

● 陈峰 著

# 漕运与 古代社会

漕运

在今人眼里恰如一件锈迹斑斑的文物，  
它所蕴涵的意义已不大为人知道。

但在中国历史的长河中，

漕运却曾如洪流般涌动过，

它在古代社会中所产生的影响，就更为辽阔深远……



● 中国社会史文库

# 漕运与古代社会

陈 峰 著

陕西人民教育出版社

(陕)新登字 004 号

本书系国家教委人文  
社会科学“九五”研究课题

---

中国社会史文库

(第二辑)

漕运与古代社会

陈 峰 著

陕西人民教育出版社出版发行

(西安长安路南段 376 号)

各地新华书店经销 国营五二三厂印刷

850×1168 毫米 32 开本 8.25 印张 180 千字

2000 年 8 月第 1 版 2000 年 8 月第 1 次印刷

印数: 1—2,000

ISBN 7-5419-7007-7/K·30

定价: 16.80 元

---

# 序

陈峰同志的《漕运与古代社会》一书已将出版，我感到非常欣慰，因为我素知陈峰同志为学严谨，勤于钻研，对中国经济史和宋史的研究已有相当的成就。这部《漕运与古代社会》专著的面世，是他不懈努力的又一重要收获。

漕运是中国历史上特有的一种现象，兴于秦统一，而亡于清末，前后存在了两千余年，对封建统治的生存及延续发挥了不可估量的作用，而深受历代统治者的重视。如《新唐书》的作者宋子京敏锐地指出：“唐亡于巢，而祸基于桂林。”即道出了李唐王朝亡国实与桂林戍卒切断漕路有关的史实。宋人则坦然承认，汴河漕运为“立国之本”。明代萧端蒙更形象地将运河和漕运喻之为人之咽喉。所以，晚清维新思想家康有为总结说：“漕运之制，为中国大政”。正因为如此，漕运问题便是中国古代史研究中的重大课题。已故著名史学家陈寅恪先生对漕运问题十分重视，曾在论述唐史的著作中精辟地分析过漕运与唐王室的关系。陈峰同志作为学有所成的青年学者，能够在前辈的基础上完成了《漕运与古代社会》的专著，可说是漕运专题纵

深研究的结果，实在是一件可喜的事情。

漕运这样重大的历史现象之长期存在，必与中国古代社会发生密切的关系。陈峰同志《漕运与古代社会》一书，便是有关这方面研究的力作，也是目前为止仅有的从社会史角度研究漕运的专著。全书分六章，各部分内容既相互联系，又可独立成章。作者首先就漕运的起源进行了探讨，从先秦运河的产生以及“泛舟之役”等局部现象的出现，论述了中国早期水运的勃兴。秦统一后，随着中央集权统治对各地财赋的大规模征调，全国性供应都城的漕运应运而生。随之，作者花费了大量的笔墨，全面论述了漕运在中国封建时代的政治军事意义、漕运管理机构和理漕官吏的状况、漕运运输者的生活待遇及其各方面的活动。对漕运与古代社会其它方面的关系，诸如交通、城市、民俗及生活方式等方面的内容，作者也独具慧眼地进行了分析和研究。最后，作者深刻地批判了漕运对中国古代社会带来的消极影响。

本书所论述的内容，在很多方面都是以往注意不到或研究不足的，如历代漕运管理组织的演变问题，前人便很少涉猎。另如，长期以来学术界颇为看重漕运在中国古代的积极意义，但对其破坏消极影响却较少论及，而这些问题在本书中都有详尽的论述。特别值得称道的是，作者通过漕运展示了中国古代社会一个丰富的侧面，如运卒水手在忍受官府压迫的同时，也进行了各种反抗破坏活动，而他们所从事的改善境况的贩运走私活动，其规模和影响之大是难以想象的，明清时连都城的市场都受其一定的左右，从而在一定程度上打破了官营垄断性漕运对商运的束缚。世人熟悉的近现代史上的青帮，其前身就是清代漕运水手的秘密帮会，由于他们身处社会底层，生活很不安

