

千载悠悠存古道 记尽人间旅途难

——民国前广宁交通概述

陈 昭 华

一、古遗址的分布演变展现秦汉时期广宁交通的原始状态

早在南朝宋元嘉十三年（436）在今广宁地域便已设置了几个县一级的行政机构，那时还处于荒凉闭塞、人烟稀少的状态，又是在崇山峻岭里设置的弹丸小邑，不见经传就毫不为奇了，要查找记述当时交通运输的史料就更加困难。好的是有无数的遗址遗迹，作为历史上某方面最具权威性的“发言人”，“解读”了历史本来的丰富内涵，填补了文字史料的不足和缺失。

秦朝统一六国之后，于秦始皇三十三年（公元前 214 年），在岭南设置桂林、象、南海三郡。今广宁县境属南海郡的四会县。在此之前，秦军数万人的给养，沿着人工开凿的引湘水入漓江的“灵渠”，源源运入广东，不但解决了当时运输给养的需要，并且从此开辟了一条从长江流域进入广东的重要通道。

1973 年，在长沙马王堆汉墓中，出土一张古地图《长

沙国南部深水流域图》，该图在长沙国界外的北江和西江上游处，标有“封中”的地名。学者认为，这是指封水流域一带，因汉至隋，在那里设置过封阳、封兴、封川三县，封川和开建二县合为今日的封开县，封水即现在的贺江。湘江—潇水—贺江，就是当时中原入粤的一条重要古道^①。1977年和1995年，广宁县绥江沿岸的官步铜鼓岗和首约龙咀岗，先后发现了战国墓葬群^②，这两处墓葬出土了大批青铜器，经专家研究，其中多种青铜器的特征和已在湖南发掘的楚墓出土的同类器物相类似。楚国初建于湖北和湖南的北部。说明此时广宁一些地方的先民和楚地先民有所联系、交换或受其影响。绥江的上游，紧靠贺江，连接着这条秦汉古道，对那时广宁地域先民中的器物与楚地相近似，那就不难理解了。中原文化尤其是楚文化当时沿着绥江传入广宁地域，这是无可置疑的。

南朝宋元嘉十三年（436），在今南街东乡一带设置化蒙县，在今宾亨光辉一带设置新招县。还分别在康谷置化穆、在绿水置化注二县（具体地点未考）。其时金场口、东乡、大径、莫二、择村、石涧、榕村等一些地方出现了从事农牧业生产的先民聚落^③。朝廷为便于治理，设立了“令”即“县令”就是地方行政长官。化蒙令和新招令的治所地理位置，以及它辖下的范围，从一个侧面说明，先民们当时是倚托绥江沿岸土地丰富资源生息繁衍的，显然也是通过绥江这条大动脉包括它的支流和沿岸小道，传递政令、民间进行简单的生产生活交换与交流。以上

种种史实，可以交织出一幅秦汉至南朝今广宁地域处于原始状态的交通图。

二、宋明两朝移民流向与当时形成水陆交通雏形

唐开元四年(716),丞相张九龄奉诏开凿梅岭路,成为一条连接长江流域和珠江水系南北交通十分重要的通道^④。这条直接进入广东中部的古道建成后,不但对中原与岭南的交通起着极大的作用,也对广宁地域的对外交通产生重大的影响。特别明显的例子,就是自宋至明朝期间,中原各地尤其是长江流域的大批移民源源南下迁入和定居广宁。他们多数是经过梅岭古道、南雄珠玑巷、番禺(广州)、南海、四会,再沿绥江溯流而上进入广宁。如北宋开宝四年(971),容姓居民的先祖,从福建辗转经赣,再经南雄南下,沿绥江而上迁入新招水畔的榕村^⑤;南宋建炎元年(1127),程姓居民先祖经南雄珠玑巷南下,移居南海,其中一支再于元朝大德年间(约1300年),沿绥江而上顾溪(古水),后再迁厚溪定居^⑥。南宋咸淳度宗九年(1273),曾姓居民先祖从赣南入粤至南雄,再乘船至南海九江,后再沿绥江而上,定居黎洞口(今荔洞口)^⑦。还有这一时期或稍后移居广宁的几个姓氏居民:如宋代的宾亨吉良梁姓;元朝初年的南街都巷欧姓;元末至正年间桂口和护国坊的陈姓;明嘉靖七年的江美陈姓等^⑧。他们的先祖多数是经南雄珠玑巷、广州或南海等地,辗转西行,再沿绥江而上,抵达各自的定居地。其余各姓移民迁徙路线大体相同,不再赘述。

