

一个辽河古渡的人文追述

辽河水道文明纪实

田莊臺事情

杨春风 著



 辽宁人民出版社

田庄台事情：辽河水道文明纪实

杨春风/著

辽宁人民出版社

目录

上卷

- 01 田庄台与辽河水运
- 02 海船穿梭的年代
- 03 河船往来的岁月
- 04 多少物产随水流
- 05 田庄台船言
- 06 官码头旧事
- 07 口袋房子的小扛们
- 08 土匪纪略
- 09 小白楼纪实
- 10 田庄台商事
- 11 古镇旧街市
- 12 车和大车店
- 13 沟营铁路与田庄台驿
- 14 烟馆和妓院那点儿事

下卷

- 15 田庄台炮台
- 16 甲午战争在田庄台
- 17 田庄台 1931
- 18 田庄台 1948
- 19 营田公司与抽水站
- 20 农垦局和“五·七镇”
- 21 造纸厂和铁匠炉
- 22 茶事及其相关
- 23 古镇寺庙与庙会

24 田庄台吃货

25 刘文胜和他的弟子们

26 田庄台名人小传

27 田庄台非物质文化

28 田庄台的奇妙民风

上卷

01 田庄台与辽河水运

1 在世间难以计数的小城镇里，田庄台于史册上留下了名字，且是以中文、英文和日文等多种语言书写的，迄今仍被尘封在各个国家的图书馆或档案馆里。人们在做这种记录的时候，运用的大多是陈述句，字里行间既无波澜，情绪的律动也都十分微弱。尽管他们叙述的事情，桩桩件件，都曾给田庄台带来无法逆转的改变，且由此决定了她于世间的运际曲线；尽管田庄台曾在这条轻浅的曲线里，那么真切地感受过生命的滋味。

田庄台的被记录，缘起于辽河水运。

若说被记录乃是一种荣誉的话，田庄台显然得济于辽河水运，非辽河。后来的事情表明，当水运不再，辽河对田庄台也爱莫能助，无论它心怀多少不忍。

辽河之水被用于运输，先秦时期就应有所发生，不过那至多是剡木为舟的小打小闹。史上对大规模辽河水运的确切记载，最早出现于公元 238 年。彼时司马懿奉曹操之命，率军 4 万征讨反复无常的辽东太守公孙渊，于农历七月“借水之利”，将部分军队“运船至辽口（辽河入海口）径至（辽阳）城下”，并将公孙渊杀于太子河（时称梁水）上。

也还有研究者指出，以司马懿的行事风格，不大可能将浩浩军队带入未知的辽河水域，而他果真这么做了，且成功了，那就存有一种可能：他掌握辽河水道的航行资料，至少手头会有一个熟悉该水道的领航员。遂言：辽河及其支流成规模的实际航运，还要早于 238 年。这当然是个无法断然否定的推测，一如对它的不好断然肯定。

然而仍可从此事件中拎出这样一个概念：辽河大规模水运之始，与政治相关，与军事挂钩。史上亦不乏多项相关记载，足以印证此概念的诚实性。其实这也是东北最初发展的一个共性，就像这片沃土上最早出现的城镇与铁路一样，都是出于政治或军事的需要或目的。

至明初，辽河水运已发展为关涉到国家根本的一项重大事件，从而使辽河水道上的航事开始频繁起来。这也仍是出于政治与军事的需要：为辽东驻军输送粮饷、军需及生活用品，以保障朱明政权在东北的不被颠覆。

不过也仅是较为频繁而已，辽河航运彻底变得热闹且显然已无法遏制，还是在清朝。之所以如此，根源于此间发生了一件史无前例的事情：清朝之前，往来辽河之船只，绝大多数是为着救济东北军民而来，且往往是受着政府之命的不得不救济之举；自清以后，东北移民逐渐增多，东北大地得到渐深渐广地持续开发，东北地区始才有能力做了一个相当漂亮的转身——由仰食于内地，转而成为互补于内地；由单向输入，转而成为双向交流。

