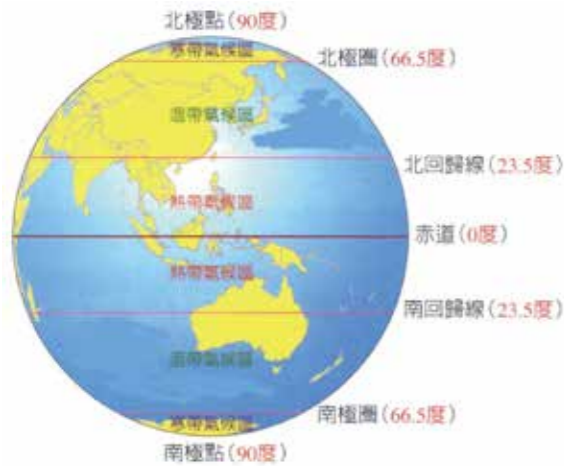


島嶼臺灣 海洋文化

文·圖片提供／戴寶村（吳三連臺灣史料基金會祕書長）



▲臺灣在地球上的位置。

121°24'是東經與北緯在臺灣的交會點，正是臺灣在地球上的座標位置，臺灣是亞洲陸塊東緣的大島，是西太平洋島鏈系列的樞紐要地，這種海島的地緣關係與海島地理環境，影響臺灣歷史發展的特質，包括海島地緣開放性、多元族群多樣文化、移民與被殖民的歷史，以及快速近代化與國際化等，這些都是構成海洋臺灣的歷史圖像。

海洋環境與水產

海洋歷史文化的基礎在於臨海條件、海岸、港灣、海洋知識、經濟生計、航具航技、國家政策、人文因素等。臺灣東部由南往北有黑潮，臺灣海峽有由北而南的中國沿岸流，海流與漁業、航運都有密切關係。一天兩次的漲退潮對港口航運及沿岸漁業活動影響

深遠。一千多公里的海岸線地形亦各不同，如澎湖或北海岸先民圍築石滬可捕魚，西南平直沙岸成為貝介類的產地或是養蚵業。每年固定東北、西南季風的轉換，則使臺灣成為季風亞洲的海洋交通網絡的節點。

臺灣民間一直有「靠山吃山、靠海吃海」的俗語，例如春夏之際北海岸地區的人會去採石花菜做成石花凍來食用。臺灣有些魚的名字源自原住民語，像北部的佳臘魚、臺南的虱目魚，都是平埔族語。烏魚是季節性洄游魚類，早期中國漁民來臺灣海域捕捉烏魚，這些漁民會說是去「雞籠山」捕烏魚，或是一直南下到「北港」、「臺員」、「打鼓山」來捕烏魚，烏魚可說是引導漢人來臺的領頭魚。

日治時代，臺灣的漁業有革命性的變革，日本人帶來新式的動力漁船和探魚技術，現今臺灣漁業普通使用的設備、技術及用語，許多都還是日本時代遺留下來的。臺灣的養殖漁業非常發達，從吳郭魚、草蝦、鰻魚到石斑魚等的繁殖成功，就是很好例子；遠洋漁業如捕鮪魚，更是名列前茅的漁業大國。

海洋經貿

臺灣的海上貿易一直很發達，從荷、西時代的殖民商貿，鄭氏王國的海



▲約 1640 年繪製的臺灣海圖。

商性格，清治時代臺灣與大陸的區域分工、農商經濟，日治時代的內臺貿易到東亞商貿網絡。

戰後，中華民國政府遷臺以來，出口貿易帶動產業經濟發展。2022年世界貿易組織統計，臺灣進、出口貿易總值在全球排名都是第十六位，臺灣的國內生產毛額（GDP）排名世界第二十一名，國民所得排第二十七名。這些指標充分凸顯臺灣出口導向經濟的成就，也因此即使在外交困境下，仍然能在國際產業鏈和分工體系占有關鍵性的地位。

港口與航運

清代，陸、臺之間航運往來頻繁。清政府在1684年指定臺南府城安平，1784年指定中部的鹿港，1794年再指定北部八里坌，作為兩岸正式貿易進出的港口，這三個政府指定的港口，民間一般稱之為「正港」，在政府方面則是叫做「正口」，所以臺灣有「一府、二鹿、三艋舺」的諺語。臺灣港口對於南北交通的作用也很重要，由於臺灣的地理形勢，幾乎所有河流都是東西向，形成破碎的地形區塊，因此陸路交通南北



▲ 1923 年的基隆港景象。

往來費時，坐船沿海岸航行反較方便。

臺灣沿岸分布的港口，如烏石港、淡水、南寮、後龍、大安、梧棲、龍井、鹿港、北港、東石、布袋、安平、東港等，在三百多公里的海岸線上，平均每四十公里就有一個港口，構成一個一個的經濟市場圈，沿海也發展出帶狀的港口市鎮。日治時代，這些舊港口都相繼沒落，日本全力建設基隆和高雄港，同時興建縱貫鐵路連結南北；1924年，這兩個新興的港口市街都已有相當發展，遂在同一年改制為市。今日的高雄已經發展為世界著名的貨櫃轉運港，也是臺灣最大的海洋港都。

海洋活動須借助於航海船隻，臺灣的平埔族人用過稱作「艋舺」的獨木舟，也有和東南亞大洋洲類似的側翼板（out rigger）的船；蘭嶼達悟族人的拼板舟則是高度工藝技術的表徵。早期西部沿海岸漢人最常用的船隻就是竹筏，現在改用塑膠管組裝成膠筏，仍然普遍的在使用。

