

# 广州最美水巴航线

4月11日起,水巴S05(深井-新洲)航线停止营运,居民纷纷表示不舍

▲20世纪50年代以前,都是靠渡夫划渡的木质小船,一般可载客六至八人,小的只能载客二至三人。

## 工作日人流较少 5分钟即到对岸

3月18日,新快报记者乘坐137路公交到达终点站,前往新洲码头。与CBD相比,这里的楼房大都是矮矮的,人流并不多。对于头次拜访的记者来说,码头有些“隐秘”,得跟着导航走。一分钟后,在居民楼的中间,赫然看到了“新洲码头”四个大字。它有两层,底下一层架空,二楼贴了青色的砖石,给人一种亲切感。

架空层以一段不锈钢将空间分为了两个区域,一侧上客,一侧落客。工作人员拿着设备扫描上船游客的行李以检查安全,并提醒大家刷卡。记者注意到,这个卡就是公交车上最常见的刷卡机,有两部,一部贴着“单人票”的字样,一部贴着“车票”(电动车/自行车)字样。经年累月,刷卡机已有些许磨损变淡。

终于,船到了。与珠江游的豪华轮船相比,水巴的个头明显更迷你,没有过多装饰。船内的座位只有几个,不过,它同样给予了游客大片的玻璃观光。记者看到,许多游客伫立在窗前,欣赏着这一片水域上的风光。约5分钟后,S05开到了深井码头。

工作日的下午,人并不算多,有挑着担子的阿婆,骑着电动车、车上放满青菜的阿伯,背着包的青年男女和学生仔。更有许多乘客未进码头就开始拍照,一直拍到下船。工作人员告诉记者,周末和工作日的早晚高峰,人相对较多。

## 最多时14条航线 以后剩下三条

这次计划停运的水巴S05(深井-新洲)航线曾是网络平台“网红打卡线路”,2元票价,能看绝美江上日落,还可以去往长洲岛游玩,是不少网友的“心头好”,被网友称为“广州最美水巴航线”。

20世纪50年代以前,在广州市轮渡公司(广州公交集团客轮有限公司前身)成立前,全靠横水渡、柱艇、沙艇等小艇沟通广州市珠江两岸交通。这些小艇都是靠渡夫划渡的木质小船,一般可载客六至八人,小的只能载客二至三人。

木壳船始建于1952年,为成立后建造和使用的第一批客船,结束了私营小艇摆渡的历史。至1961年底,该类船型共49艘。1970年6月,广州公交集团客轮有限公司(下称“客轮公司”)自主设计建造了钢丝网水坭船,该船型重109.61总吨,350客位。

2013年,客轮公司建造了26.8米99客位新水巴、32米199客位新水巴、34米199客位等船舶。2014年建造了27米新渡轮,该类船型长27米,宽8米,客舱净高提升至2.5米,采用半封闭式设计,设有可移动推窗,还新增配置了电风扇。

据统计,最多时客轮公司拥有14条航线,运营航程是57.16千米。水巴S05停运后,将只剩三条线路,航程2.7千米。

客轮公司表示,将全力保障客流量大、市民出行刚需大的航线的运营。未来将继续营运的三条水巴线路分别为水巴S06(黄沙-白鹅潭艺术中心)、水巴S09(白坭壳-白鹤洞)和水巴S10(鱼珠-长洲)。

▲木壳船始建于1952年,为客轮公司成立后建造和使用的第一批客船。

►1970年6月,客轮公司自主设计建造了钢丝网水坭船。该船型重109.61总吨,350客位。

市民声音

## 即将退役的S05,处处都是不舍

### 1 老居民 童年的5分钱船票,几分钟就到深井

“虽然不住新洲了,但挺不舍得这条航线停航的。也不知道停航以后,新洲和深井两边的街坊怎么过江?毕竟那里还没有建桥。”68岁的李先生出生在新洲,一直跟随父母住在渔轮厂宿舍区,直到高中毕业去万顷沙下乡。

在李先生的回忆里,新洲和深井之间的渡轮是珠江两岸居民出行必不可少的交通工具。小时候,李先生经常问父母要一角钱,用小书包装上甘蔗,就和朋友坐船去深井游玩。“单程5分钱的船票,几分钟就到岸了。逛逛那里的街,爬爬那里的山,爬着爬着就到了黄埔军校。有时候,我也会陪母

亲去深井的牙医店镶牙。”坐船的时候,李先生最常碰到的群体是住在深井、单位在新洲的渔轮厂工人,还有住在新洲、单位在深井的黄埔船厂工人。“在我记忆里,新洲的居民会坐渡轮去深井逛逛,但深井居民更依赖这条航线,他们是坐船来新洲,换公交车前往市区。当年年轻时,我非常依赖这条航线——我坐船去深井,换公交车去新造,再坐车去市桥,最后换一艘大船去万顷沙。”

由于渡轮船班时间大约半小时一趟,来往两岸有急事的人有时还需要依赖人力艇。李先生就记得自己有住

在新洲码头附近的小学同学,家里母亲都是以撑艇为业。当渡轮过了营业时间或者碰到小风雨停航,人力艇就成了不可或缺的过江工具。“那里的江面还是挺宽的,我有一个淘气的朋友曾经尝试在那里渡江,路过的渡轮带来的浪还把他吓了一跳。”

对于这条渡轮航线的取消,李先生表示非常不舍,也担心新洲和深井两地居民的交通。他认为,这条航线对于深井居民真的太重要了,毕竟地铁现在还没修到新洲,如果有人需要来新洲上班,坐地铁之后还要再换公交车,等于要绕一大圈。

### 2 附近居民 生活刚需,希望减少频次保留航线

“肯定不舍得了,我住在新洲码头这附近,我母亲住在深井那边,我每天过去和她一起吃饭,然后再返回来。”今年50多岁、骑着电动车、装了好几袋青菜的张伯如是告诉新快报记者。“对我来说肯定不方便啦,现在我骑电动车,然后坐船5分钟就能到我母亲那里。航线取消后只能先骑电动车到地铁站了,然后带着这么多菜也不方便。”不过,张伯同样承认,乘坐S05航线的人没有以前那么多了。

新快报记者了解到,新洲头班船6:00开,尾班船22:00开;早晚高

峰(7:30-8:30、17:30-18:30)每隔20或25分钟一班船;其余时段每隔30分钟一班船,逢正点、30分开船。张伯表示:“平时人少,周末和早晚高峰人多。它亏损要停运也能理解,不过还是希望保留。可以减少开船频次嘛,平时没什么人的话,就不用30分钟一趟那么密集了。”

家住新洲、在深井小学读书的一位小同学告诉新快报记者,爸爸妈妈已经知晓了S05航线计划停运的消息,正准备搬家。“他们还没找好房子。住那边也好,我有很多同学也住在深井,可以一起玩。”

“取消了渡轮,可否加建一座桥?”去年从越秀区搬到长洲岛的居

民吴小姐是一名心理咨询师。在长洲岛住了一年,她早已习惯了这个“离岛”的生活。唯一觉得不便的,就是去海珠区的交通不够直接。“眼见着海珠区就在江对面,明明这里的江也没多宽,为啥不能修个桥呢?”吴小姐问道。

吴小姐表示,渡轮的出行方式还是有点缓慢,不符合现在的生活节奏。“老长洲们想必也盼这座桥盼了很多年,何不趁此契机修座桥,一劳永逸解决长洲岛和新洲的交通连接问题?”

新洲码头

