华南农业大学学报(社会科学版)
2009年第3期 JOURNAL OF SOUTH CHINA AGRICULTURAL UNIVERSITY No. 3 2009
(第8卷) (SOCIAL SCIENCE EDITION) (Vol. 8)

清代广东的码头纠纷与公共秩序

衷海燕

(华南农业大学 农史研究室,广东 广州 510640)

摘 要:清代,广东凡是近河海的墟镇、商埠和港市,均设有码头。码头往往是商品的集散地,又是商贾进出货物的要地,并自成一个相对独立的社会空间,各种社会力量为占有其中的资源而明争暗夺,码头纠纷事件不断发生。官府总的调控原则是根据码头的既生关系,即行动者之间的斗争态势、力量对比,以及社会舆情、民间俗例等来判案,并逐渐形成结构性的调控原则,以维系码头的公共秩序。当然,码头纠纷解决的调控性结构与原则是不断改变的,其维系或改变端赖于行动者的斗争逻辑与态势。

关键词:广东;码头纠纷;清代

中图分类号:K249 **文献标识码**:A **文章编号**:1672-0202(2009)03-0098-06

清代广东水上交通业的蓬勃发展使得各类码头的数量迅速增加。码头在促进广东商品经济的发展上起着重要的作用,同时它也是一个特殊而又相对独立的社会空间。在码头这个"场域"①的背后贯穿着的是各种社会力量相互斗争的逻辑。码头虽然是一个重要的社会空间,然而学术界对其关注程度却与之不相对应,研究相对薄弱。现有的研究大多集中于讨论民国时期的码头工人与劳资纠纷②,对传统时代广东的码头问题也只有一些零星的论述,而较少有专文③。有鉴于此,本文试图对清代广东的码头发展与码头纠纷问题作一初步探讨,以求抛砖引玉。

一、清代广东码头的发展概况

在广东,码头又称为埠头或步头。不过,埠头专指装卸货物的码头。如史料记载:"凡舟所泊处曰马(码)头,货舟所泊曰埠头,又曰步头。"[1]

清代,广东凡是近河海的墟镇、商埠和港市,均设有码头。不少码头还发展成为某类专门货物的商品集散地,如佛山镇中装卸某种特定货物的码头较多,在大基铺,有谷码头和鱼码头;在栅下铺有糠码头;锦澜铺有炭码头等。顺德县的陈村是众所周知的花果集散地,这里"花棣柑比,异种颇多,以舟载出转售于诸村,乡园皆资焉,就近设市而论其值"[2]卷5建置略。此外,还有桂洲的花埠,

收稿日期:2009-05-13

基金项目:教育部人文社会科学一般项目(07JA770010)

作者简介:衷海燕(1975—),女,江西吉安人,华南农业大学农史研究室副教授,主要研究方向为华南社会史、乡村史.

① 此处使用的是法国社会学大师布迪厄(P. Bourdieu)提出的"场域(field)—资本—惯习(habitus)"概念。详见(法)皮埃尔·布迪厄、(美)华康德著,李猛、李康译,《实践与反思——反思社会学导引》,中央编译出版社,1998年。

② 如黎霞:《民国时期武汉码头劳资纠纷及其影响(1927-1937)》,《华中师范大学学报(人文社会科学版)》,2007年第6期;黄岭峻、王运阳:《工人冲突、政府介入与经济秩序:以20世纪40年代后期武汉地区码头纠纷事件为中心的考察》,《长江论坛》,2008年第1期;刘秋阳:《民国时期的码头工人与帮会》,《湖北广播电视大学学报》,2007年第2期。

③ 如谭棣华、叶显恩:《封建宗法势力对佛山经济的控制及其产生的影响》,《学术研究》,1982年第6期;叶显恩主编,《广东航运史》(古代部分),北京:人民交通出版社,1989年。在上述著作中略有论及。

