

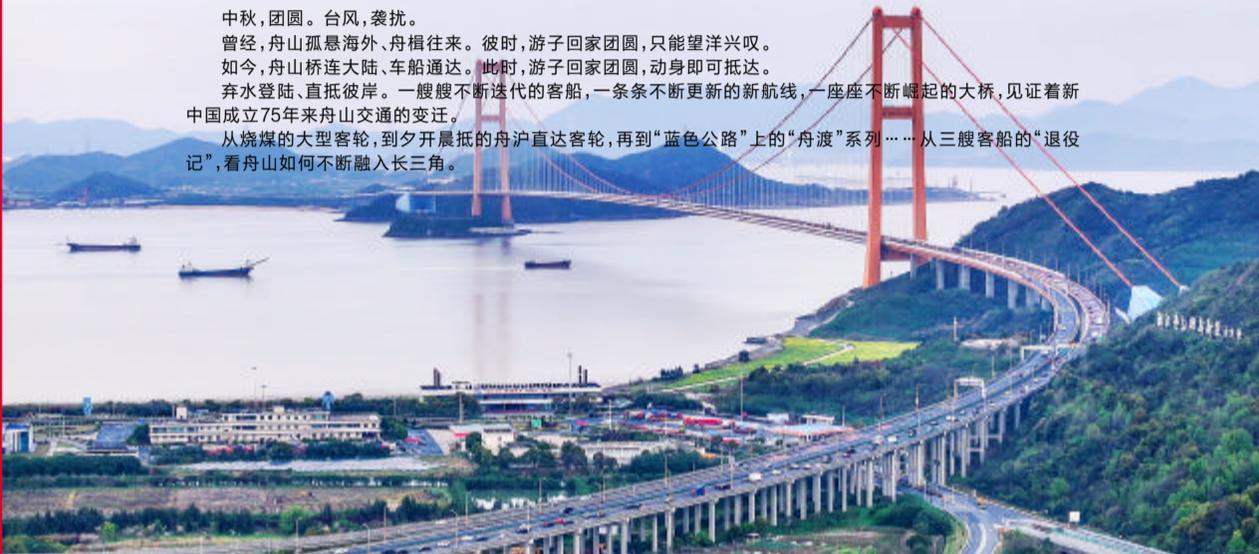


跨越75年 千岛“船”说 1949-2024 特别报道②

三艘客船的“退役记”

□记者 陈颖丹

中秋,团圆。台风,侵袭。
曾经,舟山孤悬海外、舟楫往来。彼时,游子回家团圆,只能望洋兴叹。
如今,舟山桥连大陆、车船通达。此时,游子回家团圆,动身即可抵达。
弃水登陆、直抵彼岸。一艘艘不断迭代的客船,一条条不断更新的新航线,一座座不断崛起的大桥,见证着新中国成立75年来舟山交通的变迁。
从烧煤的大型客轮,到夕开晨抵的舟沪直达客轮,再到“蓝色公路”上的“舟渡”系列……从三艘客船的“退役记”,看舟山如何不断融入长三角。



“退役船”一：“中浙2”轮，解放后首艘运营定申线的大型钢质客轮

一只白色搪瓷杯,杯盖沿略有斑驳,上书“浙航公司舟山分公司红旗奖”红字,杯身上蓝色船体的剪影清晰如初……

右手握柄,左手托底,今年95岁高龄的陈焕炎,小心翼翼地拿出自己珍藏的杯子。

“这是当时发的奖品,我不舍得用,更不舍得扔。”昨天,陈焕炎指着搪瓷杯上的船体剪影告诉记者,这艘“中浙2”轮,是由货轮改装的,也是舟山解放后运营舟山至上海航线的第一艘大型钢质客轮,当时这条航线叫“定申线”。

1957年,海军转业的陈焕炎,登上“中浙2”轮,成了一名舵手。如

今满头白发的他,摩挲着杯子,手指微颤,仿佛又在触摸67年前那段激情燃烧的岁月——

全程156海里,限载客125人,3天一班,定海至上海,中途靠衢山、酒礁……说起“中浙2”轮,陈焕炎仍如数家珍。

《舟山市交通志》记载,6000年前,定居舟山的先人,以舟行水,进行交往。宋代开辟明州至昌国航线,民间用木槽船将盐、水产品运销江浙沿海一带。民国时,沿海城市有23艘铁质客轮开往或兼弯舟山各岛,但岛间仍凭手摇木帆船营运。
“中浙2”轮投运前,定海到上

