



“九五”国家重点图书

陆岛网络

—— 台湾海港的兴起

吕淑梅 / 著
江西高校出版社



海洋
与
中国

丛书
杨国桢
主编



陆岛网络

——台湾海港的兴起

(中)

吕淑梅\著

江西高校出版社

“九五”国家重点图书

杨国桢 主编

海 洋
与
中 国

第三章

兴盛与起落

清代闽粤人民大量移居台湾，台湾岛进入大规模开发阶段。随着移民数量增多，耕地日辟，农产日增，两岸贸易需求扩大，环岛海岸线上兴起众多海港，这些海港在日益发展的两岸贸易往来中逐渐扩大规模，成为两岸人员和资源往来的主要通道和口岸，盛极一时。但随海岸地形的变迁，贸易环境的改变，有的海港逐渐淤浅甚至陆化消失，或为附近新出现的海港所取代，或完全失去海港功能。

○ 草莱初辟

康熙二十二年（1683年），清廷统一台湾，次



年即在台湾设置台湾府（府治在东安坊，今台南市一部分），隶福建省，下设台湾（包括二仁溪及新港溪之间的平原区域及澎湖）、凤山（今高屏溪以西，二仁溪至恒春猫鼻头之间区域，县治兴隆庄在今高雄）、诸罗（新港溪至基隆间的广大地带，县治诸罗山，即今嘉义市）三县。并沿郑氏旧治将台湾分为南中北三路，府治东至保大里大脚山为中路，南至沙马矶头为南路，北至鸡笼山为北路。

设治之初，台湾岛依然是“地广人稀，萧条满眼，蕞尔郡治之外，南北两路，一望尽绿草黄沙，绵邈无际”^①。除中路皆为大陆移民外，南路诸社大陆移民与土著民杂处，诸里庄多属大陆移民，北路则是土著民居多，靠近府治的地方大陆移民与土著民各占一半，“至于东方山外，青山迤南亘北，皆不奉教，生番出没其中，人迹不经之地，延袤广狭，莫可测识”^②。“三县所隶，过山外沿海平地，其深山野番，不与外通，外人不能入，无由知其概”^③。而且“府治百余里，凤山、诸罗皆毒恶

① 《台湾府志（校注本）·卷五·风俗》，第56页。

② 高拱乾：《台湾府志·卷一·封域志·疆界》，第400~401页。

③ 《裨海纪游·卷上》，第11页。

瘴地，令其邑者尚不敢至”^①。因此境内海港除府城外台江外港鹿耳门等港有商船出入外，凤山、诸罗两县境内海港多为移民登陆入垦门户或渔港。

一、台湾之门户

台湾府城西边的台江泻湖，汇聚了各山溪之水，形成一片面积广阔、水势宽深，可容千艘海船碇泊的天然港湾，其范围北起欧汪溪，南至七鯤身。台江西与岸外沙洲小岛之间，自南而北形成安平镇大港、鹿耳门、隙仔港、加老湾港、海翁窟等港，北与台湾本岛溪流之间形成大桥港、小桥港、新港、西港、直加弄港、竿寮港、含西港、卓加港、目加溜湾港等港。西港、直加弄港、竿寮港、含西港、卓加港等名在康熙三十四年（1695年）才见于史籍。台江北部东岸各港地属诸罗县，离府城稍远，腹地开垦无几，因此在康熙末年以前不见有商船出入的记载。与府城相对的西岸各港成为台江的出入口，府城之天然屏障，时人即谓：“郡治南抱七鯤身，而至安平镇大港；隔港沙洲，北至鹿

