

台灣的海洋 歷史文化

Oceanic Cultures & History of Taiwan

「過鹹水」是台灣人的共同歷史記憶，
所有的台灣人都是海洋之子。

戴寶村——著



作者簡介

戴寶村

一九五四年出生於北海岸一個偏遠的散鄉（窮鄉）——三芝鄉，早年初到台北讀書，還被人戲謔地稱作「三枝香」，尤其是當地址寫到「新庄村番社後」時，跟那些住在仁愛路、中正路等的同學相比，總覺得頗為自卑。

後來三芝出了李登輝總統，更有江文也、杜聰明、盧修一等名人，尤其在「脫漢入番」的趨勢下，加上林媽利醫師在他的DNA檢驗報告中註上「父系有非漢人的東南亞血緣」後，從此尋回自信，還以老家「番社後」的地名感到「自慢」。

濱海生長的背景，使得在潮間帶撿拾蚌貝、石龜摸蝦抓魚、牽苦分魚，以及採石花菜換學用品等，都是他年少時代的回憶，而在家中就可約略聽到的浪濤聲，則已成為深層的身心脈動共鳴。從三芝到台北唸書的必經之地淡水，其山河海交會與豐富的歷史元素，更是讓他印象深刻，也成為走上學術道路的感性動機與理性動力。

師大歷史研究所碩士論文且出版成書的《清季淡水開港之研究》，奠定他的海洋史研究走向，而博士論文《近代台灣港口市鎮發展》，則代表更大空間的開展。至於跨世紀之年的《近代台灣海運發展——戎克船到長榮巨舶》（玉山社出版）著作，則象徵學海壯航，並獲得金鼎獎優良圖書推薦。至此，海洋史的研究成為他的學術主航道。

他不確定海洋的壯闊深沉與自由多變，是否影響了他的性格，但可以確定的是，他除了將海洋史作為學術重點之外，並不願意只拘泥於比較單一鑽研的領域，所以也有其他的學術關懷與投入，包括通史類書籍、區域史、家族史、客家族群史、縣市鄉鎮志書、諺語文化等。

然而，台灣海洋歷史文化始終是他最關注的課題，台灣的海島條件、海洋子民、海洋經貿、海洋文化等是台灣立國的要件，脫陸入海是台灣開闢的生路，他堅信海洋台灣到海洋國家是歷史必然的航向，希望藉由這本《台灣的海洋歷史文化》的出版，讓國人能知海、親海、入海、護海，進而「快樂出航」。

由國家圖書館數位化、典藏



台灣的海
歷史文化

Oceanic Cultures & History of Taiwan

戴寶村 著

目次

導言 島之國・海之民 7

第一章 靠山吃山・靠海吃海：海洋生業 2 3

一、海島台灣——海洋地理 2 4

二、海洋生業——水產經濟 4 2

第二章 海國之民・大洋之子：渡海移民 5 3

一、大洋之子——南島民族 5 4

二、橫渡黑水溝——唐山過台灣 6 4

三、全球化下的過海移民 8 1

7/31/20
8323

第三章 快樂出航・縱橫四海：海運通路

87

一、海運的歷史發展與背景 88

二、艋舺初遇Galleon（西洋大帆船） 90

三、橫洋對渡戎克船（唐山帆船） 92

四、蒸汽輪船鼓浪來 105

五、貨櫃輪縱橫四海 114

第四章 對渡正口・國際港埠：港口風情

125

一、大航海時代的Formosa 126

二、台海對渡與沿岸航運 133

三、開港通商，與世界接軌 139

四、殖民南進與海洋港埠 151

五、現代港口風情 164



第五章 潮起潮落·人海對話：信仰與文學、藝術 171

一、海洋信仰與海洋神祇 172

二、海洋文學與海洋文化 186

三、浪濤音符與海洋藝術 190

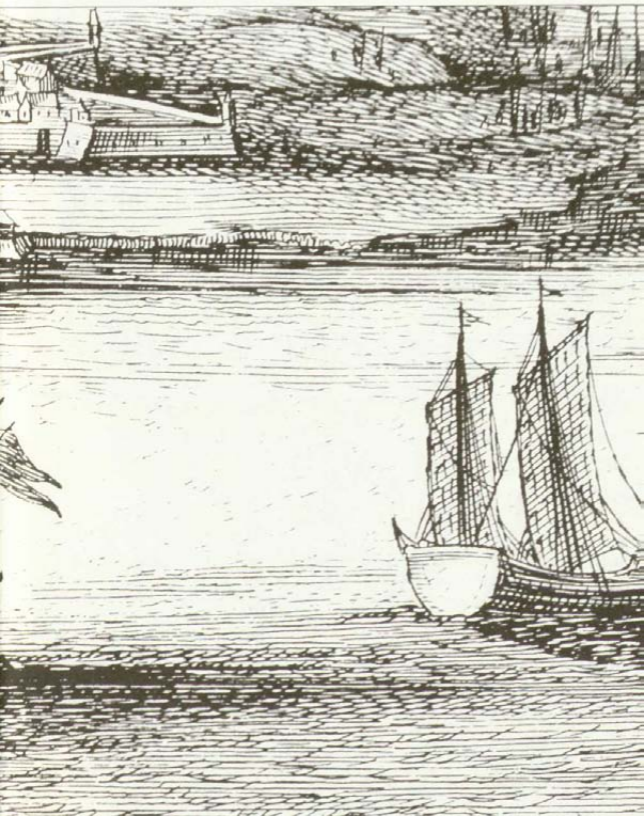
結語 從海洋文化到海洋國家 197

大事年表 216

延伸閱讀書目 230

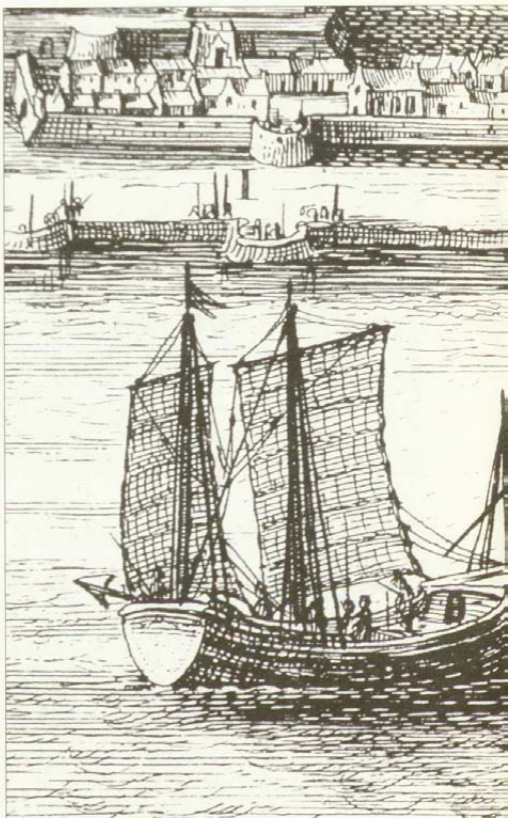


一七六五年法國海圖工程師繪製的台灣海圖。



導言

島之國・海之民



海島地理與歷史發展

海洋占地球表面積的百分之七十，人類文化與海洋發展息息相關，十六世紀進入海權時代之後，臨海國家都具有發展的優勢。台灣是西太平洋上的一個島嶼，海島的地緣關係、地理條件、海岸港口、洋流潮汐、生業經貿、渡海移民等諸多歷史因素，形構出台灣海洋文化的特質。

身處廣闊海洋中的台灣島，不但形成過程與海洋密切相關，台灣島上的住民，亦自古源自海洋拓殖，產業成於海洋貿易，言行起居、生活習俗，皆直接、間接與四週的海洋環境和氣候產生關聯，如何保存、彰顯並發揚這種文化特質，實為面對全球化趨勢，在與他國互動的過程中保有自我風格，又具有發展雄心的根本要素。

台灣各個不同的族群，都有海洋活動的歷史經驗，部分史前族群和平埔族人駕駛側翼板的船隻配合洋流、季風遠航，東海岸的卑南族有海祭祭典，蘭嶼島上的達悟人更是典型的海洋民族。清帝國治台期間，福建、廣東人民冒險渡過黑水溝前來台灣，「唐山過台灣，心肝結歸丸」正是此時移民期待與惶恐交雜的心情寫照，其冒險、奮鬥、打拚、追求「出頭天」的精神，成為台灣強韌

生命力的根源；一九四九年另一批百萬餘移入台灣的新住民，增加了台灣社群構成的多樣性。這兩波移民群有移居時間早晚、原籍地與移民背景的差別，清代移民來台歷二、三百年，早已落地生根在地化，新住民亦已進入第三代，依「二代親，二代代表，三代散了」的歷程，往後的在地化將自然加速進展。

台灣是一個多元族群的國家，然而，就移民歷史特質而言，「過鹹水」是台灣人的共同歷史記憶，也就是所有的台灣人都是海洋之子，這種存異求同的認知，是營造台灣命運共同體的基礎。

1. 史前時代的早期住民與移動體系

台灣史前時代人群，早已於數萬年前居住於台灣。帶有農業文化的新石器時代住民，大約於六千年前，自歐亞大陸東南遷徙來台，逐步發展形成史前時代的各種不同文化體系。這些人群早期居住在沿海、沿河地區，形成以利用水域資源為主要生活方式的文化體系。他們在海岸地帶充分利用海域資源與海洋所具有的交通特色，形成了複雜的海洋生業與交通交換體系。從五千年前的史前時代開始，即沿著海岸地帶進行石材的交換，隨後並逐漸發展出玉器與金屬等物資的不同商業交換體系，並拓展至亞洲大陸東南以及菲律賓等東南亞地

區。而這數千年來所具有的海洋精神與濃厚的商業性格，都清晰地反映在海岸地帶的考古遺址中，彌足珍貴。

2. 南島語系民族的移民

原住於台灣的南島語系民族，除了早期上山發展的部分民族之外，大部分都具有平原與沿海民族的特色，其中花東海岸及縱谷和台東地區的阿美族與卑南族，以及離島蘭嶼的達悟族（雅美族），至今仍具有濃厚的海洋民族特色，依賴海洋資源發展的各類海洋文化，反映在生活物質文化與信仰祭儀之中。

此外，原先居住於台灣西部及宜蘭濱海沖積平原的平埔族群，從早期文獻紀錄中，也可以理解其海洋文化特色。例如噶瑪蘭族在宜蘭地區的居住環境與海域資源利用的特色，至今仍保存在遷居花蓮的噶瑪蘭族當中。不過，大部分的平埔族群，在經過三、四百年的漢埔涵化過程後，已很難分辨彼此，在台灣形成一個新的族群與文化體系。這個文化體系中，無疑擁有埔漢各自所具有的海洋文化特質。

3. 早期漢人漁業與短期移民

中國的航海技術，自唐宋以來即大幅度開展；東南沿海的閩粵地區，位於海外連續的交通要衝，且其居民的先祖大多為擅於航海的越人；因此，除了與西方阿拉伯世界建立貿易體系之外，由於人口增加，「以海為田」的漁業也極為發達。這些早期的商業交通動線，從澎湖地區經過，漁民的活動也以澎湖和台灣沿海作為主要的區域；尤其是季節性迴游魚類的烏魚，更是引導漢人來台的重要誘因。澎湖因而成為漢人對外商業與漁業的重要中繼點，台灣西海岸更成為漁民短期的居所，且出現從北到南的雞籠山、北港、大員、打鼓山等指涉台灣本島西海岸部分地區的名稱。一六二四年荷蘭人抵台南，或是一六二六年西班牙人到北台灣，皆發現已有小規模的零星漢人村落，並與原住民從事不同的商業交易。

4. 荷西的殖民經濟

葡萄牙人於一五四三年到達日本後，在東亞大陸的活動更為活躍，當時船隻接近台灣時，望見台灣山明水秀，乃稱為「福爾摩沙島」（亦即美麗之島），

並在航海圖中繪有 Formosa。此後，西洋即常以福爾摩沙島稱台灣。

荷蘭人在一六〇四年及一六二二年兩度進抵澎湖，企圖建立貿易基地，但受明朝驅趕，並未成功。隨後，荷蘭人在一六二四年占領大員（台南安平）並築城堡，至一六六二年殖民統治台灣達三十八年之久。一六二六年，西班牙人也占領台灣北部。兩國均以取得台灣作為對中國、日本的貿易基地；這個階段正逢西歐海權國家勢力東來，台灣恰在東亞與歐洲重要的貿易路線的關鍵位置，控有大員（今安平）作為基地的荷蘭人，因此掌握東亞貿易，建立其在歐洲商業大國的根本。鄭成功父子接續荷蘭人的經營，亦儼然形成海上商業霸主，顯示當時台灣所具有的海域貿易的重要地位，而其所形成的海洋文化體系，至今仍深存於台南地區。

5. 鄭氏及清治時期

一六六一年，鄭成功率眾由台南鹿耳門登陸台灣，為漢人王朝第一次在台灣出現，雖曾短暫建立海上商業王國，但隨後其孫鄭克塽降清，清帝國正式統





十七世紀荷蘭人繪製的台灣海圖，台灣在東亞貿易上居重要位置。

治台灣。清帝國的陸權統治思想，使得具有重要海洋地緣形勢的台灣，不再成為東亞與歐洲貿易的重要據點，海洋文化的體系主要保留在「一府、二鹿、三艋舺」的貿易體系。具有商業特質的泉州人，在保守的政治體系中，很難發揮海洋文化的特色。因此，重商的海洋性格逐步被農業台灣所取代，直到清代末期，才因牡丹社事件等涉外案件，引起清政府對台灣所具有的海洋戰略地位的重視，但為時已晚。整個清治階段，從閩粵沿海地區渡海來台的意象，成為當今大多數台灣人深刻的記憶。

6. 日治殖民統治

一八九五年，清帝國依據《馬關條約》，將台灣、澎湖割讓給日本。此期，因日本經明治維新、產業革命，重視海洋文化，於是，台灣也導入日本海洋文化，結合了台灣舊有的海洋文化體系，建立當代海洋文化規模。其中，最明顯的建設為港灣、船運、產業、交通體系等，使台灣原有的海洋文化產生巨大變遷。此一時期，海洋文化的研究與改造，在政府主導下有系統地進行，包括台灣原有海洋生態、文化體系的調查研究。

7. 中華民國治台時期

二次戰後，中華民國政府依盟軍命令，軍事接收台灣。一九四九年，國共內戰失利的中華民國中央政府撤台，接著受台灣海峽兩岸政治關係的影響，開始了台灣的海禁時期，海洋從此被視為禁區。但隨著產業發展所帶來的運輸體系，使得台灣的海運系統在全球占居重要位置，港口運輸業長足發展。就海洋相關產業而言，台灣遊艇製造與輸出曾位居世界前茅，於一九七〇年代成為全球第一遊艇出貨王國；原本因應本土需求的近海漁業，也因國人向外發展的企圖，讓台灣的遠洋漁業遍及全球，至今仍為我國重要的海洋產業。

一九八七年解嚴之後，海洋逐步開放，但長期禁止海域活動與教育的結果，使得國民的親海文化無法順利進展，海洋長期被視為邊際土地，不但人與海洋的關係仍屬疏離狀態，也讓海洋與海岸土地的利用型態及管理，難以有效地落實與運用。

台灣以有限的自然資源，卻能創造世界矚目的經濟成就，出口導向的經濟發展策略是主要動力。全球近二百個國家，依二〇〇五年的資料呈現，我國國民所得位居第二十五名，貿易總額排第十六名，是世界第七大對外投資國，遠

洋漁業第六名、外匯存底第三名，MIT (Made in Taiwan) 的產品流通於世界各地，台灣的貨櫃船隊（長榮海運、陽明海運）乘風破浪航行全球大洋。這些經貿與航運的卓越表現，再加上台灣遠洋漁業的蓬勃發展，成為奠定海洋立國的堅實條件。

擺盪於海陸之間的台灣

台灣是個海島，生成過程充滿戲劇性，牽涉到歐亞板塊之間的移動、兩個島弧系統的形成，以及最終島弧與大陸的板塊碰撞。其中，典型的海洋板塊——菲律賓海板塊，扮演著關鍵的角色。

菲律賓海板塊由海底火山噴發後的岩漿冷卻硬化形成，岩漿持續噴發，冷卻物質不斷形成，將先先生成的海殼向兩側推擠，造成海洋板塊的移動，撞上歐亞大陸板塊邊緣後，先產生了琉球島弧及琉球海溝，到歐亞板塊張裂生成南海地殼，南海地殼再與菲律賓海板塊碰撞後，造成馬尼拉海溝、呂宋島弧以及呂宋海槽。由於菲律賓海板塊持續向西北移動，位於板塊西緣上的呂宋島弧，撞上北方的歐亞大陸板塊，將隱沒於海底的岩體與火山送上台灣島，終於形成

這個地形構造複雜、山脈高聳的海島。所以，台灣是一個海島，也是一個高山之島。

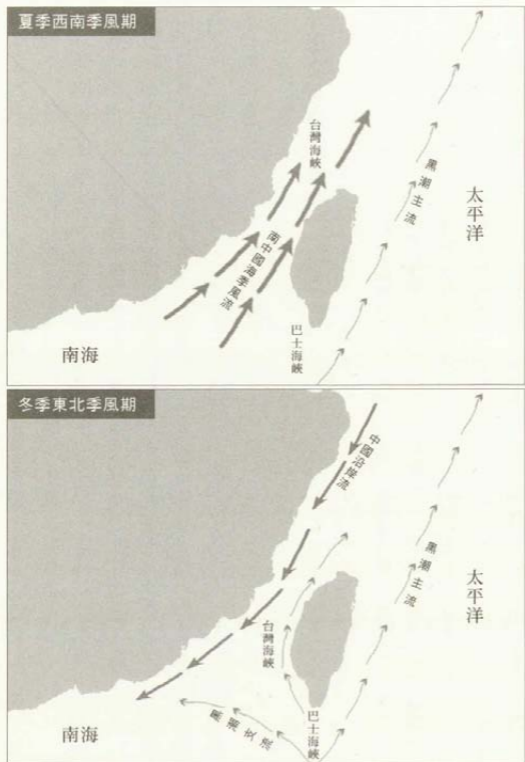
在海洋廣大的水體裡面，洋流是讓海洋中各部分物質、能量，以至生物體轉移、交換、循環的最重要因素。洋流能調節氣候，使嚴寒的挪威有不凍港，炎熱的西非有清涼的風。洋流翻動海水，把海底含有豐富礦物質的養料沖上來，供養大量植物在海中生長，成為魚類的主要食物來源，魚類則由漁人捕獲，成為人類的食物。洋流也像巨大的輸送帶，把生物散布到地球百分之七十以上的地區，原產於馬來半島的椰子，透過洋流而遍布南太平洋各地；百分之八十的魚苗，也是透過洋流傳送到世界各地的。

流經台灣的洋流——黑潮，是北太平洋洋流的一部分。從美國加州往菲律賓有一條北赤道流，北赤道流流到菲律賓後轉往北流，形成黑潮；黑潮在日本的東邊開始轉往美洲的方向移動，成為北太平洋漂流流；北太平洋漂流流碰到美國和加拿大的陸塊後，往南形成加州流，往北形成阿拉斯加流；阿拉斯加流在北方碰到阿留申群島後，往西轉折成為阿留申流，阿留申流碰到亞洲邊緣，在庫頁島白令海峽一帶與白令海峽下來的水會合，形成往南的海流——親潮。以北半球而言，從北往南流的洋流，把寒冷的海水往南送，是一種寒流，如親

潮；從南往北流的洋流，則把南邊溫暖的海水往北邊帶，因此是暖流，如黑潮。

台灣週邊的洋流，分為夏季和冬季兩型。夏季時，黑潮流經台灣東岸，西南季風吹起的洋流，則從南海往北流入台灣海峽；黑潮海水和南海海水的水溫都很高，因此台灣沿海地區的濕度大、水溫高。冬季時，黑潮仍流經台灣東部，其支流經台灣南端進入台灣海峽，但台灣海峽北部海面則有東北季風吹送，洋流向南；高屏地區沿海受黑潮支流影響，濕度大，氣溫高；基隆、台北地區因受來自北方的東北季風及寒冷水流影響，氣溫較低。這些洋流對早期人類的移動與文化傳播，以及水產漁業，都有密切關係。

潮汐是一種規律的海面升降現象。潮汐是由日月天體的引力所引起，上下起落自然隨天體運轉的遠近與相關位置而變動，產生週期性差異。其次，海岸地形與海水深度，也對潮汐有影響。就台灣四週的潮汐現象來說，西海岸水淺，潮差較大，水位變化大；東海岸水深，潮差小，水位變化小。海流也是影響潮汐的因素之一，海水的週期運動中，垂直方向的運動稱為潮汐，水平方向的往返運動稱為潮流，洋流則是依季節性變化，朝著某一個固定方向的流動。洋流對潮流會產生某種程度的影響，連帶也會影響潮汐的變化。此外，潮汐也



台灣附近海流示意圖。

受氣象因素，如颱風、降雨、季節溫度變化等影響。如颱風過境時，除使氣壓大幅下降外，也會因持續的向岸風或離岸風，引起水位較大的變化。

潮汐和人類的活動息息相關，如船隻沿海航行、離岸及靠岸時，潮流、風向及潮差等，均是影響船隻行動的重要因素。在海岸工程方面，海堤或港口的設計，必須先蒐集完整的潮汐觀測資料。民眾在海濱的休閒活動，如選擇乾潮時抓螃蟹、撿拾貝類和海藻，釣魚須依所釣的魚種選擇漲潮期或乾潮轉漲潮的時間，連觀測水鳥都要選在滿潮前後的時間。潮起潮落之間，人與海洋也建立了動態的關係。

海洋文化史的意涵

台灣四面環海，具有高度的開放性，早期大量漢人移民的拓墾，帶來的不只是「人口」，還有商業性格，從南到北，台灣港口林立，顯示社會蓬勃發展的生命力。而台灣作為交通要衝地位，使其在近代歷史上受到來自東、西方不同國家勢力的侵略、殖民與統治。長久以來，中國、日本、南亞與西方國家的文化特質在此交流，並結合台灣本身發展出來的南島文化，進而融合成為特殊

的台灣文化。此外，十七世紀大航海時代，西班牙、荷蘭等國先後占領台灣，將台灣推向西方近代化的進程，也帶來商業文明的思維。凡此種種，全賴海島的地緣關係，使得台灣的歷史呈現出高度的開放性與國際性。

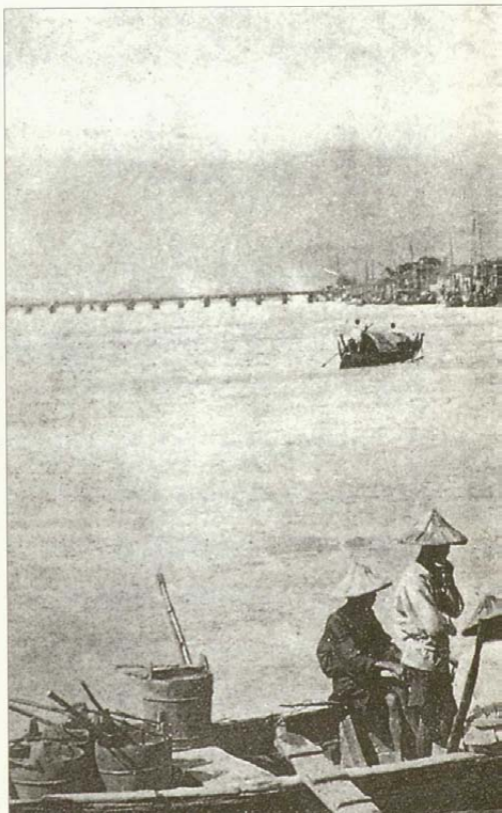
文化是一個民族生活方式的總成，不僅是歷史的結晶，更是未來發展的基礎。海洋文化的意涵在於人類與海洋互動所形成的生活方式；長期的生活方式，建構了族群所具有的海洋文化特質。從十五世紀海權國家發展以來，透過海域交通網絡形塑的文化特質迄今未衰，所具有的冒險犯難與拓展的胸懷，建構了當今世紀文化商業網絡，形成全球化的交通與商業體系。從人群互動的觀點而言，圍繞在土地之外的海域，不是阻隔而是道路，台灣具有豐厚的海洋文化特質，雖因戰後政策阻礙海洋文化特質的持續發展，但根源於自古以來所形成的文化基因，使得台灣掙脫政策的桎梏與外在的政治環境，逐步開拓海外經貿與文化契機。當今自主的政經文化體系，使我們得以重新體認本身所具有的海洋文化特質，思考海洋文化在目前台灣文化體系中的軸心地位，從而深耕本已具有的海洋文化，形塑新世代的民族特質，建立台灣主體文化的新思考與新方向。



第一章

靠山吃山·靠海吃海

海洋生業



一、海島台灣——海洋地理

(一) 洋流

洋流是大洋的海水流動，最終能量來源是太陽能，當太陽光照射地球後，能量轉換成各種形式的動能，進而影響大氣和海水的運動。儘管風的吹送、海水溫度或鹽度的差異、重力作用等，都可使海水產生大規模的洋流循環，但大部分洋區的洋流都是由風力推動的，且幾乎所有的表層洋流都是由風力引起。從整個地球的風場來看，赤道附近是無風帶，風速很低，赤道兩側的洋流是由東向西流，由於受到地球自轉科氏力的影響，在北半球的海流會向右偏轉，在南半球則向左偏轉，如此把赤道週圍溫暖的海水帶到高緯度的地區，對氣候有重要的調節作用。

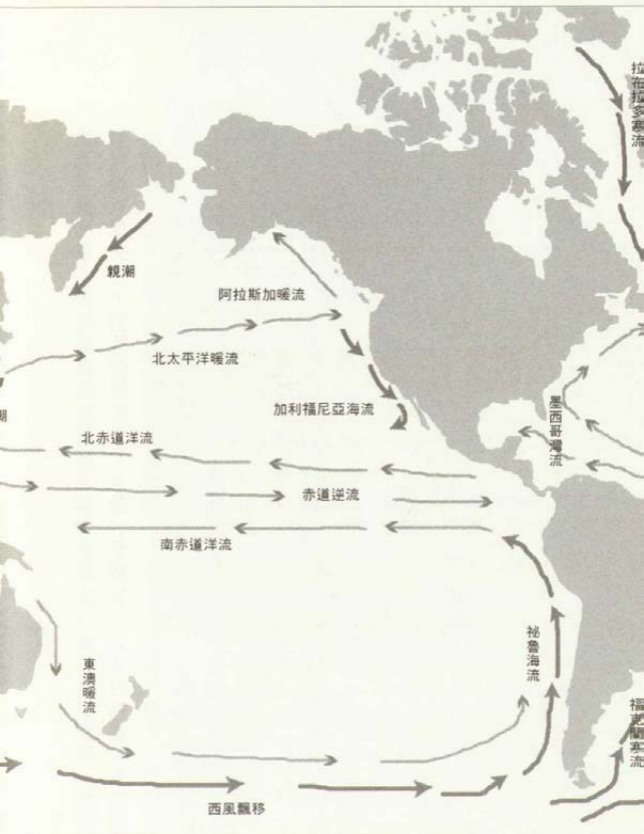
在北太平洋，這股赤道暖流的延伸就是黑潮，它流到了北緯三十度左右，會因西風帶的吹送轉而向東流，直到遇上了北美大陸，又向右轉流回赤道附近，匯入北太平洋赤道暖流，形成一個大洋環流，台灣週圍的海洋受到大洋環流的影響，也受到季節和地理位置的影響，附近的海流，主要有黑潮、中國沿

岸流，以及東北和西南季風吹送流，其中最重要的海流就是黑潮。黑潮主流沿著台灣東岸北上，到了台灣東北方外海，受到東西走向的宜蘭海脊阻擋，就分成兩條支流。其中一條支流向東偏轉後，沿著琉球島弧外緣北上，另一條支流則越過宜蘭海脊，繼續沿著台灣東海岸向北流去，然後逐漸離開台灣。不久，這一條支流會遇到東西走向的東海陸棚邊緣，受此地形阻擋再分為兩條支流，主流沿著陸棚向東流，再轉向北流，直到日本南方；另一條支流則偏轉到西北方向，沿著北棉花峽谷進入東海陸棚。

黑潮在日本南方遇到陸地而轉向後，常會引起主軸彎曲搖擺，彎曲幅度的大小因年而異，一般在聖嬰年的彎曲度較大。黑潮把溫暖的熱帶海水輸往日本，對東亞地區的氣候影響甚大，緯度甚高的日本，能以稻米為主食，全因黑潮帶來溫暖氣候。當黑潮在日本東方或東北方，與由北極地南流的親潮相會，由於冷暖水團相遇，造成大規模的營養鹽混合，促成很高的基礎生產力，形成良好的漁場。

1. 台灣東北部海域

台灣東北部海域是黑潮與東海大陸棚水團交換的地方，一九八九年起，台



 暖流
 寒流或海流



世界洋流示意圖。

灣大學莊文思教授所領導的研究計畫，稱為「黑潮邊緣交換過程研究」（簡稱KEEP），共進行六年；當KEEP計畫在台灣東北海域施放海流儀時，原本預測在黑潮的影響下，海流應當向北或東北流，結果卻是向南或西南流；這個沿著陸棚邊緣行進，而與黑潮流向相反的海流，被莊文思教授命名為「黑潮反流」，這個反流可能就是造成台灣北部外海冷渦漩的主要機制。很早以前，漁民就知道在彭佳嶼附近海域有一冷水湧升的渦漩，該處也是漁產豐富的漁場。

一九九四年八月，台灣大學海洋研究所唐存勇教授所領導的研究團隊，首次將台灣北部海域的冷渦流場測繪出來。他發現當黑潮衝上東海陸棚時，會分成三支：主流轉向東北，表層水有一些會直接衝上陸棚，有一些較深的海水則向左轉，形成反流，而反流又會繼續左旋，形成一個逆時針的渦漩，最後又併入黑潮主流。在這個渦漩的中心，就是湧升的冷水，把深海豐富的營養物質源源不絕地運送到表層，同時，這個渦漩也將沿著台灣北海岸的海流送往外海，成為陸棚物質輸出的重要管道。黑潮在台灣東北外海的湧升作用，造成一個營養鹽富集區域，引發浮游藻類的繁盛生長，在彭佳嶼一帶形成豐富的鯖鱈漁場。

至於在海洋地質的研究方面，海洋地質學者在冷渦區域幾乎找不到浮游植物的碎屑，倒是有許多浮游動物的殼體。觀測結果顯示，台灣東北外海的這個冷渦漩，是深海和淺海之間物質交換的「旋轉門」，它把深海的營養物質不斷地運送到表層，供給浮游植物吸收利用，並且經過食物鏈而傳遞，養活眾多生物，表層生物死亡後的遺骸和有機顆粒，又被送往深海，位在陸棚邊緣的海底峽谷，就是物質交換的通道。大量的物質輸送，造成沖繩海槽的海床沉積物累積速率相當快，根據研究分析結果，近十萬年來的沉積速率高達每年三公釐；這些快速堆積的沉積物中，包含了珍貴的古海洋記錄，可能也記載了台灣近十萬年來的詳細氣候變化。

2. 中國東海

對台灣北部和東北部的漁民而言，東海是沿、近海漁業的傳統漁場，擁有豐富的漁業資源，對漁民的生計和近海漁業發展都很重要。另一方面，東海卻是世界上最大的污水放流場：中國長江沿岸和東部沿海，是全世界工業發展最快速的地區，也是數億人口居住的地區，所有的廢水都排到或流入東海。根據我國海洋學者於一九九四至一九九七年間的「黑潮與東海陸棚交換研究」(簡

稱KEEP-II)大型整合計畫，其研究成果顯示，長江的注入對東海有很大的影響，夏季由長江排出的水，主要向東及東北擴散，偶爾風向轉變，吹向西南時，長江水也會向南擴散，但是範圍相當有限。在長江水擴散的範圍內，葉綠素的濃度很高，主要是由於長江帶入豐富的營養鹽，促進藻類大量生長；另一方面，黑潮在東海陸棚邊緣形成的湧升流，也把深海的營養鹽運送到表層，造成十分旺盛的生產力。這豐饒的海域，正是烏魚和許許多多魚類成長的地方，孕育了豐沛的漁業資源供我們利用。

除了營養鹽之外，長江每年還會向東海排放一千萬公噸的有機碳和二千萬公噸的無機碳。以前海洋學者認為，大量的碳可能在長江口附近釋放到大氣中，使東海成為全球重要的二氧化碳來源之一。然而，中山大學陳鎮東及洪佳章教授等的研究卻有不同的研究成果，他們發現長江口外淡水擴散的範圍內，二氧化碳濃度其實並未達到飽和，由於夏季長江口外，浮游藻類的光合作用非常旺盛，消耗掉大量的二氧化碳，因而使得東海反而成為一個吸收二氧化碳的海域。這些由藻類所合成的有機物質，可能在冬季被中國沿岸流輸送到南方，到了台灣北部海域後，又可能受到地形的阻隔而向外海偏轉，最後輸送到沖繩海槽沉積下來。這種發生在陸棚上吸收二氧化碳的作用，被日本的角皆靜男教

授稱作「大陸棚幫浦」，有助於將大氣中的二氧化碳輸送到海洋，如果它夠活躍，還能減低地球的溫室效應。

3. 台灣海峽

台灣海峽鄰接中國沿海，介於東海和南海之間，這個區域受到季風的影響甚大。近年來，海洋學者在台灣海峽的觀測記錄顯示，無論冬或夏季，海峽的海流主要都是向北流，即使在東北季風盛行時，中國沿岸水團也僅在靠近中國海岸處有向南流，並不是全面向南流。台灣海峽的海流，在靠近台灣的沿岸海域，終年都向北流，其中澎湖水道是海峽水流最湍急的地方。澎湖水道也就是俗稱的「黑水溝」，先民從中國渡海來台，往往會遭遇湍急海流，因而有了「澎湖若有路，台灣會做帝都」，顯示先民渡海的艱苦與辛酸。

