

1:1复原的明代福船



福船：驶向深蓝 连接世界

本报记者 黄琼芬 通讯员 林弘毅 文图

听海

有福之船 扬帆千载

□刘益清



泉州湾宋代古沉船发掘现场 (资料图片)

在世界数千年航海史上,来自福建制造的福船,驰骋浩瀚海洋,以爱拼善赢的气势,谱写了辉煌的篇章。

乘风破浪,风行大海。驶向五大洲的福船,从福建七千里岸线出发,抵达200多个海丝沿线的国家和地区,惊艳了千年时光。

今天,在泉州后渚,在泉港峰尾,在宁德漳湾,在九龙江口,曾经制造福船的船坞,依然留下鲜明痕迹,时光和潮水,从来不曾抹去其踪影。

一艘船就是一个世界,一艘船就有一个故事。在巨型集装箱货轮、大吨位舰船主导海洋的时代,福船犹静泊在梦的港湾,让我们遥想福建历史的荣光。

史上最牛的郑和王景弘下西洋,福船是骄傲的旗舰,是压轴的护卫舰,是杀敌应变的驱逐舰。郑和七下西洋,要么从福建启航,要么在福建开洋,或行香祭拜妈祖,或整训船员,修造船只,皆与福建结下不解之缘。

郑和下西洋充当领航的宝船,大多来自闽地,大约44丈长、18丈宽。郑和宝船是郑和船队中最大的海船,是郑和船队中的主体,也是郑和率领的海上特混舰队的旗舰,它在郑和船队中的地位相当于现代海军中的旗舰、主力舰。据《明史·郑和传》以及《瀛涯胜览》(马欢著)记载,郑和航海宝船共六十二艘,最大的长148米,宽60米,是当时世界上最大的木帆船。船有四层,船上九桅可挂十二张帆,锚重有几千斤,要动用二三百人才能启航,这些船上专业人员,大多是王景弘从家乡福建招募的。

福船工艺精良,最有名的一种叫水密隔舱技术,即将船舱隔成大大小小的舱位,航行时哪个舱触礁漏水,只要堵住这个舱,其他舱仍不受影响,仍很安全。单就这点,闽人造船的智慧,就体现得淋漓尽致。2010年,凭着精湛的传统工艺,“中国水密隔舱福船制造技艺”被联合国教科文组织列入“急需保护的非物质文化遗产名录”。

闽人之巧,堪称巧夺天工。福州脱胎漆器、莆田木雕、惠安石雕、德化瓷雕、鲤城锡雕、永春漆器……一大批福建传统民间工艺技术,历经千百年传承发展,如今仍是惊艳世人的“绝活”,被列入国家或地方各级非物质文化遗产项目。在提倡文化自信的新时代,我们不仅要保护好非遗项目,更要呵护好非遗传承人,让优秀非遗活态传承于当下、造福于人类。

福船曾经驰骋五洲,福船制造技艺曾令世人惊叹,在大型动力船舶、集装箱轮替代木帆船的现代,福船的帆影虽渐渐淡出人们的视野,但闽人制作福船的工匠精神,永不过时。福建作为造船大省,在全球化浪潮仍将浩荡的时代,应继续弘扬传承制造福船那样的工匠精神,精研现代造船技术,大力提高数字化、信息化、智能化、自动化技术,让新时代的“福船”,技高一筹,行稳致远,继续乘风破浪于五大洲大洋的浩瀚波涛上。同时,要让新时代的福建海洋装备产业,以及海洋交通、旅游、养殖、远洋捕捞、贸易、文物等涉海产业,进一步弘扬光大,造福八闽,为实现中国式现代化贡献福建的智慧和力量。

风行天下,潮叩海岸。传承千载的福船,曾经带我们的先人角逐海洋,走向世界,创造了海丝辉煌。今天,踏着建设21世纪海上丝绸之路的潮声,我们完全有能力、有底气、有优势,逐梦更远的远方,绘出更美好蓝图。

暑假期间,泉州海外交通史博物馆举办的各类展览持续火爆。其中,由泉州海外交通史博物馆与马来西亚马六甲郑和文化馆合作举办的“福船的故事:从泉州驶向马六甲”展览,吸引了众多学生及家长前来参观。

福船,是福建沿海一带制造的享誉世界的海船,是中国古代远洋木帆船的优秀代表。在中国及世界航海史上,福船有着极其重要的地位,南宋名臣吕颐浩在《论舟楫之利》中指出:“海舟以福建船为上。”泉州不仅是我国历史上一个重要的古港,还是宋元时期的造船重地,北宋中期泉州就已“每岁造舟通异域”。泉州船舶从鸟船发展成为应用水密隔舱技术建造的、具有优良航行性能的福船船型,并成为海上丝绸之路的主力船舶,也成就了泉州当时世界海洋商贸中心的地位。

