

專刊暨經驗交流

海之軼事

◎ 錢人傑

【台灣是典型的海洋國家，文敘海港相關的人與事。由海員之子、於海軍服役、歷經商船工作、續職於海陸緝私生涯。鉤勒出記憶猶存的諸多野史、趣聞、與漏網新聞。】

小時後在父親啓航前常帶我去碼頭警哨外等候，二十餘分鐘看見他提著大包小包疾疾走出船艙；我知道那是我期待的玩具與帶回家的舶來品衣物。包內大約是日用雜貨、蘋果、梨子、糖果、橘子粉等食物。交到我小掌心前必須經過二道關卡，第一道是船上的值勤駐警與海關外班人員，港警職司安全，海關檢查貨物。第二道是碼頭出口前的崗哨港警，四十年代至六十年代戒嚴的港口管制如此嚴密是必然，執公權力的關、警人員幾乎很難遇到會抗衡的船員去輕掠其鋒，何況還有隱隱約約的港口便衣緝私人員，與掌控船員情資思想行爲逾越框架的警備總部。船員謀生之餘帶回家用物資受到法規與執勤人員節制管控是可想而知。看到父親低頭哈腰滿臉笑顏週旋，仍難免被刁難或耐人尋味的被扣繳部分。過關後才走出崗哨交給我一起回家，或雇車囑我返家然後逕自忙著啓航而去。幼年如此光景所

見，與成年後克紹箕裘的從業商船，對海關與警察人員的反感可想而知。未料生命的詭奇多變，成家後爲求安定不僅轉業成爲海關人員，也因爲海巡署成立後與警察、警總人員共事併肩執勤。職場上對價關係的演變確實少有，造化的玄奇豈是凡夫如我能窺其堂奧。

父親工作的船舶隨國民政府38年撤離大陸，泊靠基隆港，暫無岸上居所成了短期的海上人家。當時母親只有八歲的獨子，我還未出生，40年3月在台灣溫暖的氣候影響下落地誕生，幼小童年那薄弱的記憶思維幾乎失去媽媽的影像與懷抱感覺，因爲二歲時母親因子宮癌臥病住院，二年後撒手人寰。對於當時漫長的生命歷程而言，我是失去了在人生最重要的慈愛依靠與記憶媽媽的感覺。每年母親節看到電視節目的場景與感言，眼淚的洗禮就成了對母親的追思懷念。當時父親已轉進當時國營航運公司工作，爲謀生計託付親友照顧落差十歲的兄弟倆。寄人籬下以致於五歲的就上了小學，沒有媽媽的孩子加上父親因爲船員常年不能在家，兄弟倆就相依爲命了。生命歷程演化無常形成

內心深邃的黑盒子，或許是孕育我離開豐厚收入的高階船生涯，轉進公職謀求安定的重要原因吧！那時待遇相較幾乎四倍。

台灣四十年代還是物資與工業相當落後的時期，日本雖然戰敗，但是在美國駐軍的物資投注與西方文化快速融入下，其原本不弱的國力與國民特質使得超乎預期從戰亂後快速恢復元氣，形成了日本民生工業漸次大幅領先亞洲的優勢。當時物流的粗鈍與嚴格管制，流入台灣形形色色的日本物資，船員就成為最佳代工的人力市場。舶來品與走私就在這般時空背景下足足強勢侵入台灣消費市場近四十年，舖貨物流所在就是俗稱的委託行或舶來品洋行。早期基隆的高砂橋下至高速公路下市區沿路、高雄市五福路的崛江市場與富野街皆屬舶來品物流區域、至今都已大幅萎縮，但是仍可觀想當時百倍的榮景與商家日進斗金的盛況。市場的供需造就了船員副業收入，甚至於有些代工船員走私副業收入超過正職薪金。父親是乙級船員，即是俗稱的技工；水手、舵工、機工、電工等皆是。他於青少年時即在浙江寧波與上海內陸河船工作，轉進國營航運公司已是工頭的機工長。（早期輪船動力來源的燃料用煤炭，稱為生火長。）記憶中他極可能就是副業收入不亞於正職薪金，因為我看到委託行結帳的帳單密密麻麻數量不

