

I • 見證—— 「打狗」繁華的軌跡

舊名為「打狗」的高雄，原本是以近海漁業發展為主的小型漁港，在因緣際會之下逐漸成為國際商貿大港，並且成為港市合一的大型港都，以及全臺灣的第二大城市。這座城市發跡與建設的歷程，正好與張啓華的生命歲月重疊。由於他從小親自見證了高雄的發展歷程，以及其繁華的商貿與文化的魅力，這些見聞和記憶長年伴隨在他的繪畫創作題材之中，尤其是這座城市提供了風華絕代的伸展舞臺，因而亦造就了張啓華成為一位成功的企業家。



〔右圖〕
少年時期的張啓華

〔右頁圖〕
張啓華
前鎮漁港（局部）
1971
油彩、木板
44.5×36cm
高雄市立美術館藏



回顧繁榮的崛起

張啓華於1910年出生於今天的高雄前鎮區，這一年是日治時期明治四十三年，當時的行政區劃是屬於臺南廳打狗支廳下的前鎮庄。若從「前鎮」地名中的「鎮」字來考據，大致可以推測和駐軍鎮守的國防因素相關，雖然地名的來源說法各個不一，但最遠可以追溯到鄭成功時期派兵到此屯田駐守。自1661年鄭成功從荷蘭人手中收復臺灣之後，帶來了大批的軍隊和家眷，一方面要鞏固臺灣的軍備防務，另一方面要拓荒墾殖、擴充糧食的供給來源，於是採取「寓兵於農」的軍隊屯田政策，也就是分派部隊到各地設立營鎮實施屯墾。在明鄭初期，打狗地區最著名的「前後左右」四大營鎮，分別是「左營」、「右衛」（右昌）、「前鎮」（另有一說是「前金」）和「後勁」等地。在屯田制所轄下的耕地就稱之為「營盤田」，採自給自足的原則而不再另加課賦，藉以解決大批軍民來臺之後的糧荒問題。其後這種制度亦延續到清代，所以在早期的南臺灣，到處都有駐軍屯墾的遺跡，而這些營鎮及管理之下的營盤田，日久便形成聚落發展的重要基礎，是故至今仍然有許多地名保留著當時舊有的營鎮名。

前鎮地區的地理位置，面對港區的內海而與旗津島相望，因此在旗津的屏障之下，內海平靜無波，自然漁產也相當豐富，所以得天獨厚成為內海的重要漁港；面向內海的沙洲地帶又可闢成曬鹽的小型自然鹽場，故從清代以來，前鎮地區人口聚集，成為高雄地區最早成形的聚落之一。

除此之外，從前鎮向後往內陸延伸過去，由上到下又分別與「苓仔寮」（今苓雅）、鳳山和「港仔墘」（今小港）等地相接，其中市街繁華的鳳山及聚落規模相當的苓仔寮，提供了當時主要的消費市場；離開這些熱鬧的市集聚落之後，便是廣袤的空地，可供闢成農田用地，因此又吸納了更多前來拓荒墾殖的新移民。於是在市場、腹地與勞動人力齊



張啓華 草地前鎮 1956
油彩、畫布 61×81.5cm
高雄市立美術館藏

・1950年代的高雄前鎮地區，還可見到光復之初的農村景象，今天則是高雄市區內的重要市街區。

備的經濟條件之下，張啓華先祖的事業，逐漸從捕魚轉型到豬隻畜牧、魚塢養殖等方面，並在獲利有成之下又廣置田產。所以到了張啓華出生以後，張家儼然已經是前鎮地區的首富了。

國際港埠的開啓

清末咸豐年間，國際紛爭不斷，由於1857年對抗第一次英法聯軍的失利，於隔年簽下了不平等的「中英法天津條約」，增開打狗港成為通商口岸之一，但真正的開港是到了1864年清廷頒布暫行章程後才開始；



