

附錄：臺灣史蹟研究論文選輯

一、臺灣府城海岸線勘記

二、鹿港文物維護的管見

三、大甲鎮瀾宮的肇建與北港進香

四、南管唱片的探討

五、吳光亮與埔裏社

六、沈有容守護臺澎初探

一、臺灣府城海岸線勘記

范勝雄

壹、前言

遠在一個半世紀以前，臺灣府城原是西邊臨海的，赤嵌（臺南）、大員（安平）之間，隔著一片大海臺江，「在縣治西門外，大海由鹿耳門入，各山溪之水匯聚於此，南至七鯤身，北至蕭壠、茅港尾」（註二），據清仁宗嘉慶十二年（一八〇七）謝金鑾之「續修臺灣縣志」卷一地志城池目云，臺灣府「城周二千五百二十丈，孤其東南北，而弦其西，俯瞰臺江，形家以為半月沈江之勢」。

清宣宗道光三年（一八二三）七月，臺灣大風雨，「乃十月以後，北自嘉義之曾文，南至郡城之小北門外四十餘里，東自洲仔尾海岸，西至鹿耳門內十五、六里，瀾漫浩漭之區，忽已水涸沙高，變為陸埔」（註三），臺江頓遭鉅變，海退陸浮，形家所謂臺灣府城「半月沈江」之勢，因之帳然已失！

溯自明熹宗天啓四年（一六二四）九月，荷據臺灣始，臺灣府城「半月沈江」恰有二百年之久，滄海桑田，而今安在？星移物換，耐人尋味！

貳、「赤嵌聚落」之海線（荷據時期）

據說早在荷據以前，在今臺南市正義街（古稱帆寮之地）東即有一座小廟，所祀神像為隋煬帝大業六年領兵征臺之武賁中郎將陳稜，故稱「將軍祠」。相傳為元明之際，來往於大陸與臺灣間，從事漁獵農商之漢人合力所建，明鄭永曆年間，改建為「開山宮」，奉祀保生大帝，為臺灣最早之廟宇。明鄭以前，民間祭拜尚無媽祖、水仙、風神、龍王等航海保護神，當時以陳稜征臺有功尊為航海之神，是順理成章的，而「將軍祠」位於海邊，便於啓航或返航時就近膜拜，也是

理所當然的。

荷人在臺南市的重要建築有：熱蘭遮城（即臺灣城）、熱蘭遮市街（即臺灣街）、普羅民遮城（即赤嵌城）、普羅民遮市街（即赤嵌街）等。熱城建於明熹宗天啓四年（一六二四），北向濱海；是年又在城東建熱街，即今安平延平街，皆在大員島上（即今一鯤身、安平）。嗣後鑑於人口激增、飲水、交通等問題，「依據一六二五年一月十五日之決議，決定將砂地之商館遷移於福爾摩沙本地之海岸，在該處建街。」（註三），即普街，今臺南市民權路；明桂王永曆七年（一六五三）又在街北建普城，西向濱海，即今赤嵌樓。

據荷蘭國立海牙檔案館珍藏的兩張臺灣地圖，一六二五年荷人亞連生測繪之「澎湖島至大員島及鰲港、堯港等地海圖」及一六四〇年荷人測繪之「大員附近地圖」，皆註明普羅民遮市街在臺江海岸。一六六〇年隨荷蘭增援艦隊來臺灣並留在大員之瑞士人賀伯特著有「臺灣旅行記」一書，其描述臺灣島及大員情勢曾附註云：「熱蘭遮市街和熱蘭遮城在同一陸地的尖角上，而在熱蘭遮城之東的斜對面本島海邊，是稱為普羅民遮地區，該處有個小要塞」，小要塞即普城。

另據國人文獻有關赤嵌城（即普城）在海邊的記載，如江日昇「臺灣外記」永曆十一年（一六五七）五月日記何斌命郭平探測鹿耳門至赤嵌城間水道事，『斌曰：「語云：『三年水朝東，三年水流西』，所以有桑田變滄海之語。我想鹿耳門一帶沈壞夾板，屈曲之處乃係深港。其赤嵌邊雖沙泥汙淺，寧無沖崩灘激，流水變更？汝可密駕小船作釣魚狀，順鹿耳門至赤嵌城，打探水道。尙如前淺汙，或亦有變更移易，回來再作商量」。平即尋小船，簑衣斗笠，魚餌釣竿，順流蕩漾。至潮漲，又順流而入，暗將竹篙打探，果於汙泥中，沖流一條港路，自赤嵌城直入鹿耳門，水深有四尺餘。歸來，密報斌，斌大喜

曰：「果有是事？此乃天助我也，爾其秘之。」又如謝金鑾之「續修臺灣縣志」卷五外編遺蹟目：「赤嵌樓：在鎮北坊。……荷蘭所築，背山面海，與安平鎮赤嵌城對峙，……先是潮水直達樓下……」。

荷據時期，漢人在赤嵌地方尚建有廟宇「小南天」，奉祀福德正神，在今臺南市永福國小（其前身即清臺灣道署）南側中正路附近，濱臨海邊，日據關路時遷至蕃薯崎（今民旅路、公園路口西南角）；「大觀音亭」，奉祀觀音佛祖，位今臺南市成功路北邊尖山之地。在「荷人治城，漢人治野」相安局面之下，當有一些未知名小廟散佈全市各地，迄今已不可考。

總之，荷據時期「赤嵌聚落」之海線，當在普羅民遮城（今赤嵌樓）、將軍祠（今開山宮）及小南天舊址西不遠，證之荷人測繪之地圖亦頗符合，即今臺南市赤坎街西，接正義街，延永福路西一線，普羅民遮市街（今民權路）即在此線之東與之正交。至大員島（今安平）則以熱蘭遮城（今安平古堡）北和熱蘭遮市街（今安平延平街西段）東為海線。

叁、「承天街坊」之海線（明鄭時期）

明桂王永曆十一年（一六五七）五月，何斌探測臺江水道時，即知赤嵌邊「沙泥汙淺」，當永曆十五年（一六六一）四月初一日鄭成功進軍鹿耳門，「是晚我舟齊到，泊禾寮港，登岸札營近街坊」（註四），船隊並不停泊在赤嵌城下，其因固為避開普城正面防衛主力砲程，實則亦因水淺怕船隊為水所困。

與鄭成功交戰的荷蘭末任臺灣長官撥一，在他的「被遺誤之臺灣」一書（著者 C. E. S. 擬係撥一及其僚屬）中曾提到鄭軍登陸情形，「他突然帶了艦隊進入鹿耳門水道中，在距熱蘭遮城約二哩的北部諸島之間，……然後他把他的艦隊分布在大員和臺灣本島之間的海灣中，使他的軍隊全部登陸，隨即有幾千中國人來迎接他，用車子和各種工具援助他的軍隊登陸，非常迅速，因此在兩小時之內，已經

