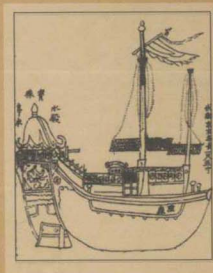


明代的漕運

1368-1644

The Grand Canal During The Ming Dynasty,
1368-1644

張皓、張升 譯
黃仁宇 著
Ray Huang



大運河(漕運)是京城和江南之間唯一的交通運輸線
對明朝國家財政發揮命脈的作用
幾乎中國所有的物產，都通過大運河來輸送
在中國有政治上絕對重大的歷史意義



明代的漕運

The Grand Canal During the Ming Dynasty
1368-1644

黃仁宇(Ray Huang) 著

~~張皓、張升~~ 譯

明代的漕運

2013年2月初版

定價：新臺幣320元

有著作權・翻印必究

Printed in Taiwan.

著者 黃仁宇
譯者 張皓、張升
審訂者 朱祐鉉
發行人 林載爵

出版者 聯經出版事業股份有限公司
地址 台北市基隆路一段180號4樓
編輯部地址 台北市基隆路一段180號4樓
叢書主編電話 (02) 87876242 轉229
台北聯經書房 台北市新生南路三段94號
電話 (02) 23620308
台中分公司 台中市北區健行路321號1樓
暨門市電話 (04) 22371234 ext. 5
郵政劃撥帳戶第0100559-3號
郵撥電話 (02) 23620308
印刷者 世和印製企業有限公司
總經銷 聯合發行股份有限公司
發行所 新北市新店區寶橋路235巷6弄6號2樓
電話 (02) 29178022

編輯 沙淑芬
校對 陳龍貴
封面設計 吳美滿
蔡婕岑

行政院新聞局出版事業登記證局版臺業字第0130號

本書如有缺頁，破損，倒裝請寄回台北聯經書房更換。 ISBN 978-957-08-3003-3 (平裝)

聯經網址：www.linkingbooks.com.tw

電子信箱：linking@udngroup.com

The Grand Canal During the Ming Dynasty, 1368-1644 《明代的漕運》

By Ray Huang

國家圖書館出版品預行編目資料

明代的漕運/黃仁宇著．張皓、張升譯．初版．

臺北市：聯經．2013年2月（民103年）．248面．

14.8×21公分

ISBN 978-957-08-3003-3（平裝）

1.漕運 2.明代

557.4709

95007027

撰寫此文，部分原因是爲了申請密歇根大學的哲學博士學位

1964年

博士學位答辯委員會主席及成員：

主席：費維愷(Albert Feuerwerker)教授

成員：趙岡副教授

雅各·M·普里斯(Jacob M. Price)副教授

余英時副教授

前言

從1959年起，我就決定撰寫明代的漕運。當時在亞利桑那大學任教，目前在奧克蘭大學任教的賀凱(Charles O. Hucker)教授，就不斷給予我幫助和鼓勵。在圖森時，賀凱教授寫了一封長信給我，建議列出一個文獻目錄，釐清研究方法與目的。他到密歇根後，把他個人收集的有關明代歷史資料供給我利用。對我來說，這些資料非常寶貴，十分受用。此外，在許多場合中，他花了自己非常寶貴的時間，耐心地傾聽我的想法，並給予我明智的忠告。在這裡要對賀凱教授要表示我心裡深刻而誠摯的謝意。

對於在明史研究領域的許多領導學者，雖然我與他們的聯繫並不像同賀凱教授那樣頻繁，他們也像賀凱教授一樣，對我的研究關懷備至。除了密歇根大學為我組成的博士學位論文答辯委員會的所有成員都不厭其煩地幫助我外，還有一些學者閱讀了我論文草稿的全部或其中一部分，做出評論並提出改進建議。這些學者包括：哈佛大學的費正清(John K. Fairbank)教授和楊聯陞教授、耶魯大學的約翰·W·霍爾(John W. Hall)教授、加利福尼亞大學巴納德學院的穆四基(John Meskill)教授，以及明史文獻研究項目小組的傅路特(L. Carrington Goodrich)教授。我要對他們表達深深的謝意。儘管他們提出了許多良好建議，論文中仍然存在著一些個人的錯誤，這些錯誤當然要由我自