这一项具有划时代意义的逆转事件，使辽河航道上的往来船只更密更频更穿梭不止，且有大部分是出于自发性的趋附，更有绝大部分是出于营利的愿望。商业性质的航运，无论何时都要较军政目的的航运更受人青睐，毕竟它所带来的利益是广泛的。

源自民间的，纯粹出于商业目的而进行的辽河航事，史上各朝均有发生，却从未像在清朝这样受到过客观条件的积极支持与鼓励，从而使它得到了亘古未有的长足进展。到乾隆年间，辽河水运的商业性质已是如此浓厚，以至于彻底掩盖了它原初的军政色彩。

古镇田庄台，即繁荣于此间，她似是专为商业而生的。

2 田庄台于世间的从无到有，从有到兴，本质上与两件地理事件相关：一是辽东湾海岸线的持续后退；二是辽河下游河道的改弦易辙。

学术界的研究表明，与汉唐之际相较，今天的辽东湾海岸线已向西南退缩约 45 千米，平均每世纪向海里延伸 2 千米；今天的辽河入海口，也已西迁有 70 千米之遥。于是有大片原本被海水覆盖的区域，在这漫漫一千多年间，得以在阳光下渐次变成陆地，即所谓“退海之地”。田庄台即在其中。

至少在明朝，田庄台业已久为陆地，以至能于其上建筑烽火台，田庄台的“台”字即由此而来，“田”、“庄”二字则取自最早定居于此的两户人家之姓。沧海桑田的变迁，偶尔也会让人感觉并非那么遥不可及。而海岸线的这种缩迁，时下仍在进行中。

与之同期发生的，还有辽河下游的河道变迁。

《汉书·地理志》、《水经》及《契丹国志》等史书的说法是，汉唐之时，辽河下游尚在辽阳附近的小北河一小河口段，纳浑河与太子河奔腾南流，至海城附近入海；至宋辽之际，河道已西迁到牛庄—东昌堡一带；至元明，又西迁到古城子—营口市郊。也就在此时，自然而然的天地造化，才将辽河之水引领到了田庄台近旁，才将田庄台妥帖安置到了辽河西岸。若非如此，辽河航运还真未必会有田庄台什么事了。

田庄台遂于辽河水道文明史上，成为一个不可或缺的节点，就像上流的牛庄，以及末梢的营口。三者无论缺了哪个，都意味着将要活生生刨除一段时间，留下一块空白。

3 曾试图找出牛庄、田庄台与营口，在辽河航道上担当顶尖级码头的确切接续时间，不过随着寻找的渐次深入，竟发现这仅是一场徒劳的努力。

言其徒劳，是指若想将其相互接续时间“确切”到具体年限，是不可能的，甚至连“确

切”到具体年代，也尚存牵强之嫌。实际上这本身就是一个错误的命题。这是这场徒劳的寻觅所带来的唯一收获，却也是个令人拨云见日的美好收获。

历史的真相是：牛庄、田庄台与营口，在辽河航道上的重要性，属实具有接续性质，然而这种接续并非那种你死我活的取缔，而仅是体现在“河口码头”之位置的逐次承接上。

随着辽河下游河道的不断西摆，辽河入海口的不断西迁，“海船上溯之道”也在持续“渐退”。每当这种“渐退”终致“巨舟不能容”之时，“河口码头”的位置都必然要做出相应的迁挪，即由牛庄而田庄台，再由田庄台而营口。

每一次交接的发生，也仅仅意味着客观条件的变化，已使前者不再适宜泊靠“巨舟”，并非意指它自此就卸下了“码头”之责。交接发生之后，前者错失的仅是“河口码头”的重要性，非“码头”的必要性。事实上它仍会以“沿河码头”的名义，名副其实地继续服务于过往船只，差异仅在于此后泊岸的百舸千帆中，再无庞大的“海船”身影。

尤其需要指出的是，在成为“河口码头”之前，三者哪一个都未必就在干闲中，而是早已以“沿河码头”之身份，忙乎于辽河岸边了，且正在逐年逐月地持续趋向繁荣。除非“河口码头”的荣誉到来之际，也刚好就是辽河将尾部甩来之时，否则谁都无法弃“沿河码头”之过程，直接进入“河口码头”之阶段。

