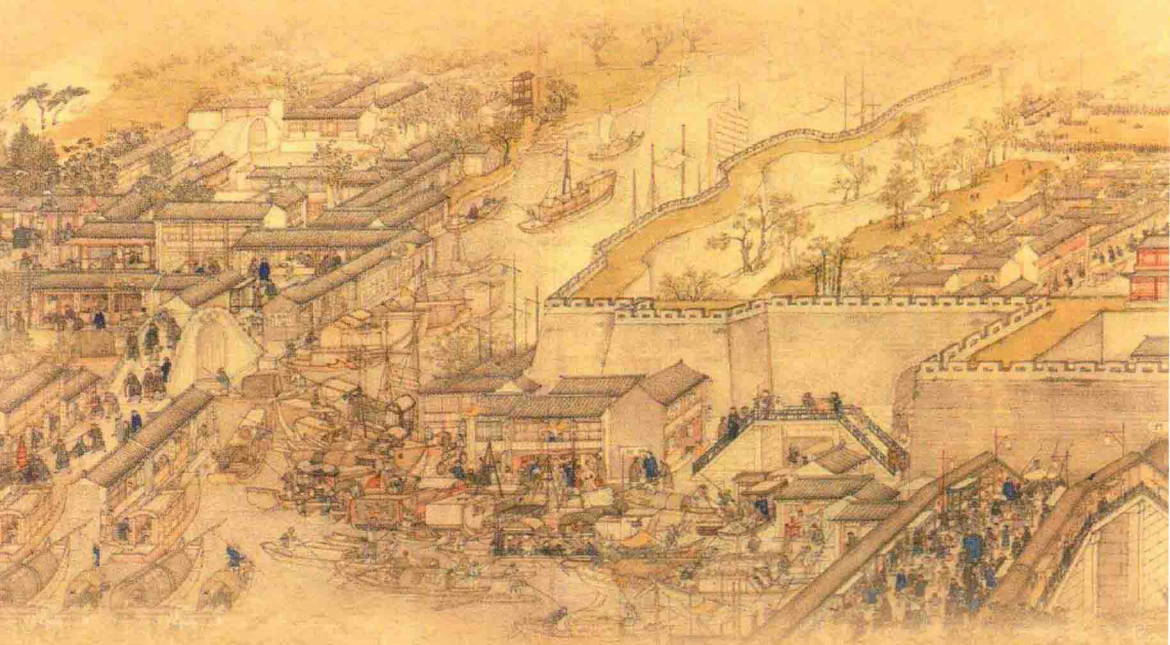


HUASHUO CAOYUN

China University of Mining and Technology Press

话说漕运

郑孝芬 刘九伟 王 娜 著



中国矿业大学出版社

话说漕运

郑孝芬 刘九伟 王 娜 著

中国矿业大学出版社

内 容 提 要

大运河与长城一道,被视为中国古代最重要的两大工程奇迹,在中国历史上起过重要作用,具有极高的历史价值、文化价值,对中国历史发展有着相当大的贡献。历史上,运河的主要功能是漕运,大运河的命运也始终与漕运联系在一起。漕运制度是贯穿我国整个古代社会并跨越部分近代社会的一项重要经济制度。它不仅是历代封建王朝政权制度中极为重要的组成部分,而且对整个国家的政治、经济、军事乃至思想文化等各个方面都产生了重大的影响。本书主要内容有:大运河与漕运,漕运与运河城镇的兴衰,漕运与运河沿岸制造业的发展,漕运与运河仓储和钞关,漕运与运河水利工程,漕运与运河区域的信仰,漕运与运河民俗的特色,漕运与运河区域文学发展和繁荣,漕运与运河民间音乐及戏曲,漕运与运河地区教育,漕运与运河城市的园林文化,漕运与运河饮食文化,漕运与运河民间帮派,漕运的利弊与历史功过。

