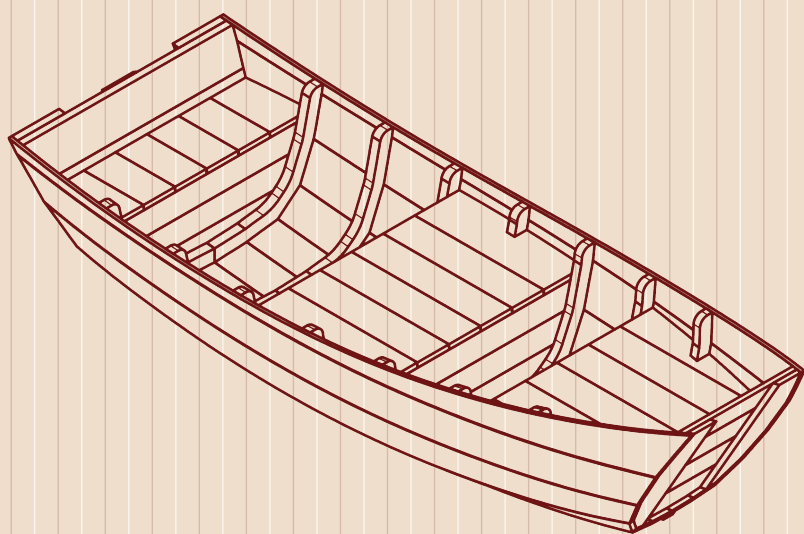


浮舟載技(上冊)



木船技藝發展概覽

資助



康樂及文化事務署
Leisure and Cultural
Services Department



政府資助計劃
Government-funded
programme



Intangible Cultural Heritage
Funding Scheme
非物質文化遺產資助計劃

出版



照片由政府新聞處提供



浮舟載技（上冊）：木船技藝發展概覽

【目錄】

前言

（作者：蔡恒輝，編輯：馮焯瑤）

3

第一章——避風塘產業鏈

（作者：高彤、劉銳業博士，編輯：馮焯瑤）

12

避風塘產業鏈

香港仔避風港：抱海環山的地利

政策助力：從避風港到避風塘

水上社區安居樂業

15
18

◎ 從漁船細訴香港仔漁業產業鏈

◎ 政府當批銷香港仔魚類批發市場

◎ 船廠林立服務船家

21
25
27

造船空間：船廠、船排廠和水排
製造木船：經驗積累成技術
木船製作技藝的製作設備
木船技藝製作工序
口述歷史（訪談：高彤，編輯：馮焯瑤）
冼培安先生

61
65
66
69
81

第三章——木船製作技藝的社群習俗和文化

（訪談：高彤，編輯：馮焯瑤）

88

造船師傅入行方式
船廠的層級運作
工會
拜魯班
裝新船及入水的儀式
口述歷史（訪談：高彤，編輯：馮焯瑤）
李金棠先生

89
90
91
93
96
99

口述歷史（訪談：高彤，編輯：馮焯瑤）

朱燕萍女士

姜紹輝先生

胡偉光先生

31
37
43

第二章——香港仔造船業

（作者：高彤，編輯：馮焯瑤）

48

香港仔造船業的產業演變

◎ 二戰前造船業的開拓期林蒙船塢和風帆時期

◎ 一九四六至一九九零年造船業的黃金年代

漁船機械化的契機

◎ 一九九零年至今造船業的重整期鴨脷洲用地改變及

遊艇發展

51
55
59

周富榮先生
魏孝安先生
劉峻華先生

107
115
123

第四章——結語

（作者：蔡恒輝，編輯：馮焯瑤）

134

參考文獻及書目

鳴謝

版權頁

147
151
153

前言

香港作為海港城市，大小船隻穿梭於維多利亞港海面上，與陸上建築共同構成重要的地方印象。有時，我們會偶遇傳統中式帆船或舢舨，這些木船散發著濃厚的復古氣息，與大都會背景形成對比，衍生出港式情懷，更成為外國畫家呈現「東方之珠」的選材。

然而，這些木船究竟從何而來？由誰製造？即使木船製作技藝被列入為香港非物質文化遺產的傳統手工藝類別，現有文獻資料仍然有限。我們的團隊眼見木製帆船、漁船、舢舨數量漸少，船廠亦經營困難，似是敲響了一記警鐘，引起關注。

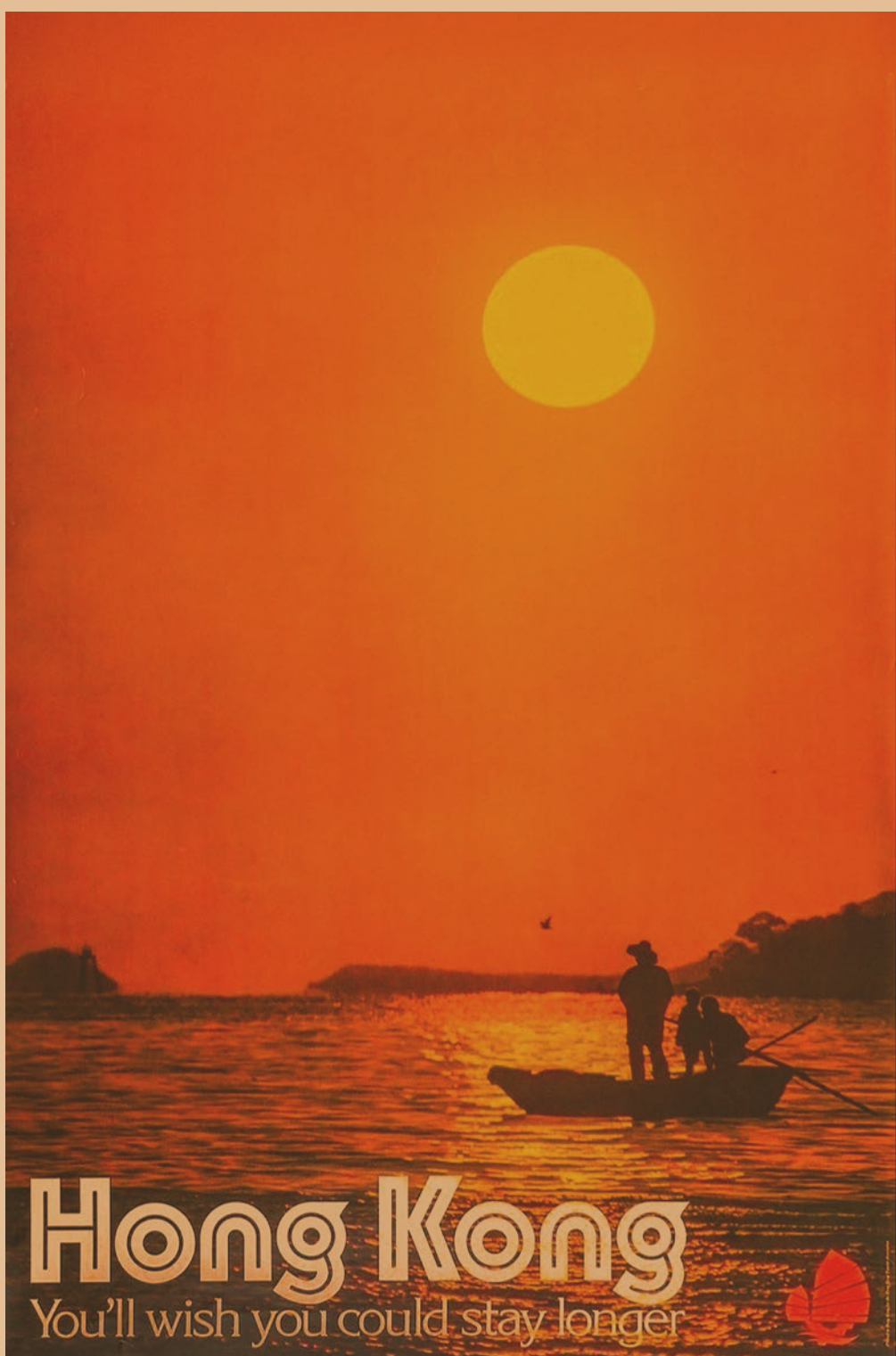
「非遺」源於日常生活，而我們對生活的認識、對地方的理解，始於成長的社區，包括沿路的小店、學校、設施。我們從蒲窩位處的香港仔作起點，以船代步，進入八大漁港之首的香港仔避風塘，具體探索木船的種類、建造過程，以至如何在生活及社區中發揮作用。

普遍人對水上空間的認識僅限於渡輪，聚居於香港仔

的水上人，卻居於艇上，以船謀生，擁有獨特的地理觀和生活習慣。香港仔靠著天時地利，加上人們的努力，漁業發展蓬勃，帶動了周邊的造船和旅遊產業。可見木船不僅是交通工具，更是生計依靠，以及水上人社群的生活空間。香港仔鴨脷洲一帶的老街坊，生活必然緊扣木船，是為集體記憶。

香港仔作為開埠已有人聚居的水上人社區，也曾是莞香轉口港。儘管隨著水上產業的轉變，木船逐漸淡出我們的視野，但我們仍能追尋及重組記憶，讓人們了解，流傳中國千年的木船製作技藝，如何在香港萌芽及發展，從而深入認識香港的地理獨特性、歷史起源、社群組成，共同欣賞和彰顯香港非物質文化遺產。

木船製作技藝是傳統手工藝，我們的研究始於對技藝的理解與實踐。在沒有機動引擎的年代，木船依靠風力在大海上航行，於華南城市來往運載貨物，或遠航至南中國海捕魚，而這些「龐然大物」竟是出自幾位造船師傅之手，我們都嘖嘖稱奇。這些師傅在船廠



一九八零年的旅遊宣傳海報。資料來源：香港浸會大學圖書館藝術館藏



一九三二年，香港旅遊會的海報，描繪中環和山頂的迷人景色，並以維多利亞港的木製帆船作為視覺象徵。資料來源：香港浸會大學圖書館藝術館藏



時至一九七零年代，木製帆船依然是香港旅遊海報上常見的視覺元素。
資料來源：香港浸會大學圖書館藝術館藏

學習多年，摸熟水岸空間、機械配置、潮汐水流等工作環境，並累積了豐富的木船製造及維修經驗，技術基礎紮實。

「人」，就是彰顯非物質文化遺產的主體。我們以人為本，親身走進船廠群，與造船師傅建立關係，從中理解他們的技藝世界及文化內涵。受惠於蒲窩的人際及地理優勢，我們有幸與避風塘持分者、老街坊、文化創意工作者、非遺研究員、社區工作者及有意學習木船製作技藝的青年同行，透過「田野調查」與「技藝實踐」兩大部份，追蹤造船師傅全天的工作，並以每周約二至三次的頻率，到船廠親手製造一隻搖櫓舢舨，體會水岸環境，以及造船師傅互助社群對技藝發展的重要。最終團隊配合口述歷史和資料搜集，將所得資訊共享，集合作者、編輯及蒲窩的項目執行人員之力，共同完成「技藝發展概覽」及「工藝流程圖鑑」兩本書。

「技藝發展概覽」嘗試以二戰前時期為始，梳理避風塘

和船廠的關係，記錄技藝的演變過程。木船技藝作為非物質文化遺產，由此衍生的生活日常、習俗串連了地方命脈、社區關係和文化，為周邊社區提供認同感。我們特意訪問不同身份的人士，從他們和船的關係，展現大眾對木船的關懷和回憶。八篇訪談故事穿插在不同章節，擴闊大眾對木船產業的認識。

「工藝流程圖鑑」則是以與水上人日常生活關係密切的搖櫓舢舨作為例子，圖文並茂地記錄師傅的心靈手巧。現代船隻製造，是跨專業的知識和技術綜合應用過程。我們對傳統技藝應用的認知，仍留有不少空白，木船製作技藝背後的社會歷史文化，也難以用三言兩語表達，或要花更多時間和人力深入研究，歡迎各界指教。

最後，感謝非物質文化遺產辦事處的資助，以及所有支持和參與計劃的朋友和合作夥伴，特別是不厭其煩的造船師傅，在編寫過程中有您們的支持及指導，才讓這份傳承變成可能，讓此書順利出版。

霧中船廠。照片由高彤女士拍攝。

早上的避風塘。照片由高彤女士拍攝。

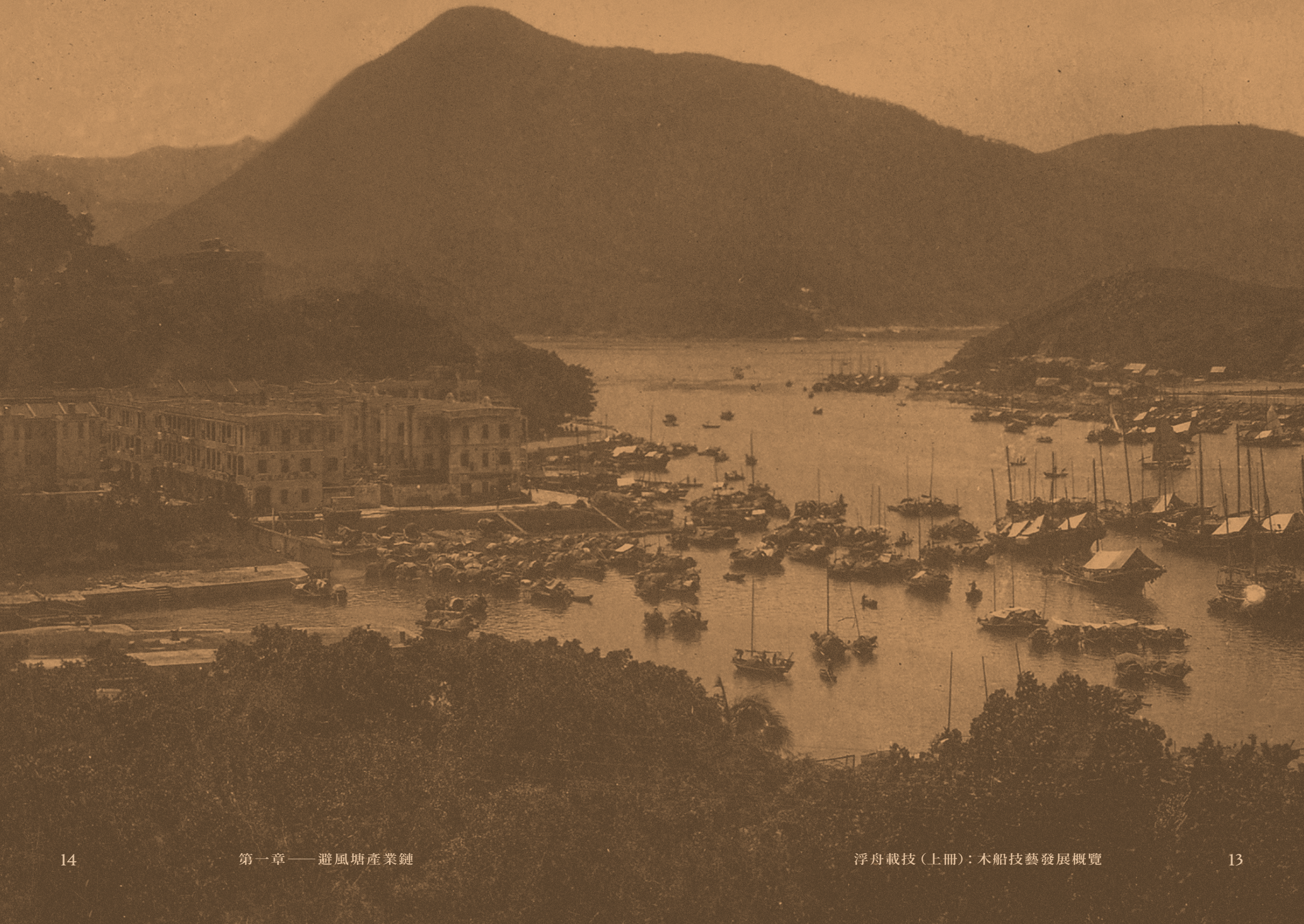


第一章

避風塘產業鏈

一九三零年代的香港仔避風塘。左端是香港仔；右端的島嶼是鴨脷洲。

資料來源：香港記憶





【避風塘產業鏈】

「船對艇家來說，它是他們的家，亦是他們的居所，和物質、精神寄托之所在地，同時亦是他們工作和休息的地方。」

——日本學者可兒弘明

根據可兒弘明所定義，艇家世代代不在陸地上居住，和家人共同居留在艇船上，並以水上工作維持生活。艇家在珠江海域流動，聚於香港仔避風港，成為現今避風塘產業鏈的故事開端。

