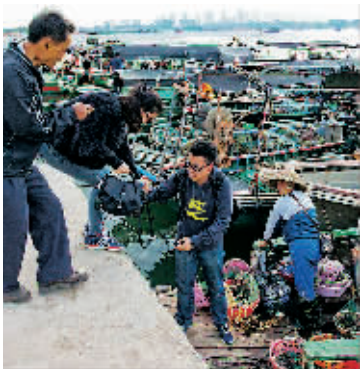


如今,往来于东郊椰林湾海港码头和清澜环球码头,一切都是那么熟悉,但一切都已不同。68岁的船主朱兴仍迎着海风,在渡口继续他的生计。

2012年底,清澜大桥正式建成通车后,环球码头斑驳的大门前,曾经热闹的候船景象就已逐渐消逝。有些轮渡工作人员或许还记得轮渡的黄金时期:以前每逢周末,在港口车队排长龙那是经常的事,有时工作一天,嗓子都喊哑了。

一个艄公的渡口

文\海南日报记者 赵优 图\海南日报记者 李幸璜



65岁的渡船工朱兴仍主要为来往的人们服务。



朱兴仍正开着渡船过对岸。



渔贩们还是依靠朱兴仍的渡船来来往。

傍晚,夕阳斜挂,海涛涌起一片片金光。一艘老渡船在水面上缓慢前行。

文昌市清澜港,繁忙依旧。在大钢船的衬托下,渡船显得那样弱小、老旧。从渡船上抬头一望,只见长长的清澜大桥横跨海面,道道车流疾驰而过。

大桥下,海湾里,渡船以自己的速度坚定地开往对岸。这样的行走,它已坚持了30多年!30多年来,它骄傲地运送过多少来客!30多年来,这样的行走突然就成了边缘……

往来于东郊椰林湾海港码头和清澜环球码头,一切都是那么熟悉,但一切都已不同。渡船,仍在以惯性穿梭,带着岁月的坚守,带着温情的记忆,溅起朵朵浪花……

都市人的新体验

“乘坐轮渡是我们的一个情结、一个梦想。”骑行者徐晓桐一脸兴奋。

在东郊镇码头路的尽头,记者遇到了两位驴友——徐晓桐和何建晖。身着冲锋衣、头戴安全头盔的两个年轻人从海口出发,准备一路骑行到三亚。之前查询路线时,他们才知道,从东郊到清澜,可以通过轮渡到达对岸码头。

“我们不想只骑行在路上,想要体验不一样的乐趣。”在码头等待渡船靠岸的间隙,徐晓桐告诉记者,“乘坐轮渡,多么温情!”

此前,两个人到达东郊镇时便到处询问哪里可以乘坐轮渡,“但是村民告诉我们现在已经没有轮渡了。我们不死心,一路骑行到码头,终于在墙上看到了一个渡船的电话号码。”随着徐晓桐所指的方向,记者看到了一面白色墙上漆着“渡口客船”几个大字,后面跟着一串电话号码。

码头边,大大小小的渔船鳞次栉比,几艘渡轮停泊在海上,稍显落寞。不一会儿,一艘老旧的渡船从远处而来,乘着波浪,迎着海风,停靠在码头。68岁的船主朱兴仍就是墙上那串电话号码的主人。身穿蓝布上衣的他身形消瘦却也结实,热情地帮着两位驴友把自行车抬上船。“只要有人坐船,我随叫随到!”朱兴仍笑着,脸上沟壑纵横的皱纹像是被海风割过。

小小的客船由木板组成,踩上去咯咯作响,剥落殆尽的白漆依稀显示出这艘船已有些年岁,似乎在默默地诉说这条老船曾经在宽阔的海湾里渡了多少人,经历了多少风浪。何建晖盘腿坐在船头,感受海风拂面,不一会儿,或挥舞手臂,或高声呐喊,兴奋得像个孩子。徐晓桐拿着手机,为伙伴留影的同时,也不落下任何一处风景。两人的手机中留下的,不仅是老旧的渡船和沧桑的船主,还有他们对摆渡的迷恋。

