

沿江码头忆往

张定国

汉口沿江码头的出现，要比汉水码头晚得多。清代中叶，当汉水沿岸已经成为“二十里长街八码头”的闹市后，沿江一带还是人烟稀少的荒滩芦洲。咸丰八年（1858），中英《天津条约》辟汉口为通商口岸。英、日、俄、法、德等列强不仅陆续在汉口建租界、办工厂、开洋行，而且，还利用“内河航行权”垄断长江航运。此时，汉口沿江一带，便开始出现了“洋码头”。

汉口长江边最早的“洋码头”是英国宝顺洋行的五码头，地址在今天津路江边，始建于同治二年（1863）。接着，俄国人的顺丰、新泰茶厂，在同治十年（1871）开设“顺丰茶砖栈码头”。据《续辑汉阳县志》记载，同治年间，长江边龙王庙到武汉关，这样的码头共有16个。不久，英国太古洋行在光绪元年（1875）又设立太古、怡和两个轮船公司，分别在英租界建一码头和三码头；日本邮传株式会社在光绪二十四年（1898）开设日清轮船公司，在俄租界建立码头。至光绪三十三年（1907），英、日、德、法、美共有9个轮船公司、29条轮船航行于汉口，沿江码头同租界一样，成了外国人的天下。从清末至民国，汉口长江边的“洋码头”，从武汉关一直延伸到丹水池、谏家矶一带，共有74个之多。

当外轮垄断长江航运之时，洋务派李鸿章也在同治十一年（1872）开设轮船招商局，并在汉口设分局。据《夏口县志》记载，清政府先后开设招商局和鸿安、绍宁等轮船公司，也分别在

张美之巷河街(今海员文化宫附近的洪益巷、闻家巷一带江边)、英租界、法租界、德租界建了码头。除此之外,我国民船也在沿江建了停泊木船的简易码头,如王家巷、四官殿、熊家巷、苗家码头、花楼码头等等。

由于码头的发展,沿江一带居民也逐渐多起来。王葆心在《再续汉口丛谈》中写他对湛家矶一带的见闻道:“余于光绪二十年以前,每岁晚暑短,就船东下团风,经往夜泊是矶,草庐茅店,三五零星而已。其时洋市迄七八码头,便居人寥寥。今则卅里比屋接连矣!”当时,沿江码头尽管很多,航行的船只并不太多。至民国初年,英、日及中商所有的轮船公司,“行驶长江大火轮约数十条,由汉口抵上海者十居七八,由汉口抵宜昌、抵湘岳者不过十居一二。”(《夏口县志》)运输量也不大,而且,清政府办的招商局,其竞争能力也不能与外人抗衡,故民国初年有人写了一首《汉口竹枝词·招商局》道:“招商局创李文忠,多赖唐徐(指唐景星、徐雨之)辅助功。数十年来难保守,任人江海各称雄。”便是指此。当时的沿江码头,除日本大阪轮船公司的码头规模较大外,其余的码头,设备简陋,装卸全靠人力,而且船只数量尚不及木船多,故《汉口竹枝词·轮船码头》云:“招商太古到怡和,又向华昌大阪过。海泊江轮排似节,大船争此小船多。”而且客运码头也因设施简陋,经常发生事故。至于停靠木船的码头,更不待言了。

解放后,当年帝国主义掠夺中国资源的码头回到人民手中。经过改建,设施不断完善,货运码头装卸机械化;客运码头建有舒适的候船室,沿江码头的仓库可储运大批货物。沿江宽大的柏油马路四通八达,十分方便。更可喜的是,码头上停泊的大型客货轮,全部是人民的财富,为开发和利用长江贡献着力量。

(硃口区政协供稿)