

探秘惠州东江航运史

统筹策划 羊城晚报记者 马勇 陈晓鹏

制图 杜卉

【编者按】

千年惠州，沿江而起，伴江而兴。潺潺东江水穿境而过，与其支流西枝江、龙江

河织起了密集的水网，也翻开了惠州内河航运史的壮丽篇章。

沧海桑田，斗转星移。厚重的历史平静了东江航运的喧嚣与繁华，但人们仍能

透过残存的历史痕迹，窥见大江两岸的历史流变。那些珍贵历史文化遗存穿越历史

尘沙，以沧桑古老的文化语言，讲述惠州波澜壮阔的东江航运史。

惠州造船业沧桑变迁 老船厂守望“造船记忆”



惠州客运码头老照片 图/惠州市档案馆



水门路38号惠州市船舶修造厂门口



惠州老船厂建筑遗存

文/图 羊城晚报记者 陈丽媛

自古以来，航运与造船相辅相成、互为一体。东江航运的繁华，造就了惠州造船业的兴盛。千百年来，惠州造船业历经风雨浮沉，在东江航运史上留下了浓墨重彩的一笔。

据载，早在唐朝时期，归善县（惠州府城所在地）就已兴起了造船业；民国时期，严老五开设新荣盛造船厂，掀开了惠州近代造船业的序幕；上世纪50年代，惠州工人造船厂与多家私营造船厂合并成立了公私合营惠州造船厂，惠州造船业就此翻开崭新的发展篇章。上世纪70年代，惠州造船厂最兴旺时员工多达数百人，所造船舶销往广州、韶关、南海各地。惠州造船业几经风雨浮沉，最终退出历史舞台，如今江边残存老船厂旧址，巍巍屹立承载一方记忆。

近年来，随着各界加大关注城市工业建筑历史遗存，惠州老船厂的活化复兴迎来转机。本期惠州文脉将继续推出“探秘惠州东江航运史”系列报道，以惠州造船业为主要线索，通过走访等方式，梳理惠州造船业的发展变迁脉络，并结合老船厂今昔面貌，探索造船工业遗址的活化利用之路。



壹

造船遗韵

老船厂旧址成江边独特风景

“这里一片区域就是老船厂旧址。”日前，在惠州民间艺术大师刘汉新的带领下，记者来到惠州桥西一带，刘汉新指着水门桥下的大片老建筑介绍说，惠州老船厂分为惠州市船舶修造厂和惠州造船厂，成立于上世纪50年代，前身是工人造船厂与多家私营造船厂合并成立的公私合营惠州造船厂。

记者走访发现，如今位于水门路38号的老船厂大门仍保留着昔日的面貌，居住在附近的市民大多对老船厂的历史略知一二。来到老船厂门口，可以看到颇具年代感的铁架门上挂着木制横牌，以朱色阳文题“惠州市船舶修造厂”八字，部分字体已褪色剥落。走进铁架门是一片小空地，浓郁的工业遗迹扑面而来，左侧立有一石碑——惠城区文物保护单位：惠州市造船厂。

穿过小空地前方的通道，来到一处格局独特的老建筑区，有商家在此经营烧烤酒水生意，名为“船厂烤吧”。只见伴江而设的露天空地，摆满了简约的铁制桌椅，上方悬挂着灯串。据周边居民介绍，热闹的节日日夜夜，这里华灯点亮宛如璀璨星光，常常吸引年轻人相聚，把酒言欢。不过平日傍晚时分，老船厂仍鲜有人问津，询问得知，这里也曾有一家“船长咖啡”，今已歇业。

贰

历史溯源

「新荣盛造船厂」揭开惠州近代造船业序幕

回望历史，惠州造船业见证了东江航运的辉煌与衰落，是东江航运史的重要篇章。

据《惠阳县志》记载，唐朝时期，归善县（惠州府城所在地）就已经兴起了造船业；明朝时期，发达的东江航运推动惠州造船业发展到相当大的规模。顺治年间，清朝为了防范郑成功等沿海一带反清势力，强令烧毁广东沿海一带船只，惠州造船业一度衰落。

记者查阅发现，在《惠州文史》《惠城文史》等多部地方文献资料中，均可以找到惠州早期造船业的相关记载。清光绪十五年（公元1889年），惠州河南岸人苏善修在归善县横沥以修船、造船为业。1927年后，苏氏将造船作坊迁至惠州中山公园后面和淡水码头等江边一带，带着其子在江边装鱼艇仔和修理木船，忙时也会聘请帮工。不过，苏氏造船没有走向规模化。

