

2007 [1913] 《蕃族調查報告書 [第一冊] 阿美族南勢蕃、阿美族馬蘭社、卑南族卑南社》。中央研究院民族學研究所編譯。臺北：中央研究院民族學研究所。

2009 [1914] 《蕃族調查報告書 [第二冊] 阿美族》。中央研究院民族學研究所編譯。臺北：中央研究院民族學研究所。

臺灣總督府警務局編

1997 [1895-1945] 《日據時期原住民行政志稿（原名：理蕃誌稿）第二卷（上卷）》。陳金田譯。南投：臺灣省文獻委員會。

東海岸阿美族竹筏 與竹筏帆船文化重建歷程

劉焜錫 | kacaw 阮文彬

摘要

本文敘述臺東縣南島社區大學發展協會（簡稱南島社大）推動臺東海岸竹筏與竹筏帆船文化重建的經過，詳細描述各部落製作竹筏與竹筏帆船的材料與製作方法。竹筏文化重建緣起於南島社大辦理臺東縣原住民部落社區大學時，東海岸阿美族秘書們於2003年聯合提議推動竹筏漁獵文化課程，後來演變為東海岸竹筏綜合競賽。2005、2006、2007年在交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處的補助下，補助

劉焜錫／國立臺東大學生命科學系教授、臺東縣南島社區大學發展協會總幹事

阮文彬／國立臺東大學教育系博士生、都歷部落阿美族人、臺東縣東河國小教師

參賽隊伍製作竹筏，並參與比賽。中斷多年後，基於一些部落請求，南島社大向各界募款，2012年委託三個團隊製作竹筏，並舉行邀請賽。2012年製作竹筏期間訪談發現阿美族有竹筏帆船文化，認為可能是臺灣一帶，南島民族在新石器時代早期、中期的海上遷移工具，乃在政府與民間企業的贊助下，陸續製作竹筏帆船並進行航海，2014年以Fa'rangaw（馬蘭）為名，2017年以Kana-Fa'rangaw（大馬蘭）為名，2019年以Torik（都歷）為名，2022年以Sanayasay（綠島）為名，2023年以Torik-Sanayasay（都歷—綠島）為名。目前雖已可在海岸航行，但仍未完成跨越黑潮航行至綠島的近程目標，本文也初步探討竹筏帆船航海作為海上運動休閒的項目。

The recovery history of bamboo raft and bamboo sailboat culture of the Amis indigenous people in eastern coast of Taiwan.

Abstract

This article describes the history of promoting the cultural recovery of bamboo rafts and bamboo sailboat in Taitung coast by the Austronesian Community College Development Association of Taitung County (ANCC). The materials and process of making the rafts and sailboat are also described in detail. The origin of the recovery of bamboo raft culture was when the ANCC was running the Taitung County Indigenous People Community College. In 2003, the secretaries of the Coastal Amis tribe jointly proposed to promote a bamboo raft fishing culture course, which later developed into the East Coast Bamboo Raft Championship. In 2005,

2006, and 2007, with the subsidy from the Eastern Coast National Scenic Area Management Office of the Tourism Bureau of the Ministry of Transportation and Communication, the participating teams were subsidized to make bamboo rafts and participate in the competition. After being suspended for many years, based on the requests of some tribes, ANCC raised funds. In 2012, it commissioned three teams to make bamboo rafts and held an invitational competition. In 2012, interviews during the bamboo raft making process revealed that the Amis indigenous people had a bamboo raft sailing culture. The first author thought it might be a tool for maritime migration of the Austronesian people in the early and middle Neolithic Age in Taiwan. With the sponsorship of the government and private enterprises, bamboo sailboats have been made one after another. In 2014 it was named Fa`rangaw, in 2017 Kana-Fa`rangaw, in 2019 Torik, and in 2022 Sanayasay, and in 2023 Torik-Sanayasay. At present, the bamboo sailboat of ANCC can sail along the coast, but it has not yet completed its short-term goal of sailing across the Kuroshio to Green Island. This article also preliminarily discusses bamboo raft sailing as a marine sports and leisure project.

緣起

成立於2002年3月的臺東縣南島社區大學發展協會（簡稱南島社大）以終身學習和部落文化重建為主要宗旨，爭取到教育部2002—2003年臺東縣原住民族部落社區大學計畫，結合行政院勞動委員會多元就業方案在各鄉鎮設有秘書，當時東河鄉陳榮俊、成功鎮黃玉妹、長濱鄉嚴敏珠、臺東市曾福生擔任秘書時，經過他們與部落人士討論，建議一起開設《竹筏漁獵文化課程》。2003年6月，由陳榮俊秘書協助向嘉義的竹材行購買孟宗竹（*Phyllostachys edulis*），分配給各鄉鎮部落，2003年8

月23日在長濱鄉長光部落的沙灘舉行《tadangoyan^[1] pakelang》（竹筏同樂之意），成為《第一屆東海岸竹筏綜合競賽》，比賽項目包括傳統竹筏雙人座式百公尺競速老年組、傳統竹筏雙人座式百公尺競速壯年組、傳統竹筏雙人座式十二人制六百公尺混合接力、竹筏工藝製作評審比賽、社區啦啦隊比賽。但當天海浪過大，僅在海灘上比賽竹筏工藝、啦啦隊、海灘扛竹筏速度比賽，最後由長濱鄉真柄部落獲得總冠軍，具有承接第二屆竹筏綜合競賽優先權，也開啟往後至今約二十年的東海岸阿美族竹筏與竹筏帆船文化重建運動。

文化重建觀點

南島社大黃清泰先生擔任首任理事長時，執行教育部、原住民族委員會補助的臺東縣原住民部落社區大學2002與2003年度，以讓小而美的部落活起來為宗旨。計畫主持人為高正治常務理事，執行人員包括劉焜錫總幹事、曠永銘主任秘書、楊秀英執行秘書、部落文化重建王土水（阿力曼）專員，以及各鄉鎮秘書，在各鄉鎮普遍開設部落地圖、耆老價值觀與去殖民、部落語言等各基本課程，另外為了凝聚部落，每週例會討論建構部落治理機制與主體性，重新肯認部落文化價值並找出路，也鼓勵各秘書提出可凝聚族人向心的課程，乃有阿美族各秘書共同提出的《竹筏漁獵文化課程》並演變為《第一屆東海岸竹筏綜合競賽》。

臺東縣原住民部落社區大學高正治主持人在青少年時期，曾接觸1964–1965年來金峰鄉進行論文研究的臺灣大學人

[1] d音在國際音標為l音，為齒擦音，音近捲舌的s音。

類學系吳燕和碩士生，非常推崇吳燕和（1993）的《台東太麻里流域的東排灣人》一書，該書提出文化重建（cultural recovery）的概念。吳氏由中央研究院凌純聲研究員指導其研究，以搶救文化及「禮失求諸野」的思想模式下，指導其調查臺東太麻里溪排灣族文化。他過了近30年才整理出版碩士論文研究，特別反思與探討「傳統文化」，指出當時的人類學家有關民族誌的研究，所看到的傳統文化是不完整的、片段的、個人的、一致傾向的、偏常態或範式的，甚至是脫離外界更大範圍的政治、經濟、社會環境之影響。吳氏進一步指出，當時民族誌的描述，是靜止的，非歷史性的，是理想式的，是非常保守地延續文化現狀之不變。民族誌所追求的，是秩序、功能、平衡的社會制度，而不管矛盾和失能。民族誌強調儀式、信仰和文化精神，而不注意社會階層之分、政治權力之爭。文化重建的意義，在於說明人類學家寫出來的文化報告，並非中性的真科學報告，而是政治性的，反映時代背景的研究者和被研究者之間的社會和政治關係。

劉焜錫（2011）進一步探討文化重建，指出Ramos（2003）評述澳洲Swinburne科技大學未來學研究所Slaughter（1982）在發展「關鍵未來」（critical future）時指出，關鍵未來學從分析和重組我們的認識論、世界觀和現實的社會建構為考慮基礎，源於我們對二十世紀人類文明的巨大危機感。Ramos（2003）指出文化重建應具有可持續社會與環境、兩性平權、世界和平、大眾可參與多重可能未來等目標。劉焜錫（2011）綜合論述，認為在地文化的重建是植基於在地的文化，但並非復古和靜止於現在，而是邁向和平、人權、永續發展等普世價值的過程和手段。

Slaughter（1999）指出要認識我們的未來已經如何被殖民限制、溝通系統如何被扭曲，以及我們要如何解放自己，首

先要「清除迷霧」，根本的清除，以便邁向新的領域；接著要能跳脫自閉與技術工具主義的陷阱，以便有探索其他典範及認知不同文化的觀點。竹筏因為使用竹管作為船身的主要材料，用人力划槳，在更耐用、浮力更大的塑膠管盛行之後，以及普遍使用馬達取代人力下，傳統竹筏還有存在意義嗎？我們能否清除這些現代工具主義的迷霧？從未來找到竹筏的價值呢？另外，塑膠管筏可以說是台灣當今在世界航海或漁業文化的特色，竹筏是塑膠管筏的前身，這麼珍貴的文化資產，難道我們不該重視嗎？

