

历史上的滇池航运

车 麟¹, 胡昊苏²

(1. 云南农业大学 马克思主义学院, 云南 昆明 650201; 2. 四川大学 外国语学院, 四川 成都 610064)

摘要: 滇池航运历史悠久, 最早可以追溯到战国后期楚将庄蹻开滇。元明清时期, 滇池航运一度兴盛, 为周边州县提供了舟楫之利, 其也曾是滇西、滇南货物运往滇东、滇东北的转运点。滇池航运分为载人、载货、渔业三种, 船舶种类较多, 货船、客船、渔船、游船、渡船皆有。滇池沿岸古渡口众多, 历史上滇池水域曾经出现的古渡口至少有 20 个。晚清至民国时期, 滇池流域人类活动频繁, 移民不断涌入, 航运兴旺。

关键词: 滇池; 滇池航运; 历史航运; 古渡口

中图分类号: F522.9 **文献标志码:** A **文章编号:** 1674-5639 (2021) 02-0091-07

DOI: 10.14091/j.cnki.kmxyxb.2021.02.015

The History of Shipping in Dianchi Lake

CHE Lin¹, HU Haosu²

(1. School of Marxism, Yunnan Agricultural University, Kunming, Yunnan, China 650201;

2. College of Foreign Languages and Cultures, Sichuan University, Chengdu, Sichuan, China 610064)

Abstract: The shipping history of Dianchi lake had a long history, which could be traced back to the late Warring States period. During the Yuan dynasty, Ming dynasty and Qing dynasty, the shipping of Dianchi lake once flourished, providing the benefits of barges for the neighboring cities and counties. The shipping of Dianchi lake was divided into three types, which involved passenger transporting, cargo transporting and fishery. Meanwhile, the types of ships were various, which included passenger ship, cargo ship, fishing ship, tourism ship, ferry ship, etc. There were at least 20 ancient ferries along Dianchi lake. In the late Qing dynasty and the republic of China, human activities in the Dianchi lake basin intensified, immigrants poured in the area continuously and the shipping of Dianchi lake flourished.

Key words: Dianchi Lake; shipping of Dianchi Lake; shipping history; ancient ferries

滇池又名昆明湖, 古代称滇南泽。滇池位于昆明南部, 属金沙江水系, 在普渡河上游, 是云南省水面面积最大的高原湖泊。现在的滇池南北长 32 km, 东西宽 10.5 km, 湖岸线长 163.2 km。由于经过近代密集的人类活动干预, 如移民开发、围海造田、湖水养殖、开凿运河, 滇池水面面积退化, 与中古时期不能相提并论。唐代樊绰所撰《云南志》记载: “昆池在柘东城西, 南北百余里, 东西四十五里。”^{[1]24} 如果按照 1 km 等于二里计算, 唐代滇池的水域面积约等于现在的两倍。滇池湖水主要通过沿湖 20 多条大小河流汇集, 其中较大的河流有盘龙江、白沙河、宝象

河、马料河、呈贡大河、梁王河、东大河等。湖水由其西南唯一的出口“海口”泄出后, 经安宁螳螂川, 流经富民、武定、禄劝、巧家汇入金沙江。

滇池航运历史悠久, 最早可以追溯到战国后期楚将庄蹻开滇。元明清时期, 滇池航运一度兴盛, 为周边州县提供了舟楫之利, 也曾是滇西、滇南货物运往滇东、滇东北的转运点。明代《景泰云南图经志书》记载滇池航运盛况: “千艘蚁聚于云津, 万舶蜂屯于城垠, 致川陆之百物, 富昆明之众民”。^[2] 滇池航运分为载人、载货、渔业三种, 船舶种类较多, 货船、客船、渔船、游船皆有, 游客

收稿日期: 2020-02-13

作者简介: 车麟 (1969—), 男, 云南昆明人, 教授, 历史学博士, 硕士生导师, 主要从事政治学、经济技术史研究; 胡昊苏 (1980—), 女, 四川成都人, 副教授, 历史学博士, 主要从事中国近现代史研究。

可以自由挑选船只泛舟滇池。滇池沿岸古渡口众多,滇池水域历史上曾经出现的古渡口至少有20个。明代顾养谦在《滇云纪胜书》中描写了乘船游览滇池的情形:“其明日,谋泛滇海,乃假沐氏舟放乎中流,集渔舟十数,随行而渔。俄而风急不可前,非易渔舟而前复不可,乃听其漂摇而还。海势不足畏,而风力胜差当扬子渡耳”。^{[3]172}由于风高浪急,船只踟蹰不前,顾养谦泛舟滇池的计划半途而废。晚清至民国时期,滇池流域人类活动加剧,移民不断涌入,航运兴旺。

