

東港王船沿革與承造工法保存調查*

陳淑華

美和科技大學副教授
國立臺南大學教育學博士

蔡東祐**

合作金庫商業銀行東港分行經理
國立雲林科技大學管理學博士

摘要

臺灣西南沿海地區與澎湖群島，保留了漢人舉行王船祭典儀軌，最精彩多元的風貌。其中，東港東隆宮王船組，近五十年來，維繫了由近百位具有 1920~1960 年代木製漁船工藝的造船師傅，每 3 年乙次，全程義務不支薪合作完成乙艘，具實際航行能力的古帆船之珍貴傳統。經由探討東港王船的發展沿革，材質自竹編紙紮演變為實木打造的原由，東港造船師傅所承製之東港王船，除人才濟濟，其用料與施作，均極為精湛專業，環顧臺澎地區所製造的王船中，深具代表性。進一步研究東港木製王船的參考原型，即東港東隆宮內 2 樓留存清代的兩艘小型南澳船，並根據文獻分析比較，清代中、後期同一年代，盛行於江、浙、閩、粵海域航運之主要船型，即當時官方、民間均廣泛使用的同安船，比較兩者造型外觀異同所在，分析兩者是否系出同門。更加突顯東港王船保留了同安船系列中珍貴的衍生船型，即清代唐山師傅所打造之南澳船的外型。但由於木造漁船的式微，傳統造木船技術呈現難以承傳的危機，經由與老匠師們的討論，整理可行之承造工法的保存芻議。

關鍵字：東港王船祭典、王船、造船司、南澳船、同安船

壹、研究動機

一、製造王船的技藝面臨失傳

送王船的祭祀儀軌，在臺灣西南部、澎湖群島、馬來西亞、印尼及中國福建等地，流傳的歷史淵源久遠，¹ 各地區透過當地匠師的傳統工藝，製造出各式各樣的王船。由於現存送王船的方式，一般是採「燒船遊天河」的方式進行，² 所以各地王船的材質大抵為紙糊或木造。無論王船的精緻華麗程度如何，每次祭典的最後程序，就是將王船焚化送回王爺。因為聚落經濟的發展，各地區更多數的王船，改採木材打造。由於清代以前是使用依賴風力的古式帆船，到了日治時期，船用柴油機的引進，採用於漁船的動力之後，古式帆船的工藝因而式微失傳。各地區承造傳統木造王船的工作，輾轉由具有製造木製漁船背景的造船師傅所承擔。然而，臺灣漁船業的歷史當中，終戰後，木造船體亦在很短的時間內，由於政府採取禁伐政策，木材來源驟減，而被塑膠纖維的船殼所取代。1980 年代初起，即不再承製木殼漁船，亦再無年輕的新一代師傅，去學習承製木造漁船。製造木造漁船的技術，僅是保留在，具有製造木殼漁船背景的老造船師傅手中。時光荏苒，我們已經必需面對的現實，是這些造木殼漁船師傅平均年齡偏高，無人承傳施作木殼船體技術的窘境。

* 研究期間，承蒙東隆宮故設計科科長謝春成(1945-2017)、王船組執行長蔡文化及王船組組長潘鳳得，三位諸多協助與指導，特此致謝。

** 作者為辛丑正科（2021 年）東港迎王平安祭典大總理李瑞安先生之執行秘書。

1 林玉茹，〈潟湖、歷史記憶與王爺崇拜——以清代鯤身王信仰的擴散為例〉，《臺大歷史學報》，第43期（2009 年），頁43-86；李豐楙，〈王船、船畫、九皇船——代巡三型的儀式性跨境〉，收入漢學研究中心編，《空間與文化場域：空間之意象、實踐與社會的生產》（臺北：國家圖書館，2009年），頁245-298；李豐楙，〈巡狩南邦：東南亞地區代巡信仰的傳播及衍變——以馬六甲勇全殿2012送王船為例〉，《東亞觀念史集刊》，第5期（2013年），頁3-52。

2 蘇慶華，《代天巡狩勇全殿池王爺與王船》（馬來西亞：馬六甲怡力勇全殿，2005年）。

二、臺灣西南沿海地區保留了最精彩的王船祭典

臺灣送王船祭典的研究，常採用各溪流的流域劃分，來分析個別特色，³ 諸如東港溪流域、曾文溪流域、二仁溪流域、八掌溪流域、朴子溪流域及澎湖群島，均保存各地區王船多元的特殊風貌。⁴ 本研究亦遵循此劃分，來探討比較各地區承造王船的質料、匠師。首先，曾文溪流域、八掌溪流域內之西港慶安宮、佳里金唐殿、蘇厝真護宮、柳營代天府及三寮灣東隆宮，⁵ 每 3 年一科醮典所使用的王船，除佳里金唐殿常由王文傑、王明賢施作外，大都委由林良太承接。⁶ 二仁溪流域則幾乎由蘇春發所帶領的工班，來承包茄荳地區四庄頭廟宇醮典，所需要的木造王船。⁷ 朴子溪流域系統，在東石的濱海庄頭，大都每年舉行送王船，這裡以紙紮王船為常見，主要由吳茂森、梁添發等糊紙師傅負責，部份亦委請臺南的師傅。⁸ 澎湖群島，大多是請王之後，經過數年後，再不定期的舉行送王，所造的木質王船則有本地師傅，也有來自臺灣。⁹ 對於臺澎地區有週期性舉辦送王船之宮廟（見表 1-1），調查造王船師傅的年齡，特別是造木殼王船的師傅，均已屆臨退休的年紀，且有無以為繼之情況。

3 黃文博，《南瀛民俗風情叢書（20）南瀛王船誌》（臺南縣文化局，1998 年）。

4 李豐楙，《臺南縣地區王船祭典保存計畫——台江內海迎王祭》（宜蘭：國立傳統藝術中心，2006 年）。

5 黃有興，〈記三寮灣東隆宮庚午年祭典活動〉，《臺灣文獻》43 卷第 3 期（國史館臺灣文獻館，1992 年），頁 15-152。

6 施良達、王智富、陳栢春，《良藝太師——西港刈香王船木造技術專書》（臺南：西港玉勸慶安宮，2017 年）。

7 蘇展瑞、蘇福男，《造王船的男人——蘇春發的工藝與工班》（高雄市歷史博物館，2016 年）。

8 洪瑩發，〈威顯南邦：馬來西亞馬六甲勇全殿的王醮〉，《民俗曲藝》，第 184 期（2014 年），頁 59-103；洪瑩發，〈王巡四境：臺灣迎請「代天巡狩」儀式芻議〉，《文化資產保存學刊》，第 32 期（2015 年），頁 82-115；洪瑩發等，《臺灣王爺祭典中的王船製作技術》（臺中：文化部文化資產局，2015 年）。

9 黃有興，〈記澎湖舊奎壁澳六村之「祭王」活動〉，《臺灣文獻》，41 卷第 2 期（國史館臺灣文獻館，1990 年），頁 211-295；吳永猛，〈澎湖嵵裡水仙宮王船祭之研究〉，《臺灣文獻》，63 卷第 4 期（國史館臺灣文獻館，2012 年），頁 311-354。

三、東港造船師傅們虔誠的傳統

各地承製王船的開始程序，除東港、小琉球之外。首先，舉辦王船祭典的廟宇主事者需先決議，聘請何者擔任本科王船的造船師？各地宮廟主事者，或擲茭決定，或採開最低標，或開會遴選決議等方式，選出何者承接本科王船承造的任務。並再經過與該造船師議價，確認最後統包價格後，確定委請該位王船師承包該科王船，得標承包的師傅則帶領配合的工班、彩繪師，獨立完成該科王船。¹⁰ 惟獨有偶，東港、小琉球地區，由於其漁業發展，相對造船業十分發達，兩地造船業曾經造船人才輩出，培養出足夠的人手，並基於對王爺的崇敬信仰，承傳組成定期造王船之志願役性質的工班組織，如東港東隆宮王船組、小琉球三隆宮王船組等。¹¹ 特別是東港東隆宮王船組，人才濟濟，組織裝備齊全，代代相傳，能夠全體造船師動員，且均義務不支薪的型態維繫。每 3 年一科，時間一到，近百位造船師傅自動分工合作，分批進入王船廠，展開超過 3 個月，義務建造王船的辛勞工作，不分彼此合力完成。近百位造船師輪班上架競技對場，展現渠等年輕時精湛的造漁船技藝，並依照請示溫王爺允杯的設計圖稿，完成乙艘古式王船。此一傳統延續不墜近五十年，已完成 16 艘東港王船，誠屬難能可貴。¹²

四、東港王船與其他地區王船特殊之處

東港王船另一特殊之處，東隆宮王船組的造船師，是以打造乙艘可實

10 林俊宏，〈從繞境談社群關係的分與合——以灣裡萬年殿戊子年王醮為例〉，《臺灣學研究》，第7期（國立中央圖書館臺灣分館，2009年），頁97-114；林開世，〈2012年屏東滿州八保祭典紀實：歷史與權力面向的探討〉，《中央研究院民族學研究所資料彙編》，24期（2016年），頁115-170。

11 鄭華陽，《船心傳藝——乙未正科王船建造紀錄手冊》（小琉球三隆宮王船組，2015年）。

12 陳淑華、蔡東祐，〈己丑正科東港迎王與七角頭轎班的傳承〉，《臺灣文獻》，67 卷第 4 期（國史館臺灣文獻館，2016 年），頁 157-204。

際航行操作的古帆船之工法、用料來施作。¹³相對觀察比較其他各地王船的承製，或許船體大小外觀尚可相較高下，但是實際施作的工法，其他地區僅是在承製乙艘具有王船型式的船，不論是否可下水航行，而只是祭典中的一隻法船，早已簡化而失去航行的功能。東港東隆宮王船，從選擇木材起，就是以打造一艘要真實下水的帆船為考量，¹⁴整船從選材、安放龍骨、製作船肋、前後營、施作束腰、大波水底立盆、船艀、內隔艙、甲板，烏穩、絞車、桅桿及船帆等，皆是真材實料，先用薄木板放樣（打現寸），再選用越南檜木、柳安木、黑心石木及樟木等高級木料，按木料材質施作於船體，又依據造船師的「舟大工」造船工法，如鎖螺絲釘、釘扁釘安裝，再用檜木樹皮絲、補土填縫等（見本篇第四節說明）。而非其他地區單以角材、木條及合板釘製，完成一艘具有船形狀的王船。東港王船師傅係製作乙艘真材實料且具航行功能的東港王船。東港王船組的嚴謹態度與精湛工藝，與其他地區相較，實屬極為特殊。與臺澎地區、中國、馬來西亞、印尼等地王船祭典相較，東港王船具保存價值、具古工藝深度，及具代表性。

五、東港本地王船匠師年齡偏高

研究的過程，遭逢東港東隆宮設計科長謝春成驟逝，他是東港東隆宮王船組中，少數能依循「舟大工」的造船工法，劃出王船設計圖稿（現寸圖）的造船師。謝春成亦是屏東縣政府依據文化資產保存法第 95、96 條，公告列冊追蹤「東港迎王平安祭典——實木王船船帆製作技術」，縣府登錄

13 梁芝茗、林思玲，〈東港王船工藝——作為一種無形文化遺產保存的初探〉，《2015文化創意產業永續與前瞻學術研討會論文集》（國立屏東大學，2015年），頁111-127。

14 據李豐楙所述：「臺北「三王府」在 1990 年欲恢復傳統王船「遊地河」的送王方式時，亦特地聘請東港具有造王船經驗的造船師傅前去建造，而三王府王船 1991 年在淡水河上行駛的情形...為當年北臺灣之宗教盛事...也證明東港造船師傅所建造的王船，不只外觀造型華麗，用料精美而已，更可以在水面上做實際的航行。」參見李豐楙，《東港迎王——東港東隆宮丁丑正科迎王平安祭典》（臺灣學生書局，1998 年）。

有案的「文化資產保存技術及保存者」。¹⁵文化資產保存法中，對具傳統技藝的匠師登錄為「文化資產保存技術及保存者」，對匠師個人賦予國家級的肯定與尊崇。然而，對於如何承傳這些「文化資產技術」，文化資產保存法中並未能規範。事實上，如果學習這些「文化資產技術」，卻無法賴以糊口營生，儘管此項「文化資產技術」何其珍貴，只還是面臨後繼無人的窘境。2017 年 3 月，起造戊戌科王船時，東港王船廠內，儘是上了年紀的老師傅們，基於渠等對王爺公的情義相挺，平均年齡接近七旬，上架賣力施作。王船廠內也有幾位老師傅的兒子來見習，但只能在旁協助部份簡易工作，由於王船每 3 年只造乙艘，匆匆 3 個月工期內，年輕一代尚需兼顧本身職業，亦非全程習作，要習得父執輩的精髓真傳，實在是力有未逮，估計未來十年，東港王船的建造技藝，將面臨失傳的危機。

表 1-1 臺澎地區週期性舉辦王船祭典之宮廟及其造王船師調查

區域	廟宇	定期/不定期	材質	造船師
東 港 溪	東港東隆宮	每 3 年 1 次	木造	東隆宮王船組，約 90 人
	小琉球三隆宮	每 3 年 1 次	木造	三隆宮王船組，約 50 人
	南州代天府	每 3 年 1 次	木造	洪湖岸
	屏東大埔東隆宮	每 3 年 1 次	木造	洪湖岸
	大潭保安宮	每 3 年 1 次	紙紮	蔡東山
曾 文 溪	西港慶安宮	每 3 年 1 次	木造	林良太
	佳里金唐殿	每 3 年 1 次	木造/紙紮	王文傑、王明賢
	蘇厝真護宮	每 3 年 1 次	木造	林良太、蘇春發
	蘇厝長興宮	每 3 年 1 次	木造	謝福水

15 民國 105 年 9 月 12 日屏東縣政府屏府文保字第 10530387800 號公告。

區域	廟宇	定期/不定期	材質	造船師
二 仁 溪	關廟山西宮	每 12 年 1 次	木造	林良太
	頂茄荳賜福宮	10~12 年 1 次	木造	蘇春發
	下茄荳金鑾宮	10~12 年 1 次	木造	蘇春發
	白砂崙萬福宮	10~12 年 1 次	木造	蘇春發
	喜樹萬皇宮	每 12 年 1 次	木造	林良太、蘇春發
八 掌 溪	柳營代天府	每 3 年 1 次	木造	林良太
	三寮灣東隆宮	每 3 年 1 次	木造	林良太
	布袋海國宮	每 3 年 1 次	紙紮	王明賢
	布袋卿雲廟	每 12 年 1 次	木造	(無資料)
朴 子 溪	塭港福海宮	每年 4 月	紙紮	吳茂森、陳七賽
	網寮鎮安宮	每 5 年 1 次	紙紮	吳茂森、吳茂勝、吳茂吉
	型厝福安宮	每年 10 月	紙紮	梁添發
	副瀨富安宮	每年 10 月	紙紮	梁添發
澎 湖 群 島	蒔裡水仙宮	不定期迎送	木造	許開恩
	內垵池王廟	不定期迎送	木造	蘇春發
	龍門安良廟	不定期迎送	木造	蘇春發
	西衛辰威殿	不定期迎送	木造	許松德
	烏坎靖海宮	不定期迎送	木造	王旭輝

資料來源：本研究彙整。

註 1：本表以木製王船為主，若包含紙紮王船數量將遠遠超過。

註 2：蘇春發 2016 年車禍昏迷後歿，2020 年白砂崙萬福宮起造庚子科王船，已由蘇春發的造王船班底之郭岩山擔任造船師。

六、東港王船承造工法保存的探討

透過逐一訪問東港王船造船師傅，探討東港王船的承造工法能否承傳延續，不因造船匠師年邁而致失傳，此一迫切的課題。本研究希望能討論出可行的方式，讓年輕世代能有意願、有機會承襲此技藝。訪談中，資深領頭的造船師們，其實也在苦思如何接棒，也開始尋找適合人員隨同見習，然而，木造漁船的技藝實際已經斷層。即使有人願意花時間，學習木造漁船，亦無法營生。目前本地可尋得的木工人才，僅是木工技術較近的領域，諸如民宅裝潢木工師、廟宇雕刻師等，然而裝潢木工、廟宇雕刻與造木殼船之間，還是屬於很不同的技術領域，若無時間累積經驗，很難跨越其門檻。年輕造船師們的歷練，已是造玻璃纖維塑膠船殼，未來能否承擔大任，誠屬不無疑問。如何承傳舟大工的技藝，本研究亦請益了東港造船界的耆老，對於如何承傳東港王船的承造工法，期能提出可行之道，東港的造船前輩們亦認為此一課題是在與時間賽跑，必需提出對策。

