



尤飞君父亲和他的古船模 (何国进 摄)

尤飞君父子的『古船梦』

林海 陈云松 庞金杰 文

在宁海县大佳何镇的古船爱好者尤飞君、尤泽峰父子那里，有着许多响当当的“中国第一”：中国仿古船模制作第一人、国内第一艘通过船检的全木制结构仿古游船“江山号”、中国第一家民办古船研究所、首次举办中国古船研究学术研讨会、中国仿古船模首次赴欧洲展出、国内第一本“古船图谱”……上周，他们又为今年的“中国航海日”活动及“行舟致远”国际航海论坛奔忙。

“国内像尤飞君这样对古船感兴趣、组织工匠造仿古船又不图赚钱，还对古船有研究的人非常少，很难得；目前国内做仿古船还没有超过他的。”和尤飞君相识15年的中国船史研究会名誉会长席龙飞教授这样评价他。

今年7月11日，是中国伟大航海家郑和下西洋610周年纪念日，国务院早在2005年就将每年的7月11日确定为“中国航海日”。今年，第11届中国航海日落户宁波，“2015年中国航海日论坛”由1个主论坛、7个专题论坛和20项活动构成。7月10日，7个专题论坛之一的第7届“行舟致远”国际航海论坛在宁波举行，作为论坛承办方的尤飞君父子，希望通过和国内外博物馆的合作，把这个论坛打造成国内外知名的专业航海论坛。



庆安会馆内的“郑和宝船” (黄定福 摄)

一谈起与“古船”的缘分，尤飞君沉稳的脸庞上现出了异样的神采。航海世家出身的尤飞君从小在海边长大，对古船别有一番痴迷。尤飞君的祖辈以水上运输为生，其祖父曾拥有一艘12吨的帆船。“父亲早年说过一句话，我印象特别深——岸上有的东西，船上全有；船上有的东西，岸上不一定有。”

至于复制古船，始于一个偶然的机会。20世纪80年代中期，尤飞君的父亲所在的航运公司有马世民等20多位工人退休赋闲在家，彼时已创办阀门厂的尤飞君想为他们找点事做，设法让他们造一些木制船模。

尤飞君要造的古船模，窗子可以开，帆可以升，舵可以转，甚至还能下水。“造船模不会比造大船容易，起码有8个工种。”不过，对老工匠来说，最难的还是图纸。尤飞君到处查找古船资料，打算复制那些古代有名的木船模型。几经周折，他找到了国家博物馆的研究员王冠雄。老先生见到尤飞君后十分激动：“我等这么多年，终于等到你这样的人了。再过几年我走了，这堆资料就成废纸了……”一番恳谈后，老先生把自己几十年积累下来的古船资料全部无偿赠送给尤飞君。尤飞君原本想用重金收购，却被老人一口回绝。

这些古船草图等资料，在尤飞君手里成了无价之宝。他在此基础上四处寻访专家，进一步画出古船的设计图纸来。有一次，他打听到了“中国舟船

在制作古船模的过程中，尤飞君利用各种机会到处查阅文献资料，几年下来，世界各地的大型博物馆留下了他的足迹。有一次去英国出差的途中，他专门抽3天时间泡在大英博物馆，寻找古船的历史文献，差点误了出差的正事。“研究和交流古船文化，深入进去其乐无穷，比做生意赚钱舒服多了。”尤飞君这样说。

又有一次，为了一艘明代的宁波商船模型，尤飞君专门飞到日本。当他在一家博物馆的一幅描写当时商贸景象的画中见到这艘古船的样子时，这位情系古船的七尺男儿激动得热泪盈眶。再比如，中国最早的蒸汽轮船是1852年的宁波宝顺轮，关于其驱动轮的样子，尤飞君遍寻国内未果，2006年在大英博物馆时他终于看到了。

一边造仿古船，一边收藏相关文物，尤飞君渐渐迷上了古船文化。尤飞君团队所造最大的仿古船有20多米长，他收藏的最大一艘木船有36米长。收藏品中还有东汉时期的楼船，上面的“抛石机”是最早的武器，现在却成了西方电影大片中的“常客”。2007年8月，美国一家电视台历史频道的专题片。“他们就是冲着东汉楼船上的抛石机来的。”尤飞君说，一种自豪感油然而生。

