

历史演变中的  
疍家渔船

走入三亚疍家文化陈列馆，一排排陈列着的渔船模型让人叹为观止，这些模型虽然体积不大，但做工细致，连船桨、住棚都以同等比例复原。

“旧时候渔船不仅是疍家人的生产工具，也是疍家人的家。随着时光的推移、生活方式的改变，渔船在漫长的耕海生涯中经历了从无帆到有帆，又从有帆到无帆的变化。”陈列馆馆长郑石喜介绍说，无帆时代主要是摇橹、划桨的小型渔船；有帆时代是指利用风力为动能的风帆渔船；后无帆时代是机器动力的渔船。

在陈列的渔船模型中，记者发现了一个特别小的一个渔船模型，这个模型扁平低矮，船上有竹棚。郑石喜介绍说，这便是疍家人最早使用的渔船，因为船头较平所以叫平头艇，当地也称“桥仔”。

这个模型长为60厘米，深9厘米，宽为15厘米，据说是按照10:1的比例制作。那原船也不过长6米，深0.9米，宽1.5米。就是这样一艘窄小的渔船，在过去却是一家人生活的场所。依靠双桨驱动，渔民可以在内河放置渔网、渔笼捕鱼。

但平头艇船头较平，不利于消浪，于是疍家先民便把平头改为尖头，称为棚仔艇，是解放前疍家人从内河向港外发展转型的一种小型渔船，不过比平头艇稍大一些。无帆时代的渔船还有地网艇、内驳艇等，都各有其特殊的用途。

“进入有帆时代，海面上最常见的要数翘尾船和拖风船了。”郑石喜介绍，翘尾船是上世纪50年代以前渔民使用的一种渔船，利用风力推动，春冬可以两船配合拖网作业，夏秋则可以作为母船载十几艘小舢舨到外海进行放钩作业，翘尾船长已经可以达到20多米。而拖风船直到上世纪70年代前都还有使用，可以利用顺风进行拖网作业。

在这些有帆渔船中，有一种渔船名字格外有趣，历史上存在的时间也很短，这便是公仔艇。“公仔”在当地方言中是老人的意思，这是1958年当地为集体食堂提供鱼货而建造的一种捕捞渔船，采用流刺网作业。因为劳力主要是老人，所以称为公仔艇，它以风力或摇橹推动，上世纪70年代初期便已停止使用。

清晨6点，河面上的薄雾慢慢散去，三亚南边海路北临春河上的渔船和游艇渐渐清晰起来。深蓝色、青褐色、苍灰色的渔船与白色的游艇同泊一江水面，给人强烈的对比感。年过六旬的张典波打了大半辈子的鱼，他家居住的南边海渔村，渔船越来越少。“现在村里大概只有200人在打鱼了。”张典波感慨道。

在南边海路一侧，一间门面不大的疍家风格的建筑，门上写着“三亚疍家文化陈列馆”几个大字，走入其中却别有洞天，三亚疍家人的生活习惯、打渔技艺、造船技术，在这里都有介绍。一方面是对海洋生态的保护使得海南渔业的转型成为大势所趋，另一方面现代造船技术生产出的钢制渔船也在淘汰传统工艺造出的木制渔船。这家小小的疍家文化陈列馆，正是将变革时期渐渐消逝的传统技艺与记忆保存下来。



阳江艇模型。



机拖船模型。



机帆船模型。

# 三亚疍家渔船的前世今生

文/图  
海南日报记者  
梁君穷

## 传统的造船技艺

“20世纪60年代末期，渔船开始向机械化转型，到70年代中期，帆船基本已被淘汰。”郑石喜说，早期的机械艇有阳江艇、机拖船，2004年后开始向钢质船转型，有了全机械化和电信化的钢质灯光围网船，现在在海上看到渔船大多是这种。

过去的造船技艺与现在有何不同？“现在多是用钢或玻璃板，运用机器组装。过去疍家人以渔贸易山货的方式，向中部山区的黎族同胞换取材料，一点点雕琢。中部山区出产的鸡坚木、牛筋木、加柏木等，都是建造渔船优良材料。”郑石喜解释说，其中加柏和油椎木因为其直长坚硬的特性，成为制作船身龙骨及船艄等重要部分的首选。

除了作为整船重要支柱的龙骨用料必须挑选良材，船只浸泡在水里的船底部分，用木要求也是相当高，必须要选用经得住海水腐蚀、能防止寄生的海生物钻蛀打洞的硬实好木，而船身高处露在水面位置的部位选木要求就没有那么高，选择分量轻巧一些的木头就可以了。

龙骨需要一定的弧度，

那笔直的树木如何取得这个弧度呢？哪怕是在今天，木质的龙骨要取得弧度还是得用加热烘烤的方式来固定角度。经过炭火的烘烤，在木的前端坠重物，便可将巨大的龙骨压弯。

船只雏形初具之后，就要开始在船身木板上涂刷桐油，进行船板防水和光亮外层的工作，美化外形。除此之外，还有一个很重要的工作，那就是制作船灰，用于填补船板之间的裂缝防止单体渗漏。

疍家人擅长从大自然中就地取材，制作生活和生产所需的各式辅料。他们把海岸边上俯手可及的尖螺、海白、扇贝等各种废弃的螺壳收集起来，堆制火窑或者是以一层木头一层螺壳的方式垒叠起来，猛火烧制，然后在高温的螺壳上浇上少许生水进行处理，发生剧烈的氧化反应，最终变为粉状，制作出优质的石灰。

把海螺石灰用桐油舂到粘稠无比，制作成船灰之后，再用旧渔网或者是破布、麻袋等混合船灰填满船板之间的缝隙，然后在缝隙最外层仔细涂上一层船灰，防漏的工程就算基本完成。

## 三亚最后一家造船厂的关闭

采访过程中，记者问到三亚哪里还能生产这些木制渔船，郑石喜有些失落地说：“没有了，三亚已经没有生产渔船的船厂了，最后一家南海渔村造船厂在今年7月关闭了。”

三亚历史上也有很好的造船作坊。20世纪50年代后期兴建的三亚船厂能修造100吨级以下的木质船。而到80年代后，国家保护森林，限制采伐，原材料涨价，船厂无法继续生产。

郑石喜指着一张老照片说道：“你看，这就是南海公社造船厂。”照片中的海边停放着几艘没完全造好的渔船。从1980年到1984年，三亚的国营、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。

家在南边海渔村吴金泉今年65岁，他的南海渔

村造船厂在7月因为旧城改造而关闭。吴金泉自小就与船打交道，小时候他常常随父亲打渔。长大成人后，吴金泉开始在榆港船舶修理厂学修船。

“要想学会造船，首先要学会看图纸、学会画图！”小学没毕业的吴金泉从父亲的朋友那里学得要领，他白天在修理厂干活，晚上点着蜡烛自学画图，不懂的就向长辈请教。通过几年的勤奋努力，吴金泉掌握了各种海船的结构、特征以及拼龙骨、装船体、灰工、上漆等全套技术，成了厂里的技术骨干。1983年，吴金泉创办了南海渔村造船厂。

由于机械造船比人工造船效率高，传统的木质渔船建造技术也渐渐没落。“虽然海南一些地方还有木质造船厂，但大多数人都选择了机械造船厂造出的玻璃钢船。失去了市场，一些做船的工匠师傅们都放弃了这一行。”