



高雄港都首郡曲

李文環、蔡侑樺、黃于津、蔡佩蓉、余健源／著

はません

# 哈瑪星

高雄市政府文化局  
Bureau of Cultural Affairs Kaohsiung City Government

好讀出版

## 【推薦序】

## 哈瑪星亮出港都城市意象

高雄市長

陳菊



城市是現代文明具體而微的表徵。自十八世紀以來，工業化的擴散與推動，以及國家權力的運作與支配，全球相繼發展出工業城市、港灣城市、鐵道城市、殖民城市等類型。人們因而離開原鄉尋求新天地的所在，從而注入城市空間多元異質的文化，各自憑藉著生活經驗將陌生的城市「空間」轉換為自我認同的「地方」，同時也界定了城市存在的意義與價值。百年來，高雄市就充分見證了近代的城市文明。

高雄市以港起家，哈瑪星是「港都」發展的起點，一切都可由此追本溯源。本書《高雄港都首部曲——哈瑪星》告訴我們，哈瑪星原是打狗港邊的潟湖，真正的大轉變始於日治時期。二十世紀初，臺灣總督府為改善港口運輸作業，前瞻性地在鐵路縱貫線最南端設置了臨時停車場作為海陸轉運平臺，獲得顯著效益，進而帶動日後打狗築港以及後續的市街開發，不僅打造鐵道、倉庫和碼頭一體的現代化港埠，並結合市街區締造港都新風貌。臺灣總督府擘畫港市一體的都市格局，可謂奠定了高雄市發展的基調，揭示其為「港都」的時代意義。當時的「哈瑪星」不僅是市府所在地，而且集結眾多銀行、商號和常民娛樂休閒場所，可想而知，那是一幅欣欣向榮的景象。至二十世紀中葉，哈瑪星因戰後



戒嚴、高雄港重心移轉，端賴漁業支撐過往榮景；1980年代末漁業重心移轉，致使哈瑪星再度面臨挑戰。哈瑪星百年時光，無疑是高雄港都的歷史底蘊。

本書是李文環教授偕同佘健源教授、蔡侑樺博士、蔡佩蓉和黃于津等人辛苦的成果，全書不僅指出港埠與市街發展的關聯，更細膩描述哈瑪星街區特色和人文社會，得以讓我們認識有骨有肉的哈瑪星。我想，每座港口城市都有自己的故事，荷蘭鹿特丹在二次大戰時遭受全面性的炸毀後絕地重生；法國馬賽坐擁豐饒腹地，從羅馬時代以來逐步發展成爲地中海最重要的商港；日本則有大阪填海造陸，走過泡沫經濟危機後漸漸復甦。所有的故事皆有所本，往往是故事曲折所帶來的情節張力更勝於最後的結果，因此，生活其中的人們選擇用何種方式述說自己的故事，最爲關鍵。沒有「哈瑪星」，就不會有今日的港都，此時此刻，我們期望透過《高雄港都首部曲——哈瑪星》的出版，讓更多高雄子民瞭解自己家鄉過去的歷史，重新認識前人所留下諸多珍貴的文化資產，在走過百年歲月數度政權輪替後，展現文化公民的自我意識，進而定位自己，讓早已銘刻的記憶永續傳承。



## 【推薦序】



# 尋見歷史空間交替後的文化符碼

高雄市文化局長



火車載運著大量的米糖緩緩的駛向新濱町的打狗驛，來自臺南蚵寮的日傭王昇和同鄉苦力涂大陣，正等著將貨物搬運至碼頭倉庫，準備明日出海銷往日本，等他倆的老闆從三十四銀行辦完事後，便能下班順道採買家裡頭需要的雜貨，今晚是中秋夜，雖然他們不能像老闆一樣參加熱鬧的觀月會，但帶著妻小到壽山山麓旁的打狗公園賞月也算是輕鬆愉快……。

這是百年前高雄「哈瑪星」的一幅歷史圖像，日人在1895年據有臺灣之後，將這塊物產富饒的南疆視為本島的重要補給站，並模仿西方列強殖民模式發展臺灣經濟作物，他們清楚認知，若要商業貿易穩定成長，必先要有良港及腹地支援，然而位於旗津和哨船頭之間的「打狗港」先天條件並不符合需求，潟湖及暗沙成了最大的阻礙，不過就在二十世紀初兩個重要決定——在打狗濱海處設置臨時停車場及疏濬開鑿打狗運河，扭轉了打狗港日後的命運。這個規畫是以臨時停車場集結鐵道陸運，再藉由船渠引導水運，試圖達到海陸運接駁的機能，以提升貿易運量，短短數年間成效頗佳，臺灣總督府遂決定疏浚築港，興建碼頭及修築船渠，並為了擁有更廣大的腹地進行土地開發，填海造陸，推動市區改正，開啓臺灣土地使用分區的首例。高雄港的築港工程直接促成現代化的「哈瑪星」，使之成為當時最繁榮的政治金融中心。



提起「哈瑪星」，幾乎大半的高雄人都知道有座矗立山頭的打狗英國領事館，以及觀光客必去的大碗公海之冰店，還有摩托車也能登船的輪渡站，但卻鮮有人知道「哈瑪星」其實是從日文「濱線（はません）」的語音轉借而來，這裡曾是高雄最多日人定居的地方，也是臺灣南部最早進入現代化的城市，究竟從「濱線」而「哈瑪星」，濃縮了什麼樣的歷史記憶，本書細膩地爬梳了大量戶政與地籍資料，帶領我們走進哈瑪星的時光隧道，從歷史空間、產業及人文三大面向深入探討，解析哈瑪星從濱海潟湖到日治時期的關鍵位置，進而戰後因為產業移轉逐步凋零的發展過程。期間日本人、臺南蚵寮人、安平人、澎湖人、潮州人及其他移民的來去，拼貼出哈瑪星「移民馬賽克」的獨特群像，他們帶著各自的主體經驗，在同一空間中相互交疊，並與今日生活在哈瑪星的人們及訪客持續對話。

