

台灣原住民缺乏舟船詞彙 但有大船遷徙南島

飛碟探索季刊 珍藏本 第8集 2000年8月 何顯榮 林勝義

台灣古語缺乏舟船詞彙先民早已在定居

台灣的長濱文化有到四萬年和左鎮人有到三萬年的歷史，大崗山人更有超過五萬年的歷史。可知台灣的先民在第四冰河期結束以前已在台灣定居。近年來研究南島語族的學者已發現南島語族是從台灣逐島遷移出去的，時間推論為五、六千年前開始，但仍未定論。但是我們可以由台灣先民缺乏「舟船」詞彙推論台灣的先民在第四冰河期結束以前，已在台灣定居，南島語族從台灣逐島遷移出去的時間可以確認是在第四冰河期結束以後開始的。

根據研究南島語族的學者推測，南島語族從由台灣逐島遷移出去的時間約在六千年前開始，當時台灣四周都是浩瀚的海洋，並且南島民族要從台灣擴散到這麼廣大的海洋地區，而且在移民之後又能在島嶼之間保持若干來往，他們必須擁有優良的航海技能和舟船工具，因此南島語族有關這一方面的詞彙也很豐富。這種現象在現代東部各島嶼上的大洋洲語言固然如此，在西部南島語言（包括菲律賓、印尼、馬來西亞等地）也大都如此，惟獨台灣地區例外。台灣原住民的語言，獨缺有關航海或舟船詞彙，這些年來研究比較南島語言的學者，曾對台灣南島語言做過全面性的比較研究，一般都認為台灣南島語言沒有保存古南島語的舟船同源詞。

台灣原住民族都屬於南島民族，台灣也是太平洋中的一個海島，何以台灣南島語言卻普遍缺少有關航海或舟船的詞彙呢？現在仍然存活的高山族語言，居住地大都在內陸遠離海洋，而在內陸居住地並沒有大的河流或湖泊可供舟船行駛。至於原來居住在沿海一帶的平埔族憑藉近代少數老人記憶中的語言，語言工作者能夠記錄的語料實在非常有限。

在台灣原住民的語言中，關於舟舶的名詞與其他南島民族的來源有何暗示？中央研究院副院長張光直認為，台灣海峽在地球第四冰河期結束後，海水逐漸進入，被台灣四周出現的海水逐漸困住了。但是原住民根本不需要舟船前來台灣，因為他們在一萬二千年以前早已定居台灣。這個意味著台灣就是古南島民族的原始居留地，航海技術要等到從此地擴散時才開始發展出來的（註 chang1）；換句話說，台灣先民早在冰河期結束以前——一萬二千年以前，已從台灣四周的陸地走到台灣，根本不用舟船，而在冰河期結束以後，台灣的先民從此島遷移、擴散到其他島嶼才發展出來的舟船與航海技術是的用語。至於台灣沒有保存古南島語的舟船同源詞，是否有被遺忘的可能呢？由於台灣的原住民高山族和平埔族共有近二十族，語言種類約有三十種，各族現行的語言各不相同，不可能恰巧全部將舟船的用詞遺忘吧！由「舟船」詞彙的研究，可以確認台灣的先民早在第四冰河期結束前已在台灣定居。另由長濱文化、左鎮人和最近大崗山人的發現更可確認。

大船是南島語族遷徙與文化擴散的工具

根據考古學、語言學和傳說的記錄，六千年前太平洋是個相當熱絡的時期，就像世界別處一樣；一個航海民族橫渡太平洋及印度洋的浩瀚大洋，擴張南島語族的範圍。這場偉大的探險兼殖民運動，乃是當時人類曾進行最勇敢的航海活動，對於後來的文化史產生巨大影響。這些航海的技術、船隻和航行本身長期一直是學術爭論的議題。不懂得數學與冶金的文盲，怎能在這片廣柔大海上進行雙向航行？爭辯數十年的結論，除了審慎而精確的航行是可能的，其他的解釋似乎都不能與傳說的證據，或與波里尼西亞發生的文化轉移完全一致。研究原住民的船隻與操舟及航海技術，可以支持過去的南島民族是可能具備這種能力的。

航海家都了解星辰與其運動、風向與洋流，以及海水波動類型，精確到可以在海上找到方向。但這種知識與能力是從過去兩百年的經驗知悉的，那麼更早以前的航海呢？最近的研究顯示，懷疑這種航海技能的人士都錯了。十八世紀存在的技術，從文化、植物、與動物分佈的事實來看，必然更早就已出現這些航海技術。南島民族在遙遠的過去更倚賴海洋，因而必然善於駕馭海洋。