七、東港與南澳船的關聯

本研究實地訪談的過程，承蒙東隆宮廟方的耆宿、與東港造船界的前輩的指導，與渠等訪談之中，一再提到昔日南澳船在東港的過往，及南澳船與東港木造王船的關聯。但是，汕頭南澳島位處廣東潮州，應是粵籍、客籍、潮籍居民佔多數的原鄉。然而，以泉、漳福佬移民為主的東港，為何會與廣東汕頭南澳島，維繫如此密切的航運往來？本研究除了將闡述南澳船與東港王船的關聯性，亦追朔至南澳船的原鄉，對於汕頭南澳島與東港之間，如何會產生貿易航運往來的原由，而使南澳船頻繁地出現在東港溪河口，¹⁶ 而有後來東港王船摹倣南澳船型式的典故，認為有必要更進一步的探討其前因後果，方能解釋此一存在史實的邏輯性與合理性。併延續兩岸相關研究的脈絡軌跡，對於廣東、福建所建造各種清代古船的研究成果

16 參見屏東縣東港鎮船頭里福安宮牆面的「本廟沿革」碑文，記載昔日南澳船抵達東港船仔頭港邊的歷史。

中，增加對南澳船此一船型的比較整理。除此之外，由於地緣關係，以該時期同樣盛行於福、廣、浙海面的同安船為對象，探索兩者間的關聯性。

貳、文獻探討與研究方法

一、文獻探討

（一）臺灣各地開始記錄建造木王船的工藝

臺灣西南沿海、澎湖列島等地，舉行迎送王爺的祭典，多元精彩，歷史悠久，祭典主體當然是代天巡狩而來的千歲爺，然而，祭典中準備為千歲爺乘坐，要遊天河所燒送的王船，卻是為祭典中最受注目的法器。依據各地的傳統或資力，王船的材質有竹紮紙糊，亦有是全木架構的。由於絕大部分的宮廟，恭送王駕的儀式，採取了遊天河的方式，時辰一到，王船即點火焚化，耗費鉅資打造木造王船，亦終須化為灰燼。目前各地宮廟無論是聘請或義工建造王船，該木造王船的王船師傅，渠等技術背景，皆是延續臺灣木造漁船時代，木造漁船的造船師傅。然而，臺灣自從1980年代初期，已不再建造木質漁船，當然亦無人承襲木質漁船的建造技術。這批末代木造漁船的造船匠師，日趨年邁亦終將退役，如何承傳，延續它們珍貴的建造木王船的技藝，各地學界亦開始關注此一課題。並陸續紀錄各地建造木王船的過程。諸如：把東港王船工藝視為一種無形文化遺產保存，¹⁷ 乙未正科小琉球三隆宮王船組的王船建造紀錄，¹⁸ 茄荳地區建造王船的造船師傅，蘇春發的工藝與工班紀錄，¹⁹ 西港慶安宮王醮的王船造船師林良太的造船工藝紀錄²⁰ 等等。

17 梁芝茗、林思玲，〈東港王船工藝——作為一種無形文化遺產保存的初探〉，《2015 文化創意產業永續與前瞻學術研討會論文集》。

18 鄭華陽，《船心傳藝——乙未正科王船建造紀錄手冊》。

19 蘇展瑞、蘇福男，《造王船的男人——蘇春發的工藝與工班》。

20 施良達、王智富、陳栢春，《良藝太師——西港刈香王船木造技術專書》。

（二）探索起初製造木王船的原型

上開研究成果，已陸續紀錄了各地建造王船的過程與工藝。除此之外，更有造船工程背景的學者，試圖去探索最初的時候，各地宮廟開始建造王船時，是根據何種的「原型」，來打造出第一艘王船？東港王船師傅，建造木造王船的參考原型，即東港東隆宮內後殿 2 樓，所留存的兩艘清代南澳式王船。²¹ 東港當地的研究中，透過東港廟方耆老的口述，東隆宮後殿二樓的兩艘清代古王船，是 1894 年東隆宮遷址重建時，當時建廟的工班，來自唐山的師傅，依據南澳船的樣式打造的。為什麼東隆宮仿造的是南澳船？清代後期與日治前期，東港與大陸對岸每年約有百餘艘航次貨運的往來，因風向與海流的關係，其中主要對口則是汕頭南澳島。²² 清代臺灣西部各港口如東港等與大陸對岸港口的通商往來，主要的使用船隻為南澳船。²³ 清代中期與後期，南臺灣六堆所盛產的米穀，大部份以南澳船載運，經由東港的港口，渡過臺灣海峽，抵達大陸對岸的通商口岸。²⁴ 從清代中期起，至日治時期，汕頭南澳船，為臺灣與大陸之間帆船貿易的主要船型。²⁵ 歸納上述文獻，已說明清代中、後期，南澳船在東港與中國對岸航運中的重要地位，亦進而影響了 1894 年間，來自唐山的師傅，在雕造東港東隆宮祭祀用溫王船的參考依據。並成為 1973 年起造首艘東港木造王船的仿倣原型。

（三）福船系統與東港王船的關係

然而，對於南澳船「船型」的文獻探討，尚待進一步的研究。先前對東

-
- 21 陳政宏，〈東港王船工藝與傳統造船技術〉，《中國造船暨輪機工程師學會會刊》，71/72（2010年），頁24-31。
 - 22 林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉（知書房出版集團，1996年）；林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉，《比較視野下的臺灣商業傳統—論文集》（中央研究院臺灣史研究所，2012年）頁135-167。
 - 23 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉（國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988年）；耿慧玲，〈船戶公約碑中所記錄臺灣海峽的船〉，《人文與社會》，第1卷第8期（義守大學，2006年），頁63-82。
 - 24 李文良，〈清代南臺灣六堆的米穀生產與流通〉，《臺灣史研究》第23卷第4期（中央研究院臺灣史研究所，2016年），頁39-80。
 - 25 陳國棟，〈清代中葉（約1780-1860）臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》，第1卷第1期（中央研究院臺灣史研究所，1994年），頁169-199。

港王船船型的研究方法，有檢索古籍上之古船圖片，來對東港王船實體船型與該某種古帆船比較。即針對兩艘船的外型，進行分析比對。列舉出清後期橫渡大西洋，從事茶葉貿易的廣東籍商船「耆英號」的「側面」圖片，與東港王船的「側邊」進行外型的比較。²⁶ 延續此一方法，本研究以同樣來自福建的橫洋船為例，即福船系統中之橫洋船，其船艉「花屁股」特寫²⁷ 與東港王船的「船艉」部比較，相似度相當高（見圖 1-1），此一比對結果，說明橫洋船（清中期的福船）與南澳船（東港王船）是具有「船型雷同」關聯性。另外，臺北故宮近年來，亦對同屬福船系統的同安船，進行研究與縮小版同安船的仿造。²⁸ 並利用現代科技重現同安船與其歷史考察，²⁹ 接續臺北故宮的研究成果，本研究再以臺北故宮院藏「集字號大同安梭船」或「一號同安梭船」圖³⁰ 與東港王船的「船側」部比較，整個船側各部位亦十分雷同（見圖 1-2），同樣發現同安梭船與南澳船（東港王船）亦有「船型雷同」的關聯性。歸納上述的圖片比對，南澳船（東港王船）與橫洋船、同安梭船三種船型，可能受到官民通用的同安船之影響，可能同屬「福船」系統，而有「外型雷同」的情形。

（四）對岸福船的研究成果

中國對於福船的研究，主要可分為三個脈絡。1. 福船在航運史中的歷史定位：福船是中國帆船時期，三大代表性船型之一，是古代主要的商貿船種。尖底闊面、首尾高昂，及具有良好水密性。被選作外交使節乘坐的官船。更為圍捕海盜，被官方改成戰船。³¹ 歷史上福建沿海所造的木帆船～福

26 李豐楙，《東港迎王——東港東隆宮丁丑正科迎王平安祭典》。

27 陸傳傑、曾樹銘，《航向臺灣——海洋臺灣舟船志》（遠足文化事業公司，2013年）。

28 周維強、郭鎮武、吳紹群，《「王得祿與同安船」特展導覽手冊》（國立故宮博物院，2017年）。

29 周維強，〈「再現同安船」紀錄片的歷史考察與科技呈現〉，《故宮文物月刊》361卷（國立故宮博物院，2013年），頁96-109。

30 陳龍貴、周維強，《順風相送——院藏清代海洋史料特展》（國立故宮博物院，2013年）。

31 劉義杰，〈福船源流考〉，收入《海交史研究》（北京：北京海洋出版社，2016年）。

船，為遠洋木帆船的代表，福船長期為海外交通的重要工具，直至近代機動輪船的問世，木帆船逐趨衰落，福船才退出歷史舞台。³² 2.分析福船適合江海航行之特性：「花屁股」的三桅式福船，其水密隔艙的製造工藝，是福船的重要造船發明。³³ 福安建造的福船，具有船體密實、吃水深、穩定性好、適合江海航行等特性。經多年積累傳承，已形塑出木船建造工藝、水密隔艙技術、船寮造船等非物質造船文化。³⁴ 3.關注福船建造工藝的保存：依據〈欽定福建省外海戰船則例〉和〈閩省水師各標鎮協營戰哨船隻圖說〉³⁵兩古籍，沿用福建傳統造船工法，對趕繒船進行復原仿造，從造船技術史的角度，解構趕繒船的船型與建造技術。³⁶

（五）補足福船系統中之「南澳船」研究

歸納上述兩岸對於福船的研究範疇，其一、概以「福船」為對象，對福建沿海各地造船廠所造的木帆船～統一將之稱為福船來進行研究，對岸中國以此方式的研究成果十分豐碩；³⁷ 臺灣也有以此方式，以「福船」為對象，研究其航行性能，³⁸ 亦卓有貢獻。其二、福船系統中，歷史上所出現了各種亞型福船，區分為同安船、橫洋船、趕繒船等等，兩岸亦有部分

32 高宇，〈論福船船型演變及歷史影響〉，《閩西職業技術學院學報》，13 卷 4 期（2011 年）；王宏斌，〈清代前期江蘇的內外洋與水師巡洋制度研究〉，《安徽史學》2017 年 1 期（2017 年）。

33 鄭明、張恩海、王森、姜代超，〈三桅帆式福船〉，《中國遠洋航務》，10 卷（2007 年）；鄭長鈴、阮蕾曄，〈翩翩福船：幽幽匠心水密隔艙福船製造技藝漫話〉，《世界遺產》，11 期（2015 年）。

34 林靖，〈清代同安造船業興衰初探〉，《福建商業高等專科學校學報》2002/3（福建師大歷史系，2002 年）；許路，〈海澄鄭氏造船圖譜與月港福船〉，《南方文物》2012/3（2012 年）；林瑞金、李健民，〈論福安木船建造技術對近代船業發展的貢獻〉，《海峽科學》2016/12（2016 年）。

35 〈欽定福建省外海戰船則例〉，搜尋自「中國哲學書電子化計劃」，網址：<http://ctext.org/zh>；〈閩省水師各標鎮協營戰哨船隻圖說〉，典藏於「柏林國家圖書館數位閱覽」，網址：<http://digital.staatsbibliothek-berlin.de/>。

36 許路，〈清初福建趕繒船復原研究〉，《海交史研究》2008/2（2008 年）。

37 劉義杰，〈福船源流考〉，收入《海交史研究》；高宇，〈論福船船型演變及歷史影響〉，《閩西職業技術學院學報》，13 卷 4 期；王宏斌，〈清代前期江蘇的內外洋與水師巡洋制度研究〉，《安徽史學》2017 年 1 期；鄭明、張恩海、王森、姜代超，〈三桅帆式福船〉，《中國遠洋航務》，10 卷；鄭長鈴、阮蕾曄，〈翩翩福船：幽幽匠心水密隔艙福船製造技藝漫話〉，《世界遺產》，11 期。

38 陳政宏、許智超，〈鄭和寶船復原模型與典型福船及沙船性能之初步比較研究〉，《成功大學學報》，第 37 期（2002 年），頁 13-36。

學者，針對各種福船衍生船型，進行單一船型的研究。諸如，解構趕繒船的船型與建造技術；³⁹ 清代同安造船業興衰的探討；⁴⁰ 利用現代科技重現同安船與其歷史考察；⁴¹ 福船系統中之橫洋船的研究⁴² 等。誠如南澳船在清代與日治時期，是海峽兩岸通商往來的重要船型之一，有其歷史上的貢獻，本研究將透過對東港王船的探討，整理出東港王船與南澳船的連結。冀望在兩岸之福船系統的研究領域中，可能亦為福船系列之中，另一種衍生亞型的南澳船，補足「南澳船」於此區塊的研究。



圖 1-1 橫洋船「花屁股」與東港王船「船艍」部比較

資料來源：本研究拍攝、陸傳傑、曾樹銘，《航向臺灣——海洋臺灣舟船志》。

39 許路，〈清初福建趕繒戰船復原研究〉，《海交史研究》2008/2（2008年）。

40 林靖，〈清代同安造船業興衰初探〉，《福建商業高等專科學校學報》2002/3；許路，〈海澄鄭氏造船圖譜與月港福船〉，《南方文物》2012/3；林瑞金、李健民，〈論福安木船建造技術對近代船業發展的貢獻〉，《海峽科學》2016/12。

41 周維強，〈「再現同安船」紀錄片的歷史考察與科技呈現〉，《故宮文物月刊》361卷，頁96-109。

42 陸傳傑、曾樹銘，《航向臺灣——海洋臺灣舟船志》。

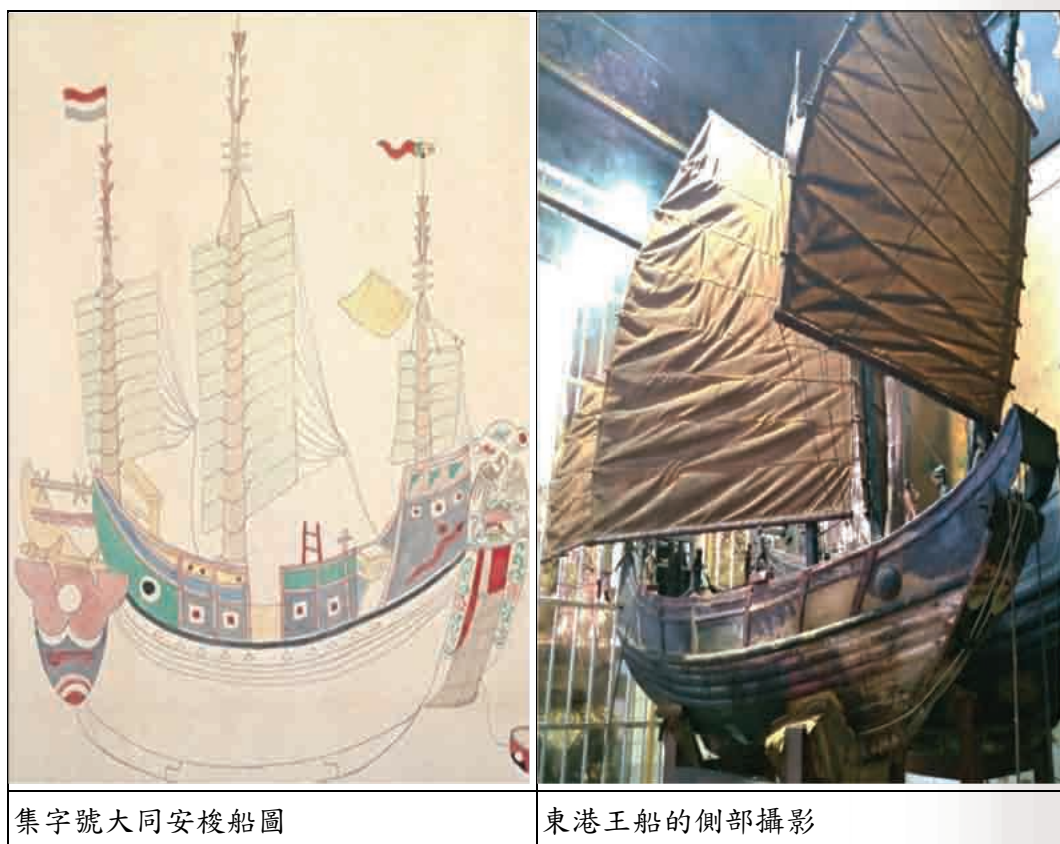


圖 1-2 臺北故宮院藏「集字號大同安梭船」與東港王船的側部比較

資料來源：陳龍貴、周維強，《順風相送——院藏清代海洋史料特展》，頁 85；本研究拍攝。

二、研究方法

（一）不干擾王船師傅施作過程下紀錄

本研究自 2017 年 3 月 13 日起，即戊戌科王船動工日起，至 2017 年 7 月 13 日，王船開光典禮止。全程於東隆宮旁王船廠（王船身建造、彩繪之紀錄）、船帆組蔡財安宅後院（船帆縫製時之紀錄），記錄整理王船建造工序如圖 4-1 至圖 4-42。並以每週至少 4 天進廠觀察拍攝，必要時每天進廠追蹤，詳細記載王船施工進度、細節。觀察王船匠師施作王船各部位的工法。以 1 週為一階段的記錄方式，即整理該週王船施作的完整工序。由於堅持