^① 蓝鼎元：《平台纪略》，收于蓝鼎元撰，蒋炳钊、王锡点校：《鹿洲全集》（下），厦门、厦门大学出版社，1995，第838页。



耳门。鹿耳门隔港之大线头沙洲而至隙仔、海翁隙，皆西护府治。”^①更有谓：“北线尾、鹿耳门，为台湾之门户；大线头、海翁澗，为台城之外障。”^②台湾县辖地经济文化较为发达，因此，这几个海港兴起较早，发展较快。其中海翁窟水深，船只多在此候潮；加老湾港弯曲，不能泊大船；隙仔港在北风时，可泊巨舟百余艘，南风则不可泊，其外即为深水大洋。秋后北风凛冽之时，船只出鹿耳门后，必须由隙仔港开洋。最南边的安平镇大港在清初已浅淤，来台船只或先泊碇于此，再用渡船将货物运至府城，如史载：“渡船往来络绎，皆在安平、赤嵌二城之间。沙坚水浅，虽小艇不能达岸，必藉牛车挽之。”^③安平镇由于府城市物转聚于此而成街。以上各港虽然都有船只停泊，但总的来说，来台船只仍主要由鹿耳门出入。

自郑氏时代即已发展起来的鹿耳门港，虽其港道狭窄，仅容一舟，港外又有铁板沙线，隐伏于南北波涛之中，舟触之，无不立碎，且“鹿耳门内浩

① 陈伦炯：《海国闻见录·天下沿海形势录》，文丛第7辑第26种，第4页。

② 《台湾纪略·形势》，第53页。

③ 《裨海纪游·卷上》，第14页。

瀚之势，不异大海；其下实皆浅沙，若深水可行舟处，不过一线，而又左右盘曲，非素熟水道者不敢轻入”^①，但该港时为台湾西海岸惟一可以出入巨舰的海港^②，因此清初仍为府城的主要出入门户，并于康熙二十三年（1684年）被指定为全台惟一正口，与厦门对渡，凡从厦门来台的大商船及台属小商船均须由此出入，并设官盘验。大陆日用品先集中于府城，再经该港运往台湾其他地方，而台湾农产品等由各港运至府城，再经此运往大陆。

作为府城的主要吞吐口，鹿耳门港进出货物的多寡直接受到府城商业规模的影响。而海港的规模，又取决于所依赖的腹地是否广阔，联系是否便利，集疏运条件的好坏，以及资源的丰富程度等。就鹿耳门港而言，由于它位于海岛上，形成了两个扇面或辐射面，即面向岛内的经济腹地及岛外的经济腹地，而岛外腹地又包括与中国大陆及其周围海岛，以及其他国家和地区，如日本、东南亚等地，

① 《裨海纪游·卷上》，第8页。

② 陈伦炯谓台湾仅有鹿耳门、鸡笼和淡水三港可出入巨舰，其文曰：“港之可以出入巨舰，惟鹿耳门与鸡笼、淡水港，其余港汊虽多，大船不能出入，四五百石之三板头船堪以出进。”见《海国闻见录·天下沿海形势录》，文丛第7辑第26种，第4页。



鹿耳门港成为这两种经济腹地的结合部。“腹地是港口输出旅客货物的来源，又是输入旅客和货物的去向。因此腹地是港口赖以存在和发展的基础，是决定港口中转和吞吐量的关键”^①，对港口城市的辐射作用和吸引能力的扩大，往往起着重要甚至决定性的作用。郑氏时代，鹿耳门港主要是作为大陆货物转贩东西洋的走私贸易中继站，因此岛内腹地对海港的发展影响不大，何况当时岛内土地开垦有限。但是自统一后，鹿耳门港则失去了作为中转港的价值，又为官方正口，因此台湾岛内腹地的大小，物资供应的程度直接影响到鹿耳门港规模的大小，也影响到府城的发展。郑氏时虽然开发已北达鸡笼、淡水，南迄琅峤等地，但仅为点的开发，且清初郑氏部将家眷大都被遣回内地，致使已开垦的土地荒芜。不过府城作为全台的政治和经济中心，经过荷据时代和郑氏 60 多年的开发和发展，已有一定的基础，清初三县所辖即以府城街市商店最多，如东安坊有岭后街、油行街，西定坊有大井头、濂口街、新街，宁南坊有大街、横街，镇北坊有禾寮港街、过坑仔街，而凤山县则是延袤荒野，

