昆明学院学报　2016, 38(1):90～95　CN 53－1211/G4　ISSN 1674－5639
Journal of Kunming University　【历史学】

近代云南的航运与贸易

车　辚
（云南农业大学 马克思主义学院，云南 昆明 650201）

摘要：近代云南的金沙江、西江、红河三条水道，分别连接川、滇、桂、粤等省及越南多个重要港口城市。此外，还有澜沧江—湄公河、滇池及洱海内湖航运等几条较小航路。与运输相比，云南航运虽不占据主要地位，但却是连接云南内部，云南与中国周边各省以及越南的辅助交通，在一定程度上促进了云南省际贸易、国际贸易的发展。

关键词：近代；云南；航运路线；金沙江航运；西江航运
中图分类号：F552　**文献标识码**：A　**文章编号**：1674－5639(2016)01－0090－06
DOI：10.14091/j.cnki.kmxyxb.2016.01.015

Shipping and Trading in Modern Yunnan

CHE Lin
(School of Marxism, Yunnan Agricultural University, Yunnan Kunming 650201, China)

Abstract: In modern Yunnan, Jinsha River, West River and Red River link several provinces such as Sichuan, Guangxi and Guangdong and many important ports in Vietnam. Additionally, there are some minor shipping routes in Lancang－Mekong River, Dianchi Lake and Erhai Lake. Comparatively, shipping in Yunnan is the traffic supplementation to link the surrounding provinces and Vietnam and to some degrees, pushes the provincial and international commercial development.

Key words: modern times; Yunnan; shipping routes; Jinsha River shipping; West River shipping

历史上，云南货物运输中水运历来都是陆运的辅助。其中，清代开辟的金沙江铜路、传统的西江航运、近代法国人开辟的红河航运为云南三条出省水道。此外，还有澜沧江—湄公河、滇池及洱海内湖航运等几条较小的航路。近代云南的航路在总量上虽不占据重要地位，但却是云南与四川、广西、越南进行货物交换的关键节点，是沟通边疆民族地区与长江、西江、北部湾的水上枢纽，其在云南的省际贸易、国际贸易中具有不可替代的地位。

一、金沙江航运

金沙江航运之所以会开发是因为京铜运输的需要。云南的京铜产地多集中在滇东北东川、寻甸一带，这里临近长江上游的泸州、宜宾，可以将铜料先运至长江边，再沿长江航道到达江苏，然后转京杭大运河运抵北京通州。这段路的瓶颈在于铜料从滇东北到泸州这一段。其中，产自东川的铜取道昭通经盐津渡（又名盐井渡、老鸦滩）至泸州，产自寻甸的铜取道宣威经咸宁、镇雄和罗星渡至泸州。这两条河道经清廷在乾隆七年至九年（1742 年至 1744 年）组织力量分别开凿和疏通，改善了滇铜运输条件，同时便利了川南和滇东北间的交通。即使这样，因滇东北境内山高谷深、激流纵横，水路和陆路运输条件仍十分糟糕。为彻底解决京铜运输困难，清廷下旨兴办金沙江水路工程，并于 1742 年开工，1748 年结束，取得了黄草坪以下至叙府一段通航的成就，奠定了川滇水路联系的基础。《民国盐津县志》记载："奏开盐井渡

收稿日期：2015－05－25
基金项目：云财教 2010 年 288#助学成才 100 万子项目（科技史硕士）（A3007337）；2014 年云南省教育厅科学研究基金重点项目"云南的近代化：科技进步与制度变革"（2014Z084）。
作者简介：车辚（1969—），男，云南昆明人，副教授，硕士生导师，历史学博士，主要从事政治学、经济技术史研究。

河道,将东川额运铜内酌分一半,改由盐井渡水运至泸州,每百斤较昭通陆路节省三钱二分有奇。"①这一段水路称大关河,属金沙江下游支流,流经大关、盐津,在滩头以下称横江,于水富注入金沙江,全长 306 km,横江段长 54.7 km,其中 52.1 km 为川、滇两省界河(见表 1)。

表 1　大关河沿途各滩头水运里程表

距老鸦滩/里	70	90	140	160	175	205	255	270	285	300	350
各地间/里	70	20	50	20	15	30	50	15	15	15	50
地名	深溪坪	普洱渡	滩头	新场	石老滩	二湾溪	新滩	磨刀溪	张窝	横江	安边

