

跨越時空
Ipanga Na 1001

| 達悟的文化造船譜 |

目錄

序 4

造好了船，怎麼不划呢？一趟從蘭嶼到台灣的拼板舟旅程

林建亨

asa·Tao的造舟與划船 6

- 族群/環境與空間
- 漁團/船團：達悟成年男子社群
- 造拼板舟：材料與採集
- 造船敘說：禁忌與詮釋

adoa·跨越號！達悟的文化造船譜 16

- 跨越號的產生
- 跨越號的動態現場記事
- 跨越號的勞動詩歌

alto·跨越號的旅程 81

- 上岸之後
- 航向世界

序「造好了船,怎麼不划呢?一趟從蘭嶼到台灣的拼板舟旅程」

所有的記憶與回憶,都在歌謠裡了。18年來,每每回想起跨越號的旅程,歷歷在目依然如夢。「最後終於了解,什麼是真正的夢想? 真正的夢想就是完成以後,回頭看去,仍然像是一場夢。」

蘭嶼,是一座充滿著「魔力」的島嶼,令人著迷=迄今35年的來去,許多長輩已然逝去,許多好友,一起從年少到鬢髮蒼白而我們依然一起面對著、思考著這座運命多舛的島嶼該走向何方。

Ipanga na 1001**跨越號**,在2007年划向台灣之後,一直扮演著蘭嶼大船文化與台灣社會溝通的介面。在政府對文化資產的重視,以及未曾停歇的學術研究不斷投入,讓這艘大船能持續的划向未來。感謝2007年一起划向台灣的摯友郭建平,至今仍教導著我對達悟文化的理解與認識。也感謝臺北藝術大學文資學院許勝發老師的邀請,參與達悟相關研究計畫的持續探索最後,感謝海洋文化委員會對於達悟海洋文化的關注與重視開啟了島嶼台灣的文化海洋讓我們能不斷地繼續划,一起划,航向未來。 _____ 林建亨



asa·Tao的造舟與划船

雅美族(達悟族,Tao)是台灣原住民族之一,主要分布於台灣東南方的蘭嶼島。這座由火山噴發形成的安山岩島,面積約45平方公里,島上的自然環境深刻塑造了達悟族的生活方式與文化,並使其建立了以海洋為核心的生態系統和社會結構。

族人自稱為tao du ponsu,意指「島上的人」,而他們所居住的陸地稱為ponsu no tao(人之島)。該島周圍的海域與台東海岸最接近,距離32海浬,南方約80海浬處則是菲律賓的巴丹群島。整體島嶼地形為中央部分為高起之山峰丘陵地,僅沿海岸為平緩坡地。擁有一座小火山口湖泊,當地人稱之為ziwawa no anito(惡靈的海)。

達悟族的文化根基深植於海洋中。族人以捕魚和狩獵飛魚為主要生計活動,每年飛魚洄游時,成年男子會集體出海,利用傳統的拼板舟(cina tk'elang)進行捕魚。這些活動不僅涉及生產,也富有深厚的社會與文化意義,強調部落內部的合作與集體凝聚。每個達悟族家族都有自己的果園範圍,範圍內的樹材被視為家族財產,是製造拼板舟的重要材料,族人會透過對樹木的標記與管理,確保家族對自然資源的掌握和使用。

達悟族與菲律賓的Ivatan族在語言與文化上具有親緣關係，這表明他們在遷徙歷史上與這些族群有某種連結。自大航海時代起，蘭嶼就出現在西班牙海圖上，當時稱為Botel Tobago，後來經清朝與日據時期文獻記載，改稱為紅頭嶼，直到戰後才被國民政府命名為蘭嶼。然而達悟族仍然稱其為ponsu no tao。目前蘭嶼共有六個主要村落，分別為Imoluod（紅頭）、Ilaley（漁人）、Yayo（椰油）、Ilalaley（朗島）、Ilanmilk（東清）及Ivalinu（野銀），而每個村落都以礫石灘岸為港灣，方便傳統的拼板舟進出海域。



參與本書紀錄的主角「跨越號」製作與划船的族人
即是由上述六社部落族人集結組成的隊伍

漁團/船團：達悟成年男子社群

達悟族的漁團或船團不僅是捕魚合作的單位，也與族群的社會結構密切相關。達悟族屬於世系群社會 (lineage-based society) 這種社會結構以父系或母系血緣世系為核心，將族人劃分為不同的家族或氏族。每個世系群擁有自己的名字、傳統和責任，並在部落內部擔任特定的角色與職責。在漁團的組織中，成年男子通常依照血緣或世系群來組成隊伍，這樣的安排不僅體現了社會結構，也強化了家族間的聯繫與責任感。船團中的成員大多來自相同的世系群，他們的合作不僅是為了生計，還承擔著維繫家族與部落間關係的功能。這種合作模式有助於維持族群的內部穩定與和諧，並通過世系群的傳承，確保文化與造船技術得以延續。

◎ 造船對達悟成年男子的意義 ◎

在達悟族社會中，造船（拼板舟的製作與航行）對成年男子而言，具有深遠的文化和社會意義。拼板舟不僅是捕魚工具更是成年男子生存技能、文化認同和社會責任的象徵。能夠建造拼板舟代表著男子具備了承擔部落責任的能力，是進入成年和成為部落重要成員的標誌。達悟族的捕魚活動主要針對洄游的近海魚類，尤其是飛魚。拼板舟的建造過程需要精湛的技術，且對海洋的深刻理解。這些舟艇通常長度在幾公尺之間，適合用於蘭嶼周邊海域捕捉飛魚等近海洄游魚類。成年男子從長輩那裡學習造船技能，這一過程不僅是技術的延續，也強化了部落的集體意識和社會凝聚力。造船技術的傳承，使部落內的男子能夠準備好承擔部落的責任，並且維繫與自然和海洋的緊密聯繫。

造拼板舟：材料與採集

拼板舟的建造，是達悟民族的物質文化知識、是科學、是工藝技術。拼板舟的儀式是信仰，也是文學、是音樂、是藝術。拼板舟的勞動生產，是社會組織、是部落政治…。拼板舟，是文明的裝載、移動；航向海平線的後面，讓想像的遠方成為眼前；拼板舟，是達悟民族的歷史；拼板舟，什麼都是…。蘭嶼的大船文化幾乎是整個達悟民族從生理生計到心理信仰與宇宙觀的集合體。

從船的靈，回到每一塊船板，從船板回到每一棵樹，從樹回到一座森林。森林的「自然而然的存在」自古以來，一直啟發著來自達悟族人的創造力，而不只是一直以來既有或已知的規範與分類，或謂知識體系的理解與分析的能力。

拼板舟對達悟族人而言,是海上生計及儀式活動中相當重要的工具。達悟族的拼板舟除了造型優美,顏色簡單、典雅外,運用島上多種木材製作的智慧,除了體現出林場間父子工藝技術的傳承外,和船有關的祭典儀式亦彰顯出族人象徵地位的社會意涵。大船落成下水禮是男子凝聚家庭與家族成員、擴展社會關係的方式之一。招飛魚祭時,大船成為部落中家族合作的表徵。拼板舟的建造除了對蘭嶼當地有深厚意義外,在南島語族的遷徙與發展中,船具本身也有著相當重要的份量。

拼板舟常代表蘭嶼達悟族的文化圖像,像是象徵船眼睛的圓形圖騰,廣為用作代表達悟族或者台灣原住民意象。達悟族人的拼板舟可分1-3人小型的tatara (小舟統稱)與6人以上大型的cinat'kelang而cinat'kelang在族語的語境指涉為:拼板大船在捕魚的集體勞動時,漁團成員彼此之間的配合,是講究和諧一致的精神(syapan Suzong, 1996訪談)。達悟拼板舟的船身,大船是由27塊板子組成小船是由21塊板子拼成,每塊板子都按照它所在的位置及功能差異來選擇不同的材料,船身的不同結構分別由不同木材的拼版所組合。大船船底龍骨要選擇質地堅硬、耐腐耐磨、不易反翹的木材,如台東龍眼、蘭嶼赤楠、蘭嶼福木等而具有寬大板根質地輕軟的台灣膠木、麵包樹則是船舷側板的主要材料。蘭嶼的植物區系乃為台灣本島、琉球列島及菲律賓植物區系的匯合地帶,每一片船板間的削製、銜接及各個步驟都必須考量木材的性質。船身線條的修整及雕刻,須展現蘭嶼人豐富的自然知識與工藝技術,同時也應表現出蘭嶼人對船的情感。製作大船的過程需要謹守許多禁忌,包括時令、言語、食物、事故、人地點等,而雕刻船的禁忌又比不雕刻的白船嚴格許多。達悟族的大船是承載人和神的用具,是族人連結陸地與海洋的媒介也代表著肯定生命、否定死亡的祭壇。而船的空間容

納了飛魚人和神的載體，在達悟家屋落成禮儀式的古謠中，家屋被隱喻為大船，由此可知拼板舟與達悟族整體文化息息相關。

造船敘說：禁忌與詮釋

蘭嶼與達悟族的拼板舟文化，深深根植於當地的歷史與社會結構中，對於族人來說，船不僅是日常生活中不可或缺的工具更是連結過去與未來、個體與集體、自然與文化的紐帶。在這樣的背景下，「跨越號」的出現，跨越原有文化禁忌、跨越原來各有所屬的世系及漁團，完成船與划行。郭建平、謝保芳、郭考順、謝福生、黃碧風、黃光德，是當年參與划船的族人，通過各自對「跨越號」參與經歷與反思，從十四人的大船敘說，展現蘭嶼拼板舟文化如何在禁忌與現代化的挑戰中持續存在，並如何與當代社會的變遷相互作用，探索著傳統與現代的融合與延續。

蘭嶼的拼板舟文化除了造舟技術，它更深刻地反映了達悟族的世界觀與社會結構深層的關聯。達悟族的船團是以家族為單位組成的，成員通常是直系親戚，但若家族人數不足，也會邀請較遠的親戚加入。在過去，蘭嶼的男性會早婚並依靠海洋維生，這促使他們建造船隻，維持生活。謝保芳提到，蘭嶼的船隻並非僅屬於個人，而是家族與社區的共有財產。他的父親雖然只造過一艘船，但這對他來說仍然是家族的一部分。而他自己也積極參與社區發展事務，並為此帶領過族人集體造船。

拼板舟是家族歷史與情感的載體，是家族凝聚力與傳承的象徵。黃光德說造船謹守的禁忌與規範並非空洞的儀式，而是與家族社群及自然環境的互動密切相關。對郭考順而言，船的意義遠超過交通工具的簡單功能。他回憶起童年時，與父親和兄弟們一同建造拼板舟的情景，這些活動不僅是對技術的挑

戰，更是對家族內部禁忌與傳統的尊重。尤其是在造船過程中對某些細節的堅持，便是對傳統禁忌的遵守。例如，木頭材質的選擇製作工序的安排，甚至是船隻的形狀與部件，都有其文化意涵和社會規範。船隻的建造需要經過精確的測量與分工，且每一塊拼板的組合都蘊含著族群的智慧與信仰。這些規範和禁忌不僅是對技術的要求，更是家族與社群精神的體現。當郭考順回顧父親郭戶由的造船經歷時，他深知，這些船隻的製作不僅是一項技術挑戰，更是文化的再創造。這些傳統技藝，隨著時間的推移，仍然保持著極高的文化價值。對他而言，每一艘船的建造過程，不僅是一項技術的傳承與團體世系的觀察，更是一場文化儀式，代表著族人與大海的共生關係。



隨著社會變遷，這些傳統禁忌逐漸與商業化與現代觀光業交織。現代化雖影響了傳統行為，但達悟族人仍然會在如飛魚季的場合，繼續傳統的造船與划船活動。謝保芳提到，儘管有些人對傳統活動持保留態度，但他自己依然堅持保護和維護這些文化。

郭考順記得當時在蘭嶼到台灣的划大船活動中，他沒有過多的擔憂大船會否成功划到台灣，而是抱著想要參與並為自己和後代留下珍貴回憶的心情，他視參與傳統船的建造與划船是一場心靈和體力的洗禮。那次的活動，讓他不僅體會到了海洋

的挑戰，也讓他感受到拼板舟與蘭嶼人之間緊密的情感聯繫。且他認為傳統拼板舟的價值，不能因現代船隻取代傳統拼板舟功能而被忽視。他指出，現代機動船的便捷性確實改善了生活，但這些船隻缺乏傳統手工製作和雕刻的工藝，而傳統拼板舟則代表了達悟族人與大海之間不解的情緣和文化的象徵。他強調，儘管現代族人對造船的熱情不如以往，但仍有一些年輕人願意投入其中，學習並傳承這項技藝。

蘭嶼傳統拼板舟文化與觀光業的融合成為一個不容忽視的現象。郭考順提到，儘管觀光船的出現使得傳統船文化面臨變遷，但他認為這是一種將拼板舟文化推向世界的機會。他強調，傳統船的雕刻和製作技藝，是達悟族文化的一部分，應該得到保護並向外界展示。然這樣的平衡並非容易達成。傳統文化的逐漸衰退，讓年輕一代對這些技藝的興趣逐漸減少，且許多人對於投入大量時間與精力來製作傳統船隻感到猶豫。郭考順擔心，如果沒有更多的年輕人願意承擔這項工作，傳統的拼板舟文化可能會逐漸消失。

謝保芳早在三年前就開始思考傳承問題，兩年前開始與子女討論並著手進行。雖然他並未直接和子女一起造船，但子女偶爾會來幫忙。現在謝保芳和他的三個兄弟共同參與造船，希望能將這些傳統的知識和文化傳承給下一代。他並強調這不僅是為了自己，而是為了後代。他和哥哥們都在積極保護和栽培能夠用來造船的樹木。

郭建平在討論達悟族的拼板舟文化時也提到，儘管現代化的影響使得拼板舟的製作過程經歷了一些調整，但傳統的製作方式和使用方式並未發生根本改變。他指出，拼板舟的文化背後有著嚴格的規範和禁忌，這些規範深深植根於達悟族的日常生活和社會結構中。

