

明代漕运研究

鲍彦邦 著

华东师大图书馆藏书

暨南大学出版社

F225.7
F225.7
F225.7

明代漕运研究

鲍彦邦 著

华东师图书馆藏书

暨南大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

明代漕运研究/鲍彦邦著 一广州:暨南大学
出版社,1996.5. ISBN7-81029-477-6

I. 明
II. 鲍
III. 中国—古代史—明代
IV. K248.2

暨南大学出版社出版
(广州 石牌)

广东省封开县人民印刷厂印刷
新华书店经销

开本:850×1168 1/32 印张:7.75 字数:20万字
1995年12月第1版 1996年5月第1次印刷
印数:1—1000册
定价:15.00元

目 录

前 言

明代漕运的形成及其赋役性质	(1)
明代漕粮制度	(44)
明代漕粮折色的派征方式	(71)
明代漕粮折征的形式及原因	(90)
明代漕粮折征的数额、用途及影响	(109)
明代白粮解运的方式与危害	(126)
明代运军的编制、任务及其签补制度	(144)
明代漕粮兑运的程序及其措施	(161)
明代漕粮漂流的数额、原因及其处置办法	(177)
明代漕船的修造及船料的派征	(209)
明代漕粮运费的派征及其重负	(223)

前 言

自本世纪二三十年代起,学术界就已开展对明代漕运的研究。中外学者围绕漕运的方式、制度等方面,发表了一系列论文,取得了一定的进展和可喜的成果。但总的来说,研究似乎还不够深入,而且研究面只局限于漕运的外部关系。新中国成立后,国内在明代漕运这一研究领域,基本上是一片空白。

我对明代漕运的学习和研究,始于60年代前期。1962年,我从武汉大学历史系毕业,来到中山大学历史系专攻明清经济史。导师梁方仲教授是著名的中国经济史学家和明代田赋史权威。明代漕运是梁方仲教授交给我的课题。正是在他的关怀和指导下,我开始对明代漕运进行前期的研究工作。

我认为,漕运是明代经济史中一个重要课题。漕运的主体是漕粮,而漕粮的派征与解运又涉及田赋、徭役等制度及许多相关方面。可以说,漕运的性质、特点、作用及其对社会的影响,主要是由漕粮决定的,当然也同漕运的政策、方式和制度等有密切关系。所以,我试图从新的角度,亦即从赋役的角度、从本质的关系上来研究漕运,开辟新的研究领域。我把研究的重点放在漕粮方面,围绕漕粮、漕粮改折、漕粮运输和漕粮运销及其相关的问题,进行深入的研究,撰写和发表了一系列论文。本书收集的

11 篇论文主要是 1978 年以后的研究成果, 其中有关明代漕运的性质、漕粮制度、漕粮改折等多篇论文, 迄今在学术界中似乎是率先问世的。这些论文或许对填补该领域空白点能起一些作用。

为便于读者了解本书的内容, 这里将有关论文的写作背景及发表情况作一简要的说明。(一)《明代漕粮制度》一文, 是 1980 年 10 月我作为“中国历史学者代表团正式代表”, 应邀参加在北京召开的“自宋至 1900 年中国社会经济史”中美学术讨论会, 提交讨论会的正式论文。会后, 经过修改, 被推荐辑入光明日报出版社 1989 年出版的《平准学刊》第四辑下册。《明代漕粮折征的数额、用途及影响》一文, 是 1992 年 8 月提交第四届明史国际学术讨论会的论文。(二)《明代白粮解运的方式与危害》一文 1982 年发表后,《中国史研究动态》于同年第 11 期刊载了其详细摘要。《明代运军的编制、任务及其签补制度》一文在 1992 年发表后, 中国人民大学复印报刊资料《明清史》同年第 9 期刊载了全文。(三)《明代白粮解运的方式与危害》、《明代漕船的修造及船料的派征》、《明代漕粮折色的派征方式》和《明代运军的编制、任务及其签补制度》等文发表后, 均在《中国史研究动态》各该年度《明史研究概况》中列为经济史或军事史方面的重点论文予以评论或报道。此外,《明代漕粮折色的派征方式》一文, 还获得 1994 年“广东省优秀社会科学研究成果奖”, 并已编入《中国“八五”科学技术成果选(1990-1995)》社会科学卷。《明代漕粮兑运的程序及其措施》、《明代漕粮漂流的数量、原因及其处置办法》两文, 则是最近才撰成的。

