

(现代)

梅州船舶检验史

梅州船舶检验所编

1993年5月

(现代) 梅州船舶检验史

主办：梅州船舶检验所

主编：麦淑远

修校：张孟忠

打印：梅州港航监督局打字室

印数：三十五册

呈送：梅州港航监督局（三册）

梅州各港航监督（四册）

梅州各港“船验”站（四册）

主编人（三册）

汕头港航监督局（三册）

市、县图书、博物、资料馆藏有关单位（六册）

说 明

(现代)梅州船舶检验史料的搜集、整理、编印是记述梅州历史来船舶管理(检验)工作情况的备忘记事。史编分别为第一编:基本概况、第二编:船舶管理、第三编:梅州船验、第四编:历史资料、后编:名词释正五部分合成,约九万字。

梅州(原兴梅地区)船舶检验史在整理中务于体现地方性、技术性、经验性与教训往事,与“韩江水运史料”为搜集基础。同时,比较注重老行家口碑资料的同时,广泛查阅了博物、图书馆藏的历史资料以及部门有关档案和报表应需部分入录。

梅州船舶检验史中,重于记述较有历史影响和作用的大事、要事以示参考作用。但因水运体制的多次变化,1965年以前隶属汕头管理,而有些较原始的、详细的资料、数据留存不多,故在编中史料欠全在所难免。

梅州船舶检验史之素材取以木帆船为基础,对发展起来的动力船舶均属100总吨以下小轮,“船检”工作较为简单。

本史的资料搜集、整理、编印工作,在梅州港航监督的关怀重视下,集中人财物力开展并取得成功,但限于水平,实存错处,恳请批评指正!

一九九三年五月

说 明

(现代)梅州船舶检验史料的搜集、整理、编印是记述梅州历史来船舶管理(检验)工作情况的备忘记事。史编分别为第一编:基本概况、第二编:船舶管理、第三编:梅州船验、第四编:历史资料、后编:名词释正五部分合成,约九万字。

梅州(原兴梅地区)船舶检验史在整理中务于体现地方性、技术性、经验性与教训往事,与“韩江水运史料”为搜集基础。同时,比较注重老行家口碑资料的同时,广泛查阅了博物、图书馆藏的历史资料以及部门有关档案和报表应需部分入录。

梅州船舶检验史中,重于记述较有历史影响和作用的大事、要事以示参考作用。但因水运体制的多次变化,1965年以前隶属汕头管理,而有些较原始的、详细的资料、数据留存不多,故在编中史料欠全在所难免。

梅州船舶检验史之素材取以木帆船为基础,对发展起来的动力船舶均属100总吨以下小轮,“船检”工作较为简单。

本史的搜集、整理、编印工作,在梅州港航监督的关怀重视下,集中人财物力开展并取得成功,但限于水平,实存错处,恳请批评指正!

一九九三年五月

总 编 目

| | |
|---------------|----|
| 第一编：基本概况····· | 1 |
| 第二编：船舶管理····· | 9 |
| 第三编：梅州船检····· | 16 |
| 第四编：历史资料····· | 62 |
| 后 编：名词释正····· | 72 |

第一编 基本概况

| | |
|-------------------|---|
| 一、梅州地理位置..... | 2 |
| 二、梅州水系..... | 3 |
| 三、梅州船舶统计..... | 4 |
| 四、梅州船舶检验机构分布..... | 4 |
| 五、梅州造船工业..... | 5 |
| 六、梅州船检业务分工..... | 7 |

第一编 基本概况

一、梅州地理位置：

梅州，位于广东省的东部。极东为东径 116 度 33 分，极西为东径 115 度 47 分，东西相距约八十公里。极南抵北纬 23 度 45 分，极北达北纬 24 度 46 分，南北相距九十九公里。

二、梅州水系：

梅州水系，主要是梅江、石窟、汀江三流。现将流域分以下4：

1、梅江：发源于紫金县文笔峰，于梅州市辖五华龙村始，流水寨、水口处会宁江，华兴两水合后经畲坑入梅境，川梅城、丙村的耀子角会石窟水，续松口、三河会汀江。

2、石窟：发源于平远县中赤，于湖勾坝入蕉岭新布。梅县白渡在丙村耀子角汇梅江。

3、汀江：发源于福建省宁化县，于石市入粤省大埔三河，汇梅江韩江主流。

4、韩江：自三河纳梅江、汀江后经高陂、留隍与潮安，由汕头出海。

梅江，贯于滩多水浅著称。古时，有人作禪歌喻梅江，其云：

舟得横江万石堆

江干黄竹削篙推

竹留劲竹删枝叶

石截江流不转来

晒禾滩高滩水急

不曾种作学牵舟

长纤牵过滩前路

此际牵舟当拽牛

三、梅州船舶统计：

据地方档案统计：约民国卅五年，行驶梅江及韩江民有船舶为客货拖轮41艘、6250马力。民船2296艘、33090货吨。船员6648人。

1985年，据梅州航政统计上报资料显示，国营集体机动船243艘、1389马力，附载货吨计3356吨位。乡镇非专业机动船360艘、4480马力，附载货吨计3774吨位。国营集体民船602艘、18836货吨。乡镇非专业民船134艘、

