

出人与异同——清代经济史论稿

倪玉平

著

科学出版社

# 出入与异同：清代经济史论稿

倪玉平 著



科学出版社

北京

## 内 容 简 介

本书搜集作者近 20 年来发表的经济史学术论文 34 篇, 内容涉及漕运、盐政、关税、财政、灾害、量化经济史、人物与事件、思想文化和考证。这些文章从政治史视域研究清代财政, 反思中西财政发展道路的异同; 从计量史学的视域透视中国历史时期的 GDP, 比较中国与欧洲国家经济发展的“大分流”; 从定量与定性分析相结合的角度研究清代经济史, 审视传统中国经济史数据的有效性。本书呈现了作者对于清代经济史的系统性认识, 资料丰富, 论证严谨, 可堪参用。

本书适合历史学和经济学领域的相关研究人员, 对清代历史感兴趣的人士也可阅读使用。

### 图书在版编目 ( CIP ) 数据

出入与异同: 清代经济史论稿 / 倪玉平著. —北京: 科学出版社, 2019.6  
ISBN 978-7-03-061721-7

I. ①出… II. ①倪… III. ①经济史—研究—中国—清代 IV. ①F129.49

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2019) 第 121155 号

责任编辑: 李春伶 李秉乾 / 责任校对: 王晓茜

责任印制: 张 伟 / 封面设计: 黄华斌

编辑部电话: 010-64005207

E-mail: lichunling@mail.sciencep.com

科学出版社 出版

北京东黄城根北街 16 号

邮政编码: 100717

http: // www. sciencep. com

北京虎彩文化传播有限公司 印刷

科学出版社发行 各地新华书店经销

2019 年 6 月第 一 版 开本: 720×1000 B5

2019 年 6 月第一次印刷 印张: 30 1/2

字数: 400 000

定价: 128.00 元

(如有印装质量问题, 我社负责调换)

## 序



对一些历史学研究者而言，45岁可能会是一个分水岭。持续二十余年的研究路数，大约会在此阶段遇到瓶颈。能否突破旧的研究框架，拓展新的研究领域，从理论和方法上完成对自己的超越，将成为下一阶段学术研究的出发点。否则，即便此后他还能发表很多的论文，出版很多的专著，他的学术生命也会在事实上宣告结束。

最近两年，我倍受转型压力的煎熬。外在的评价固然重要，但可能更为关键的还是学者内心对自己的评判。除了按部就班地工作，学术研究几乎没有实质性的进展。我还特意跑到国外，放下手头的研究与日常杂事，进行了长达大半年的“休眠”。当然，在此期间我把陆陆续续发表的文章加以归纳整理，并努力反思这些年来研究经历。

我的本科是在兰州大学度过的，那是一个可以静下心来读书的地方。在兰州大学期间，我最受益的举动可能是系统地把《资治通鉴》浏览了一遍，每天一卷，用了差不多一年的时间读完。正是通过翻看此书，我体会到了优秀历史作品的魅力。我还喜欢汤因比的《历史研究》，当时认为这样的著作才是历史学家该有的胸怀。毕业论文由楼劲老师指导，写的是《试论清初议政王大臣会议》，记得原稿被楼老师改得满篇通红，而我一直珍藏着。

中国社会科学院研究生院坐落在望京的一个偏僻小院。在读期间，研究生院本身的教学活动并不多，我大多是每周二乘车到建国门的中国社会科学院历史研究所，坐在研究室的角落里安静地看各位老师忙碌或者闲聊。导师赫治清先生对我非常宽容，当时他的《天地会起源研究》刚刚出版，但他没

有要求我做清代会党研究。所里的各位老师也没有把我们这些学生当学生看，而是很平等地和我们交流。王戎笙先生、何龄修先生、张捷夫先生等人当时都很年轻，高翔老师每周二下午还在研究室单独给我一人上课。我托同学程朝云从近代史所图书馆借出《清实录》中嘉庆朝、道光朝的卷册，一边翻一边做笔记。之所以选择这两朝，主要是当时朦胧地感觉到，学界关于清入关前史、康熙朝盛世和晚清史的研究已经比较热闹，反倒是嘉道朝受到的关注不多。

