

doi:10.13582/j.cnki.1672-7835.2019.04.022

近代华商码头货栈业发展的 历程及特征(1895-1937)^①

——以长江、珠江、黑龙江中下游地区为例

熊辛格

(湖南师范大学历史文化学院,湖南长沙410081)

摘要:自1895到1937年,为同外商争夺航运市场,华商码头货栈业经历了解禁到初成规模再到近代化发展的过程,主要分布于长江、珠江及黑龙江中下游流域。其特征一般体现在:码头货栈业形成了初步的体系,保障了货物顺畅转运,促进了民族资本主义工商业的发展;华商创建了不同类型的货栈,改善了货物仓储的效率,提高了我国码头货栈业的竞争力;货栈业成立了行业公会,制定了规章制度,推动了传统货栈业的近代化转型。

关键词:华商;码头货栈业;发展历程;特征

中图分类号:K25 **文献标志码:**A **文章编号:**1672-7835(2019)04-0162-08

近代货栈是具备一定规模的设备和先进的技术,以提供储存和转运他人货物而盈利的机构。它保障了货物顺畅流转,为贸易和制造业的发展创造了有利的条件,促进了国家工商业的发展。近代华商码头货栈业伴随着航运业而兴起,作为与外商航运公司争利的重要举措,带动了长江、珠江等流域仓储企业的发展,更推动了传统物流业的近代化转型,在我国民族资本主义经济中具有重要的地位^①。目前学界对近代货栈的研究集中于义仓、地方堆栈和关栈,仍有不少领域值得探讨^②。文章拟论述自1895到1937年华商码头货栈业的发展历程和特征,以期推进相关研究。简陋之处,望方家批评斧正。

一 华商码头货栈业规模的初步形成

甲午战争后,清政府颁布了一系列解除华商

自办航运公司及货栈禁令的条文,让他们获得了合法的发展空间,并形成了初步规模。与拥有条约特权的大规模外商码头货栈业不同,华商民营航运和货栈在早期便处于艰难之中,有的只有少数轮船,或者没有自己的码头和库房,但不少大绅商们仍坚持创办航运和码头货栈公司,主要表现在两个方面。

(一) 货栈网点分布集中

华商在重要的通商口岸设立了码头货栈,形成了网点体系,主要分布于航运业务繁忙的长江和珠江中下游流域。宁波地方绅商创办的外海商轮局和永安商轮局的码头货栈属最早的一批华商码头货栈。1896年,外海商轮局购置一只轮船,排水量为673吨,运营宁波至定海、台州的内河航线。永安商轮局购置两只小火轮,航行宁波至余

① 收稿日期:2019-01-16

作者简介:熊辛格(1985-),男,湖南桃江人,博士生,主要从事近代中外关系研究。

①资本所有权将民族资本分为国家资本和私人资本。官办企业和国家与私人合作经营的官督商办企业都是国家资本主义,其他的商办企业是私人资本。

②主要论文有:薛鹏志:《中国近代保税关栈的起源和设立》,《近代史研究》1991年第3期;仇华飞:《经历沧桑的上海早期堆栈业》,《上海经济》1995年第1期;庄维民:《近代山东行栈资本的发展》,《近代史研究》2000年第5期;黄鸿山、王卫平:《传统仓储制度社会保障功能的近代发展》,《中国农史》2005年第2期;王军:《略论近代货栈业与天津华北物流中心地位的形成》,《现代财经》2009年第11期;杜希英:《近代天津货栈业研究》,南开大学2013年;井圆圆:《民国时期汉口堆栈业研究》,华中师范大学2014年;伍悠:《民国上海堆栈业研究》,南京师范大学2016年;金曙:《近代海关保税关栈制度的构筑特点》,《海关与经贸研究》2017年第2期。

