

# 契約與幫規：試析清代中葉巴縣檔案中的船運糾紛

## Order without Law? Negotiating Shipping Contract and Dispute in Ba County, 1750-1850

邱澎生

中央研究院歷史語言研究所

### 摘 要

十八至十九世紀的長江上游地區，因為四川、雲南、貴州人口持續增加與各種農、礦資源的不斷開發，加上本地水運條件的改善，以及當時中國全國市場的發展，使得長江上游的市場經濟有更快速的成長，重慶也連帶成為長江上游的重要經濟中心。在這個市場發展過程中，重慶的航運業也有更多變化，不僅各式船隻增加、運輸量變大，各類以「幫」為名稱的船務運輸業團體也愈來愈多。重慶「船幫」的成立與運作，以及船幫內部與彼此間的合作與衝突，都是本文要探討「船運糾紛」的主要內容。

清代前期重慶地區的船運糾紛，有部份內容被保存在現存的巴縣檔案內。這些檔案法律文書，不只反映當時長江上游運輸服務業的成長與變動，也呈顯當時包含「板主」（即船戶老板）、「船工」（即船舶水手）乃至託運商人、船廠老板等人物在內的各種民間業者，究係如何建立各種商業契約以及各式「幫規、程規、條規、舊規」的過程。這些林林總總的契約與幫規，不一定都能得到民間業者與政府官員的支持，從而也使各類船運糾紛演變成不同類型的司法訟案。因此，船運糾紛不只單純反映經濟現象的變動，其演變過程與結果，也經常受到當時相關法律秩序運作的限制與影響。以船運糾紛為研究主題，本文分析各類船務幫規的形成與運作，檢視當時各類船運契約如何受到幫規的影響，進而分梳船業幫規與船務契約究竟如何衝擊當時的法律秩序。以這些經濟現象與法律秩序的互動為焦點，本文希望探究以下的關鍵課題：在十八、十九世紀長江上游市場經濟發展過程中，當地民間社會與政府司法運作之間，究係如何互動發展出某種特殊的公共秩序。

隨著十六世紀至十九世紀明清時期長程貿易的鉅額發展以及省際移民的大量湧入，四川經濟愈來愈被整合到當時中國的全國市場內。單以清代前期的商業發展論，每年透過長江水道輸入與輸出四川的商品數量，都有相當可觀的增長。此外，清代雍正、乾隆年間，政府投入大筆資源整修長江上游航道，糧食、棉花、食鹽、木材，乃至鄰省借道輸出的滇銅、黔鉛，都促使四川航運業更快速的發展，長江上游與長江中、下游之間的航運業有了空前的發展契機。隨著航運量的快速增加，來自四川與鄰省的民間商船主、船長與各種船工、手水、縴夫，以及船務仲介業牙行船戶、貨物搬運業行店及其所屬挑夫、腳夫，乃至民間造船業者，都投身成爲促成這波商業航運業發展的主力。

民間航運市場的發展，或多或少地牽動當時各種商業組織、相關法令乃至於意識形態上的變動，從而引發某種「制度變遷」，<sup>1</sup> 本文的主要問題意識是要以清代前中期重慶城航運業發展爲例，論證某種制度變遷的發生存在與演化歷程。儘管在十六至十九世紀之間，中國政府並未公布成套的航運、保險、公司或票據等工商業法規，但當時民間工商業者遇到各類營業與工資糾紛時，也常提請地方衙門介入審理，或者是要求「行、會館、公所」等各種社會經濟團體協調解決。無論是民間團體調解，或是政府官員介入，這些包含航運契約與債務糾紛等商業爭端，都不可避免地衝擊當時法律秩序及司法體系背後賴以運作的意識形態。當官員在既有法律與意識形態框架下對商業爭端進行調解、處理或是審判時，當時法律規範即因而進行微調，從而也促使當時市場秩序發生變動，因而形成某種制度變遷。

以十八、十九世紀重慶府巴縣衙門保存的司法檔案與契約文書爲主要史料，本文依「遠程貨運、短程貨運、短程客運」等航運業類別，區分當時航運糾紛型態，分析民間團體與地方政府在不同類型航運糾紛中的調解與審理過程，進而探究當時法律規範與市場秩序變遷的軌跡。

## 一、重慶城的航運業發展及各類船幫團體的形成

重慶城有極優越的水文條件：城北方向有嘉陵江，於匯合涪江與渠江後，下行至重慶城北郊；城南、城東方向，則有長江橫越而過。沿長江往東，可以直下湖北宜昌、漢口，乃至遠接長江中、下游各省。一路沿長江往西，則有赤水河、沱江、岷江分別由南或由北注入長江，其中，赤水河可通貴州，而沱江、岷江則貫通川中與川北。沿長江持續往西，則可直接金沙江通至雲南。清代乾隆年間，地方人士即描述重慶城四通八達的水運交通位置：「內水，則嘉陵、白水，會羌、涪、宕、渠，來自秦。外水，則岷沫衣帶會，金沙來自滇，赤水來自黔。俱虹盤渝城下，遙牽吳、楚、閩、越、兩粵之舟」，<sup>2</sup> 可見至少到十

<sup>1</sup> 此處所謂的「制度變遷」，我主要援用諾斯（Douglass C. North）的概念，參見：道格拉斯·諾斯著，劉瑞華譯，《經濟史的結構與變遷》（台北：時報文化出版公司，1995），頁 11-15。道格拉斯·諾斯著，劉瑞華譯，《制度、制度變遷與經濟成就》（台北：時報文化出版公司，1994），頁 43-46。

<sup>2</sup> （清）王爾鑑纂修，乾隆《巴縣志》，有清乾隆 25 年（1760）序文，中研院史語所傅斯年圖書館藏本，卷 1，〈形勝〉，頁 8 下。重慶城附近的長江水道，無論是往東去長壽縣段，或是往西去江

八世紀後半的乾隆年間，不僅陝西、雲南、貴州以重慶城為交通轉運站，長江中下游的湖北、江蘇，乃至浙江、福建、兩廣都是重慶城可以水運通連的區域。

在上述重慶城優良水文條件當中，有一個最重要的自然條件因素，即是重慶城位於長江與嘉陵江交匯處，水量的大量增加，使得此下的長江水段開始可以行駛噸數更高的船隻，這使重慶城有較好條件發展為四川全境貨物裝填大船的集散港。然而，除了自然條件外，清代政府對整治長江上游水路工作投入較多心力，也是重要因素，自乾隆初年開始，清政府特別著力整治長江上游的金沙江航道，尤其是以張允隨為代表的眾多雲南、四川地方官員，自乾隆五年（1740）至乾隆十三年間的積極任事，使金沙江能更安全穩妥地行船運貨，從而幾乎打通了整段長江上游航道，<sup>3</sup> 這項長期投入的水運整治工作，奠定了四川乃至雲南、貴州等省的大量物產可以更快速地進入長江水路的基礎。

在自然水文條件與政府整治水道工程的配合之外，十六至十八世紀中國全國市場的發展更是不可或缺的因素，這是重慶城成為四川全省貨物轉運中心的關鍵要素。乾隆年間，重慶知府石韞玉在說明重慶四通八達的優越水文條件後，隨即指出重慶城當時已是四川重要水路運輸中心的事實，眾多來自長江中下游、陝西、雲南、貴州等省商旅、士紳，以及水產、鹽斤、礦產與木材等貨物，都以重慶城為運輸轉運站：「故在下游者，若楚、若皖、若江、若浙、若閩、若粵，皆溯流而上，至重慶而分。其在上游者，若秦、若黔、若滇，皆沿流而下，至重慶而合。凡夫商賈之所懋遷、仕宦之所鞅掌、魚鹽金木之所轉運，羈人旅客之所經臨，千艦萬艘，輻輳於渝城之下，歲不知其凡幾也」，<sup>4</sup> 這種省際之間人員與商貨往來頻繁，並齊聚重慶城的「千艦萬艘，輻輳於渝城之下」景象，必需配合當時中國全國市場的發展歷程，才能有更整體性的理解。

十六到十八世紀的長程貿易，帶動了當時全國市場的發展，而隨著長江上游地區進入全國市場商品數量的大幅增長，重慶城的商貿地位也愈形重要。不僅外省輸入四川的貨物在此聚集分銷，全川貨物也愈來愈以重慶城為輸出境外的集散地，特別是由長江中、下游一路運入四川的棉花、磁器、棉布，以及自四川外銷的稻米、山貨（包括皮革、桐油、白蠟、木耳、竹筍）、藥材、染料（靛青、紅花）、木材、井鹽、滇銅、黔鉛，重慶做為四川全省貿易輸出與輸入中心地的地位，在十八世紀後半到十九世紀前半期間已愈為明顯，由此進出長江的商品，不僅可到四川全省各府州縣，與四川相鄰的湖南、湖北、雲南、貴州、西藏，乃至於遠及江西、江蘇、浙江、福建、廣東各省，也都成為流通相關商品的經濟區域，重慶城不僅成為長江上游與西南地區最大的流通中心，<sup>5</sup> 也在經濟上愈來愈明顯地取代成都原先的重要性，連帶使四川商業重心由省境西部轉移到省境東部。<sup>6</sup>

津縣段，當地人都以「岷江」稱之（參見：乾隆《巴縣志》，卷 2，〈恤典〉，頁 13 上；（清）有慶監修，道光《重修重慶府志》，有清道光 23 年（1843）序，中研院史語所傅斯年圖書館藏本，卷 1，〈山川〉，頁 44 下-45 上）。王士禛在清康熙 11 年（1672）撰有〈蜀道驛程記〉（收入乾隆《巴縣志》，卷 12，〈藝文：記一〉，頁 66 下-69 下），對重慶城附近水道有更仔細的記錄。

<sup>3</sup> 參見：羅傳棟主編，《長江航運史（古代部份）》（北京：人民交通出版社，1991），頁 86-91。

<sup>4</sup> （清）石韞玉，〈體仁堂善會記〉，收入（清）福珠朗阿纂修，宋煊編輯，道光《江北廳志》，影印道光 24 年（1844）刊本（台北：台灣學生書局，1971），卷 7，〈藝文志〉，頁 1001。

<sup>5</sup> 許檀，〈清代乾隆至道光年間的重慶商業〉，《清史研究》，1998 年 3 期（1998），頁 32-36、39。

<sup>6</sup> 林成西，〈清代乾嘉之際四川商業重心的東移〉，《清史研究》，1994 年 3 期（1994），頁 62-69。

做爲四川東部最重要的經濟中心，重慶城的經濟繁榮景象在十八世紀後半的乾隆年間，即已令時人印象深刻：「渝州物產與全蜀同，物之之供渝州用者，則與全蜀異。三江總會，水陸衝衢，商賈雲屯，百物萃聚，不取給於土產，而無不給者……或販自劍南、川西、番藏之地，或運自滇、黔、秦、楚、吳、越、閩、豫、兩粵之間。水牽雲轉，萬里貿遷，物豐者民衍，宅近市者家富，昔人詳言之」。<sup>7</sup> 渝州爲重慶府古稱，指的是府治重慶城及其餘府屬十三個州、廳、縣。這段對十八世紀後半重慶城的描寫，既描寫眾多外來客商聚集於這個「三江總會，水陸衝衢」的都市，也簡述了重慶城做爲轉運來自「劍南、川西、番藏」與「滇、黔、秦、楚、吳、越、閩、豫、兩粵之間」各地商品的中心地位，這其實印證了十八世紀中國全國市場擴展帶動四川與重慶經濟成長的動力。<sup>8</sup>

發達的商品貿易，爲四川與重慶的航運業帶來很大商機。以糧食運輸而言，據估計，雍正年間的川糧外運量，已有年平均至少一百萬石；到乾隆年間，則達到年平均三百萬石以上；嘉慶年間之後，川糧外運隨四川本地人口快速增加等因素而下滑，不復乾隆時的年平均輸出額。<sup>9</sup> 隨四川全省人口增加，本省棉花不足使用，而且限於氣候條件，棉花質量也不如長江中下游輸入的棉花，據估計，到清代道光年間，棉花需求量已是明代四川的十倍，<sup>10</sup> 做爲棉花輸入的轉運中心，嘉慶九年（1804）一條反映重慶城朝天門碼頭輸入棉花的史料即載：「每日碼頭上下棉花四、五百包不等」，<sup>11</sup> 以每包棉花百斤估計，則每天於重慶城朝天門一個碼頭起卸的棉花即達四、五斤。<sup>12</sup> 四川、雲南、貴州等省木材則由金沙江、赤水河、嘉陵江匯入四川境內長江上游水道，使重慶成爲西南各省木材行銷長江中下游的轉運樞紐。<sup>13</sup> 雲南銅礦的盛產期，在清代雍正初年到嘉慶中期之間，單以政府明載滇銅產銷數量計算，每年由雲南運至北京寶泉、寶源兩個鑄幣局的銅材，自乾隆四年（1739）起即規定爲 6,331,440 斤，這個數字既不算入雲南自己留用鑄錢的 3,709,162 斤（以乾隆 32 年，1767 計）以及外省官員帶著白銀到雲南購買運出的一年 3,870,421 斤（以嘉慶 7 年，1802 計），更不包括銅商自行賣入銅材市場的數量。<sup>14</sup> 這每年至少六百萬斤以上的滇銅，都沿長江上游水道運抵重慶城再轉雇大船輸出長江中下游。乾隆至道光年間，中央政府將

<sup>7</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 10，〈物產〉，頁 14。「渝州」是重慶府的古稱。

