

# 帆船时代潭门船长文化研究

冯建章

(三亚学院 艺术学院, 海南 三亚 572022)

**[摘要]** 海南渔民,特别是琼海潭门渔民,在帆船时代发现、命名、开发、利用南海诸岛,对中国南海“历史性权利”的申诉,具有极为根本性的意义。对潭门帆船时代船长的素养、制度以及其在航海中的作用进行研究,不但可以说服那些对帆船时代中国渔民到达西沙、中沙、南沙与划定 U 形线质疑的“善良国人”,一定程度上强化了中国南海主权诉求,而且有助于丰富中国的海洋文化。

**[关键词]** 潭门;帆船时代;船长文化

**[中图分类号]** G 122

**[文献标识码]** A

**[文章编号]** 1008-889X (2019) 02-0043-05

中国的南海主权诉求,离不开国际法的有关规定、国家权力的历史存在,更离不开南海历代渔民对南海的发现、命名、开发、管理与利用等。而在以帆船为主的时代<sup>①</sup>,海南渔民之所以能够到达西沙、中沙,特别是南沙,除去造船技术、罗盘针的应用外,还离不开生活在南海周边的中国渔民,特别是那些优秀船长精湛的航海技术。正是有了他们对航海技术的掌握与利用,航海经验的积累,中国海南渔民才有了到达三沙的可能,也才有了中国历代政府对三沙的管理、1946 年民国政府南海海疆 U 形线或十一段线的划定,以及中国政府 1970 年代以来的南海主权诉求。

对于三沙的主权诉求,尤其以琼海潭门渔民对三沙的开发为依据,因为他们是开发三沙的主要力量,“现存的 24 种更路簿的抄录或收藏人多数是琼海市潭门镇人”。<sup>[1]</sup>郑庆杨认为:“当年确定‘九段线’的真正依据就是潭门渔民的传统渔场的捕捞范围划定。”<sup>[2]</sup><sup>13</sup>特别是其中的船长贡献最大,“在上世纪二三十年代,潭门湾造大

船航往西南沙群岛渔船约有 20 艘,有赵仕杰船、彭正楷船、郁德琪船、苏德柳船、苏德枫船、王国昌船、王国宣船、何世德船、王国茂船、吴多俊船、何世运船、黄兆及船、潘先校船、李蟠业船、郁玉清船、李根深船、徐开茂船、符功壹船、周德华船、麦兴桂船”。<sup>[3]</sup>在这之前,潭门的渔船与船长已经不可考,数量当不在少数。在南海周边沿岸有“五里不同鱼,十里不同风”的说法,由于潭门港口优势——郑庆杨如此描述到“潭门沿海的地理环境得天独厚。从潭门港到龙湾港这段大约七公里的海岸线,在距岸五公里左右与这段海岸线几乎平行处,从海底突起一条珊瑚礁盘带。礁盘带在大退潮时露出海面或即将露出海面。这条带状的珊瑚礁盘,把深洋推来的大浪挡在外面。潭门附近的这片海域潭门人叫做‘浅海’,”<sup>[2]</sup><sup>180</sup>以及“东北风”“西南风”和海流对帆船的作用<sup>②</sup>,再加上背靠海南、广东与香港广大“渔获”市场,潭门渔民既有远航三沙的能力,又有内在的生存压力和“发财”的

**[收稿日期]** 2018-06-01

**[基金项目]** 国家社会科学基金项目(17XSH004)

**[作者简介]** 冯建章(1971—),男,河南林州人,副教授,博士,主要从事艺术文化学研究。

① 在潭门,渔船经过了 1950 年之前的帆船时代,一般吨位为 20/30;1950 年代至 1990 年代之间的机帆混用时代;1990 年代至今的轮机时代。

② 周伟民、唐玲玲夫妇曾经对潭门的季风和海流进行过描述,“冬季刮得是东北风,海流由东北流向西南;夏季则吹西南季风,海流得流向也就相反,由西南流向东北。在以风为动力得帆船时代,东北季风和海流将这些渔港得渔民带到三沙,西南季风和海流又将他们带回渔港”。参见《南海更路簿:中国人经略祖宗海的历史见证》,海口:海南出版社,2016 年版,第 112 页。

