
历史上的川江船工与木船

赵永康¹

【摘要】 蜀麻吴盐自古通，万斛之舟行如风。千百年行驶川江，下水推桡摇橹，上水陆行拉纤的人力木船，今已不可复见，本文以昔年身经目验的所历闻见，从船舶、风帆船具、船工技术分工、职掌及其劳动和生存状况，论次考述历史上川江木船航运的相关情况。

【关键词】 川江木船；船具；船工；川江号子

【中图分类号】 J905 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1008-0139 (2016) 11-0128-7

郭兰英的歌唱得人心暖：“一条大河宽又宽，风吹稻花香两岸。我家就在岸上住，听惯了艄公的号子，看惯了船上的白帆。”川江上的艄公和白帆，是什么样子？

一、川江号子动北京

“号子”是船工推桡（摇橹）、拉纤过程中为整齐动作以奋力齐心而高声呼喊的唱和应答之词，又叫做“棹歌”。1952年，中央人民电台播发泸州港船工喊唱的“川江号子”，全国轰动。

“川江号子”以河流、江段的不同而各各有别。长江上的号子，开始（上水拉纤发脚——起步；下水落桡、下橹）是“么二三号子”、“说斑鸠”；行进中，上水主要是以川剧戏文为号子词的四平腔、川河调数板；下水主要是么耶码交架号子，昂扬顿挫，声调铿锵，而且根据水流缓急、山形地理、特别是江滩的凶险程度而各各不同，变化幅度很大。加上川剧不同流派以及各个不同地方民间音乐的影响，从而各具不同的调式、调性等音乐色彩。下水航行，过滩时劳动强度加大，号子节奏短促，短领短和，呼应紧凑，多呼喊性音调；当遇到缓滩、水流平缓、航道宽阔时，号子节奏舒缓、曲调优美，雅韵抒情，或散板，或二黄，或道琴之腔，音调悠扬，多带当地山歌风味。上水航行过滩，纤夫伏地如牛，竭尽全力，拼命牵船，而久久不能前进一步。此时的号子，领唱者要皆唱为川剧“数板”，长拖慢拍，曲调沉凝而声音高亢，众纤夫相和应答之声，拍节亦较平水大为拖长。

从北岸汇入长江的岷江、金沙江、沱江、嘉陵江诸水、岸阔水深，流速相对较缓，其号子与长江干流船舶喊唱的号子大同小异；从南岸一侧汇入长江的云南河（又名横江、小江、石门河）、永宁河、綦江河（樊溪）、大宁河，水浅岸狭；乌江（龚滩河）虽然水深，但也与这些河流一样，落差甚大，水流湍急，滩、滩相连，其中相当一些甚至“陡如门坎”，不惟下水航行凶险，逆流牵挽，更是艰难。这些河流的号子，与长江干流的号子，差别极大，而且各具不同的音调、音阶、音频特色。

¹作者简介：赵永康，泸州市政协文史顾问，原《川南工商》主编，四川 成都 610066。



★ 手扒“鹅板”脚蹬砂，找得银钱供爹妈

1952 年，中央人民广播电台邀请泸州港船工宋海三大哥、赵克成大哥等人，前去北京喊唱他们驾船、拉纤的号子，广播播发。后来经过音乐界专业人士加工、整理，成为音乐作品，定名《川江号子》，世代相传至今。这套经过加工、整理的音乐作品《川江号子》，与船工们航行时实际喊唱的“号子”（棹歌），已有相当大的差别，未能真正保留其本来形态。即以感官效果而论，也比川江船工在其劳动过程中实际喊唱的的号子（棹歌）大为逊色。

近年，又有以同样手法采集、加工整理的《永宁河号子》、《赤水河号子》、《嘉陵江号子》等多种音乐、舞蹈作品广泛传播。同样也与音乐作品《川江号子》一样，失去了船工劳动号子（棹歌）的“原生态”。