玫瑰聖母堂。臺灣第一座天主教堂，於1863年興建完成，日治時代1928年改建。

同年5月，又在鼓山設置海關，至此國際商業港的規制才漸次成形。不過，當時的打狗港雖然已從漁港的基礎朝向國際商貿港埠發展，連同國外的洋行商賈，也陸陸續續地聚集到港口周邊，但礙於清廷只注重海防的防務建設，其他港口相關的周邊建設因投入經費不足而裹足不前，所以一直到清廷割讓臺灣為止，打狗港的運能與產值仍然輸給臺南府的安平港，以及後來居上臺北府的出海口岸滬尾港（淡水）。

真正讓打狗港、也就是今天的高雄港脫胎換骨的轉捩點，要晚到日治時期1908年以後，進行為期三十多年、共歷經三次建港計畫的工程。在這段建港工程期間，一方面疏

濬內海、擴充港區停泊的面積；另一方面填海造陸、闢建新式碼頭設備，同時頒布現代化港都的都市計畫，重新改造老舊的市街、營建新式洋樓，造就後來鹽埕埔地區的街區繁榮。

由於張啓華從小居住在前鎮的聚落，不僅毗鄰於鹽埕埔新市街，也正好就面向內海填海造陸、港埠營建的重要區域，因此在他整個童年記憶與成長的過程中，親眼目睹了打狗港邁向現代化的建港工程。隨著打狗港的工程規模不斷積極地擴大與開展，整個前鎮地區的市街與聚落景觀，也出現相當明顯的變化。

自張啓華1910年出生，一直到他1929年二十歲那一年負笈日本留學為止，正好有幾項重要地方建設措施，是促成打狗快速轉型的重要關鍵。當時造港工程的前置建設，就是1905年3月臺灣縱貫鐵路的全線完工通車，其實在前一年，打狗車站就已經落成啟用，但僅營運臺南與打狗之間的短程運輸，隨著隔年的全線通車之後，才可連結到全臺的運輸網絡。除了縱貫線的主線之外，還開闢了兩條臨港的鐵路支線，做為打



哈瑪星的日式老街屋。位於鼓山乘船前往旗津的輪渡站附近，曾是日治時代繁華的新濱町街區，後隨著市區發展重心的轉移而沒落。

〔下圖〕

張啓華 西子灣景色 1973
油彩、畫布 31×39.5cm
高雄市立美術館藏



高雄驛（高雄火車站）。落成於1941年的高雄驛站，其造型宛如一個「高」的字型，是從1905年縱貫線鐵路通車時的舊站所改建，象徵當時的高雄已經邁入更現代的發展。



哈瑪星的日式洋樓



狗車站與商港、漁港和市場之間的運輸管道。至於鐵路支線所抵達的地方，大約是在旗津對岸，也就是今天鼓山區的南邊，這是在建港初期利用疏濬航道所得的泥沙，經過填海造陸後所闢成的新生地，以供做為高雄港發展的新腹地；在此之前，舊港所須的碼頭作業，大多是仰賴旗津島上的狹長平地。1915年填海造陸完工之後，開始營造棋盤式的市街網狀道路，造就出現代化都會發展的雛型，並於1921年以後劃歸為「湊町」和「新濱町」。



英國打狗領事館領事官邸。1879年興建於打狗港北岸的鼓山上，由於當年海關稅務工作是由英國領事掌理，故而成為打狗港的最高權力機構。



哈瑪星的武德殿振武館。位於高雄市鼓山區登山街昔日的「湊町」，內分為劍道及柔道兩個區域，提供警察及學子修身、習武及人格養成所。

從此，整個打狗的港區正式和舊有的聚落區連成一片，成為臺灣首見大型「港市合一」的城市結構，而且新興發展的市街範圍比過去更加擴大，這個範圍正好就是張啓華一生活動的重要區域，例如他出生以後居住過的前鎮、1919年小學啓蒙教育的苓仔寮、1932年留學返臺首度舉



