2022.7.11 星期一
主编｜罗安明 版式｜杨千懿 检校｜叶健升 黄如祥
海南日报

海南船谱 本地船

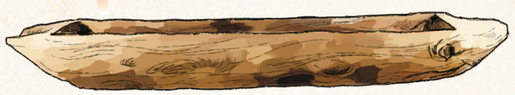
琼州帆樯故影

文本刊特约撰稿 陈雅如

葫芦腰舟

编者按

海南岛四面环海，在很长一段时间内船是连接岛内外的唯一交通工具。海南造船历史悠久，无论是舟筏时代、帆船时代、机帆船时代，还是钢质船时代，海南人造船渡水闯海的步伐从未停止。从烧木造舟，到帆影点点，再到巨轮鸣笛，一部微缩的海南船舶发展史带给我们思考和憧憬。今天是中国航海日，本期海南周刊封面聚焦海南船谱，敬请关注。



黎族独木舟

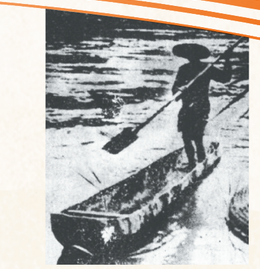
木帆船

渡水而来，海南岛的先民们以舟楫为凭，越过琼州海峡，在蛮荒之地播种文明；依水而生，沿江河湖海居住的海南儿女驾驶各式船舶，捕鱼捉虾，追求美好生活；向海图强，新时代的海南人矢志造大船、闯深海，发展蓝色经济，建设海洋强省……

从古至今，海南人就地取材，吸收国内外先进经验和技法，建造出了独木舟、缝合船、木帆船、机帆船、钢质船等类型的船舶。这些南来北往的船舶留下的桨声帆影，在中国海洋史上留下了精彩非凡的海南片段。

《琼黎一览图》中的竹排与葫芦腰舟。

《琼黎一览图》中运送贡木的竹筏。



历史上昌化江流域的独木舟。本组老照片均为资料图

1980年在万宁发现的缝合船。

儋州渔民驾驶木帆船出海捕鱼。

葫芦腰舟 水上交通『活化石』

神话八仙过海中有一个大家很熟悉的场景：铁拐李坐在葫芦上渡海。神仙乘葫芦漂洋过海，靠的自然是法力。不过，葫芦可作为水上交通工具，却是不争的事实。我国古人很早就学会了将葫芦系在腰上以增加浮力过河。有专家认为，葫芦（加工后也称葫芦腰舟）是海南黎族先民最早使用的渡水工具之一。

清代佚名绘本《琼黎一览图·渡》载：“黎中溪水最多，势难徒涉，而黎人往来山际，必携绝大葫芦为渡；每遇溪流断处，则双手抱瓠浮水而过，虽善泅者不能如捷，不可谓非智也。”海南岛腹地河网密布，黎族人选取个头大的葫芦，在葫芦外围按照一定的纹样套编藤条或竹片，使之易于立放和悬挂，然后将葫芦顶端削去，留一开口，再做一个皮制的盖子盖上。过河前，泳者将衣服塞进葫芦并盖上盖子，然后单手或双手抱着葫芦下水游到对岸，取出衣服穿上继续赶路。

如今，跨江大桥和现代船舶彻底改变了人们的渡江方式，但在海南岛西南部山区，仍有一些农户留有葫芦腰舟。作为水上交通“活化石”，“黎族渡水腰舟”已被列入第二批省级非物质文化遗产名录。

竹木筏 运送贡木的『功臣』

葫芦腰舟虽然小巧好用，但毕竟载重量有限且基本上无法用于运输大件货物，于是用竹木制成的排筏应运而生。海南黎族先民善用竹，他们取山林中的竹子制作盛具、渔具、乐器、武器，用有一定柔韧性的藤条绑缚粗竹竿制作竹筏，然后乘桴浮于江河，或运输物品，或捕鱼，或走亲访友。

明清时期，许多产自海南的贡木——成材的花梨木就是由黎族人用他们制作的竹木筏运出深山，再由官船经琼州海峡源源不断地运往京城。《琼黎一览图·运木》记述了黎族人采伐花梨木并运出山的情景：“黎人每伐一株，必经月而成材，合众力推放至山下涧中，候洪雨流急，始编竹木为筏，缚载于上，以一人乘筏，随流而下。”

