



晉江經濟報微信公眾號



晉江南人微信公眾號

2025年6月11日 星期三
農曆乙巳年 五月十六

JINJIANG ECONOMY NEWS

晉江經濟報

E-mail:jjb419@yahoo.cn

菲律賓版

第4054期

加強統籌調度 做實前期工作 確保如期開工

廈漳泉城際鐵路R1綫(晉江段)及和平路高架快速路改造項目建設指揮部第一次全體會議召開

本報訊(記者 李玲玲 闕楊娜)9日,廈漳泉城際鐵路R1綫(晉江段)及和平路高架快速路改造項目建設指揮部指揮長、晉江市市長王明元主持召開指揮部第一次全體會議,聽取R1綫(晉江段)設計推薦方案、籌融資建議方案等情況匯報。

據悉,R1綫起于泉州東站,止于漳州金塘站,全綫長約175公里,建設

工期5.5年。作為泉州首條軌道交通綫路,廈漳泉城際軌道R1綫(泉州段)是連接泉州、廈門、漳州三地的核心城際鐵路,綫路全長71.55公里,其中晉江段長27.42公里,設站5座(含1座預留站)。

記者從會上獲悉,廈漳泉城際軌道R1綫(泉州段)多個標段于近日同步啟動現場勘察,預計6月完

成初步設計,為廈漳泉城際鐵路R1綫(泉州段)項目在9月開工建設奠定基礎。

據了解,晉江段綫路起自晉江市與豐澤區分界(晉江),主要沿機場連接綫一和平路—泉安南路—北環路敷設,終至晉江市與南安市分界(大盈溪),設有池店站、晉江機場站、SM廣場站、科創園站(預留)、安

海站。

R1綫項目是福建省委、省政府加快建設閩西南協同發展區,泉州市委、市政府打造環灣樞紐城市的一項重要舉措。

王明元要求,要主動銜接、優化方案,項目建設指揮部要會同設計單位認真梳理、吸納借鑒各方面合理意見建議,加快完善設計方案,為

項目順利開工創造良好條件。要多元籌措、保障先行,強化節約意識,充分借助專家力量,精準測算項目建設成本,統籌做好資金籌措、站點設立、徵地拆遷等前期工作,確保項目如期開工。要高效協同、加密調度,進一步細化各工作組職責任務,倒排節點、不等不靠,確保按時完成工作任務。

奔赴下一站美好
2025高考圓滿收官

本報訊(記者 蔡紅亮 董嚴軍)“考試結束,請考生停止作答……”9日下午6:15,隨著生物學科考試結束鈴聲響起,為期三天的2025高考落下帷幕,晉江1.1萬名考生完成青春答卷,為高中階段畫上了圓滿句號。

今年高考仍舊實行“3+1+2”模式,考生“各考各的”,分別在

中午12:15、下午3:45、下午6:15結束自己所有科目的考試。記者在晉江各考點看到,不管是哪個時段,考點外都有不少家長等候。他們捧着鮮花,帶着驚喜禮物,慶祝孩子順利完成高考。

當考點的閘門緩緩打開,考生們便迫不及待地向等待已久的老師、家人和朋友飛奔而去,

用一個個結實的擁抱來表達此刻的心情。

“終於考完了,緊繃了許久的神經可以放鬆下來了,我可以享受一個完整而愉悅的暑假了。”捧着媽媽送的鮮花,季延中學高三考生黃雅霖長地呼了一口氣。

黃雅霖告訴記者,高中三年,他們每個人都很拼,“幸運的是,在前

行的路上,我們收獲了很多來自家長、老師、伙伴的祝福與鼓勵。”當被問及考完之後想做什麼時,黃雅霖脫口而出:“好好睡上一覺,吃媽媽做的飯。”