己負責。這樣的承認並不能解釋我在最後定稿的論文中所表達的觀點，都得到了他們的贊同。

1959年的冬天在華盛頓哥倫比亞特區期間，我有機會拜訪了外交學院的韓丁(Harold C. Hinton)教授。他熱情地接待了我。雖然我們兩人在漕運的功能以及中國歷史的其他問題上看法不同，但這絲毫影響不了我個人對他的欽佩。我對他的尊敬具有深深的含義——他很早就在明史研究領域中涉獵，而我，才只是一個剛涉及的初新者。

在我論文寫作期間，還有許多人幫助了我。這些好心人包括：吉非爾斯與羅塞蒂有限公司的丹尼爾·J·博恩(Daniel J. Bohn)先生，他不斷地鼓勵和激勵我完成明代漕運的研究；博恩夫人閱讀了論文全部初稿，提出許多改進英語表達的建議；密歇根大學遠東圖書館的鈴木彥先生，他幫助我整理論文中的日文標題，並將之翻譯成拉丁語；安·A·科爾蒙內(Ann A. Kolmonen)小姐，她幫我列印了初稿；羅斯瑪麗·J·赫里恩(Rosemary L. Hering)夫人，她幫我列印了最後的定稿。我還要感謝如下人員：吉非爾斯與羅塞蒂有限公司的卡爾·A·吉非爾斯(Carl A. Giffels)先生，他是我現在的雇主，正是由於有了他的幫助和理解，這篇論文才得以完成；霍勒斯·拉克漢蒙研究院的拉爾夫·A·索耶(Ralph A. Sawyer)院長和弗里曼·D·米勒(Freeman D. Miller)院長，他們兩人同意在1959年和1963年設置研究生研究基金，資助我到美國國會圖書館和其他大學圖書館查閱資料。

迄今為止，明朝的歷史仍然存在許多爭議，而且複雜。而一般說來，明代漕運問題涉及明代的許多因素，例如皇帝及大臣的性格和個人風格、政府機構、官場慣例、重大的全國性事件、財政制度、國民經濟、流行思維、地理和工藝技術等。關於這些問題的原始資料雖然很多，但其中大多數仍未被現代學者重新整理和修訂過。由於在許多

領域中仍然缺乏對此種整理修訂的評價，因而在寫作這篇論文時，我每時每刻不得不依靠自己的主觀判斷，匆忙翻閱，快速選擇。作為在一塊尚未被人研究的處女地的先驅者，論文中所提出的觀點不可避免地存在問題。我充分地意識到有許多錯誤極嚴重疏漏的可能，因此，任何使我能注意到某些特定錯誤的建議或評論，我都十分歡迎。

爲了方便閱讀，我盡可能把中國度量衡單位換算爲西方體系。不過，「兩」和「石」除外，因爲它們是中國的常用單位，是中國式的「盎司」和「蒲式耳」。1畝大約是0.15英畝，2.7里爲1英里。1斤轉換成1.333磅。15000斤是1噸。

黃仁宇

1964年3月31日

目次

前言	i
第一章 京杭大運河的背景和本文研究的目的	1
第二章 京杭大運河的地形概況	21
第三章 明代管理大運河的行政機構	39
第四章 漕糧運輸	65
一、漕糧制度的發展	65
二、軍運組織——漕軍	80
三、國家支出下的京師漕糧儲存撥付	97
第五章 宮廷供應品的漕運	131
第六章 徵稅、商業、旅行和勞役	161
一、徵稅	161
二、商業	173
三、旅行	192
四、勞役	209
第七章 結論	217
附錄	225
一、明代皇帝世襲表	225
二、《明實錄》中所記載的輸送到京師的漕糧	226