本书可供相关专业的研究人员借鉴、参考,也可供广大教师和学生使用。

图书在版编目(CIP)数据

话说漕运/郑孝芬,刘九伟,王娜著. —徐州:中国矿业大学出版社,2017.12

ISBN 978 - 7 - 5646 - 3864 - 1

I. ①话… II. ①郑…②刘…③王… III. ①漕运—交通
运输史—中国—古代 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2017)第 323927 号

书 名 话说漕运

著 者 郑孝芬 刘九伟 王 娜

责任编辑 何晓明

出版发行 中国矿业大学出版社有限责任公司

(江苏省徐州市解放南路 邮编 221008)

营销热线 (0516)83885307 83884995

出版服务 (0516)83885767 83884920

网 址 <http://www.cumtp.com> E-mail: cumtpvip@cumtp.com

印 刷 江苏淮阴新华印刷厂

开 本 787×1092 1/16 印张 16.75 字数 230 千字

版次印次 2017 年 12 月第 1 版 2017 年 12 月第 1 次印刷

定 价 38.00 元

(图书出现印装质量问题,本社负责调换)

前 言

始建于春秋时期的京杭大运河,是中国古代劳动人民创造的一项伟大工程,是中华民族伟大精神的象征之一,被视为中国古代最重要的工程奇迹之一,具有极高的历史价值、文化价值,对中国历史发展有着相当大的贡献。历史上,运河的主要功能是漕运,大运河的命运也始终与漕运联系在一起。

运河的贯通、漕运的发达,引发运河沿岸产业结构的变化以及制造业与手工业的迅速发展。特别是明清两代,促进了造船、冶铁、煮盐、酿酒、编织、纺织、漆器、瓷器、丝织等各个行业的繁荣发展。漕运在狭义上就是指通过大运河运送漕粮,因此,漕仓是漕运的重要组成部分,不但起到存储、转运、供给等作用,对国家政治、军事活动的开展,社会灾荒的赈济,市场粮价的平衡也有重要意义。同时,尤其明清时期,大运河南北贯通,商贾络绎,征收过往船只、商品的关税遂成为政府的税收来源之一。钞关作为京杭运河上的税收关署,既是运河畅通的产物,也是商税制度发展的必然结果。中国大运河与长城同为中国古代的伟大工程。中国地势西高东低,主要江河都是自西向东流,南北向的水运则需要人工运河的沟通。大运河纵贯中国东部核心区,与各主要河流湖泊沟通,水系关系复杂,在如此复杂的自然条件下,通过各类水利工程的建设和运行,保障了漕运的畅通,水利工程也成为大运河的核心构成。因此,漕运促进了国家统一、经济繁荣,带动了沿线城镇的发展。

在唐宋之后,大运河进一步成为整个国家的交通大动脉,运河两岸也迎来了文学的大发展。运河沿岸的诗歌、小说、戏曲三大文学艺术形式的发展取得了影响深远的巨大成就。大运河的开凿、修浚和漕运的勃兴,促进运河地区民间众多音乐曲种的发展,运河地区经济的发展、交通的便利又为音乐戏曲交流提供了优越条件,良好的音乐文化氛围吸引了众多外地艺人,推动地方音乐及戏曲的发

展,运河沿岸城市的经济发展,带动吸引了众多外地商人、艺人的聚集,会馆、茶楼等成为娱乐场所,也成为运河地区民间音乐曲种发展所需要的物质支撑。运河沿岸凭借着便利的交通、繁荣的经济,以及社会各个阶层对文化事业的倾慕与热心资助,在运河流域的文化教育事业上形成了自己独具的地域特色。运河区域的教育发展从隋唐到明清,都呈现出浓郁的重视文化教育之风。

园林作为城市繁荣的一个指标,见证了城市的兴衰。明清时期是运河沿线城市园林的盛期,王臣贵族、各路官僚和漕盐富商等强势群体寓居运河城市,兴建了大批的园林。饮食文化的形成与变迁是地理环境差异和历史变迁长期作用的结果。大运河维系的纵横交错的漕运体系,使得大运河沿线区域的生态和人文环境都发生了重大的改变。运河区域的饮食,在食物结构、餐饮习惯、营养观念、饮食礼仪等方面,都显示出各自的独特性,从而形成了独具特色的饮食文化。