張啓華 街景 1955-60
油彩、畫布 61×73cm
私人收藏

行個展的湊町，以及1933年成家立業後定居的鹽埕埔等地。這個地區也是張啓華日後再創個人美術巔峰，以及1952年起推動南臺灣美術活動的大本營。

以古今時空背景的對照來看，這個區域的發展，猶如今天臺北市的信義計畫區或是臺中市的七期重劃區，處處展現新興都會發展的生機與商機。從打狗車站通往港區和新生地的鐵路支線，

在當年又稱做「濱線」，日文發音為「はません」（hamasen），猶如今天國語中的「哈瑪星」。因此，當臺灣光復後「湊町」和「新濱町」的行政地名廢除，當地人遂以「哈瑪星」來指稱這塊新生地上的市街聚落。



〔下二圖〕旗津輪渡站。早年打狗港的碼頭作業平臺位於旗津島上，須仰賴渡輪與內陸聯絡，交通非常不方便。待日本殖民政府擴建高雄港區，經過填海造陸、轉移碼頭作業平臺之後，旗津的地位也隨之沒落。



張啓華 船 1957-59 油彩、畫布 80×65cm 私人收藏



堀江商場。位於鹽埕區港都里，日治時代舊名為「堀江町」，因鄰近高雄港區而成為舶來品集中市場，尤其是在過去貿易尚未自由開放以前，當地委託行到處林立，如今不僅大為沒落，重心也往東移至新堀江商圈。