【香港仔避風港：抱海環山的地利】

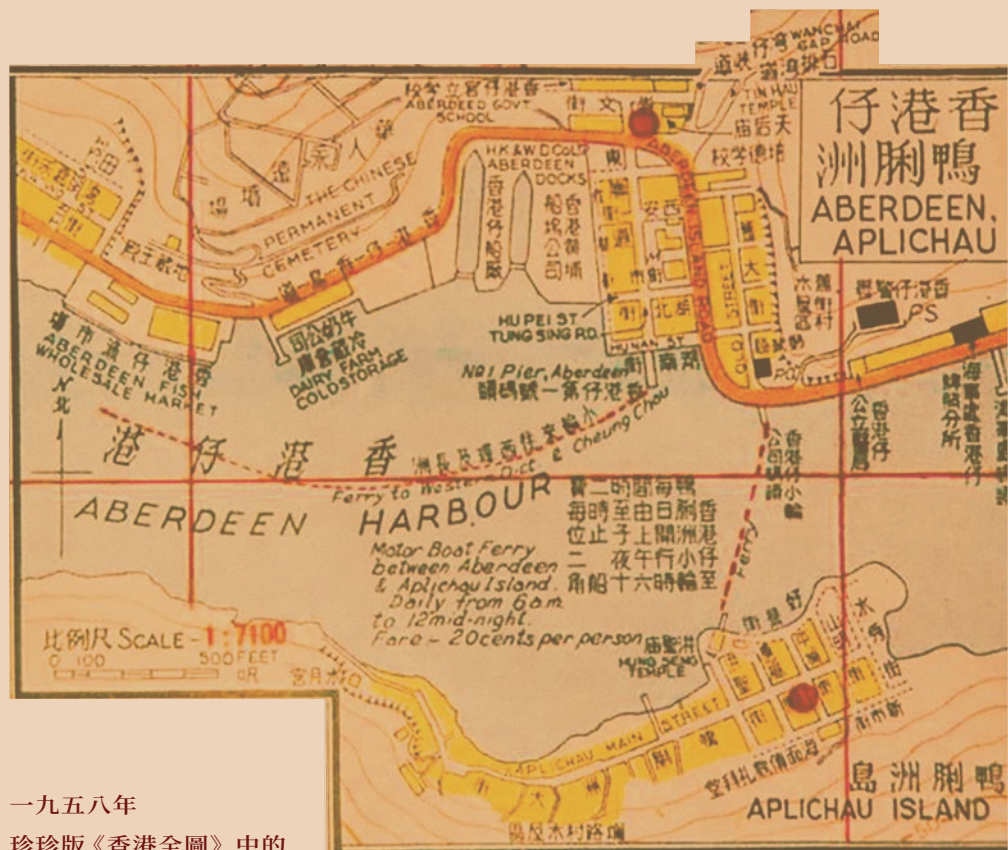
在一八零六年至一八一九年年間，東印度公司邀請水文地理學家霍斯伯格勘探廣東珠江口地形。他們發現，往來香港海域的船隻數量為區內之冠。漁船之所以會聚於香港水域，還基於捕撈魚獲的考量。農曆

九月後，魚群聚集至香港附近較為平靜的水域，各地漁民會前來香港水域作業，隨後運回廣東等港口出售。

香港港灣眾多，不少漁民選擇停駐在香港仔和鴨脷洲之間的海域。這個港灣地處香港島南邊，坐擁地利，不但被環山包圍，對外還有水深海峽。鴨脷洲島上的玉桂山、香港仔的班納山及田灣山為港灣形成兩道屏障，阻擋風雨。鴨脷洲的西南方，面向南中國海的東博寮海峽則是當時維多利亞港的主要水道之一。當時維多利亞港水深約十八米，只能容納吃水六至八米的輪船停泊。一八四五年，譚馬士勘查香港島水域，卻發現東博寮海峽的水深竟達四十六米，足以容納巨型輪船駛經此處。

在抱海環山的地利下，香港仔避風港成為了船隻從南邊進入香港的必經之路及停泊之處。

除了優越的地理位置外，香港政府的開埠及避風塘政策使香港仔避風港更為吸引，停泊條件也變得完善。一八四一年，英欽奉全權公使義律發布曉示，宣布香港為自由港，前來從事貿易的船隻，一概免繳稅餉。政府建設香港仔避風塘之初，是為了方便漁船及其他小型艇進出或在塘內航行，並期望香港仔港灣能夠成為香港大型避風塘之一。時至今日，香港仔避風塘分為「香港仔西」及「香港仔南」，居民多以鴨脷洲大橋及香港仔海峽大橋作為分界。前者在一九六四年興建，面積為三十四點二公頃；香港仔南則在於一九八五年建造，面積達二十六點一公頃。香港仔避風塘是政府的法定海域，允許總長度為三十三點四米內的本地船隻在塘內航行。填海範圍遍及香港仔港內的政府海灘及海床填塞，設有防波堤部分圍繞避風塘的西南兩方，阻擋外海海浪及自然災害的衝擊。惡劣天氣下，船隻可作停泊和避風用途，以保護艇家及船隻安全。



一九五八年
珍珍版《香港全圖》中的
「香港仔鴨脷洲」局部地圖，圖中顯示避風塘在
政策實施之前，是以「香港仔港」命名。資料來源：Gwulo Old Hong Kong

【政策助力：從避風港到避風塘】



資料來源：香港特別行政區政府地政總署

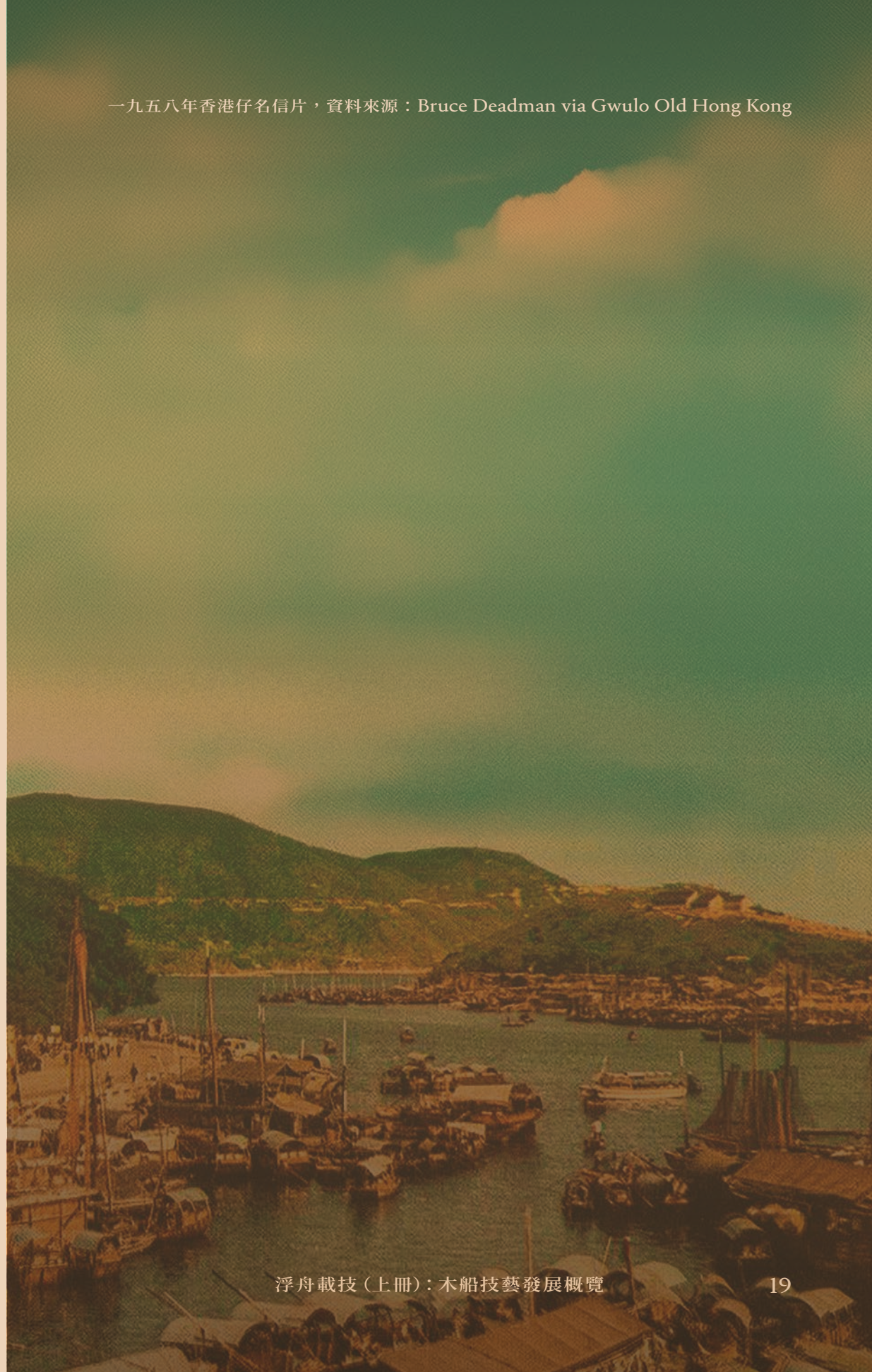


鴨脰洲大橋及鴨脰洲海旁道。照片由高彤女士拍攝。



香港仔南避風塘。照片由高彤女士拍攝。

一九五八年香港仔明信片，資料來源：Bruce Deadman via Gwulo Old Hong Kong



【水上社區 安居樂業】

避風塘地勢優越，加上政策得宜，吸引眾多艇家聚居，使船隻擠滿香港仔避風塘。約六成香港艇家以捕魚為生，其餘艇家通常經營水上運輸，當中包括運送貨物回海中大貨船或岸上。為節省開支，一些失業者或未能負擔陸上租金的人也會居於住家艇。一九六四年，香港仔共有一萬七千八百五十名漁民，漁船數目共有二千二百三十二艘。艇家「以海維生，以船為家」，聚居於此，順理成章地在避風塘內解決一切衣食住行，塘內龐大的生活需求，促使各種各類的水上商店營運而生，形成一個熱鬧且自給自足的水上社區。



香港仔西避風塘的海上加油船。照片由蒲窩提供。



艇家在舢舨上賣蔬菜。資料來源：Andrew Suddaby via Gwulo Old Hong Kong

從漁船細訴 香港仔漁業產業鏈

艇家安居在水上社區，家族世代住在船上，就需在海上謀生，部分人以捕魚為業。避風塘內連帶周邊的鴨脷洲以及香港仔社區，湊成一條供需循環的漁業產業鏈。從捕撈漁獲以至售賣過程中，皆有各種產業支援漁業長足發展。一切的源頭，可追溯至一艘漁船。

漁船需要大量燃料，以進行遠洋的捕撈作業。當燃料將殆盡之際，漁民會把船駛至香港仔西避風塘的指定燃料補給區，找海上加油船，獲取船舶燃料。漁民在船上捕撈作業，要撒魚網、魚絲、繩索等，並使用木桶、竹籬等盛載漁獲，轉至漁市場售出，或醃製成鹹魚、乾貨、醬料等。陳公哲在《香港指南》中曾形容漁民處理收獲的過程：「……用魚隨用鹽醃。盡船多售鮮魚，出海攜冰以備冷藏或用鹽醃。」在運送途中，為保持魚類新鮮，漁船出海前需要買冰塊。一九六零年代，漁民主要向冰艇購買。其後，興偉冰廠曾於香港仔設廠，為漁民增添了購置冰塊的途徑。



木桶。照片由冼培安先生提供。



編織竹籬。照片由鴨脷洲街坊福利會提供。



漁民向途人出售漁獲。照片由冼培安先生提供。

	售賣種類	店鋪名稱
(一)	漁網魚具	志源實業公司、美利漁具 製品廠、大順、就洪號尼龍漁網
(二)	香燭紙業	李章記
(三)	冰	興偉冰廠
(四)	木桶、竹籬、麻繩	蘇記號
(五)	海上加油船	三合火油香港公司
(六)	漁民雨衣	祥棧帆布

店鋪種類名稱。

政府當批銷 香港仔魚類批發市場

二戰後，政府為復興漁業發展，在香港仔設置魚類統營處及魚類批發市場，替漁民集中管理漁獲買賣及提供海上運輸服務。魚類統營處安排定期渡輪服務，每天往返九龍與香港仔魚類批發市場，將漁獲從偏遠地區運送到批發市場，讓買家選購並運至他們的營業地點。此外，香港仔魚類批發市場按其他國家市場要求，替漁民認證及處理收獲。一九七零年的魚類統營處年報顯示，經香港仔魚類批發市場處理及認證對美國的蝦類出口達三萬七千擔，價值約七百六十萬。一九八八年，魚類統營處年報的「收支計算表」列出，香港仔魚類批發市場的經銷魚類佣金收益約為二百三十七萬，在七個魚類批發市場中名列第二。

香港仔旅遊業的象徵 多功能舢舨

香港仔避風塘的水上社區，造就了香港獨特的漁港景觀，帶動香港仔另一重要產業——旅遊業的崛起。



香港仔避風塘的觀光舢舨，照片由高彤女士拍攝。

舢舨不但是塘內載人橫跨兩岸的主要交通工具，更是香港仔旅遊業的標誌。香港明信片、旅遊小冊子乃至大銀幕，都不乏其充滿東方特色的蹤影。

歌堂船和海鮮舫相繼出現，不少遊客慕名而來，稱得上是本地著名旅遊景點之一。一九九六年的《食神》在太白海鮮舫取景，一九七三年李小龍主演的《龍爭虎鬥》以及二零零三年的《無間道二》，都曾經在珍寶海鮮舫拍攝。由於歌堂船和海鮮舫沒有通道接駁至陸上，不少舢舨化身水上的士，接送遊客往返這些水上酒家珍寶、太白和海角皇宮及避風塘兩岸。一九五五年，美國荷里活電影《生死戀》中重現了舢舨載客的場景。兩位演員走至寫有「太白鮮舫」的碼頭，一眾艇家叫喊著「舢舨——舢舨——」，並重重包圍二人，以招攬生意。其後，二人登上搖櫓舢舨，由兩位船家拿著搖櫓，搖至太白海鮮舫才上岸。



漁民把漁獲置於香港仔十五間對出的淺灘（現今港逸居附近）曬鹹魚、魷魚。照片由鴨脷洲街坊福利會提供。



俯瞰一九七七年的香港仔避風塘，大大小小的船停泊於塘內。

資料來源：香港特別行政區政府新聞處



一九六零年代鴨洲船排廠。照片由冼培安先生提供。

船廠林立服務船家

一九七零年代，多間國際航空公司，如：瑞士航空、西北航空及英國航空等，將香港仔的舢舨及避風塘的圖樣或照片印在宣傳香港的海報。一九八八年，香港旅遊協會（現為香港旅遊發展局）出版香港仔旅遊小冊子，以英語介紹，配以旅遊地圖，向外國遊客推介香港仔好去處。協會建議遊客到避風塘坐舢舨、到海洋公園遊玩及光顧「謝記魚蛋」餐館，更建議每名旅客乘坐舢舨大約收費三十元，在避風塘遊覽半小時，飽覽兩岸風景，必要時更可就著收費向艇家討價還價。

漁業及旅遊產業在避風塘長足發展：漁民駕駛漁船出海捕魚；舢舨載人載貨；住家艇安居立業，形形式式的活動都需依靠船。船是艇家謀生及生活的重要工具，更是財產。木船長期在海上航行，需要保養。一旦航行年期甚長，舊船無法行駛，艇家就要造新船。在此需求下，大量船廠誕生。一九八零年代，避風塘約有八十間船廠服務船家。



