

飞云渡——飞云江



平阳坑渡口

《瑞安地名志》“飞云江”条，引顾炎武《天下郡国利病书》：“安阳江在县南门外，旧名安固江，吴时名罗阳河，唐时名瑞安江，又名飞云渡。”我有时就想，“江”是“江”，“渡”是“渡”，而他说，瑞安江又名飞云渡。

南宋诗人陆游有《过瑞安江》诗：“俯仰两青空，舟行明镜中。蓬菜定不远，正要一帆风。”其后，南宋诗人林景熙《飞云渡》诗曰：“人烟荒县少，澹澹隔秋阴。帆影分南北，潮声变古今。断峰僧塔远，初日海门深。小立芦风起，乘槎动客心。”有人还说了，有了飞云渡的名字，江也就叫飞云江了。

不管怎么说，飞云渡确实不一般。自古为浙闽交通要津，飞云江上最大的渡口，安全是一个大问题。元延祐六年（1319）暴风覆舟，多人溺亡。明弘治《温州府志》也说了，温州“五县津渡六十处，惟乐清垟头江渡、瑞安飞云渡为险”。

从清嘉庆《瑞安县志》的飞云渡词条里可以看到，民渡——官渡——义渡，多次迭改，足见其艰：“明嘉靖间，额设官渡十只，止存其四。渡夫搁停官渡，以行私船，且揽载多人，屡有覆溺之患。”后来呢，复造官渡十只，分布两岸，加强督查，秩序好转。后来呢，岁久舟坏，经费短缺，改官渡为义渡——复改民渡——重振义渡——又恢复民渡。经管与经营一个渡口，反反复复，曲曲折折。有三个节点特别引人注目

清光绪三十一年（1905）八月，渡船翻沉，溺死多人。吴之翰发起组织飞云江义渡改良会，订章程，去弊端，修船只，建码头，建待渡亭，有亭联“少住为佳，看南浦云飞，西山雨卷；请君快渡，趁一帆风正，两岸潮平”，至今被誉为佳联。

民国四年（1915），项潮藻创办的通济轮船公司购置20马力渡轮，小汽轮拖带大渡船，日渡5000余人，商旅往来称便，人力摆渡的历史翻篇了。

日寇侵华，南北岸码道多次遭受侵略军飞机轰炸，渡运时断时续，抗战胜利后才恢复起来。

1945年至解放前夕，渡费采用实物收费，为每人收鸡蛋1个，一直传为趣闻。

新社会有了新渡口，新渡口有了新气象。1965年北岸码头有了木质趸船和引桥，1978年有了400客位150马力钢质大渡轮，1979年增开夜渡客轮，1981年建了南岸候船室，1984年建了南岸混凝土双引桥式趸船码头，1985年又添两艘板车渡轮，1986年建了北岸候船室，日渡3~4万人，为瑞安港区最大客运码头。渡费为人民币3分，后来提高到8分。

过渡票据为一根竹签，竹签代票，颇有飞云渡特色，为人津津乐道。



采访老渡工

■陈思义/文 陈立波/摄

渡口，《辞海》释：在河流两岸用舟筏或其他方式渡河的地方。

只因溪河阻隔，舆马难通，于是有了船渡，方便人们从此岸到彼岸。渡船多为木质船，舷矮船底平，划行用桨和篙，摆渡慢而稳。码头作为渡船泊岸上落乘客及货物之用，多为石垒，伸向江河。明弘治《温州府志》记载，温州有津渡六十处，且列出瑞安县有飞云渡、中洲渡、宝香渡、师姑渡、澄头渡、三樟渡、长分渡、青蛙渡、龟岩渡、南口渡、丁固渡、虞渡、马屿渡、碓石渡，三港渡、冠岩渡、鱼濯渡，共十七处。