在現代化的進程中，儘管一些長輩選擇突破傳統的限制，製作更大、更具現代感的拼板舟，但這樣的行為也帶來了文化的衝突。郭建平認為，這些變化並未改變達悟族船舟文化的核心價值，但也需要在文化的適應和再創造中進行深刻的反思：參與拼板舟製作的不同世代（從中生代到年輕一代）對此的理解與接受度不同。他觀察到，較年長的族人會堅守傳統規範，而中生代和年輕人則可能在無法完全理解的情況下，繼續參與並接受現代社會帶來的變化。他指出，對年輕一代而言，儘管他們參與了拼板舟的製作和使用，但他們對於其中深層的文化禁忌和儀式的理解並不深刻，更多的是基於物理和情感上的參與。

黃碧風分享了自己第一次成功划船到台東的故事，及其對傳統文化的看法。他提到，這次活動讓他想起祖父母的時代，並且突破了許多蘭嶼人的禁忌。他當時參與了朗島村的首艘大船，出發前的緊張心情、與家人分離的孤獨，以及划船過程中的挑戰和困難，讓他記憶深刻。雖然他們最終成功抵達台東，但到達後的冷淡和無人迎接讓他感到失落。這個經歷讓他更深地理解了達悟族人對文化禁忌的重視，並對年輕人缺乏對傳統文化的尊重表示擔憂。

黃碧風從自己學習造船的經歷強調，拼板舟的建造不僅僅是技術，更是文化的一部分，現由於身體狀況的限制，他無法繼續造船。他還說到，儘管現代年輕人可能無法完全理解古老儀式的意義，文化的禁忌和儀式仍然在達悟社會中有著深遠影響。

他與郭考順觀點一致，表達了希望將蘭嶼的拼板舟文化推向國際的願景。他認為蘭嶼的文化應該向外界展示與延伸交流，尤其是與菲律賓巴丹島的歷史聯繫，可以通過文化交流來

促進經濟發展並吸引遊客。他鼓勵年輕人積極參與並規劃未來的發展，特別是希望將蘭嶼的文化推向世界，讓更多人認識和了解這個達悟族的文化遺產。

蘭嶼的拼板舟文化，無論是傳統的拼板舟製作還是現代的船隻使用，都反映了當地居民與大海之間的深厚關聯。當年參與者的回憶與見證，我們看到了文化如何在現代社會中進行適應與再創造。儘管面臨諸多挑戰，這些大船的製作和使用依然承載著深厚的歷史和文化意義。從家族的傳承到社區發展協會的協作，從禁忌的遵守到文化的重構未來，蘭嶼的拼板舟文化將在傳承與創新中持續發光發熱，讓這份獨特的文化遺產在當代社會中綻放光彩。





朗島部落耆老syapen Ngalai (施清嶼)將這艘大船取名為Ipanga na, 1001跨越號。ipanga na是達悟語,有跨起、航行之意;動詞是ingana nga na,意指「從這裡到那裡,再到那裡去。」船被賦予的期望不只是空間地理的跨越,同時也是文化的跨越。打破過去從蘭嶼划至綠島的紀錄,跨越號的航行計畫「和傳統的漁團沒有直接的關係,是跨漁團跨部落的」。「ipanga na 1001跨越號」,長1016公分、寬170公分、高270公分,由以龍眼、欖仁舅、麵包樹、綠島榕、大葉山欖、蘭嶼赤楠等木材近六十塊木板拼成,可乘坐十四人。跨越號在2006年11月開始建造,邀請了五個家族漁團的參與,在2007年5月正式完工。

2007年6月29日自蘭嶼朗島啟航,由蘭嶼六個部落四組人以接力的方式,分四階段,5百多公里的航程,187人次參與划船。於海上光輝散發擴散之餘,在北部上岸之後的「跨越號」以移動博物館的概念為隨船展示的計畫,台灣島內陸上行舟三年。

2010年3月9日中午,抵達國立清華大學人文社會學院圖書館後,成為清華學院特色課程「跨界與探索」課程的逐夢題目。課程以「像海一樣思考」為理念,結合大船文化與海洋文化進行三學期之後,停泊在新竹的「跨越號」靜靜地陪伴學子已有十八年。



開始

在達悟族社會中，每個家族都有屬於自己的果園，並且園內的樹木也歸該家族所有，樹木被視為一種財產。樹木的擁有者會從樹苗開始為其標記並進行終生管理，並利用樹木來製作生計所需的工具、儀式用的拼板舟、房屋以及其他日常生活用品。他們會在樹上刻上獨特的標記，以示這棵樹有主人並告知其他氏族成員。


製造跨越號ipanga na 1001拼板舟使用的23塊木板資訊如下：


<p>編號: 1 姓名: 施泉秀 Shyaman Japakten 家族名: sira du ilawud 樹名: 綠島榕 anongo 樹齡: 約40年 樹材地點: ji zow gen 地點涵意: 在高處往下看的地方, 意即位於高處。 生態環境: 山谷的向陽處 記號: ㄥ</p>	<p>編號: 5 姓名: 鍾海龍 Sinpan Dawan 家族名: sira du nuiye 樹名: 麵包樹 cipoho 樹齡: 約35年 樹材地點: du ji da lan 地點涵意: 另外一個腹地。 生態環境: 迎風 記號: ㄣ</p>
<p>編號: 2 姓名: 杜明盛 Sin Yiwan 家族名: sira du nuiy 樹名: 麵包樹 cipoho 樹齡: 約20年 樹材地點: do reia gan 地點涵意: 往山上途中會暫時停下來吃早餐之處。 生態環境: 溪溝 記號: ㄣ</p>	<p>編號: 6 姓名: 鍾茂害 Shyapan Mahoklip 家族名: sira du nuiye 樹名: 麵包樹 cipoho 樹齡: 35年 樹材地點: du ji da lan 地點涵意: 另外一個腹地。 生態環境: 迎風 記號: ㄣ</p>
<p>編號: 3 姓名: 鄭馬羅 Sin Alangen 家族名: sira du nueiy 樹名: 綠島榕 anongo 樹齡: 約45年 樹材地點: du key pan 地點涵意: 很多樺仁剪樹種的地方。 生態環境: 稜線 記號: ㄣ</p>	<p>編號: 7 姓名: 施拉散 Shyapa Japaktea 家族名: sira du canalan 樹名: 麵包樹 cipoho 樹齡: 約22年 樹材地點: du fu nakaged 地點涵意: 很多藤蔓的地方。 生態環境: 向陽 記號: ㄣ</p>
<p>編號: 4 姓名: 郭基任 Shyap Atugaan 家族名: sira du ilawod 樹名: 麵包樹 cipoho 樹齡: 約28年 樹材地點: du fa nakaged 地點涵意: 很多藤蔓的地方。 生態環境: 向陽 記號: ㄣ</p>	<p>編號: 8 姓名: 邱金平 Shyapan Lidasen 家族名: sira du iato 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約20年 樹材地點: du ji zowgen 地點涵意: 在高處往下看的地方, 意即位於高處。 生態環境: 山谷的向陽處 記號: ㄣ</p>





<p>編號: 9 姓名: 謝加輝 Shyapan Meylamn 家族名: sira du ilawod 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約21年 樹材地點: du ji masiek 地點涵意: 要到那個地方之前, 要抱著謹慎小心的心態。 生態環境: 向陽 記號: ㄚ</p>	<p>編號: 14 姓名: 郭基任 Shyap Atugaan 家族名: sira du ilawod 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約25年 樹材地點: fa nakaged 地點涵意: 很多藤蔓的地方。 生態環境: 向陽 記號: ㄚ</p>
<p>編號: 10 姓名: 鍾本由 Shyapan Umisen 家族名: sira du nuey 樹名: 綠島榕 anongo 樹齡: 約45年 樹材地點: ji me nama za fang 地點涵意: 最高山。 生態環境: 稜線的向陽 記號: ㄣ</p>	<p>編號: 15 姓名: 施拉散 Shyapan Jibondo 家族名: sira du canalan 樹名: 麵包樹 cipoho 樹齡: 約20年 樹材地點: fa nakaged 地點涵意: 很多藤蔓的地方。 生態環境: 向陽 記號: ㄚ</p>
<p>編號: 11 姓名: 陳木山 Shyapan Fagiuytan 家族名: sira du naey 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約28年 樹材地點: ji pe layen 地點涵意: 要到達那個地方前需要爬一大段的上坡路 等到達時, 腳步疲累已經呈現一拐一拐的狀態了。 生態環境: 稜線的向陽 記號: ㄣ</p>	<p>編號: 16 姓名: 謝加輝 Shyapan Meylamn 家族名: sira du ilawod 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約21年 樹材地點: du ca moamawan 地點涵意: 很多種果樹的地方。 生態環境: 迎風且向陽 記號: ㄚ</p>
<p>編號: 12 姓名: 施拉散 Shyapan Jibondo 家族名: sira du canalan 樹名: 綠島榕 anongo 樹齡: 約43年 樹材地點: ji zow gen 地點涵意: 在高處往下看的地方, 意即位於高處。 生態環境: 山谷的向陽 記號: ㄚ</p>	<p>編號: 17 姓名: 邱金平 Shyapan Lidasen 家族名: sira du iato 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約20年 樹材地點: du a neto 地點涵意: 很多祖靈anito聚集的地方。 pp意即陰森的地方。 生態環境: 山谷 記號: ㄚ</p>
<p>編號: 13 姓名: 鍾茂害 Shyapan Mahoklip 家族名: sira du nuiye 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約24年 樹材地點: du ji da lan 地點涵意: 另外一個腹地 生態環境: 迎風 記號: ㄚ</p>	<p>編號: 18 姓名: 江民軍 Shyapan Mananon 家族名: sira du raraan 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約25年 樹材地點: du ca fan 地點涵意: 時常去的地方, 意即鄰近部落之處。 生態環境: 向陽 記號: ㄚ</p>
<p>編號: 13 姓名: 鍾茂害 Shyapan Mahoklip 家族名: sira du nuiye 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約24年 樹材地點: du ji da lan 地點涵意: 另外一個腹地 生態環境: 迎風 記號: ㄚ</p>	<p>編號: 19 姓名: 郭基任 Shyap Atugaan 家族名: sira du ilawod 樹名: 欖仁剪 itap 樹齡: 約20年 樹材地點: du ka fifisnan 地點涵意: 很多大石塊的地方。 生態環境: 溪溝 記號: ㄚ</p>



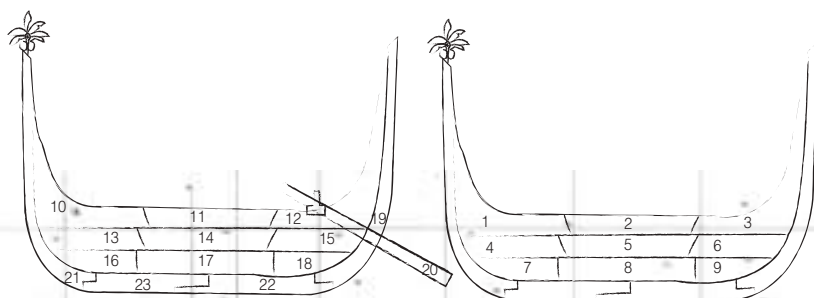
編號: 20
 姓名: 施泉秀 Syhaman Japakten
 家族名: sira du ilawud
 樹名: 白榕 tapa 樹齡: 約50年
 樹材地點: du a raenmayu
 地點涵意: 形容溪流很深。
 生態環境: 溪溝
 記號: 

編號: 21 單 Shyapan Mananon
 家族名: sira du raraan
 樹名: 欖仁剪 itap 樹齡: 約20年
 樹材地點: du ca fanatoan
 地點涵意: 很多大岩石的地方。
 生態環境: 迎風的溪溝
 記號: 

編號: 22
 姓名: 郭基任 Shyap Atugaan
 家族名: sira du ilawod
 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約30年
 樹材地點: du fa nakaged
 地點涵意: 很多藤蔓的地方。
 生態環境: 向陽
 記號: 

編號: 23
 姓名: 王比亞 Shyapan Manain
 家族名: sira du canalan
 樹名: 台東龍眼 acai 樹齡: 約30年
 樹材地點: ka neu iaen
 地點涵意: 很多椰子樹的地方。
 生態環境: 迎風且向陽
 記號: 

而這23塊木板，在跨越號的配置，因為樹木質地之故，分配位置如下：





第二層板製作



第三層板製作



拼板舟船體雕刻上色





跨越號完成並試航



IPANGANA 001

跨越號！達悟的文化造船譜

跨越號的動態現場記事(整理/撰寫:萬蓓琪)

划大船：從做夢開始

計畫總是從紙上談兵開始，那時候很天真地打開了Google Map，這樣估計著：從蘭嶼出發，預計八月底前抵達台北。計算划行日25天，預備日10天，共計35天。

「預計劃行25天」設想前提是，「單日航程平均約25 km」「大船乘員每日12人 替換手4人，每航段計16位達悟族人與其他參與的台灣船員」。

不過事情從未如預期那樣，「每日航程25公里」是不可能的。出發的第一天，從蘭嶼抵達台東南濱海灘，就超過了一百公里。除去各種路上海上的交通往返轉換與人員調度，最終我們用了八天在海上的時間，從蘭嶼抵達了台北。那年，我們一起渡過了一個如此難忘的夏天，即使每段航程都如此忙亂，當時的部落格「Keep Rowing繼續划」也還記錄下了一些可以記得的片段。



航程計畫<< KEEP ROWING 繼續划

KEEP ROWING 繼續划，2007的海洋練習曲...

