

台中港 全記錄

文／戚小樓 圖片提供／梧棲鎮農會

台中港走過的歷史，在線與線的角度，在點與點間的距離，
為我們鋪陳著一段屬於台灣的故事。
故事中忘不了風沙中尋不盡交錯重疊和反覆的前人努力，
睜開才揮閃過現代式最新的船輪，鼻息中依舊忍不住重重的油味兒，
卻又驚喜的看到那些斧斧鑿鑿，及更多那年眾生，
為這塊海口，為這片土地，為這些人，為我們胼手胝足築港的全記錄。

在古早的年代，從北部南下，要經過大安溪與大甲溪，而兩條溪都沒有堤防，所以整個河流範圍很廣。也因為溪裡長很多芒草，還有大石頭，所以總有土匪躲藏，等著落單的行人走過，大肆搶劫。

在苑裡有一個叫「客庄」的地方，客人來到客庄，第二天再成群結隊過大安溪，然後走一段長路來到大甲，到「頂店」的



地方休息，順便吃午飯。繼續向南走後，又碰到大甲溪，情況與大安溪一樣，河道寬，都是菅芒草和石頭。

話說，大安溪、大甲溪開創了大甲早期的繁榮，因為大安溪河水帶灰質，當地人稱為白龍；大甲溪則含泥沙量大，河水混濁，人稱黑龍。也相傳，黑白龍匯流的地方會出人君，所以清廷派了風水師在大安港附近建了蜈蚣堤。

砂汕瀉湖五汊匯入

西濱台灣海峽的梧棲，清朝初年原為清水隆起海岸平原上，瀉湖錯落，莽草密生的荒涼海岸地帶，尤其其南北外側，會受到冬季強勁的東北季風吹襲及至沿岸的運輸，所以形成南、北兩個砂嘴。再加上兩個砂嘴與海岸線並行，形成所謂「中浮一汕，勢若長蛇」。在這兩個砂嘴中間又有一個潮汐口通到外海，這個潮汐口也就是古時牛罵溪的出海河口。

在砂汕的內側靠東的地方為一個大瀉湖，因為牛罵溪分成五汊灌入瀉湖，並且形成一個小型的三角洲，所以將瀉湖分成南北兩巨窟，北邊的稱為「頂塢」，南邊的則稱為「下塢」是早期漁民搭寮捕魚的地方。

洪敏麟教授製稿柯
耀東先生繪製。



新高港建港工程現場。

由於潟湖的南北兩邊各有一條溝渠，原是五支水汊中的南北支，但是因為土地開發的進展，所以被利用成為北側大甲溪、南側大肚溪系統的圳水排水溝。也因此北邊的稱為「下滴溝」，南邊的稱為「草滴溝」。而屏峙外側的二

個砂嘴自然成為天然的防波堤，五個水汊中的主流所形成的潮流口，也就是帆船出入的天然港口。

梧棲因位於古代的牛罵溪口五水汊而得名，所以「梧棲港」古時候的名字又為「竹筏穴」，或者「五汊港」，到後來的「鰲西港」、「梧棲港」以致日本時代的「新高港」，到現在的「台中港」。

我們現在所說的台中港就是以前的「梧棲港」。這裡曾經是一個天然良港，與彰化、鹿港同為大陸移民和商人到台灣中部登陸及通商的口岸。

宏行棧不敵淤積

梧棲港有商業的行為，成為港埠，完全緣由清朝康熙末年，福建泉州府安溪、晉江、南安等地的移民。當年移民的百姓多墾荒於沿海地帶，後來漁夫搭竹寮於下南溝及草南溝間的頂塢、下塢，並且以養殖魚蝦謀生。又經常往返於海峽兩岸，並且多以最大的水汊為港口，船隻、竹筏均聚集於此地。所以又稱為「竹筏穴」。

清乾隆35年（1770）起，來往五汊港與福建瀨窟（福建泉州府惠安縣）的帆船貿易頻繁，港內擠滿了接貨的竹筏，後來又有該地的商賈來到這裡設立行郊，從事貿易工作，一直到乾隆末年，這裡已經初具街鎮的雛形。道光12年（1832）到光緒5年（1879）間，五汊港已成為港務鼎盛的商埠。

只要是開車南下，通常都會上台中港繞上一繞，圖的是這裡魚貨的新鮮與價格便宜，倒是歷史上的商賈種種，已經被現代化鋼筋水泥的建築替換，尤其黃昏時分，遠近駛來的各色轎車，紛紛投入港灣叫賣聲中，喝著船埠固有的海水濕熱的潮氣，讓這裡很是生氣蓬勃。

