

# 沙颍帆影

记者 张劲松/文 梁照曾/图

“您老家哪儿的？”  
“我没有老家。”  
“咋会没有老家呢？”  
“我打小生在船上、长在船上、住在船上，十来岁时就开始在船上干活了，船就是家，家就是船。”

白如意似乎怕记者没有听懂他的意思，又补充说：“我从小就没听过爷爷、父亲说老家是哪儿的，反正我们世代漂在水上，船开到哪儿，哪儿就是家。”

最让白如意不能释怀的，就是当年他们在水上的生活原本还算幸福，后来由于沙颍河上建成的一座水闸造成河水断流，导致和白如意一样的船民们不得不放弃他们世代以船为家的船运生活，从水里走到岸上，有的去了农村，有的安置到了工厂，有的当了搬运工，也有的自谋生路，还有的远走他乡……

“看，现在不但可以行船了，跑的还是千吨级的货轮，真是让人做梦也想不到呀！”谈到近年来周口港口建设如火如荼时，已经70岁高龄的白如意高兴得像个孩子。

## 红火岁月

当年桅杆林立、船行如梭、四通八达，沙颍河航运红红火火，船民们的生活很是殷实

“当年水运兴盛时，河到处都是船，桅杆林立、船行如梭，撑船的吆喝声、码头工人的号子声汇集在一起，悦耳动听。”现年87岁的周口市政协文史研究员王羹荣小时候就住在周口新街，紧邻沙颍河，常去河边玩耍，他每天都在目睹河滩里的繁荣景象。他说，当行船多的时候，一只挨一只，就像现在大街上堵车一样，很长时间不能“解冻”，“这样可方便了河两岸的居民了，他们有些人过河不走路，借助挨着的船只走着、跳着，就可以到达对岸。”

“那时候，每天从周家口通过的货船达一千多只，晚上在周家口停泊的货船也有二三百只。”现年85岁的船民马西元说，船民们与各行各业有着密切的关系，货源也相当充足，等待运输的货物也很多，这批还没运完，下批货又来了。因此，船民们的生活一般很殷实，有一家拥有几只船，收入很可观，他们在岸上置买田地、房产，有的还做买卖。

“那时候都是木船，全部是靠风力或者人力行船，随处可以看到纤夫拉纤的身影，现在这些情景已经成为历史了。”马西元回忆，那时船运行业红火得很，向南能通到武汉，向北能到河北，向东能到达上海，向西连着山西，真是四通八达。像咱们省内煤炭、木材都能用船运出，江浙的丝绸、布匹、百货也能用船运到周口，再转运到省内其他地方。“那时，周口可是咱们豫东最大的水旱码头。”

周口交通档案资料记录，建国初期，航运在周口的运输业中占主导地位。1955年，船民互助组转为生产合作社，是年8月，成立周口港第一船民运输合作社（即初级公社），有社员216人、船86只、总吨位750吨。当年该社与55个个体户共完成货运量31320吨、货物周转量3265726吨公里。1956年，发展为11个船民运输合作社，有社员1261人、船502只。1958年10月，11个运输合作社合并建立上东风人民公社。1959年初，该公社合并到红旗人民公社，周口为第三大队，有社员1279人、船476只、总吨位4679吨。1961年，红旗人民公社划归各港，原三大队改为周口船民公社。可见，当时周口形成了一支强有力的水上运输专业队伍。

历史上，周家口经济兴衰，与水路交通兴衰与否、转贸易发达与否有着直接的关系。

## 酸甜苦辣

船民们起早贪黑、历尽艰辛，冬季枯水期，他们光着腿，蹬着冰水，在河里扒沟，让船前行

在沈丘县船民办事处船民新村，村里的老人们都是船上的老把式，掌舵的、下锚的、调货的，他们聚在一起，常聊的话题还是当年水运繁忙时的红火日子，还有水上生活的酸甜苦辣。

“世上有三苦，撑船打铁磨豆腐。”现年81岁的船民王子义告诉记者，他自小在船上长大，个中的艰辛此生难忘，“我十来岁就开始在船上干活了，那时我们的船主要行驶在漯河和沈丘之间，有时也到襄县，我家开的是对联筏子，载重20来吨。”最让王子义不能忘怀的，即使是最炎热的夏季，他们也得用衣服把自己裹得严严实实的，一是怕纤绳把身体勒得难受，二是行走在岸边草丛中，预防身体被刮伤、刺伤。纤夫们拉着纤绳，喊着整齐号子，面朝地、背朝天沿