现在，人力木船已经退出历史舞台，当年的木船船工，最年青的，年龄也在 70 岁以上。再不抓紧时间进行抢救、发掘、保护，多不过 20 年，这笔文化遗产就将与嵇康的《广陵散》一样成为千古绝响，永远消失。只余下未能深入了解人力木船船工劳动情况的音乐界专业人士加工、整理的音乐作品《川江号子》留存在人间。

二、得意一帆春水深

木船的帆，船工称作是“风”。“风”（帆）有“软布条”与“摺子风”两种。所谓“软布条”，就是把若干幅白布缝起来，拼合成一块特大的布幕（帆幕）。布的上、下两端，分别缝上若干个环扣并且贯以大的毛竹（楠竹），并用绳缆使上端与安设在船桅顶部的滑轮相连。不用时旋转收裹叫做“扭（jiòu.）风”成条，悬挂在船桅的右侧。使用时反向旋转，使之张开（叫做“摇风”），然后把“风”（帆）的下端绑在船桅上。江风把布帆吹鼓涨满，推动船只前进。包括嘉陵江、沱江、岷江在内的重庆上游江段，使用的都是这种“软布条”。

这种风帆，只有遇到顺风才能使用。山转河湾，风向改变，便要立即卷裹起来。

“摺子风”又称“硬布条”，亦即现代造船学所谓的“平衡式梯形斜帆”。这种风帆，用小毛竹竿平衡横向安置在帆幕上，

成为横向的加强材料。这些竹质横条的两端，分别固定在从横桁桁向下悬吊的帆幕缘索上，构成一个升降自如的帆架结构。帆幕用绳索编结在帆架的周边和每根竹竿上，使得帆幕极为平整，从而可以收到最好的受风效果。帆幕的上、下两端与“软布条”一样缝制索并且分别贯以大的毛竹。其上端，与“软布条”一样用缆绳与船桅顶部的滑轮连接，而其下端则永久性地捆绑在船桅上。通过拉动绳索，可以任意升、降帆幕。重庆以下江段，使用的主要是这种可以任意升降的“摺子风”。



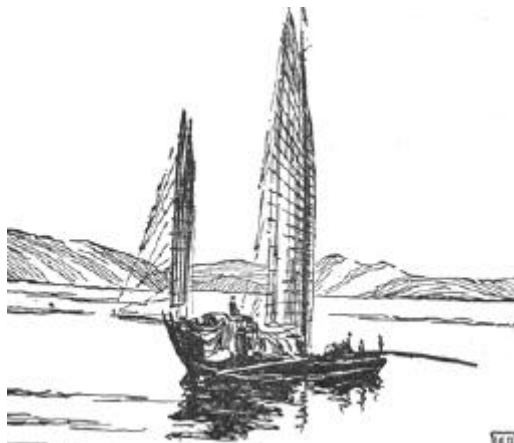
★ 得意一帆春水深——“软布条”木船



★ 摺子风——高帆满腹上夔门

“摺子风”帆能驶八面风，只要不是直端端迎面而来的逆风，皆可利用风力推动船只前进。使用这种风帆的木船，无论顺流（下水）还是逆流（上水）航行，总是船桅高竖，挂帆行驶。而使用软布条的船只，下水航行就须把船桅放倒（倒桅）。

“摺子风帆”是斜帆，帆面总是偏向船的一侧，“使风”（操纵风帆）不慎，便有倾覆之虞。为了保持张帆疾驶状态下“摺子风船”船体的平衡，需要另外支张三角形的辅帆。甚至还要施放“操板”。这种三角形的辅帆，船工称之为“外块”，以其在维护船体平衡的同时，又增加了对于江风的利用而推动船舟更快行驶，因又讹呼作“外快”。风力特猛，船速太快，掀起巨大波浪，船体不稳，易致翻覆，这时就要升外块（三角形辅助帆），而且往往还同时用缆绳系上一块特制的条形木质“操板”入水，绳的一端系在船尾，让这条形木板拖在江水里，从而增加船的稳定性。一船情况下，不升外块。