從整個台灣海峽的地形看來，由彰化、雲林海岸向西北延伸到海峽中線附近，水深約四十公尺的「雲彰隆起」，對台灣海峽的海流造成很大的阻擋效應，而雲彰隆起的南方就是澎湖水道，再往南就是高屏峽谷，顯然，台灣西南方從高屏峽谷到澎湖水道，就是海峽海流由南向北流動的主要通道，當海流來到雲彰隆起，受到地形的阻擋而停滯或轉向，在不同季節呈現不同的型態。

根據海洋學者詹森的研究，台灣海峽一年四季的海水溫度和鹽度分布，呈現明顯的變化。冬季時，由中國沿岸來的低溫低鹽海水盤據在海峽北部，而由黑潮分支來的高溫高鹽海水則盤據在海峽南部，兩股水團在雲彰隆起附近對峙，形成海洋鋒面，這個冷暖水的交界，水溫約二十至二十二度C，就是冬季烏魚洄游的水團。到了春季，東北季風減弱，中國沿岸冷水往海峽北方退去，南方的黑潮分支暖水開始翻越雲彰隆起，向北挺進。夏季時，隨著西南季風吹起，由南海來的表層海水逐漸增強，取代黑潮支流進入台灣海峽，這時候經由澎湖水道北上的海水，上層較輕，下層較重，當受到雲彰隆起的阻擋時，上層水越過雲彰隆起，下層水則沿著等深線繞過地形障礙，於是發生上層和下層水流向不同的現象。接著，秋季到來，東北季風漸起，中國沿岸水又慢慢向南移動，並且隨著季風增強進入台灣海峽；另一方面，海峽南方的暖水流量則逐漸減小，冷暖水團再度於雲彰隆起附近對峙，形成冬季的水文型態。

4. 中國南海

南海是亞洲的地中海，也是全球最大的開放式地中海。南海環流的季節性變化，對於南來北往的船隻航行，造成重大影響。當年鄭和下西洋就是趁著東

北季風期間，順著從中國東南沿海流往西南的海流，航行到南洋地區；當春末夏初，西南季風盛行時，則有利於由南向北的航行。在更久遠的史前時代，南島民族的播遷和交通，可能也是利用這道隨季節而更替的海流。一般而言，南海的海流隨著季風的交替而變化，冬季吹東北季風時，南海的海流呈現逆時針方向的環流，這個逆時針環流在呂宋島外海發生堆積現象，使得中層海水向上及下層擴張，造成富含營養鹽的海水在呂宋島的西側外海發生湧升，形成浮游藻類大量生長的現象；當春末夏初，西南季風開始盛行，南海的環流就隨著轉向，由南方沿著越南外海形成一個順時針方向的海流，這個環流使得越南中部的沿岸流向東北偏折，造成越南中部沿海產生湧升流。台灣海洋大學郭南榮教授發現，七至八月間有冷水團出現在越南沿海，而衛星水色資料也顯示有葉綠素密集生長的現象，證明季節性湧升流的存在；當冬季來臨，東北季風盛行，南海的海流又轉變為逆時針方向的環流。

(二) 海島

從地質歷史來看，台灣島誕生和成長的歷程，都和海洋息息相關。台灣位在歐亞大陸板塊的最東緣，東側與菲律賓海板塊相接，南側與南中國海板塊相

鄰，處在板塊活動劇烈而頻繁的環太平洋地雷帶上，大約在六百萬至一千萬年前，台灣島才經由板塊碰撞而逐漸從海底冒出來。追溯台灣島的誕生歷史，必須從地層的岩石中去找線索，台灣島上最早的化石，大約出現在新生代初期。

根據台灣大學地質學系陳文山教授所勾勒出的台灣島形成過程，如下：一億多年以前，古太平洋板塊向西推擠，碰撞上歐亞大陸板塊，並隱沒在歐亞大陸板塊的底下，一部分熔融的岩漿沿著板塊邊緣上升，在現今中國華南一帶造成一連串的火山噴發。就在古太平洋板塊下沉隱沒的位置，由於巨大的擠壓力量，把原來堆積在歐亞大陸板塊東緣大陸棚上的一大堆沉積物推出海面，形成島嶼，這可能就是最早期的台灣島。

後來，古太平洋板塊完全隱沒消失在歐亞大陸板塊底下，重新回到地函中。這時，由於歐亞大陸板塊東緣的擠壓力量消失，反而轉變成舒展張裂的環境，使得歐亞陸塊上形成數個陷落的沉積盆地，也就是說，大約在六千五百年之前和之後的一長段時間（中生代末期至新生代初期），那時的台灣及鄰近地區都位在淺海的大陸棚上，在沉積盆地環境中，逐漸堆積大量從華南地區被侵蝕下來的沉積物質，這些物質就是現在雪山山脈和西部麓山帶中沉積岩層的前身。

大約在三千萬年前，南中國海一帶開始張裂，造成歐亞大陸板塊裂開，並形成新的海洋地殼，也就是南中國海板塊，這個張裂活動一直持續到大約一千五百萬年前才停止。大約在二千萬年前，南中國海板塊開始向東邊移動，隱沒到菲律賓海板塊之下，並且在菲律賓海板塊上形成一長串的火山島嶼，這串島嶼的北端就是現今台灣東部海岸山脈的數個山頭，以及綠島和蘭嶼。這些島嶼原來位在「台灣」東南方的海面上，由於菲律賓海板塊每年以七到八公分的速度，由東南向西北推擠，推擠著這些島嶼慢慢靠近，進而相連，形成台灣東部的海岸山脈；直到現在，綠島及蘭嶼也仍以每年七到八公分的速度，向台灣東部靠近。

約一千萬年前，菲律賓海板塊不停地擴張，並向西北方推擠歐亞大陸板塊，使得位在歐亞陸塊東緣的海底盆地和沉積物，因這個巨大力量的衝擊而推出海水面，並和原先已露出的「古台灣島」與數個小火山島合為一體，形成新的島嶼，台灣島於是正式現身在西太平洋的舞台上。大約在一千萬至二千萬年前，由於受到歐亞大陸板塊持續張裂影響，「古台灣島」西方淺海冒出火山岩漿，凝固之後，形成遍布柱狀玄武岩的澎湖群島，由於岩漿是沿著裂縫緩緩湧出地表，然後向四週平展漫流，不是劇烈的火山爆發，因此形成一大片平台狀

的地形構造。

受到菲律賓海板塊擠壓力量的影響，台灣島上出現一系列的山脈，這些山脈都呈東北—西南走向，而伴隨這項板塊運動而來的造山運動，就是所謂的「蓬萊造山運動」。約在五百多萬年前，由於菲律賓海板塊的推擠，台灣島越長越高，面積也越來越大，於是雨水在島上匯成溪流，並帶下風雨侵蝕的沉積物，在島的四週堆積，尤其在西部海岸形成大片的沖積平原。

約在二百八十萬年前，由於菲律賓海板塊持續向歐亞大陸板塊的下方隱沒，在台灣島的北部，熔融的岩漿由裂縫噴出地面，產生一連串的火山爆發，形成現今台北盆地週圍的大屯火山群、觀音山和基隆火山群。在同一段時間，台灣東北方的海面上，也爆發了一連串的火山，形成包括基隆嶼、棉花嶼、龜山島等火山島嶼。

約二百萬年前，台灣島已大致和現今的型態相似。這時，海岸山脈已連接到台灣東部，海岸的沖積平原成了花東縱谷；中央山脈雖已有三千公尺高，但還在持續長高中；北部的火山群，到了約二十萬年前，就停止噴發岩漿。

接下來就是冰河期的影響，全球性的氣溫變化，影響了冰河和冰山的消長，促成了海平面的上升或下降，也就是所謂的「海進」或「海退」現象。台



位於宜蘭外海的火山島龜山島。

柯金源／提供

灣海峽在冰河時期，曾經數度露出海面，又被海水淹沒。距離現在最近的一次冰期，也就是大約一萬八千年前，海平面下降一百多公尺，而平均深度只有六十公尺的台灣海峽，大多露出海面，動物在這個相連的陸地上來去自如，許多動物和植物大多在這個時期就已來到台灣，甚至有些隨著冰河南進而播遷前來的生物，也在島上駐足或留下蹤跡。後來，全球氣溫回暖，冰河融化，海平面逐漸上升，台灣海峽再度被淹沒，台灣島因此再次與中國大陸分隔。

(三) 台灣海岸的特色

1. 北部沉降海岸

北部海岸西起淡水河口，東到三貂角，全長八十五公里，岬角及海灣因差異侵蝕而交互出現，有標準且完整的海蝕地形，是極為獨特的海蝕景觀。這些地貌的形成，源自地殼運動、氣候因素及岩層構造的交互影響。

距今約二百萬年前以來，冰山進退引起全球性的海面升降，然而恰逢劇烈的地殼隆升，台灣海水面相對下降，使得陸岸反而有上升的趨勢；再加上海水的差異侵蝕，產生特殊地形，如野柳的蕈狀岩、燭台石，和平島的豆腐岩、萬人堆。此外，台灣北部冬季盛行東北季風，夏秋之際多颱風，強大的風勢侵蝕陸岸，使得海岸外觀曲折參差，岬角與海灘交互發展，而季風、颱風的頻頻吹襲，也促使海岸形成軟硬相間的沉積岩層、岬灣間的地形。北部知名的景點如白沙灣、石門、金山、野柳、鼻頭角等，擁有豐富的地貌，都是因季風、降雨及地殼運動所產生的特殊地質條件而形成的。

2. 西部隆起海岸

西部海岸從淡水河口南岸到屏東楓港附近，全長四百六十公里，有廣大的台地與海岸平原，海岸線單調平直，海底遠淺，無良好港灣。西部海岸地形的主要形成原因，為河川泥沙堆積、西部地盤隆起等。早期由於河川輸沙量大，加上沿岸流作用，所以在沿海形成海埔新生地、沙洲、潮汐灘地、沙嘴、潟湖等地形，屬於堆積性海岸，並以大肚溪為界，以北是沙質灘地，以南屬泥質灘地。此外，台灣西部因地殼變動而持續隆起，將海岸線向西推進，使沿岸沙洲與陸地迅速連結，形成沙丘、潟湖、沼澤地、濕地等。再者，西部的風向與海岸斜交，在海岸沙灘發生複雜的沿岸流，土沙被沿岸流搬運，形成細長的沙嘴，沙嘴的橫斷內灣灣口稱為沙洲，如高雄的旗津半島就是典型的細長沙嘴。

3. 東部斷層海岸

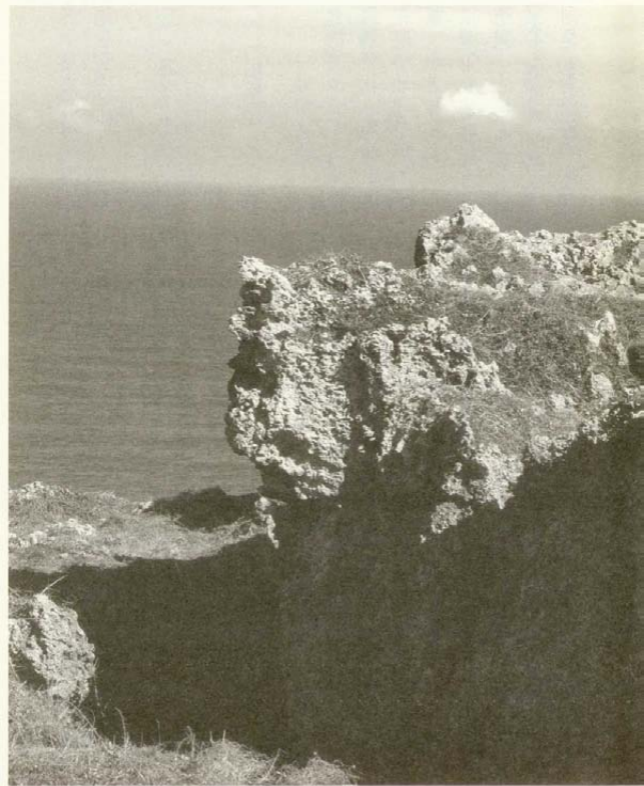
東部海岸線北起三貂角以南的萊萊鼻，南至恆春半島的旭海，全長三百八十公里，屬於斷層海岸地形，除蘭陽平原及台東縱谷出海處是沙岸外，其餘均是斷層形成的下沉海岸；主要形成原因是板塊運動、氣候、地質脆弱等因素的

交互作用。

台灣位於歐亞大陸板塊間的隱沒帶邊緣，台東縱谷更是中央山脈與海岸山脈之間的陸塊結合處，所以本區地震頻繁，地質、地形構造遠比西岸崎嶇破碎。此外，本區每年有強大的東北季風吹襲，夏季又有熱帶低氣壓或颱風襲擊，強風豪雨不斷，經年海浪沖刷，造成顯著的海蝕地形。再者，受到中央山脈及海岸山脈的地質相對鬆軟脆弱影響，河流侵蝕作用因而強烈，挾帶大量岩屑泥沙堆積在出海口，但由於海邊洋流作用強勁，不斷帶走河口泥沙，東部海岸線因而保持平原窄小、斷崖林立的面貌。

4. 恆春半島的珊瑚礁海岸

恆春半島的範圍從屏東楓港到滿州鄉九棚村，海岸線約長二百一十五公里，主要是一個珊瑚礁海岸，多以陸岸為基礎的裙礁地形，以及因地殼上升而形成的珊瑚礁海階台地。從九棚到出風鼻之間的東部海岸，海岸平直，並無因差異侵蝕而產生凹凸的海岸線，海崖也不發達，許多地方有帶狀的海灘，以及少許的沙丘堆積。從風鼻到楓港間，是珊瑚礁發達地區，有較老的古代珊瑚礁，以及較新的近代珊瑚礁海岸。若將本區分為東西兩海岸，出風鼻以南的恆



屏東恆春半島東海岸龍磐公園的珊瑚礁岩。

春半島東海岸，海崖發達，四週有裙礁圍繞，而鵝鑾鼻到楓港間的西海岸，珊瑚礁發育良好，包含有石灰岩台地、崩崖、裙礁、沙灘、沙河及沙丘等。

二、海洋生業——水產經濟

(一) 漁業

一般概念中，「漁業」指的是漁撈事業，漁撈的目的不外是討生活，尋找食物來源。考古遺跡顯示，人類在八十萬年前就開始向海洋索取食物，遠早於農耕時代。相較於其他經濟活動，漁業較不受到天災或人為因素影響，因此在農耕地理環境不佳，或是因天災、人禍導致不利農耕的年代裡，人類往往會轉以漁業為謀生方式。廣泛的定義來說，漁業指人類從水中採取動植物，並加以運用的一種經濟活動。依照生產方式不同，也概分為「漁撈業」、「水產增殖業」、「水產製造業」三種。「漁撈業」是指採捕或搜集水中生物的事業，「水產增殖業」就是「養殖業」，是以人工方法繁殖並收取水產，「水產製造業」則是針對漁獲物進行儲藏保存或加工製造。

漁業型態依照作業區域或漁場的不同，可分為沿岸漁業、近海漁業、遠洋漁業、養殖漁業等。沿岸漁業指在領海十二浬以內，或在沿海作業可當日來回的範圍，從事漁撈作業的漁業，主要作業方式包括定置網、流網、釣魚、魚苗捕撈，以及在海岸採集海藻與貝類等小規模漁業。近海漁業介於沿岸與遠洋之間，指在十二到二百浬的經濟海域以內，從事漁撈作業的漁業，作業方式包括拖網、延繩釣、刺網等。遠洋漁業指在二百浬經濟海域之外，作業方式有鮪延繩釣、鰹鮪圍網、拖網、魷釣和秋刀魚棒受網等。養殖漁業分為淡水養殖、鹽水養殖、海面養殖等。

台灣在史前時代，便已出現漁業活動，當時的人使用獸骨、貝殼或石塊，製造簡單的漁具，在河邊或海邊從事釣魚、網罟撈捕等，漁場多在內地河灣或離岸不遠的沿海，屬於沿岸漁業型態。到了南島語族活躍於台灣的時期，沿岸漁業型態持續進行。至於漢人，在台灣海峽從事漁業活動的時間甚早，宋、元時代漁舟即已頻繁出現在澎湖與台灣本島之間，「漢番交易」於焉開始，元帝國末年，更設置了澎湖巡檢司，以方便管理。直到清朝以前，漢人在台海附近的漁業活動，仍以沿岸或近海漁業為主。日治時期，在總督府的南進及殖民政策引導下，台灣漁業積極開發，頒布法令建立漁業制度，獎勵水產事業補助建

造動力漁船，改良漁具漁法，興建漁港，辦理漁業移民，加強水產試驗調查；其中動力漁船的推廣，更使台灣漁業脫離沿岸的範疇，迅速向遠洋漁業發展。戰後，政府更積極輔導漁業，使得遠洋漁業產量有快速提升的趨勢；目前，台灣已是鮪魚、魷魚的主要漁產國，並且是公海漁業六大國家之一。

（二）港口

漁港是漁船卸魚、補給、停泊、休息的基地。多數天然良港都是由漁船首先發現利用，逐漸船隻聚集、人口增加而形成港市。台灣西海岸港口多，功能及規模變化大，漢人漁民或海寇進入台灣的時間，至少可溯至明代。自明朝萬曆以後，已有許多中國商漁船進入台灣，其中台灣南部的大員、笨港接近澎湖，多為漁船聚攏；北台灣的雞籠、淡水則近琉球、日本，以商船及海盜船居多。

荷蘭人殖民台灣時期，根據日本中村孝治以《大員商館日誌》等資料為基礎的研究顯示：打狗、堯港、下淡水等南部地方，是荷蘭時期漁業的中心地區。曹永和曾以大員為中心，統計荷治時期台灣各地漁船往來的資料，顯示漁船與大員南方往來的主要目的地為打狗、下淡水、堯港及其他，而與其北方往

來的主要目的地為艋港、笨港、二林、淡水（北）及其他北部地點；這種台灣港口間的往來，除了漁船以外，也包括載貨貿易的其他船隻。

鄭氏王國時代，漸多漢人來台，多以墾荒為主，開墾區域以現在的台南為中心，海船多以台江鹿耳門為出入港。由於清朝嚴行海禁，禁止漁民自由出海捕魚，直到將台灣納入版圖，才略為開放。一六八四年（清康熙二十三年），在鹿耳門設海防同知，准商、漁船進出。根據《台灣叢談》所附「康熙三十二年之台灣府總圖」（一六九三年）顯示，當時已有許多漁船至台灣西海岸各河口靠泊上岸進出，且漁船停泊都是選擇具有自然避風條件，而且近於人群聚落的河川下游。《清初海疆圖說》則繪製得更為詳細，不但繪註港口的位址，還有水深及船隻泊灣的數量。雍正年間，台灣經常使用的港口又有增加，至一七七四年（清乾隆三十八年），因為移民漸多，沿海港口人民匯集，形成新的港城，各港口也因本身條件與客觀環境而有不同的發展，例如「笨港列肆頗盛」、「鹿仔港則火數千家，帆檣聚集，牙儉居奇，竟成通津矣」、「中港而上，皆可泊巨舟，八里坌港尤夥」、「大率笨港、海豐、三林三港為油糖所出」等。

乾隆中葉期間，對台灣採取的管制措施時嚴時鬆，讓地方官員及沿海人民

無所適從。朝廷的戒嚴措施，主要是防止走私與偷渡，但是，私自往來於台閩之間的船隻，多不願航行朝廷指定的從廈門至鹿耳門的官道，致使官府設站管制檢查，反而讓貪官污吏有了索賄的藉口。許多船隻私下秘密由蚶江口航至鹿仔港，既可減少麻煩，航程上又減少一半。因此到了乾隆中期，鹿仔港已成為從中國到台灣的中台灣的商漁船的主要進出港，也是北路商販的聚集地。一七八八年（清乾隆五十三年），往來於中國與台灣之間的指定港口，增加為鹿耳門、鹿仔港及八里坌港三處，之後更陸續增加可停靠小船的地方。

嘉慶年間，台灣使用的港口更多，西海岸可停較大船者有七處，其他必須視潮水及季節而定的港口達二十三處。隨著時間、空間與環境的變化，許多港口有了明顯的改變，例如台江內海逐漸淤積，特別是一八二二年（清道光二年）大雨不斷，上游各溪泥沙隨著洪水而下，將內海淤淺，船不能再進入停泊。道光末年，香港開港，外國商船及資本也侵入打狗港。一八六三年（清同治二年），開放打狗港及雞籠（今基隆）港，准許各締約國與打狗港貿易，從此商貿更加繁盛。一八八三年（清光緒九年），打狗港日見壅塞，易攔淺。英法聯軍之役，清廷戰敗，一八五八年（清咸豐八年）訂定《天津條約》，開放許多沿岸港口對外通商，安平及淡水港於一八六〇年（清咸豐十年）開放，打狗與



十九世紀末，淡水海關附近停靠著多艘戎克船。

雞籠在同治二年開放為國際貿易港。

清朝時期，台灣的港口除了因軍事上需要，才做少量的浚渫以利船隻進入停泊，並未有港灣的修築工作；基隆港於一八八七年（清光緒十三年）曾有建港之議，台灣巡撫劉銘傳曾遴委當時台灣富紳林維源負責基隆築港事宜，惜因劉氏離職而未有結果。

（三）漁民生活世界

早期漢人從事各行各業，為了保有本身利益，遂有同業組織的形成。漁業或漁船幫會起於何時，目前已無法查證。明末，漁民、漁船有以漁業類別或以地域區分的組合，各幫派都有其組織及勢力範圍；此時，漁民結

合為幫會困擾官方已十分嚴重，幫派成員良莠不齊，從事非法走私或暗通海賊之事時有所聞，朝廷深以為患，卻沒辦法消弭，只能採取海禁、遷海等消極保守政策，限制漁民出海作業。

依據清時沈同芳所著的《漁業歷史》記載，清代許多地方都有漁幫。漁幫多為區域性，由同類型漁船組成，他們組幫的目的在抵禦海盜、海難救助、開發漁場、改進生產技術、漁貨銷售、共同繳納漁稅等。漁業幫會組織與其他行業的幫會類似，主要為避免同業競爭，限制同業人數，維持產品價格，互相支助救濟。但是，原本屬於民間同業自發性的組織，實際上常被地方惡勢力把持，甚至與不良官吏相互勾結，剝削漁民。漁民身處如此惡質的情勢，為求生存，也別無選擇地受其控制。

清朝以後，漁業幫會逐漸發展為公所，雖更名為公所，但也僅是名稱上的改變，實際上結構組織依舊，制度仍不健全。李士豪編著的《中國漁業史》記載，公所的運作因人而異，有些循私苟且，罔顧整體利益，再加上地方官吏腐敗，伺機向漁民壓榨搜刮，漁捐、漁稅各種規費名目繁多，漁民反而苦不堪言，怨氣難伸。

漁業是比較特殊的行業，漁民在海上工作、生活，與陸地差異極大，自然

形成特殊的漁業社會生態。沿海地區遠離人口集中的經濟生活圈，漁民為了生產、銷售及生活上需要，必須透過仲介管道協助，於是，漁商、漁行應運而生。漁商通常也經營糧食及船上用品的供應，漁民出海所需的一切，都向漁行、漁商先行預支，返航再結算，以漁獲代售款支償。於是，透過漁行委辦的漁民逐漸增多，各漁行與漁民之間也開始訂有規矩，形成一定形式的組織。

清代漢人的商業行會俗稱「郊」，所謂「北郊」、「南郊」、「泉郊」、「台廈郊」等，顧名思義是以地域定名。也有以行業命名的，如「布郊」、「糖郊」、「米郊」、「魚郊」等。清代的商郊，除了經濟性事務以外，也修橋鋪路、辦理社會救助、排解糾紛、主持社會公義。在那個時代裡，政府政策無法保護漁民，漁民為了生存，必須依附行會組織。

日治時期，漁業團體組織可分為漁業組合及水產會兩個系統。漁業組合屬於合作社型態，組織以市街庄（現今的鄉、鎮）為單位，純粹是組合成員的一種經濟活動，為具有自治性的民間團體。水產會則屬於漁業技術性團體，組織以當時的州廳為範圍，協助政府指導漁民與發展漁業為目的，類似公法人機關，凡居住於各該區域內的漁民，都必須加入水產會，會員在該會的指導下作業生產，發展漁業。

早期漁民一抵達台灣，隨即面臨宗教信仰問題，因而建廟祀神，漁民也因此自然地結合起來，宗教信仰於是成為漁民主要的凝聚力量之一。媽祖，宋代稱靈惠妃，元明稱天妃，清康熙以後稱天后，為沿海各地普遍信奉的航海神。媽祖廟因漁民與移民的增加，漸漸在台澎沿海地區設立。根據日人調查統計，日治末期，台灣媽祖廟多達三百零六間，現在則有六百多座。漁民因著共同的宗教信仰，以公廟為中心的組織也自然形成。雖然，廟會組織以管理廟寺及祭祀活動為主，但在沿海地區都是漁村，而漁民皆信徒的情況下，使得廟會的組織運作，或多或少也涵蓋了漁民共同的需要與問題。



漁港是漁民維生的基地（澎湖虎井嶼漁港）。

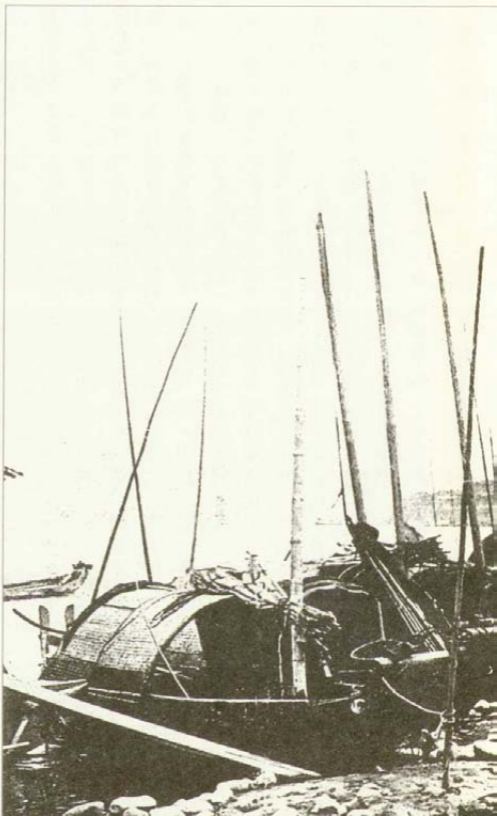
柯金源／提供



第二章

海國之民 · 大洋之子

渡海移民



一、大洋之子——南島民族

(一) 南島語族

遠在漢人及外來政權進入台灣之前，南島民族已在台灣生活許久。這批使用「南島語系」(Austronesian)語言的民族，是世界上分布最廣的語族，分布地區西起非洲東南的馬達加斯加島，東到太平洋的復活節島，北起台灣，南到紐西蘭。有關南島語族的來源問題，學者們從文化的、考古的、語言的證據加以推論，主張的起源地分別包括中國華南一帶、中南半島、新幾內亞、美拉尼西亞、蘇門達臘，以及台灣，其中澳洲學者Peter Bellwood主張南島語族起源於台灣，認為南島語最初是從台灣擴散並分布到東南亞與大洋洲。

台灣的原住民屬於南島語系民族，過去幾千年來，他們一直生活在這塊島嶼，有的住在山上，有的住在平原。之後，漢人漸漸移入台灣，並依循原住民的居住位置，給予不同的稱呼，住在平原的原住民被稱為「平埔番」，住在山地的則被稱為「高山番」。清治時代，官方將原住民劃分為「生番」、「熟番」或「化番」，其分類標準為「有無受教化」、「有無歸附納餉」，無者為「生

番」，歸附者為「熟番」，介於兩者之間、半生不熟的為「化番」。無論如何，「番」的稱呼顯然帶有漢人中心本位思想，深具文化高低的意味，直到日治時代，政府與學界才慢慢以「平埔族」、「高砂族」來稱呼他們。此外，基於文化、血統、語言的不同，「平埔族」概略分為八族，包括凱達格蘭、噶瑪蘭、道卡斯、巴宰、巴瀑拉、巴布薩（貓霧揀）、洪雅、西拉雅；尚可作進一步亞族的分類。戰後，高山族一般分為十族，再加上於二〇〇二年被正式認定為原住民第十一族的噶瑪蘭族，以及二〇〇四年自泰雅族分出來的太魯閣族，二〇〇六年恢復族名的沙奇撒雅（Sakinyá）、一〇〇八年正名的賽德克族等，目前共有十四族。

台灣高山族的分布主要在中央山脈一帶，包括東海岸；平埔族的分布則是從蘭陽平原開始，經台北平原、西海岸平原，到台南、高雄、屏東一帶。今日平埔族幾乎是名存實亡，其後代大多已融入漢人社會，成為隱形化的族群；而高山族目前仍保有自己的語言、風俗習慣和部落結構，一般指稱的原住民，基本上是指高山族。不過，現今高山族還是面臨了急速漢化、現代化的問題，雖然如此，我們仍然無法漠視，在漢人進住台灣之前，屬於南島語族的原住民已經在此生活了幾千年，台灣歷史其實有一大段是屬於南島民族的活動史。比較

密克羅尼西亞

夏威夷群島

東南島語

索羅門群島

薩摩亞群島

美拉尼西亞

斐濟

東加

大溪地

復活島

紐西蘭

太平洋



南島語族分布圖。

起來，漢人在台灣活動的時間其實很短。因此，我們可以這麼說：南島民族史實為台灣歷史之源。

(二) 台灣原住民族

居住於台灣中部山地與東部縱谷的原住民族群，一般稱為高山族；高山族無論在體質、語言、文化各方面，都非常相近。生產方面，大致以山田燒墾，種植旱稻（粟）、甘藷、芋頭等農作物，以及定期的狩獵或漁撈為主。物質技術上，皆無冶鐵知識，卻都有紡織技術，且多能製造陶器。日常生活上，各族也大致相似。但是，在社會結構和宗教信仰兩方面，則有較大的差異，各族間獨立構成一特殊的社會宗教系統。目前原住民族的分布與概況如下：

1. 泰雅 (Atayal)：分布於台灣中、北部山區，為原住民中分布面積最廣者。為父系社會，由長子繼承，但親屬組織過於鬆散，因此另以Caga或Caya的「祭團」組織來負責部落事務。過去為了族群辨識、美觀、驅邪繁生、肯定男子英勇，與女子具備織布能力，有在臉上紋面（黥面）的習俗，因此也被漢人稱為「黥面番」或「王字番」。傳統以祖靈信仰為主，其中又以超自然的ritux信仰最為重要，在治病、消災祈福時，都會請其保佑。

2. 賽夏 (Saisiat)：可分為住在新竹縣五峰鄉的北賽夏，以及苗栗縣獅潭、南庄兩鄉的南賽夏。為父系社會，也有紋面習俗。大抵以動物、植物、自然現象作為氏族的名號，每一姓氏負責主持不同的祭儀。除了超自然的信仰之外，以祖靈祭及兩年一次的矮靈祭 (Pasgai) 最為重要。

3. 布農 (Bunun)：居住於中央山脈兩側，是典型的高山民族。屬於父系社會，並擁有完整的氏族組織以負責部落的公共事務。崇拜天神，認為是人類一切的主宰。八部合音聞名國際，此外，傳統文化中沒有舞蹈，只有誇耀戰功時的跳躍動作。族人熱衷祭祀活動，每年約有七、八十天排有祭祀，其中最盛大的是每年四、五月間純粹由男孩子參加的「打耳祭」，藉由射耳的儀式，以祝福甫成年的男孩將來成為神射手。

4. 鄒 (Tsou)：分為南、北兩部，北鄒分布於南投信義、嘉義阿里山，南鄒分布於高雄三民、桃源兩鄉。兩者的語言、服飾、社會組織大同小異，祭典卻是完全不同，北鄒的「戰祭」(Magasvi) 主要是祭拜戰神，南鄒的「子安貝祭」則是祭拜祖靈。鄒族除了有父系的氏族組織之外，也設有稱為 *Kura* 的男子會所，作為處理部落事務的中心，同時也指導男子學習部落的歷史、文化、傳統技藝、征獵技能等。

5. 魯凱 (Rukai) : 分布於屏東縣三地門、霧台、高雄縣茂林等鄉，以及台東縣卑南鄉的東興村，可分為下山社、魯凱與大南社三群。魯凱族為貴族社會，家產由長男繼承。頭目擁有土地、獵區與河川，平民須將農、漁、獵所得的一部分納貢給頭目，頭目再分配給需要物資的平民，或釀酒宴請所屬一起分享。祖靈崇拜為其基本信仰，山川、河流也都有專責的神祇，其中屬於頭目家族起源傳說的百步蛇，更是族人敬重祭祀的對象。

6. 排灣 (Paiwan) : 居住於知本主山以南的中央山脈全域。社會階級分明，頭目為世襲制，不分男女以長嗣繼承，其餘則成為貴族。貴族以上的階級，擁有華麗服飾及門楣雕刻的權利。親近祖靈信仰，貴族將祖靈信仰與家族起源傳說表現在家中的雕柱上，平民則表現在衣飾的織紋與刺繡上面，其服飾在原住民當中堪稱最為華麗典雅。

