

江河之枢：钱塘江过塘行的 兴衰与交通变革（1750—1950）

邹 怡

摘 要 京杭大运河在杭州沟通钱塘江，但在小尺度层面上，因为大运河地势高于钱塘江，且为防止江潮上涌成灾，钱塘江与大运河之间有石塘、闸坝相隔，实际无法直接通航。因此，杭州城南的钱塘江畔，也就是江干，活跃着从事客货转运，兼为客商提供报税、仓储、食宿等服务的过塘行，在晚清民国盛极一时。过塘行的出现，源于明代中后期管理闸坝的夫头与牙行相结合的过塘牙人。过塘行的繁荣活跃则迟至乾隆中后期，原因在于钱塘江主泓在清代前期发生了自南大门转向北大门的重大变化，潮患加剧，直至乾隆前期，江干方才建成稳固石塘。随着沪杭铁路、徽杭公路的开通，转运公司兴起，依赖水运的过塘行作为一个独立行业的基础逐渐消失。经过抗日战争的彻底冲击，这一传统行业最终逐渐消融于趋近铁路和公路的转运公司。

关键词 钱塘江 过塘行 杭州 徽商 转运业

作者邹怡，复旦大学中国历史地理研究所教授（上海 200433）。

中图分类号 K23

文献标识码 A

文章编号 0439-8041(2026)04-0186-13

发源于皖南山地的钱塘江，分南北两源流入浙江，经河口杭州湾，注入东海，其干流及支流成为东南丘陵连接长江三角洲的重要通道。唐宋以降，中国经济重心南移，经过元代整修的大运河，作为南方富源输往北方的大动脉，其南端在杭州与钱塘江相连。不过，小尺度层面上，因为天目山尾闾对钱塘江与内河的分隔，以及杭州湾内潮汐与泥沙的影响，钱塘江与大运河的水位并不齐平，船只难以直航。^① 来自钱塘江中上游的客商与货物，需要翻过塘岸，穿过杭州城的内河与闸坝，方能进入大运河与长三角水网。因此，杭州的钱塘江岸，也就是江干，活跃着专门从事江河之间客货转驳的过塘行。江干以外，钱塘江流域大江转入小河需翻越塘岸处，以及河道中途有堰坝阻拦处，亦有此类客货转驳的行当，通称过塘行^②，是为“浙省之一种特殊营业”。^③ 其中，过塘行最为集中者，当数杭州江干地区，“自三郎庙至闸口塘上，绵延十余里，过塘行林立”^④，盖“上江入市之水运客货，概在三郎庙、闸口间登陆”。^⑤

日本学者香坂昌纪在研究清代杭州北新关时，注意到钱塘江与大运河之间存在着提供客货转驳服务的诸多行家，是为过塘行。^⑥ 王振忠曾利用清末民国徽商的商旅船票、货运清单等民间文书，介绍了钱塘江上下游

① 参见建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》上编，杭州：建设委员会调查浙江经济所，1932年，第2页。

② 参见张培刚、张之毅：《浙江省食粮之运销》，上海：商务印书馆，1940年，第105页。

③ 建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》上编，第231页。

④ 《杭州过塘行业之调查》，《工商半月刊》1930年第2卷第19期，第28页；建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》上编，第228、231页。

⑤ 张光钊编著：《杭州市指南》，杭州：杭州市指南编辑社，1934年，第26页。

⑥ 香坂昌纪：《清代的北新关与杭州》，莫小也、楼毅生译，《杭州师范学院学报（社会科学版）》1998年第1期。

及江南水网的客货运输，其中专门论及过塘行。作为江南商贸劲旅的徽商，在钱塘江下游杭州江干及上游徽州渔梁、深渡等地开办过塘行，为客商提供航船代雇、转驳报税、住宿餐饮、仓栈趸藏、多程联运等服务。^① 徽处万山之中，钱塘江是徽州与外界联系最为重要的交通孔道，不少徽商过塘行还与信局、信客保持长期联系，承揽书信、银钱和包裹的寄递。^② 王振忠文中展示的徽商过塘行文书，涉及曹泰来、余锦洲、鲍茂林等多家，均址设杭州江干。

茶叶是钱塘江上游皖南山地重要的大宗特产，其运销多以杭州为中转码头。1931年，各处运至杭州的茶叶总计37万余担，其中近半数，约18万担来自皖南各县。^③ 受惠于徽州民间文书的大量发现，与茶叶相关的过塘行文书存世颇多。郑建新^④、马勇虎^⑤、章毅^⑥等学者利用歙县昌溪吴焯甫家族文书研究晚清民国徽州茶业，注意到茶叶自徽州外运时，茶商习惯于委托过塘行办理转驳、缴税，以此降低运销成本。此外，专注徽州交通史料收藏的孙承平，披露了一批徽商运输合同单据，涉及曹泰来、正泰隆、公昌和等江干过塘行。^⑦ 赵大川也收集了不少包括曹泰来、余锦洲、姚君纶等江干过塘行在内的茶叶运销史料，在近代杭州茶业研究中多有介绍。^⑧

鉴于过塘行在晚清民国钱塘江流域的重要作用，前人相关研究有所涉及，揭示了其运营的一些细节和侧面，但基本上作为近代徽商、茶业等社会经济史特定课题的背景内容。过塘行自身的发展历程，诸如其缘起、兴衰，反而未窥全貌。揆诸早期研究，1930年过塘行鼎盛之期，时人已坦言该业“创办之经过及其沿革，则以年代悠久，无从追考矣”。^⑨ 1932年杭州市经济调查，访知当时还有一家韩大来过塘行，开业于同治年间，为已知最早者。^⑩ 由此，1933年的实业部调查推断，“该业起源于何时，无可稽考，惟远在同治年间以前，则不成问题”。^⑪ 1932年的调查中，统计1931年间仅杭州一地就有过塘行119家，而现在的钱塘江流域，过塘行已完全消失，这是什么原因，其间发生了怎样的兴衰起伏，不禁令人好奇。过塘行是一个为来往商旅提供客货转运的行当，作为运销环节嵌入诸多行业的产业链。制度经济学在探讨企业的性质和规模限度时，有一经典理论：“企业将倾向于扩张，直到在企业内部组织一笔额外交易的成本，等于通过在公开市场上完成同一笔交易的成本或在另一个企业中组织同样交易的成本为止。”^⑫ 该理论通常被用来解释企业何时会寻求外部服务，而何时会自行组织该业务。产业链内分工的扩展和收缩，正与之相关。过塘行的兴起、繁荣与衰亡，恰为产业链内分工的扩展和收缩提供了一个相对完整的历史案例。为此，笔者拟爬梳史料，对钱塘江过塘行的兴衰及其原委做一系统梳理，并据此与制度经济学的相关理论进行对话。杭州江干是过塘行最为集中的地方，梳理工作因此首先从这里开始。

① 王振忠：《徽州老船票：新安江水运与江南的城镇与商业》，唐力行主编：《江南社会历史评论》第2期，北京：商务印书馆，2010年，第1—20页。该文主体部分又收于王振忠：《河流文明丛书·新安江》，南京：江苏教育出版社，2010年，第176—194页。

② 王振忠：《徽商与清民国时期的信客与信局》，冯天瑜主编：《人文论丛》，武汉：武汉大学出版社，2002年，第285—321页。柯灵权在记录近代徽州歙县东乡社会生活时记述道：1913年，歙县溪头村《叶钟记 置产家需总登》回顾叶钟麟在杭州全泰昌茶行做学徒时，“思之家贫，还念银钱进之不易，所进之款统由杭余锦洲过塘行汇里，竟不敢私蓄分毫”，参见柯灵权：《歙县里东乡传统农村社会》，上海：复旦大学出版社，2014年，第209页。

③ 建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》下编，第313页。

④ 郑建新著，黄山市档案局（馆）编：《近代徽州茶业兴衰录》，北京：时代华文书局，2018年，第156—162页。

⑤ 马勇虎、马路：《清末民初徽州京庄茶商经营实态研究——以吴焯甫京茶庄商业账簿为中心》，《安徽大学学报（哲学社会科学版）》2020年第2期。

⑥ 章毅、黄一彪：《晚清内销茶商的季节性经营和跨地域流动：以泰昌发介号（淳庄介号）为中心》，《史林》2022年第1期。

⑦ 孙承平编：《清至民国徽商运输合同单据》，王振忠主编：《徽州民间珍稀文献集成》第25册，上海：复旦大学出版社，2018年，第205—257页。

⑧ 例如，戚英杰主编，赵大川编著：《龙井茶图考》（增订本）上下册，杭州：西泠印社出版社，2020年；赵大川：《杭州老字号系列丛书：茶业篇》，杭州：浙江大学出版社，2008年。