辑入本书的论文是按论题分类编排的。结集时除个别论文略作修改外, 大部分只作文字上的小改动, 以保持各文的原貌。其中不当之处, 敬请专家和读者批评指正。

顺便指出, 本书是作者 1978 年调入暨南大学历史系以后有关明代漕运研究论文的结集, 也是同期教学和科研成果的一个重

要方面。国家实行改革开放政策, 为作者的研究并将之结集出版提供了可能。我深切体会到, 正常的教学和科研是需要有一定的客观环境和工作条件的, 改革开放不仅为我国高等学校带来了蓬勃生机与发展机遇, 而且也为高校教师创造了良好的教学科研环境和安定的工作条件。本书所反映的研究成果, 正是作者在这种有利的环境和条件下通过长期努力获得的。

值此本书即将出版之际, 油然想起当年曾经关怀和指导过笔者进行研究工作的老前辈们。其中除了我的导师梁方仲教授, 还有中国社会科学院经济研究所李文治教授。1965 年秋, 我们到北京进行研究时, 梁方仲教授专门邀请他指导我的研究工作。以后, 我在撰写论文的过程中, 还得到了中山大学历史系汤明瑞教授、武汉大学历史系彭雨新教授和中国人民大学韦庆远教授等的热情指导和帮助。本系前主任朱杰勤教授生前也十分关心我的研究工作, 嘱咐我尽快出版漕运研究的专著。在此, 谨向他们表示崇高的敬意与感激之情, 并对已故前辈师长表示深切的怀念。

本书在出版过程中, 得到了中国古代史教研室同仁和暨南大学出版社领导、卓支中总编等的关怀和支持, 在此一并表示衷心的感谢。

本书的出版适逢暨南大学建校 90 周年, 谨以此作为她 90 周年大庆的献礼。

鲍彦邦

1995 年中秋于暨南园

明代漕运的形成及其赋役性质

在我国封建社会里，漕运是赋役制度的一个重要而特出的部分，向来被认为是“国家大计”。它是一种由于封建社会地区间经济发展不平衡、商品交换关系不够发达，以致封建政府为了供应国家政治中心的大量粮食需要不得不采用地区间粮食调拨的办法。封建政府凭借国家的权力，通过田赋的科征从农民手中夺取巨额粮食，又通过漕运迫使农民无偿地长途运输粮食。在这里，漕粮对农民的封建剥削和劳役压迫具有更集中和更沉重的特点，同时封建国家的搜刮政策和官吏的贪污勒索行径也透过漕运暴露了它的残酷性。漕运的赋役压榨性质至为明显。

本文试图对明代漕运的形成、特点及其赋役性质，进行一次初步的考察。

一 明代漕运的形成及其特点

我国漕运，如果从春秋时期算起^[1]，到1901年漕粮全部改折为止^[2]，已有两千五百多年的历史，其中明代二百七十多年的漕运历史，在我国漕运发展史上占有重要的地位。

漕运一词，在封建时代是指人民在赋役形式之下，向政府提供粮食的一种运输方式。所谓“漕，水转谷也”^[3]，“车运曰转，水运曰漕。”^[4]我国漕运可分陆运、河运和海运三种，史称“自古漕运所从之道有三：曰陆、曰河、曰海。陆运以车，水运以舟。”^[5]但从漕运发展史来看，河运一直占居主要地位，实际上

已成为“清运”的同义语^[6]。大约自隋代起,从杭州湾通往北京(当时名涿郡)的大运河就通称为“漕河”^[7]。

所应注意的,上面所述的只着重在运输的形式方面,至其剥削的本质,还要从运输的承担者的角度考察。

漕运有民运、军运和商运(或雇运)三种。历代的漕运,以民运和军运为主。虽有“雇运”的出现,但并非真正的商运,且规模不大,只能说是一种补充形式而已。真正大规模的商运,直到清代中叶才出现。