7. 卑南 (Puyuma) : 主要分布於台東市、卑南鄉一帶，少部分居住於太麻里鄉或恆春半島附近。在清代，甚至更早以前，鄰近的阿美族、排灣族都要向其納貢。之所以如此強勢，是因為實施了嚴格的男子會所制度，以培育青年強大的戰鬥力。為母系社會，家產多由長女繼承，但是武器、頭目的地位則多為父子相繼。

8. 阿美 (Amis) : 分布於花蓮縣、台東縣、屏東縣恆春半島等狹長的海岸平原及丘陵地，在原住民當中人數最多。由於居住地的差異，語言、風俗習慣也略有不同。能歌善舞，舉凡生活的情事、個人的心情抒發，都用歌舞來表達。為母系社會，但部落的政治、司法、戰事、宗教等公共事務，則由嚴密的男子年齡階級組織負責。每個階級皆有專屬的名稱、歌謠及工作。為多神信仰，各種活動、病痛均有專屬的神靈。

9. 達悟 (Tao) : 昔稱雅美族，居住於台東外海的蘭嶼島，自古即與菲律賓巴丹島往來密切，彼此的生活習性、語言都非常接近。達悟族為一愛好和平的海洋民族，也是原住民中唯一沒有獵首的族群。為父系社會，部落中最重要的是漁團組織，負有造船、修船、漁撈的義務。全年的歲時祭儀多配合飛魚的捕魚活動運行。無頭目制度，以各家族的長老為意見領袖。

10. 邵 (Sao) : 邵族在正名前，被稱為水沙連番、化番、平埔族，或被歸類為鄒族，經過努力，終於在二〇〇一年八月正式獨立成原住民第十族。生活方式以農耕、山林採集為主，由於依傍日月潭而居，發展出「浮嶼誘魚」、「魚筊誘魚」等漁獵方式。

11. 噶瑪蘭 (Kavalan) : 噶瑪蘭族原被定位為平埔族中的一族，早期居住

於宜蘭一帶，清朝時開始往南遷移，主要居住在宜蘭、花蓮及台東等地，目前人口估計約有二、三千人，多居住在花東海岸沿線聚落。噶瑪蘭族語是一種獨立的語言，至今依然保存，且該族已編有噶瑪蘭族語辭典及語法等教材，作為鄉土教學之用。不僅族群意識強烈，宗教信仰及文化祭儀也十分鮮明，至今仍保存許多特殊的傳統與信仰。自一九九一年起，即屢次向政府要求正名為原住民族，二〇〇二年十二月二十五日終於被政府定為原住民族第十一族。

12. 太魯閣 (Truku)：主要分布於花蓮縣秀林鄉、萬榮鄉，少部分則分布於卓溪鄉立山、崙山等地。一九九六年成立「太魯閣族正名促進會」，推動「還我族名」運動，經過十幾年的奮鬥，終於在二〇〇四年初，經行政院會正式通過為台灣第十二個原住民族。

13. 沙奇撒雅 (Sakizaya)：分布在花蓮縣北部，原已混居於阿美族群當中，後歷經族群復振與正名運動，終於成為台灣第十三族原住民。

14. 賽德克 (Sediq)：集中分布在南投縣信義鄉，以濁水溪一帶為腹地，建立七個村、十二個部落。原被歸類為泰雅族，二〇〇八年四月獲得正名。有紋面、織布、狩獵等主要文化特質。



一九一五年森丑之助拍攝的邵族男子與獨木舟。

二、橫渡黑水——唐山過台灣

(一) 早期漢人移民

移民是台灣社會文化的特質，且三百多年來未曾間斷，自十七世紀鄭氏王國時代開始，即有大批漢人移民湧入台灣，漸漸改變了台灣的族群人口結構，也衝擊原本的族群活動及生業型態。清治時代是漢人移民入台的主要時期，一九四九年後，來自中國的新移民，及一九九〇年代以來，越來越多來自菲律賓、印尼、越南、中國，甚至蒙古與俄羅斯的勞工及新婦移入台灣，反映台灣全球化、國際化的現象，而不同時期島內的不同族群，也進行不同方向的區域移民，展現台灣人勇於開拓的精神。

明帝國厲行的海禁並無法杜絕海上活動，由於福建山多田少，沿海百姓不得不往海上謀生；除了漁業盛行外，也有許多私自武裝到處掠奪者，形成海盜集團，常與掠劫中國沿海的日本倭寇合流，騷擾江浙閩粵沿海居民。他們的勢力廣達台灣海峽兩岸，甚至延伸到中南半島、菲律賓等地。之後，由於日本積極發展海外活動，明朝欲圍堵日本勢力危及沿海地區，乃加強外島的澎湖戒

備，台海貿易中心遂由澎湖轉向台灣本島，台灣西南部成為中國、日本走私貿易的基地，其中以顏思齊、鄭芝龍為主的新興勢力最具代表。一六二二年在北港登陸作短暫停留的顏思齊、鄭芝龍，曾經招攬漳泉無業百姓，開始拓墾工作。在荷蘭占領台灣以前，由中國移居台灣的漢人，台南地區估計大約已有五千多人，荷蘭入台後，企圖藉由漢人的勞動力來開發台灣，同樣採取了鼓勵漢人移民來台的政策。

荷蘭政府一方面拉攏漢人開墾，一方面對其施以經濟榨取與政治控制。為了達到經濟目的，荷蘭人以種種優惠條件吸引漢人移民來台，策略是一方面控制漢人的生產工具，一方面限制漢人的政治社會活動，具體的作法是只給漢人生產工具，不給土地所有權，禁止漢人與原住民私下交易，苛捐重稅，禁止漢人私藏武器、自由集會等，這些不合理的政策，造成不少漢人心生不滿；一六五二年的郭懷一事件，即是荷蘭持續壓迫政策下所產生的漢人武裝反抗事件。這起為期十四天的抗暴事件，台灣民眾約有三千多人死於荷蘭的鎮壓行動中，約占當時台灣漢人總數的五分之一。

傳言郭懷一事件為鄭成功所策動，引發荷蘭當局的恐慌。一六五九年，鄭成功在中國東南沿海北伐失敗，許多沿海居民遷移台灣，鄭成功攻台之說甚囂

塵上，荷蘭全面戒備。一六六二年，鄭氏從荷蘭人手中接下台灣，不但帶進第一個來自中國的王朝，同時也帶進了大量軍隊，除了實行軍屯，令其屯田開墾以求自給自足外，也招納流民入台，使漢人人數大量激增，成為又一批台灣人的祖先。此時的人口增加多為家庭甚至家族移入，為漢文化的整體移植，奠定了台灣漢民社會的基礎。鄭成功不但建立漢人的統治王朝，更促使漢人在台灣漸漸取得優勢，造成原住民繼續弱化，最終成為台灣的邊緣族群，於是，一個以漢人為主的台灣社會漸漸成形。

（二）清代的移民

一六八三年，清帝國接受鄭克塽投降後，內部出現了台灣棄留的爭議，反映其對台灣的處理並無固定的方針與興趣，後因施琅知曉台灣戰略地位的重要，力爭保留台灣，清廷遂在不增加政府財政負擔的情況下，將台灣納入版圖，施行以防亂為考量的治台政策，期間制定各種防範措施，除限制漢人渡台外，官員任期短、不准攜眷、設置班兵制度、不許築城、厲行封山等政策，都是基於安全考量，不希望台灣再次成為盜賊的聚集地或反清的基地。然而，種種限制防範，仍然無法遏止大批遷居求生發展的移民。

中國東南沿海的福建、廣東一帶，人口多、耕地少，生活不易，造成當地人紛紛前往海外謀生。由於當時台灣地廣人稀，可以舒緩他們人口過多的壓力，加上台灣與福建、廣東兩地距離很近，以帆船順風而行，到台灣只需大約一天一夜的時間，因此，常常有人為了生計，冒險渡過台灣海峽。在清朝統治台灣的二百一十二年當中，從一六八四至一七九〇年，採取較為嚴格的禁止與限制；一七九〇年之後，才稍微放鬆；到了一八七五年，經由沈葆楨的奏請，才真正解除渡海禁令。

清廷將台灣納入版圖之後，除了清查原本就住在台灣的漢人之外，陸續實施限制渡台的規定，第一項規定欲遷往台灣者，必須提出申請，獲得批准方能渡台。第二是禁止攜眷渡台，日後也不准把家眷接來同住。這些規定雖然時寬時嚴，但終究未能在一八七五年前解除。因此，在開放之前，偷渡的風氣非常盛行，甚至有人專門經營載運偷渡客的生意，當時叫作「客頭」，現在則被稱為「人蛇集團」。這些客頭其實並不專業，往往只用一艘破船搭載偷渡客，發生意外的機率相當高，許多偷渡客因而落海喪命。

當年來到台灣的漢人移民，都是歷經了千辛萬苦渡過黑水溝，才得以到達台灣，諺語：「唐山過台灣，心肝結歸丸。」便描述了這些移民者內心的期待

與惶恐，因為台灣海峽風浪強勁、波濤洶湧，常有颱風侵襲；加上當年船隻簡陋，稍不慎便會翻覆海底，所以這些渡海的先民，有人還未到達台灣即在海上罹難，或者在抵台之後因水土不服而喪命，或因捲入社會衝突而身亡。所以，台灣也有一句俗語說：「六死、三留、一回頭。」意指當時移民台灣的人，幾乎只有三成的人會在台灣定居下來，其他的大部分都不幸死亡，少部分來到台灣後又再返回中國。

清廷的渡台禁令，對眾多的偷渡者而言，並不具有威嚇作用；當時台灣的移民，絕大部分是偷渡而來，渡台禁令顯然沒有收到實際的預期效果。由於移民者禁止攜眷，加上民間習俗不准女人上船，因此當時台灣的移民社會，呈現男多女少的現象，而且這些移民者幾乎都是年輕男性。年輕的移民者，在當時要找到結婚對象相當困難，所謂「羅漢腳」，即指這些沒有成家立業、到處漂泊的男子，他們通常好勇鬥狠，甚至居無定所。俗諺：「有唐山公，無唐山媽。」即是說台灣有唐山來的唐山公，卻無唐山來的唐山媽；當時的唐山公多娶台灣的平埔族人，不但可以延續香火，還可以繼承妻家的土地，達到拓墾移民的目的。

荷蘭、鄭氏時代，台灣的土地開墾以南部為主；清治初期，濁水溪以北仍



戎克船是台灣早期先民橫渡黑水溝，「唐山過台灣」的重要交通工具。

是林深草長、麋鹿成群的曠野景象。之後隨著移民大量湧入，以台灣縣（今台南縣市）為中心，分向南、北路拓墾，濁水溪以北因而漸次開墾，擴及中、北部與東北部；而在東部，也開始有一些零星開墾。台灣土地和農業的開發，初期是以「墾戶制度」為中心，墾戶即為領有開墾執照的「有力之家」，他們有足夠的家族資本與人力資源支撐拓墾事業，甚至採取合股集資方式成立「墾號」；多數墾戶會召請親友及鄰近農戶充當佃農，以業主身分，向佃農約定土地開墾的權利和義務，通常只要佃農有履行租佃契約、按時繳租，業主便不可隨意加以撤換或任意加租。這種永佃權發展到後來，變成佃農可以自行管理土地的經營，轉而成為田主，跟業主共同享有土地所有權。之後，由於大量移民湧入台灣尋找佃作機會，許多佃戶於是將多餘的田地分租出去，藉此抽取租利，這些佃戶稱為「小租戶」，其業主即是「大租戶」，至於實際耕作的佃農，則稱為「現耕佃人」。這種由業主和田主共同享有部分土地所有權的現象，即民間稱為「一田二主」的地權結構。

農業拓墾帶動商業發展，耕地日闢，農產增加，人口成長，生產力、消費力提升，台灣的農林產品運銷中國，而移墾社會所需的手工業產品仰給於中國，這種區域分工的關係，帶動貿易的發展，而貿易的興盛又導引了港口市鎮

的發展。十八世紀前半葉，隨著商業興盛，當時台灣的進出口貿易商或大批發商，為滿足商業需求，從事同一地區貿易的商人，或從事同一類貨品的商人，於是聯合組成類似行會組織的「郊」，以解決彼此貨品的運銷事宜。清代台灣的三大港市：台南、鹿港、艋舺，其最早成立的郊，都以貿易地為郊名，譬如台南有北郊、南郊，鹿港有泉郊、廈郊，艋舺則有泉郊、北郊。隨著商業發展，之後又出現以特定貨品為名的郊，如糖郊、布郊、藥郊等。郊的成立，必須有一定數量的郊商為基礎，郊的多少，也反映了該地區商業發達的情形。此外，行郊成員多為當地富商，他們擁有鉅資，為地方上的領導階層，對地方的慈善事業、排解紛爭、造橋鋪路等公共事務都積極參與，也具有極大的影響力，因此，在公共行政體系機制有所不及的傳統社會，郊除了具有經濟功能外，還具有相當大的社會功能。

台灣漢人先民來台初期的經歷，可以說是一部辛酸血淚史，他們離鄉背井橫越黑水溝，來到這片幾乎是蠻荒之地的新家園，為了生存必須硬撐到底，這種不怕艱困的決心，形塑了台灣人的強悍民風，以及奮鬥進取的民族性格。清代落腳在台灣漢人，因為來自不同的祖籍地，自然形成依據原鄉群聚而居的現象。當年來台的漢人，祖籍以福建、廣東為主，用當時的行政區域來說，則

是以漳州府、泉州府的閩南漢人，以及閩西、粵東的客家人為主，因此，當時的漢人移民可大致分為漳、泉、客三大族群。在地理空間的分布上，漳州人居住地較靠近內陸，泉州人則多住在靠海岸線的西南沿海地方、平原及盆地；廣東客家人則大部分居住在丘陵地或靠山區域，或移民到花蓮、台東一帶。然而，今日客家人比較集中在桃園、新竹、苗栗或者高雄、屏東、美濃、六堆地區，這是人口再移動與集中的一個現象。

原鄉群聚的現象，反映移民社會中同鄉在外互相照應的需求，但是在拓墾時期，族群之間卻也容易因為利益糾葛而發生衝突，清代台灣即爆發過上百次的分類械鬥，顯露清領前期台灣社會的矛盾與對立，以及公權力不彰的一面。分類械鬥的原因，相當複雜。就政治因素而言，政府官方控制力量薄弱，未盡保護人民之責，民眾可能因為雞毛蒜皮小事就自行率眾私相逞鬥。就經濟因素而言，可能是移民群體與群體間的利益衝突，如爭奪墾地、灌溉用水，或同行間的利害衝突。就社會因素而言，則清代台灣民情好鬥樂訟、羅漢腳充斥、民間拜盟風氣盛，都容易演變成嚴重的分類械鬥。台灣的械鬥林林總總，規模小的往往造成械鬥雙方傾家蕩產，規模大的遍及數縣，為期數年之久，禍延無辜、不可勝數，以致田園荒蕪、荊棘叢生。面對移墾社會族群間為了利益常起

的械鬥爭擾，清廷不但沒有好好管理，反而將其利用為統治人民的利器，如果是閩人作亂，清廷就招募客家人平亂，且稱之為「義民」；如果是閩客移民作亂，就招募原住民平亂，造成台灣族群的認同與劃分更形複雜。在清帝國分而治之的策略下，埋下台灣日後缺乏整體認同格局的因子，是今日台灣人必須深思的問題。

清廷處理分類械鬥的方式，是其治台政策偏差的表徵之一，所謂「抗官」，即是清廷治台政策偏差的後果。處於移民拓墾時期的台灣，一切制度都未上軌道，當時的胥吏差役貪狠需索，行政與相關配套措施都不敷實際需要，導致民怨四起，官逼民反的事件也層出不窮。此外，清領初期的渡台禁令，致使男女性別極為懸殊，人口組合呈現畸形現象，青壯男子無家累負擔，也無法享受家庭之樂，因而好勇鬥狠，社會易生動亂，再加上清代移墾社會提供了會黨發展的沃土，拜盟風氣盛行，會黨勢力遂成為抗官力量的大本營，連結範圍廣大，一旦揭竿起義，隨即南北響應，形成規模龐大的抗官民變事件。台灣俗諺：「三年一小反，五年一大亂。」意指台灣民變之多，每隔三、五年就爆發一次。台灣的「三大民變」：「朱一貴事件」（一七二一年）、「林爽文事件」（一七八六—一七八八年）、「戴潮春事件」（一八六二—一八六三年），以及其

他累計共一百零五次左右的抗清民變事件，在在反映了當時清廷官員貪污腐敗、壓制人民和枉顧民生的惡行惡狀，是如何激起民怨、如何引發民變。此外，作為移民社會的台灣，民風極為強悍，人民在生活困苦中，一旦面對盛氣凌人的官員，抗官往往成為民意洩憤的唯一出口。

早期漢人移民台灣，面對的是一個正在發展中的拓墾社會，法律規範不彰，治安且敗且壞，加上官府力量有限，人民為求自保，只好透過神明祭祀為媒介，形成以居住地域為範圍的祭祀圈之地緣組織，或是透過血緣關係，形成各種類型的宗族組織，彼此團結合作，以保障生存。歸類台灣的宗族組織，可分為以「唐山祖」與「開台祖」為祭祀中心的兩種類型。其中，「唐山祖宗族組織」又稱為合約式宗族組織，由同姓移民以入股方式自願加入，以唐山原鄉較顯赫的同姓祖先為祭祀對象，同姓間彼此不一定有清楚的系譜關係；這種組織雖以祭祀唐山共同祖先為目的，但前提也包含共同投資開墾的意味。隨著移民入台日久，於是有以開台祖後裔孫組成的宗族組織，以開台祖為祭祀對象，成員都是開台祖的後代，彼此間有清楚的系譜關係；這種組織隨著時間演變，也可能發展成類似原鄉的地方大族。

早期漢人先民橫渡黑水溝，來到這片陌生之地，原本只求生存溫飽，未必

有長期居留的打算，從他們早期出資派人前往本籍祭祖的動作，即可以看出端倪；對他們而言，台灣只是一個暫時營生牟利的地方。但是，隨著時間演進，在台的宗族成員逐漸繁衍，當以本地祖先為祭祀的祭祀活動出現後，顯示這些移民已經在地化，並漸漸認同這塊土地，所謂「一代親，二代表，三代散了」、「一人一家代，公媽隨人拜」，意指這些移民體驗了落地生根的生命歷程，已經在地化了。一八八四清朝末年，法軍攻台，不分福、客人士，均出力抗法，諺語：「西仔來打咱台灣，大家合齊來打番（法國人）。」正反映了這批早住民已經站在同一陣線，擁有同仇敵愾的打拚情感，已成為所謂正港的台灣人。

（三）一九四九年移入的新住民

一八九五年清日甲午戰後簽訂《馬關條約》，台灣歸日本所有，之後因日本政府的限制，海峽兩岸較少往來移居。但是，日本統治之初，曾以兩年為緩衝期，供台人選擇國籍，即至一八九七年五月八日，若返回中國，則為清國人，若仍留在台灣，則自動歸入日本籍，結果離台人數只有六千四百五十六人，僅占當時全台人數的百分之零點二三，顯示台灣的本土社會已然發展成

熟，諺語：「金門不認同安，台灣不認唐山。」正是落地生根的寫照。直至戰後的幾年光景裡，台灣繼清代移民潮後，又一波大量漢人移民到來，據估計約有一百五十萬人移入，堪稱是二十世紀世界上的大移民潮，台灣的人口結構再度面臨重組的命運。

一九四五年日本戰敗，國民黨政府接收台灣之初，陸陸續續有人民由中國移入台灣，有研究者稱這段時期為「非政治性移民時期」，時間為一九四六至一九四七年，此時期的移民有永久性移民與暫時性移民兩種，多數移入者是基於有地緣、血緣關係而前來謀生或經商，也有部分是國民黨政府派遣來台的接收官員。一九四九年蔣介石主導的國民黨政府，因國共內戰流亡到台灣，大批軍民陸續逃入台灣，一時人口驟增。一九四八至一九五六年，為學者所指稱的「政治性移民時期」，由於蔣介石軍隊的潰敗，中華民國政府播遷來台，許多來自中國各個省市的軍民，孑然一身地追隨蔣介石的軍隊來到台灣，更因政治局勢之故，他們與故鄉的聯繫幾乎中斷，惶惶然不知未來在哪，只能擁抱著追隨蔣介石光復大陸的幻影，暫留台灣。

這些大量隨國民黨軍隊撤退來台的中國軍民，多數集中於都市地區，其中又以定居在國民黨中央政府所在地台北市的人數最多。在非政治性移民時期，



國民黨政權因國共內戰失利流亡到台灣，大批軍民陸續跟著逃到台灣。

外省籍人士占台北市總人口比例尚不足百分之十，但是在政治性移民時期，旋即擴增為百分之三十以上，呈現出外省籍人口高度集中於台北市的景況。這批人在台灣通貨膨脹最嚴重的時期遷入，直接帶給台灣更大的壓力。此外，這段時期移入台灣的中國人，儼然成為台灣又一批新的族群，他們當中相當多數人位居國民黨政府內部各機關要職，成為政權的主導人，加上國民黨政府施行眷區、眷村等族群隔離政策，二二八事件創痕，以及長期不民主的威權體制所產生的族群矛盾，甚至影響到對台灣認同與國家定位的錯亂。

國民黨政府撤退來台前，一批又一批猶如難民的軍民湧入台北市，台北市

政府只好在中華路鐵道兩旁建蓋木板屋舍，暫時收容這些湧入的移民。隨著國民黨撤軍，大量的軍民湧入台灣，為了解決他們的落腳問題，國民黨政府於是逐年在營區附近或城市週邊郊區，以簡單的建材構築眷舍，分配給這些急需住地的軍人及軍眷，並由軍、公、教、中央民代按職等不同，抽籤安排各種坪數等級不同的無產權宿舍。此外，國民黨政府也匆促地搭建「義胞新村」，用以安置韓戰前後由浙江大陳島追隨蔣介石抵台的島民，以及「投奔自由」的韓戰「義士」。因此，散布坐落於台灣各地的眷村宿舍，內部大致包含了軍、公、教、義、中央民代等五大階層，形成台灣特殊的眷村文化；眷村不但是一個特殊族群的代表，同時也是國民黨特殊文化的產物。這批追隨國民黨政府來台的移民及其後裔，長期被稱為「外省人」，隨著歷史的推移，此名詞今日已不適用，應該使用帶有動態演變的「新住民」來取代外省人一詞。新住民因移民時間、地區、背景、居住分布、職業、心態等與早住民有所不同，這些差異甚至延緩了命運共同體的營造。

新住民在戰後追隨國民黨政權踉蹌來台，他們居住在營區四週類似軍營的木造房子裡，和軍方部隊保持著密切關係，這是官方「集中居住，集中管理」的策略，也是為了配合可能因為戰事而起的緊急動員。眷村居民以近乎難民的

姿態來到台灣，住在臨時搭建的屋舍裡，使得眷村像是在陌生土地、陌生文化包圍下的安全避風港，也促使眷村形成近似隔離的社區特性。此外，因為語言、生活背景和習慣與原住民不盡相同，為了自我保護，他們自然產生一種較為團結的眷村性格；加上眷村的「外省人意識」頗為強烈，這是他們用來對抗不同文化衝擊所衍生的防衛機制，結果使得眷村的空間性格更為封閉與排外，久而久之，居民多安於如此封閉的生活領域，變得難以接受生活環境的不確定性，且較不願意改變既有的生活方式。

當年因為戰亂離鄉背井的新住民，為了逃避「共匪」的統治，追隨國民黨所謂「自由中國」的理念來到台灣，他們的生命歷程與國家命運休戚與共，於是萌生一種較為熱切的愛國情懷，他們遵循忠君愛國的倫理觀念，並且擁抱階級服從的價值觀，是國民黨最忠實的擁護者。長久以來，國民黨政府刻意維持眷村封閉的聚居型態，使其成為一個凝固的鐵票區，以作為一個極有用的政治資源。然而，當年國民黨臨時搭建簡陋眷舍，讓大批新住民倉促入住，其生存空間狹小、公共設施缺乏，以及建設落後的問題，一直未有改善，最後反而成為軍方或地方政府不願正視的沉重包袱，而新住民族群也在政策性的操弄下，分別居於權力的核心區與社會的底層，這樣的現象不僅影響台灣內部各族群間

的互動，也阻礙了政治的民主化。

隨著社會的變遷、工商業的發達、民智的逐漸開化，以及政治環境的轉化，新住民族群已開始鬆動解體，部分人也已覺醒，試著走出眷村的圍籬，並認真注視腳下這塊土地，更慢慢發現他們其實與島上任何人都是休戚與共、命運相連的。一九九二年成立的「外省人台灣獨立協進會」，便傳達了這批新住民不再為國民黨舊法統背書的心聲，他們不再是國民黨奪取政治權力的禁臠，更不願意再當「大中國」政治神話的人頭。

早住民和新住民早期在語言、生活風俗、政治社會活動等各方面，都有所不同，然而，差異未必會造成對立，早住民常以「蕃薯」比喻自己，而用「芋仔」來稱呼外省人，經過數十年的社會互動，超過百分之二十的通婚率，「芋仔」和「蕃薯」所生的「蕃芋」，就是「有唐山公，無唐山媽」的再版。原住民、早住民、新住民縱然有族群文化的差異，族群因素影響政治動員也是常態，但無論先來後到，只要能夠試著互相了解，建立人地相依的在地認同，便會形成台灣命運共同體，進而建構正常化的國家。

三、全球化下的過海移民

十七世紀的大航海時代，世界進入第一次全球化時期，當時荷蘭人、西班牙人遠渡重洋來到台灣，台灣因此捲入了全球化的漩渦。三百多年前，漢人先民橫越黑水溝，來到邊陲海島之地台灣，就是因為他們相信這裡的生活會更好。接著，日本人也於十九世紀末來到台灣，台灣因而進入了日治時期。邁入二十一世紀的今天，世界各地，依舊有人為了生活遠走他鄉，即使台灣這塊蕞爾之島，時至今日，還是存在著為了追求美好生活而不斷湧入的人們。一九八〇年代起，「全球化」的概念逐漸燃燒蔓延，一個建制化的資本主義體系也在台灣慢慢成形，在新自由主義的倡導下，政府和國際組織全力推動市場開放政策，將貨物、服務和資金的市場全面開放，世界進入一個資本流動的年代，跨國企業無限追求利潤，並將生產程序於國際間分工，最後就連人力本身也成為一個可以流通的資本。一九八〇年代以後，台灣陸續湧入外籍勞工、外籍新娘，以及台商向外尋求投資環境，都在在呈現出台灣已經捲入全球化的漩渦之中。

(一) 外籍勞工

一九八〇年代初期，產業界開始持續向政府要求引進外籍勞工，私下卻已經在雇用以觀光名義來台非法工作的外籍勞工。一九八九年，行政院配合十四項重要建設與國家建設六年計劃的需要，首度制度化地自菲律賓、泰國、馬來西亞、印尼等四國引進外籍勞工，並於一九九九年起開放從越南引進外籍勞工，且考慮再增加中南美洲及蒙古等國家的勞工。截至二〇〇〇年底，實際在台工作的外籍勞工人數已多達三十多萬人。台灣引進外籍勞工的政策接近德國、新加坡，將其視為短期勞動力，不具公民資格，不可攜眷或婚嫁，且不得歸化入籍；在工作期限內，還必須繳納所得稅，卻不享有投票、社會福利、自由遷徙、自由就業等公民權利。外籍勞工來台工作，位居台灣產業界的底層，擔負整個產業結構底部的重要基礎角色，卻因來自不同地域，抵台便立即面臨語言、文化、風俗習慣的隔閡與衝擊，所衍生的問題囊括政治、經濟、社會與文化，是政府及相關單位必須審慎面對的問題。外籍勞工當中的外籍幫傭，由於深入的不是工廠，而是一個又一個的家庭，她們對家庭內，尤其是小孩，會產生潛移默化的效果，影響層面不容小覷。

(二) 外國婚偶

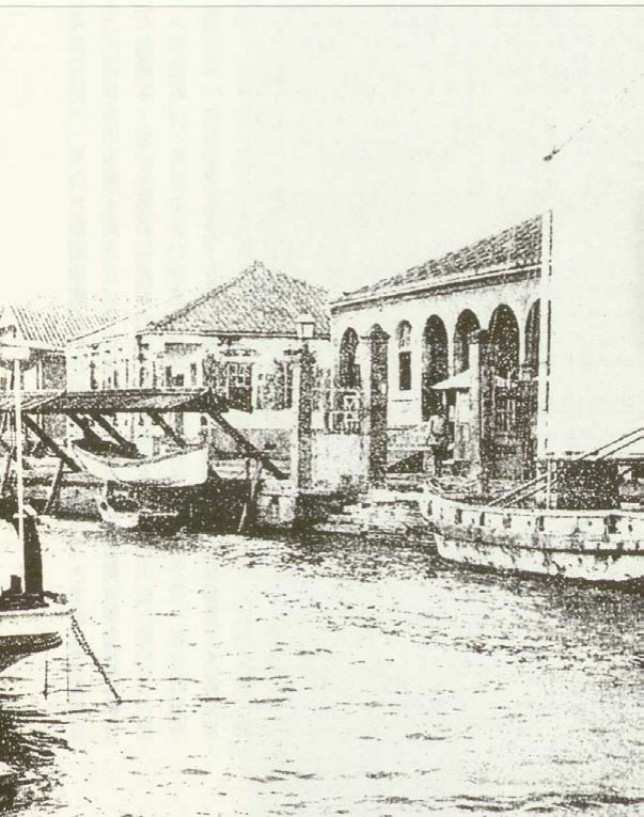
外籍新娘大約於一九七〇年代中期開始出現在台灣社會，原因包括婚姻市場中「男多女少」的現象，以及女性選擇不婚的比例增加，導致社經地位處於劣勢的男性必須向外通婚，加上婚姻仲介機構日益壯大，運用跨國運作機制，提供了最直接、最有效率的跨國婚姻管道。根據統計，直至二〇〇三年底，國內異國配偶的人數已達三十萬人。多數接受外籍配偶的台灣男性，動機通常出自生物性與社會性的需求，目的不外是找個人照顧雙親、為了向祖先交代、傳宗接代等。然而，異國婚姻往往難以被外界理解，容易被認定是商品交易行為，甚至遭到媒體的扭曲與選擇性報導，造成一般大眾對異國婚姻的誤解。其實，跨海而來的外籍新娘，她們也是為了美好生活理想而來到台灣，進入單一家庭，成為其一份子，也是台灣的一份子，面對文化、風俗習慣及語言溝通等差異，她們的內心世界必然充滿矛盾與掙扎；加上外籍新娘來台兼負妻子、母親，甚至是看護的角色，然而在語言、文化皆不熟悉的情況下，她們該如何扮演好自己的角色？目前地方政府或若干婦女團體嘗試開辦識字班，教導外籍新娘學習中文，不僅可幫助其克服語言上的障礙，更能提供一個家庭之外的生活

空間，讓她們找到一個可以歸屬的社群，逐步建構自己的社交生活，進而融入台灣社會。

(三) 台人赴中國

在全球化衝擊下，除了有族群移往台灣，也存在著為了生活而離開台灣向外發展的群體，其中台商即為一明顯例子。一九七九年中國實施「改革開放」政策，並於人大常委會提出了「發展貿易，互通有無，進行經濟交流」的倡議，向台商釋出善意，爾後陸續加強對兩岸交流的原則，部分台商因而進入中國投資，我方政府則仍是消極以對，並未解除相關限制。直到一九八七年台灣宣布解除戒嚴，同時進一步放寬兩岸交流的限制，並鑒於兩岸貿易活動頻繁，政府開始制定許多相關辦法、條例加以管理。一九八八年中國國務院頒布「關於鼓勵台灣同胞投資的規定」，我國經貿部也提出促進兩岸經貿交流的五項原則：「直接雙向、互惠互利、形式多樣、長期穩定、重義守約」，逐步開放台商赴中國投資。根據統計，一九九一至二〇〇一年，台灣對中國投資的件數已將近二萬五千件，金額超過二百一十億美元，二〇〇二年台灣對中國投資增加三十九億美元，二〇〇三年則增加四十六億美元，依二〇〇六年中經濟部投資

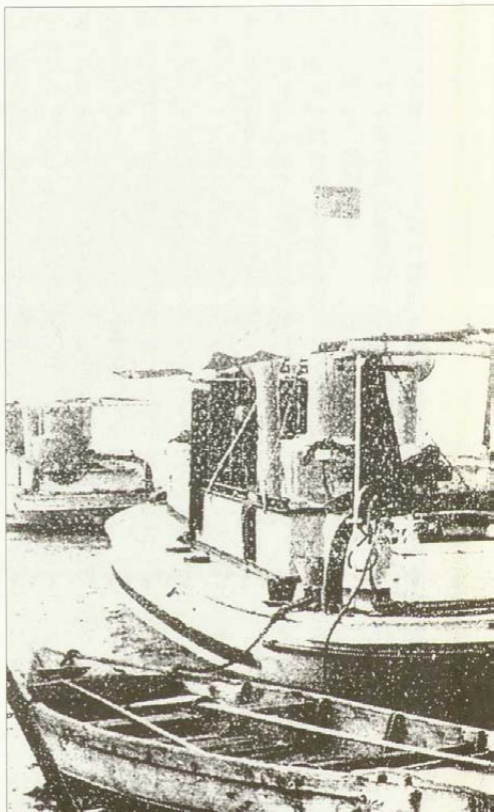
審議委員會統計，累計台商對中國投資達五百一十二億美元，至於未登記或以其他方式轉投資的金額，更在正式申請之上，中國已成為台灣外貿與投資依存度最高的國家，並計有超過百萬的台灣人在中國做長短期的工作、旅行等，呈現「台灣過唐山」的現象。台商過去曾在經貿上有極優異的表現，如今已遍布全球的台商，展現的是生生不息的台灣生命力，過去漢人先民橫渡黑水溝的冒險精神，在現今台商身上表露無疑，一九九四年成立的「世界台灣商會聯合總會」，正說明了台商在世界各地的活躍程度，也顯現台灣文化的厚度與韌性。