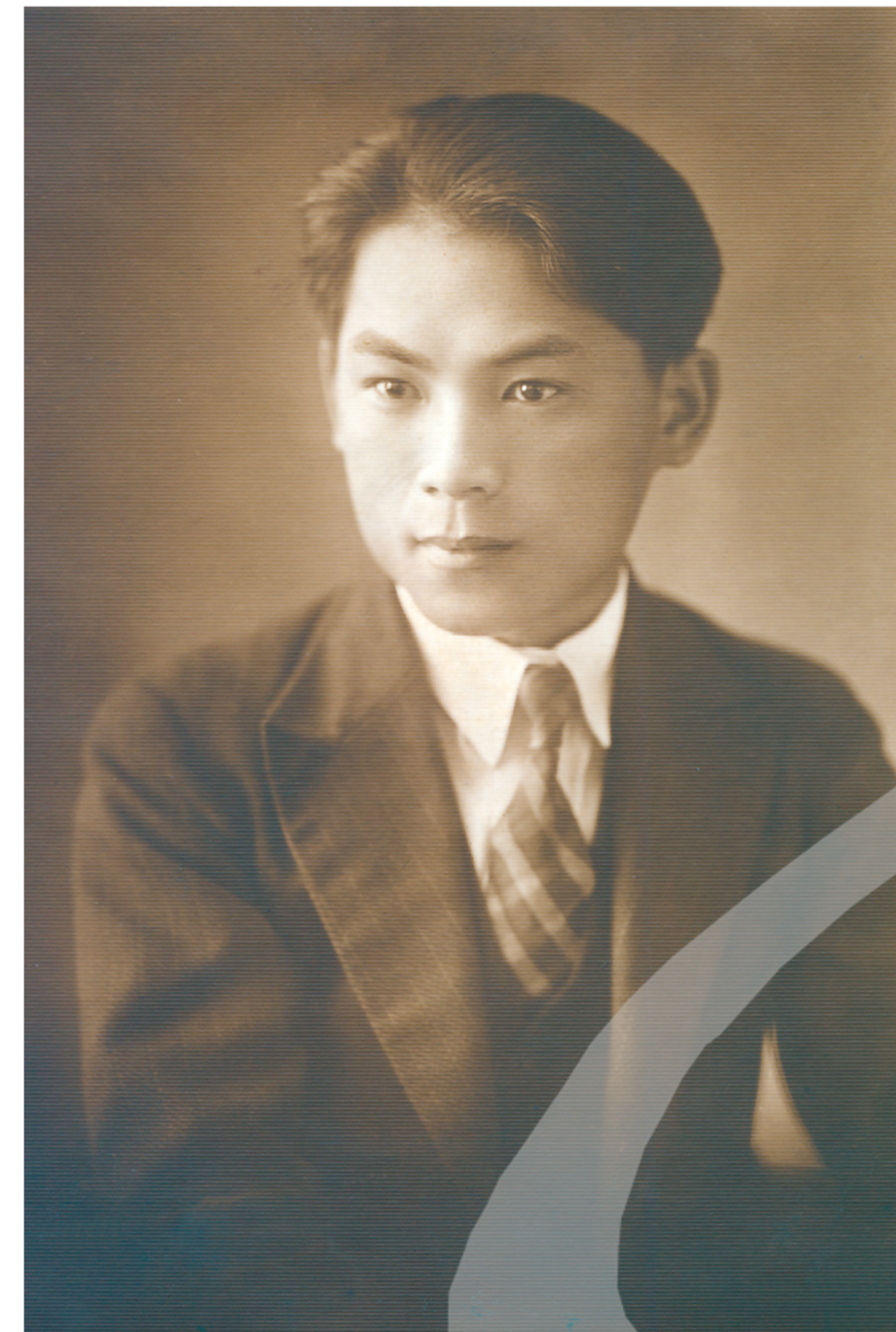
從「打狗」到「高雄」

1920年，也就是日治時代的大正九年，這時的張啓華已經進入公學校就讀了二年，而臺灣正在進行歷來規模最大、也是日治時代最後一次的地方制度改革。從1909年以來，原本臺灣是劃分為十二廳，在「廳」的層級之下再設「支廳」，換言之就是「廳」對「支廳」的

地方行政二級制；1920年10月的地方改制則是改劃分全臺為「臺北」、「新竹」、「臺中」、「臺南」和「高雄」五州，另外包括花蓮港廳、臺東廳二廳。到了1926年7月又把臺灣行政區域調整為五州