三、《大明會典》中所記載的幾省和南直隸幾府州的漕糧份額	228
四、幾個內河河港的稅收份額	229
文獻目錄注釋	231
譯後記	239

第一章

京杭大運河的背景和本文研究的 目的

許多常提出的誤解以為大運河是一系列連接華北和長江三角洲的人工水道。大運河體系是由幾個不同的河道組成的，擁有少數的共同特點，它們流經不同形勢的地域，各自的歷史起源也不同。若把不同的河道視為一條運河，那麼就會忽略許多相關且必要的細節。如果我們進行更進一步的研究，就會觀察到把運河體系稱為「大運河」是充滿懷疑的論證。大運河是歷史上獨一無二的水利工程，它並不全是具有其名字所賦予的輝煌和壯觀。

不過，這並未給製圖者帶來什麼嚴重的困難。在今天每一種質量較好的地圖上，大運河都被繪製為一條連接京師和南方的杭州的船道運河¹。唯一的變化出現在漕河北部。由於漕河北段沿著兩條河流的自然水道延伸，因而有些地圖把它們視為自然河流；另一些地圖標上了人工運河的圖例。當然，這只是一個小小的技術性細節，製圖者有

1 參見：*Commercial Atlas And Market Guide*(New York, 1961), p. 532. *The Times Atlas of the World*(London: Times Pub., 1955), pp. 21-22. *Rand McNally Cosmopolitan World Atlas*(New York & San Francisco, 1962), p. 34. *ATLAC MNPA* (Moscow, 1954), pp. 153-154; pp. 147-148. *The American Oxford Atlas* (New York & Oxford, 1951), pp. 61-63. *Grosser Herder Atlas*(Freiburg, 1958), p. 169, 171.

權力在此作出專業的判斷。

在許多文字資料中都可以發現，大運河記載的不一致更為嚴重。在一些有水準的參考著作中，不僅關於大運河長度的敘述差異極大，從850英里到1200英里不等；而且關於其最早的歷史起源的看法也極不相同，從西元前5世紀到西元7世紀皆有。一般認為，把大運河開鑿成爲一條完整的運輸系統，是隋朝的隋煬帝(西元605-617年在位)、元朝的忽必烈汗(西元1279-1294年在位)和明朝的永樂皇帝(有關明朝皇帝的在位年份，參見附錄一)²。由於這些故事被傳爲不同的版本，許多重要資訊就在這混亂中遺失。寫於即將進入20世紀之前，有一位學者觀察指出：

就許多方面來說，世界上最值得注意的運河是中國的大運

- 2 從下列幾段不同著作中可以瞥見相互矛盾的記述：*Encyclopedia Sinica* (London, 1917), p. 216中認為，大運河全長1200英里：「雖然人們常常認為完成大運河開鑿的是忽必烈汗，但是，大運河的一部分此前已經存在了1000年……。兩條大河即黃河和長江之間的一段運河，最早開鑿於周代，大約是西元前485年……。」

The Columbia Encyclopedia (New York, 1956), p. 804中記述說：「大運河……長約850英里……。它最古老的一段連接黃河和長江，是在隋煬帝在位(西元605-617)期間完成的。其餘部分(包括連接京師、今天爲水淹蓋一段)是在元朝(1206-1368)時期開鑿而成的……。」

The Encyclopedia Americana (New York, 1962) 5, p. 484中記載說：「中國同樣開鑿了大批水道，其中包括大運河。它長約1000英里，大約於1289年完成。」*Encyclopedia Britannica* (Chicago, London & Toronto, 1961) 4, p. 728中說：「……中國的大運河，連接了白河、黃河和揚子江。它在西元7世紀建成使用。」

F.H. King, *National Geographical Magazine*, 23.10 (Oct. 1912), p. 940 提到：「中國最美麗的河道……整個大運河……其中段據說是約在西元前6世紀開鑿而成的。……」

