

## 福船：駛向深藍 連接世界



▲ 泉州灣宋代古沉船發掘現場 (資料圖片)

暑假期間，泉州海外交通史博物館舉辦的各類展覽持續火爆。其中，由泉州海外交通史博物館與馬來西亞馬六甲鄭和文化館合作舉辦的“福船的故事：從泉州駛向馬六甲”展覽，吸引了眾多學生及家長前來參觀。

福船，是福建沿海一帶製造的享譽世界的海船，是中國古代遠洋木帆船的優秀代表。在中國及世界航海史上，福船有着極其重要的地位，南宋名臣呂頤浩在《論舟楫之利》中指出：“海舟以福建船為上。”泉州不僅是我國歷史上一個重要的古港，還是宋元時期的造船重地，北宋中期泉州就已“每歲造舟通異域”。泉州船舶從鳥船發展成為應用水密隔艙技術建造的、具有優良航行性能的福船船型，並成為海上絲綢之路的主力船舶，也成就了泉州當時世界海洋商貿中心的地位。

2010年，“中國水密隔艙福船製造技藝”被聯合國教科文組織列入“急需保護的非物質文化遺產名錄”。近年來，泉州市充分發掘和發揮民間文化資源，大力保護傳承福船製造技藝，至今在泉州，造船師傅依舊沿用傳統的建造方法製造福船。

### 古船出土驚艷中外

說起福船，不得不提 20 世紀出土的泉州灣宋代古沉船。

1973 年夏天，長期在泉州進行泉州港考古研究的廈門大學歷史系教授莊為璣，與福建省博物館、泉州市文管會、泉州海外交通史博物館等單位考古人員組成的調查隊，到泉州晉江下游和後渚港一帶進行海外交通史與文化調查，聽說有漁民在後渚港附近海灘撿到很多木塊想當柴火燒，卻發現難以引燃。考古人員聽到這個消息，立即趕到現場。經實地勘察，初步判斷此處有一艘規模不小的古沉船。

次年，經國家文物局批准，有關方面組織考古發掘，這是我國首次大型海灣考古發掘。為了更好地對古船進行展示與保護，專家採取“拆解船板，化整為零運輸”的辦法，將被拆解的沉船船體運往泉州市區，在位於泉州開元寺旁的博物館場地臨時搭建工棚，經表面簡單衝洗後，由造船師傅安裝復原。最終，發掘出的沉船殘長 24.2 米，殘寬 9.15 米，有 13 個水密隔艙，載重量 200 多噸。

“位於古沉船主龍骨和尾龍骨、首龍骨的榫合處，上部有 7 個小圓孔，內放銅錢，如‘北門星’；下是一個大圓孔，內放一面銅鏡，形如滿月。這是象徵吉祥的‘七星伴月’，閩南俗稱‘保壽孔’，是泉州地區民間木帆船製造的傳統做法。”雖然古沉船僅剩甲板以下的部分，但依然展現出兩頭高翹、底部尖削、船體扁闊的優美線形……專家從古船用材、造船工藝和“保壽孔”等方面考證，判定這艘古沉船為 13 世紀泉州製造的首部尖、尾部寬、高尾尖底的福船類型遠洋商船。

“泉州灣古沉船龍骨和肋骨的設計，多層板和水密隔艙的使用，加上用材方面的精密考慮和連接工藝的精巧，都顯示出其設計和建造技術的先進性。”泉州海外交通史博物館副館長陳穎艷介紹，古沉船由 12 道隔艙板分隔成 13 個密不透水的艙體，一旦船隻碰撞到暗礁，或者船上有破洞時，涌進船體的水會被禁錮在兩道隔艙板之

間，這一技術不僅大大增強了海船的抗沉性和船體的堅固性，且便於貨物的裝卸，這種先進造船技藝領先西方國家近千年。

此外，泉州灣古沉船出土遺物有香料藥物、木貨牌(簽)、銅鐵錢、陶瓷器等共計 14 類 69 項。其中，香料藥物占全部出土遺物的絕對多數，未經脫水時總量 2350 多公斤。“香料藥物是宋元時期我國重要的一類輸入品，被廣泛應用於醫藥、祛除穢氣、淨化環境、祭祀儀式、飲食佐料和裝飾，故海上絲綢之路又被稱為香藥之路。”陳穎艷說。專家據此判斷這或是一艘從東南亞滿載着香料藥物回泉州港的遠洋商船。

1975 年 3 月，新華社正式發布泉州灣宋代海船出土的消息，許多國家轉載了這一消息，並稱之為“世界考古珍聞”，是“中國近年來的重大考古收獲”。著名科技史學家李約瑟博士評價它是中國自然科學史上最重要的發現之一。

### 縱橫海上絲綢之路

1975 年，一艘神秘的沉船在朝鮮半島西南部新安海域被世人發現。經過考古發掘，這是一艘中國元代沉船，船體結構正是福船船型。

海上絲綢之路時期，航行於東北亞、東南亞、印度洋、阿拉伯和東非沿岸的中國商船，大都是福建造的尖底遠洋海船。現代考古證明，已出水的古代海洋沉船，基本都是福船，泉州灣宋代古船以及著名的南海一號、華光礁一號、新安沉船等都是福船結構。

福船，是對福建沿海所造遠洋木帆船的統稱，是中國古代帆船三大船型之一。福船作為一種船名的專稱，最早記載於明代的《籌海圖編》系列專論沿海防務的兵書中。據《明史》記載，“福船耐風濤，尖底上闊，首昂尾高”。雖然福船是明清時期見諸文獻記載的名稱，但早在明朝之前，一艘艘福船就已穿梭於海上絲綢之路，溝通着中國與世界。

