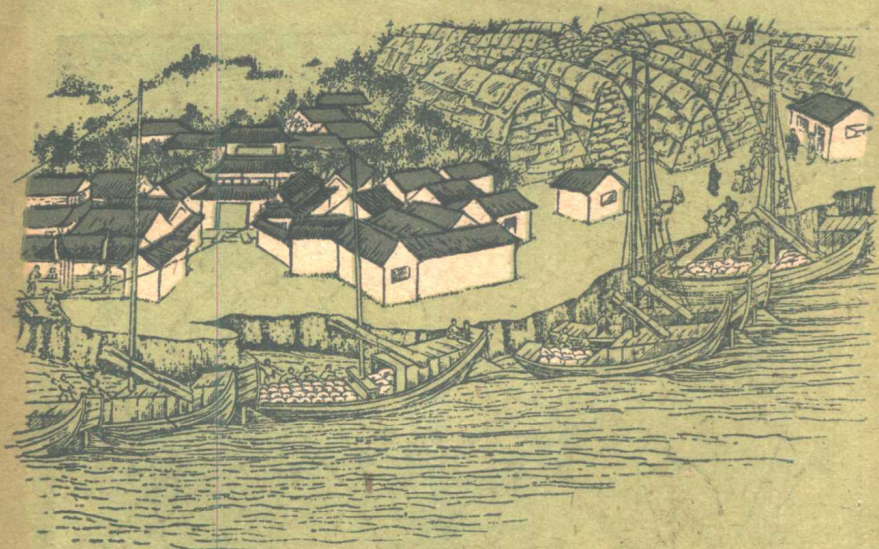




中国历史小丛书

漕运史话

CAO YUN SHI HUA

中華書局出版

中国历史小丛书

漕运史话

于耀文编写

目 录

- 一、漫话漕运..... 3
- 二、河流与船..... 5
- 三、漕运干线——~~大运河~~.....10
- 四、唐宋时代的漕运.....13
- 五、以海运为主的元代漕运.....20
- 六、以河运为主的明代漕运.....25
- 七、清代的商船漕运.....28
- 八、漕丁、漕夫生活的侧面31

中国历史小丛书編輯委员会

主 編：吳 晗

編 委：尹 达 白寿彝 刘桂五 任继愈
吳廷璆 何茲全 何家槐 何干之
汪 錢 周一良 邱汉生 金灿然
邵循正 李鎮淮 陈乐素 陈哲文
侯仁之 郑天挺 胡朝芝 馬少波
翁独健 滕净东 潘絮茲 戴 逸

(以姓氏笔划为序)

助 編：北京教师进修学院历史教研室

漕 运 史 話

編 写 者 于 耀 文
插 图 馬 舜 田

中 華 書 局 出 版 (北京复兴門外翠微路2号)

