海洋臺灣：走尋港口的歷史

★ 加入書籤：

蘇澳港
管有機關：檔案管理局

臺灣四面環海，歷史發展與海洋關係密切。早在17世紀初期，荷蘭人、西班牙人等，即飄洋過海抵達臺灣，並留下許多彌足珍貴的歷史資產。明末清初福建及廣東等地的民眾，也是渡過黑水溝抵達臺灣，因此港口在臺灣歷史上占有重要的地位。本期檔案瑰寶將從檔案裡發掘港口歷史，帶大家一起探索臺灣海運的發展！

檔案管理局應用服務組研究員 馬有成

臺灣拓墾發展過程中，許多移民渡海來臺，從港口登陸後逐漸往內陸發展，因此港口周邊為開發最早的地區，俗語：「一府、二鹿、三艋舺」，正代表清代臺灣拓墾的發展過程。移民在港口登陸後，沿著河流往內陸逐步開拓生活新天地。移民與貿易的發展帶動航運，因而清朝亦陸續開放臺灣與大陸往來的港口。1860年代臺灣對外國開港通商後，港口與海運的發展日益成長，往來的船隻也從原先的帆船演變為輪船，而港口建設與功能的多元化，相關造船工業也逐步有所進展，連帶促進臺灣之經濟發展。

日據初期臺灣陸路交通建設尚未完善，沿岸港口對於人員、貨物運輸及軍事往來扮演極為重要的角色，爾後臺灣沿岸港口與對外航線逐漸增加，日本在臺開始闢建適合輪船停泊的港口。當時臺灣重要的對外港口包括基隆、高雄兩港，而原預計在臺中修築的新高港（臺中港），卻因戰爭因素而停擺。

第二次世界大戰期間，臺灣海運交通受到戰爭波及，不論是港口或船隻皆有損毀，致使海運發展稍有停頓。光復初期，臺灣省行政長官公署將港口分為沿岸港口與對外港口，其中基隆、高雄為對外港口，其餘皆為沿岸港口（花蓮港、馬公港、淡水港、臺中港、安平港、新港等）；當時對外航線計有12條航線（基隆上海線、高雄大連線、高雄天津線、基隆廈門線、高雄廣東線、高雄香港線、臺灣海南島線、基隆菲律賓線、臺灣南洋線、基隆神戶線、高雄東京線、臺灣朝鮮線）；至於沿岸航線共有4條（基隆花蓮港線、高雄馬公線、沿岸東線及沿岸西線）(註1)。為預防不法之徒偷渡，危害治安，並加強港口管制，係由憲兵負責各重要港口的檢查工作（圖1）。

圖1
檔號：0034/563.1/4010/1/002
案由：為擬定本省各重要港口交通檢查辦法一份祈核備
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：檔案管理局

此時臺灣省行政長官公署為使海運恢復，首要之務即為增加船隻，然鑒於臺灣沿岸沈船甚多，影響航線安全，遂進行打撈沈船工作，並成立航運恢復委員會負責調查與管理沈船撈修計畫，及頒布相關獎勵辦

法，以鼓勵民間參與撈修沈船(註2)；軍方亦於基隆、高雄及馬公等港進行打撈及修理沈船作業（圖2）。民國（以下同）35年8月，行政院並頒布打撈沈船辦法，讓打撈沈船所獲財物能依法處置（圖3-1、3-2）。

圖2
檔號：0034/628.4/4010/002/020
案由：為打撈本省沿海各港口沉船一案申敘經過報請鑒核由
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：檔案管理局

圖3-1
檔號：0036/076/7/2/034
案由：為奉行政院頒發打撈沉船辦法特電遵照由
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：檔案管理局

圖3-2
檔號：0036/076/7/2/035
案由：打撈沉船辦法案
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：檔案管理局

原先，臺灣對外港口僅限於基隆、高雄兩港，然隨臺灣與大陸貿易日漸興盛，36年2月臺灣省行政長官公署開放臺中、花蓮及馬公三港為省際港口，並規定100噸（後改為50噸）以上之船舶才得出海往來兩岸，同時除此五港（基隆、高雄、臺中、花蓮、馬公）外，其餘港口不得停泊船隻以防走私，為此，遂有民眾陳情開放其他港口與降低船舶噸數限制（圖4-1～4-3）。爾後臺灣省政府鑒於省際貿易逐漸發達，進出口船隻物資日增，原有五港已不足因應貨物吐納之需，故於36年10月陸續開放淡水、安平、布袋、蘇澳及舊港等五港，並廢止50噸以上船隻航行省際之規定(註3)。

圖4-1
檔號：0036/076/7/2/022
案由：據請取銷不滿一百噸船舶出省禁令覆希知照由
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：檔案管理局

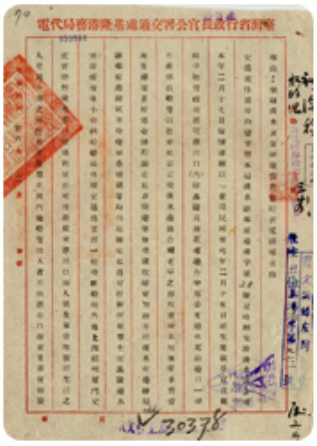

圖4-2
檔號：0036/076/7/2/030
案由：據轉請開放淡水一案電復遵照由
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：檔案管理局

圖4-3
檔號：0036/076/7/2/041
案由：懇請本省與對岸各港口來往船舶將限制五十噸以下自由放行或降低三十噸以上得以航行由
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：檔案管理局

38年年底，臺灣與中國大陸沿岸航線盡失，而國際航線尚未建立之際，臺灣海運發展也受到限制，為此政府以貸款方式協助各輪船公司渡過難關，並逐漸增闢對外定期航線，奠定臺灣海運重新出發之基礎(註4)。