注:资料来源于李永清《云南人文地理·交通·水道》(民国稿本)。

至于航行日程,"自老鸦滩至新滩、自新滩至安边各一日,而自横江下流于抵安边以接金沙江,水势浩大,大船通行,故自横江向叙州(宜宾)出发之船,每日均有一次"②。金沙江铜路开通后,"前清京铜及内地物资咸由此江转运"③。滇东北在清代以前极其闭塞荒凉,水路开通后,商货云集,逐渐繁盛。史料记载,昭通府属之盐津渡"远通川省,近接镇雄。商贾丛集,课赋攸关"④。《新纂云南通志》记载:"东川以城内街场为盛,洋纱川盐为大宗。"毫无疑问,洋纱、川盐均自盐津渡口转运而来。文献又记昭通市集:"主要营业城内以油盐布帛山货皮革洋纱毛羽铜杂铁杂竹器等为主,乡区营业以油盐布匹米粮为主商货来往,昭通地通川滇黔三省,滇货以洋纱匹头为最盛,川货以盐为最盛。"可见,川滇商业物资转运均赖盐津渡口⑤。清末在西南考察商务的法国里昂商会和英国布莱克本商会都曾到过老鸦滩考察。其中,布莱克本商会 1896—1897 年的报告描述:"目前,该省在云南府以东及其东北的地区除了购买洋纱外,无力购买任何洋布。英国棉布在云南东部的唯一希望寄托在采矿事业上以及可能随采矿带来的较好的交通条件上。"[1]致力于英国棉布输入云南的英国商会很清楚,没有铜矿的开采和盐津渡口的转运,当地人根本买不起昂贵的洋布。进入民国后,老鸦滩渡口依然繁忙,盐津县仍旧发挥着转口贸易职能。地方志记载:"滇川往来,凡百货物从前必经县镇,原有堆货栈七家,代客转运过境或分销附近粮食,来镇出售者多自负荷集囤。"又记:"在二十五年盐津每天经过驮马有六七百匹","现有船业十二户"。⑥ 尽管此时的航运规模不能与往昔运铜时相比,但四川的盐米、丝织、百货,云南的五金、茶叶、火腿、药材等仍旧通过此路进出。譬如盐店,就是渡口最重要的营生。"盐井镇位居滇边要口,所以承办各商来此设栈,计五店,业务极发达……民国后包商取消,无论大商小贩均向宜宾采购硚盐,集中本镇运销东昭威,计有盐号十余家,一时称盛。"⑦除大关河外,金沙江支流之一的会泽牛栏江有约 300 里(150 km)能行船,较大的船每只载重 2 000 斤(1 000 kg)的都可行驶。鼎盛时期这种大船有一两百只以上。但是金沙江航路有个致命缺点,因其"贯流于险崖之间",运输"多限于帆船,且行驶于短距离间,鲜能畅行无阻",⑧制约了运载量的提升。此外,通过金沙江航路进出的商品主要覆盖云南东北部的东川、昭通两府。

二、西江航运

清代以来,广西、云南之间出现一条重要的交通路线,即以广西西部右江上游的百色为枢纽,连接滇、桂、粤三地的路线。它西起云南蒙自,经广南、富州、剥隘而至百色,与百色对应的云南口岸为富州的剥隘,两地之间通过水路连接,百色以下即与横贯桂东西的右江、邕江、郁江、浔江相接,然后融入西江干流。西江干流全长 2 197 km,流域面积约占珠江流域面积的 78%,来水量占珠江总水量的 77%,是珠江水系的

①《民国盐津县志》卷一《大事记》,民国抄本。
②李永清:《云南人文地理》,民国稿本。
③《民国盐津县志》卷一《大事记》,民国抄本。
④鄂尔泰:《请设乌蒙府文员疏》,载《道光云南通志·艺文志》。
⑤周钟岳:《新纂云南通志》卷一四三《商业考一》,1949 年铅印本。
⑥《民国盐津县志》卷十《商业》,民国抄本。
⑦《民国盐津县志》卷十《商业》,民国抄本。
⑧李永清:《云南人文地理》,民国稿本。

