

消失的水上职业

我国河湖湖泊星罗棋布，自古以来，内河上来往船只络绎不绝，横贯中华大地，畅达大江南北。曾经，世代在水上讨生活的人们把打蓬、拉纤、撑篙、撑篙当作生活的日常。他们闯过激流险滩，在水上求生存，随着时代变迁，这些传统的水上职业正在渐渐消失，成为老一辈人的记忆，本期就来说说这些古老的职业——

舢公

□ 静英

舢公的船在岸与岸之间徘徊，舢公一辈子在河上转悠，舢公有一双有力的手，能把桨音谱成旋律。

舢公属于没有桥的河。斑斑驳驳的木浆和长篙，斑斑驳驳的船歌与皱纹，就算刻写得再重，没能在河上留下痕迹。河面依然平平静静，河岸依然杨柳依依，舢公划过蓝天、白云、夕阳、星光，划过风风雨雨的漫长岁月，舢公的岸迢迢而遥远。

舢公的故事，平平淡淡，就如同喝了二两老白干后吼出的船歌，嘶哑、朴实而粗犷，如袅袅的炊烟，在岸与岸之间缭绕。清悠悠的河流、晃悠悠的舢公，流淌在洗衣妇的呢喃小曲里，流淌在唤渡的回声里，流淌在远方杵声传递的哨音里。

舢公是河的主人，是一座古老而永恒的桥！



撑篙

□ 李笙清

乌篷船是一种特产，在我的水乡出品。斑驳的船桨历经沧桑，雨打船篷，老父亲撑篙的手，放牧垄上风情。

我的水乡生长着蕺艾，猪尾巴草飘满河床。芦花如雪的季节，乌篷船却日渐苍老。当我又一次沿着家乡的岸，踏上乌篷船头，一泓清波在碧草间荡漾，思念变得遥远。

船的路，是星罗棋布的水网河流；船的歌，是渔姑银铃般清脆的笑声；船的希望，是缕缕炊烟，在朝阳、晚霞中漂浮。

水乡的河水是温柔的，温柔得没有风浪，垂伏的柳荫间，是船的港湾。河上的船工，沿着弯弯曲曲的河道，将乡人送往街市，送往乡村，船尾绽放的浪花，开得生动美丽。驾船的人，一根竹篙，一双木桨，将船驾得四平八稳。

我眼中的乌篷船，只是乡土上一个潮湿的符号，是乡情的缩影，在欸乃的桨声中轮回。每一次回眸，都让我走不出家乡的水巷。



捡工

□ 范方启

修船的有一个很专业的名称：捡工。

有一年冬天，一群由六七个捡工组成的修船队伍就在离我家不远的河边紧锣密鼓地做一条新船，他们做了三天，我也眼巴巴地看了三天。为了不让捡工们觉得我讨厌，我守在一旁，主动充当起了他们的小帮手。他们需要什么，只需要冲我报名称，我就会准确地递到他们的手中。

让我乐此不疲地守候的原因，其实就是捡工们带来的奇形怪状的工具。

刮刨，维修木船、刮船的专用工具。扁铁锻制，刨口加钢。其形式有：两端为反向弯曲的刨口，一为平直宽口，一为斜形窄口；也有一端弯曲、一端平直，刨口一窄一宽的。用于刮除木船表面的旧油皮、油痂、黑斑和腐蚀层。