第三章

快樂出航・縱橫四海

海運通路



一、海運的歷史發展與背景

早期台灣的開發以閩粵移民為主力，移民往來與物資流通促成航運的發達，加上本島的地理環境形成個別的地理空間，這些外在與內在的交通條件，影響了早期港口擴散或分布的模式，同時也孕育了許多港口市鎮，其發展與背景包括：移民墾拓背景、航運發達、地理條件與航運發展、港口開放政策、貿易往來需要、島上陸路交通不便等，分述如下：

第一、移民墾拓背景：早期移民東來，都由港口登陸，港口因此成為最早開發的地區。而港口市鎮具有較佳的向內陸交通路線（如沿河流），利於移民登陸入墾，或再次遷徙他地開拓，所以移民是促成港口發展的首要條件。

第二、航運發達：移民往來與開發後的物資流通，仰賴海船航運，而航運的發達又與航海的歷史背景、閩粵移民的海洋性格取向、東南沿海地形與台灣的海岸、政府的政策等有密切關係；這些海洋發展的背景，也是閩粵人民向海外開拓新天地的重要動力。

第三、地理條件與航運發展：台灣海峽的寬度在六十二—二百四十五浬之間，航程距離頗短，如果風候順利，兩岸通航可在一晝夜抵達目的地。而台灣

與福建是台海航線集中地區，兩地的海岸港灣、海道狀況、風候等，均與航運和港口的發展有密切關係。

第四、港口開放政策：清領台灣之初，並無積極的治台方策，對於閩粵移民渡台，規定須有照單、不能攜眷，而且禁止粵籍人士渡台。不過，對於禁渡限令的執行，卻張弛不一，真正嚴禁時間為康熙之際（一七一八—一七三二年），以及乾隆初期（一七四〇—一七四六年）；一八七五年之後，則因外患侵擾而全面開禁，進而獎勵移墾。

第五、貿易往來需要：台灣移民以來自泉州地區最多，泉州有長期航海貿易的歷史經驗，也醞釀出冒險與謀利的企業精神，這種企業精神發揮在開墾土地、興築水利、種植經濟作物上，更顯著地表現於商業活動中。

第六、島上陸路交通不便：台灣地形南北狹長，中央山脈以西的丘陵、盆地、平原為主要生活空間，西流入海的大小河川分布在西部平原，由於比降（河源高度與河流長度的比值）大，含砂量多，水文的季節變化使河川少有航行之利。而河川的阻隔性，則將台灣西部分離成一系列南北不連貫的地域，每一地域在開拓和移民的過程中，幾自成一獨立的社會經濟空間。區域空間的孤立，使台灣宛如「多島」（Archipelago），而非單一體系；於是，各地域對外交

通貿易的需要，遂促成了沿海擴散式港口市鎮的分布與發展。

二、艋舺初遇 Galleon (西洋大帆船)

對於數千年前的史前台灣人來說，海洋是通路，而非阻礙，他們駕著簡單的側翼板獨木舟，與東南亞、大洋洲，以至非洲馬達加斯加的南島語族 (Austronesian)，有著無比密切的關聯。從語言的證據，以及血液中的 DNA 資料庫，均顯示這些區域中的南島語族，具有密切的親緣關係，而台灣是南島語族的故鄉，地球上西起馬達加斯加島，東到復活島上的南島語族，是由台灣擴散出去的。

台灣早期的原住民其實早有豐富的海上航行經驗，中研院劉益昌研究員在挖掘十三行遺址時，曾就挖出的人骨觀察出他們的肩胛骨非常發達，推論這些早期住民可能長年累月划船，才會導致肩胛骨發達。而他考察台灣各地的出土文物，發現從淡水河口到立霧溪口的出土文物，有很密切的關聯性，可能早期台灣各地之間就存在著活絡的海上活動關係。台灣的平埔族人也用過許多種船隻，和東南亞的南島民族所用的船，是同一類有側翼板的船，這種船可以利用



耶穌會教士繪製的正開往東印度群島的荷蘭商船。

洋流輔助，航行到很遠的地方。從船隻的構造，可以觀察出一個地方航海事業的演進史。

蘭嶼達悟族人的船，是用二十三塊或二十六塊板子所拼組起來的拼板舟；挖獨木舟並不困難，但拼板舟要做到不會漏水，則需要比較細密的造船技術（小型的拼板舟稱為 *Taiara*，大型可搭載十人的拼板舟稱為 *Chinurikura*），更是藝術的極品。此外，早期台灣西部沿岸，漢人最常用的船隻就是竹筏。以十七世紀以來台灣地區通用的船隻而言，北有南島語系原住民的側翼板船 *藍舢*（雙體船），南有漢人慣用的竹筏。

由大航海時代揭開的序幕，開啟了東亞海域在國際貿易上的重要地位，甚多國家的船舶，來往穿梭於這片位居國際航線要衝的廣大海域上，尋求貿易機會，為自己的國家在「重商時代」中爭取最大的利益。四面環海的台灣，位在這片海域的交通要衝，因而成了各國進行商業交易的集散地。就航運的角度而言，台灣海峽與台灣，早就是一個重要的航運路線與交易地點，重要性不亞於同期發展的新阿姆斯特丹（即後來的紐約）。從荷蘭的文獻中，可以找到台灣的竹筏、十七世紀前來台的中、日商船，以及荷人的也哈多船（快船，*Jadit*）、土希不船（海船，*Schip*）、弗萊特船（平底船，*Fluigt*）、加利歐特船、導航船、三板船、短艇、小艇等各種船艦的記錄。當時荷蘭共有各式商船二千艘，總噸數達五十萬噸以上。

三、橫洋對渡戎克船（唐山帆船）

（一）清代海運背景

清代中國與台灣之間的航運，在一六八五年（清康熙二十四年）以後逐漸

發展。到了清代後期，一年有上千艘由中國沿海及台灣各地駛出的帆船，穿梭往來於各港口間。由於台灣擁有豐富的農產及海產資源，為了獲取這些農業特產及海產品，許多由中國各地裝載台灣人需要的日用品、紙布類、木材等的帆船，往來於台灣各口岸，之後再從台灣載運所需的貨品返航，特別是對岸的福建，主要需求為台灣產的米穀，有的則是裝載砂糖、茶等返航。

清代初期，福建及廣東東北部沿海地區「偷渡過台」者大量增加，尤其是十八世紀初到十九世紀中葉（康熙後期到雍正、乾隆、嘉慶、道光年間）特別顯著，檔案中留下不少查獲偷渡船的案例。這些人的移住，使台灣人口不斷增加，對台灣的開發有重要影響。

隨著海上帆船活動的興盛，無法參與商業活動的人們，有部分轉而從事非法的海上行為，也就是海盜。這些海盜的根據地，主要是在中國浙江舟山群島到溫州的沿海島嶼，以及福建到廣東的沿海島嶼，活動海域遍及中國沿海各地。清代的海盜，以嘉慶年間出身福建同安的蔡牽最為有名，其勢力強大，成為令清朝政府頭痛的人物，並曾企圖攻占台灣，自稱王號，建立海上王國。

(二) 清代的海船

中國帆船的構造有其進步的一面，與西洋帆船的高桅桿、多片帆構造有極大差異。中國沿海的帆船，西洋人後來以 *Junk*（船的福佬語音）稱呼，日本人則以「戎克」的拼音稱呼。

台灣為了尋求本身所需的資源，對外貿易是一項必需的經濟行為，因而幾百年來，台灣海域的航運與貿易，始終維持蓬勃發展。到了日治時期，台灣成為日本的補給基地與南進（前進南洋）基地，更多的政治考量，使得航運發展在日治時期進入顛峰。

清代台灣用於航海的船隻，主要為戎克船（*Junk*），亦即航行於中國沿海或內河的帆船；此名稱於十四世紀中葉傳入西方，且各國的稱呼均極接近，乃源於「船」一字的福佬語音。航行於台海之間的戎克船種類甚多，依尺寸、對航區域，以及形制，而各有不同。

依航行區域的不同，有橫洋船：由廈門對渡台灣鹿耳門，涉黑水洋，黑水南北流甚險，船東西橫渡，謂之「橫洋」。糖船：橫洋船自台灣載糖至天津貿易者，船較大，謂之「糖船」。

也有以貿易地區不同而區別者，如廈門的廈船、蚶江船，五虎門的五虎船，廣東的南澳船，宜蘭的北船、南船、唐山船，府城的天津船等。

若依船型構造區別，則有台灣、福州特別稱為「錨鑑」的戎克船。

又清政府為管制船舶之便，船艙到樑頭部分須塗飾紅漆，船艙刻州縣字號，帆篷書州縣、船戶姓名，因油漆顏色有別，福建船稱「綠頭船」，廣東船稱「紅頭船」，台灣船稱「白底船」，寧波船稱「烏艚船」。

台灣沿海航行的船隻，除商船是專供與對岸往來之外，另有所謂的「埃邊船」，供沿岸航行之用，包括篷仔船、杉板頭船、一封書船、頭尾密船。這些船隻本只限於沿岸販運，但利之所趨，其中較大型的篷仔船及杉板頭船，每每利用南風，由北港、鹿港逕渡廈門、泉州，名曰「透西」。

竹筏則為重要的接駁用船隻。台灣缺乏良港，港口也時有淤淺，加上港口外的「湧」時起，較大型的船隻無法停靠，必須先將船泊到離岸三十里處，再以竹筏接駁，將人、貨送上岸。竹筏接駁人貨的方式，是在筏上放置木桶，以便坐人及堆放行李，因竹筏「竹疏不儲水」，無船艙進水之患，可隨湧上下而不被湧吞沒。

戎克船的名稱常隨地區而有所不同，如台北淡水地區即有斛船（千石以

上)、小船(百石至千石)、翻身(百石以下)。基隆地區的名目更多，有艇船、烏堡船、大八撐船、小八撐船、按邊船、翻身、罟仔船、漁船、大罟船、曾仔船、駁船、雙撐船、溪船、大雙嵌船、紅頭仔船等。

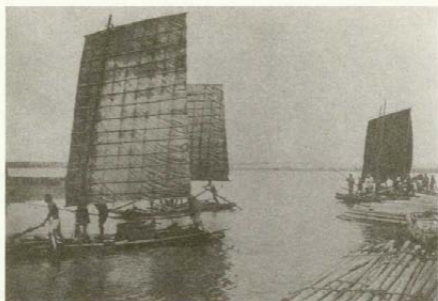
(三) 資金與人員組織

1. 合股整船

一艘戎克船造價不貲，一八九〇年代，載量千石的帆船，製造費用約二千兩。由於所需資金與開設商舖的成本相近，加上航運業的風險較大，因此大多採取合股經營。合股整船設行一向是閩南地區的慣習，合股股東平均為二點六五人，比一般合股商號(或墾號)略少。合股經營的船主，往往兼具投資者與經營者角色，股東經常擔任「船主」(Captain)，兼任「出海」職務。

2. 人員組織與職務

船舶的人員組織，按分工原則各司其職，沿海航行的戎克船，乘員在二十至三十人之間。台灣戎克船的人員組織，大致分為「出海」、「財副」、「舵工」



張帆啟航的竹筏。竹筏是缺乏良港的台灣，早期重要的港口接駁工具。



停靠在安平港河道上的竹筏，上面都安置著木桶，以便坐人及堆放行李。

及其手下「舵水人」，職能分別為：「出海」的職務繁重，有與航行相關者，如雇用舵工、大繚、亞班、頭碇、押工（即杉板公），購儲米、柴、水等必備品，備妥船照、厘金稅單，於航行中指揮舵工以下的船員，以及辦理入出港手續等；另有與商業交易相關者，如買賣可獲利的貨物或委託郊行交易，選任「財副」，記載收支損益於帳簿，包括日清簿、貨清簿、艙口總簿。「財副」即專門負責金錢出納與帳簿登載。「舵工」指揮監督大繚、亞班、頭碇、押工及水手各司航行職務。「舵水人」中的大繚司操舵調篷，亞班執司桅索、滑車，頭碇司投、收碇及保管，押工負責舳舻的使用、修理、保管，艙口監理貨物裝卸，總舖司炊事，水手則從事各種雜役。舵水人須服從舵工指揮，忠於職務，若違反約定，則停止雇傭關係；若疏忽造成損失，則不支薪以充賠償。船主提供住宿艙房及飲食；對於罹病或亡故者，船主則給予治療或喪葬費用。

（四）台運制度

台海航運原本對米穀的裝運設有限制，但因台灣土地開發日廣，米產漸增，康熙末年即有私下販運情事。後來由於漳、泉、浙等地需米甚急，一七二三年（雍正元年）開放台米運補浙江救濟；次年，台灣班兵在鄉家眷因當地米

少，於是動支台灣米石，合計船價雇募米穀運至廈門，交地方官按戶給發，謂之「眷米」、「眷穀」。一七二五年（雍正三年）開放商船赴台貿易，依樑頭大小配載米穀，於是，「台運」原先的禁制，至此轉變成往來船隻的義務負擔，歲穀由南中北三口運出，總運量依序為鹿耳門、鹿仔港、八里坌。

配運的腳價，每石穀給銀六分六厘，鹿耳門至廈門六分，鹿仔港至蚶江四分四厘。配運的官穀若在外洋失水，有形跡可驗者方准豁免；若在港內沉失或在外洋沉船，無實在形跡，即使舵水人、牌照無失，也仍需賠償。

配運制度其實讓船戶深以為苦，因為：1. 折運的負擔：船戶往返重洋遲速不一，如往寧波、上海、膠州、天津則費時甚久，為恐官穀蒸變，在台配運時，常私自易銀置貨，返後以折色（換成金錢）交庫，買穀以應，但這樣便常被貪吏挾持為利……於是，折運則價不足，折色則價浮多，若以實穀配運，又常因耗損而貼賠。尤其是折運，要以台地之價易當地之穀，更屬不敷。2. 腳費太低：載運民貨一石水腳三到六錢，官穀例價六分六厘，若專運則加二分，也只有八分多。船戶所得的運腳銀，往往不敷舵水飯食、工資、修理篷索之需。3. 胥吏需索與犒賞兵役：按樑頭配運，船戶捏報樑頭，以大做小，出入反受胥吏的挾利需索，加以供應犒賞兵役，行商賠累甚鉅。因此，各船戶大都不由正

口出入，轉由沿岸各大小港汊私自登岸，對岸各澳船隻也不由正口掛驗，規避配運，即所謂的「偏港船」。偏港船間接影響了主要「正口」市鎮的發展，但相對地也促成沿岸各大小港口街鎮的廣泛成長。

(五) 海難問題的處理

清代台灣海洋面海難屢見不鮮，通常肇因於天然災害，如颱風、洋流、地形等因素；不論兵船、商船、盜船、外國船等，均有遭難的記錄。一八七六年（光緒二年），丁日昌鑑於沿海地區船隻遭沿海居民見險不救反而趁危撈搶，為保障航海者的生命財產安全，於是制訂「保護中外船隻遭風遇險章程」，明訂賞罰，通飭營縣，勘分段落，責成地甲頭人辦理，並諭沿海營汛兵丁及居民知悉。其章程要旨為：

1. 定地段專責成：沿海廳縣，明定轄界，十里為一段，保舉地甲耆老頭目，列名冊以專責成。凡船隻遇險則日掛白旗，夜懸兩燈，居民漁戶見燈旗，即首報地甲頭目。一面飛報文武汛官，一面量酌船夫數目集派救助，文武汛官率兵役勘驗救護，往來報信人之費用由失事船主給還，官役不得勒索使費。

2. 明賞罰以免推諉：文武汛官救護船貨至萬兩以上、人救至十名以上，則

記功；三功以上者酌記外獎，五功以上則詳明題陞，以示優獎。地甲頭目亦分別上次勞績，隨時賞給頂戴以昭激勵。倘文武汛官、地甲頭目不認真辦理或救援不力，則參懲嚴究。望見船隻危險，以最先報知地甲頭目及文武汛官者為首功，由船主給予花紅，大船多至三十兩，中小船以十兩為度。

3. 定章程以免混亂：遇險船隻力可自存，船主亦不願他人上船，則救援人不得混行上船。若須救援，先救船或救貨、救人，均聽船長指揮，救起貨物之安頓亦由船主作主，不得擅自搬取或藏匿。

4. 定酬勞以資鼓勵：救起之貨候文武汛官驗報，如係外國船貨，則報明領事官會同查核，將貨估價，依出力多寡難易抽撥定賞，至多以三分之一為度。若有貨無人，則稟明地方官及領事，將貨酌賞。有人無貨則救人，給予衣食，交送地方官或領事分別資送回籍。外人若無領事可交，則報明通商局資給盤川返回，小船出力救護，倘本人無力酬謝者，先由地方官核給，每救一人賞銀十元，按月再由通商局發還。

5. 廣曉諭以資勸誡：海濱居民不知救船有賞，不救有罰，是以坐視不救或乘機搶奪，沿海文武各官宜將告示條規分別札行各汛，嚴加告誡，並將告示條規書寫木牌遍處懸掛，使漁戶百姓皆知救護有功，不救有罪。

十九世紀以降，西方各國船隻東來頻繁，沿海居民對外國船隻存有潛在敵意，而且似有以撈取遭難船貨為意外之財的觀念，洋船遇難，常遭劫掠，屢釀成外交事件，救難章程即主要針對這種情況而訂，對船隻固然多一分保障，然而實際成效不盡理想，尤其外國船隻罹難事件仍時有所聞。

(六) 貿易組織及商品

清代的貿易活動，以傳統商業組織「行郊」扮演的角色最為重要。「行郊」興起的背景，乃因商業貿易的急切需要，包括因市場擴大、貨幣流通、農產豐盛及商業化，必須商變共結牟利的激盪，而其功能更包括了軍糧配運、民食運輸的組織管理等。

行郊的組織分類原則，通常有：1. 依同一地區經商者所組成的，如北郊、南郊、泉郊、廈郊等；2. 由同業商人所組成者，如油郊、布郊、糖郊等；3. 專指某地的行郊，如塹郊、艋郊等；4. 泛稱某籍的商人，如廣郊、寧郊等；5. 以內外規模分別者，如內郊（島內貿易）、外郊（大陸貿易）等。

清代台灣各地港口，只要有船隻進出貿易，就有行郊組織。行郊的形成與船舶貿易息息相關，相輔相成，甚至大多數的行郊除了是商號之外，也是船舶



十九世紀末、二十世紀初的艋舺淡水河畔，戎克船可直接靠岸。

運輸業者，較大的行商大多擁有自己的船隻，自運自營，也就是所謂的「船頭行」。

以艋舺而言，居主導地位的三邑人，以經營「船頭行」執各界之牛耳，集中社會財富，使艋舺蔚為商業重鎮。又如大稻埕的三郊（北郊、泉郊、廈郊），由巨賈、船頭行、九八行（委託銷售，獲得百分之二的佣金）組成，郊戶或置船或賤船以從事貿易。鹿港的行郊大多是船戶（船頭行）。台南的郊也是「興販置舶向島外貿易。商況大盛」，是故「商販雲集，所有出入港貨物，皆經船郊辦理」。因此，戎克航運可說是貿易活動的基礎，擁有船隻的行郊（船頭行），更因兼備運輸工具和批

發販售部門，具有創造最大利潤的潛力，成為行郊的佼佼者。

戎克船運業因流動性與風險性較高，已群意識較強，組織社群可共同維護利益，加上戎克船的人事組織本就具有運輸者與營業者合一的性格，船運業者大多是貿易經營者，包括船員也分配載貨艙間，供其載貨販售。而且，開設商號或整船販運者，多為漳泉富商，才有足夠的財力支應，有些商賈往來於台閩之間，宛如客商，或是人在中國，商號在台，自己置船運貨可減少風險和損失。以上諸多因素，促成了船運業和貿易業的結合。

船頭行雖居行郊組織中的重要地位，但因資本與營運不同，大致可分為三類：1. 大型船行：本身擁有船隻，直接運送商品從事買賣；2. 中型船行：部分有船隻，但大多數依存於大型船行，從事商品販賣；3. 九八船行：代理商受委託販賣，值百抽二，其餘歸委託者。船頭行的貨物最為齊全，經由文市流向顧客，或是經由割店到販仔，再到文市，最後流向顧客。

清代戎克船航線和對渡港口大致固定，各港口的集散貨品也具區域特性。十八世紀上半葉，台灣各地的出口品就略有不同，北部（斗六門以北）以麻、粟、豆、五穀為主，中部（斗六門至急水溪）以五穀最多，南部（急水溪以南）則以五穀、糖、薯為主。輸入品則隨中國產地和輸出港口而有不同，主要是衣

著布匹、食品和日用品等。隨著船運發達，貿易活動日益蓬勃，各地行郊陸續形成。

台灣的輸出品大多為初級產品，大致可分為礦產類、農產及農產加工品、山產、林產、水產等。輸入品則以手工業產品居多，品類頗為多樣，包括紡織品、食品、建材、祭禮品、日用品、嗜好品等。而有些貨品，台灣有原料生產，卻自中國進口加工成品，如苧麻、黃麻均係出口貨品，而麻布、麻袋卻由中國進口即為一例。

早期台海傳統航運發展，起因於人民的移動和物資流通的需求、台灣海峽航程的可及性與港口條件，還有清政府的行政措施等。航運的海船以延續傳統的帆船（Junk，即戎克船）為主，船舶的形制、船行資金、航海人員的職務分工，均相當嚴整。清政府對於海上活動，常持防範管制心態，訂有周密的管制措施，只是實際執行效果不彰，偷渡走私形同常態，海難與海事糾紛時有所聞，晚清時期甚至因海事問題而引發涉外衝突。在航線方面，清代的台海航運，因風候、潮汐、商品產地與市場等因素，發展出頗多港間對渡的慣性航線，經濟開發與商貿往來促成航運繁興，即使開港通商後，這種帆船航運也仍維持相當盛況。

四、蒸汽輪船鼓浪來

(一) 開港通商後的海運

台灣船隻到了十九世紀末期，有了革命性的發展，就是蒸汽輪船的引進。最早的蒸汽船，將推動船前進的輪葉裝在船的兩側，像兩個大輪子，過去中國將其稱為「明輪」，就是稱蒸汽船為「輪船」的由來。蒸汽輪船的時代來臨，運量大、速度快、安全、多功能化，造成了海運交通的革命性變遷。

清代台海航運貿易雖然發達，但缺乏比較詳細的數量資料；一八六〇年代台灣開港通商後，情況開始有所不同，通商口岸的海關由英國管理，留下了豐富且詳細的海關報告書，透過報告書的資料，可以了解各口岸航運的發展演變。

清末北台灣的外貿成長快速，可由淡水港進出船舶量的成長與載運噸數的增加相應證，而運量大、速度快的蒸汽船，在一八八〇年之後大幅超越帆船，代表蒸汽船的時代已然來臨。另因開港通商，世界各國的船隻皆可來台，包括英國、美國、法國、德國、荷蘭、俄國、西班牙、丹麥、瑞典、挪威諸國，反

映國際化的色彩。當然，在前來淡水的各國船隻當中，以海權商貿大國英國的船隻最多。相較於淡水，同時開港的打狗港，其進出船舶數的成長較為緩慢，蒸汽船的數量與載運噸數分別在一八八七年與一八八二年超越帆船，與北部相近；至於船隻國別，仍以英國為主。綜合航運資料的考察，見證清末台灣藉由海運與世界各國交流的國際化，也從進出台灣的船舶，看出世界航運由帆船到蒸汽船的消長興替趨勢。

以淡水港航運的角度來看，可以發現蒸汽船與帆船在清末淡水港貿易中所扮演的階段性角色。一八八〇年之前，無論船數或載貨噸數，帆船的比重皆高於蒸汽船；一八八〇年之後，蒸汽船開始突顯其重要地位，與帆船相比，船數比例高達百分之八十四比百分之十六。但有一個有趣現象，即船數的比例並未對應到載貨噸數，因為蒸汽船的平均載貨噸數為五百零九點九萬噸，而帆船為三百一十點九萬噸。一八八〇年之前，帆船數較多，但因其載貨噸數較少，所以總載貨噸數，僅一年超過十萬噸。相較之下，蒸汽船在淡水港的重要地位可見一斑。

其次，淡水海關中對淡水（含基隆）的統計資料顯示，船數與載貨噸數一直不斷成長，其中雖歷經清法戰爭、清日戰爭以及其他經濟因素影響，而在一

八七四、一八八五、一八九五等年，出現了下跌，但仍然可見淡水港船運的成長，尤其是一八八〇年後的載貨噸數，因為蒸汽船的增加，噸數的成長更高。

最後，就外國船隻而言，英國船隻的比重，對於整體船隻的變化，具有相當的決定性，因為其船隻數量為總船隻的百分之六十五，是第二名百分之十六的德國的四倍多。至於其他國家或地區的船隻來台，則有相當明顯的階段性，例如中國船隻，主要集中在一八八〇年之後；法國船隻則因普法戰爭，一八八五年後就完全沒到過台灣，而其他如西班牙、日本、挪威與瑞典，所占的比重就更低了。

透過淡水港與打狗港的比較，更能了解蒸汽船的劃時代意義。就進出淡水與打狗的船隻數來看，一八八五年之前，打狗船隻數與噸數均領先淡水；一八八六年之後，則淡水超越打狗。依航運史的角度，這是蒸汽船的載運能力強，且同時船數增加所致。越到後期，蒸汽船的使用更趨普遍，噸數的成長高於船數的增加。就船種而言，進出打狗的船隻以帆船為主，而進出淡水的船隻，以蒸汽船為主，但因為蒸汽船與帆船載貨能力不同，整體而言，淡水在各方面的數據皆領先打狗，這也反映出十九世紀末期汽帆船交替的時代，在台灣航運史上產生的關鍵性效果。



二十世紀初的滬尾港，停靠著巨型戎克船和小輪船。

清末來台的船隻，其國籍多達十五國左右，除了一些重要的國家之外，未被美國占領前的夏威夷，以及北歐的挪威、瑞典等國，皆曾不遠千里地來到台灣，其中德、英為兩個在二十九年當中固定來台的國家，且船數加起來就超過了總數的百分之八十，其中英國就占了一半以上，並且在打狗與淡水皆能維持優勢，而德國則是居第二位的國家，以打狗港為主。其餘雖有十餘國，但總數卻不及百分之二十，且往來並不頻繁，有的則出現了階段性來台的情形，如法國集中在清法戰爭前，中國則集中在後期。

整體觀察，經濟因素與戰亂當然會造成一時的航運增減，但長期來說，船

數與載貨噸數都是成長的；不過比較上，噸數的成長幅度還是高於船隻數的成長幅度，因為一八八〇年之後，蒸汽船已經慢慢取代了帆船，成為航運工具的主角。

清代台灣以戎克船為主的海運，在一八六〇年開港通商以後，產生比較大的改變，除進出口船舶種類增加及船隻噸數增大外，在出口貨物方面，更以茶葉、糖、樟腦為中心，將台灣納入世界貿易範圍中。以茶而言，到一八九五年以前的統計，烏龍茶百分之九十三輸往美國，百分之五輸出英國；包種茶主要輸出南洋，部分茶屑出口到福州、天津、煙台、香港等地，而運到福州的茶屑，再與福州紅茶製成茶磚，運往俄羅斯。台茶主要經由廈門轉口輸出，糖、樟腦則經香港轉口，資源的主導權掌握在以英、美兩國為主的洋行與華商買辦手中，運輸上也多這兩國的帆船、蒸汽船投入營運或走私。一八七一年後，台灣及中國華南沿岸的航運，則幾乎成為英商道格拉斯汽船公司（Douglas & Co.）壟斷的局面。

（二）日治時期的海運

日本領台後，總督府的海運政策，首重切斷台灣與中國長久以來建立的密



日治時期停靠著大型輪船的基隆港。

切貿易關係，並建立台灣與日本間的海運貿易網絡。為了達到這個目標，在經濟方面，必須斷絕台灣自清代以來分別以北部、中部、南部港口市鎮與中國各港結合的貿易關係，促進島內產業開發，並形成統一的經濟圈，進而使其納入日本經濟圈內；在運輸政策上，則端賴總督府的命令航路，以及台灣島內一九〇八年全面開通的縱貫鐵路；而活躍於台灣及中國華南沿岸航運的道格拉斯蒸汽船，則是必須驅逐的外國資本，其對應政策為採取航路補助金，以及統一台灣與日本國內關稅，提高台灣與中國香港間的關稅等。

另外，日本在一八九九年和一九

○八年分別進行基隆與打狗港的建港工程，配合航運政策的執行，逐步建立開拓台灣島外地區的海運交通。日本殖民統治時代的台灣海運，就外部關係來看，包括增強日本本土與台灣的聯結，深化政經支配，開闢台灣與中國東北、華北、華南航線，擴張經貿利益，並以台灣作為南進基地，建立台灣與南洋的海運航線；就本島的交通而言，在早期陸路交通設施與交通工具有所不足的情況下，沿岸航運乃至台灣本島與離島的海上航運往來，具有極重要的交通功能，海運交通便利了各地物資流通和旅客往來，也是台灣近代社會基礎建構（infrastructure）的交通部門機制之一。

早期台灣因陸路交通不便，而有沿岸的航運；日本殖民治台之後，則陸續設立郵便航線、命令補助航線、自由航線等，聯繫東、西岸與離島地區，發揮相當重要的交通功能。之後，西部地區的沿岸航運，隨著鐵路的興建與陸路交通的改善，重要性逐漸下降；但東海岸花東地區與離島海運，則長期扮演著重要角色。

日本在明治維新的國家改造過程中，同時建立現代化海運與新式海軍，一八九四年清日甲午戰爭驗證了維新成果，台灣成為日本殖民地，台日聯繫關係唯海運是賴，因此日本政府高度重視台灣的海運建設，主要利用補助政策開設

命令航路，建設現代化的基隆、打狗（高雄）港埠，建立綿密的海運航線，初期重點經營台日航線，以建構日本內地對台灣殖民地政經支配的交通機制，其中大阪商船會社擔當了最大的運務。台灣總督府殖民統治的要務之一，即為切斷台灣與中國之間的經貿、社會關係，對於台灣與中國間的海運政策，首先運用關稅與運費政策，排除過去的主力經營者——英商道格拉斯公司，然後建立由台灣方面主導的海運航線，將對中國的航線由華南延伸到華中、華北沿岸港口，甚至東北（滿洲）、朝鮮之地。此外，台灣與南洋諸國有地緣交通的便利性，因此日本對台灣與南洋間的海運也相當重視，南洋航線將日本、台灣與南洋相聯結，為逐步南進擴張奠定基礎。

日本治台期間，交通建設是重要施政，島外交通利用海運，島內交通先以鐵路為主，再發展一般道路交通，但早期陸路交通的工具（車輛）與道路設施都有不足，加以台灣東西部被中央山脈阻隔，往來多所不便，因此台灣總督府規劃開設沿岸海運線，將基隆、蘇澳、花蓮、卑南、大板埕（南灣）、打狗、安平、澎湖、塗葛窟（龍井）等港口之間的東迴線與西迴線相連，構成環島航線以及和離島（澎湖、火燒島（綠島）、紅頭嶼（蘭嶼））間的海運交通網絡，對台灣各地的民眾行旅與物資流通多所裨益，也有助於全島一體性的建立。一

九〇八年縱貫鐵路完工通車，一九二〇年代西部海線鐵路（一九二二年）、北宜鐵路（一九二四年）、花東鐵路（一九二六年）陸續完成，漸使沿岸航線的交通功能不復如前，但其階段性的交通價值仍具有一定的歷史地位。當今台灣陸上交通壅塞日益嚴重，建立「藍色海上走廊」的海運構想時有所聞，過去的沿岸海運歷史，或可提供若干經驗借鑑。

五、貨櫃輪縱橫四海

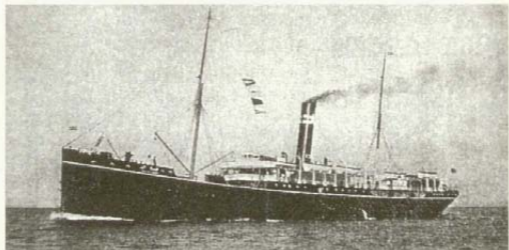
（一）戰後海運發展

戰後初期，台灣因日本會社輪船多遭美軍炸沉，航運幾陷癱瘓，而台灣四面環海，對外交通運輸均需航運維持。有鑑於此，台灣省政府乃於一九四六年七月一日成立台灣航運公司，一面利用接收日人殘存的機帆船，以圖重建台灣航業，之後旋即撈獲萬噸級的「大雅丸輪」，以及「鳥羽丸輪」，經修竣後，分別改為「台北輪」及「台南輪」，用以維持台灣航運。

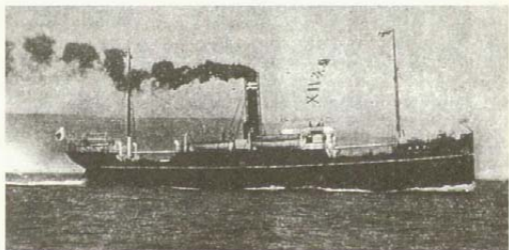
一九四九年中華民國政府遷台，適於江海航行的大型船隻，僅有一百四十



須磨丸



台北丸



宮古丸

日治時期行駛於日本台灣間所謂「內台航線」的輪船。

三艘，三十七萬七千噸撤遷來台。再者，過去在中國時期，國民黨政府向以經營國內航線為主，國外航線範圍不出東南亞一帶，同時對船舶的保養整修也未盡力，所以在性能與設備方面，均不能符合國際標準。一九四五年之後，台灣的航運發展，大致可分為汰換、整理、擴充、遲滯、成長五個時期。