一、湖上货运

昆明城依山傍水,城内水道纵横,城外护城河环绕,大小数十条河流汇入滇池,滇池坝子因气候温和、降雨充沛、水网密集而成为云南重要的农业区,其农产品贸易繁荣,因此滇池货运以米粮、食盐、水产等为主。滇池流域盘龙江、大观河(元朝1274—1276年间所开运河)均能通行大船抵达呈贡、昆阳、晋宁,各县米粮、蔬菜、瓜果、水产通过水路运抵省城,篆塘、德胜桥均是重要码头,商业运输堪称发达。南郊南坝河和西郊西坝河上,也有着主要输送肥料和蔬菜的村与村间的短途水运。篆塘河(后改称“大观河”)一直是滇池水运大动脉,以供应省会粮食为主要任务,因而在明代一度称为“运粮河”。清康熙二十年(1681年),清军入滇征讨吴三桂叛乱,包围昆明城,最初忽略封锁滇池,昆阳、呈贡、晋宁各县的大米、果蔬依然从滇池运进城中,吴氏政权得以维持半年之久。后来,随军入滇的布政使王继文查知此事,封锁了滇池,吴氏政权粮草来源断绝,很快土崩瓦解。

1908年昆明自开商埠,各界商民大兴实业。档案中记载《吴洪兴创设力行章程》,如篆塘一处规定:“如由西关厘税局与篆塘处,挑送商货只交城外街巷铺店,每挑给力银三分,送至城内,东南北三区界段,则给力银一钱二分,设自大观楼走脚照加银元一角,然船载到大观楼、篆塘等处不得由船夫挑送,以乱行规。”^{[4]88}这个条款就是规定水陆分段运输,大观楼、篆塘作为上下货物码头,船夫不得代替挑夫。1909年8月24日,代理云南府事陈先沅为请设力行上报云南劝业道《挑力夫行章程清折》,其中规定了防止垄断的条款,针对水陆

运输:“水陆客商货物行装如有情愿自行雇人搬运者,应听自便,该行不准借口埠头名目任意把持抽收钱文。”^{[4]92}1910年滇越铁路通车后,滇池航运没有受到太大冲击。《新纂云南通志》记载,滇池“沿湖县分如昆明、昆阳、呈贡、晋宁、安宁之航运,直接均利赖之。其他则玉溪、峨山、新平、思普一带之货物,以及迤西各井之食盐,亦由此湖转运至省,附近滇越铁道之呈贡、澄江等,亦大多舍铁、陆运而改由湖运”。^{[5]23}清末民初滇池湖面上“大船往来昆阳、晋宁间,每日晚开早到,以运米货为主。小船则运柴炭、日用品”。^{[5]24}民国石仙在《黔滇旅行记》中也描述,“滇池在省会之西数里,有小运河通城壕,为民船运盐来往之路”。^{[3]299}当时,集中在篆塘的大木船,始终是昆明与昆阳、晋宁等郊县之间的主要水运工具,依靠滇池运到昆明的货物,下船后先运到小西门外的堆栈和旅店中,等待买主。1920年底,西门外开设有利源马车公司,专运民船及落店货物。商人去昆阳、晋宁也多半在篆塘搭乘大木船。1933年初,为适应日益频繁的滇池水运,填旧篆塘、开新篆塘的工程也开始动工。抗战时期,昆明人口陡增,内迁机关、学校、工厂、公司、银行甚多,另有大量美军驻扎于城内外,对滇池周边各县农副产品有巨大需求。1943年,云南省当局还扩建新篆塘码头,由绥靖署所辖的工兵团负责全部工程,年底全部竣工。美军记者约瑟夫·E·帕桑提诺在大观河边看到:“定期往返于昆明湖和城区之间的几千条驳船和舢板以及为数不多的帆船,大大地帮助了昆明超载的运输。联接昆明湖和市区的是一条狭窄、风景如画的昆明运河,一条塞满船只、同样日夜忙碌的水道。”“每天,成船的石块、焦炭、盐、砾石和木材就靠这种办法拉到城区。”^[6]当然,滇池水域广阔,遇有大风暴雨、波浪汹涌时,湖上货运还是有极大风险的。长期以来,沿岸船民形成了一些惯例和约法规避风险。春夏之间,滇池白天风浪较大,民间船户相约,都得在下午风定浪平时船才开出,但翻船事故仍时有出现。

此外,滇池出口螳螂川由安宁城南的黄塘村至青龙的竹菁口村八十余里可通行小船。《新纂云南通志》记载安宁:“仅螳螂川由昆湖东南二十五里黄塘村入境,经县境温泉、禹龙甸出境,计八十

