

## 舟楫传奇里的福船

廖丽华

1876年秋,琉球国王尚泰携王室重臣在那霸港送别的进贡船属于福船类型。

福建,地处中国东南沿海,凭海而立,因海而兴,是“海上丝绸之路”重要的东方起点。2000多年前,闽越人从这里劈波斩浪、走向海洋,拉开了海上交通的序幕。从此,这条绵延千年、横跨万里的海上丝绸航线成为东西方政治、经济、文化交流的重要通道。

船是开拓海洋的重要载体,而福船作为古代“海上丝绸之路”上令人瞩目的运载工具,无数的丝绸、瓷器、茶叶、香料等物品通过它跨越海洋、远销异域他乡。可以说,福船是海上丝绸之路的桥梁,见证了昔日“海上丝绸之路”盛况。

## 1. 传承千载的中华造船技艺

坐落于福州市三坊七巷文儒坊内的福州市海上丝绸之路展示馆,外面看起来并不起眼,只是门前的三角梅开得艳丽张扬。走进一看,竟别有洞天:各种船模,各色桅、锚、木碇一应俱全,院子里的水池内,甚至还靠泊着一艘红框黑底的福船。据展馆工作人员介绍,这是根据中国古代福船中最具代表性的船型——锚缆船1:0.7比例复原建造的。

福船,福建沿海所造木帆船的统称,与广船、沙船、浙船并称中国四大船系,也是中国古代海船的主要船型。它以船体规模大而结构坚固,容量多且善于装载,稳性好并抗风力强,吃水深适于远洋著称,代表了当时世界造船技术的先进水平。宋人徐梦莘在《三朝北盟会编》言:“海舟以福建为上”。

福船以尖底造型、小方头阔尾营、多水密隔舱为主要特征。船为尖底,并加装压舱石,吃水深,稳定性好,在海中可以不畏风涛,破浪而行。突出明显的龙骨可减缓横漂保持航向,而特有的双舵设计,使福船操纵灵活,浅海和深海都能进退自如。首尾舷弧大,当船艏下陷水中时,宽大的艏部产生较大的浮力,避免船头下陷。

而真正让福船笑傲沧海行天下的,当属“水密隔舱福船制造技艺”。所谓水密隔舱,就是船舱中以隔舱板分隔,彼此独立且互不透水的若干舱区。其优点是分隔成若干舱的船舶在航行中

万一破损一两处,由于船舶已被分隔成若干个舱,一两个进水的船舱不至于导致全船进水而沉没;在“水密隔舱”的船舶上,货物可以分舱存放,便于装卸与管理,而且在海损事故发生时,也可以尽量减少损失;由于船舶被隔板层层隔断,厚实的隔舱板与船壳板紧密钉合,隔舱板实际上起着肋骨的作用,简化了造船工艺,并使船体结构更加坚固,船的整体抗沉能力也因此得到提高。此外,漳湾福船把舵设计在船尾的正中位置,并且固定在支撑点上,便于操纵,既可以根据水的深浅或升或降,也可以根据航向灵活转动,不至于偏离航线,从而保证了适航性。

福船采用的水密隔舱结构,很早就受到国外的赞赏。1795年,英国海军总工程师塞缪尔·本瑟姆,第一次采用中国人首创的水密隔舱技术建造新型军舰。他在论文中说,他所造的船“有增加强度的隔板,可以保护船只,免得进水而沉没,正像现在中国人做的那样”。

从此,中国先进的水密隔舱结构,逐渐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。

2008年6月,“水密隔舱福船制造技艺”入选第二批国家级非物质文化遗产名录,并于2010年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》。

## 2. 福船的来龙去脉

福建自古就有“闽在海中”的说法。闽越人“习于水斗,善于用舟。”“以舟为车,以楫为马”是他们的生活常态,而建造能抗风破浪、适于远航的舟楫以通行南北,自是不在话下。

三国时期,福建成为吴国的造船基地。其中“建安海道”是福州港对外军事、外交和贸易的重要航道。建衡元年(公元269年),吴国在建安郡(今福州)所属侯官县附近置“典船校尉”,主管囚徒在此造船。都尉署设在福州开元寺东直巷,号船坞,这是福建官办造船厂之始。三国末期,吴国从闽江口至瓯江(今浙江)一带的沿海地区,征当地工匠和劳力,建立更大规模的造船中心。因古代这一地带统称“温麻”,因此造船基地又称“温麻船屯”。