硕士论文的选题则经历了很有意思的波折。我原来对钱粮等琐碎之物颇为不屑，觉得只有政治史研究才活色生香。看过嘉道两朝实录后，觉得这两朝皇帝虽然平庸，但亲政初期都进行过一些颇有特色的改革，所以我最初打算研究“嘉道初政”，赫老师听后不置可否。随着接触的材料越多，我越觉得题目太大，不得不将题目缩小为“道光初政”，赫老师仍然不置可否。再深入下去接触材料，发现题目还是太大，最终才决定将题目限定于道光六年（1826年）的漕粮海运改革。虽然研究经济史，但我还是想从政治史的角度来切题；赫老师也提醒我，要从海洋战略的角度来思考这个问题。

硕士毕业后我进入北京大学历史系学习。刚一入门，导师徐凯教授即和我商量博士论文的选题。因为在写硕士论文期间，我接触过一些清末漕粮海运的资料，觉得李文治、江太新先生的《清代漕运》一书似着墨不多，有很大的拓展空间。但我的专业方向是中国古代史方向的明清史，如果研究清代的漕粮海运，论文重心就一下子进入了晚清史，而我素来对晚清这一段屈辱的历史敬而远之。徐老师听完我的分析后，鼓励我大胆尝试，题目就此确定。此后的工作非常简单，就是大量搜集史料，主要包括中国第一历史档案馆和中国第二历史档案馆的清代史料。

论文初稿有近70万字，主要是史料的堆砌。徐老师一次又一次地帮我修改。等改到第五稿时，论文变成了40万字。当时北京正是“非典”肆虐之时，因师母主动送“非典”同事去医院，徐老师也被隔离在家。有一次徐老师戴着厚厚的口罩，拿着改好的论文稿子和我在北京大学东门外“接头”。这一场景至今仍令我非常感动。我博士论文的预答辩、外审、答辩都非常顺

利，聂宝璋、龚书铎、王天有、江太新、郭松义、萧国亮、郭润涛等老师都给予了较高的评价。

找工作环节则出现了麻烦。此前约定毕业后到北京大学经济学院做博士后，整理《清实录》中的经济史资料。由于“非典”发生后的突发情况，我无法入站报到。当时已是2003年5月，各单位的进人工作基本完成，而我也没有做任何找工作的准备。徐老师、赫老师都紧急帮我联系。我把博士论文和已经发表的论文寄给中国社会科学院经济所申请做博士后，同时还把材料寄给近代史所。恰逢近代史所有位同志已经被录取但临时反悔，所以空出一个名额。在我寄出材料后的一个星期，我同时得到了近代史所和经济所的批复，于是我一边到近代史所工作，一边在经济所跟随史志宏老师从事博士后研究。我的博士后出站报告选择了清代两淮盐政改革。选题的原因很简单，因为我在写清代漕粮海运博士论文的过程中，较多地接触到了陶澍、包世臣等人的材料，转换起来比较容易。我又试图套用经济学的博弈论，来分析两淮盐政改革中的政府、商人与民众三者之间的利益较量与妥协。

2005年一个偶然的的机会遇上吴承明先生，改变了此后我十余年的研究。因为工作关系，我和吴先生一起参加许檀教授《典志·商业志》撰写大纲的讨论。在那次会上，吴先生谈到清代社会存在着两次萧条，第一次是“康熙萧条”，主要是因为银根紧缩，属于财政萧条；第二次是“道光萧条”，主要是因为市场疲软。老实说，我以前对于这种观点闻所未闻，随即我找到吴先生的著作——《中国的现代化：市场与社会》（生活·读书·新知三联书店2001年版）认真拜读，读完之后，大呼过瘾。我当时兴奋地在书的扉页上写道：“吴承明先生已经做到了究天人之际、通古今之变、成一家之言的境界了。”当然，吴先生后来出版的《经济史：历史观与方法论》，对我内心的冲击更大。

