

# 近代中国城市商业活动中的“码头权”<sup>\*</sup> ——以江西南昌市为中心

刘诗古

**内容提要:**在近代中国城市许多行业中,形成了一种排他性的“码头权”。这些形式各异的“码头权”相互交织构成了近代中国地方商业运作的基本秩序。在早期,“码头权”仅指的是对某一码头享有独占排他的停泊权利。随后,人们逐渐将“码头权”泛指为“一种对某一区域或行业享有的独占营业及工作特权”。“码头权”的生发有赖于城市商业的发展,以及货物搬运需求的增加。在早期,“码头权”的获得大多依靠“先来后到”“历史习惯”“帮派械斗”等民间规则,而后有关“码头权”由来的表述开始出现“当差”等国家制度因素。“码头权”作为一种历史上层累而来的排他性营业或工作权利,也可进入市场交易和流通。其中搬运业“码头权”的交易单位多以“股”或“担”的形式出现,系以箩夫的搬运工具“扁担”或“箩筐”作为权利转让的表征。该种“码头权”纠纷很少发生在两个单独的个体之间,而更多是发生在两个群体之间,如箩帮、船帮等。其原因在于搬运业“码头权”不是个体所能轻易掌控的权利,而是多人合作的“股份制”权利。

**关键词:**近代 南昌 城市商业 码头权

## 一、问题与资料

在古代中国,城市大多为地方行政中心和军事驻防地。因此,在诸多西方学者眼中,中国的古代城市类似于西方的“前工业化城市”,但又缺乏欧洲城市的自治性。<sup>①</sup>唐代以前,中国城市大多采用了封闭式的管理,居民区与贸易区分离,不仅缺乏大规模的商品生产,且内部有自己比较稳定的自给自足结构,缺乏对外贸易的动力。唐宋以降,商业贸易日益兴盛,并逐渐取代行政功能,成为决定城市人口规模和繁荣水平的主要因素。<sup>②</sup>在一些交通便利之处,商业市镇开始形成,至明清时期业已成为繁华的商业社区。

近代城市改变了过去单一的行政中心模式,转型为兼具政治与经济功能的综合性城市,其发展越来越依赖于工商业的繁荣。工商业的繁荣,运输是不可缺少的关键环节。在古代,人员往来与商品运输都要受到诸多大自然的限制,运输成本是商人不得不考虑的核心问题之一。<sup>③</sup>在近代铁路出现以前,水路是历代王朝及各大商号进行大宗货物运输最主要的方式,而水路运输需要有可供船只停泊及装载货物的固定场所——码头。在这个意义上,码头可以说既是城市兴起与商业发展的产物,

[作者简介] 刘诗古,厦门大学人文学院历史系助理教授,厦门,361005,邮箱:shiguli@xmu.edu.cn。

\* 本文为国家社会科学基金青年项目“清至民国长江中游地区滨水社会研究”(批准号:19CZS072)以及中央高校基本科研业务费专项资金资助项目“水陆码头:清中叶以降鄱阳湖区的商业与社会”(项目号:0640-ZK1146)阶段性成果之一。在写作过程中,曹树基、王春英、刁莉、林涵等师友曾对本文的初稿提出过宝贵的修改意见。本文的初稿还曾提交“第二届水域史工作坊”等多个学术研讨会讨论,从中获得许多有益的启发。还要特别感谢匿名审稿人提出的宝贵修改意见。在此一并致谢,唯文责自负。

① 马克思·韦伯著,林荣远译:《经济与社会》,商务印书馆2006年版,第567—570页。

② 吴松弟:《二十世纪之初的中国城市革命及其性质》,《南国学术》2014年第3期。

③ 彭凯翔:《从交易到市场:传统中国民间经济脉络试探》,浙江大学出版社2015年版,第13页。

又反过来推动了城市与商业的进一步发展。

“码头”一词较早见载于明末的小说中，在清代中前期巴县档案中也时有出现，普遍使用则在清代五口通商以后，指的是“建造在海港、河川或运河沿岸，用以停靠船只，装卸货物与上下旅客的设施”。<sup>①</sup> 在明清及以前的各类文献中，人们更习惯于使用“埠头”“船埠”等词汇来指称后来的“码头”。此外，与“码头”相似的水边场所还有供人们日常通行的“渡口”。<sup>②</sup> 自五口通商以来，码头越来越发展为人员与货物的集散地，不仅人口密度高、流动快，而且人员的构成也极其复杂，社会各色人等混迹其间，从事各类营生。因此，码头不仅是近代城市中经济活动最为活跃的区域，而且还成为各种社会势力争夺的焦点。

在商业活动中，与码头紧密相关的是大宗货物的船舶运输。船舶运输，必定有一个从陆到水、由人到船的运输过程。换句话说，在起始点货物是如何从生产地或商家通过人工搬运到码头以及船上的，抵达目的地之后又如何把货物从船上运到码头，再转运到各商号进行销售。这个过程不仅涉及多个重要的搬运环节，而且还牵涉到多个专门负责货物搬运的底层劳工群体及其组织。同时，这还牵涉到城市商业中一系列的工作权问题。<sup>③</sup>

近年来，学术界关于城市商业与码头社会的研究，已经有了一些新的进展。这些研究表明，城市商业的有序运行是建立在一个非常复杂的社会网络之中，不仅有行业、人群、地域之别，而且同一个行业内部也存在着多层次的非正式规则。<sup>④</sup> 近代商业的繁荣，在给城市居民带来大量工作机会与经济利益的同时，也引发了持续不断的地盘争夺、人群冲突与经济纠纷。<sup>⑤</sup> 这些冲突的发生以及此后对纠纷的处理，本质上反映了各类城市人群建立稳定商业秩序的种种努力。其中又以频繁发生的码头权属纠纷最为突出，涉及的群体与组织最多，也一直被视为近代城市治理中的难题。对于码头社会纠纷的发生与处理、码头工人群体的形成与发展、码头工作权的争夺、商业组织与行业秩序等议题，学界已经做了一些有益的探索。<sup>⑥</sup> 这些开拓性的研究奠定了本文进一步讨论的基础。这些研究并未对“码头权”这一核心概念及其内涵进行细致地梳理和讨论，“码头权”的获得、转让与保护等关键问题仍有进一步讨论的必要。

<sup>①</sup> “码头”一词已很难确切地考证其由来。笔者在爱如生“四库系列数据库”中对“码头”二字进行全文检索，仅得一条与此相关的记录，可见在《四库全书》收录之历代文献中“码头”一词并不常用。此外，从“中国基本古籍库”与“中国方志库”的检索结果看，最早出现“码头”一词的亦为明末之文献，如《二刻拍案惊奇》《西洋记》等书。至清代中前期，虽然巴县档案和各地方志中“码头”时有出现，但“码头”成为文献中常用书写词汇系清代五口通商以后的现象。这一词汇在文献中的分布状况，或许可大体反映出“码头”一词被人们接受和使用的趋势。可参阅李瑞玲、姜林成编著《中国地理百科知识》，吉林人民出版社2012年版，第151页。

<sup>②</sup> 渡口主要运送的是来往两岸的行人，兼及少量的行李或货物，岸边设施也相对简陋，有些渡船甚至直接就可以靠岸。渡口一般由地方政府或当地士绅出资筹办，公共性较强。随着现代桥梁修筑技术的成熟，渡口日渐失去其存在的必要。

<sup>③</sup> 在现代法律体系中，工作权(the rights to work)又称为“劳动权”。我国《宪法》第42条规定：“中华人民共和国公民有劳动的权利和义务”，国家要通过各种途径，创造劳动就业条件。本文的“工作权”与此不同，是指“码头权”的一种存在形态，指的是“在一定区域范围内为各种货栈、转运公司或商号等从事起卸搬运工作的权力”。可参阅王方玉《经济权利的多维透视》，知识产权出版社2009年版，第200页；胡悦晗《争夺工作权：战后汉口码头工人的行业纠纷》，《民国档案》2018年第3期。

<sup>④</sup> 罗威廉著，江蓉、鲁西奇译：《汉口：一个中国城市的商业和社会(1796—1889)》，中国人民大学出版社2005年版；罗威廉著，鲁西奇、罗杜芳译：《汉口：一个中国城市的冲突和社区(1796—1895)》，中国人民大学出版社2016年版。

<sup>⑤</sup> 易江波：《近代中国城市江湖社会纠纷解决模式——聚焦于汉口码头的考察》，中国政法大学出版社2010年版；邱澎生：《国法与帮规：清代前期重庆城的船运纠纷解决机制》，邱澎生、陈熙远编：《明清法律运作中的权力与文化》，联经出版事业股份有限公司2012年版，第275—336页；李里：《清代以降天津脚行与政府关系嬗变》，《中国经济史研究》2014年第1期。

<sup>⑥</sup> 山本進「清代巴県の脚夫」，山本進「明清時代の商人と国家」，研文出版，2002年；周琳：《产权的嬗变：乾隆至同治时期重庆的“脚力生意”》，《中国经济史研究》2020年第2期；周琳：《殴斗的逻辑——乾隆至同治时期重庆的脚夫组织》，《清史研究》2018年第3期；胡悦晗：《争夺工作权：战后汉口码头工人的行业纠纷》，《民国档案》2018年第3期；胡悦晗：《市场、职业工会与行业秩序重建(1945—1949)——以杭州脚夫业纠纷案为例的分析》，《开放时代》2018年第4期；申浩：《对清代以来江南市镇中脚夫群体的考察》，《史林》2008年第2期；袁海燕：《清代广东的码头纠纷与公共秩序》，《华南农业大学(社会科学版)》2009年第3期；黎霞：《负荷人生：民国时期武汉码头工人研究》，博士学位论文，华中师范大学，2007年。

本文主要以江西省档案馆藏民国省高等法院及南昌地方法院留存下来的“码头权”诉讼档案为核心史料，并结合巴县档案、地方志书、报刊资料、文史资料等，力图着重回答以下三个基本问题：其一，原本作为水边用以停靠船只、装卸货物与上下旅客的“码头”一词，是如何演变为用来指称城市商业活动中排他性的“产权”概念的？其二，“码头权”是如何从日常社会生活中逐渐生发出来的？为什么有些人或群体可以宣称对某一行业、地段、店铺或货物有排他性的商业权利？“码头权”又是如何进行转让的？其三，近代城市商业中的“码头权”纠纷主要有哪些类型？民间习惯、商业组织、地方政府与国家律法又是如何在处理纠纷的过程中建立规范以保护“码头权”不受他人的侵占？