动力,潭门渔民成为去三沙捕捞的主要力量<sup>①</sup>。

经过历代渔民的耕海作业,在潭门渔民中形成了一种帆船时代的“船长文化”。在潭门的帆船时代,因为轮船的吨位小,都是请人在岸上建造,基本上船主就是船长,如果是合股造船,一般入股最多的是船长。所谓船长文化,是指潭门渔民中特有的一种文化,包括船长的素养、船长的制度、船长的民俗、船长的信仰、船长的气质、船长的家庭生活、船长的作用等。这种文化跟国内外其他地方,甚至今天潭门的船长文化都不一样。但囿于资料的局限,我们只能就1920年代至1970年代初潭门帆船时代船长文化的某些特质进行探讨。

## 一、船长素养

为马来群岛(包括菲律宾群岛)与浩瀚的太平洋所隔离的南海,因为台风的次生性,使海南岛渔民在帆船时代,驾驭较小吨位的帆船,依赖季风到东沙、西沙、中沙、南沙群岛“耕海”成为可能。又因为“耕海”三沙对东北季风与西南风的依赖,注定了海南岛东北角文昌与琼海的渔民是三沙“耕海”的主要群体。而潭门港的地理优势与当地土地的贫瘠,又决定了在整个南海周边渔民群体中,潭门渔民与三沙具有一种天然的关系。1974年“西沙海战”之后,收集的10部《更路簿》,就来自于卢宏兰、许洪福、陈永芹、林鸿锦、麦兴铨等10位潭门重量级船长。

自古以来,因为帆船时代航海的凶险,注定了并非潭门的每一个男性都能成为渔民,也并非每一个渔民都能当上船长。从一个普通的男性成长为一个比较成熟的船工,从一个成熟的船工成长为一个合格的船长,需要10年左右的经验积累。除掉时间、经验的因素,成长为一个优秀船长不但需要一定的教育水平、比较严苛的综合素质,更需要坚强的意志与胆识。

### (一) 初级教育程度

因为航海所内含的生命之虞,历代潭门船长的教育水平不高。自古以来,潭门读书优异者都会另求它途。基于一个行业的内在要求,我们可以确定一个船长不可能是文盲,因为在从一个船工到船长的成长过程中,需要一定的文化知识储备。帆船时代的潭门船长,一般都受过一定的文化教育,比如民国以来,潭门一流的船长“识字”,1970年代的船长一般都有“高小”<sup>②</sup>经历,相当于现在的初中毕业。

在明清以及民国时期,如果一个渔民没有一定的知识,是不可能看懂《更路簿》与航海图的,更不用说撰写、修改、补充《更路簿》了。如果没有一定的基本文化素养,任何时代的一名船工,都不可能取得某个船主与其他船工的信任。如果没有船主与其他船工的信任,任何一名船工都不可能成为船长。哪个船工会愿意把一家老小的生活托付给一个不靠谱的人?哪个船主愿意把耗费半生心血买来的船托付给一个“口吐莲花”的人?

郑庆亮是一位老船长,出生于1953年。他说他们“高小”一届学生,一个班有60多名学生。除去10名左右的女生,在将近50名男生中,出了约10位船长或轮机长。这一比例,即1/5,在历代的潭门男性渔民中比较普遍。而同年龄的渔民,如果没有读过一定的书或者通过后天的文化学习,是不可能当上船长的。郑庆亮说他从21岁<sup>③</sup>(1974年)开始出海,到60岁(2014年)不再出海,一共出海40年,当了10年船工、30年船长。他说从一名船工成为船长也不是一件容易的事,而现在要求更高,需要考海南渔政管理局颁发的船长证,考试内容包括海上如何避风、定位,在船上如何操作机械、如何寻找灯塔进港等很多知识与经验。如果没有一定的文化知识水平,是考不过的。

① 帆船时代,因为季风起决定作用,能够利用“东北风”与“西南风”的主要是海南文昌与潭门的渔民。海南其他地方的渔民,比如东方、昌江、儋州、临高,甚至三亚、乐东、陵水、万宁的渔民一般都在浅海、近海,至多是到东沙、西沙,南沙基本没能力去。

② 1950年代到1970年代由于国内国外各种原因,比如“人民公社”生产关系的变化、中国台湾军队驻守南沙、南越对南沙诸岛的侵占等,潭门渔民曾经停止去南沙群岛捕鱼。

