

# 清代“埠头”群体的衍变\*

李 坚

**提 要：**埠头是活跃于清代内陆水域的基层航运群体，与明代负责在码头代雇船只的“埠头”具有一定的承继关系。随着清代内河雇船业与保甲制的结合，埠头群体也发生了衍变，在清代内河水域治理、维持航运治安等方面发挥重要作用，主要表现为：在内河雇船方面，包办了官办及民办的船务，而在个别商贸繁盛的地区，雇船业为船行所取代；在内河航运方面，参与码头治安、船只监管等事务。与船户的关系，既有利益的纠葛，也有保甲的羁绊。

**关键词：**埠头 船行 埠保 水域

埠头是清代内河流域较为常见的群体之一，在各类文献当中，有“埠保”“澳甲”“水保”“埠长”等各类不同称呼。目前学界对于埠头这一群体的研究主要将其作为内河雇船之“官牙”进行讨论<sup>①</sup>，有关清代“官牙”在市场监管及商税征收方面的作用以及弊端，已经有较为详尽的探讨。<sup>②</sup>事实上清代埠头群体在水域社会经历了较大的发展演化，除了具有“官牙”特性以外，在基层水域方面的特性鲜少被关注，近年来，不少学者已就此提出新的看法。<sup>③</sup>当前关于“官牙”的讨论框架，还不足以充分认识其在基层水域当中的作用。

此外，在释义上也主要沿用辞典的通用解释。对“埠头”的解释常见的主要有两种，一指“旧时掌管码头交易之人，与经纪人相同”<sup>④</sup>；一指“船行”<sup>⑤</sup>。这两种通行的解释都未注明清时期埠头群体的变化与差异，反映了埠头研究的不足之处。本文围绕清代埠头的源流、职能分化

\* 本文为广东省社科规划办2020年度粤东西北专项课题“清代韩江的航运生态、群体与社会转型”（项目编号：GD20YDXZZL33）阶段成果。

① 相关主要成果参见方行、经君健、魏金玉主编：《中国经济通史·清代经济卷》，经济日报出版社，2000年，第1324—1332页；林红状：《从地方文献看清代重庆的船行埠头》，《图书馆工作与研究》2012年第1期。但这些成果都没有阐明船行与埠头之间的关系，对船行在航运治安方面的职责以及保甲制的推行没有进一步的挖掘。

② 相关主要成果参见陈忠平：《明清时期江南市镇的牙人与牙行》，《中国经济史研究》1987年第3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；周琳：《“便商”抑或“害商”——从中介贸易纠纷看乾隆至道光时期重庆的官牙制》，《新史学》2013年第24卷第1期。

③ 代表成果如陈瑶以湖南湘江流域的埠头制度为例，提出了埠头作为中介组织在管理河道方面具有重要作用（《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）；杨国安则指出，船只编甲与埠头稽查，是清代两湖流域应对盗贼的重要措施（《国家权力与民间秩序》，武汉大学出版社，2012年，第265—280页）；钱晟也就江南地区埠头的源流进行重新审视，提出了埠头的主要职能在于管理船户与运输货物，而非商船中介（《明清时期江南埠头与牙行》，《历史教学问题》2020年第5期）。

④ 朱金甫、张书才主编：《清代典章制度辞典》，中国人民大学出版社，2011年，第627页；相同的解释还可参见李鹏年、刘子扬、陈锵仪编著：《清代六部成语词典》，天津人民出版社，1990年，第186页。

⑤ 罗竹风主编：《汉语大词典》（第2卷），汉语大词典出版社，1995年，第1129页。

演变等相关问题，将埠头置于明清内河雇船业的发展与基层水域保甲制的推行进行动态考察，有助于我们更多元地认识清代基层水域社会。

## 一 埠头与船行：清代内河雇船业的演进

明代，各个商船聚集的渡口大多设有“埠头”，作为雇船中介，帮助商客雇佣船只，从中按比例抽取佣金。另外，明代首次将“埠头”管理列入全国性的法典，反映了对雇船业的重视。《大明律》“私充牙行埠头”条目规定：