<sup>8</sup> 有學者認爲只有到十九世紀下半葉，重慶才真正超越成都的經濟地位，在此之前，成都仍是四川的「中心都市」，而重慶只是「區域都市」〔王笛，《跨出封閉的世界——長江上游區域社會研究，1644-1911》（北京：中華書局，1993），頁 263〕，然而，十八世紀以至十九世紀前半的重慶經濟發展速度，仍是顯著現象，判定十九世紀下半葉之前成都與重慶兩都市在四川經濟上的「中心、區域」地位，仍待商榷。

<sup>9</sup> 鄧亦兵，〈清代前期內陸糧食運輸量及變化趨勢——關於清代糧食運輸研究之二〉，《中國經濟史研究》，1994 年 3 期（1994），頁 82。

<sup>10</sup> 林成西，〈清代乾嘉之際四川商業重心的東移〉，《清史研究》，1994 年 3 期（1994），頁 65。

<sup>11</sup> 四川省檔案館、四川大學歷史系編，《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊（成都：四川大學出版社，1989），頁 338。

<sup>12</sup> 許檀，〈清代乾隆至道光年間的重慶商業〉，《清史研究》，1998 年 3 期（1998），頁 35。

<sup>13</sup> 經君健，〈清代前期民商木竹的採伐和運輸〉，《燕京學報》，新 1 期（1995），頁 145-189，17-19。

<sup>14</sup> 許滌新、吳承明主編，《中國資本主義發展史》第一卷《中國資本主義的萌芽》（北京：人民出版社，1985），頁 491-496。陳慈玉，〈十八世紀中國雲南的銅生產〉，收入《國史釋論：陶希聖先生九秩榮慶論文集》上冊（台北：食貨出版社，1988），頁 286-289。邱澎生，〈十八世紀滇銅市場中的官商關係與利益觀念〉，頁 63。

貴州出產白鉛，每年撥出二百至五百萬斤鉛材，運出集中於漢口鎮，讓「各省採買」以配合銅斤融鑄錢幣，<sup>15</sup> 這批鉛材也先集散重慶再轉換大船赴漢口。四川井鹽產銷數量增加甚快，清代嘉慶年間年產量可達三億斤，是明代的十五倍。<sup>16</sup> 這些輸入、輸出四川的糧食、棉花、木材、銅斤、鉛條、井鹽等商品，基本都以重慶為最大的集散轉運地，大批船隻在此裝貨卸貨，這使重慶城每年的貨運吞吐量相當驚人。

本文所說的「重慶城」，主要是指重慶府治與重慶府首縣巴縣的地方官衙所在城市及其近郊。重慶城東西寬 285 里、南北長 115 里，是座略呈扁平四方形的城市。<sup>17</sup> 清代「重慶」則主要指做為行政機關的重慶府，府轄二州、一廳、十一縣。清乾隆 19 年（1754），將原駐重慶府城的理民同知改駐江北鎮，乾隆 23 年（1758），政府下令將巴縣原轄若干區域改隸江北鎮，並將之昇格為江北廳；當時昇格江北廳的主要原因，則是巴縣原轄縣境面積太大：「以縣治遼濶，分江北之義、禮二里，及仁里上六甲，隸理民同知管轄」，隨即，江北廳「理民同知」一職乃改為「理民督捕同知」。<sup>18</sup> 在江北鎮昇格江北廳之前，巴縣轄境本即包括了嘉陵江北岸若干地區，甚至是巴縣縣城的「坊、廂」管轄範圍，也延伸到嘉陵江北岸，巴縣知縣孔毓忠於清康熙 46 年（1707）重畫縣城與城郊行政區時，即在縣城「坊、廂」清單中，列出「城內二十九坊、城外十五廂、江北六廂」，<sup>19</sup> 可見當時歸屬「江北六廂」嘉陵江北岸與巴縣縣城隔江相望的民眾，在行政區劃上，仍為隸屬重慶城的「城市居民」，<sup>20</sup> 與當時巴縣所轄十二里 120 甲的鄉村地區居民有所區分。<sup>21</sup>

做為本文主要分析對象：清代前中期重慶城發生的種種船運糾紛，到底對當地法律規範與市場秩序發生何種影響？有需要包括巴縣縣城及與巴縣縣城隔嘉陵江相望的江北廳廳治若干城廂地區。其中原因，除了有上述巴縣與江北廳行政區畫重新調整的歷史事實外，也因為重慶城航運發展過程中最重要的兩個貨運集散碼頭：一處位於重慶城東北邊的朝天門碼頭，一處位於重慶城南邊的太平門碼頭，<sup>22</sup> 而在「朝天門碼頭」進行的種種商業

<sup>15</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 435-436。

<sup>16</sup> 同時期的淮鹽產量則年達六億斤。當時井鹽與淮鹽方式，是以歸州分界，以上為井鹽行銷口岸，以下為淮鹽行銷口岸，單是淮鹽與井鹽的合法販售管道，即使整個長江流域流通鹽斤數量顯得十分驚人。見羅傳棟主編，《長江航運史（古代部份）》，頁 344。

<sup>17</sup> 周詢，《蜀海叢談》，收入沈雲龍主編，《近代中國史料叢刊》（台北：文海出版社）第一輯第七種，卷 1，〈制度類上：各廳州縣〉，頁 193。

<sup>18</sup> 道光《重修重慶府志》，卷 1，〈沿革表〉，頁 6-7。道光《江北廳志》，卷 5，〈職官志〉，頁 648。

<sup>19</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 2，〈坊廂〉，頁 21-22。

<sup>20</sup> 清嘉慶 2 年（1797）以後，江北廳始築城牆（道光《江北廳志》，卷 5，〈職官志〉，頁 662-663），可見築城與否並無關乎「坊、廂」城市行政區劃的成立。江北廳的「坊、廂」數目，在康熙 46 年後也有些許變動，據道光年間方志載，當時江北廳已有「城內五廂」與「城外二廂」的區劃（道光《江北廳志》，卷 2，〈輿地志〉，頁 191-192）。

<sup>21</sup> 清康熙 46 年，巴縣知縣孔毓忠將鄉村地區民眾擴編為「忠、孝、廉、節、仁、義、禮、智、慈、祥、正、直」十二里，每里又區分為十甲，故巴縣鄉村地區共區畫為 120 甲。參見：乾隆《巴縣志》，卷 2〈鄉里〉，頁 26 下。

<sup>22</sup> 清康熙 45 年（1706）重慶知府在興修包含府署「豐瑞樓」在內的城市公共建築物時，即言及：「太平門外，為商賈鱗集之區，列廬而居，動遭回祿。因議建樓二所，令經歷涂君廷俊嵩督工，奉水火二德星君，以壓其氣。至於千斯、東水、臨江各門，控帶雄勢，輻輳肩摩；城隍為一郡司命，歲時伏臘，於焉祈禱，皆宜輝煌生色，不得簡陋者。即次捐修，於丙戌（康熙 45 年）、丁亥（康熙 46 年）、戊子（康熙 47 年）三歲內，先後告竣」（引見：陳邦器，康熙 47 年（1708），

活動，本來即常包括嘉陵江南、北兩岸船隻停泊與裝卸貨物碼頭區內的航運業務，因而，在考慮重慶城航運業發展與航運糾紛時，不能不超越行政管轄上的「江北廳、巴縣」分野，也不能不超越城牆範圍內的重慶府治與巴縣縣治所在地，而必須以港口與碼頭的工商業從業者活動為中心，要同時考慮巴縣與江北廳轄境的廣義「重慶城」，以檢視此時重慶城的航運業發展，並分析當地政府與民間社團處理種種不同船運糾紛的經過。

乾隆年間重慶城的商業發展、商業區位乃至商鋪、賭場、妓館與水手分布，時人曾由城市治安角度做過簡要描寫：「萬家煙聚，坊廂塵市，傍壑凌巖，吳、楚、閩、粵，滇、黔、秦、豫之貿遷來者，九門舟集如蟻，陸則受塵，水則結舫，計城關大小街巷，二百四十餘道。酒樓、茶舍，與市闐、鋪房，鱗次繡錯攘攘者，肩輿踵接」，「文武兵役，雖曰供使令，保無悍蠢，局賭囹圄；市井牙儉，雖曰評物價，保無奸猾，騙客吞商；至於附郭沿江之充募水手者，千百成群，暮聚曉散，莫辨奸良，此皆渝州坊廂可深為隱憂者」。<sup>23</sup> 「渝州」雖為重慶府古稱，但這裏主要是指重慶城及其城郊。由此段史料，既也可見到當時客商由江南、湖北、福建、雲南、貴州、陝西、河南等地乘船抵達重慶「九門」的情景，<sup>24</sup> 看到這些客商或是在城內「受塵」開店成為各業「坐賈」，或是「結舫」經營各種輸出入商貨的「行商」，還可看到「附郭沿江」找尋水手工作機會時「千百成群，暮聚曉散」的情景。無論是來自各省客商的開設店鋪與行船販貨，或是眾多水手聚集碼頭與特定城區找尋上船與裝卸貨物工作機會，都使清代前期的重慶城很像是座內河型的「港口城市」。

商人與水手等與航運業有關的從業人員占當時重慶城人口多少比重？在直接推測此問題前，可先討論清代中期的重慶城市人口數字。巴縣檔案現存一份清道光四年（1824）的人口調查資料〈巴縣保甲烟戶男丁女口花名總冊〉，名冊所列當時全部巴縣城鄉全部人口數，為 82,053 戶、386,478 人，而合計「城內二十八坊、城外十四廂」的城市人口，則為 17,850 戶、65,286 人，<sup>25</sup> 有學者據此數字估計：當時重慶城市人口占巴縣鄉村、城市總人口數的比率，以戶數計，是 21.8%；而以人數計，則是 16.9%。<sup>26</sup> 這個道光初年「城內二十八坊、城外十四廂」人口調查數字，不僅未包括已然劃入江北廳的康熙 46 年至乾隆 23 年之間原屬巴縣管轄的嘉陵江北岸「江北六廂」，也與乾隆《巴縣志》所記巴縣「城內二十九坊、城外十五廂」小有不同，但應該仍大致反映當時重慶城人口數字（65,286 人）與城市人口比率（16.9%）。

雖然未找到「朝天坊、太平坊」這兩處重慶城最繁榮碼頭所在地的人口與行業數資料，但是，一份記錄乾隆 38 年（1773）「定遠廂」戶口職業調查資料，<sup>27</sup> 則反映當時重慶城北

---

〈豐瑞樓記〉，收入乾隆《巴縣志》，卷 12，〈藝文：記一〉，頁 75 下）。

<sup>23</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 2，〈坊廂〉，頁 24 上。

<sup>24</sup> 當時重慶府治與巴縣縣治所在的重慶城，其實有十七座城門，但平常都是「九開八閉」而只開放九門，這似乎有「九宮八卦」等特定風水考慮因素在內，如清初王士禛所轉述：「記稱：渝城有門十七，九開八閉，以象九宮八卦云」（王士禛，清康熙 11 年（1672），〈蜀道驛程記〉，收入乾隆《巴縣志》，卷 12，〈藝文：記一〉，頁 69 上）。

<sup>25</sup> 四川省檔案館、四川大學歷史系編，《清代乾嘉道巴縣檔案選編》下冊（成都：四川大學出版社，1996），頁 340-341。

<sup>26</sup> 許檀，〈清代乾隆至道光年間的重慶商業〉，《清史研究》，1998 年 3 期（1998），頁 36-37。

<sup>27</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》下冊，頁 310-311。

臨嘉陵江「定遠門」碼頭城外近郊人口的職業概況，據學者統計該地區三百家商鋪記錄，從事「駕船、駕戶、渡船、抬木、抬石、抬米、背貨」等運輸行業的戶數有 71 戶，占總戶數 300 戶的 23.7%，這不僅顯示運輸行業在重慶城的重要性，也正表明當時重慶是個「水運碼頭」的商業城市。<sup>28</sup> 定遠廂的商貨運輸活動，比不上朝天門碼頭區，朝天門碼頭區因為位於嘉陵江匯入長江的南岸，上下貨運數量鉅大，當時從事船運相關職業的人口，肯定要高於這份乾隆 38 年定遠廂 23.7% 運輸業者的比重。在朝天門、太平門這兩處更熱鬧的碼頭區，所謂「附郭沿江之充募水手者，千百成群，暮聚曉散」的情形，應是更明顯的經濟與社會現象。

做為水運碼頭商業城市，重慶城有頗複雜的運輸業結構，為了比較簡明地理解重慶城航運業發展概況，我以「貨運、客運」與「長程、短程」兩個不同標準，將重慶城航運業區分為四類：長程貨運、短程貨運、長程客運、短程客運。由於長程客運的史料較少，本文主要討只討論長程貨運、短程貨運、短程客運等三類航運業發展概況。

先談長程貨運。清代前期重慶城從事長程航運的船主、船長與水手，已逐漸發展成不同的「船幫」。船幫的劃分，至少有受以下四種不同因素的影響，一是商船經常航行路線的不同，二是船隻承載大宗商貨種類的不同，三是船主所屬地緣籍貫的不同，四政府以金錢徵雇船隻（所謂的「和雇」）或是無償調派船隻（即「差役」）的需求。這些因素有的是技術性、有的是經濟性，有的是社會性，有的則來自於政治制度的因素。在船行路線、承載商貨與地緣籍貫等技術、經濟、社會等不同因素運作下，長程航運業者間本來即已出現區隔不同「船幫」的條件，當再加上政府和雇與差役因素的匯合，終於讓不同船運業者在地方政府法律運作上有了更清楚的營業界限。

至遲在清嘉慶八年（1803），諸多以重慶城為船運基地的商船，便明確以「大河幫、下河幫、小河幫」等所謂「三河船幫」的名稱，在巴縣衙門的公文檔案上正式出現了以此船幫區別判準「定案」的法律用語。<sup>29</sup>