姚内河。其主要经营对象是往来的客人与货物,并在航线码头口岸租用洋行货栈作为临时存货处^①。由于经营方式正确,收益颇丰,使得其他绅商竞相办理小轮船公司。如宁波志澄轮船局、台州绅商创办的永宁商轮局、美益利记宁绍轮船公司和永裕祥小轮局等,他们都经营客货运输与货物储存的业务,设立了相关的码头货栈。长江中游一带内港最早设立华商轮船公司和码头货栈的是江西的福康轮船公司,此后又扩充了两家轮船公司,借助九江英商天裕洋行的旗号和码头货栈,经营鄱阳湖到长江和江西境内的客货运输和货栈业务^②。上海和杭州的航线和货栈业务也陆续有华商轮船公司涉足经营。1897年,杭州出现了多家轮船局,经营上海到杭州的货物运输与货物储存的业务。1900年后的十年间,由华商兴办的大中型轮船公司相继出现,主要集中在1902~1905年。大达轮船公司由张謇投资创办,受到政府支持,规模发展较大,召集的股本约100万余两白银,除了在上海十六铺自行修筑码头、货仓、购置轮船外,还在通州天生港和海州设立商埠码头,经营货物运输与货栈业。1909年宁波商人虞洽卿、陈薰等创办的宁绍轮船股份公司营业,经营航运和码头货栈业务。起初,宁绍公司向日本商人租借东洋公司码头和货栈未果,转而向德国商人租借洋泾桥南首码头,德商以宁绍公司轮船和货栈悬挂法国、德国国旗作为租赁条件,被宁绍公司断然拒绝。宁绍公司股东认为这严重伤害了大家的民族情感^③。在张謇的帮助下,公司的业务逐渐开展,先在上海十六铺租建码头,建设栈房,后在宁波码头修筑货栈和相应设备,尤其重视长江流域航运业和码头货栈业的拓展。开业后不久,宁绍公司在长江中下游沿岸的上海、汉口、镇江、芜湖、九江等口岸设立趸船栈房,便于货物的流通与储存。

两广地区的华商码头货栈主要集中在珠江中下游的广州和梧州两个口岸,禁令解除前,广州的

华商多运营旧式轮渡,数目仅百余只,承担短途搭载客货的运输,但由于货物量不足,码头货栈的数量较少。1895年后,梁定荣创办广德泰航运公司,经营珠江流域、沿海地区的货物运输与货栈业,是最早的华商企业^④。此后陆续有不少华商兴办码头货栈,由于受到香港航运和货栈业的影响,广州地区的华商以分散经营为主,资产不足,并未形成一定规模。梧州开埠后,广东候补知府王存善、前山都司黎中配、招商局何顺成共同创办平安航运公司,经营到广州的航运和货栈业务。

尽管码头货栈网点形成了初步规模,华商们并没有获得太多的发展空间,只能是附属船运公司。与此不同的是,外商码头货栈业和轮船招商局码头货栈发展迅速,已颇具规模,他们占据了码头货栈市场的大部分资源。华商码头货栈业的码头、船只和货栈数量少,规模小,设备简陋,无法保证货物安全。一直到1914年前后,华商码头货栈只能在夹缝之中求生,利用简陋的设备开展零星的业务。

(二) 持续投入运营资本

初期的华商码头货栈普遍都是轮船公司的附属行业,以致许多公司因资金有限,货栈数量、规模较小和设备比较简陋等原因经常濒临破产的境地,但是华商们看到了内河港口短途货物转运的潜力,坚持投入资本运营货栈公司。外海商轮局和永安商轮局首先在宁波设立码头货栈,外海商轮局有资本38 000两白银,永安商轮局有资本48 000两白银^⑤,大部分用来购买船只、雇佣工人,余下用于建设货栈的资本不多。1896年江西士绅蔡金台、熊方燧和邹凌翰投资68 000两白银在南昌成立福康轮船公司,购置货轮五六艘,修筑货栈一处^⑥。1899年饶州鄱阳商务内河轮船公司成立,集资30 000两白银,仅在饶州、南昌、九江、瑞洪等处租赁货栈^⑦。1897年,杭州出现了高源裕、芝太富、通裕三家轮船局,向招商局轮船公司借贷50 000两白银,订购船只,修筑码头货栈,到1900