江村的丝埠和新良的桑埠[2] 卷2墟市。清代广州东堤一带则有果菜装卸的专门码头，码头上有许多囤贮果菜的货栈，粤人称之为“栏”[3] 237。如史料记载：“广州凡食物所聚，皆命曰栏，贩者从栏中买取，乃以鬻诸城内外。栏之称，惟两粤有之。粤东之栏以居物，粤西之栏以居人。居物者以果栏为上，果瓜之实，四时间百品芬甘，少干多湿，可爱也。”[4] 各类码头的不断出现，为商品货物的运转提供了良好的场所。以佛山为例，明代时还到处是农田、桑地，到清代许多地方已被改造成商铺、民居与码头。据民国《佛山忠义乡志》统计，清代乾隆年间，佛山有记载的码头共 11 个、桥梁 9 座；至道光年间发展到 28 个码头、19 座桥梁；宣统时该数据则分别为 62 个、23 座[5]。清代，佛山也由此成为各省商贾屯贮货物、往来买卖之所。

广东的各类码头，从所有权属关系来看，有“官埠”与“私埠”之分。官埠也称为正埠，一般规模较大，多数设立在城镇中较为中心的位置，指的是国家所有的、公共的码头，交饷银的渡船及其它船只都可以停泊，如佛山正埠马头，“属饷渡与各船艇湾泊驻扎，上下货物，登涉要区。”[6]36 私埠则属私人所有，包括个人、家族、商行或社区组织等拥有的码头。清代前中期，佛山的私人码头环镇皆有，石阶相接，如佛山人李可琼，在佛山置有“鹰嘴沙税地马头一段”，作为自家物业。而在其旁边，还有李鸣图的码头，并设有渡船一只[7]。在广东，为家族把持的码头也是比比皆是。如佛山黄氏，是世代经营炉冶的家族，建有水月宫码头，作为装卸生铁、炭块的场所。清代乾隆以后，黄氏冶铁业因经营不当而破产，遂把码头的一半租赁给杉行装卸货物，每年租银一两或八钱不等。嘉庆十四年（1809 年）以后，因杉行散行，“多有在别步头上落，其租银不过一二钱之间而已。”于是，在道光二十六年（1840 年），黄氏将码头卖给了潮盛杉店[8]。再如南海《廖维则堂家谱》记载：廖氏有“贺堂”水步，“此水步原在廖姓塘东北角，为古迹三坊通津。”[9] 广东还有不少由商人、商行修筑的码头。佛山的豆豉巷码头是佛山著名的商业码头，修建于康熙年间，由附近的牙行商人共同出资兴建。乾隆四年（1739 年）重修时，捐资的商行店铺达 98 家。因此，该码头由牙行商人共同控制，捐资的商家都有使用的权力和维修、保护码头的责任。再如徐闻县的海安码头也是由多家商号集资修建的。清代广州十三行商人在珠江北岸、英吉利公司夷馆前修筑了自己的码头，故称“公司夷馆码头”。道光十一年（1831 年）洋行商人伍受昌等共同出资将码头砌成坡岸石块，淘浚深通[10]。该码头上洋行商人的货栈比比相望，洋货堆积如山，并由此装船北运入京及全国各地，对广州的对外贸易发展起了重要作用。此外，社会组织如清中后期的佛山义仓，其名下也有不少码头。如上述的李可琼即于道光二十九年（1849 年）将码头送入佛山义仓管理，作为合镇公产。

二、清代广东码头的各类纠纷

入清以来，广东进入全面的深入的开发时期，社会生产得到迅速的发展，商品性农业和手工业日益兴起。随着商品货流量的增多，客商往来的频繁，势必推动水运业的发达。至清代，珠江三角洲呈现出一派“波涛汹涌，橹声棹歌相和，击汰扬舲彻夜不绝”的水运繁忙景象。商品的交流，除海运外，就是通过珠江水系来运输，岭南地区也逐渐形成以珠江三角洲为核心的经济区域[3] 107。各墟镇大都设有码头，以停泊舟船，装卸货物，或载运行客，形成市镇与港口、水埠合一。由于码头是往来商贾进出货物的要地，又是商品集散地，涉及到多方的经济利益，其中蕴藏的资源遂成为场域内各种社会力量争夺的目标。以下就码头内各类行动者之间的斗争，将清代广东码头纠纷分成以下类型：

1. 土著宗族与新兴商人之间的纠纷

自明中叶以降，随着广东家族势力的形成与发展，不少码头为土著宗族势力霸占。而入清以来，随着广东的商业贸易的迅速发展，商人的势力也逐渐壮大，他们对土著宗族占据码头，任意抽取船只埠租的行为十分不满，终于导致纠纷。此类纠纷的发生缘起，多数是因为码头产权不清晰，