货船停靠在周口中心港作业码头

着堤边的羊肠小道，穿行在荒草丛中，拉着几十吨的船只，步履艰难地向前蠕动，“有一次我累得一下子晕倒在水里了，幸而有船友相救，才得以脱险。”

让船民们刻骨铭心、没齿难忘的就是冬季枯水期行船。王子义介绍，在冬季枯水期，当船遇到断流的河段时，船民们组织的几十人“突击队”，上身穿着厚厚的棉袄，下身光着腿，■着冰水，拿着铁耙把河道中间的泥沙冰块扒向两侧，这样整个河道的水都聚到中间刚扒好的沟里，正好容得下一只船行进，然后由纤夫们拉着船只缓缓前行。负责扒沟的船民常常被冻得腿部失去知觉，被冰块割得满是伤，鲜血直流，他们用布缠住伤口，继续干活。船经过之处，殷红的鲜血伴着片片冰块扩散在河水中。

“船民们经常起早、贪黑、非常吃苦，有时还很危险。下雨、刮大风时，人家往屋里钻，船民们必须向外跑，忙着盖货物，看船是否停好，常常被淋得像只‘落汤鸡’。”现年80岁的沈丘籍船民周全良对记者说，遇到顶风上水（逆水）时，技工们便要在船两边不停地用篙撑船，纤夫们更是辛苦，累得筋疲力竭还得拉着纤绳蹒跚而行。遇到漂水过桥更是危险，特别是陌生的地方，操作不当就会导致家破人亡。王羹荣介绍，他少年时代，曾多次目睹涨水时货船过桥的紧张场景，要免去去桅杆（将桅杆放倒，以免碰桥），然后全体船工站在船的周围，提心吊胆地看着桥腿，如果船离桥腿近了，便赶快用篙撑、用手推桥腿，这时，船工们都吓得面如土色，待船过了桥，才算万事大吉，大家心里才轻松下来。

对于船民们来说，他们在水上漂流，意外事故随时都会发生。王羹荣讲，刚解放时，周口船民徐某驾着小船，从周口装红薯干去界首，途经淮阳豆门时，天黑了，徐某一家也就睡泊下来休息，不料夜间发了大水，沉睡中的一家人没有察觉到异常，导致一家三口无一还生。1955年，周口刚成立船民初级公社时，船民左秀英驾驶的左吊子船，从当时的水寨装5吨红薯干运往漯河，夜间在周口西停泊时，被漯河的大货船撞破，左秀英起床小解时才发现船舱进水，赶忙呼救，终使全家脱险，但是红薯干损失过半。

王羹荣讲，解放前，为了免遭土匪抢劫，船民们不敢在背湾里，小村庄附近停泊，只有停靠在大集镇上，而且必须上岸拜访绅士、地头蛇，祈求他们保护。民国时，漯河有一家船民，晚上停泊在李埠口苑寨村附近，就因为没有拜访地头蛇，半夜几个土匪上船，不由分说将人装在麻袋里扔入河中，一人未留，船与货物全被抢走。

当然，船民们也有轻松的时刻，遇到天气晴朗、顺风顺水时，只须一人在船后掌舵，其他人则可以坐在船头聊天，欣赏两岸风光，这是船民们最惬意的时刻。

## 帆影渐去

沙颍河断航，船民们只能望河兴叹，数以万计的船民从河里走到岸上，开始了艰难的新生活

历史，往往在经过时间沉淀后可以看得更加清晰；细节，往往在后人的不断追问和挖掘中慢慢被激活出来。沙颍河的断航让河里的帆影渐渐远去，也让无数船民泪眼朦胧，只有他们自己才能深切体会到其中的伤痛。

