

运河之都丛书

主编 荀德麟

淮酒之会，漕河之
中，七省喉吻，三城并
雄。右襟洪泽，左带溧
溧，南贯江浙以济苏杭，
北涉河海而达京通，挽五
水而共舞，偕百城以竞
荣。此运河之都，古楚淮
安也。吴升邗沟，陈兵未
口，隋场廵游，盘桓楚
州；唐宋通漕，倚为枢
纽。迨至永乐，尊九五而都
燕，重漕运以衡权，封疆
驻节，文武分统，总供上
国，专制中原；明、清易
代，体用相沿，如鼎如
沸，垂五百年。当其盛
时，开百卫之船厂，建天
下之粮仓，树总河之牙
轟，转输银之巨防，置樵
关以算舟车，犁淮盐而聚
引纲。夹河五十里，编氓
十万家，燃灯灿星汉，呵
气化流霞。

明清时期的 全国漕运中樞淮安

倪玉平 荀德麟 著



中国书籍出版社

1407222

明清时期的 全国漕运中枢淮安

倪玉平 荀德麟 著



淮阴师院图书馆 1407222

中国书籍出版社

图书在版编目(CIP)数据

明清时期的全国漕运中枢淮安 / 倪玉平, 荀德麟著. —
北京: 中国书籍出版社, 2008.8

(运河之都丛书)

ISBN 978-7-5068-1747-9

I. 明… II. 倪…荀… III. ①淮安市-地方史-史料-
明清时期 ②漕运-史料-淮安市-明清时期

IV. K295.34 F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 123081 号

责任编辑 / 邱晓亮

责任印制 / 熊 力 武雅彬

封面设计 / 周 平

出版发行 / 中国书籍出版社

地 址: 北京市丰台区三路居路 97 号 (邮编: 100073)

电 话: (010)51259192 (总编室) (010)51259186 (发行部)

电子邮箱: chinabp@vip.sina.com

经 销 / 全国新华书店

印 刷 / 江苏农垦机关印刷厂有限公司

开 本 / 850 毫米×1168 毫米 1/32

印 张 / 13.25

字 数 / 330 千字

版 次 / 2008 年 8 月第 1 版 2008 年 8 月第 1 次印刷

定 价 / 45.00 元

版权所有 翻印必究

运河之都丛书编委会

顾 问：宋林飞 刘永忠 高雪坤

主 任：王维凯

副 主 任：刘希平 陆长苏 荀德麟 窦立夫

委 员：(以姓氏笔画为序)

王亦龙 王海平 仲 波 刘广洲

刘功昭 吉子俊 吉文海 朱耀龙

许夕保 张国兴 陈建浦 单国富

周 平 季祥猛 郑泽云 胡云松

赵家涛 唐道伦 徐守玉 徐利华

曹华富 童玉祥 葛 莱

主 编：荀德麟

编 辑：周 平 刘功昭 杜 涛

总 序

中共淮安市委书记 刘永忠

京杭大运河是世界上开凿时间最早、流程最长的一条人工运河,与万里长城、埃及金字塔和印度佛加大佛塔一同被列为世界上最宏伟的四大古代工程。它是我国古代劳动人民的伟大创造,是祖先留给我们的珍贵物质和精神财富。它不仅是中华民族文化的重要象征之一,也是世界古代文明的一个重要标志和载体。在漫长的历史年代里,京杭大运河一直是国家统一稳定的保障线、南北经济文化交流的大动脉,也是对外经济文化交流的窗口,对我国政治、经济、文化、社会起到了极其重要的影响。

悠悠运河水,脉脉育名城。大运河是哺育沿岸城市的母亲河。中国历史文化名城——淮安就是因运河而兴的一颗光彩夺目的明珠。它位于京杭大运河中部,地处我国南北地理气候分界线秦岭、淮河一线。市区横跨大运河最早人工河段吴邗沟入淮处末口和古淮、泗水交汇处清口,是大运河上最古老的交通枢纽,向有“居天下之中”、“扼漕运之冲”的美誉。位于古清口的淮阴故城,被考古学界认定为春秋时期的古城。而位于古末口的楚州,在唐代就已经是

全国著名的城市,被大诗人白居易盛赞为“淮水东南第一州”。明清时期,淮安处于黄、淮、运河交汇处,漕运总督、河道总督、淮北盐运分司等均驻节于此,遂使淮安成为了全国漕运指挥中心、黄淮运河道治理中心、漕船制造中心、漕粮转输中心、淮北盐集散中心,鼎盛时期“淮郡三城内外,烟火数十万家”,从而奠定了淮安“运河之都”的历史地位。