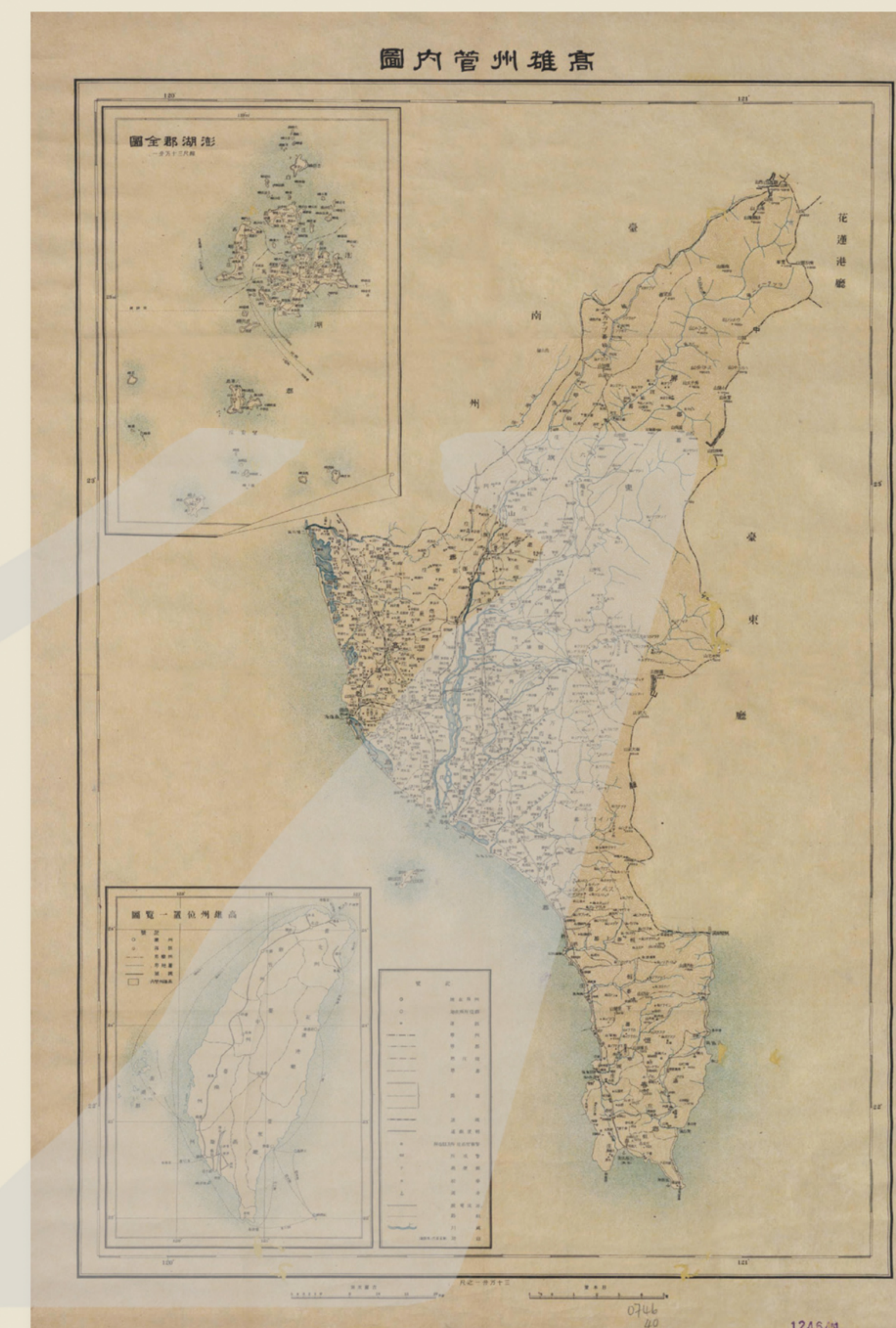


地方行政二級制；1920年10月的地方改制則是改劃分全臺為「臺北」、「新竹」、「臺中」、「臺南」和「高雄」五州，另外包括花蓮港廳、臺東廳二廳。到了1926年7月又把臺灣行政區域調整為五州



三廳，即上述五州二廳外多成立一個澎湖廳，並實施「州」—「市／郡」—「街／庄」的地方行政三級制。其中對打狗地區影響最大的，是將過去隸屬在臺南之下的行政層級獨立出來，而獨自成為一個「高雄州」。至於「高雄」這兩個漢字的地名，就是這個時候日本殖民政府所命名之。

「打狗」（Takau）曾是馬卡道（Makatau）族的舊社名，隸屬於平埔族西拉雅（Siraya）族的支族，當入墾的先民來到這裡之後，便以閩南語發音的「打狗」做為當地的地名。1920年這一次的地方改制中，又針對「打狗」的閩南語發音，比對日文的漢字讀音之後正好和「高雄」