這個船幫向地方政府「立幫、定案」的行為，有其特殊的制度背景，並且也有其在經濟、社會與法律方面的不同作用，這些問題，我將留待本文下節再做分析。基本上，船戶分幫的現象，不能只由「三河船幫」這個政府公文書用語來做區別，在經濟與社會意含上，船主個人如何在心態認知其所屬的不同船幫團體、如何看待別的船幫船主與自己的差異？這些問題都受更複雜因素的影響，很難簡單判定。因此，除了「三河船幫」的名稱外，在巴縣檔案公文書上，還可看到「瀘州船戶自嘉慶八年立幫」的文字內容，<sup>30</sup> 可見「三河船幫」名稱的存在，也並不影響瀘州船戶另向地方政府尋求「立幫」的行為。

如果暫不考慮船商向地方政府呈請「立幫、定案」的名稱問題，則所謂「三河船幫」的區分方式，對後人理解當時商船船主彼此如何畫分團體的問題，仍有一定的參考價值。「大河幫」、「下河幫」與「小河幫」這三個名稱，可用來大致劃分在重慶城活動的船幫，

<sup>28</sup> 許檀，〈清代乾隆至道光年間的重慶商業〉，《清史研究》，1998 年 3 期（1998），頁 37-38。

<sup>29</sup> 如清嘉慶九年（1804）〈三河船幫差務章程清單〉所記：「三河船幫自嘉慶八年□□明定案」，引見：《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 402。

<sup>30</sup> 清嘉慶八年（1803）四月初一日〈巴縣告示〉，收入《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 402。

分別指的是重慶城以上的長江上游段河道、重慶城以下的長江上游段河道，以及包括嘉陵江等「重慶上游長江支流」各河道。「三河船幫」是個大分類的概念，下面還各有許多船幫名稱。如「大河幫」，即至少包括「嘉定幫、敘府幫、金堂幫、瀘富幫、合江幫、江津幫、綦江幫、長寧幫、犍富幫」；「下河幫」則包括「長涪幫、忠豐幫、夔豐幫、歸州峽外幫、歸州峽內幫、宜昌幫、寶慶幫、湘鄉幫」，在道光 25 年（1845）時至少有船 720 隻；「小河幫」則有「遂寧幫、合川幫、中江綿州幫、長慶幫、興順幫、順慶幫、渠縣幫」，估計有船至少 300 隻。<sup>31</sup> 這些林林總總的各幫商船，基本上都屬於本文所說的「遠程貨運」航運業。

值得注意的是，長程貨運中的「大河、小河」區分，其實根基於重慶本地人對當地水文條件逐漸深入認識而建立的地方知識系統之上。依重慶本地人的習慣用語，「大河」即是對重慶段長江水道「岷江」的俗稱，如乾隆《巴縣志》編者所記載：「岷江俗稱大河，水程上至江津界一百里，下至長壽（縣）界一百七十里，大小險灘共七十七處」；<sup>32</sup> 而「小河」則汎稱重慶城北邊的嘉陵江水系：「嘉陵江俗稱小河，水程上至合州（縣）界一百二十里，大小險灘二十三處」，<sup>33</sup> 這種「大河、小河」的區分，不僅在標明家鄉周遭不同水道的分類範疇，由識別各段水道不同數目的「大小險灘」記載看來，這種河道分類範疇也同時蘊含有本地人長期以來對「險灘」行船條件的深刻體會與認識。

比起用「船幫」名稱區別長程貨運的船隻，以船隻體積與吃水量做區分，便顯得較簡單，當時長江上游船隻體積，一般是以「大、中、小」船做區別。這裏先例舉運銅船隻情形做說明。

一份清乾隆 35 年（1770）三月二十一日由江津縣移文巴縣的公文書，開附了這次由官府租雇運送總計 940,991 餘斤銅材的承載船隻清單，除了記載 26 名船戶人名與 26 艘船體形制外，還詳列了 26 條船隻的裝銅數量（由 22,500 斤到 45,000 斤不等）以及「船身入水」深度（由一尺七寸到二尺四寸不等）。負責運銅官員在公文書中，即稍稍提及長江上游各段長程貨運船隻的不同分布情形：「因瀘州大船稀少，雇募小船二十六隻，裝運至渝，更換大船」。<sup>34</sup> 做為眾多體積大、小不同船隻匯聚地點的重慶城，正是雇船運貨的重要碼頭。

這 26 隻在瀘州租雇的運銅船，在點齊所承載 94 萬餘斤銅材之後，於同年三月十六日自江津縣啓程，三月二十二日抵達巴縣。運抵巴縣後，官員改雇較大船隻，乃租雇「中船十四隻」：「內十三隻，每船裝銅七萬斤；尾船一隻，裝銅三萬九百九十一斤六兩四錢」；四月十一日開船，<sup>35</sup> 往湖北境內駛去，銅斤運送終點則為北京的鑄錢局。運銅官員也為十四艘「中船」製作清單，除了也記載各船裝銅斤數（滿載的十三艘船，都裝載七萬斤銅材）與吃水深度（十三艘船滿載後的吃水深度，由三尺到三尺三寸不等），清單所記船隻操作人員不再是一名「船戶」，而是各船都有兩名「頭舵家」與一名「丁工」的姓名資料。

<sup>31</sup> 許檀，〈清代乾隆至道光年間的重慶商業〉，《清史研究》，1998 年 3 期（1998），頁 38。

<sup>32</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 2，〈恤典〉，頁 13 上。

<sup>33</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 2，〈恤典〉，頁 13 下。

<sup>34</sup> 四川檔案館編，《清代巴縣檔案匯編：乾隆卷》（北京：檔案出版社，1991），頁 345-347。

<sup>35</sup> 《清代巴縣檔案匯編：乾隆卷》，頁 347。



比起中船，大船的吃水深度與操作人員數目都要更高。<sup>36</sup> 在清嘉慶 9 年（1804）年「八省局紳」公同議定一份〈大河幫差務條規〉的文字上可以看到：在嘉定幫、敘府幫……等不同船幫名稱項下，即以「大船、中船、小船」來區分運貨抽捐的不同標準，通常做法是「大船每次收錢一千二百文，中船每次收錢八百文，小船每次收錢二百文」。<sup>37</sup> 這是商船業者透過運貨抽捐累積公積金的方式，用來墊付政府徵雇商船時的開支，由大船、中船、小船的不同抽捐標準，也可大致理解當時長程貨運業的內部運作概況。

大致介紹長程貨運後，接著說明清代前中期重慶航運業中的「短程貨運」與「短程客運」，我將其分為貨運「撥船」與客運「渡船」兩類做討論。

撥船也稱駁船，主要承載短程託運貨物。當長程貨運船隻抵達重慶城港口附近，大船貨物需由撥船裝卸，才能方便在城內碼頭上下貨物。大約也在清嘉慶年間，於重慶城碼頭上下貨物的撥船業者，在城內商鋪公推「八省客長」的協議下，也與「三河船幫」一樣，被編成了所謂的「五門撥船幫」，由城北往城南方向，依序指的是千廝門、朝天門、太平門、儲奇門、金紫門等五處碼頭的撥船業者。<sup>38</sup> 與「三河船幫」情形類似，「五門撥船幫」內部仍有不同船幫的區分，諸如太平門「磁器幫」駁船、儲奇門「嘉定撥船幫」、「湘鄉幫」（又稱「天湘幫」）撥船、「寶（慶）幫」撥船等。<sup>39</sup> 有關駁船航運業務細節及彼此營業衝突與經營規章，本文下節再做說明。

渡船以短程客運為主，外來客商或重慶城商鋪店夥，經常需要出入重慶城與附近市集之間以找尋商機，而重慶城居民與重慶府屬附近各縣鄉村居民，也需要經常進出重慶城以及重慶城附近各市集，特別是運米貿販的鄉民，更是經常搭乘渡船，時人對此中情形做了描寫：「或商或佃，以泝以沿，物土於鄉，貨貿於市，惟舟之渡，利涉攸往，至於鄉里，以米為貨，易其所無者，肩雲蹄霧，登岸問津，故渡口為聚米之場」。<sup>40</sup> 這些都為短程交通航運業提供需求，使渡船業有較好的發展空間。往來重慶城及其近郊各市集鄉村的外來商賈，更是渡船業者的重要主顧，如道光元年（1821）巴縣知縣頒布一份公文即指出：「渝城係三江總匯，上通雲南、貴州，下通湖廣、陝西，每日經過客商，絡繹不絕」，<sup>41</sup> 形容的正是當時客商雲集所創造出來的渡船業商機，讓圍繞重慶城周遭的長江、嘉陵江「三河渡船」業者，有很好的短程航運商機。

以渡船聚集的渡口數來看，乾隆《巴縣志》即統計重慶城附近較有名的渡口，將其區

<sup>36</sup> 《清代巴縣檔案匯編：乾隆卷》，頁 348-349。船隻大小不同，自然影響船上船長、水手等操作人員的數目。根據二十世紀對四川木船航行操作方式的調查，當時四川木船主要靠人力推進，每個橈工的負荷量，船隻順水時，約為 3 噸左右，而在船工配額方面，一般說來，100 噸左右的大船配備較齊全，船工可達數十人，而 10 噸左右的小船，則只有後駕長和橈工等一至二人。在配置完整的較大船隻上，船工種類可區分為後駕長（又名二太公）、前駕長（又名大太公、撐頭）、二篙（又名間缺）、提拖（又名爬梁架）、雜工（又名燒火）、號子、三橈（又名結尾）、頭緯（又名水划子）、橈工（又名緯工）、槓子（又名岩板）等十類。參見：王紹荃主編，《四川內河航運史（古、近代部分）》（成都：四川人民出版社，1989），頁 328-329。

<sup>37</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 403-404。

<sup>38</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 414。

<sup>39</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 409-412。

<sup>40</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 2，〈津梁：津渡〉，頁 43 下。

<sup>41</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 409。

分爲「岷江上游」18 個渡口、「嘉陵江上游」16 個渡口以及「大江下游」9 個渡口。<sup>42</sup> 這些渡口聚集了經營短程客運的渡船，既爲來往客商提供運輸服務，也使往來重慶城及附近各市集的重慶府屬鄉村居民，都成爲渡船業者賴以賺取擺渡船資的顧客群。如所謂：「龍門浩上下兩渡，乃渝東居民往來之要道」<sup>43</sup>；再如江北廳附近市集「浚洛場」，也是當地民眾往來的重要地方性小市場，清乾隆 28 年（1763）江北廳地方官在一份告示中也提及：「浚洛場場地逼河幹，所有渡口，往來繁多」。<sup>44</sup> 這些本地居民與外來客商，都爲地近重慶城經營短程客運的渡船業者帶來不小商機。

當時重慶渡船也有大、小船區分，由於夏秋之交水流湍急等季節性因素的水文條件變動，以及不肖渡船業者爲了多載或強載渡客，時常造成翻船或是乘客落水等交通意外事故，爲了加強渡船管理保障乘客人身與財產安全，巴縣知縣在道光元年（1821）對渡船搭載人數做了規定：「自九月初一日起，至三月底，春冬水平，每大船裝載十人，小船裝載六人。自四月初一日起，至八月底止，夏秋水漲，每大船裝載六人，小船裝四人」，同時，對船資收費標準也有以下的仔細規範：「大河寬濶，水大時，每人取渡錢五文；水小時，每人取渡三文。騎馬者，水大時，每騎取渡錢十五文；水小時，每騎取渡錢九文。坐轎者，水大時，每轎取渡錢十五文；水小時，每轎取渡錢九文。小河狹窄，水大時，每人取渡錢三文；水小時，每人取渡二文。騎馬者，水大時，每騎取渡錢九文；水小時，每騎取渡錢六文。坐轎者，水大時，每轎取渡錢九文；水小時，每轎取渡錢六文。挑担之人，不論水大水小，止取人夫渡錢，不取貨担錢。通往官員，不取錢文」。<sup>45</sup> 官方這條規定雖然很仔細，但渡船業者遵行效果如何，則仍要再做考察。而官員免費乘坐渡船的規定，則涉及當時官府與重慶船運業者之間的和雇與差役等法令規定的發展過程，本文下節會對此中問題再做分梳。

官府對不同渡口渡船搭載乘客的區別標準，也有些許不同，這應與各地木船結構有關係。如道光元年九月十一日，也是巴縣知縣頒布的另一份規定，即針對木船形制而訂定了不同的渡船載客數目與船資收費標準：「大篷船每隻撈夫、水手五六名者，准載十六人；小篷船每隻撈夫、水手三四名者，准載十二人。水大時，每人取船錢二十文；水小時，每人取船錢十六文」。在這份告示中，政府還嚴格區別了客運木船與貨運木船的不同：「裝載米石船隻，不准載人」。<sup>46</sup>

無論是由遠程貨運、短程貨運與短程客運方面，都可看到清代前期重慶城整體航運業

<sup>42</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 2，〈津梁：津渡〉，頁 41 上-43 上。

<sup>43</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 401。巴縣檔案此份文件將「浩」做「皓」，恐爲字誤。重慶本地人稱小港灣爲「浩」，如王士禎對「龍門浩」做過解釋：「操小舟由龍門登岸。龍門者，江濱積石，中斷如門，俗謂龍門浩。巴人謂小港爲浩」（王士禎，清康熙 11 年（1672），〈蜀道驛程記〉，收入乾隆《巴縣志》，卷 12，〈藝文：記一〉，頁 68 下）。「龍門浩」位於重慶城南太平門碼頭對岸，屬於巴縣「廉里七甲」，乾隆《巴縣志》記此渡口有「渡船七」（乾隆《巴縣志》，卷 2，〈津梁：津渡〉，頁 41 下），惟方志中所記「渡船七」應非實際渡船數目，而應只是官方有案可查的登記數，實際營運渡船應不止此數。

