風險，兩代均在碼頭工作的許老帶、許勝源父子表示，原木及圓鐵等難以掌握重心的東西，在工作時是最需要注意的，現場使用的用具常需因應貨物的不同而有不一樣的處理方式。而

穀類的糧食作物，經過長時間悶在船艙裡，往往會有些化學變化產生，靠岸卸貨時，需要先開艙透氣，否則可能造成很大的傷害…。

散裝碼頭的作業流程，隨著貨物的不同其工作流程也各自相異，但全部需要經驗的累積與專注的精神全力以赴，如此才能讓作業順利且安全完成，箇中滋味，非身在其中之人無法體會。



2



3

1. 散裝碼頭工人許老帶。
2. 機械化作業已取代了許多人工作業。
3. 巨大的吊車也是經由機械吊運裝卸。

拆船碼頭 的黃昏

大仁宮拆船碼頭的故事 和侯聰慧的工人影像

文◎愚庵 圖◎侯聰慧

1990年1月8日黃昏，高雄港第二港口的15號碼頭突然一陣騷動，一艘領港船悄悄進入碼頭，指揮一艘拖船，把停泊於碼頭上長達一年的10,600噸待解體的波多公主號拖離高雄，前往菲律賓蘇比克灣，從此，長達20年的台灣拆船工業正式劃上句點。其實，更早一年，政府已經決定收回大仁拆船碼頭闢建為第五貨櫃中心，政策一出，說明了伴隨著台灣經濟成長的拆船工業已經走入黃昏，極盛時期的兩百多家拆船公司紛紛轉向中國、菲律賓、斯里蘭卡或印尼等低度開發國家尋求商機。

「黑肥料」利多 創造經濟奇蹟

從1969年到1989年長達20年，台灣的高雄港大仁拆船工業區是全球最大最專業的拆船集中區，拆船公司向全球購買不堪用的船隻，其中以希臘最多，極盛時期，每天有40艘大船進港等待拆解，37個碼頭幾乎客滿，兩萬多名從業工人在此掏取所謂的「黑肥料」，而這些「黑肥料」每年向國庫繳交20億的稅金，所拆解的鋼板並供應了中鋼百分之六十的原料，更重要的是船上堪用的零件家具流入碼頭周邊的商區，如公園路的五金區，建國路的廢船家具，這些二手商品，幾乎都是拆船取得，畫家詩人陳庭詩先生更是突發其想；把拆船上的物品創造出怪異的作品，稱為「拆船藝術」。攝影家侯聰慧也用鏡頭記錄了許多拆船工人的珍貴影像。





1

但是，拆船工業畢竟是一個高危險，高污染的工業，對環境的傷害很大，尤其是作業工人的工安意外頻傳，其中最嚴重的一次是1986年的卡納力油輪大爆炸，這次事件造成18人死亡，3人失蹤，一百多人受傷，事件後，在強大的社會壓力下，不得不思考拆船工業的明天，加上菲律賓和中國的低工資正吸引拆船工業前往投資，也是高雄拆船業沒落的另一原因。

鋼鐵缺 拆船興

紅毛港文化協會的創會理事長洪石印說：「大仁拆船工業區從1975年才正式開工，但是在此之前，傳統的拆船業已經在紅毛港碼頭進行，如果要嚴格說來，從戰後的1946年到1961年是拆船工業的初生期，當時，因為盟軍在戰爭時期對高雄港的日軍強烈轟炸，所以，港內沉船處處，高雄港成了無法動彈的死港。於是，撤退來台的國民政府為了復原高雄港，制定了『沉船打撈解體辦法』，開始了台灣拆船工業的基礎。而事實上，戰後鋼鐵奇缺，也需要拆解後的鋼鐵回收使用，除了沉船以外，從

1949年隨國民政府撤退來台的大陸內河輪船一共有29家，擁有3,830艘船，這些船來到沒有內河航運的台灣如同廢物，無用武之地，因此也只好在高雄港拆解。」

經過十幾年的學習，台灣已經做好拆船的準備動作，進入1970年代，第一次世界能源危機爆發，而台灣正開始十大建設，鋼鐵需求大增，1975年，政府決定在高雄港開闢第二港口，並且在二港口大仁宮附近成立拆船專業區。大仁宮原名大人宮，或稱鳳儀宮，因為供奉王爺，而王爺舊稱大人，所以又稱大人宮，此地原是紅毛港人捕魚的地區，因為建港，所以有五百多甲的潟湖無法捕魚，這些失去捕魚場所的紅毛港人也順勢轉行成為拆船業的從業人員。

世居紅毛港的李子義說：「他們的祖先是來自中國福建泉州的漁人，本來是隨著越冬的烏魚來紅毛港捕烏魚，暫居於紅毛港沙州，烏訊結束後又回到福建，後來發現此地是可以久居之地，口耳相傳，



於是有吳洪李楊蘇等姓的泉州人移民來此定居，而每個姓氏都建有自己的保護廟，供奉廣澤尊王或媽祖，所以，紅毛港也是全台廟宇密度最高的地方。」

因為拆船污染海域，整個潟湖已經失去生機，紅毛港人只好轉行投入拆船行業，說起來，這也是相當無奈的選擇，就算是抗爭也無法扭轉世界的潮流和趨勢，當時的台灣把經濟發展放在第一位，因此，近海沿岸的漁業慢慢蕭條。

環境改變 拆船走入夕陽

曾在拆船碼頭工作20年的王正孝說：「從1975年開始，拆船業的榮景長達10年，因為政府利多的政策，鼓勵拆船公司大量標買國際船隻，許多人靠著拆船成為巨富，加上老一輩的南部人以紅毛港漁人轉行為多，能夠吃苦耐勞，不怕工作環境太差，所以帶動了經濟的起飛，而拆船的沒落也說明了台灣的下一代已經吃不了苦，粗重的工作找不到人做，加上工資已經隨經濟發展上升，台灣終於失去拆船工業競爭的條件。最後只能走向夕陽工業的老路。」