各部落竹筏製作的異同

南島社大2003年8月23日《第一屆東海岸竹筏綜合競賽》是以臺東縣原住民部落社區大學的經費辦理，但南島社大後續未再承接該部落社區大學計畫。在交通部觀光局東部海岸國家風景區管理處張永仁處長的支持下，承辦《2005東海岸飛魚季竹筏競技運動會》，並爭取到文化建設委員會《東海岸阿美族竹筏漁獵文化調查記錄計劃》，由南島社大劉焜錫總幹事與長濱國中高清德校長主持，林建志與趙小菁擔任研究員執行，並做成調查報告（劉焜錫等，2005）。

2005年參賽的隊伍包括台東市大馬蘭（Kana Fa'rangaw）的Matang（馬東）部落、Mahengheng（馬亨亨家族）、Pasawali（富岡部落），東河鄉的'tetolan（都蘭部落）、Pa'nifong（興昌部落），成功鎮的Torik（都歷）、Tomiyac（重安），以及長濱鄉的Cidatay（烏石鼻部落）、Swikangan（長光部落）、Makerahay（真柄部落）。本文主要根據該報告，說明當年參賽各部落製作竹筏的工序，並比較其差異。工序包括準備竹管材料、竹管削皮、埋浸海水海

沙、竹管陰乾、彎曲前端竹管、準備藤皮、網綁竹管成型、網綁槳座、做槳等。[2]

船與竹筏名稱

Tamina是阿美族對船的統稱，也有這樣稱呼竹筏，如都歷部落。但真柄、長光、重安等三仙台北部落稱竹筏為ta dangoyan，指輔助游泳的物件。台東市馬亨亨家族、馬當、富岡等部落稱竹筏為dipay，為閩南語「竹排」轉化而來，深究其原來稱呼，則為mikadut，意為划具。

竹管原料

不同於2003年，因為時間較倉促，直接向嘉義的竹材行購買孟宗竹，2005年參賽隊伍幾乎都使用在地材料。馬亨亨家族、重安部落、真柄部落使用kingtul（*Dendrocalamus latiflorus*，麻竹）。都蘭、都歷、興昌、烏石鼻、長光、大馬蘭的馬東部落、富岡部落則使用fitonay（*Bambusa stenostachya*，刺竹）。

為了有好的竹管，預先選好的竹筍，清除旁邊的竹子和幼筍，給預選的竹子充份的空間和陽光，讓竹子可以快速長高長粗，經過約一年的時間，已茁壯的竹管末端自然垂下，形成竹筏前端所需要的弧度，此自然產生的竹管弧度，可省去後續處理彎竹的步驟[3]。

竹管的直徑通常只能長到14-15公分，為了讓竹管特別粗大，在竹子長到竹筏所需的高度後，截去尾端的竹管與枝

[2] 會厭塞音ʔ，寫作'。

[3] 根據都歷部落吳筱帆、葉良元、林光來口述。

葉，使其不再高生長，這樣可以促使竹管橫向生長，使竹管變粗，可達20公分，提升約一倍的浮力[4]。

採集竹管多在每年秋、冬季，此時天氣較涼爽、空氣較乾燥，竹子含水率較少，竹管才不會因為水份蒸發而在後續製作竹筏過程中，縮水太多[5]。另一方面，春夏季，採集的竹子削皮後，很容易引來飛蟲在竹管打洞，破壞竹管[6]。

竹管削皮

竹管採集後，各部落均先削竹皮，由於竹管外層是質地密實、光滑的竹皮，竹皮下層為竹肉，竹管中空。竹肉的水份較多，竹皮會阻礙竹肉的水份蒸發，若不削除竹皮，竹管乾燥過程易使竹管產生裂縫。除去竹皮後的竹管也較容易進行防蛀蟲處理，並減輕竹筏的重量。真柄部落削竹皮時，使用鐮刀先由竹管基部向末端方向削去，再由末端往基部修飾竹管表面到平整的程度。但削皮的方向與順序並非不變，有人也從中間段開始削皮。竹皮到底要削多少？原則上竹稈肉質部份大約維持在1公分左右。

竹管浸泡海水海沙

竹管削皮後，給予浸海水和埋海沙處理。竹管浸泡海水後，埋沙約一星期至一個月時間不等，使具有鹽分，可防蟲啃咬。埋在有海水浸潤的海沙中，除可防蟲外，還可使竹管「收水」，使竹管的重量再減輕[7]。第一作者認為在沙子壓力

[4] 2023年3月18日，都歷部落少多宜·篩代、林學明Masang頭目、陳宜豐Asang長老口述。

[5] 長光部落林萬春長老口述。

[6] 馬東部落陳榮俊口述。

[7] 都歷部落吳筱帆口述。

與鹽水雙重作用下，竹管細胞質的水可能因滲透壓因素再排出，而使竹管變得更輕。

竹管陰乾

從海沙或海水取出的竹管，需放在陰涼處一至二星期，直到完全脫除竹管中的水份，不宜讓太陽直曬，竹管易爆裂。真柄部落在竹管陰乾之前，會使用木材焚燒後產生的灰分，和水調合後，塗抹在竹管表面，認為具有防蟲、填補竹管細縫和防裂的作用。

彎曲前端竹管

最後，除富岡部落之外，各部落均有彎竹的處理，以使竹筏前端翹起，這樣竹筏往前行駛時，船頭較不會插入海水中，增加航海阻力，尤其東海岸常有風浪，竹筏前端翹起，才不致於常常被海水覆蓋。為了使竹管有彎度，以都歷部落為例，可在培育時期，就常用繩索綁竹管，使長出相當程度的彎曲度，多少可省去後面火烤彎竹的工作[8]。若竹管太直或彎曲度不足，則以火烤竹管前端。使竹管彎曲的方法，最好從培育竹管時就開始，使其生長期間的末端垂下，例如用繩子加以雕塑出彎度。也有在埋沙過程中，使竹管漸漸彎曲。馬東部落利用橡皮繩的彈性力量促使竹管彎曲，每日測量，再漸漸將橡皮繩間距縮小，使竹管彎度慢慢變大，其間以帆布遮蓋（陰曬），同時每天澆海水防蟲。

2005年各部落使竹管彎曲的方式以火烤為主。通常從竹管前端算過來的第2—5節的節間，需要加以烤彎。將竹管置

[8] 少多宜·篩代口述。

於約1公尺高度，用火燒烤竹節。另需固定或施重於竹管的頭幾節，並置重物於尾節。烤火前須先在待烤處塗抹高燃點的油類，例如鯨魚油、鯊魚油、海龜油等動物性油脂，但目前這些油脂難取得，常改用機油、齒輪油或豬油等燃點較高的油類，過程中不斷地施以抹油的動作，防止竹管爆裂。若有爆裂情形，傳統上，可用麵包樹樹幹的白色汁液^[9]，目前多以裝潢用AB膠、矽膠等黏膠類填補裂縫。

準備藤皮

網綁竹管（直向）、船骨（橫向）、槳座時，幾乎均使用藤皮。黃藤（*Calamus formosanus*）多為部落山區採集，不限季節，目前也有族人種植，為了收穫食用藤心，也留一些可採集藤皮。而為了節省時間，部分參賽團隊向市場購買已剝好並陰乾後的藤皮。黃藤的藤為圓形，直徑約1-1.5公分，陰乾後的藤條，將莖縱切成四或八等份（視藤的粗細），削取0.2-0.3mm的藤皮。藤皮通常加以反轉捲好成束，使光滑面朝內。藤皮在使用前通常會先泡水，使藤皮纖維柔軟些，較好網綁物品。

藤皮除網綁船身與配件外，在船槳、槳架也會在特定處加以包被，可擋滑。

竹筏成形與船骨

將竹管排列組合，通常較粗大的竹管放在中間，前端為竹管的尾梢，後端為竹管的基部。排放好竹管後，開始放船骨，將藤皮穿過每支竹管後，以木槌捲藤皮，用力拉木槌，使竹管與船骨牢牢捆綁。竹管與船骨固定後，竹筏的船身即

成型。

船身從船頭到尾巴約每一公尺有船骨，猶如人的肋骨，各部落的稱呼不一，最前面一支船骨通常是彎曲的，使船頭不但翹起來，兩側也往內捲，減少波浪覆蓋船頭，增加航行阻力。有時第二支船骨也會微微彎曲，使船形的彎曲更為自然。

以藤皮將船骨與竹管固定時，通常從中間部位開始固定，往兩邊網綁。利用木鎚，扭藤皮以拉緊，並用細尖木插入竹管之間，使有空隙讓藤皮可來回於緊密的竹管之間。

船骨通常是堅硬、不易斷裂的木材，其中，以刺竹被壓木為最普遍。刺竹叢裡有被壓在下層長不粗的被壓竹管，大約僅4-6公分，但其竹肉很厚，中空的管徑很小，材質很緻密，因此又輕又堅韌，在此特稱細硬刺竹。細硬刺竹若有適當的幅度則可做最前面的彎曲船骨，其餘較平直的被壓竹管可做其他船骨。其他堅韌的木材如Torik（*Lagerstroemia subcostata*九芎）、arirem 或 waharang（*Morus australis*桑樹）、to'or（*Acacia confuse*相思樹）、datay（*Pittosporum pentandrum*七里香）也都可使用。船骨的比重、堅韌程度及材料方便性是船骨取材的主要考量。

