

沙颍帆影

□记者 张劲松/文 梁照曾/图

编者按：

“充分发挥港口功能，做大做强临港经济，努力在现代化河南建设中展现新作为、作出新贡献。”12月1日至2日，省委书记楼阳生在周口调研时强调。“要准确把握楼阳生书记关于港口建设的重要要求，全力建设新兴临港经济城市，把周口打造成全省融入‘一带一路’‘海上丝绸之路’的战略支撑点、中原对接长三角的桥头堡。”12月3日，省委常委、周口市委书记安伟在全市领导干部大会上要求。

打造中原港城，发展临港经济，近几年来，周口把港口发展放在突出的战略核心位置，已经呈现出建设大港口、实现大发展的宏大格局，态势迅猛，气势逼人。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。



周口中心港货船待发

“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、吃在船上、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，跑的还都是千吨级的货轮，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，河里到处是船，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羨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桥，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1000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，有的一家拥有几只船，收入很可观，他们在岸上置买田地、房产，有的还做生意。

“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、木材都能用船运出去，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，新中国成立初期，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计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水上东风人民公社。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，原三大队改为周口港船民公社。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，与水路交通兴盛与否、转运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，蹚着冰水，在河里扒沟，让船前行

在沈丘县船民办事处船民新村，村里的老人们都曾是船上的老把式，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是，即使是最炎热的夏季，他们也得上岸把衣服把自己裹得严严实实的，一是怕纤绳把身体勒得难受，二是行走在岸边荒草丛中，预防身体被刮伤、

刺伤。纤夫们拉着纤绳，喊着整齐的号子，面朝地、背朝天沿着堤边的羊肠小道，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，被冰块割得满腿是伤，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前行。遇到涨水过桥更是危险，特别是陌生的地方，操作不当就可能导致家破人亡。王羨荣介绍，他少年时代，曾多次目睹涨水时货船过桥的紧张场景，要先免去桅杆（将桅杆放倒，以免碰桥），然后全体船工站在船周围，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。王羨荣讲，新中国成立之初，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，天黑了下来，徐某一家也就停泊下来休息，不料夜间发了大水，沉睡中的一家人没有察觉到异常，导致一家三口无一生还。1955年，周口刚成立船民初级公社时，船民左秀英驾驶的大吊子船，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。

王羨荣讲，新中国成立前，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，不由分说将他们一家装在麻袋里扔入河中，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，只需一人在船后掌舵，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在沙颍河里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。

（下转5版）