少，想必金額可觀！他識字極少，我不能理解他怎麼釐清校對帳目。當時民風淳樸，或許誠信是他們長期建立交易的憑藉吧！前段述及啓航前才到碼頭取得玩具與家用衣物，因為副業代工的舶來品私貨排在第一順位與「黃金時間」必須先行處理，以免「夜長夢多」。父親總以為遲早回大陸，從未置產作落地生根籌計。賺的猛去的快，手頭鬆散超乎尋常。59歲因直腸癌去逝，走的時候兩袖清清，沒欠債也沒任何遺產，賺到當年落差十歲的兄弟倆撫養長大與皆能安然成家立業；臨終前也許這就是他最大的安慰。

台灣四十年代起，一般走私尚在民生物資範圍以內，毒品槍械幾乎是豪邁但純樸的船員聞之喪膽絕不碰觸的東西。戒嚴管制下，黑道對決也止於刀光劍影棍棒齊飛。軍警的權威性與查辦案件的暢通無阻，毒品槍械是沒有市場與空間的。當時在日本購買一條尼龍絲巾或絲襪足可捏在手心，小巧玲瓏的打火機如同現在手機不斷推陳出新，精工牌手錶與小型家電以sony為主更是歷久不衰，衣物如夾克、風衣、摺裙、西褲，女用化妝品以口紅粉撲為主，日用品如香皂、洗髮精、指甲剪，食品如橘子粉、糖果、梨子、蘋果、水蜜桃，泊靠於美國港口時則購買巧克力、咖啡、蜜斯佛陀化妝品，甚至於美國跳蚤市場大

量收購，即俗稱二手貨大衣、西裝、夾克、牛仔褲、二手電器用品等等；甚而大到胖胖的冰箱都能搬運流入市面。其千百種選項，都是利潤豐厚，船員「捨方便利冒殺頭險去觸手槍械毒品。」是不符成本算計的。利之所趨前仆後繼，規模不斷升級，以致61年間形成轟動一時情節重大數量驚人的「豫源輪」走私案。當時基隆地方法院檢察官首次登輪檢查時居然受阻，其利益共生的黑暗勢力已隱然成形超乎尋常，使得當時總統蔣經國震怒而責成調查局長沈之岳徹查嚴辦。海關高階關員白慶國因涉案情節重大而死刑定讞，白慶國當時為基隆關副稅務司職兼稽查組主任，也就是北部港口地區副主官兼掌控海關外班的實權核心。喧騰一時的白慶國也是創下死刑定讞而後再審改判無期徒刑的案例。

「豫源輪」走私案是一道分水嶺，船員無薪可領反而付出保證金的陋規與奇怪現象終於休止。也因「豫源輪」案不難想像個中原委，大型密窩藏匿私貨也終結不再複製。但是利之所在的生意必有人前仆後繼，螞蟻搬家與小型密窩在雷厲風行的整肅後又慢慢崛起，填補市場需求，以致基隆與高雄的委託行或舶來品洋行在八十年代中期後才明顯凋零；可見其市場供需仍在「豫源輪」案後綿延二十餘年。螞蟻搬家的狀況形形色色，

59年暑假承同學父親開業報關行，雇用為工讀在碼頭做理貨員，親眼目睹關、警二人連袂撤離船舶崗位，旋即船邊近二十台摩托車蜂擁而至；船員在船舷上邊對認約定的委託行後丟下或交付私貨，以美軍二手呢大衣、夾克、牛仔褲，包覆日用雜物化妝品等方式作業。摩托車必須來回進出穿梭數次才裝卸完畢。碼頭門禁外自有臨約定或租用的卸貨屋舍作短暫置放，螞蟻搬家的約定時間以十分鐘至半小時為限，論分計價想必昂貴。時間一到結束交貨，則關、警自動歸位。不同個案自有不同作業方式，數量少的則由船員化整為零帶出，逐次檢查「通關」。七十年起摩托車漸漸平價普及，青壯船員就購車代步了。委託行商人並無碼頭進出證件，也就從八十年代淡出港區而駐守店家了。在高雄市五福路公園路橋下專泊來回高雄香港線的商船，六十、七十年代碼頭進出口處就可以常常見其明顯端倪。現在已成親水碼頭區供民眾休閒散步，人群不亞於高港線輪船密集時的進進出出，卻是緊張快速與緩步悠閒的兩造情懷。親水碼頭區逐年多元與量增固然可喜，也不免對貨輪裝卸區的遞減而進出口必然逐年衰退的經濟憂心，憶及71至73年間以公務需求洽詢港務局相關單位租借海關關艇適合的停靠碼頭，其未能如願狀況豈是一位難求可以形容？高雄港航班與貨