蘭嶼的大船文化，幾乎是整個達悟民族從生理生計到心理信仰與宇宙觀的集合體。近半個世紀以來，在與外界緊密互動的民族歷史經歷與遭遇中，到二十世紀末時，大船在蘭嶼幾近式微沈寂。在現代經濟方式的衝擊，氏族漁團的青壯勞動力被台灣的資本市場吸納，老一輩長者無能為力負荷大船建造的一切所需，只能看這舊船腐朽裂解，在每年呼喊飛魚的招魚儀典時，感嘆空盪的港灣而無大船的身影。2001年時，我們與村裡的族人，帶著從島上森林伐取的樹材，一起到台中的自然科學博物館，建造了一艘脫離傳統氏族漁團組織的十人大船之後，陸續的相關文化單位、鄉公所都以購買或補助的方式讓部落社區建造大船，做為文化展示或社區共用的大船。在這段過程中，每個村落都有過幾回的大船下水落成的盛事，大船文化也逐漸的在年輕世代族人的感知中被喚起然而，深沈的文化禁制規約依然在老年與中壯世代的內心深處運行，處於傳統文化與現代性交會的時刻裡，大船文化中的漁團組織、禁忌規範都是族人在這過程中，必須面對許多變或不變的選擇.....。當年我們詢問父親：”可以到台灣造大船嗎？makanyou (禁忌) 怎麼辦？”父親也細詢了為何要去台灣造大船的用意.....？”給台灣的人看，也讓他們了解，大船不只是美麗而已，而是還有我們的智慧與能力！我們回答。沈思後的父親給了我們一個說法：”台灣又沒有我們的鬼(anito)，你們想那麼多做什麼？”之後，那一年我們順利的完成了一艘向台灣展示的文化大船.....。



就在完工的當時緊接而來的是：「做好了船，怎麼不划呢？」於是五年後的今天我們想與台灣的朋友分享一件事：船，不只是被展示的，更是可以航行的，我們將拜訪台灣……。

實踐造舟、航海划到台灣的過程，種種關於達悟海洋文化的內涵除了可見豐富具體的達悟族人生活行為模式之外也將碰觸到達悟民族的海洋文化中，最深沈的禁忌與規約的運作體系。面對古典的文化制約與現代性的衝擊，族人在這樣的計畫操作與航海的旅程中，會如何看待、思考、調適與認知？這是一個一半傳統，一半現代；一半台灣，一半蘭嶼的議題，也是一個古典與現代，生活與信仰互相滲透互相融合的文化案例。它不只是族人對過去的造舟工藝、航海知識能力、毅力與勇氣的再試煉；也是族人以文化主體意識的表現來航向未來的啟航。

參與造舟的成員與參與航行的成員，將會有不同世代達悟族人，他們各自對文化運作規約有不同程度的認知與見解。傳統世代的長者，對於禁忌有深刻的體認，言行嚴謹恪守規範，達悟文化在這一個世代中，持續著古典的優雅氣質；但在近十年的核能廢料與國家公園議題中，他們也展現的對時代變遷中的敏銳理解能力與睿智。傳統的文化知識與智慧，是他們真實的生命經歷，建造過的一艘艘的大船，正是他們生命的刻痕。造舟團隊中的長輩，除了在造船的經驗與能力的傳承，也深刻的感受著現代化對達悟族的衝擊，而思索著應對之道。



而對於中壯世代的族人，他們都或多或少的經歷過台灣社會的洗禮，承受著時代變遷的撞擊。傳統與現代的交互作用間他們謀取各種生活資源的可能，做台灣的建築工，也是傳統海洋生計的熟練者；這次他們參與造舟、航行，為賺取工資，也為參與一個未曾有過的文化行動；他們是達悟文化現代性過渡的中堅，他們又是如何來看待文化轉為意識化的知識或產業時規約與禁制又該當如何擺放？而更年輕的青年世代，是對現代性理解大於傳統認知的一代；在日漸積累的文化自信中，他們安靜的學習著造舟，傾聽老人長輩的話語，也默默的等待出航.....。

最後，是台灣的參與者，有熱情的文化體驗者，或具體或浪漫，但對海洋與蘭嶼大船有所嚮往，這也是計畫中的重點，提供一個異質文化者的身體與心靈一起的文化穿越之旅，除了在他們身上或許可以丈量一個真實與浪漫的距離之外，他們也將會是達悟海洋文化的見證者。



航程分段規畫

我們預計將於2007五月至六月期間啟航，首航至台東停泊並到國立台灣史前文化博物館進行隨船展示為第一段航程；第二段航程為台東至宜蘭傳統藝術中心；第三段為宜蘭至基隆港，再沿北海岸、淡水河口進入台北市到國立台灣博物館展示。



(空照圖取自Google Earth)

最慢於2007年8月底東北季風前抵達。估計划行日數為30-35天視氣候與展示安排調整並調度人員。2007年八月底前預計划行至台北市計算划行日25天 預備日10天 共計35天單日航程平均約25 km大船乘員每日12人 替換手4人每航段計16位達悟族人與其他參與的台灣船員。

第一段 蘭嶼至台東 80km # 1天

第二段 台東至花蓮 # 6天

富岡10km—東河25km—成功15km—三仙台8km—烏石鼻7km—長濱17km—彰原10km—秀姑巒溪口10km—石梯坪5km—豐濱12km—磯碇國小14km—水蓮溪口10km—塩寮國小10km—花蓮溪口9km—花蓮漁港8km

第三段 花蓮至宜蘭 # 4天

花蓮港—七星潭20km—立霧溪口10km—和仁站13km—和平8km—漢本站6km—南澳溪口13km—東澳溪口13km—南方澳漁港15km

第四段 宜蘭至基隆 # 5天

南方澳漁港15km—龜山島26km—石城17km—南方澳漁港—冬山河口20km—頭城20km—大溪15km—石城8km—福隆沙灘16km—澳底5km—龍洞公園7km—鼻頭港6km—瑞濱10km—八斗港8km—海洋大學2km—正濱漁港2km—陽明海洋館5km

第五段 基隆至台北 # 3天

野柳15km—金山12km—石門9km—三芝14km—沙崙12km—淡水5km

A. (基隆河) # 2天

關渡7km—百齡橋7km—圓山2.2km—大直橋2.3km—塔悠路5.5km—康寧路5km—中興路3.5km—中山高1.3km—汐止3km

B. (淡水河-大漢溪) # 2天

關渡—延平北重陽橋6km—大稻埕碼頭4.5km—忠孝橋1km—華江橋1.6km—大觀街3.8km—三鶯橋20km

C. (景美溪) # 2天

華江橋—西園橋2.5km—華中橋1.8km—中正橋2.7km—永福橋1.6km—福和橋0.5km—世新大學3.3km—木柵動物園8.5km

第六段 八里至新竹 # 3天

八里渡船頭—台北商港5km—下厝坑7km—竹圍下海湖14km—大園潮音路9km—永安港21km—新豐外湖12km—南寮9km

第七段 新竹至台中 # 4天

香山12km—竹南9km—溪口4km—後龍14km—通宵20km—苑里8km—大甲8km—清水20km

第八段 台中至嘉義 # 4天

伸港22km—鹿港18km—芳苑19km—麥寮22km—台西25km—口湖12km—東石21km—布袋12km

第九段 嘉義至台南 # 2天

北門12km—將軍13km—七股12km—台南安平30km

第十段 台南至高雄 # 3天

興達港18km—左營漁港23km—哨船頭15km



第十一段 高雄至後壁湖 # 4天

中芸港25km—東港8km—枋寮21km—枋山15km—楓港10km—射寮15km—後壁湖港25km

第十二段 後壁湖至台東 # 5天

南灣8km—佳鵝公路25km—九棚港仔20km—大武25km—大溪14km—太麻里16km—台東南濱23km

(編：第六段之後的航程後來未實施計畫，至第五段B，跨越號上岸)

造船



木之一 2007/04/08

四月，參與造船的族人們選取了拼板舟需要的各種樹木，在島上開始了取材的工作。拼板舟的每個部位需要的木材特性不盡相同：船首船尾和側板要找到夠大的板根，可以削製弧度；船底龍骨的木材要堅硬耐磨，才能撐得住長期進出卵石海灘的考驗；船身要輕、有浮力...各種考慮都是民族智慧。

之二 2007/04/09

蘭嶼的山林地形其實十分陡峭。以前有人描述「蘭嶼像是一個倒扣的洗臉盆」，準確的描述了那樣的地形：除了窄窄的環島公路、和落在山腳近海邊的部落，往山上去的坡度陡升反過來說要帶木頭回來的路也就陡降。所以在山上選好的木頭，會就近在原地進行粗削，才往部落帶回來。



之三 2007/04/10

蘭嶼的山林地形其實十分陡峭。以前有人描述「蘭嶼像是一個倒扣的洗臉盆」，準確的描述了那樣的地形：除了窄窄的環島公路、和落在山腳近海邊的部落，往山上去的坡度陡升反過來說要帶木頭回來的路也就陡降。所以在山上選好的木頭，會就近在原地進行粗削，才往部落帶回來。

之四、之五 2007/04/25

在造船的過程中，最令（現代）人驚異的大約就是族人用斧的能力了。大至砍樹、粗削整理成型、小至木釘，每個人手上都是一柄斧，以難以想像的運用方式，完成各種精巧細緻的修整。



之六



之七

2007/06/04

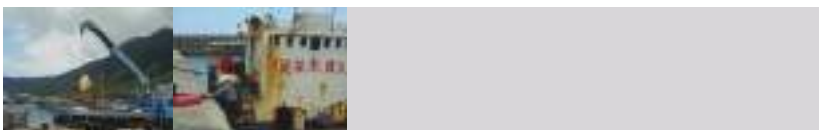
最後的船首裝飾



之八

2007/06/04

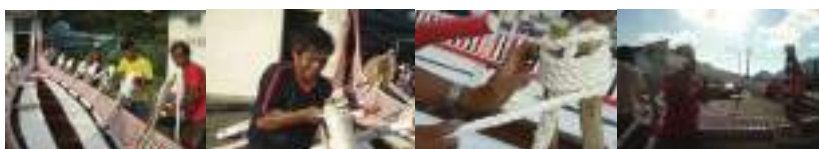
最後的落成準備，豬與芋頭送達



試航和練習之一

2007/06/05

最後固定槳的工作以及固定船舵



之二

大部分的準備工作就緒以後，老人家，殺豬、沾血、祝禱，消除一切厄運。

之三

向祖靈祝禱過之後，也要報告一下上帝。



之四 2007/06/06

走吧，去灘頭。造船的位置在朗島部落的後方高處，要穿過部落才會到海灘。

之五

人站在旁邊，船很大；到了灘頭，船很小。



之六、之七 2007/06/06

最後整理、決定下水試航了。



之八

短短的試航之後，造船的與划船的成員都突然消失在海灘。我們躺在涼台看著在豔陽下耀眼的大船，陸續有遊人經過問起這艘船的事。於是一時興起的撿了浮球，在上面寫了簡短的說明，哎，我們要開始划了喔。

浮球上寫著：大船是TAO傳統文化的中心。整個TAO的傳統生活都圍繞著船與飛魚。隨著時代的變遷，大船也面臨了摩登世界的挑戰。現在，我們造了這艘船，在黑潮和飛魚的季節裡，即將航向台灣。讓現代世界與大船，近身接觸。夏天，大船即將啟航。我們正在籌募航行基金，歡迎不限金額自由樂捐。



之九^{2007/06/14}

看球。那陣子，是王建民最熱的時候，孩子們四個有三個會穿著背號40的球衣在路上玩耍。第一次試航完的隔天原本也是說要來整整船、或著再試著划一次吧，不過早上都沒有人出現在灘頭，因為那天早上王建民有出賽大家都在家裡看轉播。



之十

第一次試航之後，陸續有一些「不太好划呢」這樣的喃喃自語。那天的棒球轉播結束之後，大家紛紛來到灘頭，研究自己用、的槳，「為什麼那麼難划呢？」



之十一

6月11日，這是原本預定就要下水了的前一天。再來試試



划出去之後，天越來越黑。因為發了新聞稿，進來了一些記者。自由時報、中國時報和聯合報，電子媒體的東森，以及原民台的攝影楊馬倫和化名為瑪瑪號的瑪蓋丹，都等在灘頭上。蘭嶼對台灣來說，是個太遠的地方。「你們要划船來台灣嗎？」這是件大部分人不知道該怎麼反應的事。好像是件什麼、不過卻也說不上來到底是什麼事。進來的記者，大部分人不知道什麼是漁團、和大船的關係，所以我們一時之間也有點說不清楚這船「和傳統的漁團沒有直接的關係」；有些人也搞不清楚拼板舟和獨木舟的差別。也有教會的刊物，開頭就問，「是信仰給你們的力量嗎？」這船其實也沒有突破什麼禁忌，就是大家一起來做了一件以前沒有做過的事；然後，船比較長就是了。總之，傾盆大雨之中，大船練習了一下就回來了。「下雨天划也不錯呢，不會被太陽晒。」划船的人說。汪洋大海之中載浮載沈，看的人和划的人都漸漸開始相信，我們是真的準備好了可以出發了。

之十二 2007/06/12

6月12日，傍晚的天氣看來還可以，公共船的划船手也在灘頭整理船。再過十天，6月23日蘭嶼要舉行聯合小米祭（或是很像運動會的聯合小米祭？）總之，聯合小米祭的時候，會有划船比賽。所以部落公共船的划船手，也在準備。「那就一起練習吧。」兩艘船都下了水。這是很久不曾有的景象了，兩艘大船在海裡並行著。不過，不是招魚祭，也不是一起出海捕飛魚



之十三 2007/06/14

這幾天雨下得真的很大。晚上，健平、建享和保芳召集造船的人和划船的人，在活動中心前開會。老人說，「六月蘭嶼的天氣啊，變幻莫測，好像很難捉摸；為什麼不選七月出發呢？七月的天氣，海面上像是倒了沙拉油那樣，選在那樣的日子裡出發不是比較安心嗎？」大家討論了很多關於出發的時間的問題。伴航船的船長周一宗帶著海圖和氣象圖來了。19日以前，天氣都不穩定，「因為要長程的航行，在海上的時間超過12小時如果要在這個星期出發，這之間一定會在海上遇到雷雨胞。」那樣的雲層形成得很快，幾個小時就會忽然成形、下一場大雨然後就過了。「沒遇到就沒遇到，遇到了就是很大很大的雨。」我們原本想要聽聽老人的意見，不過老人同意了科學的意見。雷雨和鋒面過去之後，「就暫定19日凌晨出發吧。」這之間的這些日子，就來練習吧。





