

海洋台灣

戴寶村

一、前言：島之國 海之民

海洋占地球表面積的百分之七〇，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，臨海國家的發展都具有發展的優勢。台灣是西太平洋上的一個大島，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形構台灣海洋文化的素質。身處廣闊海洋中的台灣島，不但其形成過程與海洋密切相關，台灣島上的住民，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中，與他國互動過程中，保有自我風格，又具有發展雄心的根本要素。

台灣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，這兩波移民群的移居時間有早晚、原籍地與移民背景之差別，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「一代親二代表三代散了了」的歷程，往後的在地化將自然加速進展。台灣是一多元族群國家，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，亦即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。

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的動力，全球近兩百個國家，我國國民所得位居二十五名，貿易總額排十六名，是世界第七大對外投資國，遠洋漁業第六名、外匯存底為第三名，MIT (Made in Taiwan) 的產品流通於世界各地，台灣貨櫃船隊（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。

台灣具有海島國家與海洋子民的特質，國人應對台灣重新定位，從數個面向進行研究與建構，進而建立台灣海洋文化史觀。

二、海洋台灣

（一）海島也是高山島

台灣是個海島，其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—菲律賓海板塊扮演關鍵角色。

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，將先前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，且山脈高聳的海島，所以台灣是一海島，也是一個高山之島。

（二）南下北流的洋流

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；北太平洋漂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。

台灣周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水溫都很高，因此台灣夏季沿海地區的溼度大、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，水產漁業都有密切關係。

（三）潮起潮落

潮汐是一種規律的海面升降現象。潮汐係由日月天體引力所引起，上下起落自然隨天體運轉遠近及相關位置變動，而有週期性差異。其次，海岸地形與海水深度對潮汐也有影響。就台灣四周潮汐現象比較而言，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，洋流則是依季節性的變化，朝著某一固定方向的流動。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充滿動態的關係。

三、海洋生業

從遠古史前時代開始，不少台灣島上的人類已經是擅長捕魚、吃魚的民族，以屏東墾丁、鵝鑾鼻的考古遺址為例，大量出土的捕魚網墜、種類多樣的魚骨、貝殼，以及貝殼製作的貝刮器、魚骨製作的骨器等，可以了解他們對海洋資源的熟悉及利用方式。

台灣民間一直有「靠山吃山、靠海吃海」的俗語，台灣是一個得天獨厚的地方，一年四季都有漁獲可以吃，而魚也是台灣歷史變遷的見證者，像是七家灣溪的櫻花鉤吻鮭，因為冰河時期地形的改變，沒有辦法回到大海，就成為陸封的國寶魚。蘭嶼的飛魚也深深影響達悟人的生活關係密切，飛魚是達悟人最重要的生計來源，甚至影響其自然活動、人群結構和文化概念等。

台灣有些魚的名字是原住民命名的，像北部的佳臘魚，和台南的虱目魚都與平埔語有關。漁業的重要也反映在台灣早期的歷史之中，據研究，最早在十世紀時，中國沿海漁民就知道來台灣沿海捕捉烏魚，而烏魚是一種季節性洄游魚類，於是澎湖變成一個很重要的中繼站，當中國漁民來捕捉烏魚的時候，「台灣」這個地方就逐漸在歷史上出現；早期這些漁民會說他們是去「雞籠山」捕烏魚，或是一直南下到「北港」、「台員」、「打鼓山」來捕烏魚，這些漁民必須要利用特定的季節來到台灣沿海，也因此注意到台灣的存在，捕捉烏魚也是引導漢人注意到台灣。

台灣沿岸的捕魚養殖業，漁法包括罟、繒、縶、含、滾、統、蠔、箔（泊）、滬、網等，養殖漁法以台江的虱目魚最有名。清代漁村人口遠超過農村，漁業在台灣為政府一大收入，以鳳山縣為主，瀨南鹽場鹽課佔稅收第一名，達百分之三十，鹽場景觀及製鹽法、貿易網均為台灣海洋文化資產。

到了日本時代，由於日本人非常喜歡吃柴魚，於是台灣東北部的鯷魚變成漁民很重要的經濟來源，此外，日本人也非常喜歡吃生魚片，於是就教導台灣人如何捕捉旗魚，或是用捕撈或是用標槍來捉旗魚；墾丁附近的南灣在日本時代甚至有捕鯨魚的基地，這都是日本時代為台灣漁業所帶來的劇烈變化。日本人也帶來新式的動力漁船和探魚技術，因為有新式的冷凍設備，漁民可以到遠洋地區捕魚，而新式的探魚與通訊設備，可以觀測出魚群的所在。現在的台灣漁業所普通使用的設備及用語，許多都還是日本時代所遺留下的習慣。而台灣的養殖漁業一直非常的發達，吳郭魚的繁殖成功就是很好的例子，從漁業史也可以看出台灣歷史的另一個面向。台灣的沿岸漁業與近海漁業經濟效益已極低，但卻發展出高度成就的養殖漁業，台灣的遠洋漁業更在世界排名第六，是全球漁業舉足輕重的國家。

