

弄潮记事

弄潮儿的典故出自明代田汝衡的《西湖游览志》：“浙江之人，好踏浪翻波，名曰弄潮版。”弄潮儿说的就是在湖水中搏击、嬉戏的年轻人，也指驾驶船只的人。现在多用来说喻敢于在风险中拼搏的人。如今水上交通工具发达，很多人把弄潮当作时髦的事儿，可只有真正在水上搏过命的人才知道其中的危险。现在生产力提高了，江河湖海人们都可以征服，这句俗语也就不适用了。

渔民生涯的而立记忆

□ 林上军

曾经，这里是这座岛城最热闹的地方，因为这里坐落着一家大型海洋渔业公司，确切说是央企在岛城的分公司。

1988年秋，我和部分读海洋捕捞中专的同学被分配到这家大企业。我们虽然都是干部编制，然而在这家超万名员工的大企业里，干部编制不算什么，因为捕鱼的大学生也是捞起一大把。

我背上被子，闻着浓浓的鱼腥味，钻进腥味更浓的船舱，开始渔捞生涯。

在未读捕捞专业前，我对于海上生活充满遐想：乘着摇篮式的渔船，驰骋于祖国的万里海疆，唱着《军港之夜》，看海鸥飞翔，乘风破浪，为祖国海洋捕捞事业作出我们应有的贡献。

但现实把理想击得粉碎。第一次实习，我10天没吃进饭。刚上船工作，因为躲缆头，没站稳，摔倒在甲板上，昏迷两个多小时。冰天雪地，船员得在颠簸不停的船上，夜以继日干活，三天三夜不睡觉也是有的。在船上，才发觉生命竟是如此不堪一击。

渔场上，每年总有渔民被大海吞没。每次出海，就经受一次生命的洗礼。

那时候，带鱼、大小黄鱼、墨鱼等四大经济鱼类数量已经很少，原先被捕鱼人当垃圾的马面鱼成为捕捞主要对象。渔业产量依然保持稳中有升。

渔获物像小山一样高，渔网的窟窿，永远补不完。船上实行24小时轮班制，每个船员每日要轮值2个

小时，晚上值班的时候，船四周只有一些亮着灯的船只，海面除了浪花、波面、星星和月亮，啥都看不到。

半夜，起网的铃声响了，酣睡的船员们一骨碌起床，像打仗的战士精神抖擞，当渔民需要有坚强的体魄，好在那时年轻，我体质还算可以。但船上的生活总是那么飘忽不定，周遭永远是在晃、在动、在撞，让人恶心、呕吐、难受。当然期间也不乏丰收的喜悦和穿越异国海域带来的陌生感、新鲜感。

船上的海鲜每餐都有，而且不止一种，实在太鲜；可蔬菜总是那么少，且不怎么新鲜。

难得回港，船员们首先要忙于



充冰、加油，动作稍慢一点，责骂声就来了。当然，船长们大都时候还是比较慈祥的，他们有时还开开玩笑，说给我介绍个对象什么的。

每次回港，如果不马上出航，我就住到船员招待所，免费住，食堂就在楼下。食堂当然也有很多海鲜，但我一样也不想碰，船上吃怕了。

我在那里工作的几年正是这家企业最辉煌的时期，当时这家大型企业内有水产品加工厂、绳网厂、渔轮修造厂、制冰厂，还有医院、学校、幼儿园、电影院等设施，企业内办有报纸，后来还有了电视台。

当时企业的利润主要来自马面鱼做的鱼制品，那时市场上这类熟食鱼制品很少，且是即食式方便食品，在市场上风靡一时。因为利润丰厚，1989年这家企业还连升了三级工资。后来，随着海洋渔业资源的持续衰退，渔业公司的效益也一年不如一年，从管理层到工人，走了一批又一批，现在的员工只剩下两千多人。毕竟是央企，有强有力的支撑，再加上兼带其它产业，效益还不错，日子尚过得去。