漕运之所以产生,主要是以我国历史上的封建地主经济及中央集权国家两个前提为条件。由于封建社会各地区之间经济发展的不平衡状态,出现了封建的政治重心与经济重心在地区上分离的矛盾(以元、明为例,经济重心在东南,而政治重心在北方);另一方面,也造成了社会内商品经济不够发达,地方市场不可能直接提供给封建国家政治中心所需要的巨额商品粮食。漕运正是为了担负这一历史任务而出现的。封建政府对东南地区实物田赋的征收,通过“存留”和“起运”的调拨方式,使京师百官和北边军队的供给可以获得保证,嘉靖《漕运通志》卷三业已道出漕运产生的这一历史过程,说:“民有已供入(当地)府库者,官欲他给而移之,则漕运者行焉。”由此可见,漕运的产生既是由封建社会南北地区经济发展不平衡、商品交换经济不够发达的结果,也是封建政府对广大农民长期进行赋役榨取的结果。

我们知道,漕运在封建社会里是维持国家机构(即封建王朝)生活源泉的一种重要的手段^[8]。但明朝政府设立漕运并不仅限于经济上的意义,还包含有政治和军事上的目的。

首先,从经济意义上来说,漕运是旨在保证封建国家对官吏俸禄、军队给养和宫廷挥霍所必需的巨额粮食的供给。明朝政府企图通过对东南六省漕粮的征收和转运而实现上述目的。明代的记载清楚地说明这一点。“漕转东南粟,以给中都(指北京城)

官,又转粟于边以给(军)食。”^[9]“夫东南财赋之来,有军运、有民运;军运以充六军之储,民运以供百官之禄。”^[10]由是明朝统治者无不视漕运为“朝廷血脉”、“国家大计”和“治世之要务”,可见其在维持封建王朝生活源泉的重要性^[11]。为满足封建统治者的需要,而规定每年把东南地区的漕粮源源北运至京,这就是明代漕运政策的出发点。

毛泽东同志在《中国革命和中国共产党》一文中写道:“不但地主、贵族和皇室依靠剥削农民的地租过活,而且地主阶级的国家又强迫农民缴纳贡税,并强迫农民从事无偿的劳役,去养活一大群的国家官吏和主要地是为了镇压农民之用的军队。”^[12]这段精辟的论述对我们正确认识明代漕运的形成和其性质有着十分重要的意义。

其次,从政治和军事意义上来说,漕运还起着维护封建政府对国家经济重心的东南地区的统治和军事镇压等作用。明朝政府特“命武职重臣总理”漕运事务就包含着这种目的。明初专门设置漕运使、总督漕运总兵官、督运参将和漕运都御史等官职(除漕运使外,均为武职要员),专理漕运事务^[13]。另外,漕司直辖卫军十二总、一百三十八卫(卫下设所)、一十二万七千六百一十一人部署在运河沿岸和东南地区;另有遮洋(海军)一总(十三卫七千余人)未计在内^[14]。这显然包含着深刻的政治和军事的意义^[15]。因为东南地区是明代中央财政收入的主要来源,封建政府除了直接使用卫军运粮(亦称运军)以保证漕运之外,当然还需要加强对这个地区和运河沿线的军事控制,而南北大运河固有利于军队的迅速调动而为这种军事行动提供了方便。

从漕运发展史上看,明代利用庞大的卫军运输漕粮,这是值得注意的一个特点。明政府创设运军有两个目的:一是担负运输漕粮的任务。嘉靖《袁州府志》卷六《武备志》指出,“国家所获卫力仅转漕”,这是指明中叶以后卫军废弛后的情况来说的。

正德《姑苏志》卷一五《田赋·起运》详细记述了运军兑运漕粮的情况。大概每一把总督领官军万余人，运粮三十余万石^[16]。我们根据《通漕类编》一书列出成化（1465—1487年）间十三总卫军运粮额数，如下表^[17]。