往昔的香港仔山巒清晰可見。照片由冼培安先生提供。

造船鐵三角：鐸木廠、機器廠和船廠

船廠製作各式各樣的船，需要機械零件和木材。船廠、鐸木廠和機器廠互相依存，分工合作：鐸木廠提供木材；機器廠製作機器零件；船廠造船及保養，才能令船在海上航行，成就水上社區及社區產業發展。

鐸木廠

船廠接到艇家訂單後，根據需求，訂好船身尺寸、空間分佈及外形後，便會計算木材品種及數量，向鐸木廠訂購。鐸木廠大多在東南亞等地購置木材並且加工處理，轉售船廠。一九八零年代，全港只剩下六間鐸木廠，當中五間位於鴨脷洲，為區內船廠供應超過九成的造船木料。一九八二年，鐸木廠遭受填海工程株連，存放於海邊的大木材被泥頭淹沒，加上政府一直沒有協定安置鐸木廠的方案，鴨脷洲所有鐸木廠因此發起罷市十天的工業運動。船廠依賴鐸木廠

提供木料，忽然失去供應，師傅們被迫擱置部份建造中的漁船，靜待鐸木廠復業。

機器廠

漁船機械化使機械維修日益重要（詳見第二章：貸款助力引擎的第二機生），機器供給及維修便是依靠機器廠。製作木船時，師傅先把船款尺寸、載人數目及運行馬力告知機器廠師傅，下訂相關配件。機器廠師傅透過經驗及知識，提供合適的引擎及配件資訊予船廠。師傅在造船期間，需在甲板以下的船艙及外殼預留士丹中、引擎位置及各個機器的空間。機器廠接獲船廠訂單後，找尋及改裝相關的引擎、零件。當一切準備就緒，機器廠師傅運送機器配件到船廠，並親自安裝。



避風塘內的莫牛記木廠。照片由高彤女士拍攝。



鐸木廠的鋸木機器。照片由蒲窩提供。

朱燕萍女士個人照。照片由蒲窩提供。

【口述歷史】—— 朱燕萍女士

朱燕萍女士，人稱萍姐，
避風塘舢舨船家。

身為水上人，
她一直在木船生活及工作，
一度上岸工作，
後來記掛昔日生活，終究
回到船上。



木船等於生活空間

由四歲開始，萍姐已經跟著母親以舢舨謀生，接載遊客：「我哋一做就做呢隻（舢舨），係非物質文化遺產，呢啲係我哋由細搖啲啲櫓嚟轉變做機器嘅（船）。」

萍姐一家原本就住在船上，小船停泊在香港仔避風塘內，位置大概是現今的香港仔巴士總站。後來他們搬至陸上居住，萍姐不甚喜歡這個家的空間，若然待在家，只會睡覺。她喜歡閒坐於舢舨的時光，尤其是下雨天，涼風送爽，更能細聽「滴答滴答」的聲音。

萍姐一直視船為生活空間，駕駛機動船約五十年間，一直把木船打掃得乾乾淨淨。艙內座位下方設有三排貯藏空間，用品一應俱全，駕駛座下方是一些樽裝水；船艙左邊是萍姐的衣服；右邊是調味料和煮食工具；船篷更吊著一排排燈籠及繽紛的彩帶。萍姐舒心地道，裝飾不只為迎合拍攝或遊客需求，而是期望自己乘坐時能夠悠然自得。

舢舨就係有個舢舨形

舢舨是避風塘內的常見船款，由於用途廣泛，水上人往昔居於舢舨，被稱為「住家艇」。避風塘自成一個水上社區，為了生活便利，各種商業應運而生，舢舨開始賣艇仔粉，或化身成為士多及雪糕艇等。隨時代變遷，水上社區消逝，舢舨也就演變成觀光客遊覽香港仔避風塘的交通工具。

一九七零年代，萍姐向廣記船廠訂造了人生第一艘木船。萍姐憶述，當時每家船廠造出來的船形都不太一樣。船廠根據自己的方式來造船，沒有固定標準，「每一個船形都唔同㗎，就爭在你自己好唔好彩撞到。」

運氣背後，關乎船主的眼光和溝通技巧。船主要造「靚船」，首先要找家好船廠。何謂「靚船」？沒有既定準則，讓船主覺得外形好看即是。她比手畫腳地解釋：「喺，好似呢啲（船）個形就唔靚喇。你睇佢個船尾直嘅，人哋唔係㗎。呢啲又直嘅。人哋以前

呢個（船）頭好似呢啲嘅斜斜㗎，後邊個尾又斜斜㗎。人哋以前舢舨就係有個舢舨形嘅。」

船主向船廠清楚交代樣式後，船廠師傅便會按求造船：「要你自己話我想要艙到個面（甲板）要幾深，要幾多座位。後面、前面，要你講㗎。」舢舨的高度取決於用途，如果是用來載人，便會相對高一點，「如果我裝隻船，我淨係送吓啲人呢，梗係越淺越好啦，因為搖得快㗎嘛，唔使咁重咁多木。」



照片由冼培安先生提供。



萍姐日常駕駛的舢舨，照片由蒲窩提供。

姜紹輝先生，照片由受訪者提供。

【口述歷史——姜紹輝先生】

姜紹輝先生，人稱姜生，
香港仔小輪有限公司老闆，
營運來往香港仔與鴨脷洲的街渡
至今已四十多年。

壽記船廠和嘩啦嘩啦

姜生回憶兒時的香港仔造船盛況，其中一款用摩打發動的船類叫「嘩啦嘩啦」，又名「電船仔」。當摩打轉動推進器拍打水面時，電船會發出嘈吵的「嘩啦嘩啦」聲，因而得名。這款船體積小、靈活性高，既可載客，又可拖帶及載貨。六十年代的全盛時期，「嘩啦嘩啦」的總數約有二百艘。¹

「我哋玩細船嗰人呢，即係話山邊，唔需要話特別有招牌，嗰啲傳統嘅嘅船廠造一啲比較似樣嘅，係香港即係有牌子嘅船廠亦都唔少㗎。我細佬哥¹最出名嗰陣時候聽嘅，其實係『壽記』（船廠）囉，『壽記』甚至係造一啲客船，即係以前六、七十年代到八十年代，香港招呼外客，有好多仿古嘅中國客船呢……嘩啦嘩啦係怡和屬下一間做呢啲船、旅遊服務嘅公司，都係搵佢（壽記）造。佢哋造嘅船嘅質量、造型都非常之好。」

嘩啦嘩啦和街渡

「嘩啦嘩啦」的船形在戰前戰後的變化不大，沒有甲板，設木製外殼，船艙均位於水平線以下，引擎設置在船艙前方，乘客座位則位於艙後。船的引擎主要是里士打、匹打及華南車。到了六十年代，吉拿引擎成為主流。由於馬力約數十匹，航行速度只有約四至六哩，加上沒有甲板，故被海事處界定為一等船，只可在內港（一等航區）航行。

七八十年代，為了明確區分小輪的用途，電船是指載客的小輪；拖輪則是設拖帶服務的小輪。姜生一開始接手街渡，街渡正是「嘩啦嘩啦」，載客量約三十至四十人。船由兩名工作人員操作，水手負責拋錨。「船長就係嗰部機器嘅上面嚟駕駛嘅，而嗰個機器室連個間隔都有嘅。即係話你落船，你見到嗰部機器喺度啱緊，嗰個船長就坐喺嗰部機器上面一個座位度。」

¹ 「細佬哥」即是小孩。



來往香港仔與鴨脷洲的電船仔。照片由 Edward Lai 提供。



鴨脷洲街渡碼頭。照片由高彤女士拍攝。

照片由受訪者提供。



一九九零年代，來往香港仔及鴨脷洲的街渡。



香港仔街渡碼頭。照片由高彤女士拍攝。

當時政府允許舢舨載客，不論在成本及速度上，嘩啦嘩啦皆不及舢舨。此消彼長，「嘩啦嘩啦」到了九九零年只餘九十多艘。姜生順應時代趨勢，為減輕成本及增加競爭力，改用目前的街渡木船。現時香港仔街渡共有五艘，營運兩條航線：由鴨脷洲分別航行至香港仔行人隧道口附近以及西邊漁市場的珍寶碼頭。「嘩啦嘩啦」現在幾近絕跡，轉型為文化體驗的觀光船。

胡偉光先生。照片由受訪者提供。



【口述歷史——胡偉光先生】

胡偉光先生，
全記渡營運及技術總監，
負責船隊營運及維修工作。

胡偉光先生的家族自一九五零年代
經營南丫島往來香港仔的
街渡航線，如今由第四代營運
此家族事業。

街坊萬大事有街渡

胡偉光先生家族和島民的關係密切，這種緣分大概可以由「船」說起。

一九四零年代，胡家在南丫島索罟灣養豬、種菜。胡偉光先生的爺爺有一艘搖櫓，負責運送豬和農作物至香港仔一帶出售。「因利乘便呢，就搵啲木船搖櫓、駛風帆。後來就係去香港仔，噉就順便載埋啲街坊。」於是這艘私家運貨船，慢慢演變成街渡。每逢胡家出海，索罟灣的村民都會主動伸出援手，幫忙搖櫓推動風帆航行，同心協力往返香港仔及索罟灣。

至於乘客需求如何？胡偉光先生忽然一本正經，立即指正：「街坊，唔係乘客，係招呼街坊，所以叫『街渡』咁嘛。」

街坊的事，就是街渡的事。「人哋結婚都係用我哋船去載嘅，噉我隻船會扯啲萬國旗嘅。咪掛晒嘅度就



兩層設計的全記渡街渡。照片由高彤女士拍攝。

街渡變形記

為了應付人口增長以及村民的交通需求，全記渡一直與時並進。他們由以往「夠客就走」，變成固定班次，還增加了引擎數量和改裝船體。一九五零年代，全記渡改裝機動漁船成街渡。引擎上，他們安裝了客家佬，（音譯「克加路」，故有「客家佬」的暱稱）仔盤，載客數量日漸增長。為應付需求，一九五六年時選用了四個盤的古拿引擎。後來，引擎再增至六個盤，並沿用至今。外型上，全記渡的街渡以往只靠一條柱、一個蓬，在航行時遮風擋雨。後來胡偉光先生的阿公想到添加硬蓬，在船上設置門窗來隔絕風雨。街渡也從一層變了兩層：一層街渡初時設計是前面載貨，後面載人；兩層街渡分佈則是船長在上層「揸船」，客位則置於上下兩層。一九八五年，全記渡得到運輸署的許可成立了「全記渡有限公司」，經營持牌渡輪業務。雖則業務由街渡變成小輪，引擎由二變四，再變六，但那艘街渡在海上航行、為街坊服務的蹤影依然不變。

嫁娶。喪事又係我哋呢啲船載嘅。我哋村民有人瓜咗老襯，嗰副嘢（棺木）埋唔到去，坐唔到油麻地船，我哋用嗰隻大舢舨，以前我哋呢隻舢舨又係乜都做㗎，嗰副棺材擺咗嘅裏面。跟住搵隻大船拖，我哋唔會上船嘅，迷信㗎嘛。啲孝子賢孫坐係船度，去到個沙灘嗰度抬（棺木）上岸，所以呢啲船都多功能㗎。」



胡偉光先生。照片由高彤女士拍攝。

第二章

香港仔造船業



【香港仔造船業的產業演變】

香港仔佔盡天時地利，造就造船業蓬勃發展，與其他行業互相依存。隨著全球造船技術發展、經濟及政策轉變，香港仔造船業為適應時勢的需求，經歷各種變革後，仍屹立於香港仔避風塘兩岸。

二戰前造船業的開拓期
林蒙船塢和風帆時期

木船聚於石排灣

明代至清代嘉慶年間，香港仔不但是船隻停泊避風的港灣，也是漁業和運輸往來的重要港口，來自中國、歐洲和南洋的船均會途經此處。《遐邇貫珍》記載了一八五五年香港各個港灣的船類數目，而石排灣²的木船種類如下：

地區	(三板) 舢舨數量 (單位為艘)
裙帶路	1842
赤柱	62
柴灣	3
石澳	3
石排灣	469

停泊在這港灣，船東和不同生意伙伴貿易頻繁。從中西人士的描述中可見，石排灣是繁忙的重要港灣。本地漁民大多駕駛風帆及舢舨，主要用作捕撈。人們在船上「駛帆」，依靠風力吹動帆布，使漁船前行。在無風無浪的日子，船隻隨水漂流或「搖櫓」³。各國船隻停靠在此，補給和維修的需求增加，推動了本地造船業發展。



香港仔船廠，攝於一八八零年。資料來源：Gwulo Old Hong Kong

³ 「搖櫓」通常應用於小型漁船，大型的櫓、扒艇無法單靠人力推動。「搖櫓」是靠人力搖動船槳驅動船隻航行及控制方向。「櫓」由兩根呈柱狀的木條接駁而成，其中一根末端扁平，有助撥水，以產生動力。櫓會被固定在船的尾部，以鐵圈作支點，操作時有別於槳，只在水中撥動，不離開水面，因而產生連動的動力。

在石排灣船隻種類中，尤以舢舨數量最多。石排灣的舢舨數目是繼裙帶路後位居第二的港灣。撫華道郭士立曾寫道，漁業在石排灣發展蓬勃，以鹹魚貿易為主，不少人會以鹹魚伴飯進食。在新年期間，甚多帆船

石排灣木船種類	數目（單位為艘）
艚船	3
渡船	8
鹽船	1
漁船	132
賣飯食船	1
(三板) 舢舨	469

² 石排灣本來是指香港仔的村落，是香港仔主要的港口。明清時期及香港開埠之初，香港仔仍然沿用石排灣古名。古時的石排灣是指現時香港仔中心的海旁，現時此地名已消失。一八四五年，英軍測量官哥連臣已經在其家書中稱呼石排灣為香港仔。

林蒙的船塢夢

英國商人林蒙看準機會，跟德忌利士洋行創辦人德忌利士·林柏合作，在確保皇家海軍擁有優先使用權的條件下，以每年一百英鎊租用十一點五畝的石排灣土地，建造首個香港仔船塢。林蒙曾經是半島和東方船隊公司的船木匠，大約一八六零年，他憑藉在船公司工作的經驗，監督華人苦力建造香港首個旱塢——林蒙船塢。這些苦力的每天薪金大約只有十八元。林蒙船塢長三百三十三呎，入口寬六十四呎，水深約為十六呎。在大潮時的水深上升約二十三呎，能夠容納三千噸的船隻停泊。船塢水深地大，可以容納及修理歐美大型輪船以及英國皇家海軍船艦。一八六零年，船塢接收了第一艘船，即是長達一百一十米、配置五十門火炮的蒸汽護衛艦。工場亦配備了車床，剪床和蒸汽錘等機器和必須品，用作修理蒸汽驅動的西式木帆和駛帆的鋼船。



一九二四年香港仔鴨脷洲一帶高空圖。資料來源：Gwulo Old Hong Kong



一九三零年香港仔船廠一帶高空圖。資料來源：地政總署測繪處

後來，林蒙船塢不敷應用。林蒙聯絡詹士·合普海軍上將促成興建合普船塢的計劃，建議在香港興建一個船塢，可容納當時最大的軍艦和輪船，並由林柏提供石排灣的二號地段來建造新船塢。合普船塢長四百三十呎，入口寬八十四呎，水深二十三呎，可容納六千噸的船隻，設有起重機械及機器工場，被譽為亞洲首屈一指的優良船塢。一八六五年，香港黃埔船塢有限公司成功收購林蒙船塢以及計劃興建中的合普船塢。林蒙船塢與合普船塢其後合稱為香港仔船塢，躋身為香港四大船塢之一。昔日香港仔船塢所在位置，便是現今的香港仔中心。

二戰期間，香港仔船塢在日軍主導下，由福田會社管理，名稱改為「南丫造船廠」，華人工人約有七百多人。一九四四年四月，船塢新增了十四個新工場。當時船塢只負責修理日軍木製輔助艦⁴，沒有建造新船。