致使地方强势力量占据码头,并以埠主或其它为名,抽取停泊船只的埠租,从而激起商人的反对。兹以佛山两大码头为例。

佛山的汾水码头,历来是佛山商务中枢地。自明嘉靖至清雍正年间,汾水码头一直为佛山土著巨族石头霍氏所据有。清雍正年间,石头霍氏第十一世孙霍文元(康熙五十六年武举),企图在汾水码头空地上盖铺,而其目的则是要对湾泊的船只抽取钱文,如记:"在于马头左右两旁旧址地基,侵盖木架小铺","与饷渡以及各项湾泊船只,辄假铺尾名色,妄希私行抽取钱文。"[6]36此一举动,立即遭致全镇商人的反对。雍正九年三月(1731年),佛山堡梁际可等十七名绅商联合上告南海县,指出汾水码头实为官埠,非霍氏所有,并要求霍氏拆铺。双方就汾水码头的所有权产生纠纷。最后,官府判定码头为官埠,断令霍氏凿去碑中税地字样,以免争端。

同一时段,霍氏与行商又在豆豉巷码头发生类似纠纷。雍正年间,霍氏霍恒芳,"藉充本巷闸夫,私抽蛋艇,方容载货。"此举导致疍艇不敢停靠,严重影响到行商货物的上落。后经告官,霍氏有所收敛。不料在乾隆四年(1739年),霍恒芳身故后,埠保刘隆唆使霍妻朱氏出头,拿出以前伪造的契约,控告疍艇何上进等欠埠租。此举致使"小艇畏畏,四散星飞,货停行滞"[6]39。于是,行商们只得再次控告有司。

2. 商人与士绅之间的纠纷

码头是商务中枢地带,往来买卖悉集于此,因此也成为商人逐利之地。大量商人涌入码头,争先占地,搭盖铺屋。由此而产生一系列问题:首先,由于占筑的无序性,使码头日益狭窄,阻碍了往来;其次,在搭盖铺屋过程中,商人随意抛掷碎砖烂瓦,堆积秽物,以致填塞了码头下的水道与水窦,阻碍了闸门关启;再次,一些商人在码头开赌设局,呼朋引类,致使码头拥挤不堪,有碍行人。

负责管理地方事务的士绅往往因上述原因与商人之间发生矛盾与纠纷。如乾隆五十年(1785年),在佛山汾水正埠码头,商人与士绅间即因搭建问题而争闹不休,最后不得不上诉官府解决。是年,南海县铺民刘道生(捷龙)与余明广控告以陈梦光为首的绅士"违例科敛,擅拆民房"。而以区宏绪(乾隆三十六年举人,居乡)为代表的士绅、耆民等约25名,联合反诉刘、余"占筑官地,包塞炮眼、水窦"[6]86。

原来汾水码头上面有围墙一道,分设中、左、右三道闸门。旁边立炮口,下面设立水窦。"墙之左右接连各铺民房屋,内有示亭、碑亭,接连铺屋街道。兼有小本营生之人,搭盖篷寮,摆卖杂物。"[6]87乾隆四十八年(1783年),佛山镇以士绅为主的社会组织"灵应祠"中各司事、首事合议设簿劝捐,准备清理、修整汾水码头。绅耆公推陈梦光、张遇阳、叶翰三人为首事,管理经费、筹划修筑。商民刘捷龙则在此前购买了霍健中的铺屋,盖有楼房;余明广则买下了霍廷栋的铺屋,开了一家三合店,并分全盛、友德二铺。而士绅们在清理码头时,发现二人所建房铺侵占了官地,要求他们拆屋还基。

在审理过程中,绅士吴廷招拿出了雍正九年案的碑石为证据,指出前案已勘明非霍姓之地,而刘、余二人买地时不查明来历,就盖房建铺,且铺屋贴近围墙,在墙上搭架梁桁,于官地显有侵占,遂导致炮眼被遮,水窦塞没[6]86-89。最后,官府断令刘道生、余明广等拆屋还基,听众修复。此案,以士绅为首的组织获得了胜利。

