同框·点赞新时代

上世纪90年代初，尤飞君参观美国哥伦比亚号。（资料图片）

尤飞君在介绍他建造和收藏的古船。

船员打拼成企业家后 以传播中国舟船文化为己任

40年兜兜转转，改变的不仅是生活，还有情怀

宁波一位“分分钟几百上千万”的企业家，每个周末总会跑到沿海各个城市，不是去考察项目，也不是去洽谈业务，而是直奔当地的博物馆、古渔村、古迹遗存点，寻访与古代舟船相关的史料。

他叫尤飞君，从事汽车轮毂生意，却总把探寻古船线索、制造古船模和仿古船当成“主业”。

“如果没有改革开放，我现在可能还像爷爷那代人一样，驾着船在海上与风浪搏斗。”尤飞君对记者说，如今站在改革开放40周年这个节点往回看，他当年离船上岸创业，到现在又将生活重心回归到舟船和大海，兜兜转转这一回，改变最大的，并不是家里的物质生活水平，而是一家人对文化、对精神的追求。“在我们的心中有一个古船梦，有着对传承中国千年古船文化的一份责任。我们要通过研究中国古船历史、促成中外古船文化交流，让中国数千年的古船文化焕发新生。”

A 上世纪80年代：航海世家的娃娃上岸创业

尤飞君出生在象山港畔，祖辈父辈都在海上讨生活，祖父曾拥有一艘12吨的帆船，父亲也是船老大，对于大海和船，他有着一种天然的亲切感。

改革开放的春风吹遍大地，尤飞君的父亲有远见有魄力，组织当地几位船老大组建了一家船运公司，专门做近海运输生意。上世纪80年代初，尤飞君高中毕业后到了父亲的船运公司上班。

跑了几年海运后，尤飞君对船特别是古船特别痴迷，“按当年的材料价格，造一艘最简单的船模要几万元，可到后来仅人工费就要5万元一艘。”尤飞君说，面对巨大的开销，他思来想去，决定上岸创业。

1986年，尤飞君的企业开张。由于经营得当，两三年后有了一些自由支配资金，于是他在当地招了一些老工匠，在工厂里辟出专门的车间造古船。他们先造的是“绿眉毛”“福船”等常见的船型，造了四艘，都放在海岸边，不料有一年刮台风，一下子吹走了三艘，可把尤飞君心疼坏了。

于是，尤飞君决定制作古船模。“其实，造船模不比造大船容易。因为我要的是那种最大限度还原真船的古船模，船窗可以开，船帆可以升，船舵可以转，甚至还能下水，这起码得要8个工种的师傅。”尤飞君说，由于古代造船工艺主要靠手口相传，很少有文字记录，造完几种常见船型的船模后，工作陷入了瓶颈期。

为搜寻古船资料，尤飞君开始跑图书馆、博物馆，到沿海各个渔村走访，还千方百计向专家求教。可他了解得越深入，就越犯难：古船模图纸和资料传承下来的实在太少，而光有资料还不行，还得反复论证真实性和可行性。

B 上世纪90年代：10年造了130多艘古船模

工作之余，尤飞君一心扑在查找古船线索上。多方打听后，他找到国家博物馆研究员王冠倬先生。王老先生听说有人要造古船模，非常激动，两人一番长谈后，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。

这些古船草图让尤飞君重燃希望，他在此基础上四处寻访专家，打算画出古船的详细设计图纸。当得知武汉理工大学席龙飞教授是一位从事船舶设计、古船研究的专家时，尤飞君欣喜若狂，立即联系上了席教授。席教授当即带助手过来，给尤飞君提供技术指导。

船模车间再次热闹了起来，尤飞君投入到古船模制作的人力和物力也更多了，有时仅一张古船的图纸就要花费数万元。在企业规模还不大的时候，尤飞君的资金常捉襟见肘，但他咬牙坚持了下来。

经过10年打拼，尤飞君的企业越办越大，生意也扩展到了国外。每次出国，他总不忘去当地的博物馆寻找资料，几年下来，一些沿海国家的大型博物馆都被他逛了个遍。

有一次出差去英国，尤飞君匆匆谈完生意，预留了一个多星期的时间，专门泡在英国的博物馆里寻找中国古船的历史文献，还买了100多本相关书籍。还有一次，为了一艘明代的宁波商船模型，他专门飞到日本多次走访，当他在一家博物馆收藏的画中见到这艘古船的模样时，激动得热泪盈眶。

在如此专注与痴迷之下，尤飞君团队先后制作出了130多艘仿古船模，如春秋战船大翼、东汉时期的楼船、隋代的五牙舰和汴河古船等，几乎涵盖了所有有文献记载的中国古船型。

有人欲出巨资购买这些船模，也有朋友建议可以将古船模用作商业用途，但都被尤飞君拒绝，可只要是公办博物馆有需要，他会毫不犹豫将制造、收藏的古船模拿出来展览，甚至转让。淮北、嘉兴、威海等地博物馆及中国海事博物馆等博物馆里，都有尤飞君团队的古船模作品长期展出。