

— 研究報告書 —

海人誌。

——台灣東岸花蓮漁村耆老、漁民口述
生命經驗調查與研究

計畫單位：財團法人黑潮海洋文教基金會
立案字號 / 八七府教社字第 033027 號
地址 / 97057 花蓮市富陽路 87 號
統一編號 / 73761619
計畫負責人：張卉君

 財團法人 | 國家文化藝術 | 基金會

九十九年第一期文化資產類之研究與調查補助

— 目次 —

壹、研究動機	4
貳、研究地區及對象	4
參、研究方法	5
肆、研究結果分析	15
伍、研究限制	23
陸、研究報告書寫	23
一、 四季，海上天光	25
◎ 東部海岸地形	
◎ 東岸洋流與漁業關係	
◎ 季節與魚汛	
◎ 潮流的影響	
◎ 農民曆，漁民曆？	
二、 撒網，戰風湧	33
◎ 花蓮地區主要使用漁法與作業方式	
(1) 定置漁網	
(2) 延繩釣	
(3) 鏢魚	
(4) 流刺網	
(5) 叉手網	
三、 飄浪，海上生活	41
◎ 學討海：海腳	
◎ 機械化＋漁工政策的影響	
四、 回航，夕船入港	46
◎ 面貌更迭的花蓮港	
◎ 消失的白燈塔與漁村	
◎ 花蓮港的漁船	

五、歸家，安定的所在 52

◎消失的漁村：烏踏石仔

◎散居的漁民

◎討海人的某

◎離開的下一代

六、講古，當年勇 57

◎四海為家的討海人

◎海上戰風湧

七、祈願，海陸鈞安 62

◎港口順天宮

◎好兄弟及其他

◎船上的禁忌

◎逐漸薄弱的信仰

八、海人誌，漁民群象 67

◎花蓮港最溫柔的船長（陳永鑫）

◎旭蟹的滋味（曾海榮）

◎俯首甘為孺子牛（林賜倉）

◎連任主委廟口老船長（林武雄）

◎硬漢討海人的眼淚（王義德）

◎金發漁是我們的好朋友（江清溪）

◎永念逝去的伙伴（王利成）

※ 後記 77

柒、感謝名單 80

捌、附錄（訪談逐字稿）

壹、研究動機：

急速凋零的老討海人

本研究動機之生成，乃結合了對於漁民特有的情感因素以及對於台灣現有相關研究缺乏之焦慮而起。

由海洋作家廖鴻基先生所成立的黑潮海洋文教基金會，迄今已成立超過十年，一直以來，黑潮海洋文教基金會對於國內的鯨豚保育、以推廣海洋教育為目標，同時也致力於海洋文化的建立與發展。創會以來，為了引導國人在生態旅遊中強化其海洋保育的概念，黑潮海洋文教基金會與花蓮港的賞鯨業者「多羅滿賞鯨公司」合作，於賞鯨季期間帶領遊客出海賞鯨並隨船從事陸上與海上的生態解說工作。十年之間，黑潮海洋文教基金會資深志工所培訓的鯨豚解說員們，除了擁有豐富的海上經驗之外，同時也與當地的漁民產生了密切的互動。

1999年，台灣第一艘賞鯨船從花蓮石梯坪漁港出發之後，開始帶起了國內賞鯨業的發展，一部分海上經驗豐富的漁民也受僱於船公司，在夏季的賞鯨船上工作。由於工作性質的轉變，這些被稱為「討海人」的漁民因此與遊客、解說員之間產生了或多或少的互動，尤其是本會的鯨豚解說員長時間在賞鯨船上與漁民的相處，彼此的生命經驗遂產生了深刻的連結。

然而，隨著時間的消逝，這些年事已高的老討海人亦逐漸凋零，面對著突如其來的失去，許多漁村的故事來不及被記錄，漁民的生命史亦無人書寫，本會的解說員們紛紛意識到與漁民共有的集體記憶若無法透過訪談、回憶的方式有系統地記錄下來，漁民的生活樣貌便無法顯影，許多珍貴的史料故事、海上經驗也將就此失傳。

為了將這些漁民朋友、老討海人的形象與故事記錄下來，讓他們的生命因為記憶而得到延續；同時，也希望藉由長期駐點與田野訪談的方式，深入了解漁村特有的社會結構與分工，甚至是以發現漁村問題的角度，暴露出討海人生活艱苦的面貌與特有的生命韌性…等等。結合上述幾點因素，遂產生了本研究書寫的最初動機。

貳、研究地區及對象：

本計劃的訪查範圍自北起崇德南至鹽寮的東部海岸為界，並集中於此段海域最多船隻出入的花蓮港為主要研究範圍，以當地傳統漁撈方式的漁民、夏季兼職賞鯨業的漁民、以及漁村耆老、保存特殊傳統技藝的漁民、漁村女性、漁民家屬、漁場勞工…等各種漁村構成角色為訪談研究對象，對其進行訪談並以文字、照片記錄之。

參、研究方法：

有鑒於台灣目前漁村、漁民文化書寫與研究之缺乏，本調查研究欲以近年來全球文化人類學領域中方興未艾的「海洋人類學」¹(Marine Anthropology, Marine Anthropology)方法為借徑，在漁撈技術、漁法、漁具等產業文化方面的紀錄之外，更著重於漁村的社會結構與聚落形成之探討、漁民的生活史、家庭結構以及性別分工之社會文化範疇，並涵納漁民的宗教信仰、海上禁忌等民俗面向的紀錄與探源，試圖朝「漁村民俗誌」的探索方向進行「海洋人類學」方法論的實踐，進一步與國際研究領域路徑接軌。

在執行方式部份，本計劃欲採用人類學中民族誌的田野調查方式，定期進出研究場域田野現場，長期與漁民、漁民家屬生活交流與訪談之形式進行，並以文字、影像紀錄之。

本研究以討海人的生命經驗為主體，雖以問卷為輔作為統計依據，但在問題設計上乃是以質性研究為主，有別於量化研究的統計資料。訪查過程中以下列問題為主軸去做訪談與記錄 ——

※ 基本資料

姓名、出生年月日、戶籍地、出生地、現居地(個人遷移史)、連絡方式
家庭結構(已婚未婚、配偶情況、是否有父母子女)、家中經濟來源
收入情況、目前主要工作項目、一日作習

※ 漁事資料

1. 從事漁業工作多久？
2. 有兼職嗎？哪方面工作？
3. 工作時間比例為何？
4. 為什麼會從事漁業？
5. 使用哪一種漁法、漁具？
6. 是否擁有船隻？
7. 家中的老人使用哪種魚法？
8. 現在跟過去補魚的方式有否改變？
9. 魚具的材質有否改變？
10. 有沒有過去的舊照片？
11. 討海過程最驚險的事？發生過意外嗎？

¹ 根據日本學者高桑守史於其著作《日本漁民社會論考》一書中「海洋人類學の足跡と漁民研究」章所描述，「海洋人類學」(Marine Anthropology, Marine Anthropology)一辭乃演變自於1960年代後半與1970年代之間，開始時主要是以航海技術、海上交易、船員的生活為主要研究對象，稱為「海事人類學」(Maritime Anthropology)；而隨著1970年代後期到1980年代左右，受到近代化的影響，傳統的漁業型態受到資本制現代化漁業轉型的衝擊，世界各地以傳統漁業維生的漁民面臨了生活與社會變化的問題，因此在七0年代後期至八0年代之間，漁民與漁民社會便成為主要的研究對象，在當時興起了開始以人類學的觀點從事海洋文化的研究熱潮，遂自文化人類學中發展出「海洋人類學」的一支研究領域。

12. 難忘的討海經驗?

※ 漁業文化部份

1. 出海有沒有特殊的儀式和禁忌?
2. 討海人主要會祭祀哪種神?
3. 漁撈作業要看天時、看流水，還要分季節出海，請問季節和漁撈、漁法之間的關係?

※ 漁人家庭

1. 討海人的太太
 - 戶籍為何?
 - 何時嫁來?
 - 認識的經過? 結婚的契機?
 - 對討海人身份的看法? 婚前有沒有預設過婚後的生活?
 - 在漁事方面有幫忙嗎?
 - 描述一下自己的日常生活作習?
 - 擔心最多的事?
2. 討海人的孩子
 - 小時候對討海的印象?
 - 是否有參與過討海工作?
 - 是否在本本地工作? 何時出外? 工作情況為何?
 - 家裡的期待?
 - 其他...

※依照上列中心問題，本研究設計問卷如下：

親愛的漁人誌訪員，您好：

這份問卷就如同您和漁民的訪談大綱，但是請不要受限於它，請盡情發揮您的功力與漁民搏感情。本問卷一共分成六個部份，依序為討海人的基本資料、討海人的就業狀況、討海—吃飯的工具、漁業文化、討海家庭的成員（父親、配偶、同住的子女），以及照片、故事、回憶。需要勞煩您多加注意是「第五部份：討海家庭的成員」的部分—父親、配偶、同住的子女，請皆以訪談當事人的資料為主。

問卷空白處都歡迎您留下您訪談漁民的對話細節，千萬不要讓量化問卷的形式限制您的訪談節奏與順序（越詳細的資料越利於事後量化統計編碼用）。

黑潮海洋文教基金會

第一部分：討海人的基本資料

01. 受訪者（漁民）姓名 _____
02. 該漁民的連絡方式 (家) _____ (手機) _____
03. 該漁民之性別 男性 女性
04. 請問該漁民的年齡是 未超過 20 歲 21-30 歲 31-50 歲
51-65 歲 66 歲以上
05. 請問該漁民的教育程度是 無 國小 國(初)中 高中(職)
專科 大學 研究所(含碩、博士)
06. 請問該漁民在原生家庭的排行_____（兄 _____，弟 _____，姊 _____，妹 _____）
07. 請問該漁民個人平均月收入大約為多少元（包含捕魚以外的收入）
5 千元以下 5 千元-1 萬元(含) 1 萬元-3 萬元(含)
3 萬-5 萬元(含) 5 萬-7 萬元(含) 7 萬-10 萬元(含) 10 萬以上
08. 請問該漁民從事漁業的收入約佔家庭月收入的_____%
09. 請問該漁民是否為家庭中主要的經濟來源 是 否
10. 請問該漁民的婚姻狀態是 已婚 已婚，但已離婚 已婚，但分居
離婚，但已再婚 配偶死亡
其他_____
11. 請問該漁民的配偶是否為外籍配偶 是 否

12. 請問該漁民家的子女數為 1 個 2 個 3 個 4 個 5 個以上
13. 請問子女是否有與該漁民同住 是 否
14. 請問該漁民的出生地為 _____ 縣 _____ 市 _____ 鎮
15. 該漁民的出生地是否為漁村聚落 是 否
16. 請問該漁民目前戶籍設籍地在 _____ 縣 _____ 市 _____ 鎮
17. 該漁民目前戶籍設籍地是否為漁村聚落 是 否
18. 請問該漁民之出生地與目前戶籍設籍地是否相同 是 否(請填第 18 題)
19. 請問該漁民遷徙原因為 因本人工作變動 因家屬工作變動
因本人或家屬找工作 因本人或家屬求學或畢業
婚姻關係 方便照顧家人
原址房屋不理想 原址環境不理想
自家購(建)房屋 租約結束
其他_____
20. 請問該漁民目前居住的房子是 自有的 租用的 其他_____
21. 請問該漁民的父親是否皆健在 是 否

第二部分：討海人的就業狀況

01. 請問漁業工作是該漁民的唯一職業嗎 是(專職) 否(兼職)
02. 該漁民在漁業工作裡的身分是什麼 雇主 自營業者
受政府雇用者 受私人雇用者
無酬家屬工作者
03. 若漁業工作並非該漁民唯一的職業的話，請問該漁民的兼職職業為何_____，該漁民兼職原因是_____
04. 若將該漁民平日從事漁業的作息時間區分為上午、中午、下午、晚上、凌晨五個時段的話，請問該漁民在各時段主要從事哪一類活動(請依季節詢問之)

	春	夏	秋	冬
上午				
中午				
下午				
晚上				
凌晨				

1=休息-睡覺、公園聊天、在家看電視；2=出海漁業作業；3=陸上漁業作業-修補漁具、工作開會；4=從事兼職工作；5=家務工作-煮飯、洗衣、擦地、帶小孩；6=其他(請說明)

05. 請問該漁民從事漁業工作幾年 未超過一年 1-5 年 6-15 年
16-30 年 30 年以上
06. 請問該漁民選擇從事漁業工作的起因 承襲家中事業 前次工作的失敗
從小的興趣 為習得一技之長
從小在漁村長大 其他_____
07. 請問該漁民**現在主要**從事的漁業類型 沿岸漁業 近海漁業
遠洋漁業 養殖漁業
其他_____
08. 請問該漁民**過去曾經**從事哪些漁業類型（可複選）
沿岸漁業 近海漁業 遠洋漁業 養殖漁業 其他_____

第三部分：討海—吃飯的工具

01. 請問該漁民是否擁有自己的船隻 有，_____艘(請填第 2 題) 否
02. 請問該漁民所擁有之船隻的船質（可複選，請分別說明各個船隻性質）
塑筏 木舢舨 塑舢舨 鋼船 木船 FRP 船 其他_____
03. 請問該漁民在**春季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
04. 請問該漁民在**夏季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
05. 請問該漁民在**秋季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
06. 請問該漁民在**冬季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
07. 請問該漁民現在所使用的漁具/法是否跟以前一樣 是 否(請填第 8 題)

08. 若該漁民現在所以用的漁具/法跟以前不一樣，請問改變的原因為何_____。
請說明從哪種漁具/法變成哪現在所使用的漁具/法_____。
09. 請問該漁民是否為家族第一代討海人 是 否(請填第 10 題)
10. 請問該漁民現在所使用的漁具/法與家中老人過去使用的漁具/法是否相同
是 否(請填第 11 題)
11. 若該漁民現在所使用的漁具/法與家中老人過去使用的漁具/法不相同，請問該
漁民現在使用的漁具/法為何_____；
家中老人過去使用的漁具/法又為何_____。

第四部分：漁業文化

01. 請問該漁民家中主要祭祀哪種神社
福德正神 王爺（千歲爺、府千歲、代天巡狩） 觀音
玄天上帝 天上聖母（媽祖、馬祖、天后） 其他 _____
02. 請問該漁民每次出海前有沒有特殊的儀式 有(請填第 3 題) 沒有
03. 若有特殊的儀式的話，請說明是什麼樣的儀式以及儀式的功用？ _____

04. 請問該漁民出海有沒有什麼禁忌 有(請填第 5 題) 沒有
05. 若有禁忌的話，請說明是什麼樣的禁忌以及禁忌的來由？ _____

第五部分：討海家庭的成員

討海人的父親

01. 請問該漁民的父親的出生年是民國_____年（年齡 _____歲）
02. 請問該漁民的父親過去是否曾經從事過漁業工作 是(請繼續往下填)
否
03. 請問該漁民的父親現在是否還從事漁業工作 是 否
04. 請問該漁民的父親在從事漁業工作是否用自己的船隻 是 否
05. 請問該漁民的父親在漁業工作時，身份是什麼
雇主 自營作業者 受政府雇用者 受私人雇用者
無酬家屬工作者

06. 請問該漁民的父親從事漁業工作多久的時間
未超過一年 1-5 年 6-15 年 16-30 年 30 年以上
07. 請問該漁民的父親選擇從事漁業工作的起因
承襲家中事業 前次工作的失敗 從小的興趣 為習得一技之長
從小在漁村長大 其他_____
08. 請問該漁民的父親在**春季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
09. 請問該漁民的父親在**夏季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
10. 請問該漁民的父親在**秋季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
11. 請問該漁民的父親在**冬季時**使用哪一種漁法？
單船拖網 雙船拖網 鮪延繩釣 刺網（放罟） 一支釣
定置網 地曳網 延繩釣 鏢旗魚 不出海
其他漁法，_____
12. 請問該漁民的父親主要祭祀哪種神社
福德正神 王爺（千歲爺、府千歲、代天巡狩） 觀音
玄天上帝 天上聖母（媽祖、馬祖、天后） 其他_____
13. 請問該漁民的父親每次出海前有沒有特殊的儀式 有(請填第 14 題) 沒有
14. 若有特殊的儀式的話，請說明是什麼樣的儀式以及儀式的功用？_____
- _____
- _____
15. 請問該漁民的父親自己出海有沒有什麼禁忌 有(請填第 16 題) 沒有
16. 若有禁忌的話，請說明是什麼樣的禁忌以及禁忌的來由？_____
- _____
- _____

討海人的太太

01. 請問該漁民之配偶是否為本國籍 是 否，請說明國籍_____ (接第 3 題)
02. 請問該漁民之配偶的出生地為 _____ 縣 _____ 市 _____ 鎮
03. 請問該漁民之配偶的出生地是否為漁村聚落 是 否
04. 請問該漁民之配偶目前戶籍設籍在 _____ 縣 _____ 市 _____ 鎮
05. 請問該漁民之配偶與先生結婚年數是_____年 (結婚日期 民國 _____ 年)
06. 請問該漁民之配偶與先生認識的之初是
經友人介紹 同校/班同學 相親認識 婚姻仲介 其他_____
07. 請問該漁民之配偶認識先生之初是否知道對方職業 知道 不知道
08. 請問該漁民之配偶在與先生結婚時，先生是否已在從事漁業工作 是 否
09. 請問該漁民之配偶與先生結婚的契機是什麼_____
10. 請問該漁民之配偶婚前，有沒有預想過與漁民結婚後的生活
有(請填第 11 題) 沒有
11. 如果對預想過與漁民結婚後的生活的話，請問想中的婚後生活是什麼樣的呢

12. 請問該漁民之配偶**結婚前**對於討海人的看法為何_____
13. 請問該漁民之配偶婚前和婚後，對討海人的看法是否有改變
有(請填第 14 題) 沒有
14. 若對討海人的看法有婚前和婚後的改變，請問是如何的改變_____
15. 請問該漁民之配偶與先生一同從事漁業工作是否為她的主要職業
是(請填第 16 題) 否(請填第 17 題)
16. 倘若輔助先生漁業工作為配偶主要的職業，請問漁民之配偶多輔助漁民哪一面向的作業 _____
17. 若協助先生從事漁業工作並非配偶主要職業的話，請問漁民之配偶是否有其他正職工作 有(請填第 18 題) 沒有

18. 請問該漁民之配偶目前若有其他從事的正職工作的話，請說明正職工作為何

19. 若將該漁民之配偶平日從事漁業的作息時間區分為上午、中午、下午、晚上、凌晨五個時段的話，請問該漁民之配偶在各時段主要從事哪一類活動（請依季節詢問之）

	春	夏	秋	冬
上午				
中午				
下午				
晚上				
凌晨				

1=休息-睡覺、公園聊天、在家看電視；2=出海漁業作業；3=陸上漁業作業-修補漁具、工作開會；4=從事兼職工作；5=家務工作-煮飯、洗衣、擦地、帶小孩；6=其他(請說明)

20. 請問該漁民之配偶對於先生所從事的漁業工作最擔心的是什麼

討海人的子女

01. 請問該漁民之受訪子女的性別 男性 女性
02. 請問該漁民之受訪子女的年齡 未超過 20 歲 21-30 歲 31-50 歲
51-65 歲 66 歲以上
03. 請問該漁民之受訪子女的家中排行_____（____兄，____弟，____姊，____妹）
04. 請問該漁民之受訪子女的教育程度 無 國小 國(初)中 高中(職)
專科 大學 研究所(含碩、博士)
05. 請問該漁民之受訪子女，從小到大是否曾經參與漁業工作
有(請填第 6 題) 沒有
06. 小時候若曾經參與過漁業工作，請說明是什麼時候以及主要幫忙什麼事
-
-

07. 請問該漁民之受訪子女，小時候對漁業工作的印象是什麼

08. 請問該漁民之受訪子女，現在對漁業工作的印象是否還跟小時候一樣

是 否(請填第 9 題)

09. 若現在對漁業工作的印象與小時候不一樣的話，請問是**如何的改變**以及**爲什麼改變** _____

10. 請問該漁民之受訪子女，家中長輩是否曾經期許你繼承漁業工作 是 否

11. 請問該漁民之受訪子女，自己是否想過接手漁業工作 是 否

12. 請問該漁民之受訪子女，目前所從事的工作爲（請盡量詳細描述之） _____

13. 請問該漁民之受訪子女，現在工作是否與雙親在同個縣市 是 否

第六部分：照片、故事、回憶

01. 請問該漁民家中是否保有過去漁業記錄的舊照片 有 沒有

02. 曾經發生意外事件的過程 _____

03. 討海過程發生最驚險的事 _____

04. 最難忘的討海經驗 _____

05. 對現今漁業的發展有何看法 _____

06. 對環保團體的看法 _____

◎本研究問卷設計以討海人爲主要訪談對象，輔以家人的相關訪談，描繪出討海人的生命態度以及生活形式，並且得知漁民的收入情形以及作業慣性。

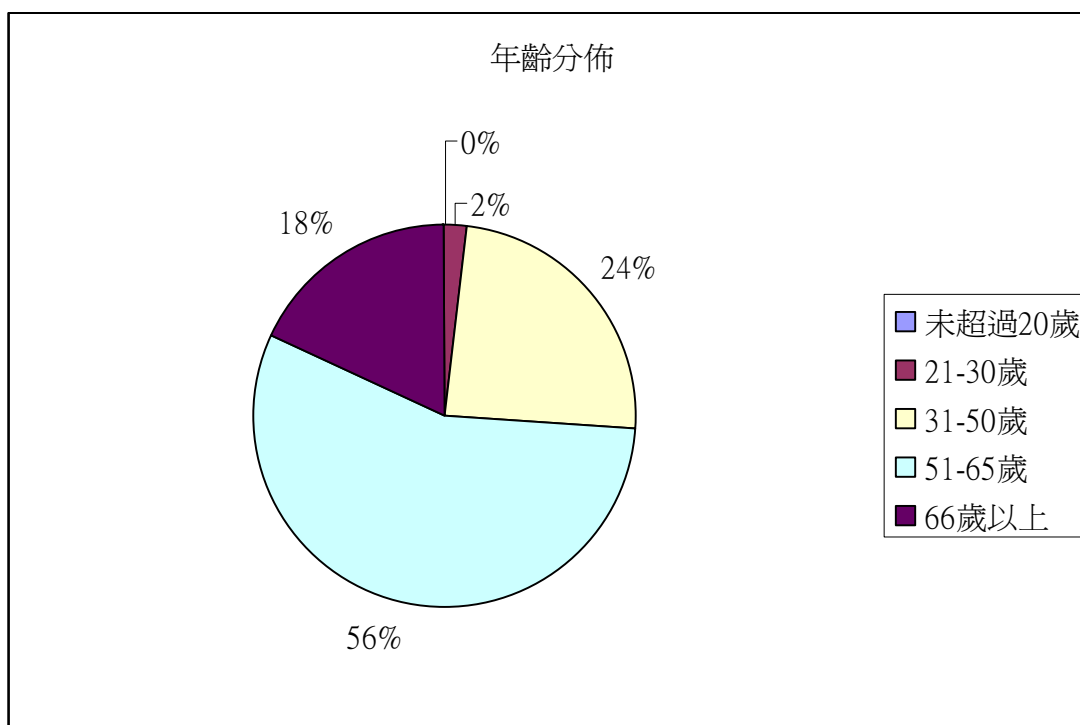
肆、研究結果分析：

針對花蓮港出海的討海人隨機抽樣訪談並填寫問卷 50 人，可歸納出花蓮港區討海人的幾項特色。分別從討海人年齡、教育程度、每月平均收入、婚姻狀態、配偶國籍、子女數目、出生地、工作投入程度、工作身份、工作年資、工作原因、漁業類型、是否擁有船隻等面向得到數據統計，並可以此並可以此抽樣調查結果表示花蓮港漁民概況。以下以比例圖表示之：