定，加之成员构成复杂，又缺乏文化，所以通常的道德和法纪观念淡薄，这便决定了其组织从产生之日起就带有浓厚的攻击性和流氓无产者习气。到清代中叶，漕运水手的抢劫杀伤活动已成为当时相当突出的社会问题，而引起了各方面的注意。再如，包括专职漕务组织、仓场机构、地方衙门乃至闸坝部门在内的形形色色的理漕官吏，无不利用职务之便从事各种蠹漕侵仓活动，而构成了中国古代官场腐败现象的一个突出缩影。诸如此类等等的问题，作者都进行了深入细致的探讨，弥补了以往研究的不足。至于唐代阿拉伯富商往来内地售卖珍稀宝物、苏东坡请求乘船去贬责之地、明朝落第举子北上京师贩运苏扇以及风俗民情的变化之类的现象，作者也独辟蹊径地剖析了其与漕运之间的内在联系。

作者在过去的数年里，已陆续就漕运问题发表论文二十余篇，而今他特别就漕运与中国古代社会诸方面关系，进行了系统地研究。据我所知，作者在写作本书的过程中，除了运用大量的正史、实录、会要之类的史料外，还广泛地搜集了文集、方志、笔记小说以及稗官野史中的资料，如唐宋以后的重要文集、地方志以及野史笔记之类，这就使本书又具有了史料翔实的特点。而明清时期文学作品中的有关描写，则使本书增添了不少的情趣。一言以蔽之，本书是一部古代社会史调查、分析和研究的力作。

陈峰同志从十多年前就开始了漕运史的研究工作，他长期专注于此，并脚踏实地而没有热衷于干一些浮光掠影式的工作，这在当前学术界浮躁之风甚盛的情况下，是难能可贵的。我希望他能继续沿着这条严谨的治学道路走下去，为史学研究做出更多的贡献。

最后，我不但对作者的这部著作表示赞赏，而且对陕西人民出版社编辑《中国社会史文库》的远见之举，表示感谢！

斯维至

一九九七年六月

## △ 引 言

漕运，这一陈旧的词语如同一件出土文物，随着岁月的侵蚀，变得面目模糊，难以辨认了。它蕴含着什么意思？它在中国历史上有过什么作用和影响？恐怕已为大多数人们所遗忘。不过，它所留下的残缺不全的躯壳——大运河，却依然在今天的许多省区流淌，发挥着重要的交通功能，并受到高度的重视。十年前，一部《话说运河》的电视系列片，吸引了多少人的注意，又引发了多少议论，当人们在屏幕上看到悠长的运河与雄伟的长城相映，将阴柔与阳刚结合，构成了一个大写的“人”字时<sup>①</sup>，我们不能不为中华民族的这一巨大创造和人类文明史上的又一大奇迹而感到惊叹、自豪！然而，赞叹之余，我们如能进而探寻运河的灵魂——漕运，拭去它斑斑的泥土锈迹，展现在我们眼前的将会是色彩更为丰富、内容更为复杂的历史画卷。

漕运，即是中国封建时代中央王朝通过水运征调物资的一种运输制度，通常是将全国各地的粮食物资调运到首都地区。换句话说，封建中央政府通过这一制度，直接控制了全国各地的赋税物，以满足自身的各项需要。这种带有强制性的运输制度，