一座城市的形成或許初始於人爲的擘畫，但其自身的價值卻是體現在城市居民的文化自覺與認同，以及它發展的歷程如何被保存與看見。本書主筆李文環教授在書末特別討論到文化資源與未來想像，點出了山海鐵路、老屋及民間信仰是哈瑪星最重要的文化資源，提醒我們反身思考，在老城區面臨觀光開發與文化資產保存競合的當代，都市規畫與更新未嘗不能同時承載著豐富的文化符碼，以宏觀的角度切入尋出一條智慧之道，替我們的後代子孫延續閱讀港都歷史的權利，深化城市與人的生命價值。

## 【推薦序】

# 讀哈瑪星品嘗往日情懷

知名高雄文史學者 張守真 教授

哈瑪星這個名詞，對很多外地人，乃至於高雄人而言，的確是一個很特殊的名詞，即使是當地居民而言，也不一定能瞭解此名詞的由來，或說出是什麼意思。

原來哈瑪星是指今五福四路鐵路平交道以西之南鼓山地區，於日治時代都是填海造陸的新生地。1900年，日人爲修築打狗（高雄）至臺南鐵路，沿今壽山麓築鐵路，並開闢新市街用地，直至今壽山路口，是爲「壽町」；後又因打狗（高雄）築港，利用所挖出的泥沙，於哨船頭東北側海埔地，填築作爲鐵路、打狗停車場（火車站）、新式碼頭及新市街用地等用地。今臨海一路以東之地，因屬最先新填築而成的濱海地，且爲新式碼頭所在地，故稱爲「新濱町」；又今臨海一路以西之地，因屬靠近港區新生地，故稱爲「湊町」；而從新濱町至湊町的魚市場，另築有一條專爲轉運鮮魚的鐵路。日人稱這些鐵路線爲「濱線」（はません），當地居民以臺語諧音稱之爲「哈瑪星」，該地區的各種行業，幾乎皆與港區及濱線建構爲密不可分的關係。

哈瑪星就打狗（高雄）的歷史而言，是現代化新興市街的先驅，更是打狗（高雄）港現代化發展的起源地；它擁有全臺第一個填海造地的現代化火車站——高雄港站（1908），居南臺灣海陸交通的樞紐，並開啓最早海陸聯運的新紀元；它擁有高雄市第一個現代化的新市街（1912），且爲第一個擁有現代化公園——「打狗公園」（1912）及最先使用電力（1910）、自來水（1913）與下水道（排水溝）等設施的現代化市街；今延平街87號的湊町市場（高雄市第一公有市場，1912）且爲高雄市現代化市場的嚆矢。

學校機構方面，哈瑪星擁有高雄市的第一間專供日人子弟就讀的「打狗尋常高等小學校」（今鼓山國小，1913）、幼稚園（1916）、高等女學

校（高雄州立高雄高等女學校，今高雄市立女子高級中學前身，1924）；高雄市的第一間私立商業補習學校（1918）、高雄市的第一間代用國民學校——雙葉國民學校（1944）。

行政機構方面，哈瑪星擁有高雄市的第一個郵政電信總局（1913）；今鼓山一路105號，警察局鼓山分局址，即為原高雄市的第一個州廳公署（1920）；此外，高雄市的第一個婦女會館——愛國婦人會（1923）；高雄市的第一個市役所（市政府）、警察署（1924）、高雄市的第一座官方的武道館——振武館（武德殿，1924）。

漁業發展方面，哈瑪星擁有高雄市的第一個現代化漁港、魚市場——湊町漁港、魚市場（1918）；臺籍「漁業大王——王沃、蔡文彬（戰後改名為蔡文賓）」。

金融機構方面，哈瑪星即擁有臺灣、高雄市的第一個信用合作社（打狗信用組合，1912）、臺灣商工銀行打狗（高雄）支店（戰後併入第一銀行1912）、臺灣銀行打狗（高雄）支店（1916）、彰化銀行打狗（高雄）支店（1919）、三十四銀行高雄支店（設於1921年，1933年改組為三和銀行）。在短短今臨海一路、二路兩條路上，百多公尺內，合計竟擁有五家銀行等金融機構，一方面可見其經濟上的榮景，另一方面亦可見其競爭的激烈，堪稱為高雄的「華爾街」，足見哈瑪星在高雄市的金融地位，及其獨占鰲頭的光景。

今日的哈瑪星，雖因都市中心不斷地向外發展，已逐漸失去其過去的繁榮，但仍風韻猶存。筆者承蒙「哈瑪星社區營造工作室」工作人員謝慶漳先生、吳美麗女士伉儷、洪秀霞小姐、洪金春小姐、王秋蘭小姐、許淑敏小姐、張來喜先生等的鼎力協助下，曾著有《哈瑪星的前世今生（1997）》、《哈瑪星風華（1998）》等書，細細品嚐、回味其往日情懷。

如今李文環教授率領蔡侑樺先生、佘健源先生、蔡佩蓉小姐、黃于津小姐等諸位學者專家，努力爬梳近年來所出版的《臺灣總督府公文類纂》、《臺灣日日新報》等重要史料，重新撰寫《哈瑪星》且加上移民社會與產業等篇幅，增添許多新見解，大大超越前人的著作，殊數難得，令人感佩。李文環教授研究團隊的新書《哈瑪星》，筆者有幸先睹為快，讚佩之餘，謹此樂為作序，並聊表敬意。



