

渔民变居民 小康奔不停

江海上讨生活的大沥渔民卢奕仔，在政策扶持下上岸安家落户



“不知谁唱《白铜鞮》，杨柳村过即大堤。款乃一声风断续，打鱼人背夕阳西。”

每天清晨，天微微亮，卢奕仔就会来到位于大沥镇渔业社区旁的码头走一走，这里停留着40多艘渔船，不少都已斑驳。在珠江捕了一辈子鱼的他，也曾经漂泊在这些渔船上。

渔民的印记在卢奕仔身上烙印得很深，除了黝黑的皮肤，还有各种连带反应。有时，晚上听到雨声，他还会连忙起身，下意识地用手摸摸枕边，发现并没有湿，才反应过来：自己早已下船。

“那个时候最大的愿望就是在岸上安个家。”卢奕仔微微看着眼前的渔船和冷清的码头说，如今这个愿望已经实现7年了。



■捕了一辈子鱼的卢奕仔，如今已回归岸上过着幸福的退休生活。（受访者供图）

慢慢回归岸上

1985年开始，在南海渔政部门的支持下，渔业社区利用村集体的23.64亩土地，以集体提供土地、村民集资的形式，先后建设了14幢“农民公寓”，建房总面积共31600平方米，共501个套间，每间房40至80平方米不等，基本解决渔业社区中渔民的住房问题。卢奕仔就是在这个时候拥有属于自己在岸上的家，开始了相对较安稳的“水陆”两栖的生活。

“我没读过书，字也不认识几个，我的孩子可不能这样。”卢奕仔说，1996年，社区与镇政府合作建了黄岐第二小学，解决渔民子弟就读问题，适龄儿童入学率100%，那时渔民子弟在中学阶段没有一个因家庭困难问题而辍学，高考升学

率近90%以上。卢奕仔的两个儿子就留在村里上学，他和妻子继续捕鱼供一家四口生活。

“起居三米舱，捕鱼换口粮。”卢奕仔的渔船面积不过10多平方米，晴天，满船鱼腥味；雨天，四面漏风雨。可是，有了岸上的家，一切就有了奔头。

“休渔期，我就跟老婆在家里休息，开渔了，我们就一起去捕鱼。”他知道，风里来雨里去的生活总有结束的时候。

2013年的一天，卢奕仔卸下自己船上的乌篷，一根接一根地吸烟，回望原先能停下300多艘渔船的热闹码头，现在格外寂静。他知道，他要和以前披星戴月、日晒雨淋的日子告别了。那年他正好60岁。

出生就在“江湖”

1953年的夏天，卢奕仔出生在自家的渔船上，在此之前，他的父辈、祖辈都是生活在渔船上。“我几乎所有的记忆都是跟渔船有关，所以自己真正开始捕鱼时，一点也不惊奇，仿佛这就是我天生就会做的事。”那时的卢奕仔没有想过自己有一天会离开渔船，他只知道捕鱼就有饭吃。

在渔业社区有两种渔民：一种在珠江口附近捕鱼，一种是拼搏在大海。1969年，初生牛犊的卢奕仔选择了出海捕鱼，“我们上午从村里出发，6个小时后开到珠江口，然后再用8个小时开到大海，当时20多个渔民开着20米的大渔船去捕鱼，一人带45斤大米，一走

就是三四个月。”

捕鱼的人都是白天休息晚上干活。“之所以晚上是因为鱼是追光的。夜晚，我们在船边放一盏亮堂的灯，鱼儿就会被吸引过来，这时候撒下网慢慢等待就会有鱼上网了。”他说，如果运气好，一晚上能捕几万斤鱼，凌晨收网是他们最开心的时刻。

“有时，我们出发时艳阳高照，晚上捕鱼时却狂风暴雨，一整夜不敢捕鱼也不敢睡，怕翻船。”海上的捕鱼生活让他感到既害怕又刺激，《老人与海》中的搏斗时时发生在卢奕仔身上。他坦言，收入不稳定，加上几次台风天里“死里逃生”，让他动了“上岸”的念头。

享受幸福生活

“退休”后的卢奕仔开始关注起自己的社区。他说：“以前总是在水上漂着，却不知道自己的社区正在发生着变化。”

如今，渔业社区村内道路全部硬底化，建有公共停车楼、渔船停泊码头、渔乡文化长廊、风雨凉亭、人行钢桥、户外健身器材以及河涌两岸绿化等基础设施，原本老旧的木质渔船停泊码头现在也被区镇农业部门修缮改造得更加安全、实用、美观，行走在社区里，时不时听到居民发出爽朗的欢笑声。

“我现在白天就在社区里串门，晚上就散散步。当时退休渔民减船转产也留下了一部分项目补助，孩子们有自己的工作，我们老两口生活挺好了。”卢奕仔感到很满足。

渔业社区还为卢奕仔这样的渔民购买了医疗保险，可二次报销，居民除享受社保部门住院医疗费报销外，余下属社保认定的诊疗费用可再次回社区报销；集体经济组织每月向退休人员发放生活补贴金，还有退休金；每年向本村户籍小学阶段学龄儿童发放助学金，向中考、高考升上重点学校考生发放奖学金。

