

# 制度更革、绅商新兴与技术迭代\*

——晚清变局中的湘江下游民船航运业

陈 瑶

**内容提要:**20世纪初发生在湖南湘潭的一桩民船航运业诉讼案,展现了当地船行制度的变革、绅商势力的抬升以及运输业市场的分化。自五口通商以至清末,湘江下游各籍船户和船帮灵活能动地绕过行有百年的船行中介制度,改与地方商界、新兴洋行和轮运公司直接合作,在与新兴轮船运输竞争的同时亦形成彼此融合互补的态势,民船航运业并未因轮船的引进而迅速衰落。相较轮船航运等近代性变革力量带来的挑战,旧有制度体系、内陆商业社会和区域市场结构等多维因素的嬗变,才是当时长江内河民船航运业亟需因应的时代变局。透过微观深描多个维度的历史变因,有助于宏观把握中国近代社会经济结构转型过程中新旧之间、中外之间的复杂互动关系。

**关键词:**民船航运业 船户 船帮 船行 内陆社会

鸦片战争以前的广州一口通商体制下,由广州经西江、桂江、湘江与长江中游的汉口勾连的南北水运通道,是中外大宗外贸商品进出口内陆地区的主要运输路线。湘潭地处湘江下游,作为这条贸易线路上的必经重镇,当地民船商业运输的市场需求量极高。五口通商之后,大量商货运输转由海路直运上海,再由上海输送长江中游的汉口以至内陆地区,湘江商路上的民船运输面临市场需求的变化。<sup>①</sup>上海开埠之后,长江沿岸的镇江、南京、九江及汉口于咸丰十一年(1861)开埠。其后,芜湖、宜昌、沙市、重庆等长江沿岸城市陆续开埠通商,长江中下游逐渐开放中外轮船航行。同治元年(1862),美国旗昌轮船公司开辟申汉线。光绪元年(1875),轮船招商局在汉口设立轮船公司,揭开了华中轮船航运业的帷幕。<sup>②</sup>光绪二十四年,清廷颁布《内港行船章程》,正式通告:“中国内港,嗣后均准特在口岸注册之华洋各项轮船,任便按照后列之章往来,专作内港贸易。”<sup>③</sup>翌年,岳州开埠。光绪三十年,长沙正式对外开放,成为通商口岸。光绪三十一年,湘潭辟为寄港地。中外轮船公司全面进入湘江下游内河港口。由是观之,自五口通商以至清末,长江中下游港口陆续开放,近代轮船运输业得以大幅拓展。在这样的时代,内河传统的民船航运业到底是怎样的境遇以及其如何应对“近代性”变革力量,是本文讨论的主题。

晚清中国内河航运史的研究中,对于民船航运业在近代的遭遇,学界存在“迅速衰落”与“持续发展”两种截然相反的观点。持“迅速衰落”论的学者主要以长江下游和沿海地区为考察对象,以外国轮船业的侵入与垄断、中国民族轮船业的诞生和发展的历程为论述主轴,认为外国轮船业凭借先进

[作者简介] 陈瑶,厦门大学历史系副教授,厦门,361005,邮箱:chenyao@xmu.edu.cn。

\* 本文为国家社科基金一般项目“清至民国长江中游木帆船航运业研究”(批准号:18BZS146)的阶段性成果之一。感谢鲁西奇教授、周荣教授、徐斌教授、王日根教授等师友及匿名评审专家的修改建议和意见。

① 吴承明:《中国的现代化:市场与社会》,生活·读书·新知三联书店2001年版,第146页;戴鞍钢:《五口通商后中国外贸重心的转移》,《史学月刊》1984年第1期;戴鞍钢:《近代上海与长江流域商路变迁》,《近代史研究》1996年第4期。

② 任放:《近代两湖地区的交通格局》,《史学月刊》2014年第2期。

③ 王铁崖编:《中外旧约章汇编》第1册,生活·读书·新知三联书店1957年版,第786页。

的技术与管理制度以及关税优惠政策,在中国水域的竞争中具有较大优势,导致中国传统民船业迅速衰落。<sup>①</sup>而关于长江内河航运史的研究则显示,晚清以降,民船在长江轮船航运业发达的河段上遭到大量排挤,但在支流地区的城乡物流和区域间短途货运中,仍占优势地位,整个长江流域的民船数大体保持在轮运业兴起前的水平。<sup>②</sup>特别是近来涉及长江中游民船业的研究说明,直至20世纪中期民船和民船航运从业人员仍保有相当大的数量和载运能力。<sup>③</sup>综观已有研究可知,不同水域的民船航运业经历了差异颇大的近代命运,长江中游干支流民船航运业的内部运作制度及其与社会环境、外部市场的互动关系,仍存在深入研究的空间。若想描绘晚清以降某一内河流域民船航运业的演变实况,就必须在大量零散文献的基础上,深入船民<sup>④</sup>、船帮<sup>⑤</sup>、船行<sup>⑥</sup>等民船航运业内部人群和社会组织进行时空复原工作。近年来发现的长江中游民船航运业相关历史文献为这类尝试提供了可能性。

民船,在19世纪中叶之前的中国历史中,是广阔江河湖海上的主要交通运输工具。而以民船运输营生的船民,在商业贸易中承担着货运物流工作,保障全国市场正常运行。清初以降,在以汉口为区域市场中心的长江中游地区,廉价便捷的民船水运,串联起河网沿岸的大小市镇,为国内市场提供粮食、木材、矿产等大量物资,支撑起长程商贸网络与国内市场的拓展形势。<sup>⑦</sup>在中外轮船航运业初步开拓至长江中游水域的19世纪中叶至20世纪初期,民船航运业是否迅速被轮船航运业取代?民船航运业演变的实质是什么?为了探讨这些问题,我们必须回到船户、船帮等民船航运业从业人员所身处的制度、社会和市场的区域实况和历史脉络中展开思考。基于以上疑问,本文首先聚焦于清末一桩湘潭民船业诉讼案件本身,梳理汉益船帮与湘潭船行之间发生行业内部纠纷的过程,并借由纠纷中揭示的各种线索,分析晚清湘潭船行制度、地方商业社会以及湘江下游航运市场等这场诉讼发生时的具体历史情境。本文尝试多方位地展现湘江下游民船航运业在晚清所经历的变动及其与区域社会经济结构转型之间的联动关系,并借此一窥根植于本土制度体系、商业社会、市场结构的“传统”行业,如何面对“近代”新兴行业的挑战。

① 《聂宝璋集》,中国社会科学出版社2002年版;樊百川:《中国轮船航运业的兴起》,四川人民出版社1985年版;朱荫贵:《中国近代轮船航运业研究》,中国社会科学出版社2008年版;朱荫贵:《清代木船业的衰落和中国轮船航运业的兴起》,《安徽史学》2014年第6期;黄娟:《湖南近代航运业研究》,湖南人民出版社2015年版。

② 江天凤主编:《长江航运史(近代部分)》,人民交通出版社1992年版,第415页;刘宏友主编:《湖北航运史》,人民交通出版社1995年版,第244—245页;江西省内河航运史编写办公室编印:《江西省内河航运史资料》,内部资料,1987年印行,第636页。

③ 松浦章:《清代内河水运史研究》,董科译,江苏人民出版社2010年版,第225页;任放:《华中近代经济地理》,华东师范大学出版社2017年版,第13页。

④ 船民泛指船夫、水手、舵工、艄公、篙师、纤夫等以水运为生的人群,一般为船居,包括船户或未在官方登记入册的船居者。船户,特指在官府登记籍贯姓名、认课领票并凭票从事水上运输营生的船民,从船帮、船行或商行处获取运输业务,在清代实行保甲制管理,湖南各地引入团总、船行、保甲、船什长、埠头、船总、牙行等对船户进行管束,由地方文武官员管理。参见陈瑶:《明清湘江河道社会管理制度及其演变》,《中国经济史研究》2016年第1期。

⑤ 船帮,亦称船会、船总,是由船民或船户自发创立的私营船运中介,向船行或商行联系水运业务,一般不在官府登记。湖南各州县地方在习惯上对这些私营船帮组织均予以承认,官吏基本不干涉。参见湖南调查局编印:《湖南民情风俗报告书·湖南商事习惯报告书》(下文简称为《湖南商事习惯报告书》),湖南教育出版社2010年版,第121—122页;陈瑶:《抗战前后湖南民船同业团体的嬗变》,《中国经济史研究》2022年第1期。

⑥ 船行,又称船牙、埠头,通过向官方交纳商税获得牙帖,充当船运中介商人,一般兼承官方运输差役。童光政:《明律“私充牙行埠头”条的创立及其适用》,《法学研究》2004年第2期;燕红忠:《清政府对牙行的管理及其问题》,《清华大学学报(哲学社会科学版)》2012年第4期;陈瑶:《明清湘江河道社会管理制度及其演变》,《中国经济史研究》2016年第1期;陈瑶:《清代湖南涟水河运与船户宗族》,《中国经济史研究》2017年第4期。

⑦ 吴承明:《论清代前期我国国内市场》,《历史研究》1983年第1期;许檀:《清代前期流通格局的变化》,《清史研究》1999年第3期;李伯重:《中国全国市场的形成:1500—1840》,《清华大学学报(哲学社会科学版)》1999年第4期。