## Contents

# 目錄

### Part I

9 踏話頭：哈瑪星之歷史定位

### 高雄港與哈瑪星

- 18 一、清末打狗港與打水灣
- 37 二、打造「哈瑪星」，開創新港都
- 60 三、高雄港蓬勃，哈瑪星興替



### Part II

### 市街空間與日治遺產

- 76 四、市區改正與空間構成
- 96 五、高雄市第一街
- 113 六、新濱地，海陸運大樞紐
- 136 七、高雄的課長町



### Part III

### 移民社會與產業

- 158 八、日治時期的移民與職業
- 177 九、戰後的移民與信仰
- 196 十、產業變遷與漁業興衰



215 尾聲：文化資源與未來想像

218 後記

221 參考文獻

234 表·圖·相 目錄



踏話頭

# 哈瑪星之歷史定位

★ はません

李文環／撰

「港都」一詞無疑是高雄市的最佳寫照，也因此過去二十餘年有關高雄港／市的歷史研究頗為豐富。重要作品中，討論市史或港埠史的專書有六本，<sup>1</sup>探究高雄市街區的書籍達九本，<sup>2</sup>而以高雄港或高雄市（縣市合併以前）的碩博士論文至少有十三本，<sup>3</sup>更甬談期刊論文或是相關文章。衆多作品約可歸納為兩大主題，一是關心港埠發展對市街所帶來的「抽象化」影響，二是深描市街區的空間樣貌與人文現象。然而，兩者隱約在港與市的討論中，劃下一條讓讀者難以理解港／市發展關聯的藩籬。令人禁不住反問：高雄既為港都，那麼，高雄港究竟創造那些契機引領都市發展，並且得以在都會區找到具體而微的表徵呢？更何況高雄也曾被稱為「工業城」，工業城和港都是否存在怎樣的關係？

海港其實是一座人為的空間體，它承載不同的「海洋資源運用形式」，同時也體現「類型差異的空間社會關係」。資源運用造就各式產業；各類產業賦予空間性質，從而塑造不同的產業社會關係。因此，海港、產業與空間關係，三者應是釐清「港」與「市」互為關聯和引證的重要楔子。在此基礎上，筆者終究認為哈瑪星是討論高雄港都歷史發展的首要課題。

## 空間性質與產業關聯

現代化港埠是一座被生產出來的空間，無論是水域、碼頭、倉庫和各類裝卸與運輸設施等等，皆為人類工程技術的結晶。生產一座港埠的投資相當龐大，往往涉及國家財政分配與經貿需求，以致港埠興修得因

踏話頭：  
哈瑪星之歷史定位



應國家政策與時代需求。高雄港與基隆港是二十世紀臺灣兩座國際港，相較於基隆港，高雄港規模宏大且完備，其多樣性港埠空間最能代表臺灣的海港。

港埠空間依其用途可分為：商用港埠、漁業港埠、軍事港埠和專業用港埠，四者高雄港兼備。

商用港埠因輪船載貨性質約可分為：散裝碼頭區、貨櫃碼頭區和化學品碼頭區。散裝碼頭區是以碼頭結合倉庫和鐵路構成海陸聯運的模式，這是十九世紀至二十世紀中葉的港埠空間形式，因貨物包裝沒有規制化，裝卸作業需要大量勞動力，人力來源又與市街密不可分，空間較具親和力。貨櫃碼頭是1960年代因應貨櫃運輸新型態而發展出的空間樣式，俗稱「怪獸」的橋式起重機（Gantry Crane）是碼頭貨櫃裝卸作業的主角，無論裝卸，起重機可直接將貨櫃從貨櫃車轉駁，抑或是交給堆高機安置在貨櫃堆置場（貨櫃中心），一切都是在標準化、機械化過程完成，這樣的海陸運轉駁空間往往是空曠且人稀的場域，不具親和力。化學品碼頭區或可名為「危險品碼頭」，大而圓的槽罐、球罐和密密麻麻的管路是主要設施，無論商品或景觀，其空間的疏離性不言而喻。

漁業港埠、軍事港埠和專業用港埠顧名思義專供漁船、海軍和專業使用，此類港埠其實是「專屬專用」，空間規畫初衷即具排他性。高雄港第一座現代化漁用港埠始於1928年完工的鼓山漁港，港埠空間包括：漁船專用碼頭、魚市場事務所、漁獲拍賣場、漁獲倉庫和給水給油站等，<sup>4</sup>構成漁船補給和卸貨的一體作業空間。早期漁船噸位小、冷凍設備差，即使遠洋船隻仍亟需岸上各項補給，如製冰廠供應碎冰和加水等，漁港和街區還是一體的規畫。至1960年代，遠洋漁船每艘已達百噸級，<sup>5</sup>船隻獨立性高、移動性強，漁船和漁港的聯繫相對弱化，且鼓山漁港已不符百噸漁船使用，乃有前鎮漁港（1972年完工）之興建。前鎮漁港雖然規模龐大、設施完善，卻坐落第二、第三貨櫃中心之間，無異於一座獨立的漁業碉堡，其與市街區具隔離性。至於專業用港埠多為產業專屬，臨港／臨海工業區最為典型，例如：位於獅甲一帶的臨港工業區，以及地處小港一帶的臨海