印象中的旧志书，惜墨如金，竟罗列如此多的津渡，可见不一般。

再看清嘉庆《瑞安县志》附“津渡”，列出飞云渡、中洲渡、洲村渡、宝香渡、师姑渡、澄头渡、三樟渡、长分渡、青蛙渡、龟岩渡、南口渡、浚港渡、渔渡、冯渡、碓石渡，岩头渡、马屿渡、娄湾渡、三港渡、清潭渡、鱼濯渡、杨湾渡、甘州渡、龟磁渡、官岩渡、金阳渡、五甲渡、杜读渡、方前渡、杉溪渡，共三十处（包括现属文成县的）。其中飞云渡有五六百字的介绍，中洲渡有二三百字的介绍，算是不惜笔墨。

车渡的历史使命

飞云渡的再出名，在它成为车渡时。

有了104国道公路，飞云渡成了汽车渡口。查史志，1955年日均渡汽车20辆，1957年日均渡汽车54.5辆，1982年日均渡汽车625辆，1983年日均渡汽车777辆，1987年日均渡汽车1600辆。飞云渡竭力运转，不堪重负了。

日渡车量最高达到2543辆，而车渡仅有4艘渡轮，待渡车辆排成长达10公里的长龙，睡意朦胧的汽车司机揉揉眼睛，说了句“走遍天下路，最怕飞云渡”，一下传遍了大半个中国。飞云江上必须建大桥，瑞安县领导抓住瓯江大桥通车的机会，向来温州的省领导当面汇报，争取项目，争取资金。上一个项目确实不容易，辛酸苦辣甜都有。《春风化雨30年》一书载有张桂生（原中共瑞安县委书记）的回忆文章——

省领导问，飞云江“到底待渡时间要多久？”我说：“一般要四至六小时。”省领导说：“我要到渡口看看！”到了飞云渡口，见待渡车辆已排到隆山脚下，问排在最前面待渡的沙市老司机，老司机说已等了七个半小时。

谢谢你啊，沙市老司机，你的一句大实话，胜过我们两办秘书写的十个请示与报告。

终于，1985年4月26日飞云江大桥作为全省特大桥梁列为省重点建设项目，1986年3月15日举行大桥开工典礼，1989年1月6日大桥通车，瑞安人敲锣打鼓大游行，步行从桥上走过。

高楼的湖石车渡、营前车渡，岁数大的人仍然记得——

湖石车渡，57省道线上飞云江中游的车渡，南岸湖石码头，北岸高楼码头，1984年置4车120马力趸船、机轮各1艘，单渡往返，日均渡汽车80辆，1998年3月20日飞云江高楼大桥通车后，车渡停用。

营前车渡，56省道线上飞云江中游的车渡，南岸营前码头，北岸潘营码头，1998年置4车120马力趸船、机轮各1艘，单渡往返，日均渡汽车200辆，2005年1月1日330省道改建通车后，车渡停用。

3个车渡，至此都完成了存在的使命，隐退在史志中。

家门口的渡口

与飞云渡相比，民间渡口显得平易近人。

渡口像是晨光序曲，一早人们摆渡过江，开始一天的走亲或劳作，这儿的鸟也叫得特别早。傍晚渡口静下来，一个村也歇息了。沙洲与下林，在飞云江改道后隔江相望，赖有渡口相连，你来我村看戏，我去你村听词，依然亲密热络。那一年马屿人王瑞政摆渡过飞云江，身带五分钱盘缠，第一次出远门买眼镜，五百人的眼镜销售大军，从此始。有一次下乡调研，从荆谷乡到马屿镇，那时没有桥，领导和秘书们在沙垟渡口待渡，一阵雷阵雨突然而来，淋了个狼狈不堪。

渡口，几乎给每个人都留下了一个难忘的故事。

即便摆渡成为了历史，人们还会聊渡口。《瑞安市志》（2003版）载：1987年民渡渡口39处，有飞云渡、下洞一澄头、下林一沙洲、仙降一涂厂、岩头一霞岙、下村一龙坞、河头一村前、柴桥头一焦坑、马涂一马屿、七八甲一马屿、沙垟一垟头、龟岩一下林、渡头一刘宅、腾斗一南口、霞潭一龙斗、娄渡一固前、前涂一中村、小净水一牛桥、平阳坑一塘吞、塔石——甲、滩脚—凤翔、大华—杭山、湖石上一高楼、湖石一高楼、石龙一高楼、赵山一龙头垟、地赖一文湾、官岩一旺垟、营前一潘营、小口一潘营、石溪—公路、黄岙一大垟口、深渡一金垟、岩头一金垟、东坑一石马、增垟一石马等渡口。有你家门的渡口吗？

