

第二章 舟船與人文

第一節 舟船與地理環境

人類最初的生活，就是與自然搏鬥而來，所以，最初的文化形式，大都是人與自然環境所產生的互動情形。從認識自然到屈從或改變環境的過程中，「特定的環境」¹¹也醞釀出不同的人文特質與藝術特徵。如從廣闊的歐亞大陸到很小的太平洋島嶼，都擁有自己的海岸，每個海岸的地理結構不同，所發展出來的人文景觀也大異其趣。例如：威尼斯是由一片瀉湖裡的小群島組成，水路縱橫交錯，成為威尼斯城中的交通動脈，汽輪、渡輪、貨船、扁長的木舟 Gondola，都穿梭在這座海的都會裡，而贏得「水都」的美名。熱情浪漫的威尼斯人，應該是「水」造就了他們的民族性，因「船」穿梭其間的詩意情懷，化蘊成舞蹈、飲酒、歌唱、狂歡的人文特質。其舟船的造型美感，更提昇於實用價值之上，時常成為藝術家描繪創作的體材。又如：中國江南平原，地勢平行，水道縱橫，聞名的滾滾長江行經其間，萬頃太湖及縱橫南北之運河，養育了無數生靈，成就了水鄉澤國，富漁鹽絲米之利。尤以蘇州建築在河川水港之上，船隻穿梭往來，向有「東方威尼斯」之稱。

威尼斯與中國蘇州，皆以水都聞名於世，地理環境相似，卻發展出不同的人文思想。前者屬於海洋文化，民族性開放，擅長歌舞，產生歌劇、狂歡節慶的浪漫藝術型態。後者是大平原的一部份，雖有河川密佈，民族性趨向保守的大陸文化，也有歌謠的

¹¹滕守堯，《藝術社會學描述》（台北，生智文化事業公司，1997年），頁77。

詠唱，但藝術的表現大多沉浸在詩詞歌賦或當地的民謠。

即使在同一個國家內，不同的河流或湖泊也因區域之隔而有不同風俗民情。例如：洞庭湖、太湖、西湖等皆依賴舟船與該湖產生各自獨特的文化型態，其美如詩，一向為無數的藝術作品所傳頌。廣西灘水江上，特別的是捕魚的鷺鷥筏。因川底岩石錯落，不宜灑網捕魚，因而盛行鷺鷥之風，「漁鷹竹筏」¹²蔚為我國漁村一大奇觀。此乃典型的環境與人文的結合。

水流，以現代人的觀點，既是休閒旅遊的景點，也是運輸通道，兼具政治、審美與實用價值。然而，在沒有舟船的原始年代，它卻是人類活動的障礙。有趣的是，號稱「海洋大國」的英國，在航海事業發達以前，它是閉塞且落後的，與世隔絕的，當時的海洋對它來說就是一種很不利的發展因素；隨著航海及造船技術的進步，海洋反而成為它迅速發展的重要因素，使其成為日不落國。

所以，人與自然環境之間，是相依相存的，地理環境孕育人類，同時也塑造不同的文化，人類依賴地理環境而生存，尤其作為生命泉源的「水」，佔據了大部分的地區，足見它與人類發展的關係，是多麼的密切。如：台灣宜蘭的頭城海域，是屬於沙岸地形，波平浪小，適合塑膠筏或小動力的漁船行於其間。從台灣東北部到東部岩岸發達，浪高濤大，大型的漁船及遠洋漁船就應運而生。在藝術創作上，也能看到舟船與環境的關係，例如：明朝唐寅在「溪山漁隱」(圖3)圖中，其船行於溪中或傍於樹間，由

¹² 「漁鷹」是當地人對鷺鷥鳥的封號。鷺鷥，一名鷺鷥、漁鷹或鷺，其喙長而有鉤，善於潛水捕魚。漁家依其特性訓練之，採放任飼養，和漁夫一同站立在竹筏上，成為捕魚的好幫手。「竹筏」是由五至八根的細竹編成的漁筏，美名為「鷺鷥筏」。