對中軍府爺的尊重與維持王船廠秩序，與不打擾師傅的施工，且被告誡王船廠諸多禁忌。儘量與王船身、工作器具、木料保持距離。第 1 週～第 5 週施工進度，從龍骨、船肋、前後鏡、束帶、立盆及水底，以手持照像機，王船施作情形，均得以入鏡記錄。第 6 週起，因師傅施作位置，已在甲板上（離地高約 3 米）、或船艙肚內之隔艙施工，則改以 3 米高腳架，配合照像機 Wi-Fi APP，用手機遙控照像機拍攝記錄。整個紀錄過程，絕不登上王船廠的棚架，避免干擾王船師傅。

（二）第 16 艘東港王船，建造過程完整紀錄

本研究自王船 2017 年 3 月開工日起，以每週的週一至週六⁴³，為一個記錄階段，完整記錄了王船建造的進度與工程。亦可分階段紀錄到東港王船建造過程，詳盡揭露前輩造船師傅承傳下來嚴謹的建造王船工序，另外也儘可能記錄建造過程中工序的細節，當可完整展現製造東港王船嚴謹的過程與意義。以每週為一階段的逐一記錄方式，可以有順序分階段地，表達了東港木製王船打造的過程，呈現東港東隆宮王船組近百位造船匠師，義務性地展現渠等造船工藝的精華。以打造乙艘可實際航行的帆船之技法與精神，代表每一個王船師傅的紮實造船技藝，每個階段精湛地施展工法，完成乙艘古式王船。本研究第四節以照片為主、文字為輔，去呈現該建造過程，船隻每個部位施作程序。事實上皆已是接近失傳的工序，本研究亦儘可能去釋明每個階段施作的意義，展現東港造木製漁船師傅～舟大工的珍貴工藝，用文獻的方式留下臺灣最後的木造船工藝。

（三）王船組全體造船師傅 / 東港造船界耆老個別訪談

以乙未正科東港迎王平安祭典專輯中，王船組、船帆組名單為本研究

43 東隆宮王船廠施工期間，每週一至週六，早上 8 點上工，下午 5 點收工，週日休息一天，王船師傅全員分批、全程義務不支薪參與施作。

訪談對象，每位造船師傅逐一進行邀約訪談，為王船師傅留下個人檔案，及個別討論如何承傳造王船技藝的看法，以該王船組名單為基準，本研究總共訪談了 86 位王船師傅，占王船組總人數 87.45%，受訪樣本已具有代表性，其餘仍婉拒受訪，亦予以尊重（見附錄一、二）。大多數的王船師傅，縱使能被說服接受訪談時，儘管渠等在造船工藝上至為精湛，但表達能力未必盡如要求。要口述個人歷史、造船經驗承傳等等，往往口語表達跟訪談問題未臻契合。對東港造船界耆老的深度訪談，可以補強此一不足。謝春成、洪全瑞、洪湖岸及黃貴燧等，渠等在東港造船界具代表性地位，洪全瑞曾擔任王船組組長，為文化部文化資產局「木船制作修復技術保存者」，並長期與學術界互動，對木工造船具使命感，表達能力強；謝春成長期擔任王船組組長，王船組內具領導協調能力，與媒體溝通經驗足夠，對本研究亦願意熱心協助；洪湖岸近年負責承包南州代天府王船、大埔東隆宮王船，常接受媒體採訪，亦有獨道見解；黃貴燧由於自身持續鑽研造船技藝，並時常參與文化界活動，溝通容易。上述東港造船界前輩，對於本研究訪談，透過他們較具耐心傾聽，願意毫無保留地描述，提供個人見解，讓本研究的論述不致中斷，並得以連結合理。

（四）小琉球籍師傅與東港籍師傅的協作

因為同為屏東縣造船工會會員，且小琉球籍與東港籍的造船師傅們，地緣上的種種淵源，早年本地造船業興盛時期，許多小琉球籍造船師傅，受東港籍師傅的邀請，陸續加入「東隆宮王船組」暨「東港溫府千歲造船爐」⁴⁴ 兩個組織。迄今，由訪談對象分析，戊戌正科東港東隆宮王船組成

44 1964 年（1969 年始有名冊紀錄）由林安石等東港造船業前輩發起的「東隆宮溫府千歲造船爐」，早年亦稱「造船工友會」，承傳了東港造船師傅，對東隆宮溫府千歲的信仰，每年溫府千歲壽誕，依擲茭產生新爐主，並辦理爐下諸造船師傅向溫府千歲祝壽事宜，乃連繫東港造船師傅的常設祭祀組織。見圖 2-1、圖 2-2、圖 2-3、圖 2-4。本研究認為此一組織，有助於日後 1973 年東隆宮王船組的組成。

員中，許多幹部、重要成員，隨時光流轉，皆已由小琉球籍師傅擔任，渠等亦大都兼任琉球鄉三隆宮王船組成員。目前東隆宮王船組之組員結構中，除東港籍之外，超過 3 成為小琉球籍，並挑起承造東港王船中的主要部份工作。東港王船 2017 年 9 月完工後，師傅們平日分居東港鎮、琉球鄉兩地，逐一查訪相當費力費時。本研究把握住機會，琉球鄉三隆宮自 2018 年 5 月起至 7 月間，開始施作琉球鄉戊戌正科三隆宮王船，王船師傅們又會聚集在三隆宮王船閣內，一同義務施工展藝，在此期間每週乘船渡海造訪小琉球三隆宮，可以利用師傅們施工空檔，對既為東港東隆宮王船組組員、亦為小琉球三隆宮王船組組員的造船師傅們，徵求同意進行訪談鍵檔，訪談成效亦相當有收獲，增加本研究訪談樣本的代表性。

東港造船爐主名冊

民國	歲次	爐主姓名	民國	歲次	爐主姓名	民國	歲次	爐主姓名
158	己酉	洪振通	81	壬申	陳明益	104	己未	洪全瑞
159	庚戌	莊正佳	80	癸酉	王瑞阿	105	丙申	陳清河
160	辛亥	莊天桂	83	甲戌	陳經津	106	丁酉	曾耀輝
161	壬子	羅永成	84	乙亥	周萬榮	107	戊戌	許志豪
162	癸丑	謝春成	85	丙子	蔡明賢	108	己亥	陳福三
163	甲寅	許清俊	86	丁丑	蔡丁全	109	庚子	
164	乙卯	許新安	87	戊寅	蔡正義	110		
165	丙辰	蔡純利	88	己卯	劉新榮	111		
166	丁巳	洪有財	89	庚辰	林志成	112		
167	戊午	許清法	90	辛巳	洪潤厚	113		
168	己未	陳通德	91	壬午	鄭仙助	114		
169	庚申	郭雲山	92	癸未	許新發	115		
170	辛酉	陳慶隆	93	甲申	林福勝	116		
171	壬戌	蔡坤和	94	乙酉	田順財	117		
172	癸亥	陳春隆	95	丙戌	林秋景	118		
173	甲子	楊國雄	96	丁亥	吳順福	119		
174	乙丑	李永吉	97	戊子	蔡明仁	120		
175	丙寅	李永源	98	己丑	蔡瑞發	121		
176	丁卯	蘇瑞祥	99	庚寅	林樹山	122		
177	戊辰	蔡春玉	100	辛卯	王昭輝	123		
178	己巳	林明山	101	壬辰	王冠廷	124		
179	庚午	郭秋文	102	癸巳	楊丁受	125		
180	辛未	許政瑞	103	甲午	林瑞龍	126		



圖 2-1 溫府千歲造船爐歷年爐主名冊

圖 2-2 東港溫府千歲造船爐



圖 2-3 己亥年造船爐爐主錦旗



圖 2-4 造船爐（為溫王備有煙袋）

資料來源：本研究拍攝。

叁、東港王船的興革演進

一、東港早期的紙糊王船

（一）東港紙糊王船建造過程隱密

在公元 1973 年之前，東港迎王平安祭典，王船的材質為竹紮紙糊。開始紮製王船，會在原改建前東隆宮的廟後庭園，搭起密閉式棚架，稱為王船寮。從起造到完工，除糊紙師傅之外，王船寮一律謝絕外人入內參觀，直到迎王祭典期間開始，紙糊王船才會開放接受信眾參拜。與目前木造王船，提早一年開工完成，在開放式的王船廠內，接受信眾添載朝拜等。其開放方式截然不同的原因，除了紙糊王船材質使然，避免信眾幼童好奇動

手戳破，更重要的原因，則是東隆宮分靈交陪廟宇眾多，平常前來進香交誼的廟宇頻繁，廟埕週遭免不了會燃放爆竹、焚燒紙錢，萬一火星亂飛，東港的王船除了是竹紮紙糊易燃之外，船體還相當龐大，為減少被火苗引燃的風險，只能將造好的紙王船保存棚架內禁止進入，所以東港的紙糊王船比木造王船而言，對於信眾更保有一份神秘感。



圖3-1：1967年東港紙糊王船送王時刻



圖3-2：1967年東港紙糊王船經香吉橋

資料來源：東港風光照相館 FACEBOOK，<https://www.facebook.com/pan8322096/> (2019年10月5日點閱)。

（二）東港紙糊王船工藝承傳四代

上開是目前所能找的照片（圖 3-1、圖 3-2），時間 1967 年丁未正科，東港迎王紙糊王船的莊嚴風采。1973 年之前，東港紙糊王船時期，承製東隆宮紙糊王船師傅的傳人蔡東山，⁴⁵ 迄今仍承傳家學。經營延續四代逾百年之糊紙店，目前仍舊會接受其他宮廟委託，承製紙糊王船。並透過觀察東港溪流域迎王系統中，另外一個子系統，東港大潭保安宮迎王祭典，仍舊由蔡東山承製該祭典所用之王船，經由蔡東山介紹，大潭保安宮的王船，除了體積減小，其工法、型制皆延續自 1973 年前之東港紙糊王船，即蔡家家傳的紙糊王船。本研究也利用東港大潭保安宮 2016 年迎王祭典、長治繁華惠迪宮 2018 年迎王祭典，紀錄大潭保安宮、繁華惠迪宮的⁴⁶ 王船，做為早期東港迎王紙糊王船的代表。

（三）東港紙糊王船的型態

蔡東山所承製大潭保安宮、繁華惠迪宮迎王所使用之王船，採三個船肚、三隻船桅的配置。甲板中央設五王厝、前二、後一配置三個船艙蓋、船後無大公厝，有船舵。船艙插黃、紅、黑、綠及白色五隻涼傘、及五王旗。船艙、中桅前各設紅色絞車乙只。三隻船桅為活動式，於送王船地點定位後，方立起前、中、後桅、掛起前、中、後帆、定風旗、帥旗、帥燈。前錠、後錠各乙付。製作王船身先以竹片紮起船身結構，內外貼覆兩層牛皮紙，表面在白紙為表層，再貼飾以各種吉祥圖案、剪紙圖形（見圖 3-3～圖 3-10）。並於船舷兩側、舵柄前立有數名水手。由於王船質料為紙張表糊，儘管多層黏貼，為求運送王船至火化地之安全，「添載」物品會俟王船抵送王地就定位後，再行置入船艙，或僅堆放於王船旁邊一同火化。此點

45 東港東隆宮 1973 年之前，紙糊王船時期，蔡顏（曾祖父）、蔡清溪（祖父）、蔡水諒（父），為歷科東港東隆宮紙糊王船的請負人（承包商），蔡東山（子）則為目前東港百年糊紙店的傳人。

46 長治番仔寮（繁華）惠迪宮定期舉行 3 年一科迎王，所使用的紙糊王船，亦是定期委請蔡東山施作的作品。

與木造王船會先行「添載」完畢後，再啟程至王船地火化，祭典程序有所不同。透過觀察大潭保安宮、繁華惠迪宮所使用之王船，除了尺寸大小有異之外，昔日，東港紙紮王船的樣式，依舊保留在東港蔡東山家族紙紮王船作品之中。

（四）東港紙紮王船前身原型

流傳迄今，大潭保安宮、繁華惠迪宮舉行迎王祭典所需的王船，尚均由東港蔡東山所經營的糊紙店承製。特別值得一提，東港尚未使用木造王船之前，東港東隆宮竹紮紙糊王船的承製，均曾經委由蔡東山父親蔡水諒、祖父蔡清溪、曾祖父蔡顏 3 位負責製作。蔡家四代相傳百年的糊紙王船，保存了傳統糊紙王船的工藝足彌珍貴。儘管昔日東港紙紮王船的風華已不復得見，然而，目前尚可透過觀察大潭保安宮、繁華惠迪宮 3 年一度的迎王祭典，兩間廟宇所使用的蔡家王船，可說是六、七十年前，縮小版東港紙紮王船的原型。



圖3-3：繁華惠迪宮王船五王艙



圖3-4：繁華惠迪宮王船前甲板、絞車



圖3-5：繁華惠迪宮王船左側、船錠



圖3-6：大潭保安宮王船船艏



圖3-7：繁華惠迪宮王船五王艙

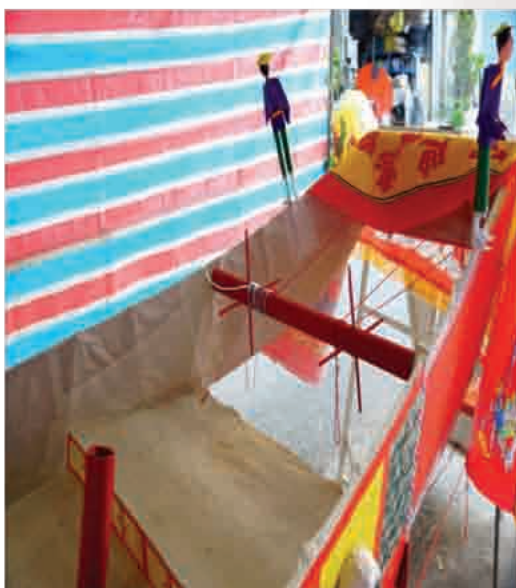


圖3-8：繁華惠迪宮王船前甲板、絞車



圖3-9：繁華惠迪宮王船添載



圖3-10：繁華惠迪宮王船後甲板、五王涼傘

照片來源：本研究拍攝。

二、東港木造王船沿革的探討

（一）東港木造漁船業的興衰

根據與東港籍造船師訪談與文獻資料，日治時期 50 年間，東港造船業的發展，在臺灣總督府扶植臺灣漁業現代化政策之下，本島逐漸從北自至南，陸續引進了柴油發動機、日式建造木漁船的工藝，⁴⁷ 及日籍漁民移民遷入。⁴⁸ 自此，臺灣漁業的捕漁船具，從竹筏、舢舨、帆船的階段，逐步提升為機動木船的階段。⁴⁹ 東港籍造船學徒與師傅，經由澎湖、旗津地區造船師的傳承與習作，逐漸接受日式造船的技法。即日本「舟大工」⁵⁰（フ

47 蔡昇璋，〈戰後初期臺灣的漁業技術人才(1945~1947)〉，《師大臺灣史學報》，第 3 期（2010 年），頁 93-134。

48 1912 年有日籍漁民移籍入東港之記錄，見「內地移民漁夫總代佐伯半左衛門官有水面使用許可」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館藏），典藏號：00005471004，1912 年 3 月。

49 李宗信，〈日治時代小琉球的動力漁船業與社會經濟變遷〉，《臺灣文化研究所學報》，第 2 期（2005 年），頁 67-113；吳文星，〈日治時期臺灣的水產教育——以師資分析為中心〉，《國史館館刊》第 41 期（2014 年），頁 43-75。

50 東港前輩日式木造漁船師傅所使用的稱呼，日文「舟大工 フナダイク」木造船を作る船大工，意為製作木造船的造船師傅。來自謝春成，2017 年訪談；洪全瑞，2017 年訪談。

ナダイク) 工法，亦即日本木造漁船的造船製圖、施作工法。是故，流傳至太平洋戰爭終戰時，東港地區承製木造漁船師傅們的造船技術，從繪製透視設計圖紙，到船體結構的施作工法，均已為日式機動木造漁船的技藝。然而光復初期，臺灣木造漁船業方興未艾的時光，並未長久永恆，隨著材料技術的進步，玻璃纖維塑膠 (FRP, Fiber Reinforced Plastic) 船體材料的引進，加上臺灣停止伐木的政策之下，船用木材取得困難。東港、小琉球地區，約到 1980 年代初期，造船廠開始開造出 FRP 船殼模具，來製造 FRP 船體漁船，FRP 漁船的造價、品質堅固、維護成本均優於木造漁船，木造漁船此時只能走入歷史。FRP 造船廠又大量引進外籍勞工，取代本地造船匠師，致使本地木造漁船師傅們的造船技術，亦走到難以為繼，而必需轉行的地步。