航行

之一出發 2007/6/25

每分鐘划35下 \times 60分鐘=一小時划2100下。2100下 \times 14小時=29400下。29400 \div 2組人=每人划了14700槳。29400下 \times 14人=總共划了411600 rows。80公里(蘭嶼到台東) \div 29500rows=每槳2.7118644.....公尺。中間的時候,「真的很想拖呢(叫機動船幫忙拖行)」,不是因為洋流太強,是因為太陽太熱。但是所有的人都沒有放棄。綠島一直在旁邊,忽遠又忽近,一直沒辦法擺脫。「看了很討厭啊,下次叫挖土機把它挖掉,還是拖去旁邊一點給它靠岸好不好。」14個小時之後,到了台東市海濱公園。「鬼很多的地方呢」,一定要manahui(驅惡靈)一下。

之二 衛星定位

逢甲大學的地理資訊中心聽說了這個計畫便加入為大船做了一個衛星定位追蹤的規劃,讓關心大船的人可以在線上看見我們在哪裡。這是6月19日大船從蘭嶼划到台東的軌跡,透過GPS定位追蹤後套在地圖上的結果。中間斷掉了一截,因為手忙腳亂的在進行船員換手的上上下下。



之三 出發和出發的中間，我們回家謝謝^{2007/06/30}

不管做什麼事，在部落裡最重要的是「分享」。船划到台東之後，我們回來了，殺豬、分芋頭，分給所有划船的人；也分給部落的其他人：「我們平安歸來。」聽說，划船的人回來的時候朗島全村都到開元港去接人。我們從富岡送他們上了船，遠遠的他們站在船頂上對我們用力的揮手和大叫。「船長都要罵人了我們還一直在船的外面。」那樣的興奮顯然一直回到蘭嶼。他們說，岸上的人很激動，船上的人也很激動。marun謝加輝說，「我有替他們禱告啊。『好多人、好多人，大家都哭了老婆小孩都來了，一直哭、一直哭。』他們互相manahui，驅除一切厄運，平安到家。」我們沒有跟上那盛況，不過那景象在我們回來殺豬的這時候遇見的每個人都不斷的這麼告訴我們。「只是划到台東呢，一直划到台北也沒問題了。」



那樣把肉的每個部位分成等量，每個人都要分到每個部位的一點，是達悟族分肉時的壯觀場面。皮、肉、骨、內臟……，「我要頭皮不要臉」，不可以，每個人都要分一點。

旁邊的托兒所還在上課，小朋友從窗子探頭出來看著那些血淋淋，一直說，好臭、好臭。不過大人們分的很開心，等一下煮了一起吃。



之四 準備再出發 2007/06/30

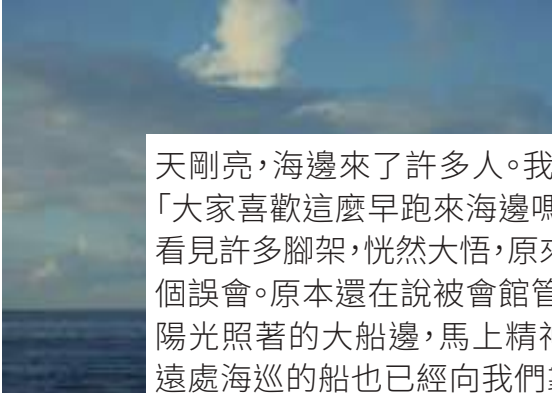
台東的太陽赤艷。航行到台東之後，船暫時停在史前博物館的空地，超過一百公里的航行之後，大船需要整理一下。marun他們從蘭嶼補位補了一整天沒有坐到飛機傍晚才搭了船來台東，「好久沒有看到祂呢，心理怎麼講，好像有點懷念的意思。」造船造了半年，每天都摸著祂。造好的之後大船也總是停在朗島的灘頭，日出日落，羊群在一旁行走。划出來之後停留在博物館的空地上，「看著怎麼有點孤伶伶的感覺啊」這兩天到史前館修船，一到的時候marun(老人家)這麼說。marun給我看他的手機，那個手機桌面上就是昂揚停在灘頭的大船。一走到船的旁邊，marun的整個身體就極其自然的靠在舷首、伸手摸著划行過後有點斑駁的紋路，探身看著船肚子裡水壓著的那弧度；7點不到那樣清透的天光裡，博物館寂靜，我幾乎聽見粗糙的大手摸過船身的聲音。沒有海灘上的卵石平平穩穩的把大船撐住，只有輪胎和木條架著；肚子裡的水裝得太多太重，船有點歪歪斜斜的站在博物館空曠的廣場裡。「要把船槳修薄一點，划起來不會太重」

來不會太重」，「那個第四個槳，他們說划起來有點這樣、這樣，切不到水。」把水舀出來一大半，找了木頭空心磚重新把船架好。安靜的躲在陰影裡，用斧一鑿一鑿地慢慢把槳削薄上漆，也把那個木板有點離開的地方補一下。「這樣椰油划的時候會輕鬆很多了」，marun說。1日傍晚，如果椰油的划船手順利搭船出蘭嶼到達台東，就把船推到台東市海濱，吹一下海風；日出的時候準備出發。「清晨的時候嗎？也要帶我們去喔，我們捨不得不去看他們出發啊。」划去花蓮吧，如果一切順利的話。

之五椰油 台東-長濱^{2007/07/02}

7月1日傍晚，接了椰油的划船手到台東，接下來的這段航行由椰油接手。天要黑了的時候到了史前館準備要把船送到台東的海濱公園，那是朗島從蘭嶼出發划過來時的上岸地點。整天，我們都在擔心，修了重新補過的漆不知道來不來得及乾？椰油不知道是不是有順利上船？便當不知道能不能準時到？會館的人會不會等我們？天黑了不知道搬運能不能順利……要擔心的事不下一百件。人手不太夠，連續幾天都在找人幫忙。最後一刻連絡上Sakinu，他一口答應幫我找些人來搬船。我很久沒有跟Sakinu連絡了真不好意思，一連絡就是這麼麻煩的事。接了椰油的人到史前館的時候Sakinu和還穿著排灣族傳統服的年輕人都已經到了。船真的很大，搬運移動起來氣勢十足。終於到了海濱、安頓好之後，趕大家回去會館，隔天清晨就要出發。忽然就剩下我們在海邊了。一天的忙亂之後有點虛脫，忽然有種天地只剩下我們與大船相依為命那樣的感覺。月亮圓圓，整個海面灑著一片銀白的光芒。躺在大船的旁邊，短短的幾分鐘竟然看見三顆流星。



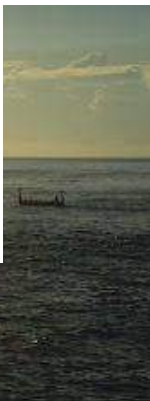


天剛亮，海邊來了許多人。我一時之間沒有會過意，還想著「大家喜歡這麼早跑來海邊嗎？果然是台東啊。」正在疑惑呢看見許多腳架，恍然大悟，原來是來看大船出發的。完全一整個誤會。原本還在說被會館管理人鬧得沒睡好的大家，走到陽光照著的大船邊，馬上精神奕奕的準備起了出發的瑣事。遠處海巡的船也已經向我們靠近。沒有多說什麼話，大船就出發了。

椰油要划的【台東-花蓮】這段，充滿了不確定。Tao人從來沒有靠著台灣海岸做過這樣的長程航行，不了解沿岸的海流；從開始造船之後，大船初次與朗島以外的Tao人相處，人船之間也還在互相認識。這是個大家都會造船的社會，每個部落喜歡的船都不一樣，椰油的船向來修長、朗島的肚子胖胖不知道他們適應還好嗎。這是第一段靠近陸地的航行，不似上次那樣四周除了討厭的綠島一直相伴之外看不見陸地的細節，往北短距離沙灘極多，靠岸換手應該不難，所以沒有安排伴航的船隻，所有人員和物資都從陸地補給。大船出發後我們從陸地開車往北，趕到富岡提防的時候，大船已經在望，正划進東昇日出的金光裡。



椰油的操槳速度極快。朗島大約每分鐘划槳35下，眯著眼睛算著，椰油竟划到47槳，以為自己眼花，不過眼看他們快速的在眼前通過，不得不相信這大船果然能以驚人的速度前進。離開富岡，加上一點迷路，我們剛繞進都蘭鼻，大船又已經那樣神采飛揚的向著我們這突出的尖角駛來。

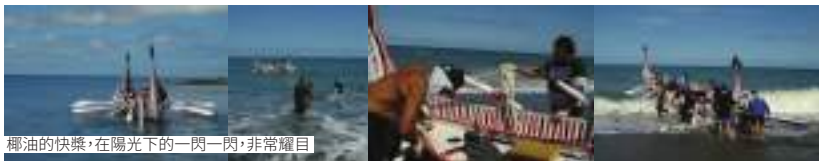


第一次休息換手在金樽。一靠岸，大家都說船上的水不夠。趕著把車上的水往大船送，還有幾箱「因為時間實在太早縣長就不克前來了」助理送來的迷你罐寶礦力。安整一番之後換下一半的人，重新出發。

大船很快的通過了馬武窟溪口。在東河橋上，看見小小的大船通過出海口，那景象十分驚人。地圖上小小的馬武窟溪，我們平時總是嫌他怎麼那樣乾枯，大船經過的時候，竟也要眯著眼睛才看得見。天地之間的那比例，看著很嚇人。

按照這椰油村的快槳速率，我們想，中午應該會過成功。超過成功之後要在哪裡停呢？不如去三仙台吧。先在三仙台勘查了一番，發現筏仔漁船會穿過第一個孔洞。原本擔心靠岸礁石太多，大船不知道通不通得過，看漁人行船，猜想應該沒問題。那段一彎一彎的跨海步道旁，有一片美麗極了的礫石灘，再適合上岸不過。不如買便當來這裡，大船上岸休息吧。太陽厲害，中午實在太熱了。不過，和大船始終連絡不上，不知道他們怎麼打算。大船實在失蹤得太久了。從成功買的便當都已經包好了，大船還不見蹤影。我們開著車一路往南找回去，也都沒看見。忽然從三仙台打電話來，說他們要到了，往三仙台外海繞了一圈，正在進灘。上岸之後一邊吃飯、一邊在亭子裡休息，看見划船的某些人，衣服上沾了些黑黑的油污。更奇怪的是，大船上岸之後，船上收下來的除了礦泉水瓶子之外，還有些粽子。原來他們說肚子餓。到成功的時候，因為大船不能在漁港靠岸，聽說，他們有人跳船，游泳去成功的市場裡買肉粽。大船躲進漁港裡好一陣子，我們因此繞來繞去都找不著。這實在是件很妙的事。我們怎麼樣都沒想到大船不見了是去躲起來吃粽子。





原本想說要不要休息久一點，太陽不那麼赤焰的時候再出發不過，當我們從成功買了批冰的礦泉水回來，剛放下，原本躺在亭子裡的人像是得到了什麼暗號似的忽然通通爬了起來提起裝冰水的袋子就往岸邊走去。所有關於出發、休息或者停留的時間點，我們一點都抓不住。那完全是蘭嶼時間，只走在他們心裡。我們總是在最後一秒才知道。出發整船的時候是上岸時一樣，對沒有心裡準備的觀光客來說，這簡直是艘外星人的船。「這些人在幹嘛？」這樣的問題瀰漫在那些彩色的洋傘底下。人們好奇張望。有幾個年輕人跑來，說，這是原本在史前館那艘船嗎？我說是，她吃驚的說，「昨天我們在那裡還看見呢，館裡的人說今天要出發往北划，沒想到又在這裡碰到了」「沒想到可以看見他在海裡的樣子呢。」是的，關於這船的一切都要擺在眼前了，人們才知道驚呼。

我們沿路在岸上跟著，跟著跟到海岸公路有點塞車。今天不知道為什麼很多觀光客，是因為放暑假了嗎？看我們停停走走，大家時間多也跟著停下來張望，赫然發現有這麼一艘船駛在眼前。看著大船漸漸往白桑安的沙灘靠近，猜測是要換手。跑下海灘去，卻發現船有點難靠岸。漫入海中的灘太短，離岸很近的地方海底陡降。船上的人跳下來準備推船呢卻發現踩不到底，所有人、和船在浪區載浮載沈，不易靠岸。一半的人跳了下來游泳上岸，換手的人卻在岸上遲疑了一下。海浪繼續翻打。持舵的marun原本準備把船駛離翻浪區，不過船上只剩下一半的人操槳困難，帶著攝影機上船的小海頻頻大喊，marun才又慢慢把船靠近，勉強把船推上了灘頭。好一翻追浪折騰推的人筋疲力盡，看得人心驚膽顫。

離開白桑安之後，我們往北到了長濱。爬上堤防，我們終於有點時間可以定在高處拍點畫面。太陽晒得人皮發燙，健平爬下了消波塊，說，「我躲一下太陽，你們拍吧。」拍著拍著舷首隱約看起來像是轉向了長濱的港嘴。「好像是要進港呢？」，「不可能吧，才換手不到一個小時啊」。困惑之間，大船駛進了港嘴，往漁港堤防旁邊的沙灘靠近。

不知道是不是前幾次靠岸時候的翻浪，前面船板進水得厲害。估計繼續往北划礁岸變多，靠岸的海流會更急，以目前的進水速度來看，繼續航行可能會更困難。划船的人決定靠岸。推上岸以後發現第二層船板之間的木釘斷裂。以椰油的速度和體力，原本要預計要划到豐濱。「到了豐濱就會想去花蓮了」他們說。不過，船體需要整修，行程中斷，提前在長濱靠岸。

送大家回去蘭嶼之後，我們往北的路上停留長濱，到港邊來看看包起來的大船。海巡的哨所就在旁邊，把船交給他們照顧，海巡也開開心心說要我們放心。第一次進行海上追蹤的衛星定位，因為防水措施不佳也在三仙台之前掛點。後半段的行程靠著小GPS記錄下行進的路線。這段台灣島岸的初體驗，大家都還有許多地方要努力。不過，已經到長濱了呢。花蓮近在眼前。