【左上圖】
青年時期的張啓華

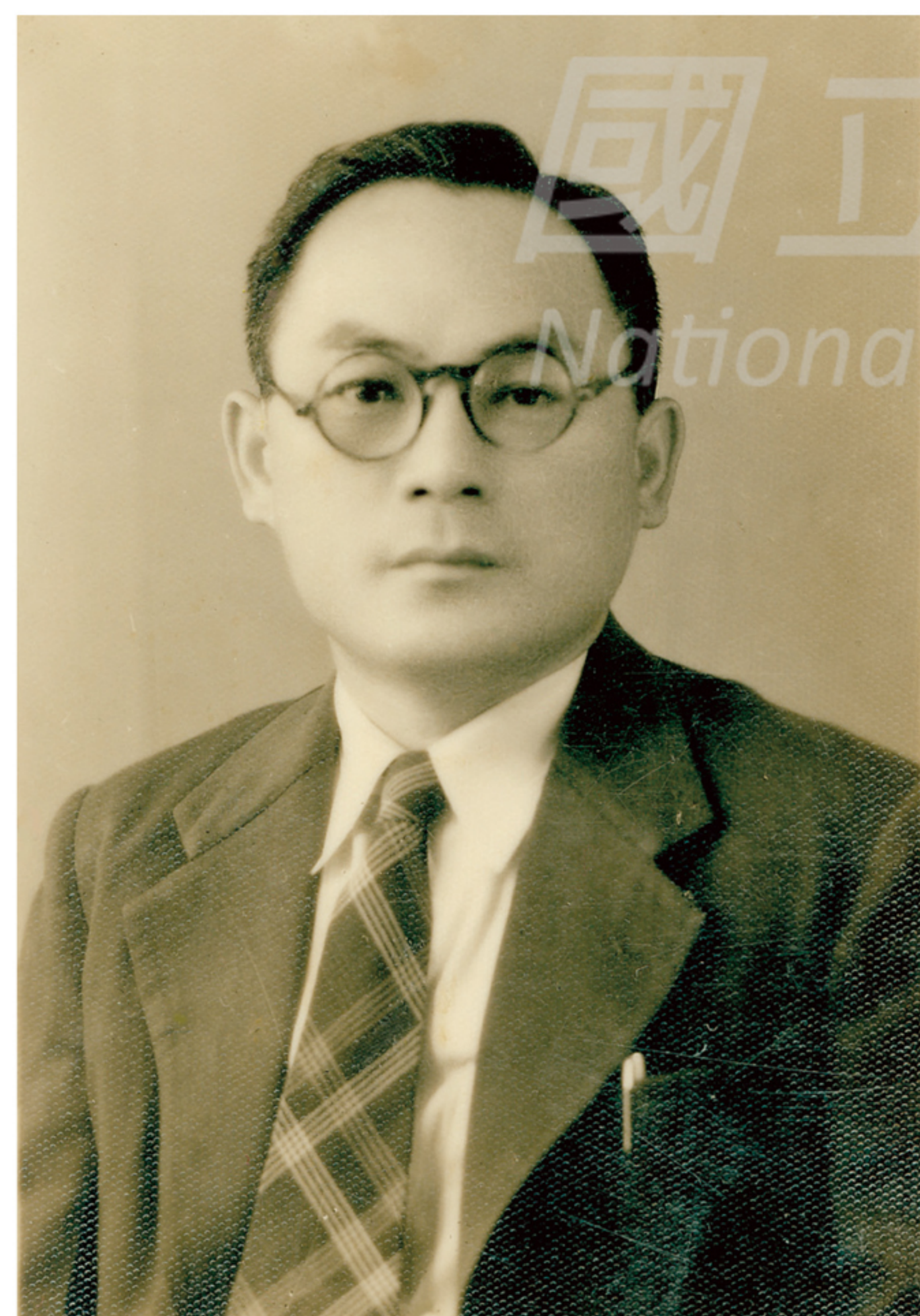
【右上圖】
1924年以前的高雄州地圖

【右下圖】
高雄州廳（今高雄地方法院）
的明信片

大公集中商場。鄰近張啓華所開設畫室之大公路上，日治時代是鹽埕埔當地知名的購物中心。

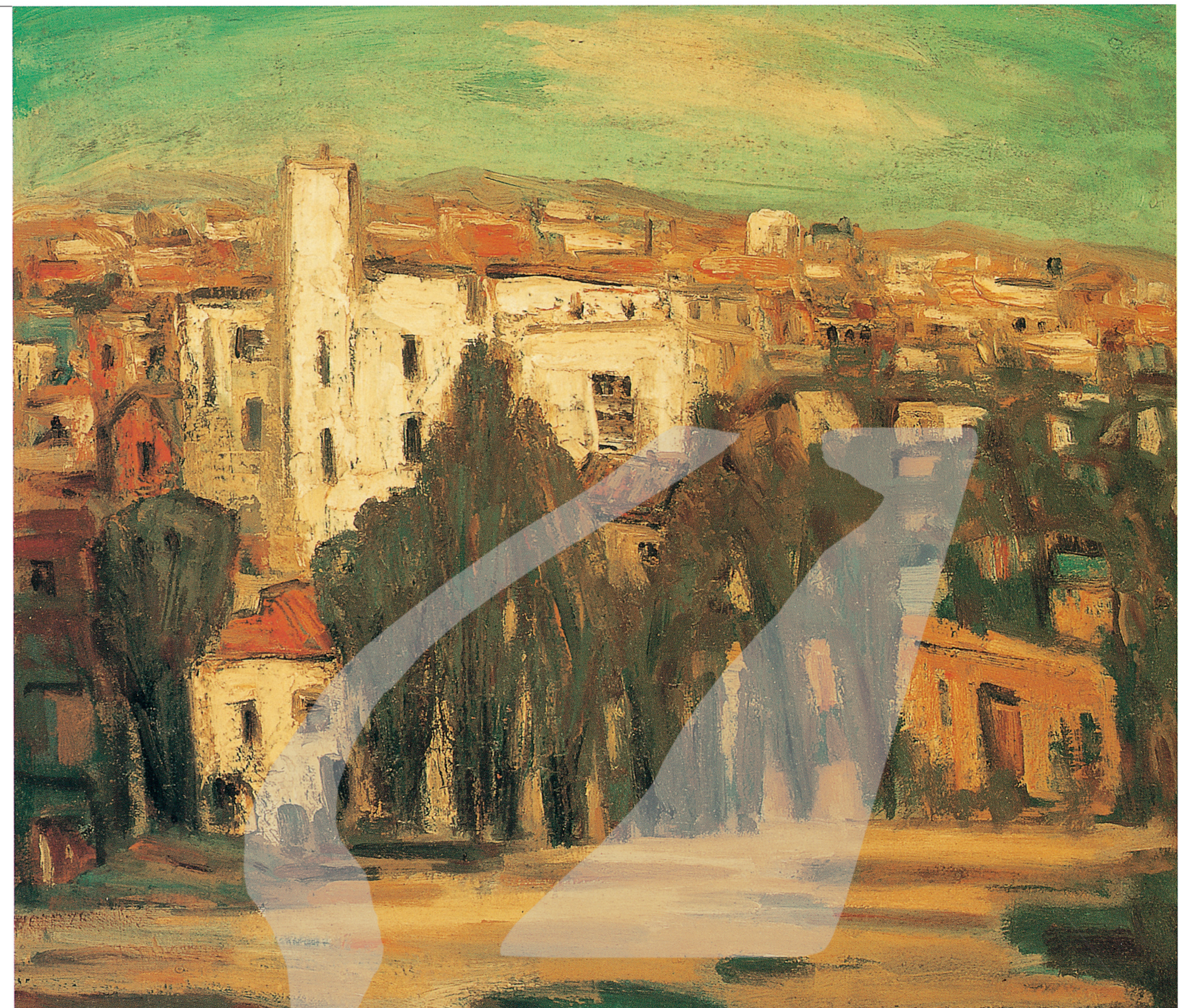


【下圖】
1950年代穿西裝的
張啓華



相近，在日本關西地區的京都近郊，恰好也有個地名叫做高雄，於是就被轉用過來做為新地名，沿用到今天，「打狗」也就從此消失在歷史記憶中。

改制之後的高雄州，所轄之範圍涵蓋了中央山脈以西的南臺灣地區，包括今天的大高雄地區和屏東縣。至於張啓華世代居住的前鎮，則隸屬於高雄郡下的高雄街。經過四年之後，也就是1924年，高雄地區的發展更為繁榮，市區建設的腳步更為快速，高雄街改制升格為高雄市，為日後成就臺灣第二大城市正式奠下根基。



