第三章　高雄港的人文環境與港口擴張過程

由於打狗港天然條件優良，零星的文獻可顯示出早期的高雄港為對外聯絡的重要孔道，自從十七世紀荷蘭東印度公司來台，更是將台灣納入世界殖民體系，使得具有對外聯絡孔道的打狗港更形重要，不論清、日本、國民政府，建設打狗(高雄)港皆是必要的工作，如此透過政權的分期，先簡單介紹打狗(高雄)港的發展歷程。

(一)荷蘭時期

高雄(打狗)能正式與世界的大航海時期接軌，源自1622年(天啟二年)，荷蘭率兵攻佔澎湖，兩年後明政府傾全力驅趕，於1624年(天啟四年)，由福建巡撫南居益親歷海上督師，圍攻荷蘭軍隊，荷蘭不敵，結果「夷(荷蘭)船十三隻，俱向東番(台灣)遁去。」(明實錄，1971)，從此開啟了台灣進入大航海時代，與世界的殖民體系接軌。

荷蘭東印度公司(V.O.C.)以大員(台南安平)為主要的統治中心，當時的大員屬於一個「陸連沙洲」，該沙洲由東南向西北延伸，中間的連結沙洲，就是著名的一至七鯤身，由地理環境看來，大員並不是一個優良的港口，其泥沙淤積的現象其實相當嚴重，這種直接扼殺對外通道的窘境，在後來的「巴達維亞城日記」或是「熱蘭遮城日記」的紀錄中，面對逐漸淤淺的航道深感憂心，不過有趣的是，統治中心並沒有因此而轉移，即使知道向南航行，就可以發現臺灣最優良的天然港灣-打狗港，為什麼仍然捨打狗而近淤沙不斷的大員？由打狗是主要的抽「烏魚」稅所在地之一就可以證明，荷蘭東印度公司對於打狗並不陌生，因此面對這樣獨特的決策，唯一較合理的解釋，是在商言商，所以大員當地有一個具規模的商業體系在運作，這個商業體系是荷蘭東印度公司覬覦的目標，至於是否有其他考量的目的，還有待進一步的史料考證。

鄭成功要攻打大員的消息，早在1652年郭懷一事件發生時就已經開始流傳，但巴達維亞多卻少正視這個問題。

「西元1655年(永曆九年)，凱撒(C.Caesar)向荷屬東印度公司建議，於打狗築城，防鄭成功部隊來襲；西元1660年(永曆十四年)，臺灣長官揆一再度建議於打狗築城。」(吳雅芳，2001：12)



不過，在1661年四月，台灣長官的擔心真的實現了，有「國姓爺」之稱的鄭成功，已經在鹿耳門外海集結船隻，5月1日兩軍第一次接觸，4日普羅民遮城因為軍力不足而投降，22日V.O.C.僅剩下單一的熱蘭遮城。但是這個堡壘卻守住了鄭軍的猛烈攻擊，迫使鄭軍採取消極的圍城策略，鄭軍一方面接收外部的行政區域，藉此補充軍事物資，另一方面圍堵V.O.C.的反撲，包括來自巴達維亞的援軍，這一連串大員地區的爭奪歷程，共計約八個多月的時間，熱蘭遮城不堪長期的圍困，終於在1662年2月1日揆一開城投降。

從此臺灣易主歸明鄭所管轄，雖然荷蘭東印度公司曾有重佔臺灣與明鄭相庭抗禮，選擇於現今紅毛港(高雄市小港區)登陸，但是受限於巴達維亞當局的不支持而打退堂鼓，臺灣自此擺脫荷蘭東印度公司的管理，退出荷蘭殖民體系，正式被納入中華文化的影響範圍內。