其中，马屿—霞岙，古名月云渡，马屿至陶山主要交通渡，渡程300米，年渡运量86.4万人，仅次于飞云渡，春节高峰期日渡5千人次，曾多次评为地市级先进航运集体。

渡口的事一直在流传。家住陶山街的中学教师翁镇海写了《摆渡人》，那是特别准确的描述——

“扁平的木船，两把桨，一根竹篙，一个摆渡人，构成了江上一道亮丽的风景线。”

“摆渡人一天一个，因木船是集体财产，地方上一百来户都得抽签轮流摆渡。大家都信守这个特殊的日子，到时都会起个大早，走向江边，执着地坚守着这份特有的责任，体验着一天真正的舢公生活。”

“夜幕降临时，劳苦了一天的摆渡人把渡船系在码头边的石头上（石上有圆孔，牢牢地安在土中），把双桨、竹篙交给下一位摆渡人手中。第二天清早，值班摆渡人解开缆绳，安上双桨，把竹篙插进船头直通涂滩的洞孔中，俟客人一来，即可起篙，打起双桨工作。”

“暴风雨和严寒天是最辛苦的，甚至还有夜晚叫渡的，但轮值的摆渡人既然已当作是一份责任，自然无怨无悔。”

渡口多少事，依然笑谈中



扫一扫
看更多渡口照片



涂厂渡口(刘峰 摄)



徐宅渡口

渡口，因桥而消失

我们走访了几个老渡工。

76岁的宋金存，身板硬朗，二十几岁时在村渡口做了3年渡工，下洞一澄头，当年两村各有1只渡船，两村轮流摆渡，渡费每人1角钱。渡工收了钱，按规定的金额上交大队（村），其余作为工钱。年富力强，不知辛苦。过江的人，去桐浦、陶山走亲戚，特别是清明节过去扫墓的人就多了。那时南岸的人，都是渡过江步行到桐岭翻过山，坐轮船去温州城里，也有一直走路去的，省钱。

81岁的渡工张伦弟，说话响亮，他说二十岁就划渡船，下林一龟岩，后来沙洲也并过来。当年苦啊，赤脚下把船推下水，冬天的手脚冻得僵直，逆流拼命划到上游沙头，再划过江到对岸龟岩，一倒一顺，一往一返，用多少力气啊。不拼命用力，过不去。有了车（动力）就省力了。

不少渡口已经停运了。《瑞安市志》（1997—2012）载：2012年全市保留民渡渡口22处，正常使用的仅14处，除了飞云渡、北麂交通渡，北龙交通渡，还有大垟口—黄岙、石溪、小口—营前、营前一潘营、地赖、霞岙一马屿、七八甲一马屿、沙垟一垟头、龟岩一下林、仙降一涂头、下洞一澄头，有的仅有象征意义了。

站在飞云江南岸巍巍江堤上，在老船工的指点下，只见废弃的老渡口码头已被涨起的泥沙淤积淹没，江水进退，芦苇摇曳。不远处的公路大桥连接起江南江北，人们坐车过江，导航带路，早不再摆渡过江了。老船工感叹：社会发展太快了。

你看如今江上建了飞云江大桥、沈海高速公路桥、瑞安大桥、铁路大桥、飞云江五桥、高明大桥，还有飞云江马屿大桥、荆谷大桥、高楼大桥、寮寮溪大桥、平阳坑大桥、塔石大桥，还有绕城高速公路大桥，104国道西线飞云江大桥、龙丽温高速飞云江大桥，瑞安市域内飞云江干流上有多少桥，你数过了吗？

（照片除署名外，其余为陈立波摄影）



飞云渡



下洞渡回