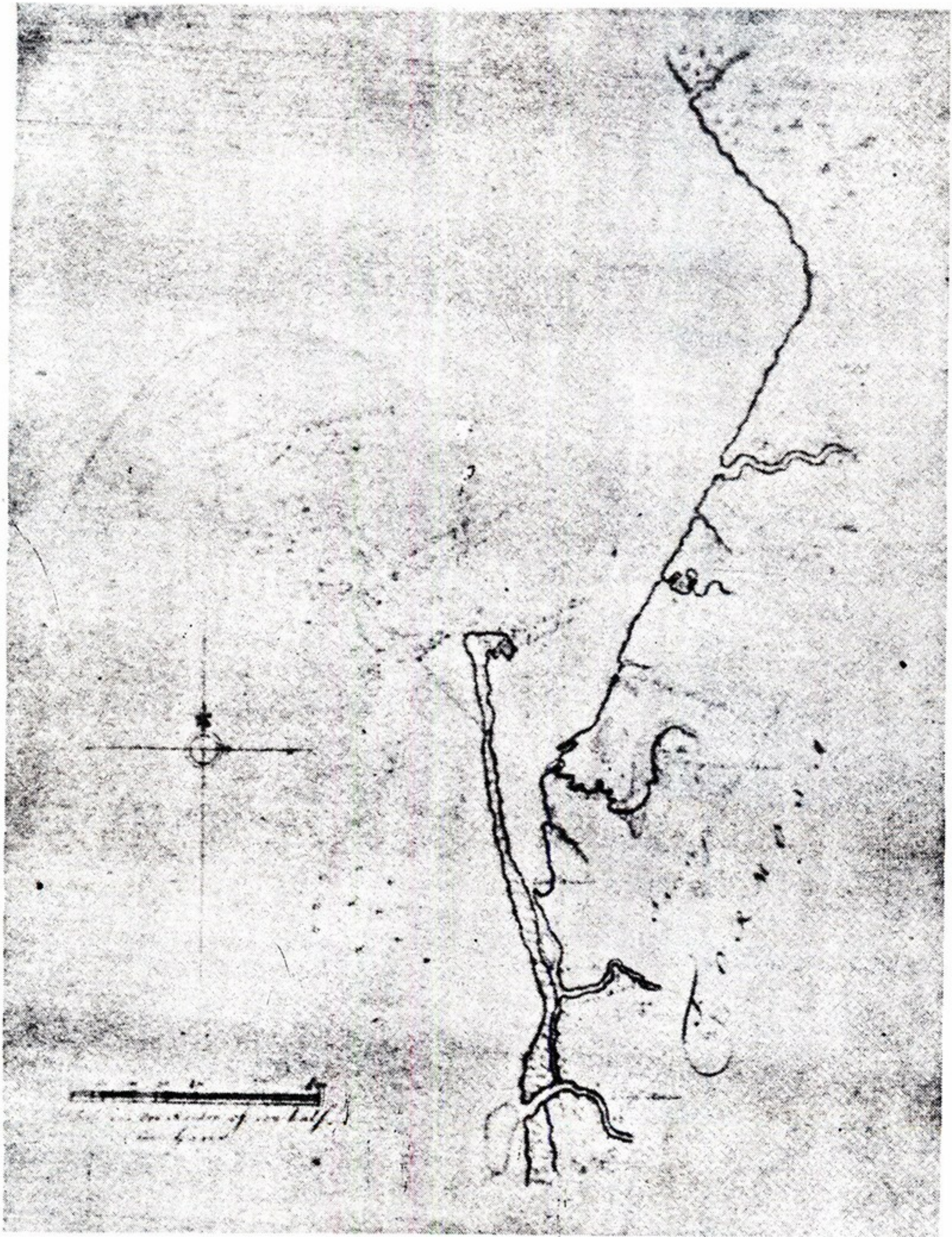
有一大部分的軍隊在我們的海港裡了，幾千士兵在岸上前進，許多戰船下錨在熱蘭遮城及普羅民遮要塞之間。」這是一幅活生生的軍隊搶灘登陸畫面，水淺是一項重要條件。書中又記載熱城派遣援兵，由上尉阿爾多率領士兵二百名，「乘領航船到普羅民遮城去，可是這隻船吃水很深，而普羅民遮周圍的水是很淺的，所以他只能使五十人上陸，水深及腰地徒涉過去」，可見荷據末期，赤嵌城前濱海已有地浮成陸的徵象。

明鄭領臺初期，清廷密探繪製「康熙初年墨繪臺灣軍備圖」（後經「北臺古輿圖集」收錄改稱為「永曆十八年臺灣軍備圖」）乙幀，原藏於清內府，現存國立中央圖書館，所記臺江內海「一帶可拋泊船千百隻，但北風時其船甚搖擺，至為承天府前尚有一里淺地，若海水大潮則直到為承天府前」。

清聖祖康熙三十六年（一六九七）郁永河之「裨海紀遊」：「（二月）二十四日，……望鹿耳門，是兩岸沙角環合處，門廣里許，視之無甚奇險，門內轉大。……又迂迴二三十里，至安平城下，復橫渡至赤嵌城，日已晡矣！……二十五日，買小舟登岸，近岸水益淺，小舟復不進，易牛車，從淺水中牽挽達岸。」並於文末賦竹枝詞，以紀其事，詞曰：「雪浪排空小艇橫，紅毛城勢獨崢嶸，渡頭更上牛車坐，日暮還過赤嵌城。」並附註云：「渡船皆小艇也。紅毛城即今安平城，渡船往來絡繹，皆在安平、赤嵌二城之間。沙堅水淺，雖小艇不能達岸，必藉牛車挽之。赤嵌城在郡治海岸，與安平城對峙。此乘大船、換小艇、易牛車之登岸三部曲，也見於康熙三十五年（一六九六）高拱乾之「臺灣府志」卷二規制志津渡目：「大井頭渡：在西定坊。安平鎮渡：自安平鎮至大井頭相去十里，……大井頭水淺，用牛車載人下船，鎮之澳頭淺處，則易小舟登岸」。按郁永河、高拱乾所稱之渡頭、大井頭渡，係為同一地點，即今臺南市民權路、永福路口警二分局前之大井遺址，「紅毛及偽時古渡自大井頭登岸」（註五），此非實為臺灣府城海陸分界的重要標記！

從「被遺誤之臺灣」書中描述的「普羅民遮周圍的水是很淺的，

(藏所館書圖學大灣臺) 圖 地 平 安



線海臨之「落聚嵌赤」期時據荷 一圖

……水深及腰地徒涉過去」、「用車子和各種工具援助他的軍隊登陸」等情形，正和「裨海紀遊」、「臺灣府志」所云「小艇不能達岸，必藉牛車挽之」、「大井頭水淺，用牛車載人下船」等語，不謀而合，又康熙初年所存之明鄭軍備密圖，亦註記「至偽承天府前尚有一里淺地，若海水大潮則直到偽承天府前。」，可見荷據末年至康熙年間，臺灣府城之海線尚無激烈變化。

有趣的是，明鄭時期在赤嵌地方所建的廟宇，北起開基天后宮、廣安宮、大天后宮、開基武廟、開山宮、沙陶宮、總趕宮，南迄良皇宮止，幾在南北向直線上，即自強街、新美街、三義街、正義街、中正路一三八巷、中正路一三一巷之連線，此線以西尚無發現明鄭之建築，惟一之例外是普濟殿突出線外，相傳該廟建於永曆年間（或謂康熙領臺初年，即康熙二十五年，一六八六），如以地形學觀點而言並不意外，因「普濟殿一帶的突出上述連線，係因當地德慶溪（按即荷人所稱淡水河川，今臺南市北幹線排水路）注入臺江之河口小型三角洲之南緣部分」（註六），意即自古以來，德慶溪口受沖積影響，在明鄭時期已有三角洲存在，如是普濟殿的建築於永曆年間並非不可能，則該連線應修正為以普濟殿為頂點，成一向西微凸的弧線，此線以西不遠即茫茫臺江。又該連線之上連廟宇皆西向，是否意謂著中國傳統建築背山面「海」的哲理。

高拱乾之「臺灣府志」卷二規制志市鎮目：「魚市：在西定坊新街頭潮市，漁人喧集於此。」新街即今臺南市民生路西段，介於永福路、西門路間，為明鄭首建，應為荷據海退後之新興市街無誤，則新街頭即今西門路口，為當時漁人在海邊漁貨交易之所，則「承天街坊」之海線似已呼之欲出。

另高志規制志衙署目：「海防廳署：在西定坊，西向」「偽時舊宅也」（註七），即明鄭時期已有此建築，清代改為海防廳署，在今臺南市友愛街友愛市場附近，其西下即為今臺南市西門路，海防廳顧名思義，當為臨近海邊以利工作之所也。

又高志規制志市鎮所記之臺灣府西定坊市街只有魚市、大井頭街

、新街等，仍不出今西門路之外。按高志成書於康熙三十五年（一六九六），距明鄭終後僅十三年，故一切資料蒐輯，當以明鄭紀事為多，若高拱乾之「臺灣府志」，目之為明鄭之「承天府志」似無不可！

綜合以上觀之，明鄭時期雖僅二十多年，但「承天街坊」之海線，亦有相當之推移，即由赤嵌城、大井頭、將軍祠、小南天外不遠，推移至以開基天后宮至良皇宮等連線以西不遠之今西門路一線，如再參酌德慶溪與臺江交會之河口三角洲地形，則「承天街坊」之海淺，當為今臺南市立人路轉人和街，接西門路、逢甲路之連線，成一向西微凸之弧形，而以普濟殿為頂點。

肆、「臺灣府城」之海線（清代康熙乾隆嘉時期）

康熙五十九年（一七二〇）陳文達之「臺灣縣志」雜記志九古蹟目有這樣的記載：「大井，在西定坊。來臺之人在此登岸，名曰大井頭是也。開闢以來，生聚日繁，商賈日盛，填海為宅，市肆紛錯，距海不啻一里而遙矣！」再看陳志建置志二集市目，臺灣府西定坊新增有舊新南勢街及舊新北勢街，即今臺南市神農街、長樂街一帶，為明鄭及清代領臺初期「承天街坊」未有之景象（參證高拱乾之「臺灣府志」），足證康熙末年「填海為宅，市肆紛錯」，西定坊隨海退發展，已超出今西門路一線，如水仙宮（康熙五十四年）、西羅殿、榮皇廟、保安宮（同為康熙五十七年）等即隨海線西移而建築，若由荷據時期之「大井頭」起算，距海恐有「一里而遙矣」！