宋元明几朝几百年间这部分定居广宁的移民迁徙史，尽管现存族谱对当时交通情况没有详细叙述，有的也是极其简略如“乘船南下”之类，欠缺具体内容。然而从他们迁徙所经具体地点的路线推断，可以确定主要是靠乘坐舟楫，途中也会有某些地方走陆路，进入广宁地域之后，就沿着绥江及其支流，轻舟而上，走完迁徙的路程。

从南朝起 历经隋、唐、两宋至元朝 历史又走过了九百多年。广宁地域原有先民和后来定居移民不断生息繁衍，人口大量增加，很多地方逐渐形成较大的村落群，根据史籍、族谱、考古材料等综合后，可以确定：元朝末年，绥江东岸从顾溪（古水）而下 章圃、桂口、东乡、马坳、石涧；西岸自金场而下，厚溪、荔洞口、新招水口和吉 崑 出现较大的村落，是广宁地域人口比较稠密的地带。尤其在东岸，从顾溪至石涧，有的地段自然形成村与村间的小道相连接，从而形成一条沿江而下较长道路的雏形。从东乡水口沿黄岗水上溯，有小径、大径、都巷、莫二、择村等村落 沿新招水口上溯 有榕村、妙杖 今光辉 箐村落。从绥江东岸和西岸的古道，各伸展出一条小道，把这两条支流沿岸的村落连接起来。在后，东岸沿江而下横贯今县境作为主干的较长古道逐渐形成，并一直延伸至四会^⑧。

当时广宁地域的陆路交通还有一条主要古道，就是经县境西南通往肇庆的古道。这条古道起于贺江，沿绥江而下至金场 经洲仔、白沙、木格、德庆古有、高要禄步，

抵达肇庆。这是贺江古道岔路从东南出西江的陆路，比原来沿贺江南下经封川出西江的古道，缩短了东往肇庆的路程。明建广宁县后，于万历四年（1576）在该古道附近建置得胜营（遗址在今木格丰田附近）。其目的是监视“开建水细龙塘金鹅等巢（巢 朝廷指所谓‘瑶贼’村寨），控制这条古道与西南县境。清朝时，继续在此沿建得胜汛^⑩。1985年，在该古道附近的丰田白马岭山坡和芙洞卧龙村附近山坡，共挖出西汉、唐、宋各朝古钱近万枚（广宁县博物馆实征集4463枚，其余无法追回^⑩）。自古以来该处周围并无较大村落，现在附近各村是明以后的居民点，无疑这与当时在古道上来往的商人埋下有关，反映了当年古道往来行人较多的情况。到清朝初，往肇庆已被经石涧、宾亨南下出高要的古道所代替，这条古道便成为往德庆的主要通道。

三、明清两朝广宁县的水陆交通

（一）明成化年间一次大规模的水上运输

明初，广宁地域仍为四会县辖属。

成化九年（1474）九月，建于洪武初年的四会县城城墙圯坏，开始重修^⑩。筑城所用的长39.5厘米、宽19厘米、厚10.5厘米又大又重的城砖，由县境西北面的太平都烧制。太平都的行政区域，其位置在今广宁县南街、古水两镇和洲仔北部。当时太平都内的绥江河段及其支流，如顾溪水（古水河）、金场水（洲仔河）、黄岗水（南街河）流域的广阔山区，尚未开发，竹木资源丰富，

容易征集柴薪燃料，遂在绥江沿岸建窑烧制。城砖制好后，用船筏装载，利用绥江水道顺流而下，直抵四会县城。这是历史上利用绥江水路一次大规模的运输活动，也是一次地方官府组织实施的重大水运记录。

1985年10月，四会县城因市政建设，拆除旧城北门附近城墙，发现重修部分多块印有“太平都砖”铭文的城砖（见附件1）。这些城砖铭文的作用，主要是确认烧制产地，及作为固定数量（如每500块或每1000块为一个数量单位）的标记用，便利交收。这段尘封510年的太平都砖大规模运往四会的历史，才露出本来的真相，使广宁地域这一段历史空白，得到了重要的填补^⑬。