之所以选择江西省会城市南昌作为本文的主要讨论对象，一个直接的原因是笔者在江西省档案馆发现了一批民国省高等法院的“码头权”纠纷案。据不完全统计，这些诉讼卷宗大概一共有 78 卷左右，每卷数十页至数百页不等。有些诉讼当事人因不服判决持续上诉，于是会出现一个案件有多个卷宗。每个诉讼卷宗的大致内容主要包括上诉人的控告书、被上诉人的辩述书、诉讼双方的补充说明、讯问记录、法院的判决书以及办案的来往公文等。不过，因抗日战争时期南昌曾一度被日军占领，导致很多战前的档案被毁或遗失，而战时的材料也很少能够完整保存下来。因此，目前所见的“码头权”纠纷案件大多发生于 1946—1949 年间，但这些案件在审理过程中往往都会往前追溯，有些甚至可以追溯至晚清、民国初期。在这个意义上，本文虽然主要集中关注 20 世纪 30 至 40 年代的情况，但讨论的问题则需放在“近代中国”<sup>①</sup>的脉络中加以理解。

## 二、何为“码头权”

20 世纪 30 年代，南昌市“码头权”问题受到社会各界人士的关注，当时的报刊对此也时有讨论。究其原因，这直接源自当时两个相互关联的社会事件。民国二十三年（1934）圆觉寺与浮桥头两个驳船埠为争夺驳运商货权利发生冲突，双方不仅控争日久，且最后酿成大规模的帮派械斗，人员伤亡惨重，引起社会各界极大的关注。鉴于事态之严重，1934 年 10 月，国民党南昌市党部召集各有关机关团体会议，决定成立“南昌市水陆运输码头整理委员会”（下文简称“整理委员会”），采用行政手段，对码头秩序的混乱局面进行整顿。<sup>②</sup>

整理委员会历时半年，对南昌市的码头、工人、业权等进行了比较系统的调查和登记。据调查，南昌计有水运码头 11 处，陆运码头 27 处，固定码头工人 3 111 人。这还不包括堆栈工人、铁路月台工人、小件行李搬运工人。南昌市城区的水陆短途货物运输，包括上下船、进出仓、水上过驳与中转等项，悉由市内码头工人承运。<sup>③</sup>然而，是不是任何人都可以随意加入到码头搬运队伍呢？是不是任何地段都可自由承揽呢？是不是任何货物都可自由搬运呢？事实远非这么简单，在这些码头之间，人们划定工作地段，建立准入规则，从事搬运、过驳业务，且年深日久，彼此争夺、冲突，互不相让。

对于“码头权”的起源，已难以考证。在早期，“码头权”仅指对某一码头享有独占排他的停泊权利。<sup>④</sup>随后，人们逐渐用“码头权”一词泛指“一种对某一区域或行业享有的独占营业及工作特权”，

<sup>①</sup> 我们常说的“近代中国”，起于 1840 年，迄于 1949 年。但有些学者有不同意见，认为应该以“明清两代交替时期欧洲探险家和传教士来华那段时期作为近代中国的起点”更为合适。本文的“近代中国”指的是我们常用的 1840—1949 年这一时期，但为了讨论“码头权”的形成过程，在讨论时段上向前做了必要的延伸，试图呈现一个长时段的历史图景。可参见王建朗、黄克武主编《两岸新编中国近代史·民国卷》（上），社会科学文献出版社 2016 年版，第 i 页；徐中约著，计秋枫、朱庆葆译《中国近代史》（上），香港中文大学出版社 2002 年版，第 1—5 页。

<sup>②</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印：《江西文史资料选辑》第 31 辑，1989 年印刷，第 156—157 页。

<sup>③</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印：《江西文史资料选辑》第 31 辑，第 156—158 页。

<sup>④</sup> 可参阅肖廉《店铺码头权之研究》，《经济旬刊》第 8 卷第 4—5 期（1937 年）。肖廉，即姚肖廉，著有《征信学》《簿记概要》等书。可参阅《校友姚肖廉著作捐赠本校图书馆》，《国立暨南大学校刊》，1948 年复刊第 13 期。

并将其广泛应用于城市商业，如某街是某种营业码头、某巷是某种营业码头等。<sup>①</sup> 根据码头物理形态的不同，又有“水码头”（在水曰挡）与“陆码头”（在陆曰把）之别，前者是建立在水上的排他性权利，后者则是指在陆地上的独占营业或工作权。<sup>②</sup> 这类营业“码头权”的形成，或因开设、营业、工作年代久远，习惯已经养成，或依靠政治势力<sup>③</sup>而把持，或以金钱盘顶而来。

### （一）水运码头权

水运码头主要包括停泊码头、渡口码头与驳运码头。其中停泊码头权与渡口码头权相对比较好理解，前者指的是水边停泊船只的权利，后者则指搭载往来旅客过渡的权利。船只停泊码头，大多以各船船主的籍贯而定，但凡隶属该县或该省的船舶，多停泊在该处，而运往该地的货物，也基本雇请该码头的船只运送。<sup>④</sup> 这些以船主籍贯维系在一起的组织，被称为“船帮”，往往以籍贯地命名，如湖北沙口帮、广信帮、抚船帮、都昌船帮等，也有以姓氏命名者，如龚家帮、熊家帮等。<sup>⑤</sup> 但凡商业运输或往来民船，只要是停泊该处码头，都须缴纳一定的码头管理停泊税，官厅公务船只不在此限。<sup>⑥</sup>

早期的停泊码头非常简陋，甚至只有简单的石阶。因为那时大多数的船只都是吃水比较浅的小船，可以直接靠岸停泊。随着船舶体积、重量以及吃水深度的增加，无法直接靠岸停泊，才开始有了从岸边伸出水面的码头设施。至 1934 年，南昌市沿江路自今下沙窝起至今炭巷止，沿河岸线共有简易石阶码头 38 座。<sup>⑦</sup>

南昌城西临赣江，很早就设有渡口。至迟在清代初期，赣江边上比较重要的渡口为安济渡（旧名章江上渡），位于滕王阁的右边，有渡船往来对岸的沙井<sup>⑧</sup>。因两个渡口中间有新洲横亘，渡船往来均须沿沙嘴潮流而上绕过沙洲，若遇风涛，极易倾覆。为此，乾隆四十七年（1782）南昌知府黄良栋捐助洲堤，以新洲为中转点，将原来直接横渡赣江之渡船行程分为东西两渡，虽然路程更远了，但因水上的摆渡距离相对原来更短，所以被认为是更安全的办法。因担心渡口日久废弛，新建监生刘广仁等在安济渡口捐建了铺房若干间，从中收取租息以供渡夫的衣食和每年维修之费。<sup>⑨</sup> 这类渡口，系由地方官或者绅商出资设立，名为“义渡”，来往行人可以免费过渡。但很多时候“义渡”因无法持续获得经费来源，致使有些船夫肆意勒索行人。至 1934 年南昌市进行码头登记时，安济渡和滕王阁右仍然是重要的水边码头，有南昌徐姓船帮、章江门驳运船帮，以及新建熊姓、高张二姓、有义、永议、永顺、潇淇、罗姓等诸多船帮停泊于此。<sup>⑩</sup>

当时人认为，渡口和停泊码头，因为历史和界限相对清晰，素习相沿，纠纷较少，所关甚微。最棘手的当属水运码头，不仅流动性强，且界限不甚清晰，时常爆发工作权纠纷。所谓水运码头，指的是专为水上货物之驳运，自备小型木质驳船，在港区水域内从事商货水上短程运输业务的船只停泊处。主要包括两个部分的驳运：一是赣江两岸的接驳；二是停泊江心船只的驳运。1917 年 5 月江西第一条近代铁路——南浔线正式通车，起于九江市宾兴州，止于南昌市赣江北岸的牛行。因为各种交通

<sup>①</sup> 关于“码头权”一词的解释和定义，是本文作者在综合姚肖廉等人观点基础上做出的重新归纳和提炼。可参阅肖廉《店铺码头权之研究》，《经济旬刊》第 8 卷第 4—5 期（1937 年）；《南昌市水陆码头调查报告》，《新生活运动促进会会刊》1934 年第 3 期。

<sup>②</sup> 肖廉：《南昌工人码头概况及其整理意见》，《交通职工月报》1937 年第 3 期。

<sup>③</sup> 这里的“政治势力”不单指官方体制内的势力，也包括在某一社会场域中因拥有社会、经济及政治等方面的话语权，从而能够促使他人服从自己意志的能力。

<sup>④</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印：《江西文史资料选辑》第 31 辑，第 158 页。

<sup>⑤</sup> 《南昌市水陆码头调查报告》，《新生活运动促进会会刊》1934 年第 3 期；江西省政协文史资料研究委员会编印：《江西文史资料选辑》第 31 辑，第 158 页。

<sup>⑥</sup> 肖廉：《南昌工人码头概况及其整理意见》，《交通职工月报》1937 年第 3 期。

<sup>⑦</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印：《江西文史资料选辑》第 31 辑，第 159 页。

<sup>⑧</sup> 沙井渡，又名章江渡，隶属于新建县，位于赣江的西岸，即后来南浔铁路牛行站附近。

<sup>⑨</sup> 同治《南昌府志》卷 4《地理》。

<sup>⑩</sup> 《南昌市水陆码头调查报告》，《新生活运动促进会会刊》1934 年第 3 期。

运输方式的汇聚,南昌的货物吞吐量大增,转口、装卸、起驳运输呈现出繁忙景象。但是,南浔铁路的终点设在昌北牛行,与南昌市城区隔有赣江,且那时的中正大桥(即今八一大桥)尚未建成,由长江进入江西并经南浔铁路运送到南昌市的物资,只能在牛行卸货,而由省内外运的物资也只能在牛行装车。因此,牛行车站至南昌城区的水上驳运,必须依赖各水运码头的驳船来承运。<sup>①</sup> 再则,从长江通过水路直接进入南昌的大型运输船只,吃水较深,无法靠码头停泊,只能停泊于江心,然后再雇请驳船将货物转运上岸。<sup>②</sup> 二者共同造就了繁忙的水上驳运码头。

在大多数情况下,只要拥有了停泊船只的权利,就自然可以在此码头从事货物运输,只有在一些特殊情况下,二者是分离的,只有停泊权,但没有驳运货物的权利。南昌的水运码头主要分布在“上自妙济观,下迄让巷口”一带,大多挂着“某某驳船档”的招牌。此外,还有一些从事某一类货品驳运的专门码头,如专驳精盐者则称小档帮,专驳百货者称为陈家大把档,专驳粮食者称为粮食驳运档等。据 1934 年整理委员会的统计,南昌主要有水上驳运码头 11 处,分别是妙济观、小档帮、杨梅巷、君子巷、圆觉寺、柴巷口、粮食驳运档、浮桥头、太平巷、吉水仓、让巷。据称,这些码头最早成立于明代,如柴巷口、太平巷;妙济观、杨梅巷、君子巷、圆觉寺和吉水仓 5 个码头则成立于明末清初;让巷、小档帮、粮食驳运档与浮桥头则先后分别成立于道光、咸丰与同治年间。<sup>③</sup>