1. 汰換時期：一九五〇至一九五八年的九年當中，陸續淘汰小船，添進大型現成船，至一九五八年底共有商船八十四艘，三十二萬總噸，四十五萬載重噸。當時經濟尚屬農業發展階段，輸出以農產品為主，輸入則多為工業產品，進出口貨運量四百零八萬噸，國輪承運一百五十萬噸，占百分之三十六點八。

2. 整理時期：一九五九至一九六六年，除選購適合的現成船舶外，並在財力許可下，增建新船。至一九六六年底，共有船舶一百四十三艘，七百一十一萬噸，一百萬載重噸。當時正處於發展加工業時代，輕工業已漸具規模，進口工業產品，輸出初級加工製品，且亟待打開外銷市場。為配合貿易需要，國輪先後開闢了東南亞、美國兩條航線；總計一九六六年進出口貨物量達九百四十七萬噸，國輪承運三百九十萬噸，占百分之四十一。

3. 擴充時期：一九六七至一九七二年，經政府輔導業者融資建造新船，使國輪在噸位與性能上均有顯著改進，經營方式也由遠洋不定期航線，進而開闢

定期航線。至一九七二年，國輪共有一百八十艘，一百三十七萬總噸，二百一十四萬載重噸。當時國際貿易劇增，進出口貨運達二千五百二十九萬噸，國輪承運比例也增到一千零三十六萬噸，承運比例仍維持百分之四十一。

4. 遲滯時期：一九七三至一九七七年，由於當時航商造船幾乎全在國內或日本打造，但台日斷交後，台灣造船公司（即現在中船基隆廠的前身）及日本各造船廠，均不再給予交船後分期付款的優惠，全部船價必須於交船前付清，且政府未做政策性造船融資，造成國輪發展遲滯。至一九七七年，國輪共一百六十三艘，一百四十一萬總噸，二百二十七萬載重噸。當時正加速進行工業化，須進口工業原料，出口工業產品，使進出口貨運量增加至四千三百七十五萬公噸，但國輪承運僅達一千一百五十五萬公噸，占百分之二十六點四。

5. 成長時期：一九七七年行政院頒布「貿易、航業及造船配合實施方案」，確定「國輪國造」、「國貨國運」及「國輪國修」的基本政策方針，於是交通部在此一方案指導下，以融資貸款及優先承運國貨的權力，鼓勵航商在中船建造新船。三期造船計畫執行後，共建造各式船舶五十七艘，二百六十餘萬載重噸。至一九八八年「貿易、航業及造船配合及實施方案」廢止時，國輪已增至七百七十萬載重噸，其中各種專業化船舶已占全部國輪的百分之九十三，

除有能力承載部分進口煤礦、農產品等散裝物資外，並開闢北美、歐洲、南非、澳洲及亞洲等各航線，長榮海運公司更於一九八五年完成舉世矚目的環球航線。

(二) 台灣航運領航者

一九四五年之後的現代台灣海運發展，與總體經濟發展有密切關聯，一九六〇年代之後，台灣工業化腳步加快，加上出口導向經濟型態，促進航運的發展。台灣海運在歷經六〇年代的汰換、整理之後，進入擴充期，一九七三至一九七七年間因遭逢能源危機與外交問題而稍微中挫遲滯，但往後即穩定成長，民營業者的發展更為快速。一九七九年之後，貨櫃船已成為海運船隊的主力，在航線方面以日本、香港、美國為主。而政府在海運政策上，曾提出國貨由國輪運載的政策，然而一九八〇年代之後，國輪營運噸數已漸漸超越國貨承運量，亦即國輪的國際化日益加深。

戰後台灣航運發展，一方面表現在台灣經濟高度發展後所產生的航運交通高度需求，另一方面也表現在航運業者本身於台灣國際政治地位轉變中的自我



八〇年代陽明海運公司的「基隆輪」。



八〇年代基隆港第二貨櫃基地東十號船席。

調整（如權宜船），以便與世界各大航運公司競爭。從企業的持有型態及其所對應的特殊經營風格而言，戰後台灣航運業的發展脈絡及其類型，可細分為「移植型」、「接收型」、「私人創業型」等三種型態，代表企業分別為：1. 從中國移植進入台灣的國營事業——招商局，即今日的陽明海運；2. 接收並延續日治時期航運資源的省營企業——台航；3. 自行創業的私人航運企業，以長榮海運為代表。

其中，「台灣航業公司」具有接收、延續與更新的性質，台航以接收原日本時代的船隻為基礎而成立，是隸屬於省政府交通處的省營企業。台航經營台灣與離島的航運交通，另有台灣與日本、東南亞的航線，但營運績效並不理想，一九四六至一九七〇年的二十五年間，只有九年有盈餘，無力進行貨櫃化轉型或開拓國際航線，遂在一九七〇年代之後改採「代運」政策，即以承攬國營事業建造的船隻的代營與港務業務為主，營運狀況漸改善，一九七一至一九九五年的二十五年當中，只有七年虧損。台航歷史悠久，航運能量雖非舉足輕重，但台灣與澎湖離島間的海運（客運）長期由台航主責，從「台澎輪」到「台華輪」，提供民眾交通往來的便利，也是大多數台灣人少有的體驗乘船航行的機會之一。

輪船招商局到陽明海運公司的發展變遷，具有移植轉型的性質。輪船招商局源自清帝國晚期的自強運動，在中國階段歷經官商合辦、官督商辦、商辦隸部（郵傳部）、官督、整理國營等不同的經營型態，但始終是未成功的「自強事業」。一九四九年，部分招商局船隻隨中華民國政府遷移來台，帶有延續經濟法統性質，因此，遷台初期的招商局，常為政府的經濟軍事動員服務，營運業績欠佳，至一九六〇年代之後，台灣經濟日益成長，政府又有保護國輪航運的政策，招商局雖是獨大的海運公司，但營運仍是虧損多、盈餘少，為此，行政院在一九六三年特別進行整頓方案，但未見成效，加以一九七一年中華民國喪失聯合國代表權，外交局勢的改變有危及國有輪船之虞，於是緊縮招商局業務，並在翌年新成立陽明海運公司，作為隸屬交通部的國營事業，再將招商局併入陽明海運；陽明海運穩定成長，已發展為全國第二大規模的海運公司。

與省營的台航和國營的陽明有別的長榮海運，創立時間不長，卻已成為全球最大的貨櫃船運公司。長榮的創立與發展，和台航與陽明不同，是全新開創的私營航運業，沒有歷史包袱與公營事業的國家（state）機制牽絆，創辦人張榮發又具有特殊的開創精神與卓越的經營能力，而台灣在七〇年代的經貿實力也有利於海運業的經營；長榮海運充分掌握世界海運朝全貨櫃化、定期航線化

的發展趨勢，掌握機先、與時俱進，由開創而壯大，從台灣到世界，成為台灣本土新興的海運業典範。

長榮海運創辦人張榮發，誠如他自己所言是「與海結緣」，他生長於海邊、港口，經歷各種海上船隻的職務，熟悉各種海運相關的知識與技術，並具有敏銳的判斷力與折衝能力，雖然開創之初資本不豐，但因與海運先進國家日本的丸紅會社建立良好關係，而能長期獲得奧援，這些都是經營成功的要件。

長榮創立於一九六八年，當時台灣經濟正處於高成長期，有利於航運發展，而長榮也成功開拓了中東航線與中南美航線，接著在一九七五年進行全貨櫃化定期航線的經營，到一九八四年的十年間，建立遠東／美東，遠東／墨西哥，遠東／中南美洲，遠東／紅海、地中海，遠東／歐洲、東南亞等多條航線。並憑藉實力與談判能力，在一九八二年打破「運費同盟」(Freight Conference Agreement)的壟斷局面，進而從事建造新船、研究貨櫃流通、船隊調派、全球資訊網絡等準備工作，為規劃環球航線而積極準備。一九八四年東西航向的環球航線開始啟航，同時配合同年成立的立榮海運，發揮東亞區域網絡接駁功能。環球航線與太平洋兩側航線，奠定了長榮海運王國的地位。長榮海運除經營與海運關聯的貨櫃、陸運事業外，一九九一年七月新創的長榮航

空也正式開航。長榮由縱橫大海進而翱翔藍天，象徵台灣能航向國際，聯繫本土與世界。

以清領時期台海航運狀況與開港通商後的船運成長作背景回溯的探討，可讓我們了解傳統帆船（Junk）船運到蒸汽船（Steamship）運輸，由海峽東西向對渡為主的航線擴大到各國船隻到來的歷史進程。日本殖民統治時代，航運工具轉變成為以輪船為主體，藉由台日之間的海運航線，建立殖民本國與殖民地的密切聯結，並擴及中國沿海與南洋地區，將台灣納入東亞海運的網絡，而沿岸海運則彌補了陸運的不足，並有助於全島共同體基礎的建構。一九四五年之後現代海運的發展，除敘述海運發展概況外，主要是從三個類型的海運公司的發展過程來觀察台灣現代海運歷史：航海船具由輪船演進到全貨櫃輪；接收延續的台航公司以台灣及東亞地區為主要營運範圍；移植轉型的招商局到改為陽明海運後進入國際航運市場，而新興崛起的長榮海運，則在極短的時間發展為世界最大貨櫃船隊的公司。因此，從時間脈絡的傳統時代以至當代，船舶航具產生革命性變化，航線由台灣、中國漸及東亞海域，最後縱橫四海，全球化。



第四章

對渡正口・國際港埠

港口風情



一、大航海時代的 Formosa

台灣四面環海，「港口」是早期台灣與外界交流的唯一管道，而閩南移民的拓墾，帶來的不只有「人口」，還有商業性格；從南到北，台灣港口林立，顯示社會蓬勃發展的生命力。

其次，台灣作為交通要衝地位，使其在近代歷史上受到來自東、西方不同國家勢力的侵略、殖民與統治。十五世紀以降，歐西各國傾力於航海、貿易、殖民，其中西班牙與後起的荷蘭更在遠東相互爭衡。荷蘭人於一六二四年占據大員（今台南市安平）一帶，企圖壟斷對日本與中國的貿易。西班牙當時的駐菲律賓總督西爾瓦（*Ferando de Silva*），得悉荷人擁有台灣南部後，於一六二六年命令瓦狄士（*Antonio Careno de Valdes*）遠征台灣；艦隊於五月五日自卡加揚（*Cagayan*）港出發，十一日到達北緯二十五度的地點，命名為聖地牙哥（*Santiago*，即今三貂角），十六日在灣內一小島（社寮島，即今和平島）建聖薩爾瓦多城（*San Salvador*，又稱救主城），正式占領台灣北部；一六二九年入淡水港，名之曰Casidor，並築聖多明哥城（*San Domingo*）。

十七世紀大航海時代，西班牙、荷蘭等國先後占領台灣，將台灣推向西方

Plata para el comercio de la Isla de Formosa

El Puerto de Formosa que mira
a la parte de la mar de la
Isla de Formosa

Barco de guerra de
España

MOVIES GRANDES
EN VCHA MADERA

一六二六年繪製的西班牙占領下的台灣北部（以基隆為主）港口圖。

近代化的進程，也帶來商業文明的思維，凡此種種，全賴海島的地緣關係，使得台灣的歷史呈現出高度的開放性與國際性。

（一）大員〔安平〕

一六二二年，荷蘭人來到澎湖之際，原有攻取台灣之意，曾派員抵台調查，卻未獲適當良港而離去。一六二三年，為調查台灣貿易詳情，再遣商務員到大員，並試著與中國貿易。一六二四年明軍攻澎湖，荷蘭人不敵，退出澎湖，在明朝的建議下，將物資運往大員；同年秋，在荷蘭司令官宋克的帶領下，正式在大員建立與中國通商的據點。

荷蘭人在大員一帶建城，因缺乏磚石，暫以木板及砂土替代，初名奧倫治城（Orange），一六二七年改名為熱蘭遮城（Zeelandia），「熱蘭遮」即「神應讚美低海地」之意；後以磚石改建，至一六三三年完工。熱蘭遮城內有長官官邸、教堂、監獄、軍械庫及補給庫，並派有駐軍。之後更在城的前方近海高地上築堡，堡呈方形，高約五公尺，稱為烏特勒支堡（Utrecht），作為熱蘭遮城的屏障。

一六三三年，荷人又在台江東岸即現在的台南市區，建立普羅民遮城



航海專家或測量專家手繪的熱蘭遮城及其附近沙洲位置圖。

(Provincia)、充當行政廳。「普羅民遮」即是荷蘭語「攝理」之意；又因此地原為平埔族赤崁社之地，因此把城寨通稱為「赤崁樓」。此後便以普羅民遮城為首府，熱蘭遮城為貿易地點，在荷蘭聯合東印度公司控制下統治台灣，並與中國貿易。

(二) 雞籠〔基隆〕

基隆舊名「雞籠」，有稱係源自平埔族凱達格蘭之名。十七世紀，歐洲航海殖民國家在各地爭奪殖民地，一六二四年，荷蘭人占領台灣南部，對西班牙人在東亞的貿易形成威脅，一六二六年五月，西班牙人進入雞籠港，在社寮島建聖薩爾瓦多(San Salvador)城堡，並在近山港口沿岸建砲台以為拱衛，在大沙灣(今中正區)設置漢人街市，名為澗內(Paiian)。西班牙人控制雞籠地區和淡水河下游、北部沿海及蛤仔難部分地方，並以雞籠為中心，招徠中、日貿易，且從事硫磺採掘；雞籠港在商業鼎盛時(一六三四—一六三五年)，一度成為華南與馬尼拉的貿易據點。

一六三五年以降，呂宋南部變亂迭起，西班牙人無暇顧及台灣；日本人行禁教鎖國，對日貿易中斷；福建海商為鄭芝龍所壟斷，貿易日少；西班牙人因

風土不適紛紛離去……以上種種原因，促使西班牙人認定占據台灣已非必要，於是減少北台駐軍。一六四二年八月，荷人進攻雞籠，西班牙人投降，結束北台灣之占領。荷蘭人雖驅走西班牙人，但因其殖民重心在台南一帶，並未在北部多所經營與建設。鄭氏王國治台期間（一六六二—一六八四年），除派兵驅走少數留居雞籠的荷蘭人，並拆毀荷蘭人建立的城堡之外，也因其重心同樣放在台南地區，而未對雞籠有所開發建設。

（三）打狗〔高雄〕

荷蘭人據台時期（一六二四—一六六二年），以台南為施政殖民中心，其中，「大員港」（今安平）是荷人從事國際貿易的中心港口，南方的打狗（今高雄）則是漁業據點。每年十一月、二月到翌年一、二月間的烏魚汛期，中國沿海漁船多會到大員領取執照，再赴打狗附近漁場作業，捕得漁獲後，須回大員繳納什一稅，最後再返回中國；每年至少有二、三百艘漁船，最多高達千艘漁船來此捕撈。打狗沿岸產石灰、鹽、薪材等，因此在非漁汛期間，也有漁船來打狗進行交易，甚至有中國漁民上岸搭蓋魚寮，做長期居留者。一六六〇年代，打狗地區已有漢人從事農耕，還有一些荷蘭人居住在附近村落，荷蘭聯合

東印度公司也派遣官員駐在打狗處理各項事務。一六五五年，荷蘭駐台長官凱撒（Caeser）向巴達維亞最高會議提出在打狗建造城堡的建議，然因荷蘭聯合東印度公司汲汲於近利而疏於防務，建城計畫終未實行，打狗仍是僻處南方的小港。

鄭成功驅逐荷人之後，開始規劃台灣的行政區域，將赤崁改為「東都」，下設天興、萬年二縣。一六六四年，鄭經改東都為「東寧」，升天興、萬年兩縣為州。鄭氏政權為謀食足兵而實施軍事屯墾，也漸有中國沿海漁民在台灣南部定居下來。一六七三年有蔡月、洪應、徐阿華、王老好、李寄、白圭、潘跋等漁戶在旗後（今旗津）聚居成庄，並在一六九一年創建祀奉媽祖的天后宮，旗後遂成為港市發展的原生地，而高雄平原北邊的左營及東側的鳳山，則隨著區域的開發逐漸成為行政中心街市。高雄平原在鄭氏時代已有軍事墾殖據點，至清廷領台之後，漢人移民拓墾的範圍漸漸擴大，聚落街市發展的重心，一為行政中心的左營與鳳山，另為港口附近的市街中心，如旗後、哨船頭、苓雅寮、三塊厝、鹽埕等。其中港口市街的交通、貿易機能，逐漸凌駕舊有行政中心市街，成為新都市的起源。

二、台海對渡與沿岸航運

(一) 正口與頂、下港

台灣位在東亞、東北亞、東南亞的交通要衝上，十七世紀即以「福爾摩沙」之名正式登上國際舞台，成為國際海洋活動的重要中繼站。清領末期，西方各國開始在中國擴張勢力，並以武力迫使中國開放通商港口。台灣的地理位置，加上盛產稻米、蔗糖、樟腦、硫磺等，具經貿價值，使西方列強急欲與台灣通商。因此，英法聯軍之後，戰敗的清廷只好根據《天津條約》及《北京條約》，開放淡水及安平兩個港口。無奈列強無法滿足台灣只開兩個港口，於是一位法國駐福州的稅務司美里登 (De Meriens) 做了彈性解釋：以淡水作為「正口」，雞籠 (今基隆) 為「副港」；以安平為「正口」，打狗 (今高雄) 作為「副港」，合起來只有兩個港，沒有多開。如此彈性解釋，說服了清政府，使得原來開放的二港實際上變成四港。

清領時期，台海兩岸人民時常運用帆船 (戎克船) 航行，來往兩地並進行貿易，一些機能較好的港口與轉運站，如安平、鹿仔港 (簡稱鹿港)、八里坌

等，逐漸因勢而起。「安平」，荷蘭時代的大員，從荷蘭時代到鄭氏時代，都是行政與商業的重心所在，到清統治時代仍然是軍事、貿易、行政中心。一六八四年（康熙二十三年），清廷開放安平作為與中國貿易的指定港口，而由此進口的商品則被稱為「正港」的。台灣在未有公路和鐵路時，人民往來南北，常受大河切割與治安不良之苦，因此南北交通多以海路為主。後來南部坐船到北部的人，北部人就稱他們為「下港人」；相對的，從北部港口坐船至南部的人，南部人就稱呼他們為「頂港人」。由於安平、鹿仔港、八里坌是主要的正港，人們多聚集於此以利搭船，而這三地的商業貿易中心——府城、鹿港、艋





一八五六年法人仿製的台灣山海圖，強調台灣的山岳與水道結構，可看出台灣南北交通受大河切割的情形。

舢（今萬華）便廣為人知，故有俗諺「一府二鹿三艋舺，頂港有名聲，下港真出名」之說。

（二）八里坌正口與淡水的興起

八里舊時叫作「八里坌」，清領時期，政府為管制中國沿海各地的人民偷渡到台灣，曾指定「八里坌」為正口，專供移民登陸，因而成為台北縣最早繁榮的港口。回顧歷史可以發現，八里有其濃厚的海洋性格。從史前時代來看，八里大坵坑屬於新石器時代早期的大坵坑文化，被學者認為是南島語族的起源；之後，距今一千五百年到三百五十年之間的十三行文化，無論是早期或晚期的出土文物，都可發現當時的十三行人，除了和台灣宜蘭、東部以及中部地區的族群之間有來往之外，也與中國東南沿海一帶商業貿易往來。上述例子顯示，八里靠海的地理環境，造就了住民「靠海吃海」的海洋文化特質。

滿清統治台灣後，由於八里位於淡水河口南側，被視為軍事要地，遂於一七一二年（康熙五十一年）在此設汛塘，一七三一年（雍正九年）設八里坌巡檢，一七八八年（乾隆五十三年）成為當時全台第三個與中國對渡的官定口岸（即所謂的「正口」）。由上可知，在清朝統治初期，八里可謂是北台航運海

口、兵防要地。當時中國沿海省份糧食嚴重不足，須仰賴商船從台灣載運稻米接濟，而北部商船大致都由淡水港口出海，因此當時的八里港灣內一片繁榮景象，經常可見大船進出。只是，到了嘉慶初年，因連續不斷的暴風雨，摧毀了大部分的重要建設，加上大量泥沙逐漸堵塞港口，一七九七年（嘉慶二年）以後，八里地區漸趨沒落，由對岸有較優越港口條件的滬尾（今淡水）取代。

古時候，「淡水」是一個地方的總稱，意指淡水河口與淡水港，更早以前甚至指整個台灣北部（淡水廳為大甲溪以北）。而「滬尾」是村落名稱，後來「淡水」與「滬尾」並用，日治時期才正式以淡水取代滬尾。「淡水」之名在明朝時已見諸中國文獻，而且已有漢人涉跡的傳說，也有日人到雞籠、淡水侵擾或採金之說，但都屬於短暫的往來，並沒有駐足開發建設。直到西班牙人占領雞籠、淡水之後，才有比較詳實的歷史文字記錄。早期淡水港興盛的主因，在於其交通機能；淡水的地理位置優越，是台北盆地的出海口，同時淡水河道暢通，支流基隆河、新店溪、大漢溪（舊稱大料坎溪）形成水運交通網，淡水港成為台北盆地的出入要津。

滿清統治時期的淡水，開發始於康熙年間，在今淡水鎮轄區的三十里當中，有十九里於康熙時即已有漢人涉跡，雖未必有全面開墾，但已奠下開發基

礎。一直到乾隆末期，淡水地位仍不如對岸的八里坌，直到道光年間，才開始長足發展。淡水的發展契機，主要是因為八里坌的港道淤塞，航行北台的船隻均往其地靠港而成。十九世紀時，歐洲各國已陸續發展成資本主義，並向遠東，尤其是中國擴展，必定與台灣有許多交涉，例如一八四一年（道光二十一年）鴉片戰爭時，在台灣發生的擊沉英艦那爾不達號（*Nerunda*）與阿恩號（*Ann*）事件，以及稍後的殺英俘事件。《南京條約》訂定後，福州、廈門與台灣的滬尾、安平，因地緣關係接近，引起英人關注，遂有以中國的口岸易換台灣港口，以及藉由購煤而爭取通商機會的想法。當時台灣雖未開放為通商口岸，但私下貿易卻很頻繁，使得清政府在一八五一年（咸豐元年）正式由官方發給外國商船執照，准其在淡水、雞籠貿易，並徵收稅金。一八六〇年（咸豐十年）《天津條約》簽訂後，淡水正式開港，並於一八六二年（同治元年）正式設海關通商，成為台灣本島第一個國際通商口岸。

三、開港通商，與世界接軌

(一) 安平

一八五八年（咸豐八年），清英法《天津條約》簽訂，開安平為通商口岸。事實上，一八二三年（道光三年）之後，鹿耳門即淤塞成廢港，因此開港通商時，台灣府的出入港口其實是指四草湖及安平大港，另外加上國賽港。這段期間，來往船隻由四草湖、安平大港（鹽水溪口附近）和較北邊的國賽港（七股鄉三股溪與七股溪之間）出入，再以轉駁方式經安平鎮進入台南城內。

一八四〇年代，四草湖成為台南的新門戶，開港通商之後到台灣割讓之際，外國船隻大多停泊在四草湖起卸貨物，進行通商貿易。唯四草湖作為港口的條件也欠佳，依一八九二年（光緒十八年）蔣師轍的記錄：「四草湖距安平尚十數里，近港水深才三、四尺，潮至亦僅僅五尺許耳，臣舟不泊，須易小艇或竹筏乃達。」因此，較北邊的國賽港遂成為另一船隻出入之港口。

國賽港（今七股鄉十分村，另稱郭賽港、國聖港、國姓港、國使港）係在一八二三年（道光三年）曾文溪氾濫時沖開加毛灣附近沙洲而形成，一八四〇

年代與四草湖同為台郡主要出入口。國賽港之稱，可能是當時外國船隻及外貨由該港起卸，故叫「國際港」，由諧音而寫國賽、郭賽、國使港等名稱。一八七三年（同治十二年）丁紹儀的《東瀛識略》記載：「百餘年來，淤沙雍塞，安平至郡已可陸行，海舶到台，多泊百里外之國賽港，另易小舟，搬運而進。」一八九一年（光緒十七年）唐贊袞的《台陽見聞錄》〈海口條〉記載，台郡主要港口中，水勢較深者為四草海口與郭賽港。國賽港是一個內海，外有沙汕，口門淺而內灣深，貨物又須轉駁至安平，頗不方便。由於四草湖、國賽港的港口條件欠佳，因此日人據台後，便重勘新址，另闢港口。

雖然安平的港口（四草湖與國賽港）日益淤積，港口條件越來越差，但因長久以來一直是政治、文教、經濟中心台南府的出海口，南部雖另有打狗港，但安平港的貿易比打狗重要，因此一八七六年（光緒二年）丁日昌曾有疏浚港口的計畫，預計讓四百噸船隻能夠進出，但可惜這個計畫並沒有下文。為聯繫港口泊地和安平、府城之間的交通，三郊於是出資開鑿水道，並擔負整治的責任，以維持暢通。而由於台江潟湖淤淺陸化，為維持府城到安平的交通，也於一八七九年（光緒五年）開始闢築道路、橋樑；一八八二年（光緒八年），台灣道劉璈動員兵工，整建安平到府城的公路。

(二) 淡水

一八六二年（同治元年）七月十八日淡水正式設官徵稅，台灣正式開港貿易，各國商船前來，並於一八六一至一八七四年間，相繼與清廷訂立通商條約，商船分泊淡水、雞籠、台灣府（安平）、打狗等各口，從事貿易，也因此有將打狗、雞籠開放為子口（外口）之議。隔年（一八六三年），福州關稅務司美里登（De Meriens）提議任用外人為稅務司，並以雞籠為淡水子口，打狗為台灣府（安平）子口；左宗棠以子口稅銀只收半稅，主張改子口為外口，於各口設關，並請設副稅務司，專管四口稅務。

一八六〇年代淡水正式開港，改變了淡水的命運，也開啟淡水最輝煌耀眼的時期。開港通商的最初幾年，淡水、雞籠的商業貿易地位並未迅速提升，後由於茶與樟腦的出口成長快速，使得淡水的貿易額在一八七八年（光緒四年）超過安平。當時，台北的物產由小船利用新店溪、大漢溪、基隆河，運到艋舺、大稻埕加工打包，再利用淡水河送到淡水轉大輪船出口，而外國產品也以反方向賣到台北各地；淡水成為貨物集散的轉口中心，並在清末成為全台最大的國際港。一八七一年（同治十年），英商德記洋行開始在淡水建立定期輪船

航線，航行淡水、香港之間，壟斷了淡水的航運業。

淡水因港口地位日受重視，十九世紀末年即成為沿淡水河流域的第三大市鎮；一八九七年，淡水的人口有六千一百四十八人，僅次於艋舺（二萬九千五百九十五人）和大稻埕（二萬一千八百三十三人）。

淡水河早期所具備的航運之利，促成了台北盆地內新莊、艋舺、大稻埕的興起，河系支流的物產商品集散之地，也形成小型沿河市街，如大料坎溪（大漢溪）流域的大料坎、三角湧、新莊、板橋；新店溪流流域的新店、景美、石碇；基隆河流域的瑞芳、暖暖、水返腳、錫口等；淡水河本流的艋舺、大稻埕等。開港通商後，盆地內的大稻埕發展得尤為快速，成為盆地內的新都市中心，而沿河市街也隨著近山地區茶與樟腦產業的興盛而繁榮。

台北盆地內的街市中心，原本由新莊（市況最盛時期約在一七四六至一八〇九年間）下移至艋舺（由盛至衰的時間為一八〇九至一八八六年），開港通商後，大稻埕隨之興起，隨著後來台北建城而形成「城內」，此三市街中心更是奠定台北都市發展的基礎。

從淡水港進口的貨品，有來自中國與其他國家之別，若單就海關資料來看，可以發現其他國家貨品的進口量與值，均多於來自中國的貨品，尤其是開



日治時期的大溪渡頭，利用小船，可溯淡水河至三峡（三角湧）和大溪（大嵙崁）。

港初期，其他國家貨品的進口總值為中國貨品總值的十倍以上，一八七三年以後逐漸拉近差距，但仍維持在三、四倍之間。從其他國家的進口貨品，始終以鴉片為最大宗，但比例逐漸下降；棉、毛織品大致維持穩定；金屬及雜貨類則有增加的趨勢。而所有的進口貨品當中，除了金屬類的鉛與茶葉的產銷有關之外，其他絕大多數為民生必需品（鴉片吸食容易上癮，因此也屬於必須的嗜好消費品）。

出入淡水（包含基隆）的船舶數，隨著貿易的發達而逐漸增加，總船數在一八九四年為一八六八年的一點七八倍，總噸數則為三點三二倍，

其中又以英國船最多。船的類型方面，一八七九年之前，帆船的比例比蒸汽船高；雖然，帆船的運費較低廉，但運量較小又費時間，不足以應付日益蓬勃的貿易，因此逐漸被蒸汽船取代。在出入旅客方面，則以中國人居多，至於其他國家的旅客，則歷年都很少超過百人，且大多往來於香港和中國沿海各港口。再由出入港的中國旅客做比較，自一八八四年以降，入港多於出港，可以推定是來台的移民。另外，尚有很多來台從事茶葉產銷工作者，每年茶葉工人有一、二萬人之多，且有很多茶工留居在台。

綜合上述可知，淡水開港可說是在清廷與其他國家官吏均表同意的狀態下實行的。而開港之後帶來的，除了貿易量的增大以外，也帶來了蒸汽船量增加、噸位增大等問題，在淡水港逐漸淤淺的狀況下，出入漸感不便，於是劉銘傳有建設基隆港的計畫，但並未在他任內完成；直到日人統治台灣之後，才大力建設基隆港，同時又有台北基隆間的鐵路之便，使得基隆港終於取代了淡水港。

(三) 雞籠

《南京條約》簽訂後，清政府開放通商口岸，外國船隻東來日多，對台灣



清末淡水河邊的大稻埕碼頭。



十九世紀末停靠著各種船隻的淡水港海關附近。

的形勢相當關注，尤其是雞籠地區因出產蒸汽船所需的煤炭，更引來不同的目光。一八四七年（道光二十七年），英國海軍少校戈登（D.M. Gordon）對雞籠的煤礦區進行勘察，並提出精詳報告；美國也在一八四九年（道光二十九年）派東方艦隊雙桅船「海豚號」（Dolphin）探勘雞籠煤礦。一八五四年（咸豐四年），美海軍提督派「馬其頓號」（Macedonia）及「供應號」（Supply）前往雞籠執行勘察煤礦任務，負責調查的鍾士提出讓美國人對雞籠煤礦做進一步認識的報告，甚至建議由美國收購礦區；英國也進一步提出採購煤礦和交換台灣通商口岸的要求，但都被拒絕。

雞籠港一直受到西方列強注意，《天津條約》開放淡水、安平二口，英商為擴大貿易需求，主張增開子口，一八六三年（同治二年）八月十九日雞籠開關起徵，歸淡水正口管轄。雞籠雖然港口條件在淡水之上，但貿易量小，外人設立的洋行僅有「費爾、哈士迪斯洋行」（Field Haslis & Co.）。探究雞籠開放為通商口岸卻發展遲緩的原因，主要在於當時的外貿結構。台灣北部地區的出口貿易，以茶、樟腦為大宗，主要產地分布在淡水河系區域內，因此大多集中到大稻埕，再由淡水出口，而雞籠主要的物產是煤炭，但清政府對煤礦一直採取禁止開採措施，民間無法大規模開採；此外，對地下資源的價值也缺乏認

識，不願用西器西法採煤。直到一八七〇年（同治九年），由於福州船政局開放所需的煤礦可由台灣就近供應，加上台灣民間私採盛行，清政府遂派員勘查雞籠煤窟，開放煤禁。於是，一八七一至一八七三年間，煤產量增加，雞籠港的出入船舶也有增加。

一八七四年（同治十三年），沈葆楨奏請開採台煤並減煤稅，兩江總督李宗羲奏議用西人機器開採台灣煤鐵山木之利，丁日昌也有類似條陳。一八七五年（光緒元年），清政府准予試辦開採煤礦，是西法採煤時期（一八七六—一八八四年）。官煤局在英籍技師翟薩的支持下，產量增加，但銷售不暢，其間台灣道劉璈曾力求整頓產銷問題，結果不如預期。一八八四年（光緒十年），法軍擬攻基隆（雞籠於一八七五年正式改名基隆），劉銘傳為恐煤礦落入法人之手，反成濟敵之資，於是下令破壞礦坑、機具，燒毀存煤，使基隆的煤業中挫。一八八四至一八九四年這段期間，基隆的煤礦時而官辦、時而商辦或官商合辦，但都未能帶來轉機。煤業不振，相對地也使基隆港的發展緩慢，此外，基隆港的腹地狹小，也是不利的因素。當淡水港逐漸喪失船隻泊碇的條件時，基隆的天然港灣於是受到劉銘傳的重視，遂有興建鐵路與築港的計畫，欲使其成為新的首府——台北的出海港。

(四) 打狗

一八六〇年（咸豐十年），台灣開放通商之後，打狗的港口地位更受到重視，瀨臨港口地區的街市也加速發展成未來的新興都市中心。打狗港在一八六三年（同治二年）開放為安平的外口，十月公布「暫行章程」正式開放，並由淡水關派出一名總巡專駐旗後，負責查驗進出口的洋船艙單，但不徵稅。當時，前往打狗的洋船，必須先到福州繳納保證金，再到淡水關或廈門關繳納進口稅，駛離打狗則須至廈門關或福州關繳納出口稅；由於此法繁瑣而不切實際，洋商遂要求在打狗、安平各設海關。一八六四年（同治三年）五月五日，打狗海關正式成立，首任稅務司由麥士威（William Maxwell）擔任，比原先的正口安平府城海關的設立還要來得早（一八六五年一月一日），甚至府城海關也附屬於打狗海關，因為府城海口淤塞，不利船隻停泊，不便設立稅口；所以實際上，打狗海關的地位已在府城海關之上。