朱兴仍坐在船尾,掌控着渡船的方向,望着对面的码头,不时看看这船客人,笑意便爬上了脸庞,像是船边激起的朵朵浪花。

几分钟后,渡船达到清澜环球码头,待朱兴仍勾上缆绳,停好船,何建晖搬下自行车,说起乘坐渡船的感觉,只有一句话:“太爽啦!非常满足!要的就是海风吹拂的感觉,还有发动机沙沙的声音。”付了钱,谢了船主,何建晖和徐晓桐回头望了望海湾,就踏上自行车,继续赶路。

村民们的旧生活

“村里的人我只收两块钱,要是只有一个人坐船,就不要钱了。”朱兴仍告诉记者,两个码头附近的村民、渔民和候鸟老人们是他的常客。

清澜环球码头的市场热闹非凡,刚捕

捞上的海鲜、种类繁多的瓜菜等一应俱全,吸引不少市民和游客前来购买。“港湾两岸有些村民买菜或者卖自家的地瓜,有的渔民要卖鱼,如果没有摩托车,要走十几里路,绕上一个多小时,坐船几分钟就到了。”在朱兴仍看来,乘坐渡船仍是一些村民出行的习惯,即便坐船的人已经越来越少。

“2012年大桥通车之前,我们都是坐车上轮渡船,人特别多。”正在市场买海鲜的曹阿姨告诉记者,自从从东郊搬到清澜居住之后,已经不再乘坐轮渡了。

2012年底,清澜大桥正式建成通车后,环球码头斑驳的大门前,曾经热闹的候船景象就已逐渐消逝。有些轮渡工作人员或许还记得轮渡的黄金时期:以前每逢周末,在港口车队排长龙那是经常的事,有时工作一天,嗓子都喊哑了。

清澜大桥通车前,每天通过轮渡过往东郊与清澜的车辆高达500辆次,最高载客量达3000多人。环球码头2004年1月投入两艘轮渡船,每10分钟一班船运送车辆和行人,每天往返将近40趟。轮渡船票价分为单人2元、摩托车6元、私家车30元、货车则按不同吨位40元-120元不等。

那时,朱兴仍的小渡船自然比不上繁忙的轮渡大船,但也颇受欢迎。“我们的船价格便宜,乘坐又方便。”朱兴仍聊起当年的情景,唏嘘不已:“上个世纪90年代是渡船的高峰时期,最多时有八九十条船,后来有了大轮渡之后,只剩下二十几条船了,但那时每天也有300多个客人乘坐渡船。”而现在,他的渡船一天能拉上十几个人,挣上几十块钱,已是不错的了。

老艄公的一生情

对于从上个世纪八十年代就开始摆渡

的朱兴仍来说,渡船已经成为他生活中不可分割的一部分。“船放久了也会坏,我就这么开着,心里也高兴,顺便挣个零花钱。”朱兴仍说,他的生活简单而随意,船开到环球码头,上岸歇歇,喝上一杯老爸茶,和朋友打打麻将,“开船已经成了我的职业习惯,我做别的也不行。”

现在,附近的渔船忙时出海捕鱼,闲时会出来渡客。“挣的钱少,不能指望靠这个谋生,养不了家庭。”朱兴仍说着,叹口气,“现在年轻人都出去打工了。”

东郊椰林湾海港码头边,村民曹少云的渡船静静停靠在渔船中间,一旁的村民告诉记者,曹少云的渡船已经很久没有开动。在村民带领下,记者走进村里曹少云的家,却没见到这位老艄公。“爸爸去市场卖鱼去了,不知道什么时候回来。”曹少云的女儿告诉记者,家里添置了两辆摩托车,去对岸的清澜也走新建的大桥,渡船已基本闲置了。

改行的艄公不止曹少云一个。码头村村民曹盛彦自1982年开始他的渡船生涯,那年的他只有20岁。据他介绍,以前渡船热闹的时候,半夜还有客人乘船去对岸的码头。2012年底,清澜大桥通车后,曹盛彦不得不改行出海捕鱼。

朱兴仍或许是这个渡口最后的艄公,守望并坚持着。

“您的渡船会开到什么时候?”记者问朱兴仍。

“干到船坏了为止。”朱兴仍不假思索,给出了答案,说完又嘿嘿笑了起来,常年被海风吹拂的头发略显蓬乱,眼窝里透出一丝淡然,一份执着。

现代总是强大的,但传统也有坚守的理由;快是普遍的节奏,而慢也是一种生活。