期夏威夷人擁有堅固的雙木舟(double canoes)，裝備著「方型帆(square type)」，其實這種帆並非方型的。在十七世紀歐洲首度接觸西部玻里尼西亞時，發現一種縱帆，此即有酷似數世紀前阿拉伯人引入歐洲的三角帆(lateen sail)。這種縱帆在整個大洋洲成為標準裝備。船體採用對稱型態的「雙木舟」，附加舷外浮木的獨木舟(single-outrigger canoes)成為大型連筏船(large catamarans)。連筏船隻可以代表以前偉大航海時期的典型船隻，這種船隻最大者長達三十五公尺，載負力高達許多噸，據悉有些甚至可以載運五百到六百人。

玻里尼西亞最早的雙連體船(twinhulled ships)是以相同船體修造的，例如十八世紀後期夏威夷人仍在使用者。這種新型船體「雙木舟」在斐濟稱為 drua，比起稍早的連筏船，體型更大，更善於航行，也具有更大載負力。

一八〇八年，從事檀香木貿易的英國人羅克比(William Lockerby)遭到斐濟人俘虜，他記載著：「我被帶到一艘大船上，這艘船是由兩艘獨木舟構成的雙連體船，其中間以一塊平台連接著，船桅就豎在平台中央。平台週邊設置著高達胸部的竹子製的工事，斐濟人就躲在後面與敵人作戰。平台上設有一座房子，情況需要時可以拆下。船上人員多達二百人。前庫克船長對這種船隻的描述極為正確，儘管不曾親眼目睹的人可能不會相信。如有適當風力，這種船隻每小時可以航行二十英里。」

夏威夷大學教授奧立佛(Douglas L. Oliver)據此指出：「根據一位歐洲人報導，在薩摩亞(Samoa)修造的斐濟雙連體船，最大的能夠搭載五百至六百人(註)。相較之下，約與波里尼西亞人同時代進行最漫長的航海的北歐維京人，其最大的船隻頂多只能搭載二百人。」從古代一直到十九世紀，波里尼西亞人善於操駕這種大型的雙連體船，還可以在船上作戰當戰艦。



波里尼西亞人駕馭的雙連體船



台灣巴賽族的帆船

歐洲初期訪客所見到的帆船不能代表著南島語族原初移民所使用的船隻。古代殖民者的航海科技與技術，我們可能永遠無法窺其精奧，但是他們的成就已有確實的證據，他們乃是海洋的民族。現在我們已知南島語族是在第四冰河期結果從台灣遷徙出去的，而這些遷徙所需要的工具——船隻，是否就是近代波里尼西亞人的雙連體船隻？我們可以從台灣的史籍來一窺究竟。

「艚舨」曾是台灣先民的戰艦

現在台北的「萬華」，其原住民的凱達格蘭族語音叫 Bangka，漢字寫為「艚舨」。這個舟船名詞僅用在這裡，其他南島民族並不使用。有關「艚舨」的文獻，黃得時在《台北市志稿沿革志》云：艚舨，今名萬華為本市最古老市街之一部……，艚舨亦作「鱗甲」、「蚊甲」或「文甲」，原住民語為 mounkar。意指獨木舟及獨木舟聚集之處，其地濱河而膏腴。按「莽葛」之首見於文獻者，當推郁永河在康熙三十七年(1698年)的《碑海紀遊》卷中記云：「二十七日……視沙間一舟，獨木鏤成，可容兩人對坐，又操一楫以渡，名曰莽葛，蓋番舟也。」郁永河曾云：「莽葛元來是小舫，剝將獨木似浮飄。月明海濤歌如沸，如是番兒夜弄潮。」注云：番人夫婦，乘莽葛射魚，歌聲竟夜不輟。至於鱗甲之大小及使用情形，《諸羅縣志》記述至詳，內云：鱗甲以獨木為之，大者可容十三、四人，小者三、四人，划雙槳以濟，稍欹側即覆矣。番善水，故雖風濤洶湧，如同兒戲，漢人鮮不驚怖者。