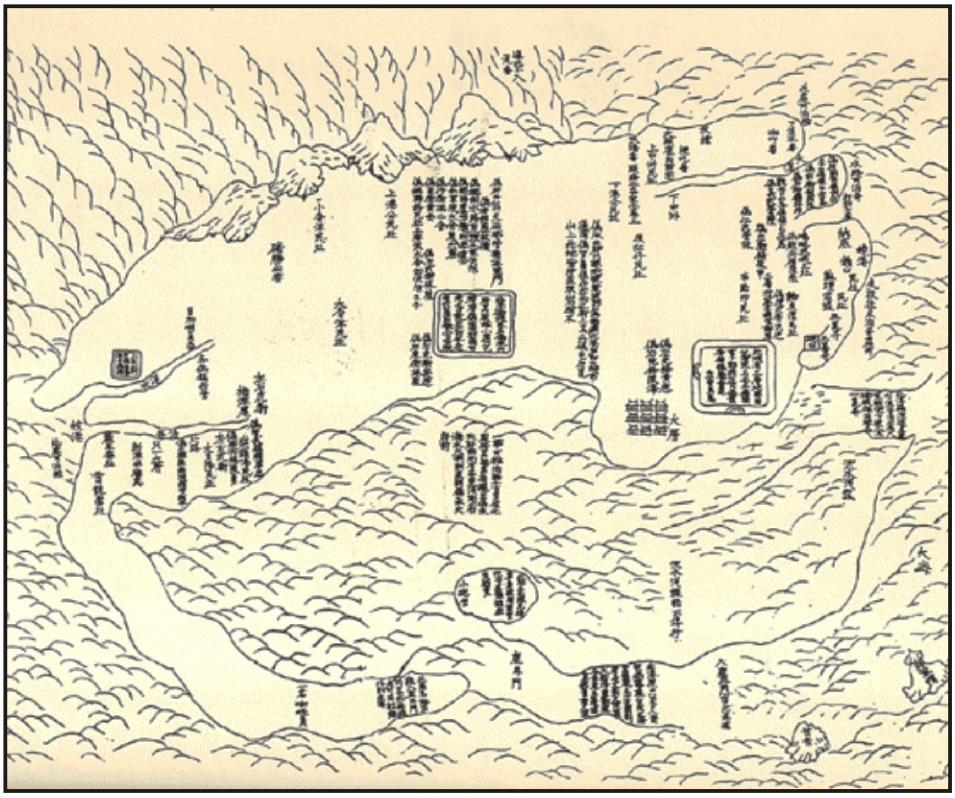
(二)明鄭時期

明鄭政府歷經鄭成功、鄭經、鄭克塽三代治台，於地方行政區雖有天興、萬年兩縣之分，但是關於打狗的一手史料卻異常缺乏，僅有來自於沈光文所著「平台灣序」一文中，於打狗鹽業的介紹，所述「打鼓澳能生三倍之財．曝海水以為鹽」(范咸，1961：703)，以及「永曆十八年台灣軍備圖」內所述的「打狗子番水路可泊舟」這一段話而已。

1683年六月，施琅領軍於澎湖與劉國軒一番激戰，明鄭守將失敗退回臺灣，施琅隨即派人前往招撫，鄭克塽投降，從此終結明鄭時期。

「緣照臣(施琅)總統水陸官兵船隻，於本年八月十一日自澎湖開駕進發，業已題報在案。其澎湖地方，臣酌撥水陸官兵三千員名、大小船三十餘隻留守山海防禦。臣於本月十三日到臺灣鹿耳門，偽藩鄭克塽遣小船前來接引入港，偽侯劉國軒、偽伯馮錫範率領各偽文武官員到軍前迎接。悉於本月十八日削髮。臣逐一分發袍、帽、外套、靴全副。」(施琅，1958：51)

而明鄭時期的結束，也象徵著臺灣與世界的大航海活動脫勾，但是經過這兩個政權的進駐管理，原本渾沌未明的地方行政關係，開始有了一個清晰的輪廓，那就是以台南為地方行政中心，以航運與陸運所到之地，進行地域的監控與環境資源的利用。



△ 圖3-1　永曆十八年台灣軍備圖

(三)清政府時期

康熙二十二年(1683)，明鄭降清，經施琅力陳，次年(1684)四月己酉(十四日)康熙皇帝正式命設置郡縣於臺灣，設立台灣府，隸屬於福建省，並繼承明鄭時期的承天府、天興州、萬年州的空間範圍，略加調整，改命名為臺灣、鳳山、諸羅三縣。不同於明鄭時期，台灣受管於清政府，從內陸挹注相當龐大的行政資源，也因為行政層級與關係的鋪陳，台灣開始分化成更細緻的地方行政空間。

