

百年岑氏偏恋海 三代传人只爱船

——沈家门岑氏四代匠人传承百年手工造船工艺纪实



口述

千百年来,舟山出过一代又一代修造船船的能工巧匠,沈家门岑氏木船作坊便是其中的代表。

1900年,一个名叫岑明锡的造船匠人在平阳浦开了一家作坊,作坊以打造小型木帆船渔船为主。到了1915年,第二代传人岑阿友,开始建造大中型木帆船。1953年是舟山木帆船修造业鼎盛时期,第三代传人岑全富抓住机遇,扩大生产规模,开始成批打造各类木帆船。1973年,岑国和中学毕业后,成为作坊的第四代造船人。

岑国和情系木船,40多年钻研传统木船制造技艺,巧夺天工堪称当代鲁班;他承继祖业,几十年复兴民间非遗手工精华,呕心沥血只为传承海洋文化;他始终以弘扬中华舟船文化为己任,不断开拓创新,让普陀传统木帆船驶向世界,体现了手工技艺的艺术价值所在。他被评为第四批国家级非物质文化遗产名录项目代表性传承人、国家级杰出人才。

岑氏三代传承古代传统造船技艺

舟山群岛有1390座岛屿,出门坐船,船舶是岛民出行主要交通工具;渔民捕鱼离不开渔船,船舶成为渔民捕鱼生产工具。因此,木船是古代海岛百姓生活、出行和劳作的重要工具。随着历史的发展,木船的用途逐步由渔用、摆渡、捕捞拓展到交通、商业、邮运等领域。在长期的生活、生产实践过程中,形成了独特的木船制造技艺,一直流传至今。

普陀区面临东海,渔业生产发达。千百年来,岛上产生了无数修造船船的能工巧匠,阿拉沈家门岑氏木船作坊便是其中的代表。

1900年,我的曾祖父岑明锡,是一位出名的造船匠人,在家门口海边开了一家作坊,作坊以打造小型木帆船渔船为主。由于技术超群、信用度高,所以很多船主请他打造。我的祖父岑阿友,小时候常帮作坊送饭,每天看着师傅打造新船、修理旧船,有时也向师傅请教造船技术。有一天,我祖父发现一个秘密——新船造好后,后舱底部还有意留着一个洞,便不解地问:“师傅,新船造好后,为什么还留着这个洞?”师傅笑哈哈地回答:“这与造新屋为什么最后上梁道理一样,阿拉大木师傅也有自己的杀手锏。”

勤快、懂事、好问的少年博得师傅们好评。我的曾祖父认为祖父是造船工匠的“好料”,便有意将造船技术传授给他。

到了1915年,岑氏第二代传人、我的祖父岑阿友接班,在芦花浦中堍村建有固定作坊基地,开始建造中型木帆船,努力为渔业服务。由他打造的大捕船、大对船吃水浅、浮力大、载重量多,且古朴大方、轻盈灵巧、坚固耐用,深受船东或船主的喜爱。

“东方红,太阳升,中国出了一个毛泽东……”1953年是舟山木帆船修造业鼎盛时期,因为政府发放生产贷款,扶持渔民出海捕鱼;县委组织工作组进驻渔区开展渔区民主改革,激发渔民生产积极性。于是,阿拉普陀广大渔民造新船、修旧船,积极投入近海捕捞。

鉴于渔业发展大好形势,岑氏第三代传人、我的父亲岑全富抓住这个难得机遇,扩大生产规模,开始成批打造各类渔用木帆船。

口述:岑国和
整理:翁益昌
采访时间:2020年2月29日
采访地点:浙江岑家木船文化发展有限公司

人物简介:舟山市普陀区首位国家级代表性传承人岑国和,传承祖业,40年如一日,投身木船制作行业,是沈家门岑氏木船作坊第四代传人,现任浙江岑家木船文化发展有限公司董事长。

岑国和1956年1月出生在造船世家,家住沈家门平阳浦。17岁中学毕业跟随父亲学艺,2004年正式注册成立传统木船制造工厂——舟山市普陀岑氏木船作坊,带领员工精心打造一批享誉海内外的大中型仿古木船,有的船模还被美国、日本、新加坡等国家博物馆永久收藏。2012年,岑国和被评为国家级非遗代表性传承人,2018年又获得浙江省十大匠心“年度匠心人物”奖,同年4月受邀前往阿联酋,参加国王亲授的“最佳国际文化遗产实践者”颁奖典礼。2019年1月,岑国和被评为“国家级杰出人才”。