由於外貿的拓展，打狗港的地位日益重要，港口建設的需要也日益急迫，但與航運有關的建設，卻多是洋人提出要求或主動辦理，而清政府則因外患日深（一八七四年（同治十三年）的牡丹社之役，一八八四年（光緒十年）的清

法戰爭」，建設主力多放在防禦設施上，直到台灣割讓，港口航運建設始終毫無建樹。外人一直對打狗港的建設相當關切，打狗港灣潟湖長約七哩，寬約半哩，深度在十五呎左右，如果能浚深沙洲，加深港口泊地，並改善與台灣府的交通，則打狗可望成為大商埠。不過，清政府囿於防務優先於商務的觀念，一八七五年（同治十四年）副將王福祿在打鼓山大棚頂建營房二十七間、砲台一座、大砲四尊；在旗後山頂建營房二十二間、砲台一座、大砲四尊。到了一八七七年（光緒三年），打狗與台南府城間的電報線雖已完成，但港口的疏浚工程卻一直未進行。

關於浚深打狗港的計畫，兵備道夏獻綸相當支持，但因他在任內去世而擱置，繼任的張夢元又以經費不足而拖宕。英國人鑒於通商、航運之利而態度積極，一八七九年（光緒五年）派遣軍艦「斯基特號」入港測量，作為施工的準據。一八八一年（光緒七年），英商又提議浚挖沙洲，加深港灣，改善港口至台南府城的交通。一八八三年（光緒九年），英艦「斯伯妹號」再入打狗港進行測量。駐安平英國領事霍必瀾（Pelham Laird Warren）與旗後稅務司登得（Dent）先後致函台灣道劉璈，表示願自費疏浚港口，或由清官員自行辦理工程，洋人願代為購置挖泥機器。劉璈認為開浚打狗港可供船隻遇風避險之用，

建設港口也無礙於海防，而且有利全台南中各路貨物流通，所需費用可按例由進出船貨酌抽幫費，因此主張速開，機器應添購，或依式自製，且打狗港開成後，更可開深基隆、滬尾，乃至後山花蓮港、成廣澳、卑南也可開建，使全台血脈流通，軍務吏治皆有大益。但是，當時的閩浙總督卻居於「欲保天險」與「多一口究不若少一口」的心態，予以否決，只於同年在旗後山添建一座燈塔，增加航行安全。一八八四年（光緒十年）為因應清法戰爭防禦之需，在旗後山頂建砲台一座，並加裝重砲；為封鎖港口，將載石帆船擊沉，以阻斷航道。

劉銘傳任巡撫期間（一八八五—一八九一年），對交通建設甚為重視，在北部建基隆通達新竹的鐵路，並進行基隆建港計畫。一八八九年（光緒十五年），鐵路總局顧問馬禮遜（H. C. Matheson）赴打狗勘察港口形勢，以及台南府、安平、打狗之間的地形，以備將來浚挖港口、沙洲和修築鐵路之需，可惜這兩項計畫均未實施。劉銘傳去職後，由邵友濂繼任，有關交通建設方面的計畫全部停頓，唯有於一八九四年（光緒二十年）增加防禦設備，在旗後砲台、哨船頭砲台、大坪砲台加裝火砲，卻幾乎沒有港口建設。在無法充分發揮航運、貿易機能的情況下，打狗的都市延至日治時期才有顯著發展；日人進行港

埠建設和市區建設計畫，以旗後、鹽埕、前金、苓雅寮、哨船頭為核心區域，進一步發展為都市中心區，並凌駕原先的行政街市（左營與鳳山），成為高雄平原新都市的基型。

四、殖民南進與海洋港埠

（一）安平

一七二二至一八二二年的一百年間，是台江灣出海變陸的關鍵時期，曾文溪、鹽水溪、柴橋頭溪、德慶溪、福安坑溪、竹溪、三爺宮溪、二層溪等流入潟湖諸河川的長期輸沙作用，促使潟湖陸化。一七四六、一七四九、一七五〇年（乾隆十一、十四、十五年），以及一八〇四年（嘉慶九年），多次暴風雨造成河川大氾濫，加速淤積作用，尤其是一八二三年（道光二年）滬汪溪因山洪爆發，改道經西港流入台江灣，使台江灣成為海埔地，安平與台南府城漸連接，原為出入要口的鹿耳門已無法出入，船隻改泊四草湖。

一八二三年至日治初期，台南區海岸線已趨穩定，海岸線內已成為海埔



日治初期的安平港，停靠著小汽艇和小船。

地，只存留若干鹹水湖，如四鯤鯓、四草湖、安順湖等。一八四二年（道光十二年）因海潮暴漲，安平沙漲連至大西門郭外。一八七三年（同治十二年）「淤沙壅塞，安平至郡，已可陸行。」一八七九年（光緒五年）的《台灣輿圖》略云：「安平前阻汪洋，非船莫渡，今已積沙成地，建造輿梁。」

一八九四年（光緒二十年），甲午戰爭爆發，清廷被日本打敗，一八九五年簽訂《馬關條約》，將台灣割讓給日本。一九二〇年（日本大正九年），台灣總督府改訂地方行政制度，設立了台北、新竹、台中、台南四個市，以及四十七個郡、一百五十五個街庄。安平併入台南市轄區，行政區名為台南安平。

日本近代殖民統治策略，對海防採取的是「要塞化」的概念與建設，使得安平傳統的軍事地位幾乎喪失。日本對於台灣島嶼的防衛，不再以單一海防面為防守重點，而是以近代陸海空軍混成軍旅性質，讓台灣島及其附屬島嶼具體變成單一的防衛體。台灣本島內部除軍隊外，憲兵與警察全面的警備制度，對傳統舊社會是全新且陌生的經驗，使得安平獨特的歷史色彩逐漸消退。

安平港自一九〇六年以來因淤積而漸失功能，加上總督府因應南洋政策而致力於高雄港的開港，以及日本帝國引入現代官僚體系與行政重新區劃，刻意壓抑台南安平的傳統象徵性位置，種種的政治經濟政策轉變，都讓舊安平港飽受競爭壓力。但是，殖民經濟還是為安平帶進了現代化，竹子門發電所向安平輸電，為安平帶來光亮；安平運河的工程、自來水的使用、安平港改良工程等；以及鹽場、製油廠、化學廠、造船廠及西式教育學校的設立，都成為日治時期重要的現代化指標，而後期的皇民化政策，更成為培育帝國少年與南進產業的管道。

安平港由於腹地都市——台南人口眾多，一八九八年時人口有四萬七千二百八十二人，具有政治、文教、經濟、消費等多元機能，有助於安平維持港口的門戶地位。但是，打狗的貿易總額到一九〇七年開始超過安平，成為南台最

大的貿易港口。二十世紀初，安平成了高雄的附屬港，高雄市也逐漸取代台南府城的經濟中心地位。一九四七年，安平舊港再度淤塞，嚴重影響港口的營運與發展，雖經努力進行疏浚，港口吞吐卻無顯著改善，大約只維持五十噸船隻的吃水量，外海泥沙持續淤積，安平港因而有了廢港的危機。一九七二年（民國六十一年），政府決議進行安平港的改善工程，其中，商港區位於舊港南方大約二公里的鯤鯓湖，另闢建新港口，新港工程從一九七三年施工，一九七九年完工，自此安平港可進出六千噸吃水量的貨輪。

從荷蘭時代、清治時期、日治時期，以至戰後，從具重要軍事與經濟地位的大港，到後來泥沙淤積導致港口功能盡失，最後由高雄港取代，安平歷經了繁華與沒落，然而，輝煌的歷史，使得安平境內古蹟林立，如安平古堡、億載金城、英國領事館、德記洋行……等，在政府的規劃下，慢慢成為一個富有現代感的觀光景點，遊歷安平，看到的不僅是現代的休閒設備，還有安平的古蹟，及其不滅的歷史意義。

（二）淡水

一八九五年台灣割讓給日本，六月，日軍水陸並進接收淡水，開始積極經

營淡水，商社合作除了改變貿易型態外，也取代了洋商在淡水的勢力。淡水與基隆同為北台的通商口岸，日治之前，基隆港難與淡水港相比擬，其後由於淡水港逐漸淤淺，較大的蒸汽船出入不便，河運也逐漸沒落，沒落因素為：1. 基隆河濫採砂金，使河川含砂量提高，沉積後使河道日淺；2. 淡水河流域為多雨區，河川比降大，豪雨後洪水流至平原，流速減緩，淤塞河床，加以台北盆地四週的墾伐，使水土流失，隨山洪下積河床；3. 河口海潮增加漂沙的沉積作用，形成沙洲，阻礙航道；4. 清法戰爭期間曾以二十艘大小船隻裝石沉塞河口，加速河口淤塞。

一九〇〇年代初期，淡水港泊碇地區的水深，乾潮時為十尺（三公尺），漲潮時為十七尺（五公尺），船隻的出入常須等候潮汐，來往於淡水、大稻埕間的蒸汽船（建昌號）也頗感不便。相對地，基隆港的港灣條件較佳，連接台北的鐵路完成後，交通情況也獲得改善。日治之後，日人大力從事基隆港埠建設，使其逐漸取代淡水的出入港口機能；一九〇三年，基隆的進出口貿易額超越淡水，出入船的總噸數則在一九〇四年呈交替更迭之勢。雖然日本人有過重建淡水的計畫，經常加以疏浚，並強化港埠設施，但終究無法挽救，被基隆港取代，除了中國的戎克船會來此互市之外，僅剩木材、石油業的船隻仍然以此

沒落的港口維持生存，空有國際港之名。

一九二〇年，日本改變地方行政制度，在淡水設「淡水郡所」，轄淡水、三芝、石門及八里等四街庄，淡水成為地方行政中樞，也是區內農漁業、工業、文教和民生消費中心。日本政府還在此建了郵便局、港務所、公會堂、碼頭棧橋等設施，以及淡水中學、淡水女中的校舍洋樓，還有民間所建的禮拜堂、清水巖及神社等。此外，為了改善交通、美化街面、改善衛生下水道等，自一九四三年開始實施「市區改正」，之後完成一條頗為現代化的大街，即今天的中正路。日本政府帶來的強勢公共建設、高度行政效率，不僅讓淡水港維繫發展，也讓它成為附近鄉鎮的行政及文化中心。二次大戰爆發，台灣社會進入「戰時體制」，港口弛廢。戰爭結束後，中國帆船再度入港，帶來豐富的南北貨和走私菸酒，使淡水港一度再次興盛，然而不久之後國共內戰，兩岸對峙，淡水於一九四九年封港，中止商貿。

國民黨政府撤退來台後，依循日本政府的腳步，致力於台北都會區的建設與發展，淡水因而成為台北的邊緣城鎮，許多人搬移淡水，到台北求學工作。一九五五年，淡水港重新啟用，漁業一度生機無限，無奈後因河川嚴重污染，近海漁源枯竭，漁港也因淤塞幾乎成了廢港，政府只好在沙崙重新搭建漁港，

卻對漁業的改善起不了作用。

雖然告別了港口時代的繁華興盛，淡水卻因擁有豐富的歷史和人文資源，晉升成為觀光遊憩重點，紅毛城、滬尾砲台、牛津學堂、鄞山寺和福佑宮等相繼被指定為古蹟，接著關渡大橋、紅樹林保護區以及捷運的通車，越來越多的觀光客從四面八方而來，為淡水帶來了新生與轉機。

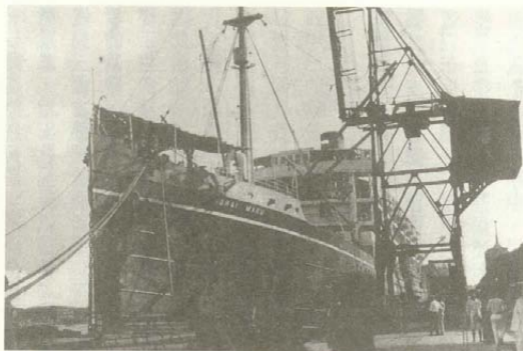
(三) 基隆

基隆的建設發展與都市化，雖以清季劉銘傳的築路、建港為契機，然而日本殖民體制下的港埠建設，更是奠定其發展基礎的關鍵。

殖民國家取得新殖民地之後，除了在經濟方面可獲得資源、市場，擴大其國民的生存空間外，又可為軍事擴張取得前進基地或國防安全的延伸防衛。欲達到上述目的，殖民本國與殖民地之間的交通往來，於是成為不可或缺的要件。日人治台之初，對台灣交通狀況的惡劣深以為苦，為了產業開發與治安維持之需，特別著重島內的交通建設，同時為強化日本與台灣兩地的聯結，對於海運交通建設更是不遺餘力。基隆與日本本土較接近，同時又是殖民地權威行政中心——台北的出海港，因此被列為優先建設計畫，並與縱貫鐵路建設工程

同時並進，將南北兩大港口以鐵路聯貫，形成本島對內、對外交通的大動脈。

第一任台灣總督樺山資紀在一八九五年九月，基於軍事、交通、貿易的需要，向日本內閣陳述基隆築港意見，之後日本政府決定撥給十萬日圓作為台灣縱貫鐵路及基隆築港調查經費。一八九六年（明治二十九年）三月，成立「基隆築港調查委員會」，由台灣總督府海軍部長角田秀松擔任委員長，委員二十三人，工學博士石黑五十二及石橋絢彥擔任專門委員。同年七月，在台北成立事務所，基隆設立出張所，另在仙洞、社寮島、牛稠港、八尺門設試驗所，著手進行港灣調查工作。十二月，石黑與石橋二人提出調查報告，調查範圍包括地形、地質、海底沉澱、建港用材、石材、砂石、木材、膠灰（水泥）、氣象、潮汐、風力、潮流、波浪等，他們在書面報告的序言中強調：「建設基隆港是活絡台灣與日本運輸交通之要機，可促進工商業之發達，亦有軍事上之價值，況且戰勝後之日本受歐美各國注目，工程有所缺失，將為各國所不齒，有損帝國威嚴，乃千載之遺憾，故須以充足的調查經費，進行完備的調查，使建港計畫臻於完備。」由此可見，日本不只出於實利的觀點從事基隆港的建設，更抱持視此舉以作為側身殖民國家榮耀的態度，因此，在治台五十年間，有整整四十五年（一八九九—一九四四年），始終致力於港口的建設。



日治時期停靠在基隆港的萬噸級大輪船。

一八九八年（明治三十一年），

「基隆築港調查委員會」解散，事務歸總督府民政部土木課接管，並決定軍港、商港併設的計畫。同年，釐訂第一次工程四年計畫，一八九九年（明治三十二年）先動工浚深部分港區、建造填築地和泊船地的石垣。一九〇一年（明治三十四年），中山秀三郎與廣井勇兩位工學博士參與調查計畫，基隆港的建港工程於焉展開。第一期（一八九九～一九〇六年）建港工程，重點為因應台日交通之需，大多是初步設備，包括浚深港區增加泊地面積，建設鐵腳臨時棧橋、繫船浮筒、護岸石垣、填築埔地、疏浚運河等。

日本治台初期，遭遇全島性的武裝對抗，至一九〇二年，武裝抗日運動始漸平息，治安狀況得以維持。一九〇四年，台灣總督府的財政已能自立，同時在兒玉源太郎與後藤新平（一八九八—一九〇五年）體制下，殖民地行政、經濟的基礎，如土地制度改革，人口、舊慣調查，以及貨幣、度量衡、交通等基礎工程的整頓等，多已就緒，而為了推動殖產興業，港口的擴建就越見需要，因此第二階段（一九〇六—一九一二年）的建設工程，規模相當浩大。

第三期（一九一二—一九二八年）的建設工程，適逢第一次大戰前後，歐洲列強投入戰局，日本工商業趁勢崛起，台灣經濟發展也欣欣向榮，出入船舶日增，因此致力於擴充碼頭設備以應需要。最後，第四期（一九二九—一九四四年）的建設工程，則為擴張工程與外港修築工程。

基隆港口的建設，反映日人對殖民地建設的旺盛企圖心，從開始建港到因戰局劇烈而停止的前後四十五年中，只有在第一階段一九一七—一九二〇年間，日本議會認為基隆港已具備規模，不需續建，預算遭受眾議院否決，築港工程一度停頓，只能進行維護工程。除此之外，四十五年間始終持續進行港口建設工作，可視為殖民主義（Colonialism）的產物。就港口建設工程而言，一般均包括浚填、港埠、堤防工程三大部分，基隆係天然港灣，可節省建築防波

堤的支出與施工時間。港灣原先曲折的海岸線，由於浚填工程與興建碼頭，成為整齊平直、以浚挖的泥沙填築而成的新生地，正好供給市街發展之用，彌補基隆市山巒逼海、平地狹隘的不足。隨著港口建設陸續完成，港口的運輸與貿易功能充分發揮，市街的發展也日臻繁榮，港市相輔相成，更加速基隆市的都市化。

(四) 高雄

打狗於日治時代改名高雄，而高雄港的港埠建設則始於一九〇八年，一九一二年第一期工程完工時，已可供二、三千噸船隻出入停泊。第二期工程至一九三七年始告完成，可停泊三千噸至一萬噸的船隻二十六艘，與同時期基隆港的營運能力相近（基隆港為三十一艘）。

日人在一九二〇年後期積極謀取對華南和南洋的經濟、軍事擴張，高雄正是其南進的前哨港口，一九二〇年改打狗為高雄，即兼有「在南方的天地高躍雄飛」的寓意，其港口建設雖較基隆為遲，但進度卻迎頭趕上，顯示日人南進的雄圖大略。日人利用高雄港開建台灣沿岸航線，以及台灣與日本、中國、南洋等聯外航線。其中，因居地利之便，南洋的航線極受重視。

基隆、高雄的港埠建設與南北縱貫鐵、公路的開通，改變了舊有孤立的市場體，以及東西向的商品流通導向。舊港口於內外因素的交流運作下，逐漸沒落，新式港口崛起；一九〇六年，基隆、打狗兩港的貿易額已占全島的百分之五十以上，一九一二年增至百分之八十，一九二〇年則高達百分之九十。貿易的獨占反映港口體系集中南北的態勢已形成，相對地，兩港市的都市發展，也在一九二〇年代奠定基型。

五、現代港口風情

台灣四面環海、港口林立，港口風情也是一片繁花盛景，包括酒吧、委託行、跑單幫、走私、軍港、軍區、海上監獄等，呈現出港口文化的多元樣貌。以酒吧來說，港口酒吧是時代的產物。一九四〇至一九五〇年代，多數的台灣人以上酒家、茶室為樂，並不時興上酒吧。一九五〇年代，韓戰爆發；一九五四年，台灣和美國簽訂《共同防禦條約》，美國第七艦隊協防台灣，台灣遂以反共堡壘自居，為防堵共產主義，誓言成為一艘「不沉的航空母艦」。韓戰期間，台灣島成為美國官兵渡假及物資補給中繼站。一九六五年，詹森總統派遣

兩營海軍陸戰隊登陸越南峴港，美軍正式捲入越戰，至一九七五年美軍自西貢撤退為止，十年間，共有二百多萬名美軍投入這場戰役。那個韓戰、越戰的年代，第七艦隊、運兵小艇和美國大兵來去台灣，因而造就了港口酒吧文化。以基隆酒吧的興起為例，當時就是為了因應美軍駐台以及外國船員需求，而發展出這種西洋娛樂文化。美軍撤走之後，酒吧逐漸風光不再，但因港口外國船員的進出和部分台灣人也養成上酒吧的習慣，因此還是有少數酒吧繼續維持到今天。在基隆港邊經營的「幸運星酒吧」(LUCKY STAR)，就見證了這段興衰起落的歷史。

除了酒吧，委託行也是港口的特殊文化現象，基隆的委託行街即是一個好例子。早在清朝時，基隆港就有船頭行出現，主要的業務為由中國進口貨物買賣，或代為出口特產等。日治末期，也有許多外貨批發商興起。一九五〇至一九七〇年代，美國參與韓戰、越戰期間，美軍經常依賴基隆作為停泊及補給軍需的港口，當時有許多外國商船或遠洋漁船船員會攜帶一些衣服或日用品，到基隆賣給當地的商家，再由這些商家轉賣給駐台美軍。基隆孝二路因靠近坎仔頂漁市，又接近東岸客運碼頭，有許多商家在這裡做起了買賣外國貨的生意，久而久之，這裡就被當地人稱為「委託行街」。直到一九七九年政府開放觀光

基隆、高雄的港埠建設與南北縱貫鐵、公路的開通，改變了舊有孤立的市場體，以及東西向的商品流通導向。舊港口於內外因素的交流運作下，逐漸沒落，新式港口崛起；一九〇六年，基隆、打狗兩港的貿易額已占全島的百分之五十以上，一九一二年增至百分之八十，一九二〇年則高達百分之九十。貿易的獨占反映港口體系集中南北的態勢已形成，相對地，兩港市的都市發展，也在一九二〇年代奠定基型。

五、現代港口風情

台灣四面環海，港口林立，港口風情也是一片繁花盛景，包括酒吧、委託行、跑單幫、走私、軍港、軍區、海上監獄等，呈現出港口文化的多元樣貌。以酒吧來說，港口酒吧是時代的產物。一九四〇至一九五〇年代，多數的台灣人以上酒家、茶室為樂，並不時興上酒吧。一九五〇年代，韓戰爆發；一九五四年，台灣和美國簽訂《共同防禦條約》，美國第七艦隊協防台灣，台灣遂以反共堡壘自居，為防堵共產主義，誓言成為一艘「不沉的航空母艦」。韓戰期間，台灣島成為美國官兵渡假及物資補給中繼站。一九六五年，詹森總統派遣

兩營海軍陸戰隊登陸越南峴港，美軍正式捲入越戰，至一九七五年美軍自西貢撤退為止，十年間，共有二百多萬名美軍投入這場戰役。那個韓戰、越戰的年代，第七艦隊、運兵小艇和美國大兵來去台灣，因而造就了港口酒吧文化。以基隆酒吧的興起為例，當時就是為了因應美軍駐台以及外國船員需求，而發展出這種西洋娛樂文化。美軍撤走之後，酒吧逐漸風光不再，但因港口外國船員的進出和部分台灣人也養成上酒吧的習慣，因此還是有少數酒吧繼續維持到今天。在基隆港邊經營的「幸運星酒吧」(LUCKY STAR)，就見證了這段興衰起落的歷史。

除了酒吧，委託行也是港口的特殊文化現象，基隆的委託行街即是一個好例子。早在清朝時，基隆港就有船頭行出現，主要的業務為由中國進口貨物買賣，或代為出口特產等。日治末期，也有許多外貨批發商興起。一九五〇至一九七〇年代，美國參與韓戰、越戰期間，美軍經常依賴基隆作為停泊及補給軍需的港口，當時有許多外國商船或遠洋漁船船員會攜帶一些衣服或日用品，到基隆賣給當地的商家，再由這些商家轉賣給駐台美軍。基隆孝二路因靠近坎仔頂漁市，又接近東岸客運碼頭，有許多商家在這裡做起了買賣外國貨的生意，久而久之，這裡就被當地人稱為「委託行街」。直到一九七九年政府開放觀光

之後，台灣人到國外採購成為主流，委託行的特色始逐漸被取代。

伴隨港口興起的貿易行、報關行、貨運行及委託行，是許多台灣港口的商業特色，而跑單幫與走私，則是港口商品流通的方式之一。早期空運不發達，跑單幫多透過港口，今日則多以空運為主。根據跑單幫圈內人士估計，台灣的職業「幫眾」約有五千人，業餘兼差的更超過三萬人，而且隨著網路拍賣的盛行，有越來越多的趨勢。其中，七成左右的單幫客，批貨地點集中在日本、韓國和香港三個地區；而除了日、韓、港之外，單幫客的腳步最近也踏進了印度、泰國、峇里島等地。再者，走私問題是跨國性組織犯罪活動中不容忽視的一環。從社會治安的角度來看，最受治安機關矚目的走私犯罪問題，以毒品和槍械走私為主，其次為農漁畜產品及仿冒品走私。非法槍械是助長暴力犯罪的主要亂源，國內的非法槍械來源，皆來自中國等國外的走私，當中以漁船接駁走私者居多，也有跑單幫的旅客在機場港口利用各種方式，暗中夾帶入境。此外，仿冒品走私問題，例如名牌衣物、電腦及週邊零件等智慧財產權的侵犯等，破壞市場商情及行情，造成惡性競爭，除影響我國產業競爭力、經濟秩序外，更影響國際聲譽，亦屬另類安全威脅。

軍港、軍區、眷村，也是港口的特色。基隆除港務蓬勃外，城市本身的發



具軍港功能的高雄港，常有軍艦泊靠。

展也與日俱進。戰後，原屬台北縣的七堵鄉劃入基隆轄區，並分割出暖暖區，形成今天的行政區域。由於是軍事要港，加上隨國民黨政府撤退來台的中國人士定居，四處林立的「眷村」就成為基隆社會的一個新特色。左營是高雄最早開發的區域，鄭氏時期設萬年縣，縣治興隆里就在現今的左營地區。一六八三年，清軍攻占台灣，設立鳳山縣，同樣設立縣治在左營。一七二二年，左營開始興建台灣第一座土壘城池。日人治台之後，在一九二四年設置高雄市，左營劃入高雄管轄。一九三七年，選定左營作為軍港；左營城內龜山地勢險要，日人在此設立要塞，將左營舊城完全劃作軍事禁區。日本戰敗後，中華民國政府來台，在左營設立海軍軍區，為了安置大量來台的軍民，於左營城內和沿海一側興建官兵眷舍，形成現今左營多元族群的生活樣貌。

除了上述港口特色之外，近來的中國漁工問題，也是台灣作為一個港口林立的海島國家，所需面對的難題。由於中國漁工只能住在停泊港外、被稱為「海上旅館」的舊漁船上，不能登岸，因此當台灣漁船出港作業時，會先用「海上旅館」搭載中國漁工上船，再航向漁區；收工返航時，也先到「海上旅館」放下中國漁工，再進港卸貨。中國漁工的出現，可追溯自一九八〇年代末期，台灣股市狂飆、「台灣錢淹腳目」，相對收入偏低、工作辛苦的漁業，便

面臨年輕船員紛紛轉業、漁村人力嚴重失血的窘況；在找不到船員的情況下，漁民顧不得政府禁令，開始非法雇用中國漁工。

對於漁民非法雇用中國漁工問題，政府雖然三令五申禁止，但礙於台灣漁業人力嚴重缺乏，政府也只好睜一隻眼、閉一隻眼，使得雇用中國漁工一直處於「無法可管」的灰色地帶。一九九四年，一艘「海上旅館」在宜蘭外海翻覆，十多名中國漁工不幸溺斃，輿論譁然，政府才在第二年推出「暫行辦法」，將雇用中國漁工「合法化」，等於間接承認「海上旅館」存在的事實。這項「暫行辦法」規定，除了急病、災難或特殊事故外，中國漁工不得隨船進入離岸十二浬領海內，對於保障漁工生命安全沒有太大幫助。又過了四年，政府才訂出正式辦法，允許「海上旅館」進入離岸十二浬內的指定泊錨區內停泊。雖然兩岸因為政治因素，導致中國漁工的相關政策不甚完備，然而基於人道考量，政府仍應該積極維護中國漁工的工作權益與生命安全。



第五章

潮起潮落·人海對話

信仰與文學、藝術



一、海洋信仰與海洋神祇

(一) 神明香火渡海來台

台灣的神明，普遍有「過鹹水」的海的意象，其中尤以媽祖與王爺最為明顯。所謂「過鹹水」，即指各地各鄉庄神明的香火緣起，多數是先民渡海來台時從原鄉攜來的香火袋或小尊神像，或被一家一姓奉拜的族姓私佛，後來於庄頭建廟而成為村廟主神，稱為「公佛」。根據學者林美容分析，高雄縣媽祖廟香火的緣起類型，除了有些媽祖廟是自島內的媽祖廟分香之外，十八個媽祖廟的香火是先民攜來，五個是族姓私佛，只有少數自中國祖廟分香而來，大都符合飄洋過海而來的海的意象。高雄縣的王爺廟也是如此，有十七個例子是族姓私佛，七個例子是先民攜來，這是最多、最普遍的香火緣起類型。

台灣許多的「祖佛仔」、開基神明，多是先民渡海時隨身攜帶而來。過去航海技術不佳，要渡過兇險的黑水溝十分冒險，加上清廷的海禁政策，漢人經常乘夜搭船，或是航行於不明海域，來台之路可謂艱險難測，為求心理上的平安，漢人會攜帶神明香火袋或小尊神像，或在船上奉祀「船仔媽」、「船仔婆

姐」的媽祖。平安抵台之後，即繼續奉祀這些神像，以保平安。此外，有一種香火緣起的類型是神像飄海而來，如宜蘭大掘庄補天宮的主神女媧娘娘，是一名村童在眾人牽弔時，拾得一件隨浪花沖來、金光閃閃的物品，後被一位村塾先生看出是女媧娘娘，遂崇祀至今。

(二) 漁民信仰與民俗儀式

漢民族的文化習性基本上是畏水、畏海，認為海是兇險的所在、不安的來源、鬼魅魍魎聚集的地方。而且，海上作業收穫難料、波濤起伏，有時連神明都無能為力，迫使漁民轉而相信幽冥中穿梭的鬼靈足以影響當下變幻莫測的局面，因此有宜蘭頭城仁澤新村的漁民說：「在海底就是老大（公）最大。」再者，媽祖雖被視為航海神，但是漁村媽祖廟的數量反而不如王爺廟來得多。整體而言，台灣漁村的廟宇以王爺廟居多，特別是西南沿海各地的廟宇，王爺廟均居首位。不過，仍有區域性差異；以中部沿海地區而言，媽祖廟的影響力較大，著名的大甲鎮瀾宮有五十三庄的組織，梧棲浩天宮（大庄媽）有五十三庄的組織，大肚頂街萬興宮有五十三庄，以及龍井、大肚的西保二十庄組織，都是在沿海鄉鎮以媽祖為主的信仰中心。總而言之，以漁村的信仰而言，北

部、中部是以媽祖信仰為主，南部則是信仰王爺為主。

1. 王醮：請王與送王

「作醮」是台灣人最盛大的祭典活動，不過，有些地方從不建醮，原因是他們居住之地不靠山、不靠海，不必建醮。這顯示在民俗的理念中，山海之處、水流之際是眾鬼匯集所在，因此隔幾年就要建醮一次，以去邪穢，保持地方平安。

王醮是醮典的一種，台灣南部沿海通常舉行三年一科的王醮，例如台南縣西港慶安宮（主祀媽祖）的迎王，高雄縣林園鄉王公廣應廟的迎王，屏東縣東港溫王宮（主祀溫府千歲）的迎王。其他地方則不定期舉行，例如高雄縣茄萣鄉頂茄萣的賜福宮（主祀媽祖），在一九九〇年舉行五朝王醮；高雄縣下茄萣金鑾宮（主祀媽祖，副祀五年千歲及李府、趙府、何府元帥），每十年建醮一次，一九九二年曾舉行五朝祈安王醮。日治時期，高雄縣林園鄉中芸與西溪、中港、灣仔內每三年一科，共同舉行「迎海口王」的活動，從南鯤鯓開始，經西港、旗后、汕尾、東港，一直到小琉球，現今只剩下西港、東港及小琉球仍在舉行。

王醮開始時要造王船，到海邊「請王」，意指迎請代天巡狩的王爺。王爺駕臨人間，主要是抓惡、除奸、辨冤。人們也忙著祭祀王爺，給王船「添載」，備辦用品，儀式最後則牽王船繞境，並至海邊燒王船，把王爺送走，稱為送王。譬如屏東縣恆春泉南宮的請王、送王是在白砂海灘舉行；滿州鄉八個村的廟宇（合稱八寶宮）共同舉行的迎王祭典，是在港口村的海邊舉行；南州鄉代天府的迎王，其請王與送王的地點是在林邊鄉崎峰村的海邊；琉球三隆宮迎王大典，請王與送王是在白砂尾中澳的海邊舉行；東港東隆宮的迎王，是在鎮海里的海灘舉行請王與送王。

2. 遊地河與燒王船

早年漢民移居台灣，面臨瘴蚊叢生、瘟疫猖獗的環境，加上醫療知識、設備缺乏，人們只能求助於神明庇佑，因此有祭拜瘟神以免除災禍的風俗，而「王爺」即是瘟疫神（瘟王）。一般流放王船為「遊地河」；燒王船，讓灰燼升天則為「遊天河」。每當放王船時，都要先擲筊，問王爺是去天河還是地河，如果所得是去天河的指示，就紮一艘紙船焚燒，如果神諭說要去地河時，就造木船放於近海中。燒王船祭典是台灣最著名且最重要的廟會活動之一，其原始

意義是送瘟出海，如今已演變成祈福活動。

3. 接天香

台灣各地有所謂接（音ㄐ、ㄩ）天香的儀式活動，亦即到海邊迎接祖廟神明的香火。一九八二年，鹿港天后宮曾舉行「遙祭湄州祖廟大典」，距離一九二二年（大正十一年）的組團祖謁進香，已相隔一甲子。這種隔海的遙祭，和一般進香活動一樣，要連續舉行三年，因此又在一九八四年舉行「遙祭三週年紀念的活動」，把神龕放在船上進香循禮，第二天舉行繞境活動。