这些码头的经理(又称箩头)由一人或数人担任,每个码头的工人数量差别很大,少的只有 3 人,多者有 65 人。业务繁忙时,码头还会另外雇请一些临时工。每个码头都有相对明确的工作地段,相互之间不能越界,且驳运的货物也有固定的种类,如妙济观是杂货,小档帮是食盐,而圆觉寺则是百货。有些驳运码头系股权人把持雇人驳运,货物驳运所得之运费,除去工人力资外,余利为码头股权持有人分润。股权可以转让、抵押,或者出租给他人。于是持有多数股权者,无须自己亲自摇船驳运,就可分润运费。<sup>④</sup> 更为普遍的情况是,水上驳运收入系由经理与工人照股均分,有些经理也会先抽百分之一再均分,每日劳力工资从二三元至三四十元不等。<sup>⑤</sup> 1936 年底,中正大桥建成,两岸直接联通,人员及货物逐渐改由大桥运输,水上驳运码头的地位每况愈下,业务日益清淡。<sup>⑥</sup>

## (二) 陆上码头权

陆上码头权指的是在陆地上的独占营业权或工作权。其中码头工作权尤为复杂,且牵涉人群众多,时常出现大规模的群体冲突与械斗。根据性质的不同又可进一步细分为“沿河驳运码头”(又称箩把码头)、“挑水码头”、“堆栈码头”、“人力车码头”、“扛把码头”等。这类工作码头大多都有一定数量的成员,并形成组织,占有某一相对固定的地位,轻易不让他侵越。具体而言,“沿河驳运码头”大都分布在沿河水岸线一带,专门从事大宗商品货物或旅客行李之扛运。据整理委员会的登记,南昌沿河驳运码头共计 27 个,范围“上自炭巷,下迄下沙窝”,即使在赣江之中的黄泥洲、打缆洲,亦各有“箩把”。<sup>⑦</sup> 这些“箩把”组织被称为“箩帮”,因搬运所用工具多系箩筐和扁担而得名。“箩帮”内部的关键人物是工头或经理,俗称“把头”,负责日常对外事务和业务管理,并从工人处抽收码头费。

在码头的登记内容中,主要有码头名称、成立年代、经理姓名、工人数量、雇工人数、工作地段、每日收入及工资支配、搬运货物类别等项。码头名称有原名、今名之别,原名多冠以“某某把”字样,而

<sup>①</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第 31 辑,第 158 页。

<sup>②</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第 31 辑,第 158 页。

<sup>③</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937 年第 3 期。这些码头成立的时间,目前并未见有更早的确切历史记录,很可能是整理委员会在登记过程中从码头经理或工人处访问探听而来。

<sup>④</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937 年第 3 期。

<sup>⑤</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937 年第 3 期。

<sup>⑥</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第 31 辑,第 166 页。

<sup>⑦</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937 年第 3 期。

今名则多以码头所在地命名。这些码头最早成立于明末,大部分则形成于清代,还有个别出现于民国时期。其中固定工人数量最多的为妙济观,人数多达329人,其他如圆觉寺、柴巷口、浮桥头、中山路等工人都达百人以上。与水运码头一样,有些陆码头在搬运繁忙时段也会雇用一些临时工人。每个码头也有自己固定的工作地段,且有相对固定的搬运货物,如棕帽巷、裘家殿等四个扛把就专司灵柩的搬运。<sup>①</sup>

有些货物并不能马上运走,不得不堆放在仓库。为此,在轮船或车站的附近,总有一些堆栈的存在,如南浔铁路牛行站的通济转运栈。这些堆栈与火车、轮船之间的搬运工作,概由该栈工人负责,其他堆栈工人不得代挑,由此形成一种排他的“堆栈码头权”。<sup>②</sup> 与此类似的陆码头还有车站月台代客挑运行李的工作权,自江岸至轮船之间货物与行李的挑运权,以及道旁小贩亦有固定地段的营业权等。如果一个人没有“码头权”,纵使有一身强壮的力气与装卸搬运的本事,也不能通过从事搬运业务挣钱营生。<sup>③</sup> 这类从事陆上搬运业务的排他性权利,俗称为“把权”或“扁担权”。这些“码头权”一旦拥有,就成为一种可以世代沿袭的“产权”,可以出租,也可以出卖与转让,价格随市场变化和商业盛衰发生波动。

### 三、“码头权”的形成与转让

在南昌市,“码头权”概念起初主要流行于城市的运输行业和搬运行业,内容主要包括航行权、停泊权、工作权与营业权等项。<sup>④</sup> 因船舶停靠之码头,多属商业繁盛之区,于是逐渐将“码头”名词应用于商业之上,出现了“店铺码头权”一词。姚肖廉视“店铺码头权”为江西商场中一特创名词,认为这种权利在法律上本无根据,只是地方在习惯上久已认可,隐然有不成文法之地位。<sup>⑤</sup> 那么,某一排他性的“码头权”是怎么形成的?什么人在什么样的条件下才能获得“码头权”?“码头权”又是如何进行转让的?

#### (一)“码头权”的形成

对于“码头权”的来历,民间有很多传说故事。在诸多传说中,“穿铁靴”是一个频繁出现的情节。据说在数百年前,江西武宁县与南昌、新建等地的穷苦农民,遭遇凶年灾荒,纷纷跑到南昌城区来寻找出路,卖力糊口。随着人数的增多,纠纷渐起,殴斗厮打,各不相让。为了区分管辖地段,划分营业范围,于是有了分码头的动议。当时的码头既不以丈尺测量,也不报呈官府议定,而是由争夺码头的各方势力,推举代表一人,用“穿铁靴”的方式来断定地段和范围。<sup>⑥</sup>

其方法是把事先铸造的铁靴一双投入炉火中烧红,取出后由双方选派的代表迅速穿上,再以两人左右协扶疾行,直到该代表被铁靴烙死为止。他们行进之路程,便成为该团体之码头地界长度。<sup>⑦</sup> 不仅南昌一地如此,类似的情节也出现在宝庆帮与徽帮关于汉口宝庆码头的争夺中。知府在司法审判中提出“谁穿上烧红的铁靴走三步,码头就归谁所有”,有个宝庆帮的理发匠穿上走了五步倒地,于

<sup>①</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937年第3期。

<sup>②</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937年第3期。

<sup>③</sup> 波阳县政协文史资料研究委员会编印:《波阳文史资料》第1辑,1986年印刷,第103页。

<sup>④</sup> 据易江波的研究,运输及搬运行业之“码头权”观念同样也存在于汉口码头,且成为各类纠纷的焦点。可参阅易江波《近代中国城市江湖社会纠纷解决模式——聚焦于汉口码头的考察》,第83—89页。

<sup>⑤</sup> 肖廉:《店铺码头权之研究》,《经济旬刊》第8卷第4—5期(1937年)。对于“店铺码头权”问题的详细讨论,可参见刘诗古《从租客到铺东:清至民国城市店铺产权形态的演变》,未刊稿。

<sup>⑥</sup> 中国乡土社会解决纠纷的类似方式还有“跳油锅捞铜钱”“摆擂台比武械斗”等。可参见赵世瑜《分水之争:公共资源与乡土社会的权力和象征——以明清山西汾河流域的若干案例为中心》,《中国社会科学》2005年第2期;张俊峰《油锅捞钱与三七分水:明清时期汾河流域的水冲突与水文化》,《中国社会经济史研究》2009年第4期;郑国华《一种传统武力陋习的考察及对当代的警示》,《民俗研究》2017年第4期。

<sup>⑦</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第31辑,第159页。

是把码头判给了宝庆帮。<sup>①</sup>这些故事说明“码头权”来之不易,目的在于警告后人要珍惜和守护这份权利,同时也提醒外人不要有侵占的念头。

此类传说故事,并不能完全视为“码头权”的真实起源。但一定程度上反映了过去“码头权”争夺的残酷性,由此在民间形成了一套关于码头权利由来的文化记忆。这类传说的出现与流传,不仅暗示了码头上各类权利纠纷频发,而且也透露出早期法律制度不完善,人们只能通过武力或胆识上的较量来决定“码头权”的归属。<sup>②</sup>这说明,在“码头权”形成的初期,大多是以民间形成的江湖规矩(又称习惯)来确定权利。这些故事本身即是不同人群围绕“码头权”的获得、转让与保护而生产的象征性话语,本质上也是在表达一套不同人群之间的权利关系。<sup>③</sup>

按照姚肖廉的观点,“码头权”的形成大体上经历了以下阶段:一是草昧之初。人类对于交易的需求少,只能以日中为市,以其所有,易其所无,形成了农村定期的“墟”或“集”。此时的货物,多系农副产品,且数量小,都是农民自己兼理运输,并贩卖于附近之墟市;二是帮工时期。交通日便,商品贸易的地域扩大,开始出现远距离的货物交换。从事贸易者自行雇用一定的工人,给予衣食和住宿,但不另给薪资。在货物过多时,临时招募闲散工人,以日计值,工作结束即遣散。在远途运输中,以水道航运为主,并逐渐在城市或市镇形成固定的停泊码头,其周边也附带聚集了一批固定的货物搬运工。此一时期,是“码头权”形成的初始阶段;三是专工时期。城市兴起,商业繁荣,市场发达,工人可以专事搬运为生,出现了一批职业搬运工人,且经过协商或判决逐渐把习惯固定为一种排他性权利。<sup>④</sup>

另有一种常见的说法是本地大姓望族经年累月在某个地段长期经营而产生“码头权”,如南昌市中山路码头(旧称“罗家把”)就是罗姓大族所有。这种情况符合“先来后到”的占有原则,即罗姓比较早在该地段停泊船只,时间久了就形成固定的码头地界。<sup>⑤</sup>至此,那些流传至今的传说,描述的是“码头权”形成过程中的江湖规则,诸如群体械斗、穿铁靴等。另一种情况则强调“码头权”形成过程中的历史习惯,以及优先占有。尽管如此,“码头权”依然需要面对其他人群的挑战,特别是在发生纠纷时,需要第三方力量的介入。