更加需要交待的是，即使是牛庄、田庄台与营口，对“河口码头”之位置的相互交接，也存在一个为期不短的过渡阶段。其情状就像运动员传递接力棒，交接虽是一定的，却总要有一个接与送的交错过程，并非今儿我这儿还“海船”万千呢，明儿就一顺水都泊到你那儿去了。故而无论后人如何努力，都不可能就此事件做出那种一刀两断一清二白的划分，因为事情根本就不曾那样摆布过。

如此种种，也还解释了世人对此事的之所以众说纷纭。

世人对牛庄、田庄台与营口相互接续时间的说法，可真是纷纭得紧啊，且还个个都好似有凭有据，大多都能拎出一两句可资佐证其说法的古文字来。其实呢，这种可以堂而皇之保持众口不一之机会的存在，却也刚好证明了三者间交错过程的果然属实，否则人们又如何能寻到这许多可以证实各自均所言不虚的词句呢？

史料是真实的。史料暗藏着一个奇妙的“好处”却也是真实的：人们总有机会根据自己的心意，拣出那些合乎自己口味的史料来，以便使自己的所言振振有辞。而科学的寻觅与调查，却是既要看到自己渴望发现的史料，又要看见那些出乎意料的史料，并要在这出乎意料的史料面前，尽快抚平自己失望的情绪，从而做出尊重史实的客观判断来。

并非自诩极客观，却必然有人少客观，否则那说法断不会纷纭若此。

4 当那场状若跋涉的探寻暂告一段落，曾掩卷良久：世人在牛庄、田庄台与营口相互接续时间上的纠缠，实际上缘于人们忽然忘记了世间还有共存共荣这回事。

港口码头虽然也有排他性和竞争性，但是其一荣俱荣、一损俱损的休戚与共性，却总是更胜一筹。对于同一条河流的码头来讲尤其如此，无论其处于河口，还是身在河段。

20 世纪初，当营口迅速被大连取代而成为东北最紧俏的港口之时，前景黯淡的也就不止营口自个儿，还有田庄台、三岔河、三面船，以及更北的通江口、三江口和郑家屯等所有辽河沿岸码头。

清杨同桂著《沈故》卷二《环海口岸》词条，有这样的记载：盛京环海口岸，可泊大船者……在海城境，曰田庄台，台口拥塞，改没沟营……在金州境，曰三道湾、曰裴家屯……曰旅顺口、曰龙王塘、曰小平岛、曰青泥洼……曰貔子窝。其余小口不计其数。

此书成书年代不详。不过杨同桂辞世于 1886 年（光绪十二年），成书总归在此之前。斯时大连（青泥洼）就已与营口（没沟营）共为世人周知的环海口岸，在实打实地并存并荣了，而非营口彻底没落了，大连始才兴起。

港口码头的共存性，实在远胜其竞争性，竞争性仅能使其繁盛程度各自有别。真正能置港口码头于绝境的，需赖自然力或政府之令，比如辽河那愈来愈重的淤塞，比如明清两朝间或颁布的“片板不许下水”之海禁。

5 话说回来。

从可见资料分析，牛庄本身并非一处码头，其繁荣缘于附近的小姐庙码头。“小姐庙”作为一个地名，在史料中亦被称为“白蒿沟”或“白华沟”或“泉姬庙”，船只于此泊岸，入牛庄交易，遂使牛庄渐成商业重镇，也使世人多知牛庄，不知小姐庙。

此类状况在辽河航道上颇多存在，就像上游的马蓬沟码头之于铁岭，英守屯码头之于开原。每当靠近河岸的码头所在地，或者由于地势低洼，或者由于土质松软，而不便修屋筑城，人们都会就近另取交易场所。这是有别于田庄台自身即为城镇的另一种存在模式。

