

蛻變愛河 鰲躍龍翔

文／圖 高雄市文化愛河協會理事長 許玲齡

2001年愛河「臺灣燈會」打破隔閡港市半世紀藩籬

「……六、五、四、三、二、一，點燈！！」2001年的2月初，隨著燈會主持人高昂的倒數聲，「臺灣燈會」的主燈「鰲躍龍翔」，在磅礴的樂聲中昂然現身，伴隨著民眾一波波激動的驚呼讚嘆聲，雷射炫光隨著雄壯的旋律，流轉變幻，瑞氣千條的閃爍照耀在愛河上空；那一刻，簇擁在愛河岸邊，在冷冽刺骨的寒風裡摒息等待的上萬老老少少都是值得的，因為他們都見證了歷史珍貴的剎那，在愛河邊見證了首次改名「臺灣燈會」的首演。



圖1 2001年愛河臺灣燈會（許玲齡攝）

由交通部觀光局挹注千萬經費，從1990年起以臺北市為主辦地，歷經十載，首次跨出臺北市，在高雄市的愛河兩岸舉辦的全國性元宵節燈會，也因而，燈會名稱從往昔的「臺北燈會」正名為「臺灣燈會」，也因此，開啓了「臺灣燈會」在臺灣各縣市輪流主辦的新紀元。

而對高雄市政府而言，當愛河邊的「鰲躍龍翔」主燈點亮的那一刻，宣告的是高雄將由以往被視為黑煙囪林立、藝文澆薄的工業城市，轉型邁向新城市風貌的轉捩點。這是政黨輪替後，新執政團隊對「海洋首都」城市新願景規劃的誓言。之後，延續高雄市政府自辦的「高雄燈會」，場地也由愛河延伸連結至高雄港。號稱港都的高雄市民，終於能無隔閡的徜徉近在咫尺的海洋氛圍；粼粼水光的河港，璀璨迷離的水火共舞，賦予「高雄燈會」無可取代的特色，更是高雄市發展觀光與城市行銷的聚焦點。但更具象徵意義的是，「臺灣燈會」首次打開了禁錮高雄港近半世紀的高聳圍籬。

從日治時期隸屬高雄市轄下的高雄港，在二戰後高雄市參議會首次召開的第一屆（1946年）大會，以高雄市政府若獨立負擔被盟軍猛烈轟炸而滿目瘡痍的高雄港打撈沉船、疏濬航道、修復毀損之碼頭倉庫等重建工作，恐將拖垮市庫，而議決將港區行政權劃歸高雄港務局，且由省府統籌統辦（高雄文史前輩林曙光先生於1946年擔任《國聲報》記者時，適逢第一屆高雄市參議會召開第一次大會，前往採訪而躬逢高雄港市分合歷程）。此一決議，為高雄港市分離之肇因，爾後，更因港務局以管理之要，興建密閉高聳圍籬而實質分隔港市。近半世紀後，高雄港才在市政府向交通部爭取港區碼頭使用權，以愛河口向兩岸延伸逐步開放。漁人碼頭、駁二藝術特區、真愛、光榮碼頭、海洋文化流行音樂中心，從遊憩休閒至藝文展演相關重大建設，均規劃於高雄港區，2001年的愛河「臺灣燈會」可謂港市再度連結的開端。

而簇擁在花木扶疏景觀宜人的愛河公園觀賞燈會的民眾，可曾意識到，浪漫的「愛河」河名並不是她的唯一；且人群擁塞的河岸，百年前，猶是愛河的河床淺灘地呢！源發於八卦寮草潭埤的愛河，由東向西，在龍水轉向西南，蜿蜒流淌過高雄市中心，注入高雄港灣內。在文獻上，她的河名更迭之繁，更是高雄四大水系之冠。她的地景地貌，隨著市勢「高躍雄飛」發展，也最早被改造。

