

# 原住民的海洋活動 以噶瑪蘭族獨木舟為例

文・圖片提供／陳逸君（國立雲林科技大學文化資產維護系副教授）

散布在遼闊的太平洋與印度洋之間的南島民族，具有悠久的航海歷史，利用對星星、風向、氣候、洋流和其他自然要素的深刻認識，穿越大洋，展開各種目的的旅程。

四面環海的臺灣，移民、捕撈或交易都須仰賴舟船航行。身為南島民族的臺灣原住民族，有發達的航海技術，然受到不同政權的限制，導致其航海知識、技術和文化逐漸消失。特別在過去幾十年的現代化進程中，許多原住民族逐漸遠離海洋和沿海地區，轉往內陸或都市遷移和發展，導致與海洋相關活動的中斷或失傳。

目前，一些原住民族仍保留與海洋相關的傳說故事，達悟族、阿美族、噶瑪蘭族、撒奇萊雅族及排灣族仍持續出海捕魚，其中蘭嶼達悟族留存完整的航行、製船、漁撈之傳統知識與祭儀。

## 擅水的噶瑪蘭族

噶瑪蘭族是臺灣原住民族中的擅水族群之一，不管是宜蘭原鄉或東海岸的族人，出海捕魚仍是重要的生計活動。

噶瑪蘭族過去使用獨木舟、木板



▲日治時期的舢舨船。（圖片出處／開放博物館 典藏／國立臺灣歷史博物館）

船、竹筏等作為航行工具，近代則有現代化的竹排（以塑膠管製作的膠筏）、舟船等。昔日，噶瑪蘭族的航行範圍甚廣，從平原溪流、海岸到太平洋進行採集、捕魚或載貨運輸，文獻紀錄中還曾提及噶瑪蘭族人南來北往於宜蘭平原與北海岸、東海岸之間。

噶瑪蘭族統稱船為 bawa，「獨木舟」發音為 tuk，是族人直接模仿工具刨木頭的聲音「tuk、

tuk」的狀聲詞。這種獨木舟是否就是清朝文獻中的「蟒甲」？

## 清朝文獻中的「蟒甲」

《裨海紀遊》、《諸羅縣志》、《臺海使槎錄》、《番社采風圖》等皆曾記載「蟒甲」（或作莽甲、蟒葛或甲舵等），特指臺灣原住民使用的水上航行工具——獨木舟，從南到北、由內陸到海洋皆可見。其他曾出現在文獻的渡水工具，包括葫蘆、木罌或木臼、木筏、竹舟等。

綜合清朝文獻紀錄，大致可描繪出蟒甲的基本形制：以獨木剖木為舟；大

者可容納十幾人或二十幾人，小者可乘坐二至五人；以雙槳划行，也有在兩側加上木板者；由於無油灰可填補船縫，水流入舟內時須不斷舀出積水。每年夏、秋之際，各社原住民乘坐蟒甲載運鹿脯、通草、水藤等物資，前往與漢人進行交易。

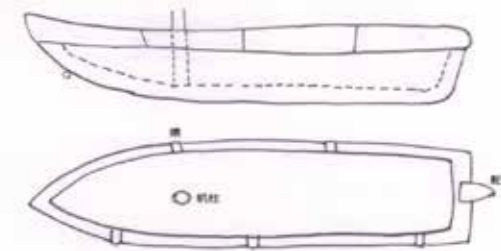
噶瑪蘭族最初與蟒甲的相關紀錄，出現在黃叔璥《臺海使槎錄》。清康熙61年（1722年），漳州把總朱文炳乘船從鹿耳門外海遇難，漂流至蛤仔難（即噶瑪蘭），接觸了當地人，文中描寫了「蟒甲」的形制。到清道光20年（1840年），陳淑均在《噶瑪蘭廳志》中提及，蛤仔難各社於夏、秋之際划蟒甲載貨與漢人交易之景況。《臺北州理蕃誌：舊宜蘭廳》以朱文炳事件為例，判斷當時噶瑪蘭族與漢人之間應存在走私、交易行為。

