

高雄小港大林蒲地區的推移變化

文、圖 / 陳義文



高雄小港和大林蒲地區

小港區是高雄直轄市的轄區之一，舊名「港仔墘」（臺語稱「墘」為邊界區之意），乃因為昔日位居高雄潟湖南岸港畔而得名。其所在區係位於都會區的南端，東有鳳山丘陵作為屏障，西南瀕臨臺灣海峽，並與旗津區隔海相望，為「高雄國際航空站」和「鳳山水庫」（建壩攔阻鳳山溪之水而成的水庫）的所在地，同時亦是高雄和全臺灣最大的重工業區。

早在荷蘭人占據以臺南於主要基地的南臺灣時期，便曾在小港靠海處建立港口；明鄭時代初期鄭成功麾下部將一吳燕山亦曾率員抵臨此地開墾；清朝時，則劃屬鳳山縣管轄；日治時代，於 1920 年在全臺施行五州制，原之港仔墘區、大林蒲區和周旁地方合併為一個「港子庄」，未久再改為小港庄，後來皆以「小港」之名以稱呼該地；臺灣光復後，小港原隸屬於高雄縣，至民國 68 年高雄市改制直轄市時，則將小港鄉併入成為其市轄區。而小港區的大林蒲，就整體形勢而言，則是位於高雄港第二港口的東南邊。

福建漳州的移民，自 17 世紀後葉起陸續遷徙至大林蒲開墾闢荒，初時因見樹林茂盛、地勢平坦，故名為「大林埔」（埔即平地之意），後又由於屢有移民染患瘴癘而常

① 台電大林發電廠

需採集菖蒲療疾，遂再易名為大林蒲。那時的大林蒲和其西側海域，既有肥沃的良

田，亦有豐足的漁產，且復因具有近海通航之便，乃得透過當地紅毛港和旗津的舟楫，與對岸從事商貿。歷經兩百餘年的開闢整建，小港及大林蒲的居民生活逐漸改善，生計亦日趨穩定，惟直至民國 40 年代之際，大林蒲尚是個以農、漁等業為主的魚米鄉埠，往來於小港、旗津和林園等城鄉的民衆常停留大林蒲歇息。

然而，於民國 50 年代後期由當時的高雄港務局所展開鑿建的「第二港口」，則將原本和旗津連接於一起的小港，於靠近紅毛港的一處地峽挖掘開來成為航道（於民國 64 年鑿通該第二港口），新闢的水域可供船舶迅速便捷進出高雄港內，不過紅毛港、大林蒲和整個小港等地，從此之後卻與旗津分

- ② 毗鄰高雄港的壽山和蚊子灣，構組成美麗的山海美景
- ③ 「高雄港」牌樓

隔開來。在長達 18 個年頭之間，旗津一直若似海島而孤處於高雄西側海上，

直到「過港隧道」建竣後方才又與高雄市連結於一起。另一方面，則因為「第二港口」的闢建，使得源起於民國 40 年代在大林蒲一帶開設的拆船事業急速發跡，業者競相投入、規模也逐漸擴大。僅經 10 餘年的打拼，臺灣的拆船產業即在 1970 年代躍居舉世之最，並保持此項紀錄長達 20 餘年，俟在地的鋼鐵公司逐期擴大產能之後，拆船產業方才逐步縮減規模乃至停業。

現今，從林園和屏東海線地帶往返高雄的民衆，大都沿循毗鄰沿海工業區旁的寬直道路暢行，無需再中停於大林蒲或小港，人氣自然難再匯聚。此外，在大林蒲地方不斷擴張興盛的工業建設，例如由經濟部轄下國營企業興建的鋼鐵廠、火力發電廠和貯油區



（日後並將興建輕油裂解廠），乃至於多不勝數的民營加工製造廠和化工廠，皆對居民的作息生計帶來極大的衝擊。此固然是基於時代進步、社會變遷發展所致，無可歸責於國家政策或層級政府，但是對於失去原先美好的生活環境，竟日籠罩於廢氣和喧囂車流之下的大林蒲居民而言卻是飽受重創，只求能夠獲得有效的改善或合理的補償，俾可繼續於舊地安身立命或是帶著尊嚴遷居他處。

高字信號塔與紅毛港文化園區

高雄港是由天然潟湖和狹長海灣，所掘建形成的港埠，原屬狹長半島地形的旗

津（在民國 64 年鑿通第二港口並引水通行船舶後，旗津曾成為孤島，但在 73 年興建過港隧道完工後旗津又與高雄本土連接於一起），得為形勢天成的屏護而將波浪阻擋於外海，因而港區內得以風平浪靜，快速安全的從事裝卸貨櫃（或貨物、大宗物資），且因潮汐水流極少帶來泥沙造成港域淤積，以致高雄港無需如同其他港口般的必須頻繁疏濬航道，而可經常利於船舶的順暢通行。由於港澳地形絕佳，港區內又有一座從海岸處朝外伸突的陸塊，可供建造為理想的碼頭（該伸突出的陸塊即是「中島區」或「中島貨櫃區」），故而乃是全球罕見其匹的優良