其以台南為台灣的行政中心，也就是「台灣府」的所在，下轄三個地方縣廳，由北向南如下：

(1)諸羅知縣署原在開化里之佳里興(現今台南縣佳里鎮)，後來奉文移歸，在康熙四十三年，定址在諸羅山(現今嘉義市)，四十五年，署縣海防孫元衡建，典史署在善化里之目加溜灣街，巡檢司署在諸羅山之麓，行政範圍包括：東至大龜佛山，西至大海；南至新港溪與臺灣縣交界，北至雞籠城。

(2)臺灣縣治在東安坊，縣丞署在東安坊，典史署在東安坊，新港巡檢司署在武定里，澎湖巡檢司署在大山嶼，行政範圍包括：東至保大里大腳山；西至澎湖；南至鳳山縣依仁里交界；北至新港與諸羅縣交界。



(3)鳳山知縣署在興隆莊(高雄左營)，縣署係四十三年知縣宋永清建，典史署在縣治之西，巡檢司署在下淡水里東港(在下淡水里東港(水土毒惡，歷任皆卒於官；甚至闔署無一生還．後官於此者，暫駐興隆莊；遂因之)．，行政範圍包括：東至淡水溪，西至打鼓山港．南至沙馬磯頭，北至臺灣縣文賢里二贊行溪。(范咸，1961)

而打狗(鼓)即為鳳山縣的管轄範圍，清政府因應統治的需要，不斷地調整台灣的地方行政區，如雍正元年(1723)增設彰化縣、雍正五年(1727)增設澎湖廳、雍正九年(1731)淡水廳獨立運作、嘉慶十七年(1812)增設噶瑪蘭廳，由於同治10年(西元1871年)發生牡丹社事件，同治13年(1874)日本出兵攻打南台灣，為因應國際局勢，光緒元年(1875)首次將「府級」單位一分為二，即臺灣府與台北府，而光緒十一年(1885)台灣獨立建省，下屬三府一直隸州，如此雖然經過行政區不停的地調整，不過打狗港在清政府統治212年以來，始終都隸屬於鳳山縣，並見諸於地方志書。

由於打狗港泛指從現今打狗山(壽山)與旗後山進出的這一片潟湖水域，然隨著不同的指涉，清代地方志書會有著不同的稱名，大致可以分為三類：

(1)以打狗山為標的：

除了大家常用的「打狗港」以外，同音的港口還有打鼓港(福建通志臺灣府、臺灣通志、重修福建臺灣府志、重修臺灣府志、續修臺灣府志、臺灣縣志、重修臺灣縣志、續修臺灣縣志、鳳山縣志、重修鳳山縣志、彰化縣志、噶瑪蘭廳志、澎湖廳志、鳳山縣采訪冊、臺灣府輿圖纂要、臺灣地輿全圖)，或是加註尾音的打狗仔港(清一統志臺灣府、臺灣府志、重修臺灣府志)。

「一曰打鼓仔港在觀音山莊打鼓山下．其港口，有巨石裂成一門；門甚窄，僅容一艦．中有港，可泊船．赤山莊之小流，皆匯於是．」(高拱乾，1960：21)

「打鼓仔港：在邑治西南．港口有巨石，劈分水門，成南北二支：南入為前鎮港，又入為鳳山港，至鳳山莊；北入為硫磺港，至興隆莊．」(劉良璧，1961：55)

(2)以旗後山為標的：

在文獻上常出現的漢字註記有旗後港(臺灣采訪冊、安平縣雜記)、旂後港(續修臺灣縣志、重修鳳山縣志、臺灣采訪冊、鳳山縣采訪冊、臺灣府輿圖纂要)與岐後港(臺灣通志、續修臺灣府志、重修臺灣縣志、續修臺灣縣志、重修鳳山縣志)等等。