正是因为吴先生的那次谈话，引起了我对“道光萧条”论的浓厚兴趣。当时，我的博士论文和博士后出站报告都已经完成，对于下一步的研究范围颇有些怀疑。因为按照一般的看法，研究了清代“三大政”（漕、盐、钱或者漕、盐、河）中的两大政，照例会对“三大政”做更为系统的分析，但

我已经对这种做法失去了兴趣。听到吴先生的谈话，又看了吴先生的著作，顿时感觉“天空豁然开朗”。在这种感觉的指引下，我将研究转向了嘉道时期的财政和关税，基本思路是想通过较为翔实的史料，来梳理这一时期是否存在经济萧条。此后，我又将研究范围扩大到晚清财政转型和整个清代的关税。

2007年，为解决孩子上学问题，我调到北京师范大学历史学院工作。2014年，我调到清华大学历史系工作至今。2011—2012年，我申请哈佛燕京学社的访问学者项目，跟随哈佛大学经济系 Dwight Perkins 教授做了一年的研究。2015年，我到荷兰格罗宁根大学做客座研究员，与 Maarten Duijvendak 教授和 Martin Uebele 教授进行合作研究，并在那里进行课程讲授。2017—2018年，我到加利福尼亚大学洛杉矶分校跟随王国斌（R. Bin Wong）教授做访问学者。在与国内外学者的交流合作中，我很受触动，有意识地想借鉴他们的经济学研究方法与全球史研究视角，这一时期发表的成果是这一努力的点滴尝试。

收入本论文集的相关论文，均已在国内外的各种期刊上发表过，我只是按照主题做了简单分类，具体来说包括漕运、盐政、关税、财政、灾害、量化经济史、人物与事件、思想文化和考证。对于收录的文章，我尽量保持原貌，但按照现在的学术规范对文章注释做了调整。这些文章大致涵盖了过去20年里我对于清代经济史的思考。还有一些文章因已在别处转载，或受限于篇幅，此次未予收录。根据李春伶女士的建议，我在每部分文章之前，加上小的引言，解释写这些文章的初衷。

在过去的研究中，我试图通过这些思考，来为解答以下几个方面的问题提供尽可能的帮助。

（1）从政治史视角研究清代财政，反思中西财政发展道路的异同。视清代财政的发展演变为有机整体，不人为割裂清前中期历史（古代史）和晚清历史（近代史）的连续性，进行较长时段的把握，将财政问题放到社会时局的重大变化当中去，对清代财政问题及其与社会的互动关系进行研究，努力发掘财政与社会经济发展的互动关系。在我看来，清朝国家财政体系的转型

发端于鸦片战争之前的嘉道年间，真正的近代转型发生于咸同时期，体现在中央与地方关系、财政收支结构和财政指导思想等多个层面；推动清代财政近代转型的动力首先是内生的，既受时局的重大影响，也是嘉道以来财政实践的自然结果，西方列强的影响反在其次。从这个意义上说，尽管前近代中国的财政体系与欧洲各国差异甚大，但清代财政体系的演进轨迹却绝非“西方中心论”者所认为的那样，偏离于世界各国近代化转型的主流道路之外。

（2）从计量史学的视域透视中国历史时期的 GDP，比较中国与欧洲国家经济发展的“大分流”。最近几十年，量化清代中国经济发展水平并与同时期的世界其他经济体进行比较的“历史 GDP”研究成为海内外清代经济史研究发展的新趋势。尽管此前的研究已经取得重大突破，但是在数据资料与分析方法上还存在着较多缺陷。希望通过研究，利用可靠系列数据，来揭示清朝经济经历 18 世纪的高速增长、19 世纪上半叶逐渐停滞和 19 世纪下半叶又恢复增长的周期性发展规律。