各总名称	运粮额数（单位：万石）
南京二总	55.1881
湖广总	34.8634
江西总	30.0695
浙江总	66.5311
中都总	26.7598
江北二总	88.9774
江南二总	47.2473
下江总	5.4229
山东总	23.6401
遮洋总	24

二是控制运河线，加强对东南地区的统治。一方面可以迅速征调运军作战。正统十四年（1449年）我国蒙古瓦剌部贵族也先率军侵扰北方，发生了“土木之变”，明朝统治者征调山东、北直隶等地的运军于北方“操守”^[18]；同时也利用运军就地镇压农民起义，据嘉靖《海宁县志》卷三《运船》所载，景泰二年（1451年），当地发生了农民起义，统治者随即“调遣”了浙江总海宁卫运军前往“征剿”，该卫的运粮任务暂由衢州等卫“代运”。另一方面也可以为军事镇压提供粮饷。天顺（1457—1464年）间，刘通等领导的荆襄流民大起义在郟阳山区坚持斗争，封建政府于成化元年（1465年）命“荆襄等五卫官军兑粮运荆襄备用”^[19]。这无疑是为了次年给京营、山东、河南和湖广

等三路军队对起义军的围攻提供粮饷。正因为如此，明朝统治者一再申明“训练漕卒，以防不虞”之事。他们认为经常训练运军，“教以步伐，角以艺能；总计全漕，可得胜兵十万人”。“如是，则随帮有备，到处皆兵；无事则为鸣榔击楫之夫，有事则为荷戈挽强之众，无论漕精永保，而折冲亦有赖矣。”^[20]可见，庞大的运军队伍不仅为了保证长达三千余里的漕运线的畅通无阻，而且也是防范东南地区的人民反抗和强化明朝封建专制统治的需要。

应当指出，上述情况仅就明代漕运设立的目的及其在维护封建统治的作用而言的。如果我们从历史发展的角度来看，那么可以认为，延续并发展至明清时期的南北漕运这种运输方式，对于我国商品经济的发展和交流，对于统一多民族国家的巩固和发展，在客观上也确发挥了积极的作用；这是毫无疑问的。

事实上漕运除运输特定的漕粮之外，还形成为沟通我国南北的重要交通运输线。而每年航行于大运河和沿海的一万一千多只运船和三百五十多只海船^[21]，实际上就是一支大型的商船队伍。按明朝的规定，运船每只许带货物二十担，海船每只八十担，均可在沿途贸易。据估计，明代每年至少有二十多万担南方货物通过漕船运至沿岸的淮安、济宁、临清、德州和北京等城镇，这还不包括所谓“违法”的“附搭客商”的“私货”在内。显然它的载运量远较上述规定的要多^[22]。至于“回空运船”，虽然漕司明文禁止“揽载”，但实际上刚好相反。这些南回的运船大多“俱揽客货，而且船船俱系重回”，每只载运北方货物或则“豆数百担”，或则“枣数百包”等等，其货运量“较之漕运数反加多”^[23]，可见通过漕船南运的货物也是相当可观的。这表明明代漕运对于南北商品经济的交流及对沿岸城镇的经济发展起了促进作用。另一方面，漕运每年把四五十万石粮食输送至北京及北边，在经济上支持了作为明代政治和经济中心北京的稳定局面，