明朝驶向辽东（古时沈阳以下为辽东）的饷粮船和赈济船，多是由内地沿海各港口出发，浮海入辽东湾，再入内河。初期分三处停卸：旅顺口、凌河和牛庄。永乐至洪熙年间，一度改为集中停卸于旅顺；后又再次分散开来，牛庄仍为重要一处。彼时往东北输送布匹、棉花、袄裤、赏银或“载兵赴辽”，又或从东北往内地“官船渡军士遗骸”等，以及往来关

内外的商民海船，所用大致也是这些航线。

意即，牛庄的河口码头之地位，早在明朝就已确立，实为辽河航道最古老的码头。

然而辽河在持续地淤浅。

辽河两源之一的西辽河，在蒙古沙地夹杂了大量泥沙，加之辽金以后，辽河中上游又渐入移民垦殖，亦使流域来沙愈丰，终致辽河下游河道变更，至清之上半叶，牛庄已偏离了辽河主航道。这种偏离使牛庄错失了辽河河口码头之天然优势，退而成为辽河支流太子河的沿河码头，且是永久性的。

更下游些的田庄台，也就得以接续牛庄，成为辽河航道的再一处河口码头，并于接下来的时光中，于辽河右岸繁荣了一个多世纪之久。时间大约在雍正至道光年间，即 18 世纪 20 年代至 19 世纪 40 年代。

辽河的淤浅之症，却似一种病，且传染，日复一日又年复一年地，令海船不可进入之河道愈来愈长。在道光十八年（1838 年），《清实录》中已现“（辽河之港为）海城县之没沟营、田庄台”字样，说明两者已处于交接河口码头之位置的过渡阶段，而彼时仍在共享中，尚均为“山东、江浙、闽广各省海船停泊之所”。

据营口天后宫碑文记载：“雍正年间，没沟营已是舳舻云集，日以千计”。若斯人所绘不虚，则只能证明田庄台当时所云集的舳舻断不会少于千艘之数，而不好以其作为田庄台业已失去河口码头之地位，甚至已落魄到不及没沟营之繁荣的证据。

田庄台与营口交接过渡阶段的结束，大约在道光末年（1850 年）。

《中国历史地图集·清》显示，在嘉庆二十年（1815 年）之际，田庄台尚处于辽河入海口的位置。那么拿出三十几年的时间，作为河口由此转挪到营口的花费（1815 年—1850 年），想来无论如何都算不上浪费。

另有《东三省纪略》言，在田庄台与营口之间，尚存一处名为“兴隆台”的所在，也曾担当过几年河口码头之责，说是此地在“下游左岸”，距营口 8 公里左右的样子。不过在其他文献与地图中，均未能再见与此相类之说，其名也都未见重提。倘若史实果然如此，彼时之“兴隆台”，也唯有当今之“水源”较为符合。姑且将其放过吧，尽管该段文字的小注是：时在前清道光初年，西营子之天后庙内有碑记此事。

对牛庄、田庄台和营口而言，上游和下游，既表示空间位置，亦表示时间的递进。

在人们尚对自然力的冲击束手无策之际，随着河道的不断淤浅，海船就得不断地退让，河口码头亦得不断地迁挪，直到再也无路可退，亦无处可挪。海船的每一次退让，都会成全一个城镇；河口码头的每一次迁挪，也都会使另一个城镇遭遇冷落。

时光的流转意味着变化，河流的流转意味着变迁。

此消彼长之哲理，在辽河航运史上得到了淋漓体现。

6 道光末年（1850 年）以降，田庄台退而成为单纯的沿河码头。

漂亮大气的海船不再漂洋过海而来，往昔商势，也被营口夺去大半。

却也仅是夺去大半而已，田庄台在浅了些也窄了些的辽河之右岸，仍不失体面地撑持了很久。这种不失体面的撑持，根本上是“辽泽”赐予的。

作为退海之地，辽河下游的大片流域素有“辽泽”之谓。“辽泽”与“退海之地”可互作解释，均意味着此地“多潮沟，盛芦苇”，“地洼水碱”，以致“每遇雨水泥泞不通”。如此，本区域的陆路交通就成了问题。问题的存在始自此区域初为陆地之时，问题的解决，确切说是初步解决，已是遥远的 20 世纪 70 年代的事。

