

江上“背篓航线”：

运行65年，搭载温情从未缺席

新重庆-重庆日报记者 朱婷

10月23日凌晨5点40分，天空星点伴月，夜色未尽。巴南莲花街道大中村中坝岛长江边，已经热闹了起来。水白菜、小葱、茄子……菜农们从三轮车里卸下沉甸甸的背篓、箩筐，等待上船。近来，江边路段整治，实行人车分流，更井然有序。

6点20分，晨曦微露，对岸，“正富2号”客渡船灯亮，10分钟后准时启航，直奔中坝岛。菜地里的“一手新鲜”，由船运送出岛，又能卖个好价钱了！

大中村中坝岛四面环水，搭乘“正富2号”，是岛上村民出行和运送蔬菜的唯一方式。运行65年来，这条位于重庆中心城区江上的“背篓航线”从木船进阶到标准化客渡船，历经岁月变换但从未缺席，连接起乡村与城市，也承载菜农们美好生活愿景。



凌晨4点 抢早市，没有最早只有更早

23日凌晨4点，中坝岛上点点灯光之处，菜农们已在菜地开启了一天的忙碌，将刚刚采摘的“一手新鲜”装进背篓、箩筐。

将韭菜、苕尖打洗干净后装满背篓，65岁的万先田背起背篓，就往江边赶，他要去江津区珞璜镇赶早市。月光照耀水泥路面，投射出他前行的身影。

6点10分，万先田来到江边看到，早已有邻居等候在此，交流市场最新行情：韭菜5元/斤、小葱8元/斤、苕尖3元/斤、茄子3元/斤……种植大户张前卫这些年没有外出打工，种植的十五六种蔬菜，一年能产七八万斤，年收入接近20万元——在他看来，这是胜过打工的好日子。今年，他家茄子大丰收，摘了2万多斤。当天张前卫也起了个早，开着三轮车将最新采摘的200多斤茄子运送至江边。

大中村党总支书记廖大全介绍，大中村中坝岛是长江入重庆中心城区第一岛，总面积3.75平方公里，土地平坦肥沃，居住人口4000人，从事蔬菜种植的有800人左右，年产蔬菜4.5万吨，人均年收入3.2万元，被誉为“江上菜篮子”，是中心城区重要的蔬菜基地。

为方便运输蔬菜，岛上菜农们大多开着三轮车前来。近来，江边路段经过整治，实行人车分流，即使车多人多，也井然有序。

“我们把菜运出去，既可以在鱼洞卖也可以去珞璜，新鲜又便宜。”张前卫说。



早上6点 “背篓航线”上，双向的“不好意思”

6点20分，江对岸的大溪口码头，灯光照亮江面。

“船开灯了，要来了！渝北石船的菜农有轨道交通4号线‘背篓专线’，我们也有江上‘背篓航线’——正富2号。”张前卫说着，从车上卸下满载茄子的箩筐，向上船点靠近。

“正富2号”客渡船上，54岁的船员易中荣正在船尾检查发动机等设备。身为船长的弟弟易中林则走上船头驾驶台，例行开航前的安全自查。

一切就绪，6点30分，渡船启航，直奔中坝岛。

3分钟后，渡船平稳靠岸。易中荣取下踏板，扯起嗓子大喊：“天还没亮，大家慢点，踩稳踩实！”有老人前来，易中荣伸过手去，稳稳扶住老人，将其护送上船。一个个沉甸甸的背篓、箩筐，菜农们抬上船往往有些吃力，易中荣总会搭一把手。“种菜的都是中老年人，上下船要留意到。”易中荣说，



▲10月23日早上6点28分，巴南区莲花街道大中村中坝岛江边码头，“正富2号”客渡船缓缓靠岸。

◀10月23日早上5点57分，巴南区莲花街道大中村中坝岛江边码头，村民等候摆渡船的时候为蔬菜洒水保鲜。

◀10月23日，巴南区莲花街道大溪口码头，易中荣搀扶老人下船。

重庆日报记者 谢智强 摄/视觉重庆

安全运营。现在的‘正富2号’，以父亲名字命名，就是为了纪念他，也是提醒我们自己。”易中林说。

不同于“早高峰”，下午4点，船上乘客只有几位。开船时间一到，易中林依旧开船驶向对岸。掌舵的他胸有成竹：“水深水浅，心里有数。”他还说，责任在肩，别说几位乘客了，哪怕只有1位，也照样按时开船。