漕运制度是贯穿我国整个古代社会并跨越部分近代社会的一项重要经济制度。它不仅是历代封建王朝政权制度中极为重要的组成部分,而且对整个国家的政治、经济、军事乃至思想文化等各个方面都产生了重大的影响。漕运的影响既有积极的一面,也有消极的一面。我们应当对漕运有比较全面的认识和客观的了解,既了解其历史的积极作用,也关注其曾经的消极影响。漕运文化属于一种跨水系、跨领域的区域性广义文化系统,是包括沿运河流域政治、军事、经济、文化、科学等一切社会活动的总和,对整个流域的思想意识、价值观念、社会结构、居民成分、民情风俗、生产及生活方式等产生深度影响,造就出独特的文化形态。

著 者

2017年11月

目 录

第一章 大运河与漕运	1
第一节 大运河的历史变迁	1
第二节 历代王朝的漕运概况	4
第三节 明清时期的漕运管理机构设置	15
第二章 漕运与运河城镇的兴衰	21
第一节 漕运与运河城镇的兴盛	21
第二节 漕运与运河城镇的衰落	27
第三节 运河城镇崛起的展望	34
第三章 漕运与运河沿岸制造业的发展	37
第一节 造船业——漕船	37
第二节 建材业——贡砖	39
第三节 纺织业和酿酒业	43
第四节 间接带动的瓷器业	45
第四章 漕运与运河仓储和钞关	49
第一节 仓储制度及与漕运相关的仓储	49
第二节 与漕运有关的钞关设置	63
第五章 漕运与运河水利工程	70
第一节 大运河上水利工程类型	70

第二节 大运河水利中的枢纽工程	78
第六章 漕运与运河宗教信仰	83
第一节 漕运与运河区域的妈祖信仰	83
第二节 漕运与运河区域的金龙四大王信仰	90
第三节 漕运与运河区域的晏公及水利人格神信仰	92
第七章 漕运与运河民俗的特色	95
第一节 漕运与运河沿岸崇商风气	95
第二节 漕运与运河沿岸好奢风气	96
第三节 漕运与运河沿岸重教风气	102
第四节 漕运与运河沿岸尚武风气	103
第五节 漕运与运河沿岸其他风俗	104
第八章 漕运与运河区域文学发展和繁荣	108
第一节 漕运兴盛背景下的运河与诗歌	108
第二节 漕运兴盛背景下的运河与小说	113
第三节 漕运兴盛背景下的运河与戏曲	121
第九章 漕运与运河民间音乐及戏曲	127
第一节 漕运与运河民间音乐	127
第二节 漕运兴盛与运河都市的戏曲繁荣	132
第十章 漕运与运河地区教育	151
第一节 运河区域的书院与举业	151
第二节 徽商与地方基础教育	161
第十一章 漕运与运河城市的园林文化	167
第一节 漕盐商贾与扬州园林	167

第二节 漕运与其他运河城市园林	178
第十二章 漕运与运河饮食文化	189
第一节 多元、包容的运河饮食文化	189
第二节 水陆毕陈饮食材料与南北融汇饮食风味	192
第三节 兴盛的餐饮服务业与饮食风尚变迁	203
第十三章 漕运与运河民间帮派	215
第一节 民间帮会的发展与运河漕帮的形成	215
第二节 漕帮的影响及青帮与漕帮的渊源	222
第十四章 漕运的利弊与历史功过	232
第一节 漕运的积极意义	232
第二节 漕运的消极影响	236
参考文献	251
后记	257