<sup>44</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 401。

<sup>45</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 409。

<sup>46</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 409。

的發展，這些商業發展不僅是當時全國市場發展過程中的有機一環，也促使各類商船團體的分化與整合。下節我將例舉當時不同的航運糾紛，既藉以觀察這些商船團體如何在既定司法與政治制度下運作，也用來檢視當時法律規範與市場秩序的演變歷程。

## 二、船運糾紛類型及調解審理過程中的契約與幫規

清代前期重慶地區的船運糾紛，有部份內容被保存在現存的巴縣檔案內。這些檔案法律文書，不只反映當時長江上游運輸服務業的成長與變動，也呈顯當時包含「板主」（即船戶老板）、「船工」（即船舶水手）乃至託運商人、船廠老板等人物在內的各種民間業者，在當時究竟如何建立各種商業契約，以及如何製定各種「幫規、程規、條規、舊規」的過程。這些林林總總的契約與幫規，有時固然能得到社會與法律力量的背書，但也不一定都能得到所有民間業者與政府官員的持續支持，連帶也促使各類船運糾紛演變成不同類型的司法訴訟。本節將討論這些相關船運糾紛與訟案的類型及其調解與審理方式。

本節分為兩部份，首先，我依循上節討論長程貨運、短程貨運與短程客運的航運業類別，區分當時船運糾紛的主要類型。其次，我將綜合討論船運業「幫規」與各類船運業「契約」在政府審理與民間團體調解中的作用。

### （一）船運糾紛的類型

長程貨運、短程貨運與短程客運因為經營船運的業務性質有別，主要發生的船運糾紛類型也有所差異。大致說來，遠程貨運業中的船運糾紛，主要涉及業者協議如何共同承擔政府和雇與差役事務、船戶盜賣客商託運貨品訟案、船戶承攬貨品於運送途中受損時的賠償糾紛、船工向船戶或客商索取應得工資的衝突等。短程貨運主要船運糾紛，則一是業者成員共同對外搶占市場的衝突，二是業者成員對內分配營運利益的爭議。短程客運糾紛，則集中表現在搶占市場上的衝突。以下擇要敘述。

#### （1）長程貨運業中的船運糾紛：和雇與差役類

先談長程貨運業的船運糾紛。由現存巴縣檔案內容看，重慶城長程貨運業中最主要的船運糾紛有以下四項：一是業者協議承擔政府和雇與差役事務的糾紛與陳情，二是船戶盜賣客商託運貨品的訟案，三是託運貨品受到損害時，船戶與客商分別承擔過失責任的爭議，四是船工向船戶、客商索取工資的衝突。為了節省篇幅，我將第一項與後三項糾紛分為兩類，依序做說明。

第一類長程貨運業常見糾紛，發生在業者共同應付政府要求和雇與徵調差役等事務的協議與衝突過程中，不過，這類協議、衝突乃至糾紛的發生，其實涉及到明清地方政府如何管理船運的行政制度演變問題，在直接處理這類船運糾紛前，有必要對當時「官船」與

「船牙」等相關制度的變化，先做些背景說明。

隨著民間長程航運業在重慶城的發展，明清重慶地方政府原先掌握的官船數量也愈來愈少，到了清代乾隆年間，那些原本屬於官方用來運送貨物、軍需的船隻已基本上全被裁撤。乾隆《巴縣志》記載了由明至清地方政府逐步裁撤官船與官方船工、水手的歷程：「在城水驛：前明縣屬，設輪船二十八隻，沿革無考。國朝康熙十九年（1680），設四橈站船四隻，六橈站船四隻，水手十六名，橈夫四十名……。康熙二十八年（1689），裁六橈船一隻、水手二名、橈夫四名，……。康熙四十七年（1708），裁四橈船一隻、六橈船一隻……。今全裁」。<sup>47</sup> 重慶城官方設置官船，由明朝的設有官方「輪船」28隻，到乾隆年間的全部被裁撤，這個官船與隸屬官方船工、水手的逐步裁撤過程，其實正與明清時代官方掌握航運資源逐漸減少，舉凡糧食、紡織品、食鹽、茶葉、瓷器、滇銅等貨物，都漸由全國各地民間木帆船航運業取代的大趨勢，<sup>48</sup> 是基本一致的發展方向。

官方裁革官船與隸官船工水手，應與聚集重慶城的木船愈來愈多有密切關係，既然可在船運市場上雇到可用而又可靠的船隻，那又何必再由官府維持自己的船隊？當齊聚重慶城的木船數量愈來愈多，通往各地的長程貨運路線也多種多樣，地方政府對市場上的民間船戶愈來愈有信心。乾隆《巴縣志》編者曾分析巴縣何以無需再設立「船行」，文中即充份展露了熟知本地事務官員對重慶城民間船戶經營航運業的信心：「渝州每歲下楚米石，數十萬計，而百貨販運，均非船莫濟，向設船行，名曰埠頭，把持滋累，奉文裁革。川江峽灘多，船戶有荆、宜、漢、武四幫，頭舵工惟歸州為最。上下客商，各有信心，船戶世相依結，貨物銀兩，無庸親押，止憑船戶交卸，十無一失，名曰主戶。若設立埠頭，輪派先後，不由商擇，所雇者不必相識，相識者不能相遇，商人與船戶，兩不相信，而販運維艱。自埠頭革，而商貨通矣」。<sup>49</sup>

上述這段乾隆年間的時人論述，既強調往來重慶城「荆、宜、漢、武」船幫及其所雇用來四川歸州「頭舵工」的高超行船技術，民間航運市場基本上是安全可靠的，基本上根本無需政府再設官方核可的航運仲介業者「埠頭」來代為管制航運市場，同時，此段論述更清楚反映著當時地方官員已然認識到重慶航運市場中「船戶」與「客商」彼此間在託運商貨時「貨物銀兩，無庸親押，止憑船戶交卸，十無一失」的市場自發秩序。因而，乾隆年間重慶地方政府廢除「船行、埠頭」，其實正與當時撤除官船與隸官船工水手的「水驛」行政制度改革，是信賴民間遠程貨運業者水運經營能力的同一種發展趨勢。

當政府官員愈來愈依賴民間航運市場，政府便與客商一樣，也成為到市場上雇募商船的「消費者」，只是，這個政府「消費者」畢竟仍不同於客商，官員手握軍政大權，有時候便以各種理由破壞航運市場的供需機制，特別是當政府調動軍隊應付動亂，以及各級大官過境出巡，都常於「和雇」招募商船時，發生不依市價全額給付、拖欠運費遲還，甚或是蓄意無償徵調民船的種種不法情事。愈到清代中葉，這種特權運作便愈嚴重，特別是嘉

<sup>47</sup> 乾隆《巴縣志》，卷2〈驛站：水站〉，頁34上-34下。

<sup>48</sup> 羅傳棟主編，《長江航運史（古代部份）》，頁415。

<sup>49</sup> 乾隆《巴縣志》，卷3，〈賦役志：課稅〉，頁43上-43下。

慶初年的白蓮教起事，四川也是清廷與白蓮教眾爭奪的戰場，非常時期下，政府不依「和雇」規定給付船價而無償徵調民船的機率愈來愈高，民間商船乃逐漸聯合起來應付這個商業經營上的危機，這便是清嘉慶 8 年（1803）所謂「三河船幫」成立的主要緣由。

三河船幫在嘉慶 8 年向政府「立幫、定案」，並在嘉慶 9 年由眾多經營遠程貨運船幫共同議決了一份〈差務章程清單〉。這份章程的主要精神即是由船戶按進入重慶碼頭運貨船隻的載貨量大小，預先繳納運費公基金，當政府遲付、少付乃至不付雇用商船運費時，這筆公基金便能發揮用處，以補貼被徵募商船業者的損失，如果公基金不夠，則再向進港裝卸貨物商船抽取捐款：「如遇兵差，再行酌量照船議加收取」，而平常如何管理這筆公基金，〈差務章程清單〉也做了仔細規定：船幫「會首，每年三月十五日更換，進出銀錢帳目，每幫經管三個月，憑眾清算，上交下接」。<sup>50</sup>

嘉慶九年的〈差務章程清單〉，肯定是自之前眾多因為承運政府和雇事例引發船運糾紛中結晶而成的內容，這份「章程」不僅是船幫公同議定的行業業規，也是得到地方政府正式核可的「立案」文字，具有一定的法律地位。政府官員違法不付和雇運價的比率，以及航運業者彼此間是否誠心遵守依自身船隻大小抽捐累積公基金，甚至管理公基金的船幫「會首」們同政府官員周旋能力以及經管公基金能力高低，都會影響這份「章程」的運作效力。政府和雇與徵調，便經常引發種種相關問題，這是當時遠程貨運業者常碰到的一類船運糾紛。

清道光 25 年（1845）四月二十八日，由重慶城經營各類貨產客商公推的「八省客長」，在代「小河船幫會首」向地方官呈遞陳情「稟狀」時，即對上述政府雇調商船引起的船運糾紛有很具體的描寫：「渝城水次碼頭，商賈貨物，上下往來，絡繹不絕，均需船載。每逢省大憲按臨，軍重需務，封條一發，河下紛紛，無論商船已雇、未雇，上載、未上，藉端需索難堪」，<sup>51</sup> 這種官員、胥吏與軍隊胡亂朝商船貼「封條」的行為，絕非康熙、雍正、乾隆年間的常態，而是嘉慶年間以後的弊政，為了應付此種霸道的政府「和雇、差役」（或根本是勒索），船幫與客商都有創設抽捐設置公基金以應付亂局的共同需要，所以同份「稟狀」即交待了嘉慶八年「三河船幫」成立的歷史：「公議大、小、下三河船幫，各舉會首，應辦各差，每船抽取厘金，存作辦差公費，免致臨差貽累商船」。<sup>52</sup> 在這份稟狀中，還可看到道光 15 年（1835）一份船戶提出改革章程的簡要內容，三河船幫中行駛嘉陵江的「小河幫」四幫船戶，曾修訂章程，要求政府更清楚地劃分「差役」與「和雇」的界線，試圖藉以減少政府與軍隊積欠運價不還的機率：

小河四幫船戶會首稟請：凡遇迎接各大憲，以及軍務大差，自甘雇備船隻當差。其餘一切雜差，仍前平雇，庶船戶累輕，商民永安。<sup>53</sup>

所謂的「仍前平雇」，指的即是政府該照昔日清平時局和其他託運客商一樣付清運費。這份道光 15 年改革章程，得到當時四川總督的核可，並且「發司、道、府行轅，遵照辦理」。

<sup>50</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 402-403。

<sup>51</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 416。

<sup>52</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 416。

<sup>53</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 416。

然而，要政府按市場運價和雇或「平雇」商船，在清代中葉似已愈來愈難。清道光 25 年（1845）五月二十二日，巴縣知縣在接受小河幫船戶稟狀陳情後，頒布了一份告示。其中內容，提及了一些當時船幫捐款的內幕。

事情緣起如下：小河幫會首李廷太、楊文楷、石龍元、劉文發等四人，向巴縣知縣指責「小河幫」內部有「四幫」船戶不願按時編納捐款。巴縣知縣將稟狀委請「八省客長」洪豫章等人調查內容是否屬實。而在小河幫會首的陳情內容中，可以讀到小河幫內部的捐款糾紛：「嘉慶八年，八省客長議舉三河船幫會首，應辦差徭，經理客貨，稟請督憲批准立案……有船抵渝，抽取厘金一次，以作辦差之費。今數十載，連年兵差雜務，三河負賬數千金，捐利未賞。近因年久，渠、保、遂、合四幫船戶，前遵後違，難歸劃一。誠恐差臨有誤，只得懇恩賞委八省客長酌議章程，差務有著，庶無違誤」，<sup>55</sup> 所謂的「三河負賬數千金」，當然是與政府「捐利未賞」的賴賬行為大有關連，「渠、保、遂、合四幫船戶」不願繼續捐款，當可視為是對政府賴賬行為的一種抵制，值得注意的是，拒繳捐款的抵制行為，似乎並非只有小河四幫船戶，八省客長在調查報告上即寫道：「惟年年兵務、大差冗繁，雖抽取厘金支應，各幫猶負多金未填」，<sup>56</sup> 船商將本求利，在政府屢屢積欠運價的情形下，選擇暗中抵制繳納捐款，這應是當時實情。這種船運糾紛，正是清代中葉以後重慶城經營遠程貨運業者愈來愈常碰到的情境。

## （2）長程貨運業中的船運糾紛：盜賣託運商貨、過失責任賠償與工資爭議類

第二類遠程貨運業船運糾紛，可區分為三種不同爭議事由：船戶盜賣客商託運商貨、船戶託運貨品遭逢意外損失時的責任歸屬與賠償方式，以及船工水手向船戶與客商索討應得工資。

先談船戶盜賣承運商貨所引起的船運糾紛。由現存「巴縣檔案」資料看，客商無需派人押船，在當時往來重慶城遠程貨運中，是頗常見的情形。如清嘉慶 23 年（1818）十月，在四川射洪縣經營鹽業的商人鄧興發，向巴縣衙門遞呈訴狀控告船戶江道俸盜賣自己託運的商貨。在巴縣法庭上，鄧興發說道：自己籍隸射洪縣，「在（射洪縣）治地，憑蕭一品，得寫江道俸的船隻，載裝煤，仍在射洪地方發賣，議明水腳錢三十七千文，都付給了，小的並無人在船上押載」。<sup>57</sup> 這段口供顯示了射洪縣的牙行制度，確與巴縣不同，仍依大清律例，設置有「船行」與「埠頭」，所以，鄧興發言及在射洪縣「憑蕭一品，得寫江道俸的船隻」，蕭一品即是船行埠頭，而江道俸即是往來嘉陵江的船戶。而鄧興發口供中提及「小的並無人在船上押載」，明白指出他不僅先將運費「都付給了」船戶江道俸，而且自重慶城購買煤斤運回射洪縣的旅途中，也未派自己店夥跟隨。