“福建自古就有‘閩在海中’的說法，閩越人‘習于水門、善于用舟’。經過長期探索和反復實驗改進，福建沿海人民創造出獨特的福船船型，尖底面闊、兩頭高翹、船底有粗大的龍骨，單層或多層船板，水密隔艙，並以桐油灰捻縫，整體船結構堅固、適航性和耐波性都十分優良，可以作長時間、長距離航行，因而成為海上絲綢之路的主力船舶。”泉州海外交通史博物館文保部主任費利華介紹，根據使用功能的不同，福船有各種船型，如出使的官船、水師的戰船、遠洋客貨船、深海漁船等，構成了一個龐大的福船家族系列。

宋代，福建成為海船建造中心之一，《宋會要輯稿》有記：“漳、泉、福、興化，凡濱海之民所造舟船，乃自備財力，輿販牟利”。泉州作為海上絲綢之路的起點，宋元時期，海洋商貿與造船業空前繁盛，成為全國的造船中心，造船技藝尤為精良。

據《馬可·波羅遊記》記載，中國比較大的一些船，在船身裏面：13 個池子或艙房，用堅固的木板緊密地釘在一起，有很好、很結實的隔板把它們隔開。馬可·波羅還稱，海船之往來于波斯灣與中國海間者，華船為最大，多為泉州所造。元代訪問中國的旅行家伊本·白圖泰說，規模最大的中國船隻“祇在中國的刺桐城建造”。

元朝時，朝廷在泉州設置市舶司，專門的行政機構加上高水平造船工業，使得泉州成為當時

理想的外貿港口。福建周邊省份的商人也驚集到泉州，搭乘泉州商船到海外經商。據史料記載，元代時泉州對外交往已達 90 多個國家和地區。

“宋元時期的泉州港海外貿易繁盛，促進了泉州造船業的發展，而具有優秀技術傳統的泉州造船業，給予了迅速發展的泉州港航海業以最有利的保證。”費利華說。

### 打造非遺福船品牌

2018 年，中國南海博物館開館，“華光礁一號”復原船作為博物館內最大的展陳品正式面向公眾展示。

“華光礁一號”是我國首次發現的六層船殼板古船，是典型的福船船型。而“華光礁一號”復原船的建造者，正是來自泉州的造船師傅黃烏錐。

今年 80 歲的黃烏錐出身泉州蟬埔造船世家，從小跟隨爺爺學習木船的建造與修補，後來進入泉州地方國營造船廠工作，學習掌握了魚鱗

搭接、多重船板、水密隔艙等木帆船的造船技藝。

2017 年，黃烏錐與兒子黃東偉帶領 18 名工匠操刀建造“華光礁一號”復原船，設貫通全船的龍骨、龍骨翼板，並採用魚鱗搭接、三重船殼外板、水密隔艙壁制，整船用全船壁結構框架建成。“這艘船採用宋元時期的全水密隔艙壁營造法建造，即全船均採用水密隔艙壁，隔艙之間沒有船肋骨。與近代福船採用的船體結構法，即先搭全船密密麻麻的船肋骨，再輔以若干道水密隔艙壁來建造整船船體的方法大為不同。”黃東偉介紹。

福船建造技藝中，最複雜、最關鍵的三項技術分別為水密隔艙、魚鱗搭接和多重船板。其中，水密隔艙結構被歐洲乃至世界各地的造船工藝所吸取，至今仍是船舶設計中重要的結構形式。而魚鱗搭接與多重船板的建造技藝如今已鮮為人知，瀕臨失傳。

20 世紀八九十年代，隨著現代技術的發展，木帆船逐漸被鋼制機動船取代，福船逐漸退出歷史舞臺，福船製造技藝也日漸式微，成為瀕臨消亡的民間手工技藝。近年來，泉州堅持“政府主導、社會參與”的基本方針，開展福船製造技藝保護傳承工作。在泉州的泉港、晉江、惠安等地，不少造船師傅數十年初心不改，堅守傳承福船製造技藝。與此同時，社會力量也為福船製造技藝的保護傳承“搭平臺、傳文化、做品牌”。

在“中國水密隔艙福船文化之鄉”泉港，峰尾黃氏造船世家素以擅長建造遠洋木帆船而著稱于世。為保護傳承福船製造技藝，當地成立福船研發製造中心，創辦圭峰古船模製作有限公司，以黃氏造船傳承人作為主要技術指導和製作班底，開發製作各類型的圭峰古船模，並打造海絲福船館、創辦研學基地，展示福船的演變歷史和建造工藝，弘揚福船文化。

“非遺福船”品牌的打造，提升了圭峰古船模的文化內涵和經濟價值，目前峰尾鎮已經有多家古船模專業製作坊和銷售公司。大福古船模製作有限公司創辦人劉祖博曾帶着一批福船船模產品參加廈門“9·8”投洽會，並赴韓國光州參加文化創意展銷會；圭峰黃氏元修古船模廠可以承製各種尺寸不一的展示型古船模，並採用廢棄的舊船殼板，開發各種福船模型裝飾品……

如今在泉港，從福船船藝設計、研發到市場營銷，已初步形成產業鏈，具備品牌優勢及穩定的盈利模式，福船製造技藝的保護傳承取得初步成效。

(黃瓊芬 林弘毅/文 王敏霞/圖 來源：《福建日報》)