①樊百川:《中国轮船航运业的兴起》,四川人民出版社1985年版,第326页。

②《福康小轮公司章程》,《字林沪报》1897年3月23日,第2版。

③唐冠军:《长江航运百年探索》,武汉出版社2009年版,第116页。

④佛山市地方志办公室:《佛山市城区志》,广东人民出版社2012年版,第56页。

⑤交通史编纂委员会:《交通史航政编(第2册)》,交通史编纂委员会1931年版,第535页。

⑥张之洞:《江西绅商请办小轮瓷器及蚕桑学堂折》(1896年1月),中国书店:《张文襄公全集(第1卷)》,中国书店1990年版,第785-786页。

⑦《护理江西巡抚柯逢时奏为官商合办内河商轮以兴商务折》,《江西官报》1903年,第22-24页。

年被迫倒闭^①。苏州、上海、常州的泰亨轮船公司、泳记轮船公司、福嘉公司和吴姓轮船公司等,都因规模小,资金流转不通顺,营业两三年后就倒闭了。

除小型的华商轮船公司外,资本较为充裕的公司是通过融资和借贷勉强维持经营。1908年,宁波巨商虞洽卿邀请同乡创立宁绍商轮公司,经营航运与货栈,受到外商的联合打压,宁波商人航业维持会为了保护民族企业,向宁绍公司投入100 000两白银,才使它站稳脚跟。政记轮船和货栈公司的创办者张本政,投靠日本商人,在日商的庇护下租用商轮发家。日俄战争期间,张本政获得日本关东厅补助金若干。1905年,张本政与其弟张本才合资40 000两白银,在烟台创办政记轮船公司,经营航运和码头货栈,在日本人的资助下逐渐发展起来^②。1903年,张謇与南通士绅集资150 000两白银,兴办南通大达内河小轮和货栈公司,大达公司最初预计召集股本1 000 000两白银,除在上海十六铺自设码头和货栈、购置轮船外,还准备在通州天生港和海州设立码头货栈。但是实际招股本金共25 000余两白银,结果通州商埠和货栈全归商办,海州码头则由两江总督拨款260 000两白银,天生港码头购置的趸船,添造的栈桥、货栈等都是由张謇自办纱厂公积金垫付,共计借银105 150两,趸船用银62 908两,其余用银50 969两^③。总之,在与外商争夺利润的诉求和对码头货栈重要性认识的双重影响下,华商们努力克服资金不足困难,积极投身创办自己的企业,并形成了初步的规模。

综上所述,清政府解除了自办货栈的禁令后,绅商们纷纷投入了不少资金在航运业务繁忙的内河形成了货栈网点,标志着华商码头货栈业的初步形成,体现了中国民族资产阶级自强求富的强烈愿望。但它们在条约特权的干预下,不仅得不到清政府更多的支持,而且受到外商和中国封建势力的重重阻碍而发展缓慢。到中华民国成立前后,华商码头货栈业规模普遍较小,仍然是弱势群体。

二 华商码头货栈业的近代化进展

1912年,民国政府确定了保护私人资本主义工商业,大力发展商业与工业的政策,为轮船航运和码头货栈业提供了法律保障。第一次世界大战爆发后,列强在华的轮船航运业务受到极大影响,货物运输量急剧下降。华商码头货栈业获得前所未有的快速发展机遇。到1937年,华商码头货栈已经遍布中国各大内河港口码头,逐渐形成了自己的行业规则和经营策略,成为维持国民经济的重要因素。这段时期华商码头货栈无论规模、经营手段,还是性质类别等都有了近代化的提升。

(一) 货栈体量分布更广

民国成立十数年后,华商码头货栈的数目、码头数量、货栈容量和业务分布范围等都有了长足的发展,中国各主要内河港口开始出现更多的华商货栈。在此之前,我国传统的码头货栈附属牙行,主要分布于上海、汉口、南京、广州等地米行、桐油行、茶行、丝茧行等,数量并不多。如广州的码头货栈多附属于公行、洋行或福潮行,专门负责海外和沿海城市间的贸易货物的储存和报税,凡船只进入广州,须先经由他们卸货,再行销售^④。而长江其他口岸的传统货栈也较少。

1913年,虞洽卿独资创办三北轮船和鸿升码头货栈公司,经营范围覆盖长江三角洲和南洋等地,是发展最快、规模最大、航线最广的华商航运和近代码头货栈集团^⑤。第一次世界大战期间,虞洽卿趁外国轮船公司无暇东顾,大力发展三北航业,扩展为三北航业集团。三北集团包括三北轮埠公司、鸿安商轮公司、宁兴轮船公司和鸿升码头货栈公司,是当时中国较有实力的华商集团公司。1916年,虞洽卿认为“航业之兴替,以码头栈基为最关紧要”^⑥,便在上海浦东烂泥渡路花费40万大洋兴建码头栈房,成立鸿升码头货栈公司^⑦,它标志着华商码头货栈业开始成为一个集仓储运输和销售为一体的行业。1918年,虞洽卿将原来华资开办,假托英商注册的鸿安轮船公司所有的

①上海书店:《杭州府志(第175卷)》,江苏古籍出版社1990年版,第11-12页。

②左域封:《张本政与政记轮船公司》,《辽宁文史资料》1983年第6期。

③交通史编纂委员会:《交通史航政编(第2册)》,交通史编纂委员会1931年版,第319-321页。

④梁廷楠:《行商》,《粤海关志(第25卷)》,文海出版社1975年版,第1798-1799页。

⑤孙筹成,黄振世:《虞洽卿事略》,载《浙江文史资料选辑(第32辑)》,浙江人民出版社1986年版,第115-118页。

⑥《虞洽卿振兴航业之计划》,《民国日报》1916年7月13日,第2版。

⑦《鸿升码头堆栈公司准予注册给照由》,《农商公报》1917年第3卷,第14页。

船舶、码头和仓库等全部收购,进一步扩展了长江及远洋的航线。1919~1923年间,三北轮船公司在长江中上游发展迅速,先后在安庆设置趸船、码头货栈,在长沙购置原中华汽船公司码头、仓库。1922年在汉口承租美商大来洋行的趸船,利用洋行空地建筑码头和货栈^①。