凡城市乡村，诸色牙行，及船埠头，并选有抵业之人户充应。官给印信文簿，附写客商船户，住贯姓名，路引字号，物货数目，每月赴官查照。私充者，杖六十，所得牙钱入官，官牙埠头容隐者，笞五十，革去。<sup>①</sup>

埠头的经营必须经由官府的审核及认定，私充埠头的行为将被处罚。与之相应的是，埠头必须对客船的信息，如姓名、住址、货物名目、去向等进行详细登记。

值得一提的是，《大明律》中特别将牙行与埠头分开区别，牙行与埠头各自对应了陆地和水域，埠头专门负责码头的雇船业务。该条例在明代初期得到较好的实行，明中后期由于政治管理的松弛及社会变革，这一条例遂成为虚文。<sup>②</sup>不过，其基本的管理理念，却在清代得到进一步的强化。《大清律例》延续了“私充牙行埠头”条目，内容上几乎相同。在此基础上，还将适用条例拓展了6条，例如对地方土棍势力私充埠头，勒索、强揽商船的行为施行相应的惩罚：

各处关口地方，有土棍人等，开立写船保载等行，合伙朋充，盘踞上下，遇有重载，雇觅小船起剥，辄敢恃强代揽，勒索使用，以致扰累客商者，该管地方官查拿，照牙行及无籍之徒用强邀截客货例，枷号一个月，杖八十。<sup>③</sup>

此外，清代的州县还制定了不少针对埠头管理的措施，体现在地方性法规及码头石碑上。这些内容更具针对性，具体见后文。

除了在法规上实践了明代的埠头管理，埠头雇船的范围也由民用拓展至官用、民用合二为一。从雍正时期开始，地方州县陆续裁撤驿丞，将驿站事务交由州县管理。这意味着地方州县必须自己征调民力来弥补驿站夫马之不足。<sup>④</sup>这一改革最终迫使地方州县在各项官办用船事务当中引入中介机构。在实际运作中，官府官员公务往来、物资运输等用船事务逐渐统一交付民船进行办理。而原本用以区别官用、民用（商用）船务的渡口、码头（官埠、民埠、官渡、私渡等），

① 《大明律》卷10《户律七·市廛》，法律出版社，1999年标点本，第84页。

② 参见童光政：《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。

③ 《大清律例》，天津古籍出版社，1993年标点本，第272—273页。

④ 参见魏光奇：《有法与无法——清代的州县制度及其运作》，商务印书馆，2010年，第275—283页；王昱淇、廖吉广：《乾隆朝州县驿站管理改革研究——以乾隆二十年的驿丞裁撤为中心》，《历史档案》2015年第3期。

也有逐步整合的趋势。<sup>①</sup>

在潮州大埔县，较早的便将境内雇船业交予埠头处理：“国朝底定后，疮痍渐起，传使稀疏。于是奉裁驿传，一切迎送皆取七户船（趸船七户）及商民船，以应冲要之镇，设船埠长，官需船则责之。”<sup>②</sup>这一制度在清代没有较大的改变，直至民国初年，埠头依然负责大埔的雇船业，大约有60艘当地的民船随时供差遣。<sup>③</sup>

另一方面，随着“埠头”承办官差，其内涵比明代变得更为复杂。这与清代内河雇船业的发展分不开。随着清代内河贸易的兴起，在一些商船往来频繁、船务需求量大、商贸繁盛的大码头，如广东的珠江流域、韩江流域，福建的闽江流域，江苏的长江流域等，先后推行了雇船业的改革，以船行取代埠头。

在广东，广州及佛山最先施行改革，将码头雇船的差使统一交由船行办理。乾隆十五年（1750），颁行了《船行规条》，进一步将船行推行至全省各地：

详各属境内，照省城、佛山之例，查召身家殷实、堪充船行之人，并取保邻户族甘结。各行联名保结，详报批示，给与示簿，准其承充，毋庸输课，给发牙帖。凡船只到埠揽载，行主询明该户及所雇水手姓名、住址，并取同帮船户与在船水手连环保结，存行分晰登簿。其无保结之船，概不许其揽载。客商雇船，住客报行，三面议定船价，每两抽用三分以充费用，仍将雇船开行月日、姓名、籍贯、货物行囊、船价、填给船票，登注循环簿内，按月呈缴该州县查核。<sup>④</sup>