对于加强封建政府对周边地区的行政管辖，巩固我国北方和东北的国防，巩固和发展统一多民族国家，在客观上也起了一定的作用。

现在我们来讨论明代漕粮的来源、征收及漕运制度的演变情况。

漕粮出于田赋，实质上是田赋的一部分。明代自永乐年间迁都北京以后，供应漕粮的只限于支应南北运的六个“有漕省份”即南直隶、浙江、江西、湖广、河南和山东等省，惟南直隶的徽州府与滁、和二州是不负担漕粮的。以上六个“有漕省份”的田赋，像全国各省的情况一样，是划分为“起运”和“存留”两个部分的^[24]，而所谓漕粮乃指该六省从漕河输送到北京这个“起运”部分而言，并非各该省的全部田赋。在六省漕粮中，南直隶、浙江、江西和湖广共三百二十四万四千四百石，称为“南粮”，河南与山东共七十五万五千六百石，称为“北粮”，合共四百石。除漕粮外还有“白粮”。白粮与漕粮的区别主要是供应地区和用途上有所不同：白粮仅由南直隶的苏、松、常、嘉、等五府供纳^[25]，共二十一万四千余石。它是选择最优质的白粳米和白糯米等品种，专供宫廷、宗人府及京官俸禄之用的。

漕粮征收的额数是由明朝中央户部指定下来的，再由布政司分派到所领的府、州、县去。这是个常额，每年都是按此数征收、起运的。州县根据中央和户部的指示，把应征的漕粮额数分摊到本州县全体粮户中去，从而确定了各粮户的漕粮负担。一般来说，总的原则是按田土的亩数和等则来摊派，乾隆《吴江县志》卷一二《赋役·田赋》的记载证明这一点。我们根据该方志的资料编出万历四十八年（1620年）江南地区吴江县“三等则”征收漕粮的数额，如下表所示^[26]（见下页）。

除上述漕粮的摊派原则外，在各地也往往有不同的具体办法。一是按顷数平均摊派，如南直隶兴化县额派漕粮三万二千

石，全县田土二万四千二百顷，平均每顷摊派一石三斗五升；泰州则平均每顷为一石七斗。二是按里分的上下来摊派，如明初江南有的地方规定上田里份都摊派“起运”重粮，下田里份则摊派“存留”轻粮，等等。

等 则	每亩征收漕粮数 (单位：斗、升)	其 中		
		本 色 米 (单位：斗、升、合)	折 色 银 (单位：分、厘、毫)	
上 上	3 6	1 8 1	8 9	
上 中	3	1 5 1	7 4 1	
上 下	2 5	1 2 6	6 1 7	
中 上	2	1	4 9 1	
中 中	1 5	7 5	3 7	
中 下	1	5 4	2 4 7	
下 上	7	3 5	1 7 2	
下 中	5	2 5	1 2 3	
下 下	3	1 5	7 4	

明代的漕粮还规定输送到指定的地点和仓库。漕运的仓库主要有京、通二仓和沿岸的“水次仓”，即淮安、徐州、临清、德州等仓；此外还有府、州、县的仓库以及北边卫所的仓库等等（参看注^[87]）。这些仓库大抵按漕粮送纳的路程远近而分为轻仓口和重仓口两种，送纳轻仓口的多为距离较近的，送纳重仓口的多为距离较远的，一般来说皆按田则之高下而指定送纳某仓库。毫无疑问，承担“京运”或送纳重仓口的农户，其实际负担（包括漕粮及运费等）当是较重的。这一点后面还要再作论述。

明代漕运制度的发展大概可分为前后两个时期。前一个时期，自明初至成化八年（1472年），是漕运制度逐步形成时期，后一个时期在成化八年以后，为漕运制度确立和破坏时期，其中嘉靖（1522—1566年）以后可谓漕运制度走向破坏时期。下面着重讨论漕运制度形成时期的情况。