(二) 因造木王船而維繫了木造漁船的技藝

由「紙糊王船」轉變為「木造王船」的源由，1973 年，國際石油能源危機，引發通貨膨脹，紙糊王船的造價亦隨之高漲，大總理自己籌辦東港迎王祭典的預算已不敷勻支。更為重要的是當科癸丑正科大總理謝丙寅先生提議，東港造船爐（造船工友會）的造船師傅們附議，何不由造船爐中的造船師傅輪流擔任義工，每人至少 3 天，改以木材打造王船。由於東港造船爐中的造船師傅們，對於東港溫府千歲之崇敬與虔誠，實際轉化為義務造王船的承諾。自此東港迎王的王船質料由「紙糊」轉變「木造」，每 3 年乙次，自發性義務地，集合熟稔日式工法的造船匠師，利用約 3~4 個月的時間，打造出乙艘外觀是南澳船，即源自清初葉在中國沿海，赫赫有名的「同安船」之亞型，而內部構造、技法是日式木漁船的東港王船。使東隆宮王船廠，成為一個東港諸多舟大工們的競技場，讓老匠師們輪番同場施作競藝。流傳至今，時光流轉，迄 2018 年戊戌正科，已是第 16 艘木製王船了。此一轉變，也意外地延續了東港日式木造漁船的工藝。

（三）東港王船的原型

根據東隆宮設計科長謝春成口述，東港造船匠師們，1973 年決定改採用木材來製造王船，而其自 1973 年，第 1 艘木製東港王船即參與製造，迄 2017 年計承造 16 艘，經驗豐富。謝先生表示昔日東港前輩造船匠師們，是以供奉於東港東隆宮西偏殿，兩艘清代留存下來的「溫王船」為原型，而此二艘廟方耆老所稱是清代「南澳船」的外型，亦即參考清領、日治初期，往來海峽兩岸，時常靠岸於東港的南澳式帆船。該南澳船當時為往來兩岸承攬客貨運輸的主力，⁵¹ 故成為東港木製王船主要外型依據。然而，實際繪圖起造的工法，則是依照東港造船匠師們，渠等承造漁船的工法來施作內部結構。根據資深的造船司的描述，儘管他們所熟稔的技藝，是承製日式的柴油機木造漁船，但是初期打造東港王船時，造船師們會思考摸索依靠風力航行的帆船，其應具備的何種構造、器械為樣本。東港王船的建造，原本是竹構紙糊的形式。自 1973 年起，為求慎重嚴謹，及對代天巡狩千歲爺之尊崇，改以全木料打造實船。為此，當地有能力建造木製漁船的造船師傅，開始研究過去所能接觸到南澳船的資料，及東隆宮 2 樓的兩艘百年小型南澳式王船⁵² 之型制，以儘量接近「古式帆船」的型式來建造王船。然而終戰之後，早已無有能造帆船的匠師，當時東港的木造漁船匠師們，所承習之造船技術，業已是全盤接受日本政府發展臺灣漁業政策之下，所刻意引進的現代造漁船技術，不只在漁船機具、動力現代化，船體結構與衍架連接的工法也已日本化。因此東港木造漁船師傅的工法、施作與結構，不全然是傳統中式帆船的技術，⁵³ 只能說是船槳、船帆、外觀接近「中式帆船」，內部艙肚構造、配置，雖配合王船的祭祀需求，而施作的工法，可能還是日本舟大工的施工技法。

51 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉；耿慧玲，〈船戶公約碑中所記錄臺灣海峽的船〉，《人文與社會》，第 1 卷第 8 期，頁 63-82。

52 見東隆宮官方網站 www.66.org.tw 簡介資料，謝春成 2016 年口訪、洪湖岸 2018 年口訪。

53 陳政宏，許智超，〈四種典型中國式古帆船性能之比較〉，《成功大學學報》，第 37 期（2002 年），頁 37-58。

（四）南澳船的影響之一

清國中期起至日治初期，除漁業之外，東港尚有對外貿易的功能，主要有島內、跨海兩條航線，一是東港與臺南安平、高雄旗後間，主要為轉運的貨物為糖，屏東平原所生產的糖，糖郊會從東港集中至安平、旗後，再轉運至中國販賣。⁵⁴另一條跨海航線，係與廣東汕頭南澳島對口，主要為運送稻米，東港當時一年約有百艘船次，主要來自中國的貨運帆船「南澳船」靠岸，⁵⁵南澳船依其船體大小，小型約可承載 5、6 百石，大型船能運送 3、4 千石之臺灣產稻穀，東港此時為屏東平原所盛產的稻米，輸出大陸的重要口岸。⁵⁶當時東港與中國大陸的往來，仍然是依賴風力帆船的年代，由於趁著季風、海流便利之緣由，與東港往來的對應港口，即是廣東汕頭南澳島。地理位置上，南澳島亦為廣東到臺灣南部最近的通商港口。⁵⁷為了等待季風，常停靠東港的南澳船，成為前輩東港造船匠師們，承造木製東港王船的仿照對象。老一輩東港造船師們，儘管自己所習為日式木造漁船的工藝，為了貼近對古帆船的承製，需憑著兒時記憶，對停靠東港的南澳船之印象，摸索古帆船內外的構造。在早先幾科承製東港王船的過程中，在前輩東港造船師們的心中，南澳船有其重要的影響。

（五）南澳船的影響之二

關於東港王船的船帆製程，根據屏東縣政府登錄之「東港迎王平安祭典—實木王船船帆製作技術」保存者蔡財安所述，渠承傳自父親蔡文取製造古式風帆的技藝。已故蔡文取（1915-2007）自東港第 2 艘木造王船起，

54 戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉；耿慧玲，〈船戶公約碑中所記錄臺灣海峽的船〉，《人文與社會》，第 1 卷第 8 期，頁 63-82。

55 林玉茹，〈清代臺灣港口的空間結構〉；林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉，《比較視野下的臺灣商業傳統——論文集》，頁 135-167。

56 李文良，〈清代南臺灣六堆的米穀生產與流通〉，《臺灣史研究》第 23 卷第 4 期，頁 39-80。

57 H. B. Morse, P. H. S. Montgomery, 《清朝臺灣海關十年報告書 The China Imperial maritime Customs Decennial Reports: 清光緒八年至十七年淡水與臺南海關》（臺灣打狗稅務司，1892 年，中華郵政重印，1962 年）。

即負責東港木造王船的船帆製造，製作近 30 年。蔡文取從 15 歲開始學做船帆，年幼時，看到從廣東南澳駛來東港的帆船，這些南澳船靠泊於東港溪的河堤邊，裝卸貨物或等待風信。年幼蔡父覺得有興趣，看到船家在東港溪堤岸整修船帆，就在旁邊看邊學，自然而然，習得製作船帆的技藝。迄今蔡家後院的牆面、地面，仍刻意保存蔡文取精心所繪的製作船帆之放樣線圖，張帆角度受風航行的原理等，供作後輩製作王船船帆的參考。換言之，東港王船上的三桅船帆，係源自廣東南澳船的船帆技法，這些南澳船來東港運輸稻米到中國時，意外地亦在臺灣留下日後製作王船船帆的製作技術。

（六）南澳船的影響之三

在東隆宮的左偏殿主祀水僊尊王，另祀奉兩艘自遷建於此地時，就保留下來的溫王船，根據東隆宮的前總幹事林文誠⁵⁸口述，該溫王船乃昔日東港從事航運通商的外來移民，祈求航行安全之信仰寄託。其樣式亦不是一般所說的福建官船，而是移民們原鄉所使用的南澳船，南澳島位於廣東汕頭外海的對外港口，除了和東港的移民祖先有關聯之外，其與東港與對岸的海流、季風、航路位置也有高度相關，東港七角頭公廟之神明亦有部份乘坐「南澳船」來臺。⁵⁹過去東港迎王的王船是用紙做的，在 1973 年要做第一艘木造船時，東港前輩造船師傅們曾遠赴臺南七股等地訪問，經臺南七股造王船師傅的建議，可以自家東隆宮兩艘古王船為參考，東港前輩造船師傅照辦，其造型延續至今。

（七）南澳船的影響之四

《臺灣府輿圖纂要》中之〈臺灣府輿圖識〉：「臺灣府四面皆海，…鹿港

58 林文誠東港東隆宮前總幹事，其祖父林庚申、父親林雲騰，先後擔任東港東隆宮董事長，其家族對東港東隆宮早年經營，卓有貢獻。

59 東港七角頭之神明乘坐「南澳船」來臺者有二：一、崙仔頂角公廟鎮海宮主神蘇府七代巡，約清康熙年間隨南澳船來太監府崙仔頂奠基。二、頂中街公廟進水宮主神金府千歲，約清道光年間，由廣東汕頭南澳島奉請，乘南澳船至東港。

與泉州之蚶江對峙，南路鳳山縣之旂後、東港與銅山、南澳對峙…」，⁶⁰這是清代官方對於東港與南澳之間航路的記載。1894 年東港海嘯後，東隆宮遷建於後寮溪口，廟方所聘請建廟的匠司，依照當時活躍於東港港口的南澳船之樣式，雕造兩艘祭祀用的溫王船。為什麼仿刻對象是南澳船？1897 年臺灣總督府對臺灣沿岸港口進行了一次普查，紀錄了當時東港與對岸的交通現況（見圖 3-11），資料顯示東港當時正與汕頭、柘林，維持一條頻繁往來的航線。而南澳港才是汕頭、柘林主要的對外港口（見圖 3-12）。⁶¹1899 年臺灣總督府更進一步對來台貿易的清國船隻登記管理，如東港辦務署長高山喜英，有對來自清國南澳港的金永順號核發船籍證書的紀錄（見圖 3-13）。綜上，清代與日治時期，官方的資料均紀錄了東港與南澳密切海上航運的關聯，與南澳船出現於東港的事實。

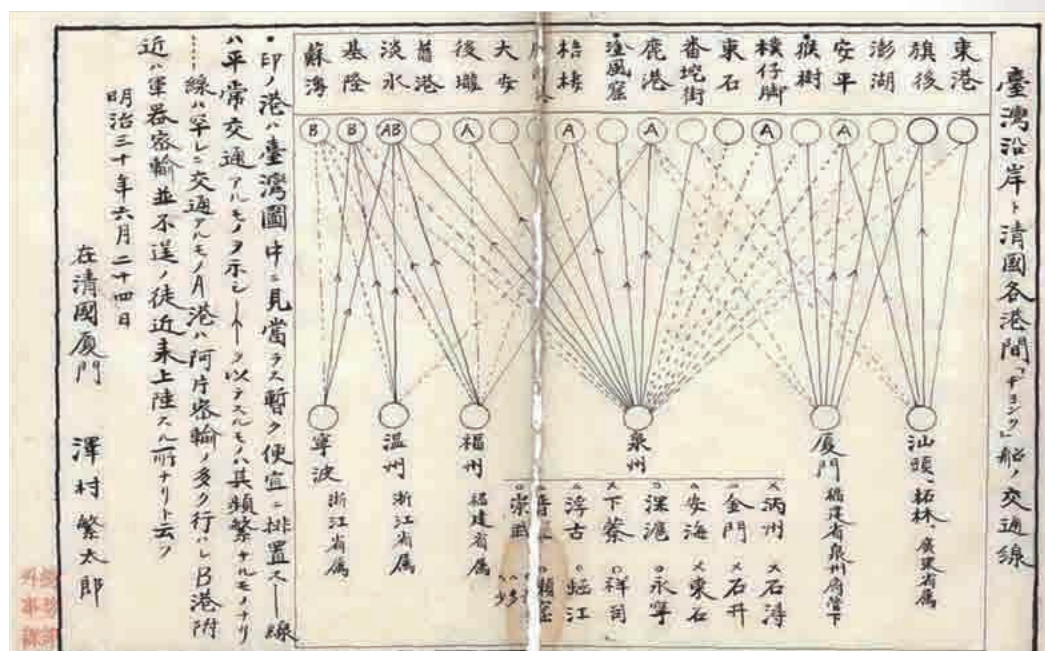


圖 3-11 臺灣沿岸與清國各港間「ヂヨンク」船之交通線

60 臺灣銀行研究室編，《臺灣府輿圖纂要》（臺北市：臺灣銀行經濟研究室，1963年）。

61 林仁川，〈明清時期南澳港的海上貿易〉，《海交史研究》，1卷（1997年）。

資料來源：「臺灣沿岸卜清國各港間交通線路圖」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館藏），
典藏號：00000191014，1897 年 7 月。

說明一：本圖名「臺灣沿岸卜清國各港間「ヂヨンク」船交通線」，音譯「junk」戎克船。

說明二：實線為頻繁航線，1897 年，東港對汕頭、柘林有頻繁往來。



圖 3-12 廣東潮州府之汕頭、柘林與南澳島位置圖

資料來源：作者整理

說明一：汕頭、柘林與南澳島均處潮州府，當時日人所稱「ヂヨンク船」戎克船，皆可駛抵該三地靠岸裝卸貨，然而，南澳島因其位置，為汕頭、柘林之外港，是該區域主要的對外港口。

說明二：汕頭、柘林與南澳島等三地，雖為東港輸出米穀的對口，但僅是集散地，最終，將販賣至粵庄嘉應州、華南各缺糧之地。

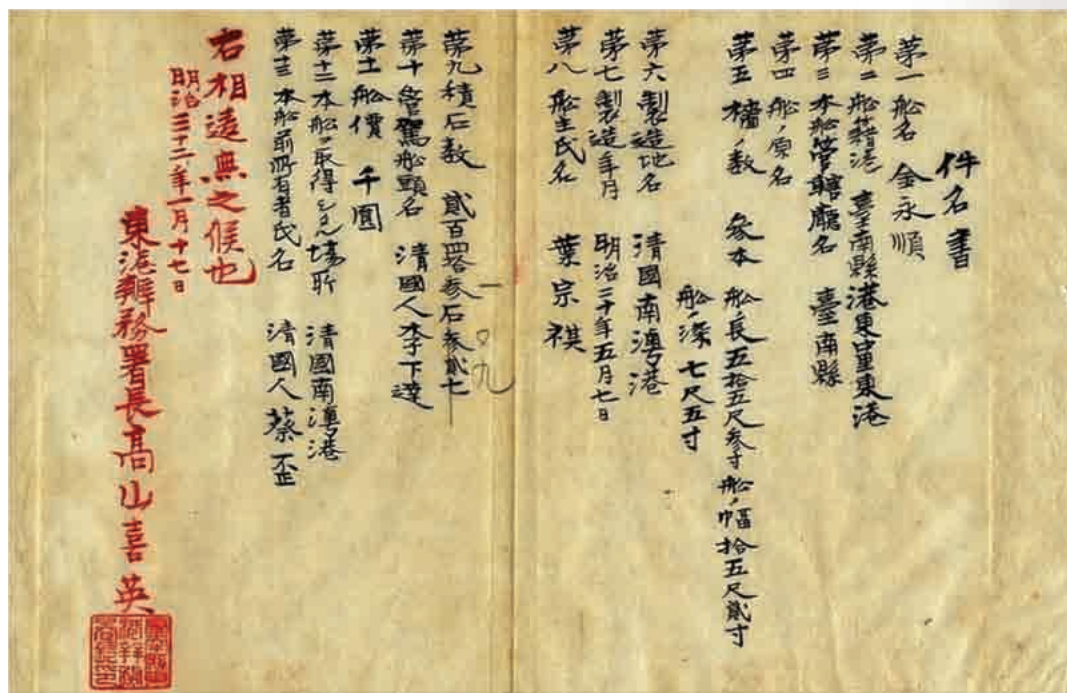


圖 3-13 東港辦務署發給「清國船金永順船籍證書」

資料來源：「支那形船金協源、金隆順、金永順船籍證書下付」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館藏）：典藏號碼：00004591004，1899 年 2 月。

說明：臺灣總督府發給「清國船金永順船籍證書」。船舶港：臺南縣港東中里「東港」。船舶製造地名：清國南澳港。船舶取得場所：清國南澳港。證書發給單位：「東港辦務署長」高山喜英。

（八）南澳船的影響之五

南澳島為汕頭之外港，汕頭地處廣東潮州府，屬潮州人的港口。而自乾隆朝以降，清政府對大陸沿海各地移民臺灣的政策禁弛無定，東港地區大部分是來自對岸霞漳（屬漳州府）、晉惠（晉江、惠安）、南安及同安（此三縣屬泉州府）等四縣份，所遷入之福建籍泉州、漳州先民居大多數。⁶²然而為何東港會以潮州籍的汕頭南澳島為對口港？因 1894 年時，屏東平原六堆地區的良田，早已由客籍移民開墾完成，六堆所生產的米穀，已有餘裕