（3）从定量与定性分析相结合的角度研究清代经济史，审视中国传统经济史数据的有效性。中国传统文献中的经济史数据，具有缺乏系统性与精确性的特点。另外，由于受到“西方中心论”的影响，“清代前中期经济停滞论”和“晚清经济衰退论”仍在海内外的清代经济史研究中占据重要地位。希望通过尽可能全地搜集档案史料和相关文献，系统整理关税、田赋等方面的长期数据链，充实清代经济史研究领域的基础数据。更进一步，从国家财政制度变革的分析中尝试厘清清代经济长期发展背后的政府与市场关系，揭示中国传统经济走向现代化的独特模式。

当然，这些问题并不是对立的，而是彼此关联的有机体。

回想起来，我的求学与工作经历非常简单，就是从学校到学校，从研究机构到研究机构。但我又比较幸运，有充裕的时间和足够的自由度，有较多机会接触到很多可敬的学者，领会到不同的学术研究传统与研究方法。举一个简单的例子，即便是单纯的历史研究，中国社会科学院历史研究所、近代史研究所和经济研究所从事中国经济史研究的学者，尽管都是历史学的学术背景出身，都研究着基本相同的议题，但他们的研究视角、学风及兴趣存在



着极大的差异，有的很重视史料，有的很重视理论，有的很注重从经济学的角度来思考问题。

这些年的研究虽然微不足道，却得到了众多师长的提携鼓励，得到了家人的全力支持和帮助，无以为报，但始终铭记在心。只有努力工作，回报于万一。

学术研究的魅力在于未知。20年前我刚步入学术研究领域时，很难预料此后的重点会集中到晚清时期的经济史。对于下一个阶段的走向，我也充满好奇。

2019年6月

# 目 录



## 序

### 漕运 / 1

清代咸丰初年江浙漕粮海运中的省际矛盾 / 3

招商局与晚清漕粮海运关系考 / 14

西方势力与晚清漕粮海运 / 28

试论晚清漕运官制变革 / 39

### 盐政 / 49

清朝道光黄玉林私盐案研究 / 51

“川盐济楚”研究 / 61

清代两淮盐政改革论纲 / 74

### 关税 / 108

试论乾隆时期的关税征收 / 110

鸦片战争与道光朝关税征收 / 122

清代关税的长期表现 / 137

### 财政 / 165

试论清朝嘉道时期的钱粮亏空 / 167

清朝道光时期的财政收支 / 186

从“国家财政”到“财政国家”——试论清朝咸、同时期的财政转型 / 202

## 灾害 / 222

试论清代的荒政 / 224

试论清朝的常平仓 / 237

清代冰雹灾害统计的初步分析 / 250\*

乾隆五十三年荆州大水研究 / 263

清朝道光“癸未大水”的财政损失 / 280

## 量化经济史 / 299

中国历史时期经济总量估值研究——以 GDP 的测算为中心 / 301

GDP 数值估计的三个原则 / 325

我们需要什么样的经济史？ / 329

评《前近代中国总量经济研究（1600—1840）——兼论安格斯·麦迪森对明清 GDP 的估算》 / 342

## 人物与事件 / 352

齐彦槐与道光初年海运 / 354

李星沅与“青浦教案” / 367

马新贻与清代“东南三大政” / 378

“福星号海难”与中英交涉 / 389

## 思想文化 / 397

清朝的大国治理能力刍议 / 399

从“量入为出”到“量出为入”——清代财政思想的转变 / 405

试论清代的漕粮海运文化 / 409

考证 / 420

《安吴四种》的版本及其价值 / 422

道光六年漕粮海运的几个问题 / 433

《汇核嘉庆十七年各直省钱粮出入清单》所载关税额辨析 / 443

王庆云《石渠余纪》所载道光关税额辨析 / 454

晚清漕粮海运史料考辨三则 / 466

## 漕 运



漕运是笔者硕士和博士期间的研究对象。

《清代咸丰初年江浙漕粮海运中的省际矛盾》(《学术月刊》2009 年第 1 期)是笔者私下比较喜欢的一篇。文章的写作很有意思,因为机缘巧合,笔者买到苏州博物馆等编的《何桂清等书札》(江苏人民出版社 1981 年版),里面收录了很多何桂清、黄宗汉等人与朋友间往来的书信。在漕粮海运过程中,这些封疆大吏因为各自省份的利益纠葛,在那里无所顾忌地破口大骂,看过不禁令人莞尔。其实无论是中央集权体制,还是督抚权重格局,区域集团利益始终存在,并不会随政治格局的变化而变化。