“走，回家聊去。”近日，接到记者的电话后，马西元来到他家小区的门口迎接记者。马西元身板硬朗、耳聪目明，语言干练、声如洪钟，或许这就是当年周家口的船民常年沙颍河练就的良好身体素质吧。马西元介绍，从上世纪60年代起，沙颍河上游漯河到安徽之间相继修起了6座拦河闸，目的是为了农田灌溉，只在阜阳配备了100吨级的简易船闸，其余的地方都没有过船设施。历史上延续数千年的黄金水道沙颍河被截成了几段。从那时起，“马西元们”只能望河兴叹。

“后来，船队没什么货可以拉，船民们也就逐渐上岸了。”马西元说，当时是以粮为纲，以吃饱饭为主，要让两岸的土地增产的话，势必要加强灌溉，牺牲水运。然而，水运断层的一个后果是，这条千年黄金水道被严重浪费了，中原地带丧失了一条经淮河、京杭大运河直通华东的物流干线。另一个后果是，大量船民的就业成了问题，而且“正宗”船民也在慢慢老去，过去的船民文化也在消亡。

1977年10月，周口船民公社与搬运公司合并。至此，沙颍河航运完全由陆路运输所取代，辉煌的船运只能封存在老船民的记忆中。

“从我祖父那辈开始，我们就在船上生活，船到哪儿，家到哪儿。到我这一代，下船了。”说这话时，马西元表情凝重。他说，断航给周口造成了不可估量的损失。从此，数以万计的船民开始了艰难的新生活，他们有的去农村当了农民，有的被安置到了工厂，有的当了搬运工，有的自谋生路，也有的背井离乡，将阵地迁到外省航道……

时代的变迁，使得沙颍河的航运被彻底切断，上了岸的船民们居无定所，政府就在岸边给他们专门划了一片土地，让他们安顿下来，取名船民新村，位置就在如今的市区八一路桥东北岸，该村前几年已经征迁，船民们如今也住上了政府为他们新建的漂亮的安置房。这个紧

人。在接下来的工作中，周口要紧紧围绕省委书记楼阳生的殷殷嘱托，围绕市委、市政府确定的发展战略，以“得港口者得天下”的气魄和“发展才是硬道理”的理念，打破思维定势，创新发展理念，看准目标，果断行动，尽快使周口港口及临港经济的发展进入更快更好的轨道。

为了让读者能够深入了解周口航运的前世今生，了解周口发展临港经济的战略方向，本报记者从今日起，将推出一组深度报道，回忆周口港的历史，调查周口港的现状，描绘周口港的未来，激励周口人民把握今日之机遇、创造明日之辉煌，为全面建设社会主义现代化新周口而努力奋斗。



装满集装箱的货船即将出港

邻沙颍河的船民新村，见证了沙颍河水运的繁荣与衰落。

由于心里放不下船，又不适应陆上的生活，刚下船的日子十分痛苦，马西元甚至不愿多回忆，后在记者的鼓励下，他还是吐露了自己的心声。“当时在船民公社时，船民们的生活是很殷实的，一个棒劳力的工资相当于当时区里一个大干部的工资。”回忆当时的船民生活时，马西元颇感自豪。自打上岸后，“马西元们”的生活一落千丈。“生活困难时，我们就把自己的白面粮票换成农民的粗粮，这样能多换些粮食，以供全家人填饱肚子。”马西元回忆，从水面上岸后，他被下放到当时的郸城县张集公社李寨大队当了农民，过了6年后，在水里生活惯了了的马西元实在不能适应农村的生活，他们全家又回到了周口，在沙颍河岸边搭个棚子，不管多么艰苦，算是安顿了下来。之后，他买了辆架子车，以拉散货为生，养家糊口，虽然有时饥一顿饱一顿的，但还是硬撑了下来。后来，由于拥有船民证，他又在原周口镇沙南区运输队开了8年船，后又安置到周口市交通局纸箱厂当了工人。