四、乘風破浪航四海

（一）航運：海洋作通路

從數千年前的史前台灣人開始，對他們來說，海洋是道路，而非阻礙，駕著簡單的側翼板獨木舟，台灣與東南亞、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。

由大航海時代所揭開的序幕，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，尋求貿易的機會，為自己的國家，在「重商時代」中爭取最大的利益。四面環海的台灣便位在這片海域上的交通要衝之處，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。

就台灣本身而言，台灣並非是一個在資源上能夠自給自足的國家，自古至今所有的歷史經驗告訴我們，台灣為了尋求本身所需資源，對外貿易是一項必需的經濟行為，因而使得幾百年來的台灣海域，在航運業的發展上，始終未有絲毫的冷卻跡象。到日治時期，台灣成為日本的補給基地與南進南洋時的基地，更多的政治考量，使得航運業在日治時期進入發展的顛峰時期。

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航運交通的高度需求，另一方面也表現在台灣國際政治地位轉變中，航運業者本身的自我調整（如權宜船），以便於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」等三種型態企業。而這三種型態的代表企業各為：一、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；二、接收並延續日治時期航運資源的省營企業—台航；三、自行創業的私人航運企業，此類型以長榮海運為其代表。

在這三種類型當中，不同的類型皆有相應的表現，其中招商局的發展過程，表現出身為國營航商必須配合國家政策的特色。而這三種類型之中，最能代表台灣航運業活力進而體現台灣海洋精神的企業莫過於長榮海運。

一九六〇年代末期成立的長榮海運，並未遭逢台海危機的年代，而其私人航商的色彩，使其未在七〇年代中華民國的對外危機中，受到過度的影響。一九六〇、七〇年代台灣整體經貿實力的成長，及長榮採取的貨櫃化與定期航線的兩項措施，讓長榮海運在一九七五年時，建立起第一條全貨櫃定期航線；遠東／美國東岸航線，使長榮海運的營運走向另一個境界。

航運事業的成長除了在客觀的條件上，需要整體政經環境的配合之外，與航運業相關的硬體設施技術上的改進，也扮演著重要的角色。以近代航運器具發展史而言，帆船進步到輪船可視為第一次的航運革命，之後的時間中，相關的棧橋、卸貨設施等設施，固然提供了航運業本身的成長，但航運業的第二次大革命，卻是到了二十世紀中葉之後，始因定期航線貨櫃化才使航運業進入了另一個脫胎換骨的階段。長榮海運也就是在貨櫃化、全球航線等方面的前瞻性規劃，使其邁向世界第一。

（二）航船海舶

世界上先進的海洋國家大多設有海事博物館，但是台灣到目前為止都還沒有較具規模的海事博物館，勉強要算的話大概只有淡江大學的海事博物館，但是收藏展品有限。另外長榮海運在南崁計畫興建一個海事博物館，裡面的收藏相當豐富，不過還沒有到開放階段，與海洋有關的海洋科技博物館也才在籌備階段。一個國家的海事博物館，對於民眾的海洋教育非常重要的，可以提昇國民對海洋的興趣與探索。瑞典斯德哥爾摩的海事博物館，是用一艘沈沒的戰船 Vasa 號為主體，打撈起來後，將船體作為展覽空間，使參觀的民眾可以清楚的看出船隻的構造。

台灣早期的原住民其實老早就有豐富的海上航行的經驗，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的發達，他推論這些早期住民可能長年累月划船，才會影響肩胛骨的發達。而他考察台灣各地的考古文物，發現從淡水河口到立霧溪口的出土文物，有很密切的關連性，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，這種船可以利用洋流的輔助航行到很遠的地方。因此從船隻的構造，就可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，拼板舟做到不會漏水要有比較細密的造船技術。蘭嶼的跨板木舟（紅頭嶼的跨版構造船 Tataru，十人舟 Chinurikuran）更是藝術品。

早期西部沿海岸漢人最常用的船隻就是竹筏，使用得非常普遍。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艚舢（雙體船）、南有漢人慣用的竹筏。