從河名的更迭，來解讀這條河流與高雄先民的開拓足跡，更是歷歷在目。愛河潮來潮往的粼粼波光中，交織著城市的歷史、傳奇故事、產業發展，這是一條孕育城市文明之母河。

河名更迭的歷史映像

在地理位置上，緊鄰著高雄港的愛河，是海洋與內陸鏈結的線脈，飄洋過海來到打狗港，再循著愛河往內陸，是打狗先民墾殖的足跡。

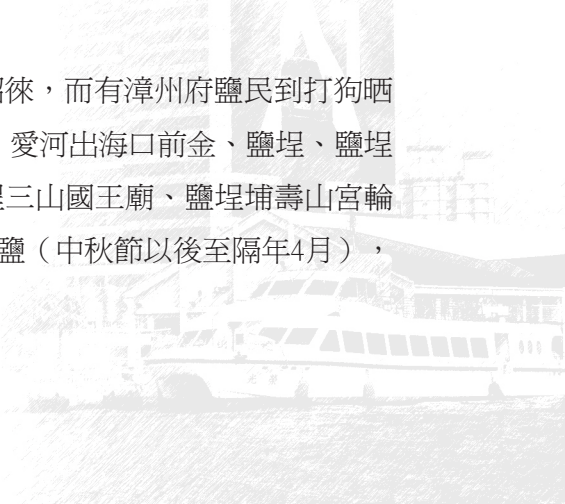
愛河最早現身文獻並不是以文字，而是以圖像。早在十七世紀（約1670年左右）荷蘭人Johnnes Vingboon繪製的臺灣地圖，在今之打狗港灣標示著Tancoia，旗後山標示apenberch，在打狗港內的小島名字為Handelaars Eylandt（貿易商的島），打狗港內則繪有兩條河流，並未有河名，但以其位置判斷應為今愛河與前鎮河。在大航海時代，揚帆東來，最早在南臺灣實施統治權的荷蘭人，雖僅在今之高雄留下「紅毛港」的地名，但以對高雄港灣內之地理方位、河流位置之描繪，四百年前，愛河河道上或許也曾飄揚著西方航海霸權荷蘭的旗幟呢！

繼荷蘭人之後大量移墾臺灣的漢人，聚落逐水利之便而形成。但感潮河川的愛河，海水的感潮段遠達中上游，同盟路一路三民一號公園附近，老地名為「烏魚港」，乃因冬至時，外海的烏魚隨高雄港潮汐進入愛河而感潮到此河段。愛河雖無農耕灌溉之利，但有舟楫之便，因而清朝《鳳山縣采訪冊》中關於愛河的文獻，以兩岸聚落的擺渡口標示而未有河名。從源頭草潭埤以下有后港（今之後港，榮總高雄醫院後河道）、船仔頭港（約今文藻外語學院附近）、田尾港（河岸因無墾殖之利而得名約今明誠路、河堤社區一帶）、龍水港（約今美術東二路、河西路）、出海口則有前金港、鹽埕港之記載。鹽埕的鹽民則以頭前港（今愛河）、後壁港（已被填埋）稱呼分岔出海的河道。

愛河下游最大支流三塊厝溪，為淡水溪流，且水路可通鳳山縣城，沿岸有三塊厝庄、魚逮港庄、五塊厝庄，以三塊厝庄為本支流最大聚落。

三塊厝庄先民渡海來臺後，原承租龍水、漯仔底學田開墾，但收成不足以繳納租金，而涉河至對岸後，因有農耕之利，加以位於本支流匯流處，唐山來之貿易船有商機，因而三塊厝庄是清《鳳山縣采訪冊》上記錄的打狗古街市之一：「三塊街，在大竹里，縣西十里，逐日為市」。

下游出海口的沙洲，從康熙末年（約1720）因官府招徠，而有漳州府鹽民到打狗晒鹽。雍正4年設為官鹽的瀨南鹽場，為清朝四大鹽場之一。愛河出海口前金、鹽埕、鹽埕埔三個庄頭，也因晒鹽而成兄弟庄頭，前金萬興宮、鹽埕三山國王廟、鹽埕埔壽山宮輪流供奉「太陽公」。引愛河水曬鹽瀨南鹽場，鹽民大月曬鹽（中秋節以後至隔年4月），



小月（雨季及颱風季節）返唐山。如候鳥般更迭的鹽民，早期來自廣東客家庄民，而後來自閩南村落，因而乾隆25年（1760）即已建廟的鹽埕「三山國王」廟所祀主神，為二王明山及李府千歲，以及高雄港築港時的舢舨班所加祀的水仙尊王，異於一般客家庄的「三山國王」廟，鹽埕的「三山國王」廟應是臺灣唯一吧！

1858年清廷與諸國列強簽天津條約開放教禁，在馬尼拉的天主教道明會派遣郭德剛神父前來傳教，1859年從廈門轉抵打狗港的郭德剛神父，在愛河的前金庄海邊，建立了天主教在臺灣傳教的灘頭堡。1865年打狗正式成通商口岸，旗津華洋商賈雲集，愛河是洋人往左營的要道，曾來臺的法國外交部派駐廣州領事館通譯Camille Imbault-Huart，在打狗港上岸後往舊城的路途，有下述的記載：「我們乘竹筏離開碼頭，沿著一條小河（愛河）蜿蜒駛去，小河向左流入一小村莊（即三塊厝），我們在這小村莊內很容易的顧到了轎子，此處道路非常狹窄，這不如說是被稻田夾住的小徑；路向東北伸去，直到那圍有城垣的城市Kou-sia（舊城）。」

