

滇銅京運路線上的多元流動社會 ——川南橫江鎮考察記

石穎

香港中文大學歷史系

2010年12月，筆者來到四川省南部的宜賓市進行田野調查。其中，宜賓市以南的橫江鎮由於處在清代滇銅京運路線上的重要位置，筆者便在當地文人的介紹和陪同下在橫江鎮進行了大約一周的考察。

宜賓市區處在岷江和金沙江的交匯處，兩江在此匯為長江，其中岷江自川北經成都平原南下，金沙江則從雲南昆明經滇東北銅礦區北上。於是，金沙江至長江這一段水路便成為清代運送滇銅的重要通道。然而，由於金沙江沿途灘險灣多，與其並行的支流也被開發為運輸路線。在金沙江下游，有一條名為「橫江」的支流，上達滇東北的銅礦區，經橫江鎮在宜賓上游二、三十公里處的水富縣匯入金沙江。據文獻記載，早在先秦時期開闢的「五尺道」就從宜賓起始，而且，金沙江及其附屬航道也早在唐宋時期就被闢為「石門道」，發揮著西南交通運輸大動脈的作用。但是，橫江鎮的崛起還是始於清乾隆年間對河道的整理，這條過去的「石門道」重新成為滇銅京運的重要水道。當筆者走進橫江鎮，發現滇銅其實僅僅是經過這個小鎮的眾多商品之一，一個更加豐富、多元和傳統的商業交通史由此呈現。

冬天的橫江清澈而平緩，筆者從宜賓市區沿江邊公路南下不到50公里，就到了橫江鎮的中心。過去，橫江鎮的居民分佈在橫江水的東西兩岸，今天的橫江鎮雖然只包括江東的地區，西岸被劃歸雲南省管轄，但江東的人仍然與對岸的人家熟識。這次考察的地點，以江東地區為主的。現今的橫江鎮仍保留著過去兩條主要的老街——平行於橫江的「河街子」和垂直於橫江的「正街」，這兩條街道基本劃出了小鎮緊靠江邊的平緩區域，兩條街道旁邊的地方多為丘陵和山地。

一、碼頭、船工與船幫：繁榮的航運中轉站

橫江鎮沿江的石灘，是從雲南鹽津到長江口的宜賓市的唯一的一處可供大量船隻停泊、且有上岸修整條件的碼頭。由於當地人在上世紀80年代修建了從宜賓到橫江鎮的公路，速度較慢的航運隨即漸漸被淘汰。如今僅存一趟往返於兩岸間的渡船，每30分鐘一班。在當地人民代表委員會的鄭主任和七十多歲的李奶奶的帶領下，我對橫江鎮兩岸的老船工及民國團練軍人的後裔進行了採訪，¹其中老船工包括：71歲的胡先生、76歲的王先生、²88歲的林先生；³另外一位朱先生81歲，他的祖父在解放前是橫江鎮的保山隊隊長，主要負責保護船隻順利往返於宜賓和鹽津之間。

橫江鎮作為一個過往船隻停靠的休息站或中轉站，它所在的航線南至雲南鹽津地區，北至宜賓市區，是一條連接雲南和長江的水道。上文提及的幾位受訪者的口述材料一致說明：從橫江鎮逆流而上，先經過張窩、燕子鋪再到鹽津（清代鹽井渡），自張窩逆流而上的河道行舟條件較差，有時甚至無法走船，只能在張窩將貨物卸下，換成馬幫馱運或者腳夫肩挑走旱路；橫江鎮的下游是安邊鎮、宜賓市，橫江在安邊鎮匯入金沙江，然後至宜賓市匯入長江，一路東流。所以自橫江到宜賓是順流而下，幾乎不需要拉繃，但繃夫仍然很少上船，他們會拖著繃繩在岸邊石灘隨船步行，有時為躲避漩渦或巨石而稍微牽引一下方向，另外還要小心土匪。從宜賓回到橫江，或繼續上到張窩等地方，則需要繃夫拉繃才能順利抵達。朱先生說：「繃夫基本都是橫江鎮本地人，也有沿途各村的村民，他們專門從事拉繃而不務農耕。」