福建省在嘉庆九年（1804）也推行了船行制，在延、建、邵、汀、福等州的船商联合之下，这些州府境内各处水陆码头，设立由船商组建的船行以取代埠头承办雇船业：

查埠头一项，率多无业游惰之民，串地棍以把持，作蠹差之牙爪，于商旅无益有害，是以永远革除，不准再有此项名目。第福省情形与别处不同，语言既不相通，溪港又多丛杂。若竟听船户自行揽载，未免散漫难稽。故议令各属于水陆要口召募殷实良民，充当船行。如有失误，著落代赔。俾有稽核。<sup>⑤</sup>

在闽粤交界的韩江流域，推动改革的是位于韩江流域商贸中心的潮州府城的商船联盟。当地商船户由于长期遭受埠头（澳甲）滥封、短价等侵渔行为，遂联合起来于同治六年（1867）组建了两个船行，承办潮州府城的船差。<sup>⑥</sup>同一时期，江苏的吴、长洲、元和等县河流域也开始禁

① 参见罗传栋主编：《长江航运史》，人民交通出版社，1991年，第359页；李坚：《清代韩江渡口的的发展及内部差异》，《韩山师范学院学报》2015年第2期；叶显恩主编：《广东航运史（古代部分）》，人民交通出版社，1989年，第223—246页。

② 洪先涛纂修：嘉庆《大埔县志》卷10《驿铺志》，“广东历代方志集成”潮州府部，岭南美术出版社，第21册，第112页。

③ 参见东亚同文会编纂：《支那省别全志》（第1卷），东亚同文会大正六年（1917），第479页。

④ 佚名辑：《粤东例案》，“清代稿钞本”第3辑，广东人民出版社，2010年，第146册，第545—546页。

⑤ 《福建省例》“船政例”，“台湾文献丛刊”，台湾银行经济研究室，1959年，第199种，第681页。

⑥ 参见李坚：《澳甲制的源流及演变》，《闽台文化研究》2014年第2期。

革官埠，“差事改归船行承办”<sup>①</sup>。

船行的出现打破了埠头长期以来垄断雇船业的局面，优势主要有两个方面：一是船行由船商联合组建，通常由士绅充任船行之董事。二是船行背后依托的是船商群体，大多由地域性的商帮组织运作<sup>②</sup>，这与埠头有着本质区别。

各地对于埠头的遴选设定了一定的条件，诸如财产保障、身份保障等，特别是涉及官办船运及码头治安等方面，需要官方途径遴选更为可靠之人充任。对身份、任期也相应有所规定，例如广东规定：“各州县务须慎选土著，身家殷实，并无违犯与更名重役之人，取结承充，五年一换。如有怠玩及滋事不法，随时详革，另选补充。”<sup>③</sup>然而遴选程序的公正与否常常有赖于地方官员的执行力度。据福建的一些官员看来，充任埠头的人多为地痞流氓，无法胜任雇船的职能，“盖充当埠头之人，俱系地棍，平日只知串蠹刁索，而地方胥役亦只得受陋规”<sup>④</sup>。

首先，相较而言，官府更愿意将船差交予更能胜任的群体，而船行在经济实力、航运经验以及商业贸易管理等方面都非一般埠头能比。其次，除了遴选的程序外，船行也有较为完善的“三面议价”、货运抽分、循环簿登记等规则。更重要的是，船行在货物运输上还建立了保险制，即一旦货物在运送途中出现人为的破坏或损失，由船行负责向雇主进行赔偿。<sup>⑤</sup>而通过埠头及其他方式雇佣船只，责任自负。这是清代雇船业的一个重大进步。再次，船行设立的河流域，禁止除了船行以外其他的机构及组织承担雇船的业务，具有垄断性。其施行的理念本质上与《大清律例》中的“私充牙行埠头”是一致的。

嘉庆十年（1805），两广总督那彦成在地方巡视中发现了乐昌及番禺两县地方差役私设埠头的现象，具体情形载于《抚督县奉宪修复宪永禁碑》的碑文当中：“各处市镇，设立牙行，一应船只装运，凭行雇写票，以防盗拐奸民冒充船户，揽载货物，致为行商过客之害，非藉以添衙门之陋规，饱奸胥之贪腹也。”除了稳定航运秩序以外，那彦成也注意到打击私设埠头也有消弭社会矛盾的考量：