港灣，兼以從事港務工作和吊運作業的人員皆甚敬業奮發，各種裝卸運輸和通訊指揮之設備亦甚新穎進步，故可促成高雄港長居於舉世著名良港之列。

港區從西北端而至東南端，以航道論計長度近約 18 公里，寬度約為 1.0~1.5 公里，兩個港口（即第一和第二港口）皆是由兩道防波堤夾圍而成、縮減為似如口部的出入口，此即「港口」名稱的由來。航道和港域內的水深，係自 11.3~16.0 公尺，可供 15 萬噸級輪船和 25 萬噸級巨型油輪進出港域

和順利泊靠。高雄港的作業碼頭區，計可分為蓬萊、鹽埕、苓雅、中島、前鎮、小港、中興以及大仁等商港區，現有營運碼頭共 121 座，其中雜貨碼頭 32 座、貨櫃碼頭 26 座、散裝碼頭 30 座、穀類碼頭 3 座，尚有合計 30 座的客輪、軍艦、港務、工作碼頭。上述碼頭，則有部分係長期租由國、民營事業如中國鋼鐵公司、中國石油公司和臺灣造船公司等專用。

早於 1960 年代中後期，高雄港務局即鑒於進出狹長港區的船舶若從單一港口進

出，已嫌擁擠而常導致船舶於外海處等候進港，遂經審慎擘劃後，擇於旗津南端的地峽（當地居民呼為 Bankia，意即崩隙之處）鑿建新的港口—第二港口。自民國 56 年破土動工後，歷經 8 年施工而在 64 年建竣通航，既有後來建成的第二港口，則原本毗近西子灣的港口遂又泛稱為第一港口。建成於較晚年代的港口，在多項紀錄上自然會較早期建成的港口為優，俾可愈利於大型貨櫃輪的進出。例如，第一港口之內港口水深 11 公尺、港口寬 130 公尺、航道寬 80 公尺；而第二港口之內港口水深 16 公尺，港口寬 250 公尺，航道寬度則是相當。若就水、陸區域劃分，在高雄港總計為 17,678 公頃的港區面積當中，水域面積 16,236 公頃，占全港面積之 91.8%；陸域面積為 1,442 公頃，占全港面積的 8.2%。

在 1970 年代初，興建第二港口進入中期階段時，高雄港務局亦著手興建船舶進出第二港口之際，用以通訊指引、調度管制船舶的信號塔，乃於港口的南北兩岸各建造一座外型呈「高」字型的塔樓，此即名聞遐邇的「高字塔」，兩座塔樓的施工期近約四年，故得配合第二港口的建竣通航而同步啟用，為高雄港創立新的營運史頁。由於第二港口開鑿出水道的位置，原來恰是旗津和小港的交界處，因此高字型體的南、北兩座信號塔，在第二港口鑿成水道後，乃是分別位

於水道兩側的小港區和旗津區，不過主要的通聯指引作業平時係由北側信號塔處理，南信號塔是作為備用，當北塔的設備從事定期的保養維護時方才改由南信號塔受理。

高字塔是由當時的名建築師黃啓灣所設計，為五層樓的鋼筋混凝土建築物，其型態無論自任何方向望去，皆呈代表高雄之「高」字形狀，塔頂並皆植有可發送和接收無線電訊息的鐵塔，甫落成之初是小港區和紅毛港地方，最宏偉醒目的建築物，海員和居民自數公里外即可瞧見其英姿。上世紀底行將結束前，高雄港務局另於鄰近北塔處新建一座呈白色外觀，造型遠較舊信號塔高聳巍然，而且功能更加齊全完備的現代化信號臺，新信號臺行將建竣前，甚少使用的高字南信號塔先告停用，並曾充當海防駐軍營舍。

俟民國 90 年，新信號臺完工啟用當下，北信號塔亦接續停用，告別其引導船舶進出港域長達 26 個年頭的階段。在地方人士積極爭取下，高雄港務局遂與高雄市政府協議，同意依據由該時文建會所通過活化閒置空間、改善城鄉新風貌之計畫，將兩座高字塔保留下來，並於改建後在翌（91）年 5 月 11 日正式成立為藝術文化園區，園區內