捻凿，修造木船捻缝的专用工具。锻铁制成，上端为木柄，柄端装铁箍，下端凿口带钢。

捻锤，捻凿的专用工具。也是锻铁制成，似斧，钝口，并开有缺口或眼孔，兼作起拔旧钉铜用。

掏锯，又称尖锯。锯除小块腐烂板料的专用工具。木柄，锯片呈尖刀形。使用时，先在板料腐烂部位的纹

理两头钻若干眼，用掏锯从眼中将板料两头锯断，再用快凿将腐烂部位凿除。

送钉器，修造木船钉钉的专用工具。锻铁制成，上端为木柄，柄端装铁箍，口端呈圆坑形。钉铁钉、方钉时，将送钉器坑口套在钉帽上，锤打木柄，使钉深入钉眼内。

拔钉器，又称“千斤”，拔除木船废钉的专用工具。锻铁制成，似小撬棍，上端为燕尾形，可拔小钉；下端略起翘，左右伸出短轴，套一方形扣环，专起拔大钉。

起拔时，将扣环套住钉帽，并卡在器杆尖上，手握杆的上端向下压，废钉即可拔出。由于利用杠杆原理拔钉省力，故船工习称“千斤”。

还有丝杆夹头、扒钩、撬板器、油灰机、麻筋、麻板机、筛灰机、两脚卡等等，这些都是在做木匠的父亲那儿见识过的。当我能准确地说出这些工具的用途时，捡工们直夸我聪明，并且有人鼓动我拜老捡工为师。他们不知道的是，一个变着法子跟他们套近乎的孩子，其实不过是想见识一下他们的那些稀奇的玩意，至于将来有没有当捡工的打算，我自己最清楚。捡工是又累又脏的活儿，因为我经常看到他们把自己的脸弄得鼻子眉毛都分不清。

当捡工是要花大力气的，我看着一位瘦骨嶙峋的老捡工使出吃奶的力气咬着牙砍木头，我的心也跟着在颤动的土地一起颤动，我有些担心老捡工会不会从此元气大伤。看着年纪轻轻的小捡工在给船上桐油膏子，满脸清身都是油腻时，我下定决心将来决不做捡工了。

当新船完工了，看着漂亮光滑做工精巧的船，谁曾料到就是捡工们一双双粗糙无比的手做出来的。

好多年过去了，现在极少看到木船吧，我再也没见过捡工。



丹江放排汉

□ 刘中华

八百里丹江发源于陕西秦岭南麓，经商州、丹凤、商南三县（区）向西南而下，在崇山峻岭中呼啸奔腾，及至陕豫接壤之界，水面才开始平缓，江面渐宽，由此流经陕鄂三省交界的荆紫关境内大约三十里。

荆紫关地处秦岭余脉，山高路陡，20世纪五六十年代以前，这里陆路不畅，漕运发达，顺丹江可上达秦晋下至江汉，堪称黄金水道。荆紫关上中下三个大码头帆樯如林，外地客商云集。而沿江百姓大多买不起大船，有人常年以运输竹木、土产、药材为生，顺江放排便兴盛起来。

放排，又称放筏。彼时，荆紫关人溯丹江而上，到上游林区买得竹木，运至江边打捆，两头先以数根木杠夹住，再用野生葛藤牢牢绑紧，即成了一张小筏，再将三个筏子相连成排，排首排尾用木棍各搭一个三脚架，架上拴根长长的杉篙，篙下端入水部分钉一块长约两米有余、数十公分宽的木板，类似于大船上的木舵，名为“棹”，一个完整的排筏就搭造完毕。这样的竹木排筏，大的可重达万斤。

解缆撑篙，顺江而下。大排前行时，首尾各立一人，为首的领航人必须是熟习水路、能辨航道的老把式。一年四季航道变化无常，稍有不慎，排筏驶入沙滩沟就搁浅难动了。

陕西境内的丹江激流险滩不断，俗称“连滩”，航线复杂。每逢至此，领航人操着大嗓门高吼道，“下连滩了，注意！听我号令！”湍流滚滚，浪花飞溅，眼见大筏将撞上巨石，千钧一发之际，领航人果断发令：“扳板！扳板！”筏上人巧妙配合，筏头恰到好处地擦石而过，化险为夷。此情此景，真可谓力挽狂澜，倘若处置不当，则顷刻排散人亡。

排筏行至豫陕交界段，水流渐渐平缓，荆紫关古街遥遥在望。放排汉放下心来，吸袋烟，喝碗水，时不时再哼上几段大调曲子，很是惬意自在。再稍稍把板一推，排筏即顺江而下，直达荆紫关码头，卸下筏上所载之桐杆、龙须草、生漆、五倍子等土产药材。歇息一夜，次日继续放排至丹江下游集镇出售竹木，直至淅川埠口、李官桥等重要码头。

放排最苦是冬天，天上飘雪，江面流凌，水枯河浅，航道狭窄。放排汉经常要跳入冰凉刺骨的水中，用原始的工具扒洪，拓宽挖深水道，以便排筏通行。这种苦力活需要眼力、力气、勇气，若没有十年八年积累历练，看不准水路，是干不了的。汉子们讲义气，有难同当，若一筏困入沟汊，谁见了都会帮忙，一齐拿着木杠喊着号子苦干，哪怕平日互相有些不和，危难当头也绝不会袖手旁观，直到把排筏撬入河道方才罢休。