若辈手挟牌票，如狼似虎，不论何项船只，只勒收帮费若干，或借官要一船，将河中船只，归行拦阻，有钱者则私放，无钱者即羁留。在官者只得些小陋规，而不知若辈肆其凶恶，吮瘠民之膏脂，与家人书差分肥，遂令官之怨声载道。<sup>⑥</sup>

最终，两地的埠头都被取消。同一时期，在封川、德庆、高要、三水、南海等地，私设的埠头也相继被勒令取缔。<sup>⑦</sup>

① 王日根：《中国会馆史》，东方出版中心，2018年，第344页。

② 参见叶显恩：《明清广东水运营组织与地域关系》，《广东社会科学》1989年第4期。

③ 黄恩彤、宁立悌纂：《粤东省例新纂》卷6《兵》，“中国古代法律文献”丙编，社会科学文献出版社，2012年，第10册，第541页。

④ 佚名：《福建省例》“船政例”，第677页。

⑤ 参见〔日〕加藤繁著，吴杰译：《中国经济史考证》（第3卷），商务印书馆，1973年，第123—130页。

⑥ 广州市白云区竹料镇地方志办公室编：《竹料镇志》，新闻出版社，1994年，第297—298页。

⑦ 参见《抚督县奉宪修复宪永禁示碑》（一），载《竹料镇志》，第297页。

## 二 埠头与埠保：保甲制向基层水域的渗透

除了在雇船领域的变化，清代埠头的另一个重要变化是与负责基层水域治理的埠保的结合。埠保之“保”，与清代推行的保甲制度有很大关系。如清代的“地保”，指的是乡村保甲的负责人，既是乡村统治秩序的维持者，也负责乡村的税收。<sup>①</sup>

而埠保虽没有地保的职能，但在基层水域的作用也非常重要。据道光《开平县志》所载：清代广东开平地区“以都分图，以图分村，村有地保，埠有埠保，水有水练，一切小大盗贼，斗殴词讼，惟保、练是问”<sup>②</sup>。这反映了广东西江流域埠保、水练在治安方面的作用。在协助地方官员办理案件时，埠保往往能起到关键作用。雍正五年（1727），潮州府潮阳县境内发生一宗拦河抢劫案件，甫经上任的潮阳县知县蓝鼎元在办案过程中依靠后溪港口水保方东升提供的关键线索，最终将强盗捉拿。<sup>③</sup>此后，方东升在剿灭潮阳地方势力马化镇过程中也发挥了重要作用。马化镇势力拥有族丁二千余，盘踞三寨，招纳流亡，抢劫、贩运私盐，横行无忌。这一股势力，长期盘踞于两县边界区域，“经十令捕缉三十四年弗获”<sup>④</sup>。方东升对于港口河道的各类船只及船户尤为熟悉，蓝鼎元正是充分发挥了地方埠保的这一优势，得以破案。

而令埠头与埠保结合的关键措施是涉及商、渔船只的编甲及连坐的保甲制。保甲制在内陆及濒海地区已经有相对较为完善的实践经验。雍乾时期这一套体系逐步向内陆水域地区推进，成为地方社会应对河湖盗贼以及保障河运及商旅安全的重要举措。<sup>⑤</sup>另一方面，保甲制在各地的渐次推进，客观上也凸显了埠头在水域治理方面的作用。最早如康熙年间推行的“渔埠编保”制度：

其揽载客人商货，俱要立刊印文契。系本埠之船，写明某州县埠头某人、有某字号某保某甲船户某人、承揽到某客人某货物、装送到某处云云。后写埠头官牙姓名花押，仍本埠头登明店簿以便存查。如本船在别处非为劫害客商，或别处拿获，傍人首告。将埠头及平日失察之保正十长治罪，并本甲船户连坐。如别处船户到本埠承揽客商，保长责令埠头查系平素认识良实之人方许揽载。如初到口岸，不曾认识，即讯明同处认识船户立契作保，方许承揽。<sup>⑥</sup>