⑨ 《杭州过塘行业之调查》，《工商半月刊》1930年第2卷第19期，第28页。

⑩ 建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》上编，第231页。

⑪ 实业部国际贸易局：《中国实业志·全国实业调查报告之二 浙江省》，上海：实业部国际贸易局，1933年，第5（辛）页。

⑫ 罗纳德·科斯（Ronald H. Coase）：《企业的性质》，陈郁译，盛洪主编：《现代制度经济学》（上卷），北京：北京大学出版社，2003年，第108页。

一、从闸坝夫头到过塘牙人

杭州地处天目山北端尾闾东麓，南临钱江，中抱西湖，地势总体西南高、东北低。西湖溢水东流诸河，构成了城厢用水的主要来源。因此，杭州宜居水环境的建设，重点是处理好两件事情：一是截留西湖来水，确保杭州城市及周边农业用水；二是防止钱塘江涌潮冲上江岸，酿成潮灾。所以，杭州自隋唐建城开始，便修筑闸坝截留河水，营建塘岸防御海潮。尤其是明初洪武年间，杭州城集中修筑了永昌坝、会安坝、猪圈坝、德胜坝^①，配有闸夫、坝夫，并设置闸官、坝官，实施管理。这些闸坝官属于不入流的杂职^②，俸禄低微，但能向过闸船只索取银钱牟利。

明弘治以后，闸坝官被逐渐裁撤。^③ 闸坝改由获得官府认定的闸夫管理，竹木等货物从“各闸经过后，往各关抽分，责在闸夫查验所过数目，每五日呈报查对，以防欺弊”，猪圈坝“清湖闸”和会安坝“清凉闸”^④ 的闸夫还被要求“朔望递不致走漏水利结状”。与闸夫相配合的还有“驮木脚夫头”，他们“督率散夫，与各木商搬驮木植”。^⑤ 维护闸坝的闸夫和督率脚夫的夫头，后世还逐渐融为一体，转变为垄断闸坝管理的船埠坝夫。康熙时，一些船埠坝夫“把截要津，占据塘坝，毋论远近商民至此觅船装载，即有市棍土豪拦截包揽，强梁横索”^⑥，政府为此不得不重申坝夫收费标准，“严飭坝夫横索，以安商民”。^⑦ 船埠坝夫的身影，一直延续至清末民初，被称为夫头。他们“督率众夫挑货，并在挑力内提取二成，名曰娘钱，以作给养；各货行按月亦算给帮差费若干，名曰津贴”，“每年春夏水涨前，各坝盖由彼等略加修理，以防洗刷”。^⑧ 闸坝因地近钞关，周围遂聚集起撮合交易、代报税钞的牙行。明代后期，一部分闸坝夫头开始与报税牙行融合，成为“过塘牙人”，又名“过塘主人”。“长单商货自江口拢塘，或应赴大关报税，或零星赴务起繇者，过塘牙人先行报数，即令本商投单”。^⑨ 过塘牙人代理报税获得钞关认可，其逻辑在于他们“受雇搬驮客商货物，备知匿税情弊”，故钞关“置立卯簿记名，责令每日开报所过货物，朔望递（数），不致隐匿，结状查考。如有前弊事发，与商人一体治罪”。^⑩

明代后期的过塘牙人，协助客商过埠和报税，已经具备了过塘行的基本服务。20世纪80年代，杭州市政协梳理工商业历史，访查得知徐龙浦过塘行创始于万历年间。^⑪ 此虽为口碑孤证，但结合明代后期过塘牙人的相关记载，不无可信之处。然而令人诧异的是，入清以后很长一段时间，无论是官方文献，还是民间文书，

- ① 沈翼机等纂，李卫、嵇曾筠等修：雍正《浙江通志》卷53《水利二》，上海：上海商务印书馆影印清光绪刻本，1936年，第1113页下；《中国地方志集成·省志辑·浙江》，影印本，南京：凤凰出版社；上海：上海书店出版社；成都：巴蜀书社，2010年，第313页。
- ② 陈善等修：万历《杭州府志》卷17《守令表五·府县杂属员役不表见者附》，第39页上，万历七年（1579）刻本，《中国方志丛书·华中地方》第524号，影印本，台北：成文出版社有限公司，1983年，第1325页。
- ③ 沈朝宣纂修：嘉靖《仁和县志》卷3《公署》，第12页上—13页上，光绪钱塘丁氏嘉惠堂刻武林掌故丛编本，四库全书存目丛书编纂委员会编：《四库全书存目丛书》史部第194册，影印本，济南：齐鲁书社，1996年，第49—50页。
- ④ 原文作“凉、湖二闸”，杨时乔：《两浙南关榷事书》不分卷《役书》，第27页下，明隆庆元年（1567）刻本，北京图书馆古籍出版编辑组编：《北京图书馆古籍珍本丛刊》第47册《史部·政书类》，影印本，北京：书目文献出版社，1998年，第779页。对照前揭嘉靖《仁和县志》卷3《公署》，可知猪圈坝配套水闸为“清湖闸”，会安坝配套水闸为“清凉闸”。
- ⑤ 杨时乔：《两浙南关榷事书》不分卷《役书》，第27页下，明隆庆元年（1567）刻本，北京图书馆古籍出版编辑组编：《北京图书馆古籍珍本丛刊》第47册《史部·政书类》，影印本，第779页。
- ⑥ 张泰交：《禁船埠坝夫横索》，《受祜堂集》卷9《抚浙》，第43页上，康熙高熊征刻本，四库禁毁书丛刊编纂委员会：《四库禁毁书丛刊》集部第53册，影印本，北京：北京出版社，1997年，第517页。此条史料承复旦大学历史学系研究生王智博提示，谨致谢意。
- ⑦ 张泰交：《禁坝夫横索》，《受祜堂集》卷9《抚浙》，第46页上，康熙高熊征刻本，四库禁毁书丛刊编纂委员会：《四库禁毁书丛刊》集部第53册，影印本，第518页。
- ⑧ 何幼良：《杭州市坝闸之调查》，《浙江省建设月刊》1934年第8卷第2期，第5页。
- ⑨ 《禁约城南牙脚示》，堵胤锡：《樞政纪略》卷3《革长单》，第5页下，崇祯元年（1628）刻本，《续修四库全书》编纂委员会编：《续修四库全书》第834册《史部·政书类》，上海：上海古籍出版社，2002年，第376页。这段史料中，“拢塘”，原作“陇塘”，据文意改。
- ⑩ 王宫臻纂：崇祯《北新关志》卷14《人役》，崇祯九年（1636）刻本，转引自胡铁球：《明清税关中间代理制度研究》，《社会科学》2014年第9期。
- ⑪ 杭州市民建、工商联文史组：《解放前的杭州市商会》附录《各业发展情况和大型厂店创立时期举要》，政协杭州市委员会、文史资料研究委员会编：《杭州文史资料》第5辑，1985年，第153页。

均未见“过塘行”的提法，甚至“过塘”亦不常见。直到清代中期以后，过塘行的相关记载方才大量出现，并在晚清民国盛极一时，其间时差不禁令人费解。然揆诸过塘行所处地理环境，此中疑惑便可豁然。

杭州江干属钱塘县，早在五代吴越国时就有捍海塘的修筑，位置大体在今复兴路、建国路一线^①，其后，虽屡修屡坏，但钱塘县的塘岸因直接关系杭城安危，“仍钱武肃之旧，历八百余年未改矣”，“濒江皆有塘，惟宝船厂一带向无”，万历三十一年（1603），钱塘知县聂心汤还专门兴工补全^②，这为明代后期的过塘商贸提供了基本的塘岸条件。不过，清人回顾道：“由元而明，捍江兵士不复设，事无专责，往往因循推委，至于坍塌而莫之惜，不得已而修之，大都苟且报完而已，故常有公私费财不止十万而潮患如故”。^③这段评述说明，清代以前江干有塘，但并不稳定。

