

一程山水一年岁 乡愁客满渡海峡

文\海南日报记者 杜颖 实习生 王蔡雨 图\海南日报记者 宋国强

此岸与彼岸的距离，仅是那一道琼州海峡。一程山水，一岁年华，每逢春节，思乡的情愫近了，游子们纷纷踏上归途，而久居故地的人们也多有携家出游探友访亲。

从古至今，春运的许许多多往事，在海南人这一程程的路与水之间刻满记忆……

一湾海峡话春运

2019年2月2日，农历腊月二十八，丽日晴空，琼州海峡南岸，海口港秀英港区一排排车辆在港口待渡区等待检票。游子们纷纷踏上归途，在海峡的另一岸，漂居省外的海南人此时亦归乡心切，两岸有着同样的期待，同样的乡思。

“滴！”经过不到2秒的车牌号自助识别后，位于预约通道口的卡口自动打开，一辆已提前购票的车辆进入后随即进行安检。出示购票二维码扫描后完成检票后，车辆在工作人员的引导下进入11号码头排队上船，整个过程没有超过5分钟。

车主刘或是四川泸州人，一早，他在“新海港”微信公众号上提前买好了17时的车船票，16时许，他按照短信提示时间到达秀英港。“毕竟是春运车流高峰期啊，整个过程比我预想的要顺利得多。”刘或说，“预约过海确实是比以前方便很多，不会出现船满了再等一个多小时乘下趟船的情况了。”

今年春运期间，琼州海峡南岸3个港口都采用预约购票过海的方式，按照《琼州海峡客货滚装运输突发事件应急联动框架协议》，海口将装船配载时间由2小时压缩至1.5小时，并在春运高峰时段进一步压缩为1小时。

在海口从事水产品生意的刘或来海南16年了，又一年选择了自驾过海回乡，按他的计划，和弟弟两个人轮着开车，中间不停歇，过了琼州海峡，从海安横穿广东，经广西北上贵州，路过遵义市之后就进入四川境内了，开得快一天一晚就到家了。

古时交通艰难重重

曾几何时，千百年前的那些海南人，和今天的游子一样心系故乡，渴盼团圆，然而古代往来海南之不易，远不是今天的人们所能想象。

大清刑部主事、文昌人吴憬平，曾受困于回乡费用，“燕台重驻五经秋，为乏归资苦滞留”。清代广东翁源县的“教育局长”、琼山人曾日辟，同样曾因遇齐河阻渡，“两日路行三日半，一千钱费两千多。归心似箭终无奈，囊底已空可若何”。而其陆路的艰辛，从晚过沧州“山深林密人何处，如此荒凉可叹嗟”，以及“宿东平州，四更起行，昏黑不见地，惟有纱笼照乘”，都可见在古时往返海南的艰难程度。

莫不说陆路需要登山涉岭，艰辛异常，如若前往沿海地区走水路，则更是要面对惊风怒涛，时时令人心畏。



海口新海港码头，过海车辆和旅客分流登船。



在新海港客运大厅候船的旅客。

乘坐船只往返海南与东部沿海，珠江、长江、黄河、淮河等都是可能要途经的水域。北宋文豪苏东坡就曾描绘琼州海渡“至险莫测海与风，至幽不仁此鱼龙”。北宋末、南宋初的李纲于1129年冬南渡琼州，也“乘风畏怒澜”。清末地理学家邹代钧，即便搭乘“长二百四十尺，广三十尺，能载六千七百二十万斤”的法国“沙驾林”巨轮，也在《西征纪程》中，如此记录其坐船行至文昌海域的见闻：光绪十二年春，“又南行，入七洲洋，水深，色苍黑如漆，遇风浪恶，甚于他处，舟行苦之。”而明朝嘉靖《琼州府志》更记录了民众对于乘船渡海的畏惧：“今渡海往来者，官必告庙行礼，而民必祭卜方行。”即无论官民，都必向海神祷告、预测吉凶，然后再决定是否成行。

的确，在今天人们分分钟网络订票，舒适乘坐飞机的时代，历史上要抵达大陆地区的琼州水路不仅常有海盗出没，还曾因风浪横生，发生过多起海难，“冒着生命危险乘船”在今天人们眼中来看不可想象，在古代却是“家常便饭”。明朝定安进士王弘海官至南京礼部尚书，他有一名后任内阁首辅的弟子叫朱国祯。朱在《涌幢小品》中也提及过两次琼州海峡海难：一起是1537年，众多学子过海应试，结果遭遇巨浪，三船沉没；一起是1557年，还是学子过海应试，结果船只覆没，数百人罹难。

“琼州去京师水陆计将万里”。万里征程上，除了琼州海峡，还有珠江、长江、黄河、淮河等众多水系。这对于归家的游子来说，无疑又是一场场的挑战。像海南历史上唯一的探花郎、清代定安人张岳崧，在船行赣江十八滩时，便感慨“乡园久别离，岁月惊羁旅”。因为水急滩险，“簸岩千丈落，回转四山舞。耳边风飕飕，目眩不敢睹”，就连船家，在渡险之后，也是“篙师始一笑，稽首谢神祐”。

