

## 蛻變成長的陽光港都『高雄』

### 一 地名的由來

大家都清楚曉得高雄的舊名叫「打狗」，可是卻不知道這背後其實是有一段故事的。

高雄的舊稱除了稱「打狗」外，也稱「打鼓」。這是因為在明朝嘉靖年間(距今約 400 年前)，在高雄港口附近聚居了平埔族的原住民(也就是馬卡道族)，當時台灣的先住民們都叫平埔族為「Takau」，於是後來的漢人就以這個平埔族的發音，翻譯成「打狗」或「打鼓」。可是根據官方的記載，官方其實是比較偏愛用「打鼓」這個地名，這是其來有自的。

相傳在打狗山山麓的西側有一尊石佛，漁船每當經過這裡時就會打鼓鳴鑼、焚香祭拜，久而久之就被稱為「打鼓」，可是奇怪的是，民間依舊是比較喜愛用「打狗」這個名字。

這樣的爭議一直持續到大正九年(西元 1920 年)，日本的第八任台灣總督「田健治郎」在改革台灣地方行政區時才結束。由於日語中的「高雄」和「打狗」的讀音相同，所以田健治郎就將充滿鄉土氣息的「打狗」改稱「高雄」，就這樣沿用了將近三百多年的「打狗」，便成為歷史名詞了。

### 二 街道的命名

倘若你是頭一回到高雄去，你除了能感受到南台灣的熱情外，還可以感受到港都的細心與溫情，這點從街道的命名中就可以發覺的出來。

高雄市的街道規劃是有條不紊的，命名上也是相當條理分明，所以就算是陌生的異鄉客，在高雄街頭只要循著街道的名稱走，很快就能分辨出方向的。

高雄市的街道分布是以「民族」、「中山」、「中正」路貫穿南北；之間穿插了十條東西走向的街道，大家都知道這十條路名正是由一到十，從南到北順序排列下來，分別是一心、二聖、三多、四維、五福、六合、七賢、八德、九如和十全。

其實這街道的取名也是有典故的。這是在台灣光復之初，高雄的首任市長連謀先生，他爲了要洗除過去日本統治時代時的殖民文化，同時也爲了讓外來客來到高雄可以更容易的辨認方向，最重要的是爲了替港都營造出一股優雅的氣息，所以就找了這些含義深遠的街道名稱。

一心：是取自一心一德，萬眾一心，要全體市民同心協力，共創美好未來。

二聖：古書中都稱周文王、武王爲二聖；也有稱周公、孔子爲二聖，但不管是文武或是孔周，都是令人景仰的古聖先賢，所以藉此期勉市民能見賢思齊。

三多：三多原本是對人的一種祝賀詞，用這來期勉港都人能涵養性靈、超凡入聖。

四維：「禮義廉恥」四個字是立國的重要基礎，勉勵大家能愛鄉愛國，成為中流砥柱。

五福：古書中把長壽、富貴、康寧、好德、善終，合稱五福，這代表的是富貴吉祥的意思。

六合：指的是天地、東西南北，也就是宇宙，希望市民能胸懷天下，共創大同世界。

七賢：晉朝有竹林七賢，他們淡泊名利、學富五車，足以塑造成為港都人的楷模，以收潛移默化的功效。

八德：忠孝仁愛信義和平，乃為人處世的準則，修身養性的標竿。

九如：也是祝賀詞之一，代表人間吉祥的意思。

十全：十全十美除了是圓滿無缺外，更是港都建設的最高目標。

### 三 歷史的演變

#### (一)高雄火車站

台灣的鐵路在清朝時只修築完成基隆至新竹段，日本人侵台後，就在台灣南北兩端分段興建台灣鐵路，在西元一九〇〇年時日本人完成高雄到台南段，當時的高雄地區客運及貨運都在現今的高雄港站辦理，在當時是叫「打狗驛」，不過在民國九年時改稱「高雄驛」，光復後則改稱「高雄港站」。