物量從2000年世界排名第4，2009年落到第12，而寧波港從2000年排名第67，快速躍昇到2009年居世界排名第8。其消長的落差令人扼腕。

船員的悲歌不是離鄉背井與家人聚少離多，也不是長年水上披星戴月的精神煎熬，而是多年青春異於常態的征戰海洋與辛苦工作後，期盼回家與終老退休前有個溫暖棲身的窩巢；能夠加倍溫馨於那疏於孝敬的高堂與較為陌生的兒女。當長相廝守的日子來臨時，那種與妻兒生活中少有扶攜而過的生澀，才能在喜悅的回溫中調適漸入佳境。若是事與願違時兮，怕是青春已遠，悲從中來了。海巡署成立時辦公室的同事范小姐意外的體會，這些船員養成的技職公務員是格外的用心愛家顧家。時空移轉，船員素質的提昇使得花天酒地已在這行業裡漸行漸遠。七十年代起台灣輕工業已臻成熟，帶動民生物資的蓬勃而量增質昇；電子科技的跳躍前進，使得台灣電器市場逐步主客易位轉為外銷輸出。紡織業上、中、下游結構與技術的完整更是發展快速。

中藥材也因解禁而價格大幅降低。委託行已逐年在琳瑯滿目的百貨公司或超市侵蝕與取代而漸減凋零，船員代工走私亦自然萎縮。健全的民生市場供需，導向八十年代初期起船員薪給制度已漸入佳境與日趨完善。貨櫃輪的崛起與裝卸貨快速，形成輪

船大幅減少泊靠港口時間，而船員終年海上漂泊，靠岸返家的時日更形短促。

同行流傳一句自嘲：「賺的到，用不到！」。貨櫃船、油輪大都一至二天泊靠浮筒或碼頭，休假回家吃不到兩頓飯，家常敘事的時間瞬息飛逝，又要整理行囊遠航，雖然不捨卻必須奪門而出依序返船。至今岸上工作難找，而船員流動去職頻繁仍舊如昔，大專畢業考取證照約七萬起薪，豐厚的薪酬永遠向那願意離鄉背井適應枯寂的海上勇者招手。

70年中秋節前辭職於航運公司，秋節後上班報到地點是隔壁高雄關。94年元月於海巡署退休時仍以關務人員辦理，因為海巡署人事統合法規溯自海巡署成立迄今仍然擱置，海巡署只有成立後招考的新進人員才名符相實，其他則是海關、警察、軍人的組合，形成三種不同的薪資與退休制度。常常謔稱自己由幼小到退休只靠二個門牌吃飯，父親生前與我服務5年的同家航運公司是捷興街三號，高雄關是捷興街五號，碰巧是隔鄰。報到後上班工作的處所是緝私艦，70年時資深輪機員在油輪工作約6萬，換來緝私艦七職等機師職務是1萬6千，為求成家後長年的安定，毫無猶豫履新工作。至今從未一絲遺憾，與妻兒攜手共度生命歷程，酸甜苦辣點滴在心，朝夕為伴的孩子在眼簾下成長，

那不就是我生命中隱隱約約曾經失落的缺憾？

從船員被查驗的角色轉變為執法查緝商船漁船，職場生涯的確變動無常並無意外，但是相對關係改變的如此耐人莞爾確實不多。唯船舶是海域查緝工具，航海、輪機、電訊專業技術人員無礙各式各樣的船舶工作或許是詮釋的通則。於是技術人員兼緝私查察，航業公司養成的專業人力就成了緝私艦工作「楚材晉用」融合的快速管道。緝私艦生涯十年，其飛逝而過的滋味大異日夜思鄉念親的商船生活，人生意境其實就是比較哲學不斷的延伸，商船生活漂泊四海在狂風巨浪中苦難的淬鍊，相對造就了那渴望安定的惜福知足。回憶緝私艦工作最令人難忘的，不是獎金豐厚的煙酒走私案查緝斬獲；而是民進黨前主席許信良偷渡返台乙案，事隔二十年還記憶猶新歷歷在目。這漏網的故事相異一般偷渡個案，在當時確實嚴陣以對謹慎處理。