离开这家企业刚好30个年头了，作为我参加工作后的第一家单位，这里有我人生的历练，让我深切体会到了什么是大海，什么是渔民的生活，什么是海上风险……几十年来，我也目睹了一家大型企业的起落。30年过去了，它依然姓“渔”，以水产品、鱼制品为主要营生，经历了产权资本的一些运作，虽不再有昔日的风光，但仍然凸显着顽强的生命力，依靠大海，它似乎永远保持着股生生不息的动能。

老站长的回忆

□ 姚毅

我的老友吴荣生是扬中兴隆日新人，今年68岁，身体硬朗。他是扬中东新港码头的最后一任站长，说起东新港码头的旧事，他的话匣子就关不住了。

扬中东新港码头正式全称为：高港港务管理局东新港港务站，属长江航道运管理局上海分局下面的高港港务管理局管理。

吴荣生1981年从长江航运管理局武汉分局调回老家任站长的。他给我讲述了东新港码头的一段历史——东新港码头形成于清朝，当时扬中一带的人到上海滩去做生意都是坐帆船来往，航班还不是每天都有，到清朝末年就有上海从英国购买的小火轮通航了。后来码头逐渐繁华起来，1976年前，客货都是由交通局的划船（又叫“小划子”）接驳到大轮上。但遇到六级以上的东北风，小划船不好划了，大轮也不能靠泊扬中了。

后来这里造了码头，1976年建站，这里就热闹起来，那时东新港码头繁华到什么程度呢？吴荣生自豪地告诉我，那时连泰兴的、盐城的、兴化的客人也都从扬中东新港码头上船去上海的。因为其他地方上不了。泰兴贩鸡子和鸡蛋的船票也是有限的，苏北其他码头客往往不上船。当时交通不便，赶船的人再回家路又远，码头又无住宿，只好与船长说好话，只要能上了船，哪怕蹲地板，蹲走廊，只要能到达上海，就满足了……

关于轮船的那些往事吴荣生还记忆犹新。就船的

编号而言当时就有几次变化，有“新字号”系列的轮船，如新中号、新苏号、新达号等，还有“江申”号系列，后来是“东方红号”系列轮船，舱位达1500吨，船体分为四层，水面上三层，水下面一层，整个东方红号最大载客量达1500人。

当时船票分为五个等级，五等舱是坐票，四等是普通卧铺票，没有三等舱，二等舱级别最高，整个船上只有4个铺位，当时要到达国家十三级高干才能坐到二等舱；记得当时普通坐票是2元2角钱一张，四等舱卧铺票是2元6角钱一张。

那时公路运输还不发达，没有专门去上海的长途客车。扬中东新港码头是扬中到上海的唯一水上通道，东新港码头当时只是专门一个客运码头，没有货运码头，但那时扬中的生产工业产品很多也都是通过上海大轮发往外地的。那时的航线是这样的：上海大达码头（忙时停靠十六铺码头）——江阴码头——靖江的四墩子码头——靖江七圩港码头——泰州过船港码头——扬中东新港码头——泰兴高港码头，后来还延伸到扬州港。扬中的竹编器具很有名气，有的人去上海就会随身携带竹篮当礼品去上海送人，还有扬中的刀鱼、螃蟹、鸡、鸡蛋、糯米粉也都是扬中人去经常随身携带的土特产。柳编、柳器当时从东新港码头发往上海的最多。

随着公路、铁路、和航空交通的发达，水运因为速度慢，跟不上快节奏的生活方式，坐船的人逐渐变少，东新港码头于1999年5月19日停航并撤销，吴荣生则一直留守到2005年。



树桅扯篷行大船

□ 徐怀康

我老家在绿草荡边上，弄船是祖传老行当。从我记事起，不是见父母用竹篙撑船、用木棹划船，就是见他们用橹摇船、上岸拉纤，也常见他们树桅扯篷，乘风破浪行大船。随着我逐渐长大，也投入拉拉纤、摇橹、撑船或树桅扯篷弄船中。