張啓華 醫師大樓 1968
油彩、畫布 45×53cm
高雄市立美術館藏

■ 開創事業的大舞臺

到了1932年，張啓華從日本學成返臺，他當時所看到的高雄市景觀又和過去不可同日而語，因為當時的建港工程已經完成了第二期，同時也因交通設施的發達、基礎建設的完整，再加上殖民政府陸續引進各項輕工業與農產加工業，高雄轉往工商發展的轉型趨勢愈加明顯。奠定日後高雄成為重工業大城的基礎，則要歸因於1936年殖民政策的改變。過去的殖民政策標舉「農業臺灣，工業日本」，然而從這個階段開始，卻轉而扶植臺灣工業化的發展，其背後當然有複雜的因素。大致上是因為臺灣農產加工業已趨於飽和，成為日本國內農業發展的強大競爭對手，



張啓華 港都 1959
油彩、畫布 65×80cm
高雄市立美術館藏

加上世界經濟恐慌的衝擊，臺灣產業有必要提升與轉型；另外，日本國內的工業現況，發展上亦面臨瓶頸與飽和，而必須再做產業調整與技術外移的規劃。

除此之外，更複雜的問題是日本國內的政治局勢被軍閥把持，且正在籌劃挑起一系列的對外戰爭；這時候的臺灣總督人選，則又回到了由軍人武將擔任的階段。由於日本軍閥欲拓展帝國的勢力，不久後果真引爆了中日全面戰爭和太平洋戰爭；將臺灣視為「侵華」與「南進」的重要根據地，並積極扶植臺灣的工業化發展，事實上是希望發揮其做為戰爭期間軍需供應地的功能，以減輕日本重工業的產能負擔，並使之即時做為戰時軍需的生產與補給基地。

當年殖民政府工業化推展的重要區域，大多集中在高雄一帶，主因

除了和太平洋戰場有著地利之便外，最重要的考量是高雄港具有現代化的完善設施；但是為了擴大高雄港的營運機能，殖民政府又從這時候起實施第三期的工程計畫。臺灣光復之後，這些日治時代所留下來的現代化工業設備與廠房設施，也一併被國民政府接收，或是由地方民間會社集資承攬而改組，成了奠定1960年代、1970年代臺灣「經濟奇蹟」的重要基礎，由此可知高雄地區的工業化基礎，對臺灣經濟發展的重要性。

回顧1932年張啓華學成返臺，而後成家立業，為了家庭生計而進入金融業，並一路創業有成，這些經營奮鬥的歷程，正好與前述高雄發展的時程息息相關。

從今日來看當年的張啓華，可以肯定他不僅是一位傑出的美術家，更是創業經營成功的企業家；但也不免令人好奇，為何他具有這樣的智慧與能力，能夠在美術創作與企業經營中兩者得兼，進而兩全其美？

張啓華的企業家智慧，或許就是來自於從小目睹高雄的發跡歷程，從鉅細靡遺的觀察之中，培養出精準的投資眼光與果斷的執行魄力；另一方面，從起步發跡到蒸蒸日上的高雄地區，到處充滿著蓬勃發展的生機及無限的投資商機，正好提供了張啓華發揮獨到的投資眼光與智慧、成就開創事業雄心壯志的絕佳舞臺。



（上圖）
高雄港臨海工業區 高雄市政府都市發展局

• 曾經是臺灣最大的綜合工業區，提供超過三萬就業人口。區內以金屬業、製造業為主，包括中鋼、臺灣中油、臺灣造船等國際級重要產業，為臺灣貢獻過相當可觀的經濟產值。

（下圖）
從前鎮遠眺高雄港一景