人类对空间挪移之法的研发，历时弥久了，迄今却也只开创出三条道路：陆路，水路，航路。最高层次的航路在 20 世纪初得以应用，此前与此后的漫漫光阴，不过是在提升这三条道路及其各自所用工具的品质上，做些竭诚的努力。那么在陆路维艰的“辽泽”地带，人们若还想实现远程的空间迁移，能动用的也就只有水路了。

这就成全了田庄台。

从将河口码头之责移交给营口伊始，直至 20 世纪 40 年代，在又一个约略一个世纪的时间里，田庄台仍然是辽西一处重要的商品集散地。人们在冬天，趁着严寒冰封了大地，拖着爬犁，或者赶着马车，将集聚起来的物产从陆路运至田庄台，待春暖雁来，辽河解冰，再以船舶运往营口。同样的，人们在营口采办了货物，也需停泊聚集于田庄台，或者就地发售，或者再以陆路分散到辽西腹地。

这种局面保持了很久。至伪满时期，日本方面还曾留下过这样的记载：

田庄台“人口约一万二千余，大小商店二百余户，油坊、粮栈等很多，更是有名的苇席集散市场”，“从各地来的大小船舶和马车载来杂货、谷物、烟草、麻油、豆饼等进行交易，商业颇为繁盛”，以至于仍然保持着“往时地方重镇的印象”。

7 此印象得以延续，是颇为不易的。

1861 年（咸丰十一年），“辽水盛涨，右岸冷家口溃决，顺双台子潮沟刷成新槽”；1894 年（光绪二十年），又“疏浚开挖新河 30 里，双台子河凿通”。从此，辽河干流之水经双台

子河新河道与辽河故河道，分流入海；前者分去 60%，后者仅存 40%。其中辽河干流与故河道的连接水道，即六间房至三岔河口间的水道，被称为“外辽河”。

分流使辽河航运颇受影响。

1913，英、俄、日三方联合营口商人，欲堵塞冷家口，使辽河归于故道而重振辽河水运，因盘山民众的激烈反对而罢手。

1922 年，英国人雇用华工，在双台子河新河道与辽河故河道之间，挖掘了一条人工河，即今“新开河”。新开河北起双台子河二道桥子，南至夹信子入辽河故道，全长 20 公里；另于 1924 年在二道桥子附近，建成马克顿闸 1 座，用以截流蓄水，这使部分被双台子河分流出去的辽河干流之水，能够绕道重入辽河故道。

尽管如此，辽河故道的水势也仍是不及当年。

有必要在此补充另一件史实：1958 年，为根治辽河水患，人们在六间房处把外辽河堵塞，将辽河干流分向故河道的水道就此掐死，使辽河干流来水尽由双台子河在盘锦市西郊独流入海；故河道则仅能从三岔河处纳浑河、太子河于营口市入海，并被更名为“大辽河”。

也就是说，田庄台所仰赖的辽河之水，此时已并非彼时之辽河水，而仅是浑河与太子河汇流的大辽河水，业已永失辽河水的支持。

按照如今的辽河水系状况，显然将田庄台的“辽河水运”，改称为“大辽河水运”更符合实际。不过“辽河”向“大辽河”的转变，只是 20 世纪 50 年代的事，而斯时辽河水运已是明日黄花，故本书不做更名的考虑，以免去这道手续必然会带来的诸多麻烦，且显然是些完全不必要招惹又相当难应付的麻烦。

除去辽河分流之痛，田庄台还在 1895 年，遭遇了甲午末战的那场大火，数百年繁华毁于一旦；接下来沟营铁路于 1900 年的正式通车，也于接下来的 30 余年间，再度分流了田庄台的有限商机；然后是 1931 年的沦陷，1940 年的“谷粮出荷”、“物资统制”……