（二）明建广宁县后加快拓展陆路交通

明嘉靖三十六年（1557），七万明军历时数月，将罗壳山一带少数民族为主的起义镇压下去。嘉靖三十八年（1559）秋，朝廷为吸取过去对这些山区失去“控驭”的教训，“增设县治，方为久安之计”^⑭，划出四会县西北部分地域，建置广宁县。建县后，在原来起义的县境北部，西起汶水（今属赤坑）东至银坑坪（今属联和）以南的一带地方，设置十多处营地哨所，实行持久性的垦田屯兵、“以资耕守”的军事控制策略。由于这些营哨设在人烟稀少的山区，须要加快开辟道路，以利兵员调动、补充给养，保障这一策略的实施。地方官府作了相应的部署，其中如“移出黄洞（今旺洞）峡径崔瓜＝营兵壮。以十五名合营并势……而扶落一带兵守，

可以无虞，此乃形依唇齿，势成犄角。以后公署（指广宁县署）建而道路可开^⑤（见附件2）。这段史料的具体记述，清晰地展现了建县初期在县境东北加快开辟道路的历史背景。

如嘉靖三十九年（1560）设置的花山营（今赤坑花山附近），就有一条从县城起，经柯木（读荷木）、江美、林洞岭、螺岗、螺源、通天蜡烛（今称通天岭）直抵花山的小道。

如通往黄沙营（嘉靖十二年置，今联和联华黄沙附近）小道。从县城起，经柯木、赛洞坑、水声岭、拆石、木古、坑口崑、江屯、河口，直抵黄沙。

如通往企岗营（嘉靖三十九年置，今北市高桥企岗附近）小路，是从连接县城至黄沙营小道中的江屯分岔，向北经义和、过六丁径（今称六顶山），直抵企岗。

通往黄洞营（今旺洞）、峡径营、古楼营、古灶营、塘角砦、扶溪砦（砦，鹿砦，原指营地防御设施，这里指哨，后通寨）以及各巡检司的小路，不再一一赘述，然而可从这些营哨分布在广阔的地区看，开辟连接这些营哨的道路是比较多的。

同时在江河沿岸交通要冲，如东乡水口、双车（今联和石坳）、扶落口等地，设置巡检司。这些官职职级从九品的巡检司，其职责是：“缉捕盗贼，盘诘奸伪^⑥。”它的职能和今天的水上公安派出所相似。这是见于较早史籍中，有关治安机关保障交通安全的具体记述。在

后，驻东乡水口的巡检司，移驻扶溪（今北市）。

明万历十三年（1585），改在官步设水哨，负责县境绥江河道治安。派出 24 名士兵，将河道分为三段“巡守”，每 8 人驾船一艘负责一段。三段河道划分如下：东乡水口至官步，官步至扶罗，扶罗至程村（今石狗）^⑧。

从上述可见，建县初期一段较长时间，从军事需要出发，加快拓展县境北的陆路交通，严密控制水上交通运输，达到了原定目的后，便继续实行“圩市立而商贾自聚，开垦成而流移自复^⑨”的方针。开设圩市，促进农村贸易；制定优待耕者的土地政策（包括拨租所谓“贼田”），吸引因战事外流的乡民回来和移民到来垦耕。可以这样说，这些新开辟的道路，还为后来推动经济、稳定局势发挥了重要作用。

明朝后期，绥江的水上交通条件仍保持十分良好的状态。这里引用明天启六年乙丑（1626）广宁县知县黄梦瑞的一段话：“秋九月，余往省办公，舟回至石狗境内（时属广宁县），两岸烟村寥寂，过石涧，抵东乡，素闻对岸是程氏定居地，名厚溪，因无公干未过其乡”，遂上岸巡视，“过其乡，有诸生讳某某等投刺郊迎，留驻骑于家祠^⑩（“驻”疑为“坐”字一笔者）。

从这段叙述中，说明三个问题：一是黄知县往省办公，连同随行人员和坐骑马匹一起往返，乘坐的当是船体较大的官船，那时绥江水量是适于较大的船只航行

的。其次，这时是深秋九月，江河进入枯水期，绥江仍有这样充沛的流量，实为客观环境所赐。套用今天的话来说，是由于沿河地带水土保持良好，注意保护植被和生态环境，使水运资源处于可持续发展状态。三是东乡成为县城的水路门户。这是由东乡至县城道路的地理环境所决定，从东乡江边至县城的陆路里程比官步要短，路况又较平坦。黄知县选择从这条路返回任所，大概是“驾轻就熟”罢。因此从明朝后期开始，这条道路成为东乡至县城的水陆联运主要交通线，到清朝光绪年间更扩建为石路。

