

海南渔业民间绝艺

古法造船世代传

图海南日报记者 苏晓杰
文海南日报记者 罗安明 通讯员 赵秀君



一名工人正在新建造的渔船龙骨上钻眼。



落日的余晖，洒在正在建造的五艘临高渔船上。

百吨大船手工造

上午10点，位于黄龙上村临海的一片沙地上，一家颇具规模的露天造船厂迎来了一天当中最忙碌的时刻。两艘大船“骨架”已经成型，工匠们在船体内忙碌赶工。

“临高是渔业大县，这是我们祖祖辈辈传下来的技艺，不能丢。”为了方便施工，船厂厂长王家兴穿着一身厚厚的粗布衣服。王家兴说，他14岁就开始跟着父亲出海打鱼，经常在海面上跑一趟就是几个月。1983年，全国开始实行家庭联产承包责任制，他和父亲放弃了“海漂”生活，在村里开始经营起这家当初并不起眼的船厂。掐指算算，已经过去了34年。

在王家兴的记忆中，造船这门手艺是父亲手把手教会他的，而父亲又是从爷爷那里学来的，王家造船至少已经传了四五代。以前，船厂造的都是十几吨位的小船，还有木篷船，这样的船不具备远洋捕捞作业的条件，用材主选杉木。现在，随着船厂规模的扩大，造船水平的提高，经常要造百吨级的大木船，为了提高抗风浪能力，造船所用的木料，大部分都是国外进口的高档硬木。

“临高的广船造船技艺，跟广东、广西的造船风格类似，但在一些细节处，也存在着差别。”王家兴说，在海南岛内，儋州、三亚、东方、文昌等各市县的渔民都慕名来临高购买木船，临高新盈、调楼一带生产的200吨级的大船，可以开去南沙海域捕鱼。相比钢船，木船坚硬程度虽然差一些，但使用寿命和维修成本，有着明显的优势，不少老渔民钟爱临高生产的木船。

不需图纸全凭“感觉”

一艘大船，从购买木料到上漆完工，建造流程十分复杂。然而，临高人造船，却不需要图纸，老师傅全凭“感觉”，按工序一步步推进。“我1976年高中毕业就开始干造船了，要说图纸，都装在我们脑袋里。”黄龙上村的工匠张朝波已经从事造船行业30多年，

他一边画线一边告诉记者，造船经验非常重要，就拿备料来说，最大发挥木材的使用价值，体现着一名工匠的水平高低。

“造船有100多道工序，只有认真做好每一个细节，才能造出牢固、安全的船舶。”王家兴说，选木是造船的第一步，造船常用的木材有黑盐木、梢木、铁木，船体龙骨、底骨、船板等各个不同的位置，需要用不同的木材。木材买回来后，还要晒木，根据造船需要切割成各种形状的木料。木料备好了，就可以正式开始造船了。

对于海边渔村而言，造船是一件大事。船东一般会选择一个吉日，准备好拜神的酒食，在龙骨上系上红布，鸣放鞭炮，竖起龙骨。龙骨立起之后，船匠们就可以互相协作，开始按步骤施工，搭骨架、建驾驶楼、安装机器，接着安装船板，形成一个完整的船身。船造好之后，会择吉日下水，这一天敲锣打鼓，鸣放鞭炮，悬挂彩旗，船工共同举杯祝福。

“临高人造船，会把石灰、桐油、椰丝调出灰浆，把灰浆填充进船缝里，提升船的防水性能。”王家兴说，临高的广船造船技艺，既沿承了广东、广西一带广船造船技艺的风格，又融入了海南特色。他们厂出去的木船，使用寿命可达二三十年。

“90后”潜心造船承祖业

在获知临高广船造船技艺被列入省级非物质文化遗产代表性项目名录后，王家兴十分高兴。他说，应该加大力度，对造船技艺进行挖掘和保护。现在，越来越多的年轻人外出打工，造船人才面临着青黄不接的尴尬局面。为

此，他将自己的3个儿子留在船厂工作，把自己一生所学，传授给了下一代。

今年25岁的王海运是王家兴的儿子，2009年从学校毕业后开始学习造船。王海运如今在船厂负责组织工人建造玻璃船，帮助父亲扩大船厂的业务。“玻璃船和木船结构类似，但原料和制造工具上不一样，这是一个新领域，我想多尝试一下。”王海运说，生在海边，长在海边，他从小耳濡目染对造船产生了浓厚的兴趣，希望可以造出越来越多的安全牢固的船，为渔民保驾护航。他说，虽然在农村造船的生活，没有城市生活丰富多彩，但他愿意继续坚守，把祖辈的技艺传承下去。

“临高广船造船技艺，一直坚持使用硬木建造几十吨上百吨的大船，墨斗画线裁板，特别是延续了自唐代已广泛在造船工艺上使用的榫接钉合木工艺以及船板使用火烤弯木地牛工艺，是十分珍贵的一种传统技艺。”临高县文化馆馆长陈建荣表示，临高本地生产的大木船，船体比例协调，造型优美，航行时，船头高高昂起，宛若一条巨龙腾飞在浩瀚大海。造船技艺代代相传，在民间有着深厚的文化基础，是一种弥足珍贵的传统文化。

他介绍，受到更路簿申请非遗的启发，为充分挖掘渔家文化，2016年10月临高开始申报省级非物质文化遗产代表性项目，今年3月份正式列入第五批省级非物质文化遗产代表性项目名录。今年，他们还计划向国家有关部门申请将临高广船造船技艺列入国家非物质文化遗产名录，将这一具有数百年历史的传统技艺传承下去。



用土办法烧制异形造船船板。