## 漂泊生涯

世代以船运为生的船民，他们子承父业，为了继续自己的航运营生，不得不背井离乡，开始了异地漂泊的生活

“沙颍河彻底断航后，那时我30多岁，正是年富力强的时候，不忍心就此罢休，我就开着我的载重40吨的对联筏子去了淮河、京杭大运河、长江，开始了异地漂泊的生活。”现年85岁的沈丘籍船民郭永亮提起当年的漂泊生涯，突然间显得非常感伤，为了在淮河、长江上立住脚，他们不得不想尽办法寻求商机。后来，随着河南船只的增多，他们在长江上也能听到越来越多的乡音，看到越来越多来自河南的面孔，这让他们在外漂泊的心灵稍感安慰。

“露从今夜白，月是故乡明”。异地漂泊的情思，不仅属于大诗人杜甫一人所有。在淮河、京杭大运河、长江上打拼了几十年的郭永亮，如今就连他的儿子也已经61岁了。

由于航运的特殊性，很多个节假日，甚至包括新春佳节，他们也不得不在于异乡的船上度过。“特别是满载货物的时候，就更不能回家了。春节时，我们会在船上贴对联，挂个福字，也会忍不住燃几挂鞭炮，对着家乡的方向磕上几个响头，给远方的亲人送去一个默默的祝福。”郭永亮说，泪眼闪烁。

在外漂泊的几十年里，随着年事已高，郭永亮先是把船交给了儿子郭大林

和郭怀林，大林和怀林后来又把船交给了他们的儿子郭军和郭洋洋，就这样，子承父业，郭永亮家世代以船为生，直到现在。“还好，2005年，两个孙子都换了千吨级的货船，真没想到，沙颍河不但能复航，而且能过几千吨的货船。”猛然间，郭永亮表情由凝重转为喜悦，眼里闪烁着光芒。“3年后，还能过5000吨的大船呢。”一旁69岁的船民曹永明插言道。

船是船民们的工作场所，也是他们长期的家，他们习惯了在船上团圆，在船上吃年夜饭，在船上度过一个个良宵佳节。

## 游子回家

随着一声“开航”令下，在外漂泊几十年的船民们终于有家可归了，他们世代不灭的通江达海梦终于变成了现实

“看到了吗？大船来了，大船来了……”岸上，群众欢声雷动，议论纷纷，他们有的人还特意带了老婆孩子，说是让他们见见面。明媚的阳光，彩色的飘带，一下子使得沙颍河两岸焕发出青春的色彩，奏出了动人的旋律。

“我们从长江回来了，我们终于回家了。”船上，漂泊在外的周口船民们按捺不住内心的激动，喜悦的泪花从他们的脸颊上落下。

2005年12月28日上午9时40分，这是一个令沙颍河两岸人民永远难忘的时刻。随着一声“开航”令下，在外漂泊几十年的老船民们回到了周口港，他们受到高规格“礼遇”——当时的海事局海事巡逻艇在前边开道，清理河道中渔民废弃的渔网等障碍物，“老船民”驾船沿着沙颍河逆流而上直达周口港。

从“闯荡”长江、京杭大运河，到转战淮河、沙颍河，船老大们世代不灭的“通江达海梦”，终于变成了现实。至此，时隔几十年之久，沙颍河水上运输黄金通道终于正式打通，这一下子拉近了周口与沿海城市之间的距离，标志着周口及河南省内河航运业进入了一个新的阶段。

## 再现繁华

随着周口建设中原港城战略的实施，沙颍河航运再现昔日的繁华与辉煌，当年上岸的老船民们过上了幸福的生活，他们的后代也融入到市民行列

满载一船秋色，平铺十里风光。沙颍河的复航，承载了几代人的殷殷期盼和梦想。汽笛鸣响，周口千万人民又看到了昔日这条黄金水路的繁华与辉煌。

随着2005年周口港恢复通航，众多周口籍船民、船头调转，疾速行驶，奔向家的方向，他们为周口的航运发展注入

了活力和强劲的动力。

近日，记者再次来到周口中心港，碧波荡漾的沙颍河面上，货船川流不息。周口中心港码头上的各种运输车辆、吊装设备正在全速运转。船老板马厚礼正指挥吊机往自家货船上搬运装有工业纯碱和石膏的集装箱，这些工业纯碱来自100多公里外的漯河市舞阳县，将通过水路运往安徽、江苏等地的光伏玻璃厂家，这些石膏来自于郸城县的河南金丹乳酸科技有限公司，将通过水路运往广东、福建做陶瓷模具。马厚礼向记者介绍：“火车每节车厢载重60吨，大型货车载重40吨，我这条船满载能达到2600吨，运力相当于43节火车车厢或是65辆大货车。因为运量大、运费低，大宗商品走水运最划算。”