明末清初，原来的驿道逐渐荒废。其时广宁县的驿道一条：从县前铺（后改称寺前铺）起，经柯木、拆石、社岗、平岗塘（即今潭布平岗洞）、甫三铺（今江谷），至四会县前铺（四会县署所在地），全长 141 里^④。四会县的另一条驿道，经贞山、莲塘通往肇庆。显然肇庆府邮驿传递经四会至广宁，迂回的路线较长，亦反映建立广宁县后，广宁隶属肇庆府，肇庆至广宁的驿道是肇庆至四会驿道的延伸。随着各地兴修道路，以及路线的选择和修正，路程逐步缩短，原有驿道已不合乎需要而被废弃。

清初，一条从县城经石涧过渡沿新招水南下的古道，逐渐成为出入县境南面的主要通道。自县城起，经官步、石涧过渡接江积、宾亨、小坑（今坑仔口）、永泰，出高要水南、禄步至肇庆。明建置广宁县后，隶属

肇庆府，从此不仅邮驿传递，经商求学等民间往来亦日益频繁，而且这条古道大部分经过人口比较稠密和相对富庶的新招水流域，永泰附近有官置的永泰汛，更觉安全。如清乾隆丙寅（1746），肇庆举行府试，厚溪一程姓子弟前往“应试”，他乘便往“横基（地名），有宗属某，商居肇市，（便）整躬拜谒”，因与他议修谱事，“越年再晤^④”。可见这条古道通行方便，众多应试学子从此前往，往来经商访友的络绎于途。

（三）商品经济发展推动广宁交通事业

明代中叶，广东随着商品经济的发展和对外贸易的兴旺，沿江沿海出现一批新兴城镇，对广东社会经济发展起到了重要的作用^⑤。如始于宋代的佛山，至此时已万商云集，居民人口“几（近）万余家”^⑥，成为省内外大宗商品贸易集散地。清朝初，广宁外销的竹木柴薪等土产，开始少量销往佛山、河口（三水）、碧江（顺德），一部分产品通过上述三地转往珠江三角洲其他乡镇销售。随着佛山、广州等地城镇居民生活需求日增，广宁的竹子加工半成品和木材等原料的外销，渐趋畅旺。清嘉庆年间，广宁不论沿江乡坊或山区村寨，“凡贫民妇女，率以破竹为食。……其贫无竹业者，各铺户买竹常多，需人（力）不少，就近男妇多赴焉^⑦”。这里所指“需人不少”和“男妇多赴”的，就是投入竹子加工和与此相关的整扎、运输行业。没有竹园竹山产业的乡村居民，购买竹子回家进行加工。这些经加工的竹

蔑、纸竹和原竹，由经营购销的店铺收购，雇请熟练短工整扎包装，然后发货运出。尤其是山区的乡间店铺，按订货规格将竹蔑纸竹等整扎好，雇请农民作“挑夫”，踏着崎岖的小路肩运到河边由水路转运出去。如黄岗四堡（今南街河上游地区江美至林洞一带）的店铺，雇请挑夫将竹蔑运至南街，在今青云桥附近用坑艇运往东乡，再装上外运的木帆船。每一坑艇载货 1500 公斤，可节省不少运费。再如横山附近一带店铺的竹蔑，则雇请挑夫运至罗锅或荔洞口；宾亨附近店铺的竹蔑，则雇请挑夫运至新招水口或江积，然后在绥江边搬上木帆船。这些满载着竹蔑（包括纸竹、土纸）等货物的大小船舶，从绥江沿岸的古水、金场、东乡、罗锅、荔洞口、横径、江积、石涧、春水等地开船，顺流而下，源源不断地运往珠三角地区，呈现出一派水陆运输的繁忙景象。

随着商品经济的发展和城乡居民购买力的提高，带给广宁商业经营一些繁荣，也给外地商人带来较好的经营环境。嘉庆年间，来自南海、顺德、三水、高要的商人在城垣（指县城）、圩市（指四乡）中售卖的各种商品，多是“从省会、佛山、西南、陈村各埠运至^⑤”。这里虽然没有提到这些商品是用什么方式“运至”广宁，可以肯定当时是靠水上运输，由各地商人租用船舶将商品直接运来广宁。嘉庆至道光年间，大批的竹子松杉土纸柴薪等货物的运出，大批布匹粮油日常生活用品的运

入，专门运输商品为主的航运业，大约是在这段时间逐渐出现在广宁的水运线路上，但是在广宁拥有大吨位木帆船的船主不多，原因是资金与技术不足（如造船技术与操作技术的船员缺乏等），所以多数货运业务都是由广州、佛山等地货船船主所经营。