里。昆湖之船至海口止。温泉以下居民, 有以高头小船运柴逆水而上至县城出售者”。^{[5]29}历史上由于安宁城区的盐场坝曾是云南重要的产盐区, 熬盐需用大量的燃料, 这些燃料历来是依赖螳螂川中游两岸各村农民砍伐木柴供给。买方采购木柴后先用人背马驮运到河边, 再用大船逆水运抵县城盐场坝, 供给熬盐的灶户。那时, 从珍泉村以下河边的村庄, 几乎每村都有一至三艘大船, 整个螳螂川中运木柴的船不下七八十艘。小河口、温泉(“天下第一汤”池)前、前石洞、后石洞、安宁城的河尾底都是供大船停泊的主要码头。这种大船一次能运载4~5 t重的货物, 运货时一艘船共需船工八九人。一人在船上打杂, 一人用长顶篙撑船, 其他人则每人牵一股绳子沿岸拉船, 逆水行舟, 十分辛苦。从官庄到温泉的水路仅10多千米, 但也要拉一天。

二、渔业

滇池流域是云南重要的渔业区, 其水产品种类繁多, 产量大。捕鱼最重要的工具是渔船, 否则渔民无法进入内海捕鱼, 因此, 渔业构成水上运输的一部分。唐代樊绰所撰《云南志》记载:“西洱河及昆池之南接滇池, 冬月, 鱼、雁、丰雉、水扎鸟遍于野中水际。”^{[1]110}清雍正《安宁州志》描写滇池渔火胜景——“江湾渔火”, 谓:“江湾环曲折, 渔人多宿柳下, 夕火如星”。^[7]清道光《昆阳州志》也有滇池“渔舟唱晚”的描写。该志记载草海, “连接滇池, 在州东门外征元阁前, 莲藻平铺, 掩映桃柳, 渔舟贾船, 络绎其中”。又记:“城临昆池, 渔舟浮于城下, 每至金乌西坠, 渔歌四起, 不独天风海水能移我情。”^[8]细读这些文字, 滇池渔舟荡漾、渔歌唱晚的场景扑面而来, 说明渔业的繁荣。清道光《晋宁州志》描写:“招江于之渔父, 柳外舟横, 解身上之龙文, 芦中人在。诗翁冒雪摇金, 勒于灞陵。丞相征南, 联铁索于泸水, 千寻虹卧, 引达迷津, 一叶飞来, 藉达彼岸。晋宁一池, 环拱三水潦洄, 或剝木而荡碧流, 或编竹而凌绿水, 清风则朱栏迳渡, 明月则画舫轻吹。舰拟青龙, 一夕达云津之市。街开朱爵, 四通汇春雨之波。”^[9]这段话回顾了云南的历史以及滇池与昆明城的关系, 其中出现了独木舟、竹筏、客货船、渔船, 滇池的水上渔业和运输业繁荣了云津街市。清

末方树梅所著《晋宁州乡土志》记载晋宁出口大宗之一为干虾:“滇池中产之甚多……运于迤南一带州县销售”。^[10]渔业是滇池流域居民仅次于农业的第二大产业, 由于当时人口少, 水质好, 滇池鱼、虾、贝、蟹、螺等类资源非常丰富。

从前滇池流域面积较今日广阔, “斜长一百余里, 东西广三四十里不等。历昆明、呈贡、昆阳、晋宁四县境, 周围约三百余里。……水产有蒲、苇、鱼、螺等类, 滨居之民获利至溥。”^{[11]28}1924年出版的《昆明市志》记载滇池渔业:“昆池为产鱼最盛之区, 滨居人民又十九以渔为业。故市内需要之大部分皆取给于其间……池之上游草海中, 渔舟络绎, 以网捕取, 盛以木盆而售诸市, 每日当在数百斤之数。渔获物尚有螺蛳、虾、蟹、海菜等。螺蛳取获尤多, 恒见满船载至篆塘河畔, 敲去其壳, 取其肉洗净而售诸市。”^{[11]76}1935年国民政府行政院农村复兴委员会编辑的《云南省农村调查》记载云南的渔区以滇池、洱海、抚仙湖、中涎泽四湖为主。至于滇池鱼之产量, 据实际调查, 年约六十余万斤, 具体分配如下:昆明境内年约三万余斤、昆阳境内年约五十余万斤、呈贡境内年约六万余斤、晋宁境内年约三万余斤。^{[12]165}又记:“除渔产外, 滇池中尚有水藻, 经捞取后, 晒干成饼状, 用作肥田之用, 计每饼重五六斤, 每百斤售价十元左右, 普通以个计, 每百个可售价五十余元。”^{[12]165}从上述史料记载看, 这时期滇池水生生态较好, 具有丰富的生物多样性, 水产品种类多, 种群数量大, 即使最接近大观河和市区的草海都盛产鱼虾。《续云南通志长编》记载:“滇池年产水产约值滇币六七十万元。滇池内从事渔业之船舶, 大小共约三百余艘, 其中, 昆明县属一百余艘, 昆阳县属一百余艘, 呈贡县属四十七艘, 晋宁县属一百余艘。”^[13]至于渔具, 《云南省农村调查》记载:“滇池内普通系用以麻线制成篆网, 麻遮线、龙线、花篮线网, 丝网、撒网、挟网, 或竹制成之篾笼子、篾花篮等数种, 此外, 尚有以及□水鸟鸦捕捉者, 以用撒网捕捉者为多。”^{[12]165}撒网捕鱼必须驾船进入滇池内海才可能获得较好的产量, 利用鱼鹰捕鱼也必须使用船舶, 因此, 渔业是滇池航运的重要组成部分。“滇池之渔民, 多系半农半渔, 其专持渔业者为数甚少, 盖专门从事渔鱼不能解决其最低之生活