河。它也是所有其他運河中，我們了解得最少的。³

本文雖然不打算否定大運河這一個已經為世界廣泛接受的名稱，但是強烈地意識到該命名是不清楚的，如果未加保留就接受使用便會被引入歧路。

由於各種原因，我們認為在開始探討本文主題之前，要把某些問題澄清。首先，我們必須認識到中國開鑿運河的歷史悠久。姑且不論那些認為早在文明開端之前就已開鑿運河的真偽參半的歷史記載，可靠的歷史資料清楚地表明，自西元前5世紀以來，中國就在利用運河進行運輸了。戰國期間(西元前480年—西元前220年)，好幾條人工運河就出現在今天的江蘇、安徽、河南和山東等地⁴。自此以後，我們完全可以說任何一個標準意義上的朝代歷史，都有關於運河開鑿的記載。當許多著名計畫在軍事需求下執行的時候，另一些因運輸、灌溉和治水等需要也在施建。事實上，控制其管轄境內的水道是中國地方官員的重要責任。於16世紀晚期來到中國的一個耶穌會傳教士就評論指出：「這個國家(中國)完全為一套相互交叉的江河和運河所組成的水網所覆蓋，無論何地，都可以通過水路到達。」⁵

通過上述事例，我們完全能夠了解到，在許多地區的地域性運河的流向是持續的。偉大的運河開鑿者，無須從頭開始修築。在大多數情況下，他們只是修整現存運河，改進以及將河道體系化。其結果

3 J. Stephens Jeans, *Waterways And Water Transport in Different Countries* (London, 1890), p. 232.

4 史念海，《中國的運河》(重慶：史學書局，1944)，頁16-23。

5 Nicholas Trigault, *The China That Was*, trans. from the Latin by L.J. Gallagher (Milwaukee, 1942), p. 19.

是，任何一條特定的運河最早的開鑿日期，能很容易往後推算或往前追溯到某個世紀的某個時候。

華東地區的地形特別，是屬於另一種情況，必須給予考慮。雖然這種情況在之後的章節中要充分討論，但我們可以在這裡指出一種事實，即大運河流經的幾個地方，在地理特徵上並盡不相同。適合開鑿運河並維持其範圍的地形，從令人滿意的到完全令人失望的地形都有。不用說，這種極端使混亂的情況增加了更多的複雜性。

比如，在長江三角洲，地下水位非常高，開鑿運河並不是一項震撼世界的工程，而是相當普通。早期的耶穌會神父以及來自歐洲國家的使者，經過這一地區時就注意到這一點⁶。近來的記述也證明這一觀察是正確的。葛德石(Gerge Babcock Cressey)在描述這個地區時便說道：「最引人注目的水道就是運河。那些運河取代了道路，只有少數村莊不坐落在可以航行的運河上。」⁷另一個旅行者注意到，在上海南面至杭州62英里的地方，不少於324條支運河進進出出主幹運河，這些支運河的寬度平均達到19至22英尺。在南京和上海之間162英里的地方，這種支運河數量達到593條⁸。由於這個地區的水源供應豐富，河床相對穩定，所以維持主幹運河的水量並不困難⁹。歷朝史書和古籍文獻在詳細記錄運河、江河中所出現的問題時，很少提到分布在長江以南的運河幹線。

不過，從長江到淮河，湖泊、沼澤和溪流共同構成了一個奇怪的

6 Antoine Francois Prevost, *Historie Generale de Voyages* (Paris & Amsterdam, 1776 et ser.)5, pp. 337-343, 427-434.

7 George Babcock Cressey, *China's Geographical Foundation* (New York, 1934), p. 292.

8 F.H. King, "The Wonderful Canals," p. 931.

9 史念海，《中國的運河》，頁176。

迷宮。這一地區的地理似乎在過去的歲月裡經歷過無數次變化。古籍著作所提到的地形特徵，已經消失很長一段時期了¹⁰。按照記載所說，這一地區至少有6條運河把長江和淮河連接起來¹¹。在這些運河中，最著名的是開鑿於西元前485年和西元587年的運河。今天，這幾條運河只能從地圖上找到，沒有明顯曾經存在的痕跡殘留。如果現在的大運河沿著與假想中它「祖先」的路線非常平行地前進，把它認為是一條從未乾枯、一直在奔騰的運河，那麼它的全部歷史就要另外延伸1000年。