清乾隆以后，广宁通向周边各县的主要古道，其线路走向基本定型，以县城为中心，呈幅射状向周边各县伸展。主要有（前文已提到的古道不再复述）：

县城至四会县另一条古道：经流川水步（今南街河边五一路口附近）、金泽（今属石圳）、宜洞岭、蚌溪、石咀（今改名南石咀）、担洞、排沙、塘仔尾、江谷，出四会下茅至四会县城。

县城至怀集县古道有二：一是经东乡、桂口、下蚌、古水、三洲、牛岐，入怀集境大浪村，至怀集县城。二是经扶楼、山猪塘（今属扶楼）园岭、罗坳、十字铺（今属狮村）、马鸟市（今坑口圩镇）、马鞍坳、禾岭（今属坑洞）、黄坭坑岭，入怀集县境，至怀集县城。

县城至清远县：是县城至河口（今联和）古道的延伸，折向东北入清远县境南充，至清远城。

县城至阳山县：是县城至花山古道向北延伸，经花山、福排、黄竹峡（今属福排）、仁安里、葵洞，入阳山县境，至阳山县城^⑥。

1840年鸦片战争之后，也就是道光二十年以后，朝廷对外屈膝投降，丧权辱国，割地赔款；国内各地纷纷

起义反抗，封建统治岌岌可危。各级官吏腐败，根本无心也无财力投入修桥建路等利民设施。至光绪初，县城至东乡的道路日久失修，特别是遇到“春霖久渍，秋水搀添”，洪涝淹没路面，无法通行，和当时商品运输繁忙，要求扩大通行流量和提升速度的矛盾十分突出。十七铺的绅商士民要求修路的呼声甚高。在此情况下，由绅商士民代表人士组成筹建石路的“局”（当时习惯对临时筹办机构的称谓），推举“经理”、“劝捐”和“督理工程”十八人，负责修建石路工程。总共募集捐款七千余圆，“工阅十五月”，经过一年三个月的施工，全长十三里（6.5公里）的石路，于光绪五年己卯（1879）十月建成^②。县城至东乡的石路，是全县十七铺绅商士民发起集资建造的一项比较巨大的工程，以当时的条件，算得上是一条“高等级”的道路，对繁荣山区经济，发挥了很大的作用。碑文说，五年二月，也就是说这条石路已经开工几个月后，知县董治才把三百元的捐款拿出，因此，所谓“倡建”之说，仅是某举人写碑文时把董知县拔高罢了。

（四）广宁的竹木排张内河流放运输

清同治九年（1870）七月，由广宁古水放运前往顺德的一张竹排，在四会遇到洪水，发生被歹徒哄抢的事件。当地县衙竟然“未察偏断”，还将“未失余竹查封，不究不给”。既不查究此事，又不许货主领回未失余竹。古水货主为此赴省司法衙门上诉，审理结果，古水货主

胜诉。广东提刑按察使司除指令四会县衙惩办犯案歹徒外，并发出保障水上交通秩序、对乘洪涝抢掠者决予严惩的“示谕”，要求沿江的南海、顺德、三水、高要、广宁、四会等六县县署，转饬所属沿河各乡居民：不得藉端拦阻、哄抢遇洪排张；不得盗卖排张和勒索货主；不得窝留赃品自卖；不得纵容包庇罪犯、串通分肥。重申对违者立予查究^④。广宁县署除将禁示立即转饬沿河各乡居民外，并将原文刻在一巨碑上，于当年十二月十四日立于东乡码头，公布周知。

清朝自乾隆后期开始，便由盛变衰。嘉道年间，广东的吏治败坏，上自两广总督，下至各府县大小官吏，营私枉法，搜刮民财^⑤。上述哄抢排张案，赃物仍在贼手，本来是一宗是非分明、很容易审理的小案，却拖而不办。古水货主为讨回公道而上诉，把事情闹大了，省司法衙门才不得下一道官式禁示。还不忘替下属官吏打圆场，说什么“未察偏断”。从另一方面可见，当时的水上交通运输的环境更形恶化，严重影响以河道放运排张为主的竹木对外贸易和相关的运输业。