## 一、汉益船帮与湘潭船行讼案

从光绪二十八年到光绪三十年,来自汉口的益阳船帮(亦简称为汉益船帮)与湘潭船行之间上演了一场持续三个年头的诉讼官司。<sup>①</sup>这场诉讼开始于光绪二十八年十月二十日,在湘潭船行充当职员梁仁兴、高德盛、何永清、王有庆、张振泰、刘泰顺六人具文状告益阳船帮的船户萧立春、王心志、夏友元诸人。事由是在益阳帮船户的煽惑下,湘潭陆元记、黄万顺等米粮商号的客商张元善等,不经船行中介而擅自雇佣船户运输米谷。由于这些益阳帮船户直接与客商达成运输合作关系,不向湘潭船行“投行纳用”,拒绝支付中介费用,导致船行“差费支绌”而无力承担官府交付的差役。是故,湘潭船行职员们在邀请本地团绅乡保杨子卿等人与益阳船帮协商不成之后,直接向湘潭知县沈赞颺提起诉讼。当日,湘潭知县下发支持船行的批示,“批准签差,协同团保,勒令照章纳用,如违带究”,并差遣衙役“前去协同地保,勒令萧立春、王心志、夏友元照章纳用,如敢抗违,许即传带赴县,以凭讯究”。<sup>②</sup>由此,湘潭船行与一群拒绝投行纳用的益阳船户之间的诉讼迅速展开。据说,当时已经装米上船的益阳船帮因此未能扬帆长行。

二十一日,被告方代表李逢谱、萧立春等以“商民”身份上禀湘潭县,他们自称湖北籍和益阳籍驾船为业的船户,在汉口、益阳各商号领了本钱,到各商埠买米运回汉口。被告船户称,他们历年都有百余只船在易俗河市<sup>③</sup>买米,一直相安无事,直至二十日,湘潭船行跑到易俗河米市来向他们索取“每米一石,抽钱五文”的费用,并宣称“若不允从,不准过湘”,才得知被卷入诉讼。被告船户自认为并无违反制度的行径,但湘潭知县并不顾及益阳船帮的说辞,仍批“照章纳用,毋庸稟读”。<sup>④</sup>

二十二日,湘潭船行职员梁仁兴等人因看过益阳船帮的禀文,再次具文湘潭知县揭发详情。梁仁兴等认为,被告萧立春、王心志等益阳船户为私揽船户,因被投诉,故纠合益阳船帮、湖北船帮一同罗织谎言。梁仁兴觉得最可恨的,是益阳船帮“词称伊等领益、汉各号资本,是该船装米,实系号货”。号货,意指益阳船帮自称所运之米粮,是汉口、益阳商号已在易俗河市购买的货物,而船帮并未自行与易俗河市商号结成合作关系。故而,在这份新的禀文中,湘潭船行提出“应讯庄客”,即讯问被船户萧立春、王心志等煽诱自雇船户的买米客商张元善等,他们实际上均是“驻郭庆升行采买谷米”的庄客粮商。这就把易俗河米市的郭氏粮行牵扯了进来。

事情数日之后出现重大翻转。十月二十六日,湘潭船行职员梁仁兴等人再次上报,此时益阳船帮的十余号船只已经结队开航,离开易俗河前往汉口了。事情的过程相当戏剧化:易俗河市郭氏粮行绅商郭花汀,<sup>⑤</sup>派人传唤湘潭船行梁仁兴等人,当面要求湘潭船行放行在郭氏粮行买米的客商和益阳船帮。湘潭船行人等不从,但亦无法当场阻止,只能眼睁睁看着船队离境。船行梁仁兴等人气急败坏的状态在禀文中极具画面感地呈现了出来:“孰料萧等阳则嘱绅假词搪塞,哄职不阻伊等船

<sup>①</sup> 详情参见《湘潭船行成案稿》,光绪三十年刻本,湖南图书馆古籍室藏。《湘潭船行成案稿》封面题写“存谦泰福河帮各位老板细阅”。谦泰福河帮,推测是汉益船帮的一个商号。汉益船帮是这场官司的胜方,也是刊刻《湘潭船行成案稿》的一方,是故,案稿内容是经过汉益船帮张元善、李逢谱等人搜集、筛选、编辑和刊刻的结果。全稿以文书生成时间为序编排,收录这场诉讼官司中的部分讼词、口供、告示和官方文书等内容。本文所引页码为笔者抄录时标注的单面页码,下文引用时皆不具版本信息,单列页码。

<sup>②</sup> 《湘潭船行成案稿》,第1—2页。

<sup>③</sup> 易俗河市,位于湘潭县以南、溯湘江上游15至20里的易俗河口一带,在清嘉庆、道光年间逐渐发展成为繁盛的米粮贸易重镇。光绪《湘潭县志》称,易俗河市,“湘南谷豆咸萃于此,乃至下游舟载逆挽来臻,富人建仓辄储万石,寄屯之息,岁至万金,县境最大市也”。至清末,易俗河米市有粮栈20余家,粮仓近300间,可储米15万石,年销往上海、武汉、广州等城市的粮食达200余万石。参见陈瑶:《余粟之局:清代湘潭的米谷贸易与地方社会》,厦门大学出版社2017年版,第73、76页。

<sup>④</sup> 《湘潭船行成案稿》,第2—3页。

<sup>⑤</sup> 郭花汀(?—1903),湘潭县十二都易俗河米市粮行大米商、十二都团总,于光绪十年任湘潭积谷局司事。参见《湘潭积谷局志》卷4《官司》,1926年刊本,湘潭县档案馆藏;文略、李绍元:《易俗河米市》,政协湘潭县委员会文史资料研究委员会编印:《湘潭县文史》第1辑,内部资料,1985年印行,第211页。

行,阴则恃符贿申差歇,卧票包搁,纵伊同帮完载之船十余号,结队群行,使职欲阻不得,求讯不能,行用频遭骗绝,藐极!毒极!”<sup>①</sup>梁仁兴等在后立即撰文禀告湘潭知县,投诉郭花汀表面上令船户们向船行呈单请讯,实则贿赂歇家<sup>②</sup>串通放行。结合船帮二十日即完成装载却延宕不行、郭花汀联合歇家放行船帮的事实,可以推断,从当时湘潭县地方制度的安排上来讲,益阳船帮确实需要向湘潭船行缴纳费用,获得通行凭单,才可在下游畅行无阻,而这番手续,在易俗河市大米商郭花汀与当地歇家的安排下解决了,故而直接损害到湘潭船行的利益。此时,湘潭知县正值新旧交接,只命“勒歇交讯”。<sup>③</sup>

湘潭新任知县刘熾<sup>④</sup>到职履新后,船行职员梁仁兴等人重新将上述案件具禀,由于新知县不谙旧事,梁仁兴等所撰禀文的内容较为全面,兹摘录如下:

具禀职员梁仁兴、何永清、张振泰、王有庆、高德盛、刘泰顺为贸夺差悬、恳勒究全事。窃潭邑原系川、黔等省贸易两粤往来要道,故船行向有二十八家。自夷船兴,商货越境飘海,遂致民船仅载本地土产纸、米、煤炭三大宗,其余货色虽多,全载者少。又遭经纪串通船户,诱客自揽骗用,以致船行愈趋愈下,歇业者多。现仅职等六家,屡因差费支绌禀,蒙各前宪删减陋规,示禁私揽,层案确揪。无如船户刁狡,竟成锢习,弊难指数。今夏续请禁令,乃郭绅花汀挟子柳愚贸易正裕炭行,曾被职等指控越夺。审输之嫌,借贩商黄万顺等,皆投伊行买米,勾引益阳船户萧立春等自揽自雇。经职公伙胡文志查获取用,不耳,迫禀前轅,沐奉签差,飭令照章还用,如违,带究在案。郭尤暗主萧等,不独藐抗不遵,胆纠同邑李逢谱,串湖北商船冷元林等,恃伊两帮船多人众,敛费倡讼,饰词搪塞,希图夺截职贸。不顾职苦供差务,名色实多,岁糜钜费,兵案确稽。即今而论,仅逾十月,糜费一千四百串有奇,票确呈,数确核。尚有御香钦差待供,其费亦钜。但遭伊等串夺越截,职等衣食行将不继,苦差奚供?欣逢福曜,疾恶如仇,若不乞恩,屏除劣绅主扛,整饬商船揽雇,势必职贸被夺,帖废差悬,貽害胡底?理法奚容?情迫,缕恳老公祖赏准作主,勒拘萧等澈讯,究越夺,惩串骗,全帖全差,衔沾上禀。

计开(略)

光绪二十八年十一月初六日<sup>⑤</sup>

梁仁兴等人先向新任知县介绍了湘潭作为东西货运、南北商贸要道上的重镇,其水路交通运输至为关键,兴盛时代曾有船行28家。进而分析近年来湘潭船行缩减至6家的原因:其一,外国船运兴起,商业运输路线转移到海路,是故,经湘江民船转运的商品种类减少,船行歇业者众;其二,本地强势商人不经船行中介,自雇船户运输,致使船行中介业务更少了,当下船行起诉郭花汀等商行即是这类事件;其三,船行差役沉重、税费杂多,难以为继。该文内容可谓全面展现了湘潭船行在五口通商之后至20世纪初年所面临的各种经营和应役方面的困境,开启了湘潭船行起诉汉益船帮、易俗河粮行及其贩米客商的第二阶段。

十一月十一日,湘潭知县传讯益阳船户李逢谱、客商张元善以及湘潭团正杨子卿等人。李逢谱等人重申自己是从汉口领了本金,前来湘潭各埠采买米谷,不存在通过湘潭船行中介的业务关系,故而无须向湘潭船行投行纳用。李逢谱等甚至反过来揭发湘潭船行把持运业行市、违例超额抽用“每

① 《湘潭船行成案稿》,第6—7页。

② 歇家,一般指地方上提供住宿餐饮、贸易、运输、贮存、代办、承包等服务的机构,作为一种市场经营的中介,是处于社会与政府之间的中间机构或半官方机构,它既肩负许多政府职能,又具有提供各类服务的民间职能。参见胡铁球:《明清歇家研究》,上海古籍出版社2015年版。