高帆满腹 外块添风

（西南大学历史地理所博士生张铭同学提供）



★ 停桡放流（注意图中的桡和插在船舷上的桨脚）



★ 推桡行船（船头推第一桡者为“前领江”——“前驾长”）

外块的底部，缝有若干个结实的绳扣，用一根直径适合的专用条木，穿过这些绳扣，与三角帆连成一体；帆的项端，用从固定在船桅顶部的定滑轮里穿过的综绳紧紧系稳。张帆时，数名船工拉动绳缆的另一端，使帆升起，另由数名船工同时使力，将条木向船外平推，推到只剩没有绳扣的部分在船体内部时，迅急地用结实绳索把条木的末端稳稳地固定（捆绑）在船桅下部高过船舷 0.8 米左右的地方。此时，辅帆帆面满腹张开，呈三角形，与主帆同时受风而受力部位各在船的一侧，从而有效地保持船体的平衡，避免翻覆。

川江撙子风船，一般只竖一根船桅。而在下游扬子江上，则双桅、三桅之船多有，个别特大船舟，竟至五桅。

三、兰桡桂桨迅如飞

桨和橹分别都是用人力使船前进的工具。桨，船工称作为“桡”，由木质材料制成，上端为圆杆，下端为扁板，中部支在插于船舷、可以拔出的桨座（桨脚）上。船工用力推、扳，桨板拨水向后，利用其反作用力推动船舟前进。

脸向船头，向前掀桨曰“推桡”，简称作“推”。引伸其言，下水航行劳作，只是推桡，不行走岸上拉纤，因谓之曰“推船”。

背向船头，向怀中反向扳桨，曰“扳桡”，简称作“扳”。扳桡劳动强度虽然远较推桡为剧，但是，这样搅动江水向后所产生的推动船舟向前的反作用力要大得多。因此，长江木船主要采用“扳桡”。只在平水江段，间或“推桡”，而以之作为一种放松和半休息的手段。



★ 板桡行船（船头站立瞭望前方者为前领江，后舱蹭板上站立扶舵者为后领江）



★ 槽船（艄在正中，伸出船头；槽架在两侧船舷上）

只有云南河、安宁河（长宁河）、永宁河、沱江、赤水河、綦江河、乌江、大宁河等这样一些支流，由于河道狭窄以及随时都要准备以最快的速度奔赴船头参与扳摇船头大艄等诸多原因，用桨才以“推桡”为主。

槽的外形与桨略似，而比桨要大很多。支在船尾或船旁的槽担上。用力摇动，水中的槽片左右摆动，因其前后面发生的水压力的差异而产生推力，使船前进。

重庆以上航船用桨不用槽。重庆以下，用槽者居多。

四、长年三老称好手

船工，杜甫称之为“长年三老。”川江木船，大体按照船舶载重能力，每5吨配备船工1名。岷江、乌江水流湍急，则稍有多配。而在诸支流，其船满载载重多不过十余吨，若按5吨一名配置，势难运作，因亦酌情多配。各类船员，有明确的岗位职责和分工：

1、撑艄（太公，后领江、亦称后驾长。）1名。操舵、掌风（运用连接风帆的绳索，控制风帆）行船。为全船最高指挥，全权裁决、处置一切，包括指挥前驾长进行各种操作（名曰舵管艄），等等。惟不得干预船主（老板）经济、人事安排诸务。与当代轮船船长区别，仅此而已。