④建於清朝，用以防衛昔「打狗港」的北門砲台入口（砲台已於日據時期拆除），今為「鎮北門」古蹟

特別樹立一面由教授詩人一余光中等人為高字塔撰作詩詞的「心詩牆」。之後，高字塔藝術文化園區又再於民國 101 年

時，連同周邊地帶和設施，擴大為紅毛港文化園區，供作更廣泛的文化和遊憩用途。

文化園區位處高雄港第二港口入口處，由高雄市政府文化局就原有的高字塔，結合周邊地帶規劃整闢而成，計有 3.42 公頃之面積，並由具工程營建技術的市政府捷運局興建，建竣開放後即委由「紅毛港文化協會」管理。現今，園區內劃設成「高字塔旋轉餐廳」、「展示館」、「戶外展示區」、「天空步道」、「碼頭與候船室」以及「觀海平臺」六大區域。遊客若是佇立於高字塔之塔內，得以詳盡觀賞大型貨櫃船入、出港口的景致，別有獨特的氣韻，另從展示的資

⑤ 高雄港二港口處呈白色外觀的調度指揮台，左邊的高字塔為舊指揮塔，現則保留為文化遺址

料則可洞悉紅毛港為因應港埠建設之需，而在近半世紀以來從興旺漁村變成貨櫃中心的巨大轉折，國人亦同時

感謝昔日紅毛港居民的忍讓與犧牲，使得國家社會可以持續的進步發展。

台電大林發電廠的建廠和營運

興建於民國 60 年代的「大林發電廠」，曾是全臺灣最大的火力發電廠，經由分期擴建，發電容量共可達 240 萬瓩。若不包括露天儲煤場，發電廠之廠區面積計約 34 公頃，係於民國 56 年和 58 年分別開始建廠和營運，得以煤炭、石油及天然氣為燃料，係臺灣唯一使用多種燃料的火力發電廠。為提高發電效率，減少污染排放，因應電力成長需求，台電已於民國 101 年 9 月將該廠運轉

超過 40 年之大林一號機及二號機燃煤機組除役，目前大林火力發電廠運轉中機組，有以重油為主之 2 部機組，以及以天然氣為主之 2 部機組，裝置容量合計 180 萬瓩。

近年之間，大林發電廠已由於停用原之燃煤發電機組，改而推展裝設新式「超臨界」(supercritical) 壓力發電機組暨裝置高效率污染防治設備，已可明顯改善廢氣排放之狀況。此外，亦透過臺電公司亦和港務部門協議，另行取得鄰近大林發電廠區周邊將近 38 公頃的用地，使整個電廠區的面積擴增至 72 公頃，較諸原係分隔開來的廠區和儲煤場改善甚多，此亦是遷移紅毛港後對於大林發電廠極有裨助之處。

火力發電廠排放的二氧化碳和煤灰，必然會令當地居民產生反感，而鄰近的大型重工業工廠，亦皆難免會對大林蒲居民產生類似的效應，此是發展工業難以避免的無奈或必要付出之代價，惟則力求降低染、減少衝擊，並合理提撥公益回饋金予地方民衆，當個敦親睦鄰的「好厝邊」。大林發電廠並已自多年前起，戮力改善從運煤碼頭至儲煤場之設施，如每座室內煤倉皆是設計成筒狀形體，可容納 7 萬噸之燃煤，為數 12 座的煤

倉共可貯存 84 萬噸的煤料。嗣後，不但得提高煤料的安全存量，而且新裝的運煤輸送機，長度遠比過去縮短，並且可以降低占地面積、減少電力損耗，以及大幅降低煤灰飛飄的狀況。

上述的調變措施，將可維持大林發電廠的有效運作和整片大林商港區的充分利用，達成港廠合一、共興共榮之目標和願景。再者，以上之措施還得以促進小港地區海岸線的美化，增益港區景觀的美麗風情，讓高雄市成為愈益著名於國際的港都大城。

高雄市政府容或基於後續建設上的需要，已先就小港區大林蒲的原有居民，擬具遷居計畫，煞像是過去由於挖掘二港口、興建高雄港洲際貨櫃中心，而曾經辦理過的遷移策略相當。惟則由於高雄市政府暨經濟部、相關國營事業猶未公布細部計畫和施行策略，所以尚未能知其梗概或細節。不過，若是真要面臨如此一日，吾人則虔心祝福大林蒲原有居民得獲有完善的安置，無論是持續留置於故鄉或另擇他處安居，咸能獲有安寧美好的生活環境，轉而安享工業建設帶來的成果。源

5



註 大林發電廠前所用以發電用的煤料，係由裝載進口煤炭之船舶，泊靠於第 111 號碼頭並將煤炭先卸移至位於電廠西北端約 1.4 公里處，面積達 26 公頃之露天儲煤場，再藉由長達 1,409 公尺之運煤皮帶機，將煤炭輸送至大林發電廠的鍋爐處以燃燒發電。