舊高雄驛（打狗驛）

民國二十八年日本人重新計劃高雄的都市，並且規劃將高雄市開闢為往南侵的基地，就在現在的高雄火車站所在地動工興建，於民國三十年六月完工，把客運業務從舊高雄驛(打狗驛)移至本站經營。



高雄火車站

高雄火車站是一棟西洋混合式建築，日本建築師稱為「帝冠樣式建築」，它具有西洋式玄關、大廳。在民國六十年十月時，為了配合市區發展、因應地方要求及業務需要而設立了後站。

民國八十六年行政院在核定了高雄都會區鐵路地下化工程可行性研究及先期的規劃，並在隔年做了綜合的規劃，於是通過了高雄鐵路地下化的計劃。

高雄火車站雖然功成，但身卻不退，六十年的歲月雖不算長，然而在歷史定位、建築美學及市民共同情感等文化層面上，卻有著重要的意義，此外文化資產對於一個城市的發展更是重要的一環。高雄火車站的保存正是高雄尋找自我認同、建立城市文化的重要里程碑。所以高雄市政府便積極的開始研擬保存高雄火車站的方法，在徵得台灣鐵路管理局同意保留火車站建物後，決定將火車站站體向東南搬遷八十二公尺。

決定搬遷高雄火車站後，高雄市政府馬上在國際上開始尋找相關提供搬移工程的單位與做法，並且公開招標；或許是歷史的巧合，承包此次搬遷工程的得標廠商，正是在西元 1940 年負責建造高雄火車站的日本清水建設在台分公司。

由於高雄火車站的主體為鋼筋水泥結構，所以無法用拆開還原的方式遷移，因而才決定使用「總掘工法」來搬移。所謂的「總掘工法」，就是將站體整個撐起，然後在建築物下方鋪上鋼軌，最後在柱腳基礎上裝設水平千斤頂，使用油壓機來推動千斤頂，使建築物能夠平行前移；可是水平千斤頂的衝程限制是約 60 公分，所以必須不斷重複「移動」、「架設」的動作。每移動一次大約費時 10 至 15 分鐘，只能移動 60 公分，而每次重新架設水平千斤頂的時間約須一小時，所以這項工程是相當浩大且緩慢。

在民國九十一年三月二十七日時，舊的高雄火車站在開出最後一班列車後，隔天高雄火車站的臨時站也正式啓用。五月十日就開始遷移準備工作，八月十六日整棟高雄火車站建築主體開始遷移，在八月二十九日完成遷移的壯舉。



高雄火車站臨時站



完成遷移的舊高雄火車站

而在民國九十一年九月願景橋也開始動工，同年十一月完工啓用。



高雄願景橋

搬移後的舊高雄火車站高雄市政改名為「高雄願景館」，在九十二年五月開始動工整修，並在八月二十九日開幕啓用。

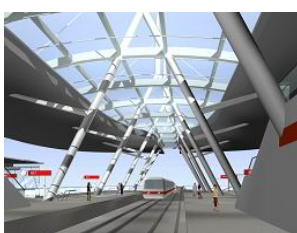
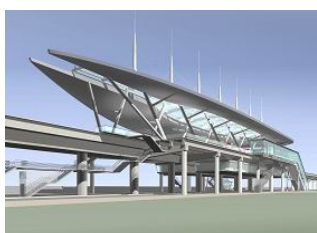


高雄願景館

未來新建完成的高雄火車站將會是三鐵共合的建築物：地下第四層是南北向的高雄捷運，地下第三層是東西向的高速鐵路及台鐵，而地下第二層是中山博愛地下道，地下第一層則是開放式大廳和地面上的新車站大樓，預計在民國九十四年完工。完工後再將舊高雄火車站遷回原位，與新車站大樓連結，並結合地面的輕軌捷運，成為「四鐵」合一的交通中心。在民國九十三年一月一日時，高雄輕軌列車已正式上路。



高雄輕軌列車



高雄火車站未來樣貌

## (二)高雄港：

日本人將「打狗」改稱「高雄」，所以「打狗港」也就改稱為「高雄港」。高雄港是在清朝同治二年時被正式開闢為商港，在經過不斷的開闢擴建後，現在高雄港已經成為世界十大港口之一。

