

2021年7月27日 星期二

责任编辑 马艳 责任校对 朱静 技术编辑 崔敏

传承沧州文脉 记录狮城变迁

## 连镇“大脚行”

徐孟茹

东光连镇自古以来就人多地少,因而镇上的居民种地的很少,大多经营餐饮小生意或做苦力赚钱养家。而当年大运河码头货运量和装卸任务很大,造就了脚夫这一特殊的职业。脚夫除去搬运货物以外,还代人干一些杂活,如耕种土地,给居民修屋、脱坯等,人们将这一类工种统称为“大脚行”。

## 壹

津浦铁路修通之前,连镇运河码头相当繁华。“龙头”往北是晋商们经常装卸货物的场地,主要是经营煤炭、煤油、面粉、木料、石料、建材、棉花等业务。

给水所往北是大粪场,旧称“黄货”码头,由天津开来的大船在此卸大粪。谢家坝往南的散码头主要装卸粮食、棉花、牲畜、苇草等。

这几处码头分别有把头垄断,每个码头有脚夫三四十人,此时整个运河码头大概有脚夫200人左右。

明代以来,连镇作为八方通衢之地和漕运中心,商贸繁荣名闻方圆数百里。几个小码头一带,脚夫随着时代的变迁日渐增多,形成了一定规模的搬运队伍。清初,古镇的搬运业务多是自由结合,与商家协商搬运的报酬,其劳动收入除把头扣除一小部分外,其它收入全部归个人所有。

当年的脚夫生活在社会底层,大多没有文化,靠给人装卸货物和干杂活养家糊口。做工期间经常发生伤亡事故,没有任何安全保障。运河大堤与大船之间的跳板只有70厘米宽,长二三十米,工人肩扛100多公斤的棉包、粮包等笨重物品,全凭经验和力气。力气稍小的脚夫,不按跳板起伏的节奏行走,就会掉入滚滚河水。特别是装卸牲畜,全凭个人肩扛手提,一不小心就有可能被牲畜咬伤。

太平天国运动失败之后,连镇的经济有了较大的恢复和发展,特别是津浦铁路的通车,给古镇增添了很多商机和活力。位于鲁北宁津县的富商首先看中了这块风水宝地,纷纷在此设号经商,有的在火车站周边购地数十亩,建起货物储存站,将火车上运载来的货物暂存在此。然后,用大马车运往宁津县城,再批发到附近的乐陵、德平、临邑、无棣等几个县的个体商户,以此赚取差价。

抗日战争时期,日军占领区民生凋敝,连镇的众多商号跑的跑、搬的搬。脚行的生意受此影响,冷冷清清。当时,日军和汉奸恶霸把持码头和火车站,装卸工人经层层扒皮、盘剥,生计艰难,苦苦挣扎在生死线上。如果在装卸过程中砸伤了腿脚,压坏了腰身,只能自认倒霉;如果出现死亡事故,工头连抚恤金都不给,顶多给三斗小米完事。

## 贰

1946年1月,连镇解放,装卸工人翻身做了主人,有了自己的工会,伤残和死亡有了赔偿办法。不过,这时的搬运工人仅剩百十来人。

1947年,津浦铁路下放了一批装卸工人。这些被下放的铁路装卸工,在共产党员李玉和的组织领导下,成立了“连镇职工联合会”(不含在运河上装卸的工人),这个组织是群众自发成立的,登记在册者40多人,当时的主要业务是民间运输和经营几个小旅店(车站自有装卸队)。

随着装卸业务的不断增加,1948年,铁路和运河装卸工人联合在一起,建起了连镇搬运工会,有工人300余

人,李玉和、李博远分别任正副主席。当时工会内没有几套牲畜大车,也没有什么固定资产,只是将原宁津货栈的几十亩地集资买回,作为大本营。职工们自己带来百十辆木轮小推车,可谓白手起家、自力更生、艰苦奋斗。

1953年,连镇搬运工会改为连镇搬运站,上级党组织派来老干部庞昭祯任经理,副经理是退伍军人、连镇六街村的徐庆元,工会主席洪升,秘书宋宝祯。此时,连镇是山东与河北争相建设之地,扩建速度较快,货物搬运量大增。

为适应生产建设飞速发展的需要,搬运站人员编制由原来的300余

人陡增至700余人,站下设7个小队,每个小队有装卸工100名左右。一队和二队是小车队,主要运输粮食、煤炭等;三队常年驻守在中国粮食连镇支公司,负责搬运粮食;四队是扎包组,负责将输出的皮棉打包打捆;五队全是零散工,负责大运河漕运货物的装卸;六队和七队属于机动队,哪里搬运业务忙不过来,就临时抽调机动队去支援,没有外援任务时,负责为粮食公司的大仓库做“油子”(用苇席做囤)。尽管搬运站人员如此众多,仍不能满足业务需求,又从泊镇和东光调来两支队伍帮忙,合计千人左右。

## 叁

1957年,搬运站建立了党支部。连镇搬运站添置小驴车10余辆,并抽调于宪同等100名干部职工组建东光县搬运站。

此时,东光搬运站的业务大增。原来在连镇火车站装卸的各种物资逐渐由东光火车站代替。经过几次调整,此时,连镇搬运站的编制降到了300多人,属东光县交通科领导。

连镇搬运站业余评剧团在这个时间段成立。据搬运站老职工回忆,该剧团在沧州地区首屈一指,可谓解放后成立最早的剧团之一。剧团成员有30多人,他们平时不耽误劳动时间,排戏、演戏大多选在晚上,剧团常演剧目多是传统剧目,也有较为时兴的《刘巧儿》《小女婿》等新编剧目,演出地点在搬运站大门之外临时搭的戏台上。

1958年,东光合并到交河县。此时装卸业务逐渐移往县城,古镇的搬运业务骤降。连镇搬运站隶属连镇公社领导,业务隶属于交河县交通运输局,编制经几次精简后,最后还有70人左右。连镇搬运站购置马车4辆,手

推车、木轮车逐步被淘汰。装卸工人初步摆脱了上千年流传下来的笨重的体力劳动,极大地解放了生产力。

1963年至1974年,连镇搬运站改称连镇搬运合作社,隶属关系时属东光县交通局,时属连镇公社,可谓变化无常。

1975年至1981年,恢复连镇搬运站旧称,属东光县交通局领导。购置马车13辆、汽车1辆、拖车1辆,修建房屋80间左右,固定资产已达二三十万元,工人月工资约60元。这个工资收入,都

超过了当时一个公社党委书记的月工资。

进入新世纪,个体经济蓬勃发展,连镇搬运站的业务日渐衰退,在商品经济大潮的冲击下,连镇搬运站勉强支撑到2010年,不得不宣布破产。如今,第一代脚行人都已过世,他们在旧社会受的苦,我们活着的这一代人是无从体会到的。