因為大陸對岸的崇武、泉州、惠安、廈門及浙江省的溫州等商埠距離台灣最近，海運僅百餘哩，在風候順利的情況下，船舶往來經一晝夜，翌

晨可以抵達，而且三月至九月是適合航行往來的季節。

所以自道光12年起，梧棲港航務熱絡，還曾經成為本島的一大海港。港口地區經營貿易業者組成行郊，以行販運交易，並且以資本與營運方式可以分為三類。一為大型船行：擁有船隻，直接運送商品從事買賣。二為中型船行：部分有船隻，大多依存於大型船行從事貿易。三為九八船行：代理委託買賣的商號，並且值百抽二，所以又稱「九八行」。

根據當地地誌的記載，在清代末期，即1890年代，梧棲較大的行郊有泉、廈郊，合稱水郊。泉郊中規模最大的稱為「金萬順」，係蔡姓所經營。

在當時，更有「五黃十八蔡」的行棧，另外還有其他姓氏共計46戶，他們所開設的行棧規模宏大，在地方上更是素具聲望，並且遠近馳名。這樣的街內行棧林立，所以街區中更設有五個隘關、九扇隘門，三座砲樓、二個銃櫃，不但可以防禦盜匪的侵入，並且還設有文武二處的關關，做為稽查船隻，及收取稅賦。在大街上並設有總爺館、保長館等，儼然有中部沿海一大港埠的風格。今天在這裡的順安宮、保安宮、真武宮、萬興宮、長興宮等廟宇，則多是當時期所創建。

回想當年從廈門、瀨窟、汕頭、祥芝（泉州府晉江縣）、蓮河（泉州府南安縣）、福州等地輸入有牛皮、桐油、布匹、煙草、金銀紙、陶瓷器、雜鐵、肥皂（茶油糟）、木材等貨物；從台灣輸出的有米、樟腦、芋麻、香蕉、鳳梨、蜜餞、鹽漬李、乾魚、玻璃瓶等。其中稻米的輸出為大宗，居十二台米輸出港中的第一位，高占台米全年總輸出量的一半以上。足見五汊港的重要，也因為五汊港的地理位置，位於清水的鰲峰西面，所



清水街頭慶祝情況。

以在古代曾被稱為鰲西港。

清光緒年間，在五汊港出入的帆船桅桿，一根根矗立在海面上，可像極了一片參天的樹林，當時還被稱為「五汊」港或者「鵝棲」港，地方有識之士更以古書上的「鳳為吉祥之鳥，非竹實不食，非靈泉不飲，非梧桐不棲。」的典故，所以將地名改為同音的「梧棲」。

桅牆林立的港灣裡，風景如畫，每年船舶往來近千次，居民莫不仰賴海港為生，即連附近的鹿寮（沙鹿）、牛罵頭（清水）、公館、西勢寮、茄投、海埔厝的居民，也紛紛遷入，而鄰近的苗栗、台中、南投、彰化等地，都是它的腹地。

在當時，鎮西有頂車埕及下車埕兩大廣場，每每貨物堆積如山，運貨的牛車、竹筏、溪船、帆船更是絡繹不絕，每年進出貨物價值達數百萬兩以上，夜晚港畔商家則歌聲舞榭熱鬧非凡。

只是好景不常，時序才來到同治年間，五汊港水道就因為淤積無法行船，所以另外開闢了「竹筏港」，希望能夠幫助這裡因港口淤積所影響的衰頹。到了清咸豐年間，入港的船隻更是大大減少，船隻不得不停在南方距五汊港七點五公里的新港口—塗噶岬港；光緒初年，在稍南的另一個水汊，再闢「翻身港」進出貨物，並且以竹筏或小船轉運。而五汊港的繁榮也相對逐漸褪色。

特別輸入港口—新高港

光緒21年（1895），台灣在中日甲午戰爭中割讓給日本，日本為阻止台灣與大陸政經、社會、文化的聯繫，限制台灣船隻航海大陸，梧棲港被日人列為「特別輸入港口」，規定凡是從廈門、泉州運來的貨物，都要遠



赴台北淡水納稅，才可以開返的規定，至此梧棲港不振，終至廢港。

世事難料，昭和10年（1936），日本人因為在台灣島內籌設的南北縱貫鐵路運輸已經飽和，基隆、高雄兩港又沒辦法負荷更多的貨物，所以，在基隆與高雄兩港之間起了興建新港口的計畫，並且開始再度評估鹿港和梧棲港各項建港條件的優劣比較。

第二次世界大戰開始，為了配合日本「南進政策」的軍事擴張需求，於昭和13年（1938）3月10日，發佈「台中州梧棲港築港計畫」，預定以十年時間完成建港。次年，日本「中部港築港工事事務所」在梧棲二保（今下寮里）正式成立，由圖子武八擔任所長，9月25日正式舉行盛大的中部港築港開工儀式。