《六十七番社采風圖考》有云：「艚舨」，彰化水沙連社，背山環水，水廣數甲，深不可測。番以獨木鑿其中為舟，名曰「艚舨」。劉枝萬的南投縣名勝古蹟云：鱗甲原為台北附近先住民所用獨木舟之稱，即今萬華(舊名艚舨)名稱之由來。但水沙連平埔族稱之為 ruzu，稱所用菱頭形木槳為 pattan。台灣原住民族之原始文化有云：獨木舟(lura)附槳(balura)：將整個獨木剝成舟，底無龍骨，前尾不尖削，艙底不平坦。無帆稱等物，只有手提小槳。此種舟實為舟類之祖先，人類文化史上有名之物也。

又咸豐壬子(1853年)《噶瑪蘭廳志》卷之五下：番渡水小舟名曰鱗甲。即艚舨也，一作

鱗葛。其制以獨木挖空，兩邊翼以木板，用籐繫之。又無油灰可捻，水易溢入。彼則杓時時挹之，恰受兩三人而已。上錄《台海使槎錄》和《噶瑪蘭廳志》的「鱗甲，獨木挖空，兩邊翼以木板，以籐縛之。」以上所述均將「艚舦」當作「獨木舟」，是為一般大眾所認同之義。

但是「艚舦」由其文字偏旁的原義解釋：舟、船也；「孟」、大也，與「猛」通；甲是「甲冑」之意，又有稱為「鱗甲」，意取「堅如鱗蛇之甲」。故「艚舦」的另一原義是「有戰備的大船」，也就是戰艦。根據《噶瑪蘭廳志》卷八，蘭陽雜詠八首：柳鼻（入蘭洋路）有云：「鰲島斜拖象鼻長，天公設險界重洋，噓帆兼候風南北，鉤舵時防石顯藏，木艇按邊行當穩，單船浮海勢難狂，梭巡樓艦終須慎，艚舦營師水一方。」上錄



台灣原住民的獨木舟

詩中有「艚舦營師水一方」之句，艚舦還是「樓艦(有樓房的戰艦)」，用作戰船。「艚舦」兩字合併為一詞，在中國古籍上並未出現。由「艚舦」一詞可知台灣原住民早期就有戰艦的存在，可以由一六一六年日本豐田秀吉派村山等安率十三艘兵船，攻打台灣北部，企圖遠征台灣，結果無功而返，得到證明。

上一節所述，一八〇八年，從事英國人羅克比遭到斐濟人俘虜，在他的記載中，他被帶到一艘雙連體船上，這艘船中間有一平台連接著。平台週邊設置著高達胸部的竹子製的工事，斐濟人就躲在後面與敵人作戰。平台上設有一座樓房，情況需要時可以拆下，船上人員多達二百人。他對這種大船的描述，與台灣古代樓艦相同。今已知斐濟人亦是由台灣遷移出去的南島語族，可知斐濟的雙連體船應是由台灣流傳出去的「艚舦」。

由此可知，台灣「艚舦」的原意可能有兩種：一種航行於河川與湖泊的獨木舟；另一種航行於海上有樓房的戰艦。萬華在清朝時代是商船雲集的港埠，後來就在這個大船聚集的港埠，漢字寫成「艚舦」。年代久遠以後，原住民族在蓬萊仙島的日子好過，少用戰艦，久之「艚舦」的原意「戰艦」漸失，後人僅將「艚舦」的意義當作「獨木舟」。因此我們似乎可以用「艚舦」來稱呼古代從台灣遷徙出去所駕駁的船隻。

雞籠曾是台灣先民移居南島運輸工具

讓我們來思考南島語族的範圍，遍布於整個太平洋及印度洋中的二萬多個島嶼和中南、馬來兩個半島上，散佈於地球表面約三分之二的地區。根據近年來研究的推論，他們都是在冰河期結束後，經海面從台灣遷移出去的。而他們所用航行遠洋的運輸工具為何？值得我們來探究。