民族资本家刘鸿生此前在开滦经营煤矿,因煤炭运输量的增长,要扩充码头货栈数量,他看中上海的地理优势,创办了中华码头货栈公司。据职员回忆:“刘鸿生之所以要经营码头货栈事业,起因是为了便于经销和运输煤炭。他每年销煤的数量可达200余万吨,因此,非有自己的码头货栈不可。”^②1918年前后,上海黄浦江两岸的优良码头几乎全部被外商占据,特别是浦西沿岸无法租赁合适的地段,刘鸿生不得不在浦东开设货栈。受地理环境和交通工具的影响,浦东和浦西的码头货栈业的经营状况差异明显,若在浦东进入货仓,货主要多支付驳运费和人力费,才能将货物运往市场销售。1918~1919年间,刘鸿生趁第一次世界大战之机,与义泰兴煤号经理合作,共同购入英商壳件洋行浦东董家渡地皮共计59亩,修筑码头货栈,称为中华码头北栈;此后不久,再次购入英国怡和洋行位于浦东的场地一块,以及木质码头和少量的仓库^③。1921年,刘鸿生购进英国亚细亚火油公司义泰货栈两处,并再次购入16亩土地,与董家渡南栈合并中华南栈,在浦东兴建白莲栈码头仓库、下关南京码头、江阴码头和镇江码头货栈。据壳件洋行估算,义泰兴北栈面积大约为56亩2分5厘5毫,在黄浦江的岸线长达900英尺,价值35万两白银;义泰兴南栈面积118亩,河岸线长达1470~1480英尺,价值约100万余两白银^④。1926年,刘鸿生在浦东周家渡黄浦江边,买入260余亩土地,建筑码头和货栈,将其称为中华西栈。第二年,黄浦江两岸的北栈、南栈和西栈合并,加上煤炭公栈和白莲渡码头货栈合称为中

华码头货栈公司。1936年前后,中华码头北栈岸线长264.90米,码头2座,专门储存煤炭矿石等材料。南栈岸线长534.9米,码头3座,仓库12座,容量达64198吨,露天堆场可堆煤10万余吨。西栈岸线长574.6米,码头3座,仓库4座,容量16980吨,露天堆场容量为8万余吨^⑤。

1915年前后,义泰兴、大通、宝华、顺昌、通裕、人和等一批较小的轮船公司也在长江航线运营货物运输与码头货栈。长江中游以汉口地区为中心,小型航运和码头货栈公司迅速发展,由原来的17家增加到132家,扩大了码头货栈的数量,运力大幅度提高。更多内河航线的联通促进了码头货栈业发展成一个有机系统,行业规模逐渐扩大。长江下游以上海为中心,开辟了上海到芜湖、南京、九江、镇江、江阴之间的航线。随着私人航运公司数量增加,到1921年左右,小轮船的货物运力达850余吨^⑥,与之相匹配的码头货栈业也急速发展。以上海为例,到1929年,上海的码头货栈业虽仍以英国、美国、日本、德国为主,但华商码头货栈的比例较20世纪初有了大幅增加,栈房货物存储容量达到22万余吨,占到上海全部总量的25%,相对应的外商货栈容量则降至75%^⑦。到了1935年左右,上海码头货栈业的总容量达到95万余吨,其中浦东码头货栈大约64万余吨,占总容量的66.7%,浦西近34万余吨,占总容量的33.3%^⑧。尽管此时的码头仍以英、美、日等国为主,中国人自己经营的码头货栈的数量和容量较清末有了明显的增加。

民国初年,中国航运企业在汉口沿江地段修筑码头,运营轮船和货栈业务,到抗战前夕,汉口华商码头货栈业发展到高峰,一共有48家华商货栈业在行业公会注册,许多码头货栈业的规模较大,但与外商货栈相比仍有不小差距。1937年左右,仅汉口一带的中外仓库数量达到146座,总容

①江天凤:《长江航运史》,人民交通出版社1992年版,第250页。

②叶晋荣:《刘鸿生经营堆栈的原因》(1960年2月),载上海社科院经济研究所:《刘鸿生企业史料(上册)》,上海人民出版社1981年版,第48页。

③浦东新区史志办:《浦东交通百题》,上海市新闻出版局1999年版,第21页。

④克拉克:《对义泰兴董家渡南、北栈的估价报告》(1922年6月1日),载上海社科院经济研究所:《刘鸿生企业史料(上册)》,上海人民出版社1981年版,第50-51页。