也。”^{[12]166}一则是鱼贩子中间的剥削，“如在昆明市销售鲤鲫，有时一斤可售一元七八角，但在乡街仅售四五角一斤而已”。^{[12]165}一则是缴纳政府的赋税

——渔粮，产量最大的昆阳县征收此项税种。据国民政府行政院农村复兴委员会调查 20 世纪 30 年代滇池周边大约有渔民 2 000 人（见表 1）。

表 1 20 世纪 30 年代滇池渔村分布^{[12]166}

县别	渔户数	渔民数	著名渔村名称
昆明	百余户	五百余人	大观楼 明家地 西坝 海坝 五甲塘 清河
昆阳	百余户	七百余	坝埂村 亮沟村 大沟尾 大河嘴 白山村 有余村 老塘嘴 独房子
呈贡	百余户	五百余人	斗南村 红尾村 乌龙浦 安乐村 徐家沟 黄家地 老荒滩 沙堤村 江渡佛墩河泊所
晋宁	百余户	五百余人	下海埂

抗战时期，寄居昆明西郊的冰心在《默庐试笔》中描写了她眼里的西山、滇池和渔舟：“早起西窗满眼的朝霞，总使人不忍再睡，披衣起立，只见湖上笼着一层薄薄的朝霞，渔舟初出，三三两两的扯满了风帆，朝阳下几点绯红，点缀在淡蓝的微波上，造成一种极娇嫩的鲜明，西山在朝霞中有时全现，有时只露出一层，两层，三层。”^{[14]38}这是晨曦中的西山和滇池，波光帆影在朝阳下充满诗情画意，令人沉醉。“黄昏时候，红日半落，新月初上，满城暖暖的炊烟，湖水如同一片凝冻的葡萄浆酪，三三两两的白鹭，在湖光中横过稻田南飞。”^{[14]38}

三、客运旅游

清末至民国初期，滇池上船舶可分为轮船、民船两种。轮船如昆玉轮船公司小火轮二艘；昆湖轮船公司也有两艘，小火轮一艘，汽船一艘。民船主要是木帆船。这两种船都投入滇池客运旅游。

（一）木船运输

滇池沿岸名胜古迹众多，乘船旅游既舒适惬意，成本较之乘轿骑马又划算许多，一般游客都选择租船泛舟滇池。这种船一般形制较小，主要运送游客到大观楼和西山等地，并供人雇往“耍海”（在草海中环游）。明朝尹伸〔四川叙州（今宜宾）人〕赴任云南时曾泛舟滇池，写下一篇游记《泛昆池登太华文殊岩记》，描写了滇池的湖光山色。“舫从小河入，二里许及池。风日明霁，水天映彻，此身已随凫鹄摇曳。两月来尘土肠胃，为之一涤。洲潭隐见，芦苇不时开合，棹行颇澁。渔家拍浮，根株不定，土人所谓草海者也。”^{[3]19}桂馥在《近华浦秋冷歌》中写道：“尖头艇子棕毛篷，窗开