2、撑头（撑脑壳。前领江、前驾长。与撑艄并称太公）1名。为全船次高总指挥。下水（顺流航行），在船头指挥前甲板上（从桅台到船头）的全体船工操作，在紧急情况下命令打活（启动）船头大艄并且具体指挥三桡和稍上桡工扳稍，紧急弯转（拔正）航向；瞭望观察前方水情水势，通过行业约定俗成的专用手势和直接喊话两种方式，向撑艄的提出立即（扳舵）调整、纠正航向的建议，特别紧急情况下，甚至破口大骂、威胁、强迫其立即执行。如遭拒绝，可以命令艄上水手启动大艄，强行纠正船舶的航向；指挥靠船停泊（下尾），在此过程中，除通过指挥扳动船头大艄进行减速、终止大艄操作并且把艄拖回甲板上放置以外，船到岸边，还要亲自操作篙竿（打结索）进行制动，确保船舶不与江岸剧烈撞碰，保证船体安全。上水（逆流航行），在船头用篙竿测量水深，招呼撑艄的正确选择航向、航道，避开暗礁，防止“打张”（坏水冲击船头，用舵纠正不及，船头偏转指向江心方向，受到江流更大的冲击。如果不能立即纠正，岸上纤夫承受不了，拖拉不住船舟，或纤绳（纤藤）断绝，或竟将纤夫群倒拖在地甚或拖入江中，而船舶失去控制，随波逐流，谓之“打张”。船舟打张，往往酿成重大损失，甚至船毁人亡）、搁浅，通过“打结索”等有效手段，实际操作篙竿和板摇船头小艄，保证船只不与江岸或江中礁石碰撞。劳动强度颇大。年事既长，往往不能胜任。然而其时经验已丰，多改作撑稍的去。其特大船只，还要另设“二篙”1名，在撑头（前领江）指挥下协助劳作。



操舵驭船过险滩（右下角为扶舵的船工。贵州省习水县档案局袁永贵局长提供）



紧急扳艄正航向（站在最后、面向正前方者为前领江。贵州省习水县档案局袁永贵同志提供）

3、烧火（厨师）1名。烧火作饭，上水5餐、下水4餐，按时制作、供应全体船员伙食的厨师。同时负责船舶及其所有属具的照料保管和修理维护。诸如风帆修、补，船身以及橈、櫓、船桅、大艄、小稍打油（涂抹桐油以资防腐，延长其使用时间）、卸载和返港后清洗船舱、防盗、防火、保洁以及其它诸般事务，等等。下水，推“马门橈”（官舱——桅台舱舱口第一橈。最吃力）；上水，在前甲板上听从撑头指挥、运用篙竿和船头小艄辅助前领江操作；听从领江以及岸上拉纤船工中负责人（号子、头纤、三橈。总称作“头脑”）大声呼喊的指令，实施“长（zhǎng）桅”、“落桅”（提升、降低船桅上与纤绳连接的“抱桅圈”的高度）。逢滩过险时，与岸上纤夫中的“三橈”配合进行缆绳操作。实为仅次于驾长的主要技术船员。多数领江，都是通过在这一岗位上学习、锻炼而成长起来的。

4、提拖1名。听从撑艄（后领江）的指令，在后舱甲板上劳作。下水，指挥并且实际参加摇橈（两侧船舷各架一支）、“打侧”（宜宾至重庆段的有些大型船舶，在后舱船舷的一侧架橈一支，叫做“侧”）劳作。上水，操作收、放纤藤（纤绳），维护并对磨损的纤藤及时进行修补，以免行进中纤藤断裂造致事故发生；通过操作篙竿以及与岸上三橈配合使用尾绞（缆索）等手段，避免船的尾部与江岸或礁石碰撞、搁浅。由于船舶尾部相对安全，逢滩过险时，主要在前甲板上与烧火的一起配合撑头前领江操作篙竿，成为事实上的“二篙”。提拖作为后领江的助手，平水江段，有时还要代替撑艄掌舵行船。上水顺风满帆行驶时，船速极快，后领江往往将控制风帆的绳索交由提拖执掌，自己专心操舵，确保航行安全。对于船舶及其属具的照料、维护，提拖与烧火负有同等之责。多有由此而晋升领江者。

以上诸员，下水、上水均在船上劳作。

其下水推橈、摇橈，上水岸头拉纤者，则有：



★ 吴牛喘月时，拖船亦何苦（最前面者为“扯牵藤”）

5、桡工（桡工）若干名。一般水手，下水摇橹推桡，上水上岸拉纤。亦即所谓“纤夫”。其人数视船舶之大小而定，且因河流的不同而差异。下水载货航行，为确保安全，往往加配若干桡工，船到目的港埠，不待卸载便即离船，自行返回出发港，名曰“推飘”。