③ 《湘潭船行成案稿》,第8页。

④ 刘熾,字仲咸,安福进士,选芷江县,调补湘潭,莅县,谨吏役,接士绅。参见《湘潭积谷局志》卷4《官司》。

⑤ 《湘潭船行成案稿》,第8—10页。

千钱抽一百三十文”(即“加增一三”)<sup>①</sup>等情形。

与此同时,汉益船帮积极拉拢湘潭厘金局<sup>②</sup>司事为之说项,先将湘潭船行禀控讼词和前任湘潭知县示谕等投送给厘金局司事评阅,并邀请湘潭商绅作为中间人,在湘潭总市<sup>③</sup>火官殿设席宴请厘金局司事理论此事。看在协助收取厘饷的湘潭商绅的面子上,厘金局司事于十一月十四日向湘潭县递送移文,文中所执观点与汉益船帮如出一辙。<sup>④</sup>然而,十天之后,厘金局司事再次移文湘潭知县,这次的立场却完全反转,全文引用湘潭船行职员梁仁兴等人的讼词,为湘潭船行背书。细读该移文内容可以发现,湘潭船行由于长期承担萍乡煤矿转运事宜而在这期间与开办萍乡煤矿的盛宣怀联络上,并将盛宣怀支持湘潭船行的批文转发给厘金局,这是厘金局司事倒戈的原因。<sup>⑤</sup>至此,湘潭船行与汉益船帮双方互不相让,势均力敌。

十一月二十六日,湘潭知县认为该案控诉双方各执一词,一时较难断结,飭令湘潭县代表商界全体的商人组织福善堂<sup>⑥</sup>绅董查明调解。<sup>⑦</sup>十二月初七日,益阳船帮李逢谱等人直接向湖南商务总局<sup>⑧</sup>状告湘潭船行“诈索商船”,揭示湘潭现有的六户船行,其中五户是湘潭县衙兵书刘菊生等十余人冒顶朋充,以湘潭船行之名向湖南、湖北两省商船索取行费的背后主使人便是刘菊生。李逢谱指称:“正值讲求商务之际,刘菊生等肆行无忌,德商之船,犹敢牵控,倘此次得志,即于潭邑码头,必因之有害,民等则更为所鱼肉矣。”其中所强调的“德商之船”,指的是德国驻潭商号美记所雇佣的船户廖茂春等人。鉴于此事涉及外商,湖南商务总局立即批复,要求湘潭县尽快提审两造,秉公讯断。<sup>⑨</sup>

在湖南商务总局的压力下,光绪二十八年十二月十五日,益阳船帮与湘潭船行两造在湘潭福善堂七帮绅商的居中调解下,甘结寝事,各具结状“仍照旧章无异”。然而,结状并未明确“旧章”为何,此具结状仍存隐患。是以,湘潭船行梁仁兴等人随即翻供,称七帮司事所转递的结状上,湘潭船行并未签押,船行仍然要求湘潭知县重申此案,并开始以郭花汀及其子湘潭窑湾正裕炭行行商郭柳愚为

① 李逢谱等人指出,湘潭船行“每千钱抽一百三十文”(13%)为违例取用,此数与《湖南商事习惯报告书》所载一致:湘潭县的船行,收费通例一般为运费千钱取130文。按照大清律例,船行应如其他牙行抽收三分(3%)行用。但实际上,湖南各地船行向船户和客商征收中介费用的数量和征收方式各有不同。如武陵船行的通例是收取运费的10%。另有按照船只数量计算费用的情况,如湘阴城埠,每船收用钱120文;而江华下水盐船每船收用钱200文。有按船只大小收取船行用钱的情况,如安乡、宜章等地。永定则是“按舱之大小多寡,分别收用”。甚至有同地同一船行而分别以不同的标准收取费用。如益阳船行,一般货物按运费的4%收取中介费,但对于茶船,则区别大小茶箱,每箱分别按6文、8文、10文、12文收取费用。安化也是如此,诸种百货按照运费的3%收取费用,但红茶则以石计,每石收用8文。在同属湘潭县的株洲镇,同治初年于官方请示存案的株洲船局,对来株洲船埠载运商货的外来船只征收费用,规定:“至本埠装运谷米,必须量帮差费,每米一石收钱四文,每谷一石收钱二文;其零星杂货,每船收钱四百文,概由船总经管。”参见湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第122、507页。

② 咸丰五年,湖南省设厘金局,湘潭县设厘金分局,于易俗河、三门、株洲、朱亭等繁盛市集设卡局,征收厘金。参见光绪《湘潭县志》卷3《事纪》,成文出版社有限公司1970年版,第294页。

③ 湘潭总市,一般指湘潭县城外九总平政桥沿湘江往西至十八总唐兴桥的街市码头。窑湾在十八总唐兴桥之西。参见陈瑶:《余粟之局:清代湘潭的米谷贸易与地方社会》,第38—39页。

④ 《湘潭船行成案稿》,第17—18页。

⑤ 《湘潭船行成案稿》,第18—20页。

⑥ 湘潭县福善堂,亦即福善局,是道光初年成立的湘潭商人商帮团体联合组织。福善堂自创立始,包括本潭、江西、江苏、北省、江南、福建六省商帮,主要功能是“科派、置业、济众”。福善堂后被称为七帮福善堂。七帮,为晚清湘潭总市中土客商帮的总称。五口通商之后,湘潭县“商款多拨数,恒有亏折倒骗之事,事发,则经七帮理处,七帮者,闽、粤、苏、浙、湘、赣、豫七省总名也”。清末湖南商事调查报告称,“湘潭之本帮、西帮、南帮、北帮、苏帮、广帮、建帮,有七帮之目”“湘潭之七帮乾元宫,颇能排难解纷,故禀官处理之案,日形其少”。宣统元年(1909),湘潭县商会成立,“实由各帮董董其事,议席即设于福善堂”。参见何字恕纂辑:《类成堂集》卷4《记事录》,张智、张健主编:《中国道观志丛刊续编》第11册,广陵书社2004年版,第387页;湘潭县地方自治筹备处编印:《湘潭县调查汇刊》,1930年印行,湘潭县档案馆藏,第19—20、24页;湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第90页。

⑦ 《湘潭船行成案稿》,第21—26页。

⑧ 湖南商务总局,光绪二十九年设立,为半官方机构,光绪三十二年正式改组为完全商办的商务总会,领导权全部控制在湖南民族资本家上层手中。参见刘洪决主编:《湖南通史(近代卷)》,湖南人民出版社2008年版,第724页。

⑨ 《湘潭船行成案稿》,第27—28页。

主要状告对象。湘潭知县直接拒绝受理。<sup>①</sup>

事情并未就此终结。光绪二十九年二月,湘潭县收到湖南商务总局、长沙府批文转发梁仁兴等人越级控告的状文,要求重新提审易俗河市郭花汀及其子郭柳愚,以及萧立春、李逢谱等益阳船户一干涉案人员,查明实情。<sup>②</sup>于是,湘潭知县不得不重新亲自审理此案。这次审讯一直延续到四月初七日,以湘潭船行败诉结案。结案时,除颁发告示外,湘潭知县下命暂行收押五家湘潭船行,勒令船行缴回藩宪牙帖。最终,梁仁兴、王有庆、何永清、刘泰顺、张振泰等五家船行缴呈牙帖。牙帖章程载明,凭牙帖开设的牙行,只能在本码头从事本色货物的中介经营,梁仁兴等五家船行承诺“嗣后行户们仍照帖例,自城外入总起至窑湾止,各在本埠以本色开行,任客投行取用,不敢冒色冒埠”。<sup>③</sup>湘潭知县最后判断此案:“令五家船行遵新换牙帖章程,不准冒埠冒色收用,李逢谱等如在潭邑城总写船,准船行收用,余,不准冒收,取具各结完案。”<sup>④</sup>这个最终判决宣告了湘潭船行在讼争中完败。此案之后,湘潭船行进行民船中介业务的市场空间以湘潭总市为限,不可随意前往窑湾、易俗河市以及县内其他市集向船户、船帮强行收费。在湘潭知县向长沙府和湖南商务局禀告结案详情之后,光绪三十年夏,湘潭知县总结对整个案件的判稿,将相关诉讼卷宗收齐归档完案。事后,汉益船帮为了避免湘潭船行再次兴讼,特向湘潭知县申请,将相关讼状、禀稿、各级官员批文移文、口供、告示等词稿结集,刊印《湘潭船行成案稿》。

《湘潭船行成案稿》开篇是由汉益船帮代表张元善、李逢谱共同署名的《湘潭船行讼案纪略》一文。<sup>⑤</sup>该文简要总结了这宗发生在湘江下游商业重镇湘潭的民船航运业诉讼案件的全过程,重点评述了清末湘江下游民船航运业的发展状况及其所处的社会环境,展现了以下值得深入探讨的现象。其一,汉益船帮到湘潭易俗河各埠运载货物的船只历来“不下千艘”,而近来更出现“数倍从前”的繁荣景象。这与近代民船航运业“迅速衰落”的一般印象显然不同。其二,汉益船帮与湘潭船行之间的诉讼案件,竟然牵涉本地米行、七帮绅商、地方县衙,并且词讼上达湖南商务总局、长沙府等地方各级政商机构。此外,湘潭厘金分局、萍乡煤矿和盛宣怀、德国洋行驻潭商号等社会各界也卷入其中,社会牵连甚广。其三,清末汉益船帮在湘潭展现强势做派的故事,与以往认为船户、船帮社会地位和经济水平低下的观感亦不甚相符。

这些现象为深入探究湘江下游民船航运业提供了一系列线索。这些线索首先指向船行制度,船行如何应对湘潭地方政府的税费负担和差役盘剥?其次是指向地方商业社会,船户和船帮在拒绝向船行投行纳费之后,又能从哪里找到运输业务?再者是指向晚清长江中游干支流航运业市场,在这场诉讼发生的20世纪初期,轮船航运是否已然迅速取代民船,导致船户需要改行换业?循着这些线索,下文从湘潭船行制度变革、地方商业社会结构、湘江航运业市场三个方面来考察19世纪中叶至20世纪初期湘江下游民船航运业中船户、船帮到底身处怎样的社会经济变局以及其如何应对这样的处境。