四面迎水风。浦光一碧秋空蒙，橹声哑哑摇其中。群山倒影千百峰，堤柳几树垂腰慵。远帆后有渔舟从，越吟吴歌狎蛮童。”^{[11]220}清末云南籍状元袁嘉谷有《春日游大观楼》一诗云：“鹤背仙犹谪，螺舟渔自眠。斜风送花舫，春水碧如天。”^{[11]220}可见，租船畅游滇池，古已有之，文人骚客乐此不疲。民国时期在云南做过盐务官的钱文选在《游滇纪事》中描写大观楼附近租船业的发达，“将到大观楼时，见楼之左，有众舟泊焉。另有滇绅自备置之船二艘，专为游湖之用。有相识者，可以借之。”^{[11]295}滇池的租船旅游业这时已经十分发达，大观楼附近码头是一个重要的游船聚焦点。一般来说，开往西山的帆船，多在太华寺山脚的岸边上下。游船在上午 10 点左右开出，有时碰上逆风，往往要天黑了方能到达。游船的速度虽然慢，但是沿途风景秀美，观海望景也别有一番情趣。

抗战时期，大批文人学者寄居云南，也留下诸多泛舟滇池的优美文章。如老舍在《滇行短记》中描写了滇池的山光水色，大观楼“在城外湖边，建筑无可观，可是水很美。出城，坐小木船；在稻田中间留出来的水道上慢慢地走。稻穗黄，芦花已白，田坎旁边偶尔还有几穗凤眼兰。远处，万顷碧波，缓动着风帆——到昆阳去的水路”。老舍生长在北京，见惯了亭台楼阁，因此对滇池的万顷湖山却情有独钟，一叶扁舟摇曳在湖面上，“天上白云，远处青山，眼前是一湖秋水，使人连诗也懒得作了”。^{[14]24,25}尽管老舍流连忘返，但他也抱怨滇池“船价太贵”^{[14]20}。

（二）轮船运输

除不定期的租船外，滇池还有定期的班轮运输。轮船运输肇始于清末新政。1908 年，云南省成立了主持开拓和办理各种实业的劝业道。鉴于木

帆船运输的局限性,有人倡议在滇池上兴办轮船运输。云南劝业道成立仅4个月,即有张绍明等人请求在滇池创办轮船运输。清末档案中有《昆明县张绍明请于滇池造轮运输禀》(1908年12月24日),其全文如下:“敬禀者,窃从九(注:张绍明,字从九)前禀创造轮船设立公司,请赏专利立案。奉前农工商务局批,据禀已悉,该商民自能创造轮船于昆池五百里内载运行人货物,最为快便,何幸如之。仰即先行造成一艘报请实验,如果迅驶无滞,稳妥适用,再为详请立案酌予专利等因。奉此,从九遵奉之下,当即觅匠庀材。现在匠师材料均已筹办周妥,择于明年二月初一日,在近华浦设厂开办,理合具禀报明。一俟船成之日,再行禀请试验立案。”劝业道员刘孝祚立即予以支持,批复称:“准俟船造成,呈请试验再行核夺。”^{[4]115}1908年12月,轮船公司正式通过政府立案成立。但是,关于轮船公司的史料记载后续全无,无法得知其最终命运。进入民国时期,又有人试图开办滇池轮船航运。1913年1月14日,《振华日报》报道:“昆海大小轮机械,已经滇济轮船公司总经理蒋君植购运到滇。所聘工程师广隆昌兹亦抵省。该总理呈请实业司拨发官股3000元。当由司转呈都督,以此举为目前要图,不得因噎废食,拟由行政经费项下,拨发股本3000元,奉批照准,其事务所设大观楼,闻不日即将开工云。”^{[15]100}这时的云南都督是蔡锷,滇济轮船公司的成立得到蔡锷大力支持。1913年3月17日,《共和滇报》报道,实业司派员查验轮船建造进展,称“即可下水”。^{[15]100}轮船建造周期仅两个月,可谓神速。同年4月,这艘轮船开始试航,由大观楼开往西山,前后20天,一切正常,受到舆论赞扬。5月初,滇济轮船公司正式开始航运业务。公告称:“定于阴历四月初七日起(注:公历5月12日),每日上午七点半钟,由省城开往昆阳。下午二点钟由昆阳开往省城,每日往复各一次。”^{[15]101}两地间的票价分两等,房舱(后称官舱)每人收银3角,普通舱2角,货物每驮8分。

轮船公司开办后生意一度十分兴隆。据《共和滇报》报道:“数月以来,除开支外,尚有盈余。将来若再加筑码头,添购美好轮船,则获利尚不止此也!”^{[15]101}1915年12月,经观音山乡绅董铭等请求,轮船公司在该处增设码头,轮船开行昆明——