竹木筏制作方法简单，浮力较大，适合用来运输物品，但也有明显的缺点：腐烂快，仅适用于比较平缓的水道。

游客在乐东卡法村体验撑竹筏。
海南日报记者 武威 摄

独木舟 黎族先民渡海之具

无论是古老传说中海南黎族先民乘独木舟渡海而来，还是宋元时期大量福建人乘木帆船迁琼，或是明代部分广西士兵乘战船抵琼并在此落户，海南各族群先祖的迁琼之路，大多与舟船关联紧密。

古越人因善于航海闻名。一些学者认为，约5000多年前古越人中的一支首先登上海南岛，并在此定居繁衍后代，他们便是海南黎族先祖。1976年，广东化州县（今化州市）出土6艘东汉至魏晋时期的独木舟，证实了古越人用独木舟渡水甚至航海的可能性。

海南省民族博物馆、昌江黎族自治县博物馆等地藏有海南黎族人制作的独木舟。其中一条独木舟约4米长，由木棉树刻凿而成，舟内可乘坐两到三人。独木舟的制作方法主要有火烧法、刻凿法两种。在没有铁器的时代，古越人发明了火烧制舟法，即用泥巴涂抹覆盖住大树树干需要保留的部分，再用火烧树干上需要刳除的部分，烧好后进一步加工使之成型。

目前，在海南黎族聚居区，仍有一些老人掌握这种原始的独木舟制作方法，他们还用火烧法制作独木凳等其他独木器具。

缝合船 舶来的建造技术

缝合船又叫藤埠船或藤布船。清代广东学者屈大均在《广东新语·舟语·藤埠船》中记载：“琼船之小者，不油灰，不钉鍱，概以藤扎板缝，周身如之……苏轼云：番人舟不用铁钉，止以桄榔须缚之，以橄榄糖泥之，泥干甚坚，入水如漆。盖自古而然矣。”

苏轼所说的“番人舟”就是缝合船，其制作技艺由东南亚或西亚传入我国。1980年，学者戴开元在海南万宁和文昌发现当地人建造和使用缝合船。其中，万宁的缝合船长7米至10米，宽近2米，中部舱深约0.8米，船体呈梭子形。船上无桅无舵，也没有甲板和舱室，驾船人用桨槽推进船体。船壳板厚约2厘米，用当地的白兰木制成，龙骨、龙肋等构件用杂木制成。所有船体构件的连接不用铁钉钉合，而是用椰子壳纤维搓制的绳子，像缝衣服那样穿过木头上的钻孔捆扎。船壳也不用桐油、石灰艌缝，而用茅草填塞板缝，再压上竹片，然后用绳子捆紧。

缝合船建造成本低廉，但抗风浪能力较弱，主要用于近海捕鱼作业。

木帆船 见证琼州人文蔚然

在相当长的历史时期内，木帆船是海南人渡琼州海峡、出海捕鱼、发展对外贸易不可或缺的工具。海南船工建造木帆船，大多承袭了广船造船技艺，造一艘木帆船，需经过选料、断料、配料、破板、分板、拼板、钉榫、投船、艌缝、打油等几十道工序。

海南建造的木帆渔船，龙骨、龙肋、底板一般选用气干密度高、有油性或蜡质的木料，船身越大桅杆越多。按桅杆的多少，木帆船可分为单桅船、双桅船、三桅船等。一般来说，单桅船可载重十几吨，双桅船可载重二三十吨，三桅船可载重三四十吨。

在海南船工看来，建造木帆船有3个关键之处：榫卯、艌缝、水密隔舱。船在海上行驶，最怕风浪与碰撞，船的榫卯结构可增强其抗震能力，艌缝可强化船板之间的接连，起到密封防水的作用。设置水密隔舱，为航行安全营造了最后一道屏障。

1097年和1100年，苏轼因被贬海南两次乘船穿越琼州海峡。虽然已无法考证他一来一去坐的是什么船，但根据“今雷州徐闻县递角场，直对琼管，一帆济海，半日可到”（《岭外代答》）等记载，宋代雷州半岛和海南岛之间应有帆船往来。

明代末期，海南的造船技术已达到较高水平。据清代学者钮琇于康熙年间编著的《觚剩续编》记载，明代名臣海瑞的后人海述祖于明崇祯年间斥千金家产，用3年时间打造了一艘长28丈（以明代木工尺计约87米）、桅高25丈（约78米）、有24叶帆篷及64个船舱的巨型艚船。这艘船驶出海港时，十分壮观！