<sup>54</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 416。

<sup>55</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 417。

<sup>56</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 417。

<sup>57</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 421。

結合前文引及乾隆年間重慶地方官對當地貨運業「上下客商，各有信心，船戶世相依結，貨物銀兩，無庸親押，止憑船戶交卸，十無一失」的觀察，這件嘉慶 23 年射洪商人未派店夥押船的案例，正好例證了官員筆下「十無一失」中的「一失」。現在當然難有資料論證船戶盜賣客商「無庸親押」貨品例子是否真是「十無一失」，是乾隆年間官員觀察失真，還是嘉慶年間船戶的可信度下降？這仍是個問題。

無論如何，託運商人不派店夥隨船押送的行爲，似乎觸發了船戶江道俸的盜賣犯行，至少在江道俸口供中是有如此說辭：在運煤途中，自己「因往日貧苦，負欠重賬無還，(鄧)興發他又無人在船經理，就起意把他煤炭私賣，是實。不料被興發往返查知，來案具控」。在巴縣法庭上，江道俸表現了悔改與賠償的誠意：「今蒙審訊，沐把小的鎖押，賣船繳還鄧興發的水腳(錢)，並炭價錢文，結案。小的遵諭，賣船繳還，只求寬限就是」。<sup>58</sup> 江道俸盜賣鄧興發託運商貨，巴縣知縣判決他賠償，但看來被告已是「負欠重賬無還」，既無現金可償，原告鄧興發乃獲判取得日後江道俸「賣船繳還」的款項。

盜賣承運商貨是明顯的犯行，然而，未將託運商品運抵目的地，即要求託運者付清運費，這種長程貨運糾紛便較複雜，有時，相關訟案還在承運者與託運者雙方外，再另外牽連出造船廠老板等第三人，這種有關承運契約的糾紛便較為曲折。

清嘉慶 24 年(1819)年六月二十九日，在江北廳開設造船廠的楊耕萬，<sup>59</sup> 控告在巴縣經營「萬順魁」商鋪的湖北商人朱萬順。<sup>60</sup> 起因是船戶張仕朝向楊耕萬訂購一艘「橈擺船」，當時雙方是以「議價錢三十五千，當收錢五千」船價，簽訂賣船契約。簽約時，張仕朝因現金不足而向楊耕萬表明自己已承攬「萬順魁」託運湖北的「米一百石」與「銀簍一個」，他希望等「萬順魁」商鋪付清「裝載足兌船價」後，即馬上償還船價餘款；楊耕萬同意此議，乃在船價未清償情況下讓張仕朝開走賣出船隻。<sup>61</sup> 然而，約此同時，「萬順魁」與船戶張仕朝間的承運契約卻發生問題。原本承運契約規定商人只需先付部份運費：「議水腳錢八十一千，當付錢五十一千，下存錢三十千，付給票據，言明船過夔關始給」，然而，張仕朝在六月二十三日派出所屬船工水手開船離港後，即於同月二十五日早晨「持票」要求「萬順魁」付清所餘「下存錢三十千」運費。託運商人朱萬順因爲未確定那一百石米糧是否已安抵湖北，乃拒絕付清運費，並要求與張仕朝一塊另行搭船「一路放船下楚」，以察看糧米運送情形；結果，張仕朝當場悻悻然而去，並且自此避不見面。<sup>62</sup> 如果

<sup>58</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 421。

<sup>59</sup> 當時江北廳似是重要的造船與修船中心，不僅有展現木匠傳統的廟宇(「魯班廟：在金沙廂」，見道光《江北廳志》，卷 2，〈輿地志：寺觀〉，頁 304)，廳境內，也有專供造船木料的樹種栽植市場，時人清楚載明當時栽植黃桐樹供給船廠製船的情形：「黃桐：俗呼為桐子樹，結實可榨油，土人遍山種之，以收其利。船家多用以製船，一遇價昂，利市三倍」(道光《江北廳志》，卷 3，〈食貨志：物產〉，頁 421-422)。巴縣檔案中另有一份道光 16 年(1836)訴狀，涉及當時重慶鄉民「合夥造船」的「賺折均派」合約(《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 424)，但未確知造船地點是否也在江北廳。

<sup>60</sup> 「萬順魁」老板朱萬順的營業項目，即是當時四川輸出入貿易大宗的棉、糧買賣：「民湖北人氏，號名萬順魁，裝販棉花來治發賣，買米、攜銀回籍」(《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 421)。

<sup>61</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 421、421-422。

<sup>62</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 421-422。

確定糧米已安然抵達湖北，則何以張仕朝要避不見面？這是啓人疑竇處，此案或者也與船戶盜賣託運商貨有關，也未可知。

四天後，也就是六月二十九日，楊耕萬拿著「萬順魁」付給張仕朝的「親筆出立兌票三紙，注明兌錢三十千」，既抱怨張仕朝當時朦騙自己未清償船價，也控告萬順魁商號不兌現自己商鋪開出的票據：「既出票招兌，涼無延騙，未防伊奸，籠蟻收接伊票，乘蟻不阻，仕朝船已開去。等蟻執票向順魁兌錢，遭伊欺蟻忠樸，支吾奸推」。楊耕萬不僅表現出自己是船運糾紛中無辜受害的第三人，還將張仕朝未付清船價事實連繫到萬順魁：「仕朝裝萬順魁米石，蟻向仕朝追索（船價），乃萬順魁挺身招認」，<sup>63</sup> 這根本即是向官府捏稱「萬順魁」已承諾要代付張仕朝船價，用心頗為深刻。隔天的六月三十日，萬順魁老板朱萬順迅速遞上稟狀，稟狀中的楊耕萬，不僅不那麼「無辜」，朱萬順在點出張仕朝避不見面後楊耕萬隨即控告自己的這項「巧合」事實後，立即挑明指控楊、張二人根本就是同夥串通：「仕朝忿恨而去，潛躲不面，復串伊腹黨楊耕萬，持票向民估索錢文，不依理說」。朱萬順提醒官員注意：「如此惡船串勒，居心不善，難防民船中途受害」，<sup>64</sup> 這其實是將自己不付張仕朝運價餘款而遭人控告的個案，上綱到重慶城長程貨運業出現「惡船」日後難保民間船運不會「中途受害」的通例問題，用心也屬深刻。

楊耕萬與朱萬順雙方的控詞，都充斥著某些「陰謀論」，若謂有訟師於其間出謀畫策與代筆作狀，也不令人意外。我目前未見到此案的審理結果，但依常情推測，承審官員總需先查明託運船貨是否已安抵湖北。不過，在現存案例數量有限情況下，個案如何依現有法律條文或判例做裁決？其實也不一定都很關鍵，重點也可放在個案反映的「制度事實」究竟為何。<sup>65</sup> 在這件船廠老板與商鋪客商互控的個案中，不僅可看到當時的運價付款方式，更可留意當時票據流通效力的問題：「萬順魁」開給船戶張仕朝未來支付運價尾款的那三張票據，是否可由張仕朝轉給楊耕萬來要求「萬順魁」兌清？這個票據轉讓在司法運作上的效力認定問題，不會因為清朝有無票據立法而不存在，在重慶城這類商業發達的城鎮中，當時也已成爲考驗司法官員的法律問題。

接著討論重慶遠程貨運業中過失責任的損害賠償糾紛。道光十六年（1836）商人陳榮春控告船戶戴三福「盜賣」自己託運一批運往江西吳城鎮的「青豆、黑豆、冰糖、大菜」等商貨，但經巴縣衙門調查審理，才發現其實是承運船戶在行經湖北「荊州府石首縣屬羊渦地方停泊」時，「陡遇風雨大作，沈溺貨物」。沈貨當時，船戶即已向石首縣報告「有案」，巴縣查明載三福「實無盜賣客貨情事」後，做成判決，並要求載三福寫立一份〈結狀〉，上面載明：「蟻裝運客貨，自不小心防護，沐將蟻責懲，斷令蟻沈溺伊貨，一併免追，蟻遵斷，具結備案，是實」。<sup>66</sup> 由這份巴縣判決看來，儘管船戶不夠「小心防護」是事實，但官員似乎仍然認爲船戶「陡遇風雨大作，沈溺貨物」，是無需承擔過失賠償責任的。當

<sup>63</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 421。

<sup>64</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 422。

<sup>65</sup> 有關在法律現象上區別「制度性事實」（institutional fact）的一些學術論述，可見：顏厥安，〈規範、制度與行動〉，收入氏著《規範、論證與行動：法認識論論文集》（台北：元照出版公司，2004），頁 221-227。

<sup>66</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 423-424。



然，這個判決的事實基礎，仍必需要有意外發生地方官府出示「有案」可資證明的公文書才行。

如果這是當時通行的過失責任分擔方式，則託運商人於商貨發運過程中，便需自行承擔不少意外風險。在未出現願意提供船運保險商家的情形下，託運商人似乎也希望能以追繳給付運費的方式，來處理此類有關過失責任的賠償問題。道光十八年（1838）四月下旬，在重慶開設店鋪的商人易三義，託船戶楊長盛、劉玉泰、彭聯升三名船戶，將所購「棉花一百六十餘包，稻穀六百餘百」運送到四川嘉定府境，其中，楊長盛船隻則「裝棉花七十二包，裝穀子二百零九石」。此次船運，託運人易三義也在船上，然而，船開離重慶港不久，因「楊長盛與駕長黎狗兒並不小，將船擦損，全不察覺」，而託運人易三義自己也是等到船泊「黃沙溪不遠新漕房」時，才驚覺到楊長盛船上搭載「棉花、穀子俱被水浸」，急忙「喊（楊）長盛提載，以顧資本」，但仍造成財貨損失。在同年五月五日向巴縣提呈狀紙時，易三義強調自己在開船出貨前，船戶已經領取相當數量的運價：「棉花水腳銀七十餘兩，穀子水腳錢五百餘千」，而當時雙方講明的運價為「棉花每包銀五錢，穀子每石水腳錢一千文」，依此計算，船戶已領得 80 兩棉花運價中的 70 餘兩、600 千銅錢稻米運價中的 500 餘千，運價餘款其實已經不多。然而，令易三義氣憤與質疑的是：船戶雖然已領取這麼多的運價頭款，但意外發生時，易三義「清查行江錢文，三船分文俱無」，他質疑船戶是否根本是「有心放炮害客」，並提請承審官員能代向船戶「提載追繳水腳銀錢給領，以儆刁風」。<sup>67</sup>

受限史料，沒能讀到官府對此案的判決。但由原告訴狀看來，託運人易三義很可能是因為知道這種「不小心，將船擦損」的航運意外事故多半無法理賠，便只能朝船戶有意損害託運財貨的方向做論辯，希望能藉由追討部份已支付的運價來填補自己託運商貨的損失。無論官員是否接受易三義的論辯，但至少，由易三義將貨船航行意外轉變為船戶故意侵害託運商貨的「以儆刁風」論證手段看，船戶基本上無需承擔過失責任，可能是當時貨運業的常態。另一份道光 13 年（1833）託運商李原吉的〈稟狀〉，也寫明其託船戶胡元由屏山縣裝運的薑黃「一萬一千七百餘斤」與「南炭一萬九千餘斤」，在行經巴縣時「遇風擱石」船貨散落，然而，當時一批撥船業者與水摸頭等救生人員，卻在搶救貨物過程中，將李原吉託運商貨「摟捲一空」。李原吉向巴縣抱怨當地撥船業者「每遇客船有失，摟捲客貨」，進而控告當時假借救貨為名而行搶掠之實的船戶。<sup>68</sup> 提控這個案子的原告，是託運商李原吉，而非承運船戶胡元，由此看來，也可更加清楚這類「因風擱石」船運意外所造成的財貨損失，其過失責任多半是由託運人自行承擔，這或許是當時官府與商人都接受了託運人要比承運人更有能力承擔風險的假定。

最後一項遠程貨運船運糾紛，則發生於船工水手、船商與客商之間，主要原因是船戶、客商與船工、水手間因為工資糾紛而互相控告。嘉慶 15 年（1810）四月三十日，有船工蕭茂金控告鹽船幫船主黃萬年，蕭茂金在狀詞中指出：「鹽船幫原有程規，凡船主請成幫工，不得悔退，倘有違規，請明復退，仍給身工錢文，不意（黃）萬年違亂船規，陷蟻等

<sup>67</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 424。

<sup>68</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 423。

待數日，伊竟另倩幫工」。<sup>69</sup> 這是船工依據業內雇用船工「程規」而控告船主不發給「身工錢文」的事例。所謂的「身工錢文」，似是當時重慶城遠程貨運業船工水手間逐漸發展出來的一種爭取工資待遇的制度，這個工資制度和船工間的互助與宗教組織有密切關係，並成爲一種能對船主甚或託運商造成一定影響力的「程規」。有時候雙方因爲對「程規」的合理運作方式有不同認知，進而引發衝突與訟案，由後人角度看，這其實可稱爲是一種船工向船戶甚或是經常往來託運商人要求增加工資的船運糾紛。

