



■ 海都见习记者 吴雪薇文 毛朝青图

“趁着天气好来烟台山玩一玩，看见有对渡的船可以坐去对面的苍霞，风景还不错，就来试试看。”最近，连日阳光明媚的好天气，让福州市内各大景点的人气爆棚，1月中旬才恢复通航的闽江对渡游船也不例外，不少游客来乘坐游船体验对渡的感觉。

对于闽江对渡的历史，许多人只知和旧时上下杭的繁盛商贸有关，但更多详细的故事，则不甚了解。当年闽江江面上的“对渡”航船，到底有过怎样繁盛的风貌呢？海都记者近日采访了相关专家，聆听一些“老福州”还原“闽江对渡”的历史记忆。



闽江旧时常见的木篷船(杨建峰/供图)

### 繁盛老台江 驻留福州最辉煌的商业时光

城南的老台江、仓山一带，又称“南台”，是海上航船由闽江入省的第一站，商业自然发达，往来富商巨贾、贩夫走卒不断。停泊船只和起卸货物的水运埠岸原为闽江沿岸的冲积平原，称“商航”和“下航”，古“航”与“杭”音同义近，逐渐形成陆地后，演变为繁荣的商贸街区，改称“上杭”和“下杭”，已有三四百年的历史。

“台江码头一带早年间是很靠近海的，所以往来的客商都会在这里贸易。人员汇聚，陆地扩展以后，这里就变成了一个巨大的商品集散地，手工业发达，茶叶、农产品等都在这里集中，销往全国乃至世界各地。南公园那边当时有一个‘柔远驿’，民国早期的时候，那里是全国唯一的对外港口。”福建师范大学传播学院教授、上下杭研究会会长林焱介绍。

福州城内六十多家会馆，有一大半都在商业发达的台江，其中最为集中的便是聚集福建省众多大商户的上下杭地区，有浦城会馆、江西南城会馆、南郡会馆、兴安会馆、延郡会馆、建宁会馆、寿宁会馆、绥安会馆、昭武会馆、建郡会馆、周宁会馆、泰宁会馆、尤溪会馆、福鼎会馆等十四家大小会馆，众多客商在此地设有仓库，让上下杭成为福州出海贸易的大型货物集散地。

有走出去，自然也有引进来。与上下杭一江之隔的烟台山，驻扎着大量外商，被形容为“三分一的福州人，三分一的欧洲人，三分一的日本人”。民国初期最繁荣的时候，烟台山驻扎有外国领事馆四十余家，至今仍然保留有原址的，也还有十几家，去烟台山上散散步，只要留心，还可以找到。“比当时的北京上海都还要更多。”作为“老福州”的林焱教授谈起来非常自豪。

客商云集的繁盛商业背后，是发达的交通。在老福州人的记忆中，福州是一个水网密布的城市，走到什么地方，都经常需要坐船。

# 千艘横系大江心 墟落云烟自古今

海都记者采访专家和老福州人，回忆闽江对渡往事



烟台山和苍霞的对渡码头，遥遥相望

## 昔日的“闽江对渡”遍布江面

上下杭位于福州城南，水系密布，水路交通便捷、码头便利，这是它能够成为闽江上下游货物集散枢纽的重要原因。

清末民国时，上下杭的商贸发展达到黄金时期。“百货随潮船入市，万家沽酒户垂帘”，宋朝龙昌期的《三山即事》中的这句话，形容的便是当时的盛景。根据《福州双杭志》中的商铺统计，这里有商行23家、京果行12家、布行14家、国药行8家、颜料行20多家、银行和钱庄8家，此外还有洋行、保险公司、邮电局、商会、救火会、学校及名人故居、会馆、庙坛、祠堂、菜馆等。名店、名铺林立，达百余家之多，车水马龙，人如潮涌，繁荣盛极一时。

水系密布，便要坐船。摄影家杨建峰用镜头记录下许多老福州的光影变迁。“那时候很常坐船的，我从城里去湾边找同学，都是坐船。水路运输是很便宜的交通方式。”他回忆说。坐船穿越水网密布的福州，是当时很常见的交通方式。上下杭沿岸商业繁荣，人流众多，江面上的水路交通也格外繁盛，便有了今日所称的“闽江对渡”。但对于当时的台江人而言，“对渡”并不仅仅局限于今日所开通之烟台山码头至苍霞，而是遍布江面，“江边现在能看到有石阶的，当时都是停船的小码头”。

