

琼州

造船史

在四面环海的海南岛上,有一大批渔民,他们祖祖辈辈盘桓在海的鼻息下,接受大海的考验和馈赠,他们多半没有复杂幽暗的心路,没有稚嫩狂热的空想,只有朴实地面对大海,小心翼翼而又勇敢坚韧地从海里讨回想要的生活。造船打渔,是他们求生的手段和本能。

临高是海南著名的海洋渔业大县,这里不仅渔民多,渔船多,工匠造船的技艺也是首屈一指的。在一个个陆地断裂成碎块,而大海永远紧紧相连的海边,临高的造船工匠们“叮叮咚咚”地敲响了数百年,一艘艘大小不同、功能各异的渔船,从这里走出去,驶向远洋深海,人类的智慧在与风浪的搏击中与日俱增,造船技艺日益娴熟,代代相传。

临高渔民:

# 手工造船技艺代代相传

文图 海南日报记者 李佳飞 特约记者 吴孝俊



65岁的老匠人王家兴。



160吨位的大船,临高造船工匠半年即可完工。

拖网渔船、灯光围网渔船、流刺网渔船、绳钓渔船……

休渔期间,走进临高新盈渔港,这里停泊的各色渔船,总是让外来客眼花缭乱,然而,当地渔民介绍起来却是如数家珍。据称,这些渔船都是本地工匠自己打造的,造船技艺在临高已传承了数百年。

## 造船世家忆百年

老匠人王家兴的造船作坊位于调楼镇黄龙上村,这是一个古老的临海渔村,村庄不大,但三面环海。

在一处靠海的浅湾,五艘同时建造的渔船搁浅在岸边,造船工匠们赤脚,头戴遮阳草帽,忙碌在已成形的船体骨架间。大块的水料和整个造船“车间”就裸露在阳光底下,灌木林间,不需要任何遮盖。

“自古以来,临高人打渔、造船都是如此,习惯在风雨中经受考验。”今年55岁的王家兴是典型的临高打渔人,皮肤黝黑,但身形像块铁板,硬朗结实得很,据说这与渔民常吃少脂肪高蛋白的海鲜,并有高强度的劳动磨砺有关。

王家兴说,他从十几岁开始跟着父亲出海打渔,二十几岁时开始学造船,至今已有30多个年头了,在他的记忆中,王家父辈祖辈世代代都是造船的能手,木制百吨大船全靠手工造成,这门绝艺已传承了至少四代人,如今,他的孩子也在跟着他学造船。

“以前都是几十吨位的小船,还有木篷船,远海作业不多,对船的功能和安全质量要求不像现在如此严格。现在经常要造百吨以上的木船,有时还要造玻璃船、铁船,因为远海作业的时间更长,风险更大,因此,对造船工艺要求越来越高。”王家兴说,好的是,现在造船的工具也越来越先进了,广泛使用的电锯、电钻、电刨,取代了以往的斧子、刮刀等纯手工操作的工具,作业效率和工艺精确度已大大提高。

“临高人造船的本领与生俱来,有渔民的地方,就一定有造船的人。”调楼镇黄龙上村村委会主任张国道告诉记者,黄龙上村全村180多户900余人,约60%左右的渔民都会自己造船,但目前大的造船作坊只有两家,高峰时每年能造

20—160吨位的渔船40多艘,船东有临高本地渔民,也有陵水、儋州、琼海等市县的订单。

除了王家兴,张明也是造船世家的匠人。据介绍,早在1930年代,张明的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,不料,正当他的大船造到一半时,碰到日本入侵马来西亚,因他留守在半拉子船上,被日本人残忍杀害。

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。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。

然而,父亲并不想让张明继续造船,而希望他成为有知识的人。于是,张明外出读高中,远离祖辈从事的手工造船业。可世事变幻,工厂突然倒闭,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。26岁那年,张明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,于是在广东阳江一家船厂学习了一年半,刻意弥补祖传技艺的短板。

## 百吨大船手工造

临高匠人造船不用图纸,船的形状、设计、功能,全在匠人脑中,主体设计根据船东的要求有所调整,而学徒一般都是靠老师傅们手把手地传帮带。在王家兴的造船作坊,十余名工匠几乎都是王家兴自己或其父辈们带出来的。

“每艘船都有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。”王家兴说,选木是造船的第一步,需要树龄几十年以上的老树,传统以杉木为主,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。如今,因船体大,质量要求高,造船的原料一般都需要进口的木材,最常见的如梢木、黑盐木、铁木等,马来西亚、印尼等地出产。

因进口木材价格贵,通常一立方米都是数千元,一根十多立

方米的木料,市价约7—8万元,因此挑选木材就非常关键。“如果不会挑,买回烂木,根本造不了船,很容易就让工匠们赔了本。”王家兴说,好的工匠,挑选木材的眼光是第一道关。

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。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,很是考验匠人的才华。

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,然后把大斤固定在船体侧面。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。

最后一道工序是打灰和涂漆。这是一项看似轻松,但技

术的检修,过了20年,最好年年检修,以确保出海安全。

## 长在渔船上的“眼”

船的安全性能是渔民和工匠们最关心的。自古以来,临高渔民就对自然巨大而神秘的力量心存敬畏,在遭遇不可抗的风浪侵袭的时候,他们只能信仰自己心中的神。因此,临海渔村总有供奉神灵的庙宇,在原本航海技术还不发达的时候,临高渔民还喜欢在自己的渔船上雕刻着“双眼”,希望借此能够“看清”从而避开那些不可知的危险。

渔船长眼,也许有人听说过,但现在很少有人见过了。临高渔乡文化研究爱好者邓天庆说,在渔船上铆上“双眼”,是临高和儋州渔人的创意,这在别处十分罕见。

那么,渔船上的双眼铆在何处呢?船头如人头,把双眼铆在船头两侧是最妙的。船是木头做的,船上的双眼也是木制的,外形除了圆形,与椭圆形的人眼不一样外,其他都是人眼的模拟,眼珠黑白相间,有的还配以睫毛,十分逼真。

“海底是一个凶险的世界,渔船在海上随风浪飘荡,命途多舛,渔人无法掌控自己的命运,能依仗的只有船坚帆大,为渔船铆上双眼,赋予其‘神灵’



临高造船工人在林间作业的场景。

的色彩,让渔民产生人定胜海的信念,从而克服重重障碍,战胜困难,终于满舱平安归来。”邓天庆说,这大概就是最初发明船眼的创意由来。

大约在上世纪70年代以后,临高的船眼随旧船报废而渐渐消失,新造的渔船不再铆上双眼。船眼从无到有,又从有到无,是时代的更替,也是数代渔人勇敢地与未知风浪搏击的痕迹,凝结着几代渔人的记忆。固