昆阳间,在该处停留十数分钟,搭客载货。由于这一时期滇池上仅有滇济轮船公司的一艘轮船,较之木帆船更快、更舒适、更便宜,乘客日益增多,公司有一定效益。云南都督府1917年5月的一份文件中,还保存着公司总理丘连春报告同年春季盈利376元,准予备案的批复。^{[15]102}1917年9月,昆阳古城村村民要求轮船公司在村前设置码头。一些商民看到轮船运输有利可图,便步滇济轮船公司后尘,开设了“谦益”公司,也用轮船开展滇池航运,但没有维持太久。1920年春,丘连春报告说,公司已经积累了5000元的利润。这时,滇济“旧船单朽”,本应“速购新船,藉便商民”,但公司仍单纯着眼于短期利益,只考虑多载客货,而忽视安全隐患。1918年4月,地方报纸曾对此做出强烈批评:“(1918年)三月三日之滇济轮船,贪得无厌,几濒于危……必待乘客增至300以上,始行启碇。不知船之载重力已经超过,沿途倚倾,危险若何?”^{[15]102}1920年农历六月十九的观音山盛会,轮船公司照例于会前一天特辟航班。次日清晨船刚要开出,便发生倾覆事故,死伤惨重。据报纸报道,“(农历六月十九)日淹毙男女大小丁口共计96人”。^{[15]105}滇济轮船公司经此一劫,从此一蹶不振,不久即告停业。

20世纪20年代初,昆玉轮船公司成立,有小火轮二艘,“每日由大观楼开驶,经西山、西华街、观音山、古城等处至昆阳,复由昆阳驶回,载运出入客货”。^[16]昆玉轮船公司的小火轮由越南经滇越铁路运来,在昆明进行改装,“将船身加大3m,加工洋越币3000元”。^{[15]105}昆玉轮船公司的经营也不顺利,1923年8月初曾发生烟囱突然炸裂的事故。加之这时期滇池水域出现水匪,滇池航运受到严重威胁,轮船公司苟延残喘。1928年,由商人李彩廷等集资成立昆湖轮船公司,向海防购办小火轮一艘名曰“西山号”,之后又买来汽轮一艘投入滇池客运。由于多种原因,民国时期滇池轮船航运始终没有较大发展。1934年初,昆玉轮船公司股东纷纷退股。后来,周紫东(东川人)承租了原昆玉轮船公司的“福海”号客轮,略加修补后继续投入使用。1937年3月22日,“福海”号在滇池海口附近遭遇大风,船身随风打转,操纵失灵,加之底舱漏水,轮船沉没。当时船上120多名乘客和72驮货物大部分落

水,后来查实溺水死亡者约90人。^{[15]106-108}

四、滇池木帆船种类和数量

滇池木帆船航运历史悠久,沿岸村镇有一些专门从事水运的船户。以各船起航地点结成一个个大船帮(如在篆塘起航者称“西山船”)。滇池上民船有西门船、高峽船、西山船、土坝船、六甲船、灰湾船、昆阳船、晋宁船、海口船、呈贡船、杂船等11种,以昆阳、海口、晋宁船形体和载运量较大,其余皆小船。滇池流域的木帆船也称“合子船”,长20m左右,载重20~40t不等,中部似长方形盒子。合子船型线特殊,结构简单,船侧垂直,首尾略翘,并收拢呈钝锥形,底板、舷板、身板、塘浪板之间都为折角式连接,左右肋骨与舷甲板横托梁、站柱、脚梁,各组成一道道方形框架,以保证船体横向和竖向强度,桅杆为竖直式,使用2~3面软帆,稳性较好,能抗较大风浪。这种船有甲板,甲板以下船舱可以装载客货,但是没有通风设备,舱内较为黑暗和憋闷。《新纂云南通志》记载,清末滇池民船总数为468只。民船分六大类:大篷船、中篷船、小篷船、双桨彩船、单桨彩船、小拨船。各种民船载运量及主尺度:大篷船容量三万斤,长二十法尺(米),宽三法尺;中篷船容量二万斤,长十二法尺,宽二法尺七寸;小篷船容量一万六千斤,长十法尺,宽二法尺二寸;单彩船容量约一千斤,长九法尺七寸,宽二法尺二寸;双桨彩船较单者适大一倍;小拨船容量三千斤,长十法尺五寸,宽二法尺五寸。各种民船航行地点:大篷船往来西门篆塘、昆阳、晋宁、呈贡间;中篷船往来西门篆塘、西山高峽、晋宁间,及海口一带;双桨彩船专供游客,往来西门河湾、西山;单彩船专供游客,往来草海、大观楼及西山、高峽一带;小拨船往来西门河湾、西山草海及沿海一带。各种民船速度:大、小各篷船每小时约行十华里,双、单桨彩船每小时约行八华里,小拨船每小时约行十华里。各种民船造价:大篷船约值三千元,中篷船约值二千元,小篷船约值一千五百元,双桨彩船约值三千五百元,单桨彩船约值一千五百元,小拨船每只约值八百元。^{[5]24,25}民国时期《昆明市志》记载滇池船舶数量比《新纂云南通志》多,合计约700余只,俗称“帮船”。^{[11]196}