丹江上的放排汉仗义、机智、风趣，一身是胆无所畏惧；他们与天斗、与水斗，龙口求食，养育家人，那种胆识和魄力，见者无不为之动容、震撼。著名作家贾平凹就曾随同放排人，自丹凤顺江而下到荆紫关采风，并著文纪念。

如今交通运输发达，丹江水面已难觅放排汉魁梧的身影，但他们战天斗地的精神，将永远激励着奋发前进的荆紫关人。



体验拉纤

□ 张志松

老家地处下河，谁家门口码头上不系着一条水泥船呢？每一条水泥船除了方便在湖荡纵横进出外，挖泥、挑粪等都离不开它，在收获的季节，人们还用它运载着刚从垛上收获的时令青货，到离家几十里的地方自销。甚至还有人驶到离家一百多里外的盐城建湖县城。

都说世上三样苦，打铁、行船、磨豆腐。其实，真正的苦还不是行船，而是拉纤。我高中毕业辍学在家，适逢母亲身体不好，不能跟父亲出去行船卖青货，可父亲一个人行船让母亲有点不放心，就让我跟着。

那时候，小小的一吨半水泥船上满载着成捆的香葱和大蒜，船头搭着半圆形的篾竹棚子，里面放着马灯、被褥以及一只用铁皮做的锅灶，还有我自带的几本书。只是出发行船没多久，天公不作美，竟然刮起了五六级的大风，我和父亲吃力地划着浆，冒着湖中的恶浪，艰难地前行了一个多小时。手臂麻了，腿也站酸了，可我们还没有走出眼前的湖泊。到了正午时分，船才到了中堡公社，因为要赶时间行船，来不及生火做饭，饥肠辘辘的我们只好上岸到一家馒头店里买了几只馒头，就着店家提供的开水饱餐一顿，然后又上船继续出发了。

来到中堡公社北边，就见东边有一眼望不见尽头的大堤，西边则是大片大片的湖泊。父亲停下手中的木桨对我说，“这样行船太慢，你在船上掌舵，我在堤上拉纤。”可我不会掌舵，于是自告奋勇地去拉纤。父亲犹豫了一会儿答应了，他把船停靠在岸边，取出长长的纤绳，在桅杆的上方一头系紧，并把桅杆竖立在船上的一只圆形拱洞里。我接过纤绳，跳上岸，把纤绳斜背在肩膀上，刚才还松散的纤绳很快就绷紧起来。我试着向前迈了几步，感觉有点吃力，一步、两步、三步……我使出吃奶的劲儿，迎着狂风艰难地向前走，风不停地在我耳边呼啸，纤绳也跟着悠悠晃悠，刚才还

感觉冷飕飕的我，只觉得浑身暖和了不少，再看看后面的桅杆，就像一张弯弯的弓，发出嘎吱嘎吱的声响。

拉纤不单单靠力气，有时候也需要技巧。你必须低着头、弯着腰，减少狂风对自身的阻力，而且还不能停下来，否则，一旦停下，绷紧的纤绳反弹过去，会把你拉退几步，弄不好还会掉到湖里。很快，我的双腿就像灌了铅似的，每抬起一只脚，都显得吃力，而肩膀上的纤绳也勒得生疼。我咬着牙，一步一步匍匐着艰难前行。没多久，我喘不上气来，好像有一只大手死死地勒住了我的脖子，我努力地挣扎着，每走一步，就跟着摇晃一下，掌舵的父亲在船上看出我的异样，连忙把船停靠在岸边，跳上岸，朝我奔来。

我一下子瘫倒在地上，大口大口地喘着气，父亲见我脸色苍白，难过地自责不已。等我缓过神来，父亲说什么也不让我再拉纤了，但经不住我的苦苦哀求，父亲含泪答应了。

傍晚，风突然小了，我拉纤不再那么吃力了，但前边大堤上的杂树也越来越多，我必须不停地绕着杂树，到了一个转弯的地方，眼前突然出现了不少水泥砌成的小山包，我凑近一看，吓了一跳，妈呀！这里竟是一片墓地。天快黑了，我的心扑通扑通地狂跳，为了不让父亲担心，我硬着头皮往前走，没走几步，不知道踩到了什么东西，我脚下突然一滑，随即，有一只火红色的东西突然从草丛里窜了出来，嗖的一下，又不见了踪影。我顿时吓坏了，不敢继续往前。父亲在船上远远地看到了，笑着把船停靠过来。我跳上船，心有余悸地说出了刚才的经过。父亲笑着拍拍我的肩膀安慰我，说那十有八九是只黄鼠狼。

