

海口的港

一位七旬老人的海口港口记忆：
从“个钱渡”到客滚轮

文海南日报记者 侯赛



海口新海港的启用,大大地缓解了海口港和南港的运输压力。

海南日报记者 陈元才 摄

今年是海南解放66周年,也是“十万人才闯海南”的第28个年头。66年来,海口港口的变迁见证了海口城市东拓西进的历史进程,也见证了海口城市的飞速发展。而老人们对港口轮渡的记忆,则让人们更加铭记时代更迭所释放的巨大力量。

海南解放后,国内局势趋稳,1952年,国家开始分期分批拨款修复和扩建码头,其中在海口修建了海口港秀英码头,1954年4月竣工,同年,海口港秀英码头正式投产。而一度运行了整整30年的海口新港,则是秀英港运力的有效补充。

然而,进入21世纪,新港已经退出历史舞台,秀英港也将完成其历史使命,海口的港口即将进入“新海港”时代。

阳光照耀着琼州海峡。在新的-天的晨辉中,新海港的海面上响起轮船的汽笛声,声音浑厚、悠扬、穿透力极强……一艘豪华轮船正沐浴着金色的光辉,缓缓地驶进码头。

回首解放前的“个钱渡”时代,再看看1980年代曾往返于琼州海峡两岸,那条破烂不堪的登陆艇改装船的老照片,眼前的这一幕,勾起多少历史浮沉,又勾起多少人对逝去岁月的记忆。

解放前：
“个钱渡”时代

2016年5月1日晚。
海口海甸溪岸边静静地停靠着大大小小的渔船。河的对岸,本地居民热衷的老爸茶馆和都市年轻人喜爱的时尚骑楼咖啡馆正迎送来自全国各地的游客。隔离着城市的喧嚣,人

们就这样静静地享受着都市里惬意的慢调生活。

可谁又知道,在这片城市的角落,曾是“帆樯林立”的热闹港口,而随着城市的发展,渐渐消失变迁,留下来的只是老人们星星点点的记忆。

出生于1942年,今年已经74岁的海口市中共党史协会副会长钱汉堂,3岁时便跟随父母从文昌到海口定居,他用自己长达半个多世纪的轮渡记忆,为记者还原了一幅幅珍贵而深刻的海口港口变迁画面。而钱汉堂最初的港口记忆,就停留着如今这条温柔的海甸溪中。

“一说起海口港,如今不少海口人自然而然会想起现在的秀英港及新港,但从清代初期到解放初,许多华侨出国及回乡踏上的海口港并不在此,而是在长堤路、得胜沙附近的海甸溪一带。”钱汉堂告诉记者,当时新加坡的亲人回到海口时,船不能靠港,要由大船换成小船,摇摇晃晃摇了好久才到海口港,一上岸就看到满眼的骑楼,而下船的地方就是如今钟楼一带。

“当时,人们要渡过海甸溪,只能乘坐摇桨的木船,渡一次要花费一个铜板,所以大家都管这里叫‘个钱渡’。”钱汉堂忆起童年时代跟在大人屁股后面争先登船的画面,难掩那开心的快乐甜蜜。

“个钱渡”的年代直到海南建省,人民桥、和平桥与新埠桥相继修建起来以后,才慢慢消失在海口人的渡船记忆中。

1950-1970年代：
抹不去的轮渡记忆

随着解放后,国内局势的稳定,1952年,国家开始分期分批拨款修复和扩建码头,其中在海口修建了海口港秀英码头,其主要工程包括:栈桥码头、东防波堤和重力码头。1954年4月竣工,同年,海口港

秀英码头正式投产。

而伴随着海口秀英码头的建成投产,钱汉堂也成长为一名十几岁的少年,1954年,他正式参加工作,成为广东琼剧院的一名演员,随后,他经常跟随大部队到广州、北京、上海表演。当时离开海南岛去往大陆的唯一途径就是坐船,先乘坐24小时的船到达广州,然后再从广州坐火车北上。对他来说,港口和轮渡是年少时光中抹不去的一段记忆。

“当时坐的船都是英国制造,船名有‘丁香号’、‘玫瑰号’、‘牡丹号’等,但是到了文革时期,都改成了‘红卫1号’、‘红卫2号’、‘红卫3号’……”钱汉堂回忆道,因这些船都是内河船,船体吃水不深,所以只能载客,不能载货。

“70年代之前,所有海口到广州的船次都是晚上8点以后发船。”钱汉堂回忆说,晚上发船的主要原因就是怕有人在香港澳门附近海域跳海潜渡。每到深夜,船快要到达香港海域时,船员们就会用坚实的帆布和铁丝把整个船体全部遮蔽起来,以防有人偷看到香港那边的景象。

