

# 从1929年两个浮码头发展到2008年的年吞吐量1400万吨——上海黄浦江边曾有一座“北票码头”

本报记者 朱忠鹤 文并摄

访古  
寻踪

近百年前,当时的北票煤矿公司在上海黄浦江边建立“北票码头”。作为北方煤炭进入上海的重要港口,在此之后的几十年里,北票码头在保障上海及周边城市煤炭需求上发挥了十分重要的作用。2008年,北票码头因城市更新退出了历史舞台,旧址被改造为绿地公园,含有北票码头符号的重要设施被保留下来,成为永远的记忆。



20世纪50年代的北票码头,生产繁忙,当时已经建成水陆联运码头。

## 1 上海对煤炭需求量大,为码头建立提供了客观条件

今年76岁的林国清是土生土长的上海人,不过他常自称“北票人”。

北票,一个地处辽宁西部的县级市,对林国清而言,这是一个既陌生又熟悉的地方。他既不出生在这里,也不成长在这里,更不曾来过这里,然而,他对“北票”二字又充满深情。这一切,皆因他曾经工作过的单位:北票煤矿。

北票码头并不在北票,而是在黄浦江西岸,隶属于上海市徐汇区。2008年,北票码头在完成使命后悄然退出历史舞台,原址改建为徐汇滨江绿地公园。当年北票码头装卸煤炭使用的机械设备保留在绿地内。这些设备临而立,橘黄色的塔吊在蔚蓝色天空的映衬下醒目又温暖,给人留下深刻印象。从曾经的动态工具变成今天的静态文物,由“动”转“静”,历史就这样被定格下来。

北票码头的建造历史要追溯到1929年,那不是一个太平的年代。当时的上海被帝国主义列强的铁蹄肆意践踏,各路军阀,各种势力划地而治,

再加之民国政府腐败无能,当时的上海成为多方势力角逐之地。

应该说,北票码头的出现,除了这个历史背景外,还有更为具体的原因。对上海方面来说,码头的建设是“客观必须”,对北票方面来讲,则是“事在人为”。

上海市地方志办公室三级调研员沈思睿对北票码头曾做过深入研究。他表示,北票码头出现的“客观必须”,指的是上海对煤炭需求的急速增加。

《上海物资流通志》记载,上海最早使用煤炭是在清朝乾隆、嘉庆年间,当时主要使用的是湖南、江西一带生产的土煤。1843年,上海开埠之后,煤炭使用量逐步增长。清咸丰六年(1856年),英、美等国开始用船从欧洲载运煤炭输入上海,接着日本煤炭亦相继运沪。进口煤炭主要供汽轮机使用,少量供于民用。

抗日战争前,上海煤商经营的煤炭大多从矿区自采、自运来沪销售。但在进口煤倾销的冲击下,中国商人经营的国产煤炭所占比重很少。

以1924年为例,上海煤炭总销售量为207.35万吨,其中进口煤163.99万吨,占79%。进口煤的大量倾销,损害了中国商人的利益。为此,上海煤业同业公会组织会员开展买卖国煤、反对进口煤倾销活动。

随着城市规模不断扩大,当时的上海对煤炭的需求量急速增加。1930年前后,即使周边省份所产煤炭全部运至上海,也满足不了需求。因此,上海必须扩大采购煤炭的范围。

煤炭通过何种路线运至上海,在当时已经十分清晰。煤炭进沪主要有两条路线。其中一条为“津浦铁路”,即天津通往南京浦口的铁路;一条为海路。海路运来的煤炭有3个来源,即从秦皇岛运来的东北煤,包括一些柳江、长城两矿区的无烟煤;经青岛运来的山东煤;经北宁路至塘沽港南下的井陘、六河沟、大同等等矿区的煤。

应该说,上海对煤炭的急切需求,以及较为通畅的海路运输,为北票码头的登场打下基础。

## 2 先供职于北票,后上海就职,丁文江推动了码头的建立

如果说百年前的上海对煤炭的渴求为北票码头创立提供了可能,那么,当时的北票煤矿公司能成功将码头设在上海黄浦江边,则主要因为“事在人为”,而这个“人”,指的是丁文江。

在北票市博物馆一层,有一个关于北票百年煤城历史沿革与华丽蝶变的展览。展览开篇,就有丁文江的大幅照片和个人简介。北票市摄影家协会主席战全慧曾拍摄制作《煤城百年》宣传片而认真研究过北票煤炭发展史。在这一过程中,他对丁文江印象深刻。

丁文江的人生可用“传奇”二字来形容,也有人说,“他是一位百科全书式的学者”。1887年,丁文江出生于江苏省泰兴市黄桥镇,是中国现代地质学开山大师。1921年,丁文江开始担任北票煤矿公司总经理,共任职5年。

在《丁文江的传记》中,丁文江在北票的这段经历也被写进去了:“北票煤矿公司在热河的朝阳县(今朝阳市)北境,原是京奉铁路局经营的煤矿,已投了50万元的资本,还没有成绩……他做北票煤矿公司的事,前后差不多5年。”