海,只有小木船,一刮6级风,就要停航。一旦复航,旅客又常因“抢”不到票而争吵。

陈焕炎说,解放后,百业待兴,出门的人越来越多,舟山至宁波、上海航线陆续恢复,建造大船势在必行。

上世纪五六十年代,通过货改客,大型钢质船逐步取代了传统的木帆船。

“呜、呜、呜……”每次靠岸、出发,三声低沉有力的汽笛声,响彻整个定海城……“中浙2”轮的汽笛声,陈焕炎至今想来犹在耳边。

1956年,舟山航运管理处接收浙江省轮船公司宁波分公司5艘客

货轮及经营的航线。其中,就有“中浙1”轮和“中浙2”轮。“中浙1”运营定海至宁波客运航线,“中浙2”运营定海至上海航线。

“这2艘客轮是姊妹船,当时每天爆满,一票难求!”回忆起当时的场景,陈焕炎颇为自豪。

彼时,定海到上海,要航行12个小时;彼时,船上的大烟囱,因为烧煤还冒着烟;彼时,衢山还没建客运码头,客船靠不了岸,只能靠小船接驳运送;彼时,嵊泗人出门会带上自晒的紫菜以解馋……

迎来送往间,“中浙2”轮当年悠长的汽笛声,渐渐湮没于时代的潮声里。

“退役船”二：“南湖”轮，首艘夕开晨抵直达上海的客轮

1985年8月27日,另一声嘹亮的汽笛声响彻定海城,“南湖”号客轮一亮相,就注定成为一代舟山人记忆。

1985年8月,罗迪鲁从上海将“南湖”轮“接”至舟山。

吨位大、载客多!相比接替“中浙2”轮的“801”轮、“805”轮,“南湖”轮的到来,又一次刷新了舟山人对于“大轮船”的认知。

“这艘船是丹麦造的,原先跑北欧航线,船的质量很好。”罗迪鲁记得,受资金、造船周期等因素影响,相比新造一艘客轮,当时浙江省舟山第一海运公司选择了直接购买现成的。

舟山档案资料记载:第一代“南湖”轮,又称为“老南湖轮”,1952年由丹麦哥本哈根船厂建造,原先走北欧航线;1979年被中国远洋公司

买进后改名为“宝丰”轮,走“汕头—香港”客运航线;1985年7月以300万元人民币转卖给浙江航运公司,经改造后改船名为“南湖”,从此跑“定海—上海”客运航线。

1985年9月13日,“南湖”轮首航。从此,舟山开辟了直达上海的客运航线。

翻出网上的一张老照片,指着泊于定海港客运码头的“南湖”轮,罗迪鲁说,难忘当时定海客运码头的热闹场景,人们带着大包小包,人流熙熙攘攘,每次上下船有上千人……

“船是多层的,船上共有多种卧铺,最底下是五等舱,价格最便宜,每往上一层价格就增加几元,有时候卧铺卖完了还会增加

散席……”罗迪鲁说,当时旅客只要买一张卧铺票,在船上睡一觉,次日早上7时就能到上海,既省了旅馆费,还不耽误一早办事。

“庞然大物”也有先天隐疾——稳定性不好。罗迪鲁记得,因是渡轮改造而成,船舶重心升高、受风面积大、吃水较浅、抗风能力不强等不利因素逐渐显现,尽管已在船的双层底内放置铁块等增加船只的稳定性,但“南湖”轮终究逃不脱“退役”的命运。

1997年1月2日,罗迪鲁将“南湖”轮开往崇明岛,送完了老伙计最后一程。

老“南湖”轮“退役”,新“南湖”轮接力。1个月后,新购置改造的新“南湖”轮首航。

“退役船”三：“舟渡2”轮，舟山首条海上“蓝色公路”的领航者

弃水登陆!舟山人一直在寻求突破。

1986年1月30日12时30分,“舟渡2”轮载着21辆汽车驶离定海鸭蛋山码头,45分钟后,顺利靠上宁波白峰码头。

试航成功!2天后,舟山第一条海上“蓝色公路”——鸭蛋山至白峰航线正式开通。

交通瓶颈一旦被打破,鸭白线便成了甬舟之间最繁忙的线路,“舟渡”系列船由此驶入黄金时代。

舟山海峡轮渡集团有限公司总船长翁永久,先后在“舟渡3”“舟

渡8”“舟渡10”轮上担任大副;2008年,出任“舟渡17”轮船长,直至2022年转岗至岸上。

9月15日,记者采访翁永久时,他特意从办公室抽屉里拿出一副“一轴四杠”、略显褪色的船长旧肩章。这副肩章是他的珍藏,不仅见证着他的职业生涯,更见证了这条“蓝色公路”在时代浪潮中的浮沉。

上世纪90年代,随着进出舟山的车辆逐年大幅递增,舟山交通迎来“轮渡时代”。

1999年,我国第一个“黄金周”