更为重要的是，自明末至清康熙年间，钱塘江的水文发生重大变化，主泓逐渐由南大门转向北大门，加剧了北岸钱塘、仁和、海宁一线的潮水冲击，塘岸频繁圯坏。康熙三十八年（1699），“巡抚张敏具题捐修钱塘县江塘”，可惜“不逾年而溃”。^④为力保江南财赋重地，从康熙后期开始，政府投入巨资，修建海塘。康熙四十年（1701）至四十五年（1706），钱塘江干一线，“共筑石塘六百六十七丈，子塘八百九十五丈，共费银五万二千六百三三两有奇，皆出官斯土者及土商之所捐，未尝派民间一钱一夫”。此次工程中，杭城望江门外，因源自天目山尾间的多条山溪流入江，“海潮怒激，挟江流而上，卷刷徽塘，素称险要，特筑石矾，状如偃月，使海涛喷薄而来者与矾相触，不得直逼徽塘，即上流山溪之水，瀑泻而下，遇矾回环，势遂涣散，无复疾驱席卷之力，徽塘及望江门沿江一带，烟火万家，雉堞千寻，恃为磐石砥柱矣”。^⑤其间所见“徽塘”，就是明清之际，钱塘江上游徽州商人流寓江干形成的聚落，亦即康熙时倪璠所记“徽州塘”：“今江干居民甚众，临江有蜿蜒大道，谓之‘江塘’，其地多是歙州大姓所居，俗称‘徽州塘’，高可一二丈，袤十余丈，前为钱塘江，后为龙山河，中间石砌昂起，南北深坎，自前达后，登楼设版，平步而入”。^⑥倪璠为元代徽州休宁经学家倪仲弘之后，“自郭郡徙居钱唐，于今十世”^⑦，“先人葺宇亦在是焉”。他说“自龙山闸至柳浦之东，修广七八里所称‘江塘’者，皆隋唐时城基也，盖此地沿江而城”，但是，“今女墙已坏，堞雉仅存……圯为民居”。^⑧这也说明，康熙中期之前，江干塘岸的大部分利用了业已损坏的古代城基。

康熙四十年至四十五年的石塘工程固然不小，但钱塘江主泓的北移仍在继续。康熙五十九年（1720），钱塘江南大门彻底封闭，主泓完全移至北大门，钱塘、仁和、海宁一线，直面潮水冲击，险工屡现。钱塘江石塘的大规模修建，自此密集启动。技术层面，明代中后期开始，海盐一带纵横叠置的石塘新技术被验证成功，至清代被逐渐改进为鱼鳞石塘工艺，这也为稳固石塘的修筑提供了可能。^⑨虽然鱼鳞石塘的重点为东段海宁、仁和两县，但康熙后期至乾隆前期，西段钱塘的石塘工程规模也不小。检视《两浙海塘通志》与乾隆《杭州府志》，康熙四十年至四十五年、五十五年，雍正五年、六年、九年、十年、十一年、十二年、十三年，乾隆元年、二年、三年、四年、五年、九年、十年，钱塘县石塘工程之密集连续，前所未有。^⑩乾隆中期，钱塘县

① 阙维民编著：《杭州城池暨西湖历史图说》，杭州：浙江人民出版社，2000年，第23页。

② 魏颀编纂：康熙《钱塘县志》卷2《山川下》，第1页上；《中国地方志集成·浙江府县志辑》第4册，影印本，南京：凤凰出版社；上海：上海书店出版社；成都：巴蜀书社，1993年，第74页。

③④ 方观承纂：《两浙海塘通志》卷18《江塘》，第18页上、19页下，乾隆十五年（1750）刻本，《浙江文丛》，影印本，杭州：浙江古籍出版社，2012年，第274页。

⑤ 方观承纂：《两浙海塘通志》卷18《江塘》，第20页上、20页下，乾隆十五年（1750）刻本，《浙江文丛》，影印本，第274页。

⑥⑧ 倪璠：《神州古史考》，第32页上，光绪十五年（1889）钱塘丁氏嘉惠堂武林掌故丛编本，《丛书集成续编》第232册《史地类》，影印本，台北：新文丰出版公司，1989年，第621页。

⑦ 倪璠：《题辞》，《神州古史考》，第1页上，光绪十五年（1889）钱塘丁氏嘉惠堂武林掌故丛编本，《丛书集成续编》第232册《史地类》，影印本，第605页。

⑨ 陈吉余：《海塘——中国海岸变迁和海塘工程》，北京：人民出版社，2000年，第71—72页。又，万历三年（1575），海宁知县苏湖仿照海盐新式石塘的技法，建起稳固石塘，不禁感慨“修宁塘者，诚一准海盐新塘之式，是则一劳永逸之计乎”。郑沅修，邵晋涵纂：乾隆《杭州府志》卷38《海塘上》，第11页上，乾隆四十九年（1784）刻本，《续修四库全书》编纂委员会编：《续修四库全书》第702册《史部·地理类》，第98页。

⑩ 综合方观承纂：《两浙海塘通志》卷18《江塘》，第18页下—26页下，《浙江文丛》，影印本，第274—277页；郑沅修，邵晋涵纂：乾隆《杭州府志》卷38《海塘上》，第13页上—37页下，卷39《海塘下》，第1页上—10页下，《续修四库全书》编纂委员会编：《续修四库全书》第702册《史部·地理类》，第99—116页。

的大规模石塘工程告一段落，因为采用鱼鳞石塘技术，相较前代老旧城基，江塘长期安流，这为此后江干转运贸易的稳定繁荣提供了基础条件。

也正是这一时期，宋代以降长足上行的江南地区社会经济，经过明清鼎革的战乱停滞，随着清代前期东南沿海的平定、三藩之乱的平息，重又恢复活力：分工与专业化程度不断加强，商品经济规模空前扩大。木材、稻米、茶叶、金属等原材料从周边输入江南，棉布、丝绸、日用品等商品从江南向各地输出。^①大运河与钱塘江接驳处的杭州，客货流量持续上升，北新关的商税数据清晰地反映了这一趋势。北新关设立初期的明朝弘治年间，商税仅四千余两，至崇祯年间，增至十一万余两。清初顺治年间，综合考虑前朝旧额与鼎革后的休养生息，定商税正额为近九万两，至康熙四十五年（1706），随着经济复苏，正额逐步提高到十二万余两。从康熙末年开，北新关商税实现超出正额的盈余。至雍正年间，每年盈余四五万两不等。乾隆年间，每年实征商税在二十万两上下。嘉庆前半期，北新关的商税更是迎来高峰，在嘉庆八年（1803）、九年（1804），实征数达到了空前的二十四万余两。^②

在此经济背景下，杭州江干的客货转运繁盛一时。设于候潮门外徽国文公祠的徽商木业公所，乾隆时创自徽州婺源木商江扬言。“其子来喜又于江干购置沙地，上至闸口，下至秋涛宫，共计三千六百九十余亩。来杭木商，“向泊闸口至龙口一带沙地堆贮拆卸，拖塘抵关抽验供课，以免漂失”。乾隆四十九年（1784），这片沿江沙地因本地民人报佃筑垦，与木商发生纠纷，争讼至乾隆五十一年（1786），木商获胜。^③从报垦一事可推知，这片沙地的形成时间不会太久，当系石塘固岸后泥沙沉淀而成。当时，杭州江干附近，专抽竹木建材过境税的工部分司南新关“设立拢塘簿”，“凡商人木植拢塘，着令牙行查明清数，登填簿内，俟装清排甲，赴关抽分，对同销号”，“其抽分过木植仍留坝上，俟商人完纳钱粮，发串票，方许过坝”。^④徽商《做杉木放牌要览》就有“乾隆四十七年江干挖杉木过塘”的相关记载。^⑤

竹木以外其他货物，恒例由户部北新关抽分，“凡货物须报税，不可隐匿，天下各关，惟此间最严切”，故乾隆时的商旅手册为过塘办税提供了详细指引。自钱塘江上游运货抵“江口登岸，住闸口行家，先遣人同主人到北新关报税及讨船，俱于孙三官家议妥明白。次日，即雇人轿或驴，直到北新关上船。如入城，则住傅二房。二房家雇人轿至黑桥头换船出北新关，或轿直到上船，或江口从西湖搭船，或闸口搭船穿城俱可”。缴纳关税，可以“凭主人开报”，或者“开单，自到关上报税，然后挑起货物验过”。就住宿而言，“闸口行家主人徐二官、杨五官、马三官俱好，要搬行李上船，须先寻主人，有人来方可搬起，如住久，每日每人伍分，一日三餐”。此处所言“搬行李上船”，指过塘之后的雇船转运，行家亦能代办，也就是“写船”。“凡写船，但于江口或城内主人代为议定”，船只种类很多，“五六日可至扬州，大抵小船为便，大船恐奔牛、吕城河挤难行”。^⑥转运、报税、雇船、食宿，过塘行的基本业务，这些行家已然齐备。这段指南，在乾隆一朝，反复出现于多种商旅手册中，内容大同小异。^⑦一方面，这说明此类行家的服务已模式化、品牌化，运营相当成熟。另一方面，商旅手册对这些行家的广而告之，也塑造了客商对服务的预期，反过来促进了服务质量的提升和行业规范的形成。

管见所及，史料中“过塘行”一词的明确出现，始于嘉庆初年。当时，歙县商人余锦洲在江干捐建议

① 参见范金民：《明清江南商业的发展》，南京：南京大学出版社，1998年，第310—317页；李伯重：《江南的早期工业化（1550—1850年）》，北京：社会科学文献出版社，2000年，第343—390页。