提把

提把固定於船筏兩側的上方，可讓人抓握提起，材料幾乎都使用又輕又耐用的細硬刺竹。用藤皮將細硬刺竹網綁固定於船骨，提把與船骨的交會處，用藤皮以上、下、網狀交疊方式網綁到緊實的程度，使不易鬆脫，也形成竹筏特有的美麗紋飾。最後在提把尾端處將提把與竹管再網綁起來，使提把不會鬆脫。

槳座與槳架

[9] 2014年馬蘭部落羅新春長老口述。

竹管用船骨固定成形後，即可開始做槳座。槳座通常可分為基座與槳架，為了強化基座，有時還增加固定桿。由於槳架不斷受力，並影響基座的緊牢程度，因此基座與槳架若能是同一株樹木而一體成形，比較不會有卡榫鬆脫的問題。因此尋找槳座、槳架材料時，就會找有樹幹與枝幹有適當幅度者。若沒有找到適當材料，槳架則以七里香為優，較堅固耐用，不易裂開。基座通常為lakes (*Cinnamomum camphora* 樟樹)、arirem或waharang (桑樹)、lifoh (*Trema orientalis* 山黃麻)、Torik (*Lagerstroemia subcostata* 九芎)等比重輕又有韌性的樹材。

在基座旁增加固定桿，除使基座更牢固外，也可透過基座來調整槳架的角度，使更省力划槳。另都歷部落在基座兩側上方與下部各鑿一道溝槽，以方便固定槳座於竹筏上，強化基座與船身間的緊實度。

為了使船槳能以特定角度插入水中，且一人可同時操作左右兩槳，槳架須向兩側傾斜約15度，視船筏大小而定，以使兩側的槳能划到適當的深度。根據長光部落林萬春耆老口述，槳入水深度大約維持約30公分，太深，划槳很費力；太淺，則划不到水，竹筏無法前進。此外，每支槳架有幾個溝槽與安放船槳的套環（通常是繩索），也可調整划水的深度，可依個人體型調整船槳安置在槳架的高度，使划槳更有效率。

槳座的位置，以雙人竹筏為例，大多位在第二和第四根橫樑的位置，唯兩組槳座之間，必需考慮留下一個人可站立以及划槳的活動空間。左右兩槳在船的位置或平行，或一方稍前，依個人習慣而定。

樟樹、桑樹、山黃麻、九芎等比重輕又有韌性的樹材，其樹幹和枝條間有適當的角度，則槳座與槳架可一體成形。

若沒有找到適當枝條角度的槳座與槳架，須另做槳架，則以七里香為優，較堅固耐用，不易斷裂。

船槳

槳以質地較輕又堅韌為宜，幾乎所有參賽隊伍都認為calamay [10] (*Ficus microcarpa* 榕樹)的支柱為最為恰當，非常輕又很耐用。現代則多到木材行買杉木，雖然重一些，但很容易取得。船槳的長度和船的寬度有關，基本上兩槳同時划時，掛在槳架上的槳要能同時插入水面約30公分。

用山刀、鐮刀或刨刀將槳的上部削、刨成圓筒狀，頂端附把手，以利抓握。槳的中、下部呈扁平狀，以利划水。槳從頂部下來約100公分處，即要掛在槳架套環處，會用藤皮加以環繞，以減少划槳時的滑動。

竹墊

竹筏的竹墊使船身表面較平整，可使船員好走踏、坐臥，也較好放置物品如漁網、魚鉤、繩索、燈具等；海浪從下方上來時，可擋水，減少海水覆蓋船身而增加阻力。竹墊可先於槳座完成，也可在做完槳座再編竹墊。

竹墊材料通常是一年生的麻竹、刺竹、長枝竹的竹皮（竹篾）。其中，以一年左右生的dalagup (*Bambusa dolichoclada* 長枝竹)最佳，竹稈肉質薄，竹皮表面附著白色粉狀。都歷部落將長枝竹的竹管縱切成十六等份，削去肉質部份，留下0.3-0.5cm的竹皮，作為編織竹墊之材料，使用時，竹皮光滑面朝上，竹肉部分朝下，以免竹肉纖維勾網或

[10] c為塞擦齶音，發ts，寫作c。

刺傷腳。

竹墊編織時，通常縱向先用竹片固定，再用竹皮橫向交錯，往返編織。竹筏前端翹起處常頻繁與海浪接觸，需要較強的擋浪功能，需加強固定竹墊，常將竹管剖半，在竹筏兩側夾住竹墊，使竹墊牢牢固定在竹筏上，不會被大浪掀起。用藤皮將竹墊網綁於竹管或船骨也是防止竹墊被海浪掀起的方法。

繩子

船頭須有繩子可拉動船，槳架也須有繩子做的套環，使槳可掛在上面。一些漁具如釣繩、漁網、竹筒做的浮標綁繩、魚簍掛於腰間的繩子等也須有繩子。繩子通常以苧麻樹皮纖維製成，若再加若再加kulerdoh (*Dioscorea cirrhosa* 裡白葉薯榔) 的汁液染過，使其具有褐色，可更耐用。現代則多用瓊麻繩。

網綁竹筏的工序

將竹管排列組合，通常較粗大的竹管放在中間，前端為竹管的尾梢，後端為竹管的基部。排好放，開始放船骨，將藤皮穿過竹管後，以木槌捲藤皮，用力拉木槌，使竹管與船骨牢牢捆綁。竹管與船骨固定後，竹筏的船身即成型。接著將兩對槳座固定在船身的前段與後段，調整槳架的角度，使船槳可有效插入水下，且船槳須交叉，使一人能同時操作左右兩槳。用藤皮網綁提把於船身，使船的兩側可被提起。編織竹皮為竹墊，這樣可以讓船員較好踩踏，並放置物品於竹筏上。編織竹墊的時機可在槳座完成之前或之後。

竹筏維護

竹管經過防蟲、埋沙等步驟處理過的竹筏，在不出海的時候，以帆布覆蓋竹筏或放置在蔭涼處，不須做特別保養。捕魚季過後，隔年要再使用時，須檢視網綁處是否鬆脫。甚至先將綁藤全部拆開，重新組裝。只要竹管沒有破裂或腐爛，都歷部落耆老認為，甚至可使用五年以上。

禁忌

傳統上，竹筏由製作到下海捕魚，女人皆不能靠近和觸碰。雖然比賽時，僅有男性參賽，女性只能擔任啦啦隊，但實際上，都歷部落也有女性下水划竹筏，甚至也有可捕魚的船員證。

造竹筏是家族大事，下水前皆會舉行殺豬、祈福等慶祝儀式，祈求竹筏出海平安、漁穫豐收。都歷部落在祈福儀式後，還會放鞭炮，將糖果、湯圓撒向人群。富岡部落還會在竹筏前端插上香炷、燒紙錢等華人的民間信仰。

如何划竹筏

一對竹筏有雙槳，槳要夠長，使能左右交叉在胸前上方，左手握右槳，右手握左槳，雙手握槳與肩同寬；兩腳通常一前一後站著，例如左腳前、右腳後。槳插入水中約30公分，透過兩手控制雙槳，使可前進、左轉、右轉、後退。若為兩對槳，兩人前後同時划兩槳的速度最快，後槳是竹筏前進的主要動力。