⁴ 木製輔助艦是為了取代當時日軍所使用的鋼鐵噸位。木船能夠輔助當時常用的登陸艇，並航行到更遠的地方。登陸艇是指運輸軍隊從近海至海岸的小型艦艇，以進行兩棲作戰。

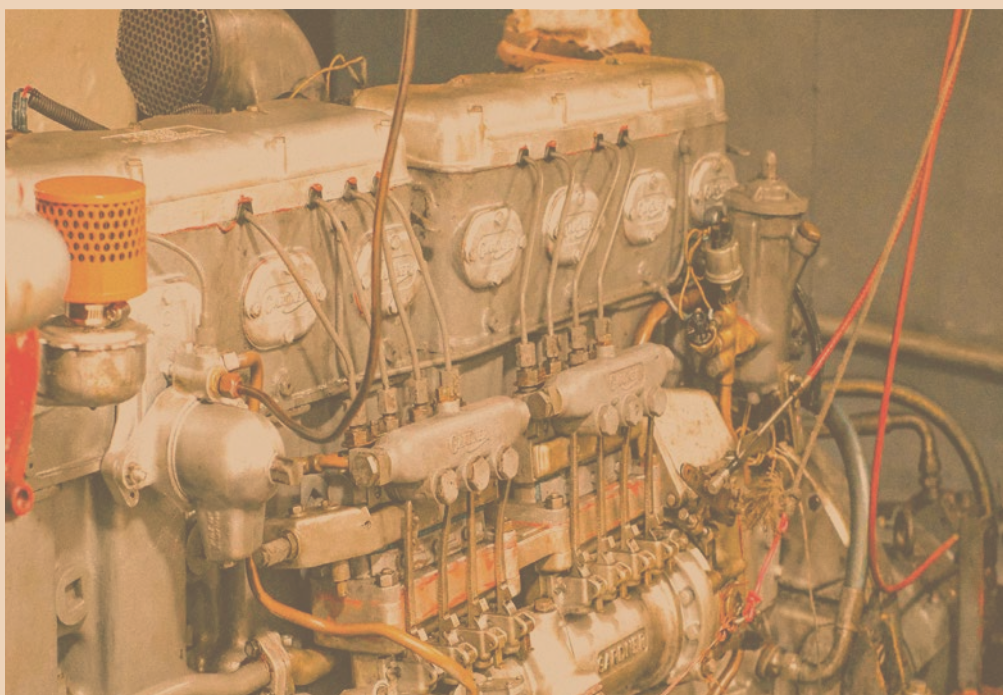
一九四六至一九九零年造船業的黃金年代 漁船機械化的契機

二戰後，香港仔避風塘的漁船製作因應作業需求、科技進步及政策支持，邁入機械化時代。

貸款助力引擎的第二機生

所謂「漁船機械化」，是指在船體安裝引擎，以機械動能取代風力或人力，驅動船隻航行。比起木製帆船，機動漁船在航行期間較少受天氣影響，即使無風亦能航行。在捕漁作業時，人手下網、收網的程序也改由機械操作。漁民以海為生，漁穫是主要收入來源，而「漁船機械化」使他們能駛至更遠更深的海域中作業，還能提高捕撈量，降低了人力成本，驅使船主改裝漁船。

改裝漁船或建造新船造價不菲，大多漁民要籌措資金，貸款是其中一個資金來源。香港仔避風塘的漁

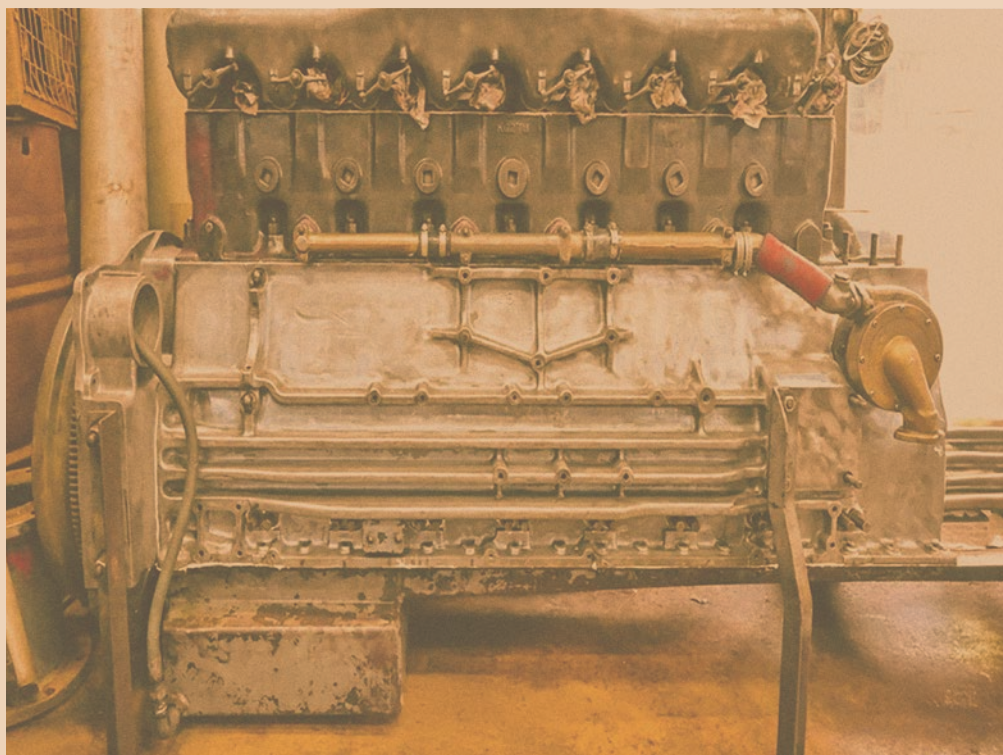


已安裝在全記渡街渡船艙內的吉拿引擎。照片由江玉儀女士提供。

利泰擔當著水上銀行的角色，借貸予漁民改裝或建造新船。部分漁欄（東家）以及船廠亦會借貸給漁民。除了民間貸款，政府政策的借貸服務也加快了漁船機械化的進程。一九四六年，魚類統營處成立貸款基金，為漁民提供貸款作生產及發展之用。香港漁民安裝機動漁船的首例，就是得力於這基金的支持。一九四七年，筲箕灣漁民黎廣就申請貸款，為兩艘「風動漁船」⁵各自安裝一百三十匹馬力的引擎。同年九月，黎廣就於海事處成功領取牌照，把兩艘漁船分別命名為「廣利一號」及「廣利二號」，使漁穫量大增。漁民紛紛仿效，改裝漁船。

然而，漁民一般難以負擔高昂價格，需要暫緩改裝計劃。加上漁船機械化尚未普及，懂得安裝引擎的機械師傅並不多，限制了漁船機械化的進程。一名鴨脷洲魚欄主人何義德提出變通，把九巴巴士的吉拿引擎當作漁船引擎，使安裝引擎的成本降低一半以上。不論東家貸款或漁民，因負擔減少，開始願意改裝漁船。

⁵「風動漁船」即是以風力驅動的船，如：木製帆船。



維修中的吉拿引擎。照片由高彤女士拍攝。

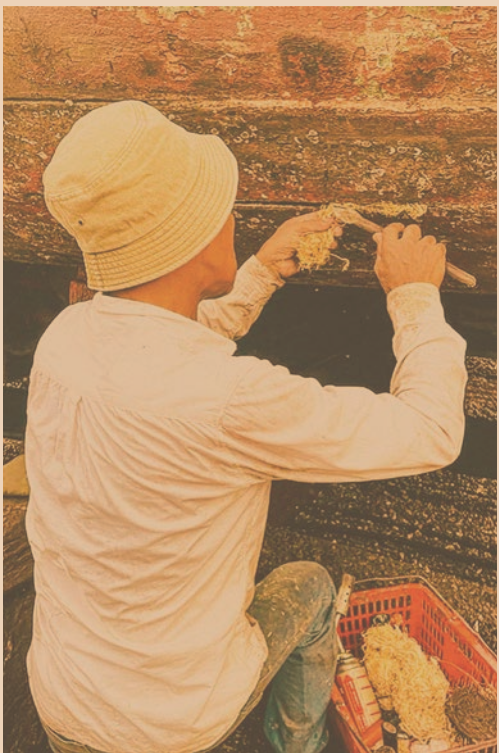
造船放樣訓練班 以圖造船

政策支持上，除了借貸服務，政府也開設了船體放樣訓練班，以西式方式培養人才。在第二屆船體放樣訓練班中，時任漁農處長祈達致辭表示，本港機動漁船有三千五百艘，於是因應漁船改進而設立訓練班，期望學員配合現代環境，改進機動化漁船，力求增加本港漁獲。政府開辦造船放樣訓練班，有異於中式師徒制的學師模式以及沒有圖則的造船方法。課程為期三個月，招收船廠工友，教授船則知識，使學員能按照圖則「放樣」造船。截至一九六八年，政府一共辦了十二期，畢業學員共計一百三十一人。政策支持、引擎成本減少、成功案例出現，使機械化漁船的數量節節上升。

香港仔船廠的黃金時代

自一九五零年代起，漁船機械化使香港漁業急促發展。漁獲增加，促使更多人投身漁業，競爭激烈。為保持競爭力，漁民持續改裝、保養及建造漁船，或增設漁船裝備，接連帶動鴨脷洲的船廠、機器廠以至剗木廠的興旺。

在一九六六年，香港仔的船廠數目冠絕各區，至少有四十五間；漁船的數目亦由一九五零年的一千零五十六艘，倍增至一九六零年的二千五百二十四艘；漁民數目亦由一九五二年的一萬四百五十六人，大幅增至一九六零年的一萬九千七百二十八人。至一九八二年，香港仔的機動漁船比例高達百分之九十八，大部分為雙引擎設計。此時期的木船技藝引入了西方概念，並選用外地物料，包括西方機械和東南亞木材。太古、黃埔船塢落成，更使一些西方技術變得普及，例如：將船塢技術應用至船廠「上排」，以及使用麻根或棉花填充船身的木隙。



中式造船技術（左圖）是以竹青填充船身的灰路，西式則使用棉花（右圖）。
照片由蒲窩提供。



船體放樣訓練班二屆學員結業漁管處長夫人段發証書，資料來源：《香港工商日報》，一九六一年六月二十七日，頁六。

一九九零年至今造船業的重整期 鴨脷洲用地改變及遊艇發展

鴨脷洲大橋落成後，鴨脷洲的城市規劃隨之改變，小島由工業用地，改造成住宅為本。一九八五年填海工程完成後，各船廠、船排廠和機器廠等因新規劃所需，不得不搬遷或結業，部分遷至黃竹坑深灣道布廠灣臨時工業區，還有鴨脷洲海旁道。一九八零年代，許多香港工廠生產線北移，本地製造業逐漸萎縮，部分新船建造轉移至陽江、珠海等地。新興物料玻璃纖維誕生、木材進口越趨困難，以及漁業式微等因素，使木船製造需求進一步減少。船廠的營業大多依賴漁船建造及維修，連帶影響師傅生計，部分師傅轉行或退休，學徒減少，青黃不接。種種時代的因素，使船廠生意下跌。為抗衡困境，自一九七零及一九八零年代起，部份船廠選擇轉型，製造遊艇及觀光用的機動木製中式帆船。現時，仍有造船師傅在避風塘兩岸的船廠工作，如：周保船排廠、全記船排廠，好好保存木船技藝。



時至今日，鴨脷洲大橋下的船廠用地已成為休憩空間。

資料來源：香港特別行政區政府電影推廣服務科。



一九七九年，仍有不少船廠位於鴨脷洲大橋下。資料來源：香港大學圖書館特藏部。



一九九零年代，香港仔避風塘的景致，一些遊艇在塘內航行。

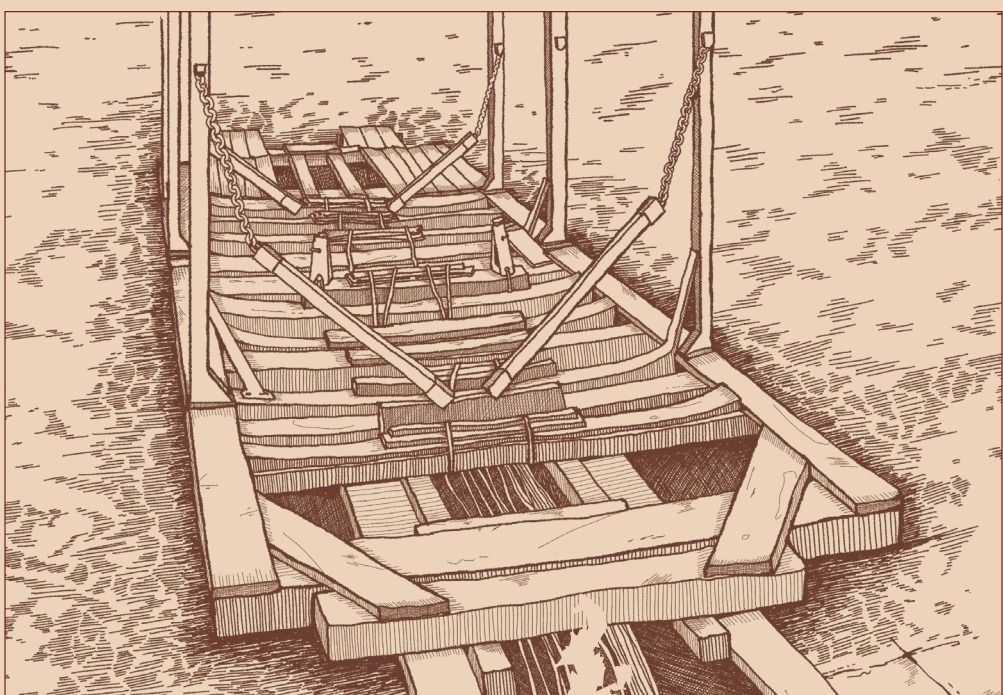
資料來源：Gwulo Hong Kong

【造船空間：船廠、船排廠和水排】

即使大型商船、郵船、軍用船為服務對象的大型船塢相繼結業，出入避風塘的船隻依舊眾多，由兩岸的船廠和船排廠支撐著這片繁華景象。它們兼顧漁船建造和維修，默默為漁民、艇家服務。依據造船空間和服務範疇大致分為三種：

「船廠」是造船的廠。往昔，師傅在淺灘上先搭木架，再建造新船。「船排廠」則是主打維修的工廠，利用船排的纜繩，把船吊上岸邊清理及保養。「船排」是指是修船用的工作平台，大多設於岸邊。讓整條船離開水面著陸攔排檢修，方便師傅們在船底工作。

船排廠興建船排時，會找相熟的木工師傅，或自行建造。東主大多使用坤甸木作船排的原料，因為坤甸木耐磨，能適應海水鹹度。由於漁船數量下降，漁業式微，造船業生意下跌，在一九七零年代起漸漸沒有船廠和船排廠之分，現時不少船廠仍沿用船排廠的稱號。



船排插圖。由陳嘉瑜繪畫。

避風塘兩岸的船排多以木條堆疊而成，類似火車路軌。船排中軸設有兩條木材，作為「排路」。「排路」橫放數條木條，船排前方設有絞盤，綁上纜索，沿著排路中軸放置。「上排」時，師傅將船隻用絞盤「攪」上船排，使船隻離開水面並固定於陸地，方便維修。

上述的絞盤又稱「絞纜磨盤」或「噏士頓」。絞盤主要採用坤甸木和杪木製造，絞盤底部設有「保險雞」，一旦發生意外，「保險雞」將自動鎖定，防止船排滑落。絞盤由六至十多人合力推動，並由兩名師傅負責收纜，讓船排「上排」。時至今日，「絞盤」已被機械化的「纜轆」取代，雖則有機械輔助較以往輕鬆，但還是要靠師傅的經驗，指揮船隻駛至適當位置，方能上排。