「旂後港(即打鼓港．今名旂後)：距縣治西十五里．港分南、北：南為前鎮港，再入鳳山港．北為硫磺港，港口小，潮水深一丈二尺，大潮一丈四、

五尺；當流巨石，劈分二門：一由打鼓、一由旂後．打鼓淺而石，洋人填塞之．凡舟出入，皆由旂後門；沙汕暗伏，必須漁船引導．先是，此港淤塞；自鹿耳門不容巨艦，此港遂深，洋人出此通商．」(臺灣輿圖，1963：28)

(3)潟湖水域的註記：

文獻以「丹鳳澳」標註現今高雄港的內海部分(鳳山縣采訪冊)，而不同河川注入的地點，會有不同的名稱，比較著名的如鳳山縣采訪冊所提及的「西港」、「龍水港」、「硫磺港」。

丹鳳澳(一名朱雀池，俗呼內海仔)，在大竹里西港內，縣南十里，源受六港(鹽埕、三塊厝、前金、前鎮、竹仔、鳳山)、十四堰(紅毛港、港口、汴水、新堰、順興、德成、裕昌、黌穴、堰寮仔、中寮、大林尾頂、大林尾下、過田仔、山腳)，西行，由港門入海，周三十里，渡船九處(鹽埕、三塊厝、前金、能雅寮、前鎮、竹仔港、鳳山港、旂後、哨船頭)，帆檣往來，款乃聲不絕於耳，為縣治八景之一(八景中有丹渡晴帆，即此)．近港水深三、四丈，可泊夾板洋船．(盧德嘉，1960：64)

伴隨著全球貿易的盛行，打狗港優良的特性，開始受到國際航海強權的注意，1854年(咸豐四年)，英艦「Saracen(薩拉森、撒拉新)」號於旗後山海域測量，並以該艦名稱將旗後山命名為「Saracen Head」；1855年(咸豐五年)，美商羅賓奈洋行(Robinet & Co.)開始在打狗港建立貿易站(張守真等人，1996：122)；然而，真正對打狗港產生前所未見的衝擊，將是1858年6月，一場為平息處於打狗遠方的戰爭，由中英雙方所簽訂「天津條約」，正式將打狗躍上國際的舞台。

雖然1858年(咸豐8年)天津條約簽訂條約，但是到了1863年(同治2年)，清政府才頒佈「暫行章程」，開放打狗港作為安平港的外港，1864年(同治3年)，打狗港正式設海關(張守真等人，1996：123)。

1874年日軍侵台之役後，清廷治台政策轉趨積極，但對打狗的建設較偏重於軍事防衛，對港口、航道的疏浚、埠頭的建設則較忽視。1882年(光緒8年)台南英國領事霍必瀾向台灣道劉璈建議，使用新式濬水挖泥機器來浚港，洋人願負擔經費，或代中國購置機器，獲劉璈認可。然未及實行，1884年清法戰起，劉銘傳督辦台灣海防，對打狗以籌防為首要考慮，在打狗增設砲台，並載石沉船阻塞港口，建設打狗港的計畫終成泡影。(戴寶村，2005)

1895年(光緒21年)，乙未之役，劉永福企圖封鎖打狗港，以防日軍入侵，但英國駐安平、打狗領事Hurst反對而作罷。十月十五日，打狗守軍統領劉成良臨陣脫逃(張守真等人，1996：123)，日軍進打狗港，打狗港將面臨另一波新的變革。



(四)日本時期

1894年，清日戰爭(甲午戰爭)爆發，清政府戰敗，經過一番折衝，雙方政府在1895年5月8日於日本馬關(下關)簽訂條約，依第二款，正式將臺灣與澎湖「永遠讓與日本」，日本當時的總理伊藤博文即於5月10日任命樺山資紀成為臺灣總督兼臺灣陸軍軍務司令暨臺灣接收全權委員，5月24日接收臺灣的文武官僚從日本廣島出發，而為順利接收臺灣，從滿州移防而來的「近衛師團」，也於27日到達琉球那霸與接收官員會合，並於6月2日與來自清政府代表於臺灣三貂角海面完成交接手續，簽訂「授受條約」，從此台灣進入另一個時代。