第一章 大运河与漕运

始建于春秋时期的京杭大运河,是世界上里程最长、工程量最大的运河,是中国古代劳动人民创造的一项伟大工程,是中国文化地位的象征之一。大运河与长城一道,被视为中国古代最重要的两大工程奇迹,在中国历史上起过重要作用,具有极高的历史价值、文化价值,对中国历史发展有着相当大的贡献。广义的漕运是指封建王朝将征自田赋的部分粮食通过水路运往京师或其他指定地点,供宫廷消费、百官俸禄、军饷支付和民食调配。史载的第一次漕运是秦始皇北征匈奴,从山东沿海一带运军粮抵于北河(今内蒙古乌加河一带)。后来,汉建都长安(今陕西西安),每年都将黄河流域所征粮食运往关中。隋初开始,除自东向西调运外,从长江流域转漕北上逐渐增多。此后,漕运仅指通过大运河运送漕粮。历史上,大运河的主要功能就是漕运,大运河的命运也始终与漕运联系在一起。

第一节 大运河的历史变迁

运河,狭义上讲,是人工开凿的通航河道;广义上讲,是用以沟通地区或水域间水运的人工水道,通常与自然水道或其他运河相连。除航运外,运河还可用于灌溉、分洪、排涝、给水等。就全世界而言,著名的运河还有:伊利运河、阿尔贝特运河、苏伊士运河、莫斯科运河、伏尔加河-顿河运河、基尔运河、约塔运河、巴拿马运河、曼彻斯特运河。

中国的运河建设历史悠久,公元前 506 年开凿的胥河,是我国现有记载的最早的运河。这个胥河之“胥”,指的是春秋时期吴国的伍子胥,当时吴国的吴王阖闾为了向西讨伐楚国,命伍子胥开挖运

河，胥河从苏州通到太湖，经宜兴、溧阳、高淳，穿固城湖，在芜湖注入长江，全长 100 多千米。

再有，公元前 214 年，秦并六国（韩、赵、魏、楚、燕、齐）后，秦始皇为开拓岭南，统一中国，于秦始皇二十六年（公元前 221 年），命屠睢率兵 50 万分五军南征百粤，每军要占领五岭一个主要的隘道，而占领湘桂两省边境山岭隘道的，就是其中的一个军。最初遭到当地民族的抵抗，三年兵不能进，军饷转运困难。秦始皇二十八年（公元前 219 年），秦始皇命监御史禄掌管军需供应，督率士兵、民夫在兴安境内湘江与漓江之间修建一条人工运河，运载粮饷。秦始皇三十三年（公元前 214 年），灵渠凿成。灵渠的凿通，沟通了湘江、漓江，为秦王朝统一岭南地区提供了重要保证，大批粮草经水路运往岭南，军队有了充足的物资供应。灵渠凿成通航的当年，秦始皇就派兵攻克了岭南地区，随即设立桂林、象郡、南海三郡，将岭南正式纳入秦王朝的版图。

在漫长的历史岁月里，大运河曾有三次较大的开凿工程。

第一次，古邗沟的开凿。

春秋时期，吴国末代国君夫差（吴王阖闾的儿子），听说齐景公死后大臣争夺权力，新立之君幼小无势，于是准备攻打齐国。此时，吴王夫差统治了长江下游一带，为了北上伐齐，争夺中原霸主地位，公元前 486 年，夫差在邗（今江苏扬州附近）筑城，并调集民夫开挖从今天的扬州向东北，经邵伯湖、高邮湖、射阳湖等到淮安入淮河的运河，因途经邗城，故得名“邗沟”，成为大运河最早修建的一段，全长约 170 千米。邗沟又名渠水、韩江、中渎水、山阳渎、淮扬运河、里运河。

第二次，隋朝大业年间隋炀帝修建大运河。

公元 605 年正是隋大业元年，这年的 3 月 21 日，隋炀帝“命尚书右丞皇甫议发河南、淮北诸郡民，前后百万，开通济渠^①。”通济渠起于洛阳城，经皖北至淮阴（今江苏淮安市淮阴区）入淮水。通济渠

^① 《资治通鉴·隋纪四》卷一百八十。

工程沟通了洛水、黄河和淮河。同年,隋炀帝又征发淮河以南的民众开邗沟。这是在旧有基础上一次大规模的整修扩大,逐步形成了后代运河的规模。邗沟南端水源开发最初是疏浚塘陂,引水济运,但常淤塞。