## 二、船行的差役化与业务锐减

明清时期,中国内陆江河沿岸商业繁盛各埠,一般都设有在官府登记、请帖纳税的船行、船牙、埠头等民船运输业的中介机构。时至清末,长江中游重镇汉口以及湖南省内商业发达的城市和码头,如长沙、湘潭、益阳等地,皆设有合法船行数家。凭帖营业的船行,一方面组织船户、船帮投行,另一

① 《湘潭船行成案稿》,第28—31页。

② 《湘潭船行成案稿》,第31—33页。

③ 《湘潭船行成案稿》,第44—45页。

④ 《湘潭船行成案稿》,第48页。

⑤ 《湘潭船行成案稿》,第1页。

方面寻找有客货运输需求的商行商户,居中安排和保障船户运输客货,并向船运业者和商行店铺双方收取中介费用。<sup>①</sup> 船行埠头制度是官府管理船户、船行,并从中征收赋税、派遣船役的办法。<sup>②</sup>

关于清末湘潭船行与地方政府之间的关系,湘潭船行职员梁仁兴等人自述称:“船行贸易通流,充当差务,上衡山,下长沙,非别色牙商可比。且他色买卖,得用纳税,余无苛派。职等一色,除输帖税外,应差岁计千余串之多,费从何出?词称装米每石抽钱五文,不顾船行自乾嘉以来承当差务,较他色行用加增一三,原属弥补差费,迭案确稽。”<sup>③</sup> 据此,延至清末,湘潭船行在缴纳行帖商税之外,还需承担沉重的官府差役,又因弥补差费之故,船行收费比其他行业的商牙“加增一三”,并且这套地方官商制度如此运作已有百余年。这套制度长期运作无碍,关键在于两方面:一方面,在水路交通为主的湘潭县,县衙正常的行政运转需要本县船行提供船运差役的协助;另一方面,湘潭船行获得官方政策倾斜,收费标准高于其他牙行,利润颇丰。那么,为何这套地方制度到了清末却失灵了呢?

首先,湘潭地方政府向湘潭船行加派差役杂费是冲击当地船行制度的第一个突破口。

清代湖南的船行向藩司请帖纳税,一般来说,一帖为每年缴纳税银5钱5分,即大概550文,属于征税较低的行业。<sup>④</sup> 然而,缴纳帖税之外,船行常常面临地方官府各种差派船运的需索。如湘潭船行梁仁兴等人称,船行每年除了交县衙差费210串,还被勒捐救生堂、主敬堂等善堂经费。<sup>⑤</sup> 不仅如此,湘潭船行与其他牙行仍有不同,面对官府派征的繁杂的水路船差,他们在诉讼文书中写道:

窃邑属各色行帖,代客买卖,均按货价,抽用三分,实则受、卸,一律合有六分。然彼无差务之繁,无赔骗包倒之累。若船行则不然。其代客写船过载,凡船户有盗卖窃匿、潮湿损坏等弊,惟船行是问。须照买价预先赔垫,而后控请究追,是取用无多而赔累已千百倍矣。其供差,上至衡邑,下达长沙,往来络绎,岁费数千。应派船户,船户议先抽费交行,独承此用,所以有“加一三”之抽耳。倘遇有事之秋,如咸丰年间,其船行专司差事之人,有被殴伤者,有被殴毙者,层见叠出,动糜钜款,费恒不贲。兵刑有案确稽,至今思之胆裂。即属常年陆路大差,似与船行无异。不知下摄司、易俗河两处渡河,船行必先多雇渡船,每预给价六百,始能伺渡无误。若价未给,任唤不前;或误些微,殴笞备至。至于差属水路,除遵照办理妥送外,尚有各种陋规,即悉照例备送。犹有额外苛索者,拂则祸且不测,置辩无由。况该下摄司及城外萃湘渡两码头平时额设差划四只,专渡日夜往来公文,每月船行费钱一十余串。种种差费,各帖所无,借非一三,用从奚出?<sup>⑥</sup>

这段湘潭船行人等的诉苦,首先阐述船行的经营压力比其他牙行大,船行在一定程度上承担对船户违法行径的保险责任。<sup>⑦</sup> 接着,主要反映了湘潭船行需应差役的一些实情。第一,湘潭船行承担衡山县至长沙府之间(即湘潭县境内湘江水路)的船运差役。第二,特殊时期产生的杂费,如咸丰战乱期间各种激增的费用,也都落到船行头上。第三,船行还需支付县城以外码头渡船差费,提供地方政府

① 湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第121—123页。

② 童光政:《明律“私充牙行埠头”条的创立及其适用》,《法学研究》2004年第2期;燕红忠:《清政府对牙行的管理及其问题》,《清华大学学报(哲学社会科学版)》2012年第4期;陈瑶:《清代湖南漕水河运与船户宗族》,《中国经济史研究》2017年第4期。

③ 《湘潭船行成案稿》,第3—5页。

④ 清代湖南牙行税大致如是规定:“船行一帖,税银伍钱伍分;花布麻纸行一帖,税银壹两贰钱;油蜡行三帖,各纳税银壹两;豆麦行一帖,税银柒钱贰分;竹木行一帖,税银玖钱贰分;靛烟铁炭行一帖,税银玖钱贰分;姜鱼行一帖,税银柒钱;黑油行一帖,税银壹两;盐行一帖,税银拾贰两;米行一帖,税银叁两;猪糖牛皮行一帖,税银肆钱捌分;土药行一帖,税银叁两。”参见光绪《会同县志》卷3《食货》,成文出版社有限公司1975年版,第182页。

⑤ 《湘潭船行成案稿》,第20页。

⑥ 《湘潭船行成案稿》,第21—22页。

⑦ 一般而言,船行等中介需要承担一定的风险,但在多大程度上具有保险的功能,则视情况而定。湘商有大宗货物运往省内外各埠者,由船行居中作保,介绍承运的船户,“以其洞悉船户之优劣,且能作完全之保证也”。但是一旦发生事故,“责任轻重,各属不同,手续亦异”。以长沙、善化、湘潭等地为例,凡是经由船行赁定船只的客商,如果遇有损害,“除将运资(俗名水脚)扣抵外,其余均归行赔认”;如果是船户挟货逃逸,船行“不仅赔偿损失,并须交出船户人等惩办”。湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第122—123页。

常年的渡船服务。此外,尚有诸多无法避免的陋规苛索。总之,官府需索总额巨大,如光绪二十八年,至当年十月,船行已被摊派冗费超过1400串。<sup>①</sup>而船行最终的应对之道,是将上述种种差费转嫁给船户、船帮,形成对船户加抽“一三”费的惯例。

下面具体以光绪二十九年四月初六日湘潭船行梁仁兴等人在禀文中所列的“预备船只伺候御香钦差大人陆路经过用费”为例,说明湘潭船行不堪重负的一项过河船役的内容:

一、观湘门过河,摆江肥早船一只,除站,去钱五串六百文。

肥早水手神福钱六百文。

大码头放来渡船四只,每只去钱二百十文,共钱八百四十文。

小东门放来渡船四只,每只去钱二百十文,共钱八百四十文。

萃湘渡放来渡船六只,每只去钱一百八十文,共钱一串零八十文。

外每渡船加水手三名,共五十名,每名去钱五十文,共钱二串六百文。

倒划八只,每只去差价规钱一百零五文,共钱八百四十文。

倒划每只加手一名,共八名,去钱四百文。

倒划每只先日放来,每只日子钱七十五文,共钱六百文。

一、下摄司过河,摆江红船一只,除站,去钱七串六百六十文。

红船水手神福钱四百文。

本埠大渡船四只,每只去钱一百十文,共钱六百四十文。

小渡船四只,每只去钱一百二十文,共钱四百八十文。

以上每渡船加水手工钱三名,共二十四名,每名去钱五十文,共钱一串二百文。

易俗河放来渡船三只,每只去钱四百文,共钱一串二百文。

每各船加水手三名,共九名,每名去钱一百文,共钱九百文。

灵集渡放来渡船三只,每只去钱二百四十文,共钱七百二十文。

每渡船加水手三名,共九名,每名八十文,共钱七百二十文。

差划二只,各给酒钱一百四十文,共钱二百八十文。

差渡一只,给酒钱四十文。

摆江专差戴充,陋规钱四百文。

湖桥专差李荣,陋规钱四百文。

以上两处共用钱二十八串四百四十文。<sup>②</sup>

在这份文书中,梁仁兴等人详细列举了湘潭县对船行一次派差所需的费用,包括御香钦差大人在两处过河的船只用钱、水手工钱以及应付官差的酒钱和陋规钱,共28440文。然而,这一次船行却并未照办。后据湘潭知县刘熿称:“前月御香大差,经过下摄司渡,尔等仅备划船四、五只,渡船一只,并未备有肥早官船。若非本县目见,饬亲兵赶加划船过渡,几误要公。既充船行,应办差事,乃漠不关心,并于上控词尾开单,捏称每年办差需钱一千余串,试问用在何处?殊属藐抗。”<sup>③</sup>可见,船行办差,在地方官员看来是理所当然的,而湘潭船行此时却已无力承受。湘潭船行与湘潭地方政府之间百余年的合作机制即将难以为继。

在这种情势下,湘潭船行梁仁兴等人在与汉益船帮的这场诉讼中做了最后一次挣扎。他们再次向湘潭知县详明苦情,陈述船行此时面对的困局:除了沉重的官府差役杂费负担,船行中介业务大大缩减