实际上,北票出产煤炭的历史很早。1907年,清朝皇帝为北票开矿,并准许开采煤炭的“龙票”,北票地名也由此而来。

后来,北票煤矿由京奉铁路局经营,但效益一般。作为地质学家的丁文江曾受邀赴北票调查当地的矿产地质。善于观察的他分析认为,北票煤矿之所以效益不佳,并非因为资源,而是体制与人员因素造成的。

丁文江的建议让京奉铁路局下定了对北票煤矿改造的决心。于是,官商合办的北票煤矿公司于1922年正式成立,刘厚生任董事长,丁文江任总经理。

5年时间里,丁文江大胆创新,使北票煤矿公司发生了翻天覆地的变化,煤炭产量从1921年的7716吨猛增至1925年的14.48万吨,增长了近

19倍,一跃成为当时中国最成功的工矿企业之一。

丁文江从北票煤矿公司离开后,于1926年担任“淞沪商埠督办公署”(当时上海的最高行政机构)总办一职。上任后,丁文江拟定“大上海计划”,准备集中力量改良落后的上海市政,调整“华界”部分行政机构等。

沈思睿说,就在丁文江任职北票煤矿公司期间,上海曾因1925年“五卅惨案”引发的罢市潮而出现“煤荒”。当时上海市民普遍认为开滦煤矿为英资,因此加以抵制。7月之后,抵货运动告终,国民政府交通部得到军方承诺支持,拨出车辆载煤到上海,8月,煤市开始有所好转。北票码头的建设很有可能就是在这个历史背景下酝酿出来的。

另一个因素很可能是1927年上海特别市的设立。

沈思睿说,根据以上信息推测,北票煤矿在龙华附近的黄浦江岸选址建码头并非偶然。一是当时黄浦江沿岸靠近租界的区域都被占据,绝大多数是洋行公司,所以只能向上游选址;二是1926年5月4日,淞沪商埠督办公署在上海县龙华镇成立,而此时担任总办的正是丁文江。丁文江很可能在其中起到了推动作用。

多份史料证明,北票煤矿公司早在1925年就着手租用上海日晖港沿黄浦江一线的土地(即后来的北票码头一带的土地)进行仓库、房屋等工程建设。

上海当地媒体《申报》关于北票码头的最早记载是在1929年2月27日,题为《海关于港线外无查验费》的报道。根据报道内容可以判定,北票码头这时已是启用状态。这与《上海特别市工务局业务报告》相互佐证。

由此可以判断,北票码头应为1928年核准开建,1929年正式建成,距今已94年。

## 3 码头旁,建有“北票工房”居民区

虽称为“码头”,但百年前的北票码头远没有后世港口那般壮观与气派,当时仅建有两个浮码头,全长120米,却是当时上海及周边城市的重要煤炭专用码头。由于当时战争频繁,各路军阀轮番控制交通要道,铁路运输时断时续,并不通畅,所以,经海路运输而来的东北煤炭,就逐渐成为上海的能源命脉,这也是北票码头繁忙的重要原因。

北票码头紧邻1909年建成的沪杭铁路线。当时,包括北票煤矿公司生产的煤炭在内,大量北方煤炭从北方港口起航,经海路抵达北票码头,然后再经北票码头附近的铁路运至上海及周边城市。应该说,那时候的北票煤炭为长江中下游一带经济发展立下了汗马功劳。

好景不长,1932年“一·二八事变”爆发,日寇悍然入侵上海,上海掀起抵制日货潮,东北南下的煤炭受到波及,北票码头也时常“断供”。

1937年,日寇发动全面侵华战争,淞沪抗战爆发,北票码头所在的上海龙华一带作为当时的工业基地受到日寇猛烈轰炸。1937年9月9日,《申报》的相关报道中,就曾报道北票码头被“敌机掷下炸弹三枚”。

日军占领上海后,北票码头如生活在这里的人们一样饱受欺凌——浮码头被拆走,只剩2个木板码头;在码头附近,日本人建起一组被称为“北票工房”的俘虏营。

“俘虏营”有5排砖木结构的简易平房300间,每间约8平方米,建筑面积达2400平方米,除一部分作关押“俘

虏兵”用,其余为苦工及其家属居住。抗日战争胜利后,这些房子由国民党政府出售给当地居民。因地处北票码头旧址附近,所以当地人仍习惯称其为“北票工房”。

新中国成立后,“北票工房”改称为“兆丰西路工房”,并有居民在周围搭建二层楼及简易房50余间,面积达800余平方米。2010年,上海举办世博会之前,因城市更新,这片工房被拆迁,“北票工房”的名字也随之湮没在历史长河中。

关于北票码头,1945年抗战胜利后,国民党接管。1948年5月,北票码头改建成钢筋混凝土码头。从1929年的两个浮码头到1948年的钢筋混凝土码头,在上海占据重要位置的北票码头再一次发挥重要作用。