從這次訪談的口述材料中可見，從民國初年直到上世紀40、50年代，橫江鎮呈現出一番繁榮

的航運市鎮面貌。橫江鎮的碼頭按照流水方向分為上、中、下三處，上碼頭在小鎮最北端的板橋壩下方，中碼頭在今天橫江鎮中間的主幹道延伸至江邊的位置，下碼頭則在今天橫江鎮客車站下方的沙灘。據朱先生說，解放前，從上碼頭到下碼頭都停滿了船，這些船幾乎都停在今天東岸。同樣是老船工的胡先生有以下的描述：

年輕時（筆者註：解放前後）所見的橫江上的船，大的有10-20米長，同時停泊的船隻可達40、50條；無論是正在做生意的船，還是正在修理和正在製造的船，都一起停靠在岸邊。而外來船隻都是來自雲南腹地或者東北邊緣的鹽津，船上載最多的是從宜賓來的鹽和布，（筆者註：這些鹽大概來自自貢、布大概來自蜀中一帶）還有就是從雲南來的銅、鴉片、火腿，再有一些就是橫江本地運出的一些土產如玉米、毛皮、花椒及筍子等。

幾位老船工皆表示，民國以來大宗的生意通常包括雲南來的山貨、鴉片、附近收來的鋼炭，以及本地各處收來的糧食。朱先生說，從宜賓來的貨大多經橫江賣出一些之後，繼續逆江而上到雲南銷售；橫江的貨也銷往宜賓或雲南；而雲南來的貨則只在橫江停留大概一天或半天就繼續啓程往宜賓。相比之下，雲南的貨物通常需要較長的運輸路程，而橫江本地的貨最多只銷往宜賓。據王先生介紹，解放前後，他家的船都只往來於張窩和宜賓之間，因為過了張窩就不能再走船，需要改走旱路，走到鹽津再下船，橫江的船工也通常不會跟到雲南。至於從橫江往下游的方向，本地許多船工也只到宜賓為止，不再跟船順江而下。這些船隻在途徑或抵達橫江時，船上大量的工作人員會上岸吃飯休息，因此這段碼頭邊上的街道兩旁幾乎都是飯館或客棧，在過去是非常熱鬧的。

從幾位老先生的口述資料中可知，頻繁的人口流動成為橫江鎮在晚清及民國時期的顯著特

點，而本地的船工組織——船幫——成為較穩定的地方民間組織，至少存在了百年。朱先生家就來自雲南，他祖父大約在1910年才遷到橫江。朱先生表示，這些碼頭有部份工人、船主和船工成立了這「船幫」，它負責調配船工、船隻及貨物等，比如今天誰跟哪艘船跑，簡單來說就是船和人該怎麼走。船幫一度掌握了幾十條船，每條船有十幾個人，合共有幾百人的規模。老船工林先生稱，在民國時期，船幫分為「資幫」和「勞幫」，前者是橫江當地有錢有勢的人，他們管理船隻停放等事務；後者則是純勞動者。船幫每年開會兩次，或稱「搭駁會」，一次是給王爺菩薩慶祝生日，一次則是過年。會上主要討論會首人選及利益分攤等問題。船幫的辦公地點就在緊鄰江邊的王爺廟內（今森林賓館旁）。王爺是水神，可保運送平安。江對岸的一座二郎廟也是船幫的辦公點。二郎神也是水神，同樣能保護船工平安。當地學者丁芝萍在金沙江下游屏山縣對船工的採訪中，也收集到一段有關「王爺」的川江號子，從中可多少窺出「王爺」對船工的影響。這段號子是船到灘頭需要奮力拉繹時唱的掙灘號子（魯班）：