① 《湘潭船行成案稿》,第10页。

② 《湘潭船行成案稿》,第39—41页。

③ 《湘潭船行成案稿》,第44页。



也是导致船行亏损进而面临歇业的重要原因,其中,各籍船帮与湘潭本地商行商号建立直接揽雇承运关系的现状,对船行的经营造成严重挤压。梁仁兴等人由此提出,希望新任知县继承前任知县的路线方针,正式推出前任知县已经允准的一项新政策:“指定大小各船,凡在潭属领装货物,无论全载、搭载及加载者,均着一律先赴船行公所挂号,估货议价,书契纳用。如违,照‘强截客货律’治罪。”<sup>①</sup>这项政策旨在赋予湘潭船行向所有前来湘潭运载商货的船只征收费用的权力,并且,该政策并不明确“在潭属”是指湘潭总市,还是指整个湘潭县属全境所有市镇埠头,也未对不同载货方式的各类船只进行区分。湘潭船行凭此便可向一切路过湘潭县境的船只强行收费,包括湘潭总市上游的易俗河、朱亭、涑口等大埠头的船只。也正是因为前任沈知县允准,湘潭船行迅速依此行动,最终引发与汉益船帮的争讼。然而,新任刘知县并不买账,指责船行“往易俗河、朱亭、涑口等埠,任意抽取船厘”,实为不法行为。<sup>②</sup>至结案之时,湘潭县仅存的六家船行已经被新任湘潭知县抛弃。湘潭船行差役杂费加重,却未进一步得到地方官府政策上的策应,这成为湘潭船行与地方政府之间合作关系的第一道裂痕。

不幸的是,屋漏偏逢连夜雨,就在同时,湘潭船行失去了官府垄断业务中最大的一宗——江西萍乡煤矿的运输业务。

19世纪末,江西萍乡煤矿开办前后,水路民船运输一直是江西煤炭运往汉阳的主要方式。江西萍乡、安源等地煤炭从产地走陆路运至萍乡县城,经绿水运至湖南醴陵县涑口镇进入湘江,萍乡的运煤船只一般在湘潭过载换船,由湘潭船行召集船户承运,输往汉阳铁厂。然而,民船运输常常出现各种弊端。例如,萍乡劣煤商人贿赂船户中途将优质煤对换成劣质煤,或是,船户在经过涑口时,往煤炭中掺杂砂石二三成。为了查究船户作弊行为,汉阳铁厂在官办时期于湘潭设立转运局,负责查验运往汉阳铁厂的煤炭。盛宣怀在光绪二十二年接办汉阳铁厂之后,派俞铨勋任湘潭转运局委员。在俞铨勋主持湘潭转运局期间,萍乡煤商因每石煤可省钱16文,而改由涑口过载,还将过去召集船户承运的业务由湘潭船行改为长沙长善船行,引起湘潭船行的极度不满。其后,湘潭船行刘泰顺在郭柳愚<sup>③</sup>的建议下贿赂俞铨勋,俞铨勋随即移文请湘潭县衙捉拿长善船行李安杰等。不久,萍煤转运“仍回湘潭过载,专询煤驳,齐集湘潭广泰福船行过载”。<sup>④</sup>可以说,萍煤运输的业务对于湘潭船行来说,是一桩具有官方背景和垄断性质的生意,而在此时,湘潭船行仍有能力掌握这项财源。

然而,湘潭船行转运萍煤的生意好景不长。自萍煤大量运汉开始,为了确保煤炭质量、节约运输成本、提高运输速度,轮船运输和修建铁路的方案便已在各级官、绅、商的酝酿之中。光绪二十二年,文廷式在萍乡组建以采买、运输、销售萍煤为主营业务的广泰福号时,就“拟用小轮船至湘潭拖带,取其行速,则难为弊”。时任汉阳铁厂总办的郑观应也倾向于在采买煤矿之后,“配定数船,以轮船拖带来汉,庶免中途盗买”。<sup>⑤</sup>然而,当时汉阳铁厂仅在急需用煤时才临时调用专拖大冶矿石的轮船“楚富”和“楚强”来运输萍煤。光绪二十四年,因雇佣民船价格昂贵,且可雇民船数量甚少,萍乡煤矿总办张赞宸计划不惜巨款,在40天内制备小驳船100艘,每月可运输千余吨。<sup>⑥</sup>光绪二十五年,萍乡矿局自办内河航运,初置“祥临”号深水拖轮,可拖重200吨。<sup>⑦</sup>光绪三十年,萍乡煤矿拥有深浅轮驳8

① 《湘潭船行成案稿》,第22页。

② 《湘潭船行成案稿》,第44—45页。

③ 郭柳愚,即前文所及郭花汀之子,湘潭窑湾正裕炭行行商,亦为萍乡广泰福号代办湘潭厘卡事务,在被湘潭船行起诉之前,与湘潭船行刘泰顺早已熟识并有业务上的往来。参见曾伟:《近代萍乡煤炭资源开发中的官商关系》,《中国社会历史评论》第16卷(下),天津古籍出版社2015年版,第72—91页。

④ 陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编:《盛宣怀档案资料》第4卷《汉冶萍公司》(上),上海人民出版社2016年版,第137、163—164、166、173、206、815页。

⑤ 陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编:《盛宣怀档案资料》第4卷《汉冶萍公司》(上),第82、87页。

⑥ 陈旭麓、顾廷龙、汪熙主编:《盛宣怀档案资料》第4卷《汉冶萍公司》(中),第687、692页。

⑦ 萍乡矿务局志编纂委员会编印:《萍乡矿务局志》,内部资料,1998年印行,第5页。

只、钢驳船4只、大小木船20只。光绪三十三年,萍乡煤矿配备钢驳达24只,木驳达165只。<sup>①</sup>萍乡煤矿自身拥有的水路运输力量形成了一定规模。修建铁路是萍乡煤矿解决萍煤外运问题的另一种方案。光绪三十一年,萍潭铁路<sup>②</sup>修成之后,萍乡煤炭运至株洲码头,装船直运汉阳。至此,湘潭船行原本独占的萍煤转运业务,在20世纪初由于萍乡煤矿新运输系统的建立而丧失殆尽。

自五口通商以迄清末,湘潭船行自28户减少至6户,又在失去湘潭本地民船运载中介业务的同时,丧失萍煤在湘潭换船的中介生意。光绪朝末年,湘潭船行几乎完全丧失其商业功能,在湘潭县府摊派的差役杂费重压下,由商业中介演变成为湘潭县衙的差役附属机构。在湘潭船行制度逐渐失效的现实状况下,民船航运业中的船户和船帮又如何应对不断变化的社会经济环境呢?

### 三、船帮与地方社会中的绅商

在湘潭船行的中介经营走向终结的20世纪初期,湘江下游流域从事运输的民船船户和船帮,开始脱离船行中介的经营管理模式,从更多元与崭新的商业渠道获得运输业务,其中与地方传统商号和新兴洋行合作成为当时的一大趋势。

长江中游干支流各籍船帮,至迟于清乾隆年间大量涌现,成为长江中游民船航运业中普遍存在的社会经济组织。船帮一般以原籍港的港名、河流名或地域名来命名。湖南内河船帮难以枚举,行驶外江的湖南船籍的船帮,到嘉庆年间至少有13个。至清末,行驶内河和外江的船帮多数合并成立大帮,各有专属的船帮会馆。<sup>③</sup>大部分船帮的活动范围限于河流的某一段水域,组织方式具有自发自治特点,势力强大的船帮可能控制着地方性河道的航运。<sup>④</sup>船帮组织一般以一个码头作为聚集中心,势力范围涵盖特定航行河道的沿线码头,不仅管束本帮船户在运输过程中的行为,而且有能力处理本帮船只在该段河道上的人事纠纷,应对水运过程中可能发生的各种天灾人祸。<sup>⑤</sup>益阳船帮便是清末活动在汉口与湘江下游市镇之间一个势力日渐壮大的新兴船帮。

益阳船帮为了在汉口码头立足,在驶往湘潭易俗河米市采买米粮的同时,更借由一系列的诉讼占据了汉口的码头空间,建立起与湘江下游市镇粮食商人的业务关系。光绪二十七年八月,汉阳知县颁发一通《告示》,涉及益阳船帮在汉口争夺停靠船只的码头权。前文所引《湘潭船行讼案纪略》一文作者,即益阳船户李逢谱,也出现在这通告示中,代表益阳船帮稟请汉阳县维护本帮码头权。李逢谱等人声称,益阳船帮船只停靠的汉口襄河口一带,“水面停船,陆地系缆,相习成风,迄无异议”,然而,“近月以来,属帮所管鲍家巷码头一带,时有一般地恶,悄将民等所窖木石碑桩肆意掘毁,不顾船民生命。”其中“地恶”,指的是清中叶开建并逐渐占据汉阳集稼嘴襄河口沿岸码头的湖南五邑帮(长沙、善化、湘阴、浏阳、湘潭五县粮食商人及粮食商船)。汉阳县官方在这通告示中展现了支持益阳船帮的立场:“民船停泊埠头,当得于靠岸余地窖柱木石碑桩,以资系缆,事关船民生命财产,不得任意毁损。”<sup>⑥</sup>这通告示的背后,实际上演着一场码头权力角逐的大戏。令人惊奇的是,该案件延至光绪三

<sup>①</sup> 萍乡矿务局志编纂委员会:《萍乡矿务局志》,第6、64页。

<sup>②</sup> 光绪二十四年,盛宣怀会同湖广总督奏准,筹办萍醴铁路。经过勘估和权衡,翌年,萍乡至湖南醴陵的萍醴铁路破土动工,至光绪二十九年竣工通车。光绪三十一年,醴陵至湘潭县株洲镇的铁路全线建成通车,统名为萍潭铁路。从此,安源、萍乡的煤炭可以直达株洲。参见傅金土主编:《江西省铁路志》,中共中央党校出版社1994年版,第9—10页。

<sup>③</sup> 湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第10卷《交通》,湖南人民出版社2001年版,第547页。

<sup>④</sup> 湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第121—122页。

<sup>⑤</sup> 湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第507—510页。亦可参考重庆(巴县)船帮的情形。罗传栋主编:《长江航运史(古代部分)》,人民交通出版社1991年版,第354—355页;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》,联经出版公司2009年版,第275—334页。