開工儀式舉行當天，當天旗幟飄揚，牌樓矗立，來賓如織，達觀政要名人雲集，地方顯貴更是高朋滿座，算得上台灣歷史上的大事。

在正式動工前，還先行鋪設甲南至梧棲的鐵路，以便運輸材料和大甲溪石材，昭和15年（1940）11月，將中部港（梧棲港）定名為「新高港」（因為日治時代將台灣的玉山稱為新高山，由於玉山比日本的富士山還高，所以日本準備把這座港呈獻給他們的天皇，所以將中部港改為新高港。）並且公佈了「新高港築港計畫圖」及「新高港築港概要」，計畫中開闢新高港為漁業、商業、工業的大港。

由於新高市是以新高港為吞吐港，所以藍圖並擬在台中市開鑿一條運河，由南國南通新高港口，同時還要規劃符合國際標準的60公尺寬的公路，並架設有軌電車，而當時開發大甲溪百萬瓩的水力發電計畫，主要就是為了供應「新高市」的工業用電。

當日本總督府在昭和16年（1941）1月14日發表「新高港都市建設計畫方案」，計畫將沙鹿、梧棲、清水三鎮合併組成「新高市」。日本人更在新高港建築燃料廠作為進軍南洋的補給站，為了戰事，為了天皇，梧棲港裡人員漏夜趕工是常事，港區一片忙碌，希望能盡快發揮軍事用途。然而日本軍國主義在極端擴張下，將戰線快速由中國大陸擴張至整個太平洋和中南半島，導致在窮兵黷武下，腹背受敵。當時期，戰爭初期日軍獲勝時，為因應戰事所需，更曾動員鄰近鄉鎮萬餘民眾擔任義務「保甲工」積極趕建。

1868年W.A.Pickering

〈比麒麟〉描繪之梧棲。

但是後來，日本軍隊在太平洋戰事不利，新高港迫於無奈，於昭和19年（1944）7月正式停工，自五年前由小林躋造總督親自主持的基石沈放儀式以來，計完成百分之六十的築港工程，但是大戰末期，新高港遭受美國軍機嚴重轟炸，自此劃下休止符。

他山之石TVA

光復初期，政府接收滿目瘡痍的台中港，由於地理位置適中，所以福建泉州、廈門及浙江溫州等地的船舶依然往來於此。福建、廣東來的船是裝運水泥、鋼筋等建材，而由梧棲港出航的船隻則載送著香蕉、鳳梨等農產品去大陸。梧棲港的風光再現，光是民國34年與37年間，梧棲繁華的景況再度達到高峰，酒家茶樓多達三十餘家，船頭行有二十餘號，足見繁榮景象之一般。

但是在國民政府接收後，雖然曾經隸屬省交通處，但是幾經人事的變動，也曾經在1948年6月25日，台中港復健工程一度正式開工，也舉辦了隆重的開工典禮，但是在一連串政治軍事風暴中，台灣與大陸海運中斷，為保衛台灣海峽的安全，再加上韓戰的爆發，台中港只得再度封閉。

政府四年為一期的經濟發展計畫在民國42年正式開始執行，但是要發展工業，能源的供應勢必排在第一位，發源自中央山脈的大甲溪，由於河川水霸，流經崇山峻嶺，而且蘊藏著豐富的水資源可供發電，所以早在日治時代，日本人就已經有所規劃和做過初步建設，也因此，身為大甲人的台電公司協理朱江淮先生認為，大甲溪的開發可以仿效美國田納西河谷管理局(簡稱TVA)之綜合開發計畫。

民國43年7月，經由台灣省議會第二屆第一次會議十五位議員聯名提議，朱江淮乃邀集李晨鐘先生及中部地區省議員共同推動，提議希望政府能夠實施大甲溪開發計畫中包括電力開發、擴充灌溉、水庫蓄洪、開發農林、增強交通、開闢港埠及中部區域計畫等七大項。並且於民國44年3月3日，正式成立「大甲溪綜合開發促進委員會」。

促進會成立後，旋即在6月13日向中央各機關上建議書，建議在港口建設方面，強調以本省四面環海型島嶼，海洋交通最關重要，而大甲溪開



台中港
(攝影/林枝旺)

發後，可以避免流沙的淤積，所以應該建築台中港，從而建立新的工業都市，以振興工業、商業、漁業、造船業及航運業，所以建築台中港的地方呼聲，再度提升，聯合地方縣市各級委員與鄉親，更組團分別向立法院及經濟部請願主張：一、開闢台中港已貨暢其流，二、興建工業地區及都市已發展工商。

民國45年11月，又經過政府各部、會的協力規劃，將「大甲溪綜合開發促進委員會」改為「大甲溪工作處」，並且由孫運璿先生擔任工作小組召集人。主要工作為：一達見大壩的建立，一為台中港的重建。