2006年,我市接过了承办第四届大运河文化节的匾牌。为了办好文化节,宣传好淮安,让更多的人了解淮安积淀丰厚的运河文化,展示淮安“运河之都”的历史魅力,推动京杭大运河文化遗产的保护和申报世界文化遗产,我们组织编写了这套《运河之都丛书》。该丛书以“五大中心”为主骨架,从各个不同的侧面和层面,充分论证和揭示了淮安“运河之都”的特殊历史地位。其中包括:北京师范大学历史系教授、明清漕运史研究著名专家倪玉平博士撰写的《明清时期的全国漕运中枢淮安》,中国水利科学研究院高级工程师王英华博士撰写的《洪泽湖—清口水利枢纽的形成与演变——兼论明清时期以淮安清口为中心的黄淮运治理》,李洪甫研究员等撰写的《淮北食盐集散中心淮安》,著名明清经济史研究专家、南京大学范金民教授撰写的《居天下之中的淮安榷关》,著名历史地理学家、北京大学李孝聪教授撰写的《淮安运河图考》,中国清史编委会驻会委员、中国社会科学院姜涛研究员等编著的《〈清实录〉中的淮安》,淮阴师范学院胡健教授等编著的《淮安的古典小

说与运河诗文》，以及市档案局编纂的《清代中央档案中的淮安》、市地万志办公室编著的《淮安运河遗韵》等等。这是到目前为止，研究淮安历史文化最深入的一套丛书，也是推介淮安运河历史文化最权威的一套丛书。通过这套丛书，读者就能够更深切地体认到：是京杭大运河，孕育了南北兼容、绚丽多姿的淮安地域文化，包括博大精深的淮扬菜系；是京杭大运河，哺育了周恩来、韩信、吴承恩等许多光耀寰宇之士；是京杭大运河，造就了美丽清纯的洪泽湖和古代乃至现当代壮观的罕有其匹的水利枢纽……黄、淮、运河三条巨龙在这里长达数百年的竞相奔流，赋予了淮安“五大中心”的特殊地位，造就了名副其实的运河之都，造就了淮安历史的辉煌与灿烂！

十九世纪中叶以来，淮安经历了“应运而衰”的痛苦蜕变。新中国的成立，特别是三十年来的改革开放，淮安经济社会逐步复苏并重新崛起。如今的淮安，是新兴的工业城市，是苏北腹地重要的综合交通枢纽，也是四水穿城、环境优美的绿水城市。横穿淮安市区 30 公里的外、里运河两岸，星罗棋布的运河历史文化遗存得到有效保护，使淮安成为大运河文化遗存最密集最丰富最重要的节点和片区，生动地展示着“运河之都”的古典气韵。

作为大运河的子孙，作为运河之都的建设者，我们要继续以百倍的努力，实现淮安经济社会又好又快发展。同时要象侍奉母亲一样，备加珍惜运河文化遗产，切实保护

好这条千百年来给我们带来莫大恩惠的母亲河,使“运河之都”淮安成为一轴古代文化和现代文明交相辉映的锦绣画图,成为大运河文化长廊中一颗魅力四射的明珠。

目 录

总 序	刘永忠(1)
前 言	(1)
第一章 “居天下之中”的淮安	(8)
第一节 淮安的地理位置	(8)
一、“淮安”得名与建置沿革	(8)
二、淮安的地理环境及其变迁	(9)
第二节 隋以前淮安古干线航道	(10)
第三节 淮安城市的兴起	(11)
第四节 “南必得而进取有资,北必得而饷运无阻”	(13)
第五节 大运河的疏凿和淮安城市的繁荣	(14)
第六节 宋元时期的淮安	(16)
一、宋代复线运河的开凿与沿淮城镇的兴起	(16)
二、涟水盐业的兴起与涟水城	(18)
三、宋金时期的淮境战事与影响	(20)
四、黄河夺泗夺淮与泗口城的“消失”	(20)
五、元代运河的改道与淮安城市的发展	(21)
第二章 明清时期的全国漕运指挥中心	(24)
第一节 明成祖迁都与漕运中枢地位的确立	(24)
一、朱元璋建都南京与漕粮供应	(24)
二、朱棣迁都与河漕制度确立	(31)