② 参见许檀：《明清时期北新关的商税与商品流通——兼论杭州首镇塘栖的发展》，《济南大学学报（社会科学版）》2026年第1期。

③ 《徽商公所征信录》，宣统元年（1909）刊本，李琳琦、梁仁志整理：《徽商会馆公所征信录汇编》下册，点校本，北京：人民出版社，2016年，第1046、1049页。

④ 郑云修，邵晋涵纂：乾隆《杭州府志》卷49《赋税》，第23页下，《续修四库全书》编纂委员会编：《续修四库全书》第702册《史部·地理类》，第329页。

⑤ 王振忠、朱慧敏：《从〈做杉木放牌要览〉看清代徽商在钱塘江流域的木业经营》，《历史地理研究》2022年第2期。

⑥ 妙因居士：《周行备览》卷3《浙江》，乾隆三年（1738）刻本，第38页下—40页上，王永民、郑伟主编：《明清商业工具书丛刊》第10册，影印本，北京：北京燕山出版社，2021年，第165—169页。

⑦ 例如，鹤和堂：《示我周行》卷1，乾隆五十二年（1787）刻本，第9页上—10页下，王永民、郑伟主编：《明清商业工具书丛刊》第11册，影印本，第35—38页；吴中孚：《商贾便览》卷9，乾隆五十七年（1792）初刻，道光二年（1822）三益堂刻本，第7页上、7页下，王永民、郑伟主编：《明清商业工具书丛刊》第12册，影印本，第219—220页。

厝，后发展成为同乡提供运棺和安葬服务的杭州新安惟善堂。光绪时，新安惟善堂回顾创建历史道，“嘉庆初年，余锦洲先生向在江干开设过塘行”。^①“向”字表明，其经营至嘉庆初已有多数。余锦洲的经营延续了百余年，1930年的杭州过塘行调查中，余锦洲依然在列。^②差相同时，嘉庆三年（1798），钱塘江最大支流曹娥江畔的绍兴府嵊县，一方告示碑也提到了当地的过塘业务。^③综合上述线索可推知，大体在乾隆中后期，杭州江干一带的转驳行家开始称为“过塘行”，这一称呼也很快传播至钱塘江水系的重要码头。

2004年，杭州发现了一件过塘行牙帖，系道光三十年（1850）九月初三日，浙江布政使司颁发给阎鹏九过塘行。牙帖原件长99厘米，高64厘米，分成左右两部分。右边为“牙帖”，长60厘米，高64厘米，牙帖相关条文后，墨书“钱塘县封引茶叶过塘行阎鹏九，缴纳肆钱，住美政桥地方开张，的名永康”。左边为“官牙”，长39厘米，高64厘米，中间有“官牙”两大字，右下角还有“给该牙悬挂”字样。^④可知这份牙帖，右半部分为牙帖本体，供过塘行收执备查，左半部分为张挂公示，供过塘行悬挂店堂，向客商表明其作为“官牙”的可靠身份。

阎鹏九过塘行所在的美政桥，就在江干，清代在此设美政关，为南新关分关，对过塘木材抽验征税。^⑤阎鹏九过塘行所缴肆钱为牙帖税。“牙税者，商民开设牙行，按该行之等则而科之以税”，“年纳税余银，乾隆朝上则牙户征银八钱，中则征银六钱，下则征银四钱”，后又有调整。以该牙帖视之，道光三十年的牙税仍依乾隆朝旧例。^⑥牙帖中，阎鹏九过塘行为“封引茶叶过塘行”，表明该行专办茶叶过塘。该行亦为杭州江干老牌过塘行，其经营存续至1933年末徽杭公路通车以后。现存一张“杭州阎鹏九转运过塘行汽车运货承接处”名片，地址仍在美政桥，名片背面有“专运茶叶”“徽州至杭州”字样。^⑦道光牙帖中的“封引茶叶”，与茶叶按引征税有关。杭州钞关的茶税征收，常例“货未到关，先开报完银，填给关封，领引运行，其茶引截角，于年终奏销解部”。^⑧据此可知，钱塘江上游茶叶在运抵杭州之前，就必须先通过茶叶过塘行获得茶引，方可过境。

这份牙帖颁发翌年，太平天国运动爆发。随后，清政府为筹措军饷，开征厘金。浙江省在钞关茶税外，加征地方茶厘，“安徽、江西已捐之茶，无论粗细，由入浙首卡，每引收银二钱”。同治五年（1866）起，加抽浙西塘工捐。光绪二十七年（1901），又因庚子赔款而加收三成。“茶厘章程屡易”，以至加征“超过正税”。^⑨同治初年，太平天国杭州战事甫停，“兵差络绎，江干过塘各行苦于扰累，故稟请设立船局，抽收船捐，以贴办差之费，遇有差使需用船只，由船局封雇，按站定价，即以所收船捐给付水脚”。直到宣统二年（1910），江干船捐方才裁撤。^⑩前揭道光三十年（1850）颁发的牙帖，据其四钱牙税，有效期当为一年，恰在清末厘金开征前夜。此后，过塘行为茶商代报的税厘，已绝非“封引”一项可蔽之。

税厘征收时，货物运到之前便由过塘行报税的做法，延续长久，其原因有二。一方面，与税关大小官吏打交道，并非易事。清人有诗云：“北新关吏大于虎，咆哮生风爪牙舞。北新关吏小于蚁，腥膻未附心先喜。”客商过境，“穷行不办导行钱，度关忽下遮关令。岂有居奇饱吏饕，求疵向客穷吹毛。羁留三日恣大索，指挥

① 《外厝地图》，《新安惟善堂征信全录》，光绪十七年（1891）刊本，李琳琦、梁仁志整理：《徽商会馆公所征信录汇编》上册，点校本，第478页。

② 《杭州过塘行业之调查》，《工商半月刊》1930年第2卷第19期，第9页。

③ 《嵊县正堂过塘行碑文（由嵊县交通局提供）》拓片，浙江省汽车运输总公司编史组编：《浙江公路运输史》第1册《近代公路运输》，北京：人民交通出版社，1988年，第82页。另承上海社会科学院历史研究所马学强教授协助，得见现藏于嵊州市文物保护中心的拓片影像。惜乎碑文磨损漫漶处甚多，但能确定为“嘉庆三年正月”告示，碑文左起第六列，亦能辨认“过塘行客”字样。

④ 赵大川：《杭州老字号系列丛书：茶业篇》，第197页；戚英杰主编，赵大川编著：《龙井茶图考》（增订本）下册，第585页。

⑤⑧ 郑沅修，邵晋涵纂：乾隆《杭州府志》卷49《赋税》，第23页上、18页上，《续修四库全书》编纂委员会编：《续修四库全书》第702册《史部·地理类》，第329、326页。

⑥⑩ 龚嘉儒修，李榕纂：光绪《杭州府志》卷65《赋税八》，铅印本，第6页下、第10页下—11页上，1922年，《中国方志丛书·华中地方》第199号，影印本，台北：成文出版社有限公司，1974年，第1375、1377—1378页。

⑦ 赵大川：《杭州老字号系列丛书：茶业篇》，第198页。

⑨ 龚嘉儒修，李榕纂：光绪《杭州府志》卷65《赋税八》，铅印本，第4页上、4页下，《中国方志丛书·华中地方》第199号，影印本，第1374页。

群役如搜牢。”^①客商通过扎根本地、与税关相熟的过塘行来办理过关报税，便可很大程度规避此类烦扰。另一方面，光绪二十二年（1896）出任浙江厘局总办的涂庆澜在视察钱塘江厘捐征收情况后，发现客商提前请过塘行报税还有一层原因。江干“一带，江面辽阔，行商众多，自创收浙西起捐，旧章向有挂号、销号。原因风潮太猛，货船到而运客未到，不便久停船只，致有冒险”，于是“先由过塘行代其报记货数，名曰挂号，将货起入货栈，后须俟客到销售，来局写票，名曰销号，始缴起捐钱文”。^②在宽阔江面不便久停的船只还要担心关吏为索贿而故意拖延丈船、胡乱估税，清人对此有着生动的记录：“大船峨峨泊官渡，小船戢戢如蚁附。大船小船相向停，关吏不来三日住。关吏丈船先索钱，关吏得钱始丈船。吏囊满，船身短。吏腹枵，船身高。”^③所以，对客商来说，委托过塘行过关报税、暂存货物，有着降低自然和人为双重风险的务实考虑。

清末江干厘局征收的货厘，因此也在很大程度上依赖过塘行为中介。浙江厘金最初浙东两起两验，合税率 4.5%，浙西一起一验，合税率 9%。^④光绪十年（1884），在原有浙西一起一验基础上，江干厘局又加收一道起捐，浙西亦成两起两验。不过实际操作中，“除烟箱、茶箱、莲桶数项长路货外，其余百货无论城销、出关，酌予通融”。但宣统二年（1910）初，江干厘局收紧了这一通融，“致江干各过塘行大受影响”，过塘行遂约定一同“暂停挂号”，“厘局门前货船约百余号，大起风潮”。^⑤过塘行于厘局厘金征收之重要，由此可见一斑。