## 日人紀錄中的噶瑪蘭族舟船

清朝文獻呈現的噶瑪蘭族渡水工具似乎都是獨木舟。不過在《享和三年癸亥漂流臺灣チョプラン島之記》的側面紀錄，噶瑪蘭族使用的是木板拼船。

1803年，日船順吉丸從北海道遭遇風難漂流海上，船長文助及船員共九人漂流三十六天後，抵達臺灣東北角，看見岸邊的噶瑪蘭人和停泊的小船。該書中附有「夷船」繪圖，是一種像木板拼船或舢舨船，而非獨木舟式樣。

由於日本九州和琉球群島都有獨木舟，鳥居龍藏認為臺灣基隆到東海岸一帶卻只有竹筏，令他感到不甚合理，因



▲花蓮加禮宛噶瑪蘭族的獨木舟形制。（作者重繪）

而展開調查，後來在花蓮的阿眉蕃部落美流社發現三艘獨木舟，當地人崇拜為神明。而後，鹿野忠雄在花蓮港附近的加禮宛部落，採集到噶瑪蘭族口述的獨木舟形貌與特色，歸納如下：

1. 船的長度約16尺、寬度約5尺、深度約3尺，可乘坐六人。
2. 製船方式：先將大木挖成獨木舟雛形，在上面接木板，擴大船的空間。
3. 船頭突出，船尾不尖。
4. 槳（puruna）固定在船梢，將槳往前划時，船往後走。船上一般有五支槳，船尾有一支舵（Ikimm）。
5. 亦使用船帆（Igagayagian）。船帆為方形，裝在離中心稍前面部分。
6. 建船時不用釘子，用藤蔓網綁。
7. 材料使用樟木或楠木的古木。

## 噶瑪蘭族獨木舟的形制

現今，新社噶瑪蘭耆老對獨木舟印象深刻，因戰後初期仍有漁人使用獨木舟出海捕魚。至1950年代，因戒嚴時期出海與返回行政程序繁瑣且管理嚴格，漁人怕麻煩，出海捕魚的人漸少。仍欲出海的族人被迫捨棄較笨重的獨木舟，改用輕便的竹筏，即使人數少仍可成功搶灘靠岸。而後，演變成在竹筏上加裝



馬達，促使捕魚工具和方式產生變遷，沉重的獨木舟因而被淘汰。

新社噶瑪蘭族人記憶所及，獨木舟的主體是由一整根原木剝空而成，結合處以卡榫銜接，部分以藤蔓綑綁。船首為半圓半鈍尖形，利於破浪前進，船尾則是平直狀，船底呈半圓弧形。船頭到船尾的斜度與重量須抓得剛剛好，高度由一邊緩慢下斜；兩側可加裝「翅膀」，協助船身在波濤中仍可平衡行駛；舵呈扁長狀，槳面約呈圓形。

造舟材料須特別挑選，木頭質地不宜太重（如苦楝樹bangas）或太輕（如麵包樹），樹幹以筆直、粗壯且無樹瘤為佳。最好的材料是樟（zaqes），樹幹富有油脂，下水後較不易腐爛、裂開或為鹹水侵蝕；其次是bawai（中文不詳）、大葉山欖（qasup）、山黃麻等。船槳以檜木最適合，早期颱風、大雨過後可在海邊撿拾被大水沖下的檜木。獨木舟高度約及膝蓋（約60至70公分高），長度約3至5公尺，寬約1公尺，實際大小以採集到的木頭而定，無



▲展示於新社香蕉絲工坊的獨木舟。

固定尺寸。獨木舟以捕魚為主，較少載運貨物，多航行於磯崎至豐濱之間。

製作獨木舟十分耗時、費工，約得花一個月以上時間。男性的鄰居或親友會過來幫忙，並交換製舟、漁撈、狩獵等心得。完成時，除敬酒sbau（噶瑪蘭族之敬酒儀式）、獻米糕感謝祖先和神靈外，還會邀請親友一起吃飯喝酒，歡慶新船完工。