就十七世紀中西世紀交通史而言，台灣的重要性不亞於同期發展的新阿姆斯特丹（即後來的紐約）。從荷蘭的文獻及銅像中，可以瞭解原住民的竹筏，十七世紀前來台的中、日商船及荷人的也哈多船、土希不船、弗萊特船、加利歐特船、導航船、三板船、短艇、小艇等各種船艦紀錄。當時荷蘭共有各式商船 2000 艘，總噸數達五十萬噸以上。

中國帆船的構造有非常進步的一面，與西洋帆船的高桅桿、多片帆構造有極大的差異，中國沿海的帆船也是很先進，西洋人後來以 Junk（船的福佬語音）之名稱來稱呼中國是帆船，日本人則以「戎克」之拼音來稱呼中國形帆船。福船是中國沿岸最好的船隻，台灣沿岸唐船亦以福船為主要交通工具，天文、航海術及針路亦為重要資產。

台灣船隻到了十九世紀末期有了革命性的革新，就是蒸汽輪船的引進，最早的蒸汽船，是將船的推動前進的輪葉裝在船的兩側，像是兩個大輪子，過去中國稱之為明輪，這是稱呼蒸汽船為「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。

五、港口：海洋出入門戶

港口是海上交通的吞吐口。清代台灣各地港口乃隨著大規模閩粵漢人移民渡海來台而發展。台灣各地拓墾時間有別，但移民由港口登陸，港口周邊地區常為最早開發之地。

清代陸台之間航運往來頻繁，清政府在 1684 年指定台南府城、1784 年指定中部的鹿港、1794 年再指定北部八里分作為兩岸正式貿易進出的港口，這三個政府指定的港口，在民間一般被稱為「正港」，在政府方面則是叫做「正口」，所以台灣的諺語都會說「一府二鹿三艚舢」。台灣府城挾著巨大的經貿實力，成為台灣最重要的政治中心，鹿港則是在開港，和八寶圳開通之後，中部的米糧都集中到鹿港出口，鹿港和對岸的泉州成為對口貿易的重要商埠，所以鹿港的行郊非常的多，也因為與泉州的經貿及文化往來非常的密切，直到今日，鹿港人在講話中，仍帶有濃厚的泉州腔。

至於台北盆地的發展，則是和河運有極密切的關係，漢人從淡水河口進入，比較早開拓的地方的是新莊，後來是到艚舢、大稻埕，沿著景美溪航運可以到達石碇，所以也有人說石碇這個名字的由來，是指綁船的石頭之意，基隆河則是最遠可以到暖暖一帶，河運與台北的都市發展息息相關。

另外台灣港口發展的另一個特色是和大陸對岸形成慣性的航線，也就是港口發展成對口貿易，這和洋流、風向有很大的關係，也和商品的區域分工有關。台灣港口對於南北交通的作用也很重要，由於台灣的地理形勢，幾乎所有的河流都是東西向，形成破碎的地形區塊，因此陸上的南北往來非常的不方便。在清代如果走陸路，從北到南大概至少要十天，但是坐船的話只要一天一夜就可以到達，所以過去台灣西海岸南北向的航運是極為發達的。

台灣沿岸分布的港口直到今天都還有跡可循，如宜蘭的烏石港、台北的淡水、桃園的南崁、新竹的南寮、苗栗的後龍、大安、台中的梧棲、龍井、彰化的鹿港、雲嘉南的北港（下虎口）、東石、布

袋、台南、高雄、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，形成一個一個的經濟市場圈，沿海形成帶狀形的港口市鎮，進到內陸來就發展成行政型的都市，例如新竹、彰化、嘉義等，這些行政型的都市都是大概都是台一線省道所經過的，漢人如果再繼續往內開拓所發展出的市鎮，大概就是台三線所經過的，這是值得觀察的歷史地理空間現象。

到了日治時代，這些舊的港口都相繼沒落，於是日本就大力開展基隆和高雄港的建設，興建縱貫鐵路連結南北，到 1924 年這兩個新興的港口市街都已發展成熟，於是在同一年改制為市，今之高雄已發展為世界排名前茅的貨櫃轉運港，高雄、台北也形成台灣南北的雙元都市形態。

六、海洋醞釀的文化樣態

(一) 海洋信仰與思想

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而又充滿危險的意象，因此很自然地發展出與海洋有關的信仰。