△ 照片九　日治時期鳳山縣舊城南門，又題「啓文門」。
資料來源：高雄老明信片(2004)，頁19



△ 照片十　約1900年代未築港前的打狗港口，圖中戎克船正全員戒備地通過礁石。
資料來源：高雄老明信片(2004)，頁23



△ 照片十一　約1920年代的高雄港碼頭，地點爲現今蓬萊港區。
資料來源：高雄老明信片(2004)，頁33





△ 照片十二　1910年代俯瞰已經成形的哈瑪星，這是當時高雄海運的中心。
資料來源：高雄老明信片(2004)，頁45



△ 照片十三　1910年代由旗後山上望旗後街及旗後沙洲。
資料來源：高雄老明信片(2004)，頁89

而1900年(明治33年)，日本技師開始調查打狗港的氣象、地形、地質、潮流等，1905年(明治38年)，成立打狗港事務所，並進行第二次調查，1908年(明治41年)，開始進行第一期築港工程，並於1912年完工，隨即進行第二期工程，後因歐戰、物價波動的影響，二十五年後才完工，並再進行第三期工程，為期六年，但因中日戰爭爆發，已無力築港，但高雄港因為太平洋戰爭的爆發，成為南侵的主要供給港(張守真等人，1996：124)。

1937年(民國26年，日本昭和12年)七月七日，中日開始正式作戰，高雄港軍運頻繁，吞吐貨物量已達250萬公噸，日人所完成之高雄港第二期26年建設工程亦於本年完成，感於是項港灣設施，尚不敷用，又決定開始實施第三期(9年)高雄港建設工程，但以日本於西元1941年(民國30年，日本昭和16年)發動太平洋戰爭，築港工程全部停頓，除著力加強港灣維護工程外，在此第三期工程期間，僅增加倉庫1棟。

1939年(民國28年，日本昭和14年)，為高雄港貿易最盛時期，吞吐貨物達320萬噸，總值4億6千8百萬日元，泊船能力300萬噸。1941年(民國30年，日本昭和16年)，日本軍閥發動太平洋戰爭以後，高雄港遂作為日軍南洋軍需之供給港灣。

1944年(民國33年，日本昭和19年)十月十二日，因日本利用高雄港為其南侵之根據地，盟機大舉空襲高雄港起，至翌年八月十五日日本向盟軍無條件投降止，高雄港所有碼頭、倉庫及起重設備，幾全被盟機炸燬。同時日本為了阻滯盟軍進攻，更於港口自行炸沉大船5艘，總噸位達7,453公噸，使高雄港成為死港。這也造成1946年(民國35年)台灣光復以後，市政府無力負擔龐大的維修費用，遂將高雄港轉給省政府統籌辦理(林曙光，1993)，從此也埋下後來市港合一爭論不休的議題。





△ 圖3-2　日治時期的高雄港形勢與聚落分布圖(1927)

（資料來源：高雄師大地理系(日治時期2萬5千分之一地形圖)）

參考文獻

◎林曙光(1993)，《打狗瑣談》，高雄：春暉。

◎吳雅芳(2001)，《打狗港與旗後發展(1624-1920)》，臺南師範學院(台南大學)鄉土文化研究所碩士論文。

◎明實錄(1971)，《明實錄閩海關係史料》，台北：臺灣銀行經濟研究室。

◎施琅(1958)，《靖海紀事》，台北：臺灣銀行經濟研究室。

◎范咸(1961)，《重修臺灣府志》，台北：臺灣銀行經濟研究室。

◎高拱乾(1960)，《臺灣府志》，台北：臺灣銀行經濟研究室。

◎張守真等人(1996)，《高雄港紀事》，高雄：高雄市立中正文化中心管理處。

◎許淑娟(2005)，《日治時代「新興高雄」的市街地發展》，「慶祝高雄建市80年暨打狗開港104年」學術研討會論文集。

◎臺灣輿圖(1963)，《臺灣府輿圖纂要》，台北：臺灣銀行經濟研究室編。

◎劉良璧(1961)，《重修福建臺灣府志》，台北：臺灣銀行經濟研究室。

◎戴寶村(2005)，《高雄開港通商後的航運與貿易(1868－1895)》。

◎盧德嘉(1960)，《鳳山縣采訪冊》，台北：臺灣銀行經濟研究室編。