記者了解到,高考三天,晉江考區秩序平穩。根據往年經驗,福建高考成績預計6月24日左右公佈,並進行高招切綫。

福建省級非遺代表性傳承人楊良盾：
守藝四十五載 傳承古船智慧密碼

本報記者 楊靜雯 陳巧玲



楊良盾正在制作船模。

密隔艙海船的船體建造、結構、選料和外觀塗裝等技藝。

2007年,楊良盾跟着師傅陳芳財建造仿明代古木帆船“太平公主號”。後來,這艘船在跨太平洋航行中遭遇意外,船體斷成兩截。然而,得益于水密隔艙技術,船員們幸免于難。

所謂“水密隔艙”,是通過隔艙板將船艙分成互不透水的不同艙區,板與板間的縫隙用桐油灰加麻繩填密,確保船在受損時仍能保持浮力,極大提高了航海的安全性。“盡管船體斷成兩截,但隔艙沒進水,船也就沒有馬上下沉,讓船員有了逃生機會。那一刻,

我才懂得老祖宗的手藝是能救命的。”這次經歷,讓楊良盾深刻認識到水密隔艙海船制造技藝的價值與魅力。

行業變革 轉攻模型守傳統

20世紀90年代,機械化鐵船如潮水般迅速普及,傳統木船業遭受巨大衝擊。曾經30多人的木工團隊,最後只剩陳芳財帶領的少數幾人堅守陣地。雖然鐵皮船內部的木結構仍需木工建造,但造船師的角色已從統領建造轉變為輔助修補,水密隔艙的造船工藝傳承面臨着前所未有的挑戰。

轉型迫在眉睫。2005年左右,中國閩臺緣博物館等幾家博物館的模型訂單為他們帶來了轉機。“做不了大船,就做微縮模型,把老手藝‘裝’進博物館裏。”楊良盾說。從造船到做模型,看似祇是尺度的變化,實則難度倍增。尺度縮小了數十倍,精度提升了數十倍,一塊隔艙板要分成十幾片細木條拼接。“別人做模型都是直接用一整塊木板,但我還是想盡可能地還原傳統造船技藝。老祖宗怎麼做的,我們也要怎麼做,這才是我們堅守的意義。”

古時泉州素以發達的造船業而著稱。據清代嘉慶時的《西山雜誌》記載,唐代天寶年間,泉州地區所造海船已有“十五格”,即船上分出15個隔艙。出土文物證明,最遲在宋代,泉州所造海船已採用成熟的水密隔艙結構。14道隔艙板將船分為15個艙,隔艙板下方靠近龍骨處有兩個過水眼,每個隔艙板與板間的縫隙用桐油灰加麻繩捻密,以確保各艙之間相互隔絕。

發現做船模既能保留完整的技術,又能讓更多人認識這項技術後,楊良盾開始全身心地投入船模制作。如今,他的家裏陳列着大大小小十來艘模型船。

然而,這份堅守并不容易。“一艘複雜模型船的工期長達三個月,售價太高沒人買,而過低則又無法覆蓋工藝成本。”楊良盾說,其中的艱辛與無奈祇有自己能夠深刻體會。

傳承願景 聚匠授藝盼新徒

今年4月,楊良盾被評為省級非遺代表性傳承人,這份榮譽讓他既欣慰又焦慮。“如今在深滬,真正會做水密隔艙的祇剩下不到10個人,傳承的困境就擺在眼前。”楊良盾感嘆道,“真正願意學習這門手藝的年輕人太少,祇有一兩個愛好者,且博物館的訂單也越來越少了。雖然我們也會走進校園進行宣傳,但我始終覺得傳承不能僅僅止步于此。”說到這裏,他無奈地指了指案頭上的工具,“這門手藝的精髓包括選料的眼光、畫弧的手感、縫艙的力度等,如果不跟着師傅磨練個三五年,根本學不到家。現在很多工序都靠經驗,再不傳承下來,就真的沒了。”

對於未來,楊良盾有着一個樸素而美好的願望,“我希望能深滬建立一個非遺工坊,將老匠人們聚集在一起。我們可以一邊制作模型,一邊向游客講述造船的故事。當孩子們來到這裏時,他們可以親自動手拼裝小船板,體驗造船的樂趣;如果有年輕人願意學習,我們也會毫無保留地傳授給他們。”

如今,楊良盾雖也有其他謀生手段,但他始終放不下造船技藝。他說,“傳承人有傳承人的責任,這麼珍貴的技藝不能斷在我們手裏,得讓它‘活’在人眼前。”這份對傳統技藝的執着與熱愛,支撐着他在傳承的道路上堅定前行,為守護這一古老技藝而不懈努力。