急激發展的高雄港改變了愛河的地景地貌

愛河河川地貌地景的巨變，始於1912年打狗港第二期築港工程計畫。

日治時期1900年打狗、臺南之間的鐵道通車，冒著濃煙沿著打狗川後壁港河道，嘟嘟作響的火車頭，帶來了臺灣第一座機械製糖橋仔頭工場的糖，也帶來打狗小漁村的世紀大蛻變。

高經濟產值的糖業，催生了打狗港現代化築港工程。1908年打狗港的第一期港口築港，可稱之為世紀大工程。築港工程完工後，港口之高度成長，遠超乎築港前之估算，因而1912年規劃的第二期築港工程，規模遠超過第一期。

長達25年的第二期築港工程（1912～1936年），高雄港灣設施為臺灣最先進，通行之輪船已提升至萬噸。浩大的築港工程，更新擘劃了愛河與鹽埕的新地景風貌，瀨南鹽場皚皚鹽田、魚塢、沼澤填築成新市鎮用地，愛河納入高雄港灣的範圍。為因應快速擴張的船舶貨物吞吐量，將頭前港出海口的沙洲、苓雅寮的魚塢，浚渫為小型船錨地，成了今日的愛河灣。並從川田橋（建國橋）以下，浚深航道，以利航行。原本在下游（約今之建國橋北）分兩叉河道（頭前港、後壁港）出海的河道，柴山下的後壁港被填埋成新生地（約今建國四路、新興街、七賢三路之街廓），另掘一替代水路的新河道，即今之堀江（大溝

頂)。而河床遼闊的頭前港，築起了咾咕石堤岸，原本河道低淺只能通行竹筏、小木船，甚至枯水季涉水即可過的河川，開始通行冒著黑煙的小型機械運輸船了。

如此規模龐大的河道工程，「運河」是大多數的老高雄人對愛河的稱呼，且信誓旦旦愛河是條人工挖掘的河道。

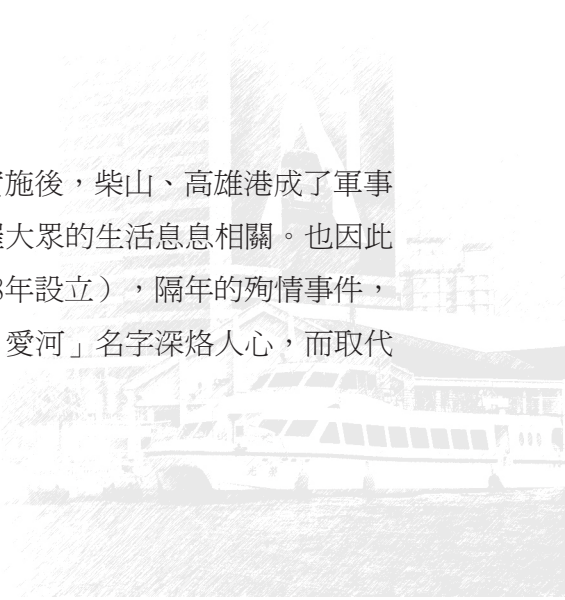
從1908年起的第一期工程啓動，高雄港埠歷經三期築港工程，小漁村打狗庄因港口急遽繁榮，人口大增，從1900年不足七千人，至1920年施行州廳制行政大改制時，已達兩萬四千多人，並改名古地名「打狗」為「高雄」。1924年復因人口已達四萬二千多人，而改制「高雄市」，緊鄰高雄港的打狗川也因而改名「高雄川」。

日治時期的高雄川，肩負著工業城市運輸的脈動。沿岸重要的工場有：1899年鯨島商行三塊厝工場（1913年改組為臺灣煉瓦株式會社打狗工場，今之唐榮磚仔窯），淺野水泥公司（創立於1914年，今之臺灣水泥公司高雄廠）、杉原肥料株式會社（創立於1911年今仁愛公園現址）等。水泥、紅磚在1920年代辦隨著日本南進政策建設所需，曾經是高雄港重要的輸出貨物。在柴山下的淺野水泥，為運輸之需，開鑿鼓山運河與愛河連接。而有著廣大農業腹地的高雄港，以砂糖、米、鳳梨罐頭、蕉實為出口特色貨物，肥料則是最大宗進口貨物，在鹽埕新生地設廠的肥料會社，應是著眼於愛河與港口運輸連結之便。