---

<sup>①</sup>《话说运河》，中国青年出版社1987年版。

在中国封建时代可以说是意义非凡。唐代德宗皇帝父子曾在漕船抵达陕州（今河南三门峡）时，惊喜之下说道：“吾父子得生矣！”<sup>①</sup>宋代仁宗皇帝倾听漕计奏折直至深夜，虽侍卫“皆跌倚”、瞌睡，而仁宗毫无倦意<sup>②</sup>；清代康熙皇帝则将漕运列为三大政务之一，书写在宫中的柱上，“夙夜廛会”<sup>③</sup>。至于历代臣僚的有关议论，就更是不胜枚举，有的高呼“国家大计，莫急于漕”<sup>④</sup>；有的表示：漕运乃“安社稷之奇策”<sup>⑤</sup>；有的指出：漕运“关系军国第一大事”<sup>⑥</sup>；还有的形象地将漕运物资比喻为人之食粮，“一日不下咽，立有死亡之祸”<sup>⑦</sup>。难怪晚清著名政治家康有为总结道：“漕运之制，为中国大政。”<sup>⑧</sup>

于是，为了漕运才开挖了无数条运可；为了漕运才制造了数不清的舟船；为了漕运才建立了庞大的运输队伍；为了漕运才设置了专门的官职和机构等等，从而出现了世界历史上罕见的、异常发达的内河运输。面对运河上漕船“舳舻相衔，帆樯蔽日”的壮观景象，13世纪进入中国的意大利人马可·波罗，曾为之惊叹不已！

作为封建大政的漕运的长期存在，中国古代社会人们的生产和生活便不能不深深地受到影响。数以万计、百万计的农民和军队被经常性地投入运河工程的修建中，长期地服役于漕运

①《资治通鉴》卷二二二《唐纪四十八》。

②苏轼《东坡全集》卷八八《张文定公墓志铭》。

③《清圣祖实录》卷二七五。

④王命岳《漕弊疏》，见《皇朝经世文编》卷四六。

⑤《旧唐书·刘晏传》。

⑥林起龙《请宽粮船盘诘疏》，见《皇朝经世文编》卷四六。

⑦丘浚《漕运之宜》，见《明经世文编》卷七一。

⑧《康有为政论集》上册第354页，中华书局1981年版。

物资的运输中，难以统计的巨额粮食和各种物资年年被征调走，正常的生产、生活受到无情地破坏，人力、物力、财力、整个古代社会的财富遭到了罕见的掠夺和消耗。有多少人长眠在运河工地，有多少人葬身于汹涌的波涛之中，又有多少地区在漕粮征调之后，出现了“饿殍遍地”的惨景。就连封建时代的文人也写诗抨击道：“舳舻相属进，馈运曾无休。一人奉口腹，百姓竭膏油。”<sup>①</sup>

当漕运在历史上带来了罪恶，对社会经济造成破坏的同时，也如辩证法的法则所揭示的那样，恶的力量有时也会成为社会进步的动力。由于漕运的存在和发展，带动了运河以及整个内河交通运输业的发展，使幅员辽阔的全国各地得到了密切的联系，给人们的南来北往提供了极大的便利。历史上，多少人旅行、经商、赶考甚至流放，都是乘船行程于运河之中的；又有多少民间婚丧嫁娶、投亲访友也是往来于运河上下的。漕运和运河交通的发展，还促进了各地经济的交流，刺激了运河沿线商品交换的扩大，以及工商业城镇的崛起。漕运的长期存在，还造就了众多的服务行业和从业人员，并与社会中的诸多阶层发生了密切的关系，既有受害者，也有以漕谋生者，更有借漕致富、发财者。漕运的影响所至，甚至影响和改变了许多地区人们的日常生活、习惯、爱好，以至于民风、民俗。潜移默化，流风所至，已难用语言一一说明。

历史上，漕船在年复一年的航行，运河在默默地流淌，前后延续达2000年之久。在这漫长的岁月里，因漕运而演出了多少幕人间悲喜剧。当中国社会进入二十世纪以后，尽管漕运这

---

<sup>①</sup>石介《徂徕石先生文集》卷二《汴渠》诗。

一古老的运输制度伴随着清王朝的覆灭而消亡，但它毕竟在历史画卷上留下了浓重的一笔。今天，只要我们想完整地看清这幅画卷，就不能不留意到它——漕运的存在，不能不注意到它所辐射的那个时代的一切。