招商局与清代漕粮海运之间的关系,历来为研究者重视。《招商局与晚清漕粮海运关系考》(香港《新亚论丛》2005 年 6 月)是对两者关系的再研究。传统的观点是,因洋轮入侵,原有沙船等船只遭受致命打击,漕粮海运船只不敷,轮船招商局才得以创设。但当时的木帆船显然还没有沦落到无法完成漕粮海运的地步。促成轮船招商局成立的,主要还是洋务派官员政治势力的壮大,借漕粮海运之名,兴办洋务实业。另外,在整个清代,招商局的运漕份额基本上都保持着上升态势,光绪二十七年(1901 年)达到顶点,此后的漕粮海运则完全由招商局控制。至于招商局承运漕粮的收入,在招商局的总体收入中则有过多次变化。在招商局成立初期,漕粮海运业务成为支撑招商局的重要砝码。但随着时间的推移,这一收益率在逐步降低。运漕收入的由盈转亏则出现于义和团运动时期,并一直持续到清王朝灭亡。

漕粮海运既是经济活动，更是政治活动。《西方势力与晚清漕粮海运》（《中国经济史研究》2004年第4期）认为，海运是晚清漕粮运输的最重要方式，通过西方势力对代运漕粮的谋划与实践、阻止与妨碍漕粮海运、漕粮改折与修改商约等几个方面的实践可知，漕运只是一种利益的分配方式，西方势力对漕粮海运的染指，无非是想对原有的格局进行再分配，从中攫取更大的经济利益与政治利益。他们在中国近代化过程中的表现，绝非出于什么美好的愿望。

晚清是传统政治制度面临全新挑战并从中滋生变革的重要时期。在此过程中，传统政治制度所遭遇的外部压力，所发生的蜕变，以及如何适应新的局面，都是值得研究的重要问题。《试论晚清漕运官制变革》（收入《晚清国家与社会》，社会科学文献出版社2007年8月版）指出，道咸以降，海运逐步成为漕粮运输的主要方式。随着漕粮海运的进行，原来维持河运的体制失去了赖以存在的合理性和合法性，逐步走向崩溃，并导致诸多变化。这种变化，既受漕粮海运的推动，又通过对河运的反对来巩固漕粮海运的地位，在中国历史上存在了数千年的河运体制，最终被彻底抛弃。从这种意义上说，清廷的改革让自己走上了一条“不归路”。另外，从晚清漕运官制变革的个案可以看出，旧有的传统制度其实有着灵活性的一面，而且这种灵活性基于自身传统的改变而发生，较少受到西方势力的影响。

## 清代咸丰初年江浙漕粮海运中的省际矛盾

在学界以往的研究中，一般认为，在太平天国运动后，随着曾国藩、李鸿章等地方要员逐步掌控并主导地方权力，形成中央与地方二级行政主体；而在此之前，则是实行高度的中央集权体制。有学者曾形容在中央的统一指挥下，各省之间的财政协调，“有如一盘棋局，任随天才的棋手前后左右移动周围的棋子，无不得心应手”“看作是一种艺术当是可以的”<sup>①</sup>。本文则欲以咸丰初年江浙两省的漕粮海运为例，来揭示在督抚权重之前，虽然其还归属于中央集权体制，但因为经费支出的纠葛、人事关系的复杂，地方之间的利益冲突与矛盾早已存在和势同水火。同时，正是由于这一现象的长期存在，才为后来的督抚权重及各自为政格局的出现埋下了伏笔。

