



清末传教士在海甸溪上拍摄到海口法国领事馆。画面近处的木帆船是当时海口重要的水上交通工具。 辛世彪 供图

偌大的海南岛，四面环海，自古航运业十分发达，历史悠久。船舶作为连接岛内外的唯一交通工具，其修造业便分为官用与民用，修造厂也分为官方与民间。久远的海南造船史，凝聚在史志的记载和越来越稀少的民间技艺人手中。

# 海南古今造船掠影

文海南日报记者 刘贡 实习生 黄婷

据传在1990年代，万宁还存在一种已有3000多年历史的缝合船。渔船的修造，没有固定场地，哪里需要修造船，师傅们就在沙滩上临时搭棚，拿出随身携带的工具，七手八脚，几天搞定。而师傅们也都是普通农民，平时各自在家务农，一接到修造的活，立刻组队前往。

随着船动力、材质的更迭，今天船型和修造手法与过去大不相同，老祖宗们船队下南洋的辉煌，也只有在史料中窥探了。

## 古代：海口是广东十大造船中心

“海南能够出远海的造船业最早记录在唐代，‘广州通夷海道’开辟，海岛海运通道已联结海外。”海南文史专家蒙乐生说，能找到的资料不多，只能合理推测。

到了两宋时期，“海上丝绸之路”形成，中转船舶增多，造船业勃兴，正德《琼台志》记载“宋代海口浦修造的优质大型木船北航于长江流域，上至嘉陵江，南航达东南亚各国”。

而国内大背景是，唐宋造船工艺和技术，加上元代运粮海船经验，在明代得到继承并空前发展，此时，海南的造船业也达到了顶峰。

《海南省志·交通志》记录，明代海口已成为广东造船中心之一。清雍正五年（1727年）和嘉庆十八年（1813年），海口两次被定为广东十大船舶修造中心之一。

海安营、雷州协水师营的战船都是由海口船厂负责修造。船厂则由州府的文官和船厂附近的副将、参将共同管理。亦有史料记载，清代，海口水师营设立的战船修造厂是当时广东四大造船厂之一。

于是乎，海南古代船政，几乎都围绕战船展开。道光《琼州府志》记载，“明成化辛卯，百户林富往省打造战船，驾回备倭”，“万历丁巳，道府会同参将祥议，奉院批允，以后年例打造兵船，于白沙寨立厂，取材于本处地方，或转运于附近吴川等地方，以专其责”等等，详细描述了战船修造谁批准、谁出钱、谁建造、谁监造、材料哪里来、船的规格、配给谁用。

如嘉庆二十年（1815年），两广总督蒋攸铤向朝廷奏请减少粤东的巡洋中、小号米艇，改成捞缦船只，以便于内洋的缉捕。又提到一条捞缦船原是渔民聚族而居出海采捕用的，由于无论外洋、浅水、沿海港口，均能驾驶，比米艇追逐灵便，建议配兵用于缉捕。

米艇和捞缦是什么模样不得而知，但可知唐至明都不缺大船，小而灵活快速的小船到清代变得更受欢迎，也足见海南从古至今就能造各种大小河船、海船和战舰。

## 民国：洋船海船轮船河船运营忙

据《海南交通志》记载，20世纪20年代，私人小工业户“琼南兴”曾修造一只小型机动铁船。这是海南最早的机械动力船。

直到解放前，海洋捕捞渔船均为木帆船、风帆船或人力划桨的小艇、竹排，吨位小，结构比较简单，多为船老板（船主）雇佣工人手工制作，或沿海渔民自己修造。

沿海市县如崖县（今三亚）的英海、港西、南海等地，以及海口、琼山、临高、文昌等地都有大小不等的造船作坊，一般能制造5至6吨，大到15吨的木帆船。

“民间渔船修造主要集中在有渔港的地方。”儋州市白马井镇分管渔业的副镇长苏闯佳认为，这样便于船造好后下水停靠。

据史料统计，民国二十三年（1934年）琼崖大小渔船有4000余艘，大渔船长30—80尺有千余艘，小渔船长10—30尺有3000余

艘。到民国三十五年（1946年），由于日本军队破坏，渔船则减少为1500艘。

20世纪30年代民国陈献荣纂修的《琼崖》一书中，记载海南的帆船分为洋船和海船两种。洋船为小号帆船，容量数千余担至万担不等，来往南洋各岛及暹罗（泰国）、安南（越南）各埠。