站在如廢墟的拆船碼頭，看著潮起潮落，人生和一個因緣際會的行業，崛起又跌落的過程，或許有不少相似的地方吧！



1. 在拆船碼頭拆船的工人，身後可見解體的船艙，
2. 碼頭邊的工寮裡，跟著父親上工的女孩。
3. 拆船碼頭是極具危險性的工地。
4. 蒙著臉工作的拆船工人。

台華輪的海海人生

台航經理趙天榮歷經三代演變 見證悲喜

文◎王雅湘 圖◎陳以哲



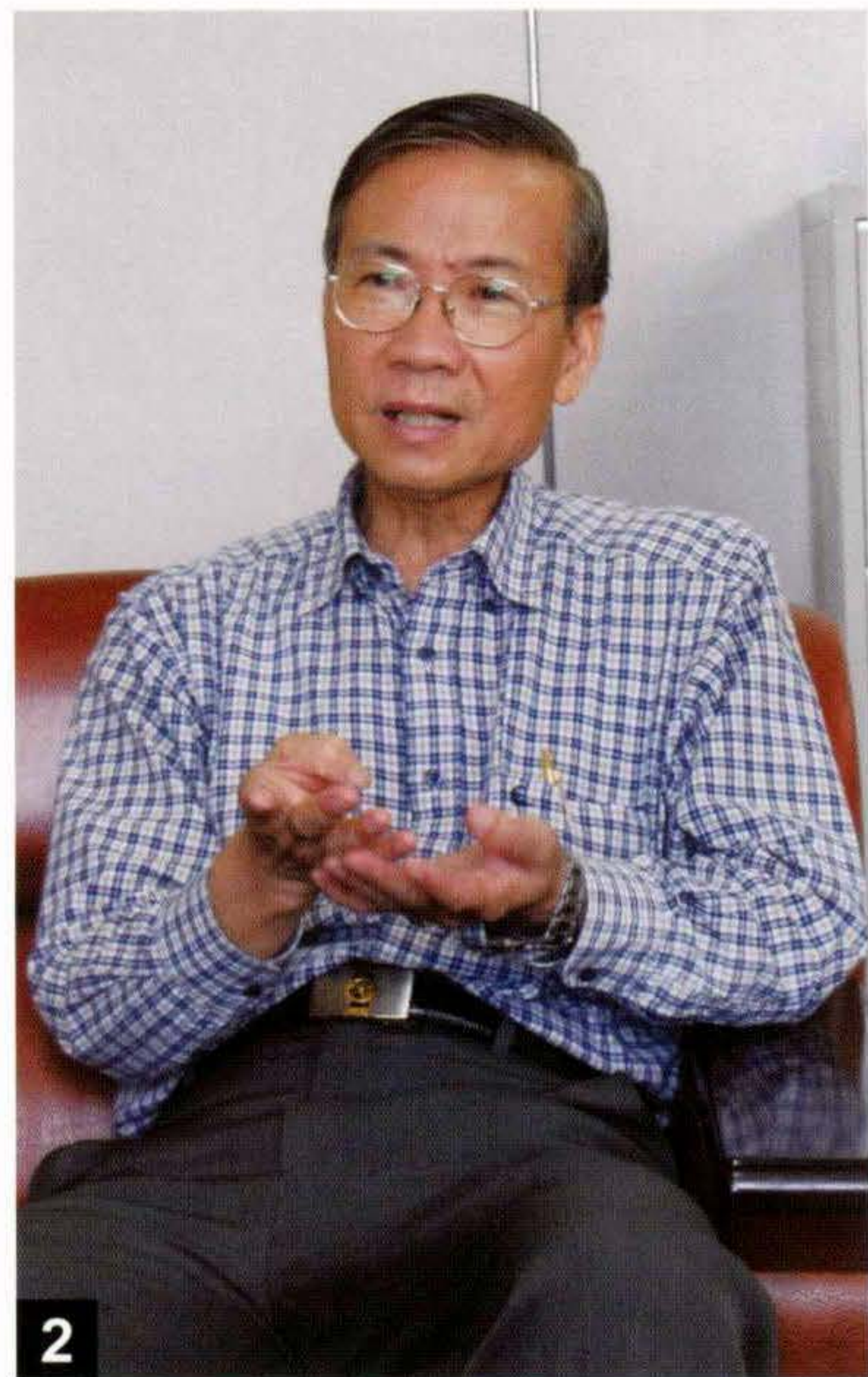
1

5月底，週五上午接近9點30分，台航高雄分公司趙天榮經理接起電話「嗯，387人」，不久，一陣汽笛聲台華輪出航囉！一如以往航向澎湖馬公。

移民潮起達鼎盛 觀光潮難突破

在台澎飛機班次少、機場小、機票又貴的年代裡，台華輪的前兩代：澎湖輪、台澎輪曾是班班爆滿的盛況，四、五千噸的船，載得比現在台華輪平日還多，甚至是數倍的500人、800人，因為它是台灣本島前往離島最大的客輪，民國40年代到現在，規模從四、五千噸到8,134噸，搭乘人數從500到1,150人，它仍舊是台澎重要的航線，但是盛況少有，除了連續假期或者春節期間因返鄉人潮的大量湧現外，平常軍人比遊客多；週五夜航多，暑假學生多，偌大的客輪裡，稀稀疏疏的遊客，很有離島閒逸的風情。

民國57年來到台航公司的趙天榮經理談起台華輪對澎湖移民的貢獻，他舉了高雄過去政壇的三大派系，在地、台南還有澎湖來說明人數眾



2



多的情形，他說從澎湖移民到高雄的人很多，尤其是民國60年代，他憶起民國61年最多，一年有31萬的旅客人數，有全家大小、青壯年等紛紛湧至高雄，與現在的13、14萬的軍旅與觀光性質的遊客，人數懸殊真的很大，除了買不到機票或者買不起機票的旅客，退而選擇坐船。

以前的台澎輪時代，需要花6、7小時航行，遇到風浪較大時，坐起來比較顛簸，現在台華輪只要4小時30分的時間，由於裝置遠洋航行的穩定平衡翼，消波率達百分之九十，風浪大時也不受影響，尤其是渡過台灣海峽的黑水溝時，仍舊維持平穩，不受震盪。即使如此，澎湖旅遊的旺季4-8月，就算是有花火節活動的助陣，仍舊僅有四、五百人的旅客，觀光潮沒有移民潮來得洶湧且急促。

趙天榮說澎湖人口沒有成長，也沒有新的觀光景點，在搭乘飛機較為便利的情況下，台華輪的旅客搭乘數量很難有所突破。

民生物資運輸要角 功不可沒

不過，看到一輛輛全新的澎湖縣清潔車整齊排列在底艙，本以為只有摩托車與小客車會跟著台華輪到

澎湖遊玩，沒想到台華輪還兼具貨運的功能，趙經理表示，台華輪的民生物資運輸角色至今仍顯重要，以前大貨車要運往澎湖，必須要僱用水上起重船，把大貨車吊起放在船的甲板上，相當麻煩，且一次十萬元，所費不貲，而藉由台華輪運輸只是輕鬆開上船去，只要花一萬元，費用便宜很多。

另外，船上還有冷凍櫃，一些代理商批發到澎湖的水產品也是透過台華輪運送，在其他貨輪還沒有加入運輸前，冷凍水產品也是他們運送的重要項目，趙經理表示，即使是飛機便利影響遊客搭乘人數，

1. 泊在新濱碼頭的台華輪。
2. 台航經理趙天榮細數台華輪三代的演變過程。
3. 啟航時，許多旅客聚集船頭，看著台華輪出航。
4. 乘風破浪的台華輪，除了載客也具有貨運功能。





台華輪是澎湖民生物資運輸要角，功不可沒。

但是對於運輸車輛的貢獻，台華輪仍佔有重要的地位。

民國40年代，台澎航線在還沒有澎湖輪之前，都是一些民營業者零星運輸，在發生幾次船難事件

後，由政府接手，也就是當時具有官方身分的台灣航業公司，民國87年轉為民營，一直以來，台澎航線對台航來說是所謂的政策航線，即使是年年虧損仍繼續扮演台澎的運輸要角。雖然也曾有民間的遠翔公主號加入戰局，但最後仍只剩下台華輪苦撐局面。不過，目前嘉義的布袋港與台南的安平港也有業者經營客船航線，對於台華輪的影響仍待評估中。

供學子實習環境

雖然談起台華輪曾經的風光與現在的落寞，趙天榮經理仍對台華輪的貢獻讚譽有加，他說台灣要前往澎湖舉行大型展覽也會透過台華輪，做一次完整的運輸。此外，由於海上工作活動空間有限，單調乏味，很難吸引現在的年輕人，台航公司為了培訓台灣優秀航運人才，一年就提供五百多次，供不少海事學校學生實習的機會，希望透過實習的機會發現並進用優秀的航運人才。

對台華輪而言，乘客與工作人員一樣招攬不易，曾經看過無數台灣海峽的險惡風浪，經歷移民潮的波瀾，是否能因博奕條款帶來另一波的觀光潮，他們正屏息以待。

台華輪簡介

台澎航線三代演變：民國41～59年澎湖輪興起階段、60-78年台澎輪巔峰時期、79年到現在台華輪。

台華輪在民國78年9月於日本長崎建造竣工，耗資新台幣七億二千餘萬元。船長120公尺，船寬19.30公尺，總噸位8,134噸，航速22浬，載客量1,150人，載車能量小客車約100部（可兼載高層大客車、大貨車），全船中央系統冷氣、音響，配備最新科技導航及避撞航儀，並裝置遠洋航行之穩定平衡翼，消波率達百分之九十，航行平穩舒適。台華輪已成為台澎海上交通、觀光、旅遊休憩的好選擇。

船上有「駛上駛下」的設備，車輛可直駛進船艙；設有高級的艙房，艙房分有特等艙、頭等艙、臥鋪艙、坐臥艙，可依您的需要選擇適合的艙房；多樣化的娛樂設備，歡唱卡拉OK、沙龍、舞池、電動遊樂室、康樂甲板、中西式餐廳。



大孩子眼中的 高雄港

文◎王雅湘 圖◎王雅湘·陳以哲

高雄港周邊空間的釋放，也是近幾年的事，愛新奇的年輕朋友當然不會放過這些新的VIEW，除了鮮明的硬體設計引人注目外，有音樂、有樂團駐唱、有咖啡、有海風、有大船、甚至有遊輪可搭，再加上大型活動豐富碼頭空間，使得這些碼頭變得多采多姿，軟硬體的並行規劃，又有獨一無二的港景當靠山，不吸引人也難，更是給好動愛新鮮的年輕世代一個自由的玩樂空間。



陳姿吟
27歲 秘書

碼頭嘉年華

我最喜歡去光榮碼頭了，那裡很寬敞、很遼闊也很乾淨，我常常與朋友相約參加那裏舉辦的大型活動，如演唱會、園遊會等玩得很開心，所以我對高雄港的感覺就是很熱鬧，可以使我的心情很HIGH。我也會從光榮碼頭往85大樓仰望，晚上真的很迷人，燈光五顏六色的，不過白天這裡真的很熱，考驗我的耐熱能力。此外，我會與朋友去漁人碼頭聽BAND、吹吹海風。最常去的港邊算是西子灣了，想去就去，不一定是假日，聽聽海浪聲，有種舒緩情緒的效果呢！