歷屆東海岸竹筏綜合競賽

自2003年起，南島社區大學發展協會在東部海岸國家風景區管理處的支持下，分別於2005年、2006年、2007、2012

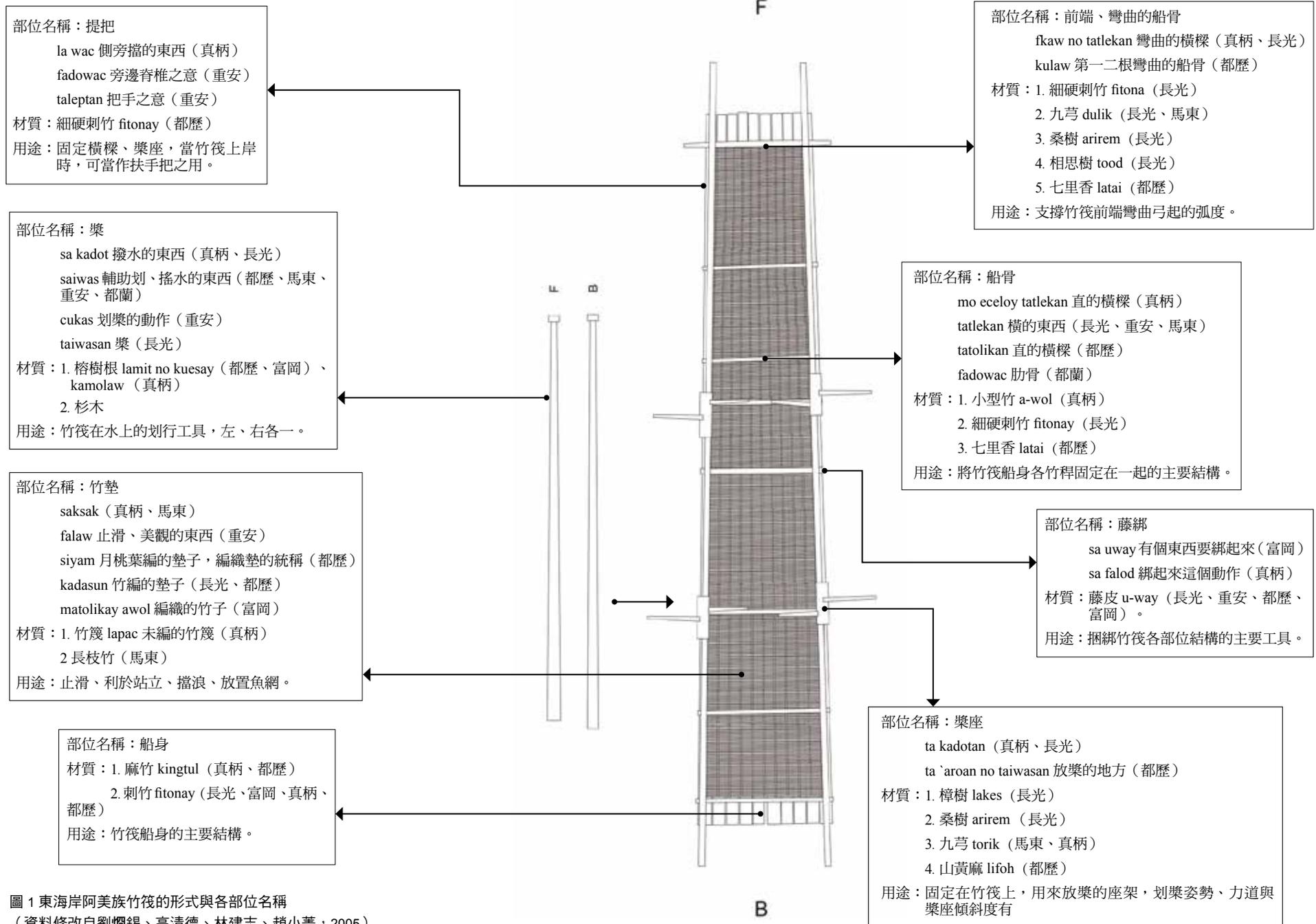


圖 1 東海岸阿美族竹筏的形式與各部位名稱
 （資料修改自劉焜錫、高清德、林建志、趙小菁，2005）

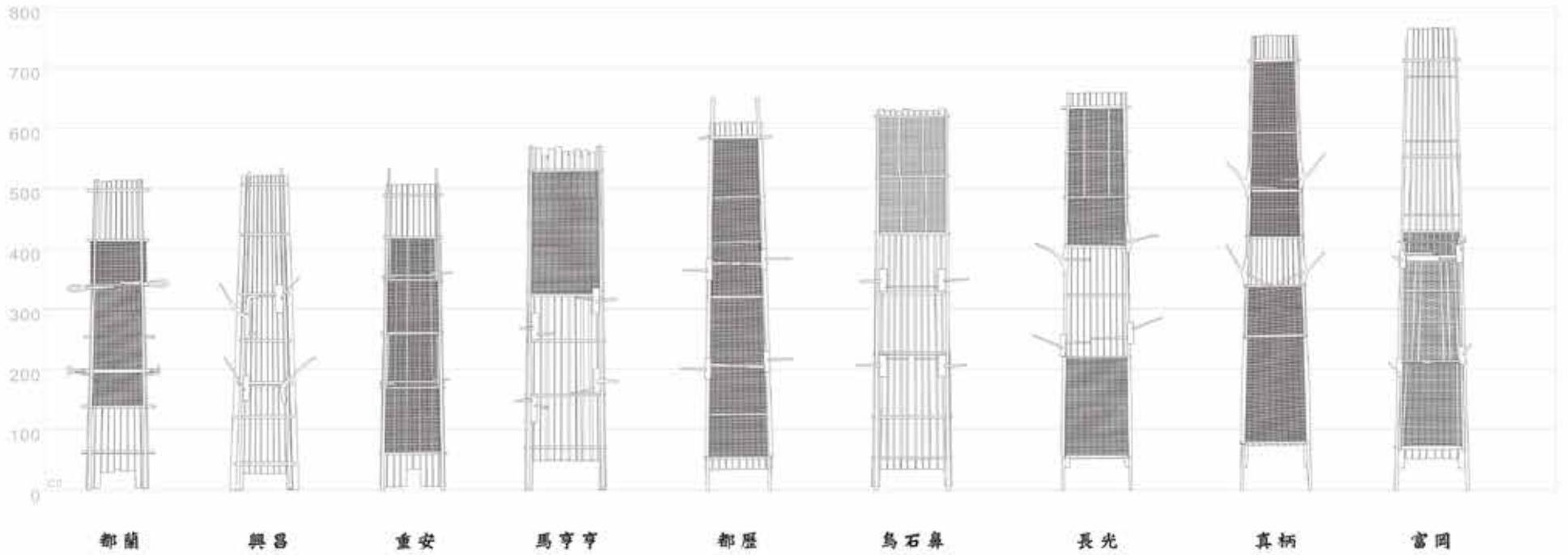


圖 2 2005 年東海岸阿美族各部落製作的竹筏的長度、寬度及樣式
(資料修改自劉燭錫、高清德、林建志、趙小菁，2005)

年辦理二、三、四屆竹筏競技邀請賽與竹筏聯誼活動。茲敘述如下：

2005 年第二屆竹筏競技邀請賽

2005年4月30日在長濱鄉真柄部落沙灘舉行第二屆竹筏競技邀請賽，參加隊伍已如前述。各隊須製作一艘竹筏，竹管為8-12支，長寬不拘的雙人竹筏，材料須為在地自然材料，不得使用塑膠繩、鐵製品等。比賽項目與得獎冠軍包括：

- 一、竹筏工藝製作比賽：長濱鄉真柄部落
- 二、100公尺海上競速比賽：長濱鄉真柄部落
- 三、600公尺12人混合接力計時賽：成功鎮都歷部落。
- 四、趣味競賽：東河鄉興昌部落。
- 五、啦啦隊競賽：台東市富岡部落。
- 六、竹筏競技總錦標：成功鎮都歷部落。

2006 年第三屆竹筏競技邀請賽

2006年5月20日在成功鎮都歷部落海灘舉行第三屆竹筏競技邀請賽，參加隊伍包括長濱鄉真柄部落、長光部落，成功鎮的重安部落、宜灣部落、都歷部落，東河鄉興昌部落、都蘭部落，台東市大馬蘭部落馬亨亨隊、馬當部落及巴布頌安及巴沙哇力（富岡）部落，以及花蓮縣豐濱鄉靜浦部落等12隊參加。比賽項目與2005年相同，由各部落製作竹筏參賽，最後由長濱鄉真柄部落獲得總冠軍，台東市馬亨亨隊亞軍，成功鎮都歷部落季軍。

2007 年第四屆竹筏競技邀請賽

2007年5月26日在卑南鄉杉原海水浴場舉行第四屆竹筏競技邀請賽，參加隊伍包括台東市馬亨亨家族、馬當部落、巴

布頌安部落及巴沙哇力（富岡）部落，東河鄉都蘭部落、南八里部落、巴阿尼豐（興昌）部落、成功鎮都歷部落、長濱鄉真柄部落、長光部落、烏石鼻部落。

2012 年竹筏聯誼活動

2008年之後，南島社大未獲得經費支持後，即停辦竹筏競技邀請賽。在過去一些參與團隊的鼓勵下，南島社大向行政院原住民族委員會爭取小額補助，結合第一作者主持的教育部海洋教育通識課程計畫，並向各界招募禮品下，於2012年補助馬亨亨家族、馬當部落及都蘭部落製作三艘竹筏，在當年5月26日於杉原海水浴場舉行竹筏聯誼活動。

阿美族竹筏帆船文化重建歷程

南島社大在2012年5月委託台東市大馬蘭部落群的馬當部落陳文忠（atimol）長老製作竹筏時，第一作者訪談他有關船的相關名稱，除了統稱tamina之外，也有竹筏帆船稱為fayan，觸動第一作者有關南島民族跨島遷移工具的聯想。中央研究院劉益昌研究員屢次擔任行政院環境保護署環境影響評估委員，多次審查都蘭灣杉原海水浴場上方海拔約50公尺的黃金海渡假村，認為該渡假村位於約四千年前的富山遺址群中，需要考慮保存史前文化資產。因為第一作者也擔任該案的專家學者，該案當時已審查超過10年，來來回回，劉研究員提出都蘭灣的富山遺址是沿著海岸的大型遺址群，約是南島族群從台灣遷移到菲律賓等島嶼的年代，甚具人類歷史意義。而富山遺址群又位於沙丘地，根據孫稜翔(2013)之研究，這一帶的地形隆升速約每年11mm。海拔50公尺處在4000年前應為海邊沙灘，適合停放竹筏。因為竹管較為脆弱，只適合停放

沙灘，不宜停放礫灘、岩岸、礁岸，乃查閱台灣與南島民族有關船筏的文獻後，開始策畫製作可以跨島航海的竹筏帆船。

2014年 Fa'rangaw 號竹筏帆船

2007年舉行第四屆竹筏競技邀請賽時，具有三十年休閒帆船設計經驗的南非籍James Edwards來觀摩，並在當年八月下水體驗後，他應第一作者要求，提出改善竹筏作為休閒運動的工具。但他認為長老們所設計的竹筏已極致優美（elegance），已是設計業界畢生無法獲致的境界，只用東海岸當地簡單的材料，就可以安全、輕便、省力、快速、精確地向前、後退、左彎、右彎、轉彎、跨浪行進，而且連個港灣設施都不必，鋪在海灘上，怎麼看都很美。他建議不要再修改。