过了乱坟地，天色越来越黑了，不方便拉纤，我便和父亲一起行船，终于在晚上九点多到达了目的地。临睡前，我才发现背部除了勒出深深的几道血痕外，脚下还起了好几个大血泡，疼得我整晚睡不着。



黄河滩上皮筏子

□ 徐爱清

黄河皮筏子是中国黄河地区特有的一种皮船。它是用牛羊皮制成。用羊皮制成的是羊皮筏子，用牛皮制成的就是牛皮筏子了。

黄河皮筏子制作方法是，先要制皮囊。首先要剥皮，杀牛羊宰后，去头，去后腿，将其倒挂起来，从臀部剥皮，最后剥至颈部，牛羊皮被圈固剥下就可以鞣皮了，把它变成“熟皮子”。

鞣皮的方法是：把带毛的皮囊浸泡在水里，待其发酵，取出晾干，用刀将毛刮净，再把皮囊翻过来。然后脚踩蹂躏，使其变软。之后在皮囊内注入适量清油、盐、水，使柔韧，可防腐。再用细麻线将颈部、臀部、一只前肢扎死，从另一只前肢充气，用活扣扎紧。羊皮囊由筏客口吹充气，牛皮囊特大，需气量甚巨，所以是用“火皮胎”充气。火皮胎实际上是个便携式风箱。

羊皮筏子一般用13只皮囊组成。先制框架，一般用柳树小椽，框架制成后，然后用牛皮绳捆绑皮囊，两头各绑4只，中间绑5只，羊皮筏子就制成了。筏子用的柴是木头砍削而成，长216厘米。

羊皮筏子，由一人操纵，短途运输，运送蔬菜瓜果。黄河段上进行长途运输的则用大羊皮或牛皮筏子。一般用大木椽6根，小木椽40根组成框架，再将皮囊捆绑起来。最大的羊皮筏子，捆绑600个羊皮囊，最大的牛皮筏子要捆绑120个牛皮囊，均设置6把桨，筏前筏后各3把，筏长约22至25米，宽7米多，载重量二三十吨。

牛皮筏子在西藏较多见，那儿不仅有冰川、雪山、河流、湖泊也星罗棋布，几十里一小河，几百里一湖泊，纵横交错。藏族人民用牛皮筏子作工具横渡这些河流。

牛皮筏子一般只有30公斤重，一个人背上就可以走，不用时竖起来支撑在地还可以遮挡阳光。船工可随时搬来搬去，船随人行，遇水撑舟，上路背在肩上，十分方便。它吃水浅，牛皮入水，一经泡浸便发软，有弹性，即使在激流中碰到暗礁，也问题不大。

为什么当地人会想到用牛皮来做筏子呢？西藏老学者张鹰分析道：“这是和西藏当地人生活的地区特征来决定的。比如在林芝地区，小船其实都还是木头的做的，因为那个地方森林资源丰富。可是除了林芝之外，西藏的其他地方树木少，牛羊多，他们于是就地取材，因地制宜，将牛皮缝制起来做筏。而且在造船中要用到的牛皮、牛皮绳、羊毛油和少许的木头都是自己产的，无须花钱去买，节约了经济成本。”

黄河上游的青海，甘肃部分地区的草原，畜牧业繁荣，所产皮毛为中下游地区制革和纺织工业的原料供应地，但由于陆路交通不畅、而廉价的黄河水运便应运而生。兰州的皮筏所运货物多为皮毛、油料、木材、粮食到兰州，或经兰州至宁夏、包头等地；兰州的瓜果、水烟、药材、大豆、调料也是主要货物。在1932年商业性运输达到鼎盛时期，皮筏多达120余只。

抗日战争时期，皮筏子运输重点转到军用品方面。抗战胜利后再转回商品运输。20世纪50年代，皮筏运输曾一度发展繁荣，多次承担大型机件的运输任务。

1954年至1956年，包兰铁路修建及宁夏石嘴山煤矿建设中，由天兰路运至兰州中转的采矿选矿机械、推土机及部分钢轨、钢材等，均由兰州皮筏子承运。皮筏子在经济建设中发挥了很大作用。到1958年包兰铁路通车后，皮筏子的大规模长途运输就由铁路和公路完全取而代之了。