臺灣海運逐漸恢復之際，民國60年代政府為改善經濟結構並奠定經濟發展基礎，行政院蔣經國院長宣布推動十大建設，加強基本建設，藉以改善經濟結構進而加速經濟成長。在十大建設中有六項為交通建設，涵蓋內陸運輸、機場及港口，其中在港口方面則為闢建臺中與蘇澳兩港。

臺中港選定於臺中縣梧棲鎮，其闢建目的是建造臺灣中部兼具商港、漁港與工業港之多目標人工港，以解決基隆、高雄兩港擁擠，並可促進臺灣中部地區發展，縮短中部地區進出口貨物運輸時間及降低運輸

成本(註5)。有別於基隆、高雄兩港為天然港口，臺中港則為人工港口，並利用挖泥回填海埔新生地，提供港埠及工業發展之用（圖5-1、5-2）；65年10月臺中港第一階段第一期工程完成後正式啟用，而中國造船廠亦於臺中港區規劃設廠（圖6-1～6-3）。

臺中港通航紀念參觀證
照片提供：馬有成

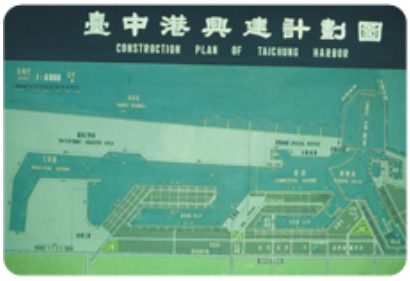

圖5-1
檔號：0062/0110117/002
案名：臺中港施工幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：檔案管理局

圖5-2 臺中港施工照片
檔號：0062/0110117/001
案名：臺中港施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：檔案管理局

圖6-1 臺中港啟用通航紀念碑
檔號：0062/0110117/002
案名：臺中港施工幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：檔案管理局

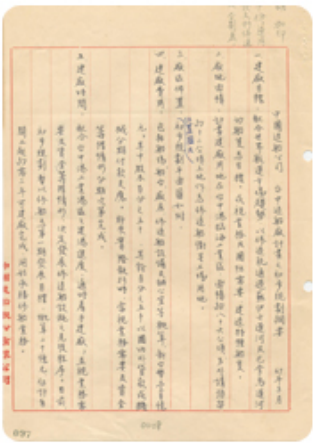

圖6-2
檔號：0061/80818150/01
案名：建設計劃
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：檔案管理局

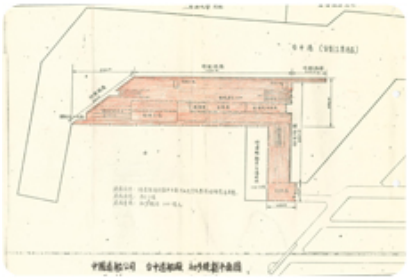

圖6-3
檔號：0061/80818150/01
案名：建設計劃
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：檔案管理局

臺灣光復初期，宜蘭蘇澳地區僅有兩處漁港（南方澳、內埤），54年7月因應地方發展，政府於南方澳北邊動工興建小型商港，以供貨輪停泊之用(註6)；十大建設推動期間，政府決定闢建蘇澳港為國際港口，於63年7月正式動工，完工後將引導進出口工業設置於宜蘭地區，促進該地經濟發展，同時紓解基隆港擁擠狀況(註7)。蘇澳港全部工程歷時九年，72年6月全部完工，成為基隆港附屬港口，以便利東部地區之貨物集散（圖7-1～7-3）。

圖7-1
檔號：0063/0110117/003
案名：蘇澳港施工幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：檔案管理局

圖7-2
檔號：0063/0110117/003
案名：蘇澳港施工幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：檔案管理局

圖7-3
檔號：0063/0110117/002
案名：蘇澳港施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：檔案管理局

臺灣由於天然的海島地理條件，造就繁榮的經貿發展，各種活動也與海洋關係密切。不論是品嚐海鮮或從事海上活動，港口常為首選地點，周遭地區也因而成為重要之觀光遊憩景點。「一府、二鹿、三艋舺」，這些在歷史上出現的港口，現今雖已淤積，然仍保留昔日「海味」，轉型成為重要之觀光地區。下次要到港口享受海鮮或欣賞美景前，別忘了到「國家檔案資訊網https://aa.archives.gov.tw」，看看這些港口的歷史檔案，來趟港口深度之旅吧！

註釋：

註1 臺灣省行政長官公署編，《臺灣省行政長官公署三月來工作概要（34年10月25日-35年1月24日）》，(臺北市：編者，民35)，頁83-84。

註2 （1）黃玉齋主編，《臺灣年鑑（3）》，(臺北市：海峽學術出版社，民90)，頁897；（2）檔號：0034/628.4/4010/001/051，案由：為函請對於航運恢復委員會所施撈修沉船工作隨時予以協助由。來源機關：國防部史政編譯局。管有機關：檔案管理局。

註3 《臺灣省政府公報》36年冬字號第7期，頁110-111。

註4 中華民國交通史編纂執行小組，《中華民國交通史》，(臺北市：交通部，民80)，頁587-590。

註5 檔號：0067/80818150/02，案名：建設計劃。來源機關：中國造船股份有限公司。管有機關：檔案管理局。

註6 中華民國交通史編纂執行小組，《中華民國交通史》，(臺北市：交通部，民80)，頁808-809。

註7 檔號：0067/80818150/02，案名：建設計劃。來源機關：中國造船股份有限公司。管有機關：檔案管理局。

回頂端

瀏覽次數: 2218次
全部瀏覽次數: 835944次

若您對檔案樂活情報有任何建議或疑惑，請聯絡：alohas@archives.gov.tw