制作仿古船模之初，尤飞君为了防止别人仿冒，每造完一艘船，就把图纸资料全部毁掉。席龙飞教授得知此事后，把他好好教训了一番。“席老师说我不懂得与人分享，让我至今记忆犹新。”尤

对于古船，“刚开始是爱好，后来慢慢演变成了一种责任。”尤飞君说。他从儿时的爱好，到制作古船模，收藏相关文物，逐渐进入了古船文化领域。

他说，国外对中国人的造船历史很感兴趣，但没有相关英语文献予以介绍。“目前国际上公认的是，水密舱壁、罗盘、船尾舵等发明均源于古代中国。而余姚河姆渡出土的雕花木桨，更说明中国的海洋文明和西方国家相比，毫不逊色。”不知不觉中，弘扬祖国优秀的海洋文化，成为他肩上的责任。

关于郑和下西洋的宝船，学术界存在很大的争议。资料介绍宝船长130多米，宽60多米，排水量上万吨，但以中国现有的木船制造技术最多只能造3000

尤飞君对古船的爱，直接影响了儿子尤泽峰的职业生涯。130多艘古船模，不少还是绝版的，如果到国外做展览，就可以得到门票收益，又能获得企业冠名。这一新思路，尤泽峰称之为“策展展”。

高二时赴英国留学的他，在大学学的是金融学专业，毕业后接手古船研究所的日常事务。除了同上海教育部门合作，在各学校展出古船模之外，尤泽峰还策划了几次古船模赴欧洲国家展出，产生了较大的社会反响。“宁波宝德中国古船研究所”成为国际海事博物馆协会在中国大陆的唯一一个成员单位，而29岁的尤泽峰如今是国际海事博物馆协会的常务理事，具体负责亚洲事务，在中国大陆他是唯一一个。

2012年，在上海举行的国际游艇展上，尤泽峰用古船模帮助一家参展公司布展，还带了几位造

缘分

文化活化石”席龙飞教授是武汉理工大学一位终身从事船舶设计、古船研究的专家。于是把电话打到武汉的“114”查询台找武汉理工大学的总机，再辗转打到系里，这才联系上了席龙飞教授。老先生听说后当即助手过来，给尤飞君的团队提供技术指导。“席教授搞了一辈子的古船研究，而我们是实战为主，共同的目标是把古船造出来，在造船工艺方面我们经常在一起探讨，这种平等的交流让我们双方合作很愉快。”尤飞君说。1998年，他的团队开始制作各种古船模型，后来发展到制作仿古真船。

2002年，他们根据《清明上河图》开造第一艘漕船。这种宋代的漕运官船，制作工艺比较清楚，但资料显示在船尾有一幅图案，究竟画的是什么动物？他们看不清楚。为此，先后开了3次专家论证会，有人提出“老虎、狮子、大鹏鸟、老鹰”等各种猜想，还是定不下来。最后，他们用高像素数码相机把这个图案拍下来，在电脑上带一级级放大，仔细观察后才看明白：原来画的是“带翅膀的老虎”。

尤飞君和整个专家团队这才如释重负：“大家

文化

飞君说。此后，他把100多艘古船的图片资料全部保留下来，2008年编成了《中国古船图鉴》一书，由宁波出版社出版。主要以图片的形式介绍古代中国各个时期的古船形制，从余姚河姆渡的独木舟，到春秋战国大翼，东汉时期的楼船，隋代的五牙舰，直到近代的杭州湾商船、盐船等。此书在国内古船爱好者中掀起了一阵热潮。

尤飞君有个很大的愿望，就是能成立一家公益性的高水准海事博物馆。他说：“宁波作为海上丝绸之路的起点之一，有悠久的海洋文化传统，近代又是五口通商城市之一，这么悠久的历史应当建一座高水准的海事博物馆，让民众领略古人航海事业的成就。”

尤飞君收藏和造仿古船的事迹传开后，引起了政府部门的关注。2008年，在市文广新闻出版局的支持下，他和宁波市文物保护单位合作成立了在民政部门注册的“宁波宝德中国古船研究所”，尤飞君担任所长，地址设在庆安会馆。研究所成立后，每年召开一次学术研讨会，由国内外专家提交学术论文进行交流，再由研究所集结出版。在2014年11月的研讨会上，荷兰籍汉学家包乐史教授发表了题为《被遗忘的荷兰东印度公司的中国水