如道光元年（1821）在重慶城與陝西略陽縣同時開設店鋪的商人賴豫泰，即因不願再向經常託運船戶所屬船工多付金錢，而被船工金朝相告上巴縣衙門。被告賴豫泰經常雇船裝貨，來往於四川重慶與陝西略陽縣之間，他在〈訴狀〉中說：「川北、略陽，一江上通，陝、甘客號，在渝貿易者，其貨物向皆以船裝運略陽（縣）卸發。近因略陽船夫在略陽修廟，名曰搭包會館，實爲陷客局地，稍不順意，在彼，輒鳴鑼糾眾千餘人。始則僅估船戶，今則併估客人。閻（疑應爲「閻」字）幫無奈，是以公議蟻等在廣元縣，坐店收發貨物」。<sup>70</sup> 爲了抗拒船工在陝西略陽縣向船戶與客商收取「修廟」經費，以賴豫泰爲首一批經常託運船戶載貨往來於陝西、甘肅與四川間的商鋪老板，決定另在嘉陵江上游四川北部的廣元縣，「坐店收發貨物」，這似乎是陝、甘客商與船戶在廣元縣集會重新談判運價與船工工資的集體議價行爲。看來，這是客商與船戶針對船工「始則僅估船戶，今則併估客人」要求增加工資，所做的聯合反擊，也正反映當時一種主要的船運糾紛。

照賴豫泰的說法，這些要求加收「修廟」經費的船工，早於道光元年五月二十幾號間，即在貨船行經重慶府江北廳轄境香國寺沿岸時，由船工朱老滿等「率領多人，將船阻靠，索要略陽會銀」，商鋪聯合船戶向江北廳提出控告，五月二十九日開庭，結果江北廳理民同知斷令「將朱老滿掌責，其餘（船工），令取保具結，不許勒取廣元船會銀資」，沒想到，接獲判決後，金朝相等船工又轉而向巴縣提出告訴，賴豫泰在〈訴狀〉中強調商人與船戶不願向船工繳交「修廟」或是其他額外金錢的原因：「廣元距略（陽），地屬兩省，路隔千餘（里）。今船貨至廣元卸交，何得出會銀！況伊之廟，早已工竣，利有餘金，尙在勒取，不知作何支用。窺其聚眾估客之勢，實爲寒心。爲此縷悉訴明，懇祈作主訊究」。<sup>71</sup>

只是，照原告船工的說法，他們要索取的其實是「身工銀兩」，而不是「修廟」經費。金朝相在〈狀詞〉中向巴縣知縣講述了自己這些「拉船人」的歷史：「蟻等均系河下拉船活生，自乾隆年間，前有拉船人等，積有銀兩，置買關山，凡遇老弱無力，在廟供食，病斃者給棺安埋，歷今年久無紊。因略陽（縣）、朝天（關）、廣元（縣）三處幫口，議有身工銀兩，自渝開船，至略陽、朝天、廣元三處，議身工銀二兩四錢」，這才是「身工銀」這項「程規」的由來。至於修廟一事，金朝相強調那是年前略陽縣境王爺廟遭遇洪水「將廟淹倒漂去」，工作地點分布在沿嘉陵江陝西略陽縣、四川朝天關與四川廣元縣的這群船夫們，乃「共議」同出「厘金銀」修廟，這筆修廟款項，「未派板主及客分厘」，表明船夫

<sup>69</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 406。

<sup>70</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 408。原文排印時，編者斷句可能有誤，我重新校點了賴豫泰訴狀的部份原文。

<sup>71</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 408。

修廟並未強迫船戶「板主」與託運商「客」出錢。金朝相呈遞這份狀詞所再現的事實真相是：道光元年五月間船戶杜文貴承運商貨由廣元開船往重慶行駛之際，杜文貴竟然聽從「不法訟棍賴裕泰，與充當老官廟會首鄒代板」兩人的主使，「不將弟兄身價銀二兩四錢給發，反以錢五百文交給，以致弟兄投向蟻等理說」，船夫原告要求巴縣知縣協助讓船戶「將銀給領」。<sup>72</sup>

雖然「訟棍」其實各有潛藏本領也不一定都易於抓獲，但至少，相對而論，那位被船夫指控為「不法訟棍」的「賴裕泰」，是否即是那位開設店鋪的被告「賴豫泰」？巴縣知縣只要派人調查該名被告店鋪究竟開設何處，仍可大致知曉。但究竟船戶該不該付給船夫每人二兩四錢的「身工銀兩」？船夫製定「身工銀兩」這類「程規」或幫規，到底該不該得到政府承認？如果船戶不願支付，則政府到底又該站在勞方或資方的哪一邊？史料有關，這些都仍然待考。只是，不只船戶需要決定是否支付船夫「身工銀兩」，重慶官員及其聘請的刑名幕友，也都在這類船運糾紛與訟案中，開始被迫去思考船夫「程規」到底具備多少合法性。

### （3）短程貨運與短程客運業中的船運糾紛

除了長程貨運糾紛外，還有短程貨運與短程客運方面的糾紛。我先討論短程貨物兩種船運糾紛：一是業者成員對外搶占市場的衝突，二是業者成員對內分配營運利益的爭議。

撥船業經營重慶城各處水運碼頭的短程貨運，原先也已因為業者籍貫、承運商貨種類等因素而出現各類船幫，然而，和長程貨運業的情況類似，受到清廷動員民間船隻運輸軍隊人員與軍需物資以對抗白蓮教起事的影響，嘉慶初年，在重慶城八省客長的居間協商下，重慶城的撥船業者也組成了「五門撥船幫」，將千廝門、朝天門、太平門、儲奇門、金紫門等五處碼頭的撥船業者編成一個可以共同協議提供政府和雇與差役性質航運服務的團體組織。

為了避免過多無償差役妨礙自身成員的營業，「五門撥船幫」也努力將政府付錢和雇與無償徵調差役之間的界限劃訂的更為明確。一份道光十五年（1835）由巴縣衙門頒發的〈五門撥船幫出船應辦差務單〉，即能反映撥船業者的這類努力。這份應辦差務單詳列了八條徵調差役規定，如第二條是「銅鉛打撈」，第五條是「渝城江北文武上下衙門，日行過江差事」，第七條則特別注明：「五門造有撥船四隻，在江北停靠，日夜聽差不離。一切差務，並不領價」。<sup>73</sup> 撥船業者對官府提供的無償船運服務，不僅方便撥船業內部既有經營習慣在地方官府得到更大的合法性，也在劃分撥船經營地盤上讓政府更加容易諒解與支持。這是地方政府處理撥船業航運糾紛的重要制度性背景。

首先談撥船業者對外搶占市場的第一種航運糾紛。「五門撥船幫」其實是協商如何提供政府和雇與差役的鬆散團體，撥船業者內部同時另有連繫更緊密的船幫組織存在。有時候，撥船業不同船幫會產生嚴重的爭佔營業地盤衝突，特別是距離較近的碼頭區，更

<sup>72</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 407。

<sup>73</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 414。

容易致使撥船業者競爭白熱化。如道光 12 年（1832）六月間，儲奇門碼頭撥船戶李順彩等人，即控告經營太平門撥船碼頭的鄧萬海、鄧永林跑到儲奇門碼頭搶生意。在控詞中，可以得見當時重慶撥船業的營業習慣：「渝城五門撥船，歷有舊規，撥運客貨，以客發票為憑，接票撥送。未接發票，不持強霸爭，章程久定，並無紊亂」。<sup>74</sup> 這是一件爭占營業地盤的船運糾紛。

李順彩其實並非立即將這件船運糾紛呈控到官府，而是連續兩次將鄧萬海爭占市場的委曲提到「五門撥船幫」要求協調解決。第一次是鄧萬海「霸裝」李彩順等人長久經營位於儲奇門碼頭的「雲太（泰）站（棧）房客貨」，第二次則是鄧萬海竟然將李順彩等人「已接西昌店紅花十五包、錢二包，發票蟻等放船往撥」生意，「估奪發票，將貨（搬）過伊船，霸裝去訖」。第一次衝突似乎暫時成功調解：「經憑五門撥船，講理眾剖，嗣後，仍照舊規，接票裝撥，無票不得強爭」；但沒多久又發生第二次衝突，雖經主持「五門撥船幫」的蕭洪泰、周興舉、王正雄「三次理剖」，但「萬海等橫惡亂規，不遵眾剖」。李順彩只得向官府，控告鄧萬海「估裝客貨，使恃逞凶，總稱打殺，眾畏不管，蟻等苦買被奪，絕路難生，情急無耐，叩恩作主，賞准訊究」，這是篇巧思設計的訴狀，特別是結語部份正好配合控詞前段對鄧萬海其實不乏資財的描寫：「鄧萬海等，係買撥船生意，並非下苦之人，仗恃豪強，斯壓蟻等樸儒」，<sup>75</sup> 這樣的訟狀，當然也難免不出自當地訟師之手。

比對鄧萬海訴狀所提出另外版本的故事情節，可得知此次船運糾紛大致原委。鄧萬海、鄧永寧叔姪本即在太平門碼頭經營「撥裝敘幫各行棧客貨」，等於是專門承攬長程貨運業「敘府幫」船隻在重慶太平門碼頭靠岸時的裝卸商貨業務。道光五年（1825）四月與十月，鄧萬海、鄧永林買下太平門碼頭附近兩筆地產、鋪面及徐恒吉、周應龍兩位賣出的「撥船生意」。太平門本即是重慶城的大碼頭，鄧萬海在購入更多太平門碼頭地段「撥船生意」後，業務自然擴充不少，並開始延伸到西側的儲奇門碼頭區。鄧萬海訴狀中，特別附上〈徐恒吉賣約〉、〈周應龍賣約〉，也是想證明自己所握廣大碼頭經營範圍都是有憑有據。有趣的是，鄧萬海在訴狀中不僅未承認原告李順彩的指控，反而說是李順彩「仗恃府轅快頭，欺壓黎民」，「強霸蟻等敘幫雲太（泰）、西昌、吉敘三棧紅花、山貨等項撥裝，絕害蟻等衣食」，<sup>76</sup> 這是指控李順彩勾結重慶府胥吏欺壓良民，也是當時容易勾起承審官員注意的指控點。看來李順彩與鄧萬海之間，也不是只有一方搶占、一方被占而已，雙方其實都曾「霸裝」，只不過，兩方人馬對地盤所屬問題有不同認知而已。

巴縣知縣先將此次糾紛發交太平門、儲奇門「廂長」以及「五門撥船幫」會首進行調查與調解，之後，官員據以做成兩項主要裁定：一是「雲泰棧紅花，歸儲奇門撥運；西昌、吉敘兩棧，歸太平門撥運。日後不得爭論滋事」；二是「如雲泰棧客移寓西昌、吉敘兩棧，紅花仍歸儲奇門撥運；其西昌、吉敘兩棧客移寓雲泰棧，紅花仍歸太平門撥運」。<sup>77</sup> 雲泰、西昌、吉敘等棧房，應該是經營倉儲與旅館的業者，而「棧客」則是支付運費長程貨運船

<sup>74</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 409-410。

<sup>75</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 409-410。

<sup>76</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 410。

<sup>77</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 410。

隻輸送商貨的客商，長程貨運船戶運送貨品到重慶港，「棧客」出錢雇請撥船將貨品存入棧房，這是當時碼頭營運的常態。巴縣的第一條裁定內容，是屬於靜態的分割市場方式，看來雲泰棧地近儲奇門，而西昌、敘府兩棧地處太平門，巴縣判定的是：只要貨物是由雲泰棧進出，便由儲奇門撥船裝卸；而由另兩棧進出，便由太平門撥船幫裝卸。麻煩的是第二條，這是屬於動態的市場分割方式，在巴縣裁定下，無論「雲泰棧客」或「西昌、吉敘兩棧客」這些客商本人如何改換暫居的旅館，也不影響「紅花」這些當時船運商品大宗的裝卸業者，依然是由進出商貨的貨棧所在地而決定。第二項裁定，似乎是剝奪了客商選擇撥船業者的權利。這也等於是官府正式承認撥船業者的營業地盤，不容客商選擇。在此情形下，前述撥船業營業舊規「仍照舊規，接票裝撥，無票不得強爭」，其中的「票」便徒具形式，因為只要船進入特定港口，便有特定撥船業者承攬裝卸業務，商貨所有者的客商，想要拿「票」給不同撥船者，是不太容易的，巴縣的判決，等於是更強化這項撥船業「舊規」的特定運作方式。

前述〈徐恒吉賣約〉、〈周應龍賣約〉內容，即很可說明「舊規」與「契約」如何在地方政府司法運作中內容相互結合與效力彼此加強的過程。〈徐恒吉賣約〉訂於道光五年四月二日，徐恒吉在這份出賣契約中開頭即寫道：「立出賣磁器幫駁船生意人徐恒吉」，文中則再寫明出賣經過：「徐姓因生意無人經理，自行請憑中證說合，一併出賣於鄧萬海、鄧永寧叔姪名下，出銀承買」，「自賣之後，任從買主仍然老薄（疑為「簿」之誤字）舊規撥運，徐姓不得異言阻滯」，「恐口無憑，立出賣約為券」，契約最後還加添一段文字：「其生意，照老約十年，聽憑原業主張、譚二姓，照價贖取，不異言」。<sup>78</sup> 可見徐恒吉賣的這份「磁器幫駁船生意」，原本是「原業主張、譚二姓」典賣，兩名原業主仍保有「照價贖取」權利。這份契約清楚提及買主可以按照撥船幫「舊規撥運」經營。

而在道光五年十月二十九日〈周應龍賣約〉中，鄧永林以「時值九五色銀一百七兩正」向周應龍買下太平門碼頭一段地區，這份「賣約」開頭也清楚寫著「立出分賣撥船生意文約人周應龍，今將上年得買太平門外大碼頭彭姓之全股生意，摘出敘府幫銅、鉛、乾貨等項，憑中張春和、李清夙、周悅順三人作中，出賣與鄧永林名下，承領撥運客貨」，文末寫道：「今恐無憑，立此分賣撥船生意文約一紙為據」。<sup>79</sup> 這也是買賣「撥船生意」的契約，文末還有兩段加注批文，一段是：「石硃鉛，歸周姓撥。敘府上坡鉛，歸鄧姓撥。此批」；另一段批文則加上契約外面，寫著：「大小夫差門面差事，周、鄧二人承辦」。<sup>80</sup> 前面批文講明了這是區分周、鄧二人撥運客貨的地段界址與客貨名色，後段則肯定是官府批示，把兩名撥船業者承辦差役的範圍，做了清楚交待。業者區分經營地盤的「舊規」，以及民間通行的買賣「契約」，在此處做了清楚而奇特的結合，占據營業地盤的壟斷性經濟行為，已經成了市場上可以自由買賣、分割、轉讓的權利，而在這個「幫規」結合「契約」的過程中，政府「批」文關心的，則主要是差役如何由買方與賣方共同承擔。