③ 因为郑庆亮高小毕业后得先去生产队劳动,直到成人后才有机会参加村里的捕鱼队。

## （二）良好的综合素质

航海，对于一个船长来说，是一个系统工程，比如要会看《更路簿》、航海图；能够战胜突发的南海里常有的“黑风暴”，甚至强台风；要有智慧斗败突然冒出的海盗；要能与政府周旋办好各种“报关”手续；要善于协调好与船主、船工的关系；出海时船只如果出了故障，还要懂得如何维修；要懂得三沙甚至包括东沙在内的南海各岛礁的“鱼情”；要学会与各色商人谈生意；要会用手语与各国渔民沟通，互通有无；要掌握各种深海捕捞技术与各种渔获的加工技术等，甚至要学会面对船主利益与船工生命两难时如何选择，出现船工死亡事件后如何善后等等。在1950年代末到1970年代末的“人民公社”<sup>[4]</sup>年代，一个船长的地位相当于一个生产小组的队长，待遇甚至要高于队长。综合梳理一下，可以发现船长必须具有以下几点核心素养。

1. 创造性思维。一艘帆船航行在大海里，如果能把所有的要素——如《更路簿》、航海地图、洋流与流向、风力与风向、船长的经验、船工的组合、军队、政府、商人、海盗、他国渔民等——放到一起建立一个“模态”，相对而言，只有《更路簿》和航海地图是不变的要素。一旦其他任何一个要素发生变化，整个航海过程马上发生变化。比如一旦东北风与西南风的风向或强弱发生变化、水流方向与强弱发生变化、船体突发事故、船工突发病变、几个海盗突然出现等等，结果就是《更路簿》不起作用。在这种情况下，就要靠看海水颜色与水纹、浪花大小与方向、鱼群种类与方向、飞鸟方向、云霞色彩、太阳方位、星空等重新找到帆船所在的位置，并筹划新的航向。如此复杂的情况，没有一流的创造性思维，是不可能完成的。

2. “义”字当头。在海南其他市县的渔民出海时，可能还有其他被祭祀的神灵，比如妈祖、龙王、海神、菩萨、水尾娘娘、关公等，但在潭门渔民出海、航行与上岸时，唯一祭祀的就是“兄弟公”<sup>[5]</sup>。

“兄弟公”信仰蕴涵着潭门渔民帆船时代的主流“意识”——那就是兄弟以待、分工合作、团结共赢、平安丰收等。在茫茫的大海里，因为船长率领的都是家族最优秀的水手，除去分工的

不同、责任和待遇不同外，船长与船工之间没有人格的不平等，面对风浪、海盗、船体事故等，船长往往是身先士卒，具有“领袖”风范。

潭门渔村里有比较普遍的以“父子关系”为核心的血缘宗法结构。但在培养新一代船长的時候，老船长会根据子辈里各兄弟的素质、愿望、技术等几个指标去培养，他不会偏向于某个儿子，毕竟闯大海攸关整个家族的兴旺。这样，潭门渔民中的船长与船工之间，船工与船工之间，便靠一个“义”字连结起来，而非血缘性的“父子”关系，以及“大宗”与“小宗”关系。由于风俗的力量与惯性，潭门船长把自己的航海经验与技术传给那些优秀而又好学善学的子弟成为一种义务与责任。

3. 胆识与毅力。并非一个船工有了创造性思维与“义”的意识就能成长为优秀船长，他同时还得有一往无前的勇气与永不言败的毅力。（1）勇气。传统儒家讲“三达德”——“智”、“仁”“勇”。如果说创造性思维是“智”，“义”为“仁”的变体，那么船长必要的“勇气”就属于第三德。勇敢是一个船长面对险境的充分必要条件，没有“勇”德，其他二德将会成为“无源之水，无本之木”。（2）毅力。有了三种必要的品德，如果没有对航海事业或对航海能带来财富的坚守，也不可能成长为一位优秀的船长。如果说某个船工或船长热爱大海，喜欢搏击风浪，那基本是诳语，因为“自古行船半条命”。帆船时代，船工出海捕捞是一种生存无奈与“财富”期许相混的生命冒险。在漫长的航海生涯中，有许多偶然性因素让一个人放弃航海事业，比如，无法克服的晕船、太阳暴晒的皮肤水泡、深海潜捞一次次口吐鲜血、一次所获了了的出海、与台风或海盗一次死里逃生的搏斗、一次血淋淋的死亡事件等都会让人放弃大海。