拉假假日经济大幕,恰逢首届中国舟山国际沙雕节开幕,旅客井喷,在白峰、鸭蛋山码头,过渡车辆排起“长龙”。

8.6海里,45分钟航程,翁永久在这条航线上“奔波”了20载。

“大桥未开通前,每逢长假和双休日,车辆过渡排队等候三四个小时是常态……”翁永久记得,鼎盛时期,“蓝色公路”上有15艘“舟渡”,实现了全天候航行。

设立大客舱、前客舱、接待室等;船上增设小卖部,供应贡丸汤、煮玉米等,配备女乘务员,着统一

服装;加密轮渡班次,从原来的1小时1班,调整为半小时甚至15分钟一班,繁忙时段随到随开……此后,“舟渡”系列一直走在改革路上。

2009年12月25日,舟山跨海大桥全线开通,舟山进入“大桥时代”。

经历水陆交通格局转变,鸭白线“退居二线”。以“舟渡”系列为代表的客渡运船舶,也逐步淡出鸭白线。

曾经的领航者“舟渡2”早已“退役”,“舟渡”系列最年轻的“舟渡17”,亦从“蓝色公路”转战三江—秀山航线,驶向新的彼岸。

“共富方舟”服务半径延伸 惠民行动走进大企业大项目

□记者 戎浩 通讯员 宋亚腾

本报讯 9月20日上午,“共富方舟 惠民行动”走进小干岛,为船舶修造业从业者、外籍船员带来医疗、法律、金融等便民服务。

来自“命运”号大型油轮的两名外籍船员,在普陀区委社会工作部、普陀自贸中心、万邦重工的协调下,在本次义诊中接受了CT、问诊、配药等一系列专业医疗服务。聚焦船员服务这一海事服务重要产业板块,普陀已出台全国首个航运业人才政策,此次依托“共富方舟 惠民行动”平台,进一步拓展了普陀

海事服务增值化事项,开创了外籍船员“送医送药”新途径,实现了船员服务再升级。

近年来,普陀区立足海域、海岛和海港自然禀赋,在国际航行船舶维修、燃料加注等领域组成的港航物流和海事服务产业链建设中取得显著成效。

根据市委“985”行动要求,普陀相关部门搭建以龙头链主企业为主导的联合组织体系,集聚行业管理、产业谋划、口岸政务、金融法律等产业链协同要素,打造国际海事服务产业发展最优营商环境,为建成国内一流的港航物流和海事服务中心提供坚强保障。

全省仪器仪表装调工 职业技能竞赛在舟开赛

□记者 滕海平 通讯员 张瑾

本报讯 近日,2024年浙江省仪器仪表装调工职业技能竞赛在岱山县举行,吸引了杭州、宁波、湖州、嘉兴等地11支队伍共42名选手参赛。此次竞赛由省总工会主办,市总工会和舟山市石化基地管理委员会承办。

竞赛分基础理论知识考核和实践操作,最终决出团队一等奖1个、二等奖2个、三等奖3

个。获得竞赛第一名的选手经浙江省总工会核后将授予“浙江金蓝领”荣誉称号。

近年来,我市从技能培训、名师带徒、竞赛锤炼等方面着手,扎实推进新时代产业工人队伍建设改革,全面加强产业工人技能水平提升,优化产业工人全链条成长体系,使更多一线职工尽快成长,成为全市经济社会高质量发展的生力军。

跟着“竞舟”一起“表白祖国”

□记者 何英

本报讯 国庆节来临前,市新闻传媒中心旗下“竞舟”新媒体矩阵策划推出“表白祖国 共享美好”全民嗨唱直播活动,诚邀大家带着对祖国的深情祝福,走进直播间,唱响舟山,献礼新中国成立75周年。

5场全民嗨唱直播活动将于9月24日、9月26日、9月27日、9月30日、10月1日举行,依次走进新城市民广场、普陀沈家门滨港路、岱山文化广场、浙江海洋大学和定海古城。在

每一场次的直播中,会有本土歌手、歌舞爱好者等嘉宾登场,共同唱响对祖国的赞歌。浙江海洋大学专场还将邀请大学生和海外留学生献唱。竞友们可以通过“竞舟新闻”视频号、抖音号以及“竞舟”客户端收看嗨唱直播。

明晚7时至8时30分,首场直播活动将在新城舟山市民广场“唱响”,有兴趣的市民朋友可以在线下来到“竞舟”直播间,选择自己喜爱的歌曲唱一曲,也可进入线上直播间点赞、评论、添人气。

@竞舟 今天我出镜

东海实验室博士后研究员Zeyad: 扬帆人工智能新蓝海



□记者 龚洁

在东海实验室的一众科研工作者中,有一名来自也门的博士后 Zeyad Qasem。他以人工智能为翼,深耕水下通信“蓝海”,助力海洋智能感知技术实现飞跃。

在 Zeyad 看来,虽然也门的国土面积只有中国的1/18,但也门同中国一样,也是世界古代文明的摇篮之一,拥有3000多年文字记载的历史。Zeyad从小生活的城市依偎着大海,他敬畏大海的巨大能量,也憧憬它的神秘未知。

2017年,Zeyad 与中国

结缘,陆续在厦门大学、北京大学、清华大学求学,完成了博士后的学业深造。2023年,因机缘巧合,他来到了舟山这座东海中的千岛之城,并加盟了东海实验室,深耕水下通信研究领域。

Zeyad 申请的项目是关于“水下声学通信系统的智能波形设计技术”,这是一种基于人工智能的新型波形设计,用于验证通信系统的性能。

这名博士后研究员如何探索蔚蓝海域?让我们跟随他的脚步,走进本期《今天我出镜》。