干流。西江汛期长,水量丰富,径流相对稳定,含沙量少,为仅次于长江的中国第二大通航干流。滇桂边界的百色地处西江上游(右江),是两广与云贵贸易的商品集散地,与其对应的云南口岸是富宁县剥隘镇。剥隘镇因水运而兴成为一大商埠。晚清时期,如以广西北海为起点,北海至南宁需 14 天,南宁至百色需 17 天,百色至剥隘需 3 天,剥隘至广南需 8 天,广南至云南府需 13 天,共计 54 天。其中,百色至剥隘一段通水路。《新纂云南通志》记载:"该路进出商业颇繁,百色尤为滇黔土产出口必经之要道,据云每年棉纱进口者达十万包。"但该路"自海岸线至云南省会其迂远与困难不待言喻,而时间运费税捐之损失极重"。① 同时,南盘江航线较短,仅 180 里(90 km),夏季水涨时运量稍大,故贸易量较小,商品覆盖范围主要限于云南东部、中部地区,如富州、广南、罗平、休纳等,最远可达滇西大理。晚清时在云南考察的亨利·奥尔良亲王就发现大理有来自百色的欧洲商品。"店铺里的欧洲商品绝大部分都是英国商品,来自缅甸或珠江上的百色"。[2]127 同时西江路也是各省赴滇采办铜料的通道,因金沙江铜路专供京铜运输之用。乾嘉年间有名的滇粤"铜盐互易",便是经由这一通路以百色为中转地完成的。② 况且,光绪年间,京铜运输也曾一度经由百色水路,具体办法是先由陆路经剥隘水运至百色,再沿右江经西江、珠江下广州,在海港码头换装海轮经上海到达天津。1889 年蒙自开关对云南商路的影响主要集中在长江路和西江路,尤其对西江路冲击较大。洋人把持的海关有关税特权,即领子口单后就可以避免一切厘金和赋税,这样进出口货物如选择海关通关可以大量节省税费。1889 年蒙自开关后,西江路逐渐衰落,大宗货物取道越南沿红河经过老街进入云南蒙自,但部分土产包括鸦片走私由于运价和传统销售市场的原因,仍沿西江水路进出。

三、红河航运

红河是云南省主要的出境河流,其出云南的蛮耗、河口经越南老街向东南方向流经越北首府河内一直到达北部湾上重要的海港海防。据戴维斯描述:"海防是商业都市,但大部分商业却由两个德国公司操纵。主要进口经香港转运的英国货物,也进口大量的孟买棉纱,再从东京运至中国云南。据说海防居民约 2 万,其中 5 000 是中国人。"[3] 显然,如果没有红河航运与对云南的贸易,海防不可能发展成重要的贸易海港,也不会有那么多的中国人长期居住。1873 年,红河航道越南段开始通行汽轮,运输条件大为改善。与越南老街对应的云南口岸为河口,1895 年《中法续议商务专条》指定河口开埠(初定蛮耗,同年改为河口)。蛮耗、河口作为红河航运中国境内最重要的两个码头,从边境小村发展成滇东南重要的商品集散码头和物资转运地。晚清时期,河口约有 500 栋房子,人口有三四千;蛮耗约有 200 栋房子,常住居民中很多是两广人。事实上,河口常住人口多为两广人,少部分人经商或为蒙自大商人充当经纪人,大部分人则是船夫和苦力。由于河口是约开商埠,因此对外设置了河口副督办署(1897 年建)、河口大营盘一所、河口警察局、河口邮政局、河口电报局,码头日趋繁荣。③ 1900 年,在蛮耗、河口之间领号登记的船只有 476 艘,载运能力为 1 297 t,每船水夫 6 人,共有水夫 2 856 人。1901 年,河口分关监管的船只增至 572 艘,载运能力达 1 477 t。[4] 从蛮耗至河口用木帆船,到河口后改用汽轮转运到越南海防出海,也有小轮船直驶至蛮耗。蛮耗的帆船按载重量分三种:大船载重 5 t,中船载重 2 t,小船载重 1 t。至于船的形制,据法国里昂商会的描述:"两头尖尖的,长 24 ~ 25 m,船中心位置宽 3 m 左右,吃水 0.5 m,可载重 200 担,但很少满负荷朔行。高大的桅杆由两列捆绑在一起的竹子扎成,搭成三角形,以便支撑,上面悬挂着巨大的长方形风帆。下行的时候,便放下三角桅杆,放在船头。这种帆船是用整棵的 lim 树(注:栗树)做成的,至少底舱是这样。"[5]14 栗木材质坚硬,不易腐烂,盛产于红河流域,之后个碧石铁路的轨枕用的也是栗木,可以说就地取材,方便实用。船形的设计也较合理:两