（領）船到江中水自開，（齊）
嗨！——嗨！
王爺菩薩要錢財，你要錢財拿給
你，保佑船工上灘來！⁴

可見「王爺」在「保佑」船工安全的同時，亦需要從船工那裡得到實際的經濟回報，這種現象在川江船工中廣泛出現。橫江鎮的王爺廟內曾有碑和戲樓，可惜如今都已坍塌。船幫的另一處辦公室在今天橫江鎮渡口邊一小屋所在的位置，現在成為當地運輸會的辦公室。在那裡，筆者得知：有關解放初期以及更早的相關檔案均在文革中燒盡。

船幫的存在至少有幾百年了，而船幫的組成人員都是橫江鎮的本地人，解放前後，船幫並不能控制所有的船工。王先生回憶說，他年輕的時候（大約解放前後），每個拉船的都是各家各戶

做自己的生意，對岸王爺廟對他們的管理及控制權其實很薄弱，每年交一些錢即可，船幫不會干涉他們的生意。當時做船運生意的，有時是以家庭為單位，每家自己造船（王先生家就曾經擁有四、五條船），然後就把這些船開出去拉貨做生意。

至於船工之間是否有矛盾、中間是否需要船幫來調和等，王先生則表示，他們很少有大的矛盾，幾乎都是自己內部調和。而生意的大小也自然和自身的實力相關，自身實力強的就能接大生意，而那些零星的小船則到大的船家那報到，這樣就可以加入他們一起做生意。

二、馬幫、腳夫：陸上商貿交通

橫江鎮過去的商貿繁榮，不僅體現在水上貿易，還有與之相輔相成的陸上商貿。這些道路與河流連接起來，一個水、陸配合的雲貴川間商貿交通網絡逐漸顯現。在朱先生的記憶中，幾乎近30年裡，周邊村子的村民都是來橫江鎮趕場，橫江鎮是附近丘陵山區的商業中心。解放後，包括一些苗族和彝族也到橫江鎮趕場，他們賣藥的同時也買一些日用品回去。在當地人的帶領下，筆者走了幾條貫通橫江鎮與附近丘陵地區村落的山路，其中很多路段均是紅砂岩鋪就的石板路，當地人多數認為這些石板路就是秦朝時所開闢的「五尺道」。這些山路不僅連接附近山區的村落，還可通往滇東北和黔西北地區。這在當地的族譜中也可得到印證。在一份修於晚清的楊氏生庚譜中可見，大量原本居住在橫江鎮的家族成員或移居、或嫁娶、或經商、或安葬，都到了雲南的鹽津、大關、鎮雄等地。⁶林先生還告訴筆者，在上世紀50年代，馬幫由於經常被搶劫而不走橫江鎮，繞道從旁邊的筠連縣或高縣北上，這些旱路幾乎都是石板路。

在幾位老船工的記憶中，過去橫江鎮時常有規模很大的馬幫經過，多時上千人，一般也有一百多人。這些馬幫有的是從雲南經捧印、鹽津而來的，有些是四川別處的馬幫，有的就是宜賓本地的馬幫。由於橫江這條水路並非全線暢通，有些險灘水淺，無法走船，雖在不同時期險灘的

位置有所改變，卻還未從訪談中聽到不需藉助陸路起運就能抵達宜賓的情況。於是，馬幫或將大量的貨物交給碼頭改水運順流而下，或從船上買走大量商品，成為連接水路不通地區的重要貨運方式。其中，以雲南來的馬幫規模最大，有上千人的隨護。據朱先生說，他們經常從橫江買走大量的鹽，而這些鹽基本是來自下游的自貢地區。

除靠馬幫馱運之外，另一種從陸路運貨的方式就是雇用腳夫。胡先生說，腳夫比船和馬幫走得都快，一天能走幾十里路。他們用人背肩扛的方式運貨，但速度卻是馬幫的兩倍，更不用說船了。所以他們主要承擔一些密度不高卻需要快速運輸的貨物，如一種季節性的從雲南來的蟲子，⁷這種蟲子不能在路上耽誤太多時間，否則會很快死去，因此雇用腳夫是最快捷的方法，當然運費也最貴。所以相比於船運和馬幫來說，腳夫只是零星的，他們多來自雲南的鹽津和彝良，或是昭通壩子裡的人。