於溪道狹窄，巨石磷疊，船的造型尖而窄。元朝趙孟頫的「鵲華秋色」(圖 4)，蚱蜢舟行於洲渚之中，這都與地理環境有著密不可分的關係。

第二節 舟船與生活

我們居住的地球，水的面積佔了十分之七，成就了江、河、湖、泊、溪、川，不僅蘊藏著極豐富的資源，也是許多動植物的棲息地，而孕育了各地不同特色的人文景觀。許多人類的文明也經由它而璀璨。

「船」是人類歷史上相當重要的一項發明，藉著它才能滿足生活的需求，才能跨越「水」對人類活動範圍的阻隔，打破了狹隘的族群主義，揭開各文化的面紗，增展經濟的物流活動，影響世界政經文化的涵蓋面。當我們翻閱世界的歷史時，可以發現：船的歷史幾乎就是人類的歷史。

舟船與生活方式，可大致分為八種：

- (一) 獨木舟 以火鍛燒之後的一根圓木，用斧頭把中間挖空即成。直到現在，散居在南太平洋群島上的居民，還在使用這種簡陋而原始的船。台灣日月潭原住民，早期也是採用獨木舟作為水上交通工具。其生活方式較為原始純樸，大都以漁獵生活為主。
- (二) 籠舟(皮筏) 用柳枝作舟身，外包一層動物皮的船。英國鄉下使用的皮筏，以及愛斯基摩人的皮船就是屬於這一種。中國黃河流域居民所使用的羊皮筏子¹³、牛皮筏子，也接近此類。其生活方式與農牧、畜牧有直接的關係。

¹³ 皮筏，是高原地帶的一種特殊交通工具。製皮筏的羊皮不開腔，由頸部開口，挖去骨肉內臟，浸泡在桐油及鹽水中數日，入水可以久用不腐。曬乾後，紮緊頸部及四肢，吹成氣囊，綁於方形木架之下。少則 8 個，多達 24 個不等。牛皮筏的製法相同，用於長途，氣囊數目多達一、兩百個。詳見《大哉黃河》(台北：錦繡出版社，1985 年)，頁 78。

(三) 木筏、竹筏 古代の木筏都是用巴沙木材或乾蘆葦做成。中國南方地區盛產竹子，竹筏應運而生，台灣早期也是如此。其生活環境雖有漁業行為，但尚處在農耕社會階段，因筏子的結構簡便，大多行駛於溪河小川之間。隨著現代科技的發展，以塑膠為原料發展出輕盈的膠筏，運用在沿海漁業，經濟層面不高。

所以，早期的水上交通工具，都以當地的環境有密切的關聯，大多直接取材當地的木材、竹子、皮革，甚至蘆葦作為材料。是環境造就了人類，也是人類運用了環境，進而創造環境，產生了各區域、各民族的特色。

(四) 扁舟 是進化舟船的轉捩點，不僅結構複雜，乘載面積也較為擴大，用於農業社會的搬運、捕魚或採集，如：採蓮。其造型如中國的蚱蜢舟、漁艇、小渡船等。

(五) 舟船 船型更大，設備豪華，如：渡船、載酒遊船、江海大船等。

(六) 風帆 隨著人類的進化與欲望的需求，逐漸改進造船技術。不久之後，人們終於想到，利用風力使船前進的方法，掛上帆布，發明帆船，應用在廣大的湖泊與江海中。如：各大海洋、中國的洞庭湖、泊陽湖、長江、黃河等等。

(七) 漁船 進入漁業社會的領域，以捕魚維生，分為近海、遠洋漁業，其社會組織複雜，分工結構多元，是一種群體性的生活，也是現代化漁業的面貌，更是多元社會中重要的一環。

(八) 輪船 是工業革命的產物，現代社會海上運輸的重要

工具，其吞吐量超越其他交通工具，促進全球經濟的發展。種類分為：貨輪、郵輪、客貨兩用輪等。

所以，從船的造型、類別、大小、用途，將可了解到人類的生活環境特質與人文思想，更可從舟船當中探討出先賢的智慧及造型藝術。由此切入，將能開啟另一環現代水墨的創作路線。