康熙以前，臺灣府並未築城，清世宗「雍正元年，邑宰周鍾瑄始創木柵，建七門焉。正東倚龍山寺，為大東門，柵自大東門而南，內抱山川壇，亘東南為小南門；度正南拱府學文廟前為大南門；迤西內控土壘，外逼下林仔，北折跨溝為水門，至渡船頭而止。又自大東門而北，亘右營廳至東北為小東門；正北內邇城守營為大北門；西北

臺灣府古圖



線海臨之「坊街天承」期時鄭明 二圖

內逼烏鬼井爲小北門；迤西外逼船廠，南折跨溝爲水門，過媽祖樓之西終焉。」（註八），得知臺灣府「始創木柵」時，北東南三面爲陸地，建有小北、大北、小東、大東、小南、大南等六門，西面臨海無門，北起船廠（今立人路西立人國小附近），南至下林仔（今逢甲路西附近），成一西凸之弧形，而以「渡船頭」（今協進路協進國小附近）爲頂點，此一弧線即爲康熙間「臺灣府城」之海線。

雍正十一年（一七三三），臺灣府木柵改植刺竹，「於是起自小北門，東旋至南水門止，盡植刺竹。其西面衝海波不植竹……」（註九），清高宗乾隆五十二年（一七八八），臺灣府刺竹改築土城，「於是東南北三面悉照舊基修築，惟西面近海內縮一百五十餘丈，盡自小北門以南，至小西門而止。……新建大西門臺於宮後街之中，建小西門臺於塗墍之側，舊城臺六處，仍其處，……城周二千五百二十丈，弧其東南北而弦其西，俯瞰臺江，形家以爲半月沈江之勢。」（註一〇），所畫西面城垣「自小北門以南，至小西門而止」，即今立人、西門路一線，「內縮一百五十餘丈」合約半公里（不足一里），由大西門（今西門、民權路口處）量起往西，即在今協進路一帶，該處即「渡船頭」無誤，如以陳志大井頭量起，「一里而遙」甚可信矣！嗣後清宣宗道光九年（一八二九）十月二十九日府城楊文顯等於「臺灣采訪冊」所采記之「臺灣府城」與前述謝志同，知乾嘉間之此「渡船頭」即康熙間之彼「渡船頭」，則康熙乾嘉時期之「臺灣府城」，應爲同一之海線。

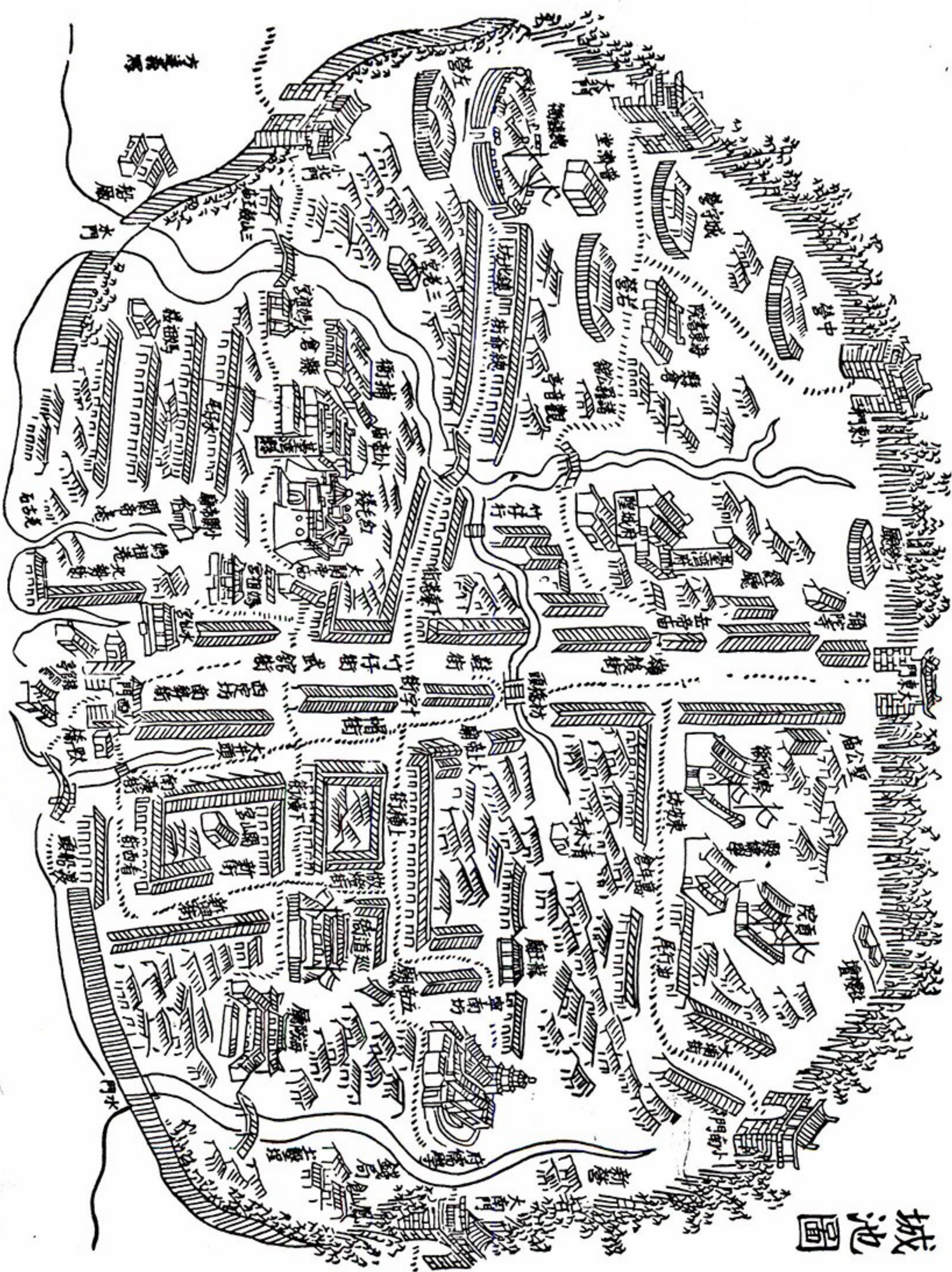
另據康熙陳文達「臺灣縣志」建置志津渡目：「大井頭渡（按應爲渡船頭之誤），在西定坊。水程六、七里，過渡即爲安平鎮。」乾隆王必昌「重修臺灣縣志」建置志橋渡目：「鎮渡，在西門外，距安平水程七里。……紅毛及偽時古渡自大井頭登岸。」嘉慶謝金鑾「續修臺灣縣志」地志橋渡目：「渡：則曰鎮渡（在西門外海口，距安平鎮水程七里，……紅毛及偽時古渡，自大井頭登岸。今填海成陸，市肆喧闐，移渡於此。渡頭水淺，潮落必以牛車接載，乃可登岸。）」由上述康熙乾嘉間所修之「臺灣縣志」說明（一）荷據及明鄭時期

上赤嵌，一定要在「大井頭」登岸，清代康熙乾嘉時期因海線外移，「填海成陸」，已改在「鎮渡（即渡船頭）」上岸。（二）「渡船頭」在西門外，已過今西門路一線，距安平水程一直是七里，可見在此時期保有同一之海線。（三）「渡船頭」之登岸景觀與「大井頭」同一鏡頭，皆因陸浮水淺所致，爲海退之徵兆，證明海線之推移是向西漸進的。（四）由臺灣府城至安平鎮之水程七里，亦可由安平鎮反求清代康熙乾嘉時期「臺灣府城」之海線頂點，一直在渡船頭不變，即今協進路協進國小一帶。

自明鄭時期之後，今臺南市西門路以西一帶市街增加很多，由康熙年間之南勢、北勢兩街，新增至嘉慶年間之宮後街等二十街，並以鎮渡頭街與礮礮石街最爲邊遠，以西即臺江內海。乾隆五十四年（一七八九）臺邑郭聚三於大西門外南畔之空地建築店舖，即爲新增市街之佐證，亦爲康熙乾嘉時期「臺灣府城」海線已超出今西門路外之最好證明。

又港汊成街，明鄭時原只禾寮港街、大井頭街，仍在今西門路一線之內。康熙至嘉慶間，新增有鎮渡頭街、佛頭港街、媽祖港街、關帝港街、王宮港街、水仔尾街、外關帝港街、外媽祖港街、外王宮港街等，皆在今西門路一線之外，此亦可證明爲海退成河，港汊成市的自然演進現象。