水排插圖。由陳嘉瑜繪畫。

「水排」主要招攬搖櫓的維修生意，曾出現在避風塘，現已絕跡。「水排」以浮躉組成，浮於水上，面積若為兩艘搖櫓。每當木船上排，水排上的師傅先把兩條木條從水排滑至水中。船家將搖櫓搖至木上，師傅隨即協力拖拉木船至浮躉上。天氣惡劣或風勢較大時則無法上排，因為浮躉會上下浮沉，易生危險。



【製造木船：經驗積累成技術】

木船製作技藝的精髓，在於師傅以傳統手工工具、木材和金屬配件，並按船家需要，配上現代化機械，使一艘船在海上日行千里。

木船製作技藝融合多種技藝知識，一名稱職的木船工匠，會根據自身的崗位，兼修木工、金工、航海的跨領域專業知識。木工知識上，他們要掌握木材成型、拼板等工藝；金工方面，則要懂得船舶金屬加工技術，例如焊接和安裝船舶金屬零件；他們還要了解船舶的設計和建造，使木船足以應付航海環境各種因素。

當中精妙之處，在於每位造船師傅的學習歷程各異，接觸的船廠環境、師承的傳統技藝，以及個人專業範疇不同，他們要從實踐中積累經驗，反覆琢磨技巧，融會貫通，逐漸塑造出各自的獨到見解。在吸收與創新之中，每位工匠都擁有獨一無二的造船知識

【木船製作技藝的製作設備】

造船工具分為機械設備、電動工具和手工工具。機械設備常用於加工原材料；電動工具大多用作削除和調整大量材料。兩者再細分成金工和木工基本設備，金工機器用作調整船舶零件及製作手工工具；木工則用於木材處理，包括切割、刨面及打磨等。手工工具則用於調整較精細的木船建造、保養以及安裝船身的木作設備等。木作設備涵蓋木船隔間、木櫃及地板製作等。

一人一套「私伙」手工具

每位師傅有一套「私伙」工具，甚至傳承於下一代或徒弟。師傅更會因應自身的手形、工作姿勢和習慣，自行製作及調整手工工具，並定期保養，務求造船時得心應手。在電動工具普及前，師傅只用傳統的手工工具製作，以木刨把舳板刨至適合弧度，而電動工具提高了造船效率。現時，師傅會混合使用手工工具、電動工具和機器，以求技藝達到至善至美的境界。



師傅的工具。照片由高彤女士拍攝。



船廠師傅埋首工作。資料來源：Andrew Suddaby via Gwulo Old Hong Kong

體系，從實際的造船過程、材料的選擇以至工具的使用，彰顯木船技藝的精髓。



師傅分工合作，建造木船。資料來源：Bristol Archives

訂造木料 因材施用

船廠收到船主的訂單後，會了解新船的要求，涵蓋船的用途、船身內部間隔與材質。每所船廠有自身獨特的船款，是累積而來的經驗和技藝，也是商業秘密。船廠的「老行」，則船廠的最高級師傅（船廠制度請參閱第三章）便會按照過往經驗造船。建造新船的時間長短，除了視乎船體大小及用途外，還取決於天氣及船廠人手安排。

木船的最佳製作時間是秋冬季節，皆因較為乾燥的天氣，能夠減少木材接觸水份而變形的情況，保持木板在乾燥的條件下製作，使船身更耐用。當然，造船需求不會是期間限定，所以在全盛時期，只要有訂單，每天也是造船的好日子。以一艘二十多尺的接人艇為例，十多個工匠的船廠，需時十多天才能完成。

要造一艘好木船，不僅著重師傅的工藝，還要顧及材料質素。師傅先計好木材數量及尺寸，再向鋸木廠

製作木船的木材種類包括：

抄木：

熱帶硬木，多從婆羅洲出產。密度高，木質堅硬，生長得慢，長成後特別高大，達二、三十米。一般用於船身、艙壁和隔板等。

杉木：

木質耐腐，輕而耐用，故大量用在船上的企口板、船桅等。

菠蘿格：

格木，熱帶硬木，多用於甲板、裝飾。

坤甸木：

熱帶硬木，多從婆羅洲出產。木質堅硬。用於龍骨。

預訂及開料。由於鋸木廠出售的份量以一整條為單位，加上造船所的數量甚多，師傅需要購買一整根木材。鋸木廠人員通常會按師傅要求，把原木鋸成需要的板材。若有剩餘木材，便暫時貯放在鋸木廠內，用來製作下一艘船。鋸木廠的木材堆放在通風的平地，透過太陽熱力及自然風力蒸發木材的水分。至於在船體結構選用哪種木材，則取決於顧客需求、造船成本，船的用途及結構、原料供應等。

柚木：

木質細緻，色澤較為光潤，含有油質，一般用於船用家具、房間結構裝飾和艙面甲板等。

【木船技藝製作工序】

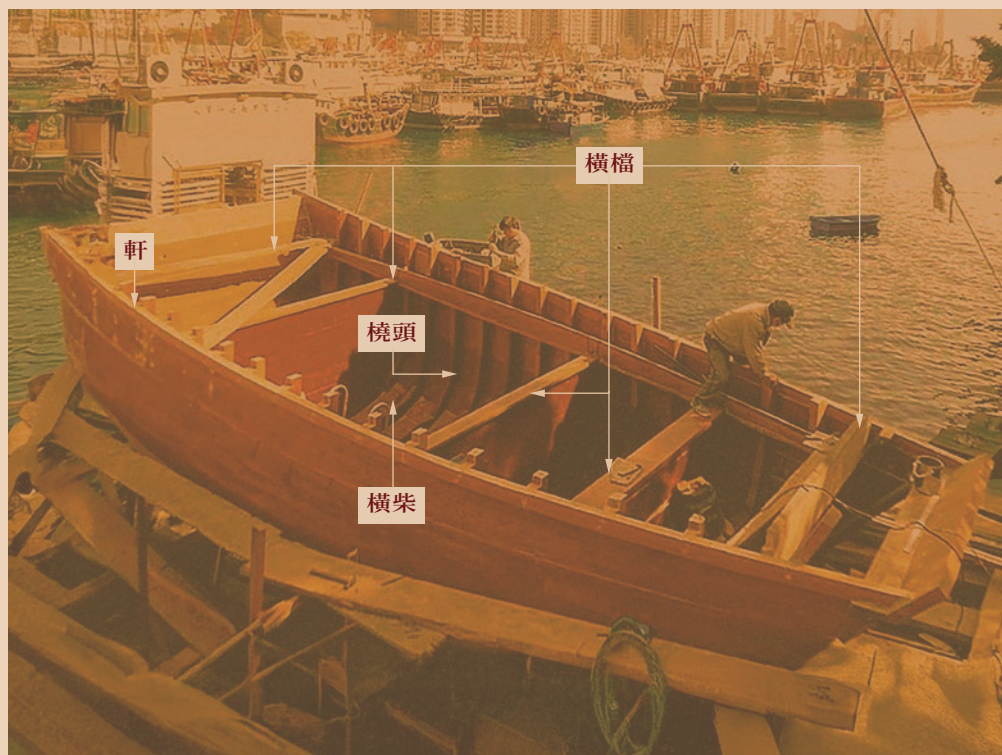
木材被運至船廠，完成造新船儀式後（詳情參閱第三章裝新船的儀式），師傅便可開始造船。師傅會先處理龍骨外型，儘量使用一條完整的木材，使船底呈流線型。龍骨即「紮骨」，又名「底骨」，是船底的縱向主要構件，承載船的重量和抵禦各種外力，使船體更能抵抗形變，增強穩定性。

龍骨、頭束及艀檔處理完成，師傅便按船身建構「放樣」，即繪畫圖則。傳統木船製作技藝不設圖紙，師傅依靠「四大金剛」，憑視覺了解船體的大概整體結構和各部件的裁切、安裝及組合位置，可說是在心中「放樣」。每名師傅對「四大金剛」定義不同，各施各法，但也是能夠建造船身的雛型。

若以一條一九七零年代的一百尺漁船為例，「四大金剛」則四道橫柴和橈頭，分別位於頭檔、機房前檔、機房後檔、士丹中後，作為放樣的基礎。



製作中的漁船甲板，長約一百尺。照片由梁偉雄師傅提供。



製作中的木船，約長三十五尺。照片由李金棠師傅提供。

師傅先造「四大金剛」，有了水線以下的船體雛形後，就可造船艙，俗稱「埋艙」。「埋艙」沿龍骨左右拼合並裝上木板。行內稱這些木板為「艙板」，將艙板彎曲成適當的弧度，釘在「四大金剛」。

師傅再把餘下的橫柴組裝，按照船的長度，保持橫柴間距均勻。製作好所有橫柴後，再上橈頭。期間，師傅憑藉過往經驗，按船身、木材材質微調船身構件及外形，以修正船的方向、長度及弧度等。即使是同款的木船，船身設計亦稍有不同。

完成船殼及內部結構後，師傅會安裝甲板，接著組裝船舶的上層結構，並加上船舵、引擎等主要配件。上層結構大多和陸地建築工作相同，因功能而異，設有神樓、主人房、機房、油缸等。

木船結構

① 龍骨

木船最底的木條，亦即主軸，大多選用坤甸木。

② 頭束

船頭最前方的木，大多選用坤甸木，多數成直線形，與龍骨結合之處漸呈弧形。

③ 艀檔

位於船的尾部，船尾的方向舵或船尾舵是用來控制方向的重要部件。

④ 機房

擺放引擎及其他機械設備的船艙

⑤ 士丹中

艀軸管機房的附近位置

⑥ 艀板

船身左右外殼

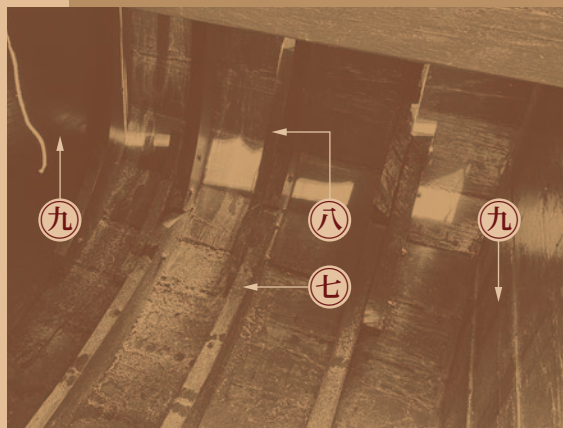
⑦ 橫柴

別稱「彎柴」，船底肋骨結構，均布橫置於龍骨。

備註：
船體部位的具體位置、形狀，以至工序，會因應船隻大小及用途而略有不同。

(上) 木船內部，照片由蒲窩提供。

(下) 船體的側面圖。資料來源：Bristol Archives



由李金棠師傅製造的木船，約三十尺長、闊十二尺。船身雛型大致完成。照片由李師傅提供。

⑧ 機房

別稱「機頭」。在「橫柴」上，原理上和「橫柴」屬於同一條木，但往往沒有這麼長的木條，所以師傅大多選擇在此位置與「橫柴」接駁。

⑨ 橫檔

又稱「檔板」，將船艙內部分為多格，形成水密艙。

⑩ 大根

在艀板外，在水線上，船身突出的木板，用作保護船身，或在受外物撞擊時作緩衝之用。

⑪ 弦口／波橋

在「大根」之上，將整條船固定拉力。即使遇到風雨巨浪，也可以將整條船拉緊。

⑫ 甲板

又稱「櫃面」，是船的上半部縱向受力的部分。在甲板上是船員通行和工作的地方。

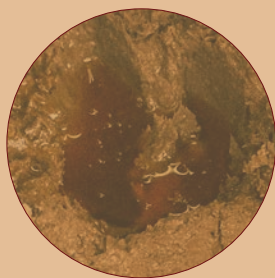
艙縫工序

為確保船身於海上安全航行，師傅在興建船身結構期間進行艙縫工序。

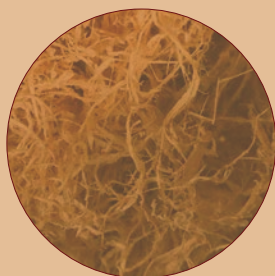
艙縫工序包括開坑以及掙灰。在船身及木材的縫隙上進行「掙灰」。「油灰」是以桐油及蠔殼組成。在掙灰時，師傅先「打掙」，用虎頭仔及灰鑿把竹青填入「灰路」並以灰匙壓灰，用作船身外殼及甲板的艙縫物。

「桐油」，呈金黃透明色，用於調和油灰，可以防止木塊開裂和腐蝕。

油灰



竹青



照片由高彤女士拍攝。

安裝鋅塊

師傅把鋅塊穩固在船身外部的不同位置，產生靜電輸送到船身的鐵上，減慢海水中的電解質腐蝕船身和船底的金屬部件。



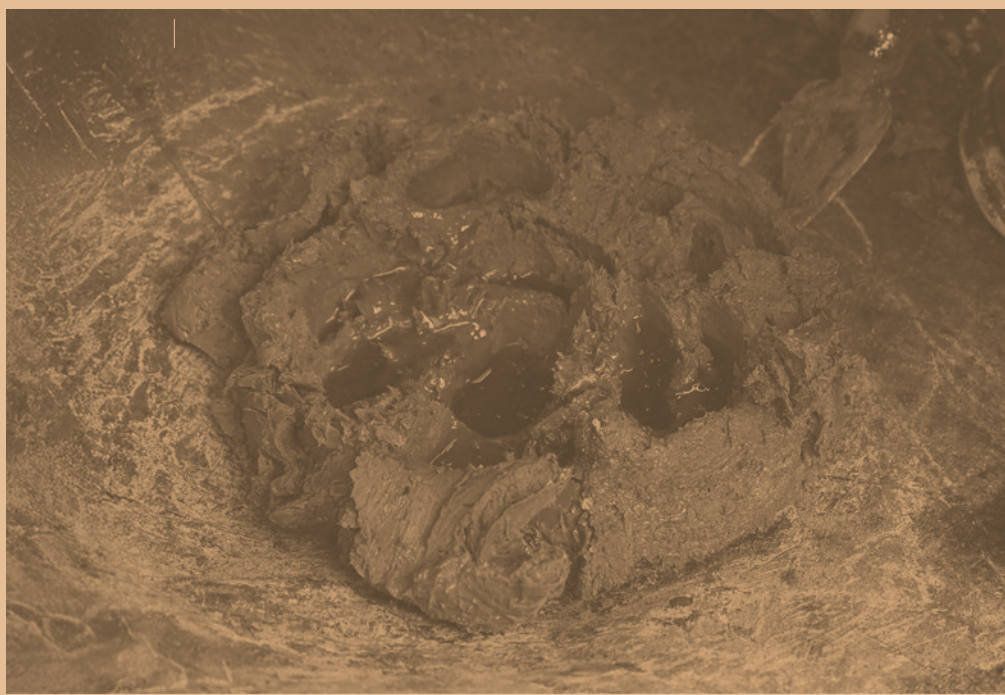
師傅正在安裝鋅塊。照片由高彤女士拍攝。

上油

師傅為船隻塗上船底防蠔漆，則「船底油」，以減慢海水微生物及蠔殼依附於船身上。



師傅為船隻上油。照片由高彤女士拍攝。



師傅正在調和油灰。照片由高彤女士拍攝。

適當保養之必要

由於木船長期下水，蠔殼在海中依附船底，加上各種木材損耗，木船一般每隔四個月至半年就要上排保養，首要目標是防止船身在航行期間入水。如果木船長時期沒有「上排」，欠缺適當的保養，一般出現以下情況：