高雄港被視為是「良港天成」，它的水域面積約十三平方公里，陸地面積有十四平方公里，主要是由瀾湖、小港口和池塘所構成。在三百多年前由於高雄平原四周的山區地質不良，每逢風雨沖刷，再加上潮流的帶動，泥沙就會堆積在高雄灣上，而形成了今日旗津的沙丘土地。除此之外，高雄港也是台灣最大、東亞第二大的商港及全球第三大的貨櫃港。在明朝時代就有漢人進駐。而在日據時期更是蔗糖進出口的重要商港，光復後因為台灣的工業發展，使得高雄港日益繁華熱絡，成為足以媲美世界的大型港口。

目前除了已變成高雄另一個觀光遊憩地區外，政府也開始規劃高雄港成為亞太營運中心的海運轉運中心，藉以帶動高雄的進步與國際化。高雄港也是一個多功能的港口，不但是商港，同時也是一個軍港和漁港，它的範圍相當大，沿岸被小港、前鎮、旗津、苓雅、鹽埕、鼓山區六個行政區所圍繞，擁有密集的人口與工業區，而這些地區的居民生活也都和港口息息相關。





過去的高雄港樣貌



現今繁華的高雄港

而高雄港第一港口的出口處正好是旗后山和壽山對峙的空隙，所以形勢變得極為險要，但也形成極佳的風光之一。



旗津渡輪站

### (三)旗津：

旗津舊稱「旗後半島」，是高雄市十一個行政區的其中一區，在高雄市的西南端；地形呈狹長形，東南走向。東南端隔著高雄市第二港口與紅毛港相鄰；北面濱臨鼓山(打鼓山)；西邊緊臨台灣海峽。

在數百年前，旗后山與對岸的打鼓山原是相接的，後來因受地震及地殼的變

動而從中陷落，被切斷分立，成爲一座孤立的小島。最後因爲下淡水溪(即高屏溪)所流出的泥沙，及受到海洋暖流的影響而飄向北方，因而產生造陸的作用，旗后島南端的沙嘴開始往南延伸，便形成了長達 12 公里的隄狀沙洲，成爲高雄港鹹水潟湖的防風和防波屏障。

潟湖的形成過程：



1.山地的泥沙因雨水沖刷，經由河川搬運而往河口堆積。



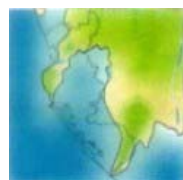
2.堆積在河口的泥沙因河川和海潮的交互作用往外海飄移。



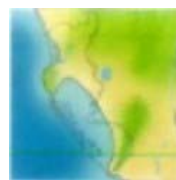
3.飄移的沙土因地形的阻檔或累積，在外海浮出水面而成爲沙洲，與內海間形成半封閉的湖泊濕地。



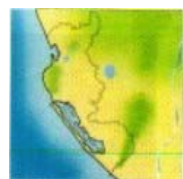
一七二六年高雄紅毛港附近圖（翻自紅毛港史蹟調查研究專輯第廿三頁）



旗后山與打狗山相連



旗津已成爲海中孤島



泥沙淤積而形成旗津半島



開闢第二港口後，旗津又成爲海中孤島

在十九世紀初，由於地層仍然疏鬆不實，經過居民協力種植保護林才得以穩

固。民國六十六年，高雄港的第二港口開闢完成後，旗津半島再度和高雄的陸地切斷，正式成爲一座孤島了。

旗津半島也是高雄最早的發祥地，它包含了旗後、中洲兩大部落。這裡過去文風頗盛，有文人曾組「旗津吟社」。它也是高雄人心中的一塊寶地，更是品嚐海鮮的地方。自從民國七十三年五月，銜接於高雄與旗津的過港隧道通車後，海底隧道的景觀也跟著成爲旗津重要的旅遊景點之一。