過去，僅以刀、斧將原木挖空成U形槽，將雛形逐漸修整成頭輕、尾重的狀態最費工，不小心刨過頭或兩邊重心不一致，便前功盡棄。由於獨木舟在海上行駛時，前半部須稍微翹起，後半部則要穩當浮在水上，此知識與技巧須經長期經驗累積，有經驗的漁人會視木料的材質調整獨木舟的弧度與重量，有些人則讓獨木舟下水測試以調整浮力與穩定度。如欲加裝船翼，族人會挑選兩條長竹，並在舟的兩側鑽洞孔，以藤捆綁固定；有些人則直接使用木板作兩翼。船面多素面，少有雕刻圖案。新社耆老強調，老人家製造的獨木舟非常安穩，即使風浪大也不會翻覆。

獨木舟可乘坐二至四人，一般以一前一後錯身而坐，一人在尾端掌舵，其他人坐在舟身三分之一處（靠近尾端位置），用槳划船。掌舵人下方空間可放置漁網或相關物件。出海後，漁人撒網捕撈，所得漁獲置於前端空位；回航時，通常須有人在岸邊協助將船拉上岸，漁人會分送幾條魚作為謝禮，主要漁獲則平均分配給一起出海的夥伴。



▲獨木舟上所設置的裝魚箱。



▲新社國小的獨木舟與飛魚之入口意象。

平時，漁人花心思保養維護獨木舟，發現有破損狀況，輕微者可用刀削平，若有破洞可先塞一些破漁網，再塗上特製的「石灰魚油」。石灰魚油是用珊瑚或貝殼燒成的粉（也可用吃檳榔用的石灰），和由鯊魚或海龜熬煮出的油，混在一起煉製而成。這種調和物遇水會膨脹，不會剝落或在乾燥時裂開，據稱防水效果佳。

男人們以戒慎恐懼態度製作獨木舟，期間嚴守禁忌，諸如不能講不好聽的話（不禮貌、輕佻或放肆的言語），禁止女人觸碰。此外，女人不許登船，雨傘不能帶上船，下雨時只能穿蓑衣。

### 復振造舟文化

近年來，噶瑪蘭族積極復振造舟文化。2005年，在宜蘭縣政府舉辦的宜蘭綠色博覽會中，首次重現噶瑪蘭族的獨木舟及製作技藝。2006年，花蓮縣噶瑪蘭族協進會匯集新社族人之力，完成一艘獨木舟，放置於新社香蕉絲工坊展示。此外，為取得傳智權，2015年調查獨木舟的製作技藝。

噶瑪蘭族所復振的獨木舟，並非參

考清朝文獻或日本人的紀錄，而是從集體記憶、耆老口中、駕船航行與手工製作的身體經驗，以及族人共同討論中，逐漸拼湊出獨木舟的形體，新造獨木舟的形制

與鹿野忠雄之紀錄大致相符，也與清代文獻記載的獨木舟相差不遠。

2006年所造之獨木舟由原木剝空，長約3.3公尺，寬約60至70公分，深約50至60公分，可乘坐三至五人。全舟未使用釘子，內設裝魚箱，船身上防水漆；前面之舳突出、厚重，後方之艙約呈直線狀；舟面刻有人頭圖案及菱形、三角形等幾何圖紋。

新社噶瑪蘭族期望能再次建造獨木舟，然礙於經費遲遲未有行動。部落內的新社國小為能彰顯族群文化，在校門口入口處打造一個仿照工坊的獨木舟與飛魚的入口意象，除提供學童與參觀校園之民眾一個拍照打卡的景點，也可從視覺上認識噶瑪蘭族的海洋文化特色。☞

### 【參考資料】

- 陳逸君，〈歷史記憶中的噶瑪蘭族「獨木舟」〉，《臺灣文獻季刊》，69：4（2018年）。
- 鹿野忠雄（著）、木村自（譯）、劉璧榛（校註），〈噶瑪蘭族的船及該族與阿美族的關係〉，《臺灣風物》，51（3）（2001年9月）。
- 蔡美蓓主編，《享和三年癸亥漂流臺灣チヨプラン島之記》。臺北市：國立中央圖書館臺灣分館，2011年。