78年9月27日落日黃昏前，緝私艦仍然巡弋海域中，循例放下小艇登上漁船檢查是否違法情事，在搜索的過程中有助搜的水手突然喊話說：「我摸到大陸偷渡客」，登臨帶班的查緝關員即刻到位，即見從漁船隱秘的暗艙中匍匐而出一位中年男子，操著生硬的大陸廣東口音，並不多話的隨同登上小艇，而後返回吊起

小艇回到母艦。那句「我摸到大陸偷渡客」，使得緝私艦員工初期不疑有他，循例將其留置欄杆式房間，門口則派遣輪值看守。欄杆式房間外面就是開放式技工餐廳，人員穿梭不斷，安全無虞。正式筆錄詢問還未開始，未值勤的員工就慢慢就和這位偷渡客聊天起來，他回到母艦初期略顯驚恐，頂著密黑的散髮，依舊用生硬的大陸廣東口音對話，也吃不下艦上提供的餐食，我後來拿了二個小蘋果給他，他在情緒已有緩和時吃了一個蘋果。事後揣測許前主席離台多年，當時距離76年7月14日解嚴已逾二年，77年1月13日日蔣經國去逝，李登輝繼位，民進黨已經逐漸茁壯於在野抗衡當朝體制。縱然如此時空已易轉，許前主席或許仍然對被緝獲後的作業難免有被黑箱處置的疑慮。約一小時餘後在艦上的實際平和與人性關懷的接觸相處，消弭了深處的不安是後續彼此坦誠相對的原因。這般光景緝私艦已經在返回高雄港的初段航程，歸程中關員在會議室研討處置程序與方式時，也提及這位密黑頭髮的偷渡客確實挺像禿髮的許信良，我還回房間找出新聞雜誌中過去的影相仔細端詳；這時候聽到輪值看守房間外的水手向副長報告說大陸客摘除假髮，自稱是許信良，要親自與艦長面談。

頓時全艦騷動與議論紛紛，此時的許信良已恢復了慣常原味的口音，

除了要與艦長面談外，不斷再三要求泊靠碼頭後希望先行見到高雄縣縣長余陳月瑛。他說艦上員工如此寬厚以待，他願意自行揭露身份給我們建立大功的機會，這樣一來的峰迴路轉，已轉成非一般普通的偷渡案件。78年當時台灣除了解嚴也解除報禁屆期二年左右，新聞媒體的自由報導已非隻手遮天與可以蒙蔽掩蓋，當局對政治案件極為敏感與高度重視，處理此案的層級恐已須上報傳至府院了。高雄關是緝私艦直屬的上級機關，而個案形勢所致高雄關也必須奉命行事了。緝私艦回程途中不斷與上級單位報告聯繫，往上呈報從高雄關層層而上經過關稅總局、財政部、行政院、總統府，經過層峰會議的裁示；緝私艦返港泊靠碼頭後，一切依照上級登艦後指示作業。夜晚近一點緝私艦已下錨在高雄港外靜候指令，由於個案必須格外戒慎，顧慮原停靠碼頭接近市區與門禁難以阻隔人群擁入，上級指示改弦易轍駛往左營軍港，這也是緝私艦唯一例外的泊靠軍用碼頭。深夜安全抵靠左營軍港碼頭，只見軍事車輛、警用車輛、各有關單位公用車輛，各式各樣已候命序列於碼頭。船邊舷梯落定後，上級單位登艦裁定指派相關單位人員接辦，體制上命令轉達仍由海關主管人員諮詢與交辦。戒嚴時期已過，警備總部止於到場了解，當時郝柏村為行政院長。許前主

席是由刑大帶走，連夜直駛高速公路北上，緝私艦因應而生的勤務行動至此劃上休止符，剩下的就是體制內的書面報告與上級單位垂詢案情經過。次年79年李登輝正式就任第八任"總統"後改為無罪釋放。因案結緣許前主席，當時聞訊也替他高興，更期盼台灣的民主歷程能天佑斯土而日益成熟。讓台灣的政治天空陰霾遠去，晴空萬里！想起"江蕙"近期令我感受蕩氣回腸的曲詞『怏怏無聲，頭犁犁，看著紛亂的土地；誠心最後博一杯，望天替咱保庇這個家。誠心最後博一杯，望天替咱保庇這個家。』天佑台灣，逢凶化吉，遠離災禍。神護斯土，英才輩出，造福台灣。