①周钟岳:《新纂云南通志》卷一四四《商业考二》,1949 年铅印本。

②乾隆十五年(1750 年),云贵总督鹤年以云南岁需粤盐 160 万斤,而广东则需每年自云南采购铜料 40 万斤以供鼓铸之用,奏准实行"滇粤铜盐互易"。具体办法是二省各将所产铜或盐分别运至广西百色,再由百色各自运回对方所提供的物产。参见成崇德:《清代西部开发》,山西古籍出版社,2002 年,第 417 页。

③张自明:《马关县志》,1932 年石印本。

头尖形可减少航行时的阻力,船身细长可以提高航行速度,中间扁宽适应浅吃水的要求。

蛮耗是中国境内航运的起点,从晚清亨利·奥尔良等人绘制的蛮耗草图来看,蛮耗河边舟船密织,桅杆林立,商务繁盛。1894 年,蛮耗船舶的吨位数是 5 886 t,有 7 个主要的锡业老板,他们每人每年收两三百堆锡板,每堆锡板 50 块(每块重约 36 kg)。一匹骡子从蒙自到蛮耗的运费是六钱到一两白银,而从蛮耗用船运到老街五十张锡板的价钱是三两白银。[2]9-11 史料记载:"蛮耗市地居江边,营业甚盛。"①蛮耗至海防的水运里程约为 500 km,蛮耗至蒙自的陆路里程 58 km,而由轮船、帆船、马帮组成的水陆联运是蒙自关进出口贸易的主要运输方式。具体时间为上水:海防—河内 1 天,河内—河口(老街)12 天,河口—蛮耗 7 天,蛮耗—蒙自 2 ~3 天,蒙自—云南府 9 天;下水:蛮耗—河内 12 ~15 天。秋冬季节是红河航运的黄金时期,里昂商会在考察报告中曾描述:"几乎每天早上九十点间,河谷上便起风了,船可以一路顺风而行。"而且,"这一季节河流的状况良好,水不太深,没有湍急的水流,这一切都为红河上游的航运提供了便利。此外,正值在冬季的几个月里,是云南高原上的交通最方便的时候。否则的话,在夏季,虽然暴雨使河水上涨,使吃水较大的汽船可以航行,但暴雨也会冲毁土路,从而减少云南的商务活动。因此,从目前的情况来看,在红河上游,帆船要比汽船更为有利"[5]16。在滇越铁路未开通之前,红河航运是奠定蒙自口岸为云南最大通商口岸的重要交通条件。史料记载:"当时蒙自、蛮耗间原有康庄大道,可见该路线以往之繁荣。盖不但运输时间可以缩短,而且越南之通过税最多不过从价百分之五,商品只需在蒙自一次交纳进口税,即可在省内通行无阻达四川边境。故实为最便利之通商路线。且水运下行,自蛮耗至河内十二日至十五日即可到达,对于土产出口益加有利。"②而北海经南宁、百色、剥隘、广南至昆明的商路,终因陆路途程过长,货物经广西、且云南两地均须纳税,难以同红河航运相抗衡,遂逐渐衰落。据蒙自海关统计,蒙自至蛮耗的陆路运输,1890 年有 40 822 匹牲口通过,1892 年有 73 118 匹通过,1896 年有 87 000 匹通过,1906 年有 206 142 匹通过,1912 年通过的驮马、驮牛仍高达 109 264 匹。每匹马驮运的平均重量约 30 kg,每天行程约 40 km。