家船上大桅是杉木，十二三米长，大头直径有三十多公分，是方型，小头有十一二公分，是圆型，笔直光滑，桐油抹过。篷的高度比桅杆短一米多，宽四米多，每隔半米有根小孩小脖子粗的竹杆，用布扣和篷相联，每根篷杆靠桅的这头有一根麻绳套住桅杆，另一头有根麻绳和总绳相联，以便掌舵人调篷、收篷、放篷。当桅大头被我们和父亲弄进桅舱，父亲继续脚踏桅大头，手拉麻绳时，我们则连忙跑到船头双手用力拉一根一头扣在桅梢上的拉绳，和父亲一起用力，桅就进了桅舱桅夹中。桅夹是两块很厚实的木板，高度在一米六上下，站立在桅舱和舱连接处，桅与桅夹有铁拴相串联，有活动空间。

帆，在这带弄大船人当中，叫做篷。桅树起后，父亲开始整理扯篷的绳索，一根大姆指粗的麻绳，一头扣在篷的第一根篷（此根篷竹较粗）竹上，通过桅梢上滑轮挂下来，有桅双倍长，父亲时常把另一头扣在桅夹的一个铁圈上。绳索理顺后，我们跟着父亲拉绳把篷扯起来，一把接着一把，父亲身高在上面拉，我们在他下面拉，拉一把屁股都坐到舱板上，父亲抓住绳，我们站起来再拉。此时，母亲在舵舱处随着篷被扯起，不断地理绳、放绳、掌着舵，当篷扯到一小半时，就被风刮开驱动而行，随着篷被我们越扯越高，行船的速度也越来越快，那真是乘风破浪，浪花四溅。依据风力大小，空船重船，确定是扯满篷，还是扯半篷。

桅树好，篷扯起，船乘风而行，父亲从母亲手中接过舵棒拿舵，根据风力大小、拐弯过汉调控收篷放篷，调左调右，有时他还哼上几段淮剧小调。风鼓满篷，那时候好多河上没有桥和电网，一次树桅扯篷船能行好远好远。

父亲的小船

□ 许如亮

父亲年轻时出海捕过鱼。我们村靠海，沿射阳河向下五十多里就进入黄海了。靠河吃河，靠海吃海。生产队集体建了两条大木船，组成了一支捕捞队，十天半月出海一次，常常是满载而归，我们那个生产队常被公社表彰为海洋捕捞先进集体。

父亲在集体捕捞队干得久了，摸到很多捕捞经验，当上了船老大，带着大伙风里来浪里去，在海上打拼了好多年，终于有一年，渔船的木质腐烂了，不能出海了，渔民们都上了岸。

父亲虽然上了岸，但对大海却一往情深。父亲提到大海，父亲总有讲不完的故事，印象最深的是父亲有一年捕到一头海猪，那不是下网捕到的，而是一次偶遇。

那天中午，同伴们正在船上休息，父亲从船窗里看到不远处海水里有

一个黑影在晃动，父亲把同伴们都叫起来，仔细观看，象猪象羊又象牛，大伙都不知道是什么，以为是什么怪物，想起船离开。胆大的父亲扛起船上的一条桨，悄悄的走过去，一桨砸下去，那怪物浮出了水面，原来是一只搁浅的海猪。弄到船上后，大伙吓了一跳，这哪是鱼？分明是一头刮了毛的野猪。后来父亲才知道这是一头生活在海洋里的猪仔鱼。

父亲对海的眷恋更是源自于大海有取之不尽的资源，那是全家人赖以生存的源泉。父亲从海上回来后，悄悄地刨掉屋后几棵不知长了多少年的老槐树，请来邻村的一个木匠师傅帮忙，拉锯，打眼，刨光，忙活了大半个月，硬是建造了一条小渔船。

父亲有了自己的小渔船后，常常以河为路，以船为家，农闲的时候，划着小

船独自漂泊在射阳河十里八乡的水面上，风雨无阻，披星戴月，撒下去渔网，收获着希望。

过几年，父亲就要请人把小船拖到岸上，晒上几天，然后用砂纸把船板里外擦个遍，每条船缝都要用石灰粉和豆油做成的一种材料粘上，确认船缝滴水不漏后，再买来几桶老铜油漆上两三遍。修船的时候，我们做的事就多了，最费事的就是用石臼和木杵打造粘船缝用的石灰料，一臼石灰料至少要打造大半天。父亲在前面往石臼里拌料，我们在后面用脚踏木杵，一石臼打下来，往往是腰酸腿疼，汗流夹背，一条船至少要打十几臼石灰料。