62 陳淑華、蔡東祐，〈己丑正科東港迎王與七角頭轎班的傳承〉，《臺灣文獻》，67 卷第 4 期，頁 157-204。

可販賣輸出，供應至大陸各省缺糧之區，⁶³且當時東港溪尚有航運功能，故六堆粵庄所生產的米穀，均藉由東港溪順流以舟筏輸送到東港集中後，再用南澳船轉載輸出到大陸。⁶⁴米穀亦是東港為輸出港時，所輸出的最大宗物資，而且六堆客籍的米穀商，渠等的交易習慣，係委由同屬廣東、語系相近、又善於航海的潮州籍船家運送。⁶⁵由此可合理解釋，為何東港作為屏東平原米穀的主要輸出港時，來自潮州府汕頭、柘林的南澳船，會時常停泊在東港溪出海口的沿岸了。

（九）南澳船與同安船

文獻與耆老口述，均指明了東港東隆宮二艘古王船的仿照對象，即是南澳船。⁶⁶而南澳船在清國時期，運輸屏東平原所盛產的稻米至對岸占有重要的角色。⁶⁷然而，現有文獻對於南澳船船舶的討論研究，卻付之闕如。換言之，文獻記載南澳船的商用數量有之，⁶⁸但無記載南澳船的船體結構。究竟清國時期南澳船的發展來源為何。根據文化部文化資產局「木船製作修復技術保存者」，即東港造船界前輩洪全瑞⁶⁹的研究，清國中、後期的盛行於東

63 莊天賜，〈臨時臺灣糖務局與臺灣新製糖業之發展（1902-1911）〉（國立臺灣師範大學，歷史研究所博士論文，2011年）；林文凱，〈再論清代臺灣開港以前的米穀輸出問題〉，收錄於《比較視野下的臺灣商業傳統論文集》（中央研究院臺灣史研究所，2012年），頁99-133。

64 陳國棟，〈清代中葉（約1780-1860）臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》，第1卷第1期，頁169-199。

65 李文良，〈清代南臺灣六堆的米穀生產與流通〉，《臺灣史研究》第23卷第4期，頁39-80。

66 陳政宏，〈東港王船工藝與傳統造船技術，中國造船暨輪機工程師學會會刊〉，71/72，頁24-31。

67 李文良，〈清代南臺灣六堆的米穀生產與流通〉，《臺灣史研究》第23卷第4期，頁39-80；陳國棟，〈清代中葉（約1780-1860）臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》，第1卷第1期，頁169-199。

68 岡松參太郎，〈臨時臺灣舊慣調查會第一部調查第三回報告書——臺灣私法（1909~1911年）〉（南天書局，1995年）；蔡國保，〈交通與產業—日治時期國有鐵路與臺灣產業之發展〉，《臺北文獻》，第144期（臺北市文獻委員會，2003年），頁77-96。

69 洪全瑞先生：2014年「自由中國號」文化資產局維修計劃主持人，2015年文化部文化資產局「木船製作修復技術保存者」，2017年榮膺文化部文化資產局「傳統建築大木作」匠師及獲頒美和科技大學文化創意系榮譽教授。

南沿海的同安船，亦有學者統稱「橫洋船」，⁷⁰ 隨著時間演進，發展為後來清國後期的南澳船，或可稱是同安船的一種亞型，亦是外國人所稱的戎克船。⁷¹ 全瑞師的看法，同安梭船實際製造地點起先為福建，後推廣至廣東、浙江，南澳船亦為同時期之產物，依兩者型式甚為相近。

（十）東港東隆宮二艘古王船的考證

1894 年東港大海嘯，將位於太監府之東隆宮，淹沒於崙仔頂的外海，惟一搶救下來的是溫王爺金身，舊廟其餘文物未及保存。東港士紳請示溫王爺後，再於後寮溪口重建東隆宮。經過廟方耆老、資深王船師傅口述，現存兩艘古王船，即為重建廟時所聘請的唐山師傅，依據當時南澳船的型式所雕造。然而王船師口中的南澳船其型制為何，1894 年間往來東港與大陸之間的客貨兩用船，曾經在清國中、後期，使東港成為舟楫輻軸的繁華商港之主要船隻，所謂「南澳船」從何而來？在此同一時期，是否有古圖片可以比照，按文獻以時間相近，且較常提及於此海域航行的 3 種古船，1.臺南市政府復原的「臺灣成功號」，其船仿造自日本長崎松浦史料博物館館藏《唐船之圖》之一，繪於 1706 年的「臺灣船」畫像；⁷² 2.現存於柏林國家圖書館（Staatsbibliothek zu Berlin）之《閩省水師各標鎮協營戰哨船隻圖說》和《欽定福建省外海戰船則例》的「趕繒船」圖像（1730-1800 年）；3.臺北故宮《軍機處檔奏摺錄副》1817 年閩浙總督汪志伊的奏摺中，附有「集字號大同安梭船圖」、「一號同安梭船圖」兩圖。首先，繪於 18 世紀初的《唐船之圖》之「臺灣船」，與 19 世紀末的南澳船相較，時間距離較遠，且臺灣船僅有前、中桅兩桅，與南澳船有前、中、後三桅不同。亦與日籍

70 林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，《國史館館刊》，第 45 期（2015 年），頁 1-58。

71 洪全瑞先生於 2017 年接受訪談時，認為戎克船一詞，為外國人對當時中國船的蔑稱，歧視中國船的破爛，故以 junk 稱之，提醒筆者切勿以戎克船自稱之為要。

72 徐玉樹、林建和、曾樹銘、王世婷、陳政宏，〈17 世紀「臺灣船」性能研究與初步復原規劃設計〉，《中國造船暨輪機工程師學會會刊》，28/4（2009 年），頁 189-197。

學者片岡巖對臺灣王船的描述⁷³有異。其次，「趕繒船」是被「同安船」取代的舊船種。⁷⁴所以 19 世紀前、後期出現、且同樣航行於浙、閩、廣海域的「南澳船」與「同安船」可能是較為接近的船型。

（十一）文獻對於東港王船造型的探討

先前文獻也有使用古籍上之古船圖，來對東港王船實體船型，與古代某種帆船做比較，即對於兩者造型外觀的比對，例如，東港王船在外型上，與晚清曾經橫渡大西洋，從事貿易茶葉的廣東商船「耆英號」船型之相似程度。⁷⁵本研究亦參酌此一方式，並延續臺北故宮對同安船的研究成果，以兩者同於 19 世紀前後出現之船隻進行比較，前者係光緒年間、仿造自南澳船的東隆宮「溫王船」為實船標的，與後者係盛行於嘉慶時期之「同安船」，現存臺北故宮院藏軍機處檔摺件中之「集字號大同安梭船圖」、「一號同安梭船圖」兩張彩繪圖，進行外觀上的比較。發現兩者船身各部均極為相似，某些細部幾近雷同，探討兩者的關係，推測兩者可能是地區、淵源較為接近的船種，可認定乃源自同一系統的船種，前者似為後者演進後的亞型。⁷⁶

（十二）東隆宮二艘古王船與同安梭船圖的比較

臺北故宮院藏軍機處檔摺件之中，1817 年閩浙總督汪志伊的奏摺內，附有「集字號大同安梭船圖」、「一號同安梭船圖」兩圖。根據現存臺北故

73 「王船即神船…王府彩船、安字二十八號…船種支那形戎克船“三本橋”。」片岡巖，《臺灣風俗誌》（臺灣日日新報社，1921 年）。

74 李其霖，《見風轉舵——清代前期沿海的水師與戰船》（五南圖書出版公司，2014 年）；李其霖，〈清代臺灣水師與戰船的建置〉，錄自《宮廷與海洋的交匯》（淡江大學出版中心，2017 年）。

75 李豐楙，《東港迎王——東港東隆宮丁丑正科迎王平安祭典》。

76 李豐楙教授於 1990 年代對東港迎王進行研究時，曾長駐東港達半年，東港耆老們必有告知，來自廣東的南澳船在東港之種種，故李豐楙的研究，會以「廣東籍」商船耆英號來與東港王船外型進行比對，李豐楙的推測至為合理。而本研究提出來自「福建」的同安船與東港王船進行外型比對，本研究係引用臺北故宮對「同安船」的研究成果，因同安船在清中葉圍剿蔡牽一戰成名，此後，同安船被江、浙、福、廣地區官、民所廣泛使用，又汕頭南澳島雖屬廣東，汕頭亦與福建接壤，故本研究推測南澳船受到同安船的影響，亦似可合理接受。

宮這兩幅「同安船」彩繪圖，⁷⁷皆是以斜對船艏與對左舷約 45 度角繪製，本研究與目前祭祀於東隆宮二樓，兩艘約是 1894 年所造的小型溫王船進行比較時，亦儘量以故宮彩繪圖的視角，對小型古王船進行各部位的拍攝。再與彩繪圖之同安梭船，進行各局部比對。並對戊戌正科東港王船，在外觀型制上，亦作比較，得出如表 3-1 的比較。根據彩繪圖的視角，與同一角度拍攝東隆宮溫王船各局部比較，發現臺北故宮「同安船」與東隆宮溫王船，外觀竟有諸多相似之處，見表 3-2、表 3-3。儘管故宮這兩幅彩繪圖，僅是一側單面的彩繪，右上方黃簽繕寫船隻尺寸之外，並無其他角度圖面可供參考，實際尺寸亦無從比較，但是從表 3-2、表 3-3 的各部位的比較，可以看出光緒時期東隆宮二艘古王船，與嘉慶時期同安梭船的相似程度。縱使時間相距約 80 年，兩者演變程度並不大。東隆宮二艘溫王船所代表的南澳船，外觀各部位與同安船圖所繪均十分雷同，船身皆是修長的「梭」型，可以推論南澳船是系出同安船，或是同安船的一種衍生型，⁷⁸或稱同安船之支系。

（十三）同安船與南澳船的連結

回顧同安船的演進歷程，是清中葉興起的商船，先為民間使用，再被海盜利用，最後成為清帝國水師的主力艦隻。嘉慶時期浙江提督李長庚的艦隊，為追捕海盜蔡牽，經數次交手。因同安船具有「梭型」的船身，桅杆的數量和船舷的高度等優點，速度上、防禦力佔優勢，而為清水師所大量徵用。

77 周維強，〈「再現同安船」紀錄片的歷史考察與科技呈現〉，《故宮文物月刊》361 卷，頁 96-109。

78 臺北故宮院藏「集字號大同安梭船圖」、「一號同安梭船圖」二圖，係閩浙總督汪志伊〈奏報籌辦天津水師官兵船隻情形摺〉奏摺的附件，二圖均詳盡彩繪船隻各部，繪有母船和子艇。右上方貼簽，載有船名、船長、梭頭寬度、三桅高度和配置水手、砲位數。此二圖的由來，係嘉慶 21 年，英使阿美士德率艦抵天津之外交事件，觸發清仁宗的危機意識，下令籌設天津水師營，直隸提督徐錕提議天津水師應新造大同安船，並交江、浙、閩、廣四省承造。閩浙總督汪志伊則建議採集字號同安梭船、一號同安梭船，為使各省所造同安船型制相同，汪志伊繪具上開兩幅船圖，移請兩江總督孫玉庭、兩廣總督蔣鈞銘和浙江巡撫楊護等俾憑籌辦。本研究的推論是同安船經由清廷官方上開的刻意推廣，繪成上述精細圖稿，俾使四省官方造船廠遵循承造，民間亦會受此風潮影響，地處廣東的南澳島，為擅長航海的潮州人居所，其造船廠所造的南澳船，自然會摹倣當代性能優異的同安船。

1809 年提督王得祿收伏了海盜蔡牽，此時正是同安船最輝煌的時代。⁷⁹ 然而，西洋船堅炮利的來臨，1856 年～1860 年二次鴉片戰爭，英法聯軍徹底擊潰清水師主力的同安船。至此清廷已瞭解中西軍艦的差距，縱使朝廷經過討論，國內造船業少了西方工業革命的技術提升，造艦技術無法進步。即使至 1884 年中法馬尾海戰，面對法國鐵甲艦，還是木殼同安船在充場面，⁸⁰ 勝負結果可想而知。綜括上述，同安船在 19 世紀的江、浙、閩、廣四省海域，走過漫長的歷程，儘管歷經西洋鐵甲炮火的考驗，清帝國的鄉愿與無奈，使同安船只能繼續延續其使命，再無發展後續船型。日後之洋務運動，⁸¹ 亦是以籌購外國炮艦為主，自行研發有限。到了 19 世紀末，延續自同安船的南澳船，仍然在海峽兩岸行走，擔任當時對岸與東港之間的民間通航主力船種。才有此機緣在 1894 年於東隆宮留下兩艘小型南澳船。

（十四）總結

以上所論述的四種船型，按以下順序進入了歷史舞台：嘉慶朝「集字號大同安梭船」或「一號同安梭船」→清後期兩岸郊商使用之南澳船→光緒年唐山師傅所雕造的東隆宮小王船→1973 年起東港迎王所建造的王船。四種船隻外觀具有相似度。然而，更具有歷史解釋意義的是，起先，在清中葉起，同安船在江、浙、閩、粵海域，民間航運上佔有舉足輕重的地位。⁸² 1807 年為追捕海賊蔡牽，官方大量徵用民間同安船。1816 年為籌建天津水師營，於江、浙、福、廣等地之官方造船廠，打造統一制式的同安船，上述兩次官方於沿海四省推廣同安船的風潮，必然相當程度影響了該地區民間南澳船的建造；接著，東港的郊商基於信仰，委請唐山師傅仿照原鄉慣用之南澳船，摹

79 周維強、郭鎮武、吳紹群，《「王得祿與同安船」特展導覽手冊》；陳龍貴、周維強，《順風相送——院藏清代海洋史料特展》。

80 李其霖，〈清代臺灣軍工戰船的興建〉，《淡江史學》，第14期（2003年），頁193-215。

81 1874-1875 年清政府的「海防大籌議」重點即向國外購買戰艦。

82 湯錦台，《閩南人與南海文明的興起——閩南海上帝國》（如果出版事業（股）有限公司，2013年）。

刻了兩艘小型溫王船，裨祈求航海平安；⁸³最後，留下的溫王船，成為東港迎王平安祭典，由紙紮王船改為木造王船時，造船師傅所參照的範本。

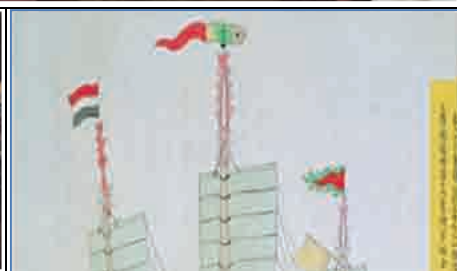
表 3-1 「溫王船」與同安船之各局部的比較

編號	船隻部位	施作形式比較	相似度
一	船艏	1.前錠收納方式 2.兔耳 3.船艏絞車位置 4.前鏡（托浪板）形狀	高
二	船舷	5.上：分二條格飾 6.下：按船肋分格飾 7.龍目位置	極高
三	烏穩	8.位置、形狀、大小均相似	極高
四	大波	9.三條式施作	極高
五	立盆&束帶&水底	10.位置、船身「梭形」相似	極高
六	龍骨	11.位置、形狀相似	極高
七	船艉	12.後鏡形式 13.升降式船舵 14.排水孔 15.花屁股	極高
八	船桅	16.三層火山頭 17.二組滑輪	極高
九	船帆	18.定風旗（聽風旗） 19.掛帆方式	極高
十	大公厝（船長室）	20.位置船艉 21.二樓形式	NA

資料來源：本研究整理

83 東隆宮左偏殿與兩艘小王船合祀有「水僊尊王」，係航海之神，昔日東港郊商祈求航海平安之所在。

表 3-2 臺北故宮一號同安梭船圖與東港東隆宮古小王船各部位比較

	船舷 烏穩（黑色粗條） 大波（三條型式） 船身（梭型） 龍骨	
		
龍目位置、型式		托浪板、兔耳、彩繪樣式
	一號同安梭船圖資料來源：臺北故宮	
船舷 上：施作雙條 下：依船肋位置施作		升降式船舵
	大公厝 二層： 船長室 一層 掌舵室	 定風旗 中槳 前槳

照片來源：本研究；陳龍貴、周維強，《順風相送——院藏清代海洋史料特展》，頁 86。

表 3-3 臺北故宮集字號同安梭船圖與東港東隆宮古小王船各部位比較

	
集字號同安梭船圖 資料來源：周維強，〈「再現同安船」紀錄片的歷史考察與科技呈現〉，《故宮文物月刊》361 卷	
	
桅頭：三層火山頭、三支橫桿、滑輪孔	船舷，烏穩、大波、梭型船身、龍骨
	
掛帆方式：每隻帆骨逐一掛索	船艉：花屁股。排水孔位置：相同

資料來源：本研究；周維強、郭鎮武、吳紹群，〈「王得祿與同安船」特展導覽手冊〉，頁 67。

肆、東港王船建造紀錄

本節按每週順序，上欄記錄王船施作進度，下欄標示王船師的重點技術，為確定研究重點，本研究先嘗試標示出東港王船各部位嚴謹的施作工序，俾憑後續研究討論（船身各部皆為專有名詞，部份僅有日語名稱）。