2010年,“中国水密隔舱福船制造技艺”被联合国教科文组织列入“急需保护的非物质文化遗产名录”。近年来,泉州市充分发掘和发挥民间文化资源,大力保护传承福船制造技艺,至今在泉州,造船师傅依旧沿用传统的建造方法制造福船。

古船出土惊艳中外

说起福船,不得不提上个世纪出土的泉州湾宋代古沉船。

1973年夏天,长期在泉州进行泉州港考古研究的厦门大学历史系教授庄为玘,与福建省博物馆、泉州市文管会、泉州海外交通史博物馆等单位考古人员组成的调查队,到泉州晋江下游和后渚港一带进行海外交通史迹与文化调查,听说有渔民在后渚港附近海滩捡到很多木块想当柴火烧,却发现难以引燃。考古人员听到这个消息,立即赶到现场。经实地勘察,初步判断此处有一艘规模不小的古沉船。

次年,经国家文物局批准,有关方面组织考古发掘,这是我国首次大型海湾考古发掘。为了更好地对古船进行展示与保护,专家采取“拆解船板,化整为零运输”的办法,将被拆解的沉船船体运往泉州市区,在位于泉州开元寺旁的博物馆场地临时搭建工棚,经表面简单冲洗后,由造船师傅安装复原。最终,发掘出的沉船残长24.2米、残宽9.15米,有13个水密隔舱,载重量200多吨。

“位于古沉船主龙骨和尾龙骨、首龙骨的榫合处,上部有7个小圆孔,内放铜铁钱,如‘北斗星’;下是一个大圆孔,内放一面铜镜,形如满月。这是象征吉祥的‘七星伴月’,闽南俗称‘保寿孔’,是泉州地区民

间木帆船制造的传统做法。”“虽然古沉船仅剩甲板以下的部分,但依然展现出两头高翘、底部尖削、船体扁阔的优美线形”……专家从古船用材、造船工艺和“保寿孔”等方面考证,判定这艘古沉船为13世纪泉州制造的首部尖、尾部宽、高尾尖底的福船类型远洋商船。

“泉州湾古沉船龙骨和肋骨的设计,多层板和水密隔舱的使用,加上用材方面的精密考虑和连接工艺的精巧,都显示出其设计和建造技术的先进性。”泉州海外交通史博物馆馆长陈颖艳介绍,古沉船由12道隔舱板分隔成13个密不透水的舱体,一旦船只触碰到暗礁,或者船上有破洞时,涌进船体的水会被禁锢在两道隔舱板之间,这一技术不仅大大增强了海船的抗沉性和船体的坚固性,且便于货物的装卸,这种先进造船技艺领先西方国家近千年。

此外,泉州湾古沉船出土遗物有香料药物、木货牌(签)、铜铁钱、陶瓷器等共计14类69项。其中,香料药物占全部出土遗物的绝对多数,未经脱水时总量2350多公斤。“香料药物是宋元时期我国重要的一类输入品,被广泛应用于医药、祛除秽气、净化环境、祭祀仪式、饮食佐料和装饰,故海上丝绸之路又被称为香药之路。”陈颖艳说。专家据此判断这或是一艘从东南亚满载着香料药物回泉州港的远洋商船。

1975年3月,新华社正式发布泉州湾宋代海船出土的消息,许多国家转载了这一消息,并称之为“世界考古珍闻”,是“中国近年来的重大考古收获”。著名科技史学家李约瑟博士评价它是“中国自然科学史上最重大的发现之一”。

纵横海上丝绸之路

1975年,一艘神秘的沉船在朝鲜半岛西南部新安海域被世人发现。经过考古发掘,这是一艘中国元代沉船,船体结构正是福船船型。

海上丝绸之路时期,航行于东北亚、东南亚、印度洋、阿拉伯和东非沿岸的中国商船,大都是福建造的尖底远洋海船。现代考古证明,已出水的古代海洋沉船,基本都是福船,泉州湾宋代古沉船以及著名的南海一号、华光礁一号、新安沉船等都是福船结构。

福船,是对福建沿海所造远洋木帆船的统称,是中国古代帆船三大船型之一。福船作为一种船名的专称,最早记载于明代的《筹海图编》系列专论沿海防务的兵书中。据《明史》记载,“福船耐风涛,尖底

上阔,首昂尾高”。虽然福船是明清时期见诸文献记载的名称,但早在明朝之前,一艘艘福船就已穿梭于海上丝绸之路,沟通着中国与世界。

“福建自古就有‘闽在海中’的说法,闽越人‘习于水斗、善于用舟’。经过长期探索和反复实验改进,福建沿海人民创造出独特的福船船型,尖底面阔、两头高翘、船底有粗大的龙骨,单层或多层船板,水密隔舱,并以桐油灰漆缝,整艘船结构坚固、适航性和耐波性都十分优良,可以作长时间、长距离航行,因而成为海上丝绸之路的主力船舶。”泉州海外交通史博物馆文保部主任费利华介绍,根据使用功能的不同,福船有各种船型,如出使的官船、水师的战船、远洋客货船、深海渔船等,构成了一个庞大的福船家族系列。