3. 商行与挑行之间的纠纷

出入码头最频繁的人群当属商人与挑夫,而两者之间发生矛盾冲突也是经常的事情。湾泊于码头的货船,其中的货物要通过挑夫运往各个店铺。由于路有远近,货有轻重、多寡之分,因此商人与挑夫之间往往因挑货的细节问题发生纠纷。如挑担价钱的商定、挑夫有无抽分、勒远多求、停挑勒索等情,以及运送过程中,如货物损坏或减少,该如何赔付等问题。

韶关码头是广府客商上落货物的主要码头,为防止本地挑夫勒索,自乾隆间起,客商与挑夫达

成协议，按照货物的远近轻重，制定有详细的章程，规定挑夫脚价。至咸丰五年，湘江门箩夫头廖石秀等，“以差务为词，希图加增，将其中货物，从前章程未经列入者，致发脚价间有参差。”[11] 89 挑夫们以差务为由，要求提高脚价钱，而与客商发生纠纷。再如罗定县碑文记载：“以我罗城，前临大江，舟楫通津，往来络绎，惟起卸挑担，雇请需人，而党羽弊多，马头揩阻抽分，扰累闹事。”[11]744 -745 由此可见，在码头，商人与挑夫之间的纠纷事件时有发生。

4. 地域之间的纠纷

区域之间的码头纠纷主要是争夺本地区在省城或商贸中心地建立的码头。如省城珠光里的三邑码头，是由四会、清远、三水三县联合建造的，“缘此马头系三水、清远、四会士、商来往靠船之所，向称三邑马头。”[12] 清初，三县考虑到“省城河面辽阔，船只错杂，若无一定湾泊处所，势必易启争端”，于是共同出资，兴建珠光里马头，作为三水、清远、四会三县公共泊船之所，商船及其本邑生童赴省城科考，皆在此泊船。三县还在码头上竖有碑记，不料，咸丰年间因战乱，碑无存。光绪年间，三水绅士逐渐占据了该码头，他们通过主动向官府承报此码头的税项，而将码头据为己有，并擅自竖立木牌，将三邑马头改为三水马头，“称此马头系该县有主之业，船艇到此随泊随开，不得逗留，又每船一到要抽收船头钱文。”[12] 三水绅士的做法引起了四会县与清远县极大的不满，双方发生纠纷。

三、地方官府的调控与管理

广东官府并没有正式颁布对码头、埠头的专门管理章程。在大多数情况下，仅对涉讼的码头及纠纷事务做出处理意见，颁布相关的示谕或禁令。面对不同类型，又由各种原因引发的码头纠纷，地方官府采用了多种手段来加以解决。

1. 经诉讼审判，通过法的威慑手段，强制执行

采取此种方式，往往是由于码头被强行霸占，且霸占者有恃无恐，官府不得不用强制性措施方能处置。上述土著宗族与新兴商人之间对码头的纠纷，即是对码头的所属权出现分歧，而土著宗族不肯退步而上诉官府的。

如石湾乡高庙前海旁官埠一案。石湾乡以陶瓷业著名，该埠也是该乡烧造缸瓦，装运瓦坭船只停泊的码头。清代，高庙前埠地渐被淤积，乡民觊觎，争相占作为田。清初，此埠被“土豪霍冠南等恃强占据”。乾隆三年（1738 年），土著宗族霍文升拿出一份《敬筹海疆等事》的文件，以其中记有“凡有新生淤积沙坦，可勘工筑者，许民承垦”字样，而隐瞒该处为官埠的事实，称为“无税官地建造，可以成业”，向官府“借承筑铺归庙”。对此种侵占行为，商民黎允甫等以“陈救官埠等事”上控于官[6] 43。

此案几经周折，里民黎允甫等也是一而再、再而三地向上级官府控告。他们先后在乾隆三年九月（1738 年），两次上告到两广总督鄂弥达，以及巡抚广东都察院王安国处。于是，都察院发文要求南海县知县详加勘查[6] 43。一年之后，侵占现象依然未变，霍氏等也是有恃无恐。有鉴于此，乾隆四年四月（1739 年），黎允甫等又上告到兵部尚书、两广总督马尔泰处，马尔泰下令知县详查。同年六月，黎等再次上告巡抚广东都察院。此次，巡抚命令广州府汪知府复查。迫于上级官府的压力，知县很快做出了反应，表示要严惩贪利者，并做出了如下判决：