工業區等。軍事港埠則是戰後移交海軍使用的新濱碼頭。總之，今日高雄港的漁業港埠、軍事港埠和專業用港埠等，皆是常民難以接近的空間場域。

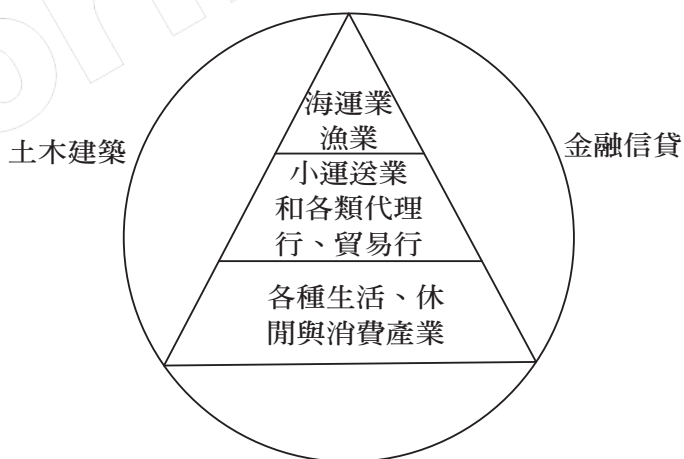
將上述各類型港埠比對高雄港空間發展的歷史，約以1935年分為兩階段，第一階段從1904年起持續至終戰，共完成今日第一和第二船渠、新濱碼頭，以及今日稱作「蓬萊港區」等一帶，其空間性質皆屬散裝碼頭，港埠與市街區僅隔一條道路，人們與港埠的互動較為容易。第二階段是從1930年代中期展開的戲獅甲臨港工業區，1935年6月日本アルミニウム（鋁）在苓雅寮南側港邊設廠<sup>6</sup>是具體的指標，至戰後，高雄港新建的港埠皆為排他性強的專用、專業與高機械化的作業空間，如貨櫃中心和工業區等。若將「港都」解釋為「以港為都會區」的話，那麼，最具港都空間性質的區域應是日治時期所興建的哈瑪星和蓬萊港區一帶，而哈瑪星形成早於蓬萊港區，毋庸置疑最能表徵「港都」的歷史空間。

空間除傳達人與人之間的關係之外，同時也隱含產業關聯。產業是以勞動力轉化自然資源博取利潤為宗旨，依此解釋，高雄港的產業關聯約可分為三類：第一，以海港作為連接海洋與陸地的通路，流通萬物，海運業是產業龍頭；第二，以海為田捕撈海洋生物發展成漁業，港口是補給基地和漁獲市場；第三，以海港為生產加工基地，運用海港便利性降低成本。三者分別由海運業、漁業和工業作為產業代表，並與高雄港的地景發展相互引證。1904年以後，今哈瑪星與蓬萊港區相繼成為以海運為主體的港區。1928年哈瑪星同時成為高雄港漁業重鎮。1935年戲獅甲臨港工業區率先成立，1950年代中島商港區以南水域，貨櫃中心和工業區快速發展，港埠運用兼具海運和工業，這是高雄除「港都」之外，被稱為「工業城」的原因。無論是港都或工業城，其實是高雄港締造海運業、漁業和工業的一體兩面。不過，究詰歷史，以海為通路的海運業才是開創高雄都會區發展的歷史源頭。

在二十世紀六〇年代貨櫃船崛起以前，海運業是以散裝（Bulk Carrier）為主要形式的運輸型態，當時船舶貨物沒有規格化的包裝，貨



物從船上卸下陸地得需要人力搬運，即使晚近發展出機械吊桿的作業方式，也需要許多碼頭工人。貨物上了岸通常得進儲倉庫整裝打理，再藉著各類陸路運輸工具運送到貨主手上。散裝貨物的卸儲和轉運需要衆多人力的協助與調度，海運業者無法一手包攬，於是發展出以海陸接駁為主業的小運送業者。日治時期高雄港除了三井、山下汽船等海運公司之外，還有船內裝卸業、船舶卸貨業、轉運業、倉儲業、駁船業、理貨業和陸上運送業等小運送業。<sup>7</sup>無論何者，運送業最終目的是達成商品的跨國流通，因而涉及國家的邊境管理和國際貿易，衍生出申報關稅、貿易管制和國際匯兌等諸多繁雜的業務，這可不是一般商人或製造業者可以親力親為的工作，乃有報關行、船務行和貿易代理行等行業。整體而言，哈瑪星和蓬萊港區以海運業為核心，從而發展出小運送業和各類配合的運輸業者，以及通關報稅、船務代理的行業。這些以港為生的運輸業者，其本身需要金融信貸，同時帶動土木建築和各種生活、休閒與消費產業之發展，其產業關聯如下圖所示。依據大瀧幹正於1930年的調查，高雄港的小運送業者，今哈瑪星有十家、今蓬萊港區有三家、今鹽埕區有兩家，<sup>8</sup>不僅如此，關聯產業如報關行、代理行也最為完整。

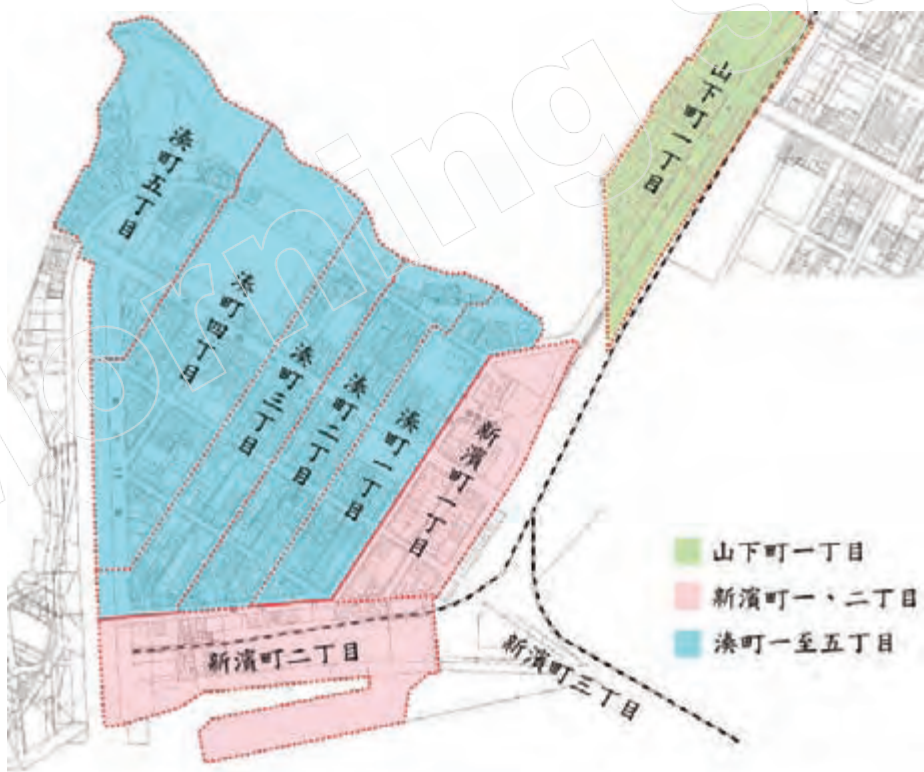


— 海運業關聯產業示意圖 (李文環製)