事实上,“脚夫”或“箩夫”,这是一个相对古老的职业,很早就见载于中国的古籍文献之中。淳熙六年(1179)三月,朱熹到任南康军。不久该地就发生了旱灾,他决定从建昌县张世亨等赈济米内拔出四千石,动用官钱雇佣脚夫、舟船装载送往都昌县交管。<sup>⑥</sup>至迟在南宋时期,脚夫已在官府钱粮运输中从事搬运。对于脚夫的日常雇用,明末的《捷用云笺》收录有一份民间的“雇脚夫契”,提到脚夫“揽到某客人名下行囊货物若干,挑至某处交卸,三面议定工价若干”,并承诺小心看管货物,如货物疏失要负责赔偿。<sup>⑦</sup>

专业性“箩夫”群体的出现应该与明中叶以来的徭役制度改革有一定关联。明初的徭役分为里甲正役和杂役两类,正役为十年一轮,杂役则遇事临时佥派。<sup>⑧</sup>至明中叶,徭役出现了一个重要的变化,即一些地区开始出现银差与力差的分化。在明初,政府使用的官差、兵差、杂派等,“直接金点民

<sup>①</sup> 武汉市政协文史学习委员会编:《武汉文史资料文库》第6辑,武汉出版社1999年版,第190页。

<sup>②</sup> 可参见易江波《近代中国城市江湖社会纠纷解决模式——聚焦于汉口码头的考察》,第181—202页。

<sup>③</sup> 在现在的鄱阳湖区,渔民在说明自己入湖权或捕捞权的由来时,依然喜欢讲述祖先故事、嫁女故事以及朱元璋故事,透过这些传说或故事,背后折射的是一套人群间的社会与权利关系。可参见刘诗古《资源、产权与秩序:明清鄱阳湖区的渔课制度与水域社会》,社会科学文献出版社2018年版。

<sup>④</sup> 肖廉:《南昌工人码头概况及其整理意见》,《交通职工月报》1937年第3期。

<sup>⑤</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第31辑,第160页。

<sup>⑥</sup> 朱熹:《晦庵先生朱文公文集》卷16,上海书店1989年版,第15页b。

<sup>⑦</sup> 陈继儒:《捷用云笺》卷6《雇脚夫契》,《四库未收书辑刊》第3辑第30册,北京出版社2000年版,第555页。

<sup>⑧</sup> 刘志伟:《贡赋体制与市场:明清社会经济史论稿》,中华书局2019年版,第50—51页。

户应役”,一般还是以亲身应役为主要形式。银差的出现,意味着可以“交银代替亲身应役”,由政府雇人完差。<sup>①</sup>这就为劳役的进一步市场化提供了条件,一些有钱人家不愿意再派人亲身服役,而是改为交银雇人应役。伴随着贸易的增长,加上明中叶差役折银化趋势,社会上专门从事扛抬挑运的箩夫日渐增多。

同治《德化县志》载:“邑有箩夫,其所由始不可考。民间雇倩扛抬挑送器物,商旅往来吉凶所需力役,悉计直以雇。康熙四十年(1701)以前,箩夫私编挑甲,把持婚嫁、丧葬等事,勒索不遂,殴辱随之。行李、米谷诸货物,日夜停泊河干,非编夫不敢起岸”。<sup>②</sup>德化,即后来的九江,系长江边的重要码头。这类“私分地界、霸占扛抬”的把持行为,遭到各地方官员的反对。地方官多次重申婚嫁、丧葬等事应“听民自雇”。<sup>③</sup>清初脚夫群体建立排他性“码头权”的努力,不断遭到商人、官员的挑战。

这些要求“自由雇用”的呼声,有时候也无法得到官府的积极回应。光绪三十二年(1906),在批驳省城各商号联名请求“自行雇募挑夫”的呈报时,湖南省布政使岑春蓂声称:“若无论何种货物悉令商民自挑,各夫无以存活,以后各项差遣将归何人承运?”<sup>④</sup>此语切中要害。其实,官府与箩夫之间有一种相互依存的关系,官府需要箩夫承办各类差徭,而箩夫则希望官府保护其在码头上的挑运特权,不准商民人等自由雇人扛抬、搬运货物。

姚肖廉把“脚夫”和“码头权”的出现仅仅视为一个经济和贸易发展的自然结果,却完全忽视了王朝国家需要大量征人应差的事实。在水陆要冲之地,如市镇和驿站,上司往来,漕粮运输,络绎不绝,各项差务繁重,地方衙门需要夫役办理差务。乾隆五十九年安徽当涂县采石镇立有一块示禁碑,内称:“采石驿,即古皇华驿,额设驿夫、驿卒,给领工食,以办水次过站差务。陆路则例,无夫马差遣,并不设夫供应,嗣因向□上下马头,颇有客货往来,需用散夫,本地穷民能挑抬者,□以□生活计,非官大□巫知□□流民盘踞在镇,勾通郡城官夫人役,私立墨票,云称腰站,垄断把持”。<sup>⑤</sup>此处的“垄断把持”即可理解为后来的“码头权”,其形成得到了“官夫人役”的支持,籍差之名把持客货运输,以及婚嫁、丧葬等事。光绪《咸宁县志》也提及“咸邑路当孔冲,差务络绎,例设排夫,不敷应用,不能不雇用民夫,县不通商贩,所雇充夫之人,悉系乡间农民”。<sup>⑥</sup>每遇大差,咸宁县之额设官夫,不敷应用,不得不按时价令夫头在乡村雇用贫民充任民夫。因承办官府差务的需要,有清一代不断有城镇附近的农民或贫民被雇用当差,成为码头上的脚夫或箩夫。因此,在后来的表述中,“当差”成为脚夫群体主张自己码头权利至为关键的一个要素。

在清代巴县档案中,也保留有许多事关船运与码头的文献,可以从侧面提供参照。以清代的行政区划而论,巴县县城系“重庆城”的主体部分之一,且重庆府署也位于巴县的县城内。<sup>⑦</sup>该地位居嘉陵江与长江交汇处,历来是水陆通衢,商贾云集,沿江两岸分布有大量码头。无论是渡口船运,还是码头搬运,每年都需要向官府承办差役。在“码头权”纠纷中,承办官府差役成为各群体主张拥有排他性权利的重要依据。据乾隆三十六年七门码头认办差务单显示,差役主要有“学宪临考接送行

<sup>①</sup> 伍跃:《明代中叶差役改革试论》,《文献》1986年第2期;赵毅、丁亮:《从银、力差的变迁看明代均徭法的演化路径——以浙江地区为例》,《社会科学辑刊》2013年第4期;刘志伟:《贡赋体制与市场:明清社会经济史论稿》,第59—74页。

<sup>②</sup> 同治《德化县志》卷18《驿盐》。

<sup>③</sup> 这类记录频繁出现于清代方志中,如在光绪《嘉定县志》卷29《金石志》就收录了六通与脚夫“私分地界”“把持勒索”有关的禁碑,立碑时间从康熙至光绪皆有,可见应是当地一直存在的问题。此外,在康熙《太平府志》、乾隆《衡阳县志》、乾隆《望江县志》、嘉庆《如皋县志》、光绪《咸宁县志》、光绪《庐江县志》以及民国《当涂县志》等方志中,也都收录有同类主题的禁碑或告示。

<sup>④</sup> 湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第10卷《交通志·公路》,湖南出版社1996年版,第534页。

<sup>⑤</sup> 张海等修,万懦等纂:《当涂县志·清府道除夫头示》,民国钞本。

<sup>⑥</sup> 光绪《咸宁县志》卷8《革派甲夫示碑》。

<sup>⑦</sup> 可参阅邱澎生《国法与帮规:清代前期重庆城的船运纠纷解决机制》,邱澎生、陈熙远编:《明清法律运作中的权力与文化》,第283—285页。

李”“文武各宪荣任荣升搬运行李”“春秋二祭搬运什物”“背运军米”“各衙差务”等十项内容。①

乾隆三十六年四月巴县朝天门码头的徐殿扬等人向县府提出申请,认为“因无夫头统率,以致货物拢岸,脚夫拥挤抢背,往往失落,甚有脚夫背负藏匿,或于中抽取货物”,要求“设立夫头,将散夫清查造册”,并颁给他们充任“夫头”的执照。② 与此同时,他们承诺倘有货物失落,可责令他们照价赔偿。不难发现,徐殿扬等人表面上看似担忧的是码头搬运秩序和安全,实际上则是要把过去码头上那些松散的脚夫组织起来,统一由“夫头”进行管理,以此建立“排他性”的搬运权利。五月十一日,巴县发给徐殿扬、陈大善“夫头”执照,提醒他们要“不时稽查外来无籍之人,勿许(散夫)混行抢背客货”。③ 这些“夫头”有了政府的支持,获得了管领散夫的权力,成为早期码头搬运业的控制者。

脚夫“认办差务”与“承揽货物”过程中的混乱和无序是促成各码头出现“夫头”或“牌头”等制度设计的重要动因。④ 一方面,在“夫头”或“牌头”设立之后,码头搬运业逐渐改变由散夫私自承揽的状态,改为客商必须向“夫头”雇人,且每次货物搬运,还要多给钱若干文,作为“夫头”的管理费。与此同时,如货物丢失或短少,“夫头”要负责赔偿。由此,客商虽然多支付了若干力资,增加了运输成本,但也获得了一定的安全保障。另一方面,“夫头”因需要承担货物丢失或短少的损失,不得不对脚夫进行筛选,进而建立相对严格的“准入机制”。因此,搬运业大多以地域或姻亲来划分,形成一个个地域或熟人社群,控制某一地段或某一行业的搬运业务。此后,各个群体之间围绕码头工作权发生的纠纷和械斗,更进一步使“码头权”在历次民间调解或官方诉讼过程中得以确认。

1946年南昌地方法院受理了一起“确认码头箩把挑运所有权”纠纷,上诉人是徐家箩把的徐恒四等人,被上诉人则是何家箩把。徐家箩把的代理人主张码头挑运权的理由主要有三点:一是“徐姓向系沿河而居,由当差而取得上自箩把巷,下至义渡局地段之码头挑运权利”;二是在南昌码头工会进行了登记,还有工会发给的铜牌臂章;三是何家箩把声称徐家箩把租赁其七股之三股,但又提不出租约租折,且1936年新建全体箩把与南昌箩把发生争执之后订立的合同中并没有何家箩把之名。⑤ 由此可见,直至1946年,人们在主张码头挑运权的时候,“由当差而取得”依然是一个重要的由来。显然,谁可以当差也并不是一个随便决定的事情,而是取决于一定的社会经济实力以及历史上的习惯。码头工作地段的划分,以及工作权的获得,都是码头人群之间多次冲突、博弈与妥协的结果。正因为如此,民间有句俗语:“码头是打出来的”,并且广泛流传着“穿铁靴”的故事。