隋大业四年(608年)二月,隋炀帝“诏发河北诸军五百餘万众穿永济渠,引沁水南达于河,北通涿郡”^①。征发黄河以北驻军,将沁水南引到达黄河,北通涿郡(治蓟城,今北京)。永济渠沟通了黄河与海河水系,这是继通济渠、邗沟之后,开凿的又一重要运河。它是隋朝调运当时黄河以北、太行山以东河北道粮食的主要渠道,也是隋炀帝发兵高丽,输送人员与战备物资的航运水道。

隋大业六年(610年)十二月,隋炀帝“敕穿江南河,由京口至余杭,八百餘里,广十餘丈,使可通龙舟,并置驿宫、草顿,欲东巡会稽。”^②(江南运河,又称江南河,北接长江,南接钱塘江)。运河在苏州吴江平望镇以南分成三道:一道通往嘉兴,称为古运河;一道通往湖州,称为吴兴塘;直接通往杭州的河道由元朝张士诚开凿。^③江南运河的开凿最早可追溯到三国孙吴时代,孙吴政权为了沟通南京和太湖平原而开凿江南运河。隋大业六年(610年),重新疏凿和拓宽长江以南运河古道,形成今天的江南运河,并经不断改造、治理,现江南运河东线(即古运河线),从平望经嘉兴、石门、崇福、塘栖、武林头到杭州,全长323.8千米,是京杭大运河运输最繁忙的航道。

隋代修建的大运河以洛阳为中心,向东北、东南呈扇形展布。大运河以东都洛阳为中心,北至涿郡(今北京),南至余杭(今杭州),全长2700多千米,贯通后的大运河成为中国南北交通的大动脉。

第三次,是在公元13世纪末元朝定都北京后。

运河在山东境内裁弯取直,不再绕道洛阳。元朝花了10年时间,先后开挖了“洛州河”和“会通河”,把天津至江苏淮安之间的天

①② 《资治通鉴·隋纪五》卷一百八十一。

③ 牛汝辰,中国水名词典[M].哈尔滨:哈尔滨地图出版社,1995。

然河道和湖泊连接起来,淮安以南接邗沟和江南运河,直达杭州。而北京与天津之间,原有运河已废,又新修“通惠河”。这样,新的大运河比绕道洛阳的大运河缩短了 900 多千米。至元三十年(1293 年),元代大运河全线通航,漕船可由杭州直达元大都(今北京),成为今京杭大运河的前身。京杭大运河全长 1 794 千米,是中国仅次于长江的第二条“黄金水道”。京杭大运河流经北京、天津,以及河北、山东、江苏、浙江四省,沟通了海河、黄河、淮河、长江、钱塘江五大水系。

中国幅员辽阔,黄河、长江、淮河等河流多为东西走向,却没有一条南北走向的大河,这种地理上的缺陷,造成了我国古代经济文化发展的不平衡。在水运占主导地位的年代,我国十分需要一条沟通南北的水运干线。大运河的开凿便在此背景下产生,它经历了一个由短到长,由局部到整体,不断完善、不断扩大、持续上千年的过程。

当然,当我们介绍大运河,还要提及浙东运河。2008 年 11 月,作为京杭大运河的延伸段和大运河与海上丝绸之路联通的通道,浙东运河被列入中国大运河申遗项目,申报世界文化遗产。

2014 年 6 月 22 日,中国大运河在第 38 届世界遗产大会上获准列入世界遗产名录,成为我国第 46 个世界遗产项目。

第二节 历代王朝的漕运概况

何谓漕运?中国古代的历代封建王朝,将征自田赋的部分粮食经水路运往京师或其他指定地点的运输方式,称为漕运。用今天的话来说,这是一种专业运输,这种粮食称漕粮,或者说,漕粮的运输称漕运。运送粮食的主要目的是供宫廷消费、百官俸禄、军饷支付和民食调剂。但是发展到后来,虽然仍以粮食为主,但粮食之外,封建王朝征收的物资极大丰富,也同样需要经由漕运通道来运输。