后来，父亲年纪大了，再也划不动桨，就再没下河打过渔。村里有人要把父亲的小船买去，父亲不同意，就一直扣在屋后小河边。父亲常常站在岸上，静静地凝望着……



悦见

劳动号子是人类最早的劳动歌声，它伴随着体力劳动，“出生”在生产劳动的过程中，是真正的“人民之歌”。无论是《诗经》中“坎坎伐檀兮，真之河之干兮，河水清且涟漪”的伐木工人的声音，还是“一根纤绳九丈三，父子代代肩上拴”的川江号子；无论是“咱爷们使齐那劲哩，使劲那来打夯”即兴而起的《夯歌》；还是“乌苏里江来长又长，蓝蓝的江水起波浪”那富有浪漫气息的《乌苏里船歌》等，都真实而生动的记录着劳动者们最真实的精神面貌，也成为我们中华文明的一个极富韵味的载体。

铿锵有力的旋律、粗犷豪迈的呼喊，每当一曲曲《劳动号子》在耳畔响起时，我们的眼前仿佛能看到一个个火热的劳动场景，能找寻到昔日那一段段激情燃烧的岁月吧。遗憾的是，随着时代的变迁和科学技术的日益发达，工业化进程在逐步加快，人们依靠体力进行集体劳动的场景越来越少，传唱数千年的劳动号子也在这个时代逐渐渐行渐远，而那些简单朴素的号子，被智慧的劳动人民加以美化的歌谣也渐渐成为了文化遗产。

幸还是不幸？在弘扬优秀传统文化成为时代重任，在文化自信成为一个高频词汇的当下，拯救那些令人荡气回肠的劳动号子当然也是文化理念重构的一个支点。广东卫视曾推出的大型原创音乐文化节目《劳动号子》以劳动号子为素材，唱响大江南北的劳动金曲，歌颂劳动之美，引领全民“找号子、唱号子、传号子”的新时代文化潮流，让正在远去的号子音乐，以一种全新的形式重新回到公众的视野，更吸引了众多青年人的目光，呼应了新时代“劳动美”的诉求。

劳动号子是劳动者的颂歌，不会在历史的风雨中磨灭，而是有一种历史的穿透感。如何让劳动号子时代大潮流中吸引更多民众的关注和传诵，需要一种现代性的转化，需要让劳动号子“潮起来”。大型原创音乐文化节目《劳动号子》的打造就可圈可点，在节目立意、创新角度和全新演绎推广方式上都嵌入了时代特色，让传统艺术迸发出时代火花。

节目深挖劳动号子的多样性和可变化性，让传统、单调的劳动号子，在“时代号子”们的演绎下重新焕发发生机，成为一种常唱常新的音乐形式。比如：女高音歌唱家陈思思在《小扁担三尺三》的舞台上和舞蹈演员一同挑起扁担，还原了劳动妇女奔走于田间野外的欢快景象，唯美的画面，嘹亮的花腔女高音让单调的号子变得美轮美奂……正是在编排上的守正创新，才赋予劳动号子以新的使命，这是其一。

其次，《劳动号子》在演绎传播方式上同样实现了创新。节目邀请的6位实力歌手涵盖不同流派唱法和不同年龄段受众喜爱的歌手，还邀请20位观众耳熟能详的优质歌手担任飞行嘉宾；首创“一呼百应”“流行音乐混编”等方式演绎劳动号子；《劳动号子》在表述方式上，结合了微纪录片片和综艺演绎的两大特点，从号子的人、史、景方面代入，更符合人们的认知规律。

第三，一个节目要让更多的群体知道，传播方式尤为重要。《劳动号子》在这一方面也紧扣时代潮流，在年轻人热爱的网络社交平台上解锁全新玩法，并联合抖音平台开展“劳动号子让你红”活动，还联手全民K歌平台举办“唱出劳动范儿”活动，无疑都提高了观众的参与感和互动体验。

《劳动号子》让那一首首歌谣在现代性转化中传承，让正在远去的文化遗产以一种全新的形式重回今人的视野，并受到许多青年人的推崇，这也正是在传承和创新中坚定文化自信的重要源泉。

□ 樊树林