离江时，他们难免有所不舍，因为这曾是他们养家糊口、安身立命的地方。上岸后，他们有向往的幸福生活、美好的明天，有比一江碧水更广袤的空间和发展前景。

“卢奕仔们”坚信，未来的日子，晚辈们皮肤不再黝黑，前景会更美好。

文/珠江时报记者 肖莎莎

镇巴开到家门口 进城说走就能走

西樵镇巴开通11年，基本实现“村村通”，提升了西樵人生活水平和城市发展水平



每天早上7时，家住西樵镇百东吉赞村的左诗琪都会步行3~4分钟，来到村口的公交站，搭乘樵08支线去上班。与她一起上车的，大部分是同村的长者，他们有的坐车去喝早茶，有的去民乐市场买菜，有的去医院取药……

这辆从百东吉赞村出发的镇巴只是西樵镇内众多穿梭在村（社区）与城区之间的镇巴的一个缩影。从2009年开通至今，西樵镇巴从无到有，到基本实现“村村通”，半小时到达镇中心。那标志性的红色车身已经融入西樵人的日常生活当中。

在百东吉赞村，有一个公交站，是村民争相保护的“宝贝”。附近的村民不仅时刻注意该站点的清洁，还成为义务“保安”，一看到有私人车辆在此停放、占用公交停车位，他们就会立刻上前劝阻。

村民为何如此爱惜这个公交站？西樵镇百东村党委书记左德培介绍，吉赞村作为百东村的四大自然村之一，常住人口约3000人，辖区内有20多个工厂。2017年前，该村村民需要步行20分钟超过1.5公里的路程去到樵丹路主干道上的公交站乘车。“有时候走出村口后，还得横跨马路到反方向乘车，年轻人都嫌远，何况是老人家？”他说。

在经过西樵镇交通、水利、路桥部门及公交公司等多方代表的多次实地勘察、提出

整改意见，并由百东村对存在安全隐患的道路进行改造后，这个长期困扰村民的出行问题在2017年初得以解决。当地交通部门决定开通从百东吉赞村到官山二桥的樵08补充线路——樵08支线。同年8月，百东吉赞村公交站正式投入使用，吉赞村迎来第一辆进村的“红色巴士”。

对今年70岁的村民区德满来说，这条樵08支线和这个离家门口不到500米的公交站扩大了他的“生活半径”，让他的生活品质和幸福指数都有了质的提升。

如今，他时常会到该站乘坐公交到附近的民乐市场买菜，或到官山城区喝早茶、探亲，甚至会在官山城区转车到魁奇路地铁站，再乘地铁到广州逛街。

公交线路凸显文旅特色

西樵镇巴开通11年来，从最初的2条线路发展至16条线路及3条支线，基本实现镇巴“村村通”。镇巴的车队规模从16辆发展到181辆，车辆也从柴油车不断更迭至如今的纯电动或氢燃料电池等绿色能源车辆。2019年，西樵镇巴全年客运量达14616463人次，日均客运量达40045人次，成为许多市民依赖的出行工具。

4年前，第一次来西樵旅游的邓智选择乘坐樵16线镇巴进行“环樵游”，她搭乘这辆镇巴游遍西樵山、黄飞鸿故居、国艺影视城等景点。她回忆：“那时候我从网上查到这一条公交线，发现它会经过西樵几乎所有的景点，对游客来说太方便了。”

实际上，西樵不仅有樵16线一条旅游

线路，还有樵08、09线等，经过景点的镇巴线路不在少数，对一些“背包客”、追求低成本出游或时间充裕的游客来说，乘坐镇巴游玩是一个不错的选择。同时，西樵镇巴也串联起周边如丹灶和九江的景点，满足不同乘客的需求。

2015年，西樵镇巴全面实施扩容提质，增加班次，减少乘客的候车时间，高峰期基本达到每15分钟以内一班车的间隔。而且，考虑到市民的“夜生活”需求，有9条线路的镇巴的尾班车发车时间是晚上10时半。

今年，邓智再次来到西樵，乘坐樵09线镇巴到南海湾森林生态园游玩。“这一次来明显感觉西樵的公交线路更完善了，而且等待的时间更短了。”她说。



■每天早上，吉赞村的长者都会选择乘坐樵08支线到城区喝早茶或买菜。（通讯员供图）

配套完善吸引人才回流

作为城市交通配套的重要一环，西樵镇巴也在为吸引人才回流贡献力量。

2019年从广东工业大学毕业的左诗琪回到家乡西樵，从事社会服务工作。在她眼中，西樵是一个既充满发展动力和活力，又能让市民生活舒适的地方。再加上西樵的文旅、产业、生态和民生都发展得越来越好，让她对家乡的未来充满期待。她说：“这些年，西樵的城市设施建设和配套更加完善，衣食住行的选择更加丰富，公园、读书驿站搬到家门口；道路、河涌都治理得很好……”

另一方面，随着镇巴线路深入村

居，也为西樵镇各村（社区）企业招聘带来优势。

在樵08支线开通后，百东吉赞村内的厂企老板纷纷向左德培反映：现在的工人对休息及生活品质的追求提高了，新招聘的工人一听说工厂门口有镇巴经过，他们可以坐车去城区玩，就马上签约了。

这些年，西樵镇巴与这座文旅小镇共同成长，见证了越来越多来樵旅游、工作、生活的“追梦人”。未来，西樵镇巴也将承载着在此生活的人们对品质生活的追求，一如既往地穿梭在各村（社区）中，让大家走出家门就能坐上车。

文/珠江时报记者 钟泽诗 通讯员 余显灿 左德培 关蕴琪