田庄台像一个久经风霜的老人，在辽河右岸顽强地求生，且力求活得不失体面。

许多年里，每当除夕刚过，田庄台人都会盼着辽水开化，盼着那些鼓起来的冰排，快得像顽童似的相互掐在一起，然后随流漂走，好扬帆下水。

水，尽管弱了些，此间却也仍是田庄台的命里支柱。

8 区域的“辽泽”属性，是田庄台得以依托辽河水运之利，尚能在近代撑持住体面的原因；陆路的渐次铺展通畅，却并非辽河水运不济并致田庄台颓靡于现代的原因，而仅是辽

河水运和田庄台都未能双双复兴在当代的原因。

田庄台与辽河水运的没落，表面上如同其兴起一样，似乎也包含一个缓慢的过渡过程。实际不然，两者的消沉，始于 1956 年。或者说，1956 年所发生的世间事，已使两者此后的消沉成为了必然。

无论田庄台有过怎样有别与人的挫伤与波折，其整体发展脉络，仍基本同全国一样，属于同一历史范畴，尤其在 1949 年之后。唯一有点区别的是，田庄台未曾经历过 20 世纪 50 年代初的城市工商业之“公私合营”，而是直接跨入了“合作化”阶段。

此前则是“合私共营”，即把数家私人商铺归拢到一起，共同经营，内无国营性质。现年 90 岁高龄的田庄台老人王世时，仍记得自己当年所在商店的公章是“大洼县田庄台镇合私商店”，以至于出差在外，人家都怀疑他“是不是把章抠错了”。

1956 年，全国进入“合作化”进程，从此“买卖就成公家的了，个人开始挣工资”。

接下来许多年间，华夏大地再无合法的私人商铺。

尽管伪满的“物资统制”，及接下来国民党的军事封锁和国共两军为期 3 年的拉锯战，使田庄台的商势不振早在 20 世纪 40 年代就已开始，但那只是不振而已，就像一树桃花淋了遭风雨，掉落满地花瓣，虽致今岁花期草草收场，却也仍会于明年再度绚烂。1956 年的事情则不同，那意味着将此树连根拔除了。天下间自此再无浩繁商品，需要南北东西地往来沟通；专以代人沟通世界为己任的辽河水运和田庄台，也就无货可运，也就由此错失了自身存在的价值。

民间商业的中止，先于陆路的畅通，以及辽河河道的淤浅进程，而中断了专为商业而生的田庄台，以及始因商业而兴的辽河水运的发展之路。

待 20 世纪 80 年代，商业气息重又渐聚渐浓，商业土壤也重又渐肥渐沃，似乎适合田庄台与辽河水运存活的时代又回来了，然而陆路却也先后在这片“辽泽”之地上，得到了大面积铺陈。田庄台交通地利的优势，及因之保持了数百年物资集散中心的地位，均随着区域内县道、国道、铁道，以至桥梁和高速公路的渐次筑就，层层勾连，而迅速分崩瓦解，并就此永诀。以往若想在五月节吃顿鲜馅水饺，“往北到驾掌寺、新开，往西北到赵圈河，往西到二界沟，往南到营口河北”之境内的人们，都必得赶到田庄台才能买得着韭菜，这事儿越往后来，就越像神话了，“人家各个都有自己的市场了”。

当条条大路都通了罗马，与世隔绝的村庄就越来越少；当与世隔绝的村庄越来越少，田庄台的命里根本之辽河水运，就不再是人家联络世界的必由之路，也就不再是她持续繁荣的独有资本。事实是，当时光流转到现当代，在世人眼中，那个曾经坐拥地利而繁盛数百年的

的田庄台，不仅已丝毫不具地利之势，反倒还显出偏僻之弊来了。

当天上只有一颗星的时候，你是视线的焦点；当满天都是星的时候，再找你就难了。何况，还干吗非找你不可？

天下商业再兴，却已远非当年的天下。

为商业而生的田庄台，在物是人非的天下间，傍着空寂的辽河水，一任时光流转。

辽河，对田庄台的际遇爱莫能助，因其“水运”二字，也早被时光拐走。

02 海船穿梭的年代

1 当时光流转到 18 世纪上半叶，当第一艘海船在阳光绚烂的辽河水面上，迟疑地向田庄台驶来，试探着向河岸靠拢，并把自己到底泊下来的时候，会给人们带来什么呢？

在此之前，田庄台人业已追随了海船好久，日子的延续，需要他们经常溯流而上去到牛庄，参与到力所能及的贸易中去。每一次奔赴，都会使他们对牛庄的羡慕更增几分，以至于此刻那种酸甜掺半的情绪，早已在心底里积蓄得满满当当了。

