



中心渔港码头

休闲渔业拥趸不少 时间长点就好了

中心渔港码头的渔民告诉记者,中心渔港分为休闲港区和作业港区(也叫休闲渔港和作业渔港),两个港区是分开的。

记者去采访当天,不是公休日也不是节假日,中心渔港休闲港区码头上还是要排队上船。一位游客告诉记者,赶上公休日或节假日,要排很长时间的队才能上船,很火爆。征得渔民同意后,记者跟随游客上了船,船长赵先生60多岁了,也是捕鱼出身。从作业船变为休闲船后,船上的活计没有那么累了,但是因为游客的缘故,对驾驶技术的要求更高了。这个变化对于驾驶技术娴熟、性情沉稳的赵船长来说,难度不大。记者拍完照片后下船,目送赵先生的船平稳离岸,逐渐远去……

渔民赵太的船也在这个码头上,他家的船长是雇请的,自己不出海。赵太告诉记者,休闲渔港刚建起来的时候,鼓励渔民带船参与,当时休闲渔业的概念还很陌生,人们大都不能接受,赵太听工作人员介绍很有前景,就带着自家渔船来到这里做休闲渔业。“当时加入的渔

少,一年下来能赚30万元……”赵太因此成为最早从事休闲渔业受益的人之一。

后来加入的渔民越来越多,大伙儿成立了合作社,各种证都办齐了。2018年起,渔民纷纷贷款或者自筹资金把木船换成钢船,安全系数和舒适度显著提升。每条船都是证书齐全的。船东与合作社签合同,委托代为运营。合作社公平分配每条船的出海机会,安全保障、合规运营等制度也很健全。今年,渤海休渔政策严格了,休闲渔业在休渔期的表演式捕捞也被禁止了,休渔期必须停止捕捞。“很多客人是冲着在海上吃点喝点来的,仅观光的话,人们就去海河坐船了……”渔民柏民章说,“受气候影响,五一开始,天气转暖,客人才愿意来,10月底11月初,海上的风逐渐增大,客人就不愿意来了,休闲渔业总共只有六个月运营时间,去掉四个月休渔期,还剩两个月……”

受访渔民表示,休闲渔业是国家大力扶持的新兴产业,外地有允许休渔期表演式捕捞的休闲渔业,希望天津尽早出台相关政策,扶持并促进休闲渔业发展。

维系传统渔业生产方式的一群人

秋天的午后,70多岁的张新合戴着渔夫帽,坐在船尾补渔网。阳光下,张新合用持针的右手将网线在左手上绕一下,再从网上破洞处绕几绕,左手顺势一挑,一个网结就打好了。

张新合是这条船的老板,却没有老板的架子,船上什么活都干,都干得起来。张新合告诉记者,他是山东滨州人,2012年来津,靠在天津人的船上当船员,在塘沽买了房,让孙子在津接受教育,已经上高中。他家的12米木船是2019年排的,当时花了50多万元。他没雇船员,父子俩一起干,捕回来的鱼,由儿媳运到旁边的海鲜市场卖,价钱也合适。记者采访当天,他们捕回100多斤皮皮虾、20来斤螃蟹,还有海虹等。

红星渔港码头作业港区,船籍都写着“津塘渔”,渔民大都是山东人。张新合的船紧靠码头,里面的船是张新合表弟的,再往里是李师傅的,李师傅的“津塘渔02010”周围的船,船东都是他的老乡,有的还同村。

他们的船整齐地停在码头上,需要下船采买或者办事的渔民,就一条船一条船地跃过去,身形轻盈,如履平地。采访当天,风平浪静,加上渔船整齐排列,就算是没有出海经验的记者也没觉得在渔船之间穿越是一件难事。然而,令记者始料不及的是,渔船时而就会剧烈起伏,有一次,还发出“砰”的一声,两条船在剧烈颠簸中撞到一起,还好没被撞坏。张新合告诉记者,这是附近有轮船经过所致,轮船比渔船大得多,所过之处,带起的海浪波及很远,渔船也跟着晃动。记者向远处望去,没有看到轮船。张新合笑着说:“远着呢,看不到。”

原来,渔民口中的“附近”与陆路上机动车之间的距离概念差别很大。李师傅告诉记者,为了安全,船在海上航行,都要为别的船让出航道,没有机动车之间“擦肩而过”的场面。红星码头的船也一样,别看他们收工之后,船挨着船,比在村里居住时距离还近,一旦出海,就各走各的,不像在码头那样“手拉手”。