高雄川的河岸景觀也是四大水系最早規劃營造。1936年（昭和11年）公布的都市計畫已是四十萬人口的規模。哈瑪星、鹽埕發展已達飽和。日政府為因應市區東移之規劃，於1931年將州廳從鼓山路遷至高雄川東岸，並建大橋（州廳橋，今中正橋）以連接。1939年（昭和14年）市役所從哈瑪星（今代天宮）遷至高雄川西岸，高雄川是一般市民休閒好去處，諸如端午節划龍舟也從港口移至高雄川州廳前舉行。而與高雄港水天相連的港口風情，更是詩人墨客吟詠的對象。

從名稱裡的「愛河」蛻變為文化愛河

二戰後，1949年國民政府頒布戰時緊急戡亂戒嚴令實施後，柴山、高雄港成了軍事要地而管制，唯一能自由嬉遊的，只有愛河，愛河與普羅大眾的生活息息相關。也因此原是高雄川州廳橋旁，私人經營的「愛河遊船所」（1948年設立），隔年的殉情事件，因初履高雄的記者錯誤的取用為河名報導而引起轟動，「愛河」名字深烙人心，而取代



原先高雄川或高雄運河之名。但是有著浪漫河名卻開始有著不浪漫的實境，一根根飄洋過海而來的原木，是愛河烏黑髒臭的主因。

1947年國民政府頒布阿里山林場禁筏令，各大林業公司乃自南洋進口原木，於高雄港卸貨。嘉義的林商號林業公司率先在愛河龍水段設廠，選定愛河中游磚窯廠取土的窪地，自行開挖渠道成貯木池，又可利用愛河水路拖送原木，而後亞洲聯合木業、朝陽木業、三義興木業、裕國合板、國豐木業、金義興合板等相繼前來設廠，愛河中游成了合板業工廠密集區。由小汽艇拖著上百根的原木大隊航行於愛河上，是許多人老高雄的愛河深刻記憶，也是愛河嚴重的污染源。而除了合板公司，愛河沿岸尚有食品加工業、紙業公司、皮革加工工廠、氯鹼公司工廠廢水直接排放至愛河，都是愛河嚴重的污染源。



圖2 七賢國中前截流站的愛河（許玲齡 攝）

另一嚴重的污染原則是家庭廢水的排放。被定位為城市防洪、排水溝渠的愛河，沿岸之鹽埕、前金區及支流二號運河，均為人口稠密區域，家庭廢水直接排放愛河，讓愛河幾乎無法生存魚類生物，愛河幾瀕死亡，愛河的污染整治也成歷任高雄市長的主要施政，直到1970年代從中華路以下興建截流站及汙水下水道系統，愛河水質才明顯改善。

雖然惡臭髒汙逐漸改善，但是沿岸氾濫的色情、治安敗壞而惡名昭彰的愛河，讓一般市民對愛河敬而遠之。1994年愛河邊因火燒而崩塌荒廢延宕多年未處置的仁愛公園、地下街，商家組成「地下街重建委員會」積極爭取重建。地方人士也興起一波關心在地文化、生態和環境的運動，例如一群關心愛河的市民，組成「文化愛河促進會」提出仁愛公園為鹽埕區唯一的公園計畫用地，公園應回復公園的用途，且地下街重建安全堪慮，呼籲市府應對地下街做出回填、廢鄰旁河西路，將仁愛公園延伸至愛河邊成親水公園的建言。後來，在各界的努力下，也成功地阻止市府原本規劃興建沿翠華路穿越愛河上空至海邊路、成功路的快速道路，因而避免破壞愛河的自然景觀和人文歷史記憶。此

後，在文資保存與社區營造的雙重理念之下，「文化愛河」逐漸成為各界對於愛河的共同願景。2003年中都唐榮磚窯廠被指定為市定古蹟，2005年更被指定為國定古蹟，這意味著自日治時期以來的「工業運河」已轉型為「文化愛河」，愛河業已成為全體市民的共同資產。

愛河新姿

在2001「臺灣燈會」讓人驚艷的愛河，歷經多次分期的景觀再造，是高雄的最亮點，亦是城市行銷的聚焦點。沿岸的天主教開基玫瑰聖母堂、電影館、仁愛公園、歷史博物館、音樂館、中都唐榮磚窯廠、中都溼地、內惟埤文化園區、客家文化園區、河堤社區公園等，每一座文化館有著豐富的內涵，都是構成城市故事的要角。愛河串連了城市歷史、藝術、生活、生態。愛河如今才真正找回屬於她的浪漫。



圖3 中都溼地公園一帶的愛河（許玲齡攝）