## (二)“码头权”的转让

“徐恒四等确认码头箩把挑运权”一案中“码头权”的交易单位是“股”,需要进一步追问的是,“股”究竟代表了什么样的权利?上文已述,“码头权”又称扁担权,其组织被称为“箩帮”。⑥ 某人有扁担一条,即有把权一股。无扁担权者,则须租赁或顶购扁担一条,方可入把,享有码头分润的权利。⑦ 由此可知,“码头权”交易中的“股”指的是扁担的数量,也代表着一种工作权利。

何家箩把提供的资料显示,其祖先何其公曾于咸丰十一年(1861)间凭中熊仁夫等,立契从宁州把头熊家广等手中买入南昌市章江门外河边码头原额全部箩扁担105股中的7股箩把扁担挑运权

① 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),四川大学出版社1996年版,第1页。

② 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第1—2页。

③ 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第2页。

④ 有学者也注意到,嘉庆初年的白莲教起事等类似事件对重庆航运业带来重大冲击。各类航运业船户普遍受到政府增加“差役”的影响,进而设立“船帮”组织以及“会首”加以应对,以保证“应差”制度的顺利运作。可参阅邱澎生《国法与帮规:清代前期重庆城的船运纠纷解决机制》,邱澎生、陈熙远编:《明清法律运作中的权力与文化》,第324—325页。

⑤ 《徐恒四等确认码头箩把挑运所有权上诉案》(1946年7月),江西省档案馆藏,档号J018-2-17139。

⑥ 湖南的箩业工具与江西类似,也是只有一条扁担、两只箩,外加一块“搭肩布”。可参阅湖南省地方志编纂委员会编《湖南省志》第10卷《交通志·公路》,第542页。

⑦ 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第31辑,第160—161页。

利。至民国九年正月,又由何其公裔何廷逢等凭中何朝癸等,将所有箩扁担权利出卖与何仁佑公裔管业,契内批明该契内扁担7股。<sup>①</sup>由此可见,码头搬运之“扁担权”存在一个流转市场,有些人可以通过市场进入搬运业。然而,有些家族的箩把“扁担权”是不允许卖给外姓的,只能在家族内转让,如南昌的罗家把。<sup>②</sup>

据1949年以前担任过鄱阳县挑挽业理事长兼南门箩帮把头的张家宾<sup>③</sup>回忆:“波阳(即鄱阳)县城箩帮共有七个帮,各有自己固定的地段码头,各帮参加搬运的扁担支数,也是固定的。任何一帮不得侵占另一帮的地盘,也不得随意增加扁担支数”。<sup>④</sup>对于“码头地段是根据什么划分的”以及“每个帮的扁担数额又是如何确定的”等关键问题,张家宾曾亲眼目睹过一份光绪年间各帮订立的红印契约,契内载明了各帮的地段以及扁担数。每一支扁担都立有一张契约,拥有扁担权多者,可以不须劳动,而是通过出租扁担收取租金。<sup>⑤</sup>

在箩帮组织内部,根据权利的占有关系,可分为三种不同身份的人:一是码头业主,即拥有码头扁担权者,多为地方上有权有钱之人;二是箩帮经理,又称“箩头”;三是搬运工人,又称“箩夫”。一支扁担的租金多少,则要视码头搬运业务繁忙或清淡而定。以1949年以前的鄱阳县为例,多者每月要纳300斤大米,少的也要大米150斤。这里的“箩头”类似于前文提及的巴县“夫头”或“牌头”,主要收益来自从工人劳动所得中抽取的佣金。除此之外,箩头还时常以其他的名义“盘剥”工人,如“存桶钱”(从每担货物的搬运费中扣除)、“入帮钱”(工人第一次参加箩帮,需缴纳入帮费银元三元)以及“酒米钱”等。<sup>⑥</sup>

张家宾关于各帮订立契约的回忆并非虚言,在清代巴县档案中就保留有许多个人出顶脚力生意的契约,以及各箩帮之间订立的合同议约。嘉庆二十三年(1818)八月十八日,巴县的刘凤章、刘玉堂等叔侄三人立有一份卖脚力生意的文约,详文如下:

立卖生意文约人刘凤章同侄刘玉堂,另同叔母韩氏,叔侄三人情因己侄归家,无从出备,愿将玉堂父手所接朝天门裕丰行脚力生意六股内,有一股出卖于人。彼时尽问家门亲疏人等,无人承管,俱称不能。今请凭中彭元清照到谭光春、谭光业弟兄二人名下,承接经管为业。当日三面得受时价钱三十六千文正,彼日随契交足明白,并未短钱分文……当日言定,仍旧买主承做,尽十六年为额,卖主不得另生节枝。如额满之外,仍凭卖主照纸收赎,两无异词。<sup>⑦</sup>

刘凤章等人的脚力生意主要在朝天门裕丰行。山本进的研究已经注意到,清代重庆的脚夫主要分为“码头脚夫”和“行户脚夫”。<sup>⑧</sup>因此,刘凤章等人应该是“行户脚夫”,即主要服务于牙行、栈房和店铺的脚夫。周琳认为,这些“行户脚夫”类似于个体承包商,除了协助搬运货物之外,也要承担官差。<sup>⑨</sup>裕丰行的搬运业务由刘玉堂的父亲接手而来,共有六股,成员主要是刘氏家人。刘玉章等人转

<sup>①</sup> 《徐恒四等确认码头箩把挑运所有权上诉案》(1946年7月),江西省档案馆馆藏,档号J018-2-17139。

<sup>②</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印:《江西文史资料选辑》第31辑,第161页。

<sup>③</sup> 张家宾,1902年生于江西鄱阳县,19岁开始就在码头上挑箩,1938年开始做南门箩帮的箩头,兼从事煤炭买卖,一直到1949年鄱阳县解放。张家宾在箩帮整整工作了28年之久,对箩帮内部运作以及码头各箩帮间的矛盾相当清楚。近些年我们有幸在鄱阳县发现了一批民国时期该县近9000个人物的个人档案,其中就有1951—1952年鄱阳县人民政府审理张家宾“封建把头”案的司法案卷,以及张家宾后来在口述回忆中提及的多位箩头的个人案卷,如刘祖荫、张兆明等。这些箩头的卷宗都可侧面印证张家宾后来的口述回忆并非虚言。在这个意义上,张家宾的口述大体可以反映鄱阳箩帮的实际情况。可参见《1952年张家宾恶霸案》,鄱阳县特殊人物档案,档号Z1-3-316;《1952年刘祖荫封建把头案》,鄱阳县特殊人物档案,档号Z1-3-45;《1952年张兆明恶霸案》,鄱阳县特殊人物档案,档号Z1-3-273。

<sup>④</sup> 波阳县政协文史资料研究委员会编:《波阳文史资料》第1辑,第102页。

<sup>⑤</sup> 波阳县政协文史资料研究委员会编:《波阳文史资料》第1辑,第102—103页。

<sup>⑥</sup> 波阳县政协文史资料研究委员会编:《波阳文史资料》第1辑,第103页。

<sup>⑦</sup> 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第18页。

<sup>⑧</sup> 山本進『清代巴県の脚夫』,山本進『明清時代の商人と国家』,研文出版,2002年。

<sup>⑨</sup> 周琳:《殴斗的逻辑:乾隆至同治时期重庆的脚夫组织》,《清史研究》2018年第3期。

卖六股中的一股。<sup>①</sup> 这次交易并非绝卖,而是有回赎权的活卖或出顶,期限是 16 年。然而,至道光十三年(1833),正好是约定回赎的十六年之期,刘凤章等人并未回赎,而是向谭光业要求加补顶价八千文,并再续约了十年。<sup>②</sup>

在巴县已出版档案中,类似的出顶脚力生意的文约还有不少。<sup>③</sup> 然而,这些文约大多系“行户脚夫”(包括个人或团体)出顶自己在某行的脚力生意,相对比较少涉及“码头脚夫”的权利转让。这究竟是资料留存的问题,还是二者本身就有差异?这实际体现出两类脚夫的权利占有关系是不同的,二者工作的地域也是有差异的。“码头脚夫”主要的准入限制是地点或地段,即什么人在什么码头地段可以从事脚力生意,而“行户脚夫”的准入限制是在行号或商号,是根据不同的栈号、店铺等来划分搬运权利。不难发现,“码头脚夫”很难拥有完整的码头业权,而是如上文提及的层级占有制,甚至没有“扁担权”,只能向码头业主租“扁担权”工作。相比之下,“行户脚夫”就不一样,类似于某一栈行、店铺的包工头,控制着这一栈行、店铺的货物搬运权,并且可以适时出顶或转让。

湖南的材料也显示,清代箩夫“上供文武官衙奔走差徭,下为出入商贾挑运货物”。因此,箩夫又分为“官箩”(又称为“差箩”或“军箩”)与“商箩”(又可称为“货箩”)。这两类箩夫皆为“正箩”,有定额名册,有官府批准的文书。该文书当时称为“红簿”,注明箩夫的姓名、籍贯、保人以及经营的地域范围。有挑箩权的“正箩”,皆需购买“箩契”(类似前文提及之“扁担权”)。根据码头业务的繁忙或清淡,甚至不同的时段,各埠的“箩契”价格也不一样。据说在清道光初年,长沙大西门码头的“箩契”价格不过制钱数串,到光绪三十二年就涨至平银十数两。总体的趋势是,随着交通、商业的日渐发展,“箩契”价值不断上涨。与前述各地的情况一样,有权有势者便可以购买多份“箩契”而成为码头的箩主。“箩契”可以遗传继承,亦可转卖、租佃,但不可典当、私押。<sup>④</sup>

湖南沅江县档案馆还保存有两张民国时期的“顶箩”和“租箩”的字据。民国三十四年七月一日龚作庭立有顶箩字据一张,内容如下:

立顶箩字人龚作庭,今因弃就两便,愿将草尾市箩行正箩壹担,顶与刘云生名下为业,双方面议,时值顶谷三十担,当日亲手交足不少分合。自顶之后,由受业人挑用为业,与龚无涉。<sup>⑤</sup>

草尾市是沅江县临近洞庭湖的一个重要商业市镇,水运非常便利。此时正值抗日战争末期,龚作庭立字据将自己正箩一担出顶与刘云生名下为业,顶价为三十担谷。此处的“顶”与巴县档案中的“顶”是一个意思,都是指“卖”。交易的单位是“正箩”一担,即搬运工具一根扁担与一双箩筐。另有一份民国三十五年刘志昌立的佃箩字,向周学乾租到草尾市箩行正箩一担,当日交纳上庄(押金)白米二担,每月交租白米三斗。<sup>⑥</sup>