80年調職岸勤行政工作，管理港內海關公務小艇調派與大小艦艇維修作業。專業技術在內行的評鑑有一定程度的準繩，機器故障判斷修復的能耐立見分曉，航行與泊靠細膩準確的船藝難以取巧掩飾。辦公室行政工作的文化卻頗有出入，除了工作本質的素養，它更是耐心與用心的考驗。承上必然婉轉以對據理力爭，啓下更須放下身段逐步開釋，否則，上級對呈報的公文批註反向，部屬對交付事項抵制怠工，再好的構想理念都淪為空中樓閣。時代演變必須順應調適，昔往海關結關公務台難見紛爭，現在關員處理公務或報單流程倘若有所延誤而影響商機利益，則洽辦民眾拉出

嗓音「劈啪擊案」，近年來利用手機在防不勝防中拍攝紛爭過程存證，或辦公室上班實況逕寄部長信箱鑑賞，都偶發演出。民主進化過程中，公僕的觀念已是無可豁免的須奉行牢記。工作由十萬噸的油輪到近千噸的緝私艦，而至數十艘近二十噸的小艇長相為伍也過了十年。工作的船舶對比是愈來愈小，而生活的時序已是愈來愈安定與正常化。

89年因應海巡署成立必須嫁別海關，移撥至海巡署轄下，2月1日海巡署正式設立，成為我國在海域及海岸地區執法的主導機關；結構係由原先內政部警政署水上警察局、國防部海岸巡防司令部、及財政部關稅總局海務組與緝私艦人員所組成。迄今九年餘的時間始終未能實質統合上述警察、軍人、關員適用單一人事典章制度，原因於海巡署人事條例延宕擱置而阻礙了整個體制完善運作，也造成七千餘軍職人員遲遲無法源依據轉為文官任官資格。而唯一經過商船工作養成，「楚材晉用」經培植再造公務素養的緝私艦人員，應屬長年征戰海洋的正規軍與專業官僚，也逐年退休去化中；而由警大水警系的後起之秀接手主導。台灣是典型的海島與海洋國家，海岸巡防署是非戰時期的海域與沿岸第一線防衛執法。而其架構的鬆散與適法性也到正視與刻不容緩整飭的國家要事。海巡署於李總統在位

最後在一年內倉促成立，雖然去化了解嚴後將面臨裁撤而爭議紛擾的警備總部，其削足適履的結構是否嚴謹不難理解。

海巡署主要由二個主力即海岸巡防司令部（前身為警備總司令部）軍職系統與水上警察局（前身為保七總隊）警職系統合併。關稅總局緝私艦組員固然在船舶上足見專業，自科班出身的海務處吳前副處長未能扶正後退休，始終流於宿命的旁枝配屬。緝私艦組員幾乎是商船轉業，安定是他們的期望與底線，警察與海關人員攜手共事海域執勤迄今九年和諧相處，緝私艦組員確是隨遇而安由警系主導與調派。許多保七養成的高階警官，識才用人，勇於任事的宏觀與豁達確實令人欽佩，至今仍舊仰思懷念的長官如鍾前總局長就是典型的領導風範，後來他昇任副署長屆齡退休。

夙命與造化機遇像冥冥之中的一股力量，推向與海終身結緣。實習時初踏商船的興奮到出海的日子才知碧海藍天背後是漫長的苦寂。值班工作時巨浪兇湧，初期嚴重的暈船折騰能吐到見黃的膽汁或胃液酸水，為支撐體力與避免空腹傷胃，仍須嚼入清淡的白饅頭裹腹，堅忍博戰繼續值班與工作，因為；除了個人所繫的工作與名節外，全船的安危已交付分配時段的值班人員。回憶航行在印度洋赤道附近無風帶，海面能水平如鏡，令人

驚奇嘆為觀止；往往回台灣航程中的海域較為詭譎多變，尤其颱風季節時區，太平洋氣旋與鋒面擾動海水洋流猛烈翻騰而波濤洶湧時，可以沖激輪船如圓弧型搖晃，旋即大幅上下震盪如同荷重的扁擔擺蕩，此刻胃腸翻絞極度不適，是行船海上必然的震撼教育。如此海象在用餐時間仍然胃口正常與神采奕奕的同事，實在是天賜福澤，令人稱羨。