二、来自铁路与公路的机遇和冲击

过塘行为商家起卸过塘后，常协助联系船家，代雇前往苏沪及长三角各市镇的航船。清末小轮引入内河后，新兴的河轮公司也仰仗过塘行兜揽生意。^⑥1907 年，自江干闸口至大运河拱宸桥的商办江墅铁路通车，1909 年，杭州与上海间的沪杭铁路通车，接入 1908 年通车的沪宁铁路，火车成为转运业务的又一选择。与之相应，专门从事铁路转运的转运公司在杭州迅速发展起来。

相较于沪宁铁路货厘金较传统水路为重^⑦，沪杭铁路是将原设水路的水卡移设为火车站的旱卡，水路和铁路的厘金负担持平。^⑧因此，部分过塘行顺应形势，“自上江运货物过江，再走铁路运送各地”。^⑨兼营铁路转运的过塘行，在办理相应业务时也会改称“转运过塘行”。^⑩民国时期的经济调查和商号名录，通常将杭州的转运业分成两类：过塘行和转运公司，差别就在于主业是否为办理铁路转运。^⑪两者的分布亦有差异，过塘行主要对接水运，集中于江干闸口，转运公司主要对接铁路，多围绕铁路城站。^⑫1931 年，杭州有过塘行 119 家，转运公司 85 家，总计 200 余家^⑬，传说最盛时总计“不下千余家之多”。^⑭

面对交通工具的巨大变革，1917 年，江干的 9 家过塘行相互联合，共同以茂顺泰转运公司的名义^⑮与沪杭甬铁路局签订运茶合同，承包了杭州闸口至上海南站的箱茶运输。^⑯“徽属红绿箱茶，每年有一千余万之出

① 冯询：《北新关》，张应昌辑：《国朝诗铎》卷 4，同治八年（1869）刻本，第 37 页下、38 页上。

② 涂庆澜：《上某中丞》，《荔隐山房文略》卷 1，光绪三十二年（1906）刻本，第 9 页下。

③ 黄燮清：《丈船行》，张应昌辑：《国朝诗铎》卷 4，第 8 页上。

④ 罗玉东：《中国厘金史》，据商务印书馆 1936 年版重排本，北京：商务印书馆，2010 年，第 259 页。

⑤ 《货船停止报捐之风潮》，《申报》1910 年 1 月 30 日，第 12 版。

⑥ 《阻止垄断》，《申报》1903 年 2 月 10 日，第 4 版。

⑦ 岳鹏星：《晚清时期沪宁铁路厘金论说》，《北方论丛》2018 年第 2 期。

⑧ 《厘局移浙路公司湖墅分卡司巡到站查货请分知各站指示文》，《浙江官报》第 14 期，宣统二年四月二十八日（1910 年 6 月 5 日），文牍类第 138 页。

⑨ 徐宗蔚：《沪杭甬路之转运公司问题》，《交大季刊》1930 年第 2 期，第 89 页。

⑩ 张培刚、张之毅：《浙江省食粮之运销》，第 102 页。

⑪ 例如，徐珂原编，林震增订：《西湖游览指南》，上海：商务印书馆，1929 年，第 235—236 页；杭州工商业汇编社：《杭州工商业汇编》，杭州：杭州工商业汇编社，1930 年，第 6—12 页。

⑫ 建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》上编，第 228 页。

⑬ 建设委员会调查浙江经济所统计课：《杭州市经济调查》上编，第 228、229、231 页。

⑭ 实业部国际贸易局：《中国实业志·全国实业调查报告之二 浙江省》，第 5（辛）页。

⑮ 《徽属茶商致路局函》，《申报》1926 年 4 月 26 日，第 14 版。

⑯ 《沪杭路运输总管通告三则》，《申报》1917 年 7 月 14 日，第 10 版。

产，自徽运杭，由杭经火车运沪”，就长期由茂顺泰转运公司承包。但过塘行与徽州茶商的这一合作，中间也曾出现波折。1926年4月23日，旅沪徽州茶商在七浦路路庄茶业公会召集全体大会，“报告茶商历年受运输箱茶损失之情形”，指责茂顺泰转运公司“办理欠善，往往中途被窃，以及损坏等等，而且频年加价，故茶商所受损失，不可胜计”，故“久有收回自运之议”。他们尝试越过茂顺泰转运公司，“屡向路局订约，未蒙允许，不知何故”。^①次日，茶商再次会议，公函铁路局局长，请求打破茂顺泰转运公司的垄断，允许茶商与铁路局直接订约自运。^②杭州江干过塘行迅疾在《申报》头版登出公启，喊冤反击。他们表示“我等徽人明了徽事”，刻下正逢茶季，茶商都在徽州茶山忙于办货，如何能在上海召集，此次会议根本不能代表大多数茶商。所谓“频年加价”“中途被窃”，过塘行一方表示运价随铁路局而定，加价有之，但“频年”言过矣，“中途被窃”，这不仅是诬告，而且是连带对铁路局的“含血喷人”。^③江干过塘行与铁路公司订有运茶的长期排他协议，立于同一战壕。巨大利益面前，江干过塘行与徽州茶商的同乡之谊也已无足轻重。此后，茂顺泰转运公司依然长期承接徽茶自杭至沪的大宗铁路转运业务，直至1937年抗战爆发前夕。^④

学界曾披露一份沪杭瑞通茶商转运公司的运货联单及存根，格式内容为：“兹有____篓茶____件，自杭代装火车至沪站，经过须验明件额相符，随即由本公司代理转运各他埠至____交卸，其转运等费，言明至____照给是荷。”^⑤这似乎反映茂顺泰的铁路转运垄断已被打破，其实不然。近代上海市场的茶叶，有箱茶和篓茶两大类，箱茶面向出口，篓茶主销国内。过塘行合办的茂顺泰转运公司垄断了箱茶的铁路转运，而这份货运联单中，瑞通公司转运的是篓茶，并不能说明茂顺泰转运公司的箱茶转运垄断被打破。

茶商对转运公司的服务质量抱有不满意，但大宗茶叶的铁路转运最终仍委托转运公司包办，除转运公司与铁路局订有协议外，还存在着行业制度的原因。从北洋到国民政府时期，铁路货车运输通则均规定：客货无论发生何项损失，铁路概不负责，概由货主自行担责。^⑥茶商委托转运公司，其运输安全，相比直接至铁路局托运，就多了一层转运公司的托底保障。另外，从钱塘江水路过塘至铁路，手续繁杂，转运公司长年深耕，熟悉业务，通过其办理，事半功倍。

虽然及时拥抱了新兴的铁路运输，但长期以水运为核心业务的过塘行，在20世纪20年代末期，还是隐约透露出一丝转衰迹象。1927年，江干徽州塘拥有百年历史的曹泰来过塘行，家族传承或有龃龉，“外间不明真相，议论沸腾”，特地登报声明经营正常。^⑦1929年7月17日，江干大火，“霎时烈焰冲霄，浓烟匝地，上下城瞭望台警钟怒鸣，历二小时久，计焚去门牌九十七号，铺户六十七家，房屋共一百四十五间”。^⑧同为徽塘老铺的洪大房顺记过塘行直接殃及，只得暂时搬迁至附近海月桥下首营业。^⑨江干的这次大火对过塘行生意造成了不小的负面影响，两个多月后，江干徽商经营的12家过塘行紧急登报声明，“姚大纶、何枢臣、何三房、鼎大昌、正大隆、益隆、王云生、洪佩文、洪大房、公昌和、曹泰来、余锦洲”，“营业有年，信义昭著，地址均在原点，并未更动搬移，惟上月洪大房被邻失慎遭灾，现移陆毓记营业，乃有不法之徒，在苏沪等处妄造谣言，除谋捣乱，并谓姚大纶有拆屋翻造等语，证之事实，全属子虚”。^⑩虽然过塘行不断澄清，但至30年代初，异动还是接踵而至。1931年，公昌和过塘行因后继乏人，在经过多年租赁给外人经营后，由族

① 《徽属茶商力争自运之集议》，《申报》1926年4月24日，第14版。

② 《徽属茶商致路局函》，《申报》1926年4月26日，第14版。

③ 《杭州过塘行声明》，《申报》1926年4月26日，第1版。

④ 《浙皖赣头批新茶运沪五百六十余箱》，《申报》1937年5月12日，第11版。

⑤ 叶舒：《从三份民间文献看铁路转运公司的收入问题——兼论铁路货物运输制度的发展（1901—1937年）》，《历史教学》2021年第16期。

⑥ 从北洋政府的《中华国有铁路运输通则》（北京：交通部路政司营业科编印，1922年）到南京国民政府的《中华民国铁路货车运输通则》（南京：国民政府铁道部，1930年），均规定：“铁路之责任，凡货物于交付托运时未经特别声明由铁路负责者，概归货主自行负责，货主自行负责之货物，在铁路接收以后、交付以前，无论因何事故而致损失，铁路概不负赔偿之责”（《中华国有铁路运输通则》，第2页；《中华民国铁路货车运输通则》，第4页）。