1918年，严老五在惠州水门沙下开设新荣盛造船厂，掀开了惠州近代造船业的序幕。据《惠城文史》记载，该厂开设初期仅有24个工人，后来增至100多人，主要造机帆船、木船、小艇等。新荣盛造船厂设立后，惠州造船业逐渐迎来了一波发展潮——1921年至1925年间，惠州制造和修

沿着曲折的石阶上下，可大致探知老船厂局部建筑形态。南侧有一条通道通往老船厂的建筑遗存，可惜一栏铁网阻隔了通道，一则安全提示表明，出于安全考虑，此区域不对外开放。视野越过铁网，老船厂旧址独特的建筑架构映入眼帘——一笔直的石柱有序排列，支撑起上方的木架，瓦片铺设在横木上，尽显古朴之风。寂寥的老船厂一角与热闹喧嚣的水门街形成对比。

沿着水门街前行200余米，便可从另一个方向拐入老船厂旧址的南侧，记者走访看到，老厂房部分区域经过改造，修整成为了一所民俗“博物馆”，取名“潜珍阁”。耐人寻味的是，岁月在老船厂的躯壳上留下了浓厚的沧桑感，这份历史气息成了“潜珍阁”的独特装饰。

刘汉新介绍说，“潜珍阁”盘活了老船厂旧址部分区域，这里收藏着大批明清至近现代的惠州民俗物件。花轿、高柜、脸盆、单车……各式物件沿着老船厂的旧格局摆放，承载着惠州不同历史时代的记忆，仿佛是连接古今、展现惠州社会历史变迁的时光隧道。

理东江木帆船的船厂有七八家，规模较大的船厂有工人数十名。直到1938年日军入侵惠州，新荣盛造船厂才被迫关闭、人员四散。

抗战时期，社会动荡，但东江航运业和惠州造船业并没有在日军的炮火中沉寂。据载，1940年至1945年间，东江水面帆船如云，舳舻千里——当时惠州通往各地的轮船最多时可达上百艘，大大小小的木驳船在东江水面随波摇曳。据《惠阳县志》记载，1941年惠阳县共有船厂15家，从业人员超过300人，每年制造木船600—900艘，造船业已初具规模。上世纪40年代后期，惠州造船业从业人员达500人之多，产业规模居广东前列。

惠州造船业为何能在抗战中持续发展？据介绍，抗战时期为抵御日军侵略，惠州通往各地的公路都被破坏，轮船和木驳船成为当时的主要交通运输工具。广州沦陷后，惠州更是成为进口货物和内地土特产品的主要集散地，水上运输十分繁忙。资料显示，由于日军频繁轰炸，这一时期惠州东江两岸造船厂的规模和设备较简陋。中小船厂大多数是竹木结构，杉为柱架，竹为顶架，顶上铺益茅草，只能避风雨；较大的造船厂采用砖柱瓦顶结构，相对比较牢固。

叁

前世今生

惠州老船厂前身为工人造船合作社

航运与造船，一度是惠州鲜明的时代印记。老一辈惠州人犹记得，昔日东江水面百舸争流，客运码头人头涌动，货运码头热闹非凡，江边的造船厂热火朝天地开工生产。如今东江两岸已褪去了往昔的喧嚣，但东江航运繁忙、造船火热的场景已刻进了人们的记忆中。

“上世纪70年代，惠州两江沿岸分布着很多客运、货运码头，我印象中水门仔码头边常停满船舶，源源不断运来各类生活物资。”据刘汉新回忆，当时惠州造船厂的发展势头如日中天，船厂职工更是引以为豪。不过，追溯老船厂的前世今生，很多人却不知道，曾经红火一时的造船厂最初是由一所寥寥数人的造船合作社发展演变而来。

据载，1950年惠州的造船工人组织起来成立了惠州工人造船合作社，初时仅有8人。不久，工人增至36人，合作社也改为工人造船厂，主要造木质出海渔船、火船、小艇等。1954年4月，工人造船厂与古宽记、黄根、余合记等多家私营造船厂合并，成立了公私合营惠州造船厂——正是如今惠州桥西水门路38号的惠州市船舶修造厂旧址所在。惠州造船业就此翻开崭新的新篇章。1960年初，公私合营惠州造船厂被惠阳地区航运局接收，所造船从1969年起也由原来的木质船改为钢质船。

据惠州市船舶修造厂老职工回忆，惠州造船厂最兴旺时有员工多达400人。



老船厂部分区域被改造成为了一所民俗“博物馆”