# 目 录

|                              |        |
|------------------------------|--------|
| △ 序 .....                    | [ 1 ]  |
| △ 引 言 .....                  | [ 1 ]  |
| 一 漕运，集权统治的产儿 .....           | [ 1 ]  |
| 1. 先秦水运和运河的兴起 .....          | [ 1 ]  |
| 2. 漕运的产生及其原因 .....           | [ 5 ]  |
| 3. 秦代以后漕运的盛衰 .....           | [ 8 ]  |
| 4. 漕运在清末的终结 .....            | [ 19 ] |
| 5. 历史上漕运的物资种类及运行<br>管理 ..... | [ 21 ] |
| 6. 运河航道及漕运方式的变迁<br>.....     | [ 28 ] |
| 二 漕运组织和理漕官吏 .....            | [ 37 ] |
| 1. 漕运管理组织的演变 .....           | [ 37 ] |

|                                     |        |
|-------------------------------------|--------|
| 2. 航道、仓储管理组织 .....                  | [ 47 ] |
| 3. 地方官的理漕之责 .....                   | [ 50 ] |
| 4. 漕务官吏的待遇及其以漕谋私<br>活动 .....        | [ 52 ] |
| 5. 仓、闸、坝官吏的侵漕牟利<br>行为 .....         | [ 88 ] |
| 6. 地方官吏的借漕分肥活动 .....                | [104]  |
| <br>三 漕卒、水手及青帮 .....                | [110]  |
| 1. 漕运运输者的构成及演变 .....                | [110]  |
| 2. 漕运运输者的工作 .....                   | [114]  |
| 3. 漕运运输者的待遇及生活 .....                | [125]  |
| 4. 漕运运输者的“贩私”活动<br>.....            | [135]  |
| 5. 漕运者的秘密结社及青帮<br>.....             | [144]  |
| 6. 漕运者的反抗、破坏活动及清<br>代漕帮内的激烈斗争 ..... | [156]  |
| <br>四 漕运，统一帝国的动脉 .....              | [167]  |
| 1. 漕运对封建集权统治的意义和<br>作用 .....        | [167]  |
| 2. 漕运中断对封建统治所造成的<br>影响 .....        | [178]  |

## 五 漕运、运河与古代的都市及社会生活

- ..... [184]
- 1. 漕运与都城的盛衰及变迁 ..... [184]
- 2. 运河与运河线上的城市 ..... [196]
- 3. 运河与古代人们的社会生活  
..... [213]

## 六 “取尽膏脂是此河” ..... [224]

- 1. 对纳漕地区经济的掠夺、破坏  
..... [224]
- 2. 漕运——高成本、高代价的运  
输 ..... [229]
- 3. 对南北经济差距的影响 ..... [243]

## △ 后 记 ..... [ 1 ]

# 一 漕运，集权统治的产儿

## 1. 先秦水运和运河的兴起

人类早在跨入文明社会之前，由于渔猎生活的需要，便发明了最原始的独木舟，这已从现今的考古发掘中得到了证实。春秋时期的记载中，也保留了我国先民们“剡木为舟，剡木为楫”<sup>①</sup>的传说。舟船的产生和应用，是人类征服大自然和解放自身的一大成就。从此，江河、湖泊以及海洋都成为人类活动的新领域。

自从舟船出现以后，在史称三代的夏、商、西周时期，便不乏乘船涉河、驾舟作战的记载。例如：商代中期，商王盘庚几次渡河（黄河）迁都，就借助过舟船；西周时，昭王南征荆楚，也利用船只作战，甚至昭王本人也终因乘船沉没，“于水中而崩”<sup>②</sup>。但是，这时船只的应用，毕竟刚刚开始，还难以承担大规模、长距离的运输任务。同时，船只的航行也只能利用天然河道，活动的范围受到极大的限制。