西晋咸宁六年(公元280年),仍保持典船校尉和温麻船屯旧制。后晋置安郡,吴国遗下为数众多的造船工匠和屯兵被留驻原地定居下来。晋人左思在《吴都赋》中有“橹工楫师,选自闽禺。习御长风,狎玩灵胥。责千里于寸阴,聊先期而须臾”的说法,就是对闽人擅长造船和航海的写照。

至唐代,福州和泉州成为南方主要造船基地,造船技术有了明显的进步。《旧唐书》记载当时来往于福建与广东沿海至今的商船,最大的载重可达千石,即50至60吨。

宋代,福建与广州成为海船建造中心。宋元佑二年(公元1087年)在泉州设市舶司,从南宋开始,远离战火的泉州逐渐超过明州和广州,



仿造明末清初福船的赶缙船“太平公主”号。

成为中国最大的港口。宋人谢履《泉州歌》云:“州南有海浩无穷,每岁造舟通异域。”

元代,泉州以“刺桐港”之称闻名于世,被誉为中世纪“东方第一大港”,也是全国的造船中心。当时,泉州所造的海船不仅数量多,而且技术进步,被专称为“泉船”而为中外商客所乐用。意大利游历家马可·波罗曾称,海舶之往来于波斯湾与中国海间者,华船为最大,多泉州所造。

福船船系形成于宋元时期,但福船作为一种船名的专称,最早记载于明代嘉靖至隆庆年的《筹海图编》,系列专论沿海防务的兵书中。明朝倭患从朱元璋创立明王朝的洪武初年就有发生,到嘉靖年间为患最烈。在长达数十年的剿倭战争

中,戚继光充分利用不同类型福船的战斗性能,屡败倭寇船队,为我国海防建设立下了汗马功劳。戚继光在《练兵纪要》中评价说:“福船高大如城,非人力可驱,全仗风势。倭舟自来矮小,如我之小苍船。故福船乘风下压,如车碾螳螂,斗船力,而不斗人力,是以每每取胜。”从那时起,这种在福州洪塘建造的战船就被称作“福船”了。

翻阅历史文献,许多重要的时刻都能见到福船的身影。如明代郑和七下西洋用的“宝船”、郑成功收复台湾所用战船、明清册封琉球的“册封舟”、清代早期东南贸易及海上移民用船等,均属福船系。它不仅适合做深海捕捞的渔船,还适合做远洋运输的货船,同时也是明朝水师的主要战船,还是我国使臣出使海外的重要交通工具。在明清两朝持续数百年、多达20多次的册封航海活动中,使用的都是坚固、牢靠的福船。



按1比0.7比例复原建造的福船。



白底船。

## 3. 福船与“海上丝绸之路”

泉州是联合国教科文组织公认的“海上丝绸之路”的起点,而福船作为帆船航海时期最优秀的船型之一,是这一时期主要船舶。

自汉朝开始,中国与马来半岛就已有接触,尤其是唐代以后,来往更加密切,而作为往来的途径,最方便的当属航海。中西贸易也利用此航道作交易之道,又因运送的主要大宗货物是丝绸,所以被称之为“海上丝绸之路”。

随着海外贸易的勃兴,福州港成为福船运输的重要流转地,大量的丝绸、瓷器、茶叶等物品在这里搭乘福船,通过“海上丝绸之路”跨越海洋、远销异域他乡,福州也因此成为“海上丝绸之路”的重要节点。南宋时,福船建造技艺不断成熟,加之航海技术的成熟,福船得到空前的发展,海上航线随之不断拓展和延伸。至元代,“海上丝绸之路”发展到鼎盛。意大利旅行家马可·波罗于元二十八年(公元1291年)冬末路过泉州港,目睹了来往商船络绎不绝,大批商人云集于此,货物堆积如山的盛况。