⑦ 《杭州江干曹泰来过塘行启事》，《申报》1927年11月14日，第14版。

⑧ 《杭垣江干大火》，《申报》1929年7月18日，第9版。

⑨ 《杭州江干洪大房顺记过塘行启事》，《申报》1929年9月10日，第2版。

⑩ 《杭州江干徽埠过塘行业紧要声明》，《申报》1929年10月5日，第11版。

人接手，另延经理。^①同年 8 月，洪佩文过塘行卷入毒品运输案，主人被判入狱并处罚金。^②1934 年 2 月，老字号曹泰来过塘行“因近年生意清淡，受时局影响，经济困难”，最终收歇闭幕，并明言“各房子孙众多”，各房经济往来均归本房处理，与曹泰来行再无瓜葛。^③行业的整体下滑与老铺的继承问题相互交织，共同导致兴盛百余年的江干过塘行在 20 世纪 30 年代初由巅峰转向颓势。

但也不可否认，此时仍有新的过塘行在江干开业。1933 年 2 月，方竹卿在海月桥新开永安过塘行，主营徽杭客货运输，店中“同人等服务过塘业多年，对于过塘一切业务素具经验，而于两港船户尤为深悉，至招待必期周到，装载务求妥捷，庶一扫腐化之积习”。^④就其宣传语视之，老板方竹卿应当是在过塘行习业多年后自立门户，熟谙其业务与积弊。1933 年 11 月，徽杭公路全线通车，永安过塘行很快推出汽车代雇业务。“凡经敝行雇车者，无不获到妥捷费廉之便利，顷敝行更进一步，为诸乡台谋便利计，特与杭地汽车业订有简约，此后雇车，益可廉快，如行李箱笼多者，以及一切客货，则仍由敝行代装妥熟之船运送，以期两便”。代运行李是过塘行的老本行，晚清杭州八千卷楼丁申之子丁立诚曾有诗云：“行李江干代过塘，往来承接论船舱。越人独信沈宏远，徽客时投梅二房。”诗中“沈宏远”“梅二房”就分别是绍兴人和徽州人开设于江干的过塘行。^⑤徽杭公路开通后，永安过塘行适应客货不同需求，水运、汽运两项业务齐头并进，并竭力做好两种运输的衔接配套。另外值得注意的是，永安过塘行特意强调“迩来浙省禁毒严厉，检查认真，凡有类似烟丸毒品，千万不可携带”^⑥，这一提醒极有可能鉴于洪佩文过塘行涉毒的覆辙教训。前揭专运茶叶的杭州阎鹏九转运过塘行汽车运货承接处，显然也是在水运老本行基础上，抓住了徽杭公路通车的新机遇。

阎鹏九在“过塘行”前加上“转运”二字，以示推陈出新。相同时代，江干洋洋桥上首，还有一家过塘行名为徽侨传达总公司^⑦，这或许暗示了“过塘行”在时人眼中已成为一个略显陈旧的名词。1934 年，徽州人在杭州开办浙皖旅行社，为商旅提供车船代雇及餐饮住宿，特别提及“职员茶役均属徽人，布置清洁，招呼周到，起居饮食便利异常”。这是江干徽商过塘行的老传统，清末徽人詹鸣铎自传小说《我之小史》曾提到少时随父亲投宿江干，“时曹泰来行内，多是灰[徽]州客，听见皆故乡口音，气求声应”，“众人笑谈……大家开心之至”。^⑧浙皖旅行社“自备新式汽车多辆，听客雇坐，直达徽州、屯溪、休宁，一切仿过塘行办法，代客转运行李，水陆均可”。^⑨浙皖旅行社虽已弃用过塘行名号，但为了让老乡明白其业务，坦言“一切仿过塘行办法”。

三、战时断裂与战后嬗变

1937 年，八一三抗战爆发，上海至杭州一线陷于战火，1937 年末，杭州沦陷。沪杭一线民众，纷纷背井离乡。1938 年 10 月至 1939 年 12 月，白正在《申报》连载 47 篇《明儿避难记》，记述了上海附近市镇的明儿一家，在杭州沦陷前夕逃难至徽州的一段经历。

他们搭乘内河航船，躲过敌机轰炸、乱兵征船，在拱宸桥一带上岸，搭乘人力车抵达江干过塘行，寻求搭船前往徽州的机会，行李则用小船稍后驳到。战乱中的过塘行，“里面堆积着不知多少的大包小箱的货物，里面的人很多，立的，坐的，老的，幼的，各色各样的人，都聚集在一间屋子中”。他们都是逃难的平民，有的从乌镇来，想去屯溪，有的从嘉兴来，要到兰溪，已滞留多日，叫不到船。敌机不时飞临上空，轰炸钱塘

① 《杭州江干公昌和过塘行启事》，《申报》1931 年 3 月 29 日，第 7 版。

② 《南星车站破获大批红丸》，《申报》1931 年 8 月 4 日，第 10 版；《贩运巨量红丸案宣判》，《申报》1931 年 9 月 10 日，第 12 版。

③ 《曹淇园启事》，《申报》1934 年 3 月 5 日，第 5 版。

④ 《杭州江干永安过塘行新张启事》，《申报》1933 年 2 月 6 日，第 7 版。

⑤ 丁立诚：《东河新棹歌》，钱塘丁氏嘉惠堂刻本，孙忠焕主编：《杭州运河文献集成》第 3 册，标点本，杭州：杭州出版社，2009 年，第 72 页。

⑥ 《杭州江干永安过塘行启事》，《申报》1934 年 3 月 8 日，第 7 版。

⑦ 王振忠：《徽州老船票：新安江水运与江南的城镇与商业》，唐力行主编：《江南社会历史评论》第 2 期，第 9 页。亦见于杭州工商业汇编社：《杭州工商业汇编》，第 12 页。

⑧ 詹鸣铎著，王振忠、朱红整理校注：《我之小史》，合肥：安徽教育出版社，2008 年，第 107 页。

⑨ 《杭州西湖浙皖旅行社敬告徽州同乡》，《申报》1934 年 3 月 12 日，第 9 版；《徽州同乡公鉴》，《申报》1934 年 3 月 25 日，第 8 版。

江大桥，桥没有炸到，“反炸沉了铁桥附近的十多艘小船，那炸声使这里的地都震动了”。^①明儿一家投宿的过塘行由徽商经营，同行的朋友李先生和过塘行经理是同乡，“他们俩谈着安徽话”。李先生请过塘行准备晚餐，“没有一刻儿，桌上放上了满满的四碗菜，两荤两素”，在航船上几天没有吃过一顿好饭的明儿吃了一个畅快。从过塘行经理处得知，“最近几天这里风声很紧，在钱塘江里的船，都被捉去作军用，而且船价飞涨，差不多要照平时加上一倍以上，因为那些船夫很胆小，不敢到这里来”。^②经过一番打听，李先生和明儿父亲总算捡漏找到了一艘愿意出发的江山船^③，但索价颇昂，到屯溪的船钱平时不过80块钱，而此时船户开价200元。想要压一下价，船户就表示，“先生，这几天的船钱，是性命换来的，万一飞机丢下了炸弹，不是玩的”。再经过一番讨价还价，谈妥了价格，决定当晚就走。

江山船形体较大，揽定乘客后，方才靠岸。因为岸边有沙滩，泊船地方距离石塘有一段距离。明儿一家从过塘行出发，“走过了高低不平的石路，渐渐地踏着软软的沙滩”，再走上一条有几十步长的狭窄跳板，“一荡一荡”地登上客船。“那船是很大的，里面收拾得还算清洁，船的两旁有四个床铺”。过塘行的伙计帮忙把行李装上船，当明儿拿着电筒清点行李时，过塘行的伙计提醒他电筒不要朝向天空，因为敌机袭来时，有汉奸用电筒照向天空施放信号，指引投弹目标，这样容易被当成汉奸抓走。时过午夜，登船方才停当，20多人挤在一船，驶向钱塘江上游。^④

经过12天的船上生活，一船人抵达暂离战火的屯溪。^⑤为联系后续行程，他们又在船上停留了5天方才登岸。下船时又有周折，“当初杭州下船的时候，言明船钱和一切酒钱都包括在内，到了这时”，船家又“要讨什么酒钱、柴火钱，经过了好一番的口舌，仍加了一些钱”方才作罢。^⑥这段抗战初期自杭州雇船逃难往屯溪的记述，颇为翔实，可谓留下了江干过塘行最后的生动画面。在江干，李先生与过塘行商量雇船事时，徽州经理道：“这几天，船少而叫船的人多，如果局势仍是一天紧一天，我们也想回家乡去。”^⑦随着战事的推进，此话终成谶语。