6、喊号子1名。为诸桡工之长。负责引唱号子（棹歌），下水整齐桡、橹节奏，上水整齐步伐。要在鼓舞桡工协同出力。或疾或徐，或奋力、或放缓而稍息。下水启桡（橹）以及停桡（橹）放流、吃饭等等，一概由其发令指挥。其令偶有不当，影响航行安全，则前、后领江有权予以撤消。为保证所有桡工都能清楚地听到他所引领唱的号子，无论拉纤还是推桡摇橹，其位置均固定在桡工队列的正中（腰头）。立桅、放桅操作，亦由其通过呼喊号子，发令指挥。

7、三桡1名或2名。前领江的助手。下水推桡于前领江（船头第一桡）和二篙（船头第二桡）之后，所以叫做“三桡”。下水航行中，遇到紧急情况，则按前领江指令（口令伴同手势），与其它桡位同在船头大艖两侧（艖上）的二篙和桡工一起，打活（启动）、扳摇（操作）大艖，以这种最有效的手段，最快捷地弯转（纠正）航向，挽救船舶免遭破损。泊船下尾，负责拴系箍头（缆绳）。为此，往往需要在船舶还远未着岸前便从船上跳入江中，泗水上岸并以最快的速度发现足够牢固，可以保证套牢其时尚有颇高船速的船舶安全的可供系缆的物体（石头、锚眼、大树，等等），并以最快的手法进行系缆（叫做“拿箍头上坡”）。上水拉纤，走在队列最后，负责会桅、检挽，为牵挽船舟行进中的的纤藤排除各种障碍。并且负责采买油、米、煤、盐、蔬菜、肉食诸般生活物资。配有划子（航行时拖在船尾，可容1人操舟，另三数人乘坐的工作、救生小艇）的大船，

其操作（拿箍头上坡、顺流放等诸般需要泅水完成的劳作，接运人员上船、登陆，与其它船舟水上联络、管理维护等等）亦由其负责。

8、扯纤藤1名。上水航行阶段，负责指挥岸上拉纤桡工（纤夫），具体决定每天启航、靠头停泊和临时停泊避风、避雨以及暑天午休（放大稍）的时间和处所，在岸上纤林（纤夫队列）中，根据实际需要和具体地貌地形实际，测定牵挽船舶所需要的纤藤的长度，大声呼喊船上提拖执行。绝大多数情况下，他的这些命令都会得到执行，只有在极其特殊与极其个别的情况下，才会被前、后驾长和喊号子的予以撤消。船过险恶凶滩，要以身垂范，领拉最不好把握又最费力气的第一个纤位（头纤），叫做“拉纤藤脑壳”。

重庆以上江段，船舟使用“软布条”帆。这种帆，平时卷裹，附悬在船桅上，张帆（“摇风”）、收帆（“扭风”），至为费力，不具健壮体力者不但不能完成，还可能被未完全张开（或完全收卷）的风帆击倒，甚至抛入江中。得由“扯纤藤”亲自操作。此类船舶，上水航行之先，需要树立船桅；返港，要将船桅放倒置放。此两项劳作，均需全体船员共同劳作。由“扯纤藤”与“喊号子”一起，在驾长指挥下具体组织全体船工实施，并在立桅、放桅（倒桅，船员多忌讳，不言“倒”字）时，与其它三、五得力桡工共同执掌临时用篙竿绑制的叉架，紧紧叉住船桅，保证船桅不偏斜、不倾倒，避免意外事故的发生。上水拉纤，下水摇橹、推桡，“扯纤藤”都要配合号子工领唱棹歌，名曰“交架”。

船工尚义。实际劳作中，每有各类船员相互帮助，代替他人劳作者。前、后领江，有时或也临时交换岗位。上水航行，即前、后领江之操舵、撑头，有时（特别是在平水江段）也往往由他人代之，换下他们稍事休息。这既是相互帮助，也是为经验不足者学习技能提供机会。