⑤浦东新区史志办:《浦东交通百题》,上海市新闻出版局1999年版,第21-22页。

⑥樊百川:《中国轮船航运业的兴起》,中国社会科学出版社2007年版,第612、623页。

⑦《上海堆栈业之调查》,《工商半月刊》1929年第10期。

⑧上海浚浦局:《上海港口大全》,中国科学图书公司1934年版,第31-33页。

量接近 20 万吨(见表 1)。

表 1 1937 年前后汉口中外货栈统计表^①

单位	数量(座)	容量(吨)
招商局	11	20 500
太古	24	43 399
怡和	10	10 800
三北	8	17 200
日清	6	16 000
俄商新泰栈	1	2 000
保安仓库	7	4 800
各盐号	19	17 000
英平和洋行	21	27 400
其他英商	6	6 600
其他航商	6	7 200
容量不明仓库	27	27 000
合计	146	199 899

外商在汉口码头的货栈数量占据多数,依旧把控着码头货运的主动权,侵占中国的经济资源。华商私人资本的码头货栈业较民国初年有极大的发展,占据市场约三分之一,开始和帝国主义货栈业展开竞争。

浙江省的码头货栈业发展同样迅速。尽管货物流量和货栈数量不如上海、汉口,但杭州、宁波等地也具有一定规模(见表 2)。

表 2 20 世纪 30 年代浙江部分地区货栈业情况表^②

县别	家数	资本额(元)	营业额(元)	备注
杭州市	3	—	—	调查不完全
嘉兴	2	13 000	11 000	
吴兴	1	—	30 000	
长兴	2	60 000	60 000	
鄞县	20	25 800	56 100	
永嘉	1	—	100 000	
总计	28	98 800	257 100	

浙江省的码头货栈业以杭州市和鄞县(宁波)最为发达,其中鄞县的货栈数量最多,达到 20 个,约占总数的 71%,但规模相对较小,总营业额为 25 800 元,仅占总数的 26%。20 家货栈行中,专门储存米的仓房有 7 家,纸张、香烟的各 2 家,其余为杂货货栈^③。总之,长江中下游流域的货栈业发展最好,尤其是上海、汉口、宁波等地,华商

在这些地区设立码头,修筑货栈业,逐渐形成规模。

除长江流域外,华商在珠江和西江流域成立多家船务公司,经营广州、香港、海南岛、北海等地的货运、客运和货栈业务。1914 年左右,以陈少白为首的粤商联合侨商成立粤航公司,经营货栈业和运输等,成为华商在珠江流域最大的航运货栈公司。此外,广西的船务公司、香港四邑轮船公司、普泰轮船公司等也都开展了码头运输与货栈业务,但他们的规模较小,货栈分布不均衡。黑龙江流域的东北戊通航业局的码头货栈也是华商发展较好的代表之一,根据早期中俄通商条约规定,东北航线只能由中俄两国经营。十月革命后,俄国在松花江和黑龙江的航业和码头货栈被中国商人孟昭常收购,与哈尔滨绅商组建戊通航业局。经过多年经营,戊通航业局的业务遍布哈尔滨、黑河、漠河等口岸,他们在通商口岸修筑码头和货栈,促进了东北地区码头货栈业的发展。据统计,1920 年,戊通轮船公司在松花江哈尔滨口岸十二道街租地建屋,修筑四层楼房,分别为作为海关邮政办公房、总经理住宅、警察汽车马车房以及货栈办事处。此外,在漠河码头设有材料库、货栈和机器房,专为戊通公司暂时储存货物而用。离漠河口岸不远的高家屯也设有临时仓储货物的栈房,主要是囤积草料和机器,并在码头附近修筑楼房以供办公、住宿和储货用。日本曾经企图趁十月革命之机,霸占松花江和黑龙江的航运与货物仓储业,创立东西比利亚轮船公司,但遭到东北人民的强烈反抗,国民政府扣留日船,勒令日本码头停止运营。随后,华商王魏卿连同他人购买日商航运公司全部设备,为日后收回松花江的航运主权开创了先例^④。黑龙江和松花江有越来越多的华商开设轮船货运公司,码头货栈业也逐渐形成规模。