北京市书刊出版业营业許可証出字第17号

中国青年出版社印刷厂印刷

新华书店北京发行所发行 全国新华书店經售

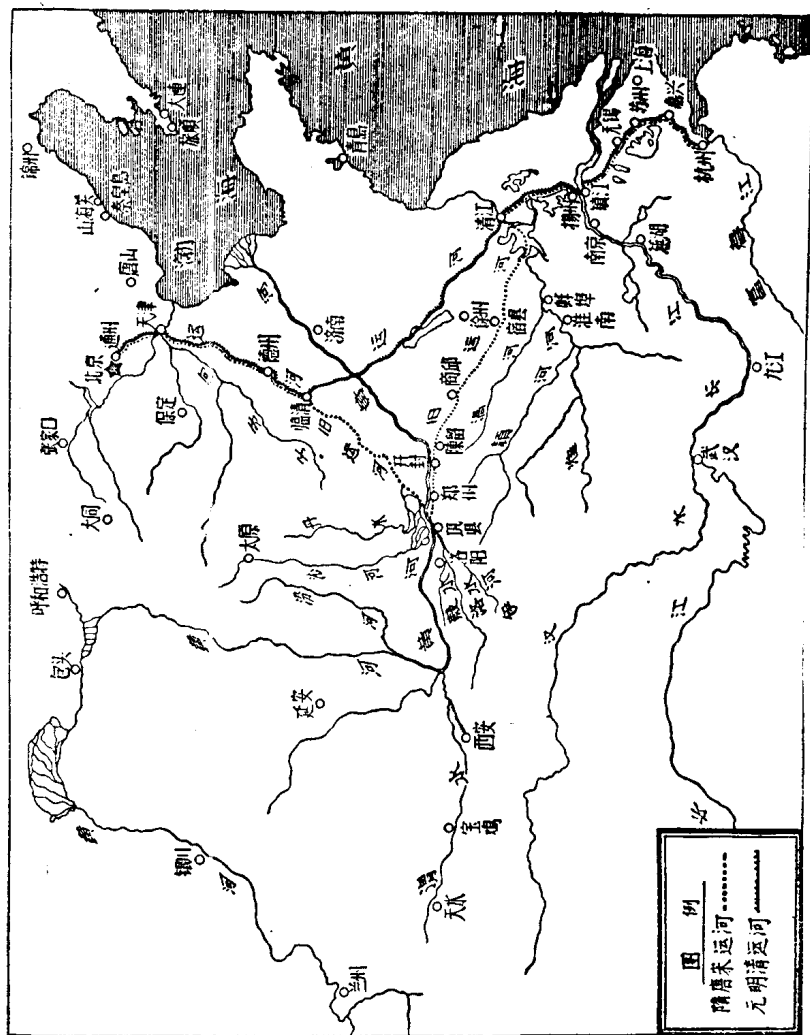
787×1092毫米1/32·1 1/8印张·16,000字

印数：00,001—40,500

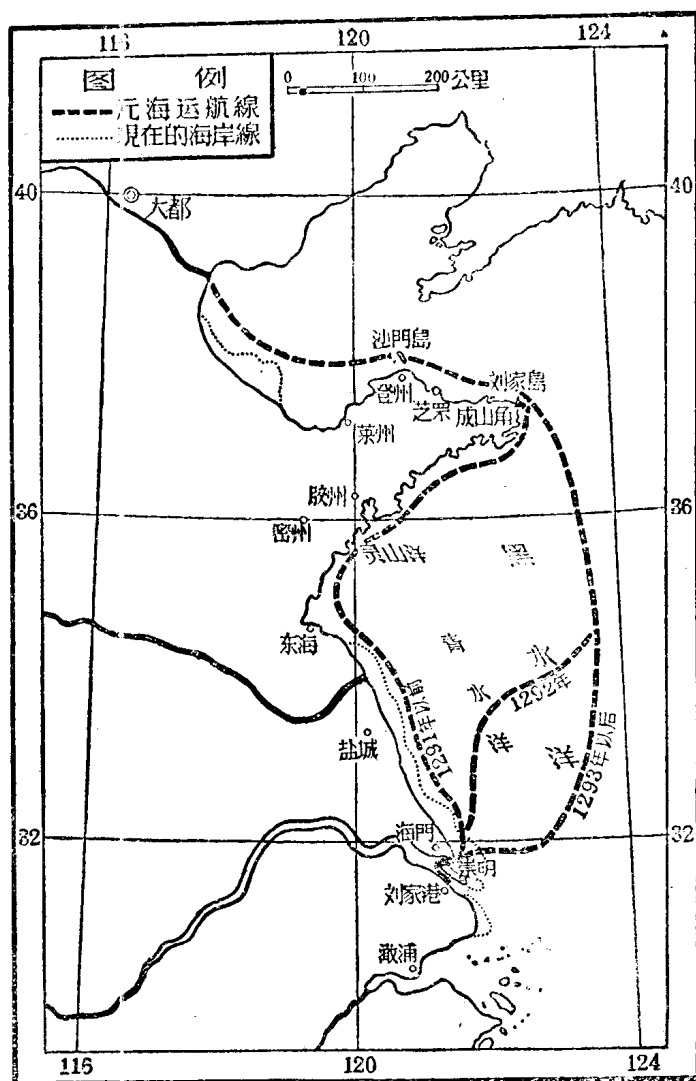
1962年4月第1版 1962年4月北京第1次印刷

統一书号：11018·307

定 价：(5) 0.10 元



隋唐宋运河与元明清运河示意图



元朝海运示意图

中国历史小丛书

漕运史话

于耀文编写

目 录

- 一、漫话漕运..... 3
- 二、河流与船..... 5
- 三、漕运干线..... 10
- 四、唐宋时代的漕运..... 13
- 五、以海运为主的元代漕运..... 20
- 六、以河运为主的明代漕运..... 25
- 七、清代的商船漕运..... 28
- 八、漕丁、漕夫生活的侧面 31