道光 28 年（1848）九月一份重慶城北面千廝門碼頭區的撥船業訟案，涉及撥船業船

<sup>78</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 410。

<sup>79</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 411。

<sup>80</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 411。

戶內部成員之間因為「夥內公共銀兩」賬目不清以及內部分配裝卸生意等問題而引發的糾紛。船戶李裕泰在狀詞中寫道：「千廝門碼頭駁船輪子，共計三十二股生易，每月應差，裝駁客貨，船幫一切費用，歷係共同酌議。近因生易淡泊，補整船隻，公共挪借外賬銀一千五百餘兩，合幫夥議三節抽還。惟恃強霸惡黃化成，藉伊占生易兩股，從中把持，不還外賬，以致眾債逼索。今化成不惟不還眾賬，反虧空夥內公共銀十餘兩、銅錢四千文，立有字約，穩坐不耳」，<sup>81</sup> 由文中提及的「三十二股、兩股」等字詞看來，千廝門碼頭撥船業生意在當時根本已經是「股份化」了，這種股份化的「撥船生易」不僅可以對內分配營業利益與損失，甚至也可以對外「公共挪借外賬銀」一千五百餘兩。黃化成在千廝門碼頭「撥船生意」三十二股中占了兩股，而且，黃化成在參與「公共挪借外賬銀」時也和其他成員一樣「立有字約」答應一塊付還本息，如今卻屢屢賴賬不還，原告乃先「約鄰楊錦堂、何新順等邀算」，但「化成抗不理算」，引起原告等人的公憤。表面上看，這是成員共同立約借錢而有人賴賬不還的糾紛，但由狀詞後半部內容看，這其實是一件因為業者內部「酌議拈鬮，將駁船生易分為三輪，每月每輪，應差十日，裝駁客貨」，但後來協議破裂而引發的衝突，原告氣憤地指出：「化成霸占生易頭輪，不認月小補數」，「化成□直把持，逞凶辱罵」，故乃「扭（黃）化成赴□轅喊控，是以補詞叩究」。很清楚地，這其實是一件因為有成員不願服從撥船業內部規定彼此輪流裝卸客貨「幫規」而引發的糾紛。

最後，我對重慶城短程客運船運糾紛做些說明，這些糾紛主要仍是劃分營業地盤所導致的衝突。如道光元年（1821）七月十一日有太平渡渡船戶涂學先等人控告玄壇廟渡口船戶「膽違合約，抗差不幫」。主要案情是太平渡船戶強調在嘉慶十五年（1810）間，即因為玄壇廟渡船戶搶占生意，而曾在「三渡首人剖明」下達成載運協議，並且「書立合約」載明：「差務仍照舊規，至船，只各靠碼頭生貿，不得紊亂載裝」，這份合約與協調結果還得到當時巴縣知縣批核「過硃息銷，合約抄粘」，然而，自去年起，玄壇廟渡船戶即開始破壞合約協議，太平渡船戶涂學先等人乃「因差重大，被截生貿，無費難辦」，希望縣官「察訊嚴究，俾免誤差」。<sup>82</sup> 這也同樣是藉著提供政府無償渡船差役而要求獨占特定渡口渡船生意的訴訟，而巴縣知縣的裁定主旨是：被告「日後不得紊亂裝載」，並和原告一樣，雙方都應「仍照前規裝送，不得在碼頭估裝」，並且「不得在碼頭滋事」。<sup>83</sup> 而除了渡船業者彼此劃分渡口的營業糾紛外，道光十五年（1835）年七月也有渡船業「橫江渡人小船」阻止「太平門碼頭撥船」在給孤寺一帶裝卸糧食的衝突，<sup>84</sup> 這基本上也是渡船戶保衛營業地盤而發生的案例，巴縣判決渡船戶不得阻止撥船裝卸糧食，法官採用理由是：渡船戶被告「日渡行人，並無撥船，亦無差役，今伊捏情混爭，紊亂舊規，後禍難□」，渡船戶王麻子等人不僅敗訴，並被「掌責」。<sup>85</sup>

儘管第二個案例是渡船戶敗訴，而知縣判決的重要準則是渡船戶在該水域「並無撥船，亦無差役」。我們有理由懷疑：如果真有渡船戶擁有撥船業配備，則承審法官真會准

<sup>81</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 419。

<sup>82</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 408。

<sup>83</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 408-409。

<sup>84</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 413。

<sup>85</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 413。

許他們在該水域經營撥船業務嗎？恐怕答案仍是否定的，有無差役才是裁決本案的關鍵。在此例子中，「五門撥船幫」負擔的差役遠比渡船戶重要（用原告撥船戶的傳神說詞是：「差務需用撥船，亦係蟻等供應，差票成捆」<sup>86</sup>），故而撥船戶勝訴。基本上，無論是道光元年（1821）七月巴縣裁定太平渡船戶與玄廟渡船戶「不得紊亂裝載」或是道光十五年七月裁定渡船戶敗訴，兩案審理的主要原則不僅類同，而且也都與前述審理撥船業者要求獨占營業地盤的裁定原則相一致，在業者威脅「因差重大，被截生貿，無費難辦」等停辦差役情勢等因素的綜合影響下，法官准許業者獨占營業。至於所謂的船幫公議「舊規、幫規」，以及船戶間自願簽訂的「合約、賣約」，便也都在政府支持的制度條件下，從而統合在一起。

### 三、結論：制度變遷中的契約與幫規

總結本文分析「長程貨運、短程貨運、短程客運」三類重慶航運業發展，以及三類航運業內部發生的不同型態船運糾紛，我打算提出以下三點初步的結論。

第一，隨著十八世紀長江上游長程貿易愈來愈被整合進入全國市場，重慶城的航運業有很大的發展，不僅為託運客商與航運船戶帶來更多商業利潤，地方政府的船運管理制度也發生制度變遷。其中最關鍵的是重慶城「船戶、埠頭」制度的取消。嚴格說來，這可謂是違反中央政府統一頒行全國律例的規定。明清法律都有〈私充牙行埠頭〉律文：「凡城市鄉村，諸色牙行，及船（之）埠頭，並選有抵業人戶充應，官給印信文簿，附寫（逐月所至）客商船戶，住貫姓名，路引字號，每月赴官查照。（其來歷引貨，若不由官選）私充者，杖六十，所得牙錢入官。官牙埠頭容隱者，笞五十，（各）革去」。康熙年間註律名家沈之奇對此條律文有很詳細的註釋，沈之奇說道：「凡城市集鎮，貿易物貨去處，則必有牙行。各路河港，聚泊客船去處，則必有埠頭。此二項人，皆客商貨物憑藉以交易往來者也，有司官必選有抵業人戶充應；彼重身家，自知顧惜，而無非分之為、誣騙之弊，即或有之，亦有產業可以抵還，無虧折之患」。<sup>87</sup> 清代中國大部份港口都設有埠頭，乾隆年間巴縣知縣卻在觀察到當時重慶城「上下客商，各有信心，船戶世相依結，貨物銀兩，無庸親押，止憑船戶交卸，十無一失」現象後，裁撤了巴縣原有的「船行」與「埠頭」制度。當然，如果就法論法，〈私充牙行埠頭〉立法規定的是不能「私充」牙行與埠頭，而不是一定要設立牙行與埠頭，而且，若照沈之奇的文義解釋，設立牙行與埠頭的主要用意，也是要便利「客商貨物憑藉以交易往來」，並且藉令牙行、埠頭「顧惜」身家並「有產業可以抵還」，進而達到保障客商交易安全的目標。既然巴縣知縣認為裁撤埠頭也不妨礙客商安全，則也不能說巴縣知縣此舉違反清律規定。

重慶城取消埠頭制度，當然是與當時民間航運業發展有密切關係，此舉也正是當時經

<sup>86</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 413。

<sup>87</sup> （清）沈之奇，《大清律輯註》（初版於清康熙 54 年，1715），新校本（北京：法律出版社，2000），頁 374。

濟變動衝擊法律制度的一個例子。值得注意的是：一方面是政府強制設立埠頭制度的撤廢，但一方面則也是商人要面對愈來愈自由發展的航運業市場，特別是在遠程貨運業方面更是如此，船戶與客商都要面臨愈來愈多的新挑戰。有些新挑戰會得到司法制度回應而讓某些新的市場秩序更加穩固，有些新挑戰則似乎暫時無法獲得司法制度的明確回應，具體的法律實踐邏輯仍由不同當事人在努力摸索中。

司法制度回應市場秩序的例子，可由兩種事例看出來，一是船戶盜賣客貨無力賠償時，改由賣掉船戶船隻做賠償，這原先應是逐漸出現的商業習慣，而後來則在不少案例中得到當時法官確認，出現一種以船戶賣船賠償客商損失的司法判決趨向。另一例子則是若船戶遭逢意外而損失客商託運船貨時，則司法判例會在確定船戶無過失責任後，令船戶自行承擔損失。這應也是當時航運業中通行的商業習慣，也得到司法制度配合而更加落實。至於司法制度暫時無法明確回應市場秩序的例子，則可舉船工水手向船戶乃至託運貨物的客商要求增加工資的情形，當時遠程航運業已出現船工水手要求增加「身工銀兩」的「程規」，並引來船戶與客商的反彈，從市場營業自由看，客商不願支付因為船工水手添價而增加的額外船資，希望另行找別的船戶承運，這固然可視為市場上自由簽訂船運契約的表現，然而，官員面對這類船工水手與船戶、客商互控的案例，究竟該如何處理「程規」與「契約」之間的矛盾？在當時司法實務上似乎仍無較明確的發展方向。

第二，嘉慶初年的白蓮教起事，對重慶城航運業有重大影響，影響所及，使得地方政府在和雇民間船隻之外，還開始愈來愈依賴船戶提供無償差役的航運服務。無論是遠程貨運、短程貨運或是短程客運業船戶，都受到這個政治經濟制度變動的衝擊，船戶也因而在既有的民間自發形成團體組織之外，於嘉慶初年另行成立了「三河船幫」、「五門撥船幫」等團體組織，藉以共同協商如何應付政府和雇與無償差役。無論是「三河船幫」或是「五門撥船幫」，在設立過程上，都不是政府官員下命令即能組成，這不是過去「里甲制」下百姓理應向政府負擔的「差徭」，也不是「保甲制」下政府強迫民眾編成的治安編組，而都是透過那些在重慶城長期經營貿易的知名「八省客長」，經過協調眾多船戶而形成的社會團體。總而言之，船戶在政府「和雇、平雇」這類付費購買船運服務之外，確是提供不少「差役」，但是，這些差役的負擔方式，卻是要船戶自行討論與公同議決，而不再屬於過去政府一聲令下即強迫編入冊籍的「里甲、保甲、編審團行」等制度，當時重慶船戶承擔「出船應辦差務」這項制度，其實際運作的基本原則，不能簡單地等同為「里甲、保甲、團行」等行政編組。

「三河船幫」、「五門撥船幫」等團體組織成立後，航運業者可以透過自願抽捐而成立各項共同基金，以應付政府遲付、少付甚至不付運價的營業危機。然而，在維持自願抽捐以應付和雇與差役問題的過程中，「三河船幫」等遠程貨運業者似乎不太出現試圖壟斷市場的聯合行爲，而「五門撥船幫」則在許多船運糾紛中展現出假藉應承差役而試圖壟斷碼頭營業權的高度企圖心，並在政府官員多次判決中，得到一定的合法性，甚而演化成「撥船生意出賣文約」與撥船「三十二股生意」的市場營業權「股份化」現象，讓分割、頂讓、承接撥船生意變得更加靈活，形成一種船幫「幫規」與市場「契約」相互融合的特殊商業制度。



撥船幫劃分彼此經營地盤的合法性愈來愈得到政府認可，連帶地，業者內部共同議定的「幫規」也便被賦予更大的安定性，甚而融入民間買賣的「契約」中，從而產生那種太平門碼頭「撥船生意買賣文約」以及千廝門碼頭「三十二股生易」的商業制度，究其實，這既可謂是一種幫規「契約化」，也可說是契約「幫規化」的過程。總體來看，若無地方政府司法運作上的承認，便會這種幫規與契約彼此轉換融合上的困難度，從這個角度看，撥船業中這種以「股份」從事經營權分割、頂讓的市場秩序，當然是奠基在當時的法律規範上。

然而，也要注意撥船業者得到政府支持壟斷營業權的現象，在當時仍有些不太尋常。特別是要留意到以下事實：「三河船幫」經營的遠程貨運業市場規模，遠比「五門撥船幫」來得龐大，因而，重慶城航運市場中的營業壟斷現象，基本上不發生在遠程貨運業，從而使官府支持碼頭營業壟斷權的影響，基本上只限於短程貨運與短程客運這些特定範圍內的航運市場，經濟產值有限，不能過度誇大所謂「行會」壟斷對航運業市場發展的不利影響。