台灣的航海竹筏，在海洋民族學(Maritime Ethnology)上佔有很重要的地位，它用插板

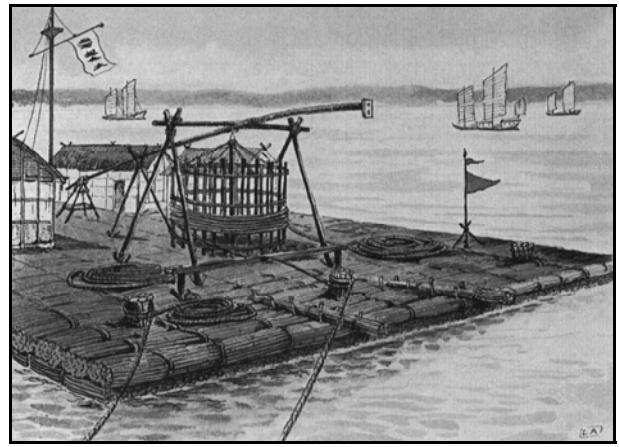
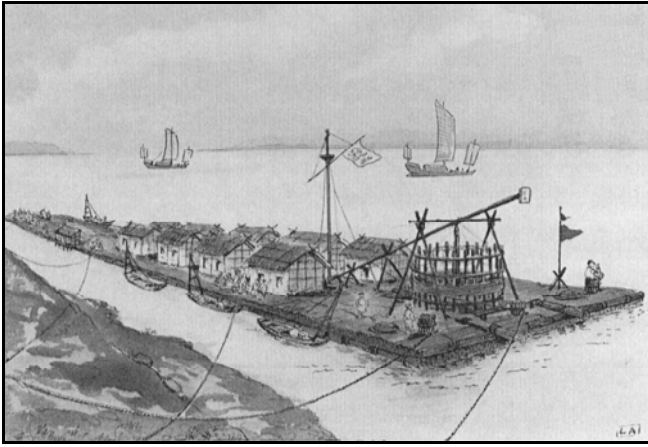
或中央板(Center boards)，和越南的竹筏用插板航行，同為亞洲唯一用中央板地區，有很多人便主張南美帆筏起源於亞洲說。台灣航海帆筏，據傳日據時代，商人走私，帆筏能遠航香港。近百年來台灣航海帆筏仍然有輝煌的紀錄，這些航海帆筏仍是由古代原住民所流傳下來(註1)。

根據口傳歷史，台灣除了有「艚舨」的「戰艦」以外，還有一種超大型的「聚落型航船」，運送台灣的原住民族遷離台灣，到達廣袤的太平洋各島嶼，成為南島民族。這種「聚落型航船」的凱達格蘭族語音為「雞籠(Kelang)」，和基隆的古名同。「雞籠」的原意就是「連結」，延伸為「邦聯」，又延伸為本節的「連結的大船」。

「雞籠」是用萬隻以上大麻竹和杉木綁紮連結而成。船底是由杉木墊底，吸水後較重當壓艙，其上才用大麻竹鋪蓋。將上層大麻竹的竹節鑽通當作儲水用，每一大麻竹的儲水量可以供給一人三十天的用量。大麻竹上鋪一層棕簾，再覆蓋土壤，種植稻米、青菜或其他植物，可以生產生活所需用品。在船中央豎置層、拉帆布，作為航行平台，架上風帆，以操縱航向，即可航行於大海中。在平台上四週蓋房屋，可居住數百人，船內有武裝配備。「雞籠」是聚落型航海運輸的海上船屋，其前後均有兩艘「艚舨」保護，可以環繞地球，當作移民之運輸工具。到達適當島嶼全部上岸後，將整艘船的大麻竹和杉木解下，建造大批住屋，形成一個聚落，因此「雞籠」稱為「聚落型航船」。

長江的「木排」(或「木簰」)是世界聞名的；它是一個浮村，上住有一百至一百五十人。此排由一萬至一萬五千根圓木幹綁紮而成。圓木幹長度約二、三十尺長(每尺約三十五公分)，並在筏面鋪上成千塊，長度約十至十二尺，寬二十四至二十七寸，厚約三、四寸之板條作為甲板。每段筏體絕無相同，各段端皆以堅挺之竹纜繫結相連；組成的木筏斷面，呈筏面較筏底寬。邊舷及筏底，崎嶇不平又縫隙不絕，無法對稱及平順。木排長度達兩百至三百公尺，闊約三十公尺。其槳、櫓概與底齊，木椗長七尺。各筏連結若高低不同，則建以平臺階。主要航行工具有船首一座十二至十四尺高之絞車輪盤，以及纜索和浮錨。排的兩旁有五或六隻三板船，用以運錨。排上建有兩排房屋，中間空出一條街道。在排的一端堆土成菜圃，以種蔬菜。長江木排並非一水運工具，本身是運輸木料，順水而下，只要到達目的地後，將船體解散，便算達成了任務(註1)。這個長江的木排是近百年來的運輸工具，其概念可能也是來自古代台灣原住民的聚落型航船——「雞籠」。