责任

吨左右的木船，于是很多人质疑郑和宝船的真实性。有一回，渔民在长江口通往日本、韩国的航道上发现了一块长约7米貌似船锚的木头，辗转找到了在美国出差的尤飞君，问他是否愿意收藏。尤飞君一看照片，顿时傻了，提前从美国赶回来，家也没回直奔现场，如获至宝的他重金收购，用10吨大卡车把这个木锚运回宁海。据专家考证，这个

梦想

船工匠现场展示古船模的制作过程。此举成功吸引了大批观展者，他的策展得到了第一笔丰厚收益。

2011年，尤飞君父子将“郑和宝船”模型带到德国不来梅展出，当地媒体争相报道。德国不来梅海博物馆馆长非常重视，专程到中国造访船模的主人尤飞君。“让外国人了解中国悠久的造船文化，知道中华文明的另一面，这是件了不起的事。”父子二人在这一目标上达成了一致。

2012年，西班牙海事博物馆向尤泽峰发出邀请，希望他能在西班牙组织一场中国古船文化展览，他们愿意为展览提供一切便利。“他们的工作

都很开心！”这艘6米长的漕船最终顺利完工。

制作仿古船费用不少，仅制图、设计、鉴定所需就十分可观，尤飞君每年在古船制作上的花费超过百万元，其中，模仿《清明上河图》中的客船而制作的汴河古船，就花了5万元设计费。1998年之后的9年多时间里，尤飞君先后累积了130多艘仿古船模。有人欲出巨资购买，也有朋友建议他将古船模型用作旅游观光等商业用途，被他一一拒绝了。他说自己做古船模只是出于兴趣，为了圆儿时的梦想。

后来这些古船的放样图、设计图纸本身，也成了重要的文献资料，填补了中国古船研究的空白，起到传承中国古代造船工艺的作用。“100年后，这些都会成为珍贵的史料。我从没想过通过古船赚钱，做好后全是国家的。”商业性活动尤飞君全部拒绝，可只要是公办的博物馆有要求，他会毫不犹豫地以低价将制造收藏的古船模转让。淮北、嘉兴、威海等地博物馆以及中国海事博物馆等大型博物馆里，有他们的作品长期展出。

在浙江省江山市的须江上，一艘22米长、4.8米宽的褐色仿古游船载着游客饱览浙江母亲河的风景，成为钱塘江上游一道靓丽的风景。这条制作精美的仿古游船就是国内第一艘通过船检的全木制结构仿古游船“江山号”。这正是尤飞君团队的杰作。2009年船造好后，从宁海用重载卡车运至江山，沿途由交警护送，江山方面用两辆80吨大吊车卸货，引起上万名群众围观，一时传为美谈。



父子俩研究古船模图纹 (何国进 摄)

手》的论文，揭示了“宁波水手有可能是东印度公司商船重要雇员”的惊人发现，引起社会广泛关注。

2008年6月10日，“宁波船史展”在庆安会馆开幕，这个由380余件文物、资料、历史图片与船模构成的展览，首次向市民讲述了宁波7000年的辉煌船史。尤飞君拿出70多艘总价值在千万元以上的古船模，这是尤飞君收藏制作古船的大部分，它们是史书记载到宁波三江口的古船按一定比例缩小打造而成的，其中包括中国古船中大名鼎鼎的郑和“宝船”模型及宁波商帮率先引进的西方机械船“宝顺轮”模型。

尤飞君的这次“献宝”，标志着宁波民间资本与国有博物馆新合作模式的开端——私人藏家供“宝”，国有博物馆提供场地和管理。“这是一种双赢的模式。”尤飞君说。

重500多公斤的木锚有400多年历史，是迄今为止发现的最大的木锚，很可能是郑和宝船上的遗物。根据资料，长约7米的木锚不可能是排水量3000吨左右木船上的。尤飞君说：“研究这些问题，很有成就感。”如今，他拥有相关藏品4000多件。