## 二、船长制度

在帆船时代，基本没有所谓恒定的船长制度，有的只是关于船长约定俗成的行规。

### （一）分工制度

在潭门，一艘40吨左右的帆船，一般要带2条作业的小艇、8—10人一起出海。航海时，



桅杆一般有人负责,风高浪急时,需要船上力气大的船工一起拉放;抛锚时,有专门的潜水“系锚”<sup>①</sup>员;下海作业时有人“看海”<sup>②</sup>。

到了捕捞目的地,大船上一般留下船长、厨师,有时候还会有一名打杂的。他们一般不下海捕捞,负责把捕捞上来的渔获,通过煮、晒等程序进行简单的加工和储放。其他船工3个或4个人一条小艇下海作业。

## (二) 分配制度

一艘出海的船就是一个小社会。凡社会就需要秩序,作为临时性的经济共同体,建构船上秩序主要靠分工与责任。在潭门,船主一般就是船长,或者股份制的船,最大的股东就是船长。如果股东不是船长,那么会雇佣船长,其他的职位还有厨师与船工(称为“伙傢”)。

船长(称为“驰岛”)的收入一般是厨师的一倍左右。船长、厨师、船工工资高低与航程有关。出海南沙群岛工资最高,中沙次之,西沙、东沙又次之,潭门周边海域最低。

船工的工资待遇主要看利润。利润分配,有五五分成和四六分成两种。

五五分成就是船工与船主或股东各占五份。如果是五五分成,就不会提前把船主或股东预先垫付投资与船长、厨师的工资扣除。所有船工所得的五份,有按照能力分配的,也有按照打捞数量分配的,一般会有提前约定。

四六分成就是船主或股东占四份,船工占六份。如果是四六分成,就会提前把船主或股东预先垫付投资与船长、厨师的工资扣除。船工分配方式保持不变。

还有就是一般船工有时候也可以入股分红。这样,船工一次出海会有两份收入。当然有时候独资的船主也会下海捕捞充当船工,最终也可再获得一份船工的收入。而船长则没有这样的机会。

## (三) 船长的权威

人类从制造第一艘木舟起,就与大海结下不解之缘。由于航海是一个比较封闭且独立的环境,期间很可能遭遇台风、搁浅、触礁、海盜、

船体故障等不可预见的“灾难”,所以船长作为管理者,形成了船长“绝对权力”与“绝对责任”的传统。船长必须与船只共存亡,否则他将不可能被社会所接受,甚至生不如死。<sup>[6]</sup>

在帆船时代,船长的生成是一个自然过程。船长背后的利益也很明显,比如减少了深海捕捞所可能带来的生命危险、收入比较稳定等,这些都依赖自身的经营、能力、威望等。因为船长为船东、船工、甚至还包括船东以及船工的家人所认可,所以潭门的船长选拔与任命具有一种原始部落组织“民主”的意味。

由“民主”培养与选拔出来的船长,无论与船主或股东以及船工有什么样的特殊关系,其出海的首要目的是为船主或股东获得利益,但前提是保证船体与船工的安全。如果没有国家的技术、资金支持,一次航海一般不会体现国家意志,比如宣示主权等。

在生命安全的前提下,为了船东的利益,船长的“权威”具有绝对性。特别是在浩瀚的大海里每一个细小的举动,比如罗盘刻度的微小偏差,都会带来巨大成本的情况下,船工一般都不会去挑战船长的“指挥”权威;海上的航路又不像陆地上那么严格,也强化了船长的权威性;再加上船长在海上出生入死多年,人生境界一般较船工高,徒增了船长的人格魅力;在海上不时的祭祀<sup>③</sup>中,船长又是主祭者,通过祭祀,船长也获得了或多或少“克里斯玛”<sup>[7]</sup>效应。