之六東清 長濱-花蓮 2007/07/09

7日我們連夜下東部，東清的划船手確定了8日會到台東這兩個月以來，我們成了山大王旅館、好廚師當的好朋友，有他們撐腰幫忙，台東市區裡才能一切安頓。原本預定9日的早上4:00出發。時間實在太早，早餐很難訂。思索一番之後，和山大王附近的7-11訂了30個真飽飯糰和黃金豆漿請他們一定要在早上三點半幫我熱好。（從這裡開始，東部的7-11也加入了划大船的好朋友名單。）補給、瑣事忙到十點多忽然大家決定要半夜就出發，天比較涼。（可怎麼辦好呢？飯糰已經不能退了而最快要1點才能拿到）1點，值大夜班的7-11弟弟飛車往前一家補貨中的7-11，攔截搶下應該再過一小時才會送來的飯糰讓我們有東西吃著可以出發。實在難以描述這些素昧平生對我們毫不遲疑伸出援手的好人們。

出發之後，分成兩批。第一批要划船的人直驅長濱，大船舶在那裡的沙灘上另一批人往成功新港，搭漁船出發。之後兩組人在海上會合天亮之前進行第一次換手。這是原本理想中的計畫。

到了成功新港之後，卡在安檢所大概搞了兩個小時。「漁船不能載人啊」，對，可是我們這個活動有跟海巡署協調過也有公文的....「不過，這個噸位的漁船不能載那麼多人啊，這是超載」。於是經過複雜的點名核對之後，我們終於帶著兩張漁船超載違規勸導單出發。





「大船到底在哪裡啊...」，整個將要天亮之前的時間，船上瀰漫著這個困惑。漁船的速度比想像中慢得太多，全速進行竟然也只有六七節，岸上補給說大船從長濱出發了一小時之後我們才溫吞吞的經過長濱。「我看他們划到花蓮我們都追不上了。」漁船上的氣氛有點低迷。

三仙台、長濱、八仙洞、北迴歸線、石梯坪，我們交換了許多「一直在前面都還沒有到」的地標，日出的金光已經褪去之後，天空白亮，我們終於遠遠的看見大船了。

在海上換手有點學問，要靠人力把大船的船首和漁船拉在一起。完成第一次換手，已經七點了。東清的參加划船的年輕人最多，他們之中的許多人都在台灣工作，聽聞朗島和椰油的航行經驗之後，他們有一些很科學的準備，例如算好體力最佳的換手方式、並且大部分人都自己帶了專用的防滑手套而捨棄了我們準備的工作手套，而且告訴我：舒跑太甜了，要換喝寶礦力。原本東清預定一個半小時就要換手一次，這樣每一批人都不會划到累攤了才換手，體力休息恢復比較快，速度也會比較平均。不過因為漁船困在港裡延遲出發、速度又追不上，第一次換手的時候第一批人已經划了三個小時了。「一直划的時候一直在想，我們的漁船到底在哪裡勒？我的早餐怎麼還沒有跟上來啊....」換手的地方在豐濱的外海，「這裡是豐濱喔？原來『甲村』（意思是指椰油）的目

的地我們給他到達了喔。」即使划了很久上來漁船也還沒有看起來很累的人這麼說可能是親不知子斷崖大船行在那崖邊的景象，太過驚人想想這是個在歷史裡的任何一個時期都不曾出現的景象。大船那樣小小的，沿著直切入水的斷崖海面，白色的槳一閃一閃的划著前進。打了通電話給隱居在鹽寮的麻子，他們只要站在海邊就可以看見我們緩緩的經過了吧。



海上換手漸漸的比較熟練起來。漁船太高，大船靠近的時候如果掌握不好會小小相撞，每一段保芳都用人體鉤環那樣的方式抱住大船的舷首，讓划船手上上下下的移動。剛交換的人上了漁船之後，保芳又扮演起了爐主，在甲板招呼大家吃喝，礦泉水、寶礦力、伯朗咖啡、保力達、維士比、檳榔、鳳梨酥、餅乾、飯糰……（對，有的人要喝保力達、有人是堅決維士比派，所以兩種都要準備。）「我們最應該找的協力廠商是伯朗咖啡、保力達和維士比。」那個周潤發的廣告可以換一支了。

遠遠的看到了花蓮港的燈塔。（漁船雖然走的很慢，船長的眼睛還是比我好很多。）「那個長長的提防旁邊白色的沙灘就是美崙溪口。」好，那個就是我們的目的地。在外海兩公里左右的地方進行最後一次換手，大家慎重的穿上禮服，讓上岸的人們迎接。聽說，林正盛的一些朋友，大理石公會、倉儲業者之類的，會來迎接大船。不過我們到得太早了，才一點半不到兩點，大船漸漸靠岸，我們漂在外海看他們有沒有找到適當的登岸點，從漁船上看見零星的人影小小的往海邊移動不過8、9個小黑影。顯然我們又要被媒體嫌棄了，之前因為說不定出發的時間把大家惹毛了一次，現在顯然又選在太熱的時間上岸。沒關係，真的沒關係，先找個地方讓大家洗澡吧比較重要。



之七東清 花蓮-南方澳 2007/07/10

前一天幾乎沒有睡的出發到了花蓮。安頓好吃飯住宿所有的事，將近十二點。沒有定鬧鐘。正要關燈，保芳走了進來，「他們說明天四點出發，要繼續划噎……」這是這一整個過程裡我對「繼續划」這三個字最有感覺的一刻了。「要繼續划嗎？」完蛋了，那早餐怎麼辦？水還沒有補給、運動飲料、船上要吃的麵包餅乾、檳榔而那艘被嫌棄得厲害的漁船已經出發回去台東了……花蓮沒有願意在五點送四十個肉粽給我們的真好吃早餐，也沒有願意在星期天很快的準備好三十個飯包的好廚師便當，三更半夜也找不到有便宜礦泉水、防滑工作手套、束線的正一五金大賣場。離開了好朋友很多的台東，卻突然要出發，我有點四神無主。



不到四點，我們開始在花蓮市的便利商店搜刮。好不容易搜刮了一大袋御飯糰到海邊當早餐，（完蛋了，我竟然開始感謝起那些已經遍佈東台灣了的24小時便利商店。）前一天，漁船總共得到三張超載違規勸導單，（聽說，如果真的開罰，一張要罰五、六萬），今天大家有了別的打算。所有的人都到了美崙溪口的沙灘，大船準備出海。我們在半小時內找到的另一艘漁船，出港來到溪口泊在外海。

14人上了大船出去之後，剩下的人游泳上漁船。「這樣，漁船不用經過報關，就沒有違規超載的問題了。」我們非常駝鳥的這麼想。（不過，我想這可能算是一種偷渡？）

今天攝影組交換，換小海在漁船上，我們在陸地補給大船和漁船都出發了之後，我們開著車繼續在花蓮市的7-11買各種可以想到的補給品。（我因此得到了滿滿好幾張可以兌換Hello Kitty公仔的集點卡）花蓮港安檢所忽然打電話來。「你好，呃...我們發現海灘上的那艘蘭嶼船已經不在了，請問...你們是出發了嗎？」安檢所弟兄的聲音聽來有點要銼賽了的感覺。「對，我們已經出發了」（我應該要說，蛤？大船不見了嗎？不是請你們岸巡幫我們看管嗎...）「那，昨天搭漁船的其他人呢？」喔，他們也出發了不過人員在外海游泳上船的。「啊...是這樣嗎？那，你們是搭哪一艘漁船可以告訴我他的船籍號碼嗎？」年輕的海巡小兵聲音聽起來已經有點打顫了。「我今天在陸地補給噎所以我也不知道他們搭的漁船是哪一艘...」這樣的對話在接下來持續了一整天。每隔一兩個小時，就會再打來問我一次。（對不起啊我不是故意找你們麻煩的，我們只是想說這樣比較不麻煩一點...）



不過海上一直有一艘海巡的船跟著我們沿途戒護。到底是什麼船呢？搜刮了沿途已經開門了的各種賣場和藥房，找齊了需要的肌樂、繃帶、防水ok繃，花生仁湯、八寶粥、餅乾，還把了路邊一間雜貨店剛滷好的雞腳茶葉蛋全都包走了.....之後的問題，就是接駁點了（丟包點？）。對喔，我們從岸上補給真的很像丟包。離開花蓮市，進了蘇花整個清水斷崖沿線，完全沒有可以補給的地方。我們先約了在新城海邊送一次花生仁湯。不過新城離出發點還太近

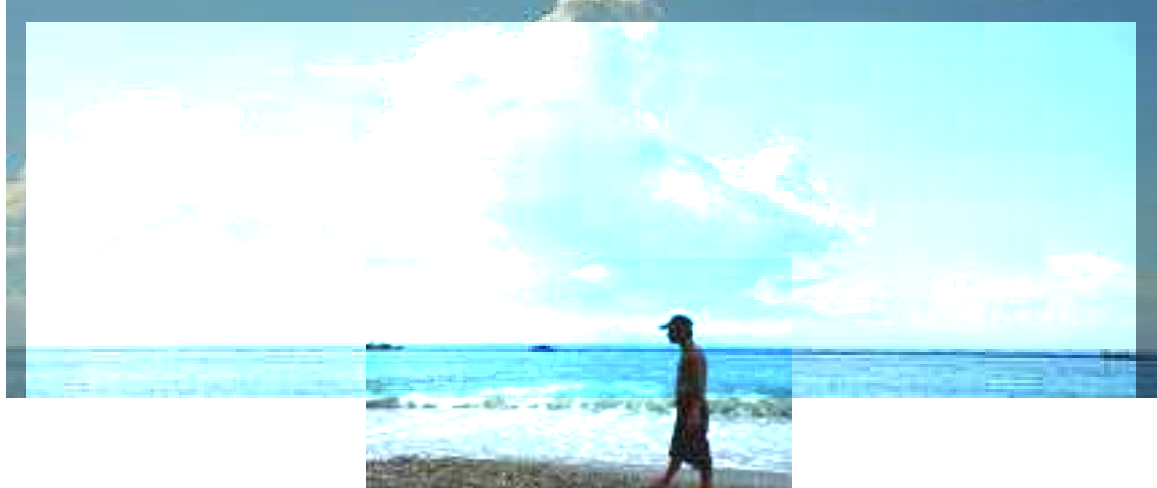
大船上的人還不覺得餓，決定不靠岸，咻咻的在我們眼前駛過。下一個可以補給的點，看來在和仁沙灘。

不過，當我們繞過砂石場到了海邊的時候，發現遠看是沙灘近看都是大卵石，翻浪比白桑安還要激烈，大船如果靠岸，可能會受傷。眼看大船已經彎進來了，我們趕緊往回跑，一直杵在沙灘上，他們就會向我們靠近。（沒有先規劃好一套類似旗語那樣的手勢，實在很難和海上溝通）再往前就沒有沙灘了。「看一下你們後面海巡那艘船的編號，請他們幫忙補給吧。」最後想到了這辦法。前面就是和平，有一個運煤的工業港，不過是管制港，一般船隻不能進出，海巡可以。海巡弟兄很快的打電話到我的手機，告訴我沒問題，十分鐘以後靠港補給。（十分鐘？我還來不及到哩.....）終於到了和平工業港外，太魯閣族的港務警察對於我們提出的需求感到十分困惑：「你好，我們要進去送便當給海上的船隻...」我指著外面的船，你看，「那艘他們已經進來了」，「喔，保七喔，好，你們過去吧」，原來一直跟著大船的是保七。（至此，保七、或者海巡、或者岸巡之間的管轄關係，我已經完全搞不懂了。）

正在搬水的時候，漁船打電話來，「想吃水果」。哈。我希望我也有小叮噹朋友，打開任意門就可以去買三把荔枝，再打開一次任意門就可以把荔枝送上船。我再與船上連絡，說我們得要再補給一次，保七說，我們的轄區已經到北界了，要交給下一隊了，他們等一下打電話給你。

漁船上的小海說，這時候，保七大聲的廣播，「親愛的達悟族勇士，你們真是我們原住民的驕傲，我們的工作將要交給下一小隊，讓我們用一段舞蹈向你們致敬」，於是一排橘色的保七或者海巡，在船上嘿咻嘿咻的跳起了舞。（後來船上的勇士回憶起這段，就說，他們的鞋子好像有吸鐵，在船上跳舞走路怎麼那麼穩...）「你好，我是現在正在駛來的王艇長，聽說你們需要再補給一次。」快艇很快的撥通了我的電話。





於是我們約好在南澳的朝陽港進行第二次補給。不過朝陽港很小，他們的船怕進不來，建議我們漁船進港補給，他們會在外海戒護，「放心，我們會幫你們照顧拼板舟的。」

我們在朝陽港旁邊的礫石灘走來走去，健平看著那些肉粽消波塊之間爬滿了肥美的螃蟹，「這裡的人怎麼都不會吃啊...」我們想要叫大船靠岸吃便當，這樣似乎也可以免得漁船進來報關又有人員超載的問題。於是漁船舶在海上，大船咻咻的衝上了海灘。

上岸之後，前一天划船很累、沒睡飽、現在很餓的大家，立刻開始吃便當。泊在港外的漁船有點眼巴巴的看著他們吃喝起來的感覺。不一會兒，船上丟下來一個橘色的桶子，兩個人推著游了過來，我們趕緊把便當丟進去，看著他們游回漁船。漁船上的人也開始吃起了便當。

一直在岸上幫我們開著一台九人座的蕭大哥幫著把大船推著出發了。老蕭平常在初鹿山上和猴子一起種橘子，他說跟你們跟了兩天，晒得比種橘子種了三個月還要黑，「真有成就感」。離開南澳之後，往北就是南方澳了。算一算，已經划了九個小時了，實在已經很累了。我們在南方澳找地方上岸的時候，大船已經彎過了岬角，朝著北濱沙灘進來了。



大船突如其來的抵達，在都是漁民的南方澳引起了小騷動和圍觀。老漁夫忍不住摸著大船的槳，說，「到底怎麼樣可以一邊划船一邊捕魚呢？」我們總是沒有按著行程來，也沒有時刻表可以依循，官方的關切也總是不能到位。不過，全部靠著自己的努力，大船到了南方澳，台北已經在望了。夜裡大船搬進了冬山河親水公園童玩節的會場。東清的人說，要不是颱風來了要回家去防颱整理房子，我們真想繼續划啊。啊，「繼續划」又出現了……。

之八紅頭 南方澳-基隆^{2007/07/22}

凌晨，我們按照慣例天還沒有亮，就準備出發。從抵達台北前的航段，由紅頭接手。從這裡開始，每隔一小段就會有小小的漁港，補給和換手都相對容易。不似前面的航程那般我們路上海上的一車一船，總在無人海灘與海浪搏鬥。漁港堤防岸邊釣魚閒晃經過的人也多得多，沿途都是驚異好奇的目光。