### 一、浙江第一次办理海运

浙江与江苏同为清代最重要的漕粮输出地，两者合计占全国份额的 3/4。但直到咸丰二年（1852 年）为止的清代漕粮海运，均行之于江苏，“浙省不与焉”<sup>②</sup>。考虑到江苏海运行之有效，咸丰元年，御史张祥普要求浙江同办海运。<sup>③</sup>但这一提议遭到浙江巡抚常大淳的坚决反对。常大淳指出，浙江虽有乍浦、宁波等出海口，但均非理想，从上海放洋则沙船不敷，盘剥甚远，开支极巨，且呼应不灵。他还表示，浙江运丁水手素称疲累，旗丁衣不蔽体，食不充腹，若试行海运，水手虑及失业，“或藉索帮欠逗留生事，或流为盗贼，扰害闾阎，尤不可不防其渐”。由于浙省反对海运的态度极为明确，咸

① 彭雨新：《清代田赋起运存留制度的演进——读梁方仲先生〈田赋史上起运存留的划分与道路远近的关系〉一文书后》，《中国经济史研究》1992 年第 4 期。

② 马新貽等纂：《浙江海运漕粮全案重编·初编》，马新貽序，同治六年刻本。

③ 《江南道监察御史张祥普请将本年江苏新漕援照前届海运成案推广常镇各属及浙江一体遵办》，不著纂者：《海运续案》卷一《谕旨、章奏》，抄本，北京大学图书馆藏。

丰帝只得朱批：“既属窒碍，著暂停试办。”<sup>①</sup>

但河漕的困难显而易见。咸丰二年（1852年）七月，黄宗汉出任浙江巡抚，当时浙江上一年的杭、嘉两帮漕船，头船甫运出江，后者尚未离浙境，又因黄河丰工决口，河道淤塞，至十一月仍有浙漕在常州搁浅，江苏护漕负担随之加重，江苏对浙江的不满日益表露，天天以公文咨催责难。黄宗汉甚至对僚属抱怨：“江苏督抚一天来一件六百里公文，凡过往行人之阻滞，以及贡使之迟误，无一不归咎于浙漕。来文直是申斥，浙抚几至无可喘气，使弟不为椿公不休也。”<sup>②</sup>椿公即浙江布政使椿寿，因“湖郡漕船浅滞，改留变价，亏银三十余万两”，“情急自缢”<sup>③</sup>。可见黄宗汉对江苏方面的恼怒。河漕难行，于是黄宗汉认为，补救之方莫如海运，浙漕如能改行海运，“全局从此可以转移，于公私全为两便”<sup>④</sup>，这一主张得到清廷同意，浙江的漕粮海运遂得以开展。

浙江海运的出海口选在上海，系跨省运作，又与江苏同时进行，必然存在一个如何协调的问题。黄宗汉将担忧上奏清廷，咸丰帝当即命两江总督陆建瀛和江苏巡抚杨文定等人妥筹章程。经过商议，江苏做出如下承诺：派雇沙船责成沪局委员，“倘有米无船，即将苏省经理委员查明参处；若有船无米，或有米而无水脚，即将浙省办漕各县揭参惩办。如此责有攸归，庶几海运可期迅速”<sup>⑤</sup>。

① 《浙江巡抚漕粮难以试行海运请仍循旧章办理》，不著纂者：《海运续案》卷一《谕旨、章奏》，抄本，北京大学图书馆藏。当然，常大淳也是在听取了浙江粮道等人的禀报后决定的，他们的意见与常大淳上奏的内容基本相似，在此略之，见《浙江粮道为筹议海运漕粮上常大淳禀稿（底稿）》，1851年7月8日，太平天国历史博物馆编：《吴煦档案选编》第六辑，南京：江苏人民出版社，1983年，第112—114页。