南島社大2014年獲得鹿鳴溫泉酒店贊助製作竹筏帆船Fayan時，乃請James Edwards一起設計。馬蘭部落陳文忠長老稱只聽說但沒看過竹筏帆船，雖有西部的竹筏帆船可供參考，2013年7月都歷社區發展協會吳筱帆總幹事提供他父親生前製作的都歷部落竹筏帆船模型，James Edwards認為其風帆形式為中國式，乃根據密克羅尼西亞（Micronesia）區的風帆形式，製作第一艘竹筏帆船。

製作地點在台東市康樂里陳文忠長老的農地，除陳長老外，主要的工作者是馬蘭部落的祭司羅福慶（Hokira），近幾年參與製作竹筏的賴進龍（Laway），以及羅新春長老、羅進榮長老、林順路長老。我們先到都蘭山西南側採集麻竹，再依過去的工序製作。但仍沒訪問到風帆材料，羅福慶以祭司身分提出talacay（*Pandanus tectorius*林投）有刺，有抗風概念，經第一作者上網查詢，確實有斐濟用林投葉編織，乃到知本溪南岸防風林處採集林投的葉子，依斐濟的方式，先去刺、蒸煮軟化葉片，再陰乾使用。

竹筏帆船於11月21日舉行命名儀式，稱為Fa'rangaw號，並於11月24日上午在台東市活水湖舉行下水典禮。經實地航行後，資深帆船設計師James Edwards認為風帆太弱，無法發揮風帆效應，乃移至鹿鳴溫泉酒店，典藏於中庭作為紀念。

2015—2017 Kana-Fa'rangaw 號竹筏帆船

為了進一步製作可跨島航海的竹筏帆船，南島社大在2015年5月22日邀請羅福慶、賴進龍、James Edwards討論後，於5月29日前往花蓮縣玉里鎮哈拉灣部落採集直徑超過20公分的巨竹（*Dendrocalamus giganteus*），取回竹管，於賴進龍位於東河鄉都蘭村藍寶段的工寮，先削皮，再搬至都蘭海邊泡海水、埋海沙，拿回工寮烤彎後，因經費不足而停工。

有關風帆的形式除2014年的三角風帆之外，羅福慶祭司因為經常參加婚喪喜慶，尤其喪事期間，阿美族常講故事，也提到帆船，他透過與長老聊天、回想及想像，提出竹筏帆船神話、風帆形式及用繩子的操作方法（劉焜錫、羅福慶、賴進龍、阮文彬，2018）。

2016年在文化部、行政院原住民委員會等小額補助款下，持續進行。賴進龍、柳哲光在約2月已完成竹筏船身的製作。2016年6月24日在杉原一帶下水試划，有過重及竹管進水問題。根據台東市馬蘭部落說法，可用folo'e（*Tetrapanax papyriferus*蓮草）的髓心填滿竹管，以減少竹管的進水量，使還有相當的浮力，乃至卑南鄉達魯瑪克部落胡進德主席的保留地採集蓮草來填補破裂的竹管。

另第一作者根據凱達格蘭族巴賽支族新北市貢寮鄉新社部落林勝義長老的說法，鹿皮為大風帆的材料，乃購買鹿皮，加以柔化後，在七月底到八月初，有一群各國風帆航海青年團（Sailing Community）抵達台東，住在都蘭村賴進龍的

工寮約兩週，參與協助縫製風帆。

接著在賴進龍與柳哲光的趕工下，竹筏加設帆桿基座、中間板等，終於在9月10日命名為Kana-Fa'rangaw號竹筏帆船，並下水試航。由具有帆船教練執照的第二作者阮文彬帶領另名帆船教練曾映皓先生，和賴進龍、羅福慶、柳哲光一起登船操作，但風帆的操作不順，難以控制方向。

2016年9月初，第一作者參加國際自然與自然資源保育聯盟（International Union for Conservation of Nature and Natural Resources，簡稱IUCN）在夏威夷舉行的會員大會，聯合國教科文組織（United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization，簡稱UNESCO）在本大會中於9月4日上午，以航海文化為題，邀請太平洋地區正在重建航海文化的團隊分享，第一作者在會中認識演講者Marianne George博士，並向她分享台灣正在推動竹筏帆船的進展，也認識來參與的所羅門群島陶馬可島（Taumako Island）的船計畫主持人Simon Salopuka醫師。隨後，第一作者以海洋台灣文教基金會名義邀請Marianne George博士於10月15日至19日來台，參加海洋國家永續發展論壇，演講《南島航海文化5000年》，並到台東參觀面臨困境的竹筏帆船重建，進而促成海洋台灣文教基金會於2017年8月邀請陶馬可島的船計畫Simon Salopuka主持人等5位島民帶著他們已經編織好的林投葉，來協助Kana-Fa'rangaw號竹筏帆船的首航。

所羅門群島陶馬可島除Simon Scalopuka外，他還帶領該國Temotu省Stanley Tehiahu議員、部落名義領袖兼編織達人Josylyn Laula Tataru小姐、傳統航海大師Ambose Miki先生，及造船工匠師Harry Vanosi先生於8月19日至9月8日間來台，他們帶來風帆用的林投葉編織品。他們使用的林投種類與台灣不同，為Pandanus dubius（太平洋露兜樹）。他們依據大馬蘭部

總頭目羅福慶祭司所訪談並繪出的風帆形式，編織風帆，下水典禮並經過練習後，於9月5日從太麻里鄉三和村海邊沙灘航出，由於預計吹南風，因颱風外圍環流，當天變為北風，乃藉由戒護船拖至卑南溪口，利用北風以二、三節時速，往南航至台東市海濱公園，算是首次藉由風力靠岸航行的成功經驗。

2018—2019年 Torik 號竹筏帆船

陶馬可島航海團隊認為Kana-Fa'rangaw號竹筏帆船只適合近岸航行，並無法如本計畫探討跨島航海的能力，為了測試本竹筏帆船的航行能力，本團隊由帆船教練第二作者擔任船長並操帆，賴進龍操槳，羅福慶、柳哲光協同，於2018年2月4日從金樽港外的沙灘下海，藉著穩定的東北季風約上午11點21分起航，在12點26分即航行約11公里，靠近都蘭鼻的外海。但此時，風變大，也開始出現白浪，乃降帆至最低高度，以減少受風力。進入都蘭灣區後，風浪更大，四角風帆的下橫桿折斷，風浪越來越大，13點54分，遇到4、5公尺大浪，雖沒有翻船，但風帆下橫桿已折斷，失去動力，被吹往杉原海灣一帶。第一作者與黃少葦等4人駕駛隨行的橡皮艇擬以繩索將其拖出，但在13點59分橡皮艇翻覆，雖下水將船翻正，但無奈船外機已無法發動，乃向在旁的海巡署戒護船求救，約14點40分被陸續救起。由於第二作者等人無法使竹筏帆船繼續往南航行，約15點10分開始由海巡署戒護船以拉繩方式帶往富岡港。

2018年下半年陸續獲得信義房屋與青年署的支持，改由第二作者所屬的都歷部落，帶領吳龍、林英濠、林義濠等製作竹筏，使用東河鄉北源村的麻竹，先用布風帆，2019年4月13日上午試航，以張開四角大帆方式航出，可捲布變為三角

風帆，但只有四角風帆時可控制方向。

2021—2022 年 Sanayasay 號竹筏帆船

在原住民族委員會、臺東縣政府、第一作者胞弟劉焯意律師、中央研究院生物化學研究所退休的陳水田研究員領導的浩峰生物科技股份有限公司、教育部青年署及台耘工業公司董事長戴逸群學弟等人的支持下，由造船大師賴進龍於2021年7月3日前往延平鄉紅葉村海拔約600公尺的山谷採集約15公分直徑的麻竹，並運送至東河鄉都蘭村都蘭遺址附近的路旁搭建工寮，於7月10日在都蘭部落前頭目沈太木與林照明頭目的祈福下，舉行開工儀式，命名為Sanyasay號，意即要前往阿美族稱為sanayasay的綠島，以及共有祖先曾居住在南方名為sanasai的葛瑪蘭族、凱達格蘭族及日本的與那國島（詹素娟，1998）。

2021年12月11日舉行試航，仍以所羅門群島協助編製的Kana-Fa'rangaw號帆為風帆，船長為第二作者、賴進龍造船師、前臺東縣輕艇帆船委員會鄧達義主委及第一作者一起登船，上午約8時，從金樽港划槳到港口堤防外側約1公里處，再張帆出航。但南航約4公里後，風停了，竹筏幾乎不動，苦待約一小時仍無動靜，乃由戒護船哈拉灣號遊艇拉至都蘭灣的新蘭港外，再划槳進入新蘭港，約中午12時30分上岸。

由於Sanayasay號在11月21日在新蘭港下水試浮力與穩定度時，因沒綁好，被東北季風的風浪扯斷綁在岸邊的繩子，並漂流撞擊新蘭港出口處的消波塊，導致多處破損，縫縫補補仍無法克服，最後在金樽港外沙灘建立造船工寮，幾乎重新取竹重建。

