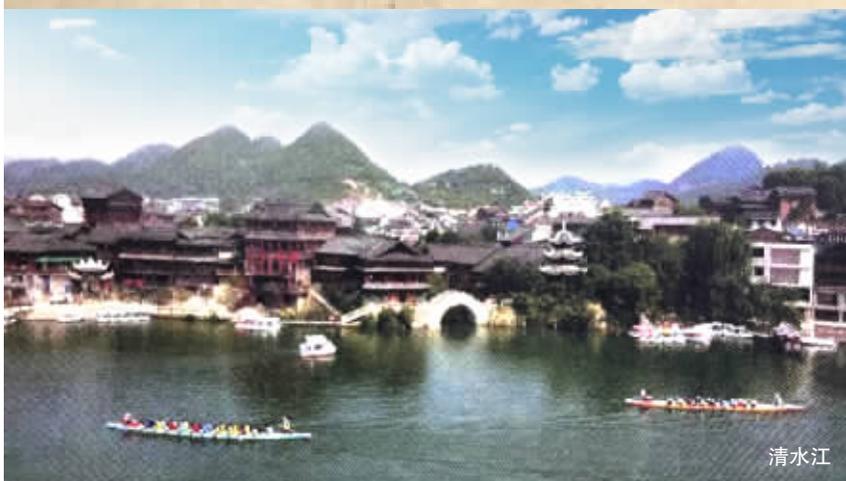


在明清两代，湘黔滇古驿道一直都是贵州的交通要道，史称“黔中通滇孔道”。作为“一省首善之地”的省城贵阳，则是这条连通三省古驿道的交通、货运枢纽和集散地。

贵州多山，古代物流除了人力肩挑背驮外，主要靠马匹驮运。贵阳的驮运业古已有之，但清初以来，清水江水道全面疏浚后，随着水运码头的推进，重安、下司至贵阳的驮运业日渐繁盛。一时间，古道上马铃声，述说着一段省城物流变迁的往事。

清水江“水道疏浚”往事



清水江

全域“开通清水江舟路”始末

关于清水江，清乾隆年间贵州巡抚爱必达所撰《黔南识略》载：“‘清江’，在都匀县境俗名‘长河’，又名‘剑河’，亦曰‘马尾河’。在八寨厅境名‘鸡贾河’，在麻哈州境名‘平定河’，在清平县境名‘凯里河’，入清江厅始名‘清’，至湖南黔阳县始有‘沅水’之名。”《贵州通志》则载：“‘长河’，在城西南，一曰‘剑河’，即清江之上流。有二源，俱出山涧，至城东合流，出湖广之黔阳县”。作为贵州第二大河，清水江蕴含着巨大的水能、运力，而其“中黔而出”的流经线路，注定了其将成为贵州“大水运时代”的主要水道。

在建省以来的三百多年间，清水江长期得不到开发利用，从未实现过全线通航。在清初之前，清水江航道梗阻的原因主要有二。

其一，清水江自身地理、河床等均不具备通航条件。其中游地势险要，地理环境十分复杂。自锦屏而上，河道水急滩险，航槽窄狭，狂浪鼎沸，凶险万分。《贵州通志》卷五载：“（清水江）向多怪石，不通舟楫”。

其二，清水江中游地带尚未“王化”，王朝统治的神经末梢鞭长莫及。清早期，清水江流经的苗疆腹地（今剑河、台江）依然是“化外之地”，未纳入国家版图，朝廷的治理尚未延及。康熙年间所绘制《皇舆全览图》中的《贵州全图》，在贵州东南部就存在未绘制任何内容的空白区域，即为未纳入“王化”之下的“生苗”地带（今丹寨、雷山、剑河一带）。

清雍正、乾隆年间，清廷经略西南，在贵州大规模实施“改土归流”，迫切需要一条水路大通道嵌入，以拉动苗疆与外界的交往，改变“化外之地”的封闭现状，打通西南湘黔水运交通大动脉。

作为清初西南地区“改土归流”的实际总设计师，鄂尔泰和“改土归流”的实际实施人张广泗这两位经略大员都认识到，要实现苗疆地区的“长治久安”，进而推动“财货流衍夷夷”，必须步步为营，将清江（今剑河）纳入国家版图，取得清水江流域全线开发的主动权。这与具体经办地方官员方显《平苗事宜十六则》中的