“夜里也会这样剧烈颠簸吗?”记者问。“夜里也一样。”李师傅的妻子花姐说。“船上的人会不会晕船或者害怕?”“不会,习惯了。”李师傅没

在天津买房,和妻子花姐吃住在船上。主食和蔬菜下船去附近菜市场买。船上带着液化气罐做饭,吃自己捕的鱼。辛苦了一天,花姐熬了新鲜的海杂鱼,有鲈鱼、鲑鱼、海鲈鱼等,加工工艺不复杂,味道却很鲜。李师傅拿出一小瓶桂花酒,边喝酒边吃鱼,享受片刻悠闲。

花姐说,每天收工之后这顿饭是他们唯一一顿饭,转天凌晨天不亮就要出海,没风的时候,就跑得远一点,有风的时候就近一点,在海上,一网接一网地捕鱼、捡鱼,忙起来就不吃饭了,如果还能有一点时间做饭,她也只煮面条,好歹吃一点,接着干。为了节省人工成本,他们没雇人,两口子齐心协力,把这条渔船撑起来。

花姐把皮皮虾和对虾叫大货,杂鱼叫小货。皮皮虾零售“100元3斤”,卖给小贩9元至10元每公斤,对虾大小不同,价格不同,一对从一百多元到几百元不等。对虾产量不高,下次网有几对就不错了,皮皮虾产量不小,小货基本能把出海的油钱等费用赚上来,大货是赚的。

红星渔港作业码头上的船,大都是木船。据介绍,这里的渔民90%来自山东、河北等省,大都在本地渔民的船上干熟了,又排自己的船。李师傅2012年排船,花了20万元。李师傅做船长,花姐是轮机手,有国家给发的证,有政府给上的人身意外伤害险,政府每年免费给船做安检。花姐满足地说:“渔民,就图个平安啊。”

美中不足的是,码头上不让卖海鲜了,几年前,渔民捕鱼回来,就近把鱼搬上码头,卖价高,还省力。后来改去旁边的海鲜市场,就不方便了。花姐说,每天捕鱼回来已经很累了,再折腾,体力吃不消,干脆卖给收鱼的小贩,让一部分利,攒足精神,转天多捕鱼。

法国作家儒勒·凡尔纳的名著《海底两万里》让很多人对船长这个职业产生神秘感。张新合、李师傅和花姐们,拉近了船长与普通人的距离,出海时,他们也有尼摩船长的勇敢和精湛技艺,回到码头上,又像极了邻家哥姐。正是他们,维系着天津渔业传统生产方式。休渔期,没在天津安家的他们大都回山东老家,开海前十天左右回来。

木船换钢船 远走捕大鱼

北塘渔民陈红喜名下有9条船,目前在山东威海石岛有两条,其他船在本地。威海的渔获以带鱼和鲈鱼为主,以斤为单位售卖,鲈鱼15.5元或16元,带鱼二十七元,与往年差不多。陈红喜是地道的渔民,从十几年前起,他通过自筹资金与贷款相结合,陆续将名下的木船换成钢制大船。他注册了自己的公司,既从事渔业生产,也做贸易,卖的都是自家捕的鱼。全公司有船员、船长近百人。他表示,还要把剩下的两条船改成钢船,到更远的海上去捕鱼,为市民提供更多的海鲜。

每一次出海,都是与风浪的对话。记者从中国农业银行天津塘沽分行了解到,近年来,该

天津渔民的讨海生活

记者 高立红 文 摄影

天津的渔港和本地海鲜

天津目前有北塘、东沽、蔡家堡、大神堂、古林等作业渔港和中心渔港码头等休闲渔港。作业渔港和休闲渔港,全都提供本地海鲜。不同的是,前者将捕到的渔获运回码头,再经种种环节,端上市民餐桌。后者是客人登船随行,捕到的渔获在船上加工,人们在船上食用。

提及本地海鲜,接受采访的天津人,都未能明确产地,但会说出本地海鲜的特征,品种首推皮皮虾、梭子蟹等,品相都是看上去“精致却又厚实”的,皮皮虾是“个个翻滚还倍儿硬实”的,带鱼是看上去“身子窄且没有那块大骨头”的,还有什么品种的海鲜什么时候吃最肥等,都是天津人全懂,外地人难

懂的表述。

采访得知,天津人推崇的本地海鲜产地,大部分与渔业捕捞许可证中近海与沿海捕捞区域相吻合,包括渤海、黄海等。记者实地探访得知,渤海区域天津各渔港以及黄海区域各渔港捕上来的海鲜大部分相像。本地海鲜百吃不腻,外地海鲜很少考虑,这是老天津卫独特的习惯。