蕭伊玲
27歲 會計

熱鬧的城市舞台

講到港邊海岸，我就會想到新光碼頭、西子灣，前年，外地友人約我去新光碼頭，當時很晚了，那裡烏漆抹黑的，第一次在黑夜裡與高雄港接觸，感覺很特別，與從85大樓往港邊望去的燈光閃亮差異很大呢！之後，我對碼頭印象都是熱鬧、精采的，年初與朋友去漁人碼頭喝咖啡，看大船，假日的傍晚氣候不錯，感覺很舒服。

每次市區逛街逛膩了，就會往遠一點的地方如港邊走一走，所以我都在假日與朋友或是家人一起去港邊坐坐，所以我對碼頭的印象就是很熱鬧，很能感受高雄熱情的氛圍。



蔡

宜蓁

23歲 實習教師

蘇

建霖

25歲 學生



近距離認識高雄港

我從小在鹽埕區長大，對高雄港的認識也是到最近才開始，記得第一次到高雄港是在一個陰雨綿綿的早晨，灰濛濛的高雄港就像一幅水墨畫，別有一番風味。天氣好時我會和好朋友到高雄港散散步、拍拍照，下午時分找個地方喝下午茶，聊聊天增進感情，我更喜歡晚上的高雄港，光影閃耀，更具迷人風采。我覺得高雄港很適合情侶及三五好友一同前往，周邊還有許多不錯的餐廳可供選擇，在用餐的同時可以欣賞高雄港的風貌，在喧囂的都市旁能夠有一個這樣的地方實在難得。

最近我愛上高雄港旁新闢的自行車道，有時傍晚我騎著腳踏車，沿著自行車道一直騎到真愛碼頭，我很享受這樣的感覺。我覺得如果能在高雄港周邊多規劃一些藝術活動或是展演活動，可讓更多人認識高雄港，也讓更多人看到高雄港現在的改變。

擁抱海洋很讚

在中山念了幾年的書，海對我來說很親切，回想每天看到大船進出頻繁的高雄港，非常具有國際港口的氣勢，我很喜歡海，我更喜歡從不同角度看高雄港，除了從學校校舍望海，我還從哨船頭、漁人碼頭、85大樓、旗津、甚至遠到紅毛港看高雄港，都給我不同的感受，感覺高雄港以180度擁抱藍藍的海，視野非常廣闊，我很享受這種感覺，一種氣勢、一種包容，海給了我無限的想像。



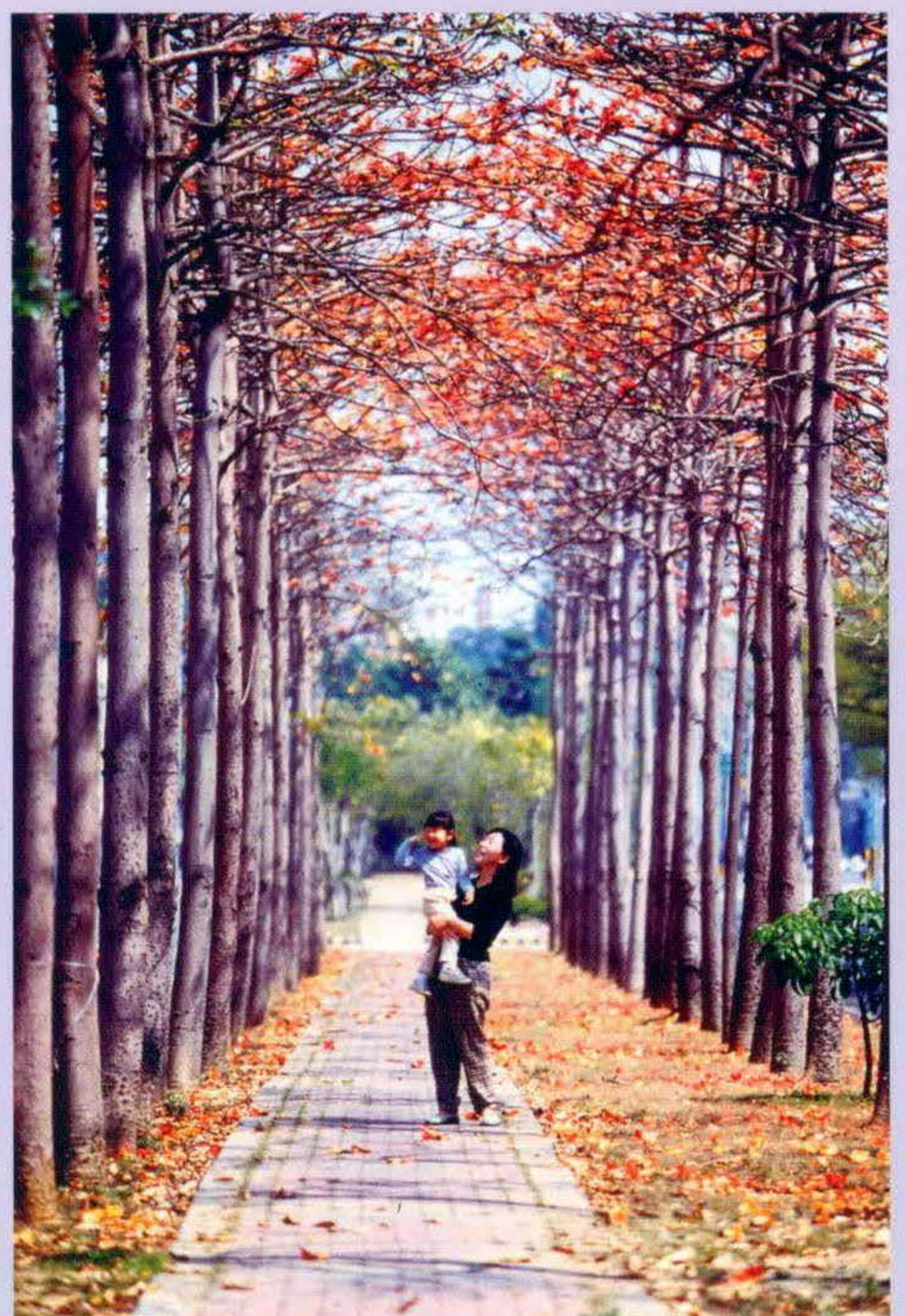
夏日艷陽天 瀟灑賞花樹

高雄賞花地圖

文◎張寬
圖◎陳以哲·張寬·蔡宗昇

在一個瞬息萬變的年代，日復一日匆忙的腳步當中，城市漫遊遂成為一種顯學，有人漂洋過海，流連在異國風情的小店；有人南征北討，穿梭在古樸的小鎮巷道。有人更主張，漫遊無須遠行，僅在小小胸臆之間挪出一份悠閒的心境靜觀萬物。

偶爾走過高雄的街道，一陣木棉花絮像殘雪般附著在低矮的灌木叢上，代表著木棉花季已過，種籽正乘著棉絮，搭著35度高溫的南風遨遊，隨機與你我相遇正著。





火紅鳳凰開滿海岸

開滿花樹的童年裡，鳳凰始終是最華美的記憶，在群樹當中，它總是顯得最高大，樹冠在夏日艷陽中，搶下一大片綠意，南風吹起時搖下如墜子般的羽狀複葉，鋪滿了地面；一隻隻火紅的蝴蝶在孩童的手中誕生，在少女的書店中等待。

鳳凰絕對是南台灣花季的盛宴，愛河中正橋邊那一株如傘蓋般的慷慨大器；西子灣哨船頭依傍的壽山上，一叢一叢如貴婦的花簪，和城市的慾望一起燃燒；中華路上紅花滿樹的景象，還隱藏了高亢的蟬聲，如果城市夠安靜的話，你將聽見那首歌。

黃色的時尚派對

花與樹是天生的絕妙配對，為了突出花的嬌貴與美麗，大自然演化出深深淺淺的綠作為花的舞台背景；像夏季裡的黃與綠，在枝頭上變化出不同的型態與想像。同盟路沿著河岸邊上的帶狀公園裡，盾

柱木、黃槐、阿勃勒、印度紫檀、鐵刀木，有志一同的在夏季時分，展開一場黃色的時尚派對。

之一·阿勃勒

原產地是印度的阿勃勒來自哲學家詩人泰戈爾的家鄉，花開如同一串串嬉戲的黃色風鈴，五、六月間綠葉稀疏時，又像一首黃色冥想詩，博得詩人的喜愛。阿勃勒不只開在河岸，也開在文化中心後邊的步道上，像詩人的聚會般優雅地綻放著，吐露著人世間最純粹的意象，美麗柔軟如瑜珈般的身段。