五、渡口

滇池号称五百里,“界连呈贡、昆阳、安宁三州县航路交通”。^{[17]66}滇池沿岸历史上存在一些古渡口,史料对此有所记载。首先是官渡。据《创建妙湛寺碑记》记载:“滇城之巽隅二十里,有郭曰蜗洞,乡士大夫游赏缆船于渡头,命之曰官渡,故有停舟之赋。”^{[18]1054}南宋时官渡在滇池岸边,有昆明八景之一的“官渡渔灯”之景。方国瑜称:“惟元初张立道疏浚昆阳海口河,降低滇池水位,水面退缩以后,官渡成为稳定之陆地。”^{[18]1054}妙湛寺建于宝象河旁,“自后累经疏浚海口河,滇池水域逐渐缩减,至近世已退至宝象自官渡约五里之马村也。”^{[18]1055}历史上官渡确系渡口,元明之后已不复存在,只留地名。其次是嵩山古渡和高峽渡。清末云南课吏馆所编《全滇既要》记载,昆明县古渡口有二:嵩山古渡,在城东一里嵩山寺前;高峽渡,在城西三十里,舟达本城版坝河。^{[17]66}文献中有关嵩山古渡的记载较少,对高峽渡的记载则较详细。徐霞客在《游太华山记》中写道:“出省城,西南二里下舟,两岸平畴夹水。十里田尽,萑苇满泽,舟行深绿间,不复知为滇池巨流,是为草海,草间舟道甚狭,遥望西山绕臂东出,削崖排空,则罗汉寺也,又西十五里抵高峽,乃舍舟登陆。高峽者,西山中逊处也。南北山皆环而东出,中独西逊,水亦西逼之,有数百家倚山临水,为迤西大道。北上有傅园,园西上五里,为碧鸡关,即大道达安宁州者。由高峽南上,为杨太史祠,祠南至华亭、太华,尽于罗汉,即碧鸡山南突为重崖者。盖碧鸡山自西北亘东南,进耳诸峰由西南亘东北,两山相接,即西山中逊处,故大道从之,上置关,高峽实当水埠焉。”^[19]高峽是乘舟从草海抵西山的登陆之地,为山中低洼之处,有数百人家临水背山而居,迤西大道经此穿过,是一个天然水埠。清康熙《云南府志》亦记载高峽渡“在府西三十里”。^[20]清道光《昆明县志》记载高峽为“高尧”,“高尧关,在县西碧峽,精舍记,滇海西斥,舍舟登陆,俗亦曰高桥”。^[21]高峽渡确系滇池重要渡口,是通往西山的必经登陆点。

清道光《晋宁州志》记载晋宁有古渡口七:金砂渡,在城西七里村后,已淤废;野鸡龙潭渡,

在州西七里诰轴山下; 河泊所渡, 在城西十里村后; 小官渡, 在城西十里河泊所右; 东山凹渡, 在城西十里梁王山后; 老江沟渡, 在城西北十三里白龙寺下; 团山渡, 在城西北十五里团山村后。^[9]《全滇既要》记载晋宁州有古渡口六: 野鸡龙潭渡, 在城西七里诰轴山下; 河泊所渡, 在城西十里村后; 小官渡, 在城西十里河泊所右; 东山凹渡, 在城西十里梁王山后; 老江沟渡, 在城西北十三里白龙寺下; 团山渡, 在城西北十五里团山村后。^{[17]68}两者记载基本相符, 惟金沙渡已淤废。金沙渡地址即今金沙村, 古为滇池码头, 明代淤废。村中金沙寺有至元戊寅(1338年)《创建碑记》记载:“滇浩渺, 烟木杳霭。”又记载:“梵刹与滇涛相抑扬。”这是湖滨的景象, 后来湖水退缩, 金沙渡淤废, 渡口转移至三里外河泊所。^{[18]237}《新纂云南通志》记载晋宁,“该县赴省水程一百二十里, 系用大船航运外, 另有老江沟、团山、西瓜嘴、梁王山、河泊所、牛峦乡等渡口, 各口皆有帆船, 随时开行, 作赶街用。”^{[5]27}此记载中增加了西瓜嘴、牛峦乡两个渡口。由于人类活动频繁, 诸如开垦农田、兴修水利、疏浚河道, 滇池水位自元代以后退缩较为明显, 很多渡口陆续成为陆地。昆阳州有古渡口一: 海口渡, 在州北四十里, 通昆池水程。^{[17]69}明代万历年间, 许伯衡撰《海口记》载康熙《昆阳州志》卷三说:“尝闻之长老云, 先是昆阳县学前与教场南村诸处, 皆滇池也。”则昆阳城垣以东一片, 古为滇池水域, 后才变成陆地。^{[22]238}方国瑜推测古代滇池水位平均海拔约为 1 889 m, 比现在海口河滩水位高出 3~4 m, 13 世纪中叶以后, 水位降低, 才露出大片农田。^{[22]238}滇池沿岸古渡口的消失在情理之中。清康熙《云南府志》记载安宁州有古渡口五: 河尾渡; 黄塘渡, 在州城南五十里; 白塘渡, 在州北七里; 温泉渡, 在州北十五里; 李百户村渡, 在州北六十里。^[20]《全滇既要》记载安宁州有古渡口四: 黄塘渡, 在城北七里; 温泉渡, 在城北十五里; 青龙城渡, 在城北十五里; 矣龙甸渡, 在城北六十五里。^{[17]68}两者对比, 有关黄塘渡地点差距较大, 有三个渡口未在《全滇既要》中出现。综上记载, 滇池水域历史上曾经出现的古渡口至少有 20 个。