受訪者名單（未照順序）	
黃柏勇、羅偉城、陳志賢、邱阿火、王正生、李朝明、王義德、賴清賢、黃枝旺、呂添壽、戴福順、歐耀仁、歐長憲、辛維清、鄭德新、林如松、吳振雄、蘇英良、陳進義、陳金火、陳義蘭、陳賢春、陳易詳、李玉寶、李志明、曾海榮、楊耀廷、許福來、鄭創基、吳啟芳、林賜倉、陳永鑫、江文龍、王宣銘、賴俊傑、翁廷欽、張秋雄、簡宜芳、林明進、黃天龍、羅忠雄、曾石珍、林武雄、林俊吉、江清溪、劉向榮、蘇茂生、朱金福、吳昆河、林○○（受訪者不願透露），共計五十位。	

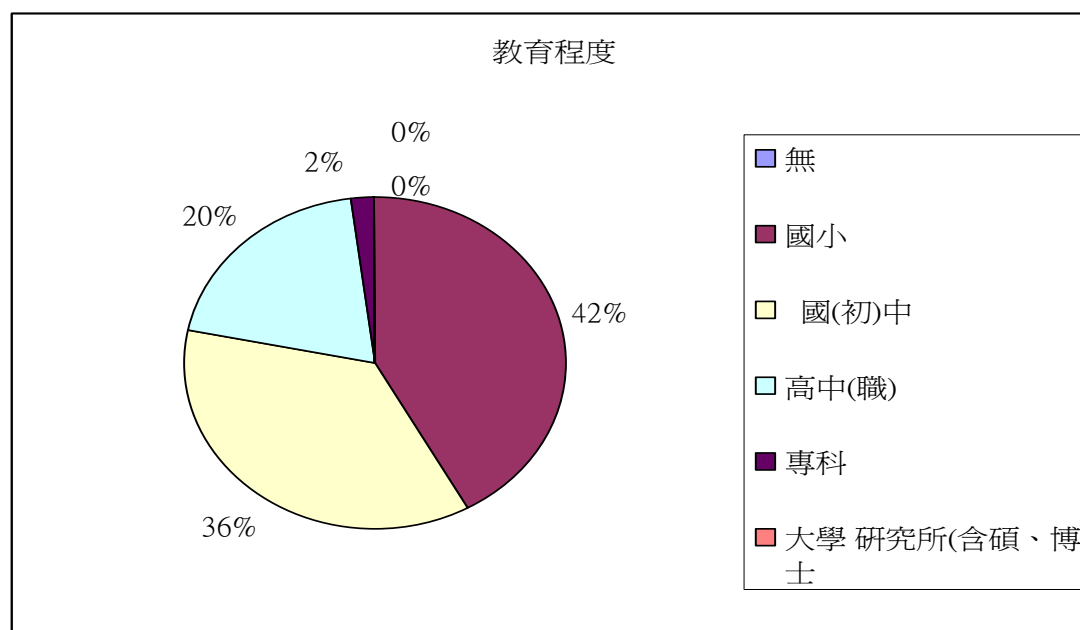
◎ 年齡分佈

年齡	20 歲以下	21-30 歲	31-50 歲	51-65 歲	66 歲以上
人數	0	1	12	28	9
比例	0%	2%	24%	56%	18%



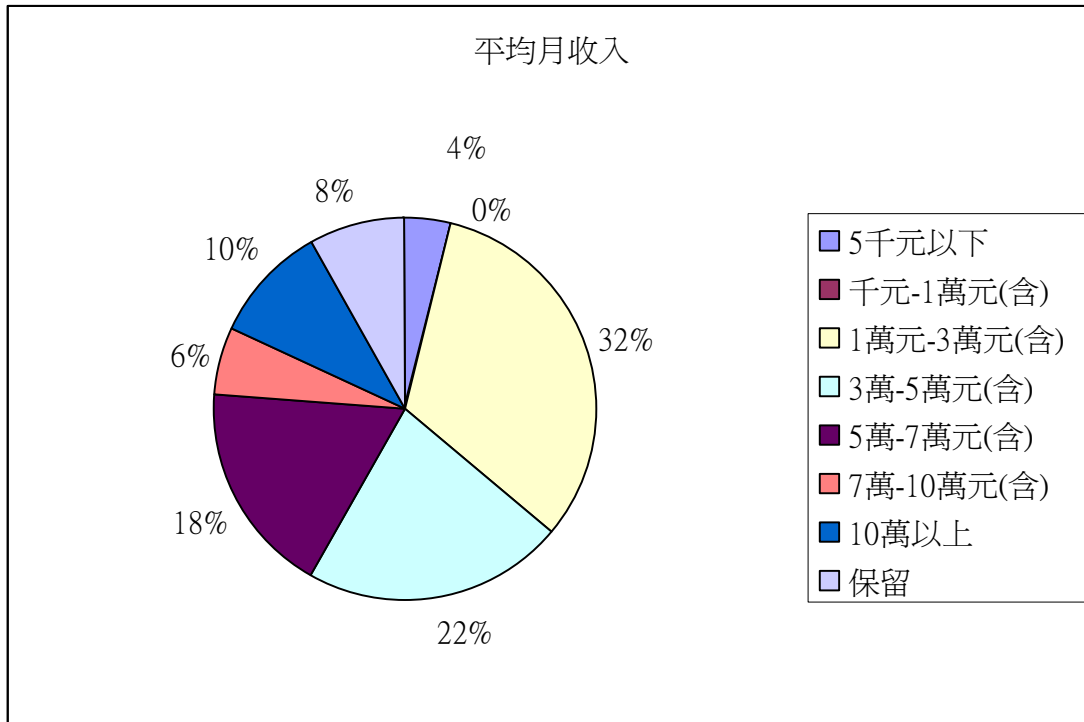
◎ 教育程度

程度	無	國小	國(初)中	高中(職)	專科	大學 研究所 (含碩、博士)
人數	0	21	18	10	1	0
比例	0%	42%	36%	20%	2%	0%



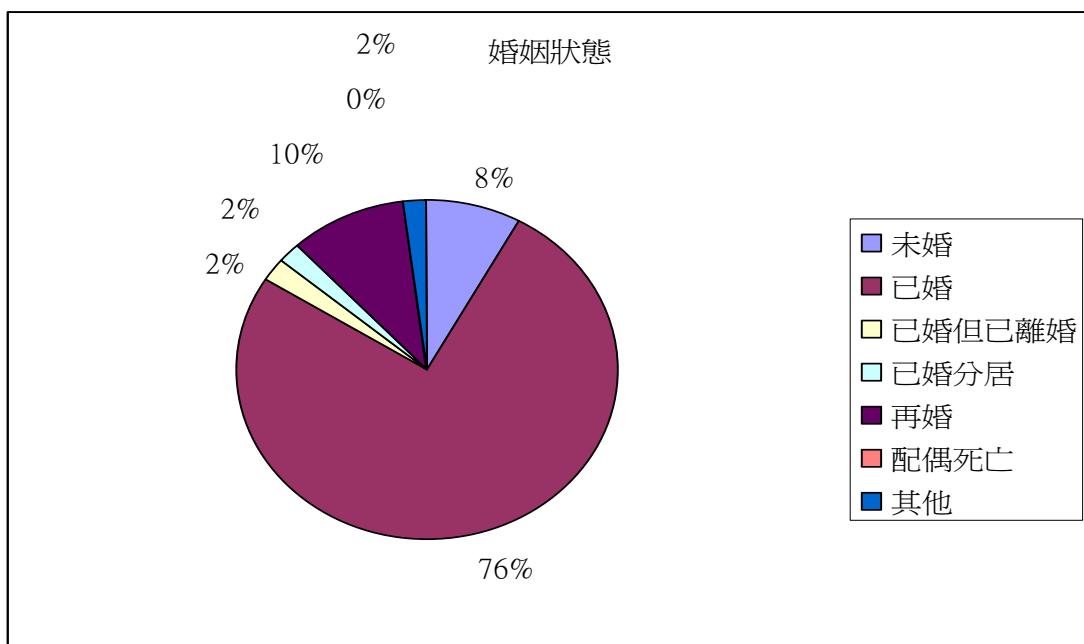
◎ 平均月收入

月收入	5千元以下	5千元-1萬元(含)	1萬元-3萬元(含)	3萬元-5萬元(含)	5萬元-7萬元(含)	7萬元-10萬元(含)	10萬元以上	保留
人數	2	0	16	11	9	3	5	4
比例	4%	0%	32%	22%	18%	6%	10%	8%