福船成为“海上丝绸之路”的重要载体,也造就“海上丝绸之路”的辉煌。事实上,福船的水密隔舱结构十分利于商业运作,船身被分隔

成若干个舱室后,不仅有利于货物的贮存和运输,而且便于管理。例如在泉州古船、新安沉船和“南海一号”上都发现有各种货物的标签,署明货主和数量,犹如现代的集装箱装运。船舱被分隔后,装载的货物反而更多了。

而作为商船的福船航迹,不仅出现在我国沿海和周边地区,也向东到朝鲜半岛和日本列岛,向南到东南半岛和菲律宾群岛等地,向西穿越马六甲海峡,到达印度洋,进而横渡印度洋到达波斯湾、阿拉伯海、红海和非洲东海岸。

近半个世纪以来,在世界各地发现的古代沉船,也很好印证了这一点。如1974年在福建泉州后渚港发掘出土的宋代古船,有13个水密隔舱,其船型和结构都与徐兢记载的福船一致,是福船的典型器物。1975年在韩国新安发现的一艘元代沉船,经鉴定,也是一艘福船型的商船。2007年被整体打捞出水,现在正在广东省海上丝绸之路博物馆中清理发掘的“南海一号”宋代沉船,其船型结构与泉州宋代古船基本一样,也是一艘福船。

清乾隆以后,随着闭关锁国政策的全面施行,“海上丝绸之路”这条古老的航线逐渐走向沉寂。

## 4. 老技艺如何焕发新活力

随着社会的发展,由福船衍化出的各种木船已逐渐被铁壳船取代,技艺也日渐式微,成为濒临消亡的民间手工技艺。但在宁德漳湾地区,水密隔舱这一古老技艺至今完整保留,并在福船制造过程中,衍生发展出一系列的福船文化、造船民俗,仍在漳湾传承沿袭。

近年来,福建为弘扬该技艺做了大量的保护工作。2012年,宁德市成立蕉城区水密隔舱福船研究会,致力于保护福船文化,传承福船制造技艺。此外,支持福船展馆建设,诸如宁德漳湾水密隔舱福船制造基地、泉州海外交通史博物馆、福州三坊七巷的福船文化博物

馆等各类技艺展览馆和展示厅,让更多的人欣赏福船靓丽沧桑的身影,让渐行渐远的福船回归人们的视线。

晋江市深沪镇陈芳财是该技艺的国家级代表性传承人,精通福船设计。2007年,陈芳财设计建造了有13个水密隔舱的无动力木制福船——“太平公主号”,成功横渡太平洋,更是让该技艺再次声名世界。

各地还特别重视技艺传承人的培养,晋江职业中专学校设立水密隔舱福船建造技艺专业,并在泉州晋江市和宁德张湾镇的中小学开设相关特色班或兴趣班,让下一代更了解福船文化及制造技艺。



福船剖解结构模型。

泉州市泉港区是明代福船南方的主要造船基地之一,刘祖博在这里经营着一家古船船模制作公司。船模浮雕、船头作品、船形座椅……在他的工作坊中,展示了不少福船创新创意工艺品。在他看来,传统技艺太单一,大众不容易接受,应该用创新创意来支撑传统的技艺,通过多元挖掘、开发,才能让福船技艺可持续发展。

“传统的工艺和传统文化要保留,更要传承,但不是照搬照抄。”刘祖博表示,他要两条腿走路,既保留和传承传统的福船,也要致力于将其做成富有收藏性、观赏性的艺术品、旅游工艺品。目前,该公司开发出了古船模型伴手礼,古船模型浮

雕、半圆雕工艺品等多种产品。

而厦门大学历史系博士王小东认为,千百年来福船承载着先民,搏击于惊涛骇浪,留下了辉煌的海洋文明。福船与海洋天然交融在一起,离开水体,它就像鱼儿一般,难以长久存续。将船只搬上陆地,放入展馆,这种保护方式仅是对历史的回忆。但保护工作不能仅停留在展馆,不能完全寄希望于船模建造,而应该实行活态保护。所谓活态的保护,就是要让一些船只生活在水里,航行于海上,通过开拓市场使其存活下来,借以传承福船技艺。活态的保护还须整体保护,它涵盖船只,以及与船只相关的社会经济文化。

本版图片由作者及福州市海上丝绸之路展示馆提供