第二节 明代漕运管理制度的演变	(42)
一、漕赋制度	(42)
二、白粮与边镇漕运	(59)
第三节 清代漕运管理制度的演变	(74)
一、漕赋制度	(75)
二、征收与兑运	(82)
三、交仓及分配	(88)
四、晚清江浙减赋	(92)
第四节 明代的漕运职官	(106)
一、漕军	(106)
二、漕官	(118)
第五节 清代的漕运职官	(131)
一、运丁	(131)
二、官员	(141)
第三章 明清时期的全国漕船制造中心	(163)
第一节 明代的漕船制造与管理	(163)
一、制造	(164)
二、木料与经费	(174)
三、管理	(182)
第二节 清代的漕船制造与管理	(190)
一、漕船	(190)
二、拨船	(196)
第三节 清江督造船厂	(199)
一、建制	(199)
二、修造	(205)
三、经费	(213)
四、衰变	(222)

第四章 明清时期的漕粮转输中心淮安	(230)
第一节 明清漕粮转搬制度	(230)
一、粮长制	(230)
二、支运法	(231)
三、兑运法	(233)
四、长运法	(237)
第二节 明清淮安常盈仓	(241)
一、建置	(241)
二、演变	(246)
三、其他	(249)
第五章 漕运与明清时期淮安的兴盛	(255)
第一节 明代的淮安	(256)
一、漕运总督署选址	(256)
二、漕运官吏的奢糜	(257)
第二节 清代的淮安	(260)
一、漕运与土宜运销	(260)
二、淮北盐运	(264)
三、其他	(265)
第六章 漕运的式微与淮安的衰落	(269)
第一节 漕运有不可复挽之势	(269)
一、漕运体制的内在矛盾	(269)
二、嘉道时期的漕弊	(279)
第二节 黄河北徙进一步动摇河运	(289)
一、明清时期治河与行运	(289)
二、咸丰黄河改道	(305)
第三节 海运最终取代漕运	(316)
一、道光年间的两次海运	(316)

二、晚清海运步履维艰	(349)
第四节 漕运中枢地位的丧失与淮安的衰落	(360)
一、漕运体制废弛	(360)
二、河运海运之争	(376)
三、淮安的衰落	(387)

前 言

自隋唐以来,尤其是明清时期,随着经济重心的南移,江南地区日益成为全国的经济重心。“东南三大政,曰漕,曰盐,曰河”^[1],江南地区最重要的政务,莫过于漕运、盐政和河工。可以说,三者安,则江南安,江南安,则天下安。而三大政之成败关键,又均以大运河为沟通手段,维系于运河上最重要的城市——淮安。

就漕运而言,明清时期,淮安是漕运指挥中心、漕船制造中心、漕粮转输中心。就盐政而言,作为全国最重要盐区的两淮,淮安是淮北食盐的集散中心,明时的淮安盐运分司、清时的淮北盐运分司和淮北批验盐引所均驻于淮安境内。就河工而言,南宋黄河夺淮以后,淮安是运河、淮河、黄河的交汇处,明代总漕常兼总河,清康熙时河道总督迁至淮安清江浦,雍正以后改为江南河道总督,而清口—高家堰尤为清代治河成败的关键。可以毫不夸张地说,居天下之中的淮安,牵动天下。

早在夏商周时期,淮安就是南北交通枢纽。《尚书·禹贡》述九州贡道,其中扬州贡道“沿于江海,达于淮泗”,徐州贡道“浮于淮泗,达于河”,两者均以淮、泗交汇处的清口为重要节点。周敬王三十四年(即鲁哀公九年,公元前486),吴王夫差为北上争霸,在今扬州市西北修建邗城,凿沟引江水北上,直抵淮河南岸末口(今江苏淮安市楚州区北五里处),即所谓的“吴城邗,沟通江、淮”^[2]。孔颖达对此的分析相当精到:其目的乃是“通粮道”^[3]。淮阴故城藉此迅速繁荣,成为淮、泗下游地区的经济文化中心,所谓“胜引飞轡,商旅接舫”;“《七发》枚乘之丘,‘三杰’楚王之窟”^[4],就是对这一经济文化中心地位的生动写照。

在魏晋南北朝时期,淮安是著名的军事重镇和屯兵积粟之区,“南接真、扬,自古为转运之故道,北趋彭城,则青兖震,西逾临淮,则梁沛悚”。^[5]其中淮阴故城北对泗口,“东接山阳,南通江表,兼近江都、海西之资,西有盱眙、寿阳之镇”,尤为“淮南之源本也”^[6]。但因战火袭扰,淮安的社会经济发展受到严重遏制和破坏。