他40年如一日跟传统木船制造不离不弃,为传承中国古代传统造船技艺作出不懈努力。

第四代岑氏兄弟借助舟山渔业发展办船厂

我生于1956年,从小去造船工场,给阿爹送饭。我阿爹以作坊为家,辛勤劳作,养家糊口,我耳濡目染阿爹造船全程,暗下决心跟着阿爹学手艺。

“种地老信万万年,百作手艺不落灯。”我阿爹对我说,打造新船先放龙骨,这是打造新船基础,也可以叫底盘。龙骨头尾二头向上翘,船头部镶斗颈,船尾部分摆上椭圆形船尾,中间放隔板,隔板与隔板之间距离按船舶吨位而定,形成船舱,阿拉称水密隔舱。

阿爹一边作业,一边解释:木帆船肋骨固定后,依次上两边船板和玉肋,新船两旁各有三条玉肋,最上面也就是最大那条称大肋。上玉肋既是关键部位又是重要环节,也是最危险的活,需要师父亲自把作。

在现场,我看到玉肋像“U”字形,两头翘起。但木料是直的,如何把直的木料加工成弯弯的肋骨呢?我阿爹经过反复试验,终于想出一个两根树木拼接的办法——也就是,在树木拼接处,画上接头,拼接处内部两头各做一个榫头,用卡子榫卯上去,对于这道工序,好多师傅不懂所以没做,有的虽懂,因偷懒而不做。两根树木拼接后,在拼接处钉上穿透整块玉肋的三四枚长钉。



上玉肋先从中间固定,用铁钉钉牢,再到两头,越到头部或尾部越难上,而且越危险,需用绳索一寸一寸往后绞,边绞边钉铁钉。上完三根玉肋,船形基本形成。

我中学毕业后,17岁便跟着阿爹正式学起了造船这门手艺。从学习木匠开始,到熟练掌握47道工序之多的整套造船工艺,我花了3年多时间。

看一个造船工匠技术高低,还在于看他能不能安装桅杆和舵的制作。我在

实践中,懂得打造一艘木帆船关键还在于安装桅杆和舵杆制作。因为舵是用来掌握方向的。所以制作舵杆一般用上等进口木,如马来西亚坤甸木。舵杆上粗下细,形成一定收分。桅杆要直,树起来之后,不能前俯后仰,不偏不倚,这样才能顺风得利。

“实践出真知。”我21岁时投身造船行业,成为岑氏造船世家第四代有文化有手艺的传人。

借助舟山渔业的发展,我于1980年

转型升级打磨仿古帆船精缩版

沈家门面临东海,渔业生产发达。遗憾的是到上世纪90年代,随着近洋水产资源的衰退,发展远洋捕捞势在必行。由此木帆船适应不了远洋捕捞,渔民纷纷打造铁壳渔轮奔赴远洋,钢质渔船日益得到普及推广,木帆船渐渐被机械化船只所代替,海上的木帆船已难觅踪迹。由此,木帆船制造行业遭受巨大的冲击。

在此形势下,传统木船手工作坊不断萎缩,木船制作工艺也随之而逐渐流失,沈家门渔港一带的传统船厂、作坊,面临倒闭和转型。

我眼看着自己造的木帆船船被钢制渔船替代,同行相继离去,内心隐隐作痛。为了生计所需,我不忍心丢弃祖上传下来的的整套造船工艺和自己掌握的47道工序,即使亏本也苦苦坚持,寻找生存出路势在必行。于是,我就把发展重

心押在文化艺术上,传承、保护和进一步发展木船制造技艺成为当务之急。

“山重水复疑无路,柳暗花明又一村。”1998年,我重来重振祖业的机会——一位名叫托马斯的德国人,经多方打听,找到我,要我替他打造一艘欧式仿古单桅帆船,我如获至宝。

虽然第一次打造外国帆船,要求很高,业务疏,但我宁肯少赚钱或不赚钱,也不偷工减料,严格按图纸施工;宁肯延误工期,也不压缩用工,更不减少把作师傅,严格按图纸施工。我坚信只要认真对待,一定能造出令外国人满意的帆船。

船主托马斯也是认真负责的人,他不但自己现场监督,还亲自采购不锈钢螺丝、螺帽等材料。由于双方配合默契,这艘长10米、宽4.2米、高2.8米、总吨位35吨的德国游轮,精心打造完成,总