到春秋时，随着造船和驾船技术的提高，逐渐出现了较大

---

①《周易·易辞下》

②《史记·殷本纪》《史记·周本纪》正义。

规模的水运记录，其中最著名的记载莫过于“泛舟之役”。在公元前 647 年，晋国发生了严重的饥荒，不得不求粟于秦国，秦国于是“输粟于晋，自雍及绛相继”，史称“泛舟之役”<sup>①</sup>。这次水运的路线是：从秦国都城雍城（今陕西凤翔）附近的渭水东下，进入黄河后逆流北上，再向东转入汾河，最后从汾河北运到晋都绛城（今山西侯马）。从这一记载可以看出，“泛舟之役”航行的路途较长，达六、七百里之遥；航行的水道曲折复杂，转换了渭河、黄河及汾河等几条河流；运输规模比较大，所谓船只“相继”而行，这一事件充分反映了春秋时期，航运水平已较前明显提高。

当水运能力增强以后，天然河道便难以满足人们航运的需要。如所周知，我国河流的流向，基本上都呈现为由东向西的自然走势，如黄河、淮河以及长江等几大水系，便是自西向东注入大海。我国河流的这种流向布局，可以满足东西方向的航运需要，但南北方之间却缺乏自然河流联系，这便对南北方向的通航带来了很大困难。要想实现南北方航运，唯一的办法就是人工开挖运河，将南北各地的水系沟通、联系起来。人工运河也是人类征服、利用大自然的又一重大创举。

于是，春秋、战国之时，各地先后出现了许多的人工运河，使船只的南来北往成为了现实。在这些运河中，最著名的有吴国开挖的几段运河。公元前 486 年，吴王夫差为北上争霸中原，在长江与淮河之间开挖了邗沟运河，以后，又在淮河的支流泗水与黄河的支流济水之间，开挖了菏水运河。邗沟、荷水的出现，便将长江、淮河和黄河三大水系联系起来，在南北方之间

---

<sup>①</sup>《左传》僖公十三年。

形成了一条可供通航的水道。随后，吴王夫差耀武扬威地率领大军乘船北上，直到济水河畔的黄池（今河南封丘），会盟诸侯，取得了霸主的地位<sup>①</sup>。另如：公元前361年，魏惠王为进一步向南部发展，在黄河与淮河的支流——颍水之间开挖了鸿沟，从此，魏人可以就近乘船进入淮河流域。

随着各地运河的陆续修建，水运不仅得到了进一步的发展，而且应用的范围也变得更为广泛了。在军事上，诸侯争霸、列国相攻，可借助水运调集军队和给养；在经济上，商贾行贩，转运货物，可以利用舟船进行；在交通上，人们长途旅行也可以通过水路进行。《诗经·小雅·大东》有“舟人之子，熊羆是裘”的诗句，即是说操舟的人已能通过驾船发财，穿上熊皮做的大衣了。传说春秋时，越国著名的大臣范蠡在协助越王勾践灭吴以后，惧怕遭到猜忌杀戮，乃更名换姓，携美女西施，“乘扁舟，浮于江湖”，走上了经商之路，以后成为名扬天下的富翁——陶朱公<sup>②</sup>。

在水运广泛应用以后，人们日益清楚地看到了它的优越性，人力、畜力以及车辆等陆路运输手段都无法与其相比。战国时，名噪一时的说客张仪在游说楚王时，就信心十足地说：秦国西有巴蜀，据长江上游，从那里用巨舰运载士卒、粮饷东下，虽距楚国有三千里之遥，但战船一日可行三百余里，“里数虽多，然而不费牛马之力”，用不了十天时间，秦军即可攻入楚国的西境<sup>③</sup>。从这段话里，可以看出当时人对水运的评价是很高的。因

①《史记·吴太伯世家》。

②《史记·货殖列传》。

③《史记·张仪列传》。