<sup>⑥</sup> 该告示内容作为1948年益阳船帮另一宗诉讼案件的历史证据呈交给湖北省高等法院。其中另有“彭佳正”,应是《湘潭船行成案稿》中出现的益阳船帮的“彭加俊”。《湖北高等法院书记室关于检送旅汉湖南安益船商同乡会与旅汉湖南五邑米业商船同业会确认码头权利案卷宗、判决书、证物等请查照办理的公函》(1948),湖北省档案馆藏,档号LS7-2-0776(1)-005-0084。

十年,经湖南同乡会协议,形成一个阶段性判决结果:湖南五邑帮“将周恒顺炉坊以下全部让与安(化)益(阳)帮”。<sup>①</sup>虽然这个由竞争急转为合作的变化具体是如何发生的,我们不得而知。但此一与湘潭船行讼案同时发生的汉口码头讼案,反映出益阳船帮这股于晚清初来乍到汉口码头的新兴势力,此时成功地在汉口码头立足,并与汉口码头的湘江下游地区粮食商人化干戈为玉帛,形成了合作关系。<sup>②</sup>这些湘江下游的粮食商人中,很可能就有易俗河米市的郭花汀粮行。益阳船帮在汉口码头立足的故事,为理解益阳船帮在湘潭的诉讼案提供了一个长江中游粮食贸易商品链的区域场景。

其时,不止益阳船帮,衡(阳)清(泉)船帮、湘乡船帮等船籍的船户,也都与湘潭本地大商人直接联系运载业务。五口通商之后,在湘潭转运的商品运输业务中,“仅遗纸色、煤、米三大宗归民船装运”,<sup>③</sup>而这仅剩的米、煤、纸三类商品的主要经营商号,都在私雇船帮。<sup>④</sup>诉讼期间,湘潭船行职员梁仁兴等人曾经揭发,益阳船户萧立春煽动衡阳、清泉船户私揽纸、米。因此,湘潭知县传唤萧立春等所有涉案人员到县衙讯问。除了益阳船帮、湖北船帮、湘潭本地商人和庄客、讼师、原告船行及其代告,湘潭知县还传唤了为德国驻潭商号美记、怡泰、黄怡记等运载米粮的衡阳、清泉小船船户廖茂春、梁仁作,为吉祥和等商行运载纸的湘乡船户冯元仕、蒋平章,以及不知船籍的船户吴家茂、江瀛远等。<sup>⑤</sup>湘潭本地米、纸、煤炭三大土产商行及与其合作的船户、船帮几乎都牵涉其中。这份名单说明,当时湘潭县内不同船籍的船户、船帮皆不投湘潭船行,而是直接与买卖米、纸、煤炭等的商家行号结成运载合作关系。甚至连新兴洋商开办的商号,也自行雇佣船户。如易俗河米市粮行职员李三盛等人认为:“凡汉益商船领资来潭贸易,不与船行相涉,向无船用。”<sup>⑥</sup>可见汉益船帮的业务来源,早已转向这场诉讼后期成为被告的湘潭本地商行商号。

湘潭本地团绅杨子卿等,揭示了汉益船帮与易俗河粮行胜诉的关键,主要在于易俗河粮行自晚清开始负责收缴厘饷和善堂义捐,成为湘潭县财政的重要依赖。杨子卿提醒湘潭地方官,“商畏累他投,厘饷义捐何由旺?因细故捐正供,殊味轻重?况郭绅花汀,齿尊望重,士绅钦佩,污黻何安?”<sup>⑦</sup>这一说法,指明了晚清地方绅商权势的新兴及其制度背景。

湘潭县总市自明末清初商业日渐繁荣,全国各地商人前来进行转运贸易,清前期成为湖南米粮生产、交易和输出的重要集散地。清中后期,湘潭县人更为积极地参与米粮贸易,不少商人将粮行和米店开设在易俗河市。有些粮商不仅于易俗河市设立米店粮行,亦同时在汉口经销米粮,建立起汉口与易俗河市之间的米粮输送商路。被湘潭船行提起诉讼的郭花汀,便是易俗河持有行帖的最大米商,拥有易俗河市著名的正泰粮行、正泰码头和正泰粮仓。直到民国初年,郭家仍然拥有雄厚的经济实力和社会声望,在易俗河市和湘潭商界居于鳌头。<sup>⑧</sup>

郭家在易俗河市地方事务中影响力强大。光绪二十八年,湘潭船行梁仁兴等人控告郭花汀“串通商

① 《国民政府主席武汉行辕关于请依法处理旅汉湖南五邑、安益两船帮因互争码头纠纷案的代电及武汉警备司令部的代电》(1947),湖北省档案馆藏,档号LS7-2-0776(3)-001-0008。

② 益阳船帮在汉口抢占码头的事例,并非长江中游船帮在清末发展壮大的孤证。光绪十四年,“兴汉郎”商船船主,组织安康、洵河、白河商号船帮集资270串,由当地船工汪永绪承包,组织80余名工匠,历时两月合力疏浚河道,保障航道畅通,后于光绪二十九年,在汉口天宝巷河岸创建了商船公所。参见张博锋:《近代汉江水运变迁与区域社会研究》,博士学位论文,华中师范大学,2014年,第75—76页。

③ 《湘潭船行成案稿》,第22—23页。

④ 《湘潭船行成案稿》,第15—16、24—25页。

⑤ 《湘潭船行成案稿》,第15—16页。

⑥ 《湘潭船行成案稿》,第34页。

⑦ 《湘潭船行成案稿》,第11—12页。

⑧ 陈瑶:《余粟之局:清代湘潭的米谷贸易与地方社会》,第74—76页;文略、李绍元:《易俗河米市》,政协湘潭县委员会文史资料研究委员会编印:《湘潭县文史》第1辑,第211页。《申报》1911年9月8日第6版、1911年9月9日第13版、1911年9月10日第13版连续三日刊登《湘潭郭氏四房公启》,其称:“湖南湘潭易俗河市郭正泰仓,系百余年祖遗,四房世守公产。”

船,每在俗行(笔者按:指易俗河粮行)贩米运汉,多邀党伙,结队潜驱,经潭并不停泊,投行纳用”,“纵停,上则匿于杨梅洲上,下则系于文昌阁下,莫由查获”。梁仁兴等进一步举例巡宪张某人在易俗河过渡之事,说明郭家是易俗河市的重要话事人。当时,为张巡宪办差之人前往易俗河雇船过渡,“划渡各船以无郭命,无一敢领价者,因转求郭,硬称此处不准经过”,只好“委曲致函,至再至三,郭始定价,每渡并水手共费六百,交伊发行,始得无误,嗣沿成例”,由此揭发郭花汀“霸俗市,恣其武断,该市大小事件,非奉伊命莫行”。<sup>①</sup>

不仅如此,郭花汀作为湘潭本地商人领袖,也与湘潭县全体商人团体联合组织福善堂关系密切。福善堂在晚清湘潭县商界事务中发挥了显著的协调作用,“颇能排难解纷,故禀官处理之案,日形其少”。<sup>②</sup>在汉益船帮与湘潭船行诉讼的过程中,福善堂由湘潭新任知县刘熾委任,进行居中讯问和调解。湘潭知县下令,“谕仰该福善堂绅董,速将两造控诉情形查考明确,秉公调处,妥议禀覆核夺”,“绅董近在一方,见闻较切,是非曲直,不致稍涉偏私,亦不得得意存谗卸,贻误大局,是为切要”。<sup>③</sup>其后,湘潭船行进一步越级上告长沙府,提告郭花汀之时,福善堂七帮绅商与本地团保人等集体反击,揭发衙役兵书冒充船行及蒙混捐差等内幕。由此可见,郭花汀在湘潭商界地位非同一般。

更关键的是,以郭家为首的易俗河市一众粮行成为湘潭县厘金分局的重要合作对象。众所周知,厘金制度的创立,是晚清以降清廷中央与地方财政领域的新变化,与地方商业发展关系紧密。<sup>④</sup>咸丰年间,湘潭县设立厘金分局,于易俗河市设立厘卡。此后,代征厘金税以及地方政府各种附加杂费的任务,落到湘潭地方商人的头上,成为地方商界与湘潭船行之间发生商业纠纷的潜在推力。在易俗河市,“厘金及各善堂义捐,此为大宗,皆归粮行代收代缴,商贩络绎,盛甲各埠。”<sup>⑤</sup>易俗河粮行配合官府厘金制度的实施,郭花汀等大粮商代为抽收厘金,因此成为地方官府最终选择偏向郭家粮行和汉益船帮的一个重要考量。

在这场纠纷中,易俗河市粮行大商人郭花汀及其子窑湾炭行行商郭柳愚等湘潭本地绅商,<sup>⑥</sup>凭借地方社会的权力网络及其与地方官府的合作关系,成功地将原本中介船户和商人的船行排除在民船航运业之外。晚清湘潭地方商业社会的权力运作,几乎终结了船行的本地船运中介业务,商号行店成为船户和船帮的直接合作对象。上述这一切,都发生在长沙开埠前的关键时间点上。这也意味着,在轮船尚未大举进入湘江航运市场之时,地方市场实际上已然宣布船行制度的不合时宜。<sup>⑦</sup>

在20世纪初期,所谓五口通商之后“海轮互运,致潭贸凋”<sup>⑧</sup>的国内市场宏观转型,并未导致该流域“船户业衰”。对于湘江下游的船户和船帮来说,他们在与汉口、湘潭地方商业社会的协商合作中,寻找到了新的业务来源,更新了汉口与湘江下游市镇之间大宗商货转运的业务模式,并初步开发出与外国洋行的业务往来。