就运输方式而言,广义上有河运、水陆递运和海运三种方式;狭

义的漕运仅指通过运河并沟通天然河道转运漕粮等官方物资的河运而言。水路不通处辅以陆运,多用车载(山路或用人畜驮运),故又合称“转漕”或“漕辇”。

我们这里所说的“漕运”就是指狭义的漕运。

漕运起源很早。公元前 647 年,晋国发生饥荒,秦穆公下令从秦国都城雍(今陕西凤翔)用庞大船队通过渭河、黄河、汾河运送几千吨粮食到晋国都城绛(今山西翼城)。俗话说,兵马未动,粮草先行。秦始皇北征匈奴,曾自山东沿海一带运军粮抵于北河(今内蒙古乌加河一带)。胥河的开凿,是为了运输伐楚所用粮食。而秦始皇也正是通过灵渠将大批粮草经水路运往岭南,有了充足的物资供应,从而统一了岭南地区。

西汉定都长安后,每年需从关东运输大量谷物以满足关中地区贵族、官吏和军队的需求,转漕逐渐制度化。汉初,每年运量为几十万石。武帝初年,增到一百多万石,以后又增到四百万石,漕运用卒达六万人。由各地护漕都尉管理,沿途县令长也有兼领漕事的。汉武帝元光六年(公元前 129 年),用三年时间,沿秦岭北麓开凿了与渭河平行的人工运河漕渠,使潼关到长安的水路运输路程和时间大大缩短,运输费用从而减少,沿渠民田也能得到灌溉之利。这是汉代一项重要的水利工程。东汉建都洛阳,从山东、河北、江淮等地转漕粮食到京师,路程较近,又不需经过砥柱之险,改善了漕运困难的局面。此外,如光武帝时王霸击匈奴,曾从温水(即漯余水,流经今北京北)漕运军粮,安帝时虞诩为武都太守,在沮(今陕西略阳东)、下辩(今甘肃成县西)间数十里烧石剪木开漕船道等,也都改善了该地区粮食运输紧张的状况。楚汉相争,萧何将关中粮食转漕前线以供军食,对汉军的胜利起了重大的保障作用。

隋初除自东向西调运外,还从长江流域转漕北上。隋炀帝动员大量人力开凿通济渠,联结河、淮、江三大水系,形成沟通南北的新的漕运通道,奠定了后世大运河的基础。唐、宋、元、明、清历代均重视漕运,为此疏通了南粮北调所需的网道,建立了漕运仓储制度。

历史上,大运河的主要功能就是漕运,大运河的命运也始终与漕运联系在一起。

大运河,从它诞生之日起,就担负了漕运的任务。或者说,大运河就是应漕运而诞生的。

公元前 486 年,吴王夫差为北上中原争霸开发邗沟。从扬州引入长江水经过樊梁湖、博芝湖、射阳湖到淮安;三年后,吴王夫差扩展邗沟,接通泗水,沟通长江和淮河,从水路调兵运粮。

隋代大运河开凿工程基本完成后,从长安(今西安)到江都(今扬州),当时运河上“商船往返,船乘不绝”,大运河两岸,建有许多粮仓,作为转运或储粮之所。

隋文帝开皇三年(583 年)先后在河南、陕西运渠所在沿岸置黎阳、河阴、常平和广通等仓。招募运丁,运储河北、山西、山东等地粮食。灭陈后,长安粮大部由江淮输送。隋炀帝又置洛口、回洛仓,储粮二千六百万石。