總而言之，清代康熙乾嘉時期「臺灣府城」之海線，由「承天街坊」之向西微凸，變成外曲之弧形，就地形學之觀點而言，母寧是必然的，因「臺灣府城」海線，北受德慶溪沖積層的影響，南有福安坑（按即今臺南市南幹線排水路）三角洲之堆積，如小西門外保安宮一帶，即「是福安坑注入臺江潟湖所形成小型三角洲之北緣部分」（註一一），由於南北兩溪口沖積地形的擴大延伸，終而連接成一大片海埔新生地，即所謂海退陸浮景象，此擴大沖積層之外緣即爲一外曲之弧線，以「渡船頭」（又稱「鎮渡頭」，今協進路一帶）爲頂點，迤北至「船廠」（今立人路西立人國小附近），迤南至「下林仔」（今逢甲路西附近）。



清康熙乾隆時期之「臺灣府城」線
繪重摹臨圖刊原「誌縣臺灣修重」梅鼎魯間隆乾清據係圖本

伍、「臺南府城」之海線（清代道咸同光時期）

清代末葉，臺灣政經、文教重心北移，臺灣府（即今臺南市）地位日趨沒落，終於清德宗光緒十三年（一八八七）改稱為臺南府，其導因應溯自道光年間「臺灣府城」之海變。

據姚瑩（原臺灣知縣，後陞臺灣道）之「東槎紀略」議建鹿耳門砲臺目，引用道光四年（一八二四）三月臺灣總兵觀喜等奏議略：「臺灣孤懸海外，屏幃四省，郡城根本重地，設險預防，尤為要緊。鹿耳門一口，百餘年來號稱天險者，蓋外洋至此，波濤浩瀚，不見口門，水底沙線橫亘，舟行一經攔淺，立時破碎。……今則海道變遷，鹿耳門內形勢大異。上年七月風雨，海沙驟長，當時但覺軍工廠一帶淤沙，廠中戰艦不能出入，乃十月以後，北自嘉義之曾文，南至郡城之小北門外四十餘里，東自洲仔尾海岸，西至鹿耳門內十五、六里，瀾漫浩瀚之區，忽已水涸沙高，變為陸埔，漸有民人搭蓋草寮，居然魚市，自埔上西望鹿耳門，不過咫尺。……昔時郡內三郊商貨，皆用小船由內海驟運至鹿耳門，今則轉由安平大港外始能出入，目前如此，更數十年，繼長增高，恐鹿耳門即可登岸，無事更過安平，則向之所謂內險，已無所據依。」

由道光三年「臺灣府城」空前未有之海變，我們來看看府城與安平、鹿耳門間臺江之形勢：第一，臺江陸淤由北而南，已「至郡城之小北門外」；第二，「昔時郡內三郊商貨，皆用小船由內海驟運至鹿耳門，今則轉由安平大港外始能出入」，可知鹿耳門已淤成廢口；第三，「軍工廠（按即船廠，今立人路西立人國小附近）一帶淤沙，廠中戰艦不能出入」，表示海線又向西擴張了；第四，小北門外臺江，「水涸沙高，變為陸埔，漸有民人搭蓋草寮，居然魚市」，乃為明鄭時期新街頭魚市，「漁人喧集於此」的重演，足見海線已西移到此了。

道光十年（一八三〇）八月，距臺灣大風雨後數年，府城陳國瑛

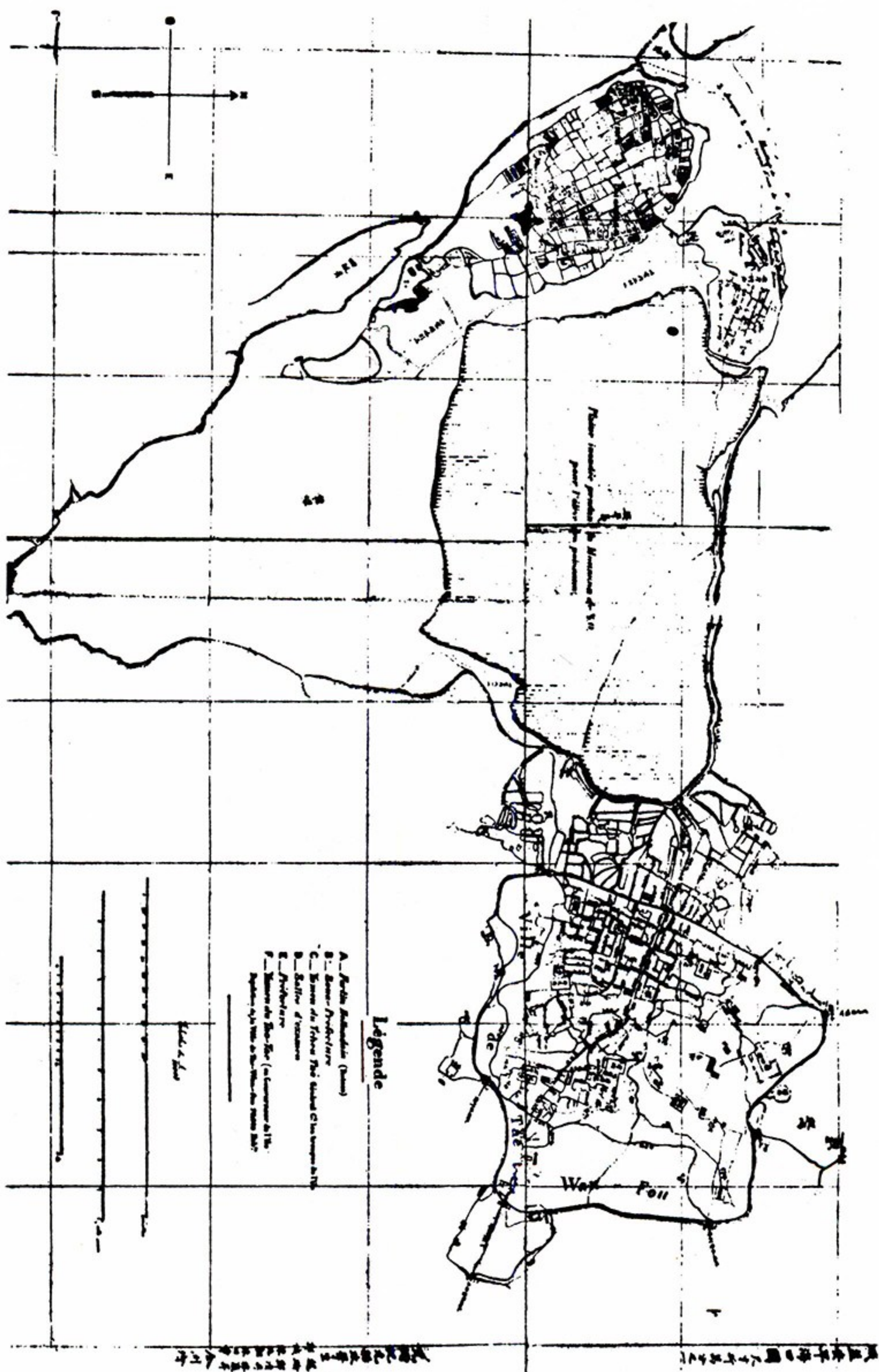
於「臺灣采訪冊」采記臺灣府水勢：「臺江在邑治西門外，南至七鯤身，北至柴頭港溪、新浮埔溪，西吞大海。」，又記郡城內「福安坑（按即今南幹線排水路）……西流至內擬南坊府學前，西流至塗壘埕，出小西門外，注於臺江。德慶溪（按即今北幹線排水路）源出小東門外舊萬壽宮前，……至水仔尾，出小北門外北廠，注於臺江。」，所記臺江形勢與道光四年（一八二四）三月，臺灣總兵觀喜等奏議相符，即臺江範圍已縮小為「南至七鯤身（按南邊未變）」，北至柴頭港溪、新浮埔溪（按即今鹽水溪）」，柴頭港溪、新浮埔溪即在「郡城之小北門外」，小北門外以北之臺江已成陸埔（新浮埔，即海埔新生地）了。

清穆宗同治初年之「臺灣府輿圖纂要」臺灣縣輿圖冊山水自云：「臺江（已成陸地）：在縣大西門郭外。在昔各山溪之水澳聚於此，汪洋停蓄，可泊千艘。尋因道光間防夷，填塞海口，不數年，由安平鎮漸次沙漲，直連大西門郭外，……今成坦途。」又同目橋渡（附）云：「鎮渡頭：本在西門外海口，距安平鎮水程七里。自道光二十二年海漲暴作，湧為沙洲，今則一片坦途，直達安平。」

