

台灣史的海洋性格

～戴寶村

◆ 1954年生

◆ 台灣師範大學歷史所博士

◆ 曾任台北市文獻委員會委員

◆ 現任中央大學歷史研究所副教授、台灣歷史學會秘書長
台灣國家山岳協會理事長

◆ 代表編著

◎ 台灣開發史，空中大學

◎ 台北都會圈客家史，台北市文獻委員會，1998

◎ 淡水河流域變遷史，台北縣立文化中心，1998

◎ 近代台灣港口市鎮之發展：清末至日據時期，1988

◎ 台中港開發史，台中縣立文化中心，1987

◎ 清季淡水開港之研究（1860－1894），1983

◎ 台灣島・台灣省・台灣國：歷史文化評論集，台北縣立文化中心，1996

◎ 台灣史論文精選，玉山社，1996

◎ 近代台灣海運發展——戎克船主長榮巨舶，玉山社，2000・11



● 授 課 大 綱 ●

一、海洋史的概念

二、海島地理特質與歷史發展

- (1) 島嶼地緣關係與歷史
- (2) 海之民的文化風格

三、「過鹹水」的渡海經驗

- (1) 唐山過台灣心肝結歸丸
- (2) 早、新住民的在地化

四、靠海吃海的海洋生業

- (1) 海業與台灣歷史
- (2) 漁村、漁港的社會文化

五、海洋作為航運與貿易的通路

- (1) 一府二鹿三艋舺至開港通商
- (2) 航向世界的 EVERGREEN

六、從海洋看台灣

● 參考書目 ●

- 1 · 曹永和《台灣早期歷史研究》，聯經，1979
《台灣早期歷史研究續集》，聯經，2000·10
《中國海洋史論集》，聯經，2000·10
- 2 · 戴寶村《近代台灣海運發展》，玉山社，2000·11

島之國海之民

——台灣的海洋歷史圖像

～戴寶村

這百年來是國家機制力量最強的時代，
台灣島民的歷史始終是被發現、被書寫、
被詮釋，由統治者之眼去認識台灣，進而
認同統治者之國，台灣人至今尚未真正的
「自我發現」，了解海洋島國人民的歷史。

海洋島國的 地理環境

台灣是東亞的海島國家，面積不算大，但在世界一百九十三國當中可排名第八十，人口則排第四十名，MIT 的產品流通於國際市場，台灣人遊歷於全球海角天涯，可是台灣人卻是自我認同與國家定位最迷亂的國家。台灣歷史經歷過大航海時代，以 FORMOSA 之名「被發現、被殖民」，繼而成爲鄭家海上王國，清帝國長期的邊陲之地，一八九五年被日本領有殖民，二次戰後由中華民國政府接收統治，這百年來是國家機制力量最強的時代，台灣島民的歷史始終是被發現、被書寫、被詮釋，由統治者之眼去認識台灣，進而認同統治者之國，台灣人至今尚未真正的「自我發現」(Self Discovery)，了解海洋島國人民的歷史。

台灣島的地緣、地形、氣候、生態影響了島民的生業、生活與集體心態，台灣西隔台灣海峽一八〇至二二〇公里與中國福建相接，單此一海峽之名稱即已凸顯台灣的主體重要性，由於海峽的寬度尚在漢人敢於橫渡的距離，二、三百年前閩粵移民能夠大量渡海而來成爲島上主流社群，今日也由於此一近鄰因素，使台灣飽受霸權中國的威脅。北邊的日本早在十六世紀末年就已注意到台灣——「高砂國」，一八七四年出兵南台灣（牡丹社事件），初試南進之圖未成，二十一年後