4. 刈香

在高雄縣，廣義的「刈香」包含刈山香、刈水香、刈海香、刈廟香，狹義的「刈香」僅指刈山香、刈水香與刈海香而言。「刈海香」即是在海邊舉行的「刈香」的儀式，這種例子較少；或者因為海邊是有水之處，有時也習稱為「刈水香」。「刈廟香」其實就是「過爐」的同義詞。「刈山香」或稱「刈山火」，「刈山香」與「刈水香」儀式的進行，是到山邊或水邊搭壇，然後請神轎到水裡把水中的「歹物仔」，即鬼魂邪煞等不乾淨的東西，收來當神的兵

將。其中，「刈海香」是高雄縣特殊的習俗，是神明到海邊「刈兵馬」的意思，因為王爺是武神，需要兵馬。

5. 放水燈

台灣各地的中元節常有放水燈的習俗，靠海地區當然就在海邊放水燈。放水燈的目的在為水上孤魂照路，將其招引至陸地共享，使水陸兩界孤魂靖安。儀式進行時，先在海濱施放水燈頭，再焚起厝內銀紙及整座紙厝流向海面。長久以來，人們相信水燈頭飄得越遠，該姓的運道就越旺，因此多選擇開闊的海面與退潮的時刻，希望讓水燈頭飄遠，招引海上的好兄弟。譬如著名的基隆中元祭，即在八斗子望海巷舉行放水燈，將水燈頭抬起緩緩放入海中漂流，象徵接引孤魂到人間接受普施。

(三) 海洋神祇

海洋對於人類的信仰與文化有著深刻的影響，從古至今，海洋對人類都是神秘又充滿危險的意象，因此很自然地發展出與海洋有關的信仰。台灣四面環海，人民生活與海洋息息相關，因此有了媽祖、水仙、觀音、玄天上帝、王爺

等與海洋信仰有關的神祇，更有許多與海洋有關的信仰活動，例如海口龍舟競渡、在登陸地點遙祭祖廟神靈、崇祀航海神水仙尊王等。

1. 媽祖信仰

台灣的民間海洋信仰中，最重要的是媽祖。林默娘從湄州昇天為神，發展到成為航海者的守護神；從年輕婦女成為夫人，到天妃，甚至天后、媽祖婆。媽祖形象的演變，其實與台灣人的海上活動息息相關。媽祖原本只是守護海上船民的女神，後來逐漸變成全台灣人民的主要信仰，而且不再限於海上神明的角色，甚至成為守衛全台灣的戰神，譬如一八八四年清法戰爭中，法軍進逼登陸淡水，情勢一度十分危急；法軍撤退後，居民看到淡水福佑宮的媽祖衣服都濕透，就傳說是媽祖顯靈助戰打敗法軍。事實上，媽祖在台灣傳說還有很多，例如二次大戰末期，台灣各地遭受美軍轟炸，各地都有媽祖接起炸彈保護民眾的傳說故事；屏東縣萬丹鄉的萬惠宮，曾掉下一顆五百磅的炸彈沒有爆炸，當地民眾便附會說是被媽祖接起丟到旁邊，才讓地方免於被轟炸的命運，現在這個炸彈已經被做成一雙手托住這顆未爆彈的造型，擺設在萬惠宮的廟埕。

關於媽祖的香火緣起，隨著各地而有不同的故事。高雄縣有三間媽祖廟，其神像是由當地居民或漁民從海中撈起檢到，即彌陀鄉鹽埕過港安樂宮、彌陀彌壽宮，以及梓官鄉赤坎赤慈宮。有兩間媽祖廟的香火來源與沉船有關，即茄荳鄉頂茄荳賜福宮的媽祖是沉船漂流而來，被倖存者奉於媽祖婆山；林園鄉中芸鳳宮媽祖是百年前一艘從南澳來此載貨的船隻，中途遇狂風被巨浪擊沉，其中一名船客因持天上聖母聖像而免於一劫，遂結廬而拜。這五間媽祖廟都位在近海的漁村中，他們的媽祖可說都經過海的洗禮。

媽祖信仰也被華人帶到世界各地，東南亞的華人移民社會都可以見到媽祖的蹤跡；而台灣沿海重要的廟宇，祭祀主神幾乎都是媽祖，大甲鎮瀾宮的媽祖進香繞境活動，一共要走八天七夜，參與人數已接近十萬人，以前是到北港朝天宮，一九八九年起改到新港奉天宮。而從海神的形象也可看出不同國家、地區的人對於海洋的看法，希臘神話裡的海神 *Posidon*，是以男性的形象出現，手拿三叉戟，表情非常兇惡，顯示海洋在希臘人心中反映的是可怕且變幻莫測的意涵，反倒是漢人的海洋之神媽祖，塑造出來的是溫柔敦厚慈祥的形象。

台灣移民社會因先民航行技術不佳、渡海不易，加上朝廷的海禁政策與政治需要，擁有多處著名的媽祖廟，包括澎湖馬公天后宮、北港朝天宮、大甲鎮

瀾宮、台南天后宮、鹿港天后宮、中港慈裕宮、北投關渡宮等，而盛大的宗教活動，如媽祖進香繞境活動、媽祖誕辰等，在台灣都受到民眾高度重視。知名的大甲鎮瀾宮、梧棲浩天宮以及大肚頂街萬興宮，其組織均達五十三庄，且基本上都在沿海鄉鎮以媽祖信仰為中心展開。

2. 水仙尊王與玄天上帝

除了媽祖信仰之外，與海洋有關的神明是水仙尊王。水仙尊王實際上包括了很多種神，原則上與水有關的都包含在內，譬如大禹、屈原、李白及王勃等，過去在海域遇到危險，也會以「划水仙」的儀式來解除厄劫。許多媽祖廟都配祀水仙尊王，例如萬里野柳朝天宮、基隆和平島天后宮、基隆八斗子天后宮、瑞芳鼻頭角五聖宮及新興宮。有些廟宇則分別副祀媽祖與水仙尊王，例如貢寮真理村慶安宮、貢寮大書藍忠盛宮、貢寮鄉卯澳利洋宮。

三峽祖師廟旁邊，有一座不太起眼的廟稱「宰樞府」，奉祀的是北極星神格化的玄天上帝。由於北極星的位置永遠不變，成為古代航海者在茫茫大海中的指引；清代的移民從淡水河口一路航行到三峽定居，北極星即是一個很重要的方位指引者，於是，清水祖師廟是安溪人的原鄉信仰，而北極星則是航海人

的信仰中心。

3. 王爺信仰

台灣王爺的姓氏至少有一百三十二姓，其廟宇之多、分布之廣，為其他神佛無法匹敵，如台南西來庵、南鯤鯓代天府、麻豆五王廟、海埔池王府等；祭祀活動如王船祭典，科儀始終保持清代祭典禮儀，嚴格遵守老一輩所傳下來的規矩。其中又以台南王爺廟的密度最高。

王爺的香火緣起有三種說法，包括：第一、海邊王爺廟崩塌入海而王爺香火分祀各地，第二、在海邊拾獲神像，第三、先民渡海時船隻翻覆，抱著王爺神像而獲平安。高雄縣有三座王爺廟，是王爺原廟在海邊崩塌入海而分祀各地的，即彌陀鄉舊港口三千宮、彌陀鄉五分仔文吉士廟，以及岡山鎮後協代天府，其主神均源自大山仔。其中，後協代天府主祀池王，當地對王爺崩塌入海的源由，說是王爺與海龍王鬥法失敗，王爺轄域遂沉沒海底。再者，高雄縣有一座王爺廟，其王爺的香火緣起是在海邊拾獲，即林園鄉港仔嘴崑龍宮，主祀崑王及李王、池王、薛府千歲，崑王、李王及池王是於現任管理人廖萬吉的曾祖父時代，在海浪下撿到的，最初建造成一座石頭蓋瓦的小廟，供奉在海邊。

最後，林園鄉罟仔寮郭龍宮主祀郭府千歲，係黃姓漁民從唐山過台灣時，因船隻翻覆，抱著郭王泅水到罟仔寮，看此地風水頗佳，便在此建廟祀神。

無論是海邊王爺廟崩塌入海而王爺香火分祀各地，或是在海邊拾獲神像，或是先民渡海時船隻翻覆抱著王爺神像而獲平安，王爺的傳說多與海洋有關，這也是為什麼濱海地區多祀王爺的原因。除了高雄縣的例子外，鹿港人崇奉的蘇王爺，傳說也是漁夫在海中捕獲一個異樣木料，將其攜帶上岸，木料在晚上發出光芒，才知道是蘇府王爺，於是將這塊木料雕成三座神像，稱為蘇府大、二、三王爺。

王爺信仰的建醮活動，為台灣最盛大的祭典活動之一，由於在漢人的民俗概念中，山海水流遠離人煙處為鬼神匯集所在，因此隔幾年就要建醮以去邪穢。在文化習性上，基本上是畏水、畏海，認為是兇險的所在、不安的來源，且海中收穫難料，建醮在於帶來心神安寧，且有娛樂效果。而台灣的王船祭典，則發展出燒王船除瘟疫，以取代送王船出海代天巡狩的儀式，是台灣相當具有在地色彩的祭祀行為。

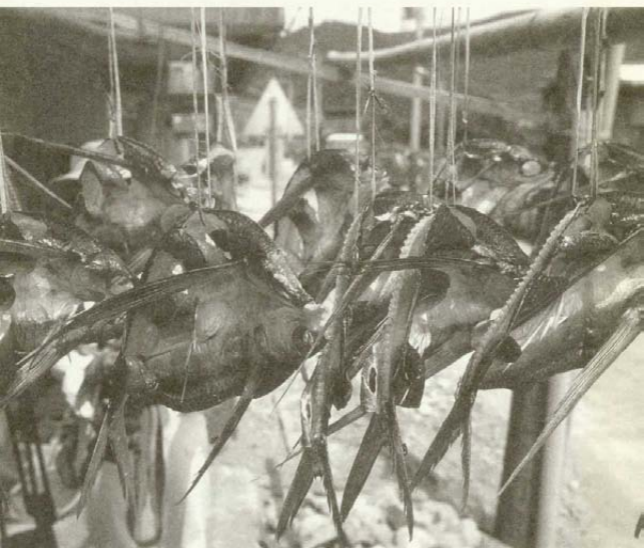
4. 原住民的海洋活動

漢人之外，台灣原住民的祭儀也有很多與海洋相關，如阿美族的捕魚祭、達悟族的飛魚祭、卑南族的海神祭等。

達悟族居住在蘭嶼島，是一個愛好和平的海洋民族，生活與海洋息息相關，全年的歲時祭儀大多配合飛魚的捕魚活動運行，其中以飛魚祭最為知名。每年的二至三月舉行飛魚招魚祭（*nivava*），意在召請飛魚，祈求漁獲豐碩。通常在舊曆年前後，由紅頭村首先舉行招魚儀式。當天清晨，長老帶領族裡男子來到海邊，以手指沾雞血塗在海邊的卵石上，向海面呼喊：「飛魚回來哦！」各船的船主則戴上銀盃、金片，面向海面祈求飛魚飛回到船上來。之後，船主撿拾五個卵石回到船主屋前，放在曬魚竿及支架下面，並搖晃曬魚架，象徵魚架因掛滿了飛魚而搖晃，乃祈求豐收之意。到了六至七月，則舉行飛魚收藏祭，表示飛魚汛期已結束，要曬乾儲存以備冬季食用。結束捕飛魚的當天，村民將今年捕獲的大魚尾巴穿串吊掛在海邊，之後便不再捕抓飛魚，改抓其他食用魚。中秋節過後，則進入飛魚終食祭（*manoigoyin*），停止食用飛魚，並將未食的飛魚丟棄。

此外，大船祭 (manageen) 也是達悟族重要的祭典，舉行時間多在招魚祭之前，是全島盛事。在選定樹材的同時，各家船主已在自己的田地上廣植芋頭，人船下水典禮的前幾天，婦女佩掛瑪瑙，戴上禮帽，手持禮杖至田間進行第一次挖取芋頭的儀式。往後幾天，婦女都在田裡，直到芋頭的數量足夠覆蓋整隻大船。正典當天，村民們都來幫忙殺豬，船主依次分贈禮肉、禮芋給各家戶。全村村民均盛裝與會，男子穿丁字褲、橫紋衣，頭戴銀帽；其傳統盛服戰甲，是驅邪避靈時穿著，而非用於戰爭。船主及青年們在大船四週舉行驅逐惡靈的儀式，隨後抬起大船，拋向空中數次。之後，青年們抬著船向海邊走去，行進途中反覆做出驅逐惡靈的動作。下水典禮是族人的一大盛事，男子圍繞舟船，抖動身軀以驅鬼，求神降福族人平安、順遂、捕魚豐收，婦女則以甩髮頌神，祈求平安及豐收。直到新船下水，在海上划行，整個大船下水典禮即圓滿達成。

阿美族的捕魚祭，又稱「海祭」，通常都在部落附近的河域進行；族人捕獲海中鮮魚向海神祭拜，祈求族人出海平安、漁獲豐收，也是向海神及天地神靈感恩的具體表現，他們相信自然界是由許多神明支配，所以尊敬大自然。各區阿美族舉行捕魚祭的時間不一，大致在六至八月之間，捕魚祭代表年度的終



飛魚是蘭嶼達悟人的主食之一，搖晃曬魚竿及支架下方是「飛魚招魚祭」的重要儀式之一，象徵魚架因掛滿飛魚而搖晃。 柯金源／提供

止。傳統是以毒藤毒魚，今日則改以撒網、垂釣或漁撈。祭典限男性參加，所以捕魚祭又稱「男人節」，祭司先以噴灑酒的檳榔葉驅魔鎮邪，完成「海祭」儀式後，各階層幹部接受長老訓令，開始整理裝備，帶著漁具、漁網、祭品，各自尋覓漁撈場，在海濱活動二天一夜，並禁止女性進入營地，期間嚴禁吃「外食」，完全就地取材，目的在訓練青年野外求生的能力。到了第三天，部落中婦女才能前往活動地點送禮物或食物。待漁獲上岸後，即在岸邊就地烹煮，與賓客分食。根據習俗，捕魚祭常在婚喪喜慶之後舉行捕魚活動，不僅是阿美族人相聚在一起捕魚吃魚的祭儀，也是一種角色扮演和技能的社交活動，男子從中強化自己對家族的責任，建立長幼生活經驗的傳承，更藉捕魚一事，教導族人了解及尊重自然。

二、海洋文學與海洋文化

文化、文學及藝術之間有著密切關係，文學與藝術充滿想像、無界限及冒險性，與海洋有著相同的本質；台灣的海洋環境導引著海洋文化的發展，海洋文化又導引著海洋文學與藝術的發展。台灣自一九七〇年代中期開始，因報導

文化的出現，才出現以「海洋」為題材的文學創作，主要是著重在環境意識和生態保育的提倡；中後期開始，部分作家追隨當時「鄉土文學」以台灣為文學主體的呼籲，漸漸延伸出以海洋為題材的創作。一九七五年《大海洋詩刊》創刊詞「開拓海洋文學的新境界」，朱學恕先生提出海洋的四大特性：「多彩的人生，情感的海；內在的視聽，思想的海；靈智的覺醒，禪理的海洋；真實的水性，體驗的海洋。」為台灣對海洋文學最早的美學定義。

隨著一九八七年報禁的解除，以及政治變革、社會運動與經濟發展等因素，「海洋」也逐漸由生態觀念中獨立出來。到了一九九〇年代，即可以清楚地發現作家的視野已由「生態」進入到「土地」意識。另一方面，原住民的尋根過程也成為台灣海洋文學論述中的重要議題，之後更成為漢人尋找海洋文化根源的學習指標，評論者與作家紛紛宣告應脫離（漢人）土地中心主義和中原文化觀，以學習台灣原住民族的「山海觀」，進入以島嶼和海洋為旨的文學創作中，促成台灣海洋文化豐富的面貌。到了一九九六年，作家作品中出現的「海洋」，已不再只是感覺上的書寫，而是開始直接以「海洋」和「台灣」作為主體出發，無論是由陸地走向海洋的個人啟發，或是藉由海洋歷史來思考國家歷史文化的發展，皆擴大了海島台灣的文化視野，加上民間社團中關於「海洋

意識」的推廣，宣告了「海洋國家」的意識正式發聲。

海洋文學中的現代詩部分，其中鄭愁予寫過許多與海有關的詩，包括〈小的島〉、〈如霧起時〉等，詩人余光中、楊牧、楚戈、席慕容、蔓虹、羅青等也有關於海的詩作。一九八七年，林耀德曾編過海洋詩選、海洋小說選，但未受到普遍重視。近年，海洋文學創作日益蓬勃，如廖鴻基的〈討海人〉、〈漂流監獄〉、〈鯨生鯨世〉等，以其親身體驗書寫漁民、海、海洋生物等。達悟族人夏曼·藍波安的〈冷海情深〉、〈八代灣的神話〉等，以自己長期於海洋中的生活體驗，書寫達悟人對海以及蘭嶼土地的感情。梁素霞則出版自己與一位俄國船長乘帆船海遊世界的〈航海日記〉。

此外，關懷「本土」一直都是作家的創作重心，對於台灣這整個大環境而言，作家們從「報導」到「關懷」（方式）、由「生態」到「土地」（內容），再從「海洋」返回「台灣」（文化），透過創作逐步確認台灣文化的實質內涵，也呈現由「鄉土」到「台灣」的轉變與正名。其中，在廖鴻基和劉克襄的作品中，選擇了以海洋生物鯨豚作為象徵台灣海洋文化的文學創作，呈現從生態保育到海洋意識的進程與展，反映出與自然共存、平等的海洋文化觀點。此外，「討海人」的形象與書寫，也進一步呈現整個海洋環境與人民生活之間的連

結，不僅是為經濟上的需要。無論是廖鴻基對討海人生活的體驗與學習，或者是杜披雲筆下的討海人的海洋生涯、討海知識與技能，都呈現了創造台灣海洋生命力以及與海共生的生活面貌。

在呂則之和夏曼·藍波安的作品中，也都呈現著人的海洋生活及文化。呂則之的作品從「原始的海洋」到「人性的海洋」，作者透過澎湖海洋地理的特色，鋪陳出獨具澎湖「海煙氣息」的地域文化；而夏曼則以「海洋之子」的身分，陳述習於「海洋生活」的他，在進入「陸地生活」之後的衝擊，以致其重新回歸屬於海洋的部落中，藉由原始文化與信仰的實踐，記錄並證實達悟文化的海洋性格。

東年筆下用以「融合」中華／中國民族、政治與歷史的家國概念或文化指涉；或是王家祥透過海洋以思考台灣的歷史、土地，也用海洋所象徵的生命力回溯過往歷史情境中，原住民與海生活、以至異族入侵後，透過「海洋」這個界面，致使「原始」文化與生活的改變與消失。透過這兩位作者在文學中所呈現的，不同的海洋生活方式和不同的海洋文化價值，或許可以更貼切地看見台灣當代海洋文化意識與主體的矛盾與對話，早期如朱學恕所堅信的「中國」海洋文化，已變成東年的「中華」海洋文化，原本代表「中國」的血源與領土，

已被擴大甚或模糊地視為整個「華人」的生活圈，可清楚看見生活與文化影響著作家的創作意念。

這些作家的創作，一方面反映出海洋文化是由不同的面向所共同造就，另一方面也呈現當代台灣海洋文化中所隱含的複雜面貌，「海洋文化」的「對象」與「依據」不斷地在改變當中，因此，「海洋文化」的主體——台灣，也被不斷地重新詮釋。在台灣的海洋歷史發展過程中，從海洋文學中的海洋文化，到海洋文化中的國家建構，應釐清敘述時所秉持的主體與論述策略，在以台灣為主體的同時，也必須將其他面向的文化列入討論，如此才能真正展現台灣海洋文化經由各種不同的意義而再現，也才足以象徵台灣文化的海洋精神。

三、浪濤音符與海洋藝術

海洋文化中的藝術創作，包括有高雄市林天瑞所繪，關於漁村風貌的畫作，以及台南曾英陳的海洋系列作品，他以多媒體素材創作刻劃海洋生命世界，表現海的自由與海的變化。還有來自蘭嶼的傑勒吉藍，也以畫作表現其對海洋與飛魚的情感，進而提出對海洋環境的關懷。此外，風潮唱片曾製作「我

的海洋」專輯，以台灣海洋的聲音為素材，搭配編寫的音樂，記錄了台灣海洋之美。

歌謠部分，早期有以海洋為故事背景創作的歌謠，但數量不多，代表性作品包括以花蓮港為敘事背景的〈台東調〉：「來去台東花蓮港，路頭生疏不識人，希望阿娘來相疼痛，疼痛阿哥出外人」；吳天羅以歷史故事為背景的〈台灣史詩〉：「趕走荷蘭是鄭成功，保持大明國不亡，廈門海底浮銅管，直接打死清朝王」；陳達的〈思雙枝〉：「海水決深反成黑，海山浮沉心艱苦，有某有子來相助，後來欲渡咱父子母媳有前途」、「黑水欲過幾層心要定，遇著風颳攪大湧，有的抬頭看天頂，有的心想著神明」。民間的「七字仔」唸謠，則蘊藏不少有關海洋的詞，如〈掠旗魚〉：「當今討海用竹排，絞十三支，三個下力拼，絞屆清水漈，一桶魚仔撒落去，大尾旗魚來食餌……」

而近代台語流行歌曲中，則充滿了豐富的海洋圖像。在「人」方面，有辛勤強壯的捕魚郎、活潑多情的行船人、依依不捨的戀人，也有孤單流淚、痴痴等待的可憐人。在「景」部分，悲情台語歌曲的海邊，總有冷冷的海風吹拂，悲悽的海鳥叫聲，茫霧、漁火、燈塔若隱若現，營造孤寂的港邊景色，海上則是風浪翻騰的惡劣環境。反之，以樂觀進取為主題的歌曲中，就有著晴朗的天

空、遼闊的太平洋、高艷的日頭。

在以海洋為背景的歌曲中，早期除了蔡培火外，對海總是以茫然的意象表達，用海上帆船、飄浪萬里來表達孤寂不定的悲情生命，彰顯了早期台灣人面對海時的茫然與無助，代表台語族群雖處於島嶼上，卻緊守著閉鎖的性格。直到一九六〇年代，以海為主題的歌曲開始產生很大的變化，有關「行船人」的歌大肆流行。這時，海對於行船人來說，是營生工作的場所，因而常以此作為歌曲的主題，顯現台灣人以海維生、向海洋發展從興盛到衰弱的演進，記載著海岸生活的起伏。此外，港邊離別或等待的故事，常是因為一方「出外打拚」的結果，展現了一九七〇年代後台灣遠洋產業的發達，以及都市化人口移動對鄉村的衝擊。樸實的情感被迫剝離，習以為常的人際網絡遭現實撕裂、相隔兩地，因此，女性悲哀為主題的歌曲相對流行起來，反映了當時台灣社會因情感離異造成的強烈失落感。

從一九三〇到一九八〇年代間，台語歌曲裡有絕遠航路所形成的無限思念，也有離鄉背井的茫然失落，引致了流浪、飄泊的悲情印象。一九八〇年代後，流浪與飄泊的情愫不再強烈，反而是形成了一些新的海洋概念，將環境關懷、社會認同的感動加入對海洋的想像裡，展現了進步島嶼和遼闊太平洋的生

命力。在這幅由台語歌曲所構築的「海洋意象」中，一首又一首台語歌曲的傳唱，表達的故事與感情也隨之散布到台灣社會上，故事主人翁的悲歡離合、愛恨情愁，投射到台灣社會，往往形成了屬於那個時代最讓人印象深刻的感動。

除了海洋相關創作，體現了台灣人與海洋的交融之美外，藉由考古活動挖掘的海洋相關古物，也是海洋藝術的一部分。三至五萬年前，也就是台灣史前文化的「長濱文化」與「網形文化」時期，當時正值第四冰河期，台灣海峽還是陸地，人和動物可以直接從亞洲大陸走到台灣。接著是新石器文化，包括有大坌坑文化、圓山文化、芝山岩文化、卑南文化等，其中圓山文化遺址中有「圓山貝塚」，是由大量的蜆與少數的蠔、螺等貝類堆積而成。此外，鵝鑾鼻史前遺址距今約三、四千年，出土大量的貝類和魚類骨骼，根據學者研究發現，其中貝類有三十五科六十八種，魚類有十五科以上，還有網墜、魚鉤等器物，顯示當時的原住民已大量使用海洋生物資源作為食物。

除了透過地面上的考古遺跡了解台灣海洋的生命歷程外，也可透過海底考古進行更深入的研究。台灣四週海域自古經歷頻繁的交通，因此除了燈塔、船舶、古堡之外，海底還有不少的沉船遺址，如澎湖「將軍一號」和東沙環礁等。海下考古為海洋國家相當重視的海洋事務，因海下考古可以帶動提升海洋

研究探勘技術，並豐富歷史研究內容，了解過去的海洋互動關係。台灣應仿效海洋先進國家，發展海下考古，經由海底沉船、遺物的探勘、打撈、研究，開拓歷史研究的空間場域，對於海洋科學與歷史學、古文物的研究，都有極大裨益。



四面環海的台灣，海洋意象是藝術創作俯拾可得的題材，這堵位於墾丁佳樂水附近的民宅圍牆，牆上滿滿的魚塗鴉，相當融入週遭環境，又引人注目。



結語

海洋文化到海洋國家



遨遊大海之鯨：台灣海洋文化現況

海洋文化發展的歷程及其累積的文化成果，是形塑台灣海洋文化不可或缺的重要基礎，也是未來發展海洋文化的血脈與養分。欲將台灣文化推向世界海洋文化體系，須有具體的海洋文化政策，而在提出政策之前，則必須檢討分析目前海洋文化發展的現況，說明如下：

(一) 海洋文化體系的研究

1. 海洋擴張體系與歷史：從十世紀左右開始，台灣逐步進入東亞文明的海洋擴張體系中。十六、十七世紀後，更進入大發現時代的世界擴張體系，並扮演重要的角色和地位。在歷史過程中，台灣所扮演的角色目前並未形成完整的研究體系，僅有局部研究散見於中央研究院等學術機構中。

2. 東南亞與大洋洲南島文化：台灣的原住民與東南亞及大洋洲各國的南島語族，在體質與語言文化等，有極密切的關係。南島語族起源於台灣的說法，為目前世界的主流觀點，但研究並未集中，僅散見於各學術及研究機構。

3. 海洋文物古蹟遺址的保護：我國領海位於世界重要的海洋交通動線上，

海底擁有豐富的沉船、遺物等遺跡，海岸地帶也擁有豐富的人類與海洋互動所遺留的各種考古遺址型態。但目前我國法令規定，將海域地區的海洋文物、遺跡、遺址，與陸地上一般的文物、古蹟、遺址併同管理保護，管理法令有所不足。例如，過去進行澎湖「將軍一號」的打撈，即因經驗不足，研究工作大多由業餘人士擔任，水準和成果都有限，難與先進國家相比。直到二〇〇四年，由內政部營建署、高雄市政府海洋局、國立中山大學、國立台灣海洋大學和中華民國水下考古學會等專業人員，在行政院海巡署和行政院國科會艦艇協助下，合作進行東沙群島古代沉船的相關研究時，才開始著手進行較為科學、系統和整合的作業。

(二) 海洋文化體系的教育

1. 海洋學校教育體系：認識海洋、探索研究海洋，是建立人與海洋關係的基礎，國內雖有大學院校、海事專校、高職等教育單位，進行海洋教育的推動，也於各地設有水產試驗研究所，作為重要的漁業研究部門，但這種海洋知識的普及教育，在國民教育體系的課程或教材中，都極為有限。

2. 海洋社會教育體系：社會教育目前主要落實在博物館教育體系中，然

而，中央及地方設置的各級博物館，包括海洋生物博物館、海洋科技博物館、海事博物館及私立的海洋生活館等，都著重在海洋生態的教育推廣，至於海洋文物的保存及海洋文化的推行，則較少著墨，只有少數漁村文化館會涉及漁業文化的說明，但未能提高到海洋文化的教育與推廣。

(三) 海洋文化體系的運作

1. 學術研究深化：目前專業的學術研究，只有中央研究院人文社會科學研究中心長期推動海洋史研究議題，其中含有部分台灣相關的研究課題。其他學術及民間團體，近年來也自行舉辦與海洋議題相關的研討會。但上述研究仍相當侷限於部分主題，未能深化到海洋文化體系的發展與變遷，因此未能從學術研究的結果建立台灣長遠的海洋文化體系。

2. 海洋文教組織：國內雖有海洋台灣文教基金會、中華民國海洋事務與政策協會、黑潮文教基金會等較為活躍的團體，但現有海洋保育或海洋教育的民間組織，為數仍然不多。目前持續關心海洋議題，並積極推動海洋文化教育的工作，多藉由社區參與機制連結文教組織或地方社團，合作推廣海洋相關活動，政府的補助或輔導有限。

3. 海洋生態保護：政府和民間社團舉辦的「淨灘或海洋保護」活動中，活動主旨通常結合海洋生態的保護，但缺乏海洋文化的認知，因此較難落實深度海洋生態體系的保護。

4. 海上航行活動：海上航行原本為台灣重要的海上交通體系，近年來除了海上運輸工作人員或搭船旅行者外，各地區正逐漸建立環海的沿岸航行與河域航行，但大多數以旅遊為主要訴求，較少涉及海洋文化體系的運作。

(四) 海洋文化精神的發揚

1. 海洋文化體系的發揚：人與海洋互動所建立的文化體系，可以透過許多不同層次的文化體系而加以建構，例如國內以描述海島風土而醞釀出的海洋文學書寫與研究，目前仍須再深化、推廣。或以海洋藝術活動的舉辦而論，如部分縣政府所舉辦的「海洋音樂季」，只能算是以海岸為音樂活動舞台而已。目前最具族群特色的海洋文化活動，為每年例行舉辦的台灣原住民海洋祭典文化活動，如阿美族的海祭、蘭嶼達悟族的飛魚祭。不過，這些活動並未能形成完整的海洋文化體系。

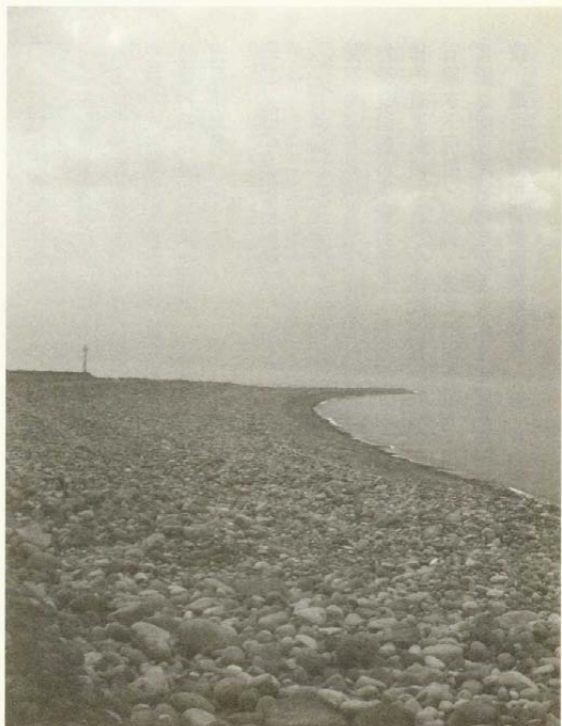
2. 海洋生態體系的發揚：應從對海洋生態體系的了解、利用，到維護著

手。我國目前的水產文化活動，大致從漁業水產文化的商業內涵切入，例如與觀光結合的東港鮪魚季，以及澎湖的「石滷」等漁業活動。至於海上觀光休閒文化，則見於推廣已久的休閒漁業、遊釣、賞鯨豚等活動，然而如此僅落實於海洋利用的一環，而未能擴及對海洋生態體系的了解、利用，到維護的整體性，也因此造成國人對海域的忽視與濫用。

3. 海洋文化精神的發揚：結合海洋人文與生態所建構的海洋文化精神，目前少見於以海洋立國的國人生活體系中，也因此，國人仍以大陸文化體系的視野看待台灣這塊土地與海洋的關係。海洋文化精神的建構與發揚，當為海洋文化體系極度缺乏的部分。

海洋文化的課題

檢視台灣海洋文化的現況，可以發現海洋文化尚在成形中，且仍需要克服以下若干問題：



龜山島滿布卵石的龜尾石灘，隨著潮汐而變幻，孕育出「神龜擺尾」的神秘傳說。

(一) 海洋史觀無法建立

長期以來透過教育而深入人心的「大陸國家」思維，至今無法去除，因此無法以台灣既有的海洋地理位置與海洋歷史發展過程，清晰地建立台灣的海洋史觀。唯有推動海洋歷史研究，重建台灣海洋歷史圖像，進一步反省大陸國家思維體系所建立的文化體系，才能回歸四面環海的事實，並建立以台灣為主體的海洋史觀。

(二) 海洋文化資產缺乏

台灣海岸地帶擁有豐富的因海岸變遷所導致的大量考古遺址，遺留大量人類與海洋互動的各種文化遺物。目前僅有少數遺址得以研究保存，其餘大部分均受建設開發影響而消失。海域部分的台灣海峽，自古即為從西太平洋南下南洋的重要航道，有不少漁民在進行底拖漁網作業時，都曾撈獲古物與化石。但有關水下沉船、古物、遺址的調查研究，至今仍未進行系統性的研究。因此，我國目前可說是仍極缺乏海洋文化資產的研究，具有海洋發展意涵的文物、古蹟、遺址仍須相關機關積極辦理，進一步加以分類、調查、研究，並進行分類