综上所述,“码头权”的形成经历了两个重要的阶段:一个是国家不在场的时期,“码头权”的生发有赖于城市商业的发展,以及货物搬运需求的增加,但此时的权利分配大多依靠民间的江湖规则,如先来后到、历史习惯、帮派械斗等,奉行一种相对原始的“丛林法则”;二是国家力量介入之后,虽然江湖规则依然还在发挥着重要作用,但有关“码头权”由来的表述开始出现“当差”或“纳税”等内容。

<sup>①</sup> 从已出版的巴县档案看,行户脚力生意既有一股出顶的,也有半股,甚至有把股内十成之五成或三成出顶的。同时,有些人承顶行户脚力生意之后并不自己承做,而是雇人承做,自己只是每年照股份收取脚资,类似一种资本投资,然后从收益中获得分红。另有一些合伙契约则显示,股份是根据所出本银之多寡而定。在这个意义上,行户脚力生意更像是一种合伙投资搬运、捆缚等业务的经营活动。因此,在性质上,巴县之行户脚力生意出顶契约中之“股”似与江西、湖南等地“码头权”交易时所用之“股”有所不同。然而,对于巴县“码头脚夫”的工作权转让问题,限于资料我们依然所知不多,有待将来进一步讨论。可参见四川省档案馆、四川大学历史系主编《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第 18—21 页。

<sup>②</sup> 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第 18—19 页。

<sup>③</sup> 可详见四川省档案馆、四川大学历史系主编《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第 16—28 页。

<sup>④</sup> 湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第 10 卷《交通志·公路》,第 533—534 页。

<sup>⑤</sup> 湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第 10 卷《交通志·公路》,第 535 页。

<sup>⑥</sup> 湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第 10 卷《交通志·公路》,第 535 页。

可见在官府进行了登记或获得了第三方的认可，成为人们主张“码头权”至关重要的合法性来源。此外，“码头权”作为一种历史上层累而来的排他性工作权利，可以继承，也可进入市场交易和流通。无论是江西还是湖南的例子，虽“码头权”的交易单位以“股”或“担”的形式出现，但其本质都是以箩夫的搬运工具“扁担”或“箩筐”作为权利转让的表征。然而，巴县出顶行户脚力生意中的“股”则更接近我们惯常的理解，指的是为合伙经营而付出的本金。<sup>①</sup>

#### 四、“码头权”纠纷及其处理

水边码头是近代城市最为活跃的社会场所之一，类似于今天的机场与火车站，人员鱼龙混杂且流动性大，成为各种社会势力争夺的焦点。易江波认为，码头是近代中国较为典型的“江湖社会”，在此舞台上汇聚着各色各样从事着各种不“正规”、不“体面”、不“合法”营生的底层人与边缘人。<sup>②</sup> 本文部分认同这一表述，但码头社会并非全部都是灰色营生。南昌市沿江岸线长达六公里，几乎完全为各帮各业所占有，且帮派之间彼此争夺，影响市容与治安。鉴于此，南昌市政委员会1934年制定“南昌市民使用岸线规则”15条，但因当时情势紧张，未能付诸实施。该规则的核心内容是“将沿江岸线收回，设立公共码头，任何船只皆可停泊”。<sup>③</sup> 1945年复员之后，为了不让码头陷入“漫无管制”“彼此争夺”的局面，时任南昌市市长的艾怀瑜呈请将此规则重新公布实施，但一直未得到上级部门的核准。<sup>④</sup>

据一幅收藏于日本京都大学图书馆的民国十五年南昌市全图显示，南昌市的码头主要分布于抚河下游与赣江的交汇地带，即沿江马路一带。<sup>⑤</sup> 这幅地图由南昌市政筹备处测绘，不仅标出了抚河、赣江东岸的大部分码头，而且还标注了南昌市与江北牛行火车站之间的水上航线。根据码头性质的不同，又可将其分为三类：一是官有码头，向来停泊官方兵舰；二是公共码头，多为来往商船暂时停泊，上下货物及划渡过驳之用；三是民间私有码头，为各县各姓民船帮船只停泊、揽载货物之用，历分地段界限，各不混淆。<sup>⑥</sup> 官有与公共码头更多承担的是政府事务与公共运输，商业运输则更多由民间私有码头承担。在三类码头中，民间私有码头的数量最多，为各帮所占有，涉及的“码头权”纠纷也最为频繁。

从目前留存的档案看，虽然“码头权”之争时有发生，但1945年抗战胜利之后的“码头权”纠纷呈现明显的上升趋势。<sup>⑦</sup> 这是因为江西的九江至南昌一线，相继在抗日战争中沦陷，很多码头业主与工人逃往后方，有些码头遂被其他人占据。1945年光复之后，很多人陆续回到码头谋生，纷纷要求重新确认工作权利，于是各类纠纷不断出现。搬运业“码头权”纠纷大致主要有以下几类：一是地盘之争，即对于码头地段的争夺；二是码头工作权之争，争夺在某一区域内的挑运工作权；三是同一区域内不同行业与货物的搬运工作权之争。

##### (一) 码头停泊权

物理意义上的水边码头，主要供停泊船只起卸货物之用，一般需要占用沿江地带面积不等的斜坡土地。按照当时的规定，只要在江河范围之内，码头所在地应属公有土地。在这个意义上，码头所有权应该也属公有，但事实上大量的码头却被私人或团体占有。1933年南京市政府提到：“如契据载

<sup>①</sup> 参见周琳《产权的嬗变：乾隆至同治时期重庆的“脚力生意”》，《中国经济史研究》2020年第2期。

<sup>②</sup> 易江波：《近代中国城市江湖社会纠纷解决模式——聚焦于汉口码头的考察》，第6—8页。

<sup>③</sup> 《胡延福为南昌市收回沙口帮岸线设立公共码头事件行政诉讼案》（1939年5月25日），《司法公报》1942年第507—510号。

<sup>④</sup> 《南昌市政府为呈复处理妙济观码头对于贵溪、余干、余江三县船帮使用办法》（1946年6月17日），江西省档案馆藏，档号J045-1-00657-0292。

<sup>⑤</sup> 南昌市政筹备处测绘：《南昌市全图》（五千分之一缩尺），民国十五年四月，百花洲东亚美术馆代印，日本京都大学图书馆藏。

<sup>⑥</sup> 《罗蠡互民船帮经理罗正平请饬陶陶旅运社被占民船舶埠迁移至官码头》（1948年10月6日），江西省档案馆藏，档号J045-2-01095-0226。

<sup>⑦</sup> 在关于战后汉口码头的研究中，胡悦晗已注意到工商业战后复员重建导致纠纷接踵而来的现象。可参见胡悦晗《争夺工作权：战后汉口码头工人的行业纠纷》，《民国档案》2018年第3期。

明有码头字样者,得视其契约内容,准向市政府请求登记,承认其继续在码头上有停泊船只起卸货物之利益,与岸线上土地所有权无连带关系,但须按期向市政府缴纳使用费”。<sup>①</sup> 不难发现,南京市政府明确认为,虽码头占用的岸线土地是公有的,但在码头上停泊船只起卸货物的权利可以是私有的。此种“码头权”主要发生在泊船地,凡商运及往来民船停泊该处,都需要缴纳停泊费。

1946 年 6 月,贵溪、余江、余干三县船帮围绕南昌妙济观码头的使用权发生了争执。在此次纠纷中,贵溪船帮坚持称该码头为其独占码头,并出具了该县同乡会呈验之“江西省会街道图”作为证据。但南昌市政府认为该图系商店印售之物,只是沿用了习惯上的名称,不能作为判定码头使用权的依据。余江、余干船帮则声称此码头为三县共有之公共码头。然而,余江、余干船帮也拿不出确实凭证,纯属沿照历史习惯。对于政府而言,“码头之使用权……年代久远,几经演变,势难追溯起源,加以判断”。对此纠纷的处理,南昌市长艾怀瑜的意见是“仍拟沿照习惯,暂由贵溪船帮负责管理,所有余江、余干船只准在该码头依旧停泊”。<sup>②</sup> “沿照习惯”的意思就是维持现状,不改变旧有秩序。

不仅在码头权纠纷中,在其他各类财产权纠纷中,“沿照习惯”也是官方或民间处理各类矛盾的一个重要原则。<sup>③</sup> 这里的“习惯”指的是在历史上民间社会逐渐层累形成的一套秩序或规则。或者也可以说,“习惯”对维持社会的日常运转提供了一个基础。然而,社会一直在变化之中,那么“习惯”就必然需要面对一个时间性问题。“沿照习惯”究竟是沿照什么时候的习惯?用什么来证明“习惯”?如果时间太过于久远,很难留下“习惯”的证据,于是不得不追溯离事发时最近的“习惯”。

1948 年 10 月,罗蠡互民船帮控诉陶陶旅行社占据了其码头船埠,导致其无地泊船,要求陶陶旅行社将其停泊趸船迁移至官码头。<sup>④</sup> 陶陶旅行社是日军侵略南昌后,国民党江西省政府迁至泰和,时任省建设厅厅长的杨绰庵联系省工商管理处、中国旅行社等在吉安、泰和、赣州等地筹办的招待所,以利于各类公务人员出差、开会食宿之用。其分店遍布江西各交通要冲。抗战胜利后,陶陶旅行社迁回南昌。<sup>⑤</sup> 罗蠡互民船帮埠岸坐落之处,古名滕王阁,前为水上公安局(即水警总队门首)官码头下界,计南北长九丈五尺,与安济渡何永顺民船帮为界。抗战胜利后,此埠岸先被省田粮处使用为起运码头,后又被陶陶旅行社占据,竖立牌坊一座,停泊趸船一只,聚泊轮船多只。

罗蠡互民船帮认为,陶陶旅行社如属官厅所办,应该自有官码头,不能占用民间所有之停泊权。如系依靠官方力量的私人营业,更不应该长期占用民船帮的泊埠。该民船帮之所以主张权利,是因为在 20 世纪 30 年代南昌大搞市政建设、修建沿江马路时,该民船帮购买房屋地基三所,后被没收入沿江马路中添建级坡驳岸,由此获得了此码头的停泊权。<sup>⑥</sup> 罗蠡互民船帮与陶陶旅行社之间的码头停泊权冲突,不仅是发生在两个力量相差悬殊的主体之间,而且还涉及官有码头与民间私有码头的问题。