第三節 宗教上的寓意現象

根據「藝術起源於宗教」說，先民由於畏懼大自然的神秘力量，侵害了生命，轉而祈求保護，產生虔誠的崇拜¹⁴。進而認為：自然界都有司掌的主宰，謂之「神」。對他們祈求護祐、膜拜，宗教信仰的寓意現象油然而生，這種現象，中外皆有。如中國民間相傳就有海龍王（海神）、黃大王（河神）¹⁵，並有他們的廟宇神殿等等。西洋也有海神波賽頓（Poseidon）¹⁶，這都是人們懼於自然界的威力，所產生的神祇。

當人本意識抬頭時，人的「神化」漸與自然界並立或相抗，如：漁船上供有「媽祖」神像以保佑航海平安，每年的「媽祖」生日，繞境賜福，熱鬧空前，是漁民們的一大盛典。雖然，因地區不同而有不同的「媽祖文化」，但都與漁民、漁船密不可分的宗教現象與意義。有些國家還專為節日設計特殊的船，像我國端午節的龍舟、台灣祭拜瘟神的王船，還有泰國皇族的畫舫等，都是經過造型裝飾，別具民俗意義的船。台灣著名的「東港燒王船祭」，是重要的民俗盛會，也是漁民節慶中心信仰之一，目的在於向「代天巡狩」的王爺祈求平安。燒王船之前，有王船“陸地行舟”的遊行活動，由道士引領，在眾神轎及善男信女的簇擁下，緩緩向海邊前進。王船所經之處，家家備祭品，虔敬恭送。吉時一到，主持儀式的道士用火把點燃冥紙，熊熊的烈火從船身周圍蔓延開

¹⁴ 虞君質，《藝術概論》（台北：黎明文化公司，1976年），頁19-25。

¹⁵ 河南居民稱黃河之神為黃大王。

¹⁶ 希臘神話中的海神波賽頓（Poseidon）是宙斯（Zeus）和普魯圖（Pluto）的兄弟，與羅馬神話中的奈普提（Neptune）被視為同一人物。

來，終至化成一團火海，王船便在烈燄中被送走。虔誠的信徒相信，人世間種種的災難病痛，都將隨著王船的灰燼遠颺而去，帶來祥和。

蘭嶼達悟族的新船完成後，都要舉行隆重的達悟人「新舟下水祭」。由這艘船的所有成員抬著船，其餘親朋好友圍繞四周，個個怒目握拳、雙腳猛跺，口中吟唱著傳統歌謠，並不時高聲吶喊，數次把船拋向空中、抬向海邊。他們相信：透過這種怒之眼、忿之吼，可以驅厲魔除惡靈，保佑日後出海平安、漁獲豐富，為船主和村人帶來好運。在台灣也有類似的開工儀式，造船之前，先佈置一部份的船甲，會同買主祭拜天地，並請神官說些祝福語，祈求該船的平安順利。

早年台灣民眾流傳著「大船入港魚群來」的吉祥說法，象徵家中若有大船從外駛入家內的相關圖像，能帶給好的預兆及財源滾滾。不僅在生前的時候如此，甚至身亡時，家人也會燒大小的紙船給亡靈，使他如生前一般行於海上。而早在二千五百年前的埃及，已經開始製作船模型，用來陪葬貴族，好讓他們乘船去旅遊。古老的中國墳墓中，也曾經發現陪葬的船模型。東、西雖遠，但心靈意識卻是相通的。

這些種種的宗教現象，雖由自然界所生，但產生的人文思想或宗教意涵，都離不開舟船的範圍，正因為有它的存在，使我在創作中，增添了人類內在感情的迷惘與無依的探究，將「船」、「人」、「宗教」三者結合成創作的素材，不僅豐富了藝術創作的泉源，也提供我創作的意義。