歸結上述空間與產業的討論，相對於後發的臨港工業地帶，海陸運輸業甚或早期漁業，最能具體指涉「港都」的歷史意義。無疑地，哈瑪星是高雄港市發展關聯的首要篇章。

## 哈瑪星的歷史定位

哈瑪星泛指五福四路底鐵路平交道以南至港埠，「打狗鐵道故事館」（前高雄港站）以西至西子灣洞口和第一船渠所圍合的街區，約是日治時期的山下町一丁目、新濱町一二丁目，以及湊町一至五丁目等，如下圖所示。今日，這個街區並不構成獨立的行政轄區，卻記憶者二十世紀高雄港市發展的歷史縮影。



└ 哈瑪星指涉的空間範圍（蔡侑樺套繪）

底圖：日治時期的地籍圖。



哈瑪星這個語彙是從濱線（はません）的日文語音轉借而來。所謂「濱線」，乃是1904～1907年間臺灣總督府鐵道部爲了改善港埠貨物運輸而填海造陸，並將縱貫鐵路延伸至打狗港的臨港鐵道線，從而發展出海陸倉儲運輸的空間概念——哈瑪星。鐵路是當時最先進的陸路運輸工具，鐵道線周邊隨之商行、倉庫林立，大幅提升港口的商機。濱線不僅開創海陸運輸的新紀元，同時也爲打狗港帶來新契機，從而讓臺灣總督府深具信心，在往後三十餘年間投入三階段的港口現代化建設，從此高雄港與基隆港鼎足，成爲臺灣唯二的國際大港。港埠既然是被生產出來的空間，其生產過程的人力和資本投入就創造了一種以「築港」爲生的行業——土木建築業。高雄港自1904年展開改良工程，隨即於1908年起至1945年共進行三次築港工程；戰後，先是爲期十年的戰爭損壞修繕，次於1958年起實施十二年擴建工程，完成後隨即於1970年起往後二十年急速建造貨櫃中心，以及各項改善工程。就築港歷史而言，濱線成功牽引打狗築港，從而締造二十世紀高雄港本身的產業價值。濱線／哈瑪星，可謂體現了築港價值與歷史縮影。

築港同時也創造新興街區「哈瑪星」。1908年打狗築港第一期工程啓動，同時間，總督府核准淺野總一郎在濱線區旁的海域投注巨資，填海造陸，這塊新生土地或可稱爲「淺野埋立地或臺灣地所埋立地」，結合濱線區，兩者構成今日哈瑪星的土地空間。在一系列的都市計畫後，海埔新生地逐漸蛻變成井然有序的街道、街屋，現代化城市街區幡然一新，濱線區被劃定爲「山下町一丁目」、「新濱町一、二丁目」；淺野埋立地則成爲湊町。這塊牽引築港的土地，後來也因港埠蓬勃而成爲高雄市最重要的市街區。張守真教授說：「哈瑪星是高雄市的行政重鎮、工商金融業重鎮和漁業重鎮。」<sup>9</sup>此言精闢點出哈瑪星作爲高雄港都歷史的關鍵地位。於是，這塊緊鄰港邊的土地自1910年以後快速崛起，1918年取代旗後、哨船頭而成爲地方行政中心。後續移民交相湧入，日臺住民共同締造以海運業、漁業爲主體的海港街區，不僅是行政樞紐，更是金融業、商業、餐飲娛樂業的核心要地，無疑界定了高雄市所謂精華區的初始意義。1930年代以後，今日鹽埕區才逐漸能與其匹敵。總之，是哈瑪星定義了高雄從港邊快速發展起來的城市繁華。

哈瑪星作為海港城市的價值，同樣表現在依山傍海的現代街區規畫。港口是運轉產業的生命線，鐵路線與臨港區構成產業引擎，帶動百業。山是物質也是心境，更是城市人民的安全閘。沿山修葺蜿蜒的性靈路徑，並培育自然指引精神。於是，山成為公園、山成就神聖、山體現國家，轉化心境、釋放城市的躁動。在山與港之間，筆直的道路交錯展開，譜出各行各業，安排私人住宅與公共空間。這座有山有港的現代城市，當然也定義了現代高雄都會區的空間安排和生活移動的基本邏輯。

毋庸置疑，哈瑪星是現代化高雄市的起源地，其作為現代城市規畫、各項產業與移民的歷史研究，皆具有最佳的原創價值與意義。哈瑪星所傳唱的港都首部曲，誠乃實至名歸。

## 篇章掃描

本書全文分為三部共十篇文章。第一部三篇文章主要為哈瑪星歷史定位，直指其對高雄港市發展的貢獻。「港埠開創性、港都代表性」，十個字或可道盡其歷史意義。縱然，戰後哈瑪星首先喪失商港功能，1980年代末失去漁港價值，近二十多年來產業呈現斷層，發展備受挑戰，然而其歷史價值不容漠視。

歷史總是在低潮暗湧處現出曙光。哈瑪星是高雄港都這座年輕城市的百年街區，既有的市街空間與遺產以及山海自然景觀等，不僅見證「港都」空間紋理，更是未來再發展的重要資產，這是第二部四篇文章所要討論的內容。我們發現百年前人們所締造的市街空間文化，同時也賦予遺產空間的符號意義，某種程度算是一種創發，那是為了凝聚所謂「哈瑪星人」的空間認同，以因應未來這區域潛在的高度開發企圖與挑戰——畢竟哈瑪星是移民所構成的動態社會。