^① 罗正齐：《港口经济学》，北京，学苑出版社，1991，第124页。

无市廛，诸罗县只有目加溜湾社有湾里街，但因“县辖多番乡，乡民需物皆市府中”^①。

因台湾南北二路土地开垦不多，因此往来于鹿耳门的船只自然也不多，到康熙三十四年（1695年）左右府城市街也只在清初（郑氏）基础上增加了岳帝庙街和关帝庙街两街。郁永河曾描写当时的府城“街市以一折三，中通车行，傍列市肆，佛仿京师大街，但隘陋耳”^②。尽管如此，府城仍是全台经济中心。

二、移民入垦门户

初辟时期，凤山以南至下淡水溪之间，“早夜东风盛发，及晡郁热，入夜寒凉，冷热失宜。又水土多瘴，人民易染疾病”^③。因此境内海港蛸港、微罗港、万丹港、打狗港、茄藤头港、东港等虽其名早已出现于史籍，并有汛兵驻守，但不见有商船出入的记载。凤山县共有采捕渔船 256 只，港潭 6 所，除抛荒无人承担 1 所外，实有 5 所，其中 4 所

① 高拱乾：《台湾府志·卷二·规制·市镇》，第 510 页。

② 《裨海纪游·卷上》，第 12～13 页。

③ 《台湾府志（校注本）·卷一·气候》，第 4 页。



为打狗仔港、蛲港、茄藤港和万丹港，所征杂税中有一项即为采捕乌鱼旗 94 枝，说明清初凤山县海港除作为移民入垦门户外，多为渔港。当时并有渔户定居下来从事半渔半农的生活，如打狗港在徐阿华等人自康熙十二年（1673 年）遭风到此逐渐建立渔寮，招致渔户定居开垦后，康熙三十年（1691 年）“成旗起盖，人烟稠密，华等恐畏庙地被混图占，即会同各姓头人，公踏丈界”^①。

诸罗县地广山多，溪港也多，清初即有鹿港、新港、目加溜港、大线头、猴树港、龟子港、笨港、三林港、中港、竹塹港、南嵌港、淡水港、鸡笼港等港，康熙三十四年（1695 年）左右，又出现直加弄港、西港仔、含西港、茄藤头港、竹桥港、南鲲身港、倒丰港、海丰港、潭蚝啞港等港。虽海港较多，但因诸罗县辖境“自半线以外，茫然千里，靡有穷极，无稠密之人居，有生番之异类”^②，设县之初，县治草莱，文武各官均侨居于佳里兴；“流移开垦之众，极远不过斗六门”，且

① 《明代台湾渔业志略补说》，第 45 页。

② 周元文：《重修台湾府志·卷一·封域志·总论附形势总论》，文丛第 1 辑第 66 种，第 27 页。

虎尾、大肚，“人已视为畏途；过此，则鲜有知其地理之险易者”。又其时崩山、后垵、中港、竹塹、南嵌各港“商贾舟楫未通，虽入职方，无异化外”^①。淡水等处自归版图后，更是从无人踪，因此这些海港均不见有商船出入的记载，但诸罗县有采捕小船41只，蚊港、南鯤身、北鯤身、茄藤头、威里等港皆为渔船采捕之所。可见，在康熙末年以前，诸罗县因土地开垦有限，尤其是大甲溪以北，处于草莱初辟阶段，因此海港或为渔港，或为移民偷渡入垦的门户。

康熙末年以前，由于台湾尚处大规模开发之初，除府治周围因有荷郑60多年的开发基础，稍显繁荣外，其他南北两路开垦不多，因此除台江西岸各港有商船往来停泊外，其他海港则大多为渔港或移民入垦门户。