目前有些廟方，對王船建造的過程，為了承傳後世，進行全程錄影，透過電子媒介儲存，此一方式對於王船建造的技術，能否真正承傳，固非無論。本研究要強調的是，對王船師造船技術的要領精髓，進行觀察標示，強調該將失傳的工法。此一部份，若非師徒在實作中承傳，僅靠錄影錄音，造船技藝，要實際承傳，似有困難。

戊戌正科 東港王船建造紀錄 Prelude 序曲（2016 年 9 月 17 日）



圖 4-1 中軍府爺令牌開光

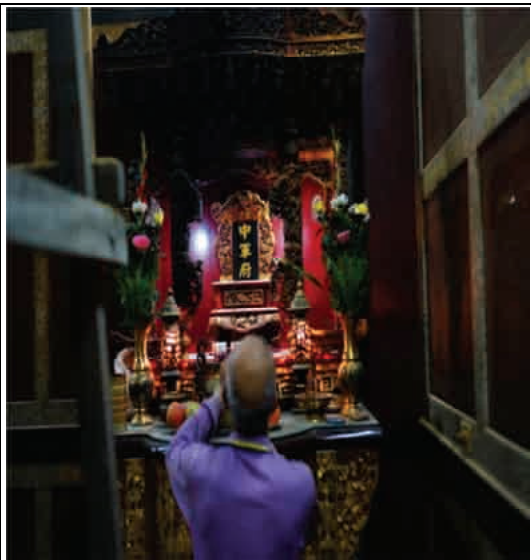


圖 4-2 中軍府供奉於王船廠

丙寅科中軍府到任（值年中軍府爺令牌開光）

中軍府鐘思國先生履新，代表本科王船的監造官就位，可以開始起造王船了

第0週（2017年3月6日～2017年3月12日）



圖 4-3 木料進場



圖 4-4 鋸台、剪台、磨床備便

本週進度 1.車床（鋸台、剪台、磨床）進場 2.木料備便 3.選取龍骨。

選擇木料的方式 龍骨用黑石心木 船肋用樟木 抽、拱、肚內用材用越南檜木大波、コシ使用柳安木。

註1 選用之部分木料會先堆於廟埕曝曬、部分則擺放廠內靜置（自然乾燥）。

註2 約進行安裝甲板時，會有第二批木料進場（前、後鏡、船楣、關刀頭）。

第1週（2017年3月13日～2017年3月19日）



圖 4-5 用船肋樣板放樣



圖 4-6 U型船肋完成

本週進度 製作船肋 船肋編號 表1～表14 友1～友13

技術重點 早幾科前已製好的船肋樣板，依照樣板，放樣施作 製好留下的船肋樣板，須妥善保存。U形船肋為三支船肋段加二支補助段銜接，其銜接組立工法。

第 2 週（2017 年 3 月 20 日～2017 年 3 月 26 日）



圖 4-7 開斧



圖 4-8 豎槳 Keel Laying Ceremony

本週進度 1.開斧 2.船肋 3.前、後曲 4.前、後營 5.王船廠上樑 6.豎槳

技術重點 船肋、前曲、後曲、前營、後營施作組立。豎槳（立舟參）

第 3 週（2017 年 3 月 27 日～2017 年 4 月 2 日）

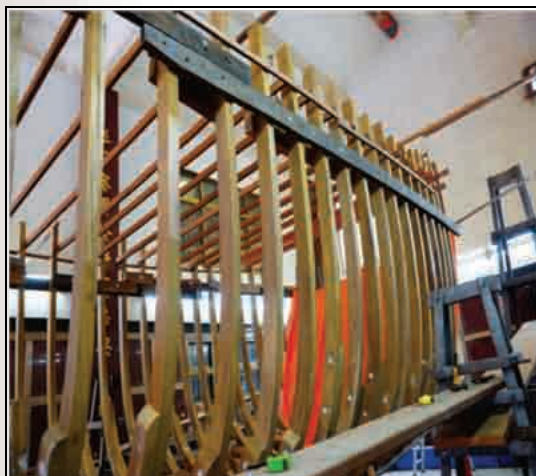


圖 4-9 上端先用木條固定每隻船肋



圖 4-10 於大波內外側鑽螺絲孔固定

本週進度 1.左「大波」2.右「大波」

技術重點 左、右「大波」放樣、刨製 大波實地安裝

*上開構建船身的工法，師傅認為是日式舟大工的工法

第4週（2017年4月3日～2017年4月9日）



圖 4-11 「コシ」即船身的腰帶



圖 4-12 螺絲過長部份需磨平

本週進度 1.左、右「コシ」 2.船艏的翅仔尾

技術重點 コシ放樣、刨製、安裝 コシ需用薄木片實際丈量，再放樣於實木割開 コシ需施作二條，讓龐大船身結構具足夠張力 翅仔尾施作

第5週（2017年4月10日～2017年4月16日）



圖 4-13 船艙內開始施作水密隔艙



圖 4-14 隔艙板疊起再以扁釘固定

本週進度 1.由コシ往上至大波之間（立盆）2.由コシ往下至龍骨之間（水底）3.船舵及組件 4.船肚內水密隔艙板（戶立） 5. 過水眼 6.船炭（烏穩）

技術重點 立盆、水底、シマタ施作 水密隔艙、過水眼施作 船炭施作

第 6 週 (2017 年 4 月 17 日~2017 年 4 月 23 日)

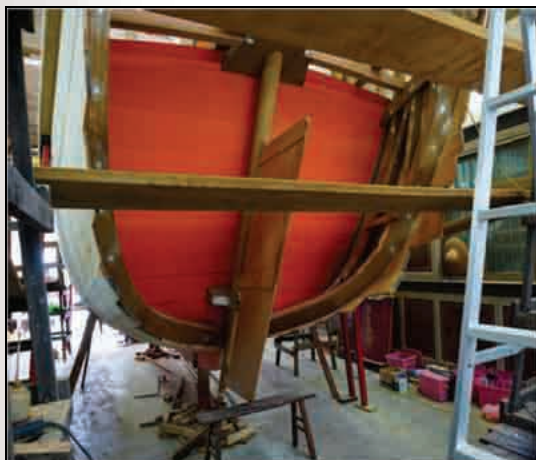


圖 4-15 船舵安裝



圖 4-16 船拱、抽、船艙口施作

本週進度 1.船肚內隔艙板(前五艙,中五王艙,後二艙) 2.船艚 3.船舵 4.前日月樑 5.船崁(船勘) 6.中桅含檣 7.船拱、抽、船艙口 8.船艙內上漆

技術重點 船肚內隔艙施作 船艚施作 前日月樑施作 船拱、抽、船艙口施作 船舵施作、安裝

第 7 週 (2017 年 4 月 24 日~2017 年 4 月 30 日)



圖 4-17 施作甲板

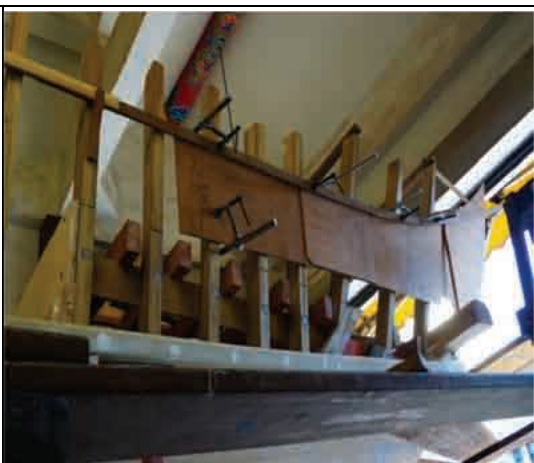


圖 4-18 關刀頭先用薄木板測實際大小

本週進度 1.前桅含檣 2.甲板 3.前桅、中桅、後桅 4.後日月樑 5.前、後錠 6.五王厝 7.右大刀頭 8.船艙口、蓋

技術重點 「缸舂」(讀音)即施作甲板 前桅、中桅、後桅刨製 後日月樑施作 後錠施作 船艙口、蓋施作 前、中、後桅刨製 前、中、後桅含檣

第8週（2017年5月1日～2017年5月7日）



圖 4-19 五王厝施作



圖 4-20 「關刀頭」實木刨製

本週進度 1.大刀頭 2.船舷板 3.桅頭 4.五王厝 5.前、後錠 6.前艙甲板 7.鳳尾

技術重點 左、右大刀頭放樣、施作 船舷板施作 五王厝施作 前、後錠施作 前艙甲板施作 鳳尾施作

第9週（2017年5月8日～2017年5月14日）



圖 4-21 前桅ロウ（絞車）安裝



圖 4-22 前、中、後桅安裝滑輪

本週進度 1.前桅ロウ、中桅ロウ 2.船舷坎 3.五王厝頂 4.前、中、後桅安裝滑輪 5.小艇、船用工具箱 6.船用手扶梯 7.船楣 8.拍得阿（扶手） 9.船艙肚內壁

技術重點 鳳尾施作 ロウ安裝 船舷坎施作 前、中、後桅細部 小艇施作 五王厝頂雕刻 ※東港王船的前、中、後桅頭形狀，與臺北故宮同安船的型式雷同

第 10 週（2017 年 5 月 15 日～2017 年 5 月 21 日）



圖 4-23 船艀口安裝



圖 4-24 小艇施作

本週進度 1.船艀口安裝 2.兩艘小艇 3.五王厝旁階梯 4.各船艙用扶梯 5.水城門
6.後桅含壇 7.後船艙甲板（含夾層） 8.艦砲座 9.船艉後鏡

技術重點 1.船艀口安裝 2.小艇施作 3.五王厝階梯施作 4.船艙用扶梯（八支）製作
5.水城門施作 6.後桅含壇施作 7.後船艙甲板安裝 8.艦砲座施作 9.船艉後鏡安裝

第 11 週（2017 年 5 月 22 日～2017 年 5 月 28 日）



圖 4-25 船艀前鏡施作



圖 4-26 船尾後鏡施作

本週進度 1.船艀口 2.每支口把手 3.六門艦砲 4.前鏡、後鏡 5.廚房、浴廁、馬
舍、雞舍、犬舍 6.帆篷架、日月斧、水櫃 7.桅夾、船舷外框

技術重點 口把手安裝 前鏡、後鏡封板 廚房、浴廁、馬舍、雞舍、犬舍施作 帆
篷架施作 日月斧、水櫃、桅夾、船舷外框施作

第 12 週（2017 年 5 月 29 日～2017 年 6 月 4 日）



圖 4-27 大公厝組立

圖 4-28 安龍目

本週進度 1.大公厝 2.舵柄（カジヅカ） 3.五王厝正門、門楣 4.小艇（搖櫓、撐篙、水杓） 5.繩梯 6.銜頭環、後鏡框 7.獠牙、墜頭 8.安龍目

技術重點 大公厝組立安裝 舵柄組立 搖櫓、撐篙、水杓、繩梯施作 安龍目

第 13 週（2017 年 6 月 5 日～2017 年 6 月 11 日）



圖 4-29 五王厝內安裝五王龕

圖 4-30 安裝排水孔（廁孔）

本週進度 五王厝內傢俱（案桌、太師椅）

技術重點 王船身已完工，本週造船師傅將工具、樣版整理歸位，並補齊傢俱

第 14~15 週（2017 年 6 月 12 日~2017 年 6 月 25 日）



圖 4-31 甲板各部位補土



圖 4-32 水手爺上底漆

本週進度 仗地處理 披網布、補土（披麻捉灰）、上底漆。

技術重點 彩繪師進場 傳統彩繪技法

第 16~17 週（2017 年 6 月 26 日~2017 年 7 月 9 日）



圖 4-33 彩繪師參考前幾科王船照片



圖 4-34 船身細部彩繪

本週進度 1.上色、彩繪、貼金 2.細部彩繪、打稿

技術重點 本科彩繪師先父亦為東港王船繪師，故保有先前王船彩繪照供參、大公厝門、窗安裝玻璃

第 18 週（2017 年 7 月 10 日～2017 年 7 月 16 日）



圖 4-35 前帆製作



圖 4-36 編織船帆繩索

本週進度 1.繼續王船細部彩繪 2.船帆製作

技術重點 船帆製作、帆索編成

第 19～20 週（2017 年 7 月 17 日～2017 年 7 月 30 日）



圖 4-37 船舷彩繪



圖 4-38 船艏彩繪

本週進度 繼續王船細部彩繪

技術重點 木製王船的彩繪題材，1976 年董事長林雲騰找大家商量決定稿本後，以執筊來確定，訂出圖案模式，無論彩繪師傅更迭，尚能維持定制

第 21 週 (2017 年 7 月 31 日~2017 年 8 月 6 日)



圖 4-39 儀仗、水手爺固定於左舷



圖 4-40 儀仗、水手爺固定於右舷

本週進度 1.儀仗牌、水手爺上艦就位 2.艦砲、雞、羊、馬、豬、犬舍、廚房、浴室、廁所、工具、廚具、水櫃、藥箱、桅、帆、錠、錠索、繩梯就位

技術重點 儀仗牌、王船公、水手爺另由專業雕刻師負責 艦砲、五舍、五房、工具、廚具、水櫃、藥箱、桅、帆、錠由王船組負責 錠索、繩梯由船帆組負責。

第 22 週 Opening (2017 年 8 月 8 日)



圖 4-41 王船組執行長船楣點睛開光



圖 4-42 大總理於右龍目點睛開光

本週進度 王船開光典禮

邀請縣長、立法委員、地方首長、振文堂內書、振武堂班頭、大總理、副總理、東隆宮董事長、七角頭轎班爐主、王船組幹部、師傅列席，按古禮祭拜後，以朱砂筆、古鏡開光大吉，禮成

循本地新造漁船下水習俗，灑糖果錢幣，分食發糕，祈求圓滿豐收

圖 4-1~圖 4-42 資料來源：本研究拍攝記錄。

伍、如何延續東港王船工法之芻議

經過與造船界耆老與前輩的多次討論，依據各方的意見看法，本研究整理出下列五種，希望能夠延續東隆宮王船組造船工藝的模式。供後續研究參考。

一、按圖索驥

謝春成 16 歲起學習造漁船，服兵役退伍後就進入東隆宮王船組，48 歲起擔任王船組組長迄今，渠對東隆宮王船組的運作最為瞭解。早期王船組師傅達 160 人，隨著木造漁船走入歷史，造船師傅也逐漸年邁退休，近幾年凋零迅速，現在只剩約不到 100 人，本研究訪談時，平均年齡近 70 歲，有些造船師的兒子會來見習，但年輕學習者畢竟只有少數，能夠承習到的效果，時間的關係也相當有限，目前造王船的骨幹，就是東港、小琉球僅存這群退休的造漁船師傅。依照謝春成自己的規劃，依他年輕習藝所學，利用設計畫造漁船之現寸圖（立體設計圖）的方法，已經把王船的構造設計圖，都分別仔細畫好於數塊木板之上，一些重要部位也原尺寸放樣於木板（現寸板），⁸⁴ 永久存放於王船廠內，可供未來承造王船時依據此圖像參考施作。若謝春成這一代造船師傅凋零後，未來造王船時，按照上述方法按圖樣施作，後代木工師傅應勉強可以釘船身，至於船艙內部構造的造船技術，也就只能留給下一代木工師傅發揮想像去處理了。

二、成立造船博物館傳承古藝

洪全瑞是具有王船組組長資歷中，跟公部門與學術界較有接觸的造船師傅，看法與眼界自然有所不同。關於如何承傳東港造王船技藝的問題，他毫無保留地表示，也在思索此一問題的解決之道，洪全瑞感慨與遺憾，

84 建議東隆宮應可從旁協助王船組將王船各項構件數位化存檔。

就是造船技藝傳承的逐漸流失。木造帆船已完全無市場，除了宮廟祭典、公部門博物館委託製作，幾近於無商業用途，面對造木船技藝流失的問題，現實面若師徒無法餬口營生，技藝終究會失傳。所以洪全瑞的願景，是在大鵬灣國家風景區內，成立具地方特色的「世界古帆船博物館」，爭取公部門預算，未來建構一個集工藝保存與促進觀光的展場⁸⁵：「希望能投資東港造船師傅身上，按照預先規劃，讓渠等每年製造五艘各國知名木材戰船，十年就可造出五十艘。經由持續性打造一定數量的古戰船模型，除了讓師傅技藝能夠延續，還能帶動後輩學習承襲木造船技術。」連帶地，東港造王船的工藝，亦可藉此博物館的師徒傳習下去。洪全瑞的構想是可行的，然而，公部門能否有此宏觀的規劃，來促進東港大鵬灣的觀光產業，與延續東港造王船的工藝。洪全瑞大師正為東港造船師傅們，爭取一個為傳承技藝的舞台、並能夠使舟大工們延續為東港王爺造王船的使命。