蒙自的地位因红河航运而兴,因铁路通达省城而衰,交通条件的变化是影响蒙自城市地位变迁的主要因素。以对外贸易地位的变化为例,蒙自从开埠通商至 1949 年经历了三个阶段。1889—1940 年为口岸贸易时期,其间又可分为两个阶段:(1)1889—1910 年为第一阶段。这一阶段,云南省 80% 以上的进出口商品由红河水道运输,因此蒙自成了云南省进出口商品最主要的集散地。这一阶段是蒙自对外贸易的鼎盛时期,很多地主往商业上投资,而商人发财后又大买田地,或者集资开厂采矿兴办实业。于是,地主、商人、厂主结合在一起,财富、土地慢慢集中,进而形成了蒙自"八大行"。(2)1911—1940 年为第二阶段。1910 年 4 月 1 日,滇越铁路通车,蒙自关进出口货物改由铁路运输,红河水运逐渐衰落,蒙自至蛮耗间的马帮运输也随之衰落。1913 年以后,蒙自海关统计中已无进出境马匹的记载。(3)1941—1949 年为第三阶段。1940 年,滇越铁路因日军占领越南而中断,于是中国方面拆除了碧色寨至河口一段的铁路,云南省对外贸易通道不复经蒙自,蒙自对外贸易衰落,但走私贸易仍十分活跃。这时期,蒙自成为走私商品的一个重要集散地,因此可称为走私贸易时期。这主要是由于红河航运和边境陆路运输的存在,蒙自走私贸易猖獗,战时管制物资如煤油、烟酒、染料、海产品、肥皂、毛货,甚至黄金、白银等均成为走私出入境的大宗物品(见表 2)。

表 2　蒙自"八大行"列表③

行庄名称	资方姓名	总行所在地	分行所在地
泰来祥	朱平阶	蒙自	临安、个旧、香港、通海
东美和	沈崇文	蒙自	临安、个旧、香港、昆明
正顺昌	孙海航	蒙自	临安、个旧、香港、昆明、通海
朱恒泰	朱辅	蒙自	个旧、香港、
豫顺隆	黄镛、杨运发	蒙自	个旧、香港、通海
运天昌	陆应歧	蒙自	个旧、香港、临安
万盛昌	李文山、武选	蒙自	个旧、香港
顺成号	周嗣徽	蒙自	个旧、香港

注:资料来源于喻泉斋《个蒙进出口贸易与帝国主义的侵略》、《红河州文史资料选辑》第 2 辑,1983 年。

①周钟岳:《新纂云南通志》卷一四二《工业考》,1949 年铅印本。

②周钟岳:《新纂云南通志》卷一四四《商业考二》,1949 年铅印本。

③1910 年滇越铁路通车后,又陆续增加商号:应云祥(广帮);信享泰,蒙自、建水黄杜两姓合营;万来祥,蒙自侯运初经理。以上三家,均进口洋杂货,出口茶叶、猪鬃、火腿。

从下表 3 中可以看出,红河航运的鼎盛时期出现在 1898 至 1908 年这 10 年间,通过的船只数量峰值是 1907 年的 18 431 只,货物吨位峰值是 1907 年的 57 369 t,进出口峰值是 1906 年的 10 825 000 两关平银。1910 年滇越铁路通车后,红河航运逐渐衰落,但仍维持年均出入境 2 326 船只、2 761 t 的航运规模(1910—1920 年平均数)。其中,数据的波动值如下:出入境船只的标准差 $S=454$ 只,出入货的标准差 $S=675$ t。数据的波动幅度较大,说明航运的不稳定性和不确定性。另外,红河航运与滇越铁路相比有三大劣势:第一,红河水道多险滩急流,航运困难,逆水上行时,须三船同行,过滩时须互相帮助。雨季时河水暴涨,急流汹涌,每年翻船多则三四十艘,在阴历 4 至 8 月间行驶的船只很少,基本上停航。第二,船只常被抢劫。蒙自关开关的第二年,船队就在越南境内遭到抢劫,损失白银达 3 万两。方苏雅曾说:"由两个匪帮,四五千土匪控制着红河峡谷山区。"[6] 1902 年,蛮耗到河口间有 37 艘货船被劫,越南境内有 29 艘货船被劫,受害商号 23 家,损失白银 4 万两,红河航运一度停止。1903 年,由蒙自商号筹款,在红河上设立水师一营护送商船,从此红河水道才得一度安宁。[7] 第三,红河水道运费十分高昂。比如说,一把价值 50 皮亚斯特(注:越币)的藤椅从香港到蛮耗就要付 30 皮亚斯特的运费。[2]24 再如,个旧矿区每担锡(重 60 kg),产地售价为 20 两银子,经过红河航运、海运运抵香港后,每担锡的售价是 35 ~ 40 皮亚斯特,约合银 23 ~ 26 两。[2]11 锡本身价值较高,运费与售价相比还算合理。而一些附加值较低的农产品用水路运输运费就比铁路高多了。陈鹤龄回忆说:"红河航运自 1910 年滇越铁路通车后逐渐衰落,至 1930 年时行走的商船仅有二、三十艘。"① 民国时靖边所属蛮耗河长 300 余里,航运萧条,帆船只不过供沿河一带运输山货及沙盐水油而已(见表 4)。