大船抵達基隆的時候，我們第一次與港邊的岸巡人員發生了一點糾紛。在五六月我們開始計畫這趟航行的時候，到處詢問「這件事需要向誰申請呢？」被我們詢問的單位也非常一籌莫展。「我們有一艘蘭嶼的拼板舟要划到台灣，可以嗎？」「喔，誰要划？划船的人是漁民嗎？」「ㄟ，平常是喔。」「那漁民證還是船員證先報，航行的時候要帶著。」「ㄟ，我們沒有漁民證噯，有身分證。」「喔，拼板舟...這個是漁船嗎？」「ㄟ，傳統上是捕魚的沒錯。」「那船名編號報港。」「ㄟ，我們叫『跨越號』但是沒有漁船編號。」「那這到底是什麼船？有動力嗎？」「ㄟ，沒有喔，是人力划船。」最後得到的回答是「嗯，那這個不是船，是『海上遊具』，你們辦的是海域活動，記得要保險就是了。」於是我們帶著幾張公文，見招拆招的向沿途會經過的各港報備，「X月X日到X日之間會有一艘拼板舟經過或進港，我們不會在漁港上岸，只會靠邊補給。」各個地面單位也就半信半疑的接受了，直到基隆。紅頭划進碧砂港的時後，港內水路分歧複雜，大家就著最近的一區浮台就靠了



案，因為疲憊，船上的人很快的跳上了浮台。此時漁港的岸巡人員很快地來了，一邊靠近一邊大聲地喝斥，「你們是誰？」不准離開船、不准上岸，不許動！

划船的成員最受不了的就是這種不客氣，剛停好車的我們眼看氣氛緊繃，馬上就要發生衝突了，車門都沒關就衝了過去叫大家冷靜，一邊罵了船員不要吵、一邊跟岸巡大小聲「兇什麼兇我們也是台灣人幹嘛那麼不客氣」，一邊揮舞著已經快要破破爛爛的幾張公文，「我們是有申請過的，不要生氣」。岸巡弟兄非常困惑的看著我們的公文，（其實我想他們實在搞不清楚我們到底在幹嘛），最後指著迷宮一般的港區的另一邊說，「你們要從遊艇港那邊靠邊，不可以從這裡上岸」。後來想想，無法被通知到的岸巡人員的懷疑也是很有道理的：遠遠來了一艘沒有名字的船、船上有十來個皮膚黝黑的人、一進港就馬上跳上岸……我們做的這件事顯然是挑戰了台灣作為一個「海洋國家」面對人們在海域活動的各種邊界啊。

之九朗島 基隆-淡水-漁人碼頭^{2007/07/28}

沙崙海灘到了，這是最後一哩路了。紅頭回家之後，最初造船勇敢划著大船航向台灣的朗島成員，再次接手，這次他們說要把大船划向「你們的台北」。從沙崙到淡水漁人碼頭的這段小小的路，我們卻再也不能像在東海岸時候那樣，一車一船沿著海岸線相望著前進。陸上的我們時時陷入紅路燈阻撓的車陣之中，看不見大船。我們停好了車，站在漁人碼頭的橋上，遠遠看著大船向我們划來他們說，靠在港嘴邊換好了衣服，大船再出現的時候大家已經鄭重的穿好了藤甲，在金光閃耀中一槳一槳地划著。你知道嗎？眼淚就噴了出來，天啊，大船來了，我們真的做到了。漁人碼頭上人們準備了迎接大船的陣仗，不過，這時候那些都不是我們的事了。

之十朗島 漁人碼頭-大佳河濱公園^{2007/7/31}

划進淡水河，往台北靠近的過程，來加入喝采的人就變得更多。大船要從漁人碼頭划進淡水河的消息一出來，遊艇帆船





協會的船也出現了，一起伴航。不過帆船的桅杆太高，他們只能一起航行到八里跨海大橋之前，目送大船繼續往台北市的中心划去。航行在穿越整個城市的淡水河上，是非常奇妙的經驗。大船無動力，沒有任何隆隆響的機動船的聲音，放眼望去是林立的高樓大廈，但是在河中一切寂靜，只有槳和船舷繩子的摩擦聲、水聲、划船的人們的喘息聲。越靠近目的地大佳河濱公園，氣氛開始熱烈，練笑維也多了起來，畢竟與之前一天航行幾十上百公里，這只是個小小的暖身活動而已。這天，是帝亞吉歐的人會在終點迎接大家。

畢竟Keep Walking夢想計畫是這整件事的開端，也是整個過程中最主要的經費支助其他的都是各方友人的小額捐款支撐著大家沿途的伯朗咖啡、維士比、保力達、舒跑、寶礦力香菸的，是航行中三千五千兩萬三萬的轉帳。快要抵達大佳碼頭時，天色愈黑，酷暑的台北打起了悶雷，大船靠岸的時候下起了雨。滂沱大雨中，帝亞吉歐送上了一人一瓶黑標Johnnie Walker，每一瓶上都雷射刻上了划船手的名字。這之後，就是陸上行舟的故事了。

台塑贊助了我們在台北市移動時的拖車，申請了大型拖板車行駛市區的通行許可，大船開始穿梭在台北市的車水馬龍之中，最後經過了總統府，放在了台北賓館。明天是原住民族日呢。







台北，我們到了

▲蘭蘭達指揮「Ipanga wa 1004 蘭蘭達」，從蘭蘭達那一個多小時前，就已經入港，於昨日駛入最後一站台北大港碼頭，也成功寫下百年來蘭蘭達航向台灣的首次紀錄。這艘蘭蘭達有史以來最大的輪船，預定明年繼續進行環繞世界之旅。

（根據新報刊A7）（陳思穎攝）



歷史航行

九金二銀
李子綸
李國昌

項目	金牌	銀牌	銅牌
200米	李國昌	李國昌	李國昌
400米	李國昌	李國昌	李國昌
800米	李國昌	李國昌	李國昌
1600米	李國昌	李國昌	李國昌
3200米	李國昌	李國昌	李國昌
6400米	李國昌	李國昌	李國昌
12800米	李國昌	李國昌	李國昌
25600米	李國昌	李國昌	李國昌
51200米	李國昌	李國昌	李國昌
102400米	李國昌	李國昌	李國昌
204800米	李國昌	李國昌	李國昌
409600米	李國昌	李國昌	李國昌
819200米	李國昌	李國昌	李國昌
1638400米	李國昌	李國昌	李國昌
3276800米	李國昌	李國昌	李國昌
6553600米	李國昌	李國昌	李國昌
13107200米	李國昌	李國昌	李國昌
26214400米	李國昌	李國昌	李國昌
52428800米	李國昌	李國昌	李國昌
104857600米	李國昌	李國昌	李國昌
209715200米	李國昌	李國昌	李國昌
419430400米	李國昌	李國昌	李國昌
838860800米	李國昌	李國昌	李國昌
1677721600米	李國昌	李國昌	李國昌
3355443200米	李國昌	李國昌	李國昌
6710886400米	李國昌	李國昌	李國昌
13421772800米	李國昌	李國昌	李國昌
26843545600米	李國昌	李國昌	李國昌
53687091200米	李國昌	李國昌	李國昌
107374182400米	李國昌	李國昌	李國昌
214748364800米	李國昌	李國昌	李國昌
429496729600米	李國昌	李國昌	李國昌
858993459200米	李國昌	李國昌	李國昌
1717986918400米	李國昌	李國昌	李國昌
3435973836800米	李國昌	李國昌	李國昌
6871947673600米	李國昌	李國昌	李國昌
13743895347200米	李國昌	李國昌	李國昌
27487790694400米	李國昌	李國昌	李國昌
54975581388800米	李國昌	李國昌	李國昌
109951162777600米	李國昌	李國昌	李國昌
219902325555200米	李國昌	李國昌	李國昌
439804651110400米	李國昌	李國昌	李國昌
879609302220800米	李國昌	李國昌	李國昌
1759218604441600米	李國昌	李國昌	李國昌
3518437208883200米	李國昌	李國昌	李國昌
7036874417766400米	李國昌	李國昌	李國昌
14073748835532800米	李國昌	李國昌	李國昌
28147497671065600米	李國昌	李國昌	李國昌
56294995342131200米	李國昌	李國昌	李國昌
112589990684262400米	李國昌	李國昌	李國昌
225179981368524800米	李國昌	李國昌	李國昌
450359962737049600米	李國昌	李國昌	李國昌
900719925474099200米	李國昌	李國昌	李國昌
1801439850948198400米	李國昌	李國昌	李國昌
3602879701896396800米	李國昌	李國昌	李國昌
7205759403792793600米	李國昌	李國昌	李國昌
14411518807585587200米	李國昌	李國昌	李國昌
28823037615171174400米	李國昌	李國昌	李國昌
57646075230342348800米	李國昌	李國昌	李國昌
115292150460684697600米	李國昌	李國昌	李國昌
230584300921369395200米	李國昌	李國昌	李國昌
461168601842738790400米	李國昌	李國昌	李國昌
922337203685477580800米	李國昌	李國昌	李國昌
1844674407370955161600米	李國昌	李國昌	李國昌
3689348814741910323200米	李國昌	李國昌	李國昌
7378697629483820646400米	李國昌	李國昌	李國昌
14757395258967641292800米	李國昌	李國昌	李國昌
29514790517935282585600米	李國昌	李國昌	李國昌
59029581035870565171200米	李國昌	李國昌	李國昌
118059162071741130342400米	李國昌	李國昌	李國昌
236118324143482260684800米	李國昌	李國昌	李國昌
472236648286964521369600米	李國昌	李國昌	李國昌
944473296573929042739200米	李國昌	李國昌	李國昌
1888946593147858085478400米	李國昌	李國昌	李國昌
3777893186295716170956800米	李國昌	李國昌	李國昌
7555786372591432341913600米	李國昌	李國昌	李國昌
15111572745182864683827200米	李國昌	李國昌	李國昌
30223145490365729367654400米	李國昌	李國昌	李國昌
60446290980731458735308800米	李國昌	李國昌	李國昌
120892581961462917470617600米	李國昌	李國昌	李國昌
241785163922925834941235200米	李國昌	李國昌	李國昌
483570327845851669882470400米	李國昌	李國昌	李國昌
967140655691703339764940800米	李國昌	李國昌	李國昌
1934281311383406679529881600米	李國昌	李國昌	李國昌
3868562622766813359059763200米	李國昌	李國昌	李國昌
7737125245533626718119526400米	李國昌	李國昌	李國昌
15474250491067253436239052800米	李國昌	李國昌	李國昌
30948500982134506872478105600米	李國昌	李國昌	李國昌
61897001964269013744956211200米	李國昌	李國昌	李國昌
123794003928538027489912422400米	李國昌	李國昌	李國昌
247588007857076054979824844800米	李國昌	李國昌	李國昌
495176015714152109959649689600米	李國昌	李國昌	李國昌
990352031428304219919299379200米	李國昌	李國昌	李國昌
1980704062856608439838598758400米	李國昌	李國昌	李國昌
3961408125713216879677197516800米	李國昌	李國昌	李國昌
7922816251426433759354395033600米	李國昌	李國昌	李國昌
15845632502852867518708790067200米	李國昌	李國昌	李國昌
31691265005705735037417580134400米	李國昌	李國昌	李國昌
63382530011411470074835160268800米	李國昌	李國昌	李國昌
126765060022822940149670320537600米	李國昌	李國昌	李國昌
253530120045645880299340641075200米	李國昌	李國昌	李國昌
507060240091291760598681282150400米	李國昌	李國昌	李國昌
1014120480182583521197362564300800米	李國昌	李國昌	李國昌
2028240960365167042394725128601600米	李國昌	李國昌	李國昌
4056481920730334084789450257203200米	李國昌	李國昌	李國昌
8112963841460668169578900514406400米	李國昌	李國昌	李國昌
16225927682921336339157801028812800米	李國昌	李國昌	李國昌
32451855365842672678315602057625600米	李國昌	李國昌	李國昌
64903710731685345356631204115251200米	李國昌	李國昌	李國昌
129807421463370690713262408230502400米	李國昌	李國昌	李國昌
259614842926741381426524816461004800米	李國昌	李國昌	李國昌
519229685853482762853049632922009600米	李國昌	李國昌	李國昌
1038459371706965525706099265844019200米	李國昌	李國昌	李國昌
2076918743413931051412198531688038400米	李國昌	李國昌	李國昌
4153837486827862102824397063376076800米	李國昌	李國昌	李國昌
8307674973655724205648794126752153600米	李國昌	李國昌	李國昌
16615349947311448411297588253504307200米	李國昌	李國昌	李國昌
33230699894622896822595176507008614400米	李國昌	李國昌	李國昌
66461399789245793645190353014017228800米	李國昌	李國昌	李國昌
132922799578491587290380706028034457600米	李國昌	李國昌	李國昌
265845599156983174580761412056068915200米	李國昌	李國昌	李國昌
531691198313966349161522824112137830400米	李國昌	李國昌	李國昌
1063382396627932698323045648224275660800米	李國昌	李國昌	李國昌
2126764793255865396646091296448551321600米	李國昌	李國昌	李國昌
4253529586511730793292182592897102643200米	李國昌	李國昌	李國昌
8507059173023461586584365185794205286400米	李國昌	李國昌	李國昌
17014118346046923173168730371588410572800米	李國昌	李國昌	李國昌
34028236692093846346337460743176821145600米	李國昌	李國昌	李國昌
68056473384187692692674921486353642291200米	李國昌	李國昌	李國昌
136112946768375385385349842972707284582400米	李國昌	李國昌	李國昌
272225893536750770770699685945414569164800米	李國昌	李國昌	李國昌
544451787073501541541399371890829138329600米	李國昌	李國昌	李國昌
1088903574147003083082798743781658276659200米	李國昌	李國昌	李國昌
2177807148294006166165597487563316553318400米	李國昌	李國昌	李國昌
43556142965880123323311949751266331066636800米	李國昌	李國昌	李國昌
87112285931760246646623899502532662133273600米	李國昌	李國昌	李國昌
174224571863520493293247799005065324266547200米	李國昌	李國昌	李國昌
348449143727040986586495598010130648533094400米	李國昌	李國昌	李國昌
696898287454081973172991196020261297066188800米	李國昌	李國昌	李國昌
1393796574908163946345982392040522594132377600米	李國昌	李國昌	李國昌
2787593149816327892691964784081045188264755200米	李國昌	李國昌	李國昌
5575186299632655785383929568162090376529510400米	李國昌	李國昌	李國昌
11150372599265311570767859136324180753059020800米	李國昌	李國昌	李國昌
22300745198530623141535718272648361506118041600米	李國昌	李國昌	李國昌
44601490397061246283071436545296723012236083200米	李國昌	李國昌	李國昌
89202980794122492566142873090593446024472166400米	李國昌	李國昌	李國昌
178405961588244985132285746181186892048944332800米	李國昌	李國昌	李國昌
356811923176489970264571492362373784097888665600米	李國昌	李國昌	李國昌
713623846352979940529142984724747568195777331200米	李國昌	李國昌	李國昌
1427247692705959881058285969449495136391554662400米	李國昌	李國昌	李國昌
2854495385411919762116571938898990272783109324800米	李國昌	李國昌	李國昌
5708990770823839524233143877797980545566218649600米	李國昌	李國昌	李國昌
11417981541647679048466287755595961091132437299200米	李國昌	李國昌	李國昌
22835963083295358096932575511191922182264874598400米	李國昌	李國昌	李國昌
45671926166590716193865151022383844364529749196800米	李國昌	李國昌	李國昌
91343852333181432387730302044767688729059498393600米	李國昌	李國昌	李國昌
182687704666362864775460604089535377458118996787200米	李國昌	李國昌	李國昌
365375409332725729550921208179070754916237993574400米	李國昌	李國昌	李國昌
730750818665451459101842416358141509832475987148800米	李國昌	李國昌	李國昌
1461501637330902918203684832716283019664951974297600米	李國昌	李國昌	李國昌
2923003274661805836407369665432566039329903948595200米	李國昌	李國昌	李國昌
5846006549323611672814739330865132078659807897190400米	李國昌	李國昌	李國昌
11692013098647223345629478661730264157319615794380800米	李國昌	李國昌	李國昌
23384026197294446691258957323460528314639231588761600米	李國昌	李國昌	李國昌
46768052394588893382517914646921056629278463177523200米	李國昌	李國昌	李國昌
93536104789177786765035829293842113258556926355046400米	李國昌	李國昌	李國昌
187072209578355573530071658587684226517113852710092800米	李國昌	李國昌	李國昌
374144419156711147060143317175368453034227705420185600米	李國昌	李國昌	李國昌
748288838313422294120286634350736906068455410840371200米	李國昌	李國昌	李國昌
1496577676626844588240573268701473812136910821680742400米	李國昌	李國昌	李國昌
2993155353253689176481146537402947624273821643361484800米	李國昌	李國昌	李國昌
5986310706507378352962293074805895248547643286722969600米	李國昌	李國昌	李國昌
11972621413014756705924586149611790497095286573445939200米	李國昌	李國昌	李國昌
23945242826029513411849172299223580994190573146891878400米	李國昌	李國昌	李國昌
47890485652059			