三、新手見習，分批學藝

這是與幾位年輕王船組員討論後所提出的看法，該批新銳出身為室內裝潢師傅、FRP 船殼的師傅等，近幾科被帶進王船組的，在無後繼木造船師傅情形下，縱使被寄望有木工、塑膠船背景的他們，能擔起承傳的責任。然而，幾科實地觀察下來，目前也只能從旁擔任助手，尚無法實際執工具上手。經過與他們討論，渠等認為如果真正要擔負起造王船的責任，分組學習是可以試用的模式。根據他們的觀察體驗，造木船與釘裝潢傢俱相較，確實有較高的技術門檻，短時間無法完全學會造一整艘船，但是專精學會一部份是有可能的。目前王船組的施作模式，王船師傅們實際上會分頭進行施作，再逐步組立起一艘王船。例如立槩前，船肋、前、後營、前、後

85 詳見 2019 年 10 月屏東縣政府，《變更東港都市計畫（「機九」機關用地）細部計畫（配合王船文化博物館興建計畫）書》（未出版，2019 年），惟若成立後館務如何經營活化維持，尚須各界集思廣益。

曲與龍骨的組立，分階段分批完成。接下來，前、後鏡、大波、束帶（コシ）、立盆及水底又是一個階段，接著，船艙隔間、船抽、船拱及甲板一個階段、或整組船舵製作安裝等，「船」是分階段施作、「人」也是分批進廠輪班。如果年輕的學徒比照上述情形，分配於某一階段學習施作，時間上較容易專精，每階段的技藝亦有傳人，而不必執著要一艘船從頭學到尾。

四、成立技術保存會

日本為維繫傳統技藝，也成立像「小木たらい舟製作技術保存会」、「浦安舟大工技術保存会」等組織，來傳承傳統造木船工藝。假設東港王船組的運作方式依舊，沒有年輕的人力接棒承傳，王船組主要的老師傅仍然用隨緣的態度，去面對如何尋覓適當的接手人選，隨著造船師傅的年邁，工藝失傳之可能性大增。若能參考目前日本類似的保存會，成立一個「東港王船承造技術保存會」，讓各界有識之士來參與，承傳老師傅的造船技術，似乎也是一個值得思考的方向，經由成立「東港王船承造技術保存會」，篩選吸收適當木工成員，著眼是補充逐漸凋零王船組的造船師傅，並專注在王船承造技術的傳襲。由於技術保存會的運作除了造船人才培訓，如安排在當地高職或國中由造船師傅開班授課，亦需營運資金的挹注，經由廟方奧援或各界資源，透過保存會轄下成立信託基金會運作，亦使技術保存會更具資源運作。

五、實地記錄觀察的心得

經由全程觀察紀錄，建造戊戌正科東港王船過程，與東隆宮王船組員之間的互動。近百位身懷木造漁船技藝的王船師傅，每個師傅各有其專精亦有其看法，除了年紀輩份之外，技術面誰也不服誰，能夠協調這些各擅勝場的大師傅們，合作無間完成乙艘王船。王船組的執行長、組長等，確實需花費相當心力。幹部們需全程參與施作、監工，維持工班順暢，並需

安排、協調其他師傅依序進廠施工的時程。雖說每位王船師傅需義務施作 3 天，大部份師傅會完成王船某一部份，才會撤下由其他師傅接手繼續下一階段。所以，師傅們各自的習慣作業，諸如船肋、前、後營及前、後鏡的施作，有的負責束帶、立盆、水底的階段，有的習慣船拱、船抽及缸畚（甲板）及船弦的安裝、有的負責五王艙、大公厝、絞盤、船桅、船帆、細部等。建造王船過程，王船師傅們有時於左右船身對場，有時在前後船艙、船艵較量，有時候通力合作完成某一部位。甚至年紀較長的師傅，身手已無法攀爬上架，也是會到廠張羅到各式各樣零件、器具，協助其他師傅順利完成施作。本研究紀錄到了，近百位人間國寶⁸⁶造船師，在王船廠裏既競技又聯合的施作過程。本研究建議應持續關切王船組組長、副組長的承傳、與王船組成員目前分工合作模式的沿續。

陸、結論

一、保留珍貴的東港造船工藝

回顧臺灣的造木船歷史，日治時期臺灣漁業，臺灣總督府開始發展機動漁船，引進柴油機引擎，同時日本技師也帶來了日式「舟大工」的造船工法。日治時期，隨著臺灣總督府對臺灣港口的整建，由北至南發展，日式造船產業也是從基隆開始，逐漸傳到澎湖、高雄、東港。至此，臺灣漁業從帆船、舢舨時期，躍入日本機動漁船階段。然而終戰後，玻璃纖維塑膠的發明，很快取代木質船殼後，曾幾何時，剩下最後一批木造漁船師傅

86 "Watertight-bulkhead technology of Chinese junks" inscribed in 2010 on the List of Intangible Cultural Heritage in Need of Urgent Safeguarding 《中國水密隔艙福船製造技藝》已被 UNESCO 登錄為「急需保護的非物質文化遺產名錄」；屏東縣政府 2018 年已登錄蔡文化、蔡財安為「文化資產保存技術及保存者」，本研究訪談記錄後，認為東隆宮王船組諸位資深王船師傅，其皆具有已斷層且亟待保存的木造漁船技術者，建議縣府應依法逐一登錄為「文化資產保存技術及保存者」。

們，可能只在東港、小琉球修補漁船，除了陸續改行也逐漸凋零。由於東港迎王每 3 年乙次造王船的寶貴機會，讓老師傅們信守誓願，可為王爺公施展造船技藝，更得以延續臺灣僅存的木造船技藝。承造東港王船的技藝，不僅沿襲清代古帆船的傳統，更保留的東港木造漁船工藝。

二、樹立華人世界送王船祭儀傳統典範之一

馬來西亞麻六甲勇全殿與中國福建呂厝華藏庵送王舡（船）的祭祀，已聯合向聯合國教科文化組織申請，⁸⁷ 並於 2020 年 12 月通過登錄為世界文化遺產名錄（Representative List of the Intangible Cultural Heritage of Humanity）中。⁸⁸ 基於現實與無奈，最完整保存漢人王船祭典傳統的臺灣，在這場申遺活動中，必定無表達的權利。但是臺灣東港東隆宮王船組，整個建造王船的過程，與送王船儀式，都按祖制古禮加以傳承，依序包括中軍府到任、升中軍府帥旗、開斧、立槩、組裝、安龍眼、開光、王船出廠、遷船、添載、送王等。王船組師傅頭經由擲筊，確認王船尺寸、與重要日課時辰。從展現製造王船工藝，至遷送王船至海灘，豎起前、中、後桅，揚妥三張大帆，至恭請千歲爺上王船，逐一程序均遵照百年古禮儀軌。本研究透過彰顯東港王船的底蘊內涵，揭露其中的精粹工藝、遵循古禮、嚴守祖制與堅持傳統等，可與其他地區的王船祭典相較，不僅是一場嘉年華，而是一個嚴謹的造船工序、迎送王爺之過程。探討東港舉行王船科儀的精神所在，不僅具有代表性，亦或堪稱華人地區送王船祭典中的典範之一。祈使外界更進一步瞭解，東港王船所具備的珍貴承襲。

87 蘇汶財，《勇全殿王舡記事——壬辰年（2012）全安王舡龍虎消災法醮紀念刊》（馬來西亞：勇全殿，2016 年）。

88 〈太極拳及送王船 列非物質文化遺產〉，《星島日報》，2020 年 12 月 18 日。

三、面對即將沒落的木造船技藝的課題

本研究訪談過程中，從王船師傅們對於技藝保存的感覺是心存隨緣多於抱持冀望，大多數懷著隨遇而安自然發展的態度，渠等手中的技藝能否傳遞後代，東隆宮王船組的未來，就由王爺公去安排了。對於東港迎王中最被稱道的東港王船工藝，十年內勢必面對王船師傅們的年邁退休，東隆宮董事會的主事者似乎尚未提出對策。文化公部門除了對王船師傅個人，給予「文化技藝保存者」的肯定之外，對東港木造王船技藝的延續，是否能夠重視並有所作為，只能抱持期待。心繫東港王船技藝延續的匠師與先進們，我們即將面對此一嚴肅的課題。

四、南澳船在海峽兩岸的研究

本研究透過整理文獻，解釋清國的粵籍汕頭南澳島，為何與漳、泉福佬移民聚集的東港，因為運送六堆所生產的米穀，而有緊密貿易關係的原由。並引用日治初期的官方檔案，提出南澳船申請船籍登記於東港的事實；由於當時日本已引進歐美動產登記的律法，故留下清國南澳船為了來台進行貿易，向臺灣總督府申請船籍證書，辦理船舶登記時，實際測量船體的檔案（附錄三）。上開資料，佐證了昔日東港父老口耳相傳，對東港王船與南澳船關係的口述歷史。經由以臺北故宮清代宮中檔奏摺中同安梭船的圖稿，與東隆宮兩艘小型南澳船側面，詳細比對各部構件，發現南澳船與同安梭船外型有極高相似度，推測由於當時同安梭船性能優異，且當時廣為被官方與民間使用，進而深刻影響了南澳船的建造。

致謝

東港迎王中最重要法器～王船的建造過程，老造船匠師們有其神聖的禁忌、嚴肅的堅持，是否完整的揭露，經過多方考慮，鑑於造船匠師平均年齡超過 65 歲。而且東港、小琉球地區自 1980 年起，即不再製造木造漁船，而由 FRP 漁船取代，木造漁船製造工藝，自此無以無繼，在禁忌與承傳之間的掙扎，毅然決定，透過全程記錄王船建造過程，與王船組造船匠師的逐一訪談。探討東港王船建造技藝的承襲與保存。

東港迎王中千歲爺所用之王船，係由東港籍、小琉球籍兩地造船師傅，遵循造船古制儀軌，每 3 年乙次志願義務同台競技，完成一艘具航行能力的王船，堪稱臺灣王船的代表典範之一。在東港東隆宮王船廠、小琉球三隆宮王船閣施作王船的期間，本研究紀錄了王船師傅們精巧的工藝，本研究亦積極為王船師傅們建立個人檔案，無論接受或婉拒本研究訪談的王船師傅們，為他們默默的付出，於此致上最高的敬意。

附錄一、戊戌正科（2018年）東港東隆宮王船組、邀訪者等相關名單

設計科長：蔡文化

副科長：蔡財安、許麟飛、陳瑞隆、伍水明、林建同、郭龍木

王船執行長：林樹山

王船組：組長：潘鳳得

副組長：王文清、陳明益、黃進財、謝春長、李水吉、吳順福

組 員：蔡潘良、蔡慶茂、蔡福榮、蔡宗龍、蔡金和、蔡木印、蔡耀坤、
蔡勝源、蔡文濱、蔡文巨、蔡正義、蔡家勝、蔡坤男、蔡正財、
蔡佳憲、陳秉均、陳俊仲、陳明得、陳金餌、陳清河、陳柏沅、
林茂生、林全明、林奉得、林明山、林水龍、林忠逸、林有福、
許麒麟、許榮祥、許合德、許志峯、許昆木、王士誠、王室程、
王瑞雲、王全瑞、王瑞同、王震興、郭坤祥、潘財旺、鄭華陽、
鄭仲容、鄭憲駿、洪天助、洪啟川、洪國發、洪全坤、李順財、
黃貴燧、蘇揚智、蘇文雄、施坤耀、田瑋傑、田秋隆、田順財、
伍順德、楊居春、張正一、張家福、康進興、周修慶、鄧居順、
鄧榮欽、洪明進、蔡慶安、王冠誌

船帆組：組長：蔡瑞發

副組長：魏春隆、許龍振 組員：潘銘通、蔡日昇

五王厝門楣、王船公、36尊水手爺及26支長腳牌等雕刻師：黃錦樹

王船彩繪：張志業、張啟榜

特別邀訪：謝春成、洪全瑞、洪湖岸、陳家添、林福麟、蔡宗儒、許清俊、
蔡東山

註1：資料來源：本研究採訪收錄、東港東隆宮戊戌正科迎王平安祭典專輯。

註2：本科設計科長原為謝春成，王船接近竣工時謝春成車禍驟逝，由王船執行長蔡文化接任。兩者分工：「設計科長」負責畫王船現寸圖（設計圖），統籌設計繪圖，「王船執行長」則為王船的總工程師，負責王船施作督工。

註3：王船組設組長1人、副組長6人，按東港東隆宮王船組成員，均為不支薪義工為千歲爺服務，原則至少每人義務進場工作3天，但大部分造船司會完成某一部份，如船肋、前曲、後曲、前營、後營完成等後，再換下一批師傅進場，而組長、副組長則會全程督工協作，讓工班流暢順利。

註4：截至2018年，東港東隆宮王船組共造了16艘王船，先後7位王船組組長，分別為李壁輝（1艘）、洪振通（3艘）、孔文成（1艘）、洪全瑞（1艘）、蔡文化（6艘）、林樹山（3艘）、潘鳳得（1艘）。渠等擔任組長時間長短不一，但皆是最瞭解東港王船建造的工法與歷史，本研究期間向4位組長，作深入的訪談，亦深受設計科長謝春成、洪全瑞及蔡文化3位前輩的指導協助，使本研究對其他王船組成員們的訪談，才得以順利完成。

註5：訪談期間：2017年3月～2018年8月

註6：訪談地點：東隆宮王船廠、三隆宮王船閣、蔡財安飄の埕工作室、舟大工洪全瑞工作室、黃貴燧兆傳工作室、洪湖岸工作室、部份王船司自宅。

附錄二、戊戌正科 東港東隆宮 王船組 訪談稿

東港王船組組員訪談稿：

前言：本研究計劃，擬於王船匠師平均年齡邁入退休階段，即時完成下列工作：

一、戊戌正科王船建造過程記錄

二、王船組匠師訪談記錄

三、保留、傳承建造王船工法的建議

1. 姓名

2. 年次

3. ☐東港籍 ☐小琉球籍 是否有加入溫王爺造船爐 ☐是 ☐否

4. 是否為造船師傅 ☐是 ☐否 其他相關行業（列舉之）：

5. 幾歲開始學習造船技術： 歲

6. 向誰學習造船（師父姓名、淵源，可詳述之）

7. 學習多久： 年， 幾歲出師（獨當一面）： 歲

8. 從事造船師傅多久（多少年） 年

9. 現況：☐退休 ☐從事相關、其他產業，如：

10. 幾歲退休： 歲

11. 幾歲開始參加東港王船組： 歲

12. 已參與建造幾艘王船： 艘，主要參與施作王船那一階段？如：

13. 參與建造王船的經驗、分享：

（1）參與建造王船的動機

☐信仰 ☐許願 ☐興趣 ☐其他

（2）個人會參與建造王船的那些部份

（3）參與建造王船的難忘經驗

14. 對於建造王船工法的傳承保留，有何看法？

- (1) 建造「典藏版王船」，能否成為日後非造船師傅的木工師傅，承接建造王船的參考？
- (2) 對於建造王船工法的傳承保留，目前除了老一輩的造船師傅，有無挑選適當年輕人選，參與承傳學習王船製造？
- (3) 所挑選適當人選，迄今有無全程參與學習王船製造？
- (4) 對於保留、傳承建造王船的工法，您個人有何建議？
- (5) 是否贊成日後，以利用現代化技術，數位化王船構件、組合程序，流傳後世。