根據《中國船譜》云：「木排、竹排(竹簰)由多根樹幹或竹竿捆紮一起而成，沿江河順水漂流而下，用來從上游往下游運送東西。木、竹排用的材料自身往往就是被運送的原材料。」此云「長江木排」之類的浮筏。又云：「木排、竹排配上槳、櫓、篙，有的架上風帆，發展成各種各樣的筏。這種筏可以控制方向，不再隨水漂流；有些筏，如帆筏，還可利用風力作遠端航行。有人認為古越人在四千年前就乘帆筏，東經台灣越過太平洋波里尼西亞等群島，抵達美洲。」(註2)



長江木排的概念可能來自古代台灣原住民的聚落型航船——「雞籠」

這些敘述與台灣原住民早期所使用的「雞籠」相同。現在已有證據顯示美洲原住民一部分來自波里尼西亞，然而波里尼西亞人被證實來自台灣。由此可知，木排前身的「雞籠」才是台灣的姆人移居包括波里尼西亞的南島民族之運輸航船。

現在中南半島的越南和泰國，在河濱或海邊的淺水處，蓋有木材連結成為水上的房屋，亦稱為「雞籠」。日月潭畔屬於平埔族的邵族，古代曾於潭水上鋪設木材，在其上覆土種水稻，叫做「浮田」，清朝以前的文獻就有記載。現代仍在水面上鋪設大面積木板，而在其上從事各項活動，例如祭祖。這些設施，可以證明引用台灣原住民「雞籠」之原理。

因此，我們可以用「雞籠」來稱呼古代從台灣遷徙出去的南島語族所駕馭的「海上運輸型船屋」。有了「雞籠」，才有南島民族的擴散。根據口傳歷史，古代在社寮島(今和平島)經常有一批批的「雞籠」蓄勢待發，前往南洋；社寮島古代亦稱為「雞籠」。

鄭和船隊可能就是「雞籠型帆筏」

明初盛事「鄭和下西洋」的壯舉，由於資料稀少與謎樣的事跡，從做為航行工具的「鄭和寶船」本身相關的問題來探討，如尺度、船型、建造地、方法、技藝、所費時間等，令人費解。近九十年來，常有爭論，論者觀點不同，而結論各異，莫衷一是。一四〇五年鄭和下西洋所用的「鄭和寶船」船型，根據明史記載，長有四十四丈(約 140 公尺)，寬有十八丈(約 57 公尺)，共有六十二艘，其餘中小船隻還有百餘艘。並且以歷史古航道測深及艦隊泊駐的港深資料，來推測寶船吃水為八公尺，一般以為是泉州出土的宋船為範式，從而得出結論：鄭和寶船中最大的帥船屬於「福船型」(即大型木造帆船)，並可能是在福建造的。

但是，根據對中國船舶深有研究的國立海洋大學曾樹銘教授曾做過詳細的研究(註 3)；根據其資料顯示，鄭和寶船建造不超過八個月，遠不足建造木造大帆船的所需時間；寶船建造場地在三叉口草鞋夾之造船廠，舊址之現狀調查顯示，寶船場中保村之七個作塘，現成為水塘，深一點四公尺，不可能建造吃水八公尺的寶船；而且將士卒及產婆、老婦、農夫、醫師等計二萬七千八百餘人，曾到達馬來亞半島的滿刺加(即麻六甲)建立據點，居住年餘。為

符合實際狀況，曾樹銘認為「鄭和寶船」應該是「長江木簰」型的帆筏，到達據點後，將帆筏本體的木、竹解散，用做造屋的建材，出發前再拆屋重組帆筏，如此才能具有結合攻擊、運補、居住、藏寶、修理、防禦、醫療、休閒等的功能。這種帆筏不僅容易製造，而且保證不會沈沒的特性，是在茫茫大海中最佳的運輸工具。此論倘若獲得證實，「鄭和寶船」應屬「雞籠型帆筏」。

註

1. 凌純聲著，〈中國古代與南美西岸水運工具的比較研究〉/《中央研究院民族學研究所專刊》第十六集，1970年，P. 41-42。
2. 彭德清主編，《中國船譜》，香港經濟導報，1988年。
3. 曾樹銘著，〈船〉/《中國造船學刊》第卅一期，中國造船學會，1989年。