每年冬季，北风起时，满载货物的船只从海南出发，到达这些国家的港口后，卸货或继续在这些地方附近营运。但第二年夏季，南风一起，这些洋船就会返回海南。每年往返一次。陈献荣认为，在南洋经济萧条以前，文昌、乐会出洋的华侨不下10万人，平均每年出洋有3万人，返回有2万人。除了搭轮船者，大部分喜欢乘相对经济的洋船，可见洋船航业之发达。

此外是较小的海船，容量数十担至数千担不等。小号的往来于琼崖沿岸附近各埠，如保平港至三亚港，三亚港至榆林港，海口至雷州半岛的徐闻港；中号的往来远一点的港口，如三亚、陵水、博鰲至清澜、铺前、海口、海头、新英、顿积、博铺至海口；大号的就会从海南南部或东线、西线港口出发，往来安浦、江门、澳门、香港、广州各埠。

至于轮船，就只有海口一个港口能停泊了。如往来香港、海口、海防（越南北部）、暹罗等地港口。有定期发班，也有不定期发班，有的可以租用。因为轮船大部分都不归海南所有，这让陈献荣感到很遗憾。

此外，《琼崖》一书又详细记载了海南内河的河船，以及泊载和近地渡航用的小艇。各港多用舢板，海口多用小号帆船，三亚、榆林多阳江艇家的沙艇。“沙艇鳞次栉比，很为繁盛，司船人都是女子，操粤音。”陈献荣感慨：“碧波荡漾，仿佛身在珠江呵！”

## 1950年后：造船厂一度超过30家

海南解放至海南建省，沿海造船业仍保持相当规模。

为适应水运业发展需要，海南一解放就实行了地、县、社并举，大、中、小结合的两条腿走路的方针，市、县、公社船舶修造业逐渐兴起。

20世纪50年代后期兴建的三亚船厂、三联造船厂、海口渔船厂，

都能修造100吨级以下的木质船。但后来三亚船厂因受经费限制，无法扩大生产，所以历年来仅限于木质型船舶的修修补补；海口渔船厂纳入国营后，60年代曾有过较大的发展，成为有数百名职工的木质船修造厂家，但厂址在海口长堤一带，因河面狭窄，航道日益淤浅，至70年代，生产能力渐退；设于白马井的海南造船厂，生产规模也较小。

1970年的统计数据表明，本岛各水运公社、公司（站）兴办的船厂共30多家。

此外，沿港口也附设有船舶修造车间（工场），小修船舶为主，兼造木质小吨位船舶。这个时候的车间，配有金属切削机床、锻压机等。如海口港边上的车间，配了36.5至60吨、500吨级船排各一个，可担负维修160匹马力木质机船及钢质船，承担港口各种机械维修和对外轮临时的小修理；清澜港内有70吨船排一座，可同时供几艘小型船舶上排保养，并可造50吨木帆船；八所港有机修车间，可对船舶进行中修；新村港港内设有修理厂，可造100吨级以下的机帆船；港北港的造船车间，有150吨级滑道一座，可造木质船450吨，修船800吨；调楼港渔船厂，年可修船近400吨；铺前船厂，设有80



《中国船谱》一书中记载的海南岛缝合木船照片。这种木船使用椰子壳纤维搓制的绳子捆扎而成。

吨木船排1座，年修船450吨，能造100吨级的机帆船。

到1973年，琼山县航运公司造船厂自己设计制造出了由钢筋水泥制成的水泥船，其特点是成本低，吃水浅，易维修和保养，一般可载重6—10吨，20世纪80年代末停止使用。

1978年，临高县建立东英造船厂，有造船工人128人，能造200吨级的大木船。至1982年，临高县共生产各种船舶184艘，总吨位7000多吨，其中机械动力55艘，总吨位1200吨；帆船129艘，总吨位6000吨。

20世纪80年代改革开放后，国家保护森林，限制采伐，因资金短缺、原材料涨价，船厂无法继续生产。从1980到1984年，海南国营、集体船舶修造企业，大多先后停止生产。有的转产制造一些木质农船、机帆渔船和船舶维修，或制造渔业机械、渔具和家具。□



7月10日，儋州市白马井镇藤根村渔民们正忙着为即将造好的新船铺轨准备推船下水试航。 海南日报记者 陈元才 摄