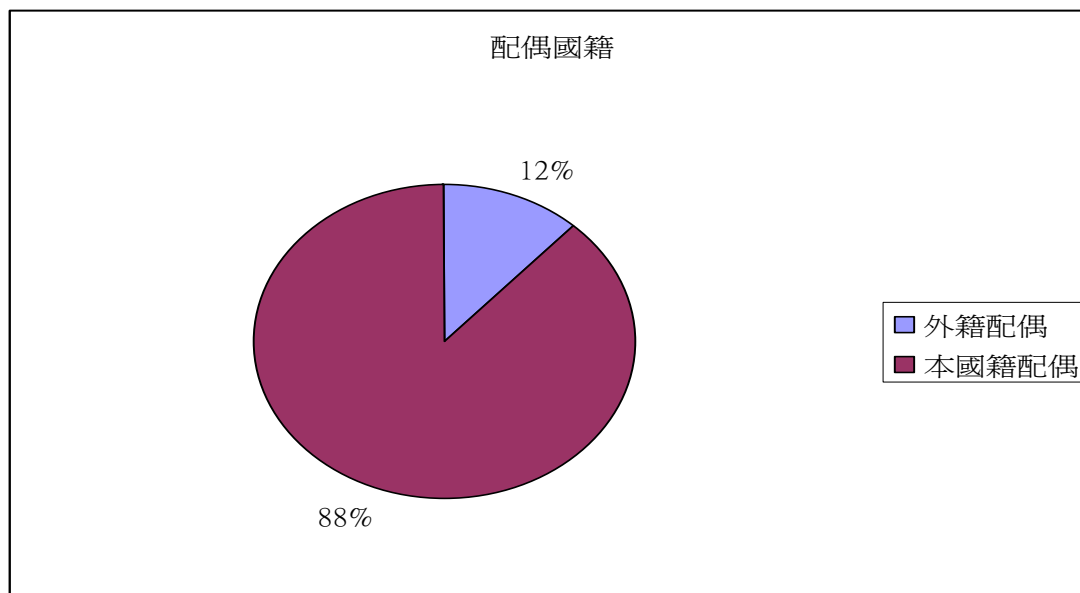
◎婚姻狀態

狀態	未婚	已婚	已婚但已離婚	已婚分居	再婚	配偶死亡	其他
人數	4	38	1	1	5	0	1
比例	8%	76%	2%	2%	10%	0%	2%



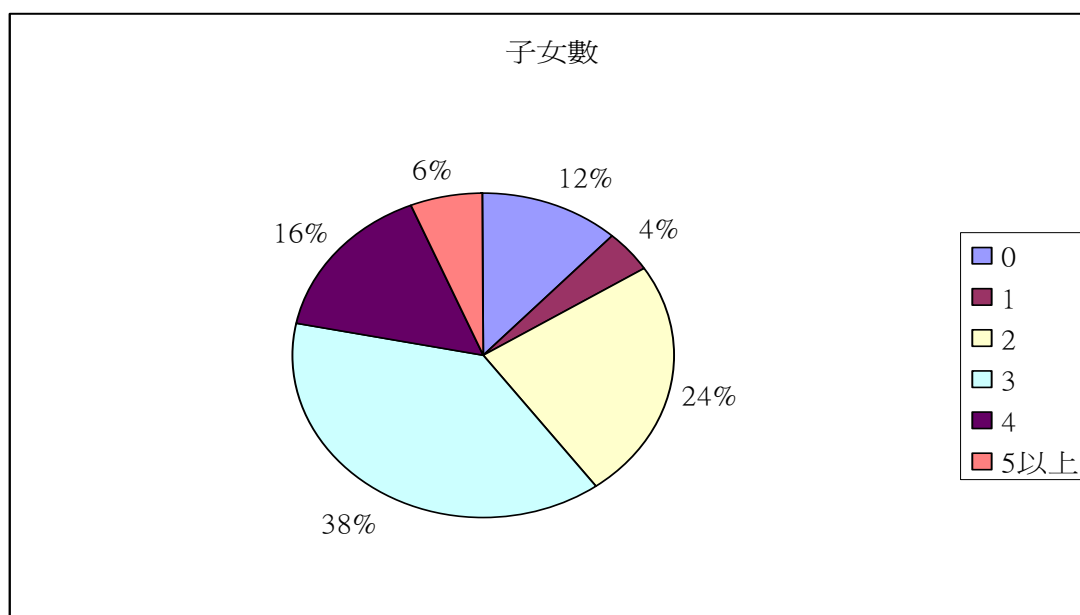
◎配偶籍貫

國別	外籍配偶	本國籍配偶
人數	6	44
比例	12%	88%



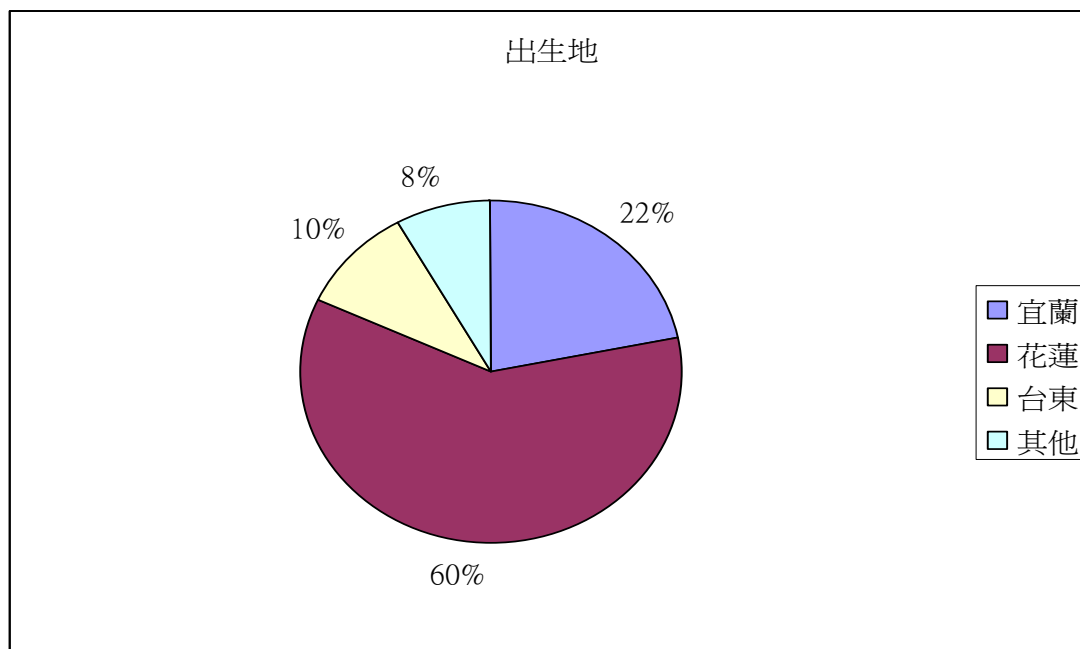
◎子女數目

子女數	0	1	2	3	4	5 以上
人數	6	2	12	19	8	3
比例	12%	4%	24%	38%	16%	6%



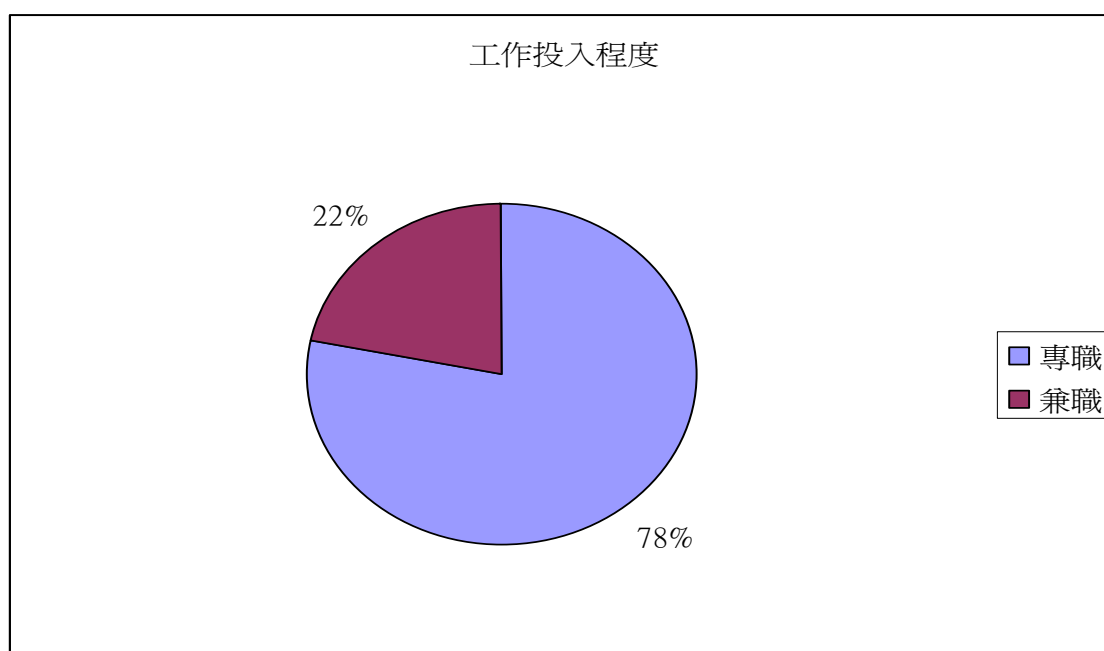
◎ 出生地

出生地	宜蘭	花蓮	台東	其他
人數	11	30	5	4
比例	22%	60%	10%	8%



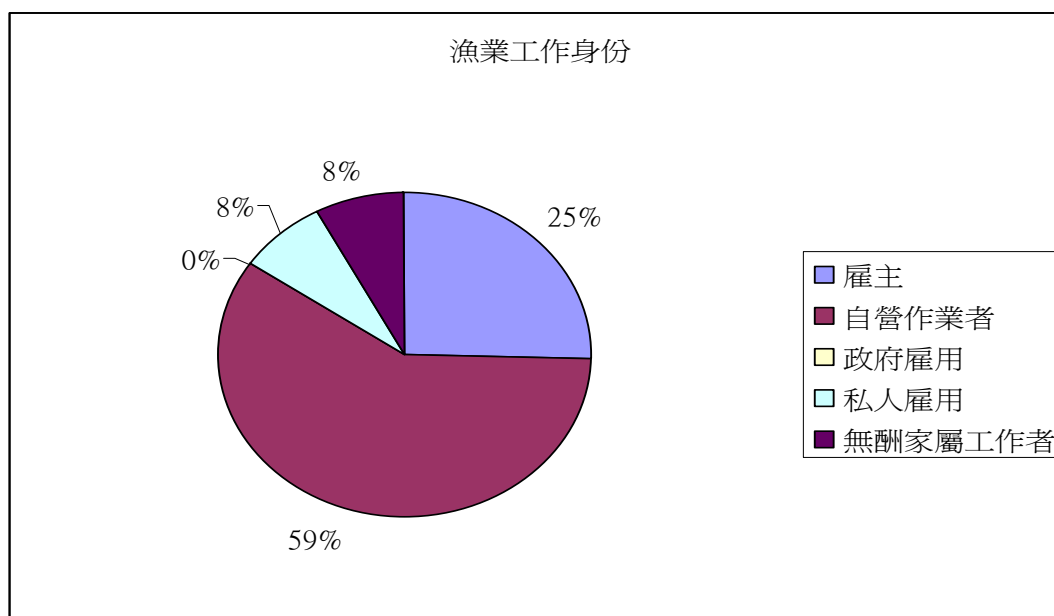
◎ 工作投入程度

漁業工作	專職	兼職
人數	39	11
比例	78%	22%



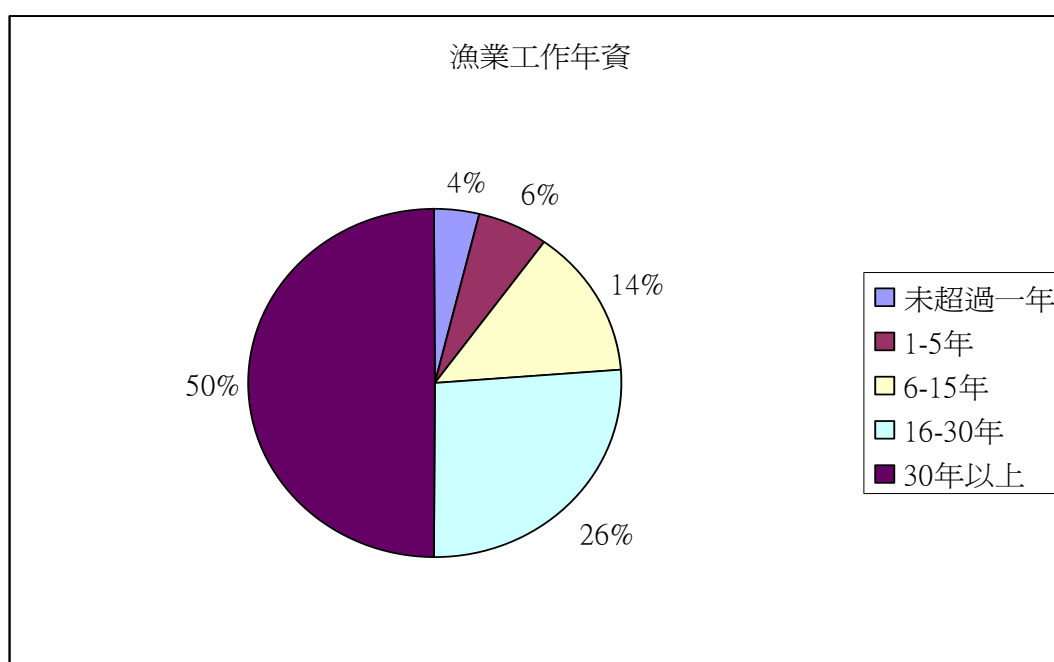
◎ 工作角色

漁業工作身分	雇主	自營作業者	政府雇用	私人雇用	無酬家屬工作者
人數	13	30	0	4	4
比例	26%	60%	0%	8%	8%



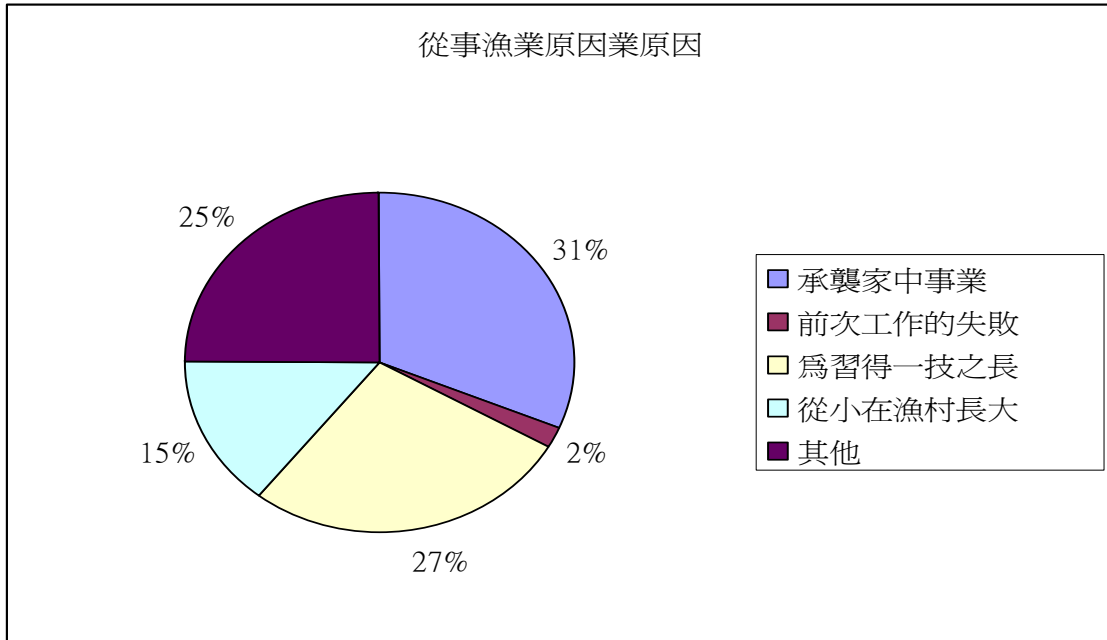
◎ 漁業工作年資

漁業工作年資	未超過一年	1-5年	6-15年	16-30年	30年以上
人數	2	3	7	13	25
比例	4%	6%	14%	26%	50%



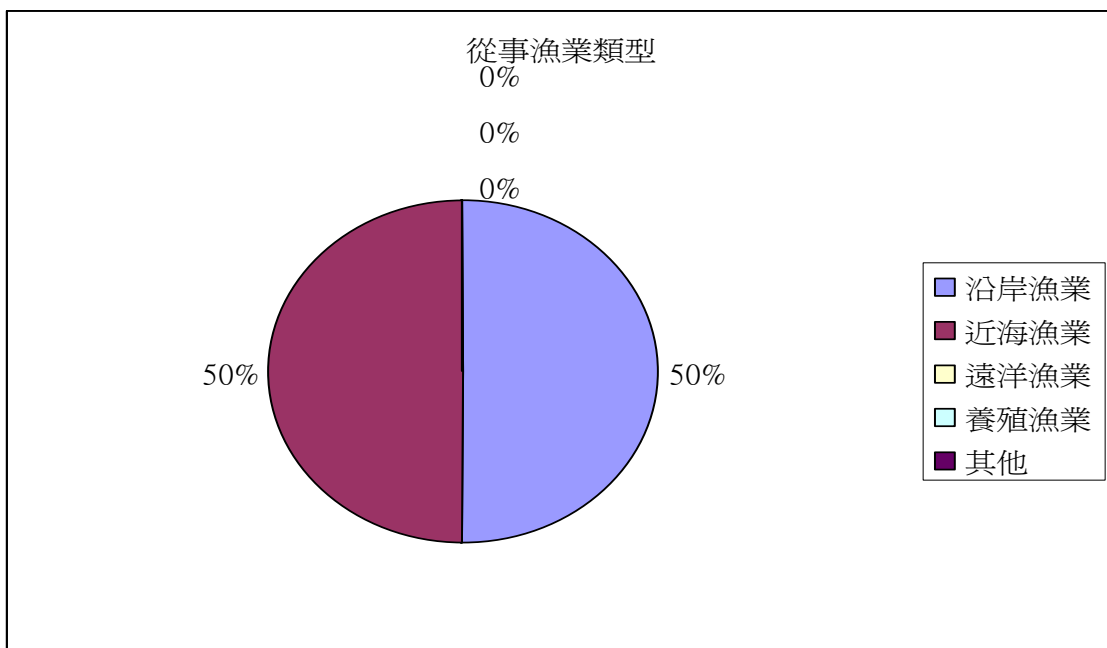
◎ 從事漁業工作原因

從事漁業起因	承襲家中事業	前次工作的失敗	為習得一技之長	從小在漁村長大	其他
人數	15	1	13	7	12
比例	30%	2%	26%	14%	24%



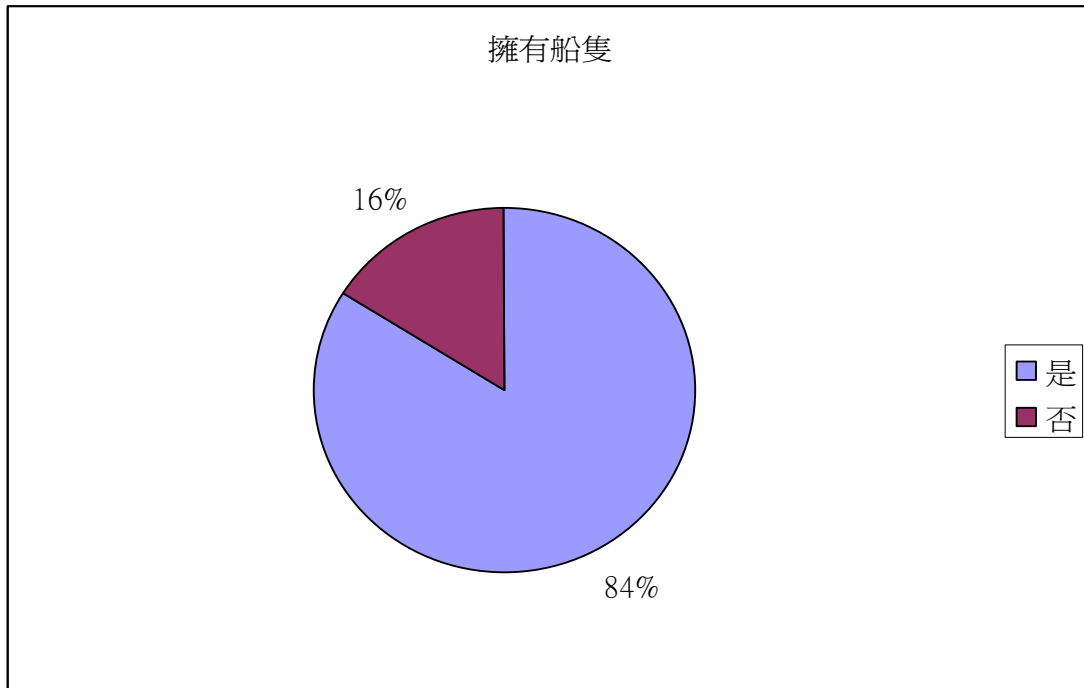
◎ 主要從事漁業類型

從事漁業類型	沿岸漁業	近海漁業	遠洋漁業	養殖漁業	其他
人數	25	25	0	0	0
比例	50%	50%	0%	0%	0%



◎ 船隻擁有情況

擁有船隻	是	否
人數	42	8
比例	84%	16%



※從以上幾項基礎資料可以歸得花蓮港漁民的年齡層多分佈在 51~65 歲之間，學歷分佈在國小、初中畢業這一帶；雖然一年作業時間與收入情況不固定，但平均月收入也有 3 萬~5 萬之間；多為已婚男性，外籍配偶的比例也不多，多半是第二任妻子才找越南籍外配；子女數分佈在 2~3 位之間。花蓮港討海人出生地以花蓮本地為主，從宜蘭蘇澳、壯圍一帶過來的比例也不少，從台東過來的再次之；專職漁業與兼職漁業的比例約為 8：2，也多半擁有自己的船隻，並為自營作業者較多，30 年以上討海經驗的老漁民不少，而年輕一輩的討海人進入漁業原因很多是從喜歡海釣開始。

根據花蓮港海巡署海岸巡防總局東部地區巡防局岸巡第八三大隊所提供，在 98 年 12 月 1 日至 99 年 12 月 1 日間出入花蓮港船隻記錄分析結果，得知花蓮港固定出海船隻比例為 20%，船隻數約為 76 隻左右，本研究以隨機於花蓮港口訪 50 位漁民的問卷得到以上結論，當具有一定的參考意義。

伍、研究限制：

（1）經費不足，無固定人力編制——

本研究原設定以人類學民族誌的方式，編制 3~5 名固定人力漁港口蹲點，進行深度長期訪談；然而因研究經費不足以負擔研究人員的薪資，故改以志工招募的方式募集人力進行田野工作，然由於志工多為本地民眾，只能在平日工作時間之餘進行訪談，而志工多為對田野調查有興趣卻無經驗者，對漁業的基本認知不足，故本案規劃以「工作坊」課程補充訪談者田野知識，雖達到推廣之目的，卻仍受限於訪談深度。

（2）研究者身份限制——

本研究田野工作人員多為女性，在田野調查過程中碰觸漁民禁忌、上船出海不便等限制，加上本會為環境保育組織，身份較為敏感，部分漁民不願受訪，在漁會方面更是步步為營。

（3）船隻、漁民資料取得不易——

原設定為針對花蓮港為中心，北自崇德南至鹽寮的漁村進行 500 份問卷普查，但經過不斷分別向崇德鄉公所、花蓮縣政府漁牧科、花蓮區漁會行公文請求提供研究範圍漁民資料供本計畫學術研究使用，卻屢屢遭回文拒絕，頻頻碰壁。思及全面普查的可行性過低，故本研究僅能以隨機訪查的方式，於出海人數最集中的花蓮港進行以口訪為主、問卷為輔的訪談方式進行記錄。

陸、研究報告書寫：

本研究報告以八個篇章為書寫主軸，分別是——

一、四季，海上天光：以東海岸(花蓮地區)漁民的作息與季節漁業活動的作業時間，可紀錄台灣東部漁業活動、海況、漁場的分佈特色，以及漁民對季節漁汛、海況的特有作業作息方式。

二、撒網，戰風湧：從漁民開始進行海上工作的敘述，圖文並行，具體呈現漁法、漁具、漁獲種類的相關性。

三、飄浪，海上生活：漁民從事海上作業的分工，可觀察其隱微的階層關係以及漁民的群體結構。

四、回航，夕船入港：藉由漁船歸港的行程將視線拉回漁港，分析東部漁港之特色與船隻種類、特色。

五、歸家，安定的所在：研究路線循線走回漁村，此章探討漁村的社會結構、漁民的家庭組織、性別分工、漁村聚落的構成與特色。

六、講古，當年勇：以漁民工作之外的休閒活動、口述經驗為觀察，紀錄漁業發展史、再現漁民的生命經驗與集體記憶。

七、祈願，海陸均安：探討漁民的宗教信仰、海上禁忌與漁村習俗，並紀錄特有意義的民俗器物。

八、海人誌，漁民群象：以逐個漁民的口述資料呈現出其生活史與討海人特有性格的點描，亦是綜合上述篇章主題之縮影實例。

一、 四季，海上天光

本章概述：

以東海岸(花蓮地區)漁民的作息與季節漁業活動的作業時間，可紀錄台灣東部漁業活動、海況、漁場的分佈特色，以及漁民對季節漁汛、海況的特有作業作息方式。

◎東部海岸地形

台灣東部恰位於歐亞大陸板塊與菲律賓海板塊的交會處，其縫合帶從花蓮市外海延伸到花東縱谷，地理學上稱為裂谷(Rift Valley)。因位處板塊交會處，也造就了迥異於西部的地形地質景觀。東部的中央山脈陡峭高聳，自平地拔起直入雲端，山谷大多狹隘險峻，氣勢懾人，著名的太魯閣峽谷即深達一千多公尺，最狹處則僅及數 10 公尺，為世界上罕見的地理奇觀。而「東部海岸」範圍多指由頭城鎮向南經蘇花海岸、花東海岸而至屏東縣的九棚為止，主要臨太平洋的斷層海岸，除了蘭陽平原為沙岸，少數大河河口如和平溪、立霧溪、卑南大溪、太麻里溪等有沖積扇三角洲堆積，花東海岸有數段較平坦的隆起海岸階地外，其餘大部分為陡崖臨海，以清水斷崖最為著名。大體上，花東海岸面臨寬廣的太平洋，瀕臨琉球海溝，至大陸棚狹窄，海底坡度陡峭。夏秋兩季來襲的颱風帶來的風暴激浪，因波浪底部所受阻力少，得以毫無阻擋，長驅直撲海岸。其浪高可由五公尺至十五公尺。原則上波浪打擊的力量與浪高成正比，所造成的破壞同比例加強。同時，花東海岸河流短促，輸沙量少，海灘低而窄，緩衝波浪能力十分有限，所以每次颱風侵襲都會明顯造成沙灘縮短、海崖崩壞後退等現象發生。

◎東岸洋流與漁業關係

洋流常被形容為「海洋中的河流」，是大洋中常年遵循著固定方向流動的大規模水流，對於海洋、陸地及海岸環境與生態都具有相當大的影響。通常，從低緯度地區流向高緯度的洋流，水溫會比流過地區的海水高，稱之為「暖流」；相反的，從高緯度地區流向低緯度地區的洋流就稱為「寒流」。台灣位於北太平洋，主要受到北赤道洋流（黑潮）、中國沿岸流與南中國海季風流影響。而花蓮地處台灣東岸，受北赤道洋流（黑潮）的影響較大。因為有這些洋流的影響，也才造就了台灣海岸多樣化的生態資源。

北赤道洋流又稱黑潮，是太平洋洋流的一環，為全球第二大洋流，其水溫較流經地區偏高，所以又稱作暖流，台灣東部漁民稱它作「紅流」。自菲律賓開始，穿過台灣東部海域，沿著日本往東北向流，在與親潮相遇後匯入東向的北太平洋洋流。黑潮將來自熱帶的溫暖海水帶往寒冷的北極海域，將冰冷的極地海水溫暖成適合生命生存的溫度。黑潮得名於其較其他正常海水的顏色深，這是由於黑潮內所含的雜質較少，陽光穿透過水的表面後，較少被反射回水面。黑潮的流速相當的快，就像搭上高速公路般，可提供迴流性魚類一個快速便捷的路徑，向北方前進，故黑潮流域中可捕捉到為數可觀的迴游性魚類，例如旗魚、鬼頭刀、飛魚、鯊魚、鯖魚等，及其他受這些魚類所吸引過來覓食的大型魚類，如鯨豚類海洋哺乳動物。台灣東部海域海床深邃，大陸棚淺狹窄短小，深海底棲魚類資源並不豐富，但是因為沿岸海床深邃，黑潮得以靠岸，黑潮為花蓮海域帶來了許多大洋性迴游魚類，所以花蓮的漁獲產量不高，但是卻具有隨著季節性變化的特殊性。

◎季節與魚汛

依據 98 年漁業年報統計資料顯示，花蓮地區有登記的魚類生產種類有：兩傘旗魚、尖鰲、皮刀、圓鰻、甘仔鰻、土拖鰻、馬加鰻、白帶魚、鱈、魷仔、紅甘鰻、紅目鱸、剝皮魚、翻車魷…其中在「縣市別魚類別生產量」以台灣全省魚類產量來看的話，只有俗稱「曼波魚」的「翻車魷」是勝過其他縣市的，堪稱為花蓮代表性漁獲。而因為產量較少而在漁貨量的統計表中被忽略的其他魚種，則依然按著時序出現在花蓮討海人的漁船上。

沿岸漁業是指我國在領海 12 浬（1 浬= 1.852 公里）以內從事漁撈的漁業，近年來產量維持在 4 萬公噸左右，主要作業方式包括流刺網、定置網、地曳網、魚苗捕撈…等，撈捕的以沿岸岩礁以及底棲性的魚類為主。農政單位為了促進沿岸漁業的永續發展，多年來陸續在沿岸海域設置漁業資源保育區，和人工魚礁區…，並大量培育漁、貝、介類的種苗，放流回到海洋，以改善漁源枯竭的問題，富裕台灣的漁業資源。近年來，許多漁民努力從事的海洋觀光、海釣、賞鯨船…等海洋休憩娛樂事業，也都屬於沿岸漁業中的一環。

花蓮地區的討海人多為近海沿岸漁業，作業方式也各有差異，通常是依照著魚汛而有大小月之分，四季的區別其實不是那麼的大。另外，因為黑潮這道暖流為東岸帶來迴游性魚類，一些長年都能捕獲的魚類如鰹魚、鯖魚、炸彈魚，就是四季全年都可能捕獲的魚種；俗稱「曼波魚」的「翻車魷」，主要漁法為標槍及定置網，全年皆產，無明顯盛漁期，產量不大，但因其腸價昂，且肉質尚佳，故亦為漁獲對象；常聽到漁民要「夜釣白帶魚」²的時機，通常是每年春天白帶魚靠岸洄游的時刻，屬於季節性的洄游魚類；還有魚汛期於三月到八月份（盛漁期為五月左右）俗稱「飛烏虎」的鬼頭刀，也是常見的魚獲。當然也有特殊魚期，如只在四月到六月出現，俗稱「飛烏」的飛魚，是在賞鯨季（每年約四月到九月）的花蓮海面也常看得到的魚群。而捕撈魷仔魚的拖網船，在花蓮港內就有四艘，所以在全國魚貨量統計中也佔一定比例的「魷仔」，多在每年十二月到五月之間作業；冬季寒流來襲的一月二月之間，在花蓮溪口則可以看見漁民在夜捕鰻苗的畫面。

◎潮流的影響

靠海吃飯的花蓮討海人表示，捕魚的作息用四季來區分並不明顯，出海作業他們分辨的是「流」的漲退與方向。

相對於被「日光」影響較大的土地作物，漁業由於牽涉著潮汐的變化，與「月亮」的關係似乎更加靠近。潮汐的發生，主要的因素乃因是天體之間受到萬

²帶魚屬於暖水性的中下層魚類，較怕光線，所以平常棲息在深達百米的海域，夜間才上浮到表層。它們常成群洄游，在水層中捕食燈籠魚、鯊科等小魚。非常貪食，據說有時在追獵日本鯊（俗稱苦蚵仔）時，甚至會衝到岸上。

有引力的影響，使得不同的部位產生差別，而引起的天體形變現象。嚴格說來，宇宙間的每一個星球，都會因有萬有引力而相互吸引，但有些星球一方面距離地球太遠，或者是星球本身太小，對地球的影響較為有限，影響地球最大的，只有月球和太陽，太陽因為大，對地球的影響自然存在，月球雖然小，但距離地球最近，影響反而顯著。潮汐的發生，主要是海面受到月球萬有引力所引發的週期性流動，所產生的水面升降現象，也就是受到引潮力的影響。

引潮力指的是引起潮汐發生的力量；引潮力的大小，乃是地球繞著產生引潮力的天體（月球為主，太陽居次）做圓周運動，所產生的力量，在地球的質心處，天體運動的萬有引力和圓周運動的離心力大小相等，方向相反，但在地球的其他地方，萬有引力與離心力的合力，並不會等於零，兩力之間的差距，也就是引潮力。整個地球表面的每一處，都會受到引潮力作用的影響，使得地球的海水面，形成一個對稱的潮汐橢圓，因此不論朔或望，月球與太陽在地球同側或者是兩側，地球上的引潮力，都是兩天體作用的加成。

如果是海水上升的現象，則稱為漲潮（flood）；海水下降稱為退潮或落潮（ebb），每天的漲潮與退潮之間，海水位到達最高點，稱為滿潮或高潮（high water）海水位到達最低的那個點，則稱為低潮（low water），海水由退潮轉為漲潮時，會有一段時期海水位是處於最低潮，這段時間只有小幅的上下震盪，內眼見不到明顯的升降，也就是停潮期（stand of tide），停潮的時間，主要是跟潮差有關，潮差小的地方，停潮的時間自然較久，潮差大時，停潮時間也就較短。在台灣，實際的海水面變化，每個地方的停潮時間都不同，台灣東北、西南及南端，停潮最長的時間，可以達到好幾小時，但次數並不多，其他地方，大多數的停潮，約都只有十分鐘以內。

潮汐可分為三大類型：一、一天之中，有兩次明顯漲、退潮的，稱為半日潮；二、一天只出現一次漲、退潮的，稱為全日潮；三、介於兩者之間，致使兩次漲退潮的時間不規則，名為混合潮。在台灣，東、西兩地的沿海地區，屬於半日潮明顯的區域。

所謂的潮差，指的是一次漲、退潮之間，滿（高）潮和乾（低）潮之間，水位的相差值。潮差有明顯的週期性，週期約為 14.8 日，循環的過程中，會由小變大，再由大變小，潮差最大時，稱之為大潮，相對最小的時候，也就是小潮；在半日潮的地區，大潮大都發生在朔望之後的一至三日，主要是因為在朔、望時，月球、太陽與地球連線為一直線，引潮力大，產生大潮，因此，台灣沿海漁民俗話所說的：「初三流、十八涸」，指的就是陰曆每個月的初三及十八日，都為大潮之期。小潮則發生在上下弦以後的一至三日，乃因上下弦時，月球、太陽與地球連線呈 90 度，引潮力小，自然產生小潮。

在全日潮以及混合潮的地區，大潮和小潮則隨季節而改變，依據中央氣象局長年潮汐觀測的資料顯示，台灣沿海潮汐長期平均特性，大潮期大都在陰曆的每

月 29 日~4 日，以及 14 日~19 日中的一天；除了每個月有兩次大潮之外，一年之中的春分及秋分之期，更各有一次的極大潮。³

在台灣東部地區，由於黑潮靠岸帶來暖流與迴游性魚類的關係，使得漁民與洋流的關係更為緊密。在海洋作家、同時又是本會創會董事長的廖鴻基先生描寫討海人介紹洋流時，是這麼說的：

航行出海，船隻出港後不到十分鐘即到達第一道海流交界線。

這道線彎彎繞繞不如岸上看似的平整。青綠色這頭似富含沙塵，另一側，呈半透明水質。這是一股力量，一股巨大的力量才能黑白分明地處理兩種不同顏色、不同水質的海水。掌舵的老漁民說：「這叫『白流』；那是『二層流』；船頭前最外層那道叫『紅流』。二層流大都是由南向北叫作『南流』的潮水，流速不定，有時會湍急的像一條激流；也偶爾會靜止如暫時停止呼吸；有時也會颳起由北向南叫『枯流』。」

船隻開到作業海域，船上無線話機熱鬧響起：

「喂，什麼流？」

「南流啊，南流。」

「『流皮』啊『流底』？」（「流皮」是海面流，「流底」是海面、海底都有潮流。）

「『流皮』啊，三分流。」（「三分流」是指流速。）

二層流是一道面貌多變的海域，沿岸漁船大都在這道海流裡作業。這海域也經常出現，海面「南流」，水底下「枯流」，或完全相反的「雙層流」現象。漁民在這多變的海域作業，必須學會貓一樣的敏銳，打聽海流方向，感覺潮流變化。

儘管漁底探儀和衛星定位儀，能讓漁船準確到達漁獲點上空，但水流方向和水流強度關係著漁具能否精準地投入魚穴；關係著豐收與否。隨著航行經驗越來越多，漸漸理解，海洋是個我們生命長度無法熟知的神祕領域。感覺有股厚實的的能量掌理擺布著這一切 … 也可能這股冥冥力量早已登陸影響到岸上的所有生命。

船隻往外行駛，這是一趟往「紅流」處拖釣作業的航程。船隻離岸十五哩，流界出現在船前不遠處。

「那就是紅流。」老船長指著船頭前說。

流界線明朗清晰，這距離還很難說紅流到底什麼顏色，只知道比船下的二層流更濃、更沉。船隻快速迫近，大體上，這道海流近似墨色，陽光的關係吧，有時看來帶點咖啡褐。

界線那頭浪湧汨汨，像一崙崙流動的黑色山丘；比較起來，二層流這側的碎波碎浪，不過如風寒時皮膚上皺起的疙瘩。

船隻邁浪衝過流界後轉北旁著流界航行，槳葉攪拌過的流界一樣壁壘分明。船下海水透明清澈，一點不輸給山澗裡的泉水，陽光溶進水底，光絲漂搖下沉到五、六公尺深。完全無法理解，黯濃水色到底如何形成。

海洋似乎違反了岸上的視覺經驗，越乾淨澄透，水色似忽越重。

³ 參考自劉還月授課內容。

水溫計顯示水溫 28.5°C，比二層流及沿岸白流還要溫暖。以為海洋是冰冷的，沒想到離岸越遠越是溫暖。船速驟增三節，代表著船下的海流流速超過三哩。

黑潮，自東太平洋沿赤道、北迴歸線間西行，一路飽滿吸收了熱帶陽光熱能，直到西岸後，順呂宋島弧北上，流速每小時三至四節。其主流從台灣尾擦切台灣東部海岸北上，支流穿入台灣海峽，一路釋放溫暖，不曾息止。

台灣經年累月被這道溫暖清澈的黑潮緊緊擁抱。

「紅流就是黑潮？」

「是吧，阮討海人古早就叫她紅流。」

隨黑潮腳步回首台灣島嶼，深色山脈與海流平行縱走，山嶺上的林木，海流裡的巨鯨大魚，他們互古默默對看。是我們遺忘，是我們長久耽溺在狹隘的人間，忘了黑潮的溫暖。

「黑潮裡有魚嗎？」

「有，但都是過路魚，牠們會穿越流界在二層流休息、覓食、生殖。」

黑潮並不富庶，有機質貧瘠，若一陣清風拂過島嶼，但海洋生物乘著這股海流洄游近岸。東岸海床陡峭，黑潮得以近岸，她擦岸引起的湧昇流，和熱能的釋放，形成多樣溫度階梯，有利於多種海洋生物棲息繁衍。⁴