回到當時歷史場景，巴縣知縣在許多案例中以提供差役而判決允許撥船業船幫獨占碼頭經營，其實可能已違反大清律例〈把持行市〉條律文的相關規定：「凡買賣諸物，兩不和同，而把持行市，專取其利，及販鬻之徒，通同牙行，共為奸計，賣（己之）物以賤為貴，買（人之）物以貴為賤者，杖八十」。<sup>88</sup> 當撥船戶在訴狀上說：「渝城五門撥船，歷有舊規，撥運客貨，以客發票為憑，接票撥送。未接發票，不持強霸爭，章程久定，並無紊亂」，這樣的「接票撥送」算不算〈把持行市〉條律文處罰的「把持行市，專取其利」？這樣的撥船幫「舊規」是否違反法律？本來都是可討論的爭點。然而，在撥船業訟案中，無論是原告、被告，參與調解的中間人，或是承審法官，基本上都沒人提起這條律例，即使有前述道光 28 年九月五李裕泰稟狀中指控被告船戶黃化成「把持，逞凶辱罵，眾忿難平」，但是，這個特例也絲毫未見當事人、調解人與法官注意。這與重慶城其他行業訟案經常指控人「誑行霸市、心懷壟斷獨登、恃強濫規」或是「霸占獨行，違例控害」，<sup>89</sup> 是很不相同的做法。

何以撥船戶訟案當事人請人代寫狀詞時不與其他業者一樣經常援用〈把持行市〉律例中的關鍵字？值得再做考察，但也許當事人兩造都不太希望承審法官真的援引這條法律，也是一個重要因素。但更有趣的是，官員自己在面對不同訟案時也有不同的推理方式，在面對個案眾多可能適用的法律條文時，也有不同的考量與選擇。如當巴縣知縣在嘉慶十六年（1811）頒示一份處理重慶城腳夫搶占碼頭搬運生意的公文中，即提及一個論點：「散夫輪流次第各背各貨，自有一定之規，以專責成而免爭競」，<sup>90</sup> 法官在這裏支持「以專責成而免爭競」，採取了一種擔心過度競爭而引發市場交易秩序混亂的核心價值觀，正好有別於〈把持行市〉處罰「專取其利」法律條文中的擔心壟斷會破壞市場自由交易的核心價值觀。法官面對個案時如何採取不同的核心價值觀？有學者綜合清代法官判決「找價回贖」

<sup>88</sup>（清）沈之奇，《大清律輯註》，頁 376。對明清時代此條律文及相關例文內容演變的分析，可見：邱澎生，〈由市廛律例演變看明清政府對市場的法律規範〉，收入國立台灣大學歷史系編，《史學：傳承與變遷學術研討會論文集》（台北：國立台灣大學歷史系，1998），頁 291-33。

<sup>89</sup>《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 239、240、251。

<sup>90</sup>《清代乾嘉道巴縣檔案選編》下冊，頁 3。

與「典妻」的許多案例，指出不少法官的基本立場是：「與其說是依據所定之法來判定可否，不如說是在對弱者的關照和對惡者的懲罰兩極之間，探尋避免紛爭最適當的點」，「實際上，府、縣層級在處理每一件紛爭案件時，通常都會考慮當事者的感情和經濟情況，而不拘泥由律法來解決」。<sup>91</sup> 巴縣官員支持撥船業壟斷經營碼頭裝卸貨物權的幫規，但不一定支持其他行業業者的類似要求，其中確有更多元的考量標準，有專人負擔差役固然不是太堂皇的法律理由，但是若讓重慶港碼頭上撥船業真能夠「以專責成而免爭競」，則未始也不會不是碼頭上等待裝卸商貨眾多商人的期待。

如何更整體地理解清代法官判決個案時的「核心價值觀」？這其實不是中國法制史學界常用的「情、理、法」原則即能概括清楚。只以船運糾紛而論，防止競爭與支持競爭，都可能是法官判決時的核心價值觀，這些都併存於當時司法體系內的多元價值觀，何者屬於「情、理」範疇？何者屬於「法」範疇？這仍是個不易斷定的問題。

第三，儘管對法官判決方式仍要多做更多個案考察，但限於目前常見巴縣檔案中較少見到法官書寫像有些明清判牘那樣針對個案而做的長篇判決文字，這多少限制了對十八、十九世紀重慶城法官如何判決船運糾紛的整體性理解。但由外部形式看，與蘇州、上海等商業發達城市情形一樣，重慶城船運糾紛這類商業訴訟，有時也可發展成知縣層級以上的訟案。

嘉慶 10 年（1805），兩名來自江蘇、浙江商人宋萬茂、章三昌，向四川按察使提出狀詞，指控張堯等船戶趁嘉慶六年（1801）五月承運他們託交磁器雜貨船行途中，私自「出賣與顧自俊、王元清等，計實本銀一千六百餘兩」，原告商人雖然發現盜賣犯行，並經銅梁、合川、巴縣等三縣衙門「拿獲夥犯等，屢審供認盜賣，均已確鑿有據」，但是，由嘉慶六年到十年間，巴縣知縣卻未積極協助原告追討賠償款項，原告認為其中主要原因是：「顧自俊、王元清等，家道巨富，自恃監貢，出入衙門，串同蠹役、矜棍午弄，蒙蔽巴主」，這些江浙商人並向按察使直指巴縣知縣「被蠹朦蔽，迄今五載，並未嚴追給領」，在強調自身處境可憐的同時，也宣示自己追討欠債的決心：「蟻等控累多年，血本無著，命難聊生，斷不灰心」。四川按察使接受控案初查屬實後，立即發文要求重慶知府嚴查此件「迄今四載，並未審詳，似此泄泄不職，大屬非事」的訟案，嘉慶 10 年七月七日，重慶府札文巴縣「即將宋萬茂等上控顧自俊等案內一干有名人證，限三日內差喚到案，並檢齊卷宗封固其文，專差協同來役□□府以憑訊詳。毋再回護遲延，致干咎尤」。<sup>92</sup> 這是重慶知府在按察使施加壓力下，對巴縣知縣發出很不留情面的公文，限於史料，目前雖不知道此案最後結果，但江浙商人將船戶盜賣託運商貨案件上控按察使司，也可見這種「錢債案件」也可發展成超越州縣審結的重大案件，能「上控」到四川按察使，也可見當時某些錢債糾紛早已絕非「細事」而已。

錢債、田土等商業訴訟，經常需要講究契約、帳本等各種書面證據，十九世紀中葉，

<sup>91</sup> 岸本美緒，〈妻可賣否？明清時代的賣妻、典妻習俗〉，李季樺譯，收入陳秋坤主編，《契約文書與社會生活》（台北：中央研究院台灣史研究所籌備處，2001），頁 256。

<sup>92</sup> 《清代乾嘉道巴縣檔案選編》上冊，頁 420。據文意，這份重慶府札文應是發於嘉慶十年七月七日，不該是《清代乾嘉道巴縣檔案選編》編者所加的「嘉慶二十年七月七日」。

穆翰即曾在《明刑管見錄》的〈審案總論〉上，將審理案件時各類重要書面與口頭證據資料，做了清楚羅列與重點提示：「凡審理案件，查看卷宗，新卷無多，不難於閱看，若舊卷頭緒紛繁，一時何能記憶清楚，最要緊者……」，「如戶婚田土案之文契、身契、婚書。錢債案之合同、老賬、退約、借券等（原註：萬金老帳、日用流水鈔、鈔契，均須逐細查對）。因何兩造尚未輸服之原委（原註：或因要證未到，或因尚須覆勘之處，務要記清），將諸緊要之處，熟記於心，然後將一干人證先訊一堂，須和容悅色，任其供吐，不必威嚇駁詰」。在審理完戶婚、田土、錢債等案件之後，則要妥善處理兩造「所呈出契據，應發還者（原註：用硃筆在契空處劃一記號），當堂發還，取具領狀附卷，以免書差勒索領費。如應存查者，亦於堂單內註明，即粘運堂單之後，以免遺失（原註：如錢票、銀票，即飭役同本人至鋪對明，示以因訟存案，以防案未結而關閉。對明後，其錢若干、票幾張，用紙包好，硃筆畫封，粘於堂單之後」。<sup>93</sup> 面對商業訟案，法官也顯得極為仔細，基本上不因「細案」與「重案」不同而有粗略、仔細態度之別。

穆翰這類法官是否在清代甚少？我沒勇氣做泛論。但是，這種法官的存在，確是當時不爭的事實，能否視為「特例」而不重視？至少我不如此看。而其〈審案總論〉對商業訴訟中各項契約文書、帳冊、錢票、銀票等證據的重視，也不會是不見諸於行事的一紙空文。那麼，清代商業訴訟的審理形式究竟如何？其中詳情當然便不是因屬「細事」而少見重視即能概論。

清代前期有位蘇州朱姓士人奉派巴縣知縣，因政績不錯而有李為棟撰寫〈朱邑侯德政碑〉傳世，李為棟這位巴縣本地人寫道：「夫吾邑之號難治也，久矣！三江衝要，五方雜處，且疆界寥廓，幾數百里，民情不能周知，庶政不無闕略」，但這位朱知縣到任後則勤於理訟，「若夫民間訟獄，隨准隨結。自辰至申，牒訴倥傯，交集於前，左右咸為公勞，而公之精神益勵，被鞫者愈不得慝其情，蓋其詰問也，如鑑之照，其判斷也，如衡之平。盈庭聚訟，片言可折，愚者驚曰：公何燭我隱曲！儒者喜曰：公幸拯我顛危。即一二詭桀者流，加以委曲勸諭，慷慨評論，亦凜然於公之不可欺、而法之不可犯，無不感泣階下者」。<sup>94</sup> 這段描寫朱知縣於法庭審案的情景，帶著一些戲劇性的筆法，不過，「民間訟獄，隨准隨結」以及「盈庭聚訟，片言可折」等境界，則確實是明清時代稱揚好法官的基本標準。

隨著十六到十九世紀明清全國市場的長期發展，重慶城這類以商業貿易著稱的城鎮也愈來愈多，而伴隨著各城鎮商業訟案的增多，要想再讓包括商人在內的城鎮民眾敬重與稱揚法官，則「民間訟獄，隨准隨結」、「盈庭聚訟，片言可折」這些有關審判效率的標準便有些不足，至少，如何更妥善地處理本地工商業者間不斷出現的「幫規」與「契約」？便也是審判效率之外的另一個重要標準。學者注意到：當明清時代中國商人在本國內地，西北、西南與東北邊區，乃至東南亞等海外地區從事商業活動時，包含合夥、股份等不同型態的契約行為，便不斷地傳遞與演化。<sup>95</sup> 而當時中國參與簽訂各項契約的民眾，他們在「想

<sup>93</sup>（清）穆翰，《明刑管見錄》，清道光 27 年刊本，收入（清）葛元照編，《臨民要略》，影印清光緒 7 年（1881）序刊本，收入《叢書集成續編》（上海：上海書店），〈審案總論〉第一，頁 1 上-1 下。

<sup>94</sup> 乾隆《巴縣志》，卷 13，〈藝文：記二〉，頁 29 上-29 下。

<sup>95</sup> Madeleine Zelin, Jonathan K. Ocko, and Robert Gardella eds. *Contract and Property in Early Modern*

像、創造、維持與終結（各類契約中的）交換關係」時，究竟如何受到當時既有各類「團體規範」（group norms）的影響與形塑？比起單純檢視法官與法學家如何建構「契約法」等所謂「法學中心論者」（legal centralists）所關心的議題，由「團體規範」與「契約行為」互動的研究取徑，可能要有啟發性。<sup>96</sup>

雖然清代中葉仍不出現票據法、勞工法、船運法、保險法等相關法典、專門案例匯編或是法學專論，但是，這些「法學中心論者」主要關心的議題，其實並不阻礙當時重慶船運商幫以既有「幫規、程規、舊規」或其他社會規範，去操作票據、船運、保險乃至勞資爭議等相關經濟行為。而在各類船運糾紛中，重慶地方官也勢必面對這些「幫規」與「契約」現象的存在，從而成爲十八、十九世紀重慶城經常出現的地方司法運作。結合十八、十九世紀蘇州棉布商、染坊商、棉布工人以及蘇州各級地方官在各類棉布業訟案中的調解與審理過程，<sup>97</sup> 以及清代以至民國四川自貢井鹽業以分股「做節」方式處理資金加入、頂讓等商業習慣在本地的具體實踐過程，<sup>98</sup> 這些個例都足以顯示明清中國工商業城鎮中已經出現某些因爲特殊商業糾紛而存在的司法實踐，重慶城的航運糾紛也正顯示一類獨特的司法實踐如何在具體的時空脈絡下演變。隨著學界理解的同類個案更多，我們對明清時代市場秩序與法律規範之間的互動關係，也會有更深入的理解。明清中國沒有西歐「工業革命」那類快速而顯眼的社會經濟變動，但是，當時主要商業城鎮中所發生的各種商業組織、相關法令乃至於意識形態上的變動，卻仍可帶出某種有意義的「制度變遷」。結合法制史研究以考掘出更多這類「制度變遷」的內含，應是很值得努力的方向。

---

*China* (Stanford: Stanford University Press, 2004), pp. 2-3.

<sup>96</sup> Jonathan K. Ocko, "The Missing Metaphor: Applying Western Legal Scholarship to the Study of Contract and Property in Early Modern China." In *Contract and Property in Early Modern China*, p.197.

<sup>97</sup> 邱澎生，〈由放料到工廠：清代前期蘇州棉布字號的經濟與法律分析〉，《歷史研究》，2002年1期（2002），頁75-87。

<sup>98</sup> Madeleine Zelin, "Capital Accumulation and Investment Strategies in Early Modern China: The Case of Furong Salt Yard." *Late Imperial China* 9,1(1988): 79-112. Madeleine Zelin, "Merchant Dispute Mediation in Twentieth-Century Zigong, Sichuan." in Kathryn Bernhardt and Philip C. Huang ed., *Civil Law in Qing and Republican China* (Stanford: Stanford University Press, 2004), pp.249-286.