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。媽祖形象的演變和台灣人的海上活動其實是息息相關的，原本媽祖只是守護海上船民的女神形象，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 1884 年清法戰爭中，法軍進逼登陸淡水，情勢一度十分的危急，後來法軍撤退之後，居民看到淡水福佑宮的媽祖衣服都濕透，因此傳說是媽祖顯靈助戰打敗法軍。媽祖在台灣的傳說還有很多，例如在二次大戰末期台灣各地遭受美軍轟炸，都曾傳說媽祖接起炸彈保護民眾的故事，屏東縣萬丹鄉的萬惠宮曾有一顆五百磅的炸彈掉下來沒有爆炸，當地就附會說是媽祖接起來丟到旁邊，這才使得地方免於轟炸的命運，現在這個炸彈已經做成一雙手托住這顆未爆彈的造型，擺設在萬惠宮的廟埕。

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的主神幾乎都是媽祖，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，1989 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 Poseidon 是以男性的形象出現，手拿三叉戟，表情非常的凶惡，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。

移民社會航行技術不甚好，渡海不易，加上朝廷的海禁政策，以及政治的需要，使得著名媽祖廟在台灣有多處，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、北投關渡宮均富盛名。以盛大的宗教活動如媽祖進香遶境活動、媽祖誕辰在台灣受民眾重視程度極高。著名的大甲鎮瀾宮、梧棲浩天宮及大肚頂街萬興宮組織均達五十三庄，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，水仙尊王是很多種神，與水有關的都包括在內，譬如在民間信仰中夏代的大禹、詩人屈原、詩仙李白及詩人王勃都是水仙，過去還海域到危險，也會以「划水仙」的儀式來解除厄劫。

在三峽祖師廟旁邊，有一座不太起眼的廟叫做「宰樞府」，這個廟拜的是北極星神格化的玄天上帝，因為北極星的位置是永遠不會改變，所以它變成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下來，北極星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，北極星則是航海人的信仰中心。

3、王爺信仰

台灣地區王爺姓氏至少一百三十二姓，廟宇之多，分佈之廣，為其他神佛無法匹敵。如台南西來庵、南鯤身代天府，麻豆五王廟、海埔池王府等，祭祀活動如王船祭典，科儀一直保持清代祭典禮儀，嚴格遵守老一輩所傳下來的規矩。其中又以台南王爺廟密度最高。

王爺信仰的建醮活動為台灣最盛大的祭典活動之一，由於漢人民俗概念中，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。在文化習性上基本是畏水畏海，為凶險所在，不安來源，且海中收穫難料，建醮在於帶來心神安寧，且有娛樂效果。而台灣的王船祭典發展出燒王船除瘟疫取代送王船出海代天巡狩的儀式，是台灣相當在地色彩的祭祀行為。漢人之外台灣原住民的祭儀也很多與海洋有關，如阿美族的捕魚祭、達悟族的飛魚祭、卑南族的海神祭等。

(二) 海洋文學與歌謠

文化、文學及藝術三者間有著密切關係，文學及藝術本質上充滿想像、無界限及冒險性與海洋有相同本質，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。

海洋文學可溯及一九七五年「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，情感的海洋；內在的視聽，思想的海洋；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。九〇年代以後，以捕魚為業的作家廖鴻基「討海人」一書，為台灣典範型的海洋文學作品。

早期以海洋為故事背景創造的歌謠，數量極少，代表性作品包括以花蓮港為敘事背景的〈台東調〉（或稱「恆春調」）：「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，如一首「掠旗魚」：「當今討海用竹排，絞十三支，三個下力拼，絞屈清水漚，一桶魚仔撒落去，大尾旗魚來食餌。…」。

近代台語流行歌曲中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」的部分，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。

（三）海下考古與海洋研究

台灣四周海域自古經歷頻繁的交通，因此除了燈塔、船舶、古堡之外，海底不少的沈船遺址，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昇海洋研究探勘技術，並豐富歷史研究內容，了解過去海洋互動關係。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，對海洋科學與歷史學、古文物的研究都有極大裨益。

延伸閱讀書目

1. 李素芳 台灣的海岸 遠足文化 2001.
2. 林玉茹 清代台灣港口的空間結構 知書房出版社 1996.
3. 邱文彥 主編 海洋與台灣：過去 現在 未來 台灣研究基金會 2003.
4. 胡興華 台灣的漁業 遠足文化 2003.
5. 經典雜誌編 島與陸：唐山過台灣 台灣過唐山 2004.
6. 戴昌鳳 台灣的海洋 遠足文化 2003.
7. 戴寶村 近代台灣海運發展—戎克船到長榮巨舶 玉山社出版社 2000.