之二·盾柱木vs.黃槐

同樣是黃色，不同的款式，幾乎一般長的花期，每年的五月到十月間，河岸枝頭的花叢點綴在綠綢一般的綠帶，開花時，一樹的金黃耀眼，由一朵朵、一小叢一小叢的花序綴連而成，在藍色天空的襯托下招蜂引蝶，為濃郁的夏季增色。

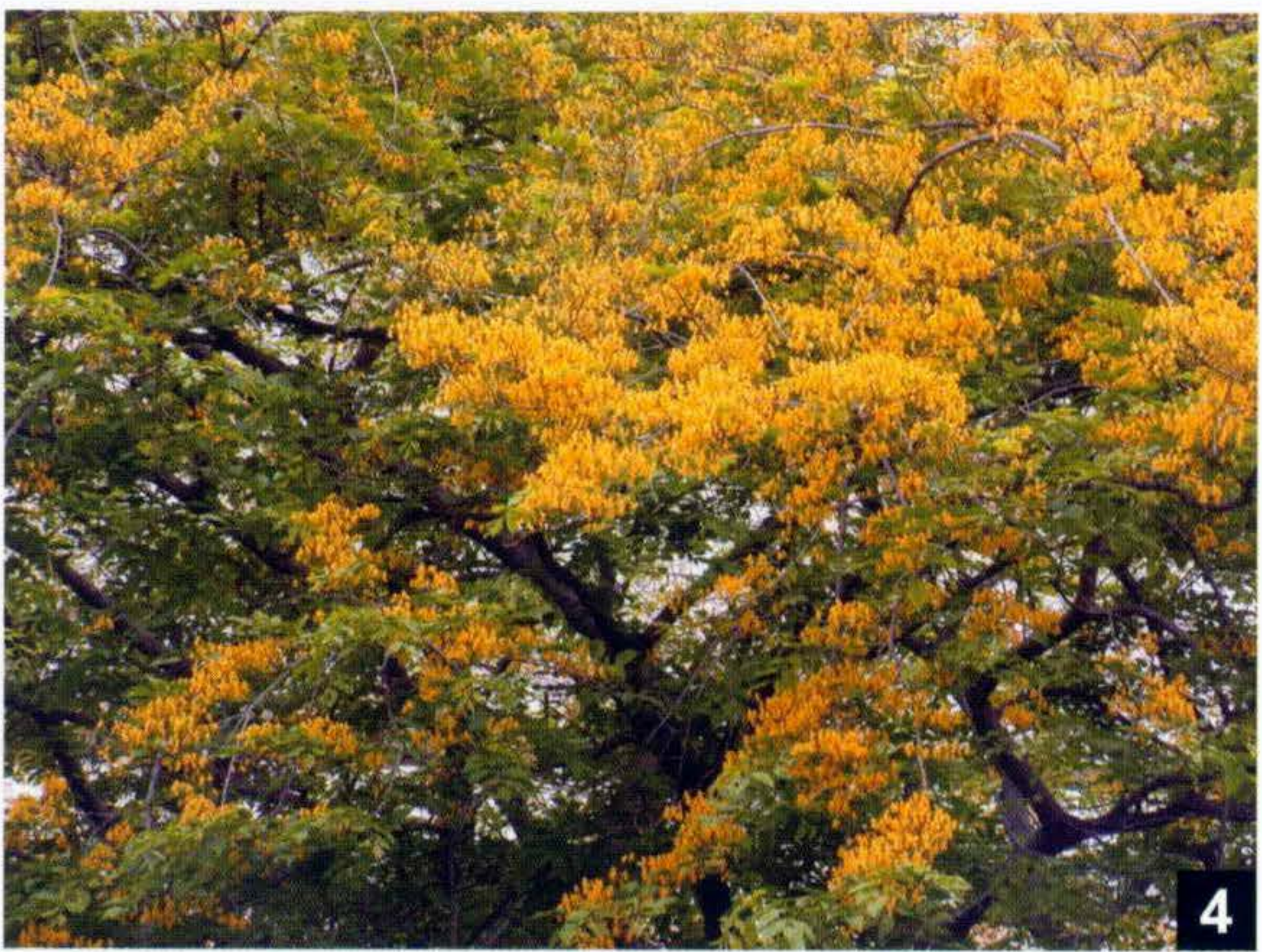
之三·印度紫檀

有印度紫檀的地方，就像擁有一座綠洲。大大的綠色傘蓋如同武士的形貌，卻有一顆柔軟的心，常在校園圍牆邊上，為孩子灑下一地的黃金雨。細細碎碎的小花，像是兩小無猜的絮語，從高高的樹冠灑落下來，一層又一層綿綿密密的掩飾著大地，有時落在帽緣上、肩膀上，風一吹就帶著獨特的芳香四處旅行。





3



4



5

1. 金黃色的阿勃勒，五瓣的小花形成串串風鈴，在陽光照耀下，特別亮眼迷人。
2. 火紅的鳳凰花開滿壽山山頭。
3. 海棗累累成串的果實，猶如垂掛在人行道上的珍珠，讓人忍不住想多看一眼。
4. 印度紫檀開花時俐落的姿態，猶如南台灣人熱情的象徵。
5. 盛開的盾柱木，枝頭上朵朵黃花與粒粒果實形成了特殊景觀。

在詩人眼中，印度紫檀在南台灣適宜的氣候下，生長的比其他城市優美，其樹種的包容特性與開花時灑脫、俐落的姿態，與南台灣人熱情的性格，有某種契合之處。花開過後果實成熟，它的種籽長出一層薄翅，開始了旅行的準備。

之四·海棗

海棗來自氣候同樣炎熱的非洲，在高雄依然長得高大筆直。五月間同盟路人行道上一行海棗，猶如象徵酋長榮耀的羽毛，羽狀複葉下累累的果實如成串的珍珠，掛滿了人行道，彷彿一場盛夏的慶典即將展開。

花之拼盤

萬物從性情出，如火焰木之熱情、如大花紫薇之柔軟、如台灣欒樹之依季節變化的心情轉折。但也有一種天真如新春喜氣的花色，如喜宴拼盤的豐盛華美，那就是人的巧思創作；城市如畫布，每一朵草花原本孤獨如星點，在花藝巧手的揉作之下，四維園道似錦的繁花，如布織般繁複的意象，但見人文與自然在城市氣候光影中各擅所長。

花之卷軸

古人以卷軸表現空間之悠遠，現代人以地圖探索自然人文的風情。在南方，在高雄，從藍色海岸到綠色波浪，有百千種途徑，下班、約會、等候、漫遊之間，一日多種花色，文化中心、美術館、同盟路、海岸碼頭，那相識與不相識的花叢、花海，承載城市的顏色，也裝載著季節的印記。

阿勃勒 文化中心周邊和平路及林德街、同盟路、英明國中周邊建華路及英明路等。

印度紫檀 中正路、中山路、五權國小周邊

黃槐 中山路、沿海路、自由路、中林路

海棗 同盟路、中山路

盾柱木 大中一路

2009
相約高雄

台灣

之光

為高雄世運代言

王建民紐約宣傳記者會 完美演出

文◎江戶川 明 圖◎中央社·黃昱貴



美東時間2007年5月7日上午10點，也是「台灣之光」王建民投出7.1局完美比賽的隔兩天，幾乎所有紐約的主流媒體都來到台灣駐紐約經濟文化辦事處，現場估計，擠進約150多人；不過這一次與建仔的投球沒有關係，而是去年底他允諾擔任2009高雄世運代言人，這天，是他為2009高雄世運進行海外宣傳記者會正式發表。

棒球英雄的另一面

這場記者會，不僅世界運動總會（IWGA）以及2009高雄世界運動會組織委員會基金會（KOC）重視，分別由主席朗佛契（Ron Froehlich）與執行長陳以亨代表出席，連建仔所屬位在芝加哥的經紀公司CSMG，女性副總裁Nova Lanktree也親自與會；她在致詞時特別提到，2009世運是在台灣南部的港