○ 全面兴起

康熙年间，福建漳州、泉州、同安、晋江、海澄、广东南澳等地移民不顾清廷种种限制，以偷渡

^① 周钟主修，陈梦林编撰：《诸罗县志·卷七·兵防志·总论》，文丛第1辑第141种，第110页。



的方式从台湾沿海小港登陆入台。康熙末年、雍正初年，冒险偷渡入台开垦的移民更多，北起淡水，鸡笼，南至琅峤，移民趋之如鹜，“前此大山之麓，人莫敢近，以为野番嗜杀，今则群入深山，杂耕番地，虽杀不畏”，甚至连蛤仔难（噶玛兰）、崇爻、卑南觅等所谓台湾山后地方，也有移民冒险前往，与当地土著民贸易，“生聚日繁，渐廓渐远，虽厉禁不能使止也”^①。“开垦流移之众，延袤二千余里，糖谷之利甲天下”，蓝鼎元曾乐观地说：“过此再四五十年，连内山山后野番不到之境，皆将为良田美宅”^②。经过康熙朝开发的酝酿积蓄，康熙末年雍正初年开发的急速进展，台湾西部平原，南北两路土地逐渐开辟。随着开发的拓展，农产的增多，台湾西部沿海新出现大量海港，原有海港也得到发展，这些海港不仅成为移民入台门户，而且成为当地货物集散、转运的地点。就连土著民居多的山后等地也出现了一些作为汉番交易地点的小港。据黄叔璥《台海使槎录》载，康熙末年雍正初年

^① 《平台纪略》，第838页。

^② 蓝鼎元：《东征集·复制军台疆经理书》，载《鹿洲全集》（下），第552页。

台湾海港主要有：鹿耳门、南路打狗港、北路蚊港、笨港、淡水港、小鸡笼、八尺门，哨船可出入；凤山大港、西溪、蚝港、蛸港、东港、茄藤港、放索港，琅峤大崙社寮港、后湾仔，诸罗马沙沟、欧汪港、布袋澳、茅港尾、铁线桥、盐水港、井水港、八掌溪、猴树港、虎尾溪港、海丰港、二林港、三林港、鹿仔港（鹿港）、水里港、牛骂、大甲、猫干、吞霄、房里、后垵、中港、竹塹、南嵌、八里坌、蛤仔烂（蛤仔难），可通杉板船；台湾州仔尾、西港仔、湾里，凤山喜树港、万丹港，诸罗海翁窟、崩山港，只容小船；凤山岐后（打狗）、枋寮、加六堂、谢必益、龟壁港、大绣房、乞象领，已淤塞，只小渔船往来；山后大洋，北有钓鱼台，可泊大船十余艘；崇爻薛坡兰，可进杉板。

一、台江沿岸各港

康熙末年，随着土地的垦辟，农产品的增多，各地农产品先集中于当地海港，由小船纷运至府城，再运至大陆，府城成为全台粮食、蔗糖的集散中心。鹿耳门仍为全台中心海港，出入船只不仅有



大陆前来购买粮食、蔗糖的大商船，而且还有台湾各地的小商船，因此港务繁忙，有诗赋描写说：“群山耸峙于震方，商艘错列于鹿耳；人烟密迩而丛居，大井纷华而隔水。”^① 府城也已发展为具有22条街道的大市镇，“邑以内，分为四坊，市肆纷错，人烟稠密，诚一大都会”^②。并“以人口稠密、道路优美与贸易发达见称，实足与许多中国人口最稠密的壮丽都市相匹敌”^③。

凤山县辖之安平镇在康熙末年已发展为商贾臻集的近海最大街市。

诸罗县辖境内的西港、竿寮等港均有商船出入运载货物，有的海港还有养鱼。如竿寮港、直内弄港，各有小杉板船前来载运五谷、糖菁等货物；湾港，港口甚阔，有小杉板头船到此载五谷、糖菁等货物，西港仔港，有小杉板头船到此渡客，并载五谷、糖菁等货物，含西港，有小杉板头船到此载五谷、糖菁等货物，卓加港（含西港之支），有小杉