蜀江木船（翻拍自《四川盐法志》）

① 扯纤藤的(头纤。上滩时拉第一个纤位)；② 喊号子的(号子。纤位在“纤林”——拉纤队列的正中)；③ 纤藤（竹篾编成的缆绳。一头系在船的蹲板下方的五马档上，穿过抱桅圈，与岸上拉纤的船工相连）；④ 三桡（纤位在纤林的最后。图中的三桡正在“检挽”）；⑤ 桅杆（高高竖立的船桅）；⑥ 招风（又名“风信子”。固定插在船桅顶端的三角形小旗。也有的是一束约重200克的鸡毛，称为“五两”。用来观测风向和风力）；⑦ 抱桅圈（圈在船桅上，系以绳缆，通过船桅顶部的“瓜

子”——定滑轮与船桅底部的“鸡扒腿”——固定缆绳的木柄相连，从而可以通过人工操作进行升降）；⑧ 龙头枋（船体最前面的小横木）；⑨ 栋梁（横跨船体，两端伸出船舷的大横木）。横木上有两个竖立在横木上，用来系船的“桩子”）；⑩ 桩子（左右各一。牢牢固定——插入于在栋梁上打出的榫孔内，与栋梁垂直，用于系船）；⑪ 撑脑壳的（前领江、前驾长。正在撑篙）；⑫ 官舱（前口为前马门，后口为后马门。官舱的盖为固定的木质骨架。骨架上摺叠覆盖着船蓬）；⑬ 撑艄的（后领江、后驾长。与撑脑壳的并称“太公”。正站在蹲板上掌舵）；⑭ 舵把（舵杆）；⑮ 舵柱（舵在船尾下方水中。图中不可见）；⑯ 五马档（位于蹲板下方，左右各一，伸出船舷之外。图中不明显）；⑰ 令旗（船只泊岸后这样斜挂在桅杆上。实际航行时，因为会影响抱桅圈的升降，并不悬挂）

死了没埋浪卷沙 为挣身钱活全家

船工工资，根据航行里程长短，按趟（航次）在启航前一次性计发，名曰“身钱”。身钱者，售卖身体气力与乎身家性命之钱也。“行船走水三分险。”与下井挖煤一样，是很危险的职业。旧社会里，这两种行业，分别被道作是“埋了没有死”和“死了没有埋”的人。而且，工伤疾病死亡，“沟死沟埋，路死路埋”，船主是一概不管的，所以叫做“身钱”——出卖身家性命之钱。身钱的份额，桡工（桡桡纤）发给一整份（百分之一百），其余分别都有加成，其加成之多寡，则视船舶载重能力（吨位）大小而定。以泸州港船舶为例，其载重能力105吨者，后领江2.2折（即普通桡工的2.2倍），前驾长2.1折，号子1.6折，三桡1.4折，纤藤1.5折，烧火1.5折、提拖1.3折。载重能力（吨位）越大，加份的折数越高。反之，载重能力越小，其折数亦越低。40吨以下船舶，则前、后驾长分别只有1.6和1.5折矣。

一载半（约75吨）以下船只，不配提拖，其收放纤藤等务，由烧火与后驾长共同办理。40吨以下船只，上水航行，烧火工得上岸拉纤，而由前驾长作饭。30吨以下，号、三、纤头脑全不配备，上水航行，船上只有驾长2人而已。

重庆上游诸港的木船，一般只航行到重庆。其中泸州港“中圆棒”运盐船和嘉陵江合川港“舵笼子”船，最多航行到湖北宜昌港，名曰“打广”。从宜昌到夔府（今重庆市奉节县），是为长江三峡，凶险至极。四川木材价贱，船舶造价不高。宜昌木材价贵，造船成本价高。泸州船到宜昌，船主往往将船卖掉，卖个好价钱。船工们则身穿千缝万补、补了又补的“纳陀衣”，背上自己的棕包（被盖卷），像叫化子一样，各自陆行还川，“大小一十一站”，在深林密箐中的山路上行走十一天，好不容易才能回到重庆。宜昌上游三十里，地名平善坝，旧有南荆关。泸州船过平善坝，棹歌（号子）例为喊唱：“一出南荆关，两眼泪不干。要想回四川，唉，难上难，唉！”

“要想回四川，难上难。”实为旧社会四川木船船工的心声。