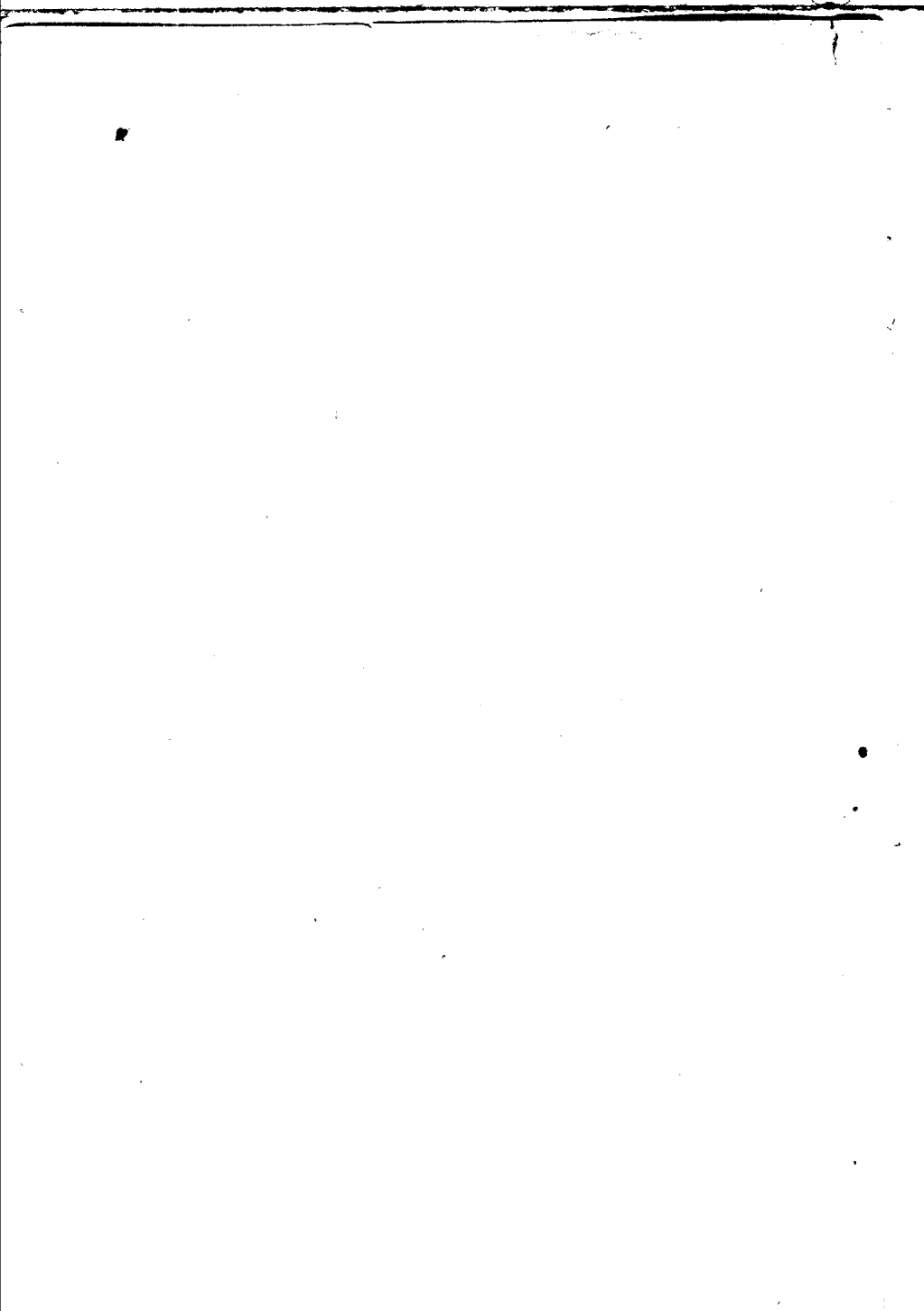
中国历史小丛书

漕运史话

于耀文编写

目 录

一、漫话漕运·····	3
二、河流与船·····	5
三、漕运干线·····	10
四、唐宋时代的漕运·····	13
五、以海运为主的元代漕运·····	20
六、以河运为主的明代漕运·····	25
七、清代的商船漕运·····	28
八、漕丁、漕夫生活的侧面·····	31