過了淮河往北，大運河系統就進入了黃河流域。只有中國學者才非常熟悉黃河的特徵。黃河攜帶著大量沉積，不但要把自己的河床填滿，而且把它所接觸到的其他地方變成淤泥。最糟糕的是，黃河淹沒大面積的土地。一般認為，在1937年之前，黃河有6次改道。然而，這只是黃河的主要改道次數，那些規模較小的改道和地方性決堤並未考慮在內。近年來，學者們開始從各朝歷史中整理有關這種較小規模氾濫的記載，而重新建構的圖像看起來相當地令人吃驚。舉例來說，在明朝統治的277年時間裡，一項研究表明，在56年間，或是由於自然災害，或是政府所採取的水利控制措施，黃河改變其路線達到不同程度¹²。另一項研究表明，黃河在同一時期裡僅僅是因為自然災害就改道58次¹³。由於大運河河道必須穿越黃河流域，要維持其航行，一

10 史念海，《中國的運河》，頁13。

11 有關位在長江、淮河之間地區的幾條運河，可以參見 D. Gandar 的 *Canal Imperial* (Shanghai: Varietes Sinologiques No. 4, 1894) 中的插圖 (未標明頁碼)。

12 岑仲勉，《黃河變遷史》(北京：人民出版社，1947)，頁468-487。

13 申丙，《黃河源流及歷代河患考》，《學術季刊》5：1(台北，1956.09)，頁89-90。

直是一個令人痛苦的難題。蓋達神父(Father Gander)就概括指出：

大運河的危險地段就在黃河流域。它很快就要在這裡消失。
它的河床很容易被泥沙填滿。堤壩會被毀壞，航路可能會消
失。整個大運河會因此而亂七八糟。¹⁴

僅僅是一瞥此點，我們就足以認定大運河一直不是一個穩定的、持續不斷的並且統一的體系。它的一些組成部分一直是脆弱的。而且最重要的是，它的狀況每時每刻，從這段到那段，都在變化。

傳統上中國人認為隋煬帝是大運河的開鑿者。隋煬帝所設計和連接的大運河水道，與今天的大運河路線有所不同。人們常常認為此點無關緊要，可以不予考慮¹⁵。不幸的是，隋朝大運河是在什麼環境下開鑿的，我們最不清楚。極為簡短的朝代歷史，留下一些記載以重新建構隋朝大運河圖像。比如，就大運河連接黃河和淮河的一段來說，我們知道它是在605年開通¹⁶。隋政府投入了包括婦女在內、人數達100多萬的勞力。整個工程難以置信地在短短的5個月裡就完成了¹⁷。除此之外，我們實際上再也找不到什麼有關記載了。由於隋朝大運河

14 D. Gandar, *Canal Imperial*, p. 25.

15 關於隋朝運河情況，除了可以參考D. Gandar的著作外，還可以參考：Joseph Needham, *Science And Civilization in China*(Cambridge, 1954)1, pp. 123-124. Woodbridge Bingham, *The Founding of the Tang Dynasty* (Baltimore, 1941), p. 16. Albert Hermann, *Historical And Commercial Atlas of China* (Cambridge, Mass., 1935), p. 16. D.C. Twitchett, *Financial Administration Under The T'ang Dynasty* (Cambridge: University, 1963), map 5, pp. 84-85.