机械船 渔民闯深海的『法宝』

木帆船以风力作为主要驱动力，这就决定了驾船人必须及时关注天气信息，等待有利风向。这种局限性大大降低了海上航行和海上捕捞的效率。

20世纪40年代到50年代，我国开始推广使用机帆船，海南琼海、临高等地率先对木帆船进行机帆化改造。所谓机帆船，即装有发动机的帆船，有风时用风帆推进船体，无风时用发动机推进船体。在改造的过程中，技术人员通常在接近船尾的地方装上动力装置及螺旋桨，并在机房上方建造舱体，舵手在舱体内操控船的速度和航向。

20世纪70年代，随着船用发动机的普及和柴油价格的下降，许多机帆船不再使用帆桅。至90年代初，海南的大型渔船基本上都实现了机械化。

进入21世纪以来，虽然仍有部分渔民喜欢驾驶安装了燃油动力系统的木制渔船，但一体成型、造价较低的玻璃钢船已逐渐成为主流产品。有的玻璃钢船带活水舱，该舱可循环利用海水，有利于渔获长时间存活，深受渔民喜爱。

近几年，海南一些现代化的造船厂已具备建造大型钢质船的能力，正积极探索设计采用油电混合动力的环保型船舶。海南与船的精彩故事正在继续上演！（**作者系海南省文化遗产研究会副秘书长、理事**）

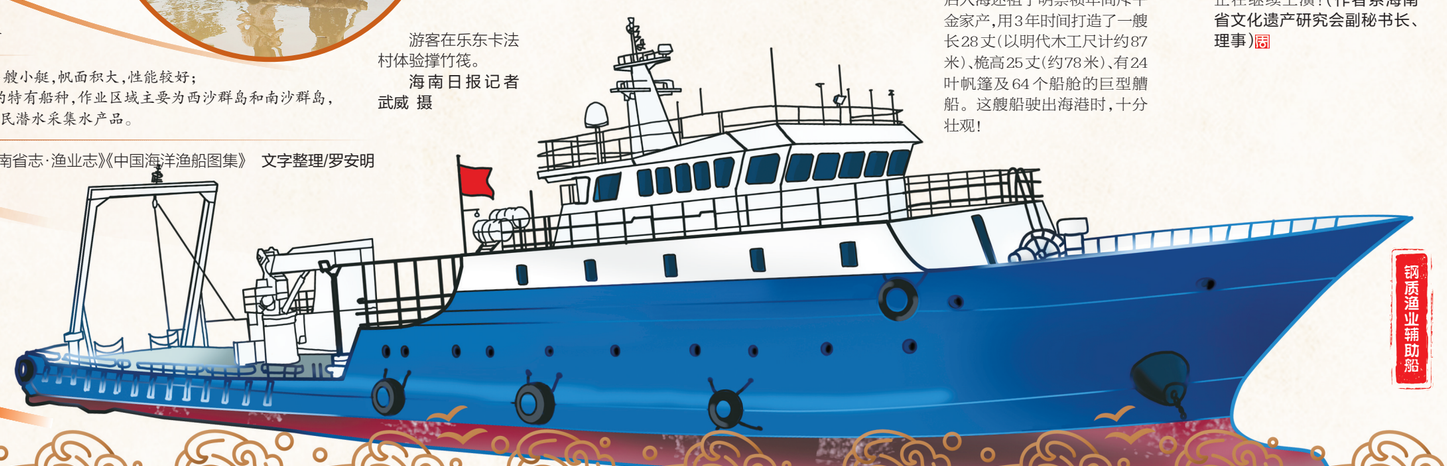
海南木帆渔船家族

- **拖网渔船**：临高拖风船、陵水拖风船等
- **刺网渔船**：文昌飞鱼船、临高红三渔船等
- **定置网渔船**：海口、乐东的张网船等
- **钓业渔船**：儋州的母子式红鱼钓船和红骨钓船等
- **其他渔船**：琼海的西沙特产船、万宁的地引网缝合船等

其中，儋州的母子式红鱼钓船通常带有20多艘小艇，帆面积大，性能较好；琼海的西沙特产船为潭门、青蒿等地的特有船种，作业区域主要为西沙群岛和南沙群岛，船上一般配有6艘小艇，方便渔民潜水采集水产品。

资料来源：《海南省志·渔业志》《中国海洋渔船图集》 文字整理/罗安明

木制机动船



钢质渔业辅助船

本版手绘制图 杨千懿