一、漫話漕運

漕運是我國歷史上一項重要的經濟制度。用今天的話來說，它就是利用水道（河道和海道）調運糧食（主要是公糧）的一種專業運輸。

歷代的封建王朝，向農戶征收地租（官田）和向民間征收田賦，在很長時期內，採取征收實物的辦法。這些王朝又大都建都在西北和北方的城市，而盛產糧食的地區是在江淮流域。因此，把江淮流域征收的糧食調運到京城，就成為一項重要的政治措施，為歷代封建統治者所重視。在這種情況下，漕運在我國歷史上形成過一套較完整的制度，並有相應的一套管理系統。漕運用的船，叫做漕船。漕船載運的糧、米，叫做漕糧、漕米。駕駛漕船的軍隊和民工，叫做漕軍、漕丁和漕夫。各個朝代都設專管漕運的官員，例如唐朝設置了轉運使，宋朝設置了發運使，元朝設了都漕司二使，明清兩代都設了漕運總督。從事漕運工作的漕丁、漕夫，有時多達十餘萬人。

漕運的來歷說來話長，遠在秦漢時代，我國史書就已經有了關於漕運的記載。隋唐以來，漕運更有了進

一步的发展。例如唐玄宗天宝初年，通过漕运干綫大运河調运的粮食，每年就有四百多万石。宋朝初年，每年的漕运量，都在六百万石以上，宋真宗、仁宗时，达八百万石。

漕粮的产地，主要是江浙地区。因为江浙地区自东晋以后，经过历代劳动人民的陆续开发，逐渐成为我国农业最发达的地区，粮食产量居全国第一位。另外，还由于这一地区河道畅通，大运河开发后，更与北方各大都市联结起来，所以更大大有利于漕粮的运输。唐朝的文学家韓愈曾經说过：“当今賦出于天下，江南居十九。”意思是說，唐朝的收入，十分之九是出在江南地区。宋朝的李怀忠也曾讲过：“东京有汴〔biàn〕渠之漕，岁致江淮米数百万斛〔注〕，禁卫数十万人仰給于此，帑〔tǎng〕藏重兵皆在焉。”大意是說，都城开封，自从开发了汴渠，通行漕运后，每年可从江淮地区运来几百万斛粮米，解决了庫存和几十万駐軍的用粮問題。由此可見，在唐宋两朝，江淮地区出产的粮食，已經大量調运出来供应北方的需要了。

漕粮的用途，主要有两种。一是供应封建朝廷和京城人口的用粮。隋、唐、北宋先后建都在黄河流域的长安（今陕西西安）、开封等地；元、明、清建都在北京，

〔注〕斛〔hú〕，古代的一种量器，初以十斗为一斛，后以五斗为一斛。

京城的粮食需要量是巨大的，需要由盛产稻米的江浙地区来供应。一是供应驻军和作战需要。例如隋炀帝三次进攻高丽，征调了大量的军队和民工，这些军队和民工所需要的粮食主要是由南方供应的。北宋时，为了防止和抵抗辽、金的进攻，在黄河两岸，驻扎了大量的军队，很大部分军粮也要靠漕米解决。除了以上这两项主要用途以外，一部分漕米还用于救灾和治理黄河、运河的河工需要。

漕运既然是指通过水道运输粮食的一种专业运输，所以漕运的发展过程与我国河道的开发利用，以及漕运工具——船只的制造技巧的进步，有着十分密切的关系。

二、河流与船

要谈漕运，先得谈谈我国河流分布情况和船只使用情况。

我国有很多河流，全国河流(流域在一百平方公里以上的)约有五千多条，总长度为四十二万多公里，其中主要河流有长江、黄河、黑龙江、珠江和淮河。这些河流分布在我国南北各地，联系着千百条支流和湖泊，特别是在我国的东部和南部，构成了四通八达的水