- (一) 造成船身木材破洞及油漆脫落，導致灰路或木材發霉入水；
- (二) 大量蠔殼附於船的外殼，增加船的重量，對引擎造成負荷，導致航行速度減慢。



依附於船外殼的蠔殼。照片由高彤女士拍攝。

保養工序流程

木船保養過程需時約半天。在高峰時期的香港仔船排廠，從早上開始直至半夜，能夠在一天內保養十多艘船。每年農曆八至十一月的「黃花水」，便是船排廠一年中最忙碌的時段，漁船不斷出海，以致船身損耗較多，因此不少漁船大多選擇在這期間上排。隨著排廠數目減少，在現時「僧多粥少」的情況下，木船再不分月份和季節上排，對於師傅來說，每天都是最忙碌的日子。「上排」是整個保養工序的第一件事，把船擱在排上，方便師傅檢查及保養。上排期間，師傅要分工合作。一人負責站在排頭觀看海面狀況，透過手勢或說話，指揮船家將木船駛至跟船排排路方向一致。兩名師傅站上「扒仔」下水，扒至船身左右兩側，觀察水流變化，或聽站在排頭的師傅指示，時而牽扯，時而收緊綁在船隻的繩子，讓船頭、船腰和船尾固定至排路上方，才能成功上排。一旦沒有調校至適合位置，船排無法承托，船隻便會失衡，傾側於左右。上排後，保養工作開始。



師傅分工合作，使船身固定至排路上方。照片由高彤女士拍攝。



師傅使用高壓水鎗噴射船底。照片由高彤女士拍攝。

船隻一直浸泡於水中，蠔殼堆積在船底。尤其是朝向太陽的一面，就依附更多蠔殼。師傅會開始用長鏟刮走蠔殼，清潔船身左右，及後使用高壓水鎗噴射船底的蠔殼和污泥。

① 鏟底



師傅站上「扒仔」。照片由高彤女士拍攝。



師傅站上「扒仔」。照片由高彤女士拍攝。



(由左上到右下) 工序包括：彈灰、烘乾船身、脛縫。照片由蒲窩提供。



石油氣生火，烘乾船底。照片由高彤女士拍攝。

② 燂船

燂船不但能烘乾船底，還可去除船身油漆。原理是，燒過的油漆會變脆弱，更容易被鏟除。油漆剝落後，方便師傅檢查船身漏洞或破損。師傅先把來自南丫島的禾草和竹枝紮成火把，煙燻船身各處，稱為「燒乾水」，每次可燒山草達至二三百斤。隨著科技進步，現時已改用石油氣生火，烘乾船底。燂船過程中，若木材表面顏色變黑，代表有水份滲進木材內部，隨時會使釘口位斷裂和生銹，更會令木材腐爛。師傅需要鑿掉爛木，並換上相若尺寸的木板。

③ 彈灰

師傅檢查木板之間的縫隙，判斷木板縫隙的狀況，決定需要修補的長度及方法。縫隙內的油灰呈黑色，代表發霉及滲水。他們會首先挑走木板罅隙中的舊「油灰」，再進行脛縫工序並按情況加上鐵釘，穩固木船。至於換鋅塊與否，則視乎鋅塊的腐蝕程度而定。

冼培安先生個人照。照片由受訪者提供。



【口述歷史】—— 冼培安先生】

冼培安先生，人稱安哥。

其家族曾經先後經營水上銀行、海鮮舫、茶餐廳等生意。當中，水上銀行的借貸服務，協助了不少漁民造船。

「我哋大部分（船）係畀壽記船廠幫我哋做㗎。即係我哋接到有客嚟借錢，想裝船喇、貸款喇，我哋叫壽記幫佢哋做㗎，所以當年我哋同壽記嘅關係就相當好㗎。」漁利泰和壽記船廠的關係不限於借貸，還延伸至對船隻設計、建造和維修的全面合作，可說是形成了一個互惠互利的生態：安哥家族的水上銀行借貸給船主，船主找壽記船廠造船。「譬如佢（漁民）裝隻船，咁我哋同佢（漁民）係壽記找左條數。嗰陣時間係有銀行㗎嘛，同埋你（漁民）呢啲係借唔到錢㗎嘛，你（漁民）冇錢就有錢㗎喇。」

父親，詢問開設船廠的可能。安哥父親毫不猶豫地支持他，認為只要有船隻需求，就一定有生意可圖：「我爸爸就叫佢咪搞囉，你唔驚啦，我哋有生意做開，我哋有船就畀你裝啦，你搞個排廠嘅度就得㗎喇。」安哥父親鼓勵壽伯伺機在鴨脷洲建造船廠，而原先在海鮮舫工作的安哥表叔，後來也轉到壽記船廠，負責設計船形。



漁利泰海鮮舫廣告。照片由受訪者提供。

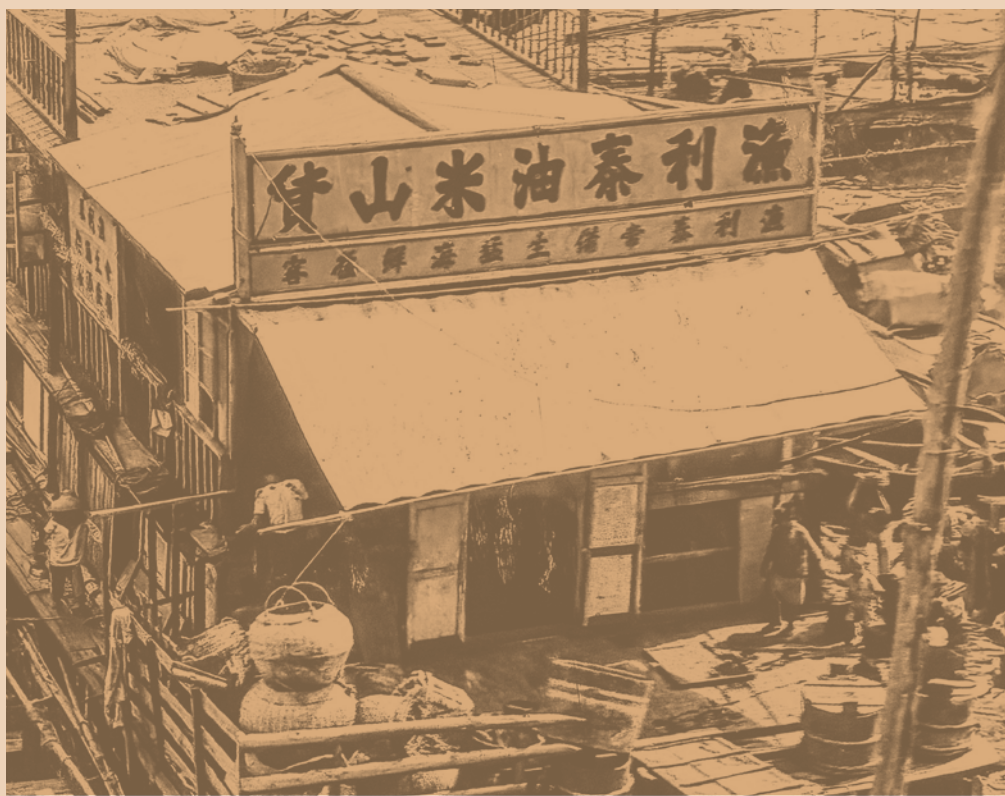
香港仔水上銀行 以漁獲還款

在二戰後的香港仔避風塘中，水上銀行是區內的經濟支柱。由於當時銀行系統支援欠奉，許多漁民無法從陸上銀行獲得貸款，只能依賴船廠借出資金造船。由安哥家族營運的漁利泰就是一所水上銀行，借貸的模式相對簡單，成為漁民繼船廠外另一重要的借貸渠道。

漁民借貸後，會將自己捕撈到的魚蝦收穫供給水上銀行。安哥家族集合各家海鮮，分成一桶桶，隨後由泰記運輸運至中環及西環漁欄出售。銀行記帳獲利後，便和漁民對分收益，扣除相應的欠款，讓他們逐步償還債務。

水上銀行和船廠 互惠互利

水上銀行協助漁民造船，船廠自然成為第三個關鍵角色。當年壽記船廠的創始人壽伯曾經來找安哥的



漁利泰油米山貨。照片由受訪者提供。

四十年代的湖南街。照片由冼培安先生提供。



折紙幣 入雜貨 要靠陸上社群

因應漁民造船需求，水上經濟在避風塘應運而生。成功背後，還靠陸上社群的支援。當時避風塘沒有渠道兌換紙幣，錢銀找續不太方便，安哥一家便靠香港仔湖南街的安泰雜貨舖幫忙。

「我最記得我哋要折張一百蚊紙呢，要去安泰雜貨舖折㗎。咁安泰雜貨舖收銀個度就好似起晒啲鐵枝，好似監倉咁樣㗎，驚人哋打劫。你走去折錢，個個收銀先生揸住一百蚊咁左照右照。你去個度先有一百蚊折到嘅，其他地方折唔到畀你㗎。因為佢好好生意，同埋佢願意去做呢一樣野囉。好多地方唔同你折，一百蚊紙好難折。」除了折錢，船隻還會向雜貨舖羅米及添置各類雜貨及日用品，並由漁利泰代為付款。折張「一百蚊紙」只屬舉手之勞，但正如安哥所說，願意去做並不是容易的事。漁利泰、船廠以至雜貨舖，也是願意去做，才令漁民能夠建造新船，以海為生。



壽記船廠。照片由冼培安先生提供。

第三章

木船製作技藝的社群習俗和文化

【造船師傅入行方式】

木船製作技藝工序繁複，師傅既要掌握各種木船技藝基礎知識和船體構造，更要確切瞭解船主需要。香港的木船製作技藝主要以師徒制傳承，並於船廠製作船隻，故船廠肩負工廠及學校的雙重功用。當中自有一套入行、升遷及學習模式。

木船工匠入行的方式大多是「拍膊頭」。船廠東主和下屬之間，部分屬於父子關係、親朋好友或同鄉等。透過口耳相傳及熟人推薦，證明被推薦人能勝任木船師傅一職，得以投身造船業。若要在行內長遠發展，就不能單靠關係，還需要持續學習，精進各種知識及勤快工作，擁有紮實的工藝，才能在此行立足。

師傅正在上油。照片由冼培安先生提供。

【船廠的層級運作】

船廠層級分明，大致可分為東主、老行、師傅及學徒。不同崗位及職級的師傅，就有相應的學習模式及工作分配。

東主負責在外招攬生意。船廠「老行」只設一人，主要負責造船設計及船型，船型多半根據固有做法，同時負責拿墨斗，開線彈墨，有些船廠甚至只允許「老行」一人做此工序。「老行」以下的師傅按工種區分工作職責，分為木工、灰工、打鐵工等，未必能成為「老行」。學徒，又稱「學師仔」。故造船業通常稱學徒生涯為「學師」。

「三年學徒，兩年補師。」入行的工匠由船廠學徒做起，最少學師三年，甚至更長，視乎學徒資質及學習進度。學滿師後，學徒接兩年補師，專門學習一門木工、掙灰或金工範疇的技藝，才正式升為「師傅」。學徒不但跟從師傅學習，還要「執頭執尾」，諸如擇

木糠、鏟垃圾、揀釘等。若然學徒較為聰明能幹，東主、老行則會指派學習木工，資質平庸者學習彈灰，甚或煮飯，照顧船廠伙食。師傅們在船廠間「跳槽」情況時有發生。師傅應徵新船廠時，船廠東主必會問及在哪間船廠學師，才會決定是否聘請師傅。

時移世易，造船需求漸降，師傅人數減少，船廠內部的分工不再固定分明。基本上，師傅們不再只於一間船廠工作，往往按船廠造船需要及工作安排，遊走於數間船廠。木工甚至會自學彈灰、保養工序，務求勝任船廠各項工作，方便謀生。



【工會】

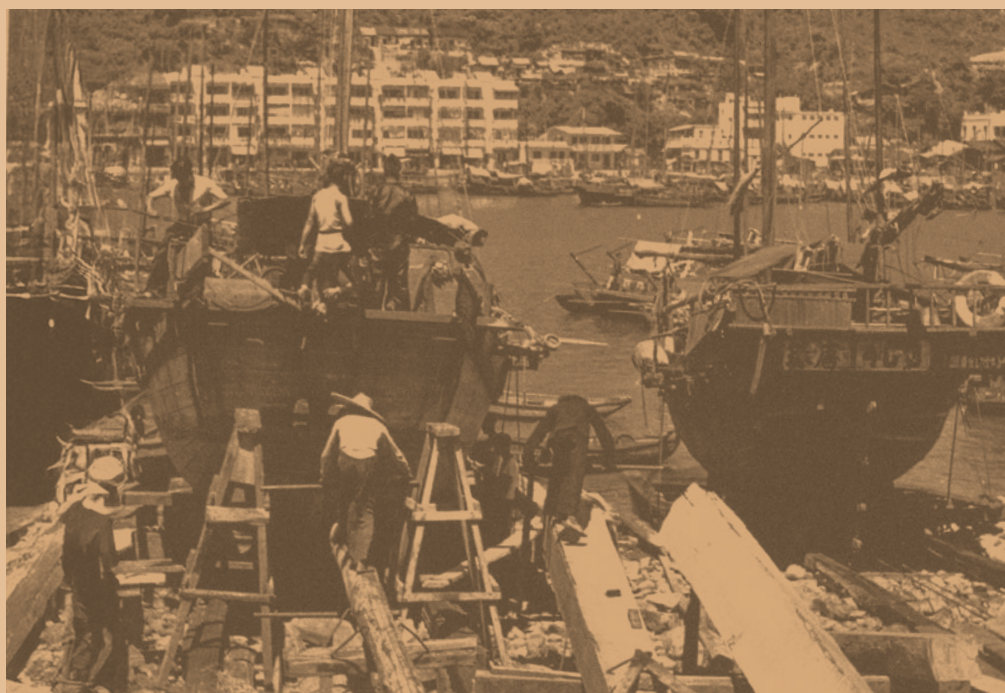
每間船廠獨立營運，師傅的技藝和造船方法各有千秋，看似毫不相干，但在慶祝重要節日、組織薪水及待遇談判時，船廠東主及師傅們仍會透過工會維護自身權益、聚會以及酬謝神明。

香港東義船廠商會

簡稱「東義」，由船廠東主組成。香港東義船廠商會在一九四五年重新登記註冊社團，總會曾先後設於長沙灣青山道、興華街及青衣島油柑頭。第一支會在筲箕灣亞公岩，第二支會則在鴨脷洲大街。香港仔東義造船商會在二零零三年改名為「南區造船業總會」。



南區造船業總會的現址，位於鴨脷洲海旁道。照片由黃皓霖先生提供。



船廠工作環境。資料來源：香港特別行政區政府政府檔案處。

僑港西義造船總工會

簡稱「西義」，由船廠員工組成，最早見於一九二二年香港政府轄免登記的社團名單，「西義」總會設於長沙灣，分會則位於筲箕灣、鴨脷洲和長洲。「西義」在一九八零年代解散。「東義」和「西義」通常在工資問題協商。「東義」屬下船廠會就談判結果，調節員工薪酬。

除了東義和西義外，還有港九船塢碼頭做木總會，也是由船廠員工造成。其前身曾先後為「船藝學塾」、「華僑船藝工社」及「船藝工社」。不少西義會員曾經轉投此工會。一九七零年代的高峰時期，會員多達七百人。為了增進會員情誼，公會於荔枝角道設立研究部，讓會員互相討論造船技術。

【拜魯班】

一艘船的建造靠自然、靠人，也靠神。魯班先師以精湛的技藝、發明手工具及建造法則聞名於世，是建造行業的守護神。凡與建造有關的行業，包括木匠、泥水匠、搭棚工人等，均拜魯班為師。

中國古代的建造業「三行」是指建造房屋、建造橋樑和工具及造船。造船業屬於「下架」，是指由下而上的建造，所以木船師傅歷代皆奉魯班為祖先。船廠大多設有供奉魯班先師的神龕，酬謝祂的庇佑及祈求工作順利平安。部分船廠不但拜魯班，還會拜土地公和關帝。一些魯班神龕寫有對聯「準繩分曲直，規矩定方圓」，反映了準繩及規則是木船製作技藝的基礎。每天早上，船廠同仁會上一柱清香，供奉魯班。在初一及十五，船廠東主們準備水果、金銀衣紙、香燭，定期拜祭魯班先師。