1941年6月和11月，日本曾对沦陷中的杭州进行过两次转运业调查，发现偌大的杭州，仅剩3家过塘行：金记、合兴记、利济。战前的1931年，杭州有过塘行119家，资本规模总计148650元，平均每家1200多元，实际规模最大者资本额达6500元。相形之下，沦陷时期的3家，资本极小，金记为480元，合兴记为300元，利济为400元，合起来还不及10年前一家中等过塘行的规模。^⑧

这3家过塘行与战前过塘行几无关联，股东均为绍兴人，原来都是乌山船^⑨从业者，合股办起过塘行。每家过塘行的东伙大约十来人，因个人资财有限，除经理等少数人持股稍多，其他职员多人拼合一股，另外还吸收了一些隐名合伙人入股。所以，从业职员与其说是资金入股，不如说是靠劳动力入股。此时的过塘行，相当于几个船户的合伙经营。他们的文化程度普遍很低，大部分为文盲，合伙共事没有合同约定，全凭口头约定和互相信任。资本雄厚期的过塘行除转运外，还担当着撮合上下游交易的牙行角色，甚至代客买卖，而此时的过塘行，仅从事转运，已完全没有牙行的业务。所以，他们不需要缴纳牙帖税，只需在建设厅作为运输行登记备案，在5‰的营业税外，赚取一份凭力气吃饭的搬运收入。

杭州的过塘行运营原有一定地域分工，徽帮主营徽杭客货运输，专做京广洋货的京帮和专运日用百杂的开稍帮，以及专营粮食的粮食帮，多为义乌人，宁波、绍兴出身者只占少数。^⑩抗战时期，杭州为沦陷区，徽

① 白正：《过塘行中（上）——明儿避难记之十三》，《申报》1939年2月12日，第16版。

② 白正：《过塘行中（下）——明儿避难记之十三》，《申报》1939年2月26日，第16版。

③ 白正：《江山船——明儿避难记之十六》，《申报》1939年3月19日，第17版。

④⑦ 白正：《上舟——明儿避难记之十四》，《申报》1939年3月5日，第17版。

⑤ 白正：《屯溪的前瞻——明儿避难记之二十八》，《申报》1939年8月6日，第17版。

⑥ 白正：《弃舟登车——明儿避难记之三十》，《申报》1939年8月20日，第15版。

⑧ 林耕平：《杭州に於ける運送業》，《滿鉄調査月報》1943年第23卷第12号，第31—34页。

⑨ 乌山船是清代中叶起源于宁波奉化的一种浅水内河客货船，清末民初，活跃于沪杭之间的内河航运。参见朱惠勇：《杭州运河船》，杭州：杭州出版社，2015年，第26—27页；G. R. G. Worcester, *The Junks and Sampans of the Yangtze*, Shanghai: The Statistical Department of the Inspectorate General of Customs, 1947, pp. 161—162。

⑩ 《杭州过塘行业之调查》，《工商半月刊》1930年第2卷第19期，第28页。

州为敌后，在江干上下岸的徽杭运输陷于停顿。所以，这 3 家绍兴人过塘行以湖墅为中心，仅限在塘栖、三墩、余杭的范围内运输针织衫、袜子、毛巾、雪花膏、热水瓶等日用品^①，全无昔日上达徽衢，下至苏沪的大宗长途转运。

杭州沦陷时期，过塘行整体凋敝，最直接的原因无疑是战争导致的地方动荡。战时严格的物资管制，也破坏了过塘行赖以生存的区域间物资交流。^② 尤其是徽杭之间历史悠久的水路贸易，因沪杭一线沦于敌手，而皖南为敌后纵深，两地间的正常贸易近乎停滞，专营徽杭水运的徽帮过塘行完全失却了生存的基础。而同期依托铁路运输的转运公司，因为日军对沦陷区的控制以铁路为主轴，反而出现了畸形的繁荣。杭州沦陷期间，转运公司有 65 家之多，大多为上海公司的驻杭分支。日本通运会社控制了沪杭间的铁路运输，加上物资管制，这些转运公司的生存空间，实质上是作为管制物资的流通许可中介代理。^③

1945 年战争结束后，钱塘江长途水运得以恢复，杭州的过塘行和转运公司迅速发展至 300 余家。^④ 学界披露过一张 1947 年 6 月 25 日的篓茶急件运输抄单，承运方为姚大来兴记运输过塘行，其堆栈坐落于江干海月桥，代垫款项包括了车力、上力、栈租、叨佣、堆力、保险、膳费。^⑤ 不难推断，这是来自钱塘江上游的内销篓茶在江干上岸转运。该行牌号为“姚”姓，来自徽州的可能性不小。^⑥ 另外，值得注意的是，代垫款项包括车力，又是急件，故该运单后续运程当为铁路，所以，姚大来已不是传统纯粹意义上的过塘行，而是兼具了转运公司和过塘行的双重性质。由于铁路、公路运输的快捷，尤其是沪杭铁路、徽杭公路的便利，传统意义上单纯从事水路转运的过塘行，至此作为一个独立的行业已不再成立，融入了后起的转运公司，“过塘行”这一称呼也逐渐退出历史舞台。新中国成立初期，杭州有 300 多家过塘行及转运公司，后因资金、业务等问题，逐渐淘汰缩减至 100 多家，至 1951 年实行“公私联营”，成立八个联营处，业务各有侧重和分工：“一联”以运茶叶为主，“二联”和“八联”主要运土纸，“三联”和“五联”运输水果、鲜杂货，“四联”和“六联”运输竹木柴炭，“七联”承运日用百杂。1952 年以后，联营撤销，业务归并为 20 余家，至 1958 年，进行了“公私合营”的社会主义改造。^⑦

结语

过塘行是钱塘江流域水运中，为商旅提供客货转驳服务的一种行业。因为政府抽收过境商税的机构多设于此类节点，所以，过塘行因地制宜，连带为客商提供报税服务，并利用信息优势，撮合交易，提供牙行服务。钱塘江南北两源，深入东南丘陵；下游入海口，贯穿江南核心地带；沟通南北的大运河，在钱塘江入海口顶点的杭州与之相连。由此，杭州成为钱塘江流域上下交流、内外沟通的中心。但因为天目山余脉和杭州湾大潮的影响，小尺度层面上，钱塘江与大运河及江南水网之间存在着水位差，有漫长石塘相隔，因此，杭州城南的江干成为过塘行最为集中的地方。

本文考证推断，明代中后期，闸坝夫头与牙行融合演化为过塘牙人，利用地近钞关之便，包揽客货转驳与报税，是为过塘行之先声。此类中介机构，给贸易加增了一层佣金，但具有官民两便的逻辑。在官方看来，“过塘主人、店户、船埠头止递数，以防欺隐，官未尝役之也”，若“各关多设吏役，则日有侵冒，而奸弊易生”^⑧，巧用民力，正可防止冗员冗费。商人一方，亦不排斥牙行经纪。“凡船卸，必由船行经纪，前途凶吉，得以知之，间有歹人窥视，虑有根脚熟识，不敢轻妄”，“买货无牙，称轻物假，卖货无牙，银伪价盲……卸船不可无埠头，车马不可无脚头”，“倘慳小希省牙用，自雇船只，人面生疏，歹者得以行事，以谓谋故，无

①②③ 林耕平：《杭州に於ける運送業》，《満鉄調査月報》1943 年第 23 卷第 12 号，第 49—56、49—50、36 页。

④⑦ 杭州市交通志编审委员会：《杭州市交通志》，北京：中华书局，2003 年，第 673、674 页。

⑤ 戚英杰主编，赵大川编著：《龙井茶图考》（增订本）下册，第 587 页。

⑥ 徽州从事过塘行者，多为姚姓。20 世纪 30 年代初，歙县的 14 家过塘行，至少有 9 家为姚姓。参见建设委员会经济调查所统计课：《中国经济志 安徽省歙县》，南京：建设委员会经济调查所，1935 年，第 34—36 页。

⑧ 沈翼机等纂，李卫、嵇曾筠等修：雍正《浙江通志》卷 86《榷税》，第 1588 页下；《中国地方志集成·省志辑·浙江》，影印本，第 788 页。这段引文中，“过塘主人、店户、船埠头，止递数，以防欺隐，官未尝役之也”一句，注引《北新钞关志》，即崇祯《北新关志》；“各关多设吏役，则日有侵冒，而奸弊易生”一句，则系清人按语。