历史再次垂青周口港口。“港口兴则周口兴，港口荣则周口荣，港口强则周口强。”建设中原港城新周口，全市上下对此已达成共识。

江苏淮阴船老板江卫自从前几年来到周口，就与周口港结下了不解之缘。他说，如今的周口中心港码头，从建设规模、配套设施、服务质量等方面来说，在河南、安徽、江苏水运航线上都是最好的码头之一，“这里硬件条件优越，已成为各地船老板眼中公认的事实。”

硬件设施，并不是船老板们最关心的问题，巨大的运输需求量，才是吸引他们来周口“闯码头”的主要原因。自从来到周口中心港后，船老板纽玉扇就从沿海地区接到大量发往周口的货运订单，其中包括加拿大的小麦、澳大利亚的大麦、美国的大豆、东南亚的红木、马来西亚的布敦岩、印度尼西亚的镍矿石等。这些货物有的留在周口当地，有的通过货车、火车转运到周边地市。返航时，周口本地大量的农副产品、化工原料、新产品及周边地市生产的化工原料等产品的运输订单，让他每次都能满载而归，收获颇丰。

随着周口近年来产业转型升级，船老板们货物的种类有了很大的变化。“以前周口是粮食输出地，我们把粮食装船后运到江淮流域。现在周口粮食加工企业对接粮食的需求量越来越大，我们经常要从外地往周口运粮食。”纽玉扇说，最近几年，他接到的多数订单是将外地的玉米、小麦和大豆运到周口，然后把加工好的面粉、淀粉、食用油等成品销往外地。从原材料供应到食品生产加工方，这样的角色转变，正是周口食品产业链发展升级的真实写照。

周口市港航局相关负责同志介绍，2017年，周口市港口货物吞吐量完成1100万吨；2018年港口货物吞吐量完成1300万吨，占当年河南省港口货物吞吐量85%；2019年港口货物吞吐量1465万吨，2020年港口货物吞吐量达到1800万吨。目前，周口本地航运企业18家，从业人员2万多人，货运船舶共1500多艘，载重吨位超120万吨，沙颍河航运迎来了新的发展时代。

不只是水上航运，目前周口造船业也发展迅速。周口申华船舶制造有限公司顾问王鲁豫介绍，该船厂每年能造千吨级货轮近百艘，像他这样的造船厂周口有三家。

目前，周口中心港已经开通了淮安、太仓、连云港、上海、盐城集装箱航线，有效连通长江经济带、淮河流域经济带、环渤海经济圈，实现信息互联互通，形成河海联运、河海联运的格局，为地处中原的河南全面融入“21世纪海上丝绸之路”，打开更加开阔便捷的开放通道。

周口港，箱通世界，货达八方。对于千万周口人民来说，碧波荡漾的沙颍河是大自然赐予的宝贵财富。千百年来，沙颍河滋养着一代又一代的周口人民。一座座新兴的城镇沿着这条母亲河崛起、繁荣。

如今，从水面上岸后的第三代、第四代船民们也早已融入到市民行列，原来第一代、第二代的船民们，已是70多岁至90多岁的老人了，由于近几年企业退休金不断提高，他（她）们现在每月可领到2000元左右的退休金，还有医保等保障措施。说起现在的生活，他（她）们都笑得合不上嘴：“这都要感谢党的领导，让我们这些老船民晚年能有幸福的生活！”

这不，马西元接受记者采访时，把记者送出小区大门，和白如意相约，二人分别骑着电动三轮车去川汇区大广场玩耍去了。记者无意间了解到，在去年疫情防控最吃紧的时候，马西元还为川汇区疫情防控工作组捐资5000元人民币哩！



周口中心港货船待发