

新闻热线:0571-87054420 13857101115

平安浙江网:www.pazjw.gov.cn 浙江法治在线:www.zjfzol.com.cn

“浙江新闻”客户端



“浙江法制报”微信

最后的摆渡人

Z 本报记者 王索妮 文/摄 通讯员 朱筱嘉

“今天真冷，人估计会少点。”俞其祥猛抽了一口烟，低声嘀咕着。一旁的张悟德点点头，抬眼看了看墙上的钟：“时间差不多了。”

话音一落，俞其祥、张悟德和黄华山三人便默契十足地从温暖的休息室出来，一头扎进寒风中，大跨步奔向码头。

冬天还未走远。21日清晨6点的钱塘江袁浦码头，还是一片漆黑，只有停靠着的“浙钱江渡013”客渡轮在发着光。穿戴严实的乘客早已在船上找到位置伫立等待，远远望去犹如一台即将开场的舞台剧。

鲜有人知道，为了“演”好这出“剧”，作为船工的俞其祥等人借渡船之力，已在袁浦与闻堰之间摆渡了三十载光阴。



船票多年没有涨价

最繁忙的时段

“突突突”的马达声划破了清晨的静谧。渡轮缓缓驶离袁浦渡口，在江水中划出几道完美的弧线，船上的气氛随即变得活跃起来。

这是当天的第一班船，尽管乘客确实较少了一些，但装载着各类蔬菜肉类的货担或是小三轮儿还是让整艘船看起来满满当当。互相熟识的村民打完照面，便热火朝天地聊开了，传出的笑声瞬间转化成了抵御寒冷江风的有效利器。

“以前是那头的萧山人坐轮渡跑到袁浦卖东西，没想到现在反过来喽。”俞其祥一边熟练地收钱、递船票，一边笑着说。

与袁浦一江之隔的萧山闻堰，历来商贸发达。上个世纪80年代开始，脑筋活络的萧山人就挑着货担到袁浦岸边做些小买卖，而袁浦人则津津乐道于到对岸的萧山置办商品、赶集娱乐。时光斗转，眼下的闻堰早已高楼林立，住的都是城里的上班族，而袁浦这边，菜地农田皆在，于是就变成了袁浦人带着土货到闻堰去叫卖。不过，不管是萧山人过来还是袁浦人过去，选择渡轮这种廉价而古老的方式往来于钱塘江上的生动画面，一直延续了下来。

十几个人的上船费才刚被俞其祥收完点清，闻堰码头已出现在眼前。待张悟德拉紧缆绳后，一人麻利地下了船，原先有些拥挤的船舱立马变得空旷起来，只剩下些许菜叶、烟盒静静躺在地上。从闻堰上船的只有寥寥数人，大家互不说话，自顾自低头玩着手机。

短短一刻钟的光景，渡轮又回到了最初的起点，而天空也开始微微泛蓝。很多人忙碌的一天即将开始，而对于俞其祥等人来说，再护送一波前往闻堰上班的年轻人过江，一天中渡轮最繁忙的时段便接近尾声了。

桥进，船退

空闲下来的时候，俞其祥和几个船工会回忆往昔，在那个摆渡作为唯一过江方式的黄金年代，袁浦渡口的繁忙景象可以持续一整天。

“早上4点多开船，2条客船不停地在江面上往返，一天要渡上50到60趟，还是来不及呐！”聊起上世纪80年代的事儿，俞其祥和张悟德的眼里便有了光，往事仿佛就在眼前。

袁浦虽然地理位置比较偏僻，但舟渡交通



黄华山安全行船



俞其祥目送乘客下船



自古繁忙。早在清代道光年间，张道就曾写下《定乡小识》一书，其中“(袁浦渡)诸村入县者渡此，农商贩运，朝发暮归”记下了渡口曾经有过的喧闹景象。

轮渡的繁华因城市的发展和技术的进步逐渐褪色。过去，在钱塘江上造桥谈何容易，因为钱塘江江面宽广、地质结构复杂，潮水和流沙都是别处罕见的老杭州人甚至用“钱塘江造桥——不可能成功”这句歇后语来形容说大话的人。但自从钱塘江上建起第一座桥——钱江大桥后，三桥、四桥、之江大桥等过江大桥也陆续通车。袁浦过江大桥造好再加上私家车的普及，选择船渡过江的人越来越少。自2007年6月五堡渡口轮船停运后，袁浦渡最终成为钱塘江杭州段两岸的最后一条轮渡线路。

坐船的人少了，开船的自然也少了。最多的时候，渡口有40多个员工，现在只剩下了2名50后和4名60后。就在前几天，其中一人回家途中摔伤请了假，活就由俞其祥揽了下来，工作量明显增加不少。而这样往返的轮渡场景还将持续多久，几人均不得而知。

“现在科技这么发达，说不定以后在江底打个洞，‘嗖’的一下就从袁浦到闻堰了！”

“那叫水底隧道！”俞其祥纠正黄华山的话，停顿片刻后突然转了话锋：“你的名字里又有华山又有黄山，两座山压着压力肯定不小。等水底隧道通了，你不用开船了，应该轻松了吧？”

安全弦紧绷

其实不仅仅是黄华山，俞其祥等人的身上也同样有两座大山。

其中一座便是生计。

“按照现在的坐船人数，每个人2块钱的票价，码头早就不能靠自己的力量自给自足了。”俞其祥说，能为百姓服务到现在，全都得益于政府和海事等部门的物资补贴。不过他也补充说，好在儿子已赚钱养家，这方面压力也小了不少。

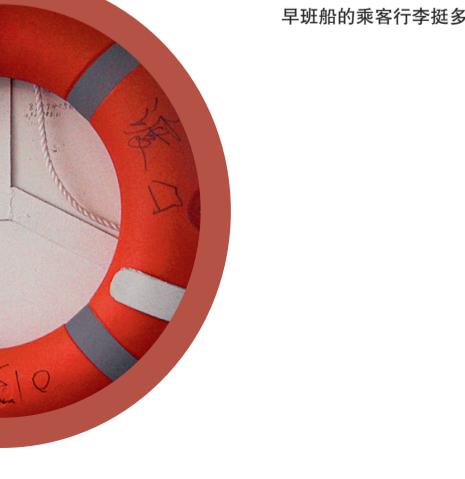
相对而言，另一座大山则更沉重些，那就是安全。

钱塘江潮水是出名的汹涌，白浪高耸、排山倒海，波涛的声音震耳欲聋。“最早的时候，渡口还只有2条摇橹木船，那时，大家凭的是经验，大雨天、起雾天也照样行船，确实危险。”俞其祥说，到了1987年，木头船换成了铁板船，安全性才有所提高。再到2014年，“浙钱江渡013”替换了老渡船，船型更大、稳定性更好、续航能力也更强。去年G20杭州峰会前，船上还安装了能提供船舶间避让信息的AIS系统，行船的安全性就更强了。

“现在只要碰到洪水、台风和潮水，海事部门就会通知我们提前停船、躲避风浪。”俞其祥说，安全必须放在首位，“哪怕只有一个乘客，我们也会非常注重渡船渡运安全。”



早班船的乘客行李挺多



张悟德收起缆绳