上运输网。

我国的主要河流都是从西向东流，把这些河流从南到北联结起来的，就是著名的大运河。这条运河贯穿了我国河北、山东、江苏和浙江四省，有一千七百多公里长，因为它主要是用来运输粮食，所以又叫“运粮河”。运河在我国历史上，对于沟通南北，促进物资交流和文化交流，特别对于漕粮运输，曾起过十分重大的作用。

我国的水上运输既然具备着这样优越的条件，所以我们的祖先对水道的运用一直是十分重视的。我国的大多数城市，都是傍水发展起来的。例如，我国的古代大都市长安、洛阳、汴梁（今开封）、邺〔yè〕城（今河北大名东）、扬州、京口（今镇江）等，都靠着江河。河道的变迁往往直接影响着一个城市的兴衰。拿河北省南部的大名为例：它是宋朝的北京，看过《水浒传》的人都记得有这样一段对大名城的描写：“这北京大名府是河北头一个大郡冲要去处，却有诸路买卖，云屯雾集”；“年例北京大张灯火，庆贺元宵，与民同乐，全似东京（今开封）体例。”明清之际的思想家顾炎武的《天下郡国利病书》中也有着这样的记载：“大名故时黄河流经其间，江淮閩蜀之货，往往远者万里，近者数千里，各辐辏〔fú-còu〕至……”，这都说明当时大名城的繁华是盛极一时的。可是一旦黄河改道南徙〔xǐ〕后，它的地位

就为位于运河上的临清所代替。另外，还可以从清江浦（今江苏淮阴）的发展得到一个反証。这座城市在清朝順治年間只有居民三万一千多人，但由于运河的恢复通航，經過一百多年，到乾隆四十年（1775 年），这里的人口便迅速增长达五十四万。

随着城市的增多和城市本身的不断扩大，城市工商业的日益发展和人口的集中，城市，特别是做为每个朝代政治、經濟、軍事中心的京城，对于粮食的需要量日漸增加，如何有效地运送粮食供应京城的需要，便成为当时一項重要的任务。在火車、汽車、輪船等近代化运输工具出現以前，运输工具不外車（指人力車、畜力車）馬（包括騾、驴、牛、駱駝等）船（木帆船）三种。就这三种运输工具比較，拿运粮为例：人担馬驮，不过百多斤或几百斤；畜力車也只能載运千余斤或几千斤，再加上人馬消耗，很不利于远程运输。一只中型的木帆船，却能裝載万斤或几万斤，大型的則可裝載十多万斤到几十万斤。因此，凡是有水路可通的，当然主要依賴木帆船了。这可以說是漕运制度形成和发展的客觀根源。

正因为我国的河流众多，具备着发展水上运输的优越条件，所以远在公元前二千二百多年，就有了关于船只制造的記載。

在距今兩千多年前的春秋战国时代，船只的利用

已經相当广泛了，特别是位于現在江苏、浙江一带地区的吳国和越国，都已經有了專門造船的工場，叫做“船官”；工場里有造船的专业工人，叫做“木客”。

在水道交通方面，当时已有了人工水道，如黄河和济、汝、淮、泗諸水之間有鴻沟沟通；长江和淮、济、沂諸水之間有邗〔hán〕沟贯穿着。

秦汉时代，形成了全国統一的局面，不仅水上交通更加便利，而且在船只的制造技巧上也有了重大进步。那时的船已包括供人乘用和进行物資运输的官船和民船，專門从事軍事活动的战船，專門捕魚的渔船等。因此，在船的制造上也已經能够根据不同用途，制造各种不同类型的船，例如供民間运输用的有扁舟、輕舟、舠〔líng〕船，作战用的有戈船、楼船、桥舡〔xiāng〕等。

隋唐时代，由于結束了南北朝对峙的局面，水上交通又有了进一步的发展，在船的制造上已經出現結構精密的大型木船。据史書記載，隋炀帝游江都（今江苏揚州）时所乘的龙舟，高四十五尺，长二百尺；船共分四层，上层有正殿、內殿、东西朝房；中二层共有一百二十个房間。皇后所乘的叫螭〔chī〕舟（螭是雌龙的意思），比龙舟稍小一些，但結構与龙舟相同；其它随行官員和侍卫人員、宮娥彩女等，分別乘各种类型的船数千艘。这足以說明，在一千三百多年前，我国的造船技术