16 《隋書》(上海：商務印書館，1937，百衲本)卷3，頁5；卷24，頁16-17。

17 《隋書》卷3，頁6。

完工迅速，使得有的學者認為整個工程一定是採取了已有的渠道¹⁸。然而，我們並無什麼證據可以證明它是如何完成的。據說，隋朝大運河水道寬度為100英尺到200英尺不等¹⁹，但是至於深度和水位，我們知之甚少，也不能確定是否使用了閘門和船閘。《隋書》中記載隋煬帝下江南時說，船隊由6種不同等級的船隻組成，其中一些船隻是雙層的²⁰。我們只能從此點記載推斷，隋朝大運河是在短時期內快速開鑿而成，是一項相當大的巨大工程。《隋書》中屢次提到船夫，這表明他們可能是推動船隻前進的主要動力。

在隋朝大運河整個體系中，淮河和長江之間的一段是隋煬帝的父親於587年開始開鑿的，目的是為了征服江南土地²¹。由於這是在軍事行動中臨時開鑿的工作，開鑿結果顯然不完全令人滿意。隋煬帝繼位以後，不得不進行大量整飭，其中一些河段的路線是重新設計的²²。

連接洛陽和今天北京的北方運河，是608年開始開鑿的。此段運河的完工，表明整個隋朝運河網就形成了。608年可以充分地被視為是中國歷史上重要的一年。從這年起，不僅隋煬帝統治下的每一個行省都可以利用水路到達，而且到上一個世紀，中國任何一個統治者都離不開利用運河所建立起來的漕運制度。

隋煬帝開鑿大運河的動機是什麼呢？古籍文獻的記載一致認為，

18 史念海，《中國的運河》，頁79；全漢昇，《唐宋帝國與運河》（上海：商務印書館，1946），頁1。

19 全漢昇，《唐宋帝國與運河》，頁124。史念海，《中國的運河》，頁129的註腳。

20 這六種船是：龍舟、鳳艚、黃龍、赤艦、樓船、蔑舫。參看《隋書》卷3，頁5；《隋書》卷24，頁17。

21 《隋書》卷1，頁23。

22 參見D. Gandar, *Canal Imperial*, pp. 8-13，以及未指明頁碼的插圖。

隋煬帝對長江三角洲的富庶和魅力的嚮往，激發他決定開鑿大運河的計畫。但是，如果把所有事實都考慮到，「個人興趣」理論現在看來不再禁得起批判。即使是《隋書》中的分散記載，顯然也反駁了這種解釋。

隋煬帝於604年繼位後，就馬上把首都從長安遷到洛陽，其遷都聖旨說：「(洛陽)控以三河，固以四塞，水陸通，貢賦等……。」²³很難相信，這些話會出自於一個認為個人享樂超越了政府需要的小人物腦袋。

如果我們進一步考察，就會發現，雖然隋煬帝為追求舒適、奢侈，他的旅程有著更重要的目的。跡象表明，他為了更野心勃勃的計畫，企圖把長江下游一帶的人力和物力組織起來²⁴。而這一帶土地是隋朝新近征服的，幾個世紀以來，這一帶居民生活在獨立的南方朝廷統治之下。我們可以理解，他們對興起於北方的新的中央政府抱著懷疑的眼光。在605年下江南之前，隋煬帝就宣稱：「關河重阻，無由自達。朕故建立東京，……今將巡歷淮海，觀省風俗，眷求讜言。」²⁵

有人或許會認為，這些話聽起來是在唱高調，不應該承認其字面意義。但是在另一方面，我們應該注意到這個宣言與隋朝中發生的其他歷史事件非常吻合。正如前面所指出，華北地區的運河於608年開鑿

23 《隋書》卷3，頁2。

24 《隋書》卷3，頁5。

25 在591年，隋煬帝為江南軍事統帥，坐鎮揚州。是時，他就已經開始設想如何安慰南方人，以及在土地上重組政府機構。正如Arthur F. Wright所指出：「總之，隋煬帝設想如何使江南富庶之地成為隋帝國重要的組成部分。這一事業，占據了他後來的9年歲月。」參見Wright, "Sui Yang-ti Personality and Stereotype," *Confucian Persuasion*(Stanford, Calif.: Stanford University Press, 1960), p. 51, 57.