① 《湘潭船行成案稿》,第23—25页。

② 湖南调查局编印:《湖南商事习惯报告书》,第90页。

③ 《湘潭船行成案稿》,第26页。

④ 参见陈锋:《20世纪的晚清财政史研究》,《近代史研究》2004年第1期;廖声丰、顾良辉:《百年来厘金研究述评》,《中国社会经济史研究》2012年第4期。

⑤ 《湘潭船行成案稿》,第17页。

⑥ 关于近代绅商阶层的形成过程、身份特征、社会功能的研究很多,参见徐鼎新:《上海总商会史》,上海社会科学院出版社1991年版;马敏:《官商之间:社会剧变中的近代绅商》,天津人民出版社1995年版;等等。

⑦ 长江上游重庆(巴县)的船行埠头制度早在乾隆十六年(1751)即被当地官府革除取消,这与区域民船航运业发展情况密切相关。乾隆初年,重庆地区出现了五门驳船帮和三河船帮,其后,川江干支流中大河七帮、下河六帮相继组建成立。另一方面,地方官要求各类民间船帮或是船队自行设置轮流充任差役的“会首”,也促使三河船帮、五门驳船帮等更多船帮团体形成。清代重庆的航运业中,船户老板、船舶水手、托运商人、船厂老板等建立起各种商业契约和多项行业规程,以处理船运事务和经济纠纷。各类船帮与重庆八省商人会馆等社会团体在各种船运纠纷中充当协助地方政府审判的民间力量,同时也共同承担地方政府差派的额外差役。参见罗传栋主编:《长江航运史(古代部分)》,第354—355页;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275—334页;周琳:《征厘与垄断——〈巴县档案〉中的晚清重庆官立牙行》,《四川大学学报(哲学社会科学版)》2015年第5期。

⑧ 《湘潭船行成案稿》,第17页。

## 四、湘江下游航运业技术迭代

光绪二十四年,两湖善后轮船局在长沙港成立,是为湖南全省轮船航运之滥觞。<sup>①</sup> 光绪二十八年,中英《续议通商行船条约》订立,议定湖南省会长沙为通商口岸,翌年,英商太古轮船公司和怡和轮船公司先后开设往返湘潭和汉口之间的航线。<sup>②</sup> 日本亦紧随英国与清廷签订了《通商行船续约》,在此之前,日商已创立湖南轮船公司,开拓汉口至湘潭的航线。<sup>③</sup> 光绪三十年,日清汽船会社特意为湖南航线设计建造浅水轮船“沅江丸”和“湘潭丸”(吨位为935吨),开始航行于汉口与湘潭之间,丰水期每月定期航行8次,途中停泊长沙,并在新堤、宝塔州、城陵矶、岳州、芦林潭、湘阴、靖港等处停船。<sup>④</sup> 同年,长沙开放为通商口岸,英、日、德、美等国轮船陆续群集,在长沙和湘潭购买土地,修筑码头,建立洋行和堆栈。<sup>⑤</sup> 自此往后,中外轮船公司全面进入湘江下游内河港口,开拓商货行旅的运输业务。

然而,在轮船初入湘江下游的20世纪初期,该流域民船业仍呈现欣欣向荣的发展态势。据笔者统计,清乾隆年间商业鼎盛时期,湖南全省大小船只约有24700只,湘潭、湘乡、长沙、沅江等通衢水域的倒划子平均载重量为19.5吨。<sup>⑥</sup> 至19世纪中叶,湖南的木船总数达3万只,按平均载重约为每船20吨,总吨位达60万吨,是湖南水上交通运输的主力。<sup>⑦</sup> 根据1902年汉口日本领事馆《清国洞庭、鄱阳两湖沿岸事情》中关于湖南省的报告,当时湖南水路运输仍以民间运营的民船为主要力量。岳阳与长沙之间从事商货运输的民船有满江红、把杆船、钓钩子船、小驳船、倒扒子船、乌杠子船等各式船只。长沙城外的湘江上,帆樯林立,“船舶密集之处,以大西门外及小西门外为最盛,当时见大型民船千二百余只,紧靠而泊。”此时长沙集散的货物,品种繁多,“由附近地方并由湖南各内地,经水运向下集中,又再向下游地方运输,以及,自长江洞庭湖经湘江而上,分散至各内地之物品,亦暂时在此地集散。……目下于此地集散货物中,以上游内地附近出产货物,向下游各省转运之米、麻、布、茶、纸、木材、石炭等为重,自下游输入之物品,主要有盐、砂糖、丝织品、鸦片及外国各种杂货,盐来自淮安,丝织品自南京及苏、杭州地方,经汉口而来,外国杂货总体自上海而至。”<sup>⑧</sup> 另据《湖南之海关贸易》,1904年与1920年之间,湖南内河民船通过海关的数量,由最初的2只逐年增加到718只,总吨数则从原先的64吨增至17929吨。<sup>⑨</sup> 1904年长沙开埠时,从事湖南、湖北航运的轮船主要有9艘,其中4艘为英商轮船,共重4321吨,3艘为日商轮船,共重2200吨,余下2艘为两湖轮船公司所有,共重1201吨。<sup>⑩</sup> 据以上种种现象,以及前文提及的汉益船帮在汉口码头立足的故事,足以说明在中外

① 《长沙开埠》,《东方杂志》第1卷第6期(1904年);湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第10卷《交通》,第287页。

② 东亚同文会编:《中国经济全书》第3辑,两湖总督署藏版,神田印刷所1908年印刷,第384—385页。

③ 王铁崖编:《中外旧约章汇编》第2册,第101—114、181—200页;东亚同文会编:《中国经济全书》第3辑,第385页。

④ 日清汽船株式会社「日清汽船株式会社三十年史及追補」日清汽船,1941年,31页。

⑤ 《长沙开埠》,《东方杂志》第1卷第6期(1904年);《日商改购轮船》,《申报》1906年3月5日,第9版;湖南省地方志编纂委员会编:《湖南省志》第10卷《交通》,第287页。

⑥ 陈瑶:《清代长江中游的木帆船与船运组织》,王振忠、海恩·A. M. 克莱曼主编:《长江与莱茵河II——第二届长江与莱茵河历史文化比较研讨会论文集》,中西书局2022年版,第36—37页。

⑦ 江天凤主编:《长江航运史(近代部分)》,第16页。

⑧ 转引自松浦章:《清代内河水运史研究》,第258—259页。

⑨ 刘世超编:《湖南之海关贸易》,湖南经济调查所1934年版,第36—37页。参见黄永豪:《米谷贸易与货币体制:20世纪初年湖南的经济衰颓》,广西师范大学出版社2012年版,第236—237页。

⑩ 据黄永豪考证,东亚同文会《支那经济全书》记载,当时英商的太古轮船公司和怡和轮船公司只有2艘轮船,而日商的湖南轮船公司也只有2艘轮船,与刘世超编《湖南之海关贸易》的记载略有出入。此外,根据刘泱泱的研究,当时有其他的华商参与湖南省内的内河航运。刘泱泱认为在光绪二十九年,龙璋创办开济轮船公司,购置轮船4艘,经营长沙至湘潭及长沙至汉口的航线。翌年,增购轮船2艘,增办长沙至沅江的航线。参见刘世超编:《湖南之海关贸易》,第40页;东亚同文会编:《中国经济全书》第3辑,第387—388页;黄永豪:《米谷贸易与货币体制:20世纪初年湖南的经济衰颓》,第236页;刘泱泱主编:《湖南通史(近代卷)》,第453页。

轮船航线开拓至汉口和湘江下游的 20 世纪初年,区域民船航运业界仍有新兴力量加入,呈现大好发展趋势。与轮船相比,民船仍然是承担湘江内河航运的主要力量。这是什么原因呢?

第一个原因在于河道水文状况对轮船的自然限制。虽然中外的轮船公司建立起汉口与湘江流域的航线,但由于受到河道水文条件及季节性变化的影响,湘潭作为湘江流域最重要的港口,仍然难以全年通航轮船。湘江航路通航最大的难题,是河川水量多寡难以把握,且存在河水迅速涨退带来的危险。例如,长沙往湘江上游行驶的航道在每年 8 月后,因河水涨退不定之故,轮船上行面临一定的危险。另外,每年的 11 月至翌年 1 月,湘江水量减少,吃水 1 米左右的轮船便无法通航。<sup>①</sup>

第二个原因在于轮船运输相关配套设施的缺失。例如,“来集之民船众,外形长大之船数量众多,其停泊数平时达三千,各码头之设备于民船甚为方便,但于大型轮船则不甚方便”,是湘潭码头常见之景象。<sup>②</sup>事实上,轮船航线的建立,除了轮船的引进,还需要建立适合轮船靠岸的码头、雇佣愿意搬运轮船货物上岸的船民和脚夫、设立方便轮船货物堆放的洋行和堆栈,这些复杂的配套系统需要很长一段时间才能完成。然而从 20 世纪初湘潭码头的例子来看,当时湘江沿河码头显然尚未做好全面迎接轮船入港的准备。

第三个原因在于海关从制度上允许民船挂关旗代替轮船进行运输。由于轮船在湘江下游河道航行具有很大的困难,其后长沙海关提出通融的解决办法,容许中外商人雇用民船替代轮船运输货物。《光绪三十一年长沙口华洋贸易情形论略》提到,考虑到湘江水位涨落无常,“定特准雇用、自备等船章程,以示体恤。无论华洋商皆可照办,领执照、挂关旗、完税钞。虽系民船,与轮船无异,一经遵章而行,沿途毫无窒碍,但只可往来长沙、岳州,不得越长江一步。”<sup>③</sup>民船替代轮船运载的情况一直延续。1917 年 2 月 1 日长沙《大公报》所载本地新闻道:“上年冬间,天久不雨,湘河水流浅涸……致长(长沙)、湘(湘潭)小火轮数月不能直通,运输须于中间,用民船接换……滩流最急处深仅三尺数寸,最小火轮,非有深四尺数寸,不敢通航。故近日仍须用民船交接六、七里云。”<sup>④</sup>