「流」是大海的脈動，是無可預測的未知，考驗著討海人的經驗。

曾經在一個風和日麗的早晨，跟著「金發漁 1 號」出海捕捉曼波魚，時值晚冬，海面卻平靜無波，風平浪靜，加上太陽高高掛，簡直就是一個鏢曼波魚的理想好日子。和同行的文龍船長坐在漁船的駕駛座旁，銳利的雙眼不斷在海面上搜尋著。

「文龍大哥，要怎麼看曼波魚在哪裡啊？」雖然夏天在賞鯨船上擔任鯨豚解說員的工作，知道鯨豚因為同為哺乳類所以需要浮出海面換氣，因而能夠藉由換氣剎那露出海面的嘴喙、背鰭、噴氣，在平靜的海面上發現目標；但對於「捕魚」的想像，通常是下網、垂釣的方式，利用魚餌在水面之下誘魚，在海面上往往是看不見海面下魚類動靜的。然而「鏢曼波魚」的作業方式則類似於鏢旗魚，是在海面上看到獵物再進行鏢刺的動作，但「曼波魚」是魚類，究竟要怎麼在風平浪靜的海面上看到呢？

「曼波魚會浮在海面平躺著『曬太陽』，牠一邊的胸鰭會微微露出海面，所以你如果有看到海面表層有『白白的』，還有『黑黑的三角形影子』的話，就是曼波魚出現了！」文龍船長一面轉動著駕駛方向盤，一面伸長脖子在張望平靜的海面是否有任何動靜，我也有樣學樣，憑著在海上發現鯨豚的經驗，希望可以讓「金發漁 1 號」大豐收，捕到經濟價值頗高的曼波魚。

然而，六個小時過去了，走走停停的漁船和煤氣已經讓我暈得快把腸子都吐出來了，海面上依舊毫無動靜。

⁴ 廖鴻基，〈紅流〉，《來自深海》，台中：晨星出版，1999。

「流太強了，魚上不來。」文龍船長微微皺著眉頭，已經打算要回航。船隻一直在七星潭外海附近徘徊，附近的海面也可以看到許多準備來鏢曼波魚的漁船，同樣是「望洋興嘆」，無功而返。

「要怎樣知道『流』好不好呢？」回程的路上，我忍不住追問船長。

「看就知道啊！」船長一副理所當然的樣子，讓我瞪大了眼睛。

「怎麼看？」我望著海面，一點徵兆也沒有，不知道怎麼依據來判斷流的「好」或「不好」。當然，沿岸流因為顏色較多，在颱風過後海面上沿岸流的顏色會特別清楚，我們這種「海的外行人」也輕易能分辨得出；但流速、流的強度、流的方向，這種「只能意會不能言傳」的判斷，就並非我們這些門外漢可以瞭解了。

討海人的「好日色」是決定魚貨多少的關鍵，更是在海上一決勝負的最佳武器，也許這就是所謂的「海的經驗」吧。

◎農民曆，漁民曆？

雖然俗話說：農漁本一家。農民和漁民在過去作業時都會參考農民曆當中所標記的時序和節氣，但翻閱農民曆，記載的節氣大多以「土地」的概念較為相干；例如每天標示「日出」、「日落」的時間，而例如「驚蟄」、「穀雨」、「芒種」、「白露」…等節氣名亦處處可見與「土地」、「農作」的連結。反之，在農民曆中每見標示與魚撈相關的資訊，就只有各地的魚汛魚期，漁民要怎麼依照「農民曆」來決定作息呢？

當然，對於並非長年捕魚，依季節魚種作業的漁民們在「度小月」的時候，沒有出海，偶而也會下田農作，過著半魚半農的日子；「農民曆」的作用就有所發揮，但在海邊常聽見討海人還是有一些朗朗上口的諺語，似乎更能體現漁業的作業邏輯。

那麼有沒有可能，依照「農民曆」的方式，揪出漁民與「月亮」、「潮汐」的關係，做一本「漁民曆」呢？

在經過訪談的瞭解之後，我們慢慢清楚對於漁民來說，每天的潮汐時間、各地的魚汛差異，以及琳瑯滿目的捕魚方法，實在是無法用「統計」、「歸類」、「規律」的整理方式，打造出符合各地漁民都使用的「漁民曆」；甚至有漁民表示，現在出海大家也不看農民曆了，直接聽海上電台比較準。

原先興致沖沖地想要歸整出「漁民曆」的我，雖然在得知最後的結論之後不免喪氣；但轉念一想，海的特性是那麼難以捉摸，而人類又一直在陸地上生活，當然比較容易捉得到「土地」的節奏與脈動，經過不斷種植的實驗之後，「農民曆」的形成的確是有跡可循；而大海本身就不是一個「固著」的物體，它是一個時時在變化的「流動」概念，又如何歸類出一個「守則」，一個週而復始的「曆法」概念呢？

即使如此，在海上多年的討海人為了要傳承後人，當然也會藉由一些俚語、

歌謠來傳頌海上經驗，因而生出了一些約定俗成的討海節奏，以下列舉⁵說明之：

- (1) **初一十五天光轉**：指農曆每月的初一、十五，天亮時就是漲潮的時刻。
- (2) **初三十八，天光大汐**：指農曆每月的初三、十八，天亮時，潮水剛好退到最低潮。
- (3) **十二、三，二七、八，死濫流**：農曆十二、三，二七、八，這幾天潮水流速較緩。
- (4) **初十、二五，當小水到**：農曆每月初十、二五剛好是小潮水，是漁作較不好的潮汐。
- (5) **濫流無死，湊流著死**：漲潮叫「濫流」，退潮叫「湊流」，魚群隨潮水移動，所以漲潮時沒有被捕捉，退潮時也會落袋。
- (6) **月起水淹三分，月落水淹三分**：意思是說，看到月亮從東方升起，就知道潮水已經漲十分之三；同樣的，看到月亮西方落下，也表示潮水要漲潮了。
- (7) **四月做北當，行船討海尻川**：意指農曆四月吹北風，無法出海，漁人只好在家中間坐，坐到屁股癢。
- (8) **七月鬼，八月水**：農曆七月份是鬼月，所以要提防鬼；八月十五是一年之中潮水漲得最高的日子，最怕碰到颱風來襲的壞天氣，會造成海水倒灌。
- (9) **初三十八九，流介行**：農曆初三、十八洋流較強。

討海人的俚語，講的大多是潮汐，可想見潮汐影響魚獲的程度有多大；由於在海上多種網具都有放流深度、捕獵目標的差異，面對不同的海上浪況、洋流、天候、風向，不同的船隻也有不同的作業時間，「看抓哪一種海的啦！」漁民們表示各家漁法不同，也就少有一致的作息時間。但中秋節前後，也是一年之中潮水漲最高的時候，這幾天幾乎是沒有漁民會出海的，他們稱為「休月光」。

⁵ 參考自澎湖縣文化局，《赤崁漁業文化掠影》，2009

二、 撒網，戰風湧

本章概述：從漁民開始進行海上工作的敘述，圖文並行，具體呈現漁法、漁具、漁獲種類的相關性。

◎花蓮地區主要使用漁法與作業方式

在漁業屬每五年普查一次所公布的「97年漁業種類別縣市別生產量值」統計表格中，花蓮縣主要以近海漁業為主；依漁業生產量值統計的主要漁法有定置網、刺網，以及「其他網」。而經過實地在花蓮港以及花蓮沿海一帶訪查的結果，發現花蓮港漁民主要使用的漁法有延繩釣、流刺網、底刺網、鏢魚、一支釣、定置漁網等漁法，下列分別介紹之——

(1) 定置漁網⁶

定置漁業是一種陷阱類漁法，人們在河道或沿岸海域設置漁具，當魚類經過時陷入漁具之中而捕捉之的一種漁法。臺灣早期的定置漁具有箔、罾、滬、石滬、立竿網等。七星潭海面有著一片繩索結成的網，在潔淨的海上特別顯眼。這是定置漁網，俗稱「煙仔占」，早在1927年日據時代，日本政府即在當時的花蓮港廳海域大量設置定置漁網，全盛時期，花蓮曾擁有高達62座定置漁場；即使是現在，花蓮沿岸海域也有32座定置漁場經營撈捕。每座定置漁網的設置都需要經過申請及許可，而且每座定置漁網少則幾千萬，多則上億元，都是所費不貲的投資。遇到颱風來臨時，得趕緊將網收起，否則損失可就慘重了！

定置漁網為「守株待兔」這句成語做了絕佳的示範，可分成垣網(導魚入網用)、圍網及籠網三部份，魚群只能進不能出。從台灣東部流過的北赤道暖流——黑潮，帶著豐富的浮游生物和洄游魚類，滋養了花蓮沿岸海域。定置漁場的畚箕形開口都迎向黑潮潮水湧入沿岸海域的入口，漁船只要每天早晚定時出海收魚兩次，在魚群數量多時，中午還能再加收一次。

台灣東部狹長陸棚海域，本身光合作用及表、底層海水對流旺盛，加以外側黑潮主流之流經，終年有豐富之洄游魚類資源。此外，強大勢力之黑潮主流與少量注入之河水，以及由於東部沿岸地形起伏，而形成之局部渦流環境，皆可促使本省東部沿岸，成為洄游性魚類稚魚之餌成育場，及成魚產卵場。而七星潭就是利用這種得天獨厚的條件，發展出十分具有特色的定置漁業。

七星潭是一個小漁村，它的定置漁業已有百年的歷史，大約日據時代就引進了定置漁業的技術，是花蓮以前定置漁業最盛的地方。目前，本省沿岸設置之新式改良型定置網，包含單落網及雙落網類，約一百五十餘組，大多設置於台灣東部宜蘭、花蓮、台東三縣，尤以石城、頭城至花蓮間較密集、長濱及新港一帶次之，而僅少數位於新竹及恆春半島一帶。

定置網(set net)是一種陷阱類漁具，固定設於沿岸水域，當魚群洄游經過時，將其誘引入網而捕獲之，是一種被動的捕魚方式。要設置定置漁場必須要看當地的水流、水溫、海底狀況、地形和漁期等專業知識，如果不是運用其它非法方式來捕魚，通常利用定置網來捕捉洄游魚類，其數量只會佔其總量的0.3%

⁶資料參考網站：「七星潭美麗與憂愁」。

而已，所以不會有魚源枯竭的問題產生。

定置網從早期的放置於岸邊，使用耐波性差的稻草繩，到 20 世紀麻繩取代了草繩，網型也改成較為大型化及外海化的大敷網；之後再改善了因為要掌握魚群最佳入網時機而必須有人在岸上看守的缺點，於是定置網有了重大的變革。除垣網(leader net)仍職司遮斷誘導魚群之功能外，被誘導的魚群首先進入無底的運動場(playground)，其目的在增加魚群迴旋的時間與空間；運動場與捕魚部間另置登網(acclivity net)，魚群進入箱網雖較台網類更為困難，但其一旦進入則不易逃出，且在捕魚部內滯留的時間增長。如此，則不需留人看守，增加了海上作業的安全性，並且每天作業可定時化，而且揚網時只需揚起箱網，可節省大半的人力。傳統的單層落網雖大幅改善了台網類的作業缺點；但每遇大潮急流，網形即受影響致漁獲低下；為改善此項缺失，1950 年代以後，定置網漁業逐漸以雙層落網為主流。其改進之點是增加第二登網及第二箱網；同時將第一登網斜度由 30 度降低至 15 度左右，俾底棲魚類易於入網；另將第二登網縮小，其斜度以 20 至 25 度為宜，登網頂部網口縮小，且放大第二箱網容積俾提高漁獲效率。數十年來，落網已經成為定置網漁業的主流。在花蓮七星潭有六處定置魚場，魚種上岸的時間約上午 7:00~8:00 之間，下午 4:00~5:00 之間，因潮汐關係會有所改變。

圖說：定置漁網的海上作業。



(2) 延繩釣(longline fishing)⁷

延繩釣捕捉方式多採長線多鉤釣法，大規模的捕捉釣線可長達數十公里，釣鉤多達上千個。延繩釣漁業是從 1913 年由日本人傳到蘇澳、成功、花蓮等東部地區，所以在臺灣東部及東北部海域產量最多。延繩釣法俗稱「放棍」，是將主釣魚線綁上無線電魚標(浮筒)或訊號燈、旗等，魚線之主(幹)繩(當地人稱為“棍”ㄍㄨㄣˇ)從數百公尺到數公里不等，一般應在 150 公尺以上，主繩下再綁上分(支)繩，分(支)繩下端綁上魚鉤並勾有魚餌，魚鉤數目從數百支到數千支不等，通常約 1000 到 3000 支釣勾左右；魚餌為秋刀魚或魷魚之類魚肉，放流時間在 2-3 小時，之後依序收回魚線，此時或多或少應該會有魚獲，當拉起魚鉤時或許會有鮪魚、旗魚或類似鮫的魚會上鉤。

早期漁具主要以綿線為材料，同時多以竹筏、舢舨作業，1916 年漁船動力化之後，漁場逐漸擴至近海。隨著漁具的機械化，魚獲量增加，漁民可以以繩子的粗細、漁具的浮沈、魚餌的變化來因應，隨著不同季節捕捉到不同魚種。延繩釣的漁具依照漁具的浮沉，大致可以分為：水面延繩釣(俗稱「浮棍」)、底棲延繩釣(俗稱「埋棍」)、深海延繩釣(俗稱「深棍」)；而依照捕捉魚種的大小，漁繩也有粗細的分別為：抓鯊魚、鮪魚、旗魚等大型魚類的粗延繩釣(粗棍)、抓鬼頭刀、鰹魚等中型魚類的中延繩釣(中棍)以及抓小體型魚類如珊瑚礁魚類、鯖魚、赤尾、白帶魚…等細延繩釣(細棍)。

圖說：延繩釣出海前的準備工作



⁷資料來源：《台灣漁具漁法》，周耀傑、蘇偉成著，2002

圖說：延繩釣的海上作業



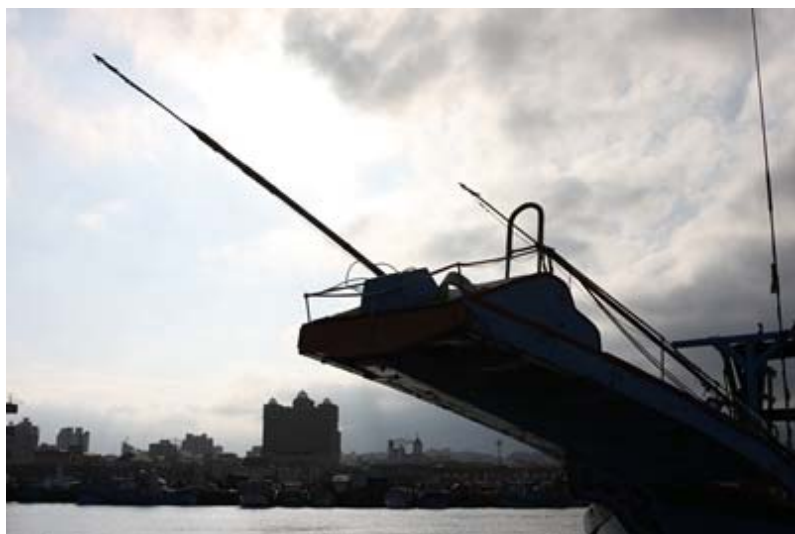
圖說：延繩釣用的魚餌



(3) 鏢魚⁸

鏢旗魚是一種傳承久遠的漁獵法。在漁業技術與裝備日新月異的今天，鏢刺漁業卻始終維持著原始風貌。一波一浪痕，鏢魚討海人以生命經驗和大魚搏鬥，是較少用到科技設備的漁法，因而漁獲量並不高。以生態觀點來看，是台灣少數健康的漁法之一，也可以說最足以代表台灣傳統沿岸的漁獵文化。鏢魚作業逐漸式微，一季下來，漁獲收入大多入不敷出，所以鏢魚討海人平均年齡偏高，後繼無人，這種鏢刺作業有可能在我們這一代消失。若能留下一樣傳統漁業文化，這樣的努力將是有意義的——賦予海裡寶藏應有的價值，給予鏢魚討海人應有的掌聲，最重要的是留存了我們的海洋文化資產。

鏢旗魚、鏢丁挽或正式一點被稱為沿海鏢刺漁業，是一種傳承久遠的漁獵法之一。據說是日據時代由日本琉球人傳入，再由台灣討海人改良後的漁獵法。在漁業技術與裝備日新月異的今天，各種高效率的漁撈法不斷被研發或被引進，鏢刺漁業卻始終維持著原始風貌數十年沒有太大改變。也許這是鏢刺漁業無可避免逐漸式微的主要原因。搭架在船尖外的鏢魚檯是鏢魚船的主要特徵，鏢魚檯稱作「頭架」，鏢手站立在頭架頂端持三叉漁鏢鏢獵旗魚。這季節風強浪大，鏢手需要十分能耐與十分膽識才站得住鏢檯，也才獵得到游速敏捷的旗魚。鏢魚船討海人靠的是搜索海面發現旗魚的眼力、是甲板站得更穩的能力、是鏢射的力道與準度、是全船的團隊默契與經驗，這些能耐都是一代代傳承、都是一波一浪的經驗累積。一波一浪痕，鏢魚討海人是以生命經驗和大魚搏鬥，是比較少用到科技設備的漁獵法之一。因而，鏢刺漁業的漁獲量並不高，以生態觀點來看，它是台灣少數健康的漁法之一。也可以這麼說，鏢魚作業是最足以代表台灣傳統沿岸的漁獵文化。在花蓮港內的船隻，亦常見鏢台的設置。除了每年東北季風來襲，經驗老道的討海人會出海鏢旗魚之外，其他季節在天氣好的時候，花蓮港的漁民會出海去鏢曼波魚。



⁸ 參考自廖鴻基，〈鏢旗魚〉

(4) 流刺網

刺網漁業是我國沿岸漁村最普遍使用的一種漁法，依照網具的形狀及功能可以再細分為流刺網、底刺網、浮刺網、三重刺網、圍刺網等。「刺網」的漁法原理是將網具張設在魚群的通路上，促使魚類罹刺或纏絡在網上的漁撈方法。其名「刺網」的名稱由來源自於討海人稱謂「魚仔竄網」(魚隻刺纏在網目上)，「竄」台語發音像「刺」，所以得名為「刺網」。

沿岸刺網魚獲的種類頗為複雜，主要捕獲的魚種包含了鯉魚、烏魚、旗魚、白帶魚、鬼頭刀、午仔、鯊魚…等；若依魚具區別細分，則浮刺網代表魚獲為鯉魚；流刺網則是鯊魚、鮪魚、旗魚、烏魚、飛魚、鮫魚、黑鯛等；底刺網則是鮫魚、四破、沙鯪、黑鯛、黃鰭鯛、紅喉、黑喉、龍蝦、午仔魚…等。花蓮地區常見的有漁民俗稱「搭圈仔」的流刺網以及俗稱「搭底圈」的底刺網。花蓮港區內也常見設置有捲筒式揚網機的刺網船或是刺網筏，但主要都還是以船隻編號為CTR 的動力漁筏、CTS 的動力舢舨，以及CT2 以下的動力漁船為主。

圖說：流刺網的海上作業



(5) 叉手網

手叉網是使用兩支直徑約 10 公分、長 3 公尺的麻竹，在各 50 公分處交叉固定，於長的一方以 250 公分的網布縫合成“畚箕”狀，底部置集魚筒，網具較小，作業時間較短且多在清晨及黃昏，由一人手推著網在沿岸海邊淺海域游動使用時雙手持竿，開口朝前，藉竹竿的浮力，在海中徐徐向前推行，讓魚苗順著水流進入漁網內，以鰻魚苗、虱目魚苗、鯔魚等小型魚苗為目標魚種。

尤其在每年冬季時，正是鰻魚苗捕撈季節，由於正值農曆春節前，漁民認為這是老天爺送給漁民的「年終獎金」。雖然天氣變冷，但因鰻魚苗價位高，漁民也會利用這個時候，尤其在夜間捕撈鰻魚苗。鰻魚苗主要在出海口和沿海一帶，鰻魚苗每尾價格約四十八元每年趁著東北季風來臨，氣溫驟降的時刻，聚集在海邊撈鰻苗，運氣好又肯吃苦的人，一個晚上可以賺上 10 萬元，所以天氣再寒冷，他們都堅持守在海邊。冷氣團來襲的黑夜裡，當大部分的人這時候都躲在溫暖的床上，有一群人不但沒睡覺，反而穿著防水衣在海邊來來回回補鰻苗，冰冷的海水，刺骨的強風，這種討生活的方式實在很辛苦。每年東北季風來臨的時候，鰻苗就會回流到宜蘭壯圍東港一帶，因為市場價格好，許多人都趁著這個時候來發一筆寒流財，為了抵抗寒風，漁民們在沒電沒瓦斯的沙灘上生火取暖，恢復體力之後，又迫不及待下海撈鰻苗。捕鰻苗的工作大都在晚上進行，白天漁民在沙灘搭起休息的帳棚，放眼望去非常壯觀，而他們等待的另一個黑夜，帶來的是一波又一波的錢潮。

圖說：叉手網的日與夜



三、飄浪，海上生活

本章概述：漁民從事海上作業的分工，可觀察其隱微的階層關係以及漁民的群體結構。

海上的工作不比陸地上，除了需要面對未知的風浪、洋流之外，也要克服暈船的問題，同時在海上獲得淡水不易，活動範圍又有所限制，船員們往往必須過著團體生活，除了學會互相包容之外，一趟出海就是一次投資，油資、人力等開銷讓船長備受壓力，船員的表現也就更被要求、期待。尤其是遠洋漁業的大型船組，船上的工作人員多且成分複雜，每一次出海又必須作業好幾週甚至幾個月，除了每回回航補給、維修。大約十天的休息時間可以返家上岸之外，其他的時間幾乎都住在海上；若是在航程中遇到年節，為了成本的考量也未必能夠打道回府，只能在海上度過。在海上長時間的密集相處，工作又苦悶，船員之間多少有些摩擦，但為了共同的利益著想，就必須要有人維持船上的秩序，也就是海上的「階級」觀念。

船上最重要的兩個角色，就是船長跟輪機長。船長是船上的最高指揮者，與輪機長、大副、二副、三副、大管輪、二管輪、三管輪等並稱高級船員。德國、日本等國也是如此。在英美等國，船長不屬於船員，而單獨作為一種職業。船長在我國也是一個職稱，很多非船員的職業也多由或者必須由具有船長資質的人來擔任，比如海事調查官、航運公司或國際船舶管理公司的海務部、船務部負責人以及指定人員等。輪機長是屬於管輪的一環，負責船艙指揮，通常是指在漁船上主管操作維護船舶主機、輔機及相關電子裝置之幹部船員。而與甲板上的船副相比，維護一艘船心臟、手腳健康的管輪，工作環境更為悶熱、危險。

◎學討海：海腳

一般剛進入「討海」這項行業的船員，在船上往往是階級最低的，被稱為「海腳」。雖然諺語說「討海無三日生」——意思說出海捕魚只要肯努力學，不出三日就會熟練了；但在過去，許多船員必須熬過好幾年當「海腳」的工作，一切從基層開始學習起，才能慢慢升上其他職位。