隋统一全国后,定都长安,其政治中心不能伴随经济重心的发展变化南移。因此,国家需要加强对南方的管理,不论是中央朝廷还是官僚贵族或是北方边境,需要南方粮食物资供应北方。同时,隋代之前的南北朝长时期分裂,阻断社会南北经济的交流,而随着生产力水平的提高,经济发展到这一时期已迫切要求南北经济加强联系。隋开运河不仅仅有经济方面的动机,也有政治方面的目的。魏晋南北朝时期是门阀世族大发展的时期,他们的力量相当强大。隋统一后,他们仍依恃其强大的势力,企图与中央政权抗衡。这一尖锐矛盾在江南地区一直存在,使隋政权面临严重威胁,隋统治者要实施对南方的有效统治,贯通南北运河势在必行。同时,北部边境少数民族政权对隋亦是大患,隋王朝派出大量军队驻扎边境,这些军队仅靠屯田是不够的,必须依靠江淮和中原粮饷供应。路途遥远,开凿运河才是解决问题的关键。

唐初,水陆运抵关中之粮仅一二十万石左右。高宗至玄宗前期,因河南至关中运道漕运艰险,东南运路长年失修,所以,唐朝廷

常驻东都(洛阳)，“就食”太原、洛口仓(分别在河南陕州与巩县)的巨量积粮。开元中期，官府机构膨胀，特别是府兵制的瓦解，使粮物需求剧增。天下漕粮，愈益以江淮为重，唐朝廷组织数千漕船，年运百余万石江淮漕粮北上。裴耀卿主持漕政后，改“长运法”为转搬法，按江南之舟不入黄河，黄河之舟不入洛口的原则，于沿河就势设仓，节级转运。水通则舟行，水浅则寓仓以待。三年运七百万石，省脚费三十万贯。因安史之乱，东南漕路曾一度中断。德宗时中原藩镇割据，扼断运路。唐朝末期，漕政大乱，年运江淮米不过四十万石，至关中仅十余万石。

广德元年(763年)，刘晏主漕政，针对时弊作全面改革：开决汴河、疏浚河道；以盐利为漕佣，雇人运输；于河沿每两驿置防援三百人以保安全；创纲运法，十船为纲，每纲三百人，篙工五十人，武官押运；按“江船不入汴，汴船不入河(黄河)，河船不入渭(渭水)”的原则，改进转搬法；据各航段水情分造运船，训练漕卒，改革成效显著。贞观六年(632年)设“舟楫署”管理漕政，后因不符合需要而作废。唐朝中期以后，漕运日益重要，唐朝常令宰臣兼转运使等职，主管漕政。纲运制度形成后，制定相应奖惩制度，责成地方长官分负其责，后进一步明确由沿河县令主持所在地段漕运事宜。

在唐代，漕运管理机构许多时候都由宰相兼任，并不断改革、完善漕运制度。唐代，漕运堪称京城长安的命脉。唐玄宗开元二十二年(734年)至二十五年(737年)，三年间从江淮输送进京的粮食共七百万石。天宝年间，最高时一年甚至达到了四百万石。但是，安史之乱后，漕运废弛，输送量锐减，造成京城长安以及整个关中地区粮食严重短缺，饥荒不断。大诗人杜甫时任华州司功参军，就是因为饥饿难忍，不得不弃官带着家人流浪他乡。连杜甫这样的官员都没饭吃，普通百姓的遭遇也就可想而知了。

唐贞元元年(785年)，供应皇宫的粮食储备一度不够吃10天。朝廷急命镇海军节度使韩滉从江南运粮接济，全程由军队押运。第二年4月，关中地区的粮仓几乎全部空库，连禁军的粮食都无法保

障,引起了禁军的强烈不满,差一点酿成兵变。幸好韩滉从江南运送的三百万石粮食及时到达,方解燃眉之急。据说唐德宗得到这个喜讯后一溜烟跑到东宫对太子说:“米已至陕,吾父子得生矣。”

唐朝的大运河漕运,把富庶的江南地区与国家政治中心有机地联系起来,大运河的通航,促进了唐朝经济文化繁荣。

北宋时期,漕粮分四路向京都汴京(今河南开封)集运:淮汴之粟由江南入淮水,经汴水入京;陕西之粟由三门峡附近转黄河,入汴水达京;陕蔡之粟由惠民河转蔡河,入汴水达京;京东之粟由齐鲁之地入五丈河达京。其中,来自东南六路的淮汴之粟占主要地位。中央三司使总领漕政,各路转运司(漕司)负责征集,发运司负责运输。北宋对大运河进行一系列整治,恢复与完善坝闸制,并创建复式船闸。加之北宋漕线较隋唐缩短近半,故运输能力大增。