宋代,福建成为海船建造中心之一,《宋会要辑稿》有记“漳、泉、福、兴化,凡滨海之民所造舟船,乃自备财力,兴贩牟利”。泉州作为海上丝绸之路的起点,宋元时期,海洋商贸与造船业空前繁盛,成为全国的造船中心,造船技艺尤为精良。

据《马可·波罗游记》记载,中国比较大的一个船坞,在船身里面有十三个池子或舱房,用坚固的木板紧密地钉在一起,有很好、很结实的隔板把它们隔开。马可·波罗还称,海舶之往来于波斯湾与中国海间者,华船为最大,多为泉州所造。元代访问中国的旅行家伊本·白图泰说,规模最大的中国船只“只在中国的刺桐城建造”。

元朝时,朝廷在泉州设置市舶司,专门的行政机构加上高水平造船工业,使得泉州成为当时理想的外贸港口。福建周边省份的商人也聚集到泉州,搭乘泉州商船到海外经商。据史料记载,元代时泉州对外交往已达90多个国家和地区。

“宋元时期的泉州港海外贸易繁盛,促进了泉州造船业的发展,而具有优秀技术传统的泉州造船业,给予了迅速发展的泉州港航海业以最有力的保证。”费利华说。

打造非遗福船品牌

2018年,中国南海博物馆开馆,“华光礁一号”复原船作为博物馆内最大的展陈品正式面向公众展示。

“华光礁一号”是我国首次发现的六层船壳板古船,是典型的福船船型。而“华光礁一号”复原船的建造者,正是来自泉州的造船师傅黄乌锥。

今年80岁的黄乌锥出身泉州蚵埔造船世家,从小跟随爷爷学习木船的建造与

修补,后来进入泉州地方国营造船厂工作,学习掌握了鱼鳞搭接、多重船板、水密隔舱等木帆船的造船技艺。

2017年,黄乌锥与儿子黄东伟带领18名工匠操刀建造“华光礁一号”复原船,设置通全船的龙骨、龙骨翼板,并采用鱼鳞搭接、三重船壳外板、水密隔舱壁制,整船用全舱壁结构框架建成。“这艘船采用宋元时期的全水密隔舱壁营造法建造,即全船均采用水密隔舱壁,隔舱之间没有船肋骨。与近代福船采用的船体结构法,即先搭全船密密麻麻的船肋骨,再辅以若干道水密隔舱壁来建造整艘船体的方法大为不同。”黄东伟介绍。

福船建造技艺中,最复杂、最关键的三项技术分别为水密隔舱、鱼鳞搭接和多重船板。其中,水密隔舱结构被欧洲乃至世界各地的造船工艺所吸取,至今仍是船舶设计中重要的结构形式。而鱼鳞搭接与多重船板的建造技艺如今已鲜为人知,濒临失传。

上个世纪八九十年代,随着现代技术的发展,木帆船逐渐被钢制机动船取代,福船逐渐退出历史舞台,福船制造技艺也日渐式微,成为濒临消亡的民间手工艺。近年来,泉州坚持“政府主导、社会参与”的基本方针,开展福船制造技艺保护传承工作。在泉州的泉港、晋江、惠安等地,不少造船师傅数十年初心不改,坚守传承福船制造技艺。与此同时,社会力量也为福船制造技艺的保护传承“搭平台、传文化、做品牌”。

在“中国水密隔舱福船文化之乡”泉州,峰尾黄氏造船世家素以擅长建造远洋木帆船而著称于世。为保护传承福船制造技艺,当地成立福船研发制造中心,创办圭峰古船模制作有限公司,以黄氏造船传承人作为主要技术指导和制作班底,开发制作各类型的圭峰古船模,并打造海丝福船馆、创办研学基地,展示福船的演变历史和建造工艺,弘扬福船文化。

“非遗福船”品牌的打造,提升了圭峰古船模的文化内涵和经济价值,目前峰尾镇已经有多家古船模专业制作坊和销售公司。大福古船模制作有限公司创办人刘祖博曾带着一批福船船模产品参加厦门“9·8”投洽会,并赴韩国光州参加文化创意展销会;圭峰黄氏元修古船模厂可以承接各种尺寸不一的展示型古船模,并采用废弃的旧船板,开发各种福船模型装饰品……

如今在泉州,从福船船艺设计、研发到市场营销,已初步形成产业链,具备品牌优势及稳定的盈利模式,福船制造技艺的保护传承取得初步成效。



学生在拼接福船模型,了解非遗福船技艺。



游客在泉州海丝福船馆参观福船文创产品生产车间。