> 今霍文升等希图瞒承筑占，将来任意抽剥取利，竟以屡经断定之案，视为具文。此等奸民不加重惩，无以惩众。应请将首承之霍文升、霍学致、陈植之各于埠前枷号一个月，满日重责三十板，俾该乡附近奸棍各知儆戒，永约觊觎。再所该巡检详称：该坦现有私自占据，搭盖寮棚，希图垄断等语，似应将现在搭盖铺寮、种植竹树，包塞等项，一概押令拆除，以疏官埠，以息讼端可也。[6] 44

此项判决,对霍氏等做出了较为严厉的处罚,除枷号一个月外,还要重责三十板。在法令的威慑下,霍氏不得不表示服从,并向知县求情减刑。据碑记所言:"查霍文升等所承沙坦,系归庙管业,崇祀起见,似与冒承归己者有间。况时值减刑,可否从宽。"霍氏言侵占并非为一已私利,而是作为庙产。最后,知县同意"免其枷号",但仍然各责三十板示儆而收场[6]44-45。同时官府下令对任意"搭盖铺寮、种植竹树,包塞等项",一概押令拆除,以强制性措施疏通了官埠码头。

2. 断定码头权属,刻碑立石,委任士绅组织进行管理

纠纷事件经告官立案后,官府经过审判,断定码头所属权,并通过竖立石碑,达到昭示目的,并"以垂永久"。碑中详细记载案件的发生经过,以及官府的判词,明确该码头的相关事务管理。如乾隆五十二年(1787年),南海县知县在审判商人团体与士绅阶层关于佛山汾水码头纠纷一案后,发布禁令,并将详文勒石示碑,其中即有关于汾水码头的管理办法。

官府规定由街保与闸夫负责汾水码头的日常工作,如开启闸门、维持码头秩序与环境等,而码头的管理与维护工作则委任士绅组织负责。

其中的灵应祠①即佛山镇的士绅组织。官府规定在闸门内外两旁,无碍行人的地方,可以用木篷搭盖铺舍,以方便往来船只采买物件。而这些铺舍必须每年缴纳租银。租银由士绅组织负责收取与管理。据记载,至乾隆五十五年,三年中"各铺舍现递年共投得租银二百一十七两一钱八分"[6]93-95。对码头的收支情况,士绅特立告示碑,详细列名租银各款项。碑中记道:"除还会银及灯油、神诞、闸夫工食、书院开会、文武社祀典并竖碑各费外,……有余则择地建屋,买谷积贮,遇岁歉则禀请赈给,赐批赏示,以垂永远。"[6]93-95租银主要用于管理码头时所需的各项费用,如闸夫工食、码头官亭神庙费用,以及疏通码头周边河道等,剩下的则由灵应祠统筹,用于管理佛山的公共事务,如神社祭典、书院、义仓等。由此,清代以后,主动承担了基层管理责任的士绅阶层成为官府信任的对象,被赋予管理官埠的权力。官府也正是通过这些地方权势力量来管理码头,他们自己则主要起到监督的作用。

3. 召集纠纷双方进行调解,协商解决矛盾

对于商人与挑夫之间因脚价钱问题而引发纠纷的,官府则往往召集双方进行调解,通过共同协商来解决纷争,并制定脚价章程,规定今后按章程收交费。如上述韶关码头,客商与箩夫于咸丰八年(1858年)重定脚价章程,官府并立碑示谕,规定:"尔等各门箩夫起运,上下马头货物,务宜遵照现经公议重定章程收取脚价,毋得籍口议增,而于客民等,亦遵行给发脚价,不得故为减少,致滋争端。"[11]89清道光二十五年(1845年),罗定县五街各店铺则不仅与挑夫商订挑担工价,且就挑货过程中的雇请,以及货物短缺、损坏等详细问题达成协议,订立详规。由于码头人员复杂,为更有效地维护码头挑货秩序,官府主张挑夫们成立行会,以便管理,如规条中云:"议行内挑夫人数既多,性情不一,必须酌立晓事之人,或四名,或六名为行长,遇有挑运,以昭公允。""议行内挑夫倘有贪奸凶顽等弊,即要公众逐出,永不得搀挑货物,以免滋事酿祸。"[11]744-745估计,此挑夫行会也成为今后码头工人工会的雏形。