② 《黄宗汉书》，咸丰二年十一月二十日，见苏州博物馆、江苏师院历史系、南京大学历史系编：《何桂清等书札》，南京：江苏人民出版社，1981年，第102—103页。

③ 赵尔巽：《清史稿》卷三九四《黄宗汉传》，北京：中华书局，1977年，第11765页。

④ 中国第一历史档案馆编：《咸丰同治两朝上谕档》第2册，咸丰二年十月初七日，桂林：广西师范大学出版社，1998年，第357页。

⑤ 《户科题本·财政类》，咸丰二年十二月十四日，两江总督陆建瀛等折，中国第一历史档案馆藏（以下同类档案省收藏单位），档案号：02-01-04-21498-011。不过，对于这一点，浙江巡抚黄宗汉却认为，倪良耀因浙江办海运，“逆料浙之疲敝，断不能于四月以前全漕银米赶完，乃奏此章程以陷浙”，可见两省在办理海运方面的矛盾已经显露，见苏州博物馆、江苏师院历史系、南京大学历史系编：《何桂清等书札》，南京：江苏人民出版社，1981年，第135页。



虽然江苏对船只做出了承诺，但浙江当局却并不当真，而是从头做起。他们认为，海运以雇船为最重要，宁波北运商船共有 100 余只，为顺利海运，“业已飭令该管道府先行尽数封雇”。考虑到还须添雇江苏沙船方可敷用，黄宗汉特飞咨两江当局，要求他们派委干员，会同浙省委员“预为封雇”<sup>①</sup>。即便如此，黄宗汉还是担心船只不敷，又向直隶、山东、奉天等处发咨文，要求这些省份先期将各船商预定货物运到出海口，以便船只只能迅速装运后返航，参加二运。<sup>②</sup>黄宗汉的担心是有道理的。当浙江委员赶赴上海开验时，发现除浙江宁船外，仅有卫船 4 条、沙船 1 条，续报的也只有 13 条，而浙漕共需要沙船 200 条，可见江苏方面对浙江海运所需船只的态度。<sup>③</sup>

最终解决难题的，是直隶和山东大约 200 条卫船的赶到。据北直船商陈典等人禀称，他们情愿承运浙江漕粮，并请在大东门外开设天顺公记，凡卫船到上海，均由公记具保报局，听候查验。<sup>④</sup>又据天津县知县谢子澄报告，他已经命当地卫船赴沪受雇，结果海船户长李廷荫等人禀报，已经招雇卫船义源茂等 51 船，愿意前往上海装载漕粮。在领到天津县颁发的票照后，这批船只也于三月初八日陆续出口，赶往上海。<sup>⑤</sup>正是有了这两批船只的大力相助，才有了浙江漕粮海运的顺利进行。这也是后来黄宗汉再次上奏时，明确表示“船只无虞缺乏”<sup>⑥</sup>的原因。但无论如何，江苏省在派拨船只上对浙江的毫不关心，无疑在本来就不融洽的两省关系中，打入了一个楔子。

根据事先的规划，江苏漕粮可于二月兑竣，浙江亦可于三月兑竣。但到咸丰三年（1853 年）二月底，两省起运米数仅及一半。更为奇怪的是，当黄

① 中国第一历史档案馆编：《咸丰同治两朝上谕档》第 2 册，咸丰二年十一月初八日，桂林：广西师范大学出版社，1998 年，第 395 页。

② 黄宗汉：《咨明浙漕商船抵奉即装货催令回南》，马新貽等纂：《浙江海运漕粮全案重编·初编》卷二《商船事宜》，同治六年刻本。

③ 晏端书等：《省局详请苏省赶备沙船二百号兑运》，马新貽等纂：《浙江海运漕粮全案重编·初编》卷二《商船事宜》，同治六年刻本。

④ 晏端书等：《省局详天津卫船由沪验封跃踵承装》，马新貽等纂：《浙江海运漕粮全案重编·初编》卷二《商船事宜》，同治六年刻本。

⑤ 黄宗汉：《浙抚行准直隶飭雇卫船驶雇装运》，马新貽等纂：《浙江海运漕粮全案重编·初编》卷二《商船事宜》，同治六年刻本。

⑥ 《户科题本·财政类》，咸丰二年十二月十九日，浙江巡抚黄宗汉折，档案号：02-239-21495-027。