曾經擔任「海腳」的海洋作家廖鴻基在文章中對「海腳」有這樣的描述：

漁撈工作往往重勞力，而且動手操作為主；拉網、扯繩或持鏢獵魚；稱「海手」似乎比「海腳」恰當。但船員們海上生活的基礎，往往在於漁人的兩隻腳是否更有力的站穩甲板。風浪裡顛簸，手的動作比較是技術層面，下盤穩固則是一波一浪痕給搖出來的平衡；手是水面撩撥的浪花，腳是深埋內蓄的湧流。才上船的海腳，算是整艘船地位、輩份最低的見習生，分擔的工作自然瑣碎、繁雜。當海上作業結束船隻泊港休息時，他們還得挑水、擔柴，為下個航次作準備。海上作業時，海腳得機伶的聽喚跑腿，幫前幫後，儘管甲板就這麼點寬，但漁事作業往往火燒般急迫，別說怠慢，反應稍微遲鈍，恐怕換來的就是一頓讓人失去做人基本尊嚴的叱罵。

老一輩的討海人在年輕時都有在大型船組裡當「海腳」的經驗，在今日談起來一樣歷歷在目。曾在基隆、蘇澳一帶跑過遠洋漁船的耆老羅忠雄先生，我們稱他「斗

伯」，是目前花蓮港幾個老一輩討海人中經驗非常豐富的。節錄一段訪談對話如下：

斗伯：學討海要幫人家煮飯，煮飯給船長、船員吃

訪員：是在船上嗎？

斗伯：在船上。那時候南方澳冬天來的時候雨水很豐厚，以前都燒柴，好天氣的時候柴可以曬乾一點，下雨天會持續下雨阿！要買那種炭頭，用柴燒成的，叫做炭頭，你們可能還沒有用過，意思是說燒到變木炭這樣，但還沒變木炭，你稍微潑一點點油，火點下去，很快就燒起來了…

訪員：第一是學煮飯喔？

斗伯：剛開始他們在吃，一個人要兩個碗，他們開始吃飯的時候，我要蹲在飯鍋邊，先裝給船長、輪機長、船員，那都有分階級的啦！船長、輪機長，再下來是副鏢啦！（羅忠雄）

另外一位同一輩的耆老陳永鑫先生（我們稱他為阿鑫伯），也談到過去在南方澳、高雄等地區的船組上工作擔任海腳的經驗：

阿鑫伯：那個時候十六歲才可以討海，因為十六歲才有身份證，才可以辦船員證。

訪員：那時候沒有當兵可以出海嗎？

阿鑫伯：可以啊，只要十六歲就可以。

訪員：那個時候就在南方澳開始討海？

阿鑫伯：可是那時候很辛苦耶，如果是現在的小孩兩天就不幹了。那個時候一艘船都12人，兩艘船就24人。

訪員：那是幾噸的船？

阿鑫伯：二十噸而已，是那種圍網的。那時候要煮飯耶，水都要擔耶。那個時候又不像現在有瓦斯，都要燒柴，那時候的柴是相思柴，黑黑的那種，比較好燒。

訪員：那個時候應該只是稍微把他燻乾就帶上船了，沒有弄成木炭。

阿鑫伯：要煮十幾個人要吃的飯耶，隨便都嘛會燒焦。

訪員：那你們的船出去最久幾天？還是一天就回來？

阿鑫伯：那時候一天就會回來。

訪員：所以最多煮三次飯。

阿鑫伯：那可不是只有煮飯的水而已耶，有人會跳下海工作耶，上來要準備淋身體的水耶。你還要擔那些水耶。你叫現在的小孩去擔那些水看看，一天就跑光了。

訪員：像你們剛上船是不是就要跳下海工作？

阿鑫伯：是啊，那都叫十幾歲的年輕人去做，不然下海很冷的。

訪員：所以年輕人剛去都要跳海就是了。

阿鑫伯：那不是一天一次耶，有時候五、六個網一天就要跳五、六次。不是只有跳下去耶，還要爬上來。

訪員：怎麼爬上來？

阿鑫伯：船在絞網子會傾斜，不然也有梯子可以上來。漁撈長會叫人跳下去，跳下去五、六個人要去趕魚。

訪員：圍網嗎？

阿鑫伯：那不是圍網，是中著網。

訪員：主要是補哪一種魚？抓到的是烟仔魚嗎？

阿鑫伯：烏魚。也曾經去高雄捕烏魚。（陳永鑫）

兩位老一輩的討海人回憶起當時當「海腳」的情景，都不免談到辛苦的回憶，同時他們也都會強調，現在已經不會有年輕人願意這麼做了啦！過去漁業發展正興盛的時候，討海是一項體力辛苦、收入卻不錯的行業，由於入門技術門檻較低，依靠的是長年在海上的經驗，所以願意挑戰海上生活的人都可以藉由「當海腳」這個角色跨進這行，累積了幾年的工資之後，這些有存錢的「海腳」也會開始買自己的船，朝「個體漁戶」的角色邁進。

◎ 機械化＋漁工政策的影響

早期的漁業政策為求漁業增產，漁船數不斷增加，造成漁船數目過多、水產資源過度利用的結果。警覺到魚獲量減少的危機，台灣地區為了控制魚獲努力量，自 1967 年 4 月起實施部分漁船限建，首先規定 300 噸以下拖網漁船需淘汰舊有漁船才能建造新拖網漁船，其後數度擴大限建範圍，直至 1989 年全面實施所有漁船必須淘汰舊有漁船才能建造一艘新漁船的制度之後，漁船數量開始受到抑制。另為減少漁船總數，政府並於 1990 年 7 月起編列新台幣 30 億預算，辦理為期五年的老舊漁船收購計畫，並在 1991 年修正公布的「漁業法」中增列娛樂漁業專章，行政院農業委員會依此於 1993 年公佈「娛樂漁業管理辦法」推動漁船轉營娛樂漁業，以積極減少作業船數。⁹

政府的漁船減船措施讓漁船數量縮減，而隨著船隻機械化發展的過程，船隻的材質、設備都與昔日有很大的不同。長久以來，海洋漁業資源一直被認為是取之不竭用之不盡的；自二次世界大戰之後，機械化捕魚長足發展，船隻上面的機械化設備也越來越齊全。裝上機械手臂的起網機，相對需要的人力就會減少，我國沿近海漁船作業所需船員數量，依各種漁業別作業方式不同，所需作業的船員數也因此有所不同，加上沿近海域魚種複雜，漁船船主為捕撈季節性魚獲對象，往往更換不同漁法，形成沿近海漁船多元化經營漁業種類的獨特現象。

減船措施和船隻設備的機械化之外，衝擊到台灣漁業基礎工作從業人力需求的還有 1992 年由行政院勞工委員會依據「就業服務法」頒佈的「外國人聘僱許可及管理辦法」，開放 20 噸以上漁船主得依「就業服務法」等相關規定雇用引進外籍船員，並在日後的相關政策中陸續放寬雇用人數。

⁹ 王正芳，〈我國沿近海漁船船員僱用行為與勞動政策之研究〉，國立海洋大學應用經濟研究所碩士學位論文，2002 年 6 月

外籍勞工和大陸漁工的合法引進，在薪資方面需求較台灣漁工少，根據〈我國沿近海漁船船員僱用行為與勞動政策之研究〉中在 2003 年以前統計資料顯示，本國船員平均每月支付薪資費用為台幣 21,180 元、大陸籍船員為台幣 13,770 元、外籍船員為 18,713 元，在薪資成本上都較本國船員為低；唯有船主與外籍勞工之間會有語言不通、文化不同、拐騙或逃逸…等問題發生，但外籍勞工沒有家庭顧慮、對於工作較不挑選（不會反駁較聽話），加上薪資較低的優勢，遂成為船主的主要選擇。

結合種種因素，過去在漁業活動中負擔基本勞力工作的「海腳」需求日益減少，基本勞動力由外籍勞工取代，過去在漁船上的分工狀況、「海腳」為了當上自營漁船的船長而在大船上學習經驗、傳承捕魚技藝的文化傳承與階級分工現象，在目前的花蓮港裡已不易看到。

當然，在「港口」這個討海人的生活場域之中，從事捕魚工作的漁民們相互知悉，對於擁有大型船隻的「船長」，以及經驗豐富、曾在基隆、高雄等大海港待過，「很會抓魚」的老船長們，在彼此的言談之間還是能夠分辨出身份上的高低差異。不同於我們這些以為有船筏就稱之為「船長」的門外漢，討海人口中的「船長」代表的是一種專業，並非每個討海人都有被稱為「船長」的資格。

過去總看得見老討海人在港邊補網的情景，在現今的花蓮港多由外籍勞工所取代。在天氣不好沒出海的時間，外勞們總是三五成群地坐在港口漁會大樓旁的兩處鐵皮搭起來的宿舍，或聊天或清理網子。目前花蓮港裡雇用的外籍漁工以印尼和菲律賓兩國為多，依據海巡署海岸巡防總局東部地區巡防局岸巡第八三大隊的海巡人員透露，目前花蓮港區內登記合法的大陸籍漁工有 52 人、外籍漁工共有 46 人，將近百名之多；而據花蓮外籍漁工仲介商黃先生透露，花蓮港內的外籍勞工已遠超過百名。

四、 回航，夕船入港

本章概述：藉由漁船歸港的行程將視線拉回漁港，分析東部漁港之特色與船隻種類、特色。

從停靠著三百多艘船隻的內港區啟動船隻，穿過內港嘴，一路往東開去，會經過運輸船停靠的港區，隨而看見右方的「花蓮港親水休憩區」的紅色拱橋，與一排屏靠著中央山脈的房舍建築。經過長長的東堤之後，首先會看到船隻的右側出現一個綠色的燈柱，左側則是貌似花蓮港白燈塔的「紅燈柱」，經過紅綠燈柱之間虛擬的那條「港嘴線」之後，就正式踏入太平洋的懷抱了。

這段從港區內出海的路線，是花蓮港討海人每日必經的路程，而每日進出的花蓮港對於討海人而言，更是回家、休息、消遣、娛樂、交易、修船的重要場域。從 1925 年開始，往來蘇澳、花蓮之間都是乘坐名為「宮崎丸」的汽輪。當時的「花蓮港」並非真有港口，而是以日據時期台灣總督府所指定花蓮溪口至美崙溪口長約四公里的弧形海岸，作為往返輪船的寄泊地¹⁰。花蓮在築港之前，因對外連絡不便，素有「陸上離島」的稱謂，來往船隻均在南濱登岸，當海輪近岸一兩百米時，再由小駁船、挑夫接送，亦有鐵路通往花蓮舊站。直到 1931 年花蓮港正是築港之後，花蓮才有「港」的產生，正式對外打開大門。從花蓮港的歷史發展來看，日治時期開始的「東部開發計畫」下一連串的東部漁業移民政策、東部海陸交通建設之下的相關建設，可說是花蓮地區發展的開始。

◎面貌更迭的花蓮港

海岸線平直的花蓮縣，缺乏天然灣澳的港灣地形，需要由大量的人工開築才能建港，這段人工築港的歷史在花蓮耆老林炬壁著《花蓮講古》一書的「花蓮築港往事」篇章中提到：

曾經參與築工的老人說，那時一鋤一鏟一挖一挑，皆為人工，不像如今挖泥船、挖土機、怪手、汽車、鑽探機等機械化，他們的工作是冒著風浪與海爭港……起初建港的工程主要為東西兩座防波堤，靠海的東面防波堤比西面防波堤為長，兩堤環抱而成矩形的港灣，東堤從北而南，沿著海岸橫跨海面，擋住外海的濤浪，保衛內港的航道，遇到颶風襲掠，船舶仍然可以停泊在港內。防波堤統通用混泥土建築，淺水堤段為斜坡直立式，深水堤段採用沈箱直立式。西堤自西南平鋪海面，與東堤南端對峙，遮攔流砂的沖淤，也是用混泥土做沈箱直立式。據說這種挖土築堤，全由人工工作成的海港的工程，全世界也不多，只有蘇伊士運河的賽德港以及日本千葉縣的銚子港可以相提並論。¹¹

自 1931 年 10 月 27 日開工，一直到 1939 年 10 月 2 日竣工通航的花蓮港，歷經八年的「築港」時期，由於需要大批人力，每日雇工約五六百名的本省人、原住民、以及少數的中國民兵進行建港工作；這些因工作聚集在花蓮港一帶的工人，也就成為當時期花蓮最大批落腳的外來移民。

在日治時期針對東部產業開發而興建的蘇澳港、新港、花蓮港這「東部三港」中，花蓮港耗費了高達 700 餘萬元，工程費為三港之冠。花蓮港興建之初，被賦予東部產業交通開發的重要地位，築港後期，正值中日戰爭爆發之際，在面臨戰爭資源自給的需求之下，殖民地開發政策由「農業本位」轉變為「工業化與農業調整」政策，花蓮港也變成東部資源開發和工業化基地；昭和十三年（1938），日方更明白宣稱：東部台灣的真正使命是開發豐富的天然資源，以便向日本或海外輸出。因此，興建中的花蓮港設計為漁港、商港以及工業港等多元功能港口，甚至被認為是「東台灣的唯一活路」，一旦築港完成即可造成東部經濟的飛躍。

¹⁰ 邱上林編著，《新版深情老花蓮》，花蓮：洄瀾寫真工坊出版，2004 年 2 月。

¹¹ 林炬壁著、姚誠、張政勝編，《花蓮講古》，花蓮：花蓮市公所出版，2008 年 10 月。

水產發展方面，隨著港口的完成，動力漁船得以順利停泊，加上漁船、漁具的改良，不但花蓮港廳水產業面日一新，花蓮港也成為東部漁港根據地。

日治時期殖民政府斥資高價建造花蓮港，其野心不僅在於發展東部經濟，隨著戰爭情勢的更改，更重要的是要把花蓮發展成東部產業重心，作為南進政策的據點，因此在築港時期便開始擬定大批的官營漁業移民計畫，招募身體健康無負債、來自日本南自沖繩北至本州岩手共二十二縣的日本漁業移民，以家族移民的方式共計招募一百戶移民，並做好建設移民住宅、準備漁船、漁具、倉庫等共同設備，以便移民一至可以立即投入生產活動，安心從事漁業。¹²

有趣的是，當時在日本昭和 14 年因為南進基地化國策之需要，招募漁民對象從原先以駕乘 15 馬力從事近海漁業的動力漁船，更改為以 50 噸級從事遠洋漁業的大型漁船漁業移民為主，計畫轉向南洋漁場發展遠洋漁業；但如今在花蓮港內 50 噸級的遠洋漁船卻十分罕見，仍以 20 噸以下的動力漁船以及膠筏為主；而港區內的製冰場搖搖欲墜、規模也不大，花蓮港區內的淤沙問題亦日漸嚴重，從各項港內設備都不見適合遠洋漁業發展的跡象。

而即使擁有以空心蜂巢式設計的「消波胸牆」這項特殊工法建造的東堤，花蓮港每到颱風季節仍然是港內最熱鬧的時候。由於花蓮港是人工港，畢竟不像蘇澳港具有天然灣澳地形的優勢，每當颱風來襲時，內港一樣是「波濤洶湧」。漁民們為了要保護船隻這項重要的身家財產，都必須在颱風來臨前夕相約到港口，進行嚴密的「綁船」作業。首先，每艘船隻的船首都必須與碼頭拉開約半個船身的距離；接著，並排的船隻之間需要以繩索相繫，緊緊相靠，風浪來時才不會將船隻打散產生碰撞。每次颱風前的「綁船」工作需要進行 2~3 小時之久，平時因為不同作業漁法、出海與返港時間不同，而常寥寥無人的內港，總在颱風來襲前夕的「綁船時間」而通通聚集在港邊，大船船主指揮著外籍漁工跑上跑下地繫船，船距遠一點的甚至要牽著繩索跳入海內，游至另一岸繫上船樁。討海人們隔著船互相喊話，沒有綁牢還要一再地重新綑綁，隨著日漸增強的海風，討海人臉上顯露出微微的擔憂與不耐，在一旁跳上跳下忙著紀錄的我們，為了這種集體出現的盛況而感到興奮，看在討海人眼裡只得苦笑連連。

相較於以漁業發展為主的南方澳港口，花蓮港區內的船隻數量較少，許多早期在南方澳討海的漁民不耐在南方澳冗長的排隊出港等候時間，紛紛轉移陣地到花蓮港來出海，加上近幾年傳統漁業轉向為娛樂漁業，年輕一輩的討海人做起了在釣客出海釣魚的生意，一些嶄新的、漆著船主電話號碼的小型船隻逐漸出現在港區內，加上 1991 年開始發展的賞鯨業，讓花蓮港多了好幾艘賞鯨船，過去停靠漁船的內港因為無法因應日漸增加的船隻量，在前幾年開始進行內港的改建工程，讓這些多出來的船隻有地方停靠。相較於過去每逢颱風就要開著賞鯨船到南方澳避風的辛苦，現在的花蓮港也有賞鯨船的一席之地。

當然，藉由花蓮港歷史的追溯，仍然可以查知在日據時期對花蓮港的發展規劃從漁業發展到工業發展的過程；而由於漁業移民的政策，台灣的捕魚技術與工具都深受日本的影響。如當時主要駕駛 8~15 馬力小型船隻的和歌山移民，主要從事延繩和鰹釣漁業、每年自 11 月至月從事鏢旗魚或曳繩、6 月至 10 月夏枯季節則以小型船從事瀨魚延繩、龍蝦刺網、飛魚流網業及鰹魚絲釣，這些漁法和魚汛至今在花蓮港的漁民仍然沿用；而在日本已禁用、淘汰的鱈魚漁業捕撈網，卻仍然在台灣沿海大量使用，莫怪老一輩的討海人對日本漁業技術的憧憬以及對於台灣政府在漁撈業相關法令的消極、漠視感到不勝欷歔。

¹² 林玉茹，〈殖民與產業改造—日治時期東台灣的官營漁業移民〉，《台灣史研究》，2000 年 12 月

◎ 消失的白燈塔與漁村

不斷在擴建的花蓮港，因為日本戰敗，當初規劃的後續工程沒有繼續，但自1959年開始，台灣政府對花蓮港進行了四期的擴建計畫，1962年底第一期擴建完成，1963年開放為國際港。1970年代連續兩期擴建，一下建深水碼頭、一下濬深航道、有時又做護岸工程，連花蓮的在地人都弄不清花蓮港的最終模樣，常常只見砂石場運輸的火車頭和港務局出出入入的砂石車，台灣的海防禁令又森嚴，除了漁民之外，國民都不得輕易出海。倒是矗立在東堤堤頭的白燈塔，總是讓老花蓮人念茲在茲，拿出年輕時的照片總有白燈塔相伴，那是花蓮人的標記，也是旅客「花蓮一遊」的最佳紀念。

興建於1939年的白燈塔，古樸渾圓的水泥圓柱造型，塔頂燈高於平均潮水線1324公分，每3秒鐘閃動一次的紅光，忠實地守護著進出港的船舶，這是討海人眼中返家之路的指引。隨著1979年第四期花蓮國際港擴港工程的進行，在1980年6月，花蓮港的白燈塔遭到炸毀的命運——

白燈塔的存在，無關政治，無關國籍，它祇屬於花蓮人；如同忠貞的衛士站在花蓮市的第一線，日夜與巨浪相搏，看在花蓮人的眼裡，那是一種無言的教育，是一種堅毅勇敢的象徵，他是花蓮人心底的驕傲。然而，隨著花蓮港埠發展擴建的需要，這座燈塔已於一九八〇年炸毀。當燈塔的碎塊隨著海面激起的煙硝塵土噴湧、墜海之際，許多花蓮人群及岸邊，眼中含著震撼、不捨的淚水，向他行最後注目禮。那是一份無可奈何的死別……¹³

花蓮在地的文史工作者談起花蓮的歷史覺不會忽略白燈塔，而老花蓮人對白燈塔的懷念則總是令人動容。然而，擴港工程犧牲的不僅僅是白燈塔，還有一個老一輩人才知道的「鳥踏石村」。燈塔、漁村，這已經是屬於老一輩人對花蓮的集體記憶，卻隨著不斷更迭擴建的花蓮港慢慢模糊了面貌。

◎ 花蓮港的漁船

花蓮港航政範圍北起和平溪以南、南至鵝鑾鼻以東，與蘇澳港、台中港、高雄港並為四大國際商港。現有碼頭25座，年裝卸量可達3,400萬噸，另有倉庫六棟十五間、堆貨場三十八處、臨時貨櫃集散站一座、港勤拖船四艘、及交通艇一艘，港埠設施極為完備，足以擔負東部地區產業發展及港埠輸運功能，貨源主要以區域特性之大宗貨物為主，如砂石、水泥及其熟料等。花蓮港距太平洋主航道僅需二個小時，而太平洋主航道是世界航運最頻繁之航道，重要性可見一斑。花蓮港的存在對於花蓮經濟有著重要的地位，中華紙漿廠、台灣水泥、亞洲水泥及不少的大理石材廠等大企業設立於此與花蓮港能夠提供海洋運輸的便利有很大的關係。以商業、運輸為主要功能的花蓮港，進出船隻種類多樣，常可見大型的運砂船、木材船、貨運船；而位於內港現今鳥踏實廣場前的凹型凹槽，即是港內數百隻漁船停泊的所在。

花蓮港內究竟有多少隻漁船呢？為了探得這個問題的解答，可以說是上泉壁落下黃泉。除了守在港口拍攝船隻做記錄之外，還分別跟漁會、花蓮縣政府漁牧

¹³邱上林編著，《新版深情老花蓮》，花蓮：洄瀾寫真工坊出版，2004年2月。

科等單位公文往返索取資料，但都一無所獲。最後終於跟海巡單位調到去年度花蓮港出入船隻的紀錄，在幾萬筆出入資料當中整理出以下的結果：

噸數	船隻種類	船隻數	比例	作業範圍
CTF	賞鯨船	6	2%	
CTS	動力舢舨	19	5%	我國沿岸海域
CTR	動力漁筏	145	40%	我國沿岸海域
CT4	五十噸以上未滿一百噸漁船	3	1%	我國沿海距岸廿四浬內海域
CT3	二十噸以上未滿五十噸漁船	55	15%	我國沿海距岸廿四浬內海域
CT2	十噸以上未滿二十噸漁船	76	22%	我國近海及沿岸海域
CT1	五噸以上未滿十噸漁船	37	10%	我國近海及沿岸海域
CT0	五噸以下漁船	19	5%	我國近海及沿岸海域
總計		360	100%	

統計資料顯示，在民國 98 年 12 月 1 日至民國 99 年 12 月 1 日一年之間，在花蓮港出入的漁船種類與數量。其中有部分是南方澳、成功港的船隻，到花蓮港捕魚或是停靠，所以可以推知，花蓮港內停泊的船隻數量約在 360 隻以下。

再來分析花蓮港的船隻種類，可以發現數量最多的是動力漁筏，佔有 40% 的比例；而第二多的是十噸以上未滿二十噸，編號 CT2 的漁船，佔有 22% 的比例；排第三的是二十噸以上未滿五十噸，編號 CT3 的漁船，佔有 15% 的比例；第四是五噸以上未滿十噸，編號 CT1 的漁船，佔有 10% 的比例；其餘船隻所佔比例是 5% 以下。由此數量分析可知，花蓮港主要出入作業漁船仍是以膠筏為多，小型漁船次之，作業範圍也多為沿岸、近海區域。

再以一年出海次數來看，一年 365 日當中出海三分之一天數（120 日）以上的船隻種類與船隻數及佔該船隻種類比例如下：

噸數	出海 120 日以上船隻數	該種類船隻總數	比例
CTF	6	6	100%
CTS	5	19	26%
CTR	14	145	10%
CT4	0	3	0%
CT3	10	55	18%
CT2	19	76	25%
CT1	10	37	27%
CT0	4	19	21%
總數	74	360	21%

以每日花蓮港出入船隻分析，則固定有出海作業一年度達三分之一以上的船隻僅佔了花蓮港內總船隻的 21%，其中由於賞鯨船（CTF）為夏季（4~9 月）密集出海船隻，航行數幾乎相當於獲利數，為娛樂漁業，故先不列入考量。

其餘船隻別，以 CT1（五噸以上未滿十噸漁船）、CTS（動力舢舨）、CT2（十噸以上未滿二十噸漁船）種類船隻出海比例較為相當，也與花蓮港內出海 120 日以上船隻與總船隻數的比例較為符合。從每一類船隻的出海次數和比例來看，花蓮港固定出海作業的是動力舢舨、十噸以下漁船以及二十噸以下漁船，這也可以解釋在田野調查過程中在港口遇到的多為重複的熟悉面孔，而許多船隻僅是停靠並不常見船主的原因。