旗津半島的被發現也有一段小故事。這是在西元 1671 年(清康熙十年)，閩江人徐阿華因遇到颱風而逃入旗后避風，發現旗后一帶的沙汕地形捕起魚來極爲簡便，且又無人居住，於是返鄉後便同邀漁人攜眷入墾聚居。

之前提過旗津除了是高雄市最早開發的地區外，它也擁有高雄港內、外豐富的天然漁貨資源，也曾是高雄市人口最多，人才輩出的地區，在區內有眾多的古蹟，數量僅次於高雄市左營區。

### 旗津區的古蹟：

1.旗后燈塔(三級古蹟)：西元 1858 年(清咸豐八年)英法聯軍之役後，閉關自守的滿清政府被條約所迫，最後終於在台灣開港通商，也因此打狗港船隻出入日漸繁多，而港口導航設施的建立變得日趨迫切。外國也曾多次要求滿清政府設置船隻進港的導航設施，但是滿清政府都沒有實施。

直到西元 1883 年(清光緒九年)，才由沈葆禎的水師副將王福祿聘請英國工程師興建了一座紅磚燈塔，時至今日，僅遺留下燈塔基座的基座以供憑吊，現已被列爲三級古蹟。

旗津燈塔又稱高雄燈塔，是台灣本島上的第二座燈塔(第一座是屏東鵝鑾鼻燈塔)，在西元 1918 年時完成整修工程。

2.旗后砲台(二級古蹟)：這是建於旗后山頂上。在沈葆禎來台辦理海防事務時，先後派淮軍統領唐定奎與副將王福祿所建造。因爲聘請英國工程師設計，所以砲台是屬於西式建築造形，但正門入口卻是以中國式的八字門及八字牆的設計，所以相當特殊。

3.旗后天后宮(一級古蹟)：這是創建於西元 1673 年(明鄭時期)時，距今約 331 年的歷史，是台灣最早供奉媽祖的廟宇，也是打狗的發祥地。

在清乾隆二年時，被乾隆皇加封爲天后，這也就是媽祖娘娘被稱爲天后的由來。

天后宮在草創時是用茅草搭蓋的小屋，後來變成石壁小廟，到西元 1927 年時由信徒「蔡吉」提供建材興建，在西元 1948 年(民國 37 年)時，信徒蔡文賓則獨自籌款重修，就保留了目前的面貌。

值得一提的是，天后宮的建築是遵循古制，呈工字型的平面，這是古時官衙建築的典型之一。

4.公有學校(打狗第一公有學校)：創立於西元 1897 年，當時稱「打狗國語傳習所」，西元 1898 年才由日本人改為「打狗公有學校」。

西元 1921 年由於行政區域改革的緣故，將打狗改名為高雄，所以變成高雄第一公有學校。

西元 1960 年(民國 49 年)又改名為旗津國民小學至今。在民國 88 年這棟西洋式風格的教室被政府認定列為古蹟。

這些就是高雄市最早擁有西醫診所、禮拜堂(旗后教會)、公有學校(打狗第一公有學校)、媽祖廟(天后宮)、酒樓(福聚樓)、商行及具有市街形態商貿的旗津。

打狗時代的旗津，在市政上也佔有相當重要的一頁。西元一九〇九年(宣統元年)，區役場就設在旗后街，直到民國九年政府在旗津成立高雄街後，役場就被移到旗津的哨船頭，但在這之前，旗后一直都是高雄市政的重心之一。



早期旗津樣貌



旗津海岸公園



旗津燈塔

對於高雄人而言，旗津除了是自然的屏障也是天然的樂園。旗津景色怡人，沙質細軟，海水清澈，西邊是長達數公里的海水浴場，這是高雄最大的「旗津海岸公園」，在民國八十二年由高雄市政府興建的重要觀光設施，在這裡可以遠眺海上船隻及峻偉的旗后山。海岸公園的佔地分為海水浴場、自然生態區、越野區、觀海景觀步道區，其中觀海景觀步道區屬高密度區，它有定沙作用。越野區與自然生態區則保有原來環境的低密度，這些是海岸公園規劃的主軸，與旗后古砲台、燈塔構成一個文化觀光據點。