則藉馬關條約領有台灣，殖民統治達五十年之久，「日本時代」成為眾多台灣人共同歷史記憶的代名詞，對台灣歷史發展影響至鉅。戰後日台非殖民地關係也久無正式外交；但台灣對日經貿倚賴之深人人皆知，政治戰略地緣關係密切，文教往來頻繁，不須贅言多論。南方的菲律賓舊的名「呂宋」，早年西班牙占領呂宋後也曾占領北台灣的基隆、淡水等地（一六二六至一六四二年），福建、台灣都與菲律賓有所往來，見菲人穿著言行舉止與漢人有異，遂以「宋宋」（song）形容之；這個「宋」的用語成為後來台語的詞彙（土氣之意），見證了歷史關係，現今政府要推動南向經貿投資，亦有地緣歷史脈絡可尋。遙遠東方的美國在十九世紀後期就已注意到台灣的航線經貿地位重要，一八五四年甚至有購買台灣之議，因國內內政問題嚴重無暇外事而作罷；至於近半世紀來台美間的政治、外交、軍事、經貿、文教關係，可說是台灣對外關係中最重要的部門。就此地緣空間地位的再認識，吾人應重新再為台灣定位，台灣不是中國大陸東南邊陲的小番薯，而是遨遊於東太平洋的巨鯨。

台灣島嶼地形南北狹長東西短窄，中央山脈綿亙分隔東西，西部地區平原較多，清治初期即吸引閩粵人渡台拓墾，開發過程中人與物的移動流通，促成港口的發展，「一府、二鹿、三艋舺」反映台灣歷史的一種面向，台南、鹿港、八里（淡水）被指定為「正港」，作為正式合法出入的港口，正港一詞也成為表示非走私品、貨真價實的意思。早年台灣南北陸路交通不便，南來北往常沿海岸行船，因此「下港」、「頂港」成為指稱南北的通用語，沿海岸各地因漁業、商貿而形成的「港」非常多。台灣的歌謠中有無數的〈快樂的行船人〉、〈快樂的出帆〉、〈惜別的海岸〉、〈港邊惜別〉、〈港都夜雨〉、〈霧夜的燈塔〉、〈紅燈碼頭〉、〈鑼聲若響〉等，無一不是海國島民的文化質素。

台灣東部有黑潮北上，台灣海峽有親潮南下，這種海流與古代人類的活動有密切關係，台灣原住民與所謂的「黑潮文化圈」即有密切的關聯性。隨著親潮南下的季節性洄游魚類—烏魚，早在明代就已是福建漁民重要的漁撈生業，至今每年冬天沿海漁民也是依魚汛由北到南捕撈「黑金」，一直到冬至為止，因冬至之後烏魚都已產卵完畢，所抓的烏魚是「倒頭烏」，經濟價值較低，等於是「採烏魚子」（無採公即「無采工」徒勞無功之意），因此台灣烏魚就像歐美國的鮭魚一樣，具有相同的海洋生業文化意義。

台灣位於副熱帶與熱帶的氣候區，因此利於農作物的生長期長，早年原住民為主的時代，地廣人少遂有「台灣好賺食」、「作一冬吃三冬」、「台灣錢淹腳目」的俗諺，吸引漢人移渡來台。台灣氣候又受太平洋氣旋影響，每年夏季都會有颱風來襲，颱風帶來豐沛的雨水成為重要的水資源，但造成生命財物傷亡損害與生活不便，這種風災防災救災及至「颱風假」的經驗也是台灣人的共同生活記憶。

多元族群的
海洋子民

台灣島上的人都有海洋活動的歷史經驗，早者如十三行文化遺址發掘到的人骨，其肩胛骨特別發達，可能與長期操舟划槳有關，凱達格蘭平埔族的始祖傳說有來自海上「Sannasai」的說法，他們乘坐「艚舨」舟沿河來往各地，依文獻所載，平埔人另有一種附加側翼板的船，與大洋洲南島民族的船隻相似，他們的祭典也有「海祭」的遺緒。目前十族的原住民當中，大多有與海洋相關的始祖傳說，阿美族有海祭，蘭嶼島上的雅美族（達悟）更是典型的海洋民族，他們伐木造拼板舟，舉行盛大之「大船祭」的下水典禮，捕飛魚季節更有「飛魚祭」。

清治初期在限制或禁止渡台的禁令下，福建廣東人民在山多田少生活不易的情況下，突破安土重遷的宿命性格，犯禁冒險渡海來台，在渡黑水溝的過程中夾雜希望期待與惶恐危險，因此有「唐山過台灣，心肝結歸丸」的俗諺，成為海上冤魂者眾，故有「灌水」（船進水）、「餌魚」（溺死）、「放生」（未到岸放下船）、「種芋」（陷泥沙而亡）等慘事，以致有「過番（外國）剩一半，過台灣沒得看」、「六死三留一回頭」的說法或「勸人莫過台」的歌謠，這些都是「開台祖」或「開台媽」所必經的過程，也由於渡海危險，只能祈求神祇的保佑，航海者的守護神—媽祖遂成為台灣人最重要的信仰對象。

