

① 明清时期

海口是广东造船中心之一

回溯历史不难发现,世界造船业的兴盛期几乎都伴随着频繁的商贸往来和人员流动。

宋元以来,我国海上贸易蓬勃兴起,造船业随之空前发展。将目光聚焦至琼州,那时的海口已是“商舟所聚处也”。船舶往来,刚蹭碰撞、触礁搁浅等事故在所难免,修理建造船舶的需求增多,这也带动了当地船厂如雨后春笋般出现。

明正德《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。”可见早在数百年前,“海口牌”船舶已常出没于江河湖海之上。

至明代,海口“帆樯之聚,森如立竹”,内外商贸盛况空前,进一步发展成为广东的造船中心之一。清雍正、嘉庆年间,海口两次被定为广东四大船舶修造中心之一,造船业也一跃成为当时海南官营手工业中规模最大的一种。

在中国古代,官营造船向来代表着造船技术的最高水平,尤其是明清时期倭寇不断骚扰,刺激官营船厂造出更多、更强的战船。

彼时,这些官营造船厂由地方和军队派员共同管理,包括赶造船、艇船在内的各种战船修造不仅要“如式坚固”,而且均有一定的工期限限制,如“小修限四月完工,大修拆造限六月完工”,否则承修官与督修官等都要受到处罚。

战船是明清官营造船厂的主要产品,各色商船的修造则仰赖于民间。清道光年间,曾有滞留暹罗(今泰国)的外国商人目睹过海南造船工匠购置造船材料的场景:到暹罗去的航途上,一定在占城、柬埔寨等海岸采办造船材料,再到盘谷(今曼谷)购买附属品,以便打造船只。通常只需2个月,海南船工就可打造一只沙船,帆、铁锚都由他们手工制成。于是,几艘沙船就载回一批可以在广东或者海南出售的货物。

沙船并非装沙子的船,而是一种方头方尾的平底帆船,其“船积是每艘百吨到百五十九吨”,既可在沙质海底的海域航行,也可在江河湖泊中航行,被人称作“内河近海航运的王者”。

在如此简陋的条件下,短时间内即可造出能适应不同环境的沙船,可见当时海南民间造船业也是相当发达的。



历史上舳舻相接的文昌清澜港。资料图



舟行四海 「船」承百年

文海南日报记者 李梦瑶

在现代交通尚未兴起的岁月,舟船是我们越江渡海与外界联系的重要依凭。对海南沿海市县的渔民而言,一艘马力足、抗风浪性能好的渔船,是他们从事渔业生产的必备“法宝”。

我国造船历史悠久,造船业发展至明代已达到一个高峰。而明清至近现代,也是海南造船业蓬勃发展的一个时期。期间,海口成为广东地区的造船中心之一,各类产自海南的船航迹遍布国内外。

② 20世纪20年代

“琼南兴”造出一艘机动铁船

始于刳木为舟,数百年的时光掠过,一艘艘以人力、风力为动力的木船南来北往、劈波斩浪,书写了波澜壮阔的海南古代造船史。

20世纪20年代,私人小工业户“琼南兴”建造出一艘小型机动铁船,这或许是海南最早的机械动力船。但此后三四十年来,轰鸣的机械声并未取代高悬的风帆。

一直到海南解放前,岛内船舶也基本上是由木帆船、人力划桨的小艇、竹排等构成。其中,又数木帆船最为常见。

民国陈献荣纂修的《琼崖》一书记载,海南的帆船分为洋船和海船两种。洋船为大号帆船,容量数千担至万担不等,往来于南洋各岛及暹罗、安南(今越南)各埠;相对较小的海船容量数十担至数千担不等,通常往来于琼崖各埠。

商旅往返,舟船不绝。另一边,海南岛沿海各渔港渔村也是一片繁忙。

彼时,海口、琼山、临高、文昌、崖县等地,大大小小的造船作坊随处可见。制作船只的锯木声、出海的号角与船工的号子此起彼伏,成为沿海渔民最亲切的乡音。

这些渔船或由船老板(船主)雇佣工人手工制造,或由渔民自己建造。受雇的船工通常没有固定的建造场地,哪里需要造船,他们便带着工具赶到哪里。

若论海南各地的造船技艺,当首推临高。临高造船史始于宋代,渔民造船采用的是广船传统建造工艺,从选木、立龙骨、搭骨架、装甲板到建驾驶室楼,不用图纸,全凭脑中所述。所造之船有拖网船、放网船、灯光船、运输船等类型,畅销全岛。

据史料记载,1934年,海南有大小渔船4000余艘,长30尺(约10米)到80尺(约26.4米)的大渔船千余艘。不难想象,当解缆拔锚后的渔船自港口鱼贯而出,浩浩荡荡地奔向大海时,场面多么壮观。

③ 20世纪70年代

海南船厂一期工程完工

1950年,海南岛共有木帆船253艘,载重量仅99吨。为适应水运业发展需要,海南解放后,开始按照地、县、社并举,大、中、小结合的方针发展造船业,先后成立三亚船厂、三联造船厂等一批集体所有制造船厂(场)。1958年,海南在海口造船合作社的基础上,建立地方国营海口渔船修造厂,同时在儋州新英、临高新盈等地先后建立一批集体所有制的渔船和渔机修造厂(场)。

到1970年,全岛水运公社、公司等兴办的船厂已达30余家。这一数据还不包括沿海港口附设的各类船舶修造车间(工场)。但此时海南的造船厂也好,船舶修造车间也罢,设备大多较为落后,仅能造小型木帆船或木质机船。

位于文昌铺前港的海南船厂,是当时海南最大的国营船厂。1970年11月,该厂第一期工程完工,建成码头、船体车间、轮机车间、锻铸车间、发电机房,并配有吊机、油压机等机械设备,其规模与造船能力可见一斑。这一时期,海南的船厂大都既修木船,也修钢船,折射出当时海南造船业“大杂烩”的局面。

此后,为增加运力,海南各水运企业逐步对船舶进行更新换代,从木帆船、木质机帆船,到钢木机动船、钢质客(货)轮,再到豪华快轮。与此同时,海南各类以建造渔船为主业的造船厂也悄然完成从作坊式生产到规模化、工业化生产的过渡。

海南渔船有了机械化设备的加持,可以驶向更辽阔的大海,带来更高的作业效率和捕捞产量。这也直接激发了渔民造大船、闯深海的积极性。

到1990年,海南渔船、渔机维修厂从1973年的20间增至114间,机械动力渔船海洋捕捞产量占比从1965年的10.8%增至97%,机械动力渔船成为海南海洋捕捞的主要生产工具。

可见,历史上海南造船业的兴衰,与水运和渔业的发展休戚相关。■

海口三联村的一处废弃船厂。
周昭柏绘