三、滇銅由此過

學術界對於清代「滇銅京運」的研究頗多，其中在討論運送過程中下長江前的分運問題時，有學者通過挖掘文獻，也有學者通過實地勘察，考證出從滇東北到川南長江間的運送渠道。《清實錄》有明確記載：「乾隆十一年開闢了金沙江、鹽井渡（今雲南鹽津縣）等通川河道，使得所有京銅運道，俱可改陸從水……行走甚為順利」。⁸其中鹽井渡即是橫江鎮上游的重要貨物起運點，且該條實錄中還記載了昭通地區的米價因此而下降的現象，可見乾隆時期所開的水路連到了昭通、鹽津及川南某些水路。與此同時，在橫江鎮當地找到的墓碑及族譜顯示，當地百姓能追溯到的、有確切生卒時間及清晰生平記錄的祖先都早不過清乾隆年間。⁹然而道路總不會是一條或幾條，在需要克服一些困難和經濟效益的促使下，地方上真正的與之相關的交通路線是如何走？與其相連的地方社會情況又是如何？筆者在這次田野中得到了一些初步的答案。

說到經橫江北運的滇銅，朱先生告訴筆者，滇銅經水陸兩路，北運至宜賓或瀘州。若走水

路，則先在橫江鎮上游的張窩馬杉灘轉運上船，有的船帶著一半的噸位順流至橫江鎮，而後在該鎮加運別的貨物（或不加），改為全噸位繼續前往宜賓。而官方，「以敘城¹⁰為滇省銅鉛入川要路，稟準設關稽查奸商私帶之弊」，¹¹早在清乾隆四十八年（1783）就在宜賓縣城南岸，金沙江即將匯入長江處設立銅關，但似乎並未完全解決私帶的問題。說到銅船停靠橫江鎮時的情形，林先生回憶起上世紀40、50年代的情況：

那些銅船都有武裝，一般的船都不會靠近；船上的人通常是雲南東川來的，他們停靠時間不長，至多休息一夜就走。

但單靠水路，大多數時候是無法完成整個遞運。幾位老船工都說，由於從張窩至橫江，江水較淺，不適宜吃重較深的大船，許多滇銅都在張窩上岸改為馬幫馱運，至橫江再下水。由於銅密度大，馱運的話需要大量勞力，所以出現在橫江鎮的大規模的馬幫，可能大多數都是負責銅運的。上船之後，從橫江離開的船隻沿途不靠岸，直達宜賓。另一種走陸路的情況是不走橫江鎮以下的水路，改向東走至筠連、高縣一帶，那裡同樣可以經水、陸兩路到達長江邊的宜賓或瀘州。

儘管在清代，銅是重要的鑄錢原料，但一艘船不會只載銅一種貨，一個馬幫也不會只是為了運銅而長途跋涉。因此，滇銅只是眾多貨物之一，與別的商品一起，往來於雲貴川之間。

四、複雜的地方武裝力量

其實這些水陸交通並非一帆風順，沿路的土匪還是很猖獗的，如橫江下游安邊鎮的柑子嶺及柏溪鎮的水牛岩一帶，就是經常有土匪搶劫往來船隻的地方。相應的，一些官方或民間的武裝力量也隨之而起。據朱先生說，土匪的搶劫活動自古以來就有，因此，村民自發組織起「保山隊」保護山民及往來船隻，從事沿途護送，船隻則需要花錢請保山隊沿路護送。筆者追問朱先生有關保山隊的來歷，他說其實「保山隊」也非憑空冒