(二) 经营手段的近代化转变

民国黄金十年期间,华商码头货栈业发展良好,无论营销模式、管理方式、思想认识还是业务规模都取得了一定成果,加速了近代化转型。相

^①武汉地方志编纂委员会:《武汉市志·对外经济贸易志》,武汉大学出版社 1996 年版,第 221 页。

^②实业部国际贸易局:《特种商业》,载《中国实业志——浙江省(第 8 编)》,上海华丰印刷铸字所 1933 年版,第 18 页。

^③王列辉:《驶向枢纽港:上海宁波两港空间关系研究 1843-1941》,浙江大学出版社 2008 年版,第 266 页。

^④《松黑两江航权痛失史》,《民国日报》1916 年 12 月 12 日,第 3 版。

比之下,我国传统货栈不仅设备简陋,而且收费偏低。开埠之前,上海码头荒凉,毫无设备,仅浦东有一二栋旧式仓房^①。汉口的旧式货栈多以百货栈、粮栈和油栈为主,只能简单地防止存入的货物被盗,不能抵御其他的危险^②。江西九江各地的粮食行并未建立仓库,大部分租用旧式商堆或民房,设备简陋,农民对新事物颇有怀疑,故货栈设备没有发展^③。这也导致了货栈收费偏低,例如上海北货业行栈一般备有客房供商人住宿,为吸引更多客商,对囤积的货物收费也比较便宜^④。江西九江粮行因交易客商多为来往的外客,货物一时无法迅速销完,多存于粮行的货栈内。粮行对寄存货物的租金不甚计较,或每包收二、三分;或在一年内不论时间长短,每包一律收二、四分^⑤。

华商私人资本码头货栈业起初的主要功能是保障货物安全,随着行业竞争的日益激烈,近代轮船、铁路和公路运输的发展加快了运输效率,为货物转运和储存带来新的发展空间,原有的经营理念已经无法适应日益增长的商品需求。越来越多的华商学习外商经营理念,将码头货栈的管理与货物运输量紧密联系,使其具有联络商品销售功能,业务不再只是保管货物,而是将货物的买卖和运输情况与存储管理联系起来,根据货物的流通信息制定储存计划,防止商品贬值。

为适应日益扩大的市场需求,华商私人资本码头货栈的管理模式也制定了货栈章程制度,产生了近代化的转型。1930年左右,随着货栈行业公会在各地发展,通过商议,逐渐形成仓储管理准则,对货物仓储手续、货物出入仓手续、货物保管方法、货物联络任务等都做出了明确的规定,主要原则是保证货物及时出仓与入库,在有效时间内发挥联络功能,保障货物的价值。有的栈房还制定了职员职责表,规定了货栈组织结构、各类职员责任范围、办事规则等,细化了货栈业的管理方

式。小提单是码头货栈与寄存者的契约形式,对货主发行通知货栈托存的凭证,规定了双方权责;货物的类型、数量,只能在货物入栈后才具有效力^⑥。小提单主要有两种功能,其一,报关提货,代替船提单的作用。进口报关时需要从货栈提出货物,若船提单未能及时办理,可通过银行担保向码头货栈申领船体单;其二,证明货主,合理分配。若有多人共同托存货物时,码头货栈出具小提单显示各自货物种类,对于货物价格、运费、上下力、报关费及其他费用的摊派都有证明作用。

华商私人资本码头货栈业经过数十年的发展,收入增加较多,反映了近代化经营手段带来的积极影响。民国中期码头货栈业的经营状况良好,为国民经济发展做出了一定的贡献,1927~1937年间,收入和支出的情况大概如下所述。收入主要包括以下四种:(1)栈房租费;(2)上下力;(3)码头费;(4)杂费^⑦。上下力指将货物从码头到对仓库的搬运用费,包括货物的出仓和入仓,不同货物的搬运用费不同。租费、上下力和码头费是最主要收入,占总收入的90%以上。根据南京政府财政部1933年对三北码头货栈营业数额的统计,到1933年1月6日止,营业收入达到3660000余元,而1929、1930、1931、1932四年的平均营业收入仅有2790000余元,刚好达到1933年上半年之收入。与前四年相比,其百分率、货脚收入比增加29%,客脚收入比增加44%,货栈收入比增加33%,总额增加约31%^⑧。可见,华商码头货栈业在近代经营管理模式下迅速发展,随着进出口货物的增加,货栈的营业额也是成正比地增加。

(三) 货栈类型的多样化

不少公司按照堆置货物的性质,将码头货栈分为多种类型,以确保它们的稳定。民国时期进出口货物种类繁多,性质各不相同。据统计,1930年左右,我国营业的码头货栈储存的货物在万吨