15. 謝謝您接受訪談，請讓訪談人拍攝您個人大頭照作為紀錄，本書日後出版將致贈乙本給台端，謝謝。

16. 訪談日期：

訪談人：

附錄三、南澳船「金永順」申設船籍於東港的測度表

臺灣總督府 臺灣省 基隆廳 東港支廳 船籍證明書										
船名	船主	船主	船主	船主	船主	船主	船主	船主	船主	船主
金永順	金永順	金永順	金永順	金永順	金永順	金永順	金永順	金永順	金永順	金永順
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33
34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44
45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55
56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66
67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77
78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99
100	101	102	103	104	105	106	107	108	109	110
111	112	113	114	115	116	117	118	119	120	121
122	123	124	125	126	127	128	129	130	131	132
133	134	135	136	137	138	139	140	141	142	143
144	145	146	147	148	149	150	151	152	153	154
155	156	157	158	159	160	161	162	163	164	165
166	167	168	169	170	171	172	173	174	175	176
177	178	179	180	181	182	183	184	185	186	187
188	189	190	191	192	193	194	195	196	197	198
199	200	201	202	203	204	205	206	207	208	209
210	211	212	213	214	215	216	217	218	219	220
221	222	223	224	225	226	227	228	229	230	231
232	233	234	235	236	237	238	239	240	241	242
243	244	245	246	247	248	249	250	251	252	253
254	255	256	257	258	259	260	261	262	263	264
265	266	267	268	269	270	271	272	273	274	275
276	277	278	279	280	281	282	283	284	285	286
287	288	289	290	291	292	293	294	295	296	297
298	299	300	301	302	303	304	305	306	307	308
309	310	311	312	313	314	315	316	317	318	319
320	321	322	323	324	325	326	327	328	329	330
331	332	333	334	335	336	337	338	339	340	341
342	343	344	345	346	347	348	349	350	351	352
353	354	355	356	357	358	359	360	361	362	363
364	365	366	367	368	369	370	371	372	373	374
375	376	377	378	379	380	381	382	383	384	385
386	387	388	389	390	391	392	393	394	395	396
397	398	399	400	401	402	403	404	405	406	407
408	409	410	411	412	413	414	415	416	417	418
419	420	421	422	423	424	425	426	427	428	429
430	431	432	433	434	435	436	437	438	439	440
441	442	443	444	445	446	447	448	449	450	451
452	453	454	455	456	457	458	459	460	461	462
463	464	465	466	467	468	469	470	471	472	473
474	475	476	477	478	479	480	481	482	483	484
485	486	487	488	489	490	491	492	493	494	495
496	497	498	499	500	501	502	503	504	505	506
507	508	509	510	511	512	513	514	515	516	517
518	519	520	521	522	523	524	525	526	527	528
529	530	531	532	533	534	535	536	537	538	539
540	541	542	543	544	545	546	547	548	549	550
551	552	553	554	555	556	557	558	559	560	561
562	563	564	565	566	567	568	569	570	571	572
573	574	575	576	577	578	579	580	581	582	583
584	585	586	587	588	589	590	591	592	593	594
595	596	597	598	599	600	601	602	603	604	605
606	607	608	609	610	611	612	613	614	615	616
617	618	619	620	621	622	623	624	625	626	627
628	629	630	631	632	633	634	635	636	637	638
639	640	641	642	643	644	645	646	647	648	649
650	651	652	653	654	655	656	657	658	659	660
661	662	663	664	665	666	667	668	669	670	671
672	673	674	675	676	677	678	679	680	681	682
683	684	685	686	687	688	689	690	691	692	693
694	695	696	697	698	699	700	701	702	703	704
705	706	707	708	709	710	711	712	713	714	715
716	717	718	719	720	721	722	723	724	725	726
727	728	729	730	731	732	733	734	735	736	737
738	739	740	741	742	743	744	745	746	747	748
749	750	751	752	753	754	755	756	757	758	759
760	761	762	763	764	765	766	767	768	769	770
771	772	773	774	775	776	777	778	779	780	781
782	783	784	785	786	787	788	789	790	791	792
793	794	795	796	797	798	799	800	801	802	803
804	805	806	807	808	809	810	811	812	813	814
815	816	817	818	819	820	821	822	823	824	825
826	827	828	829	830	831	832	833	834	835	836
837	838	839	840	841	842	843	844	845	846	847
848	849	850	851	852	853	854	855	856	857	858
859	860	861	862	863	864	865	866	867	868	869
870	871	872	873	874	875	876	877	878	879	880
881	882	883	884	885	886	887	888	889	890	891
892	893	894	895	896	897	898	899	900	901	902
903	904	905	906	907	908	909	910	911	912	913
914	915	916	917	918	919	920	921	922	923	924
925	926	927	928	929	930	931	932	933	934	935
936	937	938	939	940	941	942	943	944	945	946
947	948	949	950	951	952	953	954	955	956	957
958	959	960	961	962	963	964	965	966	967	968
969	970	971	972	973	974	975	976	977	978	979
980	981	982	983	984	985	986	987	988	989	990
991	992	993	994	995	996	997	998	999	1000	1001

資料來源：「支那形船金協源、金隆順、金永順船籍證書下付」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館典藏），典藏號碼：00004591004，1899年2月。

註：南澳船「金永順」測度表 / 測量官氏名：東港辦務署 主記 田中香祝。

參考書目

壹、檔案

- 「內地移民漁夫總代佐伯半左衛門官有水面使用許可」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館藏），典藏號：00005471004，1912年3月。
- 「支那形船金協源、金隆順、金永順船籍證書下付」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館藏）：典藏號碼：00004591004，1899年2月。
- 「臺灣沿岸卜清國各港間交通線路圖」，臺灣總督府檔案（國史館臺灣文獻館藏），典藏號：00000191014，1897年7月。

貳、專書

- H. B. Morse, P. H. S. Montgomery, 《清朝臺灣海關十年報告書 The China Imperial maritime Customs Decennial Reports: 清光緒八年至十七年淡水與臺南海關》。臺灣打狗稅務司，1892年，中華郵政重印，1962年。
- 片岡巖，《臺灣風俗誌》。臺灣日日新報社，1921年2月。
- 李其霖，〈清代臺灣水師與戰船的建置〉，收錄於《宮廷與海洋的交匯》。淡江大學出版中心，2017年。
- 李其霖，《見風轉舵——清代前期沿海的水師與戰船》。五南圖書出版股份有限公司，2014年。
- 李豐楙，〈王船、船畫、九皇船——代巡三型的儀式性跨境〉，收入漢學研究中心編，《空間與文化場域：空間之意象、實踐與社會的生產》。臺北：國家圖書館，2009年10月，頁245-298。
- 李豐楙，《東港迎王——東港東隆宮丁丑正科迎王平安祭典》，臺灣學生書局，1998年10月。
- 李豐楙，《臺南縣地區王船祭典保存計畫——台江內海迎王祭》，國立傳統藝

術中心，2006 年 3 月。

周維強、郭鎮武、吳紹群，《「王得祿與同安船」特展導覽手冊》，國立故宮博物院，2017 年。

岡松參太郎，《臨時臺灣舊慣調查會第一部調查第三回報告書——臺灣私法（1909-1911 年）》。南天書局，1995 年。

林文凱，〈再論清代臺灣開港以前的米穀輸出問題〉，收錄於《比較視野下的臺灣商業傳統論文集》。中央研究院臺灣史研究所，2012 年，頁 99-133。

林玉茹，〈由私口到小口：晚清臺灣地域性港口對外貿易的開放〉，收錄於《比較視野下的臺灣商業傳統論文集》。中央研究院臺灣史研究所，2012 年，頁 135-167。

林玉茹，《清代臺灣港口的空間結構》。知書房出版集團，1996 年。

屏東縣政府，《變更東港都市計畫（「機九」機關用地）細部計畫（配合王船文化博物館興建計畫）書》。未出版，2019 年。

施良達、王智富、陳栢春，《良藝太師——西港刈香王船木造技術專書》。西港玉勅慶安宮，2017 年 12 月。

洪瑩發等，《臺灣王爺祭典中的王船製作技術》。文化部文化資產局，2015 年。

陳龍貴、周維強，《順風相送——院藏清代海洋史料特展》。國立故宮博物院，2013 年。

陸傳傑、曾樹銘，《航向臺灣——海洋臺灣舟船志》。遠足文化事業股份有限公司，2013 年 4 月。

湯錦台，《閩南人與南海文明的興起——閩南海上帝國》。如果出版事業股份有限公司，2013 年 3 月。

黃文博，《南瀛民俗風情叢書（20）南瀛王船誌》。臺南縣文化局，1998 年。

臺灣銀行研究室編，《臺灣府輿圖纂要》。臺北市：臺灣銀行經濟研究室，1963年。

劉義杰，〈福船源流考〉，《海交史研究》。北京：北京海洋出版社，2016年。

鄭華陽，《船心傳藝——乙未正科王船建造紀錄手冊》。小琉球三隆宮王船組，2015年12月。

蘇汶財，《勇全殿王舡記事——壬辰年（2012）全安王舡龍虎消災法醮紀念刊》。馬來西亞馬六甲：勇全殿，2016年7月。

蘇展瑞、蘇福男，《造王船的男人——蘇春發的工藝與工班》。高雄市歷史博物館，2016年。

蘇慶華，《代天巡狩勇全殿池王爺與王船》。馬來西亞馬六甲：勇全殿，2005年9月。

叁、期刊論文

王宏斌，〈清代前期江蘇的內外洋與水師巡洋制度研究〉，《安徽史學》（2017年1月）。

吳文星，〈日治時期臺灣的水產教育——以師資分析為中心〉，《國史館館刊》第41期（2014年9月），頁43-75。

吳永猛，〈澎湖蒔裡水仙宮王船祭之研究〉，《臺灣文獻》，63卷第4期（國史館臺灣文獻館，2012年），頁311-354。

李文良，〈清代南臺灣六堆的米穀生產與流通〉，《臺灣史研究》，第23卷第4期（中央研究院臺灣史研究所，2016年12月），頁39-80。

李其霖，〈清代臺灣軍工戰船的興建〉，《淡江史學》，第14期（2003年12月），頁193-215。

李宗信，〈日治時代小琉球的動力漁船業與社會經濟變遷〉，《臺灣文化研究所學報》，第2期（2005年1月），頁67-113。

李豐楙，〈巡狩南邦：東南亞地區代巡信仰的傳播及衍變——以馬六甲勇全殿 2012 送王舡為例〉，《東亞觀念史集刊》，第 5 期（2013 年 12 月），頁 3-52。

周維強，〈「再現同安船」紀錄片的歷史考察與科技呈現〉，《故宮文物月刊》，361 卷（國立故宮博物院，2013 年），頁 96-109。

林仁川，〈明清時期南澳港的海上貿易〉，《海交史研究》，1997/1（1997 年）。

林玉茹，〈瀉湖、歷史記憶與王爺崇拜——以清代鯤身王信仰的擴散為例〉，《臺大歷史學報》，第 43 期（2009 年 6 月），頁 43-86。

林俊宏，〈從繞境談社群關係的分與合——以灣裡萬年殿戊子年王醮為例〉，《臺灣學研究》，第 7 期（國立中央圖書館臺灣分館，2009 年 6 月），頁 97-114。

林偉盛，〈荷蘭東印度公司在大員的船舶與貨物轉運〉，《國史館館刊》，第 45 期（2015 年 9 月），頁 1-58。

林開世，〈2012 年屏東滿州八保祭典紀實：歷史與權力面向的探討〉，《中央研究院民族學研究所資料彙編》，24 期（2016 年 12 月），頁 P115-170。

林瑞金、李健民，〈論福安木船建造技術對近代船業發展的貢獻〉，《海峽科學》（2016 年 12 月）。

林靖，〈清代同安造船業興衰初探〉，《福建商業高等專科學校學報》（福建師大歷史系，2002 年）。

洪瑩發，〈王巡四境：臺灣迎請「代天巡狩」儀式芻議〉，《文化資產保存學刊》，第 32 期（2015 年），頁 82-115。

洪瑩發，〈威顯南邦：馬來西亞馬六甲勇全殿的王醮〉，《民俗曲藝》，第 184 期（2014 年 6 月），頁 59-103。

徐玉樹、林建和、曾樹銘、王世婷、陳政宏，〈17 世紀「臺灣船」性能研究與初步復原規劃設計〉，《中國造船暨輪機工程師學會會刊》，28/4

(2009年11月)，頁189-197。

耿慧玲，〈船戶公約碑中所記錄臺灣海峽的船〉，《人文與社會》，第1卷第8期（高雄：義守大學，2006年7月），頁63-82。

高宇，〈論福船船型演變及歷史影響〉，《閩西職業技術學院學報》13卷4期（2011年）。

梁芝茗、林思玲，〈東港王船工藝——作為一種無形文化遺產保存的初探〉，《2015文化創意產業永續與前瞻學術研討會論文集》。2005年，頁111-127。

莊天賜，〈臨時臺灣糖務局與臺灣新製糖業之發展（1902-1911）〉，國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，2011年。

許路，〈海澄鄭氏造船圖譜與月港福船〉，《南方文物》2012/3（2012年11月）。

許路，〈清初福建趕繒戰船復原研究〉，《海交史研究》2009/2（2009年）。

陳政宏，〈東港王船工藝與傳統造船技術〉，《中國造船暨輪機工程師學會會刊》，71/72（2010年9月），頁24-31。

陳政宏、許智超，〈四種典型中國式古帆船性能之比較〉，《成功大學學報》，第37期（2002年11月），頁37-58。

陳政宏、許智超，〈鄭和寶船復原模型與典型福船及沙船性能之初步比較研究〉，《成功大學學報》，第37期（2002年11月），頁13-36。

陳國棟，〈清代中葉（約1780-1860）臺灣與大陸之間的帆船貿易：以船舶為中心的數量估計〉，《臺灣史研究》，第1卷第1期（中央研究院臺灣史研究所，1994年），頁169-199。

陳淑華、蔡東祐，〈己丑正科東港迎王與七角頭轎班的傳承〉，《臺灣文獻》，67卷第4期（國史館臺灣文獻館，2016年），頁157-204。

黃有興，〈記三寮灣東隆宮庚午年祭典活動〉，《臺灣文獻》（國史館臺灣文獻館，1992年），43卷第3期，頁15-152。

黃有興，〈記澎湖舊奎壁澳六村之「祭王」活動〉，《臺灣文獻》41 卷第 2 期（國史館臺灣文獻館，1990 年），頁 211-295。

蔡昇璋，〈戰後初期臺灣的漁業技術人才（1945-1947）〉，《師大臺灣史學報》，第3期（2010年3月），頁93-134。

蔡龍保，〈交通與產業－日治時期國有鐵路與臺灣產業之發展〉，《臺北文獻》，第144期（臺北市文獻委員會，2003年6月），頁77-96。

鄭明、張恩海、王森、姜代超，〈三桅帆式福船〉，《中國遠洋航務》2007/10（2007年）。

鄭長鈴、阮蕾曄，〈翩翩福船 幽幽匠心水密隔艙福船制造技藝漫話〉，《世界遺產》2015/11（2015年）。

戴寶村，〈近代臺灣港口市鎮之發展：清末至日據時期〉，國立臺灣師範大學歷史研究所博士論文，1988年。

肆、其他

「閩省水師各標鎮協營戰哨船隻圖說」，柏林國家圖書館，網址：

<http://digital.staatsbibliothek-berlin.de/>（2019年7月5日點閱）。

「本廟沿革」，屏東縣東港鎮船頭里福安宮牆面碑文，屏東縣東港鎮船頭路33號。

「欽定福建省外海戰船則例」，中國哲學書電子化計劃，網址：

<http://ctext.org/zh>（2019年7月5日點閱）

「簡介資料」，東隆宮官方網站，網址：www.66.org.tw（2019 年 11 月 5 日點閱）

「東港風光照相館 FACEBOOK」，網址：

<https://www.facebook.com/pan8322096/>（2019 年 12 月 20 日點閱）。

〈太極拳及送王船 列非物質文化遺產〉，《星島日報》，2020 年 12 月 18 日。

The Archaeology Study of Tonggang Wangye Boat and Conservation of Crafts of the Timber Shipbuilding

Shu-hua Chen^{*}、Tung-yu Tsai^{**}

Abstract

The Han race conserved multivariate and marvelous Wangye boat worship ceremonies at southwest coastal area on Taiwan and Penghu Islands. Especially, Wangye boat group of Tonggang Tong Long Temple consists of near one hundred of boat carpenters with 1930s Japanese wooden fishing boat building crafts. They collaborate voluntarily to build up a Wangye boat with navigational ability in every 3 years. It had been form a tradition for 5 decades from 1973. By exploring the development and chronicle of Tonggang Wangye boat. The affordable materials of Wangye boat are transferred from paper and bamboo to cypress and willow during 1970s inflation period. These shipwrights are specialized with professional and ancient marine architects. The dedications of Tonggang Wangye boat hold its representation among Taiwanese Wangye boat worship ceremonies. Furthermore, the prototype of Tonggang Wangye boat is from the Nanao boat of Shan Tou at Guangdong. According two Qing dynasty paintings of the Tongan boat in National Palace Museum,the Nanao boat at Tong Long Temple is similar with the Tongan boat and maybe is a subtype of the Tongan boat. Hence,Tonggang Wangye boat reserved features of the most famous three-masted-barque of Qing dynasty. However timber barque is no longer used and manufactured,how to maintain these shipwrights' wooden shipbuilding crafts is an urgent issue. This study goes an extra mile to discuss with these aged shipwrights about feasibility of how to pass these shipbuilding crafts on next generation.

Keywords: Tonggang Wangye Inspection Ceremony,Wangye Boat,Ship Carpenter, Nanao boat, Tongan boat

^{*} Associate Professor,Meiho University.

^{**} V. P. & General Manager, Taiwan Cooperative Bank, Donggang Branch.