依照规定，埠头代雇的船只在他处违法犯禁，埠头也负有失察之责。不仅如此，其他外来的船只也必须经过埠头审核方许揽载，否则埠头也会被治罪。这确立了埠头与船户之间的连带责任关系。

雍正五年（1727），进一步确立了船只编甲的具体措施，指出：“各处大小船易于藏奸，令地方官取具船户邻右保结，编列号数，于船两旁刊刻某处船户某人姓名，给以执照。该船户持照

① 参见萧公权著，张皓、张升译：《中国乡村：19世纪的帝国控制》，九州出版社，2018年，第82—84页。

② 王文襄纂修：道光《开平县志》卷4《建置》，“广东历代方志集成”肇庆府部，岭南美术出版社，2008年，第36册，第598页。

③ 参见蓝鼎元著，刘鹏云、陈方明注释：《鹿洲公案》，群众出版社，1985年，第130—141页。

④ 蓝鼎元著，刘鹏云、陈方明注释：《鹿洲公案》，第213—228页。

⑤ 参见杨国安：《国家权力与民间秩序》，第265—280页。

⑥ 黄六鸿：《福惠全书》卷23《保甲部三·渔埠编保》，广陵书社，2018年，第289页。

揽载，地方及营汛官弁不时稽查。”<sup>①</sup>随后，船只编甲、埠头稽查的理念在两湖地区得到湖广总督迈柱的大力推广。<sup>②</sup>

与“渔埠编保”同时期施行的还有康熙四十二年（1703）广东和福建两省所推行的“澳甲制”。<sup>③</sup>宋元明时期澳甲制一直都曾作为南部沿海海防的主要策略之一抵御海盗。<sup>④</sup>这一以编管濒海渔船为核心的制度，在乾隆二十一年（1756）被两广总督杨应琚推行至内河流域，要求将广东境内各类渔船和船户进行编排，以“十船为一甲，一甲互相为保”，通过甲内相互监督，实行连坐，“每船百号为十甲，设立澳长一名，责令稽查匪类及一切事宜”，以身家殷实之人充任澳长，进行稽查。故此又称为澳长制。另外，还同时规定对“其余水练、埠保一切名色，概行革除”，统一以“澳甲”为名。<sup>⑤</sup>检阅其后的地方文献，内河流域的埠保并未随着澳甲制的推行而消亡，澳甲与埠保实际上仅仅是称号上的差异。

杨应琚推行的主要意图依然是对船只的编管。上述种种措施对于内河雇船业而言，最大的影响是促成了埠头群体与职能的扩大化。埠头与其所雇佣的船只、与所属码头船只、与水域内往来流动船只的关系，经由保甲和雇船的维系变得更为紧密，彼此之间既有利益的纠葛，亦有联保的责任。如乾隆时期顺德县境内的5000余户疍民的编管，由33名埠保进行统属。<sup>⑥</sup>

广东大埔县的碓头埠则是由埠头管理与稽查。该埠是广东福建之间水陆货运的一个转接点，货运转载量非常大。康熙四十年（1701）这个码头便设有专门的埠头，埠头不仅在码头代雇船只，还需维持营运秩序，船户到埠装载货物，埠头依班序轮流。如“客货至，不由埠头开发，强抢装载”，则由埠头或船户禀官追究。<sup>⑦</sup>

乾隆时期，随着水域管理的加强，埠头由一名增设为两名，管理范围扩大上游及下游的集市，同时在上游及下游地区设置巡逻搜查船只，对过往船只进行巡查，维持治安，防止走私。“立有船埠长二处稽查船只，一在碓头坝，识认上水船户；一在梅子潭，识认下水船户。小船揽载客货俱于此处过。”<sup>⑧</sup>这一时期，在大埔县境内的三河、赤石岩、石上、虎头砂等码头也相继增设水保、埠头等进行管理。<sup>⑨</sup>

埠头的职能，一方面体现在监控船户的行为，从内部消弭治安的隐患，以维持水域治安；另一方面，埠保与船户之间通过联保形成特定关系，与船户群体共同应对盗贼、强盗等外在险情。