出的新鮮事物，這個稱呼是比較晚近的說法，此前就是團練的人搞的。大概在晚清至民國時期，「保山隊」還有一個名字叫「川滇山貨護送社」，其首領為大資本家，也是後來保山隊的大股東。保山隊成員不僅包括沿路各村村民，也有外地人參與。保山隊大體分為三支，宜賓隊住在宜賓縣城以南金沙江岸走馬街上的滇南館，橫江隊住在橫江鎮的南華宮，¹²還有一支則是雲南隊，具體駐地不清，三支隊伍分別在三處操練。可見保山隊本質上，還是地方武裝，可能是清末的團練延續。

除此之外，另一個很有勢力的地方武裝集團就是「袍哥會」。在橫江鎮上、下游的許多重要港口地區，乃至整個四川，「袍哥會」都有很大的影響力。胡先生告訴筆者，在橫江鎮的袍哥有四個宮口，是有錢有勢的人才能加入的，其中陳、杜、閻三姓是重要的人物。袍哥會的經濟來源，一方面是會址附近屬於袍哥會的田地租金，一方面就是鴉片等生意所得利潤。袍哥會與船工、船商、保山隊的關係亦十分複雜。根據林先生的描述，民國時期，船工基本上都加入了袍哥會，如果不加入，他的船隻的安全就沒有保障。當袍哥打劫某些船的時候（多半是外地船），保山隊也不管。但其實袍哥也是欺軟怕硬，一些有背景或者經過鹽津時已向當地的袍哥打過招呼的船隻則能安全通過。

民國時期，另一股不容忽視的武裝力量的主事者就是被當地人稱為「蕭司令」的蕭錫珍，此人的真實身份尚無文獻材料印證，但地方百姓和文人學者都認為他是民國時期沐川縣或筠連縣或屏山縣的縣長，又稱「清鄉司令」。此人幾乎在今天任何一個40歲以上的橫江鎮人的心目中，都是一個強勢、富有、獨霸一方的軍官形象。蕭錫珍在橫江鎮中碼頭所在的街邊，修建了氣勢宏偉的蕭公館。據當地老人回憶，這可以算是民國時期橫江鎮上最宏偉的建築了。由於蕭家的後人還活躍在橫江鎮，小鎮上的人們也許礙於人情，都不多提蕭司令當年的作為，但從一部民國期間謄抄的《楊氏族譜》中看到這樣一段記載：

(子榮公)因為(民國二十一年)六月六日夥同黨搶棧子塆，楊有暢之妻周氏報到局上，團長楊裕清發軍捉拿，送於南華宮蕭司令官訊明，綁出炮斃，打於四川省軍政府橫江場上漆壩。¹³

可見，「局」是一個地方維持秩序的機構，團長楊裕清是「局」內的人物，而蕭司令則是局的最終仲裁者，並且可以執行死刑。這樣一個厲害的人物的活動地點，為前面提到的保山隊駐地「南華宮」，可見國民黨在地方的軍政機構與民間自發的保山隊之間有著某種聯繫，其背後或許是交錯的權利關係。

民國時期，地方武裝力量之間複雜的關係還體現在土匪打劫船隻時的情形。王先生說，搶船的人其實住在橫江鎮的下游，他們可通過某種渠道打聽從上游過來的船隻數目、是什麼人的船、載什麼貨，可以搶的就會搶，但在一般情況下均不會傷害拉繹的船夫。這種土匪在川滇之間的水路搶船的記載在《清實錄》中也比比皆是，朝廷為保證水路治安，也設置了救生船及船兵。¹⁴