分析花蓮港內固定作業船隻僅佔全港總船隻的 21% 比例，可能是以下原因：

- (1) 季節性作業方式明顯：東岸漁法與季節性魚種較為相關，漁民可能因為擁有的漁具單一，捕撈的魚種也和季節性較有關連，故依季節出海而非全年性作業。
- (2) 「假漁民」數量多：許多報考漁民資格的釣客，乃是為了可以出海海釣做娛樂之用，但仍須有船隻工作證明，或者是漁民家中有多餘的舊式漁筏，繼承給下一代做為財產，故在動力膠筏類（CTR）裡有大量的船隻（53 隻），一年僅有 10 次以下的出海記錄。
- (3) 漁業多為兼職工作：由於討海有季節性，部分漁民在其他的季節便從事路上的相關工作，並非只單以漁業為生，討海成為興趣或貼補家用的兼職工作。

此外，隨著政府對於業政策的轉向，以及港口娛樂漁業的推廣，花蓮港也出現越來越多的船隻在船身貼上船主姓名電話，轉型兼做載客海釣的娛樂漁業，減低出海成本，形成花蓮港漁業的另一種產業形式。

雖然不同於南方澳港的漁業小鎮風情，也不像基隆、高雄的港都大氣，花蓮港的風貌卻是多元豐富的。在港區內既可以看到運輸、載貨的大運輸船、商船，在夏季亦有賞鯨船帶來大批觀光客的商機，在清晨與下午時分，海上作業甫歇船隻返港，又可以看到各式膠筏、漁船，在港區內常可看見大（貨運船）、中（漁船）、小（膠筏）一前一後入港的畫面，煞是有趣。這是花蓮港結合商業、運輸、漁業、交通的多元特質，讓各種不同需求都在這個港口得到實現，雖然在漁業方面沒有突出的表現，但依舊扮演著無可取代的重要位置。

五、 歸家，安定的所在

本章概述：研究路線循線走回漁村，此章探討漁村的社會結構、漁民的家庭組織、性別分工、漁村聚落的構成與特色。

◎消失的漁村:鳥踏石仔

因為日治時期花蓮港築港工程開始(1931年)而逐漸成形、確立的「鳥踏石村」,可說是依港而生也因港而滅。過去由於築港時期大量需要人力,從龜山島、五結、宜蘭、壯圍、南方澳、台東、高雄、新竹、南花蓮等地聚集而來的新移民分別因為家計變故、討海方便…等原因,遷居成為鳥踏石村的一份子。於是,這個位於現海岸路東側,花蓮中學游泳池對面自行車道旁駁坎下方草地的上下兩處區域,就是以前被稱為「鳥踏石仔」漁村的舊址。望著今日被劃定為親水休憩區的港區,很難想像這裡曾經是住有四百多位漁民的漁村聚落,只有還記得花蓮港舊模樣的老花蓮人能夠比劃出「鳥踏石仔」漁村的範圍。隨著1980年白燈塔被炸毀、T字堤被填平,昔日的鳥踏石仔海灘也被劃入港內岸邊禁區,鳥踏石村的村民喪失了海灘的使用權。港務局公告一併徵收全村漁具和竹筏共一二二艘,並徵收東岸街共一四四戶的所有土地與地上建物。¹⁴當時許多鳥踏石村的居民不願搬遷,與港務局展開協調未果,終於在1988年12月拆村最後通牒下達之前,村民陸續搬走,許多漁民就近遷往美崙地區,原本集居的漁村居住型態自此分散不再。

◎散居的漁民

在花蓮港出海的討海人,現居於花蓮市區、美崙地區、鹽寮、吉安…等地不一,已幾乎沒有明顯的漁村聚落。通常問到花蓮的「漁村」,除了已消失的鳥踏石村之外,大多數漁民的直接反應就是七星潭漁村了。根據詹嘉惠針對七星潭漁村聚落研究的論文中指出,在2003年左右七星潭社區設籍的戶數為200戶,總人口數為586名,居民成分多是民國二〇年代起先後自宜蘭來此地定居,多為父傳子、子傳孫的討海人;此外也有部分在民國五〇至七〇年間,由於鄰近海防陸續裁撤、大批隨著國民政府渡海來台的外省籍退伍軍人,可見七星潭漁村的居民成分與鳥踏石村居民組成結構的不同。由於產業結構轉變,七星潭社區也因環境變遷而沈寂,不再豐饒的漁業資源使得討海人都已將漁具束之高閣,除了現存的兩家定置魚場之外,僅剩二十四艘船筏繼續作業,實際有常態作業的更少於五艘。目前的七星潭社區,觀光客、飯店林立,漁村的安寧早已被破壞殆盡,在地年輕人口外流,形成一個老人化的社區。近幾年,台灣的社區發展觀念發達,一些有文化概念的文史工作者也進駐七星潭社區,從觀光的角度發展一些漁業文化活動,漁業已經不再是這個社區的主軸,而成為娛樂、觀光發展的勝地。

由於花蓮港為花蓮地區除了石梯港之外的船隻出入港口,所以大部分的漁船都在花蓮港出入,除了一些膠筏可以在七星潭、南濱、七腳川出海口、鹽寮等灘地「搶灘」上岸之外,只要是船隻都必須在花蓮港出海。所以部分居住在七星潭、南北濱、鹽寮等地,以膠筏作業的漁民們若是有錢購買漁船,大多也會遷居到靠近花蓮港的地方居住,目前以上美崙地區,靠近港口的民享八街、九街以及忠義二街一帶較多漁民居住,但多數都是後來才搬遷過來的,彼此之間也並沒有產業上的關係。

總而言之,在花蓮港出海的討海人並沒有明顯的居住聚落,除了因為擴港工程將花蓮港地貌不斷更動之外,主要也是由於花蓮港並非是以漁業為發展重心的港口,沒有造漁船的船廠、也沒有大量的相關冷凍設備需求,而漁民主要是「討近海」,多是一至兩人可以完成的作業方式,加上許多討海人都是在他們這一代

¹⁴ 黑潮海洋文教基金會村史工作小組主編,《海洋鄉土教材:與白燈塔一起消失的漁村—鳥踏石仔》,黑潮海洋文教基金會出版,2001年3月。

才遷居來花蓮，過去也從事漁業之外的行業，所以沒有太多群居的生活條件，造成漁民散居的情況，沒有「漁村」的明顯居住結構。

◎討海人的某

討海大多是男性從事的工作，在港邊若有女性的倩影出現，也大多是在膠筏上幫忙收網的善後工作。雖然目前岸上補網的工作大多是由外籍漁工來代勞，但由於目前依照行政院勞工委員會在 99 年 9 月 29 日所公布的「外國人從事就業服務法第四十六條第一項第八款至十一款工作資格及審查標準」中，僱聘外籍漁工的船主須需符合「總噸位二十噸以上之漁船所有人，並領有目的事業或主管機關核發之漁業執照」以及「總噸位未滿二十噸之動力漁船所有人，並領有目的事業或主管機關核發之小船執照及漁業執照。」資格。換言之，膠筏船長並不能雇請外籍漁工幫忙，在收網、清理網具，需要人力時有的會互相幫忙、合作，有時人力不敷使用，家中的妻兒也會來幫忙。由於網具是船上最貴重的設備，也是漁民的重要資產之一，擁有網具的不同決定了捕獲物的種類與價值，所以網具的修補、整理格外重要，也是漁民必備的技能之一。

以流刺網為例，網具的多寡（網的張數）要憑船上的設備和人力來決定，通常一艘載有八張網的竹筏，在返航時將網具從揚網機上拉出清理，都至少需要兩人以上作業至少兩個小時以上的時間，若遇網具破損，就要花好幾個小時甚至半天以上的時間來修補。如「連豐號」的船長邱阿火，總是一個人出海，回港之後因為大量的網具需要整理，他的越籍太太就會上船幫忙理網、補網，兩人往往一來一往地拉網、清網就要花去一個下午。

女性在漁業之中的角色除了協助清理網具、補網子之外，有些漁民的妻子也會跟隨著丈夫出海，尤其在流刺網的膠筏上較多。以花蓮港的「夫妻檔」漁民—「曾石珍號」為例，曾先生是道地的花蓮人，早期並非從事漁撈產業，而是從事電子材料業，結婚前同為花蓮人、住在志學山上的曾太太對漁業可說是一無所知，直到先生改行捉魚之後，才一邊學著協助丈夫從事漁業，做先生的副手。說起討海的辛苦，曾太太一邊整理網具一邊笑得無奈，好在她不會暈船，但遇到風浪危險的時候她也滿心驚惶，討海需要大量的勞動力，過去沒有想過作別種職業，先生需要幫手她就上船一起做，現在兩人都有點年紀了，就一邊做一邊準備退休。

除了少數夫妻檔的例子，大多數討海人的妻子都是負責「家管」。過去還捉得到魚的時代，討海其實是一個收入不錯的工作，「嫁給討海人」對女性而言雖然要承受每日討海人出海未知的風險，但就當時普遍的社會觀感而言，嫁給討海人可以算是不錯的對象，尤其若是大船組的船長，收入較為豐厚；但也有白手起家的討海人，小買賣收入不穩定時，生活較辛苦，妻子也就要一起負擔家務。老船長江清溪的妻子溪嬭談起年輕時帶著幾個孩子「持家」的心路歷程：

生三個男孩我負擔很重，因為我們如果辛苦就想說孩子如果長大了可以幫忙賺錢，國家徵召他們去做兵之後，我們家一個一個被調去做兵，退伍之後煩惱他們的工作，都有工作之後又開始要娶老婆。因為我這樣的經過，我不希望我的孩子跟我一樣很可憐。我算是真的心想事成喔，雖然命比較苦一點，但我是全心全力把自己投入在這個家庭，不管苦日子我也是希望能讓這家庭、孩子都圓滿，我要做到我是負責任的母親，就是要堅強，從前我很脆弱，因為從小我媽媽爸爸那代

就是沒有生女兒，我爸爸第一胎生我就是女兒，大家都很寶貝，是一個好命的女孩子，也不曾掃地、洗衣服，嫁老公之後就很認命。買三分的田地還是不能生活，溪伯要去抓魚，田要怎麼辦，放著也不行，要請人也沒人要給我們請，怕我們沒錢，連請一天的也沒有人願意，我之後就自己很堅強的想，男人也是人女人也是人，總是我做到死我也要做，這樣想到新好像心肌梗塞一樣，有兩次很痛。就自己灑肥料，小孩子才五六歲也在旁邊幫忙除草，如果去山上撿柴，小孩子也幫忙我就可以少走一趟，那時後溪伯去花蓮、台東幫人抓魚，那時候就是在南澳，地買在那邊也不會增值，之後賣給別人二十萬，買的時候是三萬二塊。賣的不算好，因為地是在山下，還有一條溪現在那條溪有做一條水泥橋，不過那個地方真的沒辦法發展，如果我們沒回去整理就還要請人去除草、翻地，買船的時候地還沒賣掉。溪伯有時出海很長時間，就只有母子、母女相依為命，也不知道溪伯在外面有賺沒賺，所以就去做一些零工。（溪嬭）

花蓮港的漁民大多是「討近海」為主，多數也不是世代討海，在進入討海這一行之前需要有資本才可以買船、買漁具、請人力；有的船隻所費不貲，與一棟房子的價錢相差無幾，為了謀生也只能省吃儉用存錢買船。討海人的妻子扮演著助手、持家的角色，遇到討海人到外地出海、當海腳跑船的時候，妻子必須獨自照顧子女、背後的滿腹辛酸只能強吞腹內。想起年輕時那段丈夫缺席的記憶，溪嬭總是眼淚花花。她拿著一張舊照片端詳許久，照片中是穿戴整齊、兒女排列相伴的模樣，照片中的女子一頭長髮，溫婉中透露著堅定，而子女看似無憂無慮，還不知道母親心中百轉千迴的痛苦。這是溪嬭每回必說的故事，這張照片的拍攝就是要記下這段辛苦的歲月，缺席的丈夫遠在外地討海，她一個女子帶大幾個孩子，負擔所有家計，她想要記得這一刻，於是帶著幾個孩子去相館照了張相，同時也把照片寄給遠在異地的丈夫，讓他還有思念的依據。

相較於能言善道的溪嬭，多數訪談的討海人妻子並不特別多言，每當問起年輕時的往事，多數女性把目光焦點轉移在男性身上，對於自己的經歷表示「沒有甚麼特別的好說」。相較於男性在談起海上經驗的興致，女性多半選擇沉默聆聽，在討海這個需要大量勞動力與體力的工作中，女性仍然是扮演副手、助手、持家的角色，雖有「嫁雞隨雞嫁狗隨狗」的順應，但在討海人出外工作時需要有「持家」的能耐，照顧一家老小，這些女性在生命的情調上又多了幾分堅毅與幹練，特別是在料理方面，為了要滿足勞動力高的胃，還要處理信手拈來的海鮮、各式魚貨，「船長太太」往往都練就了一身好手藝。

◎ 離開的下一代

花蓮港沒有明顯的漁村聚落，在漁業的技藝方面也沒有傳承的特殊文化色彩，對於討海人的下一代而言，離開越來越難致富的「討海」這項職業是種常態。當然，也有部分早期居住在烏踏石漁村的居民，在日治時期開始就以漁業為生，家中若男丁眾多，曾經參與過漁業相關勞動者，多半也會願意傳承家業，捕魚維生。在花蓮港調查的結果，討海人的下一代去向區分為兩種：

(1) 習得知識，遠走他鄉

討海屬於高風險、勞力密集的工作，在過去因為獲利頗佳而成為人們選擇的行業之一，但由於漁業資源的匱乏，漁源枯竭，今日「討近海」的收穫已大不如前，但海上作業的風險依舊、因應新式捕撈工具在漁具上投資成本更高，討海人對於業現況多半不看好，也期待下一代不要再從事這麼辛苦的工作，所以往往賺了錢讓孩子接受教育，為了學習知識，可以不再從事討海這個職業。所以，往往在談到子女的職業狀況時，討海人們黝黑的臉龐帶著一些驕傲說：「我兒子在北部工作啦！他也讀很高喔！」，對於後代是否繼承捕魚工作，有些人說看孩子的興趣、有些人說孩子會暈船沒辦法從事討海工作、更有人睜大了眼睛說：「我就是不希望他再來討海！」討海人說，討海太辛苦了，不希望下一代還要日日在海上風吹雨淋，他們的孩子也都在高雄、台北等城市各自發展，早已不與他們同住。

(2) 傳承家業，年輕船長

另外一部份的討海人因為世代捕魚，也從事漁業相關的工作，或者家中的漁船設備需要繼承，下一代的年輕人在早期又接觸過討海工作，很自然而然地就接下了家中的工作，只是有些發展得好佔有一席之地，有些則成為教育程度不高、對未來沒有太多期待的漁民。

前者以港口的林武雄（71歲）、林俊吉（46歲）父子為例，林武雄是南澳人，育有一男四女，在花蓮港漁會廣場前開有一間鬼頭刀魚丸店，在當地已有十七年以上的歷史。老船長林武雄退休之後，把船傳承給兒子林俊吉，主要收入是以魚丸店和出海為生。林武雄的魚丸店在花蓮港非常出名，兒子林俊吉也是有鏢魚經驗的標手，父子兩一同從事漁業相關產業。林俊吉是漁會幹部，林武雄又是廟口媽祖廟「順天宮」多年的主委，在商業、漁業、以及信仰方面，都佔有一席之地，在花蓮港裡講話也就格外擲地有聲。

而後者以黃家人為例，受訪者黃天龍（44歲）是早期烏踏石漁村的漁民，黃姓家族在日治時期就開始討海捕魚，目前遷居到美崙一帶，黃天龍的兄弟都從事漁業，他育有的三男一女，也都各自登記為漁筏的船長。黃天龍表示抓魚是他的專長也是興趣，他的孩子也喜歡捕魚，因為工作非常自在；而孩子的表兄弟也都有討海，有時也會跟他一起出海，學習捉魚的技巧。黃天龍表示，因為孩子喜歡討海，讀書到高中畢業就不讀了，現在也有一艘膠筏，已經是個「小船長」了。對於自己為花蓮港超過三代的討海世家，黃天龍顯得悠游自得，也格外樂觀，他認為孩子若是願意討海那也很好的發展，開心即可。問問黃天龍的小船長兒子，他緬腆地笑笑，問他是否喜歡抓魚？他點頭稱是，卻沒有什麼其他的想法，對未來也沒有什麼特別的想像，對於討海他還只是個生手，看父執輩一路都從事漁業，也就順其自然地喜歡，至於未來會如何？他不願多想。

六、 講古，當年勇

本章概述：以漁民工作之外的休閒活動、口述經驗為觀察，紀錄漁業發展史、再現漁民的生命經驗與集體記憶。

◎ 四海為家的討海人

遇到討海經驗豐富的討海人，說起過去年輕的歲月，真是四海為家、哪裡都去了。雖然現下的花蓮港多是討近海，漁民的生活和活動範圍看似非常固定，但說起早年來到花蓮之前，在其他城市如基隆、高雄、蘇澳跑船的經驗，真是精彩無比。目前花蓮港老一輩、現在七十多歲的老討海人，說起年輕時的記憶還是非常瑣碎而清晰。我們較為熟識的幾個老船長：羅忠雄（75歲）、陳永鑫（66歲）兩位船長，都跑過遠洋的經驗。年輕時在別人的船上工作，累積自己的經驗跟財富，阿斗伯羅忠雄當年小學受的還是日本教育，中學後沒畢業就開始去討海。台灣的漁業一向深受日本的影響，不論是在技術、文化、精神上都有著強烈的日本影子，講到船長在船上教訓船員，有條有理、一絲不苟的作業方式，總是讓斗伯印象深刻：

船長不會跟你客氣喔！他那都日本精神喔！一就是一、二就是二，裝傻就罵了「巴格野魯」（混蛋）（羅忠雄）

海上的工作馬虎不得，遠洋漁船航程長，動輒數個月，討海船員集中相處，自然要遵循海上的規矩。而談到跑遠洋的契機，阿斗伯回憶起年輕時坎坷的情路，第一個妻子早逝，當時自家的船又因故失去，斗伯年少的心想要出去漸漸這個海洋的世界，就到基隆去走遠洋航線：

我想說老婆沒了，船也沒了，人鬱悶，我就跟我爸媽說，卡將！卡將！我真的很痛苦，家裡呆不住，就罵我三八孩子，自己的家不住那你要去哪裡，我說讓我出去散散心，他想想也是好，頭一站就去基隆，去基隆怎麼過日子呢？去那裡當輪機長，一個船員的時候賺一份，我去那裡當輪機長，兼管理船，分兩份八，人家賺一萬，我就賺兩萬八，老闆每一次船入港，全船都招待，讓你吃免驚的，我不會跳舞，但我老闆喜歡跳舞，我年輕老闆也是當海軍的，他一百零多期的，我23梯的，他一百零多期的，他都叫我老大哥，船入港了，船長開船進來的時候，檢查後開去漁行…你要魚賣完之後才有辦法加油、加水，買這些東西，吃的東西是比較簡單，排要賣魚就要時間，期間船交給這個管理員，老闆就命令了，晚上六點鐘到廟口一間餐廳，先叫先吃，他會到就是了。他出門就家裡的人給一隻標會的牌，海關給的，算是有一隻牌照就能標那些法拍啊！走私貨！意思是法拍就是了（羅忠雄）

在斗伯二十歲的時候，約是七0年代的台灣，當時漁業發展迅速，漁船劇增且大型化，台灣漁業政策雖然已注意到環境與資源的壓力，採取消極和緩的方式，限制漁船增加、培育漁業資源補充，但科技進步以及漁業從業人數大量的投入，沿海漁業資源的耗損並未得到控制，而遠洋漁業中的鮪漁業、魷漁業、秋刀魚業更因為業者的積極投入、快速發展，成為國際上主要的生產國。當時的遠洋漁業及需人力投入，討海人順應時勢也加入跑遠洋漁船的行列。從阿斗伯的敘述當中，可以發現當時的船員薪資頗高，在七0年代初階船員有一萬四千元月薪，加上分紅，也有兩三萬元的月收入。船員討海時都在海上，也無處開銷，所以每當大船入港，卸魚貨、買賣交易、補給糧食的時候，停泊在港邊一連幾天，就是船員們可以盡情消費的時候了。吃酒家、找小姐、賭博、跳舞，都是船員們在一連幾個月苦悶的海上生活過後，最重要的休閒娛樂。當時，為了安撫船組的船員們數月的辛苦，船長也會用請喝花酒、「叫小姐」來表示一下。

今天就算是餐廳先給你吃一頓粗飽，他如果來的及就吃，來不及就去酒家，酒家這間吃，吃不爽再換一間，基隆吃到透，人家說「港都」就是這樣的啦！一趟船回來至少起碼吃三間。台北，以前很嚴，十二點之後就不能進去和平島這邊，我們船是都靠在這個漁市這邊，現在你到海軍、陸軍船的時候，基隆海軍軍船那裡宜蘭那裡十二點就很嚴格了，都有人在顧，只有這趟路來而已，不能過去就去住旅社，付小費，去酒家當然叫小姐坐檯，以前的紅露酒，一罐 25 元，坐檯時才 20 元而已。（羅忠雄）

基隆是當時候有名的「港都」，靠海的都市，也因海而生，港都裡燈紅酒綠，是討海人心中嚮往的大海港。當時尚未解嚴，基隆一帶實施嚴格的宵禁，來往均有管制，但仍管不住無邊的港都春色。許多討海人迴避談年經時的輝煌荒唐，但對阿斗伯而言，那卻是青春裡最鮮明的記憶之一，精彩故事有問必答。當然，在海上除了捕魚之外，這些老前輩也會說到一些檯面下的交易。雖然台灣在海禁方面相當嚴格，但茫茫海上總有些是陸地上管不著的事，例如走私、偷渡、船隻失蹤…等的事，老人家都語帶保留地約略帶過。跑過大陸、菲律賓等遠洋航線的另一位船長阿鑫伯，也是經驗老到、故事很多的船長，他說起當時跑大陸航線走台灣海峽的盛況：

跑大陸的時候，我都不曾睡著過。都不敢睡覺。只要過了海峽，商船啦、漁船啦一大堆的，都不能睡耶。不能不小心，不然船會相撞。大陸那個國內線，哦，滿滿的都是。（陳永鑫）

俗稱「黑水溝」的台灣海峽，是往返台灣跟大陸的海路，早期台灣與大陸尚未通航，但兩岸的商業、漁業來往也算頻繁，尤其當時廈門、福州一帶有人力到台灣工作，偷渡的情況也頗多，在台灣海峽船隻的緊張盛況，更不是一般人可以想像的。而菲律賓一帶的魚場也是遠洋航線的目的地，牽涉到國境、邊防的問題，語言又不通，動刀動槍的場面時有所聞：

阿鑫伯：我以前兩艘船會去買魚苗。

訪員：去哪裡買？

阿鑫伯：去菲律賓啊。

訪員：去菲律賓買魚苗。

阿鑫伯：船員跑去和菲律賓的原住民喝酒，兩艘船下錨停在那裡，我也沒上去，喝到晚了才下來，那天晚上阿兵哥過來，一爬上來就開槍了，叫我們要開進港。阿兵哥馬上被罵，他們說這是來做生意的船。他們菲律賓阿兵哥開槍起來都貴貴叫耶。

訪員：是對你的船開槍嗎？

阿鑫伯：沒有啦，對天啦。

訪員：喔，對天空，還有對海。對你船周圍的海掃射。

阿鑫伯：他一爬上來就開槍了。（陳永鑫）

海洋的邊界看似模糊卻又絲毫馬虎不得，遠洋航線的漁民碰觸到的問題更加敏感，除了經濟領域之外，各國的情勢、風俗都有所不同，遇到政治、軍事領域上的交戰，手無寸鐵的漁民為求明哲保身，也只能退讓。