隋炀帝大业元年(605),征发河南、淮北诸郡百余万人开挖通济渠,自洛阳次第连接谷、洛、黄、汴诸水,至汴河口入淮河,接着又征发淮南民夫10余万人,将邗沟改道取直。加以在此前后开凿的山阳渎、永济渠和江南河,使得大运河纵向沟通海河、淮河、黄河、长江与钱塘江五大水系,一水贯通南北。随着经济重心的逐步南移,这一时期的漕运量猛增,物资交流空前活跃,两淮地区也得到很大发展。只是因泗水的水运地位在很大程度上被通济渠所取代,淮阴故城的地位被位于末口的山阳县城所取代。作为交通要道的楚州和淮阴县,城市规模不断扩大,仍然保持了长时段的相对繁荣。

北宋以后,由于战争破坏和黄河夺淮的影响,淮安城迅速衰落。尤其是宋金对峙,淮安成为战争最前沿,长期遭受兵火荼毒。宋高宗建炎四年(1130)的楚州之战,全城军民几乎全部罹难。南宋末年,改楚州为淮安州,元代又改为淮安路。元代末年,淮安又受到战乱影响,几成空城。另一方面,宋代黄河决溢不止,尤其是1194年黄河由泗入淮,从此确立了南下夺淮的局面。徐州以下的泗水水道和泗口以下的淮河河道,成为黄、泗、淮共用的河道。入元以后,黄河水大半入淮,河患逐渐加重。

峰回路转,入明以后,以总漕、总河驻节淮安和清江浦兴起为标志,淮安城市终于迎来再次繁荣,并最终确立了“运河之都”的历史地位。

本书主要讲明清漕运与淮安的关系。明初建都南京,淮安境内运河的使用率不高。永乐迁都北京,并确立以河运为主的漕粮运输

制度。“乃命武职重臣总理。景泰间，更命都御史同莅其事”，“其都御史则兼巡抚，总兵则兼镇守，参将则协同总兵官”^[7]，“凡湖广、江西、浙江、江南之粮艘，衔尾而至山阳，经漕督盘查，以次出运河。虽山东、河南粮艘不经此地，亦皆遥禀戒约，故漕政通乎七省，而山阳实咽喉要地也”^[8]。“而治必于淮者，盖淮左江右河，东控海道，北接兖豫，西接两都，而诸陵咸在。”^[9]淮安在漕运史上的地位受到前所未有的彰显。

以淮安为中心，形成了一支规制严密的漕军。据《通漕类编》及王原《明食货志》等书所载的情况来看，漕军建后的永乐十二年（1414）及十三年，运粮数为三百余万石，其中徐州仓支运 70 万石，济宁仓支运 30 万石，淮安仓 160 多万石，小滩水次仓 30 万石。推行支运时，漕军以三千艘支运淮安粮赴济宁仓，以二千艘支运济宁粮赴通州仓，遮洋总 350 艘从小滩运粮至天津仓，共计用船约 5500 只。据当时工部尚书宋礼的计算，河船一艘需用军 20 人，运粮 200 石，遮洋船一艘用军一百人，运粮一千石。每年从会通河运粮三次，每次一百万石。以此推估，该有河船运军十万名，遮洋船运军三千名左右，共计约 13 万运军。陆容的《菽园杂记》载，当时漕军统属有 170 余卫，亦与此数大体相吻合。

除此而外，明成祖时期还规定，改行运河漕运后，军民分劳，即“民运淮、徐、临、德四仓，军船接运入京、通二仓”^[10]。因为各地官军运粮时，先要从各仓支出再运，故曰“支运”法。支运之法，“支者不必出当年之民纳；纳者不必供当年之军支，通数年以为裒益，期不失常额而止”。^[11]支运法实行后的明代漕运，与原先海、陆兼运相比，既无海运之险，亦无陆挽之劳，经济安全，有很大优越性。其法推行后，输往北方的漕粮有了大幅度的增加。《明史·陈瑄传》称，陈瑄“议造浅船二千余艘，初运二百万石，寝至五百万石，国用以饶”。查陈瑄造浅船，事在永乐十二年，“寝至五百万石”，当指支运法实行后的情况。此后，明清两朝又不断对漕粮转搬制度进行调整，并