道光四年（1824），广东罗定州的埠保梁海及李达佳等11名船户共同制定了相互救援的措

① 《钦定大清会典则例》卷115《兵部·保甲一》，“文渊阁四库全书”史部（电子版），上海人民出版社，1999年，第0623册。

② 参见杨国安：《国家权力与民间秩序》，第265—280页。

③ 参见杨培娜：《澳甲与船甲——清代渔船编管制度及其观念》，《清史研究》2014年第1期。

④ 参见李坚：《宋代中国南部边疆的海防建置——以潮州为视角》，姜锡东主编：《宋史研究论丛》（第13辑），河北大学出版社，2013年，第134—156页；李坚：《澳甲制的源流及演变》，《闽台文化研究》2014年第2期。

⑤ 参见卢坤、邓廷桢编，王宏斌校点：《广东海防汇览》卷33《保甲》，河北人民出版社，2009年，第861页。

⑥ 参见郭汝诚、冯奉初纂修：咸丰《顺德县志》卷6《户口》，“中国方志丛书”华南地方，台湾成文出版社，1966年，第75册，第503页。

⑦ 参见《奉县永禁陋弊碑记》，载中国人民政治协商会议广东省大埔县委员会文史资料委员会编：《大埔文史》（第24辑），大埔县委员会文史资料委员会，2009年，第138—140页。

⑧ 蔺绣纂修：乾隆《大埔县志》卷1《山川》，潮州市地方志办公室影印本，2013年，第33页。

⑨ 参见蔺绣纂修：乾隆《大埔县志》卷4《社甲》，第47页。

施，并呈准知县颁行：“如被贼盗抢劫，或借搭船勾线索诈等情，无论昼夜，或一船喊捕，各船救应，协同追赶，获贼送究，不得畏避徇情。”同时，船户病故或遭遇不测，也有相应的赔偿及善后措施，“因病身故，或涉水自斃，各安天命，无论在远近埠头，因病身死，船主务先捐铜钱二千文，就该处埠头备棺殮葬”<sup>①</sup>。

作为船户管理者的埠保，如若失职，有时会遭到船户的抵制及官府惩处。据民国《阳春县志》内《示禁封船短价碑》记载，境内的黄泥湾、清湖等地总共有埠保二十余名，因埠保对过往疍民和船户勒索太甚，乾隆五十九年（1794）被告至官府，遭到重罚。<sup>②</sup>乾隆四十一年，海丰的后门港埠的埠头，“勾通外来匪徒潜居埠内，搭寮窝匪、开场设赌等项，扰害地方”<sup>③</sup>。因监管不力，纵出洋盗，受到处罚。

## 结 语

从明至清，“埠头”名称虽沿用不变，实则内涵有了较大的拓展、职能也更为丰富、群体更为庞大。埠头群体这种转变，首先，体现在清代内河河域治理的强化。清政府在基层的船户及船只管理方面制定了相当完备的条例，包括船只登记备案、编甲、连坐等，从而赋予了埠头群体以稽查管理以及封船应差的职责。埠头职能范围由码头拓展至周围水域，成为清代基层水域治理当中兼及码头雇船和水域治安等基层事务的重要群体。其次，埠头与船户群体的关系呈现动态而多元的趋势。由埠头识认的船只从码头的商运船只延伸至所有水域范围内往来的商渔船，埠头封船常常成为衍生陋规的法外之地，二者之间既有利益的纠葛，也受到保甲制度的羁绊。再次，随着清代内河雇船业的发展，船行设立的议价、抽分、登记、保险机制对雇船业的发展产生了积极影响。在许多商业化程度较高的商贸码头，埠头不参与雇船业务。

（作者单位：韩山师范学院历史文化学院）

本文责编：周全 宿万涛

<sup>①</sup> 《奉州宪严禁盗贼水手病故章程碑》，载谭棣华、曹腾骅、冼剑民主编：《广东碑刻集》，广东高等教育出版社，2001年，第743页。

<sup>②</sup> 参见蓝荣熙纂：民国《阳春县志》卷4《税饷》，“中国地方志集成”广东府县志辑，上海书店出版社，2003年，第39册，第332页。

<sup>③</sup> 《抚部院功德碑》，载郑正魁主编：《海丰县文物志》，中山大学出版社，1988年，第89—90页。