

名噪两广的造船业

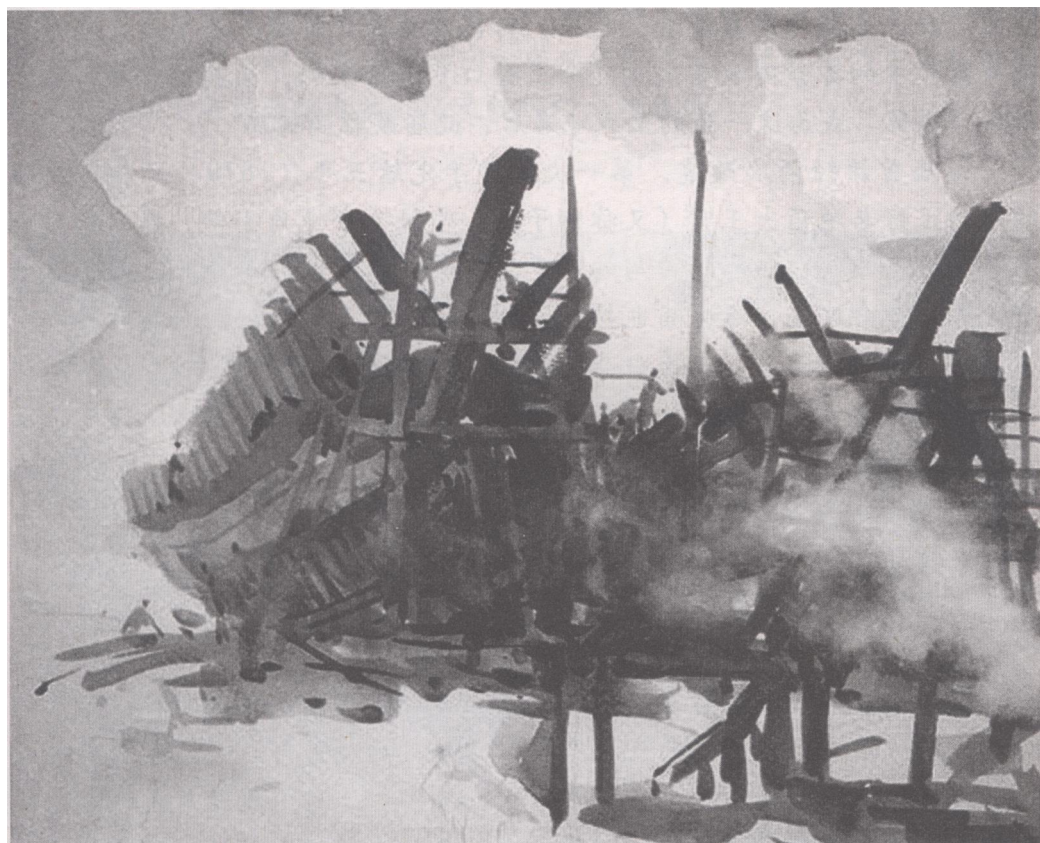
优良的高德外沙港不但是渔船停泊非常理想的港湾，也是排筏停泊极为安全的地方。早在明朝期间，合浦及其邻县山区（高德人称“乡间地”）盛产的竹木，被扎成排筏，沿着南流江顺流出海，停泊在外沙港。木材可造船艇、建房子；竹材不但可作建造简易房屋的竹瓦、篱笆，以及制作床、桌、椅等生活用具，还是造船所需的竹麻、篷帐和浅海作业用的竹筏不可缺少的用材，而且这些竹木价格低廉，很受早期高德移民和后来开发北海的移民的欢迎。这样，外沙港便成了竹、木材从乡间地运来的集散地。

由于木材资源丰富，加上合浦沿岸的木匠大都具有造船的技艺，到了清末民初，外沙港便逐渐成为船艇的建造基地。最初由于受生产工具的限制，只能安装小船艇。后来，合浦党江沿岸的船栏（今称船厂），因需建造稍大一点的船艇，逐渐把他们的船栏转移到高德外沙，这对高德的造船业起着较大的促进作用。

光绪二年(1876)，北海对外开放，洋人很注意高德外沙和北海外沙的造船业，把它们看成是“本地的工业”，并“可以期望造船业有较大的发展”。这些外国人对本地的造船“有一种特殊的兴趣”，从中可看到“现代快艇的原始模型”。并认为本地的船型“唯一的改进是逐渐用龙骨船代替平底船”（均摘自《北海关十年报告》“1892-1901”）。光绪二十七年(1901)，北海的怡和公司从英国格拉斯哥购进一台由七匹马力的蒸气发动机带动的垂直式锯木机，在高德开办锯木厂，这对高德造船业的发展起着很大的促进作用，可说该厂开了北海木材加工工业的先河。民国八年(1919)，外沙港已能安装机动船。据《北海港史》记载，北海在近代对外开放以后，高德除能制造“长六丈，广一丈五尺，载鱼十万斤，船上有三桅，中桅高四丈八尺”的头号密尾渔船外，还能造大海船运输货物，定期航行于北海至澳门、江门、广州、琼州、海防和新加坡之间。

20世纪40年代末，莫宇绶船栏建造的“万丰号”三桅尖头滑尾大帆船名噪

两广，当时广东的一些木船建造商都慕名到高德来参观学习，这说明高德的造船业在广东沿海一带有一定的名气。海康的乌石、企水，遂溪的江洪、草潭，湛江的硃洲，以至海南的白马井、儋县、临高的船户都到高德造船。这时，高德几乎成了一个造船工业的“联合体”。各个“部门”有自成一格的布局，如船栏在外沙咀及内港口的沙岸，木栏、竹栏在里头栏，柴米油盐和副食品的供应在上高街，船钉、油灰、桐油、胶浆、竹麻、缆绳、风帆、网具等造船所需的各种配件材料的供应在下低沙，形成了为造船服务一条龙的商业配套网点。清末至抗日战争前，高德造船业得到较平稳的持续发展。但在1940年前后，北海因受日寇的入侵和破坏，高德的造船业陷入停顿状态。抗战胜利后，由于渔业和运输业的不断恢复和发展，高德迎来了造船史上最为辉煌的时期。



20世纪80年代的高德船厂。 蔡道东画