4. 遵从民间俗例

对于跨区域的案件,由于牵涉到多县官府联合办案的问题,因此比较复杂。上述四会、清远、三水县码头纠纷案中,四会、清远人联合至码头所在地番禺县,上告三水县士绅。因霸占码头的三水人"匿不赴案",使案件"无从讯结"。对于码头的所属权,官府也无从判定,如记载:"惟卑县并无案卷,是否系三邑马头无案可稽。"[12]最后,官府依照过去的使用惯例,仍由各县照常使用码头而结案。

---

① 灵应祠是清代佛山最重要的士绅组织,关于灵应祠的组织管理,详见罗一星著,《明清佛山经济发展与社会变迁》,广州:广东人民出版社,1994年。

综上所述，针对码头内的各类行动者之间的斗争，官府总的调控原则是根据码头的既生关系，即行动者之间的斗争态势、力量对比，以及社会舆情、民间俗例等来判案。因此，码头的调控结构与原则是不断改变的，其维系或改变端赖于行动者的斗争逻辑与态势。如在本文第二部分论述的各类码头纠纷中，其纠纷主体为商人群体，在商人与其他群体：土著宗族、士绅、挑夫们的斗争中，产生了三种不同的结果，分别对应的是胜利、失败与调解。因此，可以说在社会力量纵横交错的地方社会，在特定的场域体系中，总是存在一种或几种主导性的制度构成了社会权力分割的基本格局[13]。清代官府正是在这种错综复杂的势力较量中寻求着平衡点以维系社会的公共秩序。

参考文献：

[1] 陈炎宗. 佛山忠义乡志・卷 3・乡事志[O]. 乾隆十七年刊本.
[2] 郭汝诚，等，修.（咸丰）顺德县志[O]. 咸丰六年刊本.
[3] 叶显恩. 广东航运史（古代部分）[M]. 北京：人民交通出版社，1989.
[4] 屈大均. 广东新语[M]. 北京：中华书局. 1985.
[5] 冼宝干. 佛山忠义乡志・卷 1・舆地志[O]. 民国十五年刊本.
[6] 广东省社会科学院历史研究所，等，编. 明清佛山碑刻文献经济资料[M]. 广州：广东人民出版社，1987.
[7] 佛镇义仓总录・卷 2[O]. 道光二十七年本.
[8] 黄世楚. 江夏黄氏族谱[O]. 咸丰四年手抄本.
[9] 南海廖维则堂家谱・卷 3・艺文贺堂水步石刻[O]. 清刻本.
[10] 梁廷枏. 粤海关志・卷 27[O]. 清道光刻本.
[11] 谭棣华，冼剑民，编. 广东碑刻集[M]. 广州：广东高等教育出版社，2001.
[12] 李文烜，修，朱润芳，纂. 清远县志・卷首・光绪四年十二月知县陈起倬详文[O]. 光绪六年刻本.
[13] 应　星. 社会支配关系与科场场域的变迁[M]. 杨念群，主编//空间・记忆・社会转型. 上海：上海人民出版社，2001：212.

The Studies of Guangdong's Wharf Disputes and Public Order in Qing Dynasty

ZHONG Hai-yan

(*College of the Humanities*, *South-China Agriculture University*, *Guangzhou* 510640, *China*)

Abstract: In Qing dynasty, Guangdong market towns, trading and port city which located nearl all major rivers, the ocean are built wharf. The wharf became the commodity collection and distribution center, also was the place that the merchant in and out the cargo, and which was a relatively independent field territory. But all kinds of social strengths competed intensely for the occupation of the economical capital. In Qing dynasty, Guangdong Government authorities took the positive countermeasure to handle each kind of dispute case. Officials were often based on the relationship, the struggle between actors in the situation, the balance of forces, as well as public opinion, township regulations to the public about such cases, and formed the regulative principle, which maintained the wharf public peace and order. Of course, the regulation of dispute resolution and the principle of structure is changing, maintain or change rely on logic and momentum of the struggle.

Key Words: Guangdong; the wharf dispute; Qing dynasty