

海南岛四面环海,向海而生、向海而兴是海南人祖祖辈辈延续下来的传统。要在充满未知风险的大海里搏击出一片天地,拥有一艘牢靠好用的船,是必不可少的。

海南渔民多、渔船多,临高、儋州、琼海、三亚等沿海市县有不少能造大船的能工巧匠。古往今来,虽然船的材质、样式、动力源不断发生改变,但海南造船人的追求始终未变:造得好船济沧海。



张明在造船。资料图

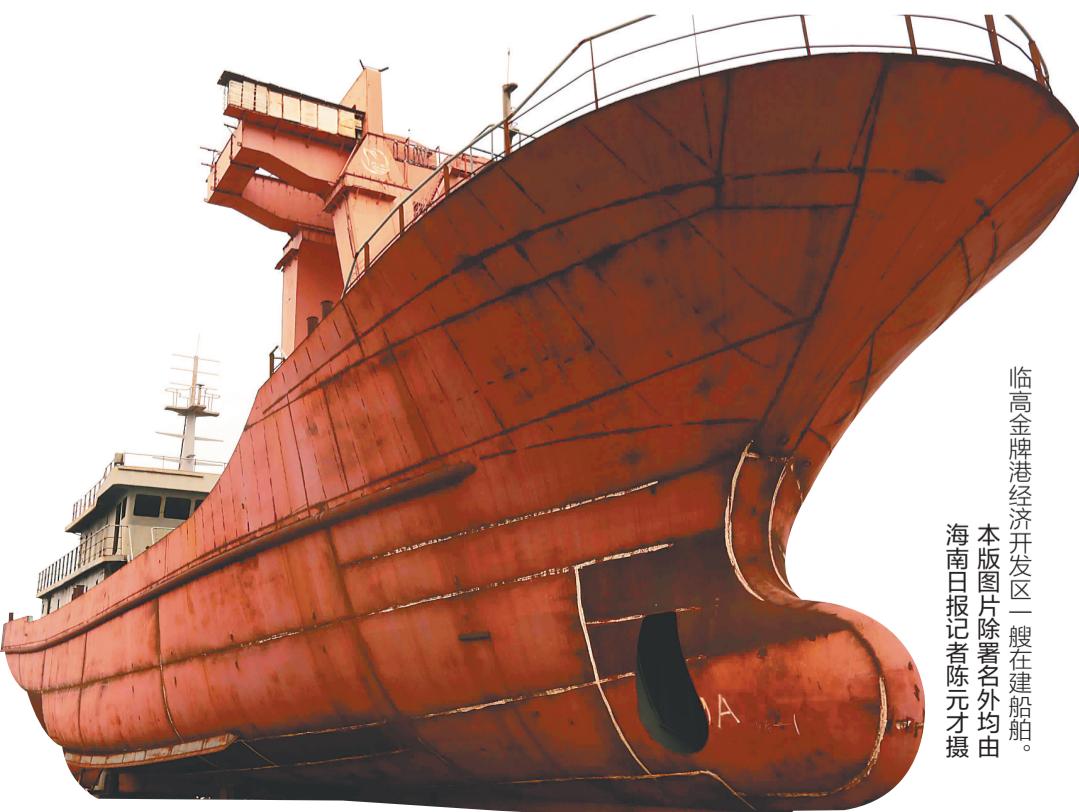


海南凯鸿船舶工程有限公司的工人在连接船体管道。

见习记者 黎鹏 摄



海南凯鸿船舶工程有限公司的工人在开展电焊作业。



临高金牌港经济开发区一艘在建船舶
本版图片除署名外均由
海南日报记者陈元才摄

张家三代人 造船梦跨越近百年

“我大半辈子都在和船打交道,对造船这项事业的热爱,已经融入了我的血液里。”作为临高调楼广船制造传统手工技艺第43代传承人,谈起自己的造船经历,59岁的张明话语里充满感情。

张明出生于造船世家。早在20世纪30年代,张明的爷爷张以侃在家乡学习造船技艺后,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。经过多年打拼,张以侃攒够了钱,便购买上好的木料开始造船。不料,正当他的大船造到一半时,日军入侵马来西亚,他留守在尚未完工的船上,被日本人残忍杀害。

“爷爷去世时,父亲只有3岁。奶奶把父亲拉扯大后,父亲继承了爷爷的遗志,跟着叔叔学造船。”张明说,20世纪60年代后期,他的父亲张绥之开始探索建造大船,到了20世纪70年代已经可以造出30吨的大船。