民國46年是時擔任建設廳長的朱江淮先生，向當時的台灣省政府周至

柔主席建議：早日重建台中港。也不論先後做過的「水工試驗」，或於民國48年春天進行的台中港工程計畫實驗「漂沙試驗及堤防布置試驗」，抑或是因應大甲溪上游電力的開發完成，擬定的「築港計畫」或是「台中港工程規劃報告」，更還加上「台中港請願團」的請願，即由台中港重建促進委員會於1968年編印的「重建台中港之經濟價值分析」，1969年編印的「重建台中港專家學者意見及各界輿論集要」等，重建台中港的計畫，在在成爲中部地方人士的重要心願。

民國58年8月21日，行政院第1134次院會通過優先興建台中港爲國際商港、淡水港次之。9月7日，當時省政府主席陳大慶至梧棲巡視，並且聽取有關開港工程簡報。爲配合台中港附近的都市發展，擬定梧棲港區都市發展綱要計畫，包括都市發展範圍、模式、工業區、住宅社區、交通運輸系統、公共設施以及土地利用之釐定，並在10月22日與相關單位代表召開第一次聯繫會議，會議中建議將清水、梧棲、沙鹿、龍井四鄉鎮的都市計畫修訂爲「特定區」，另外，爲了解決台中港關建後的用水供應，也決定在石岡興建蓄水壩，灌溉之外，尙且可以供應台中港的公共給水。

民國59年10月25日，「台中港建設委員會」正式成立，負責督導建港工作。60年2月1日，「台中港工程局」正式成立，首任局長是原任海軍總司令部後勤署長，曾主持左營軍港擴建與金門登陸艇碼頭建造，對港灣工程具有相當經驗的陳鳴錚將軍，副局長爲王知勵先生，王副局長並兼總工程師，負責建港港務的積極進行。

台中港竣工

台中港工程自民國60年至72年間，施工期分三階段進行。第一期工程列爲國家十大建設之一，開始於民國62年10月31日。在當天，由建港副主任委員陳樹曦主持拋石開工典禮後正式展開，一直到民國65年10月31日竣工，並且正式啓用。典禮由當時擔任省府秘書長瞿紹華代表謝東閔主席主持按鈕開航，參加進港的船隻有六艘海軍快艇、兩艘驅逐艦，及一艘船塢登陸艦，另外尙有以色列籍亞特蘭大貨櫃船、欲民號油輪、福安輪（由泰國運來玉米）、成功輪（由印尼運來小紅木）、海明輪（由香港運來廢紙）等。

通航典禮當天，各地湧來參觀的民眾多達三十萬人，使港區對外交通阻塞達數小時之久。並且爲慶祝啓用通航，港區開放供自由參觀，三天之中總計約有五十萬人次前來參觀，共享人定勝天的建設成果。

嚴前總統家淦先生曾嘉勉題字：「台中國際商港之開闢，工程浩大，締造艱辛，乃全體工作人員智慧血汗心力之結晶，對促進經濟繁榮，提高民生福祉具有重大貢獻。」

台中港第二期第三期工程被列爲國家十二項建設之一。第二期工程自民國65年11月1日開工，至68年10月完工。第三期工程由民國68年11月開始，到民國72年6月全部竣工，台中港的第一階段建設，方告完成。

行過風雨地 台中港寫歷史

台中港完全是一個人工港，漂砂、潮差，冬季季風大，無不顯示出建設台中港過程中的各方艱辛及與天爭港的困難。台中港在天然環境上雖然有潮差、漂沙和季風的三大缺點，但是在科技突飛猛進的今天，台中港成爲不折不扣的人工造港，在地形上不受任何拘束，不但可以縱橫南北，並且伸展自如具有無限的發展潛力。

朱江淮先生曾在其個人回憶錄中描述台中港：其主航道和港口渠道的形狀，宛如一隻巡山老虎，台中港的海域範圍北起大甲溪，南迄大肚溪，水域面積廣達三千九百七十公頃。主航道和兩側的南北防波堤，猶似老虎的頭，而防波堤突出的地方，則又仿如老虎的兩隻耳朵，漁港正像是虎嘴般伸出的舌頭；至於北泊渠、中泊渠、南泊渠及工業港渠道的形狀，正像是老虎的四肢和尾巴，給人一種英姿勃發的感覺。

台中港的建港成功，有目共睹，誠如朱江淮所言「形似英姿勃發」的老虎，但是台中港充滿陽剛美的建築外貌，確實是以著虎視的雄姿捍衛著台灣海峽。

台中港是國人發揮人定勝天的意志、智慧和技術而建設成功的人工港口。所謂前人種樹，後人乘涼。今天，建設台中港的四大目標無一不落實，不但解除基隆港的擁擠，減輕高雄港以及鐵公路的負荷，並且節省進出口貨物內陸運輸的費用，而利用挖泥回填的新生地，也成爲工業發展用地，無疑促使台灣地區經濟與人口有著平衡發展的功效。

源