老船厂建筑旧址角落

1971年该厂建造东江第一艘水泥钢网结构客运船“红星”188号轮，1972年建造了“红星”189号轮。这两艘客运轮船航行于惠州与广州之间，承载着老一辈惠州人的“摆渡”记忆。据了解，惠州市船舶修造厂后来又造了上百艘钢质船“团结”“胜利”系列，运送铁矿石、煤、汽油等生产物资。

1979年11月，惠州造船厂被列入广东省扩大企业自主权100个企业之一。从那时起，惠州造船厂的发展进入黄金期，各类生产设备不断更新，生产效率和产品质量不断提高，“惠州制造”的船舶销往广州、韶关、南海、番禺、顺德等地。

综合众多资料可知，东江航运发展的鼎盛时期大致在上世纪50年代至80年代间，这期间东江内河运输量一度占惠州交通运输量的95%。然而世事变迁，此后随着水库和电站的兴建，东江航运日渐式微，并逐渐导致造船业走向没落。

循着东江“黄金水道”航运由盛及衰的轨迹，惠州造船业走过了最后的辉煌。进入上世纪80年代，公路运输发达，东江内河航运衰落，惠州造船业走向衰落，逐渐淡出人们的视野。据载，上世纪90年代中期，惠州市造船厂宣告关停；惠州市船舶修造厂也于2008年关停。造船工人的敲打吆喝声随悠悠江水流去，惠州造船业最终退出历史舞台。如今江边残存老船厂旧址，静默讲述东江航运史中壮丽的造船篇章。

肆

静待涅槃

老船厂有望建船运历史展示馆

老船厂旧址是惠州造船业的重要见证，更是弥足珍贵的历史文化遗存，不少惠州人对老船厂抱有深厚的感情。记者走访发现，惠州老船厂建筑旧址多已荒废，从水门桥东侧隔江看过来，仍能清楚地看到老船厂残存的建筑架构，不过出于安全考虑，大部分建筑区域已被围蔽起来。走近老船厂建筑遗存，透过围栏缝隙，可见墙体斑驳草莽丛生，石柱泛黑爬满青苔，颇有一番饱经风霜的韵味。

“老船厂承载众多惠州人的城市乡愁记忆，见证了惠州造船业最后的辉煌，若能盘活利用起来，将为惠州历史文化名城之盛名增添异彩。”刘汉新表示。

多年来，惠州高度重视城市历史文化遗存的修复和保护。2017年，《惠州市历史文化保护规划》公布，提出以重要文物古迹或文化遗迹集中区为核心，建设集文化展示、休闲娱乐于一体的主题公园，其中就包括旧船厂文化公园。



惠州市水门公园修建性详细规划效果图

文脉故事

文羊城晚报记者 陈丽媛

“船运大王”严臻五 曾创立大型航运公司

民国时期，惠州造船业进入兴盛发展期，惠州地区内河航运一度以惠州至广州这条航线为主，规模较大的轮船公司有三家，其中最大的是严臻五的广源轮船公司。

据考，这一时期惠州造船业的兴盛，与东江航运繁华息息相关。清末民初，随着惠州工商业活跃，对水路运输的需求愈发旺盛，早期的东江水路货运主要依赖木船，速度和运力无法满足市场需求。严臻五兄弟嗅到了商机进入航运业，依靠此前经商积累的资金，承包了当时惠州水东街一带的平碼頭行货运。严氏兄弟将航运生意越做越大，增置了多艘电轮、驳船，成立了广源轮船公司，并在一定程度上推动了惠州东江流域造船业的兴盛。1925年，严臻五兄弟创建的第一艘机动轮船下水。

据载，在严氏广源轮船公司发展的全盛时期，有电

轮十艘，驳船（能拖20万斤木船）20艘，年货运量数十万吨，还在惠州开设了荣记造船厂，从广州到惠州一线进行垄断性经营，成为当时东江流域规模最大的航运公司。

当时东江航运市场还有两家较大的航运公司——永洲公司和同义公司，为了减少竞争矛盾，三家公司合并成立了“水同源”轮船公司，是东江区域最大规模的垄断航运企业。1938年，伴随日军的炮火声进入惠州，严氏的广源公司轮船资产惨遭炮轰，最终破产。

严臻五的航运产业在惠州留下诸多历史印记。据介绍，作为当时惠州最大的民族资本家之一，严臻五被后世称为“船运大王”，其产业覆盖了东江航运的方方面面，包括货运、客运、住宿、茶楼等。如今后世追溯惠州东江航运史，严臻五的航运产业变迁轨迹是重要的线索之一。



曾经航行在惠州和广州之间的客轮

惠州老船厂旧址立有文物保护单位石碑