

海南岛四面环海，船是人们交通与生活重要的工具之一，造船技艺也成为先民娴熟掌握的实用技艺。在长期的探索和实践中，海南的工匠们把船造得结实、实用、美观；同时为了远航的需要，船也越造越大。

随着时代的发展，科学技术日新月异，但木船仍是渔民们普遍适用的生产工具，手工造船这一古老技艺仍在代代传承。日前，海南日报记者造访了临高新盈的造船世家。



海南造船绝艺

百吨大船手工造

文/海南日报记者王勇

图/海南日报记者苏晓杰



造船世家传人张明。

“叮叮，咚咚，叮咚……”行走在海南的渔村，常会听到一种韵律独特的敲击声。

循声而往，在林间，在海边，你会发现一个个造船作坊，工匠们在作坊里用手工，打造出大小不同、功能各异的木船。

百吨大船手工造

休渔期间，临高新盈渔港里停着一排排大小不一的渔船，有拖网渔船、灯光围网渔船、流刺网渔船、绳钓渔船等，渔港这时就变成了一个渔船“博物馆”。

新盈是海南省渔业发达的重镇之一，《海南岛新志》记载：“拖网渔业，最盛于新盈、白马井、海头、三亚、博鳌五港”。

83岁的老匠人林同曲告诉记者，新盈镇1000余艘渔船几乎都是本地工匠所造。本地渔民对工匠的技术知根知底，工匠也会尽其所能将船造得更安全实用，以免砸自己的招牌。

“这艘渔船吨位是110吨，是目前比较大的手工木船。”虽已到耄耋之年，林同曲的身体依然硬朗，讲起“造船经”来头头是道。在他的带领下记者下到港池，登上船近距离查看造船工艺。

“船头叫头苏，船尾叫尾苏，中间叫底骨，共同组成龙骨，龙骨就好比人脊椎，是立船之本。”林同曲介绍，龙骨的连接很重要，一是要保持同一直线，二是要坚固，一旦偏差不仅影响操作行驶，还影响船体安全。

“这是横梁，这是横柴，这是大厅……”站在驾驶甲板上，林同曲开始给记者介绍渔船的各个部位名称以及功能，复杂的船体结构在他嘴里变得简单、清晰。

林同曲说，以前造船是没有图纸的，船东把造船要求告诉工匠后，工匠就在大脑中先构思一艘船，然后根据想象逐步施工，造好后保证让船东满意。

林同曲说，手工造百吨大船不容易，临高的匠人也是吸取一代又一代老匠人智慧，才形成今天的绝艺。

在林同曲的推荐下，海南日报记者来到与新盈一港之隔的调楼，走访一个百年造船世家。

造船世家传绝艺

调楼与新盈之间隔着一条黄龙湾，如果走陆路需要绕道几十公里，走水路，乘船渡海只要几分钟。

乘船是大多数人的选择，我们也不例外。泊船上岸，远远地看到几艘新船掩映在木麻黄林里，同行的人告诉记者，木麻黄林下就是造船世家张明的造船作坊。

循着叮咚的敲击声，我们走近这个已有百年历史的造船作坊。

作坊里两艘百吨大船正在建造，工人们分工明确，有的在解木，有的在凿孔，有的在锯榫……记者在走了一圈后发现，除了解木用的电锯算现代化工具，其他都是斧头、墨斗、手钻、鲁班尺、钉送、大锯、凿、刨等中国传统木工工具。

作坊的主人张明告诉记者，自己家世代造船，爷爷就是技艺精湛的造船工匠。

张明介绍，1930年代爷爷张以侃在家乡学习了造船技艺后，不满足于造小船，便贩运黄牛到马来西亚，希望利用当地质好价廉的木材造大船。经数年打拼，张以侃攒够了钱，并买到上好的木料，正当他的大船造到一半时，碰到日本入侵马来西亚。