發生於38年1月27日「中聯輪船公司」的「太平輪」因超載又夜間航行，於上海開往基隆途中與「建元輪」相撞而沉沒，船上932人罹難。這是一樁兩岸大遷徙造成的歷史悲劇。罹難者為有票乘客508人，船員124名，無票者（黃魚）約300人。無論對這場遷徙的解讀為何，這篇淒楚悲苦中烽火離亂再次破碎了無數家庭與痛失親人的歲月故事，是台灣史上不能抹滅而錐心泣血的歷史傷痕。這艘「東方鐵達尼」的災難直到一艘澳大利亞軍艦航行經過時，救起了包括6名船員在內的38人是僅有的倖存。其中一位事過境遷後陳述：「當時他在人群擁擠不堪的貨艙，驚濤駭浪與氣味惡臭，使他難以形容的恐懼難過並終生難忘！」。因為航程中與事故時，除了驚恐哀號，並夾雜嘔吐物與汗水等迷漫艙間，非身歷其境與海上長年工作者，很難完全想像那沉沒前人間煉獄的淒慘情景。

造船科技的進步使得早年頻頻船難的惡夢遠離，唯「行船走馬三分險」古諺警語仍須牢記在心，而奉行敬業、謹慎細心、同舟共濟的水上精神仍為海上安然以渡的關鍵。40年初起；謀生不易，許多外籍輪船約僱聲譽良善的台灣船員，往往一、二年才得搭機返鄉回家。這批離鄉背井的「外勞」為台灣賺取可觀的外匯長達30餘年，默默奉獻祖國與家庭甘之如飴，苦而無怨。憶及六十年代初經濟與職場仍然並不活絡多元，畢業退伍後為了生活掙錢加上父親臥病，必須上船工作，既是難能退轉唯有融入接受，不斷接受考驗與適應。幸運的是服務於國輪，最多二個月必能泊靠台灣碼頭，解以思鄉念家之苦。年輕時總以為船員與公職是分道揚鑣的行業，未料因緣際會與技術人員轉任乃踏入公門而後退休，撫今追昔當是無怨無悔而知足感恩矣！雖公務生涯其工作範疇仍是不離「看海的日子」行雲流水，卻讓我告別長年遠離鄉土的漂泊生涯。而深刻感受生命旅程變幻莫測的玄奧與峰迴路轉，只有從無限禪機的佛學裡去一探究竟了。

〈作者退休前曾擔任輪機長、航運公司工程師、海關課長、海巡署組主任〉

雄偉壯美的高雄燈塔， 及其見證高雄港長遠發展之經過

文/圖…謝晚嫻/陳文樹

原是海岸邊「夜航之眼」的燈塔，今則兼具文化古蹟區和名勝景點區的角色

台灣地區的燈塔，距今大都已有近百年或百餘年的歲月(全台最早問世的燈塔是建於1778年、距今已逾230年的澎湖漁翁島燈塔，即今之西嶼燈塔)，由於年代久遠故而幾皆伴隨有悠久滄桑的歷史，同時也是馳名遐邇的古蹟和景點。而建於海防戰略要地附近的燈塔，昔時更因兼具軍事用途而受到嚴格管制，民眾往往未可輕易接近，戰爭期間則常成為敵方亟欲炸毀破壞的目標，「物以多用而賈禍」，誠如斯哉！惟近十餘年來，因為通訊導航暨定位系統等電子科技的進步，屬於海運助航設施的燈塔，作為海岸邊「夜航之眼」並在夜晚屏衛海疆、遏止走私的重要性，已較過去減少甚多了。

然而則因燈塔所在地，幾乎皆是視野遼闊、面對大洋得以一覽無遺的岬角之頂或岸邊山丘，遂常成為遊客喜欲登臨造訪的場址，爰可蛻變成

當地的風景名勝區。而在設計營建或藝術文化上，高雅優美的燈塔和附設於旁的辦公室、房舍，則有其獨特的風格造型，在建築領域上擁有備受矚目的地位，文史工作者亦雅愛探索與燈塔息息相關的史蹟軼事。座落於高雄旗津區旗後山(亦寫為旗后山，旗后為清時稱呼，乃由珊瑚礁石灰岩隆起形成的山丘)頂端，毗鄰「威震天南城堡」和「旗後炮台」的高雄燈塔(又稱旗後燈塔、旗后燈塔)，正是兼有安全導航、守護國疆、防制不法和傳承歷史文化諸多意義的知名設施，現今不僅仍扮演吾國海關和海港「岸帶堡壘」的角色，亦是高雄市政府暨