另因找到日據末期的成功港的竹筏帆船老照片（山口政治，2007）以及1960年代馬武窟溪口的竹筏帆船（趙川

明，2020），但該照片的風帆太小，只適合近岸航行，難以航到Sanayasay綠島，乃以風帆形狀相似的的梧棲港竹筏帆船為樣本（凌純聲，1956），製作風帆。2017年的Fa' rangaw號竹筏帆船的風帆為高3公尺，頂部2.5公尺，底部1.6公尺，面積共6.15平方公尺，評估無法靠著風力，橫渡黑潮，到達Sanaysay綠島。因此，乃模擬西海岸竹筏帆船的風帆大小，一側高度5.0公尺，另一側高度4.6公尺，上部3.4公尺，下部4.6公尺，面積約19.2平方公尺，約原來的三倍多大。

2022年使用在台南市布莊購買的苧麻布縫製風帆，6月11日下水試航，但風仍從兩層苧麻布的縫隙穿越，受風力仍不足，無法帶動竹筏前進，乃採納都歷部落沓互樂團少多宜·篩代團長之建議，使用hirahir（*Hibiscus tiliaceus*黃槿）樹皮之內皮編製風帆。少多宜·篩代團長指出，都歷部落過去有使用黃槿內皮編蓆的文化，他曾受邀到大溪地參訪，在博物館看到他們使用黃槿製作風帆。

經過兩個月向知本部落與臺東林區管理處申請知本溪口南岸的黃槿海岸林，採取5—10公分的黃槿各約3公尺約300支，經過剝取內皮、泡海水、曬乾等程序後，8月底才編織好風帆，除上下橫桿外，中間並以帆骨支撐。

因須等待穩定的北風，最後選定9月28—29日從金樽沙灘首航Sanayasay綠島。船員包括身為船長的第二作者、賴進龍造船師和都蘭部落曾進行竹筏文化研究的體育老師余忠國先生。上午九點從金樽沙灘下水後揚帆，以約2.5節時速往東南航行，風太大時，竹筏嚴重右傾，導致右側竹筏泡在水裡，航速大減。航至黑潮區後，被其北流的黑潮抵消而往東航，乃無法繼續往東南航至綠島，只好靠戒護船拖進綠島南寮漁港。隔天早上九點從綠島航出不久，風一直很弱，只好拖回金樽港，並放置在位於都歷的東部海岸國家風景區管理處阿

美族文物中心展示。

2023 年 Torik-Sanayasay 號竹筏帆船

為了完成竹筏帆船往返Sanayasay綠島的航海，2023年度在劉焯意律師事務所、臺東縣政府、原住民族委員會、娜路灣大酒店、富野大飯店、臺耘機械公司、綠島凱薪飯店，以及在都歷阿美族文物中心由凸互樂團向遊客的小額募款下，由曾經見過竹筏帆船的都歷部落林學明頭目（Masang）與陳宜豐長老（Asang）擔任顧問，少多宜·篩代帶領竹筏帆船的製作，遵行都歷部落傳統製造竹筏的工法，Asang長老製作竹筏帆船模型，主要參與製作者還包括該部落的林光明（Tafiti）、陳三郎（Ciro）、陳傳廣（Akira）、曾春貴（Tinki），以及成功大學考古人類學研究所林庭仔碩士生。

4月17日起在馬武窟溪畔採集刺竹到5月初至阿美族文物中心，先蓋好造船的工寮後，先削竹皮後，於5月18日將竹管搬到pacefongan（船下水之處）的海岸沙灘，在大潮可覆蓋海水的上潮位處，挖長溝，將竹管放入，再割草鋪在上面，用海水潑濕鋪草與竹管，然後掩埋細砂約三、四十公分的厚度。經過約三週，於6月8日將竹管挖出，搬到海水處洗淨後，帶回阿美族文物中心。經詢問，成功港仍有販售鯊魚油的水產商，乃購買3000元回來，在要烤彎竹管的前段塗抹，烤彎後的竹管較不會焦黑，若塗抹機油再烤的話，竹管通常會變黑。

在竹管埋沙期間，少多宜也帶領族人採集黃藤作為綑綁的材料，採集榕樹支柱根作船槳，採集被壓在次竹叢裡的細竹管作竹筏的船骨，採集黃槿取其內皮補強原有的風帆，並部分作為船槳，採集山黃麻木材作為槳的基座，採集七里香作為槳架，採集粗大的山黃麻樹幹作為中間板（插板）、船

尾橫桿與船舵。7月8日在都歷部落收穫祭命名為Torik-Sanayasay號，7月21日在pacefongan海岸舉行下水典禮，少多宜為這艘竹筏帆船創作專屬歌曲。但因颱風季節，仍在等待穩定的風向、風力與浪況，擇期航向Sanayasay綠島。

不要輕看竹筏帆船

謝佳珍（2009）仔細整理臺灣從史前時代至二十世紀的竹筏文獻，也訪問曾經製作與使用竹筏的耆老。她訪問漁民時，漁民們第一句話總是「排仔那有啥好問?!」，或「排仔就是這樣阿!」，讓她覺得「不在乎的語氣與疑惑的神情，似乎在說著排仔只是無足輕重的存在」。第一作者在2003年至2012年重建竹筏文化時，阿美族人似乎沒有這些疑問，在經費補助下，覺得年長者以快樂的心情製作竹筏並參與比賽。這也使筆者有轉化為休閒運動的想像。第一作者在2012年聽聞東海岸阿美族有竹筏帆船Fayan之後，則有重建帆船文化，解開南島民族遷移工具之謎的強烈動機，而持續約10年的竹筏帆船航海文化重建運動。

考古人類學者劉益昌（2018）提出《從台灣出發的海上南島玉路》，到底南島民族以甚麼交通工具在約四、五千年前，帶著台灣閃玉航向南海周邊的島嶼呢？劉益昌（2020）進一步指出，新石器時代早期約6000年前，亞洲大陸東南沿海帶有初級農業的人群已越過台灣海峽到達淡水河口，大約為5000年前，台灣西海岸的南、北分別受到閩江口到珠江三角洲的影響，並導入稻米、小米等穀物的耕作。新石器中期約4200年至3400年前，人群也由台灣南部的東側或恆春半島越過巴士海峽到達菲律賓呂宋島北部而形成早期的南島人群文化，他認為是順著冬季的東北季風南下。新石器時代晚期約

3400—2400年前，台灣閃玉持續向環南海一帶擴散。目前呂宋島北部發現最早的台灣玉飾為4280年前左右（洪曉純等，2012）。從考古遺址稻米與小米研究穀物的形態，也支持南島民族從台灣約四千八百年以前就從中國大陸東南沿海遷移至臺灣，進而到菲律賓呂宋島（Deng, et al, 2022）。

在此本文謹提出假說，認為竹筏帆船可能在新石器早期中國大陸東南沿海到台灣，乃至中、晚期由臺灣往返環南海島嶼的交通工具。所持理由如下：

1. 二十世紀的竹筏帆船是台灣環海的常見航海工具：截至1960年代，由竹筏帆船轉化為馬達與塑膠管前，竹筏帆船一直是台灣海岸的常見航海工具（謝佳珍，2009）。而且是台灣的特色，19世紀的歐美人士來台即有照相留存，如1869年法國人Housselin拍攝的台灣航海帆筏矮圓桶中間可坐一個人。及1871年英國人J. Thomson拍攝的台灣航海帆筏（陳政宏，2008，1920年3月號的國家地理雜誌台灣專輯有特別報導（Kirjassoff, 1920）。
2. 二十世紀的華南內陸與越南仍有竹筏帆船：凌純聲（1956）指出二十世紀江南的湖、川仍使用竹筏帆船。謝佳珍（2008）指出華南、越南、臺灣均有竹筏文化。可見竹筏帆船在臺灣海峽兩岸均有，非台灣特有。
3. Sanayasay文化圈仍流行竹筏帆船文化：根據考古人類學者劉益昌教授的說法，約二千多年前，有一群帶著高溫冶鐵技術的族群進入台灣海岸，例如秀姑巒溪口的靜浦遺址、蘇花公路的漢本遺址，以及後來在淡水河發現鐵礦後所形成的十三行遺址等。這些遺址與近代的原住民族生活區重疊，包括阿美族、葛瑪蘭族、巴賽族、凱達格蘭族；而中央研究院黃智慧研究員指出，這些族群與

日本的與那國島人共同擁有祖先來自Sanayasay的口傳歷史（詹素娟，1998；黃智慧，1997，2000）。這些台灣原住民族群也都具有竹筏帆船航海文化。若他們是約二千年前到台灣，竹筏帆船應仍是主要的航海工具。