四海為家的討海人，在大洋上闖蕩，年輕的記憶如同一則又一則折疊起來的精彩篇章，當老漁民們聚在一起聊的已不是當年的往事，而是家常瑣碎，這些曾經發生在海上的豐富記憶，就只能「風乾了，下酒」。早期在大漁港待過的老討海人，都忘不了那時漁業的盛況，比做生意還要來得賺錢的討海戰場，曾經在早期台灣的漁業發展上風光了好一陣子，對照今日的蕭條，討海人莫不搖頭唏噓。

◎海上戰風湧

在海上驚險的經驗，總是讓人們忍不住靠近來豎起耳朵聽。

人說「討海討海」，跟海掙口飯吃，誰沒有遇過一些無法預知的危險？但對於討海人而言，這些發生當時幾乎可以奪走生命的風浪，在日後說起竟然格外雲淡風輕，只是淡淡地說：「有啊，翻筏都嘛有。」

花蓮港大多是以膠筏、小型漁船出海較多，平底的膠筏遇到不可預期的大浪就會有翻覆的危險；而小型漁船多為尖底的造型，切浪速度較快，翻覆的問題小，但東北季風吹拂、長浪頻頻的冬季海上，往往也有被沒頂蓋掉的危險；有的夏天在海上遇到颱風，簡直就是搏命演出：

開出來後遇上颱風，差一點開不回去，風浪差不多三層樓那麼高，嚇死人了，人都綁住，東西都釘住，人都待在艙裡，都封住就對了。然後派兩個人，一個人沒有辦法，拉繩子，人都綁在繩子上。那一次最危險，人命差一點就不見了。（林武雄）

海上經驗幾十年的林武雄回憶起某一年在海上遇到颱風的情景，仍然驚魂未定。在敘述當下，老人歷經風霜的眼中仍然充滿著對大自然力量的敬畏。在那一次颱風天出海的經驗中，一船十人因為船長的決定依然還是出海，後來在海上差點回不來，成為當時唯一風浪中進港的船隻（其他船早已經泊在港內做好防颱的準備）。

北風很強。報到十級。有的開回來，好在我們沒有開回來，我們在那邊停。好幾艘在那邊停的都平安，好幾艘開回來的都不見了。半路就沈下去了。那常常都會遇到。有一次我出海去鏢，後面還有載囡仔。我想說魚很多，前一天就鏢到好幾隻，第二天也想出去鏢。誰知道颱風已經來了。阿兵哥那邊又沒有禁港說，八點以後才禁港。早上五六點我們就出去了，七點多而已就打電話來說要關港了，颱風已經來了，那時候我們就已經開很遠去了。然後開回來，風浪越來越大，沒有去鏢了，開回來沈下去時連山都看不到了，浮上來時連山上面的石頭都看得到，很恐怖啊。風浪超級大，卻又不能進來。在外面撐半個多小時還不能進來。後來想想不進來不行，越晚浪越大，後來才拼進來。好幾次了，這樣就已經三次了。在龜山島的時候也一樣啊，風好大啊，船都差一點就要翻過去了。（林武雄）

靠天吃飯的討海人，遇到颱風前的海浪，真的不能硬碰硬。平日看似寬闊溫柔的海面一遇到風就起浪，一些不信邪的討海人們為了拼生計，把握每次出海的機會，心想著還沒發布警報就涉險出海，沒想到瞬息萬變的風向、海象容不得僥

倖，然而浪一大起來，波峰與波谷相差的幾乎有六層樓高，低至波谷的時候眼前只有一大片海幕，連遠處的山都看不見，此事若是浪頭一落，船隻就會被整個吞沒，非常驚險可怕；另一位南方澳來的呂添壽船長也曾說過，有一次在平靜無波的外海，突然一面三層樓高的浪打上來，活像海嘯一樣，當時他們的艙門都被浪打壞了，面對毫無預警的災難，人類比螞蟻都還要微小，更何況是在舉目無依的海上，茫茫大海中一旦發生危難，沒有及時發出求救的訊號，也只有任憑宰割、求神保佑的命運了。

當然，遇到危險的多寡跟討海人個性也有相關。有些討海人個性較為保守、謹慎，出海前一定會聽氣象、觀察天候，隨時收聽電台廣播，若氣候不穩定則不出海，自然遇到危險的機率也相對較少。「看個人啦！」世代捕魚的黃天龍船長說，海洋雖然是高深莫測，但人是否夠謹慎、有沒有判斷能力，則是遇到危險多寡的決定因素。在海上翻覆，如果是膠筏，就把筏翻回來即可，若是馬達進水，則多抽幾次，若真的故障，就向鄰近的船隻求援；討近海因為船隻距離不遠，作業海域也相近，討海人們都還能相互照應。

七、 祈願，海陸鈞安

本章概述：此章探討漁民的宗教信仰、海上禁忌與漁村習俗，並紀錄特有意義的民俗器物。

◎ 港口順天宮

在花蓮港漁會前廣場的一排矮房子裡，是香火鼎盛的港口順天宮。與周圍的房子同高，也沒有特殊造型，供奉著媽祖的這個小廟，是從民國七十七年開始建起的小廟，在當地已有二十三年之久。漁民信仰海神媽祖，花蓮港出海的漁民們當然也拜媽祖，雖然不是一間碧麗輝煌的大廟，小小的順天宮卻有著樸實的另類風貌，小廟裡收拾得乾淨整齊，不間斷的香火並不喧嘩，裊裊的沈香味顯得格外安詳。說起順天宮的歷史，已擔任多年主委的林武雄船長娓娓道來，毫不含糊：

以前是我跟魚類商業同業工會兩個聯合啦，那時候這裡就有媽祖還有土地公。因為錢都是大家一起出，可是辦桌時魚類商業同業工會有吃桌，漁民沒有吃桌。所以說漁民就不要，才分開。分開之後漁民才另外去安媽祖，媽祖當初安的時候就是阿坤伯、紅目鱧還有阿牛他們三個下去安，媽祖過來之後，也去跟人家借廟，然後開光點睛，才不會被邪靠近，神才會正。後來才去借福慈宮開光點睛。開光點睛之後，才請過來(港口)。請過來之後就去擲茭，擲到爐主的人就請回去他家供奉。一年然後就換人。後來多羅滿那個船長他老爸，就說這裡要建宮，然後在這裡安座。好啊，這樣很好啊。這樣漁民大家都可以拜到，只要有人比較抓不到魚，都可以來這裡拜。拜拜就可以抓得比較好。後來我就說好啊。結果卻沒有成功。結果第二年我才下去弄。我、吳秋木、蘇太我們三個人下去磕頭，然後找這些漁民，才下去建宮，整個弄起來。建起來的時候，漁民大家都很高興，因為這樣大家都拜得到。不然你擲到茭，你住哪裡我又不知道。我不知道你家住哪，要去參拜不知道要去哪拜。如果說認識那就知道在哪，那時候比較不認識也沒有問他住哪，真的說要去拜也不可能。(林武雄)

在建順天宮之前，花蓮港的漁民們就會擲茭「爐主」，輪番把媽祖請回家，一年一年輪；但港口那麼多人，究竟媽祖今年在誰家？說起來都莫衷一是了，更何況要到不認識的人家裡去「參拜」，非常不方便。所以當時討論的結果是在廣場前房舍隔間，隔一個媽祖的「宮」出來，讓媽祖得以安身立命，供後人參拜。建宮之後，媽祖的靈驗事件不斷，分別從漁獲跟海上安全等層次展現出神力的廣佈：

自從媽祖來這裡開始，六月二十六日，凌晨入廟門，二十五號下午神請過來這裡。那時候出去抓魚，六月天氣都很好，都抓芭蕉旗魚，破雨傘。以前這時候都抓很少，天氣太好了，所以都抓不到。如果抓到三隻就得冠軍了。如果抓到一隻就說不錯了，至少還有油錢。我油錢還不知道在哪裡。結果那天神明一請過來，二十五號當天，最少也有十五隻。最多的有三十多隻。大家都二十幾隻。結果隔天入廟門之後，接下來那個旗魚不知道有多少。十八年沒有饒仔，結果那一年不知道打哪來的，饒仔整個海上都是。蘇澳、頭城那邊都來這裡。(林武雄)

過去堪稱固定的漁貨量，在媽祖建宮之後，突然提升了十倍，往年已不見的魚種還在此時突然又現身了，讓大家嘖嘖稱奇；而另一方面，在海上保護漁民安全的神蹟也歷歷在目：

林船長：以前喔，像我們是十二點關港，三點才可以進來，你在外面喔，那個壞東西會掐住你。這間廟蓋下去就不會了。看你相不相信。

訪員：壞東西是什麼？

林船長：鬼啊。鬼會去掐你。

訪員：早上十二點的時候。

林船長：晚上啦。整條海岸，不管你跑去哪都會被掐。

訪員：真的喔？

林船長：真的啊，這是真實的事。我有被掐到……掐到要痛死了

訪員：掐是什麼意思？船會有什麼樣的狀況？

林船長：要把你給掐死啊。

訪員：是在睡覺還是……

林船長：睡覺時……隧道口的地方摔一台遊覽車下去，死三十幾個人。我不知道。枯流啊我就在那裡下網。結果枯流就流到隧道口那邊。遊覽車在那裡摔下去，死三十幾個人。我到那邊剛好一更。晚上剛開始我顧。我們的海腳在裡頭被掐。掐掐他還說，你找我也沒有用，你要去找我們船長。找我們老闆才有用。剛剛好那時候我顧完，換他來換我的班，換我去睡。我一支菸剛好抽到剩一個菸頭，一丟掉，剛躺下去，還沒睡著，就來了，黑蓋蓋。這是事實。自從這間廟一蓋下去，不管你信不信，你看，有沒有保佑我們。（林武雄）

鬼神之說對討海人而言，寧可信其有不可信其無。因為在海上，除了努力工作之外，人的「運氣」也很重要，許多時候同樣在一片海域上，有些船就是滿載，有些船可能等了一天無功而返。所以討海人的信仰中除了敬重鬼神，就是求個心安、祈求滿載。花蓮港順天宮成立之後，在當地形成了一個信仰的基地，也具有更深一層的文化意義，就像是港口的守護者一般。

◎好兄弟及其他

除了媽祖之外，其他漁民會祭祀的還有觀世音、關聖帝君、土地公…等在地神祇，一般不會特別在船上豎立神桌，而是在家中和祖先一同祭祀，相較於蘇澳一帶的漁船，花蓮港的宗教色彩可說是少了許多，曾在許多港口待過的老船長陳永鑫便說，花蓮港沒有什麼特別的信仰，在其他港反倒還比較常見：

鏢旗魚的只要兩天沒有鏢到，跳乩、有的沒有都來，看起來很新奇，新港（成功）鏢旗魚的時候，你只要去人家的壇坐一下，有人來問神的，反正不是這艘船的，就是那艘船的。一早就在燒金紙啦…（陳永鑫）

在花蓮港較少看見船隻的祭祀活動，除了新船要下水會灑紙錢之外，其他為了求漁獲而大肆祭祀的活動幾乎沒有，漁民主要的信仰還是以道教為主，融合道

教節日作祭祀的動作，頂多媽祖生日的時候會特別到港口的媽祖廟來拜，農曆七月時也有大普渡，港口會請歌仔戲班來演，過去幾年晚上十一點過後還會有脫衣舞小姐。在花蓮港出海的討海人沒有什麼特殊的行船儀式，頂多是出港前沿水路灑紙錢，給好兄弟「意思意思」，祈求海上平安，主要還是內心的安穩。

◎ 船上的禁忌

一般來說，船上的禁忌有幾種，較多說法是針對女性的生理期、坐月子，再來是喪事、還有一些語言上的禁忌。

針對女性的禁忌在田野調查的過程中較為明顯，雖然說相較於過去，現在女性上船已經較不會被在意，但上船前討海人還是會照慣例問：「你好朋友有沒有來？」一向以來，女性的經血就被視為不潔的象徵，如果有月事來的女性上船，會不乾淨，讓船隻捉不到魚；此外女性坐月子期間也不能上船、若男性去看望坐月子的之後女性也不能上船，不然會被視為沾染了穢氣，捉不到魚。年約四十六歲的討海人吳政雄說：

以前有一個討海的去探望他妹妹坐月子，看小孩，回來的時候沒有清潔，直接上船，結果那陣子一直都很倒楣，捉不到魚，東西也一直壞…後來就是要燒金紙啊，要淨身啊，才又好的。(吳政雄)

信仰虔誠的林武雄船長也說：

以前喔，只要女孩子上船喔，老人家就會開始罵了。女孩子是絕對不能上船的。女孩子喔，就比較不乾淨。就說你一個月要來一次，不乾淨啦，如果上船喔，船不乾淨會抓不到魚。像有些船怕喪事，有的人家裡有人往生，如果上船，船會抓不到魚。如果做月子，有的怕月來房，你如果上船喔，那艘船真的都會抓不到魚。連鏢都鏢不到，抓也抓不到。所以說女孩子主要是一個月會來一次，所以不能上船。男生就沒關係。現在不是了啊，男生女生都嘛可以出海。(林武雄)

另外，若是參加完喪禮之後，也不能上船，需要經過一些淨身的儀式才可以不帶「衰氣」上船，同樣道理，也聽說不能穿白布鞋、不能在船上撐傘等規定，同樣是不吉利的象徵。老一輩的討海人禁忌較多，對於語言方面可不能隨便亂說話。老船長林武雄說：

(在船上)不能隨便說話。像「損龜」都不能說就對了。一些朋友要買魚或是說留魚，比如說你明天那個什麼魚給我留一尾，以前的人忌諱這樣說。一尾喔，他就會不爽。今天出去只抓一尾他就不出去了。只抓一尾他幹嘛出去。油錢就不知道要多少了，還只抓一尾。就說抓多一點，我明天再來留魚就好了。這樣人家就高興了，就不會罵人了。不然以前老一輩的，如果你這樣說，罵死喔。其他像是說人危險、會死啦這些有的沒的都不能說就是了。還是說棍仔放下去，這個浪這麼大，等一下棍仔要拉起來，像這些也都不能說。(林武雄)

除此之外，過去傳說討海人的餐桌上吃魚不得翻面，不然就會「翻船」，這種說法也有；但現在的漁民已經不太在乎這些禁忌，對於魚翻面的破解之說是：

以前人比較窮，吃魚很珍貴，都是大家庭，吃飯一批一批來；有的就是怕後面來的沒有魚吃，要留一面起來給後面的人吃，才有魚不能翻面的說法。現在都現代化了，比較沒有這些禁忌了啦，魚不翻面怎麼吃啊？（吳政雄）

所有的禁忌背後都有一番寓意，現在的討海人不論是否依舊遵循著自古流傳的禁忌，都還是保有一份對自然的敬畏之心，表現在討海的態度上，而不再是一味的迷信。

◎ 逐漸薄弱的信仰

在花蓮港訪談的過程中，明顯地會感覺到新一代的討海人相較於過去老一輩使用傳統漁法的討海人，宗教色彩薄弱許多。有些是個人信仰的深淺問題，有的也許是更相信科技。現在的漁船，配備都有探魚機、衛星定位導航，出海也不看農民曆，直接收聽海上的廣播，或同業互相告知；過去在海上面對較多未知，便以宗教、神明的力量來增長信心，但在今日看來，也是每個人的選擇。同樣是老船長，陳永鑫船長本身就沒有特別篤信的宗教，一些道教的節日固定會祭祀，但並不依賴神明的指示：

阿鑫伯：沒。我拜是有拜啦，可是我是不會很迷…有的真的很迷。每天出去都要拿符水甩來甩去的，很多啦。那個賣魚丸湯的…

訪員：賣魚丸湯的那個。出門就要甩一下是什麼意思？

阿鑫伯：如果今天抓比較少，就去求一下媽祖，燒個符一類的。迷信啦。

訪員：所以阿鑫伯你就只有拜媽祖而已嗎？

阿鑫伯：沒有啦，我如果看到就拜一下。我不會…祖先我都不曾拜了。

訪員：所以你家沒有神明桌？

阿鑫伯：有啦，都我老婆在拜。（陳永鑫）

陳永鑫提到的魚丸店老闆林武雄，是順天宮多年的主委，他的信仰特別明顯虔誠，提到海上的禁忌也就格外嚴格，平時出海還會灑符水淨船。年輕一輩的船長們多半也都不特別信仰宗教，反而是大家共同都比較在意「好兄弟」。

因為在海上無奇不有，討海人有時也會遇到浮屍，根據老一輩的說法，漁船遇到浮屍通常會撈回來，但必須要在海上跟屍體進行「溝通」，態度不能太軟，要清楚地跟屍體談條件，說明帶他上岸但他要保佑這艘船滿載，如果不會「溝通」的船主，有可能會把衰氣一直延續，個把月都捉不到魚；反之，在海邊遇到活人落海，有一說是不能救上岸，因為這樣的話等於是跟「捉交替」的水鬼「搶人」，反而不吉利。但就人道的觀點上而言，這些說法都是參考用，畢竟鬼神之說、禁忌一類的說法很不勝枚舉，現在的討海人都明說了這些說法就是求個心安而已，過去充滿禁忌的海上作業，如今已經開放了許多。

八、 海人誌，漁民群象

本章概述：以逐個漁民的口述資料呈現出其生活史與討海人特有性格的點描，亦是綜合上述篇章主題之縮影實例。

※記我心中的討海人們

「討海人」像是一個共同的身份，把他們標記在我的心中，卻又是如此各自獨立。在花蓮港訪談過程中遇到各式各樣的討海人，每一個人的形象是如此鮮明地烙印在心中，有些是多次訪談後相熟的、有些是早就認識的、有些是訪談過後印象特別深刻的，這些可愛的討海人們，不得不為他們記上幾筆。

曾經對「討海人」的印象就是四處飄浪的男子漢，被稱為「船長」的船老大，一定是四海為家又有風裡來浪裡去、充滿魄力與魅力的黝黑男人，身上飄著海風的氣味；而討海人背後的女性，一定是又溫柔又堅毅，能繫住討海人一生停泊的家庭港灣。在花蓮港瞎混一年過後，的確是更深一層地看見討海人的瀟灑與背後對生活的無奈；然而，樂天知命的個性依舊，直爽的笑容裡總看得見大海的遼闊。

◎ 花蓮港最溫柔的船長（陳永鑫）



我對船長的印象應該是源自於阿鑫伯開始。高瘦結實的身材，一雙能夠看透人的眼睛，冷靜沈著。

民國三十四年在南澳出生的鑫伯，曾經住過南方澳、成功等漁港，是家中第一代討海人，但由於小時候住在南澳的朝陽里，村子裡有人種田也有人討海，自然而然也就對討海不陌生，十三歲就到南方澳去學做黑手，當時在南方澳漁港裡，正是漁業發展最好的時候，一開始鑫伯去鐵工廠當學徒，見證過台灣造船業飛黃騰達的時代，南方澳的繁榮、人人爭相討海的好日子，阿鑫伯說：

那個時候輪機長是最好的（薪水），一年大概一萬二左右。那時候討海很好賺，烟仔魚很多，那時候一天的小工大約有三十塊。那個時候南方澳的風化場所很多，廟口前賣藥的一大堆，很熱鬧。那時候一天三十塊，進去茶店喝茶一杯才五塊，有女孩子坐抬也是五塊，那加起來也才十塊。（陳永鑫）

抓緊討海的好時機，等到十六歲可以考船員證的年紀，鑫伯從海腳開始幹起。當兵回來之後，鑫伯又在南方澳待了五、六年，也跟著舅舅在成功一帶抓鯊

魚，一抓就抓了十幾年。一直到民國六十三年來到花蓮港，因為聽說七星潭外的好漁場有很多烟仔虎（鯉魚），就定居在美崙一帶，方便出海。近海賺得錢慢，阿鑫伯年輕時認真打拼，還跟著去跑大陸航線的遠洋漁船，見識過黑水溝的黑暗面，回頭又捕了好幾年的魩仔魚，最後是在民國八十年左右，從花蓮石梯港出了第一艘賞鯨船，開啟台灣東岸的賞鯨業之後，花蓮港也陸續開啟了賞鯨之門，阿鑫伯被網羅到多羅滿船公司服務，開始在夏天的賞鯨船上擔任船長。

之後每年的賞鯨季（4月～9月）之間，船班一班接著一班，海面上總是熱鬧滾滾，阿鑫伯載著觀光客出海賞鯨，犀利的眼睛總是能夠快速地找到海上的鯨豚蹤影，而為了怕旅客不習慣海上的風浪容易暈船，阿鑫伯的船總是開得又溫柔又平穩，被笑稱為「花蓮港最溫柔的船長」。

其實阿鑫伯的溫柔不只是在開船，而是他細膩的心。

過去每年夏天才回花蓮出海十次八次的我，在海上和阿鑫伯聊天的時間其實不多，尤其是他要在船長室專心開船，我又要在看台上講解說，其實每回碰面他都只是陸續得知我的消息，卻悄悄地記在心裡。所以每回我從南部回花蓮，阿鑫伯總要問我埔里的家人最近如何？我的論文寫得如何？何時才要畢業？又去了哪些地方旅行？

我訝異於老船長細膩的觀察力以及記憶力。

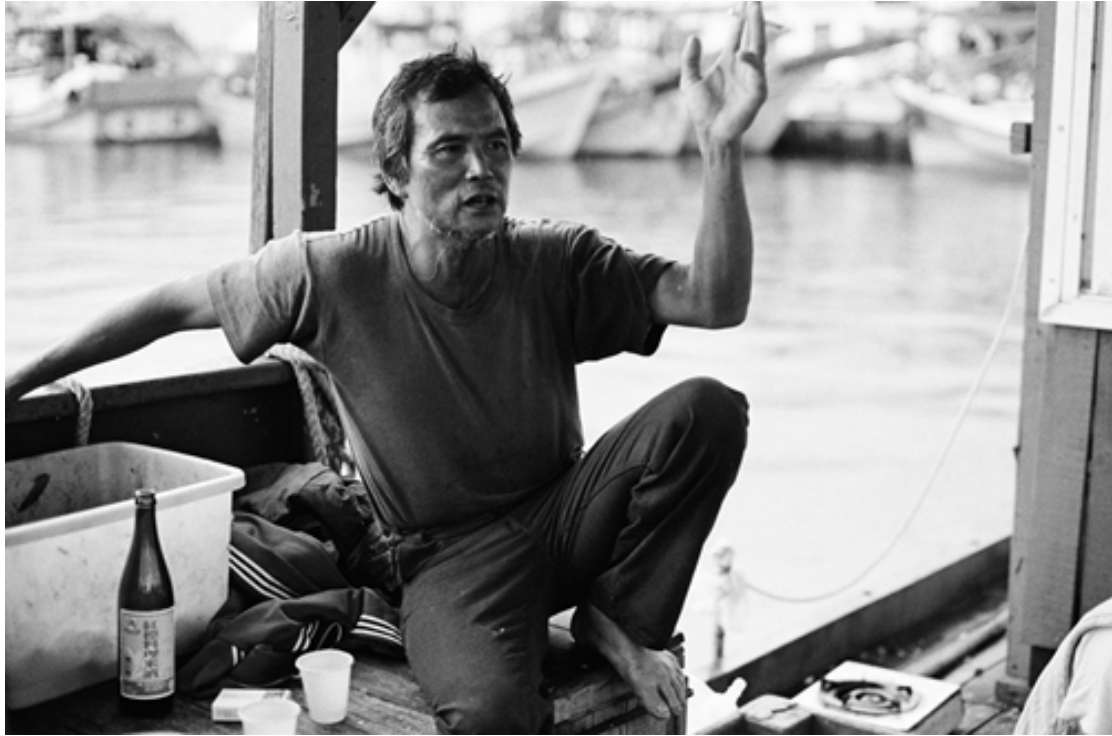
每年夏天船上來來去去的解說員何其多，阿鑫伯每天在港口打交道的討海人又是數也數不清，怎麼還記得我這個不常回來的候鳥解說員生活中的諸多瑣碎呢？但老人家就是記得，像個慈祥的老爺爺一樣，偶而也擔心著我的未來，對著其他解說員交代囑咐叮嚀——這就是他的溫柔。