▲ 旗津炮台

交通部觀光局列定的聞名景點區。

19世紀後葉，高雄燈塔的初建和啓用

高雄港之對外通商，是肇因於清咸豐十年(1860年)時因對英、法兩國戰爭失利而簽下的天津條約，斯時的打狗(高雄)港係和雞籠(基隆)港、滬尾(淡水)港、安平港四個通商口岸一起對外開放門戶。此時打狗港和其周旁的「鳳山縣」，已因曹公圳等水利灌溉工程的推展而明顯增產稻米、蔗糖，打狗港爰成爲高屏一帶(當時的高雄、屏東，各以原住民語稱爲打狗和阿猴)所產米、糖輸往大陸和外國的出口港。未久，進出港區之船舶逐漸增加，原所使用的傳統式燈桿已無法再敷應時代需求，由於導航設施不足，以致夜晚屢於港域內發生意外事件。

同治二年(1863年)12月26日，清廷海關於打狗港邊、當時稱爲旗后之地方設置海關，首任稅務司係由英籍人士擔任，斯時的打狗港則從原之漁港、小型商港，逐漸躍成爲南台灣之著名國際港埠，貨物的運載裝卸量已凌駕安平商港，後者因海沙淤積和地理形勢難與打狗港比美，以致漸被發展年代較晚的打狗港所取代。翌(1864)年，海關初萌於旗後山上擇

址建造燈塔之構想，但因限於建塔經費難以籌覓而暫被擱置。直至清光緒初期，清廷海關總稅務司署始籌足建塔費用，延聘英籍技師設計監造，以紅磚爲建材築砌方體形的燈塔，光緒九年(1883年)燈塔建竣完工，內裝六等單蕊定光燈，見距大約10浬(折算約18公里)，燈具儀器等設備均是自英國購入。

就地理位置言之，燈塔雖是位於山頂，但畢竟離旗津街市區不遠，比起建於同一時期，位處現今恆春墾丁的「鵝鑾鼻燈塔」(亦建於1883年)或位處現今貢寮鼻頭、龍洞地帶的「鼻頭角燈塔」(建於1896年，此際已是日治時期)，乃屬交通較爲便利者。初時，爲防止燈塔遭到盜賊的破壞，清廷還特別下令，指派駐防打狗地區的水師部隊從事巡防護守旗后燈塔之重任。



▲ 高雄燈塔郵票

20世紀期間，高雄燈塔的改建和陸續更新燈具設備

日治時代官府大舉擴建高雄港，並於1916年新建一座頂部為黑色圓狀，下方塔身呈八角型、燈室層則是圓筒型的磚造材質燈塔，並以白色油漆髹飾塔體外表。因外購燈具之過程延遲交貨，以致兩年後(1918年)方才落成啓用，且自旗後山下即可沿循步道輕鬆登臨。塔頂上設置一具風向儀，上方之燈室層部建有突懸外伸，並環繞著塔體的陽台，可供駐守燈塔人員遠眺；塔內裝設三等燈具，每廿秒變換紅光、白光各一次，依照當時之光度標準以計算，紅光為37,000燭光，白光則是94,000燭光；燈塔前方為洋風型式、呈白色外貌之辦公室，草坪上裝置有座日晷儀。高雄燈

塔在二次世界大戰時，曾遭到來自戰鬥機的機槍掃射...等戰火之波及而致外體輕微受損，但實質狀況並無大礙，功能未嘗中斷。

台灣光復後曾數度更新照明設備，並增置無線電標桿，1984年再改換成雙頻道雷達標桿。現行之燈具為新式四等旋轉透鏡電燈，每30秒連閃白光四次，光力強度大幅增至85萬燭光，「公稱光程」達到25.2浬，夜間航行於大海上的船舶，遠從今茄萣、路竹一帶的興達港處，即可瞧見燈塔投射出之燈光。若包含基座一併計算，塔高為15.2公尺，至於以海水「高潮面」至燈火中心的位置計量，則其燈高為58.2公尺。燈塔旁邊的辦公室展示著以往所使用過的各類燈具



▲ 高雄燈塔(旗後燈塔)