船工们都劝他赶快逃，张以侃说自己没有招惹日本人，日本人不会伤害自己，他选择留守在半拉子船上。

日本占领马来西亚后，一天几名日本兵到造船工地询问情况，张以侃惹怒对方，被残忍杀害。

张明说，爷爷张以侃死时，父亲张绥之只有3岁。奶奶把父亲拉扯大后，父亲继承了爷爷遗志，跟叔叔们学习造船。

张绥之造了一辈子船，成为远近闻名的匠人。1960年代后期，为了渔业生产的需要，张绥之开始探索大船的建造，到了1970年代他就可以造30吨的大船。

张明说，父亲并不想让自己再继续造船，父亲希望自己能成为有知识的人。

“我按父亲的意思去做了，上了高中，并进入了昌江的一个工厂。”张明说，眼看着自己将远离祖辈从事的手工造船业，可世事突然变幻，工厂倒闭了。

张明被迫回到渔村，22岁的他开始跟父亲从最基本的手工学起。

好在他对造船也有浓厚兴趣，经过3年多钻研，基本领会了父亲造船技术的精髓。在实践过程中，张明还是感觉到祖传的技艺里，经验的东西太

多，要把船造得更安全更大，必须提高理论的学习。

26岁那年，张明有一次到广东购买木料，与同行交流时发现外面的造船技术更先进，他最终选择在广东阳江一家船厂学习，一呆就是一年半，刻意弥补祖传技艺的短板。

百道工序铸精品

造一艘船有100多道工序，只有每一道都认真对待，才能造出安全、耐用的船。

张明介绍，选木是造船的第一步，需要树龄几十年以上的老树，以杉木为主。因为杉木木质坚实而轻，浮力大能载重，而且含油足，有耐水浸和不易腐等优点。木材买回后，要放在太阳下晾晒，边晒边观察，等木料干湿适中时，就开始解木。

张明说所谓解木，就是从木料中解出造船用的各种不同形状的方料和木板，船骨架用方料，船边、船底用木板，一艘船需要用几十种不同的方料和木板，而这些料绝大多数是弧形的，如何最大限度地利用好木料，最是考验船匠才华。

木料备好了，就可以正式开始造船了。在渔区造船可是件大事，船东和船匠都会隆重对待。一般船东会选择吉时，带上丰盛的酒食和鞭炮到作坊，请船匠们立起龙骨。龙骨立起时，鞭炮齐鸣，船家拿出早已准备好红布和铜镜以及一些象征吉祥的物件，请船匠绑在头苏上。

非曲直龙骨立起后，船匠们就可以按照四个步骤开始施工，搭骨架、建驾驶楼、打灰和安装机器。

搭骨架就是在龙骨上安装横梁、横柴，然后把大厅固定在船体侧面。

骨架搭起后，接着安装船板，形成一个完整的船身。这个过程说起来简单，事实上有很大的工作量，方料与方料之间要用梯形榫口连接，板与板之间要凿孔，并用螺丝固定。张明说，为了节省船家的时间，驾驶楼可以单独修建，建好后安装在甲板上。

打灰是一项轻松活，但技巧性要求高。张明根据海南的气候，用桐油、石灰和椰丝按不同比例调出灰浆，把灰浆抹进船缝里，当缝隙里的灰浆风干后，再涂上一层桐油，船就可以入水了。

一舟能行二十载

现在的百吨大船，动力采用的是柴油机，船下水后只是漂浮，还无法航行。“入水确认船体安全



两艘百吨的木质船已初具雏形。

后，就可以开始安装螺旋桨和柴油机。”

由于张明把传统手工造船技艺和现代造船理论结合得好，2009年张明的造船作坊获得了国家海洋部门颁发的木船制造许可证。

数十年造船经验的积累，让张明对自己造出船格外自信。“别看我造的是木船，使用年限却是20年，20年后如果经国家检测船体安全，还可以延长使用5年。”

为了让船更加安全，张明采用隔舱板把船舱分成互不透水的不同舱区，航行时若有船舱意外受损，海水进不到其他舱中，船依然能保持浮力，不会沉没。

良好口碑让张明源源不断地接到订单，除了临高地区，儋州、琼海、陵水等地的渔民也慕名而来，去年他一年造船50多艘，还在昌江开起了“连锁店”。

张明精湛的造船技艺也得到外国友人的称赞，巴布亚新几内亚驻华大使看到他的手工造船工艺后，也提出引进技术的愿望。

如今的张明，依然在探索手工造船这门祖传技艺，一有空就钻进船舱钻研。

一身工装，一脸黝黑，憨笑着，40出头的张明想把造船绝艺代代传下去。