4. 竹筏帆船自古已有紀錄：自12世紀南宋帝國時期汪大猶在1171年擔任泉州府知事時即紀錄毗舍耶人駕竹筏帆船劫掠澎湖、惠州海岸村莊（趙汝适，1225）。14世紀元帝國的航海家汪大淵所著《島夷志略》所敘述的琉球被認為是臺灣（謝佳珍，2008），書中描述「水無舟楫，以筏濟之」。荷蘭調查人員在1630年5月13日往高屏溪、小琉球調查看見居民用兩條竹筏在捕魚（江樹生，2000）。Clares Bruyn在1633年在《金獅子島的地方與形勢》一文描述了台南市蕭壟社人（Soulanghers）的航海竹筏（曹永和，2000）。而熱蘭遮城日記（二）也記錄台灣北部也使用竹筏（江樹生，2002）。
5. 台灣盛行竹筏文化直到二十世紀上葉：日本帝國時期、國民政府早期，台灣的竹筏帆船遍佈海岸，有帆、沒帆加起來，根據曹淑珍（1951）統計1945—1949年間的每年竹筏數量從7595到12462艘，同期的舢舨船則5000至6111艘。可見竹筏在臺灣工業化之前仍是海岸主要交通工具。
6. 竹筏帆船的優越性：竹筏帆船和舢舨船相較，雖然航速較慢，較脆弱、較不耐用，但造價較低、較輕、遇大風浪時較穩則是優勢。因此在上述舢舨船同在的情況下，台灣仍以竹筏帆船為主要航海工具。而臺灣的傳統竹筏有先進的中插板與蓬帆系統是世界筏具中被評為最先進者（陳政宏，2008）。

曾在中央研究院研究任職的學者Blench（2016）提出呂宋

(巴士)海峽在約四千年前是「沸騰的鍋」假說，認為這裡是探索航行的起點，而這時期，唯一的航海技術是竹筏，適合穿越受保護的海域，但在易受颶風影響的公海中卻很危險。海洋臺灣文教基金會陳顯樺執行長曾向第一作者稱，其祖母向他指稱，東北季風盛行時，竹筏帆船在下午天黑前從基隆港出發，隔天就可抵達福州市吃午餐。而日據時期也曾查獲過以竹筏帆船走私物品到香港的紀錄。可見竹筏帆船應可航行於台灣海峽兩岸。但竹筏帆船能否從臺灣逆著黑潮往南航經巴士海峽到呂宋島呢？仍有待進一步證明。

綜上所述，竹筏帆船實為臺灣在世界航海文化中的特色，過去曾遍佈台灣四周海岸，隨著塑膠與馬達技術的引進，已轉化為塑膠管動力船，也堪稱是當今台灣在世界的漁船特色。但本文認為竹筏帆船的航海文化在南島民族遷移歷史的重要性不但應該被紀念，也應該被重建。

竹筏在大風浪航行記錄

重建竹筏帆船除了保留海洋文化資產外，筆者認為也可以做為休閒航海的工具，例如義大利水都威尼斯的Gondola是遊客熱門體驗的小船。密克羅尼西亞的雅普與夏威夷等也都有傳統帆船體驗的旅遊活動。但東海岸常有大風浪，適合發展竹筏帆船休閒旅遊嗎？在此提供竹筏在大風浪仍可操作的記錄。

Montgomery在1882—1891年的《臺灣臺南海關報告書》指出「天氣良好時，載貨的小船往來於安平與停泊處之間；但在惡劣的天氣下，祇有當地的竹筏，上裝木桶使乘客坐入，這是唯一能渡過湍流的沙洲的工具。」，當時的小船應多為舢舨船，可見竹筏較舢舨船更能在風浪惡劣情形下航行。法國人Reginalds紀錄十九世紀台灣的《福爾摩莎考察報

告》裡指出在安平港一帶，「海浪稍微洶湧時，只能靠乘竹筏渡過這些沙洲，這些簡單的小船經常，甚至還得留在港內。」

易順鼎在1895年清日甲午戰爭後，曾往返台灣與大陸東南沿海之間並寫成《魂南記》，其中記錄從台南出海口要到大輪船可停泊的外海時，因大風浪，舢舨小船無法從海岸到達外海，他們冒險乘坐竹筏登上輪船的經過，「從海岸出海口至輪船泊處，約五、六里，銀濤雪浪，壁立萬重。竹筏亦不敢行者兩日矣，是日有一筏冒險出口。余雖知其險而未知其險絕，急欲登舟，乃以洋趺六元雇一筏，操筏者六人；余主僕三人，余坐桶上，兩僕坐桶旁。甫近海口，則向所望見之銀濤雪浪變為十丈黑山，從天而下，直壓筏上；余默謂性命休矣。乃浪從筏上飛過而不落筏上，且一浪未過、一浪又來，惟見無數黑山爭來相壓，不知如何過去；又默謂性命休矣。乃每一浪來，竟不知是浪從筏上行，是筏從浪上行；余主僕三人之衣並未沾濕，略有浪痕數點，亦不知浪歸何處去。如此者數刻之久，余惟閉目堅坐，聽其自然；以手牢握桶繩，如在虛空中作秋千戲：時而登天則與之九天，時而墜淵則與之九淵。輪船漸近，浪始漸平；操筏者之力將竭，而余之力亦竭。若再有數刻，不能勝矣。此生平所歷第一險，亦天下第一險也。」

易順鼎的這段話，第一、二作者於2018年2月4日中午，駕著竹筏帆船Kana-Fa'rangaw號，從金樽港往南航到都蘭灣的經歷，有類似的體驗。當時，風浪甚大，第一作者從橡皮艇錄影時，看著竹筏帆船，直呼有如搭乘遊樂園的海盜船，升降頗大，但竹筏仍無翻船的跡象。後來竹筏帆船的風帆受損而失去動力，被海巡署戒護船拖至富岡漁港，遇到小漁船的船主稱，當日風浪，他們的小漁船已經無法出港作業。由此可見竹筏的穩定性。

竹筏帆船在休閒運動的初步探討

以自然材料製作的竹筏帆船，其美感見人見智，南非籍的資深帆船設計師 James Edwards 在2007年體驗竹筏後，認為阿美族的竹筏已經很精緻，可發展為海上休閒運動。若有風帆可在風浪中穩健航行，相信更具有海上運動的價值。

竹筏如不具有風帆時，可利用離岸流、黑潮、沿岸流和划槳來航海，都蘭部落過去以竹筏捕魚時，即利用黑潮與沿岸流，從都蘭鼻划向黑潮，靠黑潮北漂時放延繩釣，然後收穫直到金樽港附近，再靠划槳與沿岸流沿著海岸回都蘭鼻（余忠國，2013）。竹筏若有風帆，在微風中即可用風帆和划槳方式航出沙灘或港灣，例如日間吹海風時，可以划槳航到外海，再立帆靠側風向南或向北航行，返航時，可以順海風航行，或是利用北向的黑潮從南方漂回；若順風時向北航行，在外海遇到北流的黑潮時，航速更快，但返回時，需靠大多往南的微弱且較不穩定的沿岸流，並靠划槳回來。

春、夏的西南季風時，從海岸靠南風可航向黑潮帶，如此北航的速度更快，但回程划槳較耗體力。在秋、冬的東北季風時，可靠北風往南，到外海遇到黑潮時，往南的風力與往北的海流相抵，可能往東、往西、往南、往北，要依風力、帆船抓風能力及黑潮流速的綜合作用而定。竹筏帆船水手理應能判斷這些海流、風力、船況、浪況，以及嫻熟的操帆與操槳技巧等，以確保可以順利出航和返航。

參考文獻

山口政治

2007 知られざる東台湾 灣生が綴るもう一つの台湾史（未知的東台灣：台灣出生者書寫的另一段台灣史）。展轉社。

江樹生譯

2000 熱蘭遮城日記（一）。台南市政府，27 頁。

江樹生譯

2002 熱蘭遮城日誌（二）。台南市政府。p119。

余忠國

2013 都蘭部落竹船漁獵文化調查與運動休閒之研究。國立臺灣師範大學運動休閒與餐旅管理研究所碩士論文。

吳燕和

1993 台東太麻里溪流域的東排灣人。臺北市：中央研究院民族學研究所。

易順鼎

1895 魂南記。中國哲學書電子化計劃。https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=297935

洪曉純、楊淑玲、阮金容、飯塚義之、Peter Bellwood

2012 海外出土的台灣玉及其卑南文化要素。田野考古 15(1):19-40。

凌純聲

1956 臺灣的航海帆筏及其起源。中央研究院民族學研究所集刊1:1-64。

孫稜翔

2013。臺灣海岸山脈東翼河階地形發育之研究。國立臺灣師範大學地理學研究所博士論文。215 頁。

曹永和

2000 臺灣早期歷史研究續集。聯經出版社。p226。

曹淑珍

1951 臺灣之水產（統計）。臺灣銀行季刊 4:3p 191。

陳政宏

2008 台灣筏的前世與今生。科學發展 425:46-53。

黃智慧

1997 人群漂流移動史料中的民族接觸與文化類緣關係：與那國島嶼臺灣。考古人類學刊 52:19-41。台北：國立台灣大學人類學系。1997。

黃智慧

2000 南北源流交匯處：沖繩與那國島人群起源神話傳說的比較研究。民族學研究所集刊 89:207-235。中央研究院民族學研究所。

詹素娟

1998 Sanasai 傳說圈的族群歷史圖像。平埔族群的區域研究論文集。p29-59。

趙川明

2020 後山傳愛：聖十字架慈愛修女會。國立臺東生活美學館。

趙汝适

1225 諸蕃志。

劉益昌

2018 從台灣出發的海上南島玉路。台灣－親海文化的主權國家論文集 p36-48。

劉益昌

2020 海域交流與台灣形成—以都蘭灣為例。第五屆海洋國家永續發展論壇—南島民族遷移與航海文化國際學術研討會論文。

劉焜錫

2011 達魯瑪克部落狩獵文化與重建之調查研究。台東大學綠色科學學刊 1(2):59-80。

劉焜錫、高清德、林建志、趙小菁

2005 東海岸阿美族竹筏漁獵文化調查紀錄成果報告。台東縣南島

社區大學發展協會。48 頁。

劉焜錫、羅福慶、阮文彬、賴進龍、吳龍，

2020 東海岸阿美族竹帆船的航海文化。第五屆海洋國家永續發展論壇—南島民族遷移與航海文化國際學術研討會論文集。

Blench, Roger M.