“设重兵，建城垣，分塘汛，疏河道”的主张不谋而合。雍正七年（1729年），时任镇远知府方显“奏设重营，以控江路”。

张广泗当年提兵进八寨（今丹寨）、丹江（今雷山）、清江（今剑河），只是实现这战略目的的第一步。打通清水江水路，才是实现“华夷富乐”这一战略目的的重中之重。清雍正七年，云贵总督鄂尔泰和贵州巡抚张广泗主持，开始疏浚清水江等河道。时任都匀府知府王鍾珣具体统筹清水江中上游疏浚，而麻哈州知州杜理则主持下司至凯里段疏浚。

炸江石，除险滩，疏航槽，在岸边山崖开凿栈道纤路……随着清水江航道全线贯通，历史上曾出现过这样壮观的一幕：雍正九年（1731年）三月，154艘船只在清水江排成一条长蛇阵，舳舻相接，蔚为大观。

实际上，那次大规模的“疏浚河道”，真正惠及的是黔中人民。一江成通途后，出则便利了运载中下游盛产的大量优质木材和中上游清平县（今凯里）所产的优质铅矿石等大宗物产，入则便利了运载大规模应急军粮以及黔中奇缺的盐巴等。史料记载：“商贾贾贩由（凯里铅矿）厂陆运至龙头河，凡三十五里。由龙头河水运至清江厅，而洪江，而常德，而汉阳，凡三十八程，汉商而转贩，遂达于四方矣”。

此后，因黔地历年战乱，萌芽时期的清水江水运贸易时断时续，还一度梗阻。到1882年，都匀知府邹元吉再度疏请疏浚清水江河道。

“疏浚河道”，使清水江全域畅通，这被后世论之为“古代一次成功的‘西部大开发’”。

水码头，离贵阳越来越远

今天的贵阳，交通已经呈现立体化、快捷化、多元化。但在清代全域“开通清水江舟路”之前，出入贵阳连接湖广（今湖北湖南）乃至中原京津地区的物流货运，主要依赖湘黔古驿道而出的澧水，再入沅江。要出澧水，必先陆运到“黔东门户”镇远码头。

贵阳到镇远的古驿道有“七程”，每程六十里有一卫，全是旱路，靠的是人挑

马驮，如蚁爬行。翻山越岭，涉水过渡，一趟下来，少则十天半月，多则以月计，货运物流的成本非常高。清水江航运打通后，贵州水运则几近延伸到了黔中腹地，省去了近一半的陆路行程。

云、贵、川三省的货物在重安（属黄平）码头、下司（原属麻江，现改属凯里）码头装船，水运至清江厅（今剑河），一路过锦屏、天柱，而“达于四方”。特别是下司码头，上行可达都匀，下行可达黄平而转道出澧水，东行则可直达凯里，又相较镇远而距省城贵阳更近，因而作为清水江上游最重要的航运码头和商业集散地，从19世纪末开始，就扮演着贵州水上交通的重要角色，逐渐成为清水江流域举足轻重的一大码头商埠。

相较沿澧阳河由湖南水路逆行进入贵州的镇远码头而言，沿清水江逆行进入贵州的重安码头，尤其是下司码头，距离省城贵阳更近。清末民初，下司码头在很长一段时间内实际上已经逐渐取代镇远而成为贵阳等地物资进出的枢纽港口。

下司古镇历史上有“小上海”的美称，有学者称之为“远藏西南山区的一处不夜之城”。最盛时，下司沿街遍布客栈、货栈、当铺、钱庄、商铺、饭店、茶馆，以及其他五花八门的服务行业，可谓“商号林立”。有文人描述下司当时的盛况：“每逢场期，白日车马商店门庭若市，客棧商贾云集，晚间船上灯火通明，酒肆通宵达旦。远远望去，好不壮观”。

下司共有三个码头，分为小码头、大码头和南码头。其中，小码头修建时间较早，多为土司、官府专用。乾隆、嘉庆年间始修大码头，作商业和民间用途。而南码头则为备用应急码头，实际很少使用。