晚上7点 留船值守，应对夜晚突发状况

“正富2号”早上6点30分启航，傍晚6点30分收班。上午时段，间隔半小时一班；下午时段，每小时一班。

在运送最后一班乘客后，易中林走出驾驶台，放松地说道：“下班了！”

晚上7点，江边夜色弥漫。在做好清洁后，易中荣却没有离开，绕船巡视一周后，他熄灭灯光，来到船尾休息室。为应对突发状况，每晚，船上都会留人值守，定时巡查，兄弟俩轮流当值。

“选择了这份工作，就不要有怨言。”易中荣说，65年前，父亲就是这样做的，作为儿子的他们，也把工作当成了承诺。

即使下班，易中林也不能走得太远，更不能大饮大醉。“乡亲们有突发情况需要客渡船，我要随时待命。”他说，自己住的地方，距离码头开车仅几分钟。

“这么多年来，客渡船历经两代人，从未缺席，也从未迟到。”54岁村民罗泽梅透露，一年365天，易家兄弟俩没有一天假期，哪怕春节，也在船上坚守。这份付出和坚持，太不容易。

“客渡船没出过一次安全事故。政府还配备了两名安全员，配合易家兄弟，帮助村民安全上下船。”廖大全说，经过专项整治，如今，岛上人居环境换了“新颜”，观光游客越来越多。后续，街道和村委会也将收集更多意见和建议，协调各方，为菜农们创造更多便利。

巴南海事处鱼洞海巡执法大队副队长王瑞鹏告诉记者，海事部门会定期对“正富2号”船舶进行安检和盯防，确保其性能良好和运行安全，同时开设船上人员培训课堂，从多个方面，提升其应急处置能力。

据《重庆日报》

事关安全，责任在肩，一刻也不能放松。

上船后，菜农们自发将背篓、箩筐统一放在船头甲板。“座位莫弄脏打湿了，他们难得打扫。”张前卫解释，统一堆放不挤占位置，可以腾出更多空间供大家乘坐。

“二维码呢？”张前卫追着易中荣扫码，要补2元货票。易中荣也是大中村人，听说补票，有些不好意思，赶紧将二维码揣进兜里：“量又不大，不收了嘛！”张前卫抢过二维码：“这怎么行，人没收钱，茄子200多斤呢！你不好意思收，我不好意思不付。”

一些不会使用手机支付的老人们，将2元硬币硬塞到易中荣手里，齐声说道：“货票，该收！你们帮忙搬上搬下，辛苦了。”



下午4点 哪怕仅1位乘客，也按时开船

张前卫说，自己今年54岁，自懂事起，就乘坐易家的船出岛，船票从0.5元到1

元、2元。现在，政府有了好政策，村民乘客渡船免费，运送大量蔬菜才收取2元货票，但许多村民觉得易家两兄弟开船不容易，即便有时只是背篓装点菜，也主动补上货票。

记者从莲花街道获悉，为保障岛上村民生产、生活，2019年开始，这条“背篓航线”被纳入水上公交义渡保障，由巴南区政府补助55万元/年，保障其运行。

“船是我们自行经营的，自负盈亏。经营状况最难的时候，曾想过放弃。现在好了，有了政府补贴，解决了很大一部分资金问题，让我们可以更安心把船开下去，继续服务乡亲们。”易中林介绍，从1959年开始，父亲易正富就用木船划着摇橹运送乡亲们进出岛，上世纪80年代末，父亲年迈，他们两兄弟就接过担子，随着时代发展，船只从木船进阶为机动船再到标准的客渡船只，载客量也从最初的10多人扩大到50人。

“父亲去世时特意交代我们，渡船是乡亲们出岛的唯一交通工具，无论如何，都要