一九四九年又有一百多萬所謂的「外省人」（新台人）移民台灣，這些人來自中國各省各地，對台灣人口量的遽增與社群結構改變衝擊甚大。這兩波相距約兩百年的移民，其移民時間有早晚、漸進急遽之別，移出地分別是福建廣東和大江南北，移民背景為經濟性自發性與政治性被動性，前者已在台灣遍佈各地，後者集中都市或市郊，職業分類、政治權利分配、政治態度也有所差別，前期移民早已落地生根，因此「台灣不認唐山，金門不認同安」，後期移民雖然在此生活數十年，也大量與本地人通婚，並已有台生第一代第二代，但部分人仍有落葉歸根心態，未真正「在地化」。不過儘管有前述的若干差異，卻仍可找到共同歷史原點，那就是「過鹹水」的經驗，以及新故鄉比原鄉發展得好的景況，這種原點正是營構台灣命運共同體的基礎。（上）

擺盪陸海之間 的台灣

台灣島嶼的地理環境與人文歷史背景，在在與海洋有密不可分的關係，數百年來的台灣歷史可說是擺盪於海陸之間，一五四四年葡萄牙人經過台灣東海岸，以美麗之島（Formosa）命名，將台灣帶上世界史的舞台。大航海與殖民時代，海權國家的西班牙與荷蘭分別領據台灣北部（一六二六至四二年）和南部（一六二四至六二年），繼而鄭成功、鄭經、鄭克塽三代（一六六一至八三年）在台，兼具有海盜、海商、海上王國的特質，在此海權競逐的時代，台灣是荷蘭東印度公司的商貿重地，也是鄭氏王國海上貿易和抗清根據地，其國際色彩極為濃厚。一六八三年清帝國統治台灣，海洋國際關係退縮，轉為集中於台灣海峽東西向的人與物的移動流通，直一八六〇年代開港通商後，才又進入世界經濟市場。



一八九五年日本治台之後，由於日本本身是一列島海洋國家，現今日本的國家紀念日以七月二十日作為「海洋日」，殖民地台灣又是其南進基地，因此在港口建設、建立航線、發展水產漁業、海洋研究調查等方面均投注極多的人員與物力。一九三一年成立「海務協會」，一九四二年還舉行第一回「海之紀念日」活動，固然其所成為是將台灣南進基地化，但尚合乎台灣的實際地理人文情境。

一九四五年中華民國政府接收台灣，四年後此深具大陸性格的政權移治台灣，以國防安全和治安需求，全面實施山禁海禁，人民不能隨意入山下海，現在仍可在很多地方看到「海岸重地，禁止攝影、測繪、游泳」等尚未拆除的告示板，就是歷史的見證，台灣人的行動和心態從此被「陸封」，在國家政治體方面上將大陸中國的虛有版圖置於海洋之上，應以海空為主的海島防禦戰略，卻受黃埔系統的大陸軍主義指導，「中華民國」的外交孤立，自然無法訂定妥適的海洋政策，日本的中央行政部門有「農林水產廳」，我們則只設「農業委員會」，就是明顯的對比。海洋資源的取得有領海、經濟海域、公海等區別，國家主權外交扮演重要機能，台灣漁民遇到漁事糾紛或漁船被扣，政府常無能為力，任由人民自力救濟乃至自生自滅，形同海上孤雛；至於將海洋作為通路則是各國互利較無障礙，因此長榮海運發展為全球最大貨櫃船隊的公司，進而開拓航空事業，使台灣之舶航行海角，台灣之翼翱翔天涯，也可算是台灣突破陸封的象徵。

台灣人身心長期被禁錮封閉，原本開放、熱情、冒險、奮鬥、進取的海洋性格，被扭曲為狹隘島嶼心態，以致自我邊陲化，失去主體性，現在應擺脫被發現、被役使的宿命，重新自我發現與自省，為島國上海洋子民的歷史文化再定位，脫陸出海，建構真正的海洋國家。