表 3 1890—1920 年由河口出入境船只及蒙自海关进出口值表

年份	出入境船/只	出入货/t	进出口值(关平银千两)	年份	出入境船/只	出入货/t	进出口值(关平银千两)
1890	1 267	3 864	1 104	1909	3 814	12 267	10 971
1897	5 553	12 922	3 452	1910	2 395	2 771	11 465
1898	9 246	22 933	3 673	1911	2 705	3 357	11 395
1899	11 472	27 853	5 237	1912	2 543	3 064	19 570
1900	8 881	23 765	5 402	1913	2 653	3 198	19 678
1901	10 549	28 197	6 815	1914	3 151	4 069	16 153
1902	7 574	21 742	7 295	1915	2 657	3 295	14 991
1903	9 688	26 568	6 434	1916	1 957	2 331	14 975
1904	14 174	36 966	10 747	1917	2 122	2 331	18 773
1905	10 242	31 708	9 593	1918	1 672	1 907	20 873
1906	14 704	46 974	10 825	1919	1 596	1 713	18 959
1907	18 431	57 369	9 536	1920	2 137	2 338	22 226
1908	12 005	24 274	10 095				

注:资料来源于《云南省志》卷 32:《海关志》,云南人民出版社,1996 年,第 103 - 104 页;《红河州文史资料选辑》第 11 辑,1992 年,第 3 - 4 页。

表 4 云南省靖边县航业状况调查表

河流名称	航运起点及终点		船只数	航运业者家数	有无定期	
	上水	下水			上水	下水
蛮耗红河	由河口至蛮耗	由蛮耗顺流下至河口	10 只	5 家	无定期	无定期
货物种类及每件或每百斤运费			每件或每百斤税捐种类数目及征税机关			
上水		下水	上水		下水	
水油每箱运费 2 元洋纱每包运费 3 元		茨莨,每百斤运费 2 元	水油,每箱征收 7 元,系河口分关征海关税;洋纱,每包征收 10 元		茨莨,每百斤征收 1 元,系地方团保局征收团费	

注:资料来源于云南通志馆辑《云南通志馆征集云南各县航空铁路汽车资料》(民国二十年至民国二十三年抄本)。

四、其他航运路线

除上述三条主要航路外,云南还有澜沧江—湄公河、滇池、洱海、抚仙湖、异龙湖内湖航运等几条较小航路。一般而言,云南内河内湖航运的船舶分为以下几种:大船、渔船、农船、商船、游船,其中渔船和农船为作业船,其他则皆可载货或运客。

(一)澜沧江—湄公河航运

1896 年 11 月 29 日,思茅海关正式开关。思茅开

①陈鹤龄:《红河航运》,载《红河州文史资料选辑》第 11 辑,1992 年。

关后,设过猛烈(江城)和易武(勐腊)两个分关和不多的分卡。其中,条约规定的进出口路线只有两条:第一条是缅甸到思茅,即仰光—瓦城—景栋—思茅;第二条是越南到思茅,即河内—莱州—黑河—孙博江—易武或猛烈—思茅。原规定可从湄公河、罗梭江水路进出,但这些江河水急滩险,支流又难通舟筏,所以绝大多数商货还是经由缅越陆路进出。史料记载:“思茅为边境小通之市,并非百货汇聚之场,在昔本为迤南门户……查海关进口出口税则,均系每年进口货多于出口货。出口者除茶叶外,有铁器、紫梗、樟脑、毛毡、铅等类,为数无多。进口者以棉花棉纱为大宗,其余鹿茸、虎豹犀象之类,又人工制成之各种货,名目繁多,不胜悉举。运货之道,由水道者自罗梭河、湄江运入,陆道由猛烈、孟连、倚邦等处运入。”①