2780货吨。横水交通渡船：机动38艘、671马力、1966客位。人力渡船111艘、3430客位。

1992年，据梅州航政统计上报资料显示。

现有船舶总数为1208艘，19985总吨，2731客位；

14954KW，21322载重吨。

四、梅州船舶检验机构分布：

梅州船舶检验所（地址：梅州市江边路29号）辖下各县分别是：

水寨船舶检验站（地址：五华县水寨镇）

水口船舶检验站（地址：兴宁县水口镇）

东山船舶检验站（地址：梅州市东山）

松口船舶检验站（地址：梅县松口镇）

高陂船舶检验站（地址：大埔县高陂镇）

留隍船舶检验站（地址：丰顺县留隍镇）

新铺船舶检验站（地址：蕉岭县新铺镇）

五、梅州造船工业：

据有关地方志记载及水上民主改革时期的调查，梅州地方造船工业分布面极广，分布面广的主要原因是：支流小港多、以木船经修（造）行驶、使用期不长而修造频繁，且当时从事水运航业唯人所选，这使造船业的兴起是历史所必然。梅州造船业特点是规模小、厂场多且可请出去现场修（造），颇为方便。如：

五华县属的龙村、梅林、安流、河口、华城、蛟岭等设民营厂场十三家。

兴宁县属的新圩、兴城、水口等设民营厂场四家。

梅县属的小密、大密、梅城、丙村、松口等设民营厂场七家。

蕉岭县属的湖勾坝、艾坝、九岭、新铺等设民营厂场五家。

平远县属的差干、下坝和柚树设民营厂场三家。

大埔县属的石下坝、茶阳、梅潭、漳溪、三河坝、高陂等设民营厂场七家。

丰顺县属的黄金、留隍设民营厂场四家。此四十三家民营厂场，生产人员多则七人少则父子两人，充分利用树阴、江岸、河滩搭架为场，以简陋老旧的生产工具（斧锯刨钻）手工操作修造小木船。四十余家手工为作的厂场历史来均能满足梅江用船户的需要。

梅州船舶修造业各具特色，其较富有盛名的是：如蛟岭船，全

船用料中杉、松、硬料各占其份，板材厚，船体较异形：船头高一丈四尺尖翘独有，折线造波浪，用厚固材料耐力学原理，历传有“腰厚两头赤”的加工经验，即较厚度的材料用于船腰间以求固力，赤格无白皮的材料用船头和船尾防止风吹雨打的易损件，其船的使用寿命比普通能增长年余。如大埔的哨马船，全杉转坎式，捻缝油灰加工工艺著称，防水水密度极好，被誉为“米房船”。又如丰顺的四肚与五肚船，无舱式，用材以粗长厚为独有，横档梁与舷木板是原木贴装。船舶稳性江中唯一，行家誉其坚固为“不怕桥柱的铁船”喻称，正是各有名牌各具千秋。

建国后（1956年），梅州各地民营造船业，经改造走向集体化，关停并转后，以县为单位纳入地方国营或集体（社）。在场址、人员、技术、设备等方面得到进一步的改善。为顺业归口管理有利，1970年为止，全归水上集体的水运企业经营，又进一步完善了厂地、人员、设备，逐步由全手工转化为半机械化，扩大修造船技术规模，发展成为不仅能造木船、水泥船，还能制造钢质船，实现自行设计、自行施工能力的普及。梅州现有船厂，不仅能适应本企业修造的使用，且有对外承修承造能力，可满足梅州水系修造船的需求。

据1985年统计，梅州已具全民、集体、个体三层次的船舶修造工业以下：

全民：

梅州航运公司松口造船厂一家。

梅州航道局松口航道船维修站一家。

集体：

五华县水运公司河口船厂一家。

兴宁县水运公司水口船厂一家。

梅县水运公司南门船厂一家。

蕉岭县水运公司新铺船厂一家。

平远县水运公司坝头船厂一家。

大埔县水运公司高陂船厂一家。

丰顺县水运公司留隍船厂一家。

个体：

蕉岭县金丰一家。

梅县丙村、潭口角、雁洋四家。

大埔党溪一家。

丰顺潭江一家。

六、船舶检验业务分工：

建国后至1955年，兴梅地区于松口设置有航监组负责其船舶检验站专人办理外，各县港口未设专职检验人员的配备，由航管所（站）统一管理，十七属下航管站，均不固定的兼职。对木帆船较为简单的办理适航、载运、停修业务的办理。

1961年，为加强兴梅（今梅州市属）航政管理，经汕头港航监督批准，健全各县港务监督站机构，开展各项航政业务管理，

在站健全的同时，配上指定验船人员，负责当时县属的木帆船的检验工作。机动船舶，因兴梅验船员技术水平不及关系，检验工作仍归汕头派员办法。1965年5月，驻梅航运办事处成立后，内设“梅县港务监督站”时，配员对机动船的检验直至梅汕两区分管。