迹可觅，为客者最宜警惕”。^①

然清代前期，公私史料未见过塘行之身影，殊为费解。结合此期钱塘江主泓由南大门转向北大门，江干潮患陡然加剧，康熙后期至乾隆前期钱塘江河口段改筑鱼鳞石塘的重大水文事件，笔者推断过塘行的登场活跃乃在石塘工成之后的乾隆中后期。明确出现“过塘行”的文献与碑刻资料，目前可实证追溯至嘉庆初年。20世纪30年代，从业者已不清楚过塘行的兴起时间，推测在同治以前。按太平天国一役，咸丰十一年（1861），太平军自徽州沿钱塘江进入浙江，攻占杭州，“城既陷，驱饥民出，多冻死于江干”^②，直至同治三年（1864），杭州克复。杭州战事，自钱塘江上游蔓延而来，江干过塘必致瘫痪，其恢复当在同治三年以后，民间记忆实与此有关。

江干之于钱塘江，如同一把折尺的中枢关节，上为徽杭，下为沪杭。1907年至1909年，江墅、宁沪、沪杭铁路相继通车。沪杭一节交通，增加了铁路这一快捷选项。杭州开始涌现专营铁路转驳的转运公司，转运业由此细分为过塘行、转运公司两类。江干的徽帮过塘行因应这一形势，联合以茂顺泰转运公司的名义，与沪杭甬铁路局签订运茶合同，承包了杭州闸口至上海南站的箱茶运输，由此形成出口箱茶的徽杭沪铁水联运链。其间即便徽州茶商并不满意茂顺泰的服务，茂顺泰依然长期垄断了沪杭间的箱茶铁路运输。商人委托转运公司代理铁路运输，个中关键因为铁路方面不对货物损毁负责，委托转运公司，货物安全则有转运公司托底。1933年11月，徽杭公路全线通车，折尺的徽杭一节也有了新的选择。部分过塘行很快推出汽车代雇业务，提供快捷客运，大件行李和大宗商品则保留钱塘江水运，水运、汽运齐头并进。

铁路、公路给过塘行提供了新的机遇，也动摇了过塘行赖以生存的水运根基。20世纪30年代前期，以水路转运为主营业务的过塘行发展至顶峰，但曹泰来等老字号的传承困境和营收下滑，已透露出过塘行的陈年积弊和倾颓迹象。全面抗战时期，沪杭一线沦于敌手，皖南成为敌后纵深，两地间正常贸易停滞，杭州的传统过塘行体系彻底崩溃。沦陷期间，杭州仅剩3家从事近郊百货搬运的乌山船过塘行，虽然沿用了过塘行的名号，但其资本规模、业务模式、服务范围，与战前的过塘行已不可同日而语，实际只是一种小型搬运合作社。因日军主要沿铁路实施占领，依赖铁路的转运公司，则通过代理统制物资流通许可，出现战时的畸形繁荣。战争过后，徽杭水运重开，但因为沪杭铁路、徽杭公路的便利，传统意义上单纯从事水路转运的过塘行，作为一个独立行业已不再成立，区别于转运公司的特性也越来越模糊，“过塘行”这一称呼最终逐渐退出历史舞台，消融于趋近铁路和公路的转运公司。

杭州江干是过塘行的发源地，也是过塘行最典型、最集中的地方。江干过塘行的发展历程，大体代表了这一行业的盛衰起伏。它兴于江河之间，上达内陆，下通运河，作为钱塘江流域上下交流、内外沟通的关键节点，见证了长三角中心城市与腹地之间密切的经济、文化和信息交流，成为长江三角洲区域一体化发轫阶段的重要枢纽。江干以外，萧山西兴、闻堰、义桥，海宁盐官，平湖乍浦等地，过塘行亦繁盛一时，在江河之间，流域的中心与腹地之间乃至东亚海洋贸易之中^③，发挥了各具地域特色的作用。

通观过塘行的兴衰，其核心业务为协助客货翻越钱塘江与大运河及江南水网之间的地理阻隔。因为地理阻隔的存在，客流和货流会在此做一停顿。正是利用这一停顿，众多客商在此寻机交易，政府税关在此抽征商税。可以说，地理阻隔和政府榷税，从天然和人为两个维度加重了客货在此处的流动成本。过塘行的先声——过塘牙人，在此节点应运而生，正是利用在地优势和规模效应，相较外来客商，能用更低成本实现客货的过境流转。外地客商与其自己费劲心力，与各种风险周旋，不如委托过塘牙人操办，成本更为低廉。至清代中期，随着石塘竣工、岸线稳定，顺应江南经济的持续发展，更多客货在此中转。由过塘牙人发展而来的过塘行，围绕过塘和报税，不断附加服务。他们针对旅客，提供食宿、雇船等服务，针对货物，提供仓储、

① 程春宇选辑：《士商类要》卷2，天启六年（1626）文林阁唐锦池刻本，杨正泰：《明代驿站考》（增订本）附录三，点校本，上海：上海古籍出版社，2006年，第363页。

② 许瑶光：《谈浙》卷2，邓之诚、谢兴尧等编：《太平天国资料》第6册，沈云龙主编：《近代中国史料丛刊》续编第36辑，影印本，台北：文海出版社有限公司，1976年，第588页。

③ 例如平湖乍浦的过塘行，参与了清代中日贸易，参见松浦章：《清代浙江乍浦における日本貿易と沿海貿易の連関》，《東アジア文化交渉研究》2008年第1号，第149、156页。

撮合等帮助，逐渐成为客货过塘的一站式服务中心。过塘行不断拓展业务范围，固然有提升服务质量，谋求自身发展的原因，然从制度经济学角度视之，更为本质的动力在于进一步拉大与客商自行达成相同目标之间的成本差距，使得客商更为稳定地依赖过塘行的服务。政府与过塘行的关系，与之类似。政府欲掌握过境货物数量，掌控往来船户行踪，需要巨大的行政成本，而过塘行在业务中自然汇集了这些信息。于是，政府通过发放代理许可，亦即官牙认证的方式，以极低成本向过塘行换取了这些市场信息。

过塘行的衰落，与近代战乱有关，但最为核心的原因，在于大运河与钱塘江水路先后被铁路和公路所替代，转运节点由水路向陆路转移。克服转运成本的需求依然存在，只不过委托对象由以水路转运为核心业务的过塘行转变为以陆路转运为核心业务的转运公司。但是，转运公司并没有如同过塘行一般发展成为转运的一站式服务中心，其原因在于公路、铁路的客货流转速度远高于水路，客货在转驳节点的停留时间变短，加之北新关、南新关在清末被裁撤，且电报、电话等近代通讯的发展，也大大降低了客商获取产业链下游信息的成本。原本由过塘行提供的报税、食宿、撮合等附加服务，或需求消失，或因成本降低，客商自行操作即可。产业链内分工出现的地理位置，由低成本丛集点的位置所决定，分工的扩展与收缩，因应着低成本环节的出现和消失。钱塘江过塘行的兴衰，正是一个生动的历史案例。

[本文为复旦大学、复旦大学义乌研究院“义乌的古道网络与聚落发展史研究”的阶段性成果]

(责任编辑：周奇)

Transport Hub between River and Canal: The Rise and Fall of Guotanghang and the Transportation Revolution of the Qiantang River (1750—1950)

ZOU Yi

Abstract: The Grand Canal connects to the Qiantang River at Hangzhou. However, on a small scale, due to the elevation of the Grand Canal higher than the Qiantang River, there are stone embankments and sluice dams separating them, preventing direct navigation. Thus, along Jianggan, the riverside of the Qiantang River to the south of Hangzhou City, there thrived Guotanghang (“过塘行”, freight transfer house), which was involved in the shipment transfer of passengers and goods, and also provided merchants with tax filing, warehousing, and accommodation services, booming during the late Qing Dynasty and the Republic of China (approx. 1750—1950). The emergence of Guotanghang originated from the Guotang Yaren (freight forwarding middlemen), a combination of sluice dam managers and middlemen in the mid to late Ming Dynasty (approx. 1573—1644). The Guotanghang did not fully flourish until the mid to late Qianlong period (approx. 1750—1795), as there was a significant change in the Qiantang River’s main flow from the southern to the northern channel in the early Qing Dynasty (approx. 1644—1720), which exacerbating costal hazards. It was not until the early Qianlong period (approx. 1745) that stable stone embankments were completed in Jianggan. With the opening of the Shanghai-Hangzhou railway and the Huizhou-Hangzhou highway, transfer companies emerged, leading to the gradual disappearance of Guotanghang as an independent industry, relying on water transport. Following the severe impact of the War of Resistance Against Japanese Aggression, this traditional industry gradually dissolved into the burgeoning transfer companies near railway or highway.

Key words: the Qiantang River, Guotanghang, Hangzhou, Huizhou merchants, transshipment