①丁振一:《堆栈经营概论》,商务印书馆1934年版,第12-13页。

②浙江省甲种商业学校:《汉口旧式堆栈》,《浙江省立甲种商业学校校友会杂志》1924年第7期,第9页。

③江西省农业院:《江西米谷运销调查报告:仓储机关》,《江西省农业院专刊》1937年第4期。

④《上海北货业之市况》,《农商公报》1916年第19期。

⑤江西省农业院:《江西米谷运销调查报告:中间机构》,《江西省农业院专刊》1937年第7期。

⑥丁振一:《堆栈业经营概论》,商务印书馆1934年版,第82-84页。

⑦“中央”银行经济研究处:《仓库经营论》,商务印书馆1935年版,第147页。

⑧《民国黄金十年之招商局经营》,《申报》1933年10月18日,第1版。

左右,价值约数十万元^①。这些货物以棉纱、花生仁、烟叶等为大宗,数量均在1 000吨左右^②,其余的货物包括火油、煤油、柿饼、苞米等。如何保障这些存栈货物的安全成为非常重要的问题。

首先是进出口栈。凡需即刻进出口的货物均应堆于进出口货栈,进出口栈又有进口栈和出口栈之分^③。凡由船舶运载而来的货物,卸下之后,由理货员指挥存栈。根据洋船或本国船只与码头货栈商议的结果,可以免除一定时期的栈费。如逾期,则将货物移入堆存栈,按日计费^④。我国华商码头货栈如宁绍、三北、大达等;英国的公和祥、太古、隆茂等;日本的三菱、三井、日清等都设有进出口货栈。

其次是堆存栈。此种货栈由进出口栈转化而来,凡托运人暂不提取之货物,均放至堆存栈中,每日按吨计算栈租,作为栈房之收益。码头堆存栈对于航运公司而言非常重要,大批货物运抵码头,绝非短期内可以销售,如无堆存栈存货,则招揽货运必感困惑^⑤。

最后是特殊物品货栈。为了防止易燃易爆物品与其他商品存放一处可能带来的危害,码头货栈还专门设置了油栈和危险品货栈。油栈即专门用来存储油料,其货物的储存、装卸、装桶等,均有特别的设备。油栈设置地点不仅要便于轮船运输,还须远离市区^⑥。

综上所述,在数十年的发展期内,华商码头货栈业不仅扩大了规模,而且引进了近代化的技术和制度,增加了营业收入,体现了民族资产阶级自强不息的奋斗精神。华商码头货栈业整体的近代化提升也保障了中国航运公司的进一步崛起,更有利地促进了中国民族资本主义的发展。

三 余论

甲午战后,清政府逐渐认识到货栈对中国工

商业的重要性,并颁布一系列的条例解除了华商自办货栈的禁令。华商码头货栈业随航运公司而兴起,他们主要分布在长江、珠江及黑龙江中下游航运发达的区域,经过数十年的发展,具备了一定的竞争力,并促进了中国传统货栈的近代化转型,为我国民族资本主义经济的发展做出了重要的贡献。毋庸讳言,近代华商码头货栈业能形成此等规模,是时代需求、列强间的矛盾和自身奋斗共同作用的结果。其中不少有影响的官员和乡绅们认识到了外商货栈的危害,并相继提出了与他们争利的诉求是根本的原因,以致清政府解除相关禁令。1882年,直隶总督兼通商事务大臣张树声提出:“通商各埠靠船码头,本应归华商自造,各国条约只准洋商租地,非必须洋商修岸做码头也。中国各商向不谙此,致各处洋商租地,将便于停船河岸全行租去,并于河岸做出码头,日收靠船之费。”^⑦认为洋商利用条约特权占尽码头,抢夺了华商货栈的利益。1886年9月,盛宣怀与朱其诏讨论天津招商局紫竹林码头转售货栈一事,提及之前宁波招商局将码头设备卖给洋人以致华商生意凋零:“该公司近因招商局将上海、宁波码头售与洋人,沪无立足之地,商情渐涣。”^⑧为避免这种情况的再次发生,盛宣怀和朱其诏一致同意应将紫竹林码头货栈售与华商集成公司而不是洋商:“每年有码头租银一万两,房租洋六千,与其售与洋人,不如售与华人,与其售与粤人,不如售与吴人。”^⑨由此可见,以张树声和盛宣怀等为代表的一些官员看到了洋商在码头设立货栈对华商利益的危害,并多次呼吁希望华商能有自己的码头货栈。1896年正月,张之洞在奏折中提及江西士绅们自办内河航运及码头货栈的请求:“筹款购备小轮船十余只,专在内河运货以收利权等因……拟请援照江南内河成案,自吉安至吴城设小火轮六,自吴城至九江设浅水轮二,自九江至饶州设深