[参考文献]

- [1] 云南志补注 [M]. 樊绰, 撰. 向达原, 校. 木芹, 补注. 昆明: 云南人民出版社, 1995.
- [2] 景泰云南图经志书校注 [M]. 陈文, 修. 李春龙, 刘景毛, 校注. 昆明: 云南民族出版社, 2002: 6.
- [3] 于希贤, 沙露茵. 云南古代游记选 [M]. 昆明: 云南人民出版社, 1988.
- [4] 云南档案编辑部. 清末官商大办实业 [J]. 云南档案, 1998 (S1): 88-115.
- [5] 新纂云南通志(四): 卷57 交通考二 [M]. 李春龙, 江燕. 点校. 李春龙, 审订. 昆明: 云南人民出版社, 2010.
- [6] 约瑟夫·E·帕桑提诺. 昆明: 中国的西南门户 [M] // 龙东林. 昆明历史文化. 昆明: 云南出版集团公司, 2008: 239.
- [7] 雍正安宁州志: 卷3 山川 [A]. 段昕, 纂. 杨若椿, 修. 清乾隆四年(1739)刻本. 昆明: 云南省图书馆.
- [8] 道光昆阳州志: 卷5 地理志 [A]. 朱庆椿, 纂修. 清道光十九年(1839)刻本. 昆明: 云南省图书馆.
- [9] 道光晋宁州志: 卷4 建设志 [A]. 陈金堂, 纂. 朱庆椿, 修. 民国十五年(1926)铅印本. 昆明: 云南省图书馆.
- [10] 方树梅. 晋宁州乡土志 [A]. 清宣统元年稿本. 昆明: 云南省图书馆.
- [11] 昆明市志 [M]. 张维翰, 修. 童振藻, 纂. 校注本. 昆明: 云南民族出版社, 2011.
- [12] 国民政府行政院农村复兴委员会. 云南省农村调查 [M] // 中国边疆研究文库 初编: 西南边疆 卷一. 哈尔滨: 黑龙江教育出版社, 2013.
- [13] 云南通志馆. 续云南通志长编: 下册 [M]. 昆明: 云南人民出版社, 1986.
- [14] 朱自清. 流亡三迤的背影 [M]. 昆明: 云南人民出版社, 2011.
- [15] 万揆一. 昆明掌故 [M]. 昆明: 云南民族出版社, 1998.
- [16] 昆明市政公所档案 [A]. 昆明: 昆明市档案馆.
- [17] 云南课吏馆. 全滇既要 [M] // 中国边疆研究文库. 初编: 西南边疆 卷五. 哈尔滨: 黑龙江教育出版社, 2013.
- [18] 方国瑜. 云南史料目录概说: 第3册 [M]. 北京: 中华书局, 1984.
- [19] 徐霞客游记校注: 下 [M]. 徐霞客, 朱惠荣, 校注. 昆明: 云南人民出版社, 1993: 713-714.
- [20] 康熙云南府志: 卷四 建设四·关哨津梁 [A]. 谢俨, 纂. 张毓碧, 修. 康熙三十五年(1696)刻本. 昆明: 云南省图书馆.
- [21] 道光昆明县志: 卷3 建置 [A]. 戴嗣孙, 纂修. 光绪二十七年(1901)刻本. 昆明: 云南省图书馆.
- [22] 方国瑜. 滇史论丛 [M]. 上海: 上海人民出版社, 1982.