2016 The boiling pot: 4000 years ago in the Luzon straits. In: Proceedings of the International Conference on the Formosan Indigenous Peoples, 2014. Yu Chun et al. eds. 3-31. Academia Sinica, Taipei

Deng,Z.H., S.C. Kuo, M.T.Carson and H.C.Hung

2022 Early Austronesians Cultivated Rice and Millet Together: Tracing Taiwan's First Neolithic Crops. Frontiers in Plant Science 13:1-15. doi: 10.3389/fpls.2022.962073.

Kirjassoff ,A. B.

1920 Formosa the beautiful. The National Geographic Magazine.March 1920.

Montgomery, P.H.S. 1

882-1891. 臺灣臺南海關報告書。

Ramos, J. R.

2003 From critique to cultural recovery. AFI Monograph Series #2, 2003, 1-31.

Reginalds, Kann (著)、鄭順德(譯)

2001 福爾摩莎考察報告。中央研究院台灣史研究所籌備處。

Slaughter, R.

1982 Critical futures studies and curriculum renewal (Doctoral dissertation). Retrieved from University of Lancaster, Britain.

Slaughter, R.

1999 Futures for the third millennium: Enabling the forward view. St. Leonards: Prospect Media.

東海岸阿美族竹筏與竹筏帆船文化重建歷程

◆東海岸阿美族竹筏與竹筏帆船文化重建歷程◆



2003/8/18 在東河鄉金樽咖啡舉行第一屆東海岸竹筏綜合競賽記者會，參加人員有東海岸南島社大秘書、八部落代表及海洋台灣文教基金會林黎彩董事長。



第一屆東海岸竹筏競賽於 2003/8/23 在長濱鄉長光部落海灘舉行



第一屆東海岸竹筏競賽因上午浪大，海上部分改為沙灘抬竹筏比賽。



第一屆東海岸竹筏競賽後，浪變小，各部落下海展現竹筏操作技能。



第二屆東海岸竹筏競賽於 2005/4/30 在長濱鄉真柄部落海灘舉行



第二屆東海岸竹筏競賽真柄部落下水比賽前抬船提振士氣



第二屆東海岸竹筏競賽主辦單位向各界募集的摸彩品。



第三屆東海岸竹筏競賽會場與參賽的各部落竹筏。



第三屆東海岸竹筏競賽會團體接力賽每次兩隊舉行，計時分勝負。



第二屆東海岸竹筏競賽竹筏競速分為個人賽與團體接力賽。



第三屆東海岸竹筏競賽於 2006/5/20 在成功鎮都歷部落海灘舉行。



第三屆東海岸竹筏競賽會場比賽開始前抬船宣告活動開始。



第四屆東海岸竹筏競賽於 2007/5/26 在杉原海水浴場舉行。

◆走在田野路上的對話與實踐◆



第四屆東海岸竹筏競賽於 2007/5/26 在杉原海水浴場舉行前的祭儀。



第五屆東海岸竹聯誼活動於 2012 /5/26 在杉原海水浴場舉行，都蘭部落資深頭目沈太木與馬蘭部落陳文忠長老共同主祭。陳文忠長老受訪時提到馬蘭部落有帆船，稱為 fayan。



第五屆東海岸竹聯誼活動主持人為陳·藍母洛縣議員（左），邱文彥立法委員前來參加（右）。



第四屆東海岸竹筏競賽馬亨亨隊展現嫻熟的划槳技巧。



第四屆東海岸竹筏競賽評分板。



第五屆東海岸竹聯誼活動的祭品與祭告對象。



第五屆東海岸竹聯誼活動提供參與者下水體驗竹筏活動。第一艘前位者為陳文忠長老。



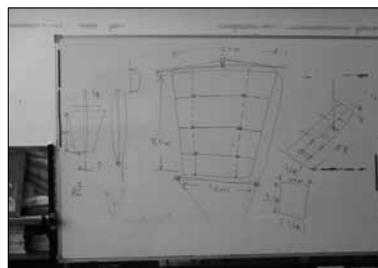
Fa`rangaw 號竹筏帆船的竹筏在台東市康樂里陳文忠的農地製作完成。



Fa`rangaw 號竹筏帆船於 2014/11/24 在台東市活水湖舉行下水典禮，由羅福慶祭司帶領。



Kana-Fa`rangaw 號竹筏帆船使用花蓮縣玉里鎮哈拉灣部落的巨竹。



Kana-Fa`rangaw 號竹筏帆船的風帆由羅福慶頭目依據馬蘭部落的帆船傳說繪製。



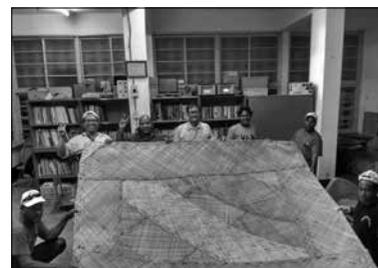
Fa`rangaw 號竹筏帆船的林投葉帆在羅新春長老家由他們夫妻編織完成。



Fa`rangaw 號竹筏帆船由 James Edwards 設計師與賴進龍下水試航。



賴進龍（後）與柳哲光（前）試航 Kana-Fa`rangaw 號竹筏。



所羅門群島陶馬可島 5 人使用該島的林投（太平洋露兜樹）依羅福慶頭目的繪圖所編織的風帆。



林黎彩董事長代表海洋台灣文教基金會邀請所羅門船計畫主持人 Simon Salopuka 等 5 人前來，協助南島社大重建馬蘭部落的竹筏帆船文化。羅福慶頭目致贈馬蘭旗給林董事長。



2017/9/5 Kana-Fa`rangaw 號竹筏帆船首航，成功抵達台東市海濱公園。



Kana-Fa`rangaw 號竹筏帆船於 2018/2/4 從金樽沙灘出發航向富岡港情形。



Kana-Fa`rangaw 號竹筏帆船於 2018/2/4 中午在都蘭灣外海遇到大風浪，船員猶如坐遊樂園的海盜船。



都歷部落林學明頭目考察東河鄉北源村一處溪谷的麻竹，認為夠粗，可以做竹筏帆船。



Torik 號竹筏帆船於 2019/4/13 下水試航，先以帆布代替傳統材料。



Torik 號竹筏帆船於 2019/6/29 由都歷部落 pacefongan 沙灘收帆航出，在海上無法張帆而被北漂到八噶嶼海岸。



Sanayasay 號竹筏帆船曾加邊架而使船更重，加上風帆不夠密實，於 2022/6/3 試航失敗。



在都歷的阿美族民俗中心陰乾黃槿內皮。



Torik 號竹筏帆船於 2019/4/13 由阮文彬擔任船長，嘗試變換四角帆為三角帆。



Sanayasay 號竹筏帆船在台東縣延平鄉紅葉山谷取麻竹製作，主要由賴進龍造船。



杳互樂團少多宜建議參考大溪地，使用黃槿內皮做風帆，圖為 2022/7 採集的黃槿 5-10 公分枝條。



2022/9/28 依據台灣西部海岸航海竹筏帆船建造的竹筏帆船從金樽沙灘航出。



Sanayasay 號竹筏帆船 2022/9/28 利用東北季風往南航向 Sanayasay(綠島)，風大時，人須倒向一邊，以防船身因太窄而有翻覆之虞。



Torik-Sanayasay 號竹筏帆船由少多宜主持製作，由林學明頭目和陳宜豐長老擔任顧問，2023/3/18 與帆船教練阮文彬一起考察部落領域內可用的刺竹。



製作團隊在阿美族民俗中心建立竹筏工作屋



刺竹削平後先埋在海沙中三週。



刺竹削平後先埋在海沙後先舖上野草，再用海水淋濕，並等待大漲潮時淹沒竹管，使竹管變輕並可防蟲。



Torik-Sanayasay 號竹筏帆船於 2023/7/21 舉行下水典禮，由林學明頭目和陳宜豐長老灑餅乾、糖果給在場的人員。



Torik-Sanayasay 號竹筏帆船於 2023/7/21 試航良好。

Lifok Dongi 黃貴潮 《阿美族口傳文學集》之初探

Tokong Sra 汪秋一
Panay Tokong 馬玲華

摘要

本文以Lifok Dongi黃貴潮所著《阿美族口傳文學集O sa'opo to kimakimad no 'Amis a tamdaw》為研究文本，採取內容分析法，探討其內容、意涵與特性。

本文的研究目的：

- 一、了解研究文本撰寫的動機與經過。
- 二、探討研究文本的內容與意涵。
- 三、探索研究文本的特點與啟示。

本文的研究結果：

- 一、《阿美族口傳文學集》是作者Lifok最重要的著作，也是阿美族最珍貴的口傳文學典籍。
- 二、本書內容豐富，都由耆老以族語口述，作者以阿美族語言文字書寫，並譯成中文對照。建立了以阿美族文化為主體，由族人口述與書寫的「阿美族口傳