整体而言,在帆船时代,船长具有先秦墨家“巨子”<sup>[8]</sup>的某些性质,比如“巨子”权威的绝对化、组织体系的严密化等。

## 三、船长作用

潭门作为历史悠久的渔村,为历代船长所成就,也成就了一代代船长。21世纪,中国的南海“历史性权利”诉求,根源上说这些船长有开创之功与维护之力。如果他们被颁发“国家

① 帆船时代,渔船抛锚,需要有船工带着缆绳潜水下到礁盘,把缆绳系到珊瑚礁上。

② 就是在小船作业时,一般会有有经验的水手,专门看海底哪里有海参、虾、贝壳等。

③ 潭门渔民如果在海上去世,一般都会被埋在三沙的岛礁上。掩埋该渔民的渔船如果下次经过该岛,一般都会上岛祭拜,或在船上遥祭。

精神贡献奖”，相信没有人会说三道四。而且中国历代政府包括现政府管理南海、开发南海，都离不开船长传承的技术与精神，以及造就的人才资源。

1. 使国家南海主权“历史性权利”诉求得以可能。中国对南海的主权诉求，不可否认有国际法的层面、国家强力部门管理的层面，甚至海捞考古与海洋生物比较的角度，但根源性的还是渔民对南海各岛的发现、命名、开发、利用等。没有潭门历代优秀船长在南海的纵横驰骋，潭门渔民就不可能千百年来坚持远海捕捞，从而就不可能有南海诸岛的开发利用，就不可能有国家层面的主权行为实施。

2. 为国家管理南海储备了大量人才。帆船时代已经结束，那些老船长也多已白发苍苍。他们大多已经退出了波诡云谲的南海，海的故事成为他们一生最宝贵的财富。他们依靠年轻时打拼得来的财富，或盖楼出租、或摆摊卖海里的渔获、或抱子弄孙颐养天年等。但他们的后代除却那些在海上继续当船工或船长的，许多参与了政府对南海管理的各种工作，比如在海警、渔政、海监、海洋局、南海研究院，甚至南海舰队等海洋管理科研部门中，都可见到潭门渔民的子弟。

3. 为潭门经济发展积累了资金与人才。长期以来，潭门经济80%以上依靠渔业。没有渔业，就没有潭门的今天。在潭门港沿岸长达两公里的店铺，其“房东”多为帆船时代的船长、船东，或与渔业相关的商贩。他们的原始财富积

累多来自于大海。在帆船时代船长的引领下，潭门不但积累了未来产业发展的原始资金，而且拥有了各种与渔业有关的高素质人才。

南海虽已进入一个没有帆船的时代、一个不再有帆船船长的时代，但帆船船长的后裔们仍然参与着南海的开发、利用与研究，继续以新的角色维护着南海的主权，为开发利用祖宗打下的南海疆域保驾护航。

#### [参考文献]

- [1] 《南海更路簿：中国人民经略祖宗海的历史见证》编委会. 南海更路簿：中国人经略祖宗海的历史见证[M]. 海口：海南出版社，2016：307.
- [2] 郑庆杨. 蓝色的史诗[M]. 香港：香港天马出版有限公司，2015.
- [3] 冯启香. 苏德柳与他的航海《水路簿》[M]//王冠，李遵鄯. 潭门墨香. 北京：中国文化出版社，2009：322.
- [4] 辛逸. 试论人民公社的历史地位[J]. 当代中国史研究，2001（3）：27-40.
- [5] 郑庆杨. 蓝色的诱惑[M]. 北京：中国文联出版社，2005：114.
- [6] 董妍. 船长精神：与船同在[J]. 珠江水运，2014（13）：34-37.
- [7] 周英杰. 克里斯玛型领袖[J]. 中国经济报告，2016（2）：124-125.
- [8] 杨建兵. 探寻墨学中衰的根源[J]. 求索，2006（3）：220-223.

## A Study on the Culture of Captain Tanmen in the Age of Junk Sailing

FENG Jiang-zhang

(Arts School of Sanya University, Sanya 572022, China)

**Abstract:** The fishermen in Hainan, especially the fishermen in Tan men port in Qionghai, found, named, developed and utilized the islands in the South China Sea during the sailing times. It is of great fundamental significance to the “historic rights” of the South China Sea. The study of the quality, the system and the role of the captain of the times of the tan men sailing ship will not only persuade the Chinese fishermen who have arrived in Xisha sand, middle sand, Nansha sand and the “U” line to question the “good people” in the times of sailing, to a certain extent, to strengthen the claim of the South China Sea’s sovereignty, but also help to enrich the sea culture of China.

**Key words:** Tan men; junk sailing time; captain

(责任编辑 陈蒙腰)