第四个原因在于轮船和民船是供商人选择的运输工具,商人选择轮船抑或民船运输货物,受到相关货运政策的影响。例如,光绪三十三年,各省得到清廷批准到湖南购米平粜或赈灾,由于政策上要求持有岳州关或长沙关的单照才能外运,商人皆选择以执有单照的轮船载运湖南米谷出口,从而推动了湖南轮船运输的发展。是以,湖南轮船航运之所以优胜于帆船运输,并不仅仅在于其新式技术,也得益于海关的保护,更重要的是受到禁止米谷出口措施所带来的连串政策的推动。<sup>⑤</sup>笔者认为,遏粜与赈灾的政策只是一时举措,光绪三十三年事例反而说明,商人在选择运输工具时,会根据政策的变化灵活选择最佳的应对方案。

综上所述,轮船航运全面取代传统的民船运输,是一个漫长的过程,而 20 世纪初期仅仅显露此一过程的开端。

1924 年日本驻长沙领事馆提交的《在长沙帝国领事馆管辖区域内事情》报告,对 19 世纪末至 20 世纪初湖南内河民船航运业的现实状况作了很好的总结:

西历一八九八年清国政府《内河航运章程》发布以来,航行自由。于其以前,悉以民船输送

<sup>①</sup> 《长沙关税务司呈抚宪文》(光绪三十一年十月二十日),《湖南历史资料》第 1 辑,湖南人民出版社 1980 年版,第 185—188 页;安井正太郎编著《湖南》东京博文馆藏版,1905 年,90 页;東亜同文会編『支那省別全誌』第 10 卷『湖南省』1918 年,358 页。

<sup>②</sup> 在长沙日本领事馆编《在长沙帝国领事馆管辖区域内事情》外务省通商局,1924 年,105—106 页,转引自松浦章:《清代内河水运史研究》,第 262 页。

<sup>③</sup> 中国第二历史档案馆、中国海关总署办公厅编:《中国旧海关史料(1859—1948)》第 42 册,京华出版社 2001 年版,第 236 页。亦参见黄永豪:《米谷贸易与货币体制:20 世纪初年湖南的经济衰颓》,第 238 页。

<sup>④</sup> 《本省新闻·湘潭要闻》,《大公报》(长沙)1917 年 2 月 1 日,第 7 页。

<sup>⑤</sup> 刘世超编:《湖南之海关贸易》,第 13、19、28—29 页;黄永豪:《米谷贸易与货币体制:20 世纪初年湖南的经济衰颓》,第 232、242 页。

旅客货物。民船之运输,就其准时迅速且同时可从事多量之搬运等方面,终究不及汽船便利。其时有为天候左右,或浸水等之危险。但其运费低廉,特别是湖南省之河川,冬季减水甚大,为接续运输,其间以民船运输为宜。或以民船,或以汽船,二者互不侵犯,广为运输之所用。湘江为湖南河川中之最大,出入湘江之民船,日日百只以上,其航行可能之区域,于丰水期达四百三十里,以湘潭、长沙、衡州等为其中心地。而于此等地方,民船所泊货物之装卸等相关设备,完备无憾。<sup>①</sup>

综上所述,轮船航运业得以顺利开展的前提,是一个政府制度、社会结构与市场网络皆臻于成熟的社会经济体系,它所倚赖的海关税收制度、河道码头设施以及大资本商业等等基本条件,与民船业的发展并不构成直接冲突。由于民船具有较好的河道适应能力,运费低廉且相关码头配套系统完善,是以湘江下游流域轮船航运发展带来的运业市场分化,不仅未给民船业带来致命性打击,反而与民船在特定航道、季节或政策背景下形成合作关系。此一互补性的结构因此成为民船船户和船帮新的业务增长点。自此以至20世纪中叶,内河航运业仍然基本上由民船与轮船共同承担。<sup>②</sup>

## 五、结语

清末汉益船帮与湘潭船行之间的诉讼官司,作为一个时空截面,揭示了晚清长江中游支流民船航运业所面临的多维变局。简而言之,自19世纪中叶五口通商至20世纪初期长沙开埠,相较轮船等西方新技术交通工具带来的市场竞争,各级政府制度、地方商业环境、区域市场格局等多重因素的新旧杂糅嬗变,才是当时湘江下游民船航运业亟需因应的时代挑战。

船行差役化和厘金制度的落地,是晚清湘江下游民船航运业所面临的制度变革。咸同之后,杂费差役成为湘潭船行的重负,加之来自市场和官方渠道的中介业务大量流失,湘潭船行沦为地方政府的差役附属机构。船行制度的失效,成为湘江下游船户和船帮在制度层面上需要应对的新局势。同时,厘金制度作为一项新的财政和商业制度,在落实到地方商业社会的过程中,不仅给商人施加了额外的商税负担及代征厘金的差役,也加深了地方政府对地方绅商的依赖,潜在地推动了民船航运业业务模式的变化。此后,船差征调和厘金制度持续影响船户的生计以及地方商人对运输工具的选择,成为内河民船航运业必须长期面对的官方制度。

地方商业环境的新变化,表现在19世纪后期地方社会中绅商权势的增强以及新兴洋行和轮船公司初现内陆商业市场。一方面,湘潭福善堂七帮商界联合组织和粮行商人,在地方事务和诉讼纠纷中拥有强大的话事权,完全压制曾获地方官员撑腰的湘潭船行势力。另一方面,一如湘潭本地商号的商业操作模式,新兴洋行商号如德国驻潭商号等,亦不经湘潭船行中介,自行雇佣船户,这种涉外的特殊情况成为湖南商务总局支持汉益船帮一方的理由。在20世纪初期的内陆市镇,此类中外商号联合向地方政府施压的零星事例,是内陆社会出现的新现象。20世纪伊始地方商业社会初现端倪的新局面,日后将逐渐影响湘江下游民船航运业的发展。

19世纪中叶以降的区域市场格局变动与轮船运输业兴起,对于地处内陆的湘江下游民船航运业的冲击,显示出迟滞而间接的区域性特点。<sup>③</sup>五口通商之后,长江中下游逐步开放轮船航行,从理论

<sup>①</sup> 转引自松浦章:《清代内河水运史研究》,第262页。

<sup>②</sup> 任放认为,直到20世纪30年代,中国近代交通运输的整体发展还处于较低水平,对市场需求和商品流通的拉动力有限,是故,过高评估轮船、铁路、公路等近代交通工具对中国早期现代化的作用,有违历史真相。参见任放:《中国市镇的历史研究与方法》,商务印书馆2010年版,第190页。

<sup>③</sup> 长江中游航运业的近代转型过程,与长江上游、长江下游和沿海区域航运业相比较,显示出不同的变化步调。参见樊百川:《中国轮船航运业的兴起》;朱荫贵:《中国近代轮船航运业研究》;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275—334页。近期,关于晚清以广州为中心的泛珠三角贸易的研究指出,时至清末,中式帆船因其运费较低、可行驶至非条约口岸进行贸易、常关税与厘金税较低等优势,仍是华商多方面考量后的选择之一。参见侯彦伯:《晚清泛珠三角模式的贸易特色:华商、中式帆船与粤海常关的积极作用(1860—1911)》,《中国经济史研究》2021年第6期。

上来说,湘江商路沿线的湘潭等商贸市镇,对民船运输的市场需求应该一落千丈。然而,清末长江中游重镇汉口和湘江下游流域民船数量、载重量以及船帮势力皆有持续成长的表现,方方面面似乎都不合常理。实际上,新型市场格局的演变和轮船运输的进入,迟至 20 世纪初期,仍未对中游干支流民船业造成实质性的打击。新兴交通运输技术工具对市场的分化,及其对传统民船航运业的影响力,值得持续性的关注。

面对复杂的历史现场,应当深刻反省民船与轮船之间二元对立、新旧取代的简单解释模式。关于传统民船航运业的近代转型研究,必须突破新旧取代的分析框架,将行业内部结构以及行业发展所处的政府制度、商业社会、市场网络等复杂多变的外部环境,一并纳入分析框架。特别是关于外国商行、中外轮船公司等具有显著近代性的变革力量挑战传统社会时所带来的影响,是形成严重的商贸冲击甚或全面垄断,还是成为新的发展机遇,抑或是与传统社会体系长期互动而促成渐进式的演变,对于这些议题的精准认识与宏观掌握,皆应立足于深入历史现场的微观考察。

本文尝试将内河民船航运业研究从航运业史的范畴带回到近代制度史、社会史、商业史的多元视角和复杂语境中,重现“近代”的“先进技术”的力量初步进入内陆“传统”的“地方社会”的历史现场,以期深入认识中国近代社会经济结构转型过程中新旧之间、中外之间的动态辩证关系,借以理解旧体系的渐进演变如何达致系统整体面貌的改观。

### Official System, Merchants Society and Technology Renewal:

#### Wooden Boats Shipping Industry in the Xiangjiang River in the Late Qing Dynasty

*Chen Yao*

**Abstract:** A litigation case of wooden boats shipping in Xiangtan, Hunan Province, at the beginning of the 20th century, showed the reform of boat broker system, the rise of local gentry and merchants, and the differentiation of transportation market. From the opening of the Five Ports of Commerce to the end of the Qing Dynasty, the wooden boats shipping industry of the inland reaches of the Yangtze River, has not rapidly declined due to the development of the steamship industry, but formed integration and complement with the competing steamship transportation. Boatmen and boat gangs in the lower reaches of the Xiangjiang River cooperated directly with local businesses, emerging foreign firms and new steamship companies to maintain the market share in the competition. Compared with the challenges brought by the modern forces such as steamship, the evolution of the old system was that the inland wooden boats shipping industry needed to cope with at that time. The micro analysis of the multi-dimensional historical factors will help us to understand the complex interaction between the old and the new in the process of China's modern social and economic structural transformation.

**Keywords:** Shipping Industry, Boatman, Boat Gang, Boat Broker, Inland Society

(责任编辑:高超群)