于是在第一艘海船靠过来的那天夜里，温热的火炕上，定然有许多个家庭在集体地辗转反侧，彻夜未眠。

海船来了。是的，海船终于来了。有必要重新打理日子了。是的，得动动脑子了，许多事情，都得做出新的安排。尽快。是的，还得尽快……

那是一艘吉利的海船。

那是一艘什么样的海船呢？是天津的卫船，还是山东的登轴？是福建的雕船，还是江苏的沙船？是浙江的乌船，还是广东的红头？或者河北的改巧船？或者台湾的横洋船？总之它是一艘吉利的海船，大吉大利的海船。

多年的耳濡目染，早已使人们熟知了这些海船的名字，甚至已摸清了它们各自的来龙去脉，不过人们仍然乐于将其笼统地称之为“南船”或者“大船”；前者是地理方位上的区分，后者是对船体规模的强调。人们愿意将家里的河船与之分开来，不为制造生分，仅为突出自己对人家的另眼相看。

人们对舵手以及船工，个个都表现出了足够的热情。还按着富有经验的船长的指点，在河岸上做了些有可能达成的改善，哪怕实际上并不起多少作用。然而此刻做些动作是必须的，动作本身就足够了，效果已可忽略不计。他们需要动作来发散自己巨大的喜悦，尤其需要以此表达对来船的欢迎。那欢迎已无以言表，除了动作。

明天的财富和繁荣，此刻显然已手掐把拿。

尽管时下的田庄台，还不过是个“不够卫生的卑陋的小村”。

2 1793 年（乾隆五十八年），有一支阵容讲究的英国使团，打着为乾隆祝寿的旗号，来试图开通中英贸易。使团中一位了不起的制图员，曾以绚丽的水彩，对中国船只进行了珍贵

的纪实绘画。通过他对沿途所遇船只的描绘，可以约略再现田庄台人的当年所见：

南船最显著的特征，是体态庞大，它们一般竖有 3 个桅杆，“桅杆是用一根树干做的，很长”；“船上主要的和前边的帆是用竹席做的，编织得十分结实，通过穿在上边的数根水平竹竿将它们展开。后边的和顶上的帆是棉布做的。帆的升降，是通过拉扯拴在帆上的竹竿上的绳子来控制的，也叫吊索。这样帆船就可以方便地乘风远航了”。

这样的南船，“能够承载 200 吨。不过其船底平坦，吃水浅，可以通过河流进口的浅水区”。这些大船飘着“符合中国特色”的风向旗，“装饰俗丽”。

有的大船“头尾形状一致”，“船头每一侧都画有一只眼睛，可能这意味着使船看起来更像鱼，也可能意味着在用眼睛看到危险后便能避开”；“还有一种货船，只有一面竹席制的大帆，可以很快地张帆或收帆，然后，再像扇子一样折起来”。

每只大船的船舵上，都用漂亮的汉字，写着船的名字；多数“船舵做得很粗糙，不能方便地操作，抛锚时常被拽出水面”；“船上的两个锚是用笨重的木头制成”，“锚的几个部分用栓钉扎捆在一起，结合部分用铁”，人们把锚称为“铁木”。

“拱形的茅棚下即是船舱，水手们在里边睡觉”。

甲板上携带有许多长长的竹竿，以“便于搬运船上的货物”……

从相关资料可知，那种载重量很大的船只，多来自闽浙，它们“色彩鲜艳，样式美观”，“平底平头，船行稳而较慢”；其主桅杆被俗称为“大将军”，据说价值很是不菲，就连船底和船帮，所用也多是“材坚而巨”的一尺二寸厚的樟木板。