“可就算是这样严密的防备,还是不断有人跳船潜渡成功。”钱汉堂回忆中有一段永远不可磨灭的渡船经历。在一次渡船的深夜,有人突然喊“有人跳船了——”,当时很多乘客都纷纷跑到甲板上张望,而自知“出身不好”的钱汉堂则不敢出去“凑热闹”。他躲在船舱中,紧闭着双眼,听着外面船警的呼喊和乘客们骚动的声音,心情无比紧张,他躺在自己的床位上不敢动弹,生怕别人怀疑自己有偷渡香港的想法。

1970年代以后：
时代裹挟下的港口变迁

如果说秀英港承载了钱汉

堂16年的从艺生涯,那么海口新港则写满了他13年的从商记忆。1973年,广东省投资在海口门(原海口内港入海处)兴建海口内港。1976年3月竣工,同年8月,海口内港正式更名为海口新港。此后,海口新港则成为旅客进出海南岛的主要港口。

而从1970年开始,钱汉堂被下放到海口糖奶厂工作,成为一名供销员,因经常要从海口新港坐船去海安和湛江要货,海口新港成为他再熟悉不过的地方。“当时新港的船吨位很小,一些老船还是登陆艇改装的,一遇到风浪就颠簸特别厉害,船头都不敢站人”钱汉堂回忆道,当时由于通讯不发达,只能发电报来告诉亲人行程,因此每次船快到岸的时候,大家都会出来紧张地张望,看到自己的亲人,则会使劲挥手并兴奋地喊道“到了到了——”。

海口新港的辉煌持续了整整30年时间,后来,随着海口城市的不断发展,尤其是大货车中心城区限行政策的实施,对新港码头的作业产生了巨大影响,新港加快了对客滚船调整的速度。从2005年起,海南省开始推进海口秀英港、新港和马村港“三港合一”,新港从此陆续将客运业务进行转移。2008年,新港港区的化肥、粮食、饮料等货物装卸转移到秀英港,而从新港发班的海口至北海的客滚船航班也转到秀英港发班。2011年6月15日,海口新港码头营运的“海口-海安”客轮航线也转移至秀英港区营运。这意味着海口新港正式告别客运历史,结束了它的港口使命。

不仅是新港,秀英港也正在逐渐搬迁出市区,预计2017年新海港将完全取代秀英港。

“虽港口破烂,又拥挤不堪,却是我们眼里的绿洲……”

闯海人记忆中的
海口新港

文海南日报记者 侯赛

海口新港从1976年投产到2011年,一直是海南物资主要集散地,也是旅客出入海南岛的主要港口。而海口新港最辉煌忙碌的日子,就是1989年到1995年的7年间。

一批批怀抱理想的闯海人,乘坐客船横渡琼州海峡,从海口新港登上海南这片热土。据统计,1989年,新港的货物吞吐量达120万吨,客运量达387万人次。这个沉默多年的港口也因此蜚声海内外。

“当时的新港码头,每天进岛的客流量有一二万人之多,最多时达到两三万人,我一会儿检票,一会要去指挥落客,每天忙得不可开交,嗓子喊哑,双手累得酸痛。有时到了凌晨四-五点,还有人从海安过海,每天几乎24小时都没有间断过,那种人潮蜂拥而至的场面,是我平生第一次,也是唯一一次见过。”1989年,当时在新港作检票员的李权告诉记者。

“当时有个口号叫‘争风前,赶风后’,海南台风天气多,一遇台风,客运广场外就会滞留很多客人,为了尽快疏散客人,台风过后,还没有消除安全警报就恢复航运了。”1988年,刚到新港工作的冯椿告诉记者。

每一个闯海人都会记得当时在新港上岛的热闹场面。客流最多时,新港客运站外的广场上人山人海,每个人怀着满腔激情,拎着大包小包,一脸风尘仆仆,等待的,张望的,着急找中转交通工具的,而新港则成为闯海人永久的记忆,因为这里是他们上岛的第一站。

“闯海人”陈波来还依稀记得,当时,“闯海人”多坐火车一路南下至广东湛江,再换长途汽车至海安码头。每天,码头的渡船都满客运营,售票处早早便挂出“票已售完”的牌子。售票处前人头攒动,焦急的人们一边咬着菠萝干充饥,一边打听看海南的讯息。

那些上船的人们,则挤在狭小的船舱中,一边忍受着难闻的气味,一边憧憬着未知的明天。人流自新港码头登陆后,南腔北调口音的年轻人堆满了新港站前广场,然后从这里分散到海口的大街小巷。

“我第一眼见到的海口新港破烂狭小,又拥挤不堪,但它却是我们眼中的绿洲,闻着腥咸的海风,那是自由的空气!”陈波来告诉记者。