## (二) 驳运码头权

所谓驳运,主要指的是水上货物的接驳转运,包括河流两岸之间的水上转运以及大型船只因吃水深而无法近岸停泊所需要的水上接驳。南昌市沿河驳船业,向来分圆觉寺、柴巷口与浮桥头等帮,

<sup>①</sup> 《建筑下关江边马路发现码头权及旧路地价等问题解决办法案》(1933 年 10 月 17 日),《南京市政府公报》1933 年第 134 期。

<sup>②</sup> 《南昌市政府为呈复处理妙济观码头对于贵溪、余干、余江三县船帮使用办法》(1946 年 6 月 17 日),江西省档案馆藏,档号 J045 - 1 - 00657 - 0292。

<sup>③</sup> 张俊峰也注意到,在水权争端中,官员们大多采取率由旧章、尊重传统的举措,只求平息事端,少有人敢冒风险、打破旧秩序,采取一些与时俱进的举措。可参阅张俊峰《泉域社会:对明清山西环境史的一种解读》,商务印书馆 2018 年版,第 246—247 页。

<sup>④</sup> 《罗蠡互民船帮请饬陶陶旅行社被占民船埠迁移至官码头》(1948 年 10 月 6 日),江西省档案馆藏,档号 J045 - 2 - 01095 - 0226。

<sup>⑤</sup> 上饶市政协文史资料研究委员会编印:《上饶市文史资料》第 5 辑,1986 年印刷,第 63—64 页;福建省政协文史资料研究委员会编印:《福建文史资料》第 19 辑,1988 年印刷,第 93 页。

<sup>⑥</sup> 《罗蠡互民船帮请饬陶陶旅行社被占民船埠迁移至官码头》(1948 年 10 月 6 日),江西省档案馆藏,档号 J045 - 2 - 01095 - 0226。

俗称为“驳船挡”。<sup>①</sup> 各挡之间，地域既分，工作各有其一定范围。水上驳运码头大多以各驳船船主之籍贯而别，凡隶该县或该省之船只，多停泊于该处。<sup>②</sup> 然而，各挡都系同在水面工作，不能非常明确划分范围，以致常因驳货引起纠纷。<sup>③</sup> 前文提及，1934年7月圆觉寺与浮桥头两档械斗惨案，曾引起南昌市社会各界的关注。

各挡间每因争驳商货发生纠纷，早在光绪十九年经中调处议定：仍照旧章，圆觉寺专载粗料纸张，柴巷口专载棉花，浮桥头专载苏洋广货、洋铁铅锡，其余的杂货及细料纸张一切等货，各依码头地段装载。当时报请南昌县钱令核准，出示晓谕。光绪二十五年浮桥头与圆觉寺又因争驳洋纱涉讼，复经南昌县孟令断令“各照旧章装卸，不准占越紊乱”，并颁发了定案告示。民国以后，争执时有发生，但大都依据旧案处理。然而，民国十五年南昌县知事刘增华不依旧章，发布告示称“经省长公署核准，改为‘城内仍分货色，城外则分地段’之新规”，于是出现了新的变化。此后，各挡之间围绕“分货驳运”还是“自由雇驳”问题，展开了新一轮博弈，南昌地院因“民国十五年刘知事之布告旧卷散失无凭查考，而南昌市商会‘自由雇驳’之案亦无案可稽”，维持“分货驳运”原案。<sup>④</sup>

对于南昌地院的判决，圆觉寺方本春等不服，向江西省民政厅提起诉愿，被民政厅视为无理由，民国十九年十月二十日驳回其上诉。于是，方本春继续向江西省政府提起上诉，省政府认为“分货色与分地段均不足以解决纠纷，且有垄断把持之弊”，提出“应由商人自由雇运”，依然没有同意方本春“城内分货色，城外分地段”之主张。然而，江西省政府“应由商人自由雇运”的决定，引发了南昌市洋货驳运业职业工会（浮桥头驳船挡）的声讨，向最高法院提起行政诉讼，要求江西省政府撤销“自由雇运”的决定。<sup>⑤</sup>

南昌市浮桥头驳船挡提出三点理由：其一，驳挡分货驳运，行之悠久，为历史上层累形成的习惯，与行政官署设定之权利不同，也不是行政官署所能任意变更废除的；其二，省政府视“分货色”与“分地段”有垄断把持之弊，但不知驳货之工价，系与各行业协议商定，并非临时起意、随意增减，决无垄断把持之可言；其三，废除驳挡旧例，不但不能解决纠纷，且将酿成无穷争斗，请求撤销原决定，维持分货驳运之权利。对此，江西省官署则认为“历观屡次争驳纠纷，足以证明分货驳运是滋生各挡营业纠纷的关键”，主张驳运权利系由行政官厅设定，对于废除或变更，行政官署有处分之权。<sup>⑥</sup> 圆觉寺驳船挡提到“我国各通商大埠、水陆交通运送货物，莫不雇驳自由，听从商便”。<sup>⑦</sup> 但从巴县的情况看，并非雇驳自由，而是与南昌一样，实行“分货驳运”与“分地段驳运”并行的规则。<sup>⑧</sup> 最高法院最后撤销了江西省政府的决定，认为官署无权撤销驳船挡的专运权利，理由不充分。<sup>⑨</sup>

由上可知，驳船业的“码头权”由来已久，且因习相沿，成为一种排他的专运权利。这种“码头权”最初形成于民间，并在纠纷中得到官府的确认，以颁布告示的方式得以流传。虽然此后不乏挑战者，但很难突破历史上屡次博弈形成的“分货驳运”的惯例。有些政府官员为了寻求解决各类驳运纠纷的办法，试图改变“分货驳运”的规则。一种办法是变更“分货驳运”的限定条件，如“城内分货色、城

<sup>①</sup> 行政法院编：《行政法院判决汇编》，上海法学编译社1948年版，第113页。

<sup>②</sup> 肖廉：《南昌工人码头概况及其整理意见》，《交通职工月报》1937年第3期。

<sup>③</sup> 《整理南昌市水陆运输码头之经过》，《市政半月刊》第1卷第9、10合刊（1935年）。

<sup>④</sup> 行政法院编：《行政法院判决汇编》，第113页。

<sup>⑤</sup> 行政法院编：《行政法院判决汇编》，第113—114页。

<sup>⑥</sup> 类似的情况也发生在南昌市沿江路、中山路口驳岸码头之争当中。这个驳岸原为沙口、广信两帮停泊船只，曾发生两帮互争码头地段纠纷，后经南昌市政委员会召集双方调解，将该岸线分给两帮平均使用。但沙口帮不同意该调解方案，致使纠纷甚。民国二十三年，江西省政府令南昌市政委员会将该两帮岸线一并收回，设立公共码头，任何船只皆可停泊。此举引发沙口帮连续向建设厅、省政府及行政院提起行政上诉，但均被驳回。可参见《胡延福为南昌市收回沙口帮岸线设立公共码头事件不服本府所为再诉愿决定提起行政诉讼案》（1939年5月25日），江西省档案馆藏，档号J016-3-01210-0001。

<sup>⑦</sup> 行政法院编：《行政法院判决汇编》，第114页。

<sup>⑧</sup> 四川省档案馆、四川大学历史系主编：《清代乾嘉道巴县档案选编》（下），第6页。

<sup>⑨</sup> 行政法院编：《行政法院判决汇编》，第115—116页。

外分地段”的提出；另一种则是用行政权力取消此种专运权利，让商人自由请人驳运，把驳运交还给市场来决定。上述例子表明，试图建立新的货物驳运秩序的努力都遭遇了强大的阻力，“遵照旧章”成为历次纠纷首先要面对的基础准则。在码头建立新秩序并不是一件容易的事。

1934 年 10 月，南昌市对水陆运输码头进行整理，其中最为核心的一环是分配货物问题。经过种种细密研究，南昌市水陆运输码头整理委员会决定采用统制运输办法，打破各码头过去垄断状态。所谓“统制”，就是将全市输入、输出货物，全部置于统一支配之下，各码头工人不得直接向商人承运货物，而是要求商人前往该委员会报运，再由该会视货物数量，指派码头工人承运，至于各码头的驳货力资，统一缴纳至该会按数平均分配。<sup>①</sup> 此“统制”办法与上文提及的“商人自由雇运”本质上都是要打破原有的码头秩序，只不过前者将决断权收归了整理委员会，而后者则将选择权还给了商人和商铺。然而，1935 年“统制”运输开始实施时，工人与商人两方群起反对和抵制，并以怠工为抵抗手段。<sup>②</sup> 至 1936 年底，南昌中正大桥建成，两岸陆上联通，统制运输随着水上驳运的衰落而告终。<sup>③</sup>

### （三）搬运码头权

搬运码头权又称为“扛把”，主要负责大宗商品货物的扛运，也以地段或货色为界限，彼此不得侵犯。南昌市城区的水陆短途货物运输，包括上下船、进出仓、水上过驳中转等项，悉由码头工人承运。其中上下船、进出仓都要人工搬运，纠纷主要有码头工人之间的工作权之争，以及工人与商人之间的争执。前文已经提及，1946 年南昌徐恒四等向南昌地院控告何家箩把。在这次纠纷中，双方主要提及契约、租约租摺、铜牌臂章、工会登记、玻璃匾等相关证据，用以证明自己的搬运权利。<sup>④</sup>

1947 年 10 月，饶伯群、魏恒富等人为确定码头工作权案不服九江地院的判决，向江西省高等法院提起上诉。被上诉人为孙仕德、戴明星等人，控争九江大达码头的搬运工作权。大达码头是 1945 年抗战胜利之后新开辟的码头，饶伯群等在该码头开辟之初，就与大达公司达成协议，由他们承担该码头的搬运工作。然而，至实行工作之时，饶伯群等发现该码头的工作权已被孙仕德等抢先占据。于是向九江地院起诉，第一审判决把轮趸、过载两部分工作判给了饶伯群等，而将起肩、上下力悬置。诉讼双方对此结果都不满意，各自提起上诉，但结果却让饶伯群等人意想不到，甚至连原有的轮趸、过载两部分工作权也最终丧失。第二审推翻了第一审原判，将大达码头的工作权完全判归被上诉人孙仕德等人所有。<sup>⑤</sup>