口城市高雄市舉行，生在台灣的王建民，是當地的棒球英雄，他正為故鄉舉行這次的國際賽事進行宣傳。

為了此行的海外宣傳活動，KOC費盡心思，一個小時的記者會，先以5分鐘的高雄市城市行銷及2009高雄世運簡介影片做為開場，在朗佛契與Nova

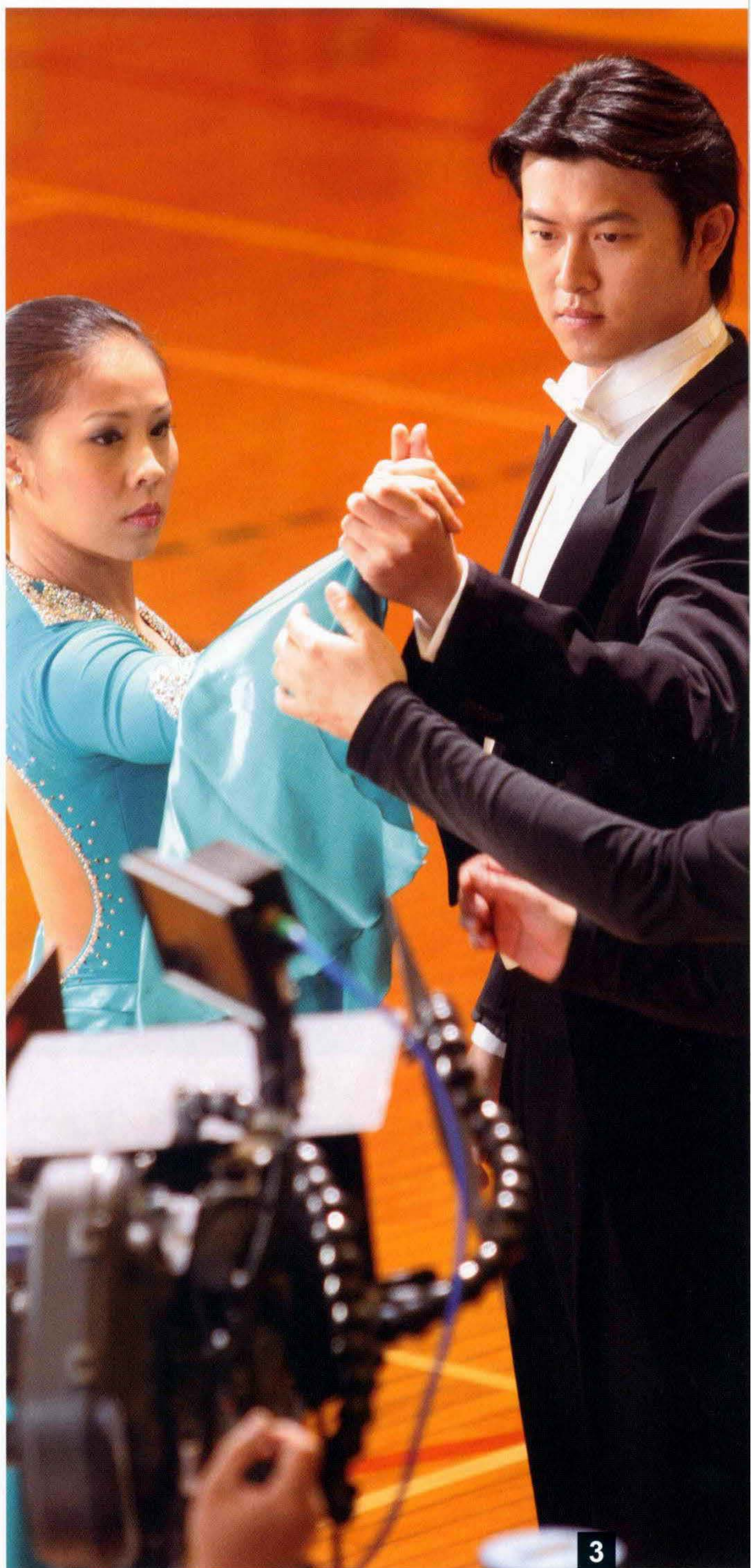
Lanktree講完話後，隨即穿插王建民2006年所拍攝的代言世運CF廣告60秒完整版。

在60秒的世運行銷短片中，建仔首次在國外媒體面前大秀舞技，鏡頭也特別帶出高雄市的人文與景觀，令在場人士印象深刻；除了見識到不同於球場裡的王建民，也對台灣能夠舉辦大型的國際比賽，表達期許與深具信心；尤其是台詞中，建仔特別提到「這些比賽是奧運所沒有的」，成功地向在場所有人強調，世運主辦的精神與特色。

為高雄世運代言 盼提升港都觀光

過程中，朗佛契、陳以亨與王建民不斷地提到，未來希望可以引起更多美國民眾注意到世界運動會的舉辦，並能因此前往高雄觀光；Nova Lanktree則表示，至少已有120位美國運動員表態準備參加高雄世運，相信高雄市政府也已經展開各種不同觀光旅遊行程的安排。她說：「這是很棒的時機」，台灣對於能夠舉行此項國際賽會感到很驕傲，這場記者會非常完美、溫暖、令人興奮，是很棒的演出。

而會場的最高潮，則是KOC事前準備好繡有高雄世運漢字「高」LOGO的棒球服與球帽，比照職棒加盟儀式，由朗佛契與陳以亨分別為王建民穿戴上，象徵性的代表建仔成為高雄世運的代言人。



1. 王建民參加2009高雄世運紐約宣傳記者會，IWGA主席朗佛契(左一)、執行長陳以亨(左二)及CSMG女性副總裁Nova Lanktree(右二)都出席與會。
2. 王建民穿上繡有高雄世運漢字「高」LOGO的棒球服代言高雄世運。
3. 王建民拍攝代言世運的廣告，首次大秀舞技。



1

老電影看板 繪出新人生

鍾金祥和他的手繪電影看板

文◎滿春梅 圖◎陳以哲·黃旭初

在那個二林二秦的年代，走進戲院看電影，首先映入眼簾的總是戲院外超大的手繪電影看板。不知何時，戲院外已由一幅幅大型電腦輸出海報取代。偶然的走過高雄市環球電影院，看到牆面上的電影看板竟是手繪的，瞬間將時間拉回二林二秦的年代，而這一幅幅看板都是出自電影看板畫師—鍾金祥之手。而更不為人知的是，今年度「高雄畫刊」的封面，也是出自他的手筆！



因為愛畫畫而進入這一行

熟悉鍾金祥的人都叫他「祥哥」，走進祥哥的家，牆上掛著他的畫作，家的一角有個小畫室，裏面擺滿了他的作品及繪畫工具，他說那是他工作之餘創作的地方。祥哥說，小時候書讀得不好，但就是愛畫畫，到了十六、七歲時，不想繼續升學，想學個一技之長，於是就找個跟畫畫有關的工作。後來進入一家廣告社工作，工作內容跟繪畫並沒有太多的關係，直到有個美容院的客戶要求看板上要有人頭畫像，店裏的師傅不會畫，才因緣際會的認識了當時在萬龍戲院學做電影看板的學徒，也因為這個機緣，使他一頭栽進了電影看板繪畫的世界。

一百個學徒僅有二位出師

談起電影看板，祥哥指著手上的照片說，以前的老師傅真的很厲害，在那個年代，他們能夠將看板做成5層立體的，難度相當高，老師傅的作品，常是

他們學習模仿的對象。那時代的顏料色彩不像現在這麼豐富，很多都得要靠畫師對色彩的敏感度，才能將想要的顏色調出來，所以沒有一點天份是不行的。他的師傅收了近百個徒弟，真正能夠獨當一面