① 李钦文：《红毛城赋》，载陈文达：《凤山县志·卷九·艺文志·赋》，文丛第2辑第124种，第149页。

② 陈文达：《台湾县志·舆地志一·封域》，文丛第2辑第103种，第1页。

③ Mailla：《台湾访问记（1715年）》，载《台湾经济史五集》，第125页。

板头船到此载茅草。

二、凤山海港

康熙末年，凤山县治以北已出现 5 个市街，以南有 4 个市街。境内海港打狗港、东港可通大舟，迅速发展为南路米谷等农产品输入府城的重要海港。

打狗港实际上是前镇港、凤山港和硫磺港的总出入口，从打狗港进去往南，可到前镇港，再入为凤山港，至凤山庄止，分一条北入为硫磺港，前镇港小船可到，凤山港则因港小，船只无法进入。前镇港和凤山港皆临近有“店屋数百间，商贾臻集。庄社街市，惟此为最大”^①的下陂头街，硫磺港北通县治兴隆庄，因此，打狗港实际上是兴隆庄街和下陂头街两市街的吞吐港。又因打狗港距鹿耳门较近，当北风盛发时，鹿耳门由于港道狭隘，舟不得进，而打狗港则可扬帆直入，故由此登岸者甚多，实为南路水陆扼要之地。康熙末年，打狗港虽未成街，但已发展为凤山县重要海港，南路米谷即由打狗港运往府城。除运送米谷至鹿耳门外，该港仍有

① 《凤山县志·卷二·规制志·街市》，第 26 页。



渔船在此采捕乌鱼。

东港则是凤山县仅次于打狗港的海港，康熙六十一年（1722年）六月，因台湾县“存仓稻谷无几，每日减赍数百石，不敷民食”，暂借凤山仓谷支放，如从陆路运，每牛车只能运五六石，加上陆路溪涨难行，脚价数倍于水运，所以由东港直接将米谷运至台湾县，当时船只从安平镇大港而不从鹿耳门进出^①。

此外，凤山县治以北的万丹港冬天港口沙流塞断，春夏雨水冲开，才有港道；浊水溪入海处的弥陀港港口甚阔，水不甚深；弥陀港之北的竹仔港，港道窄狭不通船舶；竹仔港北的鵞港港口宽大，再北的喜树仔港有桥。县治西南还有关帝港、茄藤港、鳌兴港等。《清初海疆图说》则载，海港自南而北有：放索港，浅甚，船不可入；佳丁港、淡水港、西溪港均浅，百余担小船可入；打狗港鸡石南侧北风可湾船百余只；凤山鼻与鸡石间北风可抛船十余只；打狗港门内两边是石，只有三丈余阔，港内只赶缙船可抛二十余只；鵞港，百余担小船可

^① 黄叔敬：《台海使槎录·卷一·赤嵌笔谈·赋饷》，文丛第2辑第4种，第23页。

人，小船可抛三四十只。

到康熙末年，凤山县土地开垦有限，因此境内海港除打狗港和东港有商船出入外，其他海港不见有商船出入的记载。

三、诸罗多海港

康熙三十五年（1696年）吴球乱，之后几次骚乱均发生在北路，四十三年（1704年）秩官、营汛，悉移归治。此时移民已渐过斗六门以北，之后数年间，移民又渐过半线大肚溪以北，甚至南日、后垵、竹塹、南嵌等地都有移民开垦。因此经过康熙朝的开发，到康熙末年，本县已有海港35个，《诸罗县志》将这些海港分为两类，“溪渐于海，潮汐应焉，谓之港；海汊无源，潮流而滞，随其所到以为远近，亦谓之港”^①。即河口港（19个）和海岸港（16个），这些海港大部分均有船只出入载运谷物等农产。

（一）倒风泻湖港口群

在欧汪溪（上游为湾里溪）与八掌溪之间，由急水溪和八掌溪的入海口及由本岛与岸外沙屿之

^① 《诸罗县志·卷一·封域志·山川》，第11页。