師傅於海口祭祀。照片由高彤女士拍攝。



照片由高彤女士拍攝。



拜祭魯班先師祭品。照片由高彤女士拍攝。

師傅誕

農曆六月十三日是魯班先師誕辰，師傅們在這喜慶日子稍作休息。船廠和船排廠東主們以前多在廠內設宴招待員工和業界友好、街坊和漁民，部分船廠甚至安排當時得令的戲班唱戲。此外，船廠東主會向孩子分派「師傅飯」，因為人們認為小孩吃「師傅飯」，能保佑他們像魯班一樣多才多藝和聰明能幹。現時，南區造船業總會仍會慶賀魯班先師誕辰。在誕辰當天的早上，船廠東主一起於鴨脷洲會址拜祭先師；晚上，則在酒樓設宴，筵開數十席，邀請來賓、船家或友好人士共餐慶賀。席間，嘉賓輪番演唱粵曲及歌舞助興。

【裝新船及入水的儀式】

裝新船時，「問師傅」是一大重要儀式。首先，漁民和船廠東主主要商量好船身材料、長闊和高度等。然後，船主稟示魯班先師，透過擲筊杯以得知魯班先師是否允許在此船廠造新船。如果先師不同意，船主只好找另尋他處訂造新船，與此船廠東主談好的訂單便隨之作廢。



照片由政府新聞處提供。

裝新船的開工

裝新船時，師傅在首個工序「紮龍骨」，贈幾句吉祥的祝福語。每個工序，裝新船的漁民會派利是給師傅們，以祈求日後順利。

新船入水

新船完工，是船主的重大日子。當天，船主帶著燒豬、雞等祭品前來船廠，並派利是給師傅們。下排前，船主在船廠內拜祭魯班先師，以及在船排上香。其後，船主在船頭綁上「神花」的高腳花並掛上紅帶。

吉時到，師傅讓新船「下排」，在船身下滑之際燃點爆竹，船在響聲中首航。船主到達「海口」，拋下金銀衣紙，告慰神靈。有的船主會焚燒紙船祭幽，以祭祀和安撫一些遊魂野鬼和無主孤魂。漁民新船下水後，若然那條船出海「順風順水」，日後船主或其親朋好友再造船時，一般會找同一個師傅訂造新船。



二零二四年南區總船業總會恭祝魯班先師寶誕第三十六周年會慶聯歡晚宴。
照片由高彤女士拍攝。

照片由政府新聞處提供。



李金棠先生。照片由高彤女士拍攝。



【口述歷史——李金棠先生】

李金棠先生，
人稱棠哥，
棠記船廠東主，一九八三年開廠，
至今仍在造船。

李金棠師傅製作的木船。照片由高彤女士拍攝。



三年學徒，兩年補師

棠哥回顧數十年的造船生涯，當初入行的原因非常簡單：適逢哥哥在船廠工作，他便順理成章到船廠學師。那間船廠的原址，大概就在現時的鴨脷洲風之塔。

每位學徒都須學師三年，才能「滿師」。在這三年間，學徒得學遍造船技藝的每個步驟，諸如打掙、燂船。棠哥每天工作八小時，早上八時正上班，若然工作緊湊，就要超時工作，甚至要捱餓。

「自己造（船）呢，就淒涼咯真係，做到連飯都冇得食，差唔多成四點鐘先有飯食。有陣時尤其係趕住造船，又驚個天落雨啊。因為甲板嗰啲嘢唔可以做出做下俾雨水冚過㗎嘛，一冚到就變咗好快爛㗎。我一定要做晒先喺臨埋口、畀住佢。」



照片由黃皓霖先生提供。



照片由高彤女士拍攝。

學徒「滿師」以後，成為師傅，便踏入「補師」之旅。

「補師」一般為期兩年，師傅們會專門學習一門技藝，精益求精，好讓他們能立足於造船業。當時棠哥和師兄弟到了另一間船廠「補師」，薪資隨「跳槽」而上升，但「補師」期間的工資仍不及師傅級別的薪酬。

「跳槽」是當時避風塘兩岸船廠的不成文規定，一切口講有憑。師傅到第二間船廠做工，只要道出來自哪個船廠，對方便會大約掌握其底細，「哦，呢間船廠出身嘅，咁好啦，你咪過嚟開工。」

學習成為老闆

「喺度做一年半載到啦，又走吓第二間船廠咁樣，一直都圍繞住造船嘅樣。」棠哥在不同船廠累積了一定經驗後，在一九八三年決定學習當船廠老闆。

照片由高彤女士拍攝。



載人載漁的大頭船

棠記船廠的第一張訂單，是訂造一艘二十尺的小艇。他以往在船廠學習的經驗作為基礎，從造小船學起，觀察別人船隻的船形、設計和建造方法，並慢慢思索如何讓船穩定地漂浮在海面上。開廠初期，船隻售價較低，後來棠哥開始獲得不同船主賞識，生意漸多。曾經有位船主一直介紹親朋好友來光顧棠記船廠，棠哥前前後後替他們造了九艘木船。

踏入一九九零年代後，棠哥替這位船主造了一艘「大頭船」。「大頭船」是以外形命名，「收漁船」和「接人艇」則是功能上的稱呼。「大頭船」一般長卅呎至五十呎，只會在避風塘內航行。「大頭船」在早上是「收漁船」，接收漁船的漁獲載至魚欄；下午變身為「接人艇」，載客來往塘內不同角落。現時避風塘的接人艇，部分艇的前身便是這些收漁船。至於船的用途，是用作收漁抑或載人，就要看船主為了謀生如何靈活變通。



棠記船廠。照片由高彤女士拍攝。

周富榮先生。照片由高彤女士拍攝。

【口述歷史——周富榮先生】

周富榮先生，
周保船排廠東主。

祖輩在陽江從事造船業，
父親在香港仔開設周保船廠，
據稱已是第六代。

周保船排廠。照片由高彤女士拍攝。

周保船排廠

師傅打天下

周氏先祖世代於陽江從事造船工作，主要製作大風帆和傳統的中國漁船。周富榮師傅的父親周保因為戰亂從陽江走到澳門謀生，後來輾轉來到香港，做回老本行，在香港仔的一所船廠工作，大多製作新式的尖頭漁船。

如同一九六零年代很多船廠東主，在避風塘當了多年師傅，周保也萌生了一顆「打天下」的心。周師傅笑稱：「個個都係希望自己有啲技術，有啲船東見到你有技術喇，就畀錢你自己再搵地，噉樣咪同個老細造（船）囉。即係有漁民覺得你技術好，就叫你自己出嚟打天下囉。」一句「打天下」，精準道來了不少師傅身懷造船技藝，積累一定的經驗和人脈後，便會在避風塘兩岸開設船廠，自立門戶。

周保船廠至周保船排廠

一九六二年，周保在洪聖廟對出的岸邊空地設廠。周師傅憶述，當時家裏的船廠設有兩個簡單的「船排」，這些船排的排路不如現時的整齊，而是設有墊木，讓船隻趺著「下排」。周師傅初入行時，船廠只剩一個排路，另一個船排被騰空，成為工場（木工空間），用作「開料」。

後來，周師傅在鴨脷洲海旁道開設「周保船排廠」。為何「船廠」要變「船排廠」？周師傅輕描淡寫道：「八十年代尾、九十年代啦，裝船已經係式微喇。我哋搬過嚟，見唔係好對路……即係打算盤都係唔係好啱喇，先至轉做排廠咋嘛。」

周師傅正在準備「下排」工序。照片由高彤女士拍攝。



周師傅正在「洗船底」。照片由高彤女士拍攝。



船廠生活

周富榮師傅從小在船廠長大，經常旁觀父親造船。到了二十歲，他完成學業後便協助父親打理船廠，兩父子一起打拼。在六、七十年代，建造一艘七十尺到九十尺的新船需時大約六十天，由十幾個師傅共同完成網艇、扒艇等工序。周師傅形容，當時船廠沒有「下班」的概念：「嗰陣時就係叫做個個都搵食艱難，盡量做到就到（船的訂單）。正式呢師傅就應該係五點收工嘅。噉你就好多下欄嘢要做嘢嘛，擇木糠、鏟垃圾啊、揀釘啊啲啲嘢，一路做嘢嘛。」

船廠工作量大、工時長，大家用餐自然在船廠解決。船廠設有柴火灶頭，廠內有取之不盡的木材用以生火，東主便請人來廠內烹調午餐和晚餐。八十年代後期，香港生活水平大大改善，吃飯不只是生活的基本需求，更是一種享受的追求，於是師傅不用再依賴船廠提供伙食。加上船廠訂單減少，大家若毋須加班，都寧願回家吃飯，在船廠吃的，就只剩午飯了。



船排廠的植物。照片由黃皓霖先生提供。

魏孝安先生。照片由高彤女士拍攝。

【口述歷史】
——
魏孝安先生】

魏孝安先生，人稱安哥。

其父親存叔於

香港仔開設了魏全記船廠，

現時船廠由

三兄弟共同營運。

大多木船師傅終其一生，

只會在造船業打滾，

安哥的經歷卻截然不同。他除了

是木船師傅，

還當過機器廠學徒。

全記船排廠。照片由高彤女士拍攝。



機器廠學徒練就十八般武藝

安哥自小於船廠生活，唸書放假時幫忙處理瑣碎工作，後來正式成為機器廠學徒，是源於父親的建議，「我心諗，大學又入唔到喇啦，讀到中五都有乜意思嘅嘢，噉咪中三抵低個書包去學師囉。」

十六歲的安哥在鴨脷洲機器廠學師，一學就學了八年。安哥形容，在機器廠的師傅必須樣樣精通：「全部十八般武藝都要識㗎，所以即係擺鑽、燒焊風煤、輪機嘅形式，所有船嘅結構，你都會學得到。」安哥的師傅是父親存叔的朋友，當時安哥只是到機器廠「嗌聲阿華叔」，未經正式的入門拜師儀式，華叔師傅便安排安哥工作，並指派他跟隨華叔手下的師傅（機器廠員工）學習。

學徒至少需要一至兩年的時間，才能掌握船舶機械及引擎的運作原理。起初安哥基本上是從零開始學習，頭兩年主要負責洗喉管，此後他漸漸了解機械的基本結構，加上不停練習維護和檢修機器，逐步積累了相關知識和經驗，師傅便讓安哥一起觀察船隻結構，了解安裝引擎以及拆裝車葉過程。

第一件事係學識跔

安哥打趣道，機器廠學徒第一項習得的技能就是「蹲在地上」。此話看似是玩笑，卻描繪了往昔機器廠的工作環境：「你好多嘢都要跔㗎度做，嗰件嘢唔會遷就你㗎，你要遷就返嗰啲管頭啊，嗰啲（機器）唔會拎上枱做，全部擺㗎地下做，搵兩舊木方仔墊住你就㗎度做嘢㗎喇。全部（都要）跔，你唔識跔就唔使做㗎喇。」安哥再舉例描述，製作燒焊船的門身，所需的鈦板、開料或校樣，也要蹲在地上使用風煤切割鐵板。

照片由高彤女士拍攝。



照片由高彤女士拍攝。



回到船廠，子承父業

在機器廠工作八年後，安哥遵循「子承父業」的華人社會傳統，回到船廠協助父親。存叔的全記船廠本來位於田灣，後來遭逢山泥傾瀉，遷至深灣開業。初時廠內只有一個小排，後來生意漸漸興旺，全盛時期，「全記船廠」設有四個船排。一九七五年，存叔更開設了另一家「魏全記船廠」。當時船廠的營運模式，是由存叔作為東主對外招攬生意，安哥則和十個師傅一起造船，船廠各人按照能力、職責，分工合作：「有啲唔係咁熟手咪幫手揀釘囉，有啲揸把鋸熟手嘅咪開料囉，佢擺個樣板，畫正啲線呢嘅就行埋啲舊木料，放正個樣、彈正線，噉你個師傅跟住尾咪同佢鋸開囉、開料囉。開完料、跟住掙埋隻船嘅度，拍落去，實有少少出入嘅，整到佢齊齊整整，跟住再擺把鋸割一割佢，擺把鋸行一行就貼晒㗎喇，跟住開釘眼咪全部揀釘囉。」

從學徒到船廠師傅，繼而接手船廠至今，一晃數十年。問及當年被安排成為機器廠學徒的決定時，在訪問中一直說笑的安哥，忽爾細細道來：「出去學多門手藝返嚟幫手啫，個個都做船廠，淨係識佢個船廠嘅運作係唔掂㗎。就算唔整船淨係自己啲嘢做維修保養呢，都唔使求人㗎嘛。都幾醒㗎，而家真係想搵個我呢啲都難！」

劉峻華先生。照片由受訪者提供。



【口述歷史——劉峻華先生】

劉峻華先生，人稱華仔，
二十二歲，
來往香港仔與鴨脷洲街渡的
兼職船長。

照片由受訪者提供。



居民、水手和船長

每當我們想到搭乘街渡，或會聯想起一名老船長駕船於水上徐徐而行。如果換成一位年輕船長，又會是怎樣？

華仔，廿二歲，正值青春年華，臉上還有一點稚氣，已是現時來往香港仔與鴨脷洲街渡的兼職船長。這條「全港航程最短」的航線，來往兩島之間僅僅四分鐘，而他負責的路線是西邊漁市場的珍寶碼頭。

在成為一船之長以前，香港仔避風塘的風景早已刻在這年輕人的腦海：「細個嗰時住喺鴨脷洲就成日喺屋企望吓個海，見到啲船仔、街渡，來來往往嘅樣去香港仔就覺得好特別、好得意。」

成為船長

「入行嗰個過程好好笑嘅。就係細個唔知小學幾多年班，就無拏睇人揸船，即係睇而家啲街渡揸船。」街渡船長看到年幼的華仔經常流連於街渡，便和他聊天，更讓街渡老闆姜生認得這位小孩子，囑咐華仔長大後再來找他「揸船」。

隨年齡漸長，姜生開始讓華仔參與水手的工作。華仔只要有空，便會在街渡幫忙整理工具、在船上繫繩和清潔船隻等。華仔滿十八歲後，先後考取了船主牌（遊艇牌）及輪機長牌（遊艇大偈），逐步積累航行經驗，二十歲時考獲駕駛街渡的牌照。

從水手轉換到船長，華仔除了感覺到工作角色上的分別，還增添了一份「責任感」。水手的工作主要是清潔、在船靠近碼頭時綁繩或者收拾雜物。即使船隻發生碰撞，也不會是水手的責任，因為水手並不會負責控制船隻的運行。他成為船長後，不但要時刻



照片由高彤女士拍攝。

關注乘客安全，還要處理街渡航行的各種操作，因此責任重大：「間唔中又要望吓啲倒後鏡啊、睇吓啲表板啊、機器啲嘢有冇熱得滯啊，或者可能有冇咩特別問題啲嘢。所以全程你一坐上個駕駛室嗰度呢，你就要醒神啲，即係打醒十二分精神。」



倒後鏡中的船長，照片由受訪者提供。

照片由高彤女士拍攝。



照片由高彤女士拍攝。

街渡上排：好玩過海洋公園

作為街渡一員，華仔還曾和船長一起上排，保養街渡。有天聽說街渡要上排，他便問：「你係咪聽日上排啊？可唔可以我都去得唔得？佢就話：『你唔驚你咪去囉。』」

第一次上排，華仔自然感到十分緊張，誤以為船一旦上水，船身便會劇烈晃動。實際上，船上到排路時非常平穩。「通常係你去到門口、附近個個海嘢度呢，佢直接放個架過嚟，之後佢哋咁人會拖，可能用啲木筏仔呢，慢慢拉你隻船上個個架度，之後對正個架呢，就開始揸掣就升架船上去咁。」隨之而來是一趟愉快的體驗：「好好玩㗎嘅度，好玩過海洋公園。」除了居民、水手和船長外，華仔還有第四重身份，就是「乘客」。他語氣平靜，卻蘊含了對船的熱愛：「如果當平時可能唔使落去（街渡）做嘢啊、放假。咁梗係搭船，其實就好享受嘅。即係你坐條街渡度望吓嘅風景、吹吓海風呢，係幾享受。」