①《营业仓库寄存货物入库吨数比较图》,《港务统计年报》1931年,第8页。

②《营业仓库货物出入库吨数价额》,《港务统计年报》1932年,第83页。

③刘济之:《水道港口码头仓库》,运输学校出版1948年版,第100页。

④曾白光:《上海码头货栈鸟瞰》,《交通杂志》1936年第4期,第85页。

⑤刘济之:《水道港口码头仓库》,运输学校出版1948年版,第101页。

⑥刘济之:《水道港口码头仓库》,运输学校出版1948年版,第101页。

⑦张树生:《通商各埠码头归华商自造》(光绪八年七月二十日),载聂宝璋:《中国近代航运史资料(第1辑)》,上海人民出版社1983年版,第1092页。

⑧盛宣怀:《致朱其诏信》(光绪十二年八月十二日),载柴志光、谢泽为:《浦东名人书简》,上海世纪出版社2011年版,第91页。

⑨盛宣怀:《致朱其诏信》(光绪十二年八月十二日),载柴志光、谢泽为:《浦东名人书简》,上海世纪出版社2011年版,第90页。

水轮二。停泊处所各立中国码头并设公司稽查。”^①这些士绅们和地方大宪的言论表明华商急需获得兴办内河航运及码头货栈的支持。在他们的影响下,清政府先在 1895 年令各省都抚“准许内河行小轮以杜洋轮攘利”^②,后于 1898 年宣布“拟将通商省份所有内河,无论华商洋商,均准驶行小轮船”^③,使华商正式获得创办码头货栈的权利。而列强因相互间矛盾爆发的第一世界大战不仅削弱了彼此在中国的力量,而且给了华商码头货栈业一个黄金发展机会,推动了他们规模的扩大。最后,中国民族资产阶级自身不畏艰难,坚持奋斗的努力是华商码头货栈业形成规模的重要精神支柱。创业之初,华商们便受到资本、技术以及条约特权等多方面的限制,但他们依然坚持投入,不懈发展自己的航运货栈业,并最终获得成功。此所谓时势造英雄。

事物总有它的两面性。华商码头货栈业在转

型中也暴露出封建性与近代性相互杂糅的本质,存在许多不足之处。黑龙江戊通航运公司经营

的码头货栈就有机构重叠、分工不明确和贪腐的情况。如货栈处和运输处尚未分离,货物的转运和存放都由运输处负责,货栈由运输处派一、二人监管,除雇更夫数名,闭门谨守即可^④。这样的制度容易导致货栈管理人员贪腐的发生。办事处主任兼货栈、材料等处主任,大权在握,经常贪污。据统计,某主任供职不满三年,获利有数十万之巨^⑤。可见封建官僚主义作风之害。这表明了中国近代码头货栈业并非完全根据自身特点演变而来,而是以一种嫁接的方式迅速出现,以致中国社会还不能全面提供近代企业成长需要的环境。因此,以华商码头货栈业为代表的企业中残存的传统价值标准和伦理道德势必与近代商务理念发生激烈冲突。这也暗示了中国华商码头货栈业仍然处于弱势地位。

On Progress and Characteristics of Chinese Merchants' Wharf Warehouse Industry Growth in Modern China (1895-1937): A Case Study of the Yangtze River, the Pearl River, and the Middle and Lower Reaches of Heilongjiang River

XIONG Xin-ge

(School of History and Culture, Hunan Normal University, Changsha 410081, China)

Abstract: From 1895 to 1937, when competing for market share with foreign merchants, China's wharf warehouse industry, mainly distributed in the Yangtze River and the Pearl River basin, experienced three processes, i.e. being free from the ban, being to take shape, and then developing rapidly. It was characterized by the following: after the Qing Government lifted the ban on Chinese merchants running their own warehouses, national capitalist industry and commerce developed quickly. Chinese merchants developed different types of warehouses and formed a certain scale, which improved the competitiveness of China's wharf warehouse industry. Later, warehouse industry association was established, and the regulations for it was made, which promoted the modernization of the traditional warehouse.

Key words: Chinese merchants; wharf warehouse industry; form a certain scale; progress; characteristics
(责任校对 朱正余)

^①张之洞:《江西绅商请办小轮瓷器及桑蚕学堂折》(光绪二十二年正月十五日),载中国书店:《张文襄公全集(第1册)》,中国书店1990年版,第785页。

^②张之洞:《致苏州奎抚台》(光绪二十一年六月初六日),载中国书店:《张文襄公全集(第3册)》,中国书店1990年版,第593页。

^③奕劻:《开放内河允许外船在内河航行事》(光绪年间),载朱士嘉:《十九世纪美国侵华档案史料选辑(下册)》,中华书局1959年版,第415-416页。

^④王景春:《督办王景春调查报告》,载交通史编纂委员会:《交通史航政编(第1册)》,交通史编纂委员会1931年版,第437页。

^⑤《公司股东说贴》,载《交通史航政编(第1册)》,交通史编纂委员会1931年版,第440页。