1983年，经广东省航政局批准，梅州设船舶检验所，各县设船舶检验站机构，负责机动船、非机动船的检验。

船舶检验所主管机动船检验外，是船舶检验站业务上的领导机构，各站仍负责非机动船及20马力以下小机船检验业务。从而梅州船检结束兼职兼管，汕头派员做法，使船检此一业务，船类有分工、管理有其责。

第二编 船舶管理

| | |
|------------------------|-----|
| 一、建国前夕船舶管理概况集..... | 1 0 |
| 二、船舶所有权登记..... | 1 2 |
| 三、梅州船籍港划分..... | 1 3 |
| 四、船舶异动管理..... | 1 3 |
| 五、船舶海事后遗迹处理..... | 1 4 |
| 六、钢质船舶建造前须设计图纸的审查..... | 1 4 |
| 七、船舶参加“财产”保险..... | 1 4 |

第 二 篇

一、建国前夕船舶管理概况

1、梅县船员工会管理船舶：

民国三十年（1941年）梅县船员工会成立后，为加强民船秩序管理，制定办法是：各民船不论军运还是商运均应具登记，依秩序轮流经营。

2、松口轮船公会改组加强管理：

民国三十三年（1944年）四月，松口轮船公会经改组结果曾正松、李树业、丘瑞珍为理事，有理事、书记、财政各一人组成。改组后对民营轮船管理上与旧有新的立章。

3、松口设航政办事处：

民国三十三年（1944年）六月松口设立航政办事处机构，其称：“广东省航政局珠江区河源航政所驻松口办事处”。办事处由李义荣为主任。驻松口办事处机构，唯韩江中上游航政管理施政机关。据记载：到港口码头船舶现场监督检验动态、制定客货运价标准、制定防止超拖滥载等安全航行规则。

4、梅县电船业公会成立：

民国三十三年（1944年）八月，梅县电船业公会成立，理事以李德共六人、监事等三人，管理参与公会中的电船营运事宜。

5、梅江海关成立：

民国三十三年（1944年）梅江海关成立后，在管理上制定一

期：令船方进出港时应填报“舱口单”的规定。另一则：应各船舶“印打船牌”，在船舷的两侧漆一长方白色，填上粤梅及五位号码字（黑色），每一年一次收费，电船、民营船、小船各费不同。

6、电轮不得行驶宁江：

民国三十三年（1944年）六区专员公署电令各轮业。宁江河内不得行驶电轮。其原因是兴宁宁江两岸河堤属土不坚固。

7、梅江民船运输合作社管民船：

民国三十五年（1946）梅县成立“梅江民船运输合作社”后，管理民船航线，运价，调配等生产事宜。

8、大埔县政府令电轮停航：

民国三十六年（1947）十月，大埔县政府令以下十艘破烂电船停止行驶以策安全，船名为：安顺轮、永平轮、安庆轮、长江轮、安徽轮、捷泰轮、保安轮、岭东轮、复兴轮、岭南轮。

9、报社编辑对轮船安全管理建议：

民国卅六年（1947）九月三日，中山日报社编辑叶冠生由梅乘“联通轮”赴汕，因轮方贪图利润广招搭客，船体主机破烂，掺水遭致行旅尽湿机又常坏途中抢修，一次中多次出险，乘客轮中哭泣。难受场面引起他将情况登报，并作出安全建议。其建议是：

- 1、所有电船于开航前，由政府派员监督检查机件船体，经检验无何障碍后，方准行驶。

- 2、所有电船应一律编定厂号，以定额数而免拥挤。
- 3、所载货物不得超过载重，尤不能超载水，以策旅客安全。
- 4、船商应遵守信义，如有借词欺骗之事，当局应即对其拘办。
- 5、电船所定开航时间，应绝对遵守，沿途靠岸除实际上下人之时间外，不得随意停留，而误旅客行期。

建国后船舶管理：

梅州船舶管理总概是：一切凡参加营运非机动船、机动船及乡间横水渡船、湖泊旅游船、各单位工程专用船等，均须到当地港办理船舶登记，并经制造前设计图纸的审查，开航前检验合格，核定载货（客）量和适航期限，签发船舶证书后方准行驶。

二、船舶所有权登记：

梅州梅江、石麓、汀江三水系的船舶，其船舶所有权状况如下：

建国初至1955年所从事水上运输的木帆船为分散个体民有船舶。时于1953年始行船舶登记，登记分别制册，其登记事项：船舶户主姓名、船吨、行驶航线，船舶资产所有权属独有或合股，登记时附有船体近值（以谷若干石计）。以上民有船舶，有船户主一人另聘船员行驶、有父子同船行驶、有兄弟同船行驶等。通过登记，按原船户习惯划航区定航线。初步纳入丈量、丈检发证管理。

1956年水上合作化后，将分散个体的民有船户组织起来，加入水上运输生产合作社，船舶所有权从此变为集体所有，称“某某县水上运输生产合作社、航运公社。”