张绥之虽然在造船方面颇有心得,却不想让张明继续从事与船有关的工作,而是希望他通过学习文化知识在其他领域有所成就。根据父亲的安排,张明曾外出读书、就业。

张明本以为自己这辈子都不会再与船打交道,但刚参加工作没多久,他所在的工厂就倒闭了。经过认真考虑,他决定返乡跟着父亲学造船。

就这样,22岁那年张明从最基础的手工学起,进入造船行当。功夫不负有心人,勤奋好学的他24岁就造出了自

己的第一艘船。26岁那年,张明到广东购买木料,与同行交流时发现岛外的造船技术更先进,于是他在广东阳江一家船厂学习了一年半,努力补齐祖传造船技艺的短板。

2006年,张明迎来了造船生涯的一个里程碑。这一年,他投资创办明路造船厂,带动调楼当地的大小造船厂朝着规范化的方向发展。

张明在继承传统造船技艺的基础上,引进现代技术和工具造船,将一艘百吨级大船的建造时间缩短至4个月。他曾为琼海潭门的渔民建造过320吨的木船,这也是他造船吨位的最高纪录。

然而,随着国家对船舶安全、技术等方面要求不断提高,手工建造的大型木船逐渐淡出了人们的视线,钢质船成为主流产品。如今,张明的船厂已不再建造木船,但由于割舍不下对船的热爱,他依然从事着与船相关的工作。从2014年开始,他和儿子承接拆船业务。

“其实我也明白,木船总有一天会被钢质船取代,但我还是希望木船建造技艺不会随着老一辈的离去而消失,作为一名造船人,这是我不愿看到的。”张明说。

老船工罗发秀 此生心事即船事

“造船是一件苦差事,但我乐在其中。”说到50余年造船生涯最大的感受,今年73岁的儋州市白马井镇造船师傅罗发秀又想起了自己年轻时卖力干活的场景。在他看来,没有什么比看到自己造出来的船驶向大海更让人兴奋了。

“我父亲是一名造船工人,小时候他经常在饭桌上和我说起工作中遇到的趣事,渐渐地,我对造船产生了浓厚的兴趣。”从小耳濡目染,罗发秀19岁便开始正式学习造船。

“以前造船比现在辛苦很多,那时候没有电钻这样的工具,船工干的大部分是体力活。”罗发秀回忆说。或许是受益于父亲的指导帮助,或许是缘于天资,他学造船进步很快,只用了一年时间,就能独立造船了。

“每个找我造船的人对船的要求都不一样,我根据他们的需求,先把图纸画出来,再按照图纸制作模型,最后参照模型造船。”罗发秀介绍说,刚开始,他只能造小木船。后来,他带着工人们不断摸索和总结经验,船越造越大,出产的船种类也越来越丰富。“我造过最大的船是180吨的木船。”他自豪地说。

随着造船技艺的不断提高,罗发秀名气越来越大,不

少周边市县的渔民找他造船。他的儿子也跟着他走上了造船的道路。

进入21世纪以来,采用传统工艺制造的木船逐渐被淘汰,经历一段时间的迷茫后,罗发秀下定决心转型。10多年前,他和儿子调整方向,开始建造玻璃钢船。后来,由于多方面原因,他的造船厂停止运营。2020年以来,由于年龄偏大罗发秀已不再从事造船相关工作,赋闲在家,他的儿子偶尔还会接一些修理船舶的活。

冷作能手王胜 精造钢质船零部件

6月27日上午,海南多地骄阳似火,走进位于临高金牌港经济开发区的海南凯鸿船舶工程有限公司造船基地,一艘艘整齐排列的钢质渔船和趸船映入眼帘,许多工人正顶着烈日忙着装配构件或开展电焊作业。目前,该公司一共有24艘在建钢质渔船。

今年49岁的王胜是该公司冷作班班长,这个皮肤黝黑、身材壮实的湖北汉子在采访刚开始时略显拘谨,但聊到造船他很快打开了话匣子。

“从事冷作,首先要把设计图纸吃透,然后根据图纸要求制作各类构件,构件造好后再进行大拼装,形成船体。”王胜说,虽然寥寥几句话就可以介绍完工序,但实际操作起来并没有那么容易。

“制作各类构件涉及下料问题。”王胜解释,下料就是根据构件的基本情况,从整个或整批角钢材料中选取一定形状、数量的原材料的过程。

下料的方式主要有手工下料和数控下料两种,王胜和同事主要通过手工下料的方式制作船体构件,这种方式比较考验技术人员对构件样本的把握能力,如果把握不准,造出来的构件就会达不到要求,这会影响造船进度。

“一般来说,在钢板上画出构件的模型图样需要一个星期,造一艘船需要画二三十种模型图样。而通过套样将整条船的构件制作出来,大概需要一个月。”王胜说。

“还记得刚入行的时候,因为看不懂图纸,我一直追着带我的师傅问,回到住处休息后我依然想着图纸,舍友们说我做梦都在念叨图纸的事。如今,一眨眼都快过去20年了。”王胜感叹。

时光流逝并没有改变王胜对造船的热爱。进入船厂工作以来,他从未动过改行的念头。即便如今已是冷作领域的行家里手,每次造完一艘船,他仍会认真查看资料,总结经验和不足。■