1. 在工作室中的鍾金祥，臉上流露一份自信。
2. 鍾金祥畫的大型電影看板。
3. 工作中的鍾金祥。





的，也僅有二、三位，而自己就是其中的一個，大約在18、19歲時，他已經有自己的電影看板作品了！

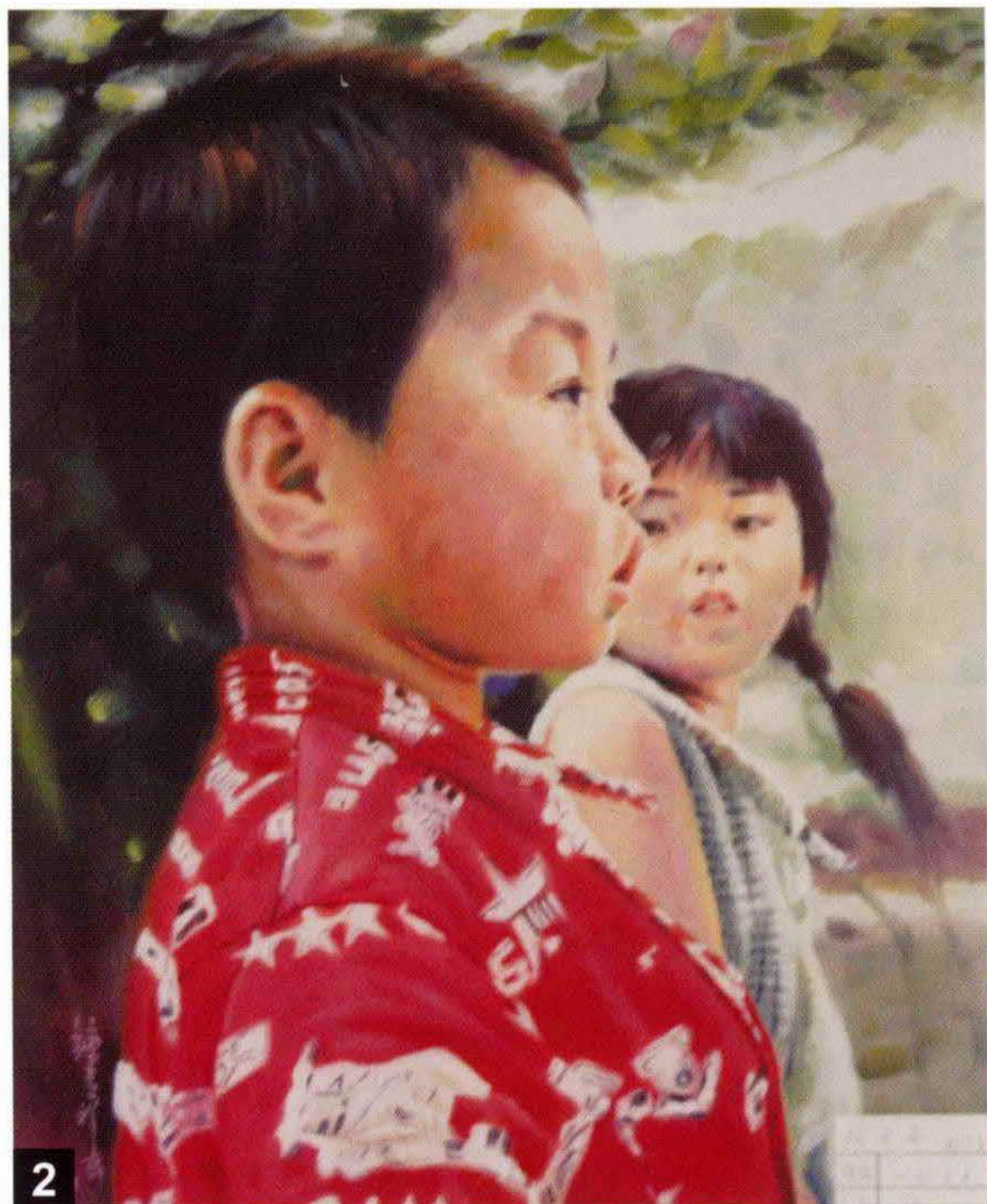
電影法櫃奇兵、歌星余天都曾入畫

記不得第一個作品是那一部電影了，祥哥只記得當時高雄的聯宏院線4個點，包括統一、翡翠、金像獎、三多等，甚至高雄市的各地標如車站，都有他的作品。那時當紅的電影「法櫃奇兵」的電影看板就是他的得意傑作，因為是立體呈現，難度相當高，所以印象也非常深刻。另外，當時的紅歌手—余天在藍寶石餐廳作秀時，他將宣傳單上的余天畫在油畫布上，原本是讓學徒觀賞模仿的，後來卻無

故消失無蹤，從此再也未看到那幅畫，這件事至今仍令其難以忘懷。

繪畫僅是基本功 十八般武藝得樣樣通

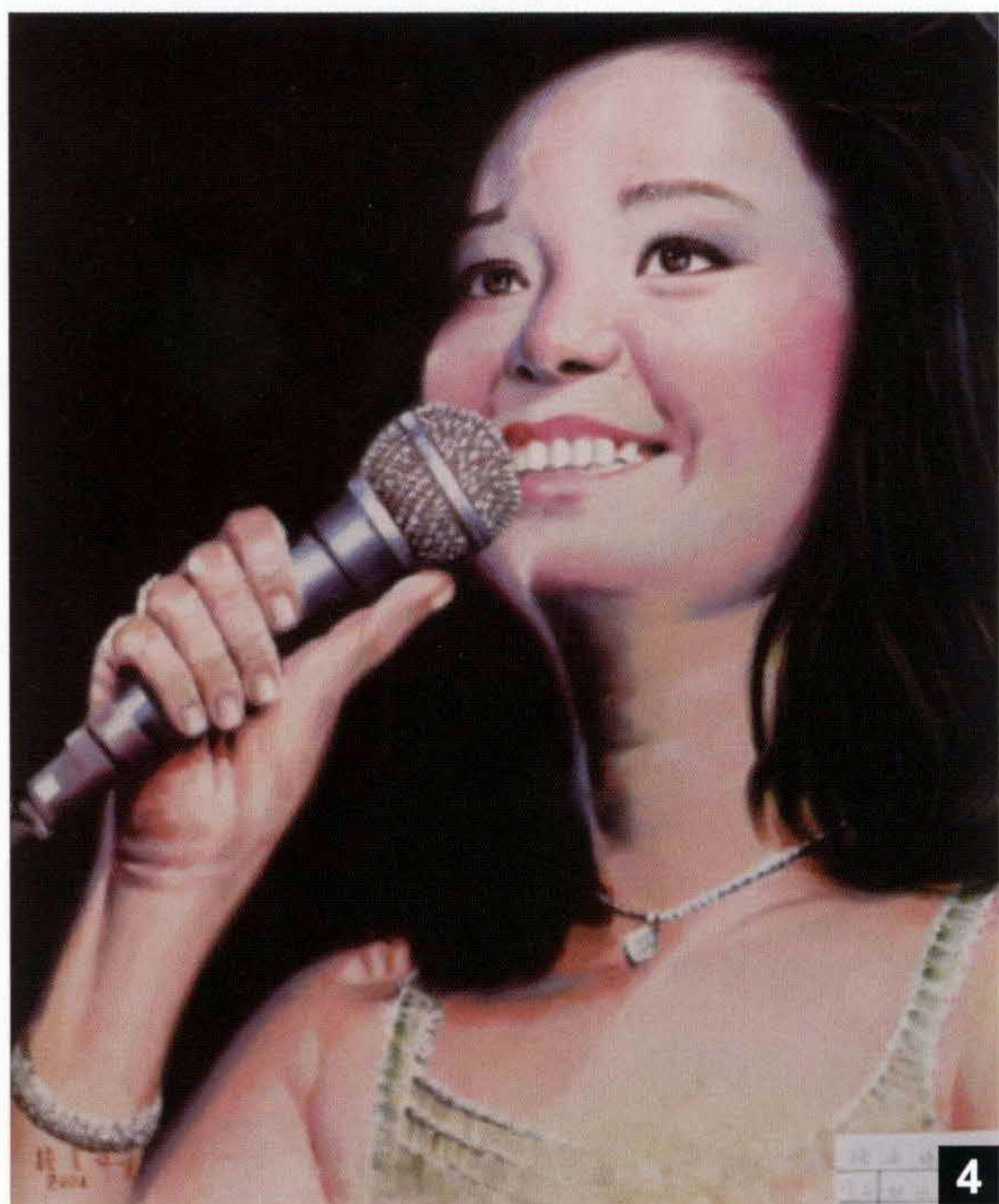
電影看板的製作其實並不簡單，所以祥哥一直希望有人可以將電影看板畫師的工作記錄下來。為什麼說不簡單呢？鍾金祥說，電影看板不僅是將人物畫出來，還要會其他相關的技能：包括背景的設計、配色、顏料的選擇等，通通都要自己來。有時候戲院老闆未給電影的劇照或資料，還得自己去找一些電影雜誌來看，等找到合適的照片，再先畫草圖給戲院老闆過目，老闆說OK了才能繼續進行。此外，以前的電影看板是用一塊塊的木板或保麗龍拼湊而成的，因此看板畫師還要會木工、浮雕等技術，不像現在都用帆布一體成型了。



1. 鍾金祥工作之餘在家中畫室一角，專注地畫著油畫。
2. 鍾金祥筆下的一對自己的兒女。
3. 高雄市立電影圖書館揭幕時，鍾金祥（右二）和畫看板的老師傅合影，身後的大型電影看板即是出自他們的手筆。
4. 鍾金祥繪製的鄧麗君。



3



4

即將消失的老行業

問起鍾金祥對電影看板的歷史及未來，他說在興盛時期，常常好幾家戲院同時進行，也常常通宵趕件，有時候手上五、六部同時在進行。現在不一樣了，雖然同時做三、四家戲院，他仍有時間在家裏喝茶休息，畫量已不如從前。