阿鑫伯話不多，出海總在駕駛座旁擺著一罐伯朗咖啡，我以為是他喜歡喝，有出海時也帶上一罐給鑫伯；後來偶然才知道，這其實是家裡拜拜時買的，他出門便隨手帶上一罐，並不特別喜歡喝。這種習慣不知怎麼的，總讓我想像到對家的牽掛。阿鑫伯有三個女兒一個兒子，兒子在大理石工廠當廠長，收入還不錯。言談之間阿鑫伯總不忘提起自己的孩子，神情驕傲又慈藹。他說起女兒在紐西蘭工作，他也曾去過紐西蘭看女兒，說起紐西蘭的美景，阿鑫伯讚嘆不已，但更多的也許是滿足，對兒女生活美滿的滿足。

妻子阿鑫嬭總是跟在鑫伯身旁，兩人看起來形影不離、鶼鶼情深，阿鑫伯雖來從未在外人面前展露柔情一面，但兩夫妻含蓄的情感互動仍然羨煞旁人。每個航次回航，總會看見阿鑫嬭牽著孫子在碼頭等著阿鑫伯，活潑好動的小孫子一看到阿公就纏了上去，阿鑫嬭面帶微笑地站著等待，偶而也去買枝仔冰給剛下船的解說員們消暑。問起阿鑫伯，感情很好的兩人互動如何，阿鑫伯便酷酷地說：「伊喔，很會跟耶～」讓大家笑得人仰馬翻。

冷靜、沈著又細膩溫柔，說話不怒則威。這是阿鑫伯給我的船長概念，以致於後來我對「船長」的想像，幾乎都覺得必須要符合阿鑫伯的標準。因為在茫茫大海中，阿鑫伯的背影總是讓我感到非常安心。

◎ 旭蟹的滋味（曾海榮）



一個黃昏，花蓮港就著夕陽餘暉，金黃色的水波蕩漾，格外有一種慵懶的感覺。小小的港區停靠著三三兩兩的漁船，此時的花蓮港，許多晚上作業的討海人正整理網具準備要出海。不是假日，港區的下午還是有三三兩兩買魚的在地人跟準備收購魚貨的魚行，一艘不小的膠筏旁特別熱鬧，擠著看熱鬧的人群。我們帶著問卷也湊上去一探究竟，只見膠筏的船板上一整片紅通通的爬行生物，依照體型大小分別被放在簍子裡，長長的腳在半空中不斷舞動，一致的體態互相推擠著，少說也有數百隻在船板上掙扎。

沒看過這種像螃蟹又像蝦子的海底生物，我手上的快門猛按了幾張。船邊圍觀的群眾可都是識貨的買家，眼看著膠筏上的討海人一袋一袋地迅速將漁貨丟上岸，一邊接過花花綠綠的鈔票，買家跟賣家都不囉唆，很快地甲板上大型的漁獲已被搶購一空。好不容易人群散去，甲板上還有一些小型的爬行生物聚集，這些剩下的戰利品是討海人今晚桌上的佳餚。

見我們在一旁站了許久，討海人吆喝著問我們要不要買，我們搖頭婉拒，一面好奇地問：「船長，這是什麼啊？」

「這是『倒退嚕』，學名叫『夕蟹』，夕陽的夕。」（經查證，學名應為『旭蟹』。）一個在船艙裡收拾東西的精瘦男子一面抬起頭來回答我的問題。

「是喔，要怎麼煮啊？」我的好奇心仍止不住發問。

「就煮湯啊，清甜喔，很好吃喔，要不要？」船長旁邊的幾個討海人替船長回答我。

「還是不要了，謝謝。」一想到這些毛茸茸的蟹腳在空中揮舞的模樣，我真的很怕自己無法掌握這一切。

但不容我拒絕，討海人豪邁的性格毫不囉唆，船長探身說：「拿個塑膠袋來裝給她啦～」旁邊幾個在休息、清網的討海人馬上就抓了好幾隻丟上岸來給我，說要請我吃。

雖然不是第一次感受到討海人的熱情跟好意，但這種二話不說的乾脆和慷慨，卻還是讓我非常感動。把握機會，跟船長聊了起來，知道這位姓曾的船長是從西部過來的（彰化），在這個滿是宜蘭一帶移民來的花蓮港討海人背景裡顯得特別突出。當初是跟著父執輩一起過來的，在花蓮也住了五十多年，十三歲就開始討海，但現在已經無法再以討海維生了，所以曾船長也兼做路上工程：我都做土木工程比較多，橋啊、蹦蹦（山洞）啊…都跑全省啦。工程如果比較歹就回來討海啊。

說起自己的孩子，他很驕傲地說，女兒也在讀大學，兒子在中壢工作，沒有再當討海人。對於下一代沒有從事討海這行，他覺得很好，因為現在討海根本賺不夠好吃。

就以旭蟹的收穫來說，過去一次出海可以抓到一千公斤、十大桶旭蟹回來，現在連三分之一都不到。海漸漸薄了，食物鏈環環相扣的影響之下，他們抓底棲類漁獲的感受也特別明顯，這已經是一個不可忽視的事實。

船上其他討海人也你一言我一語地爭著回答問題，一邊在清理網具，一邊喝著維士比抽著煙，彼此插詼打諢一番，感覺日子就在這說說笑笑之間悠閒地度過了。精瘦的船長跟幾個合作的討海人臉上，充滿著風霜與粗獷，斜靠在船側。此時下起了一陣太陽雨，細細的雨絲中天色漸暗，我們提著手上的一袋旭蟹告辭，準備打道回府好好料理這袋討海人的慷慨。

依照船長的指示，加上味增和蔥末、豆腐調味，煮成一鍋清甜的熱湯，那鮮紅欲滴的蟹體很是美麗，如同討海人令人難忘的豪邁笑聲…



◎ 俯首甘為孺子牛（林賜倉）



聽到我要訪問，阿鑫伯抓住剛從漁會大樓理走出來的林賜倉船長，兩人勾肩搭背地稱兄道弟一番，然後阿鑫伯說：「一定要問這個老經驗的船長，他跟我很麻吉吶！」

說起經驗，年輕許多的林賜倉船長當然沒有阿鑫伯那麼多。但身為漁會幹部，又是港口裡有頭有臉的人物，一身江湖氣息的林賜倉船長能說善道，當然是很好的敘述者。我們一行人趕緊捉緊機會，就在漁會廣場前的檳榔攤大姊店前面訪談了起來。

也許是基礎問題有些敏感，林賜倉船長不斷繞著問題回答，怎麼說就是不肯好好地回答問話。他一會兒要幫我介紹男朋友，一會兒要我們倒酒，真要陪他喝的時候，他又忙不迭地奪回酒瓶，正色說，女孩子喝酒不好，硬是要檳榔攤大姊給我一瓶黑松沙士。

一面陪笑一面應付賜倉船長話術的我笑得有點疲累，感覺因為是女性所以無法被嚴肅對待，心中隱隱受挫。賜倉船長顯然是個老江湖，中廣身材的他戴著墨鏡，每一個回答都顯得不太真實。四十四年次，畢業於公東高工的賜倉船長學的是機械，第一份工作在台北做車床；之後回花蓮順安村做大理石廠，但據他表示，事業運一直很不好，頻頻虧錢，又因為忤逆老人家被趕出家門，最後只好到花蓮港做討海人。

說起來無奈的人生，但看起來並非如此，賜倉船長總是笑嘻嘻地開著玩笑，時而又像江湖老大一樣叫旁邊的人閉嘴。一旁走來一位染著金髮、衣著入時的女性，乍看之下以為是個妙齡少女，定睛一看才知道是賜倉船長的太太，衣著時髦的她身材纖細，腳踩著街上少女穿著的可愛雪靴，怎麼看都不像是五十多歲的已婚婦人。

賜倉船長把話題帶到太太身上，說他賺的錢都通通交給老婆，一面笑著誇獎太太的美貌，把太太逗得頻頻掩嘴而笑。不久，船長夫人抱了一個胖嘟嘟的一歲男寶寶過來，寶寶緊皺著眉頭，被吊在奶奶胸前的他顯得非常不耐煩，頻頻扭動身軀，掙扎著想要跟爺爺賜倉船長玩。

只見賜倉船長在孫子面前變得百依百順，和剛才喝叱他人的兇狠模樣還有避重就輕的老江湖態度完全判若兩人，讓我們莞爾一笑。

訪談過程中我們也抓住心頭好，用黑白底片幫賜倉船長的胖孫子拍了好幾張特寫照片，特地在下一次到港口的時候加洗給賜倉船長，只見一樣坐在檳榔攤前消磨時間的賜倉船長一看到孫子的照片，馬上笑得合不攏嘴，頻頻跟旁人獻寶，直讓我想起魯迅「橫眉冷對千夫指，俯首甘為孺子牛」的寫照。

在日後港口訪談的期間，賜倉船長頻頻動用他的人脈，協助種種訪談事宜，讓我們見識到他吃得開的一面，也感受到了討海人江湖氣味背後的情意。

◎ 連任主委廟口老船長（林武雄）



港口的鬼頭刀魚丸店，是每回到漁港必定坐下來大快朵頤一番的美食點，每到假日，鬼頭刀魚丸店就成為花蓮港最熱鬧的角落。魚丸店裡總是看得見老船長林武雄在紅茶桶後面坐鎮，人前人後地忙進忙出；而收銀台前高高壯壯的林俊吉船長則是年輕有為的老船長傳人，又是漁會幹部，與連任好幾年港口「順天宮」主委的林武雄老船長，父子兩人是花蓮裡舉足輕重代表性人物。

林武雄船長今年已經七十一歲了，出生在宜蘭天后宮附近的他，有虔誠的宗教信仰。十六歲開始捕魚，至今已經有五十多年的討海歷史，問到海上的精彩故

事，林武雄船長總是鉅細靡遺地滔滔不絕，尤其是談到自己跟港口順天宮的淵源、媽祖顯靈保佑的故事，他可以說超過一個下午。

擔任順天宮主委多年，對林武雄船長來說絕對是「歡喜甘願」，媽祖廟成立在花蓮港二十二年的歷史、建宮的過程，林武雄船長可說是如數家珍，對他而言，有了媽祖廟之後，不僅花蓮港風平浪靜，許多過去發生的不可理解的海上驚魂事件也因為有了媽祖的坐鎮得到撫慰。身型精瘦靈活的老船長有一種日本男性的味道，總是梳得整整齊齊的頭髮和一絲不苟的辦事態度更是加深了這個印象。訪談過程中，老闆娘在一旁邊做事邊打趣地插嘴，還遭到老船長一陣「你查某人懂什麼？」的斥責，威嚴十足。

不同於父親的嚴謹權威，新一代年輕有為的年輕船長林俊吉長得高挑健壯，身為漁會幹部的他渾身總充滿了幹勁，說起話來誠懇有力，令人印象深刻。

林俊吉船長是林家唯一的男丁，繼承家業進入討海工作也有三十年以上，一面協助家中的魚丸店生意，天氣好的時候他也出海捕魚，抓鬼頭刀、冬天標旗魚，雖然年輕但海上經驗非常豐富。過去他也擔任過賞鯨船的解說員，能言善道的他開朗好相處，還有一條胖得像豬的老狗。

中秋節的時候，我們到港口放映電影，想給不能回家團圓的外勞們吃烤肉、看露天電影，林家父子兩船長慷慨地借給我們放映電影的電跟桌椅，一家聚會的他們也跟著看起了電影。有一回鬼頭刀魚丸店的外籍漁工在處理鬼頭刀去皮做魚丸的過程，看著我們在記錄，老船長也一時技癢捲起袖子加入示範的行列，港口主委這一家人的親切有趣令人印象深刻。



◎ 硬漢討海人的眼淚（王義德）



這是第一次，看見討海人的眼淚。

不是因為受到什麼委屈，也不是因為收成不好，竟然是因為愧疚、無力而留下了男兒淚。

無預警地被討海人的眼淚震撼，因為昭滿一號的老船長在談漁業資源匱乏的問題。過去幾年，在他年輕還擔任著漁會幹部職位的時候，他曾經力薦漁會建請政府劃定保護區，為了將來後代子孫的活路著想，他多次提出在花蓮港於區劃定保護區的建議，卻總是被政府部門以「於法不合」的理由檔在門外。作為一個討海多年的老討海人，今年 57 歲的船長王義德切身感受到漁業資源匱乏的問題。魚一年比一年少，討海人最知道海洋出了什麼問題。於是他三番兩次勸說漁會、行文給政府，卻始終無能為力。直到漁會幹部的職位卸任之後，王義德說，還有誰會理會他呢？

「對討海人而言，只求以後老了抓不動了，還可以偶而出去釣釣魚，但將來恐怕再也沒有魚可以吃，只能吃養殖的魚了…」

王義德說起這份無奈，眼淚就撲簌簌地滴了下來：「說到真的會流眼淚…」土生土長的花蓮人，過去王義德的長輩也在討海，當時的海跟現在的海簡直就是天差地別。過去的榮景不在，現在的魚苗根本來不及長大就被吃掉了，討近海的討海人受到衝擊最大。為了生活，王義德很慚愧地說，自己用的是底刺網，其實如果可以他也希望可以不要討這種海。但大家都在抓，他不跟大家一樣根本就無法生活，為了生計，他也只好採用這種漁法。討海人辛酸、無奈、自責、愧疚的複雜心情全寫在臉上，百般滋味在心頭繞，最後終於化成滾燙的眼淚，從深陷的眼窩中無可抑止地流淌。

「我們老了，講的話也沒什麼立場，沒有人要聽。你們來問我我就一定要講，

請你們去幫忙建議一下，真的，花蓮海岸線那麼長竟然沒有一處漁業保護區！」

訪問到最後，老船長只能把期待寄託在年輕一輩上，他已經無能為力地奮鬥了許多年，他所賴以維生的海洋抵抗不了巨大的貪婪，就要面臨枯竭的危機。老討海人擦乾眼淚，為了他激動的情緒道歉。但我們卻為了這個船長具有的環境概念所感動，也因為他的無奈感到焦慮。原來並不是所有的討海人都只顧自己網裡的魚，對未來視若無睹，他們也為未來的子孫擔憂。

蹣跚的步履，我們目送著王船長離去，夕陽已落下，明日的生存之戰才即將要開始。

◎ 金發漁是我們的好朋友（江清溪）



過去幾年，我們跟花蓮港最熟的漁船莫過於江清溪船長的「金發漁一號」了。

今年已經七十三歲的老船長江清溪（溪伯），仍然渾身散發著一種瀟灑帥氣的氣息。溪伯是宜蘭人，爸爸在很年輕時就被大水沖走了，家境不好的他靠著白手起家，一路討海打拼供孩子長大。談起過去的往事，溪伯酷瘦的臉龐沒有什麼表情，一旁不斷插嘴補充的溪嬭說，溪伯就是「愛面子」，就連當初他們兩人自由戀愛的故事，也不願意公諸於世：

那時代女孩子長大要學一樣技術，我後來就去學裁縫，我阿媽那時候都要會做衣服逢逢補補的，都是用手的。可是到我就不是了，是學縫紉機。那時候用工程，橋被拆掉了他們就用了一個便橋，我們要騎腳踏車學裁縫時就不敢牽腳踏車過橋，溪伯就好心來幫他們拿縫紉機，所以才這樣認識。那時候學縫紉一星期有三天要上課，溪伯就三天都幫我拿縫紉機過便橋。認識一年多之後結婚，先訂婚，溪伯先跟叔叔借錢結婚，會結婚是因為當時的年代保守，談戀愛沒結婚不行，全村的人都會傳誰跟誰戀愛，有的女孩子還會因為這樣而自殺，當時只是跟溪伯認識因為溪伯都會幫忙拿縫紉機、牽腳踏車，但被傳成談戀愛其他的人都會笑，笑說我跟他談戀愛，到後來如果說我沒嫁給溪伯，我的名聲就很壞了。溪伯愛面子

不喜歡我這樣講，但其實我們是這樣走過來的！當時一只戒指、還有三千二的聘金、八十六個喜餅，那時候我也不知道這些錢是溪伯跟他叔叔借的，溪伯也沒跟我說，我是到現在才在用猜的，現在知道也太晚，不然當時那些錢我也會去還，所以溪伯以前的債務，我知道的都會去還，我們白手起家就是一定要夫妻同心。（溪嬭）

相較於溪伯對過去辛苦日子的少言，溪嬭的滔滔不絕補充了那段辛苦的歲月。過去常常要到各地去當「海腳」的溪伯，不能常常回家，溪嬭一個女人拉扯幾個孩子長大，自己下田種菜的辛酸記憶忘也忘不掉，說起來總是感慨萬千，一旁的溪伯只得靜靜地沈默。現在的日子好過了許多，因為孩子們長大了，負擔輕了，雖然溪伯還是會固定出海去捕魚，但至少早已不如從前養家的壓力。溪嬭則早就媳婦熬成婆，現在每天打扮得漂漂亮亮四處串門子，家裡總是打掃得一塵不染，常常熱心地為我們的活動準備菜餚。

因為基金會活動的關係，偶而會跟著溪伯的船出海，有時候是去放流刺網，有時候是延繩釣，也有時候是去鏢曼波魚。鏢曼波魚在海上的時間長，長長的尋找過程總讓我撐不過七小時就吐得一塌糊塗，癱軟在船側。溪伯見我暈得難受，不時過來關心，午飯時間到了他就煮一碗麵條拌鯖魚罐頭，我連聞到都想吐了，真的連張開嘴的勇氣都沒有。溪伯笑著摸摸我的頭，笑說今天什麼都沒釣到，倒是釣了一條美人魚。

後來去港口訪談，一定會去找溪伯聊聊天，到金發漁一號上去坐坐。溪伯年紀大了但卻身手矯健，還很喜歡開玩笑。溪伯的兒子文龍船長，有時會和溪伯一起出海，幫忙開船。文龍船長並不特別喜歡討海，開船是兼職，主要還是在做木工裝潢，以前也曾經在賞鯨船上幫忙解說，近年被多羅滿船公司網羅來當賞鯨船的船長，也因此他迷上了生態攝影，在海上拍到了許多精彩的鯨豚畫面，成為我們口中的「船長攝影師」。

在基金會和解說員心裡，金發漁一號還有江清溪、江文龍船長，還有他們生命中共同的女人——溪嬭，是我們最好的討海人朋友。



◎ 永念逝去的伙伴（王利成）



2009年2月，我們的伙伴王利成先生（在海上，我們稱他為王伯）離開了我們，留給黑潮伙伴無限的追憶。

王伯是一個老漁民，他的生平追述起來不算精彩，沒有甚麼偉大的功績讓人們傳頌，但對於黑潮夥伴和多羅滿船公司而言，他卻是不可缺少的工作夥伴。在賞鯨季，每個有他陪伴的船班，總是令人心安。相較於海上經驗不多的鯨豚解說員，以討海人身分兼職在賞鯨船上工作的老王伯，對海洋的熟悉度、敏感度當然是無話可說，王伯那雙銳利的眼睛，並沒有隨著年紀漸長而有所退化，每每在船上和甘拜下風。托王伯的福，夏天的賞鯨航次發現率高達九成以上，靠的就是王伯那雙堪稱「人體萊卡望遠鏡」的「好目色」，每每在茫茫大海中銳利搜尋到鯨豚的芳蹤，讓整船的遊客歡欣鼓舞，因而贏得了「我們海上的眼睛」之封號。

在賞鯨船上兼職服務了將近十年，許多黑潮的解說員們都曾與王伯在夏日的多羅滿瞭望台上並肩作戰。也因此，在王伯意外離開大家之後，一些對生命的遺憾和警惕悄悄地發酵著，對他的思念仍然在每趟夏日的賞鯨船班上縈繞著眾人的心。這一段花蓮老討海人與黑潮解說員之間的小故事，其實也可以說是「海人誌——台灣東岸花蓮漁村耆老、漁民口述生命經驗調查與研究」計畫執行的初衷與緣起。

王伯的驟然而逝令我們唏噓，不僅由於生命的無常，也突然意識到太多的生命故事我們來不及傾聽、紀錄、書寫下來——那些關於討海人與海洋之間的故事、關於他們獨特的生命經驗，在他們的重述之下彷彿讓我們瞥見年輕時的海洋花蓮——因此我們開始著手記錄，帶著紙筆、帶著錄音筆、帶著相機、帶著願意聆聽的耳朵與開放的心，一步步走入那個我們既熟悉又陌生的港口，訪談一個個遇見的老討海人，向他們需索一些生命的故事，記錄下來、拍攝下來——這是王伯給我們的重要啟示。

僅以此計畫，獻給這位早逝的伙伴，討海人王伯。

※ 後記：

每個討海人都有他們背後令人感動的故事，這也是本計畫一開始最初的期待——聆聽、紀錄，這些老討海人。有些討海人是第一代討海，也有的討海人是世代捕魚為生，每一個人對於漁業的發展和心情都不一樣，很難一一載明。本研究除了針對五十位討海人訪談，以量化與質性研究並進的方式，試圖讓花蓮港的討海人們面貌更加獨立、清明，也用文字記下我們心中鮮明的討海人形象。

望著他們被海風與豔陽燻乾黝的黑的臉龐、船上精練俐索的身手、爽朗的笑聲以及樂天知命的性格，帶著瀟灑、漂泊的生命情調，總是令人難以忘懷。如同大海的子民，討海人懷著各種原因走向海洋，從此就無可自拔。有些人討海為著生計，有些人為著那無拘無束的自由。然而，要如何與海上的風浪對抗、抓到的魚獲多少，完全是各憑本事。面對生命，討海人們各有不同的態度，而他們的下一代是否也能接續海上的勇氣，過著每日出海迎向挑戰的生活，亦各有所表。在「海人誌」口述歷史訪談的過程當中，我們接觸了花蓮港內各式各樣的討海人，對於討海人生，他們也有各自的態度和觀點；相對於純粹以漁業發展為主的港口，討海人身份也許較為一致；然而在花蓮港內，卻有各式各樣的「討海人」：經驗豐富的老討海人、兼營娛樂漁業的新一代討海人，更有年紀輕輕的「小船長」；他們有的終生討海為生，有的出海單純是憑興趣，當然也有玩票性質的一支釣漁船。

小小的港區裡，每日出入的船隻，納蓄了千百種人生故事。

在大時代的發展裡，花蓮港的討海人也許早就被遺忘，然而每個人的故事都是一個時代，庶民的故事更值得被書寫、記憶。在實地踏查、拜訪的過程之中，我們從討海人口中得到許多生命的啟示，也彷彿遇見了年輕的花蓮港。

計畫之初，我們沒有預見會有甚麼樣的風景，卻十分期待那些古老失傳的海上故事，以及黝黑面容的皺紋底下褶疊的年輕記憶。

如果可以，讓我們用這樣謙卑而誠實的姿態，向每一個願意把信任託付給我們這些陌生耳朵的受訪者，以用心拍攝的一禎照片和文字記錄，表達我們的謝意，與對生命的敬意。

柒、感謝名單

◎不厭其煩受訪的討海人們：

黃柏勇、羅偉城、陳志賢、邱阿火、王正生、李朝明、王義德、賴清賢、黃枝旺、呂添壽、戴福順、歐耀仁、歐長憲、辛維清、鄭德新、林如松、吳振雄、吳昆河、蘇英良、陳進義、陳金火、陳義蘭、陳賢春、陳易詳、李玉寶、李志明、曾海榮、楊耀廷、許福來、鄭創基、吳啟芳、林賜倉、陳永鑫、江文龍、王宣銘、賴俊傑、翁廷欽、張秋雄、簡宜芳、黃天龍、羅忠雄、曾石珍、林武雄、林俊吉、林明進、江清溪、劉向榮、蘇茂生、朱金福、林阿伯。

◎風雨無阻的田調夥伴們：

朱世宏、何妙芬、李哲豪、林東良、陳易瑞、陳軒振、徐思婷、黃菁瑩、黃建榮、賴惠月、賴益民、賴威任、鄭百騰、簡子倫。

◎其他支持我們的朋友：

林振利、褚侯森、廖敏慧、郭世彬