### 西子灣：

位在高雄市的西隅，北方依偎著萬壽山，南方隔著海峽與旗津島相對，是一個自然形成的灣澳。有平灘、淺沙所構成的海水浴場，旁邊保存有蔣公行館及「前清時期打狗英國領事館」和十八王公遺址。是高雄市民平日休閒及情侶約會的好去處之一。



舊西子灣



舊西子灣



英國領事館



英國領事館



西子灣



西子灣

緊鄰一旁的國立中山大學，由於在校區內尚有市民的住所，以經營海產為業，礙於是學生學習及住宿的區域，基於學生的安全考量，過去是必須用證件換取出入證方式來進出，現在已開放讓遊客自由進出了。

校內的建築極具現代感，是平日攝影、拍照的好去處。山上建有一座媽祖廟，可以眺望高雄港，學校旁邊就是前往旗津的渡輪站。



由西子灣眺望台灣海峽



西子灣



西子灣的夕陽



旗津海水浴場

#### 四 不再是「文化沙漠」了

早期的高雄市民多半是從事第一級產業(農業、農牧業)及第二級產業(機械、工業)，所以較難與「文化」二字搭上關係，甚至是搭不上邊，所以被稱爲是「文化沙漠時代」，年代大約是民國四十年至六十年左右。會被稱爲文化沙漠的因素是因爲在這二十幾年當中，高雄少有類似像文化中心之類的文化建設，以致於文化活動在高雄出現的機會十分的少，不過這也難怪了。由於當時的社會並不富有，市民總把心力放在「討生活」上，怎還有力氣去重視和「文化」相關的事物呢？

一直到了民國七十年，高雄市中正文化中心完成啓用，許多的文化活動就不斷的在高雄展開，幾十年下來，高雄市民參加文化活動的機會變多了，自然在文化上的認知與素養也越來越好。

現在的高雄，在文化發展方面也許還不比其他大都市來得好，不過，相信有一天高雄一定會追上它們的，「文化綠洲」是高雄人的基礎；「文化首都」是高雄人的目標！

#### 五 「哈瑪星」的由來

哈瑪星，一個很美很特別的名字，原本是不存在的陸地，是由日本人填海造陸的結果。西元 1908 年，日本人在打狗築港，因爲要疏浚航道，所以利用淤泥填築海埔新生地，於是產生了新濱町及濱町兩地。而當時的打狗驛，也就是今天的高雄港站，有兩條鐵路通往商港、漁港和漁市場，日本人叫濱線(Hamasen)，但當地人用台語音譯成了哈瑪星，這就是哈瑪星名字的由來。

#### 六 尋根之旅

除了上述的幾個地點，在日後有機會到高雄市一遊時，可以計劃去看看外，也別忘了以下的幾個地方。

##### (一)警察署



湊町一丁目 (今高雄警察署)-- 位於高雄市臨海二路

建於西元 1924 年，日本人由於要變更地方制度，因此廢「高雄郡」而設「高雄市」；並新增市役所於「湊町四丁目」(今哈碼星的鼓波街)，原來的湊町一丁目(今臨海二路處)的郡役所，則改爲高雄警察署廳舍。在二次大戰末期，屋頂部份曾遭美軍炸毀，後來由永光行(貿易公司)所購得，加以整修，至今仍保持其原有外觀。

## (二)打狗停車場(高雄驛)



打狗停車場

在日據時期(西元 1899 年)，台灣總督府鐵道部鋪設打狗到台南、打狗到九曲堂間的鐵路；西元 1900 年，打狗停車場及火車站正式落成，成為打狗地區第一個火車站。後因都市發展更新計劃，日本人在大港埔建築新式的火車站，所以在西元 1941 年遷移，原來的打狗停車場就成為高雄港站，當地人民稱為「舊車站」。

## (三)山形屋



山形屋(今咖啡堪達大)