造价52万元人民币。由于这艘游轮用国内高级木材建造,符合国际CAROL号木帆船的帆船标准。经过试航,托马斯对我评价相当高。

游轮交付后,将运往德国,供游客海上游玩。

2002年,我们兄弟俩又承接了复原“绿眉毛”的业务。

仿古“绿眉毛”号,长31米,宽6.8米,吃水深2.2米,排水量230吨;采用古老的木制舵,舵长11米,宽2.3米;有三桅五帆,其中主桅高24.5米,主帆三面,使用风力航速最高可达每小时9海里。舟山“绿眉毛”号传统帆船,船首形似鸟嘴,简称鸟船,因船头眼上方有条



绿色眉而得名。“绿眉毛”号下水后,引起轰动,因为它是舟山乃至全国第一艘有航海能力和资质的仿古木帆船,也是岑氏作坊第一件代表作。

2003年8月,“绿眉毛”号进行舟山群岛环海试航;2004年4月29日,它由朱家尖蜈蚣码头起航对南京、江苏太仓和福建长乐作“重访郑和三港”航行。2005年3月7日,它在舟山沈家门港口举行“扬帆中华”起航仪式,起锚前往青岛、宁波、温州,还去过泉州、厦门、深圳、广州、香港、澳门和三亚等地。值得骄傲的是还去过韩国交流。

开拓创新让普陀传统木帆船驶向世界

岑氏木船作坊不但继承了中国古代传统的造船技艺,而且在帆船的设计、制作上也颇有特色,

岑氏打造的木帆船数量品种都很可观,主要有仿古大型木帆船、渔船、仿古船等系列。其制作工艺主要包括设计、放样、放龙筋、制配底壳等16个环节,造船使用的工具如龙锯、拉链锯、长短锤等都十分独特。岑氏木船作坊打造的帆船除航行速度快、安全性能好之外,还具有很高的艺术价值,它美观的造型和精美的装饰往往会给人留下深刻的印象。

2016年11月,我自置厂房面积4000多平方米,注册资金1000万元,又创办的一家传统木船制造的工厂——浙江岑家木船文化发展有限公司,是原

“舟山市普陀岑氏木船作坊”的升级版,精心打造了一批享誉海内外の中、大型仿古船。有国内最大的仿宋(船长31米)木帆船“绿眉毛”号、仿唐“鉴真”号、普陀山的(船长43米)“不肯去观音”号以及参与奥运火炬北京通河段接的(船长29米)“安福舫”仿清皇家古游船、收藏于上海市中国航海博物馆的(船长31米)“仿明福船”、展示在西安市广场上的仿隋唐(船长15米)“道隋使”号、英国客户(船长31米)“开角花屁股”、昆明古滇王国的31艘(船长6米)手划船、开封万岁山旅游景点的61米“神舟号”景观船、杭州梅城元宝船、无锡灵山手划船等海上航行木帆船和旅游景点的木质帆船。我还精心制作了好多中华古船的船模,被美国、日本、新加坡等多个国

家的博物馆永久收藏!

随着国内外信誉增加,就形成古帆船产、研、科、教于一体的产业链——“国和木船技艺馆”已于2017年6月底完工。该馆占地面积400多平方米,一楼为大型实船船模展示,二楼公司业绩和造船工艺的展示,三楼是学生研学基地(体验船模拼装教室),整个技艺馆结合现场造船车间造船场景(或制作仿古船模制作场景),让来舟山旅游的游客、研学团队近距离的感受舟山的船文化,并使之得到传承和发扬,真正把海洋文化与海洋经济建设结合起来。

目前,我通过开发一些木船衍生品和扩建“海上丝绸博物馆——百船厅”,把公司打造成首家具有舟船文化和旅游文化相结合的海洋特色研学基地。

2018年4月22日,我被评为世界非物质文化遗产保护(传统木船制作技艺)实践奖。受邀前去阿联酋,参加沙迦国王亲授的“最佳国际文化遗产实践奖”颁奖典礼。我兴奋地从阿联酋沙迦国王手中接过获奖证书。我也代表舟山向阿联酋沙迦国王赠送了郑和宝船模型,向阿联酋遗产沙迦研究院主席赠送了“绿眉毛”船模。

目前,岑氏木船的订单包括大型仿古帆船、运河仿古漕船以及欧式木质运动帆船等多种类型,既实现了企业良好经济效益,也让古船制造手艺这项非物质文化遗产得到了良好继承。如何让普陀传统木帆船驶向世界?对我来说既是动力,又是压力。我将继续不忘初心,传承祖业,弘扬传统,开拓创新,让普陀传统木帆船驶向更远。