活躍在橫江鎮的各個武裝力量，在晚清之後多與鴉片生意有關。胡先生告訴筆者，解放前就有一些號稱「白氏三雄」的人，大概是指三個厲

害的組織組成的同盟，他們有錢有槍，專門經營鴉片生意，還在附近的山區開墾，找當地的少數民族替他們種鴉片。

五、小結

這個在滇銅京運路線上的小鎮——橫江鎮，經歷的不僅僅是清代前中期對滇銅京運路線的開闢，或許我們更應該說，滇銅運輸水道的開闢，僅僅是這條河流及其周邊地區千百年來的開發史中的一小段。此外，無論水路情況如何變化，與之相輔助的陸路或許自先秦開闢五尺道以來，就不斷被後人繼續開發和使用。從滇銅以外的糧食、布匹、鹽及山貨，到後來的鴉片、生活用品等貨物就像血液一樣，從未間斷地流淌在川滇黔之間。中國西南邊陲的運輸體系，以長江作為最終的運輸水道，並在進入長江之前，利用多年來不斷開發的水、陸交通相互承接，將深在雲南邊地的貨物運出，沿途惠及川滇黔交界地區，亦將整個西南地區與全國的交通貿易網絡聯繫起來了。

在這樣重要的交通運輸線沿途的地方社會，更多地體現出多樣性、流動性和複雜的利益關係，各種勢力以商業為其主要獲益方式，呈現出的是聯繫廣泛而活躍的地方商業社會。

註釋

- 1 筆者分別於2010年12月22日和23日，與當地四位老船工及一位民國團練軍人的後裔進行了訪談。本文之口述材料都是基於這幾天的訪談內容整理所得。
- 2 王先生住在今天橫江鎮對岸的祖傳的老屋中。據王先生介紹，他與弟弟及父親都是在橫江邊推渡船並從事拉繹的老船工。在他的記憶中，家裡大約有五代人的生活於此，他只記得他的爸爸也是船工（也就是民國時期），再往上便不記得了。
- 3 林先生年輕時是船工拉繹時領頭唱號子的繹夫。
- 4 丁芝萍，《尋覓繹夫的足音》。資料來源於網

站：<http://bbs.ybvv.com/forum.php?mod=viewthread&tid=23779&page=1>。

- 5 「川江」泛指重慶及其上游的長江及其主要支流。
- 6 民國謄抄、清末編修，《粵東啓族譜》，現收藏於橫江鎮板橋壩楊氏家中。
- 7 筆者得到正在從事涼山彝族自治州區域史研究的龍聖同學啓發，知道這些蟲子極有可能是清末在川滇黔交界一帶流行的蠟蟲，它因能吐蠟而成為一種經濟效益較高的養殖項目。
- 8 《清實錄·高宗純皇帝實錄》，乾隆十一年六月，〈甲午條〉。
- 9 筆者考察了橫江鎮的鎮中心及五個自然村，其

中據收集到的11部族譜和近30塊墓碑的落款及描述，有確切、詳細生平及生卒時間的人都不早於清乾隆年間。

¹⁰ 敘城，即宜賓縣城。

¹¹ 光緒《宜賓縣誌》，卷32，〈推政志·銅

關〉，頁18上。

¹² 如今南華宮也早在「破四舊」的文革中被毀。

¹³ 民國謄抄，《粵東啓族譜》。

¹⁴ 見光緒《宜賓縣志》，卷19，〈兵制〉，頁3下。

活動消息



田野考察 FIELDTRIPS 春季 2011 SPRING

紅磡觀音廟觀音開庫

Wealth Borrowing Ritual, Guanyin Temple in Hung Hom
2011 · 2 · 27 (Sunday evening)

大嶼山大澳文物與社區

Heritage and Society in Tai O, Lantau
2011 · 3 · 12 (Saturday)

西貢滘西洪聖誕

Hung Shing Festival in Kau Sai, Sai Kung
2011 · 3 · 17 (Thursday)

廣州南沙歷史與文化

History and Culture in Nansha, Guangzhou
2011 · 4 · 16-17 (Saturday & Sunday)

元朗天后誕巡遊

Tin Hau Festival Parade in Yuen Long
2011 · 4 · 25 (Monday)

報名及查詢
REGISTRATION & ENQUIRES

電話 Phone : 2358 7778

傳真 Fax : 2358 7774

電郵 E-mail : schina@ust.hk