放运排张是广宁内河运输竹木产品的主要方式，在这里须要补充一些自清朝中叶以来见诸史料记述和这方面有关的背景。

古水由于处在绥江东岸的主要古道上，又位于顾溪水（古水河）与绥江交汇处，水陆交通方便。顾溪水中下游及对岸南乡河的山区腹地，竹木资源丰富，清初，

受珠三角地区商品经济的影响，很多经营竹木的店铺已在此开业。道光三年（1823）时，“铺逾足百”（同治六年时，仅捐款重修会馆的店铺便有95间），其中又以纸竹行为主，并以纸竹行店铺为主建立古水商会^③。该地竹子经营购销量大，并以外贸为主，销售远至碧江，因而成为广宁竹木产品对外贸易的主要集散地。为了将外地订购的竹木产品及时运出，所以当地的店铺长期雇请大批熟练工人，专业扎排放运。直至民国时期，古水仍是全县扎排放运工人最多的地方。

外运的竹木产品，先在江边分类整理扎成排张，一条约长30至35米的排张，一般由二至三人上排操作放运，或两三条排一齐放运（先后依次成纵列放运），排工们易于沿途相互关照。有的排张上面，还搭载适量的竹蔑、纸竹、原木等货物，增加运输效益，降低成本。例如排张从古水发运，沿绥江顺流而下，在马房附近转入北江，再转入西江，经过四会、三水、南海等县，抵达碧江，全程约三百多里（约150~170公里）。说明当时长程流放竹木排张操作技术日臻成熟。

（五）渡口和内河的渡船客货运输

连接村落城镇的津渡。内河渡船停靠的泊地，古代称为“津渡”，是“通文教而利行旅”的“桥梁”。包括一河两岸的通往彼岸泊地的“横水渡”，和开往较远市镇航程较长的“长行渡”。

清朝道光初年，广东全省津渡不完全统计，共1431

个^⑧。该数目表中，广宁的津渡数：23个（见附件3）。查道光《广宁县志》，广宁津渡数只得20个，其具体位置与名称是：南乡渡（南乡河口），大坪渡（大坪口），顾水渡（古水），金场渡，大良渡（大良口），桂溪渡（桂口），东乡渡，厚溪渡，沙口渡，罗锅口渡，黎洞口渡（荔洞口），白石渡，石涧渡，新招口渡，罗汶口渡，春水渡，扶罗渡，黄田口渡，曲水渡，石狗渡^⑨（见附件4）。

《广宁县志》与《广东通志》的数字基本接近，所列渡数少3个。从津渡数的多少，可以从中了解到它是与河网密布、地区富庶、人口稠密的社会经济条件相联系的^⑩。从广宁上述津渡的分布情况看，全部都集中在绥江沿岸，这些现象决不是偶然的。

横水渡设在河流两岸，进行来往于一河两岸的短距离载运客货的航行。当时广宁各地的横水渡的经营方式为私渡（省内各处亦有官渡），渡夫靠收取渡费，维持生活，交纳饷银（地方税捐）。康乾时全省各处渡费，多为每人收钱一文，广宁当亦相同。横水渡的运载以客为主，兼载货物。一般开行无规定时间，客满则开，若一渡有二艇就对开，彼泊此开，循环搭载，方便往来人客。道光年间，佛山横水渡“一渡载至二三十人”，佛山是繁华市镇，其渡船载客量尚且如此，其它乡渡可想而知^⑪。其时广宁还是经济不发达地区，一渡的载客量亦不会超过此数。清代《粤东省例》规定，对各种大小

渡船都有不同限载人数的严格界定，若因超载翻船沉溺者，渡夫不仅要由官府究处，而且其落水之人，为营汛弁兵救活的，每一命于渡户名下追赏银五钱，救活多命，按名追给。横水渡渡船虽不大，但它遍布沿河两岸，组成了连系江河两岸密如繁星的村落圩市的重要运输网。

泊地设在市镇都会，进行来往于各大埠头的船舶，因较长的运输航程而称为“长行渡”。这类渡船为适应商品经济发展，后来又分化出另一种经营运行形式：定期开行、固定航线往返某市镇的客货运船舶，民间约定俗成将这类船舶简称为“渡”，加上始发地地名或终点站地名（如“佛山渡”），以有别于其他轮渡和横水渡。

光绪时商品流通量大幅增加，商贸活动和货运方式对内河运输的要求亦趋向多样性，如某类少量的商品却需要分为多批发运多处地点，如某些商品要赶上市，某些季节性商品或鲜活类商品都需提前发运和到达，这种定期航班切合上述商户的不同需要而极受欢迎。

这些渡船的开行日期，基本上固定在旬内某日，如逢二、五、八日，某时刻在某码头开行，预定抵达某地时间。

清光绪二十三年（1897），当时广宁县内河主要是绥江，有以下的航班：

佛山始发的“佛山渡”：定期往返广宁江谷的三艘；往返广宁江屯龙口的一艘。