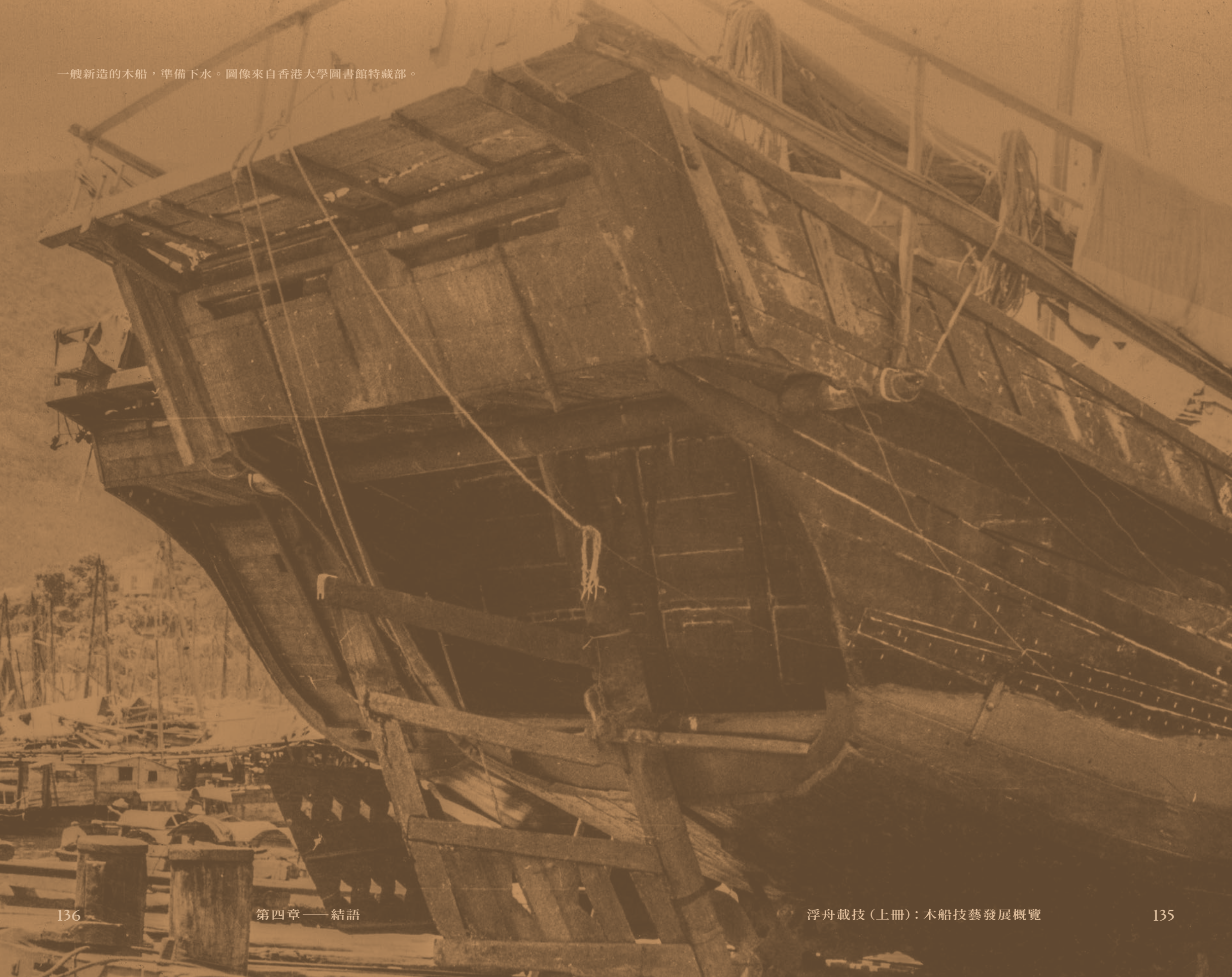
照片由政府新聞處提供。



第四章

結語

一艘新造的木船，準備下水。圖像來自香港大學圖書館特藏部。





照片由高彤女士拍攝。

現時的造船師傅平均年齡介乎於五十至七十歲，擁有三十至五十年的工作經驗。他們早已經歷了無數次船上船落，卻未有因此而變得麻木，反而仍然律己以嚴，務求船家的船隻耐用。許多師傅並非單純為謀生，而是本著服務水上「街坊」社群的情懷，繼續投入工作。

驚嘆的是，木船製作技藝已流傳千年，即是古人已懂得依據潮汐和水流，用人力將巨大的船拉上岸。他們甚至無需圖則，已對木船比例結構瞭如指掌，配合當地水域環境，精確釐定船體的深度、寬度，以及兩側的流線型狀。我們看到，造船師傅巧妙地按木材紋理而取料，力求材質強韌而美觀。從安裝龍骨開始的十多個造船工序，也全憑師傅手工製作。船隻維修完成後，師傅全神貫注，沿著排路緩緩將船隻下水。直到船隻浮於海面，船家啟動引擎駛離排路，代表船隻能夠正常運作，師傅才鬆了一口氣。

在整個「田野調查」與「技藝實踐」的旅程，我們多次逗留在船廠和水岸。每次我們走訪船廠，看到不同木船從海面拉上排路進行維修，流線型船身和木紋漸露水面，總會感到驚嘆與惋惜。



一九五零年代，師傅正在淺灘鋸木。圖像來自香港大學圖書館特藏部。



照片由高彤女士拍攝。

照片由高彤女士拍攝。

我們親身見證過師傅的技藝實踐，也帶領了木船製作技藝實習生去學藝。漸漸地，大家都跟木船產生連結，每次走過海邊，也會慣性留意船隻，並能分辨出木船，感受到其獨特美感。

原始樸實又優雅的木材，會隨時間推移而改變顏色，同時保存著歲月痕跡，彷彿為木船賦予了生命力，使其與大自然相互共鳴。現代物料如玻璃纖維，雖然價格相宜，但一旦受損報廢，幾乎已無回收價值，又不宜焚化或掩埋，不利於環境。相反，木材價錢雖高，卻能夠更換壞木，從而延長壽命，更具可持續性。若妥善保養，木船可以使用多年，甚至世代相傳，保留歷史文化價值，並與大自然和諧共存。

因此，即使木船因未能符合產業效能而漸被淘汰，仍有不少人鍾情於木船。在天朗氣清的日子，每次踏上舊式木製舢舨走進香港仔避風塘，觀看水上的自然、人文景觀，沿岸的城市景觀，會令人產生「香港真係好靚」的感受。也許百多年前，聚居於

不同沿岸村落的本地村民或外籍人士，都是看著類似的海岸風景，有著相同的感嘆，而結緣於此地。

這提醒著我們，香港本是一個海港城市。對外，香港位於華南交通要道，擁有水深港闊的海港；對內，香港三面環海，擁有優美而漫長的海岸線和二百多個離島，海洋資源尤其豐饒。頻繁的海上活動，推動造船業及船隻維修業的發展。早於香港開埠之前，本地已有船廠，這些師傅沿用流傳千年的技藝，為漁民建造及維修木製帆船和舢舨。開埠之後，西式船塢陸續成立，為戰艦、遠洋輪船而服務，西方造船技術因而陸續引入本地，中西造船技術於香港兼收並蓄。隨戰後工業化與現代化，機動引擎廣泛應用於木船，木船造船師傅沿用古老技藝時，也在適應科技發展及市場需求。因著他們的熱誠和堅持，本地造船業及船隻維修業才能在戰前戰後因應各種天時、地利及人和而蓬勃發展，為香港的發展作出貢獻。我們想向辛勤、靈活、技藝高超的師傅致以崇高敬意，他們成就了一段輝煌卻鮮為人知的「香港製造」故事。





照片由冼培安先生提供。

現時木船製作技藝面臨失傳的危機，師傅年紀記老邁只是表徵，背後卻潛藏複雜因素，如木材短缺、落後的法規與條例、海濱土地利用、海岸保護等等。我們從香港仔的地方發展，看到木船與水上人生活的關係，以及香港仔老街坊對木船的共同記憶。但是，我們仍有更多島嶼和漁村的地方，由此書作啓示，逐步看見木船乃至木船製作技藝的未來可能性，並建構一種共同意識，以香港非物質文化遺產的角度欣賞和彰顯木船製作技藝。

聯合國教科文組織在《保護非物質文化遺產公約》中指出：「非物質文化遺產在世代交替中，因應各社區和群體對周圍環境的適應以及與自然和歷史的互動而持續再創造。」這種互動性，使技藝在傳承過程中不斷發展。我們認為，年輕一代的參與十分重要，不論是技藝上引入新科技的再創造，還是從文化上透過創意促進參與，都是木船製作技藝傳承的關鍵之一。與此同時，我們也要思考從香港非物質文化遺產的內涵，特別是木船製作技藝在香港的獨特價值和意義，才能在加入新血、新科技時而不失其本質。在這個過程中，以文物保育作為方針的蒲窩，如何拉近生於不同年代的持分者，平衡各方而推進發展也是艱鉅但重要的任務。因時制宜、因地制宜、因事制宜，這不僅是歷代非物質文化遺產傳承者的智慧，也是我們這一代文化工作者必須堅守的精神。

照片由高彤女士拍攝。



照片由冼培安先生提供。



照片由冼培安先生提供。



Hong Kong Tourism Association, Aberdeen: A Fascinating Mix of Old and New (Hong Kong: Fish Marketing Organization, 1988).

梁曉筠、鍾漢森：《鴨脷洲造船文化初探》（二零一六年）。

三、報章及媒體

《華僑日報》、《香港工商日報》、《香港工商晚報》。

四、書籍

《香港年鑑》（香港：華僑日報，一九五三年）。

《香港年鑑》（香港：華僑日報，一九五三年）。

《香港年鑑》（香港：華僑日報，一九六一年）。

《香港年鑑》（香港：華僑日報，一九六一年）。

《香港年鑑》（香港：華僑日報，一九八三年）。

Inscie：《我港理學：香港今昔未來微科學》（香港：非凡出版，二零二三年）。

Solomon Bard, Voices from the Past, Hong Kong 1842-1918 (Hong Kong: Hong Kong University Press, 2002).

可兒弘明：《香港艇家的研究》（香港：中文大學新亞書院研究所，一九六七年）。

何佩然：《城傳立新：香港城市規劃發展史（1841-2015）》（香港：中華書局，二零一六年）。

屈大均（1630-1696）：《廣東新語》（香港：萬有書店，一九六七年）。

林準祥《香港・開港》（香港：中華書局，二零一九年）。

陳公哲：《香港指南》（香港：商務（香港）印書館，二零一四年）。

馮邦彥：《香港城市掠影》（香港：中華書局，二零二二年）。

黃天：《遐邇貫珍：香港史料類鈔》（香港：中華書局，二零二零年）。

黎志邦：《從前有個香港仔》（香港：香港人出版，二零一八年）。

一、檔案

朱燕萍，口述歷史訪問，二零二四年。

李金棠，口述歷史訪問，二零二四年。

冼培安，口述歷史訪問，二零二四年。

周富榮，口述歷史訪問，二零二四年。

姜紹輝，口述歷史訪問，二零二四年。

胡偉光，口述歷史訪問，二零二四年。

劉峻華，口述歷史訪問，二零二四年。

魏孝全，口述歷史訪問，二零二四年。

二、文件及報告

〈鴨脷洲東部填海區建築海堤〉，香港特別行政區政府新聞公報，一九八二年八月十三日。

Albert Denison, ‘The Graving-Docks of Hong Kong’, Minutes of Proceedings of the Institution of Civil Engineers, Vol.159 No.1905. (January, 1905).

Charles Gutzlaff, “Remarks Upon the present state of native trade with this Colony”, Reports Showing the Present State of Her Majesty’s Colonial Possessions, (London: Her Majesty Office, 1846).

Co-operative Development and Fisheries Department, Annual Departmental Report, 1958-1959 (Hong Kong: Co-operative Development and Fisheries Department, 1959).

Fish Marketing Organization, Annual Report, 1970-1971 (Hong Kong: Fish Marketing Organization, 1971).

全記渡有限公司：〈全記渡有限公司〉。取自 <https://www.ferry.com.hk/chi/company.htm>，二零二四年九月二十日擷取。

新界總商會：〈東義造船業總商會〉。取自 <http://www.ntgcc.org.hk/hk/subpage.php?mid=47>，二零二四年九月二十日擷取。

蔡劍雷：〈香港電船業的發展〉。取自 <http://www.mbta.org.hk/8.3guest.html>，二零二四年九月三十日擷取。

鴨脷洲旅遊促進會：〈南區造船業總會〉。取自 <http://www.akfwa.com/org2.html>，二零二四年九月二十日擷取。



照片由冼培安先生提供。

盧淑櫻：《漁港浮沉：筲箕灣的漁業》（香港：長春社文化古蹟資源中心，二零一九年）。

鄭智文、蔡耀倫：《東方堡壘：香港軍事史 1840-1970 》（香港：中華書局，二零一八年）。

五、文章

‘HMS Tamar R.N. Base Hong Kong’, The Royal Navy Research Archive. From http://www.royalnavyresearcharchive.org.uk/HMS_Tamar.htm#.YNl3T5MzbQ2, retrieved 29-9-2024.

‘HMS Tamar R.N. Base Hong Kong’, The Royal Navy Research Archive. From http://www.royalnavyresearcharchive.org.uk/HMS_Tamar.htm#.YNl3T5MzbQ2, retrieved 29-9-2024.

‘HMS Tamar R.N. Base Hong Kong’, The Royal Navy Research Archive. From http://www.royalnavyresearcharchive.org.uk/HMS_Tamar.htm#.YNl3T5MzbQ2, retrieved 29-9-2024.

“Aberdeen Dock (Lamma Shipyard) during the Japanese occupation”, uploaded 4 July, 2022. From <https://industrialhistoryhk.org/aberdenn-dock-occupation-1942-1945/>, retrieved 29-9-2024.

天星小輪有限公司：〈世星觀光輪簡介〉。取自 <https://www.starferry.com.hk/tc/wt-Facilities>，二零二四年九月二十日擷取。

Hugh Farmer, “Japanese wooden auxiliary ships during the Second World War”, uploaded 8 December, 2018. From <https://industrialhistoryhk.org/peter-cundall-on-japanese-auxiliary-ships/>, retrieved 20-9-2024.

【鳴謝】

排名不分先後

口述歷史受訪者

朱燕萍女士 冼培安先生 李金棠先生
周富榮先生 胡偉光先生 姜紹輝先生
劉峻華先生 魏孝安先生

街渡服務營辦商

全記渡有限公司 香港仔小輪有限公司

船廠及一眾師傅

全記船排廠 伊華船廠 周保船排廠
南區造船業總會 培記船廠 棠記船廠
匯合海事工程有限公司 九叔師傅
小明師傅 阿文師傅 明哥師傅
波哥師傅 福哥師傅

銑木廠

莫牛記木廠



照片由冼培安先生提供。

浮舟載技(上冊)： 木船技藝發展概覽

策劃及執行：蔡恒輝、魏灝怡

歷史研究：高彤

田野考察：高彤、魏灝怡

作者：高彤、劉銳業博士、蔡恒輝

編輯：馮焯瑤

責任編輯：蒲窩青少年中心

攝影：高彤

圖片：蒲窩青少年中心、部份由受訪者提供

設計及排版：STUDIOTX (Thomas)

插畫：陳嘉瑜

出版：蒲窩青少年中心

地址：香港仔大道 116 號

電話：(852) 2873 2244

傳真：(852) 2873 2144

網址：www.warehouse.org.hk

電郵：enquiry@warehouse.org.hk

版次：二零二五年六月初版

國際標準書號：978-988-71218-0-0

版權所有，不得翻印

非賣品

本書部分圖片出處我們已盡力查證，並據所知資訊，儘量詳盡地註明其出處。若讀者知悉相關資訊，敬請不吝賜教，以便我們補充及更正。如有任何侵權疑慮，懇請告知，我們將立即更正。

資助：非物質文化遺產資助計劃 | 出版：蒲窩青少年中心

照片由冼培安先生提供。



資助



康樂及文化事務署
Leisure and Cultural
Services Department



政府資助計劃
Government-funded
programme



Intangible Cultural Heritage
Funding Scheme
非物質文化遺產資助計劃

出版