橫渡黑潮拼板舟 史前館前展示

（記者黃明堂／台北報導）以十三小時從蘭嶼搭機直飛基隆台北段的十四人座浮板船，昨天經營造史博物館山之廣場，最快一週後將搭乘太平洋北航到花蓮、台北。

這座廟宇是近十幾年的社寮舟明大完成由蘭棚搬到右側的廟前，在台東市海濱公園會館後即連江史所前標示，不少遊客慕名前來朝拜板橋身立而。廟前這批勇士開闢入墾人聚類安插定居而又壯麗，包括陳列出三龍圖或俗稱文化的南島風貌。

更因該國本無通商權，商人會在此板橋暫泊，後經行商組織議式，租與英商，此點並非通商船，而且欲寄信掛板橋下水後即不再舉行祭儀，因此在此中而船員只有單獨張張。

這輪船約航行過臺北八月一日駛達臺北大船塢，參加由原民會舉辦

約兩萬餘噸，堆存在安南的南寧留
題。這另一款沒惜華人提手北其
，改以輕便的方式才進，估計到毛
運要及六天時間，要讓清怡職人好
好認識古蘭的份量。

第貳人之一的曹豐，天阿原表示，台灣是海洋國家，而最能代表海洋民族的就是漁釣業，透過這次航向台灣釣魚，希望讓更多台灣人民能以比較身為主權的漁民他傳統文化。

從鹽鹼坑與台灣的廢鐵大船昨天起將泊岸的點上之真蹟。

（記者黃明堂攝）

一、配製原理



拼板舟歸宿 林建享：不排除標售

【本報記者採訪】「台灣製造」與「台灣設計」的差別，在於前者是「製造」，而後者是「設計」。前者是「製造」，而後者是「設計」。前者是「製造」，而後者是「設計」。

[illegible]

蘇聯政府曾於1936年發表了「宣言」，
 宣佈蘇聯將「援助任何反抗法西斯主義
 的國家」，並保證「不干涉任何國家的內
 戰」。蘇聯政府於1939年7月與德國簽
 訂了「互不侵犯條約」，並保證「不干涉
 任何國家的內戰」。蘇聯政府於1941
 年6月22日對德國宣戰，並保證「不
 干涉任何國家的內戰」。蘇聯政府於
 1945年4月25日對德國宣戰，並保證
 「不干涉任何國家的內戰」。

蘭嶼豐年祭獨木舟賽 今登場

[illegible]

作者单位：中国海洋大学 海洋地质系	266071
通信作者：李金海	13705428888
E-mail: jinhai@163.com	

一、二、三、四、五、六、七、八、九、十、十一、十二、十三、十四、十五、十六、十七、十八、十九、二十、二十一、二十二、二十三、二十四、二十五、二十六、二十七、二十八、二十九、三十、三十一、三十二、三十三、三十四、三十五、三十六、三十七、三十八、三十九、四十、四十一、四十二、四十三、四十四、四十五、四十六、四十七、四十八、四十九、五十、五十一、五十二、五十三、五十四、五十五、五十六、五十七、五十八、五十九、六十、六十一、六十二、六十三、六十四、六十五、六十六、六十七、六十八、六十九、七十、七十一、七十二、七十三、七十四、七十五、七十六、七十七、七十八、七十九、八十、八十一、八十二、八十三、八十四、八十五、八十六、八十七、八十八、八十九、九十、九十一、九十二、九十三、九十四、九十五、九十六、九十七、九十八、九十九、一百。





達悟勇士 陣風破浪

達悟拼板舟「IPANGA NA」於2017年端午節在海上舉行，由達悟族勇士組成，進入基隆港，由基隆港出發，一路向北，抵達台北淡水。

航行30多天、600公里



達悟拼板舟 突破禁忌划抵台北

【本報台北訊】由達悟族勇士組成的「IPANGA NA」拼板舟，於2017年端午節在基隆港出發，一路向北，抵達台北淡水。這艘由達悟族勇士組成的拼板舟，是達悟族傳統造船工藝的展現，也是達悟族勇士們對傳統文化的傳承與弘揚。

「IPANGA NA」拼板舟的船身長約60公尺，寬約3公尺，由達悟族勇士們手工打造而成。船身長約60公尺，寬約3公尺，由達悟族勇士們手工打造而成。船身長約60公尺，寬約3公尺，由達悟族勇士們手工打造而成。

「IPANGA NA」拼板舟的船身長約60公尺，寬約3公尺，由達悟族勇士們手工打造而成。船身長約60公尺，寬約3公尺，由達悟族勇士們手工打造而成。船身長約60公尺，寬約3公尺，由達悟族勇士們手工打造而成。













「跨越號」的勞動詩歌-第1首 採集者：林建享|吟唱者：Shyapan mamanoon 江民車

akmasirai pinangato a vilad
祝願 向上 帆
Malangangei yavavayuafao
同輩 年輕的
Sinamiyangan da nilalagan
創建 大船
Abopaya minaciciloan
未曾 聽過
jiraminei panonoma tao
他們的 前 人
minatoko vazakowannga ipangangaod
我將 後槳 船裏
Kaniyoten na makaikailien
所有 的 部落
ano panaliyurongen ko o nakem
若 另一面 意見

漢語：

我祝願建造大船的晚輩們，如同上升的帆船一般
自前人至今我未曾見過如此的大船，我與整個部落
為大家備感驕傲你們划向台灣的創舉，已傳遍每個
地方

（曾於國立台灣文學館「與船靈對話-達悟拼板舟的
詩歌與文學特展」發表）

「跨越號」的勞動詩歌-第2首 採集者:林建享|吟唱者:Shayapan suron 謝加仁

mikakalowakowan o vawararan dacinabalinasama touinokad
空蕩蕩 的 港灣 離去 遠航
cinagakalasn na nilalagan dyadapina nokduan so sozi
停泊 曾 大船 藉由 最深 之 勇氣
omazoazomsa so airmamg pinakapitoda so ipamamakon
飛揚 的 船道 七隻 的 船槳
meykavoavooso cinaroan cinaod no malangangi sooyat
彩虹 碎浪 划動 的 相等 力道
mangiemapatoknoz siya du malaod ngarantamo a makaikailan
航行 的 遠方(台灣) 名聲 部落
tominenen a kavavatanen ta
真實地 傳說

漢語：

那停泊美麗大船的灘頭，因為大船的遠行滑駛離去 而變得空蕩沉
你們以最大的勇氣 用飛揚昂首的七槳大船，划著彩虹一般的碎浪
前進你們充滿力道的雙手 航向遙遠的台灣，部落的名聲已傳到各
地 亦如不朽的傳說

(曾於國立台灣文學館「與船靈對話-達悟拼板舟的詩歌與文學特展」發表)

「跨越號」的勞動詩歌-第3首 採集者：林建享|吟唱者：Shyapan wumisen 鍾本由

Cinacd no malangangi sooyat
划 的 相等 力道
meysosonone no vanwa meywawazie
目標 港灣 廣大
jififoor meywawazie yaevek
台東 廣大 海灣
cinamey meyfawaze so takoyab
猶如 網住 海島
tomaza so cmlokon a makarala
迎 躍起 返回
cinaod no malangangi sooyat
划 相等 力道
mapangazo tongutsya du kakan
奮力向前 岸上
cinakmey somavok ka omarap
猶如 生氣 戰鬥

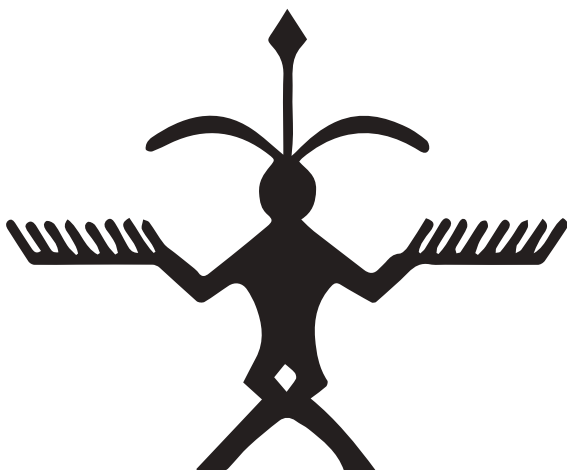
Pineicazizikaz da a minaareg
使躺下 倒下
dyaminorongan so cinaoranan
雕刻 裝飾
mangeirana mamatokad du irala
去向 停泊 於岸
dyakasavikan no siva
四面八方 相機
duyanakapil samoron no apozo
處於 兩邊 首飾
amazooiya citaan so saad
美麗的 看 外形
livonan na dusinokob no anit
全部 包括 天宇

漢語：

你們以勇敢的精神 充滿力量的雙手，奮力地。

向著廣大平原（台東）的目標前進。你們猶如奮力
躍起海面的水鳥，濺起層層的浪花，划近海岸你們
像戰士一般，讓岸上迎接的群眾被震懾而倒下，雕
刻精美的船舟，在它停泊的岸礁上，受到無比的歡
迎，如此名聲已傳遍天宇。

（曾於國立台灣文學館「與船靈對話-達悟拼板舟的
詩歌與文學特展」發表）



「跨越號」的勞動詩歌-第4首初航台灣 (kazosan律)

ipangana號2007 創作者:郭健平

kaodan tamō o nilalagan nam

划吧 我們 十人大船

inganangana ta siya du ilaodam

跨越 到 台灣

yapinei kapito so ipamamakongam

被製造 七對 的 木槳

yaten kono o mineiya civangjiam

我們 是 已經 創先

iraralei ya jipavivilangaam

朗島 沒資格(反義)

oisisiva am

經常做的事,反射動作(指在海上重複每一勞動或動作的詞
在這裏指划槳時)

註解:maovat屁股長瘡(長時間划船)

「跨越號」的勞動詩歌-第5-1首2007跨越號首航臺灣行^(兩段)

1.