位在臨海一路與臨海三路交叉口，在日據時代是一家由日本人經營的現代化書店，也是當時文化出版事業的重鎮之一，從事印刷、出版、販售小學教科書、風景明信片、文具等。現在變成一間咖啡廳，到這裡除了品嚐咖啡外，順便感受一下哈瑪星的歷史，也是不錯的選擇。

## (四)雄鎮北門



哨船頭港口砲台大門

「雄鎮北門」是哨船頭港口砲台大門的門額題字，位在靠近港口北岸的地方。在西元 1874 年時，沈葆楨曾派人修築此門。雄鎮北門砲台是屬於不規則的橢

圓，入口處為紅磚式的中國城門，現今仍然保存砲台、城門及完整的牆垣，已被政府列為三級古蹟。登高望遠，由砲台上還可眺望高雄港的整體。

## 六 未來展望

高雄市長謝長廷曾說，在都市發展上，期許自己成為「海洋首都」，共包含了三個層面：

(一)彰顯「海洋」的特性：就整個台灣來看，由河、港、都市結合而成為城市核心的區域並不多，應由這裡發展出高雄的「獨一性」。計劃打開港邊的閒置土地以及圍牆，重新規劃成遊艇碼頭區，利用燈光效果創造水光交影的美麗夜景。

(二)創造首都級的生活：增加城市中的公共藝術，讓城市中的建築更有文化及將傳統產業與文化作結合。高雄已開始舉辦了國際鋼雕及國際貨櫃藝術節，要將原本生硬的工業與文化結合。未來計劃將興建巨蛋及國際會議中心，以提升高雄的生活品質。

(三)國際智慧自由港：高雄的遠洋漁業發展在國際上是屬一屬二的，所以在國家城市的定位中，除了有生活的條件外，還具有經貿的功能。將高雄定位為「國際智慧自由港」，將是一個資訊化、電子化、現代化、國際化定接納多元文化進入的港口，未來的高雄將變成營運中心、物流中心、海空聯運、加工中心、兩岸三通中心及境外轉運中心等。

## 七 結語

現在的高雄市真的是與以往大不相同了，在市長謝長廷的用心規劃與建設下，把高雄市變得更具有國際觀的城市，從種種新的建設上就可嗅出這個味道。在策略上，利用鐵路、河川的系統組合，更將整個城市的經濟活動注入，成為城市的新典範，期待高雄能與全球接軌而更加創新。更歡迎朋友，無論是曾到過，或從未到過的朋友，有機會真的可以到高雄來玩，一定會受益良多的。

## 八 相關參考資料

- 【網站】** 1985-1950 懷舊高雄 <http://www.kh.edu.tw/cities/oldpic/>  
愛我高雄 <http://content.edu.tw/primary/nature/ksgc/hometown/cover.htm>  
高雄萬象 <http://kaohsiungwalking.kcg.gov.tw/chinese/asp/mainframe.asp>  
高雄市政府文化局 <http://www.khcc.gov.tw/main-copy.asp>  
高雄火車站 <http://home.kimo.com.tw/kstra/future.htm>  
<http://pwse.kcg.gov.tw/kcgvision/>  
台灣建築史 <http://www.dm.ncyu.edu.tw/content/con07/con07-02-7.htm>  
  
旗津風景區 <http://customer.wingnet.com.tw/travel/kaohsiung/kaoc6.htm>  
旗津島的形成  
<http://www.nknu.edu.tw/~geo/04geography/92/48814031/page1.htm>  
高雄人的生活 <http://www.worldgames2009.org.tw/in800city8.htm>  
<http://www.cesroc.org.tw/newland/hl01-23.htm>  
哈瑪星 <http://www.easytravel.com.tw/action/hamaks/about-1.htm>  
文化沙漠變文化綠洲  
<http://library.taiwanschoolnet.org/cyberfair2002/C0228800016/04a1.htm>
- 【書籍】** 再見火車頭 — 火車站再生與都市發展 / 創新出版社  
台灣 — 百年台灣鐵道 / 劉文峻、王威傑、楊森豪 著 / 果實出版社