本來道光三年（一八二三）臺灣風雨，使臺江北半成陸，府城、安平之間尚有水路可達，不料道光二十二年（一八四二）再次的「海漲暴作，湧為沙洲」，「由安平鎮漸次沙漲，直連大西門郭外」，臺江南半又淤成陸，府城、安平之間已成一片坦途了。所謂「天有不測風雨，地有難料滄桑，人有未知禍福」，道光年間「臺灣府城」兩次空前的海變，實係府城地位沒落的肇因。

光緒元年（一八七五）船政學生魏瀚、鄭誠、鄭清源、陳兆翔、林慶昇、林日章等六人測繪「臺灣府城並安平海口圖」，即見「臺灣府城」、「安平鎮」間一片陸埔，惟北尚留有安平大港暨四草湖；南尚留有鯤身湖。光緒五年（一八七九）夏獻綸之「臺灣輿圖」臺灣縣輿圖說略：「縣西十里，濱臨大海，有市鎮曰安平。前阻汪洋，非船莫渡；今已積沙成地，建造輿梁。」，光緒十年（一八八四）臺灣道劉璈為保衛府城，加強與安平間之連繫，發動兵工填築「安平公路」

圖口海平安及城府灣臺



(一) 線海臨之「城府南臺」期時光同咸道代清 四圖

(註一二)，即今臺南市安平路，臺南與安平已經密不可分，連成一體了。

總之，道光年間臺灣府城一帶的暴風雨與海漲，使臺江海沙驟長，陸浮成地，臺灣門戶「鹿耳門」首當其衝，頓成廢口，加以全島前山已開發完成，政經文教重心加速北移，「臺灣府城」地位已岌岌可危了，終至光緒年間淪貶為「臺南府城」。事實上，清代道咸同光時期「臺南府城」海線之推移，正如「臺南府城」之抑貶一樣（面臨一次重大改變），乃是變化最為激烈的一次海變，由於臺南、安平之間，實際上已因海岸隆起合在一起，則「臺南府城」之海線已急速推進至安平，參照「臺灣府城並安平海口圖」及「一八九六—一九〇七年安平市街及古堡圖」，此海線北在今安平安北路，西在今安平王城西小砲臺以西，外即安平大港暨四草湖。

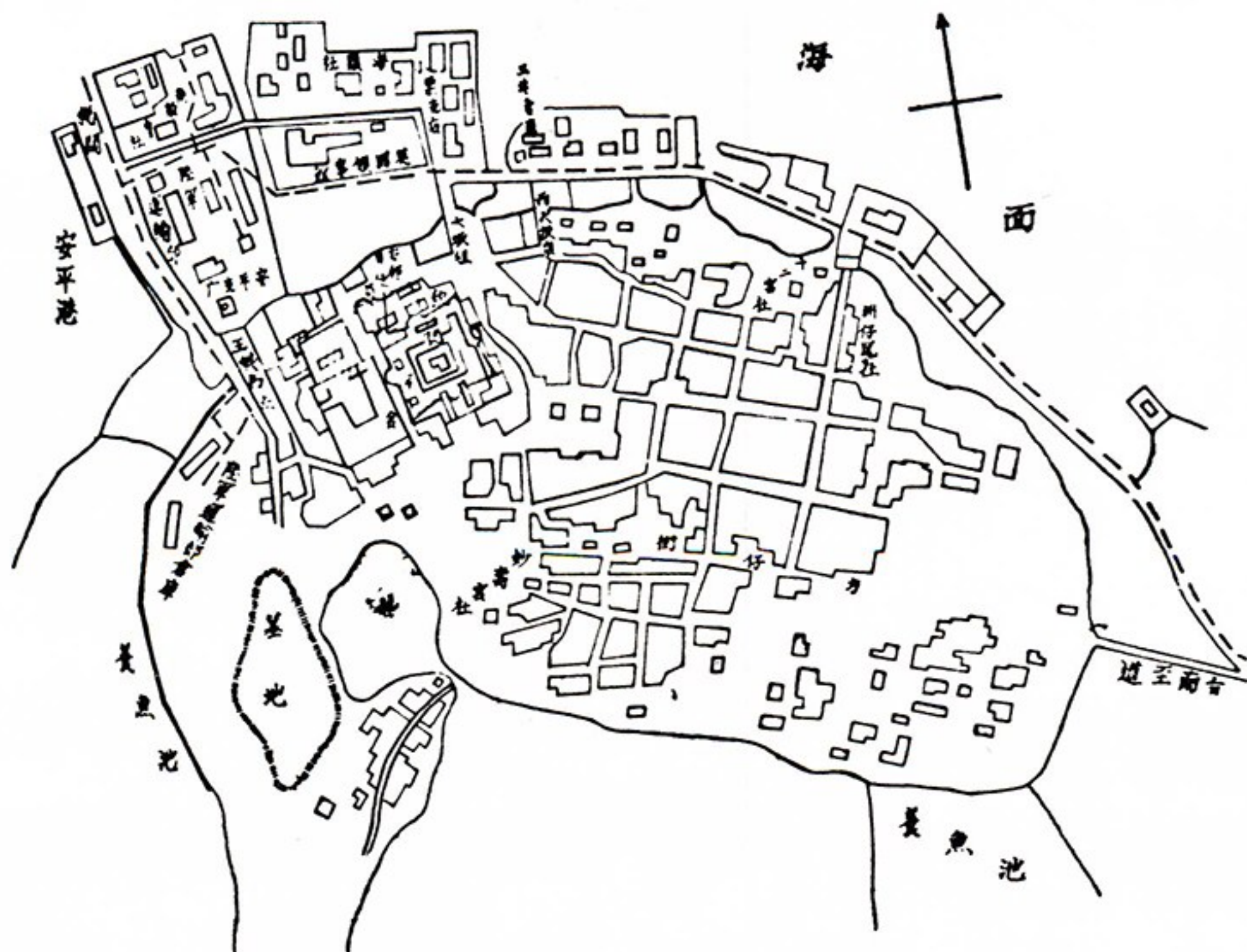
陸、「臺南都市」之海線（日據及光復以後）

「臺南府城」經過了日據時期之市區改正，及光復以後之都市計畫，已蛻變成「臺南都市」，其都市範圍亦超出昔府城十數倍，而此期海線之推移，更與安平大港之衰落息息相關。

荷據時期，荷人以大員港為統治中心。清仁宗嘉慶十二年（一八〇七）謝金鑾之「續修臺灣縣志」卷一地志山水目云：「安平鎮大港：在臺江西南，鎮城（或赤嵌城）之西。紅毛時巨舟悉從此入泊於臺江。自鄭成功由鹿耳門入臺後，遂淤淺。」

明鄭及清代康熙乾隆時期，鹿耳門取代日淤之大員港為「臺灣門戶」（註一三）、「臺灣之咽喉」（註一四），雍正八年（一七三〇）陳倫炯之「海國聞見錄」天下沿海形勢錄云：「郡治南抱七鯤身而至安平鎮大港，隔港沙洲北至鹿耳門，……而港之可以出入巨艘惟鹿耳門……」。

道光三年（一八二三）七月，臺灣府城海岸地形之劇變，使鹿耳



一八九六—一九〇七年 安平市街及古堡圖

（二）線海臨之「城府南臺」期時光同咸道代清 五圖

門頗為淤沙所困，一蹶不振，勉為其難地以等而下之安平大港取代海口，惟是時臺江灣之港灣功能日漸退化，鹿耳門已成廢口，近在咫尺的安平大港，恐不日亦難以自保矣！

道光二十年（一八四〇）九月，臺灣道姚瑩之「臺灣十七口設防圖說狀」府城目云：「安平大港口。臺灣府西城外即係內海，外有南北沙汕二道，橫互百餘里，攔截大洋，為郡城外護。安平即南汕之首也，……此汕迤南，連接七鯤身，至鳳山之打鼓港而止。安平舊有紅毛城，已傾圮，其下正臨大港，水深不過一丈。港外稍西即四草，商貨入口仍易小船，南北兩路六、七百石貨船，亦由大港出入。……四草海口。四草與安平斜隔大港，即北汕之首也，其外水勢寬深，臺灣大商船自內地來，皆停泊於地，俗名四草湖。」