分級的管理和保護。

(三) 海洋文化意識欠缺

由於政權的更迭、長期的海禁，使得國人對於海洋的認識不清，海洋長期被忽視且缺乏認知。因此，對於海洋宗教、信仰、神話、民俗活動（海神、信仰、民俗、儀式）、產業歷史與文化（漁、鹽、商等）、交通工具類型與發展（竹筏、獨木舟、荷船、福船、日船等）及文學、藝術的表現，均未能系統地保存與推廣，也造成國人對於海洋意識的極度欠缺。目前雖有部分文化與藝術的活動或研究，但均屬初步階段，必須積極研究保存並推廣。

(四) 海洋文化的淪落

與海洋關係密切的港口、漁村，在社會變遷過程中逐漸沒落並邊陲化。目前前在漁村中，年輕人口外流問題嚴重、文化及技藝傳承有效機制仍未顯現、漁港風貌缺乏良好規劃與長期維護，社區營造工作的推動需要長時期的經營，因此仍須整合各部會資源投入漁村社區的總體營造，促進漁村的繁榮發展，重現港口與漁村所具有的海洋文化。

(五) 海洋知識教育未能深化

海洋文化認知的海洋科學基本認識與台灣歷史文化經驗，是構成台灣海洋文化的基礎，雖然教育部施政主軸架構四大綱領的台灣主體項下有「確立海洋台灣的推動體系」，企圖透過學校教育，發展海洋地理、歷史、文化、藝術的基礎教育，但目前仍未能深化。在社會教育方面，加速建設籌備中的海洋科技博物館與現存的海洋生物博物館，積極推動海洋科學研究範疇，以及為保存台灣原住民海洋文化而另規劃設立的南島文化園區等，雖能提升海洋知識的社會教育，但目前海洋科學基本認識與海洋文化教材仍相當欠缺，應積極鼓勵學術研究，擷取海洋及本土相關知識，增加舉辦海洋文學、藝術創作等活動，並應用於基礎教育中，從小培育海洋文化觀點。

(六) 海洋生活文化無法落實

因長年海禁而逐漸消失的海洋文化體系，目前仍屬弱勢，且有邊緣化的危機。為落實海洋生活化，應積極進行臨海地區的社區營造與社區參與活動，並持續保存傳揚原住民的海洋文化，藉由生態旅遊與海洋祭典等文化活動推廣，

形塑海洋生活意象。為讓海洋深入生活，須增加民眾親近海洋的機會，如增加休閒活動的多樣性，推動海洋體育活動或海洋運動專案研究，鼓勵參與海洋航行觀光活動，以及水上遊憩活動等。

(七) 海洋文化體系有待建立

由於長年來的壓抑，海洋文化體系仍有待重新建構。此一文化體系，須建立涵括物質面、社會面與精神文化面的文化體系，並以形塑國民的海洋文化性格，展現在言行與思考的不同層面。目前我國海洋文學藝術的蒐整與推動，長期被忽視，相關主管機關宜開創環境、建立機制，加強海洋及漁業文化的重建工作，以利海洋文化的紮根與落實。部分海洋民俗文化活動雖已重新提振，但目前原住民族的各項海洋祭典，與現代的漁捕活動和產業發生衝突，亟須予以制度性的維護，並藉由與觀光活動結合，恢復傳統造船技術、祭祀儀式，重建當地文化活動、人際關係，以提振具有海洋文化特色的休閒活動。



推動臨海地區的社區營造，讓海洋深入生活，是建構海洋文化體系的重點之一。
花蓮美麗整齊的海岸景觀，不但突顯海洋生活的意象，也是最佳的觀光資源。

民主化與海洋政策

海洋文化的政策目標，在於藉著對海洋的探索和思考，讓國人積極挑戰海洋的未知與神秘，培養冒險犯難、包容博大及創新求變的精神，建構豐富多元的海洋文化。未來海洋文化的提升與推展，應以重建海洋歷史圖像、保存傳揚海洋文化、形塑海洋生活意象，以及打造海洋空間特色為政策目標，其執行策略與工作要項分述如下：

(一) 重建海洋歷史圖像

主要的目標在於海洋史觀與海洋文化觀的建立，這一部分必須植基於對海洋歷史文化的研究與教育推廣，建立並深化海洋文化史觀；以具體作為，加強推動對海洋考古、古蹟及遺址等具海洋文化意涵的調查研究；並藉由考古研究、器物古蹟的展示和國際交流合作，呈現海洋歷史脈絡與史觀，以作為海洋文化教育的推廣媒介。

(二) 保存傳揚海洋文化

海洋國家須善用海洋資源來豐富文化藝術內涵，提升國民的文化涵養，而在全球化下的世界舞台中擁有獨特的在地文化風貌，才能具有立足之地。對應策略如下：

1. 加強海洋文化研究與建立海洋台灣意象：海洋文化的研究，包括實質海洋生態與海洋生物文化、海洋文化的風土條件、渡海移民社會的集體心態、與海洋有關的藝文資源等。海島的地理位置，決定了台灣的地緣關係、氣候、洋流、水產資源、海岸地理、經貿航路、港口、涉外關係等基本格局，而這些文化發展的基盤，均須加以深究。此外，台灣除了是一個多元族群社會外，移民社會也是特質之一，包括清代及近代的移入者、離島與本島的人口移動、島內南北的遷移，以及異國婚偶或外籍勞工等，都值得研究。換言之，「移民過海」是台灣住民的集體記憶，這種歷史經驗對國民心態與價值觀，有深刻影響。島國的海洋子民創造累積的經濟產業文化、生活文化、信仰文化、藝術文化等，也必須進行有系統的調查研究整理，進而建立海洋文化資料庫，以便作為研究、保存、展演、教育推廣的資源與參考。

對海洋文化進行發掘研究，進而將各種文化素材與實質環境結合，建立海洋文化意象，將有助於藝術創造轉化，並可培養國人的向心力、認同感。例如，台灣與黑水溝和黑潮洋流的關係、海島高山國的山海地形、岩岸沙岸與降沉上升海岸、東西海岸的對比、港埠與漁港、海岸的地形地物、離島風貌、本島離島的關聯等，均應建立成有意義的文化圖像。

2. 海洋文化藝術的推展：海洋文化藝術的推展，政府應建立長期制度，依循研究調查、轉化創造、展演推廣等途徑，鼓勵進行海洋文化藝術研究、海洋文化資產保存、海洋文化活動推展，以及國際海洋文化藝術交流等不同方向的推廣。

(三) 形塑海洋生活意象

台灣以海島的地緣、地理條件，奠定歷史發展的海洋特色，台灣人多具有海洋的歷史記憶，使人民性格具有活潑、開放、多元的包容性，而對外航運與貿易的蓬勃發達，則使台灣在全球化潮流下，擁有高度的重要性。政府當盡力推動重建海洋歷史圖像，營造海洋空間特色，保存傳揚海洋文化，形塑海洋生活意象，落實海島國家海洋子民的體現。同時，應建立民眾參與海洋生態保

育、環境保護、資源調查及社區營造機制，以提升民眾的海洋文化意識。

(四) 打造海洋空間特色

政府應持續從空間設計與營造的觀點，協助濱海社區、漁港及海港，進行景觀規劃，創造海洋空間的文化特色，並鼓勵社區發掘、詮釋和運用海洋文化資產及文化環境。同時強調透過居民參與模式，自力營造景觀特色及環境美化等工作，打造漁村新風貌。此外，鼓勵社區閒置空間活化再利用，結合地方海洋特色產業及傳統節慶活動，提升海洋文化地方設施的品質和數量。另應配合各部會推動的社區總體營造計畫，如內政部「生態社區示範計畫」、經濟部「地方特色產業」、行政院農委會「營造漁村新風貌計畫」、行政院文建會推動「開發利用文化資產與文化環境計畫」和「健康社區六星計畫」、行政院環保署推動「模範環保社區」等，以建立優質的海洋社區環境與形象。

海洋文化到海洋國家

台灣四面環海，長遠以來的族群文化擁有濃厚的海洋性格，同時也是全世

界海洋文化體系族群「南島語族」的起源地。本來擁有豐富的海洋文化特質，然而從一九四九到一九八七年長達將近四十年的「海禁」，使得在這個階段成長的台灣人，幾乎無法體會台灣與海洋的關係，卻步於海洋之前，甚至忘了海的存在，這不能不說是一種極不正常的現象。台灣舉目是海，與外界的聯絡當然以海洋為主體，海域的資源除了在領海之內得以使用外，透過海域交通的延伸，可以無遠弗屆於世界體系之中，這是歷史上海洋國家得以強大，且擁有豐厚資源的必然法則。我國坐擁如此資源，卻未能善加利用，實在可惜。從歷史發展的過程、文化資產遺留、生活型態發揚等各方面，重新提倡海洋文化與海洋生活方式，思索海洋文化發展的積極意涵，將促使我國跨出海岸，從海洋走向全世界。

海洋是人類文化的搖籃，造就了許多世界文明，而二十一世紀是「藍色革命時代」的願景，也是人類開發利用與保護海洋的新世紀。過去台灣深受傳統大陸型思維模式的影響，使台灣人在無形中忽略環海的資源與優勢，未來若仍只重視陸域的開發經營，而輕忽海洋的永續管理，台灣將會成為「失海民族」、「背海國度」。國際上主要的海洋國家，對於海洋事務的重視與日俱增，如何整合海洋相關事務，發揮高度行政績效，不但是目前國際間最重要的議題

和趨勢，也是台灣邁入新世紀，作為一個「海洋國家」的重大事務。

海洋的開發與利用，必須建立合理的政策。在海洋總體策略上，未來海洋事務的推動，必須以國家海洋權益為優先。在海洋資源的保育利用方面，台灣應以保存自然海岸和棲息環境為優先，依據海洋生態環境的承載能力，加強污染源控制，進行長期性、有計畫的海洋污染調查監測。在海洋科學技術和教育方面，應積極培養海洋開發與保護的科技人才，同時普及海洋知識，提升全民的海洋意識，加強參與國際合作研究計畫和相關組織，以分攤地球村一員的職責，促成共同利益。將來政府並應設計相應的制度，持續發展與培養海洋文化，以發展「愛海、親海」的新文化，使台灣成為一個真正的「海洋國家」。



重塑海洋文化的特質，是台灣建構主體文化，進而塑造國家認同的重要課題。

大事年表

西元	年	號	大事記
一五六三			海盜林道乾泊舟在打狗山。
一六〇三			打狗嶼出現在文獻中。
一六二四			荷蘭人撤離澎湖，據大員（今台南安平）。
一六二六			西班牙人入侵雞籠（今基隆），登陸社寮島（今和平島）築城、建教堂、設堡壘。
一六二九			西班牙人據淡水，建聖多明哥城，進行殖民和傳教工作。
			荷蘭人派遣艦隊攻淡水港，提督嘉烈戰敗。
一六三二			西班牙人溯淡水河入台北平原，並沿河闢淡水直達雞籠的陸路交通，招撫沿河「番社」。
一六三四			二十二艘西班牙商船同時進入雞籠港。
一六三六			西班牙撤淡水駐軍，「番人」乃毀其淡水砲台及教堂四所。
一六四一			荷蘭人攻雞籠、淡水，西班牙人堅守，無功而返。
一六四二			荷蘭人再攻北台，西班牙人因菲律賓有叛亂，守軍外調，

		<p>荷蘭人趁虛攻占淡水，陷雞籠，結束西班牙人十四年的統治。</p>
一六四六		<p>荷蘭人在聖多明哥城址上重築新城，即今紅毛城。</p>
一六六一		<p>鄭成功征台，克鹿耳門，圍熱蘭遮城，荷蘭人投降，召回淡水、雞籠守軍。</p>
一六六二		<p>鄭成功率兵來台，打敗荷蘭人，取得「熱蘭遮城」後，為紀念其故鄉，改稱「安平鎮」。</p>
一六六八		<p>荷蘭人孤立無援，棄守雞籠、台北。</p>
一六七〇		<p>英國東印度公司要求與鄭經通商，雙方締結條約，並劃訂安平與廈門互市。兩年後在安平設立商館，以總理貿易事宜。</p>
一六七三		<p>閩人徐阿華因捕魚被颱風吹到旗後，後回鄉率同鄉六姓族人到旗後開墾，並迎奉湄州媽祖分靈蓋「媽祖宮」（今「旗后天后宮」），為高雄市第一座媽祖廟。</p>
一六八一		<p>清兵謀攻台灣，鄭克塽命左武衛將軍何祐為北路總督，率兵戍守雞籠、淡水。</p>

一六八三	清康熙二十二年	清將施琅攻台灣，克澎湖，鄭氏北路總督何祐以雞籠、淡水降清。清廷設立台灣府，受福建省管轄，下置台灣、諸羅、鳳山三縣，安平鎮隸屬鳳山縣。同時為鞏固軍防，在安平設水師協鎮署。
一六八四	清康熙二十三年	清廷統治台灣設一府：台灣府，三縣：台灣、鳳山、諸羅。淡水屬諸羅縣，縣治設諸羅，並派安平水師十人駐淡水。
一六九七	清康熙三十六年	仁和人郁永河來台灣採礦，著《裨海紀遊》，詳細記載台灣風土民情。
一七一—	清康熙五十年	設淡水防兵，黃曾榮移駐淡水。
一七二二	清康熙五十一年	雞籠通事賴料建千豆靈山廟。
一七二四	清康熙五十三年	諸羅知縣周鍾瑄北巡，至雞籠、淡水，登八里坌山（今觀音山）。清廷派傳教士來台測繪地圖，對安平等地的勘繪尤其詳細。
一七二七	清康熙五十六年	福建巡撫陳瓊北巡上淡水，遍歷各「番社」後奏請添設淡水營守備。

一七二一	清雍正九年	置八里坌巡檢，開八里坌港加入島內貿易。
一七三二	清雍正十年	改淡水營守備為都司，仍駐八里坌。相傳滬尾居民於這年 建福佑宮及上帝公廟。
一七三三	清雍正十一年	建八里坌巡檢署。
一七五〇	清乾隆十五年	七月，大風雨，毀八里坌巡檢署。
一七八八	清乾隆五十三年	開八里坌為淡水港，准予通航泉州的蚶江與福州的五虎 門。
一七九六	清嘉慶元年	淡水居民與渡海海仕紳共同出資設立「望高樓」於今沙崙， 是全台首座燈塔。（今已傾圮）
一八二二	清道光二年	台江嚴重淤積，使得安平與台灣本島相連，而船隻也放棄 鹿耳門的航道，改由安平進出。
一七二二	清康熙六十一年	清廷為獎勵安平地區百姓幫忙平定朱一貴之亂，將安平鎮 改為「效忠里」。
一七二一	清康熙六十年	水師協副將許雲因率兵平定朱一貴之亂而陣亡，安平百姓 特別設立「五忠祠」紀念他。
一七一八	清康熙五十七年	置淡水營守備駐八里坌。

一八三七	清道光十七年	英人載鴉片入雞籠易樟腦，閏七月到滬尾，泊港三個月之久。
一八四〇	清道光二十年	清英鴉片戰爭，英艦窺台，於是加強滬尾、雞籠防務，增滬尾砲位。之後台灣兵備道姚瑩又於四草及安平等地架設小砲台，以鞏固海防。
一八五一	清咸豐元年	外國商船至滬尾、雞籠貿易，由官方給予執照並徵稅。
一八五五	清咸豐五年	美國威廉安遜·羅賓奈兄弟購置三桅船「科學號」，並於打狗港建立碼頭、倉庫及燈火信號所。
一八五八	清咸豐八年	清廷因英法聯軍之役，被迫簽訂《天津條約》，允開淡水為通商口岸。外商及傳教士大量湧入，也促成了安平的發展。
一八六〇	清咸豐十年	第二次英法聯軍簽訂《北京條約》，台灣開放安平、淡水兩港口，打狗港開始建港。
一八六一	清咸豐十一年	改水師守備署為滬尾海關公署。英領事館由安平移駐滬尾，設於駐泊淡水的怡和洋行船隻「冒險號」上。
一八六二	清同治元年	滬尾設關開市，英國與清廷訂立「紅毛城租約」，以十兩

一八六三	清同治二年	為租借金，一百兩作為英國領事館的修繕費。 雞籠正式開港。
一八六四	清同治三年	打狗海關正式成立，次年英商於柴山峭船頭上建造紅磚洋房樓，後成為英國領事館，仲裁所有洋人糾紛。
一八六七	清同治六年	英商設立和記與德記洋行。
一八七〇	清同治九年	准許開採雞籠煤礦。
一八七二	清同治十一年	三月九日，加拿大基督教長老會傳教士馬偕博士抵淡水，以此為傳教、醫療和教育基地。日本初置領事於福州，兼管淡水業務。
一八七四	清同治十三年	始派輪船護送鄉試士子，由滬尾內渡。沈葆楨為對抗日人藉牡丹社事件入侵台灣，在安平南方二鯤鯓築「億載金城」砲台。
一八七五	清光緒元年	沈葆楨奏請裁淡水同知，添設台北一府三縣，以資治理。於是置台北府，管轄艋舺，下設三縣，附郭一縣曰淡水，改淡水廳為新竹縣，噶瑪蘭廳為宜蘭縣。雞籠改稱基隆。林本源捐地建奠濟宮。

一八七七	清光緒三年	開採北投及金包里（今金山）的硫磺礦，設滬尾油車口儲磺場，收買民間私熬，專司收發，需磺各營局皆來台運購，仍禁民間私售。
一八八一	清光緒七年	福建巡撫岑毓英派撥蒸汽船一艘，定期由基隆、淡水航行福州。
一八八三	清光緒九年	清法戰爭爆發，為加強台灣海防，重修滬尾、基隆砲台。
一八八四	清光緒十年	<ul style="list-style-type: none"> • 三月，馬偕博士創「淡水女學堂」，開婦女學堂之先。 • 六月，法水師提督孤拔乘旗艦「奧爾查號」，率艦隻五艘，陸軍三千人入基隆港，另以三艦窺滬尾，提出最後通牒。 • 七月十四日，法艦轉窺滬尾，守將記名提督孫開華以八營部隊防禦，法軍偵察後即去，乃增滬尾砲勇百名。 • 七月二十日，欽差劉銘傳視師滬尾，孤拔也乘艦遊弋海面，測探海道，並下令封鎖滬尾港口。 • 八月十三日，法將李士俾麥率艦抵滬尾，發戰爭通告，諭西歐居民。十四日破曉，法艦砲擊滬尾，清軍猛烈反

一八八八	清光緒十四年	<p>擊，大霧瀰天，法軍砲不能中，受創而退，清軍撤基隆守軍，增援滬尾。二十日，法艦攻滬尾，砲擊各要隘，統領孫開華伏兵油車口、八台山各要處等待，十時法軍登陸，清軍分頭圍攻，肉搏前進，斬敵五十，擊斃法軍官二人、法兵三百餘人，獲格林砲一門。</p> <p>● 九月，法軍宣布封鎖台灣。艋舺市井少年奉清水祖師像到滬尾助戰。十月，法艦封鎖沿海港口。</p> <p>● 台灣兵備道劉璈發動營兵填造台南及安平間的大道。</p> <p>● 法艦入侵基隆，劉銘傳至基隆督防。</p>
一八八六	清光緒十二年	<p>清法議和，解除淡水港封鎖。淡水中寮望族燕樓李氏「叔侄同榜」及第武舉人。</p>
一八八五	清光緒十一年	<p>設電報總局於台北，架設由基隆、滬尾至台北的電線。滬尾海關歸巡撫監督。設台北府稅釐總局，分設滬尾卡及基隆分局。建「海門天險」砲台。</p>
		<p>二月，由基隆、滬尾通台南的電線竣工。十月，革新郵政，設總局於台北，於滬尾添設郵站。設滬尾港口燈塔。</p>

一八九五

清光緒二十一年
日明治二十八年

淡水貿易達到頂點，占全台總貿易額的百分之七十四點九。

- 五月十七日，日中西中佐率部至滬尾。日軍大本營參謀步兵大佐福島安正率佐藤憲兵大尉等六十人、通譯官十一人，乘八重山軍艦，由基隆至滬尾，入海關署，設淡水事務所。十八日，日軍奪滬尾及基隆港稅務，並派兵偵察八里坌，派遣軍艦三艘，清掃淡水港口地雷。日軍設淡水電信通信所。日軍撤淡水事務所，改置淡水支廳，隸台北縣。

- 十一月十七日（日曆一月一日）七時許，金包里（今金山）義軍簡大獅部約六百餘名，出江頭（今關渡）以攻淡水；日軍淡水守備隊會赤羽支隊，憑淡水街天公廟至墓地為陣，戰至八時，在淡水街進行肉搏戰；日軍憑壁防禦，砲火熾烈，義軍乃退至街外高地。

- 十九日，台北各地紊亂，英人派艦至淡水保護僑民。

- 《馬關條約》割讓台灣。十月，日軍攻陷安平，直入台

一九〇六	日明治三十九年	暴風雨使得安平港嚴重淤積，水道閉塞，海運及商業地位
一九〇三	日明治三十六年	(今三芝) 間道路興工。基隆港貿易超過淡水。
一九〇一	日明治三十四年	糖，為台灣第一波工業革命。
一八九九	日明治三十二年	日本三井集團於高雄橋仔頭設立台灣第一座新式機械製 腦出口港。 • 基隆築港工程正式動工。
一八九八	日明治三十一年	及職員公館宿舍，「熱蘭遮城」的原貌從此不復得見。 • 三月二十六日，淡水小學校成立。三月三十一日，淡水 自來水工程竣工。四月二日，日本大阪商船公司開設淡 水、香港航路。六月，定淡水、基隆二港為台北區域樟
一八九七	日明治三十年	南。後置安平為支廳，隸屬於台南廳。 日本郵船公司開設淡水到福州及香港間的航線。五月十七 日，公布修正「台灣總督府地方機關組織規程」，改設滬 尾辦務署，轄芝蘭三堡，始置街、庄長。

一九〇八	日明治四十一年	已有漸趨沒落之勢。
一九〇九	日明治四十二年	打狗港開始現代化建築港口工程，打狗至基隆鐵路全通。
一九一〇	日明治四十三年	廢止淡水與廈門、福州間航線。
一九一三	日大正二年	英國領事館及外商紛紛離去，安平港的地位每況愈下。
一九一六	日大正五年	日本人將哈瑪星填海造鎮完成，台灣開始有現代化城市，率先供應自來水、電燈、電話，打造打狗成為政治、經濟中心，並為西部鐵路與高雄港海陸樞紐。
一九一九	日大正八年	基隆港貿易額超過淡水港，成為全台首要貿易港口。
一九二〇	日大正九年	台灣所有製糖關係人聯合開設打狗鐵工所（相當於現在的中鋼），因高利潤糖業為當時日本政府在台灣的重要經濟來源，因此為其開發鋼鐵業，為增進糖業產量而設立糖廠機械化，為達到糖廠機械化及運輸而建造鐵路、公路及貿易港口。
一九二一	日大正十年	台灣總督府重新調整行政區，設高雄州，「高雄」首次現身歷史，打狗改名高雄，打狗港也更名為高雄港。 二萬噸級巨輪「太陽號」駛入基隆港。

一九二二	日大正十一年	日人為重振安平及府城的地位，開築新運河，並於四年後通航。
一九二七	日昭和二年	淡水郡人士成立「淡水港施設期成同盟會」，發表計畫書，建議重修淡水港。
一九三一	日昭和六年	基隆田寮港運河開通。
一九三四	日昭和九年	基隆正濱漁港竣工。
一九三五	日昭和十年	完成橫跨「八尺門水道」的基隆橋，即「和平橋」。
一九三六	日昭和十一年	八斗子火力發電廠興建，台灣船渠株式會社（基隆中船總廠前身）成立。
一九三八	日昭和十三年	日人在安平舊港南方建造的新港完工，但十年後泥沙再度淤積，碼頭功用大減。
一九四五	日昭和二十年	五月十三日，盟軍飛機轟炸淡水。八月十五日，日本宣布無條件投降，第二次大戰結束。十月八日，中國軍憲兵第四團，乘戎克船由淡水登陸。十一月，淡水中學、淡水女中歸還基督教長老教會。十二月一日，成立海關台北總關淡水支關。成立安平區公所，並於次年劃入台南市七個行

一九四六	民國二十五年	政區之一。基隆市政府正式成立，設基隆為省轄市。 淡水港燈台修復竣工，開始放光。二月四日，淡水鎮天花蔓延，施行緊急救治。戰後高雄港沉船一百七十八艘，開始清理打撈。一九六二年開始拆解進口舊船，開創台灣「拆船王國」歷史的一頁。
一九四七	民國三十六年	十月十六日，成立淡水港務辦事處，開放為航行省際港埠。
一九五三	民國四十二年	淡水避風港防波堤及碼頭工程完工。
一九五五	民國四十四年	十二月十日，淡水區漁港竣工。
一九六一	民國五十年	基隆港外港擴建工程動工。
一九七〇	民國五十九年	十大建設，中鋼、中船興建，使高雄成為台灣鋼鐵重鎮。
一九七三	民國六十二年	基隆港內港改建工程全部完工啟用。
一九七五	民國六十四年	八斗子漁港動工興建，八斗子煤礦全部停採。
一九七六	民國六十五年	「海功號」實驗船首次從事南極蝦捕撈加工實驗工作。
一九七七	民國六十六年	科威特油輪「布拉哥號」在基隆外海擱淺，漏油嚴重污染海岸及港域。

一九七八	民國六十七年	五期市地重劃，使得原本一片魚塢地的安平區進入了新的發展階段，由於新市府及議會都設置在此，成為新的市政中心。
一九八九	民國六十八年	「海門天險」砲台進行修護，成現今樣貌。
一九九四	民國八十三年	四月，淡海新市鎮第一期綜合示範區破土動工。
一九九七	民國八十六年	三月，捷運淡水站至中山站通車。
二〇〇二	民國九十一年	<ul style="list-style-type: none"> • 六月，第一期淡水河岸景觀工程（淡水捷運後側到小漁港段）完工。 • 基隆港有史以來最大的靠港輪船，全世界排名第二的英國籍「星辰公主號」豪華郵輪，首航泊靠基隆港，總噸位十萬九千噸。
二〇〇三	民國九十二年	二月，淡水漁人碼頭跨港大橋完工開放。

延伸閱讀書目

- 王韶君，〈台灣海洋文學的發展與文化建構（一九七五～二〇〇四）〉，國立台北教育大學台灣文學研究所碩士論文，二〇〇六。
- 何傳坤，〈台灣的史前文化〉，台北：遠足文化，二〇〇四。
- 李永熾等，〈台灣主體性的建構〉，台北：允晨文化，二〇〇三。
- 李素芳編著，〈台灣的海岸〉，台北：遠足文化，二〇〇一。
- 林玉茹，〈清代台灣港口的空間結構〉，台北：知書房，一九九六。
- 邱文彥主編，〈海洋文化與歷史〉，台北：胡氏圖書，二〇〇三。
- 國立故宮博物院編，〈福爾摩莎：十七世紀的台灣、荷蘭與東亞〉，二〇〇三。
- 洪泉湖，〈台灣的多元文化〉，台北：五南，二〇〇五。
- 胡興華，〈台灣的漁業〉，台北：遠足文化，二〇〇三。
- 胡興華，〈海洋台灣〉，台北：農委會漁業署，二〇〇二。
- 國立台灣博物館，〈福爾摩莎：大航海時代的台灣與西班牙〉，二〇〇六。
- 國立歷史博物館編，〈海洋台灣：人民與島嶼的對話〉，台北，二〇〇五。
- 陳芳明，〈殖民地摩登：現代性與台灣史觀〉，台北：麥田，二〇〇四。

- 陳柔縉，〈台灣西方文明初體驗〉，台北：麥田，二〇〇五。
- 陳國棟，〈台灣的山海經驗〉，台北：遠流，二〇〇五。
- 湯錦台，〈大航海時代的台灣〉，台北：貓頭鷹，二〇〇一。
- 黑潮海洋文化基金會，〈台灣的漁港〉，台北：遠足文化，二〇〇四。
- 經典雜誌編，〈島與陸：唐山過台灣、台灣過唐山〉，二〇〇四。
- 賈福相編，〈人與海：台灣海洋環境〉，台北：聯經，一九九八。
- 戴昌鳳編著，〈台灣的海洋〉，台北：遠足文化，二〇〇三。
- 戴震宇，〈台灣的城門與砲台〉，台北：遠足文化，二〇〇二。
- 戴寶村，〈近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨船〉，台北：玉山社，二〇〇〇。
- 戴寶村、王峙萍，〈從台灣諺語看台灣歷史〉，台北：玉山社，二〇〇四。
- 戴寶村編，〈台灣歷史的鏡與窗〉，台北：國家展望基金會，二〇〇二。

台灣的海洋歷史文化

作者——戴寶村

發行人——魏淑貞

出版者——玉山社出版事業股份有限公司

地址／台北市106仁愛路四段一四五號三樓之二

電話／(02)二七七五三七三六

傳真／(011)二七七五三七七六

電子郵件信箱／tipi395@ms19.hinet.net

玉山社網站網址／<http://www.tipi.com.tw>

郵撥帳號／一八五九九七九九

玉山社出版事業股份有限公司

主編——蔡明雲

執行編輯——許家旗、林邦由

行銷企劃——楊杰龍

業務行政——林志亮

法律顧問——魏千峰律師

排版——極翔企業有限公司

印刷——松霖彩色印刷有限公司

初版一刷——二〇一一年一月

定價——新台幣二八〇元



玉山社
◎行政院新聞局版北市業字第十四號◎
版權所有・翻印必究

※缺頁或破損的書請寄回更換※

國家圖書館出版品預行編目資料

台灣的海洋歷史文化／戴寶村作. -- 初版. -- 台北市：玉山社, 2011.01
面； 公分.-- (本土新書：113)

ISBN 978-986-6789-94-6 (平裝)

1. 台灣史 2. 海洋 3. 文化

733.22

99025844

購買玉山社書籍的方法

◎請上玉山社網站查詢書籍（享有優惠），並直接向我們選購。

網址：www.tipi.com.tw

傳真電話：(02) 2775-3776

◎請向國內各大書局詢購。

◎請直接到郵局劃撥，帳號：18599799，戶名：玉山社出版事業（股）公司。

◎請親自到本社購買。

地址：台北市106仁愛路四段一四五號三樓之二

中華民國壹零零年叁月柒日 送存

玉山社台灣史精選書目

從台灣諺語看台灣歷史

戴寶村、王峙萍◎著 定價：350元

諺語發源自民間，生活百態、社會萬象，盡濃縮在三言兩語中，別具巧思又饒富寓意。以這般親切的語言、生動的詞彙，敘說耐人尋味的台灣故事，不矯飾、不虛偽，讓我們看見真實的台灣歷史。

台灣史論文精選（上、下）

張炎憲、李筱峰、戴寶村◎編 定價：上下各380元

精選台灣史相關的主題研究成果，希望透過這套書，讓有心研究台灣史的讀者，能迅速掌握關鍵重點，更期許能帶動新的台灣研究意識，使得土地、人民和歷史之間的關聯更能凸顯，更被珍惜。

鑽石台灣——多元歷史篇

陳郁秀◎編著 翁佳音、劉益昌、薛化元◎審定

戴寶村◎特別推薦 定價：490元

重點式閱覽台灣的歷史脈動，讓你一目瞭然與鑽石切面一樣多元的台灣文化，是最簡便的台灣史入門工具書。特別附贈整張「台灣·世界歷史年表」，不用翻頁，就可清楚看見台灣在世界上的位置。

台灣史100件大事（上、下）

李筱峰◎著 定價：上下各390元

以當前台灣的時空為立足點，基於「台灣主體歷史」的想法，從台灣歷史上選出一百件大事，加以串聯，讓台灣讀者能夠了解台灣近三、四百年來的各種變貌，看到台灣人的辛酸血淚與奮進掙扎，發現台灣歷史的特殊性格。

快讀台灣史

李筱峰◎著 定價：280元

以簡潔的文字、清晰的觀念、豐富的圖片，娓娓道出台灣從史前時代到當今的時代變換，全書一氣呵成，思想一貫，無論您是否熟悉台灣歷史，都能藉由此書，以最短的時間全盤瞭解台灣的歷史。

快讀台灣歷史人物（I、II）

李筱峰、莊天鵬等◎著 定價：I、II各320元

歷史人物的故事，不同於一般以政治事件為主的歷史那麼生硬與遙遠，本書精選六十位在台灣歷史上具有特殊表現的人物，希望藉由淺顯易懂的文字、豐富的圖像資料，呈現這些歷史人物的故事，提供給讀者另一個看待台灣歷史的角度。

更多台灣史相關書籍，請上<http://www.tipi.com.tw>查閱



004149568

新的主體文化與共同價值。

發現各族群間的共同點，進而形塑新世代的民族特質，

從海洋的角度觀看台灣的歷史與文化，

「鹹水」是台灣人的共同歷史記憶，所有的台灣人都都是海洋之子

台灣是一個多元族群的國家，就移民歷史特質而言，

則增加了台灣社群構成的多樣性。

而一九四九年另一批橫越台灣海峽移入台灣的新住民，

其冒險、奮鬥、打拚、追求「出頭天」的精神，成為台灣強韌生命力的根源，

清帝國治台期間，漢人冒險渡過黑水溝前來台灣，

東海岸的卑南族有海祭祭典，蘭嶼島上的達悟人更是典型的海洋民族。

部分史前族群和平埔族人駕駛側翼板的船隻配合洋流、季風遠航，

居住在島上的各個不同族群，也都有海洋活動的歷史經驗，

身處廣闊海洋中的台灣島，不但形成過程與海洋密切相關，

ISBN 978-986-6789-94-6



9 789866 789946



定價280元

A113