## 陆游笔下的万寿桥 千艘横系大江心

连接上下杭与烟台山(南台岛)的万寿桥，历史可以追溯至宋代。那时候，万寿桥还是江上的浮桥，始建于宋元祐八年(1093年)，当时的知州王祖道征集工匠以楞岩洲(今中亭街)为中心，在南、北各造浮桥1座。

诗人陆游踏上浮桥，写下《渡浮桥望南台》一诗，赞颂：“九轨徐行怒涛上，千艘横系大江心。寺楼钟鼓催昏晓，墟落云烟自古今。”便是南宋时万寿桥的真实文字写照。

宋崇宁二年(1103年)，王祖道再一次任福州知州时，着手将浮桥改建为石桥，但当时石条叠砌，矗立江中，左右并没有护栏。江阔水深，桥长且窄，行人往来不便。于是，元大德七年(1303年)负责管理浮桥的万寿寺僧王法助对石桥进行改建。这一次的工程浩大，历经20年，元至治二年(1322年)才建成。万寿桥建成后，南段也相继兴建9孔木石混合结构桥梁，石梁5孔，木梁4孔，当时被称作“江南桥”，但在清乾隆十六年(1751年)被大水冲毁，后来又由何际述兄弟捐资重建，建桥时间比之前的万寿桥晚了430年。

新中国成立后，“万寿桥”改名为“解放大桥”。1970年，福州市政府投资将解放大桥加高，修建了五个桥洞，连接东、西两半中洲岛，加宽桥面并跨越中洲岛连贯万寿桥和江南桥为一桥，很好地解决了洪水季节水患问题。1996年，又在原桥基础上，建起了五连跨钢管拱桥。

## 坐“水上出租车”穿越老福州人的江上记忆

在老一辈福州人的生活经历中，沿江宽阔而繁荣的地区交通，并非区区一两座桥即能满足的。“那时候江面都是船，运货船非常多。有跑近程的小船，也有出海远航的大船。”杨建峰回忆说。因此，自然也有满足行人过江需求的“对渡”。“对渡”的小船多是私人运营的木质小篷船，一艘可坐七八个人，人坐满了，即可开船。船家多是生活于水上的“昼民”，他们生活贫苦，但以船为家，熟习水性，跑船，经营些小本生意……水上营生无所不包。至今闽江上还保留着四五家“昼民”，生活于闽江下游“金刚腿”一带，协助水警救助落水者。“落到闽江里找不到的人，就请昼民来找，保准都能找到。”林焱教授说。

从苍霞到排尾，上下杭西到东约有10个主要码头，跑货运，也跑客运。除了停泊小船，也停泊航运公司的大船。但大船的客运是按照班次来开航的。由于苍霞一带是台江人最多，烟火最繁茂的地方，因此在这一带集中了最多的“对渡”航班。当时的人从龙潭角花几毛钱的船票，就可以搭船过江，到苍霞码头，穿过龙岭顶的小山包，到鼓楼去了。对于旧时代的福州人而言，几毛钱的船票并不算便宜，但胜在方便，颇有些“水上出租车”的味道。

## 对渡游船重现 体验越来越好



市民在游船上体验对渡的感觉

随着城市建设的日新月异，闽江上如今已经建成的大桥达9座。路上跑的汽车多了，交通的发达使物流和客运都更加便利，闽江上的船只逐渐减少，昔日闽江对渡的繁荣景象也逐渐隐于历史尘烟。

但此地的繁荣并未就此止步，随着上下杭与烟台山历史文化街区的陆续建成，游船又在江面上开起来了。漫步江岸的游客们逛过琳琅的商户，购买一张10元的船票，就可以登上在烟台山或苍霞码头等候的电动游船。画舫式样的游船载着人们绕过三县洲大桥，缓缓停留在对岸，人们凭栏望江，想象着当年闽江对渡的繁华旧景。江面的旧时繁华已然不再，但江岸的新生活才刚刚开始。

万寿桥边航运旧景(林焱供图)