上海市徐汇滨江绿地公园内,在北票码头所在地矗立展示牌。



北票码头当年使用的煤料斗卸粮桥被评为“优秀历史建筑”,如今成为上海市徐汇滨江绿地公园内艺术空间的一部分。

## 4 因城市更新,码头于2008年退出历史舞台

时间是改变空间的力量大师。如果没有历史照片作对照,后人很难将徐汇滨江绿地公园现在的闲适与优雅和当年北票码头的繁忙与喧嚣联系在一起。

新中国成立后,北票码头先后归属上海搬运工会和上海搬运公司,后划归上海港务局管辖。1955年,上海港务局改建开平和北票两处码头,紧接着,与北票码头相关的各种建设如火如荼地开展:

——1956年,上海港第六装卸区成立,对开平和北票两个码头进行扩建与新建工程,北票码头成为机械装卸煤炭的专业码头,码头接长57米,总长度达128米。

——1956年5月1日,北票码头和开平码头合并成为水陆联运码头,担负了上海港部分水陆联运任务。北票码头年吞吐量达100万吨,比改建前提高20%至30%。

——1959年,北票码头上游扩建成龙华码头,共计2个泊位,后统称为北票码头,含第六、第七、第八泊位。

1959年至1962年,上海港新建上港六区龙华煤码头两个万吨级泊位,全长338米,与原有的北票码头连成一片,后统称为北票码头。

原上海港务局港湾实业总公司总经理林国清是1968年被分配到北票码头工作的。当年21岁的毛头小伙子,如今已变成满头华发的老者。林国清目睹了北票码头突飞猛进的发展,也亲眼所见这座码头在保障上海及周边地区用煤需求上所发挥的重要作用。

虽然工作几经调动,但林国清在行政关系上与北票码头前后有近40年的联系。令林国清十分自豪的是,北票码头是上海港最早的水陆联运专用码头,因码头紧邻当时的上海南站,从北方地区运送的煤炭抵达后,可直接通过卡车运至上海,满足浦西企事业单位和市民生活需要,同时也可以通过铁路或水路货轮驳运,运至江苏、浙江、安徽等周边省份的城市。

资料记载,1984年11月,北票码头改组为上海港煤炭装卸公司,是上海港最大的煤炭装卸专业企业,承担

上海市60%以上的工业生产、人民生活用煤的装卸储存,同时还承担着江苏、浙江、福建等省份用煤的中转任务。

北票码头,这个以朝阳北票市的地名而命名的码头,与它的命名地一样,已经与煤炭紧密联系在一起。上世纪80年代后期,北票码头一年完成的吞吐量已经接近码头设计能力的2倍。当时的北票码头任务繁重,码头边运行道改造。

到了1995年,北票码头的货物吞吐量约为700万吨;至2008年正式搬迁前,北票码头的年吞吐量又翻了一番,已近1400万吨。上海世博会的举办及城市更新的需要,北票码头在2008年完成使命后,正式谢幕退场。

历史总是在不经意间重合。从最初的简易码头到后来的连片港区;从最初重要的煤炭资源产地,到后来的资源枯竭转型地,北票码头和它的命名地“北票煤矿”一样,在百年历程中几乎按照同样的命运节奏前行。

幸运的是,时间碾过,人们对它们的记忆,犹新。

采访手记 SHOUJI

## 三千里外珍贵的辽宁记忆

朱忠鹤

站在上海黄浦江边北票码头旧址,只有拿出老旧照片,才能真正感受到同一个空间里前后变化的巨大反差:照片中的北票码头,繁忙、喧闹,黑色成为主基调;眼前的徐汇滨江绿地公园,清爽、悠闲,色彩缤纷。

在城市更新与改造中,上海并没有抹掉这块区域的城市记忆,而是将北票码头的标志性建筑,比如塔吊、煤料斗卸粮桥等建筑较为完整地保留了下来,并巧妙地与美术馆、咖啡店等有机融合在一起。正如几年前到北票码头寻找历史记忆的一位北票当地部门负责人所讲,北票码头留给他的两个“没想到”:一个没想到是近百年前北票就已上海投资建设,另一个没想到是在寸土寸金之地,上海能如此大量保留下来历史建筑与工业遗产。

上海是全球知名的工业城市,从“工业锈带”变身“生活秀带”的过程中,北票码头的华丽转身一定具有参考与样本意义。不是大拆大建,将历史仅仅保存在地方志书里,而是将重点历史建筑最大限度地保留在原地,这既需要勇气,也需要目光长远的前瞻意识。如果说保护检验的是智慧,那么,对工业遗产如何利用检验的是审美。北票码头旧址保留下来的旧有设备与建筑,巧妙嵌入绿地公园,与周边环境相得益彰,不突兀,且和谐,令人赏心悦目。

与此同时,改造者还尽力深入挖掘这些建筑可能附带的价值。比如,过去全天候隆隆作响的码头高架皮带机变成了高架栈道,栈道下则辟出了专供儿童玩耍的微型攀岩墙。

站在黄浦江边,一边欣赏着上海工业文化遗产保护成果,一边回味着远在3000里外,辽宁留存下来的那些珍贵文化记忆。



北票码头当时使用的塔吊,成为上海市徐汇滨江绿地公园标志性建筑。



1932年12月2日,《申报》刊发北票煤矿公司公告。