渔民的生存状态,围绕着市场需求展开和铺排。某些天津的渔港码头,也能见到冀字头、鲁字头渔船停靠,据说是因为天津的海鲜价格较高且好卖。他们是天津海鲜市场的补充力量,也对天津籍渔船和渔民生产构成竞争。

大神堂

唯一的原生态渔村总是被关注

大神堂码头坐落在一条运河边,从海里延伸进来,海水涨潮,这里的水跟着涨,海水退潮,这里的水跟着落。码头里的船,出海和回来都跟着涨潮走。因为只有一条运河,没办法把作业功能和休闲功能分开,所以大神堂只是作业渔港,没有可供游客跟船出海游的休闲渔船,但这并不影响大神堂渔港的知名度。大神堂村是天津目前唯一的原生态渔村,一直以来不乏关注度,总有京津两地的市民去大神堂观光。今年开海之初,大神堂又成了新闻争相报道的对象,几十艘渔船一同出海,阵容庞大。

大神堂村党支部书记刘宽广介绍,大神堂约有渔民200人,还有少部分外地来的小工,很多渔民两口子在船上干,不雇小工。相比红星码头那些能出

海便出海的“新渔民”,大神堂村的渔民更加淡泊一些,开海的季节,渔获多,就勤快点,渔获少的时候,就歇一歇。这个开海季,记者去大神堂采访的当天,正赶上因为降雨排放淡水多,渤海湾里的鱼少,红星码头的渔民每天照常出海,大神堂的渔船就歇了一多半。

今年62岁的刘宽广是当初参与挖运河的人之一。那年他才17岁。运河挖好修了码头,为远近渔民提供泊船之便……如今,周边的渔村都拆迁了,只有大神堂还在。村里现在还有55条渔船,都是三证齐全的。今年的渔获还可以,开海之初,每条船每天能有两三百斤渔获,主要是皮皮虾、海蟹、海鲈鱼等,算是“开门红”。后来,随着淡水排放的结束,出海捕捞的产量上来了,渔民和市民都很高兴。

渔民的生活方式

整个捕鱼季或许都在船上

渔民出海捕鱼,每天凌晨出海,下午回来。家离码头近的,可以回家休息几个小时,离得远的,连家都不回,整个捕鱼季都生活在船上。

目前,天津有沿海(渤海)和近海(黄海)捕捞作业渔船332条,沿海和近海捕捞作业渔船,按照船长大小分为小、中、大三型号,小船12米以下,中型船12米至24米长,大船24米以上,大船能去黄海作业。

海上有嘛打嘛,梭鱼、鲈鱼、海鲈鱼、螃蟹、皮皮虾、小杂鱼等。船型不一样,作业区域不一样,网具不一样,打到的东西不一样。少的一天十几二十斤,多的一天三四百斤,少数有一天上千斤的。捕捞作业渔民的收入基本从渔获变现上得来。休闲渔业的收益主要靠获客量变现。虽然天津海鲜市场价格略高于周边,但有京津两个大城市的消费者,海鲜特别是本地海鲜变现不难。

船员人数在船检证书上都有规定,大船十二三人,小船两人。按材质分,有木船和钢船两种。近年来,随着渔业生产的发展,很多渔民把木船换成了钢船,但仍然有人坚持用木船,特别是小船,木质的更好用。

渔民的生产成本,渔船是大头。21世纪的第二个十年,木船造价一度上涨,一条12米的木船

起初20万元就能排好(排船是渔民对造船的说法),发展到2019年,要50万元才能拿下来。现在的钢船制造价,从30万元到300万元不等,不同的造船厂、不同的钢材价格都不一样。

雇船员也是一笔不小的费用。有渔民介绍,每名船员每天六七百元,少了没有人来。风大不能出海或者船长家里有事不能出海,船员在家修船,也得给工资。渔获少的话,不够船员工资的费用,所以很多小船都是船长自己干或者亲戚合伙。

渤海的渔业捕捞有季节性。过了10月,大风天逐渐增多,出海的天数开始减少。渤海湾有冰冻期,因为水浅,海水还没冻上,水温就降低了,鱼往深水区跑,小船到不了深水区,于是减产。大船能去远的地方,比如渤海的中心或黄海。近处捕捞,一天一回,去远处捕捞,要在海上停留半个月或者一个月。天津约有100条渔船在黄海作业,通过运输船实现来回运送,生产成本又上去了。这也是本地海鲜市场价格略高的原因之一。



游客排队上船。

渔船卸下来蛤。

