

行政管理方面：登记船户、船夫的基本信息，发放河运签证；对停泊在码头的船只进行规范化的管理，维持码头治安；规定河运的标准费用；代替官府征缴赋税摊派，征发徭役；代表河运界及全体村民向官府呈报政治诉求。由此来看，河路社实际承担着官府和南海子中间人的角色，这些既对上又对下的工作占了其日常工作的大半部分。

仲裁河运纠纷方面：南海子码头的货主和船户发生纠纷时，很少去地方上的司法机构进行诉讼，他们总是带着这些纠纷到河路社去寻求调解。这种三方协商的惯例从清末一直延续到民国晚期。河路社在听取双方的陈述后，依据河运事业的习惯法对各自的损失金额、应偿金额、支付能力、支付方式等做出仲裁。这些习惯法是从大量的纠纷案件中总结出来的，具有很强的约束性，大致包括：1. 因不可预见的因素导致船沉货毁，船体视作船户的损失，物品视作货主的损失，双方概不相互追偿。同时，船户放弃一切剩余费用。2. 如遇土匪抢劫，船户虽尽力保护运送品，但货物和船体仍被掠夺一空，双方概不相互追偿。3. 遇有不完全无法抗拒，但又接近无法抗拒的事情发生而货物受到损失时，结合实际情况，船户按照运输物品总价一到九成比例，对货主予以赔偿。4. 由于船户、船夫或装卸工操作不当，导致货物因温度、湿度不适而损坏或遭窃，

船户有义务全额赔偿损失。这些约定俗成的规则，较为合理地保障了船户与货主的权利和义务。如果条件比此宽松的话，船户则可能乘人之危，谋求不正当利益。现实中确实存在某些不良船户在克扣、损坏货物。习惯法第3、4款规定了船户可能存在的赔偿责任，所以船户不得不全力以赴保障运送品的安全。这样一来，船户便亲自掌舵负责运送，或采取父子、兄弟、亲属同船押运的方式。这种运营方式阻碍了大规模经营的出现，但同时它又是维持河运事业家族制的基础。

河路社之所以能够成为河运纠纷的仲裁机构，是由当时的社会环境决定的。

首先，社会不公平、法律制度不健全，船户与货主如果放弃河路社的仲裁，转而诉诸官府，得到的结果未必满意。通常一场官司下来，上下花费的钱财恐怕已经超出了要求赔偿的额度，得不偿失。地方民谚“自古官清吏不清，久打官司家没输赢”说的就是这种现象。

其次，社会上普遍缺少契约精神，社会成员必须依靠“人情”“面子”去维系各自事业的发展。在整个河运业界，每个人都有自己的“面子”，这个面子包括个人的人品、能力、财富、地位。河路社的总领、甲头在做出仲裁之后，自己的面子就是落实仲裁意见的执行力。对于纠纷双方来说，能否顾及总领、甲头的面子是与自己的利益成正比的，暂时的妥协退