那种装饰有鱼眼睛的大船，可能是山东船，特点是“头尖底尖，劈水能力强，吃水较深，航行稳而快，船头上有一根鼻梁形的竖木，整个船帮根植于鼻梁上，鼻梁两边各雕刻一只眼睛，船头如同鸟头一般”，遂叫“凤船”，或者“鸟船”。

往返渤海湾一个来回仅需 45 天左右的“宁波船”，也不乏同样雕有眼睛者。由于海域具有一定的共性，船舶构造甚至名称也多有雷同。作为辽河主要交通工具的舢板，也绝大多数都要在船首画上眼睛。眼睛几乎是中国船只最偏爱的传统图案，却也会因船只性质的不同而相异：渔船的眼睛是向下探视着鱼群；商船的眼睛则是专注地眺望着前方。

3 对当年人们所见的“南船”，还可以作出进一步区分：

船体大些的，多来自长江以南各沿海港口，即后人所谓的“南洋航线”，是东北与上海、浙江、福建、广东、台湾等地的互动。“由福建厦门开船，顺风十余日即至天津，上而关东”。

东北既丰又廉的粮谷，对这些地区产生了日益增长的吸引力，即使是卸货于天津的南方商船，也向来都要“往奉天沿海地方贩豆南旋”，不仅不回空，还要满载。

船体小些的，主要来自环渤海诸港口，比如天津、山东、河北等地，这些线路被统称为“北洋航线”。其中名为“燕飞”、“花鞋”的船只较多。据说前者是对船速的描述，意指其快得像小燕子飞似的；后者则是言其外形之美，船帮均绘有绚烂的油彩。这些船只在康熙年间（1683年）海禁解除后，迅速奔赴东北，曾一度使辽河呈现出“掩江之势”。

无论船体大小，船舶都一律木制，驱动皆依赖风帆。这给英国人留下了深刻印象，也让他们很发了一通感慨：几个世纪以来，中国船只的设计都没有发生过什么改变。中国人厌恶改革，他们是那样依恋传统，以至于尽管是在广州那样每年可见到很多外国船的地方，中国人也仍然不肯变革他们自己的船。

然而中国人也正是依靠这种在外人眼里老土十足的帆船，实现了海河联运，使天南地北得到了贯通。帆使八面风啊，使得顺手了，也就好用了。

大船张帆自南海、东海或黄海而来，浮渤海，涉辽东湾，入辽河口。早年也可趁着丰水期，将船直接驶入河道深处，不过可以如此操作的日子不多。在大部分历史时间段里，都需要大船们在河口码头将货物倒置到体型小巧的河船中，再由河船来完成余下的航程。

河船扬帆溯流而上，并于史上留下了最为辉煌的记录：由辽河转入松花江，由松花江转入黑龙江、乌苏里江。实打实的天南地北之贯通。

明朝就曾这么干过。明《勒修永宁寺碑》、《重修永宁寺记》言，当年奴儿干地区（松花江、黑龙江、乌苏里江、精奇里江地区）所需物资，都是这么个运法：由辽河运至开原老米湾（今丈沟子村），再联合一段陆路，转入松花江。1440年代筑起辽东边墙，此航线被弃。

康熙帝为防沙俄之患，也曾于1685年（康熙二十四年）启动过相类似的航路：由伊通河转入松花江，再至黑龙江。甚至在晚清1906年（光绪三十二年）之际，盛京将军赵尔巽也还在认真策划再开此航线，侈望能够重振辽河水运。

4 自然的，在田庄台泊来第一艘海船之时，也定非牛庄再无海船可泊之际，而必是尚有更多海船仍在驶往牛庄的途中。哪怕航行过程中，掌舵的可能会一边操舵，一边忍不住要拣些犯不着忌讳的词儿，来暗暗诅咒河道的难行。

前往牛庄必经的田庄台至三岔口河段，长58公里，河槽断面在400—250米之间，自下而上逐渐变窄。此段河道蜿蜒曲折，横向摆幅度大，弯道塌岸多，很容易淤出河心沙洲。人