第三部三篇文章討論哈瑪星的移民社會和產業變遷。日治時期「哈瑪星」是日臺共構的移民社會，戰後日人被遣送，既有臺籍與後續移民交相構成馬賽克社會結構，這是一種多元社群。多元社群加上產業斷層，這些訊息提醒哈瑪星人以及關心哈瑪星的各界人士：未來哈瑪星所面對之課題仍需大家悉心、細心和耐心。

## 附註

- 1 高雄市發展史編纂小組的《高雄市發展史》（1994）、葉振輝《開港初期打狗史事研究（1864～1874）》（2003）、葉振輝《高雄市早期國際化的發展初探》（2005）、吳連賞《高雄市港埠發展史》（2005）、楊玉姿《高雄開發史》（2005）、張守真、楊玉姿《高雄港開發史》（2008）等。
- 2 曾玉昆《高雄市各區發展淵源》（1995）、張守真《哈瑪星風華》（1998）、張守真《旗津漁業風華》（2000）、方俊吉《高雄加工出口區之創設與初期之發展（民國五十五～七十五）》（2002）、杜劍鋒《物換星移話鹽埕》（2002）、杜劍鋒《失落的桃子園》（2004）、簡炯仁《高雄市楠仔坑聚落研究》（2004）、杜劍鋒《苓雅寮煙雲》（2005）、陳延平《港都酒吧街》（2007）、張守真和楊玉姿《紅毛港的前世今生》（2008）等。
- 3 曾鶯斐，1989，〈日據高雄港對高雄地區之影響——以人口與產業為中心〉，臺灣大學歷史學研究所碩論。吳欽賢，1988，〈日據時期高雄市都市發展與計畫歷程之分析〉，臺灣大學土木工程學研究所碩士論文。李淑芬，1994，〈日本南進政策下的高雄建設〉，成功大學歷史學研究所碩論。徐光華，1995，〈日據時期高雄鹽埕區街區空間構成之研究——以新興街區（1914～1937）為例〉，東海大學建築學系碩論。施建邦，1998，〈鹽埕老壁壘的地方感及社會意涵之研究〉，中原大學室內設計系碩論。吳雅芳，2001，〈打狗港與旗後的發展（1624～1920）〉，臺南師範學院鄉土文化研究所碩論。潘彥璋，2005，〈由歷史圖說檢視日治時期哈瑪星與鹽埕地區之都市空間〉，樹德科技大學建築與古蹟維護系碩論。陳秉正，2005，〈高雄市鹽埕區堀江商場的發展與變遷〉，臺東大學區域政策與發展研究所碩論。洪啓文，2006，〈高雄港市聚落的形成、擴展與互動發展（1624～2004）〉，中國文化大學地理學研究所博論。蕭采芳，2008，〈1930年代後期的高雄港與軍需工業〉，中正大學歷史學研究所碩論。林恭漢，2011，〈戒嚴時期高雄市鹽埕區大溝頂攤販集中市場之研究（1949～1987）〉，高雄師範大學臺灣文化及語言研究所碩論。陳美純，2011，〈打狗旗後地區漁業發展之研究〉，高雄師範大學臺灣歷史文化及語言研究所碩論。曹敏俐，2013，〈高雄市鹽埕區七賢三路文化地景之研究〉，高雄師範大學臺灣歷史文化及語言研究所碩論。
- 4 作者不詳，《高雄漁港とその陸上設備》。高雄市：日高六太郎，1930，頁1-10。
- 5 1969年間有高雄十二家漁業公司獲得中美基金遠洋鮪釣漁船貸款，當時所建造的遠洋漁船每艘達250噸級。〈鮪釣造船貸款准十二戶〉，《聯合報》，1969年7月14日，第二版。
- 6 作者不詳，《臺灣二於ケル主要工業會社調（昭和十七年末現在）》。臺北：株式會社臺灣銀行，1943，頁2。
- 7 大瀧幹正，《基隆港及高雄港荷役調查》。東京市：港灣協會，1931，頁56-60。
- 8 大瀧幹正，《基隆港及高雄港荷役調查》，頁56-60。
- 9 張守真〈哈瑪星紀事〉，收於張守真和許一男主編的《哈瑪星的前世今生》。高雄市：哈瑪星社區營造工作室，1998，頁19-23。





Part I

高雄港與哈瑪星



# 一、清末打狗港與打水灣

李文環／撰

「哈瑪星」是日治時期由日本人填海造陸所打造出來的新街區，這樣的看法已經是普遍的歷史認知。然而若問：哈瑪星最古老的歷史遺址是什麼？答案或許是：清末的外國人墓園。墓園遺址散落登山街60巷一帶，也就是哈瑪星西北側山麓。如此這般，既存歷史認知似乎也就沒有那麼必然。墓園遺址是麥漢鳴所發現，李夢哲（David Oakley）繼而奠定相關研究。在此基礎上，本章試圖追溯哈瑪星的前世，進而摹畫出清末打狗港與其牽連的發展脈絡。

## 話說外國人墓園

1999年，麥漢鳴在哈瑪星西北角登山街60巷的民宅巷道間，發現愛爾蘭船員威廉·霍金斯（William Hopkins）和英國籍打狗海關幫辦康威·佛萊徹（Conway Knox Fletcher）的墓碑。翌年，他透過馬哲安（Andrew Mahon）的協助，與霍金斯家族後代取得連繫，並獲得家屬所保存的霍金斯信件影本，因而得以進一步認識這位任職「西峽谷號」（the West Glen）的船員。<sup>1</sup>麥漢鳴這項跨國追尋歷史的行動，深具跨時空人文關懷與交流的意義，曾引起媒體關注和報導，<sup>2</sup>後來他將尋訪過程和成果撰寫成〈北愛爾蘭船員古墓勘查記事〉一文，於2001年的臺灣史蹟源流研究會九十年會友年會發表。或許，當年麥漢鳴曾暗自揣度墓碑背後的墓園歷史，然而這項工作是由李夢哲完成。