(二)滇池航运

滇池流域的盘龙江、大观河(元朝所开运河)均能通行大船并抵达呈贡、昆阳、晋宁,各县米粮、蔬菜、瓜果、水产均能通过水路运抵省城,篆塘、德胜桥均是重要码头,客货运输堪称发达。《新纂云南通志》记载:清末滇池湖面上“大船往来昆明、晋宁间,每日晚开早到,以运米货为主”。② 按照民国张维翰修、童振藻所纂的《昆明市志》记载计算,民国初年,滇池上民船有西门船、高峣船、西山船、昆阳船、晋宁船、海口船、呈贡船等 11 种,合计 700 余只,俗称“帮船”。[8]这个时期,滇池流域共有各类民船约 3 000 只。就那时的木船造价看,大篷船需 3 000 元,中篷船 2 000 元,小篷船约 1 500 元,双彩船 3 500 元,单彩船 1 500 元,就是棱飘船也在七八百元之间。③ 此外,滇池出口螳螂川由昆明黄塘村起 80 余里可通行小船。

(三)洱海航运

洱海环海为大理、邓川、洱源、宾川、风仪五县,其中以大理、邓川之间最为便捷。历史上,洱海沿岸居民充分利用水上运输的便利发展商业,几乎村村有码头,户户有小船。如近代滇西大商帮“喜洲帮”发祥地——喜洲滨海就有诸多码头:上关、波罗滂、桃源、仁里邑、星邑、小沟尾、沙村、金圭寺、喜洲、河涘城、江上村、下阳溪、古生、下溪邑等。这些码头可直航海东双廊、挖色,海西大理、下关。道光初年(1821 年),“裕和”商号创始人赵泰就是通过洱海水路经营商业发家的。赵泰在下关购置一个院落作为商号总部,大门开向小河边,小河直通西洱河及洱海。赵泰充分利用水上运输之便,将从保山、腾冲一带用马帮运到下关的棉、纱航运到邓川或挖色等地,然后经邓川转销洱源、剑川、丽江,经挖色转销宾川、鹤庆、永胜,甚至远销四川的会理、建昌等地,进而成为当时下关地区的大商号之一。关于洱海航路,史籍记载较略。民国《大理县志稿》记载:“洱湖中大船专供装运百物,其往来运载之买卖品以油粮盐木牲畜果物为大宗,自东岸至西岸三小时水程。自上关河口至下关小河边计水程一百二十里(60 km),顺风六小时可到,逆风二三日不等。小艇甚少,为捕鱼捞草之用。”④这说明洱海航运发达,而且客货运输船以大船居多,小船多为作业船只。

[参考文献]

[1]彭泽益. 中国近代手工业史资料(1840—1949):第 2 卷[M]. 北京:中华书局,1984:215.
[2]亨利·奥尔良. 云南游记:从东京湾到印度[M]. 龙云,译. 昆明:云南人民出版社,2001.
[3]戴维斯. 云南:联结印度和扬子江的锁链[M]. 李安泰,译. 昆明:云南教育出版社,2000:202.
[4]云南省蒙自县志编委会. 蒙自县志[M]. 北京:中华书局,1995:572.
[5]里沃. 晚清余晖下的西南一隅:法国里昂商会中国西南考察纪实(1895—1897)[M]. 徐枫,张伟,译注. 昆明:云南美术出版社,2008.
[6]李开义,殷晓俊. 彼岸的目光:晚清法国外交官方苏雅在云南[M]. 昆明:云南教育出版社,2002:207.
[7]云南省地方编纂委员会. 云南省志:卷 32[M]. 昆明:云南人民出版社,1996:69.
[8]张维翰,童振藻. 昆明市志[M]. 校注本. 昆明:云南民族出版社,2011:196.

①云南通志馆辑:《南通志馆征集云南省各县商务资料》, 民国二十年至民国二十三年(1931—1934 年)抄本。
②周钟岳:《新纂云南通志》《交通考二》,1949 年铅印本。
③陈松年:《云南解放前的驿传和交通》,载《云南文史资料选辑》第 29 辑,1986 年。
④周宗麟:《民国大理县志稿》卷三《建设部·交通》, 民国稿本。