北宋漕运制度,仍承唐代转搬法,并以“平糴”^①为基础。所在粮仓称转搬仓,丰则增糴,饥则罢糴,将当纳粮额折交斛钱(额斛),另从本地仓储中代支起运(代发);诸路运转司所征漕粮交发运司,若耽误可航期,发运司则以一百万贯的“糴糴之本”,就近趁粮价贱而糴粮起运。此法自熙宁变法以来更趋完善,发运司的本钱从一百万贯渐升,最高达三百五十万贯,除保证六百万石的年运量外,真、泗二仓还有数年储备。江南各路漕船按期至真州等仓后,还可装官盐返航,增加了效益。发运司掌六千只左右漕船,纲运制进一步完善,熙宁二年(1069年),又招募客舟与官舟分运,征召一批商船直运至京。宋初东南六路漕米数目不定。太平兴国六年(981年)始定岁运江淮税米三百万石,至道初(至道始于995年)五百六十万石,大中祥符初(大中祥符始于1008年)七百万石,其后渐升,真宗、仁宗时(1023~1064年)因大运河设施改善,年运量达八百万石。漕运常额,自景德三年(1006年)定为六百万石,自天圣五年(1027年)起暂减为五百五十万石。金帛盐茶布等“东南杂运”均由大运河运送。

① 官府在丰年按平价购粮储存,以备荒年出售,称“平糴”。

另如徐州冶铁,年运数达三十万斤。徽宗、钦宗时政治昏暗,漕政败坏。蔡京废转搬法,改直运法;“花石纲”等危害漕运事件屡有发生,故运量渐减。钦宗时汴京被围,汴渠溃决,所入不及常数百分之一。

北宋有一套设置完备的漕运管理系统。在中央,三司是主管部门,负责统一规划全国范围内的漕运工作。在地方,主管漕运大计的部门有转运司和发运司。前者收缴贡赋,后者要及时发送。漕粮上路后,沿途各催纲司、拨发司要担负押运工作。漕粮至京后,下卸和进仓由在京的四个排岸司和下卸司负责,储备工作也由专人负责。北宋的漕运管理机构相当成熟、完善,反映了北宋漕运事业的发展水平。唐宋时期是中国漕运发展的重要阶段,两代漕运既存在制度上的延续性,也出现了诸多方面的不同变化。主要表现在:唐朝时逐渐形成以南方为主的供漕区域及南北向的漕运路线,宋代不仅保持了这一格局,而且进一步加剧了对东南地区的依赖;唐宋时期在漕运方式中长期实行机动灵活的“转搬法”,北宋后期则改行“直达法”,结果弊端丛生;唐朝产生了转运使之类的最早的漕运官职,宋代则建立了以东南发运司为主,包括各地区机构在内的完备的漕运管理组织;在唐宋两代,漕运运输队伍经历了由征调农民服役到职业性漕卒承担的变迁过程。漕运的以上沿革变迁,正体现了历史发展的必然内在联系。

元朝定都大都(今北京),汴渠也因北宋末年战乱及黄河“夺淮入海”而失效,故大运河中段改南北取直,东移山东;海运兴通,漕运进入新阶段。

元初漕运大致循唐宋大运河旧道入大都,但因旧运河失修,只能采取水陆联运形式。至元十八年(1281年),修凿济州河,引汶、泗水经济州(今山东济宁)西北至须城(今山东东平)安山,南来漕船由徐州经济州河入大清河,至利津(属今山东)入海,海运至直沽(今天津),再水陆联运至大都。至元二十六年(1289年)和至元二十八年(1291年),会通河(须城安山至临清)与通惠河(通州至大都)开凿完成,元代大运河全线沟通。此外,至元十八年(1281年)凿成纵