1808年，麻哈州知州徐凤畴辟下司场，督令下司土绅罗遵矩、蒋正隆、黄肇升等修整、扩建“扇形”大码头后，一直沿用至民国年间。民国初年，下司码头常年停泊的大小船只多达五六百艘，忙时甚至达到一两千艘之多。宽阔的河面，常年渡河亦无需渡船，踏上船即可过河。

到民国中后期，清水江沿线一带土匪横行，抢掠劫杀之事不时发生，货船多不敢单独出行，得等凑集百艘后结伴而行，且依靠武装护送方得以安全跑一趟。繁忙热闹一时的水道，因此逐渐冷清下

来。直到抗日战争爆发，贵州陆上公路交通兴起，下司作为水运码头和物资集散地逐渐式微。到上世纪60年代，兴修水电，闸坝断航，下司码头逐渐废弃。1976年，下司航运管理组撤销，标志着下司正式退出水上航运历史舞台。

山间铃响，贵阳马帮来

清代断断续续的全域“开通清水江舟路”，拉动了清水江水运贸易兴起后，湖广江浙的棉纱、锦丝、布匹、油盐、煤油、铁具、火柴等货物也逆流运到下司水码头，起岸后分流，多依靠马帮驮运到贵阳、安顺等地，乃至四川、云南。而云、贵、川三省所产的烟叶、皮货、桐油、木器、药材等则源源不断地向下司汇集，装船沿清水江顺水东下洪江、入洞庭。最盛时，下司码头年吞吐量达一万吨以上。

往返省城的马匹驮运，一般结伴而行，逐渐“成帮结队”，俗称“马帮”。民国初，常常数里外就听到往返于下司的马帮铃声，行人荷重物者往往大老远就提前准备好避让。因此，贵州素有“山间铃响马帮来”之说。

贵州马一般体格较小，但马力足，且矫健敏捷，单匹马一般负重七八十公斤，可日行四五十里。下司一时间“街小马多”。下司有数量不少的马店，专供马客们过夜歇脚和马匹饮水吃草料。马客们吆喝着马匹，从贵阳等地驮运土特产而来，待码头上专门吃码头饭的“脚板”（搬运工）卸货后，就到马店歇息，第二天又从码头装上两筐货物，方才返回贵阳。一个来回，用不了几天，可收两趟工钱。

马帮走的也是古驿道。从重安码头出发，经清平（今凯里炉山），过五里桥到杨老，到马场坪。

从下司码头出发，也过马场坪，而后经新添（今贵定）、龙里（今龙里县）诸地抵达贵阳。古驿道多为石板，负重的马匹走在上面常硌脚打滑，因此在道旁又有马匹长年累月走出来的一条泥土“马道”。百十年间，重安、下司至贵阳之间，常常马铃“叮叮当当”，不绝于耳，声传数里。

清水江水运兴起后，尽管省去了从镇远码头出发所经的镇远、施秉、黄平三县那一段数百里长的山路，但重安或下司到贵阳的古驿道依然还有一段漫长的路程。日晒雨淋，风餐露宿。一路上，除了悦耳的马铃声，还凝结着马客们的脚板皮、血汗，以及生活的艰辛。

历史上，清水江水道疏浚，“舟路”的全域开通，使以贵阳为中心的西南货运物流更加顺畅便捷地“达于四方”。这不仅改写了贵阳乃至贵州的货运物流史，还一度强化了贵阳曾作为西南货运物流中心的地位。

今天，在清水江水码头至贵阳的原古驿道所经过的福泉市牛场镇三江村马场河大寨组，石板路旁还有一棵老核桃树，无声地见证着那段因清水江水道疏浚后趋于繁盛的省城驮运史。这棵核桃树先后遭受过雷击、大风、干旱、洪涝等自然灾害，却依然枝繁叶茂。看到这棵核桃树，让人想起当年往返于古驿道的马客们在这里歇脚时喝水、抽烟、打尖、喂马的情景。

据《贵阳文史》作者：姜秀波



贵阳通往清水江水码头的湘黔古驿道旁，一棵大核桃树见证着那段驮运历史