在古人的典籍记载中，面对雄涛巨浪，有人忧心忡忡诗作：“修筑年年仍横决，应须何法作堤防”“波狂渐转归心箭，风逆倒流下水船”……

南洋归乡，情深路长

唐大中三年（849年）的正月，崖州迎来了一位风尘仆仆的老人。他便是被贬谪天涯的另一位唐相李德裕。我们很难想象，这位时年62岁的老人，在这次特殊的“春运”途中遭遇了什么。但当他吟出“独上高楼望帝京，鸟飞犹是半年程”的感伤时，那一路的艰辛便具象化成了关山迢递，不胜凄怆。

国内如此，国外呢？海南岛与东南亚国家自古以来往返紧密，到了近现代，多少华人华侨来回折返于海南岛与东南亚之间，航班密集，因为地缘相近，交通的便利程度甚至还大大超过了海南岛到国内一些省份。马来西亚槟城海南友好协会秘书长邓国彬多年来致力于海南岛与马来西亚槟城州的文化交往，飞海南，是他的一项重要工作。“几年前，不管是春节还是平日，从槟城飞海南，必须要在广州或香港转机，停停转转，差不多一天时间过去了。”邓国彬感言，近两年，因友城的牵系，三亚开通与槟城之间的直飞航班，时间缩短到了2小时50分，真的感受到与海南的距离更近了！

2个多小时的时间，代表东南亚地区与海南岛之间的交通距离，恐怕古人闻之要惊呼是“梦幻”。有记载称，海南人最早出洋的是在明成化年间（1465—1487年），文昌人林荣已到达满刺加（今马六甲），成为第一个远渡重洋到达南洋的海南人，但一些学者也倾向于宋末元初时期。在明代，海南文昌人出洋者起码有1000余人。到清末民国时期，由于国内环境动荡，致使海南人在这一时期大量出洋。

居住在海南岛东的文昌人利用航线之便，大多数人从铺前、清澜两港出发下南洋，随船去谋生，成为最早的“住番”，可在那样的时代，船去南洋路程都要漂泊几月，生死都未知，去了那里相隔万里，何谈能够春节返乡啊！这是描述下南洋的辛酸……

水路难行骇浪飞，家在天涯万里遥。因为有着曾经的“难”，今天的人们更加珍惜这段伴随春节而来的“春运时光”，那是游子的眷恋，那是揪心的甜蜜，那是家的距离……

岛内春运知几何？ 曾经的难解题 如今的风景线

文\海南日报记者 杜颖
实习生 王蔡雨

19世纪末期，曾任琼崖实业专员的黄强在其《五指山问黎记》中，记载了1928年从海口到五指山的不易：“河水萦回，甫趋右岸，想见船行塞涩也。”“村临巨流，电激雷崩，水势湍急。因无船，先令士兵凫水试涉，深几没顶，有挣扎不住被水卷去者，幸下流有浅滩，得不死，然而险亦。”从这些史料中，我们不难想象，古代甚至近代的海南人，即便在省内来一次春运，去远一点的地方走亲访友，也并非一件易事。

“因询万安，相去犹五百里”，走陆路，常会遇到打劫的，“行者必自文昌县泛海，得风便三日可达。艰难至此，不无慨然。”这是800多年前，李纲抵达海口后，打听如何去万宁的感受。如果从历史上追溯，直到近代的清末民初，海南的岛内交通依然都还是坎坷难行的，与今天的便捷交通相对比，更加令人感喟。

《海南周刊》曾报道过美国传教士香便文的《海南纪行》（辛世彪译），他在1882年第一次来海南时提到对海南道路的印象：“很多地方被茅草覆盖，需要挥刀开路。几乎每天都要多次涉水，有的没膝，有的齐腰。”“河流给我们的行程带来了不少麻烦，我们当天在6英里内不得不涉水30次。有两英里的路淹没在河水里，逆水行走很是艰难，水深几乎没过膝盖，水中的石头光滑而锋利。有些地方有急流，激起的水浪在岩石上翻滚，如画一般，却给我们挣扎过河带来危险，不小心就会被打翻落水。”

山高水险、道路泥泞，途中的蚂蟥也让他颇为恐惧：“道路非常狭窄……挑夫们必须使出双倍的力气，才能把挑篓从高悬的乱草中挤过去。茅草边缘锋利如刀，伸手拔开，即被割破；无处不在的蚂蟥，极大地增加了路途的不适。”

如今，环岛高铁通达四方，海口、三亚、琼海、儋州等海南各个市县之间都有高铁串联；在广大市县乡镇之间，海汽集团的大巴车穿梭乡村，每隔15—20分钟便有一趟车的发车频率，大大提升了市县间的交通便捷度；高速公路的四通八达，去年开通了琼乐高速，今年正在建设万洋高速等等高等级公路，都在不断向人们发出新的讯号：今天的海南岛，交通便捷，顺畅通达。春运，再不是一道难解题，而是一道风景线。