清文宗咸豐八年（一八五八），英法聯軍之後訂定天津條約，和議開放通商口岸，安平大港遂於同治三年（一八六四）開埠，據「臺灣府與圖纂要」臺灣府與圖冊山水目云：「四草嶼：在鹿耳門嶼之末，迤南與安平對峙，出安平大港即四草湖，冬春可以繫舟，南為公界仔，洋船泊此通商。」可見清代道咸同光時期之海口在四草湖，安平大港並不能停泊大船，只是易小船靠岸的碼頭而已，此亦可註明安平大港已受臺江陸浮之害，將步鹿耳門淤為廢口之兆！

日據以後，安平大港淤沙日見嚴重，南臺灣大宗貿易漸轉移至新關之打狗港，而日人實施出口貨品專賣政策，壟斷整個貿易，致使洋行生意一落千丈，本來洋行與安平大港互為依存，安平大港的萎縮早已影響洋行的生存，如今洋行無利可圖，早已病入膏肓的安平大港，勢非被迫棄置不可！光緒三十二年（日明治三十九年，一九〇六）即日本據臺後十二年，七月三十日安平大港為暴風雨所挾帶之泥沙淤塞，八月三日至二十四日雖加以浚渫，但僅能通行小船而已。清宣統二年（民前二年，日明治三十三年，一九一〇）英國關閉安平領事館，翌年洋行也退出安平，拜拜而去，至此安平大港於臺灣清代末期半世紀的曇花一現，終告花熱蒂落了。

安平大港及四草湖一帶，為新浮埔溪（即今臺南市鹽水溪）之入海

處，海岸地形變化特別劇烈，時有漂沙淤積，一旦洪水來臨，常挾帶大量泥沙而下，再因港口受風浪、海流所阻，隨即沈積而成細長沙洲，故航道日淤，位置也變動不定，這也是海線繼續向西推移的原因。

日人鑒於安平大港之名存實亡，乃於民國二十年（日昭和六年，一九三一）勘定安平大港南方二公里處為新港口位置，工程於民國二十四年（日昭和十年，一九三五）十月開工，民國二十七年（日昭和十三年，一九三八）三月二十三日竣工，歷時二年半。新港口係切開一、二鯤身為新航道，連接臺南、安平間新運河，以完成臺南市與安平港水路之串連。繼新港口竣工，又於同年十一月在新航道東端建造安平新船渠（位於安平船渠之西）一處，民國二十九年（日昭和十五年，一九四〇）十月竣工，歷時二年。至此前後費時五年的「安平港」終於全部完成，而淤塞難行的「安平大港」也就從此成為歷史名詞了。

在安平港尚未開闢，安平大港勉強使用期間，臺南、安平間的水運，就靠狹窄、曲折、水淺的礮礮石渡（港）（俗稱舊運河，即今臺南市北幹線排水路下游段）來維持，但難以滿足貨暢其流的需要，於是未待新港開闢先議建新運河，位置即隔著安平公路，與北側的舊運河平行，工程於民國十一年（日大正十一年，一九二二）四月開工，民國十五年（日昭和元年，一九二六）三月竣工，歷時四年，並在新運河首尾兩端建造臺南船渠及安平船渠各乙處，以為船隻停泊之用。當安平港開闢時，又由安平船渠新闢航道連通安平港口，而完成由臺南經由水路直通安平，以吞吐貨運之「安平港」。

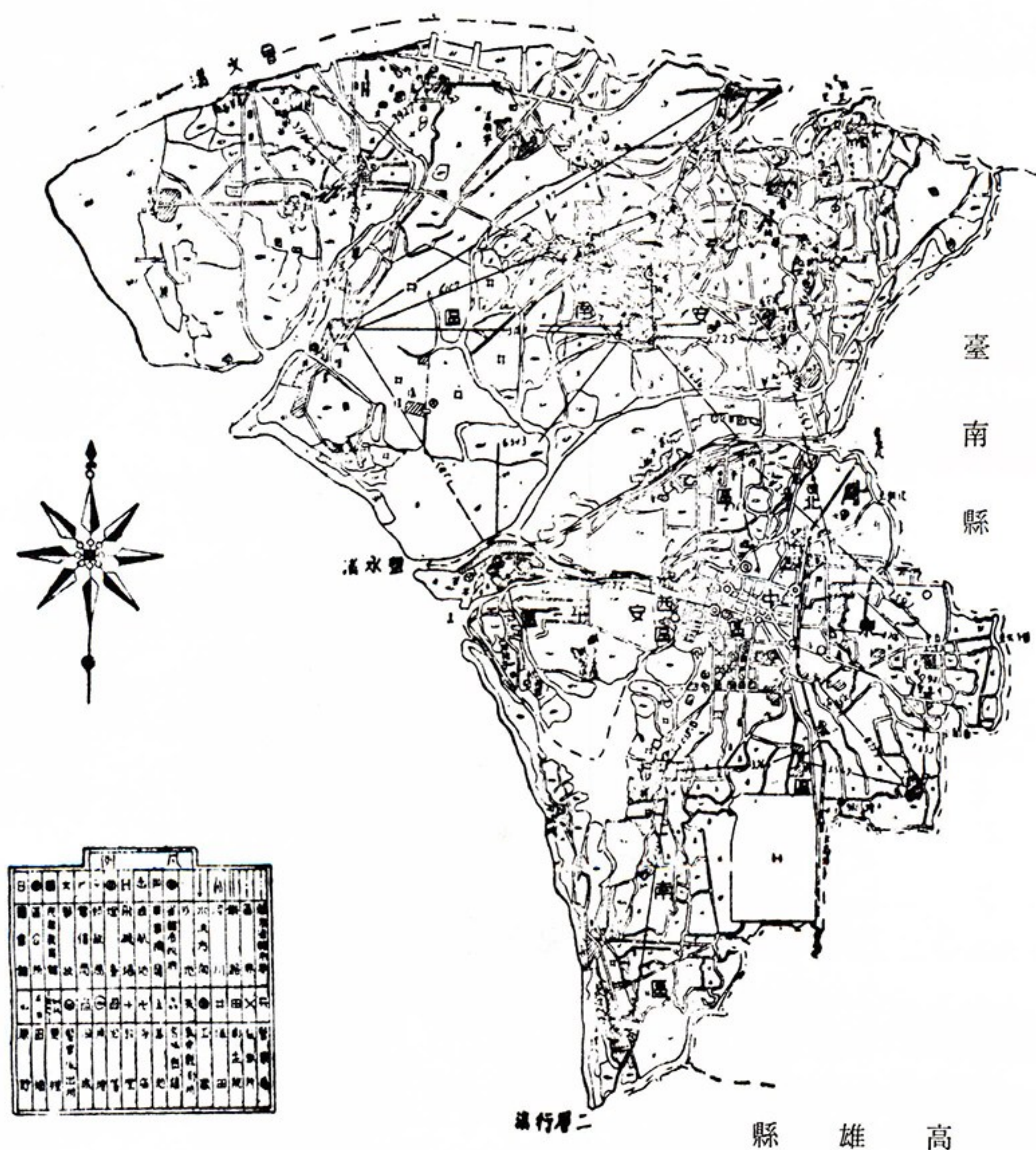
不幸，「安平港」的命運竟與「安平大港」如出一轍，原因是外海漂沙及鹽水淤泥，一直是安平港口的致命傷，每當雨季，洪水為患，港口附近即陸浮一片，民國三十六年（一九四七）即臺灣光復後第二年，鹽水溪改道南移，安平港口與航道淤成淺溝，大型船隻固無法入港，而小型漁舟亦須於漲潮時才能進出，此後即靠挖泥船的常駐浚渫，勉強維持漁船通行而已。

為了安平港及臺南市的復興，經行政院核定，又於民國六十二年

臺南市場圖

(製繪科政地府政市南臺年六十四國民)

臺南縣



縣 雄 高

線海臨之「市都南臺」後以復光及據日 六圖

(一九七三) 勘定安平港南方二公里處(介於漁光里三鯤身及龍崗里四鯤身間)為新港口位置，工程於民國六十三年(一九七四)元月開工，民國六十八年(一九七九)六月竣工，歷時四年半。新港口切開三、四鯤身間，以鯤身湖沿岸為港區，封閉安平港口，原安平新舊兩船渠改建為漁港，臺南船渠及運河則做為觀光水道。

總之，日據及光復以後，因海岸地形之繼續變化，海線亦不斷向西推移，而「安平大港」、「安平港」、「安平新港」也就三易其地了。臺南市海岸地形經過三百多年來的成長，茁壯，已進入現代海岸近期，即壯年後期，海岸已鞏固定型，新生海埔地甚少，且無沙洲，所以現在的海線，應為日據及光復以後「臺南都市」之海線了。