祥哥感嘆的說，現在的戲院都用電腦了，尤其是外來的大型連鎖戲院，目前中部以北應該已經沒有手繪的電影看板了，南部因為還有一些在地的戲院，所以還有。等有一天這些戲院結束營業了，這個行業也就消失了！

重新找出路

對於未來，鍾金祥師傅說，目前高雄仍在做電影看板畫師的僅存3個人了，大多數的同行早已轉行，有的開畫廊，有的專門賣風景畫，而他並不想放棄畫畫，所以一直堅持到現在。他說未來也可能朝著個人工作室或經營畫廊的方向規劃，所以工作之餘，他也接一些非戲院的工作。曾經有一家汽車旅館找他去畫一面牆，但因內容太過煽情而拒絕。現在的他也努力創作，希望有一天可以開個人畫展，將電影看板畫師的工作轉換為個人創作之路。

面對著畫筆下明星的沈浮起落，再對照自己三十幾年來工作上的興盛與沒落，回味半生與電影糾葛的彩繪人生，鍾金祥既不捨看板畫師身份的消失，但也眺望著未來可以自由盡興揮灑的美麗人生。



老紳士的爵士夢

陳深景賦予台灣爵士民謠新風貌

文◎凌卓民 圖◎陳以哲

掌聲響起，布幕落下，台灣民謠爵士樂團又完成了一場表演，但是陳深景的工作卻還沒結束，身為團長的他必須尋求下一場演出機會，同時蒐集編寫表演曲目，為下一場表演做好準備。爵士樂的自由與即性讓陳深景無法自拔，為了樂團的演出忙到三更半夜是家常便飯。今年65歲的他，路走得遠了，事情經歷得多了，對於演出的營利倒放在其次，如何能在有生之年發揮所長才是最重要的。看著風度翩翩，笑容可掬的陳深景，很難讓人相信他曾在綠島坐過12年半的政治黑牢。

美國行造就綠島浮生錄

陳深景的人生原本可以很平凡，跟我們大部分的長輩一樣，初出校園後趕緊找份工作，結婚生子，然後過著美滿幸福的生活。但事情卻不是這麼發展，在初中時習得樂器演奏的陳深景，在初中畢業後前往台南跟著姑丈作表演工作，以吹小喇叭為主，入伍後進入陸軍總部軍樂隊，改以演奏薩克斯風。退伍後在高雄各大知名歌廳、舞廳擔任樂師，沒多久就打出了名號，在民國60年代已是南部知名的樂師。

然而一趟美國行，雖打開了陳深景的眼界，卻也擾亂他了原本安穩的生活。民國61年隨著樂隊出國巡演，抵達美國站後，接觸了當時的黨外異議人士陳隆豐，而加入世界台獨聯盟，隨後於民國63

年遭到逮捕，被以叛亂罪被起訴並判無期徒刑遣送綠島，告別才結婚4年的妻子與3名幼女。而隨著台灣的民主運動進程，陳深景於12年半後重返社會，但是才出獄3年，妻子便喪生於車禍。為了扶養孩子，陳深景當過拆船工，也在殯儀館當喪事樂師。算一算19年的婚姻，夫妻倆真正可以在一塊的日子也不過7年。談起這段往事，陳深景並沒有顯露太多情緒，有的只是一陣陣的沉默。

一生摯愛 爵士樂

大約7年前透過電腦，認識了現在的陳夫人，目前陳夫人是他最大的精神支柱。拋開政治議題不談，陳深景最愛的還是爵士樂，當然還有陳夫人。陳夫人離開了台北自創的公司，來到高雄與陳深景共享

甜蜜的夫妻生活，兩人於民國93年成立台灣爵士歌謠協會，用意在於輔導南部樂團，更於95年底成立台灣民謠爵士樂團，除了蒐集台灣民謠以爵士樂風重新詮釋外，更希望能集合南台灣老樂師尋求更寬廣的表演舞台。

新樂團老樂師 催生爵士民謠

談起了對樂團的期許，陳深景眼中漾起了不一樣的神采，這一班老樂師都是認識了幾十年的好朋友，一起走過青澀與紛擾的年代，這個以正統爵士樂團編制的樂隊跟其他新成立的樂團一樣，正尋求著更寬闊的表演舞台，同時這群老樂師也希望自己能夠負起文化傳承大任，蒐集民國30、40、50年代的台灣民謠，經由陳深景重新組曲、編曲、譜曲，以爵士樂風展現老歌的不同面貌，希望能吸引更多的年輕新血，「目前樂團中已經有3位年輕人了」，陳深景頗為自豪地說。甚至也有人瘋狂跟場，套句新一代的語言，這種人叫「粉絲」。

歌，原來陳深景很堅持，只演奏台語歌謠，堅持以爵士樂跳動飛揚的音符，傳唱心中深藏的久遠懷念。這是老爵士樂手陳深景的故事，也是屬於那個年代的故事。

1. 由陳深景（二排左三）帶領的老爵士樂團，彼此都是認識幾十年的老朋友。
2. 忘情吹奏著薩克斯風的陳深景。

雞絲麵



美味飄香四十年 —鹽埕埔壽星街的「阿財雞絲麵」

文◎艾瑪 圖◎陳以哲

若說有一種味道，讓人懷念，那絕對是故鄉味、台灣味牽引著你我的胃；若說有一種達人，讓人敬佩，那絕對是用心、搏感情的精神讓人感動。一家在鹽埕區開了40年的老店，老師傅用著老製法做出讓人吃過必難忘的雞絲麵，難忘的不只是令人魂牽夢縈的美味，更是台灣傳統精神的展現。

龜毛與堅持 料理長銷40年

阿財雞絲麵的張老闆，從原料、製程到成品，全部不假他人之手，堅持「全部自己做！」原因是老闆的嘴很刁，對於食材很內行，無論是新鮮度或是口感的掌握，有著傳統老師傅的堅持與要求，這種精神讓他事必躬親：「別人做不出來，只好自己做」，所有東西的製程都經過精算，一律統一尺寸、規格以維持最佳品質。張老闆有很多他所堅持的「眉眉角角」，例如：滷味堅持每天早上現採買、中午現做；每週日固定公休，一定要將店面進行大掃除；滷汁、沾醬料隔週必丟，因為他堅持：「做吃的一定乾淨衛生」，如此堅持的老闆，真的能封他為達人。

美味吃得到 秘訣學不到

阿財雞絲麵真的只賣「雞絲麵」，靠著這一碗香郁Q勁的麵，



生意好到嚇嚇叫。這碗麵好吃美味的秘訣，絕對是達人堅持下的好味道，一碗麵只有簡單的麵體加上雞絲跟油蔥酥，但卻是驚人的好吃。它的生麵，完全不添加防腐劑，每次只做80大箱，好吃的程度讓它一週內就賣光，長相類似泡麵但更細一點，是以高筋麵粉加上鴨蛋、雞蛋再以豬油炸過的麵體，因此麵體本身就帶有香味跟嚼勁。雞絲麵的靈魂—油蔥酥，老闆堅持要採用台南收成品質最好的紅蔥頭來製作，配合紅蔥頭只有一年二收，故一年只製作2次，每次一做就是1,500斤以上。製作過程就是先以豬油酥炸後再使之自然發酵，問起秘訣，老闆笑笑說：「這是台灣全省獨一無二的做法，當然不公開，而且也不賣，因為自己用都不夠了。」而雞絲麵一定要有的雞絲，都是每天現做現撕的太監雞，拌麵吃真的超級鮮甜有味。



中午準備 晚上賣光的滷味

阿財雞絲麵還有滷味、切料讓人很迷戀，老闆堅持每天早上採買食材、自行處理，中午開始滷，下午開張販賣，當天做、當天賣的堅持讓滷味、切料非常新鮮，一到晚上就賣光。而店內招牌「太監雞」更是老闆精挑細選的閩雞，每隻健康、重量夠、一定超過十個月，買回後再讓他在後山跑跑、運動個十天，每隻雞運動量夠，無脂肪，老闆驕傲的說：「你看我們的雞都沒有骨質疏鬆症」，一天賣上30隻都不是問題。



1. 午後時分，擺好美味料理的攤頭準備營業了。
2. 阿財雞絲麵分湯麵、乾麵，乾麵內用還附清湯哦。
3. 令人迷戀的滷味，堅持當天買料，當天賣完。
4. 太監雞是老闆精選的閩雞。