相1-1：William Hopkins 墓碑  
（李文環攝，2014）

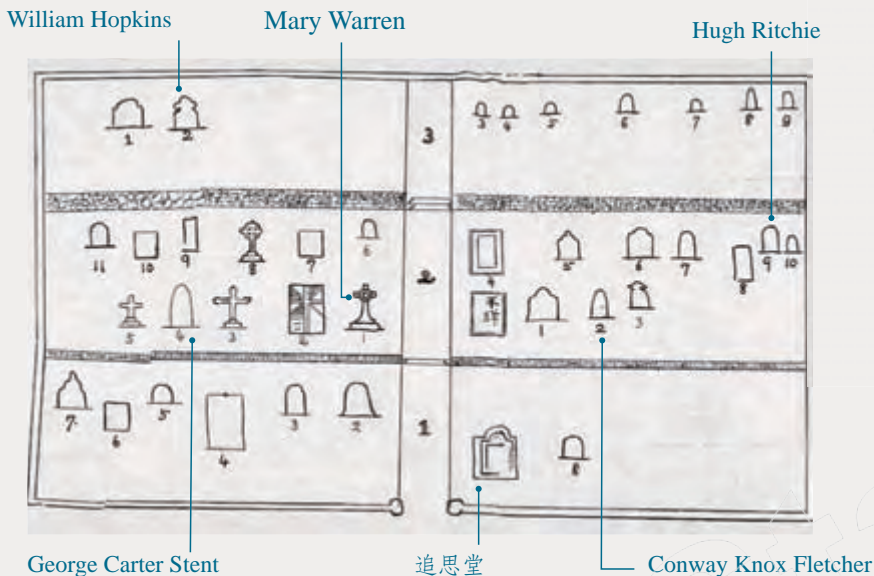



圖 1-1：1925年間外國人墓園墳墓配置圖

資料來源：David Oakley（李夢哲），〈The Foreign Cemetery at Kaohsiung〉，頁274。  
說明：文字由李文環加註。

2005年9月，李夢哲在《臺灣文獻》發表〈The Foreign Cemetery at Kaohsiung〉一文，清楚勾繪墓園的籌畫設置、規模配置和產權變遷等脈絡。其中最引人關切的是，墓主不乏當時重要外國人士，如：英國領事霍必瀾（Pelham Laird Warren）的妻子霍瑪莉（Mary Warren）、打狗稅關代理稅務司司登德（George Carter Stent），以及英國長老教會牧師李麻（Hugh Ritchie）等。<sup>3</sup>這些具時代意義的外國人長眠此地，足以充分說明這座墓園的重要性。李夢哲並呼籲政府應予以重視和尊重。麥漢鳴回應李夢哲的呼籲，且徵得他的同意，以翻譯〈The Foreign Cemetery at Kaohsiung〉為主、輔以碑文資料，2006年12月在《高市文獻》發表〈失落的訪客——高雄哨船頭舊外國墓園墓碑碑文介紹〉，不僅一一釐清這些外國人的身世，文末依國籍、職業、年齡和去世年代等歸納亡者身分。<sup>4</sup>至此，外國人墓園的研究成果已相當完整。



相 1-2：Conway Knox Fletcher 墓碑  
（李文環攝，2014）



墓園是1870年10月由打狗外國人社群向代理領事官有雅芝（Archer Rotch Hewlett）提請同意設立，土地則是1864年間副領事郇和（Robert Swinhoe）向孫可觀購得，產權屬英國政府。同時，社群人士募得322銀元進行修繕。1871年4月，有雅芝向英國駐北京公使威妥瑪（Thomas Francis Wade）報備後，正式啓用。<sup>5</sup>墓園長144呎、寬81呎（約44公尺×25公尺），依山緣坡度分爲三層，中間設有通道，又以中間通道概分爲左右，共分六個小區，埋葬三十八位外國人士，如前頁圖1-1所示。

依據麥漢鳴的整理，墓園長眠的三十八位外國人士中，有海關官員七人、船務人員十人、貿易商四人、傳教士一人、醫生一人、家屬三人，身分不詳者十二人。<sup>6</sup>前三類身分共二十一名，國貿色彩相當鮮明，這些人緣此而來，也據此長眠。值得觀察的是，有四位墓主的去世年早於墓園設立的1871年。第一位是「科學號」（the Science）船員克魯茲（Femandery De La Cruz），1858年7月去世；第二位是「馬克特號」（the Magto）船長豪斯·羅沃特（Haus Rawert），1859年8月去世；第三位是「探路者號」（the Pathfinder）砲手約翰（John Clarey），1863年8月去世；第四位是服務於「秋山號」（the Chusan）的傑茂·美威斯（Jacob Mewes），1864年5月去世。麥漢鳴認爲這四座墳墓是從哨船頭山丘上小墓園遷葬過來的。<sup>7</sup>因此可進一步提問：爲何要遷葬？墓園搬遷是否也意味著外國人在打狗活動的範圍有所轉變？而在這些外國人之中，特別海關、船員和貿易商等，其與打狗港究竟有何牽連？

## 非法冒險家

---

十九世紀中葉以前，打狗港受到港口政策與腹地的雙重制約，大體是漁民捕魚養殖的漁村以及水師汛防駐紮的基地，貿易僅限於臺灣內部區間型態，並無國際貿易。<sup>8</sup>1842年中英簽訂《南京條約》，清帝國割讓香港、開放五口（廣州、廈門、福州、寧波、上海）通商，外商東來貿易者日多，位於東亞航線中點轉運站的臺灣，漸爲歐美商人注意而嶄露國際貿