尤飞君了解到，国外有人已经复制出哥伦布的旗舰，排水量3000多吨。如果能把郑和下西洋的宝船复制出来，那会是怎样的成就？

除了建博物馆，尤飞君还一直为仿古船制作技艺濒临失传而忧心忡忡，正积极为中国仿古船制造寻找接班人。目前，他和他的造船师傅们已经找到了几名40多岁的爱好者学习古船制作工艺。

人员表示，40岁以上的老一代西班牙人对中国的印象不怎么好，如果用展出的形式正面介绍中国文化，借此改变西班牙人对中国的印象，意义很大。”尤飞君说。

船模展览是尤泽峰计划打造的“古船产业链”的其中一环。在尤泽峰的电脑上，有一张详尽的规划图——“古船主题博物馆”。不过，经测算，如果在宁波建一家古船博物馆，硬件投入需7000多万元，日常运营费用每年在1000多万元，即使是企业家出身的尤飞君父子也难以承受，为此他们正设法吸取国外经验。“欧洲的博物馆90%由政府拨款，日常开放全免费。而美国的博物馆由私人收藏开始，资金来源于政府、企业、社会各界，体系较为成熟。”尤泽峰介绍。

如何完美实现父子二人的“古船梦”？他们还有一段路要走。

文坛艺苑点将录

继承与创新

——蔡毅

自述

中国的文化，往往以“传统”作为衡量标准，尤以视觉艺术最为明显，无论是绘画还是书法篆刻，都得从临摹前人之作开始，无论是一石一木，抑或一点一划，都明白无误地传达出前人的遗风。这在局外人看来，似乎是一种因循而保守的做法，是观念停滞的表现，但中国的艺术家却乐此不疲，恪守着这样的规则，代代相传，从无间断。奇怪的是，中国的艺术并没有因为这种因循守旧的学习方法而落后，反而历久弥新，一直散发着迷人的光芒。

篆刻同样如此，几百年来，“印宗秦汉”成了篆刻作者自觉不懈的终极追求。一方印的好坏，往往以是否有秦汉古印神韵为评判标准。因此，学习与模仿成了篆刻作者必须掌握的技巧，

如何更精准地把握古代印章的精神，成了大家的努力方向，同时，理解与突破亦成为自成一家的独特标志。

如何从传统中汲取精华，见仁见智。有的作者在不违背古印模式基调的前提下，多方探索，广纳博收，从其他艺术中吸收养分，以意化生，借用新的形式创建新风；有的作者稳扎稳打，借鉴前辈印风，从已有的模式中循序渐近，略加改造，自成面貌。以上两种，成了当代篆刻创作的两大阵营，被称为“写意”与“工稳”印风。所谓“写意”，是指作者创作时只保留古印本质的精神意味，突出视觉特征，与古印貌拉开距离；而“工稳”是指作者借鉴流派印风的中庸创作特征，不以形式求变，而是平中寓奇，延续着传统不激不厉的审美理念。正因为创作理念的不同，

才产生了千变万化的篆刻风格，才产生了丰富多彩的篆刻艺术。著名篆刻家韩天衡先生有句很经典的名言：“传统万岁，创新是一万岁加一岁。”

我个人认为，好的作品并不在于形式有何独特，不在于是否与他人类似，而在于是否真正表现出了篆刻艺术那种芥纳须弥、小中见大的品质，是否表现出了古代印章深厚的文化内涵。在创作中，无论从哪方面入手，都得注入自己的思想，并让这种思想融汇于字里行间，能让欣赏者解读发现，引起审美的愉悦。

“小技扰人多苦辛，寒庐萤火十年春。”作为篆刻作者，我知道艺术探索的艰辛，只有始终坚定不移地向着自己的目标前进，在方寸之间，倾注自己无穷的精力与心血，一枚枚印花才能绽放别样的精彩与精彩。（严龙 整理）



蔡毅，1966年7月出生于台州，现为西泠印社社员，中国书法家协会会员，浙江省书法家协会主席团成员兼篆刻创作委员会主任，宁波市书法家协会副主席。作品入选全国第三、四、五、六、七届篆刻艺术展，全国第七、八届书法篆刻作品展等。作品获首届中国书法兰亭奖、西泠印社第三届国际篆刻书法作品展“西泠印社”奖等。策划《全国当代古典细朱文印精品展》、《全国当代书画印名家作品邀请展》等展览。



严龙 摄