清治時代，臺灣海峽航行的帆船非常多，西洋人後來以Junk（船的福佬



▲日治時期，漁民划竹筏出海捕魚。(圖片出處／開放博物館 典藏／國立臺灣歷史博物館)

語音)稱呼唐山帆船，日本人則以「戎克」的拼音稱呼這種中國形帆船；十九世紀後期蒸汽輪船引進，蒸汽機械動力船隻逐漸取代風帆船。

隨著時代演進，船隻的噸位增加，速度加快，船隻形態、功能多樣化，尤其1960年代之後，貨櫃運輸成為海運主流，臺灣陸續有陽明、長榮、萬海、立榮、德翔等多家海運公司成立，已是世界重要的海運國家。

渡海移民

臺灣除了南島語族原住民，有好幾波的渡海移民潮來臺。

最早有荷蘭人引進福建、廣東的移民來臺灣種植米、糖，可說是最早的外勞華工。清治時代，福建、廣東因為人口壓力，大量移民渡臺，發展農商經濟，並落地生根在地化，建構漢人主流社會的形態。日治時代，日人曾經有計畫的進行農業及漁業移民，東部的花蓮和中部彰化、雲林，還可看到日本移民村的殘留遺跡。二十世紀後期，婚姻移民增加，許多東南亞的移工來到臺灣，臺灣也是全球化下跨境移民顯著地區。

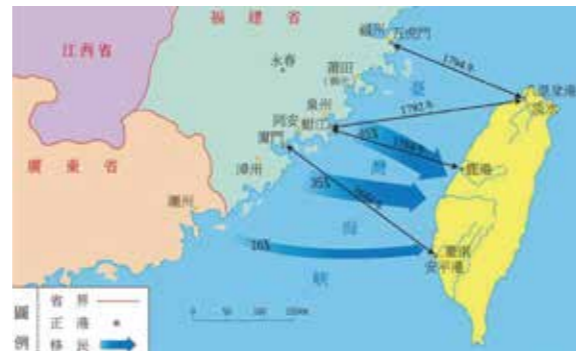
海洋信仰文化

海洋對於人類的信仰與文化有著深刻的影響。

從古至今，海洋對人類都是神祕又充滿危險的意象，很自然的發展出與海洋有關的信仰。臺灣的民間海洋信仰中最重要的就是媽祖，林默娘從湄州升天為神，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，和臺灣人的海上活動息息相關，媽祖從守護海上船民安全的女神，逐漸變成全臺灣人民的主要信仰，不再限於海上神明的角色，甚至成為守衛臺灣的神。

1884年清法戰爭中，法軍進攻登陸淡水，後來被逼撤退之後，淡水居民傳說是媽祖顯靈出征打敗法軍。另外，如第二次大戰末期臺灣各地遭美軍轟炸，許多地方都有媽祖接炸彈保護民眾的傳說，如屏東縣萬丹鄉的萬惠宮就有媽祖接炸彈使得地方免於轟炸的故事。

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Poseidon是以男性的形象出現，



▲臺灣的漢人移民原鄉及正港。

手拿三叉戟，表情凶惡，顯示海洋在希臘人心中帶有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。

除了媽祖信仰，與海洋有關的神明是水仙尊王，水仙尊王是很多種神，如傳說中的大禹、詩人屈原、項羽、李白等都是水仙。此外，由北極星(航海者夜間辨識方向的指引)神格化的玄天上帝，以及臺灣西南海岸盛行的王爺信仰，也是海洋信仰文化之一。

臺灣與離島關係

臺灣周邊有許多離島，透過海洋的聯繫，本島及離島因航程距離而有不同的關係。最大的離島澎湖，和高雄就有很密切的關係，澎湖有大量的人口移民到高雄定居；金門、馬祖本來和臺灣的關係並不緊密，因為政治環境的轉變，改變與臺灣連結的關係，像新北市的永和地區，有金門人移居的群聚現象，桃園市的八德、大湳也有馬祖人聚集的社區。此外，蘭嶼與綠島的對應關係，以及和臺灣本島的互動，都值得我們觀察了解。

國家海洋政策

大航海時代以來，各國對海洋日益重視，海權觀念與國際關係成為臨海國家的重要事務，國家政策的改變與落實，可以影響人與海洋的關係。例如中國明、清時代採取「海禁政策」，限制人民向海洋的探索，也妨礙了海上經貿的發展，閉關自守的結果深刻影響歷史發展的走向。反觀日本，受到西洋國家

壓迫，走向開放改革，進行脫胎換骨的明治維新，蛻變為現代化海洋國家。

臺灣原本具有的海島條件與海洋子民，是形塑國家與文化的基礎，但因受到長期威權體制與大陸性格文化的影響，臺灣人對海洋欠缺認知，心態與行動長期被「陸封」，原本應該具備的開放、熱情、冒險、奮鬥、進取的海洋性格無法發揮彰顯。直到九〇年代後，隨著自由化與民主化，開始著重海洋相關議題，海洋教育陸續推動，設在屏東的海洋生物博物館於2000年開館，設在基隆的海洋科技博物館也在2013年開館，可作為海洋教育進程的指標。

在國家海洋政策方面，九〇年代中期以後陸續制定海洋相關法令，2004年成立「行政院海洋事務推動委員會」，2018年正式成立海洋事務委員會，將機關設在海洋港都高雄，改變過去重陸輕海的政策，落實海洋立國的展望；2019年成立國家海洋研究院，協助海洋委員會辦理海洋政策規畫、海洋資源調查、海洋科學研究、海洋產業及人力培育發展業務，為國家海洋智庫。☞



▲今日的高雄已經發展為世界著名的貨櫃轉運港。(攝影／lilyusu 圖片出處／開放博物館 典藏／數位島嶼)