儀器、照片及位置圖，周圍則是綠草如茵的草坪，苟非狂風怒號、驚濤拍岸的時日，環境極為清靜優雅。

高雄燈塔為全台少數自早昔起建，至今仍然綻放光明、幾無間斷的燈塔之一，在高雄海關盡心傾力的維護下，1979年時獲內政部核定為三級古蹟，至今依然猶如不見遲暮之英雄，歷久恆新般的堅屹於旗後山頭，在夜幕籠罩大海時扮演著指引船舶安全航行的重要角色。

屬「旗津環島自行車道」路線之一的「踩風自行車道」，乃以高雄燈塔和旗后炮台為中途停歇賞景、參觀探訪的重點中繼站

去年，因於高雄市舉辦2009年「世界運動會」，為加強推展市民運動健身的風氣，市政府工務局特別撥付1億2,000萬元之經費，於旗津區闢建三條共長15公里且可相互銜連的環島自行車道，讓民眾得於旗津享受悠閒順意、自在行進的樂趣。此等自行車道乃延續市政府長久推動之建設逐年進行，並配合時事、順勢構築完成者，以結合自然生態、休旅遊憩、文化古蹟以及名勝景點作為踩車暢行的主軸，民眾可盡情暢遊，倘限於時間亦可選擇適意的路線作重點探訪。其中一條定名為「踩風」之自行車

道，便是可通抵高雄燈塔和旗后炮台的熱門路線，欲親赴燈塔和炮台的遊客得於山腳下停妥自行車，再依循步道登臨。

上述「踩風自行車道」的北邊端點--「星光隧道」和附近海岸，早年原是禁止靠近的管制區，繼解除戒嚴和兩岸情勢趨於和緩之後甫開放遊憩。該星光隧道正是鑿通高雄燈塔所在之旗後山而成者，約莫200公尺之長，隧道和通往海岸的道路鋪設為木棧道，隧道內塗飾星座圖案等夜光彩繪，此即其名稱之由來。自市區之端通過隧道，旋可覽睹漫無邊際的大海，觀者莫不頓覺豁然開朗。朝海岸行去可直抵護衛港口的南防波堤，但堤防係屬禁止通行的管制要地，周遭陡峭的崖壁和潔淨的海面愈益明顯的烘托出山海交會處的美景，當地乃是遊客佇立於另之方位，秉乎閒逸之情，以觀視港口的好地點。

岬角峰頂之地勢，使燈塔場址成為觀覽高雄港都的絕佳去處

高雄燈塔對於高雄海關的查緝私運暨高雄商港的經營發展，誠有密不可分之關連。高雄港第一港口的南岸防波堤，便是從燈塔聳立處、即旗後山丘下方的崖壁海岸，以東南--

西北方位向外海延伸出去，另一北岸防波堤係從鹽埕區「哨船頭」和西子灣間的海岸邊伸達海中，兩堤形成一個「八」字之狀，此正是「港口」之典然形貌。夜晚時分，峙立於旗後山頂之高雄燈塔，如同「守護神」般的綻放光明以照亮港口，兩道防波堤的最外端處，亦各植設有一座燈桿(北堤燈桿以綠色髹飾，南堤燈桿則呈紅色)，三者共同承負船舶於夜間駛入、駛離港口和船舶安全通航於鄰近海域的重責大任。

雄偉壯觀的塔燈，和其高聳於岬角峰頂，傍臨西子灣、台灣海峽等海域的絕佳地勢，讓燈塔所在場址成為賞覽高雄都城的最佳去處。佇立於燈塔的陽台上或周旁的觀賞區極目遠眺，既得將高雄市區的繁華景象，壽

山、西子灣渾然天成的美麗景致，以及中山大學校園內以紅色為主的樓廈群落，盡收眼中而倏感愉悅暢快，更可頻頻見到大船進出港灣、航行於廣袤海洋的盛況，此乃馳名國際之高雄港都獨特的情境和氣韻。黃昏日落之際，港邊周遭海域被西沈大海的夕陽染成一片紅暈，加上日照威力減緩，天候轉為清涼，海風拂面備覺神清氣爽，真可令人留連忘返。惟在夕陽落入海面之後，天色常會在片刻之間變暗，遊客允宜趁著夜幕尚未完全低垂之際安然離去。此際，燈塔也開始發揮功能，對著大海投放燈光，引領海上的船舶安全航行、順利進出港灣，並見證高雄港的成長興盛。

〈作者現為交通部高級業務員〉



▲高雄第一港口和兩道防波堤，堤端各有一座燈桿