易的鋒芒。在此機緣下，打狗港受到外商的青睞，而最早進駐打狗的外商來自美國。

1844年美國與清帝國簽訂《望廈條約》，美商亦可於五口貿易居住。臺灣雖非條約港，美國海員和海軍初以尋找沉船失蹤的美國人員為由來到臺灣勘查，後來為了建立橫渡太平洋的輪船航線，並尋求供應往來輪船所需煤炭的儲煤站，臺灣煤礦乃成為美國官方注意的對象。1849年與1854年，美國東印度艦隊先後派遣艦隊前來雞籠調查，皆一致指出臺灣煤礦量多質優，開採方便，轉運出口並不困難，值得加以經營。<sup>9</sup>1853年克里米亞戰爭爆發，往後三年戰事影響歐洲煤礦供應，亞洲煤炭受到外商的重視。

1854年間，美商從一艘被福建官員租賃前往淡水的美籍輪船「孔夫子號」（the Confucius）的美國海員中獲知，臺灣有豐富的米、糖、樟腦和低廉煤礦；同期間，太平軍威脅長江口以南通商口岸的正常貿易，外商亟思另拓通商口岸。同年夏秋以後，美商們或其代理人等紛紛前往雞籠，其中最積極者，以美商瓊記洋行（Augustine Heard Jr.）為代表。<sup>10</sup>而前進打狗的美商則是威廉士洋行（Anthon Williams & Co.）。

1855年2月，香港美商威廉士洋行的「路易士安娜號」（the Louisiana），輾轉從舊金山、廣州、廈門前赴臺灣，先抵府城口外，不被准許進口；後南下打狗港內錨泊，受到地方官員熱忱歡迎。兩天後，船長克洛斯比（Crosby）與道臺裕鐸會晤，應允貿易。2月27日路易士安娜號滿載米、糖而去。後來，克洛斯比蒐集臺灣商情，其報導吸引香港美商們的重視，魯濱內洋行（William M. Robinet & Co.）隨即派三桅帆船「聖地牙哥號」（the Santiago）裝運鴉片等貨物，駛往打狗。奈氏兄弟洋行（Nye Brother & Co.）和華地瑪洋行（Wetmore & Co.）也提高對臺貿易興趣。不久，威廉士洋行、魯濱內洋行和奈氏兄弟洋行協議合併業務，並共同購置三桅帆船「科學號」（the Science）作為對臺通商的大本營。威廉士本人親往臺灣沿岸調查，後決定以打狗港作為科學號長久停泊處所，令船長波特（George A. Potter）設法與臺灣當局簽訂正式貿易協定。<sup>11</sup>1855年6月27日，波特和道臺裕鐸簽訂貿易協約，取得在打狗港貿易的特權。<sup>12</sup>事實上，此項貿易協約，清廷與美國政府皆不知情，自屬非法。

然而，美商將非法協約視為經營的護符，篤定地在打狗進行投資與建設。後來波特辭職，科學號船長改由魯尼（Matthew Rooney）繼任，他開始從事打狗港的改良工程。<sup>13</sup>1856年間，魯尼已在打狗瀉湖北岸（按：哨船頭）設立了商業據點，<sup>14</sup>至1857年間共花費四萬五千銀元完成哨船頭改良工程。他架設一座直抵沙灘的橋梁，又在海港入口處設立訊號臺，白天升上美國國旗、晚間點燃燈光，以便日夜引導船隻出入；並用花崗岩修建一座倉庫、住屋二棟，以及一座便於裝卸貨物的碼頭。<sup>15</sup>至此，美商正式在打狗升起美國國旗。上述長眠外國人墓園的克魯茲此時或許已是科學號船員，兩年後去世，埋葬哨船頭山頂的小墓園。

英商對臺興趣不遑多讓，1855年德記洋行（Tait & Co.）與道臺訂購樟腦。<sup>16</sup>1856年英美多家商行都曾派代表及船隻到臺灣府城口進行貿易，各方競爭激烈。<sup>17</sup>惡性競爭衝擊先前的局勢，因此，美商三家洋行聯合經營臺灣貿易不久，威廉士洋行和奈氏兄弟洋行即行退出，由魯濱內洋行獨家經營。<sup>18</sup>然而該洋行卻於1858年間瀕臨破產邊緣，魯濱內將其打在狗的產業交由魯尼處理。<sup>19</sup>1859年夏末，英商顛地洋行（Dent & Co.）的奧利佛（Oliver）船長率「依蒙特號」（the Eamont），裝載鴉片抵達打狗港。此時，顛地洋行不僅渴望在打狗建立貿易據點，也希望排除供應鴉片給魯尼的競爭對手——怡和洋行（Jardine Matheson & Co.），當年12月，奧利佛船長終於成功買下魯尼在打狗的全部產業。<sup>20</sup>美商在打狗進行非法的貿易與經營，至此乃告結束，轉由顛地洋行經營。

繼顛地洋行而來打狗的英商是怡和洋行。1859年6月7日，怡和洋行莫里遜（Alexander Morrison）率「天人號」（the Celestial），由廣東汕頭赴抵打狗，不過卻錯失與魯尼會面的機會。同年11月25日，另一位怡和洋行船長沙利文（Sullivan）帶領「貝克號」（the Becker）常駐打狗港，進行鴉片與米、糖貿易。<sup>21</sup>此後一段時間，怡和洋行和顛地洋行是打狗最重要的兩家外商。事實上，當時前來打狗追逐商業利益的非法冒險家，勢必不只如此。葉振輝指出，1859年間還有英籍船「恩賜特號」（the Earnst）、法籍船「獅子號」（Le Lion）、「安號」（the Ann）等，<sup>22</sup>而同年8月29日漢堡的縱帆船「馬克特號」因颱風在打狗港內擱淺，船長