店家資訊

住址：高雄市鹽埕區壽星街11號

電話：(07)521-5151

營業時間：PM15：00～PM23：00，每週日公休



老饕食必點

◎雞絲麵（乾、湯）

自製的雞絲麵上頭鋪著新鮮的雞絲，加上油蔥酥，淋上雞汁，一端上桌香氣撲鼻，令人垂涎三尺，吃一口突然時間靜止了，感覺到雞絲麵的Q在跳舞、油蔥酥的香在伴奏、雞絲的甜在旁當舞伴。

◎太監雞

切好的白煮雞，上桌時淋上雞油與雞汁，嚐起來雞肉扎實、無油質、口感Q，搭配上特調的沾醬，著實挑起了舌頭味蕾最底層的那條神經，好味道！

◎豬生腸

貴婦流行打胎盤素回春，吃豬生腸也有一樣的效果。老闆親自挑貨，只選用健康處女豬的生腸，一定要求實心的生腸才要，以川燙沾佐料，鮮甜脆又養顏美容。

◎鴨舌頭

經過處理的鴨舌頭，只有美味沒有腥騷味，每天現滷幾小時的鴨舌頭，有一種鮮、香、脆的口感，下酒、當零嘴都好滿足。



《菊姐的叮嚀》

健康，就是幸福的根源

親愛的市民朋友，很抱歉這段時間讓你們擔心了，由於上任後過於勞累，沒有適度休息，忽略了血壓升高的警訊，幸好在經過一個多月的住院休養以及復健後，不但減輕了體重，身體復原狀況也相當良好，有了這次的親身體驗，我也從中深刻體會到健康的重要，沒有健康的身體，任何事情都免談。

為了讓身體盡快康復，早日回到工作崗位，我在住院期間，完全遵照醫生的囑咐吃藥，積極做復健，也因此辛苦的復健過程中，親身體驗到身障者的諸多不便，對無障礙設施的重要性有了更深刻的瞭解。很感謝這段時間各界對我的關心，因為我本身是一投入工作，就會全心全意、忘記一切的人，總覺得自己的身體是鐵打的，在疏於關心健康的狀況下，做了很不好的示範。有了我這次鮮活的例子，我希望市府同仁、議員及市民朋友，千萬不要學我，平日就要照顧好自己的身體，不要因忙於公事或課業，輕忽了身上的小病，等到釀成了大病才來後悔；健康是一切的根本，擁有健康，才能為你所關心的人，事事盡一份心力，揮灑亮麗的人生。



之前雖然人在醫院，但心繫市政，不時與兩位副市長討論市政業務，批閱公文，隨時掌握市政的進度，現在出院了，已能專心推動市政建設，而未來仍會配合醫生指示，做好健康管理，定期復健，持續減重，將「休息是為了要走更遠的路」這句話放在心上，同時也送給所有的市民朋友，希望大家的身體永保健康。因為，只有健康才是幸福的根源。



2007 夏日高雄

夏日飆舞季 南區選拔賽

7/22 (四) 15:00

地點：高雄大遠百百貨



永浴愛河 幸福城市系列演唱會

地點：光榮碼頭

7/14 (六) 19:00~21:30

《瘋音樂真愛無敵派對》錦繡二重唱、卓文萱

7/21 (六) 19:00~21:30

《甜蜜愛河幸福ING》戴佩妮、TANK

8/4 (六) 19:00~21:30

《情挑愛河女丫》周蕙、李聖傑

8/18 (六) 19:00~21:00

《愛在幸福城市潮如湧》陳昇、楊培安、櫻桃幫

咱的故鄉咱的歌 台灣歌演唱會

7/27 19:00~21:00 楠梓後勁

8/10 19:00~21:00 內惟鎮安宮

8/24 19:00~21:00 小港桂林

酷哥、細妹仔、歐吉桑、歐巴桑，逗陣來聽讓你刻骨銘心的台灣歌！



High浪獨立流行 音樂創作大賽

決賽時間：8/17(五)

地點：鹽埕區真愛碼頭

透過非主流地下樂團的彼此較勁，鼓勵年輕音樂人投入音樂創作，並喚起人們對原創精神的重視，使高雄成為名副其實的流行音樂之都。

17:00 介紹評審委員經歷及評分標準

17:10、18:10、19:10 各團隊比賽

18:00、19:00、20:00 摸彩

20:10 公佈優勝團隊名單

高雄國際圖書博覽會

8/8~8/19 10:00~21:00

地點：高雄工商展覽中心

下期預告

高雄港的船

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！

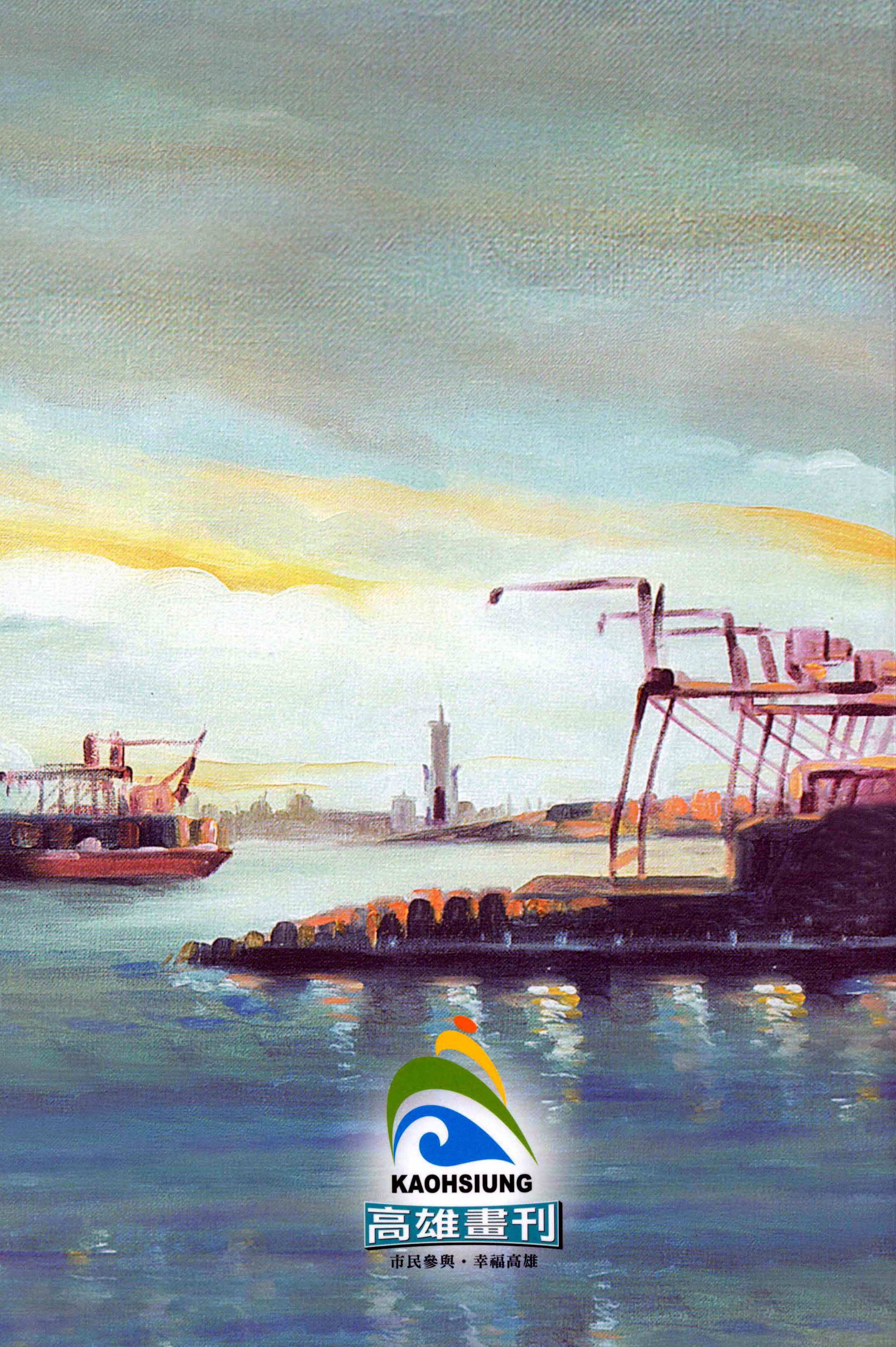


- 市府大樓一樓聯合服務中心
- 區公所服務台
- 高雄小港機場旅遊服務中心
- 高雄市願景館
- 高雄市立圖書館各分館
- 高雄市文化中心
- 城市光廊

- 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



市民參與・幸福高雄
高雄市政府新聞處



KAOHSIUNG

高雄畫刊

市民參與・幸福高雄