已經相当发达。

唐时，李皋[gāo]发明了利用車輪代替櫓槳划行的車船；宋朝更有了长三十六丈，寬四丈一尺，高七丈二尺的大型战船。

明朝初年，航海事业有了很大的发展，出現了更长更寬的大海船。例如永乐年間(1403 至 1424 年)航海家郑和率領的航海船队的船只，大的长四十四丈四尺，闊十八丈；中型的长三十七丈，闊十五丈。这一船队有这样的大船六十多艘，用以載运二万七千多人。那时的造船工业也大大发展起来，南京的龙江，太仓的刘家港都是当时的主要造船基地。其它江苏的清江、仪征，山东的临清、登州，河北的直沽(今天津北)，辽东的金州(今辽宁金县)、海州，广东的广州、潮州，福建的福州、泉州、漳州等都有了造船的工場；規模大的船場，拥有数百名造船工人。有些船場，如江苏仪征的造船場，在一年內就能造船二百三十六只。

专门运输粮食的漕运船，也随着整个造船工艺的进步而不断改进，例如在明朝，通过海道运粮，多用一种叫做遮洋船的海船，而内河运粮則多用浅船。遮洋船的建造，由官府制订規格，按照統一規格建造，例如裝載五百石粮的遮洋船的規格是：底长六丈，头长一丈一尺，梢长一丈一尺，底闊一丈一尺，底梢闊六尺，底头

闊七尺五寸；每船还規定配备大桅、头桅各一，索纜六副、櫓四枝、舵一扇、鉄錨一只。浅船以解放后从山东梁山县賈庄的水洼里挖掘出来的一只为例，該船是明洪武五年（1372年）制成的，船身系用楠木建成，长为五丈一尺，寬一丈，高約五尺，全船分为十三个舱。

清朝海上运粮多用平底沙船或浙江蛋船、三不象船，大的可載粮二、三千石，造价需銀一万多兩左右。内河运粮仍多用浅水木船。

三、漕运干綫——大运河

談到漕运，就要談到被称为“运粮河”的大运河。大运河是我国历史上的漕运干綫，它在我国漕粮运输史上占据着重要地位。

这条贯通四省的南北大运河，是什么时候和由誰开发的呢？根据历史記載，最早开凿的一段是邳沟。那是兩千四百多年以前，周敬王三十四年（公元前486年），吳王夫差为了进攻齐国，征調大批軍民，在現在的揚州（当时叫邳城）附近开凿的。它贯通了淮河和长江。此后，經過历代劳动人民的不断开发、整治和展长，才逐漸形成今日南北大运河的規模。从吳王夫差开凿邳沟以后，对大运河进行大規模的开发共有兩次，

一次是在隋朝，另一次是在元朝。

隋炀帝大業(公元 605 至 617 年)年間，前後三次大規模開發運河。第一次是在 605 年開通濟渠和邗溝。通濟渠的開發，使洛水、黃河、汴河、泗水與淮河相通。邗溝的整治開發，使淮河與長江相連接。這條運河，主要是為了隋炀帝楊廣本人游江都時行駛龍舟而開發的，因此，這段運河又名御河。通濟渠與邗溝開成後，從隋朝的東都洛陽可以直達江都，暢通無阻。第二次是在 608 年開永濟渠，使黃河北連沁水，再東去會合清、漳、淇、洹諸水，到天津會白河入海；另外還可通到涿郡(今河北省涿縣)。這條運河，主要是為了侵略高麗運兵運糧的需要而開發的。第三次是在 610 年開發京口到余杭(今浙江杭州)長八百多里的江南河。由於連續三次對運河的開發與整治，使我國中部和東部的各大河系：海河〔注〕、黃河、淮河、長江、錢塘江以及許許多多小河支流都縱橫連接，大大便利了我國的水上交通。

元朝建都大都(今北京)，為了加強對南方地區的軍事控制，特別是為了從富庶的江南地區取得糧食，陸續對大都到杭州的這條大運河進行了多次開發和整治，其中重點地開鑿了北京到通縣的一段、通縣到直沽

〔注〕河北境內的白河、大清河、子牙河、衛河、運河五條大河在天津匯合，從天津三叉口以下到海，名叫海河。