最终确立了军运直达的方式。这也是中国运河漕运史上最为进步的方法。

与此相伴随,明政府对修造漕船也极为讲究,并采取了一系列的严密措施。首先,设立督造漕船的专门机构“清江工部分司”。下辖清江、卫河等提举司,分别管领各地船厂,“督率厂营分造”^[12]。清江厂主要承造南京、江西、湖广和浙江各总运船,每年“额造”运船650余只;卫河厂则承造遮洋海船并山东、北直隶三总运船,每年额造150余只。^[13]淮安与漕运的关系更加密切。

明代黄河夺泗夺淮后,淮安作为黄、淮、运的交汇处,成为治理黄、淮、运的关键,“治河、导淮、济运三策,毕萃于淮安清口一隅”^[14]。这也是明清时期总河驻节于此的根本原因所在。

在平江伯陈瑄总理漕运之前,今天淮安的清河区、清浦区还是人烟较少的“闲旷之地”。成化七年(1471),黄河泛涨,灌入新庄闸口,至清江浦二十余里“淤浅不通,遂筑坝于清江浦北以蓄水,令粮船俱由淮安东北仁字、义字二坝车过,又于浦东、西置二坝以助不及”^[15]。清江浦成,运河由此出清口,“凡货船悉由清江过坝,里之运河,外之黄、淮河,千轴丛聚,侏俦羶集,两岸沿堤居民数万户,为水陆之康庄,冠盖之孔道,阡陌之沃土”^[16]。又由于清江浦的开凿,使得清江浦代替了过去的末口,成为由淮扬运河北上漕船入淮入黄的主要口岸,“南船北马、辘轳交替”的景色,应运而生。

与此同时,淮安又是粮船盘验之处,每年经过这里的粮船就有5356只,随船人员多达56130人,加上回空船人数,则多达11万人次。除漕船官兵运丁、水手之处,还有众多的催攒、押运、领运等官员,以及众多的纤夫和防河官兵等为漕船服务的人员,再加上其他南来北往人员,淮安流动人口多达十数万计。在流动人口拉动下,淮安的酿酒业、饮食业、酒楼客店、蔬菜种植获得很大发展。每当夕阳西下,烟笼清淮,“两岸漕船八十里,橹灯累累一时起”,极为壮观。

伴随漕运的进行,使得明清时期的淮安发展达于鼎盛,从束口到清口五十余里间,有淮城、河下、河北、板闸、钵池、清江浦、王家营、西坝、韩城、杨庄、马头、清口等十多个城镇,“夹岸数十里,街市栉比”,人口密集,“三城内外,烟火数十万家”^[17],成为人口规模居全国前列的大都市。

兴也运河,败也运河。淮安以“运河之都”的地位带来自身极度繁荣的同时,也埋下了其衰败的种子。自明中叶黄河夺淮入海后,淮河以北的漕运因黄河日益频繁的决口,以及河床逐步淤高而变得越来越困难。清朝嘉庆年间,黄河夺淮日久,河身淤积甚高,严重威胁了山东南运河和中运河堤岸的安全,加以运河水源日益不足,不得不借黄济运,以致运河也因黄河河水带来的泥沙沉积而淤浅,航行困难。道光年间,清江浦以北的中运河,“两滩淤积宽厚,中泓如线。向来河面宽三四十丈者,今只宽十丈至五六丈不等,河底深丈五六尺者,今只存水三四尺,并有深不及五寸者,舟只在胶浅,进退两难”。^[18]道光四年(1824)冬,高家堰大堤溃决,高邮至清江浦一段运河,水势微弱,河运漕粮已不可能,清廷不得不于道光六年将漕粮改行海运,自此,淮安拉开了衰退的序幕。

雇商海运后,河运所占比重急剧下降,运河北段的航运价值基本丧失。咸丰五年(1855),黄河铜瓦厢决口改道,由山东利津入海,运河有十余年浅塞不通。由于黄河北徙,主要负责治理江苏境内黄河和运河的江南河道总督失去存在的理由,在这种情况下,南河总督被撤裁,而以漕运总督兼摄。但随着漕粮海运的进行,漕运总督也成为闲职,淮安的政治地位进一步降低。

运河停运,淮安城市作为南北大运河转输中心的地位快速下降。太平天国建都天京后,这种变化就出现苗头,“漕运改途,昔之巨商去而他适”^[19]。江浙漕粮改由海运,以及湖北、湖南、江西、安徽四省漕粮改折后,长江以南六省区就再也没有漕船经过淮安。这给昔日商品充足,人流如织的淮安带来沉重打击。