柒、結 論

臺南海岸地形係屬沙土堆積隆起型海岸，亦為臺灣地區海岸地形變化最為劇烈之處。臺南海岸地形之變遷，據港灣專家之研究，參考海岸學理及根據歷代諸家文獻，可概分為古代海岸期，近代海岸期及現代海岸期等三期(註一五)。如以年代言，則歷經荷據、明鄭、清代、日據、光復等五個時期，即為全部臺灣開發史無異；如以海岸期齡言，則屬清代中葉一百多年的青年期，為臺南市海岸地形變化最為劇烈的時期。如表一。

由文獻記載有關片段加以組合，固可窺見臺南市海岸地形變化之輪廓，惟易失之偏頗，如能配合近代科學理論相互印證，則其理益明，其證益切。如以海洋學而言，由海岸地形期齡及特徵(表一)，可得知臺南市各年代海線推移之成因；如以地理學而言，由等高線顯示之地形變化(圖七)，可瞭解各年代推移之海線究在何處？又河溪出口之沖積三角洲，常使海線成饒趣之變化，經學理之合理解釋，使形成等高線變化之緣由，與文獻記載互相印證，若合符節，有恍然頓覺之妙，這是本文結論首要強調的一點。

其次，基於上述海洋學及地理學的認識，臺南市海線變化可分成三個階段：第一階段即荷據「赤嵌聚落」時期至清代康熙乾嘉「臺灣

府城」時期，臺南市之海線受德慶溪、福安坑，一北一南兩河川之影響而推移；第二階段即清代道光同光「臺南府城」時期，臺南市之海線因溫汪溪(今曾文溪)上游山洪暴發，導致臺江淤泥成陸而推移；第三階段即日據及光復以後「臺南都市」時期，臺南市海線因臺灣海峽漂沙影響而形成。以上三個階段與臺南市海岸地形變遷(表一)古代海岸期、近代海岸期、現代海岸期之演進不謀而合。

綜合歷代諸家文獻資料及近代臺南市地形(高程)圖，整理出表二及圖八。古人喻為「半月沈江」之臺灣府城，其海線推移之舊跡亦如是云爾。

表一、臺南海岸地形變遷概要表

壯 年 期		青 年 期		幼 年 期		期 齡
現代海岸近期	現代海岸早期	近代海岸期	古代海岸末期	古代海岸中期	古代海岸初期	期 段
光復以後 (一九四五)	日據時期五〇年 (一八九五)一八九五	清代道光同光時期七三年 (一八二二)一八九五	清代雍乾嘉時期一〇〇年 (一七二二)一八二二	明鄭及清代康熙時期六〇年 (一六六二)一七二二	荷據時期三八年 (一六二四)一六六二	年 代
海岸已鞏固定型，新生海埔地甚少，且無沙洲	自然港灣(即臺江)已形成正式陸地	鹹水湖逐步成長為陸地，沙洲變成新海岸線，再產生沙洲於新海岸線外，新河川出現		自然港灣內已開始淤積，沙洲及沙丘有增無減，沙洲繼續增大與陸地連接，逐漸產生鹹水湖，最後自然港灣已不復存在		特 徵
				自然港灣(即臺江)形態		

表二、臺南市海線推移概要表

年 代	城市型態	濱臨海線之建築及市街	海線形狀	現今位置	高程
荷據時期三年 (二二四—二六二)	赤嵌聚落	赤嵌(臺南)：普羅民遮城、大井頭、將軍廟、小南天、原址(安平)：熱蘭遮城、荷蘭教堂	東北西南方向微斜直線，赤嵌樓北前向西	臺南：赤嵌街、西、正義街、永福路西、安平：延平街附近	四公尺
明鄭時期三年 (二六二—二八二)	承天街坊	建築：開基天后宮、廣安宮、普濟殿、大天后宮、開基武廟、開山宮、沙陶宮、總趕宮、良皇宮、海防廳署、新街、大井頭街、魚市	與前線平行微凸 頂點：普濟殿前	臺南：立人路、西、人和街、逢甲路、西、延平街、效忠街	三公
清代康熙乾隆嘉慶時期三十九年 (一六三—一八三)	臺灣府城	建築：藥皇廟、船廠、鎮海營、接官亭、渡船頭、保安宮、市街：北勢街、南勢街、鎮渡頭街、碑碣石街	南北兩端與前線平行，中為西凸之弧形 頂點：渡船頭	臺南：立人路、西、協進街、逢甲路、西、安平：中興街、觀音街	二公尺
清代道光同光時期三年 (一八三—一八五)	臺南府城	赤嵌(臺南)與大員(安平)連成一線 地：德記洋行、東興洋行、億載金城	安平大港臨水線	安北路、王城、西小砲臺以西	一公尺
日據及光復以後 (一八五—)	臺南都市	安平港、安平新港、安平青年活動中心、秋茂園、龍崗國小、漁光國小	現今海岸線	會文、鹽水溪、口沿岸、鯤身、七島、二仁溪、口	〇公尺

注 釋

- 註一：見苑成「重修臺灣府志」卷一封域山川目
 註二：見姚瑩「東槎紀略」議建鹿耳門砲臺目
 註三：見「巴城日記」一六二五年四月目
 註四：見楊英「從征實錄」永曆十五年四月目
 註五：見王必昌「重修臺灣縣志」卷三建置志橋渡目
 註六：見洪敏麟「臺南市市區史蹟調查報告書」第一篇第一章第一節創建市街的地點
 註七：見陳文達「臺灣縣志」建置志二公署目
 註八：見謝金鑾「續修臺灣縣志」卷一地志城池目
 註九：同前
 註一〇：同前
 註一一：同註六
 註一二：見唐贊襄「臺灣見聞錄」安平修路目
 註一三：見徐懷祖「臺灣隨筆」
 註一四：見陳文達「臺灣縣志」建置志二砲臺目
 註一五：見張邵曾「安平之地形變遷」(原載於「安平港模型試驗報告書」附錄II)