創作者：施清嶼 siapen ngarai

anokakein kowa maiwalam

希望 我正 休憩

tokad no pinangei patan sovin

周邊 的 整除 墾地 山藥

kacita koso minararaan namen

觀看 曾 駛過 我們

tokomi kaviyaviyasen sokolit

立刻 雞皮疙瘩 皮膚

minakongukongu paro onakem

不能想像 那 心思

karaan taso yakavavazitan

執意 何以 衝破險境

navaavaei darana no irilo

盤據 已是 那 魚怪

todatozatozao a pozagisan

來回巡遊 著 鯊魚

akano mazangman du kaliliyan

以及 海魔 於 海底

兩段釋義(由郭建平翻譯)：

當我正端坐在被開墾種植山藥之地，並回望我們曾經划駛過大船的浩瀚大海，立即使我全身起雞皮疙瘩，我無法想像何以要執意划駛充滿危險的大海，大海充斥著未知的險境，是各種魚怪及鯊

「跨越號」的勞動詩歌-第5-2首2007跨越號首航臺灣行^(兩段)

創作者：施清嶼 siapen ngarai

2.

mivavaod da kapipapalo da
以繩索 及 木刀 為

ipalo da so mawaid da macita
砍擘 那些 未常 被 看見

keiyan nano minangacitacileb
有 因 看之神

omaliwotwot so cinaoranan
四面護佑 那 船座

icakma namen inaad da vovoo
因而 我們 固牽 的 圍籬

omrakep so ponso da du malaod
駛近 到 島 於 臺灣

makoyab a sinivozan nowarilao
傍晚 於 日落 夕陽

(憶想划過的海洋之歌)

兩段釋義(由郭建平翻譯)：

魚巡遊的世界，跟海底未知名的妖魔，祂們以繩索綑綁，以木刀砍擘它們，不常見的陌生臉孔，若非有天神的護佑著大家，使我們像被緊緊護住的小孩般，才有了機會到達台灣島岸當太陽落下海平線時

「跨越號」的勞動詩歌-第6首跨越號2007年划台灣

創作者：施清嶼 siapen ngarai

1.

tanatotana rarakeapoan kavakavavatanen tarana

即使 步入老年 傳說 已成

cinaod ta palawan jitanasei

划 在 深海 綠島

yatoman vokao du citan siya

令人 驚嚇 觀看 看著

so kawazayan noawa malomirem

在 廣漠 大海 黑寂之海

jinacinirei no nilalagan

不畏懼 的 大船

tomi saposopo du mintapaong

上 跨越 在 浪波

pinakapito ta so ipamamakong

七對槳 的 木槳板

2.

omrakep so ponso da du malaod

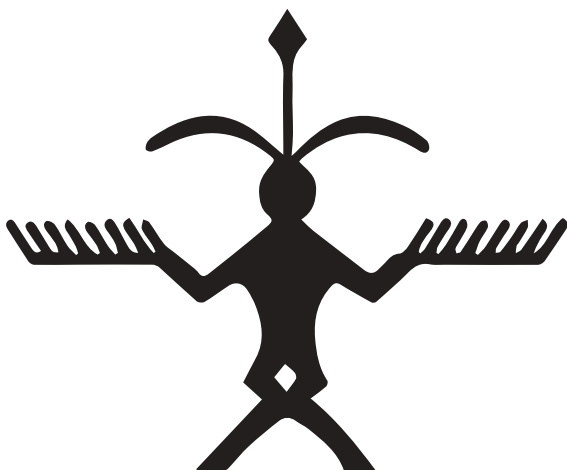
駛近 那 島 在 台灣

makoyab a sinivozan nowarilo

午後 沒入 海際線

兩段釋義(由郭建平翻譯)：

當我正端坐在被開墾種植山藥之地，並回望我們曾經划駛過大船的浩瀚大海，立即使我全身起雞皮疙瘩，我無法想像何以要執意划駛充滿危險的大海，大海充斥著未知的險境，是各種魚怪及鯊魚巡遊的世界，跟海底未知名的妖魔，祂們以繩索綑綁以木刀砍擊它們，不常見的陌生臉孔，若非有天神的護佑著大家使我們像被緊緊護住的小孩般，才有了機會到達台灣島岸當太陽落下海平線時



註：

2007年朗島部落首先發起造七對槳的大船，划越黑潮往台灣這是蘭嶼百年來遠航的首次，以此艘命為跨越號的十四對槳作為文化載體進行台灣行訪問。

—anood— siyapen ngarai 唱

未來的傳說

釋義：

即使我們年邁老去

此段航行會成為另一個傳說

划駛於綠島的深海上

回眸觀看那廣漠的寂黑深海

總使人敬畏

翻越浪波的大船與船員不曾膽怯

十四對槳的拼板船

一心航行到達台灣

就在太陽沒入海際線時抵達

重要的詞：

icakmanei mamalak a romaigereg

疑似(鐵鍊聲) 震耳 的 轟隆聲

划槳拍打海面的聲響，好像是震耳欲聾的聲音，描述力量的展現。

mamakong no milanek du manakawi

祭禮 為 陳列 於 竹竿

捕獲白毛的展現

(kalamat律詞)

ilongalong namen 使繁衍

avinowas 毀滅

macisoasol 意指比較自己的財產。芋頭，相互交換豬羊、金箔、瑪瑙串衣服、孩子長相、家屋大小等。

(jikamacingei ta mojaswalli o apzapzatanko)

macisowasawal：以物易物的交易

vozaon驅離、mamozmozo，驅趕靈界



asa·跨越號的旅程

上岸之後

「ipanga na 1001跨越號」，長1016公分、寬170公分、高270公分，由以龍眼、欖仁舅、麵包樹、綠島榕、大葉山欖、蘭嶼赤楠等木材近六十塊木板拼成，可乘坐十四人。

在2006年11月開始建造，邀請了五個家族漁團的參與，2007年5月正式完工。2007年6月19日起由蘭嶼六個部落四組人以接力的方式，分四階段於2007年7月31日划至台北大稻埕。ipanga na 1001跨越號在抵達台北，參加了原住民族委員會的「南島民族論壇」秘書處成立大會之後，隨即於第二天即移展至二二八公園之國立臺灣博物館前廣場陳列展示。至此開始了將近三年的時間，台灣島內陸上行舟，以移動博物館的概念為隨船展示的計畫，前後總計10個計畫在17個場館處所進行，介紹蘭嶼拼板舟文化，分享跨越號的故事。

2010年3月9日中午，「ipanga na 1001跨越號」抵達國立清華大學人文社會學院圖書館後，成為清華學院特色課程「跨界與探索」課程的逐夢題目。課程以「像海一樣思考」為理念，結合大船文化與海洋文化進行三學期之後，停泊在新竹的「跨越號」靜靜地陪伴學子已有十八年。

然，對比台灣島上跨越號的後續文化活動，在朗島部落則有另番漣漪。各部落船隊成員回到蘭嶼之後，族人都在談論大船航行過程中的辛苦與無畏黑潮激流的險惡前行。「跨越號」在造船的意義層次，啟發了當年參與者之後建造屬於船團、家族的大船與文化的保存行動。然則當下的部落佳話，是在於族人風塵僕僕回到島上，親人引頸期盼、等待迎接時「蠻阿威」的場合。Keep Rowing 將會～繼續划。

一、《漂洋過海・再見南島，原住民族委員會》在航海行動過程中之航段駐泊處，以大船為主物件，輔以現場解說說明。

1. 國立臺灣史前博物館。
2. 長濱港(因大船受損以帆布包覆，故轉為修繕大船時船體結構的現場解說)。
3. 花蓮市美崙溪口沙灘。
4. 宜蘭童玩節。
5. 基隆碧砂港船隻上架斜坡道。
6. 台北國家賓館；配合原住民族委員會「南島民族論壇」秘書處成立大會活動。

二、《行政院文化建設委員會2007文化台灣巡迴展—山海意象蘭嶼拼板舟巡迴展》以大船為展示主體陳列，配合達悟族文化圖文版展示。

1. 國立臺灣博物館；配合達悟女子頭髮舞表演演出、圖文展版，以及cinat' kelang 文化主題講座。
2. 高雄市歷史博物館；配合男子勇士舞表演、圖文展板，以及Ipanga na 1001航海過程的主題講座。
3. 原住民族文化園區；配合園區歌舞服務員蘭嶼舞蹈表演圖文展示，古謠 吟唱、cinat' kelang文化主題講座。

三、花蓮文話創意產業園區；《KEEP ROWING繼續划—2007海洋練習曲》文件展、圖文展板、物質文化陳列展示 cinat' kelang文化復振專題演講。

四、國立暨南國際大學；《原住民族週—大船特展》圖文展示達悟物質文化展，造船樹材與地理資訊特展。

五、汐止夢想文教基金會；大船社區展，夢想專題演講。

六、高雄世界運動大會；開幕下水落成儀禮 cinat' kelang 拋船演出。

七、國立台灣文學館；《與船靈對話特展》，隨船達悟物質文化陳列展示，影音與圖文展示、古謠吟唱
《kawut na cinat' kelang划大船》紀錄片試映講座。

八、台中文創園區；《海峽兩岸非物質文化特展》，隨船圖文展示說明。

九、國立清華大學人社院；《海上浮具的陸地漂流》，隨船專題演講。

十、順益原住民博物館；《部落展—上山・下海 朗島部落造舟與划船的故事》影音圖文與物質文化展示，古謠吟唱專書編輯。

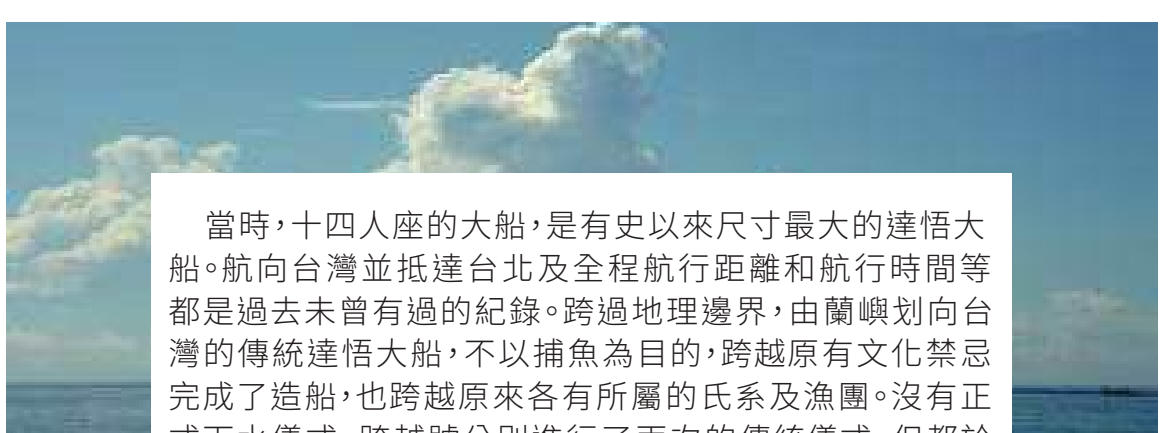
航向世界

「ipanga na 1001 跨越號」是2007年由朗島部落青年夏曼·夫阿原(郭建平)與紀錄片工作者林建享共同策畫「Keep Rowing 繼續划 2007 海洋練習曲」夢想計畫的成品。於2006年,人類學家王嵩山老師推薦【繼續划KEEP ROWING, 2006的海洋練習曲】時,寫了如下的一段話:

這是一件可以實現的「文化任務」,嘗試「以動態的實踐超越靜態的展示」、「將船回歸浩瀚海洋」,呈現南島民族「海洋不是阻隔,而是通路」的想法。自從原住民社會受外來殖民以來,人們不斷的摸索各式各樣的文化復振模式而此一計畫,以達悟人與文化為主體,加入合宜的現代文化資產管理觀念的操作,促使兩個文化的互動,掌握精確的地方知識(local knowledge)、發展更多的文化了解(cultural understanding)的;我們可以確定,這個行動實踐將是尋求台灣原住民文化永續發展的一個重要里程碑。

Keeping Rowing繼續划!非真要將「划大船」動態事件定錨,在當代海洋民族與世界接軌的台灣意義,具有許多跨界的意涵與思考。





當時，十四人座的大船，是有史以來尺寸最大的達悟大船。航向台灣並抵達台北及全程航行距離和航行時間等都是過去未曾有過的紀錄。跨過地理邊界，由蘭嶼划向台灣的傳統達悟大船，不以捕魚為目的，跨越原有文化禁忌完成了造船，也跨越原來各有所屬的氏系及漁團。沒有正式下水儀式，跨越號分別進行了兩次的傳統儀式，但都於傳統儀式結束後，接續以天主教的祈禱做最後的祈福。再則，划行本身的行動，跨過部落社會邊界，由朗島、椰油、紅頭等不同部落組隊接力划行。

然而，對於達悟大船的建造和使用，亦遵循一些傳統而並不踰越，包括：造船材料，除船的坐板用了柳安漂流木外全然取自蘭嶼島上的樹林。遵循傳統工法造船，未使用任何鐵釘。但在現代材料的穩固與安定考量，船板的接合黏著改用樹脂膠合，之後船體損壞後，族人用幾根「」形交釘固定船板。當然造船及划行過程中對女性的禁忌依舊遵守橫渡黑潮的成功，以及續航至台北的整個航程中，僅一次船體受損而需修補，均可證明傳統南島民族大船的堅固和航行能力。

今年2024年恰為「跨越號」成舟18年。划船者如說：「以如刀鋒利的舷首（ibanwang），我們划過黑潮，航向台灣。」從蘭嶼到台北近600公里距離，每支槳平均大約划了18萬槳次，而14支槳總計劃了250萬槳次，這「250萬槳次」的航程，有著蘭嶼島上六個部落，共187人次參與划船，此已非是台灣島嶼上喋喋不休的中心與邊陲的論述，它同時也是達悟民族，從古典的過去到面對現代化轉變的一個壯闊舉動，一個繼續無限延伸的海洋課題。











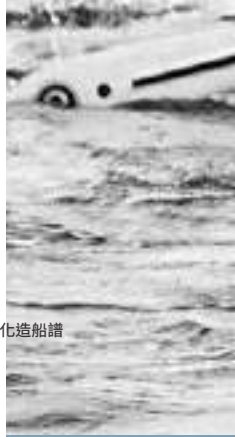






































跨越號!達悟的文化造船譜 ipangana 1001

本書榮獲海洋委員會——
「復振航海文化力—海洋文化領航計畫」補助出版

計畫主持人	許勝發
編 著 者	丁字褲文史工作室郭健平、林建享、萬蓓琪
文 字 編 輯	馬昀甄
美 術 設 計	盧宥蓁
族 語 翻 譯	郭健平
行 政 協 力	張兆瑞·蔡佩吟
圖 片 授 權	林建享·萬蓓琪
出 版 單 位	國立臺北藝術大學
出 版 日 期	113年12月
定 價	新台幣240元
I S B N	978-626-7232-54-5 (平裝)
G P N	1011301884

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

跨越號!達悟的文化造船譜 = ipangana 1001 / 林建享
萬蓓琪編著——臺北市：國立臺北藝術大學，民113.12
面；公分——

ISBN 978-626-7232-54-5(平裝)

1.CST: 達悟族 2.CST: 民族文化 3.CST: 船舶 4.CST: 划船

536.338

113019560