新开辟的大达码头，即原有之怡和码头，大达轮船公司向九江县政府承租约内载明位置，即前英商怡和码头。怡和码头地段原属国有，上自龙开河，下至太古码头止，共计有五百英尺。清代开埠之后，划给英商设立怡和码头。抗战胜利之后，外人不能在长江航行，码头地段收归九江县政府，并于 1946 年出租于大达公司设立趸船。九江总工会认为，大达公司所设趸船既然在原怡和码头范围内，其搬运工作权就应归怡和工人所有。<sup>⑥</sup> 这就意味着，无论码头上的运营商发生什么变更，码头的搬运工作权可以一直延续，并不随运营商的变更而发生转移。这一判决让饶伯群等人深感困扰，认为大达公司并非怡和公司第二家，系他人所办，码头工作权不能沿袭。这成为控诉双方的核心分歧。

经查，九江水运码头共有三北、宁绍、招商、怡和、太古、复兴、南华七家，工作范围向以地段划分。抗战复员后，公司趸船多有变更，为杜绝争执，由总工会召集七码头领工全体重订议案。其主要内容如下：一是三北等七码头各守其原有码头之工作范围；二是如有另辟码头，增设趸船者，其另辟码头归该公司所属原码头工人工作。<sup>⑦</sup> 此外，在商业习惯中，公司码头与码头工作权是截然不同的两回

<sup>①</sup> 《整理南昌市水陆运输码头之经过》，《市政半月刊》第 1 卷第 9、10 合刊（1935 年）。

<sup>②</sup> 《整理南昌市水陆运输码头之经过》，《市政半月刊》第 1 卷第 9、10 合刊（1935 年）。

<sup>③</sup> 江西省政协文史资料研究委员会编印：《江西文史资料选辑》第 31 辑，第 166 页。

<sup>④</sup> 《徐恒四等确认码头箩把挑运所有权上诉案》（1946 年 7 月），江西省档案馆藏，档号 J018 - 2 - 17139。

<sup>⑤</sup> 《饶伯群等确定码头工作权上诉案》（1947 年 10 月），江西省档案馆藏，档号 J018 - 2 - 17569。

<sup>⑥</sup> 《饶伯群等确定码头工作权上诉案》（1947 年 10 月），江西省档案馆藏，档号 J018 - 2 - 17569。

<sup>⑦</sup> 《饶伯群等确定码头工作权上诉案》（1947 年 10 月），江西省档案馆藏，档号 J018 - 2 - 17569。

事。码头可以归属不同公司,但搬运工作权却属于工人。因为码头工作权是一种独立的权利,以地段为范围,并不会因为公司趸船之变更而受到丝毫影响。<sup>①</sup> 由此看来,省高院的判决有其合理性。

这个案子提醒我们,码头的工作可以分为“轮趸”、“过载”、“起肩”与“上下力”四个部分。这四个部分的工作权可以分离,由不同人群控制或把持,各部分合起来才构成完整的码头工作权。同时,码头运营商的变更,并不会导致工人码头工作权的转移。在这个意义上,码头工作权似乎拥有世代沿袭的性质,一旦形成即可一直承袭下去。在巴县已整理出版的诸多“脚力”买卖契约中,我们也可看到类似现象的存在。嘉庆二十三年八月十八日刘凤章、刘玉堂出卖朝天门裕丰行脚力生意六股内之一股与谭光业弟兄名下为业。然而,至道光十三年,裕丰行已经变更为聚发花行,但刘凤章等的“脚力”(挑运码头权)并不因此变更,而是继续由他们享有。<sup>②</sup> 在巴县,类似的情况还有多例。<sup>③</sup> 由此可见,这一现象并非南昌市搬运业独有,起码在巴县也是常见的。

综上所述,因为史料留存的偏差,我们只能见到那些进入司法审判程序的纠纷案例,而那些在民间自行调处解决的纠纷,就没有办法呈现。晚清至民国,“码头权”纠纷与水面渔业捕捞纠纷一样,很少发生在两个单独的个体之间,而更多是发生在两个群体之间。细究其原因,大概在于“码头权”与“水面权”都不是个体所能轻易掌控的权利,而是多人合作的“股份制”权利。从纠纷的处理看,很多纠纷先后经历了多级审判,从地方法院、省高等法院,一直到最高法院。人们之所以会选择起诉,是因为诸多案例显示,每次上诉都可能会改变之前的判决,或者说上诉给诉讼双方带来了新的希望和可能性。无论是停泊权、驳运权或是搬运权,纠纷处理的一个核心原则是“遵照历史习惯”或“遵照旧章”。在司法无法有效解决,或者久悬未决的情况下,纠纷很容易上升为群体性械斗。

## 五、结语

时至今日,中国民间社会依然还流传着“拜码头”的谚语。此“码头”显然不是物理实体意义上的码头,而是指某一领域或行业的权威人物或重要机构。之所以出现的“拜码头”之说,一是表明中国传统社会有其内在的秩序和准入机制,后来者必须通过此方式向该领域或行业内的“前辈”表达尊重,从而获得同行的认可,以此获得进入该行业或领域的资格。二是作为水边一种供船只停泊的基础设施——码头,已经逐渐延伸为一种具有“排他”与“准入”性质的权利概念,即“一种对某一区域或行业享有的独占营业权及工作权”。

近代城市的商品运输主要包含以下三个环节:一是短途的陆上搬运或挑运,主要连接商号、商铺、仓库与码头之间的路程,根据货色和地段两个因素形成相对固定的码头工作权;二是由岸到船或由船到岸的搬运,两岸之间的水上驳运,以及大型泊江船只与江岸之间的小船驳运。几乎每个搬运环节都必然会涉及“码头权”问题,码头并不是一个任何人都可以进入的场域。“码头权”一旦为人拥有,原则上就成为一种可以世代沿袭的权利,可以出租,也可以出卖与转让,并可根据地段的好坏及货物流量的大小确定其市场价格。

在发生学意义上,“码头权”的起源已难以追溯。“码头权”的生发有赖于城市与商业贸易的发展,以及货物搬运需求的增加。在时间上,“码头权”并非近代中国才出现的新鲜事,至迟在清初箩夫“私分地界”“垄断把持”现象就已引起了地方官员、士绅商人等的广泛注意。在清代各地方志中就已出现了许多与此相关的示禁碑和官府告示。在地域上,“码头权”也并非仅限于某一地之独特现象,

<sup>①</sup> 《饶伯群等确定码头工作权上诉案》(1947年10月),江西省档案馆藏,档号J018-2-17569。

<sup>②</sup> 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第17—18页;周琳:《产权的嬗变:乾隆至同治时期重庆的“脚力生意”》,《中国经济史研究》2020年第2期。

<sup>③</sup> 四川省档案馆、四川大学历史系主编:《清代乾嘉道巴县档案选编》(下),第19页。

而是广泛存在于那些水陆要道上的市镇码头，尤其是南方的长江流域。<sup>①</sup> 尽管码头一直被视为一个鱼龙混杂的江湖社会，甚至长期处于“无政府状态”，但是有些权利在实践中却逐渐得到了界定，特别是对某一区域或行业享有的独占营业权及工作权。在政府权威尚未建立以前，“实践”更多意味着暴力，如常见的“占码头”、“争码头”与“打码头”等江湖现象。<sup>②</sup> 随着国家介入有争议权利的界定，以及当差制度在码头的建立和施行，非暴力机制的作用得到了极大的加强，权利秩序得以建立。

近代城市商业活动中的“码头权”，本质上是一种包含“保护”与“排他”两重性质的权利，是经历了一系列纠纷和博弈之后而“层累”形成的一套码头秩序。这不仅限制了各色人等在商业活动中的行为方式，而且建立了一套行业与地段的准入机制，从而相对明确了码头生计人群之间的权利与边界，有效减少了码头纠纷以及行业竞争，有助于降低政府对码头社会的治理成本。然而，“码头权”也为把持和垄断的出现提供了温床，从而部分抑制了市场价格机制对资源配置所起的调节作用，一定程度上影响到经济效率。这就需要国家的介入，规范“码头权”中人的行为以及搬运行业的定价机制，从而求得一种平衡。此外，码头社会之所以会出现形形色色的帮派，其根源恰恰就在于人们需要建立一套关于资源的分配与准入的机制，从而为各类资源的获得与分配提供制度框架。

## The Wharf Right System in Commercial Activities of Modern Chinese Cities: A Study Based on Nanchang City, Jiangxi Province

*Liu Shigu*

**Abstract:** In modern Chinese urban business activities, an exclusive wharf right (码头权) has generally been formed in various industries. The interweaving of these different forms of wharf rights constitutes the basic order of local commercial operations in modern China. In the early days, wharf right only referred to the exclusive right to berth for a certain wharf. Later, people gradually referred to the wharf right as an exclusive business and work privilege for a certain area or industry. The emergence of wharf right depends on the development of urban commerce and the increasing demand for cargo handling. In the early days, the acquisition of wharf right mostly relied on folk rules such as “first possession”, “historical habits”, “gang fights”, and then the expression of wharf right began to appear in national institutional factors such as duty or tax. Wharf right, as an exclusive right to operate or work in history, can also enter the market for trading and circulation. Among them, the trading unit of the wharf right in the handling industry mostly appears in the form of “Gu”(股) or “Dan”(担), which are based on the docker’s handling tools “shoulder pole” or “baskets” as the unit of rights transfer. This kind of wharf rights dispute rarely occurs between two separate individuals, but more often between two groups, such as the gang, the boat gang, etc. The reason is that the wharf right in the handling industry is not a right that individuals can easily control, but a shareholding system right in which many people cooperate.

**Key Words:** Modern China, Nanchang City, Urban Commerce, Wharf Right

(责任编辑:高超群)

<sup>①</sup> 除了巴县档案之外，笔者曾前往重庆市档案馆、万州区档案馆查阅民国时期码头诉讼档案，还陆续翻阅了江津区档案馆所藏民国商会档案中有关码头、夫头问题的资料。这些地方与巴县一样，位局长江上游，虽然与本文重点讨论的南昌相距甚远，但“码头权”之内在结构与形成逻辑却并无显著差异。限于文章篇幅，本文无法对这批材料的具体细节展开详细讨论，留待将来另文分析。可参见《1930年陈炳南等诉崔钟德争码头案》，万州区档案馆藏，档号 J065 - 001 - 000066；《1933年江津县商会处理上码头力行帮夫头案》，江津区档案馆藏，档号 J011 - 0001 - 0006440000；《1938—1942年江津县商会处理夫头破坏帮规、越界侵占等案的公函、通知》，江津区档案馆藏，档号 J011 - 0001 - 006430000；《重庆江川轮船行业公会与重庆七门拨船帮公订条约》，重庆市档案馆藏，档号 0051 - 0002 - 00504 - 0000 - 009 - 000。

<sup>②</sup> 可参阅易江波《近代中国城市江湖社会纠纷解决模式——聚焦于汉口码头的考察》，第181—202页。