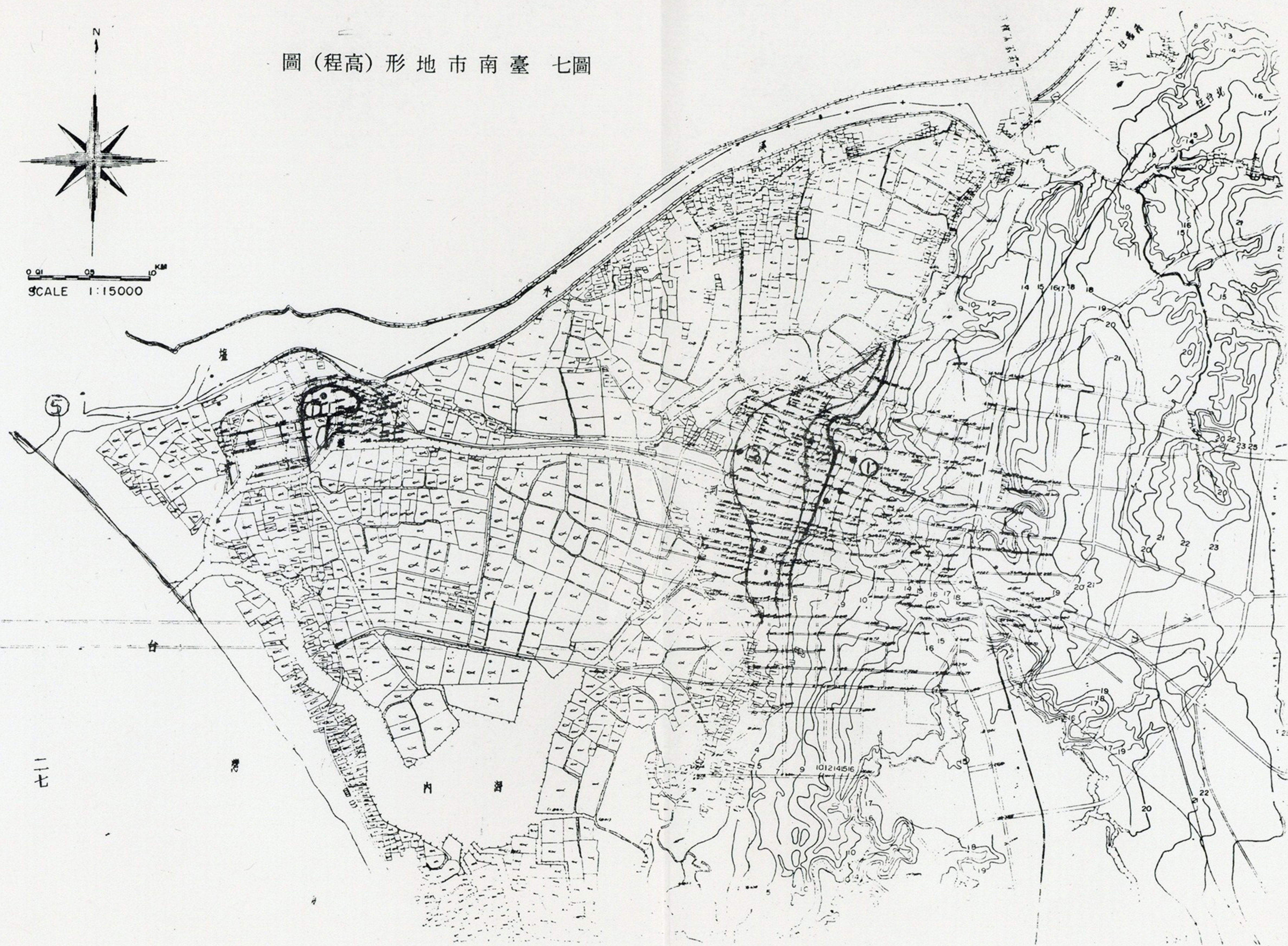
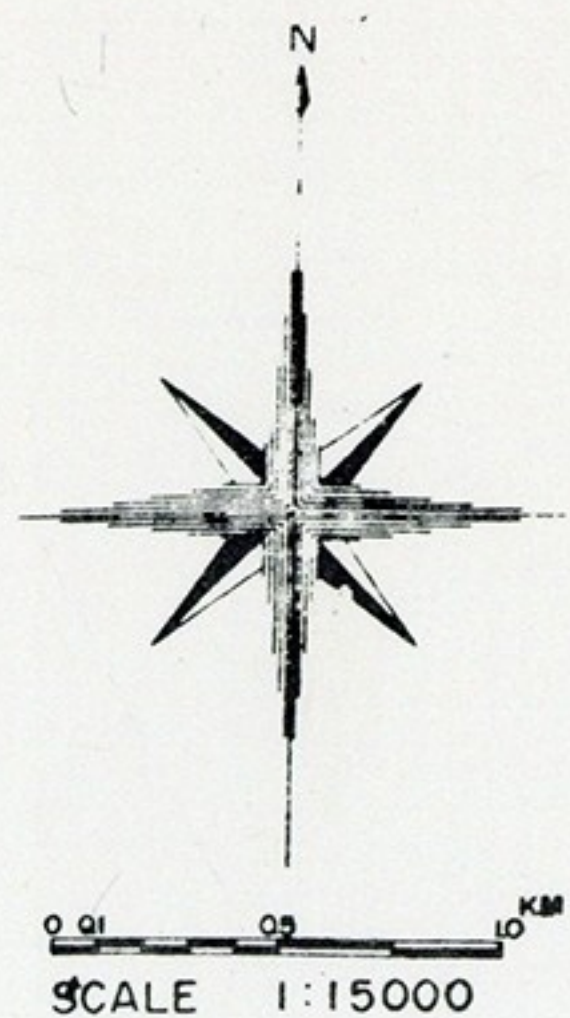
附 圖

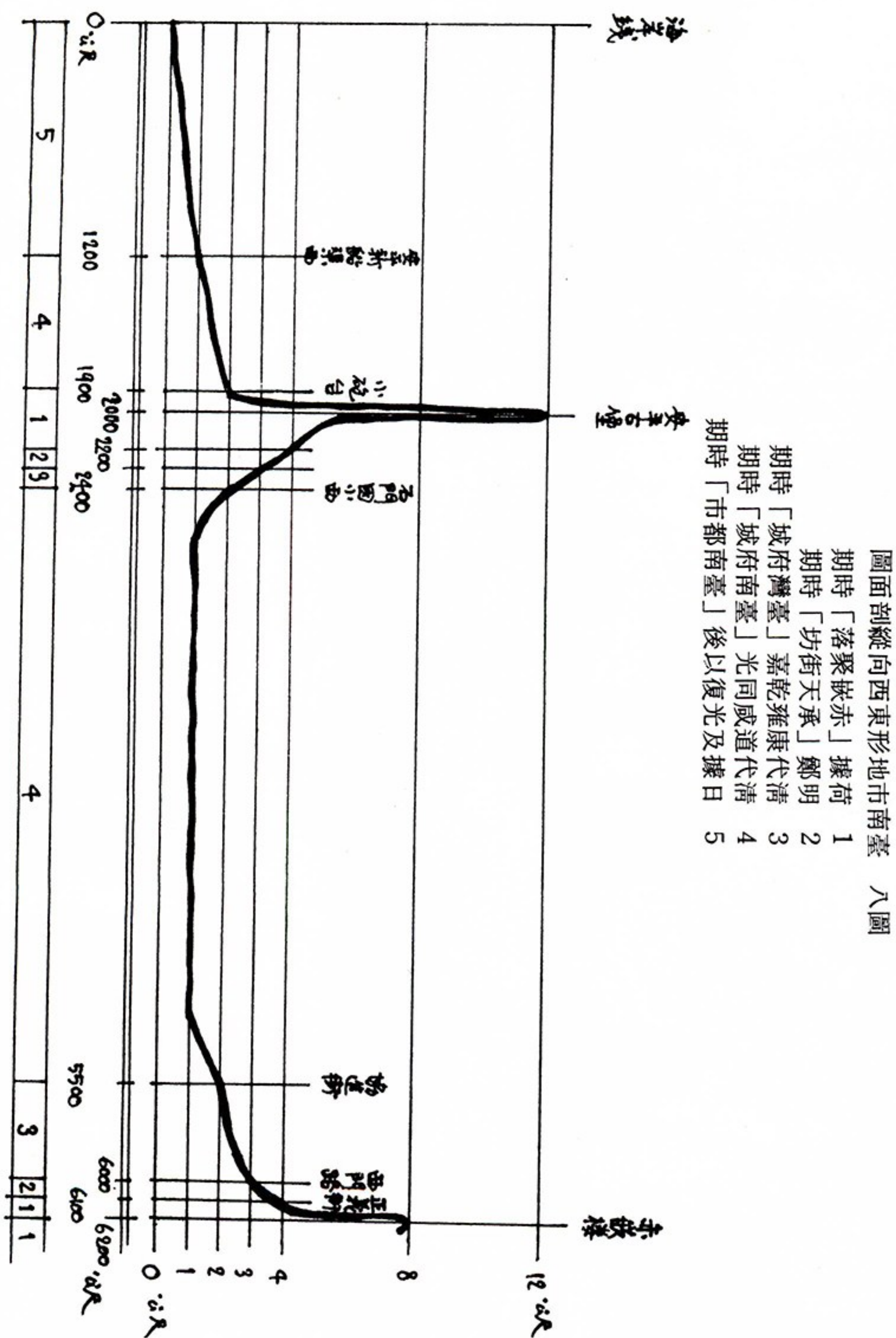
- 圖一：荷據時期「赤嵌聚落」之海線(安平地圖)
 圖二：明鄭時期「承天街坊」之海線(康熙末年臺灣府古圖)
 圖三：清代康熙乾隆嘉慶時期「臺灣府城」之海線(重修臺灣縣志城池圖)
 圖四：清代道光同光時期「臺南府城」之海線(臺灣府城及安平海口圖)
 圖五：清代道光同光時期「臺南府城」之海線(一八九六—一九〇七年安平市街及古堡圖)
 圖六：日據及光復以後「臺南都市」之海線(臺南市圖)
 圖七：臺南市地形(高程)圖
 圖八：臺南市地形東西向(赤嵌樓、安平古堡間)剖面圖

附 表

- 表一 臺南海岸地形變遷概要表
 表二 臺南市海線推移概要表

圖(程高)形地市南臺七圖





參考資料

- (一)「臺灣經濟史三集」(臺灣研究叢刊第三四種)
- (二)「臺灣島之歷史與地誌」(臺灣研究叢刊第五六種)
- (三)「巴達維亞城日記」(臺灣省文獻委員會印596)
- (四)清代歷朝「臺灣府志」「臺灣縣志」及諸家文獻
- (五)「安平港模型試驗報告書」(成功大學臺南水工試驗室編5412)
- (六)「臺南市市區史蹟調查報告書」(洪敏麟著臺灣省文獻委員會印68630)
- (七)「臺灣城懷古集」(林勇著興文齋書局印4977)
- (八)「鹿耳門地理演變考」(盧嘉興著中國學術著作獎助委員會印541)
- (九)「三百年來臺南港口之變遷」「大員隨筆」「臺灣府半月沈江」(拙著臺灣文獻第二十九卷一至三期67331~671031)