从明初至成化中期,是明代漕运制度逐渐形成、完善和走向制度化的阶段。为了保证京师和北边粮饷的供给,明初历朝统治者对漕运极为重视。明太祖朱元璋定都南京的当年,即洪武元年(1368年)始设漕运使,管理漕运事务。洪武三年,建临濠、临清二仓,以供转运。洪武四年(1371年)又设立粮长制度,专门负责税粮的征收和解运工作。漕粮的征收,在万历中年以前,主要责成粮长执行。张萱的《西园闻见录》卷三七《漕运前》载:“漕运粮储,总额四百万石,出于田里之地,出于粮里之手。”粮长是分区而设,大抵以税粮一万石划为一区,设正副粮长若干名,起初实行“永充法”,嗣后有所谓“朋充”和“轮充”之法,随之粮长的人数也不断增多,其身分地位也有了显著的变化。漕粮也和税粮一样,其征收和解运的程序手续是,州县责成粮长,“粮长督并里长,里长督并甲首,甲首催督人户,装运粮米。粮长点看见数,率领里长(甲首一般不参与解运)并运粮人户起运。”^[27]上述的粮、里长和甲首皆为官府“金派”,均选自民间,且执役于民间;其解运人员通常称为“大户”、“解户”、“解头”等等。这种征解的办法称为“民收民解”的办法。自永乐年间(1403—1424年)军运出现后,特别是成化年间行“长运法”后,由于军运代替民运,原来“民解”的办法已逐步地向“官解”办法过渡。惟白粮仍为民收民解,亦即仍责成粮长负责征解工作,有些地区称之为“白粮长”。至于一般税粮的征解,自明中叶一条鞭法折银征收后,则行“官收官解”的办法了。

历代漕运的路线总是以封建国家的政治中心所在地为转移的,明代当然也不例外。明初定都南京,以江南漕运为主,各地漕粮由江淮民运至京师南京。至于北边的粮饷,根据户部尚书郁新的建议,采取海运和河、陆相兼的运输办法,一由江入海,出直沽口,由白河运至通州,谓之海运;一由江入淮、黄河,至阳武县,陆运至卫辉府,由卫河运至薊州,谓之河运;除海运为军

运外,河运和陆运皆为民运^[28]。永乐间,为迁都北京作准备,先后大规模营建北京城和修复元末淤塞的会通河。这时北方需要的粮食日益增加,因而漕运就显得日益重要。为适应漕运发展的需要,当时充任漕运总兵官、平江伯陈瑄提出了一系列改革漕运制度的办法。首先在修通会通河后,于运河沿岸设置了淮安、徐州、临清(洪武时已建成)、德州和天津等五个大仓库,称为“水次仓,以资转运”^[29]。然后在永乐十三年(1415年)实行“支运法”,即“转运法”,规定各地农民先将漕粮运至沿河指定的淮安、徐州、临清和德州四仓(如江西、湖广、浙江民运粮皆指定送至淮安仓支运),再由运军分程接运至北京、通州二仓^[30]。这种运役实质上是一种无酬的劳役,故史称“以运、纳借之民力”^[31]。在支运中民运所占的比重大约为40—50%^[32]。

宣德五年(1430年),陈瑄等继而推行“兑运法”,令民运漕粮至淮安、瓜洲(扬州城南)等处,然后兑与运军领运;河南漕粮则民运至大名府小滩,兑与遮洋总海运。这个办法的主要点是民运路程相对缩短,而军运路程相对延长,其军运部分的运费均按路程的远近,由农民付给运军“路费耗米”^[33]。起初兑运法与支运法同时并行,支运的比重约占40%^[34];其后兑运法便逐步取得了优势。

至成化七年(1471年)又行“改兑法”,亦称“长运法”或“直达法”,这是漕运都御史、应天巡抚滕昭提出实行的。其法是由运军径赴江南、南京附近州县水次交兑。由是农民不必亲赴运役,但因军运路程延长,故农民除付给运军路费耗米外,还要增加一项“过江之费”。成化十一年(1475年),明朝政府正式宣布取消淮、徐、临、德四仓的支运,自此除白粮仍为民运外,漕运悉行改兑法,而“官军长运遂为定制”^[35]。

综上所述,明代前期的漕运制度经历了从支运、兑运(与支运同时兼行)和长运三个发展阶段,而终于在成化中期确立和完

备起来。漕运制度改革的大趋势是，（一）由军运代替民运；（二）由长运代替分段接运。漕粮运输方式改变的原因，主要在于民运漕粮日益困难并带来严重危害。宣德六年（1431年）陈瑄便指出了罢支运、行兑运的理由，说：“江南民运粮储仓，往返几一年，误农时；令民运至淮安、瓜洲兑与卫所官军运载至北京，给与路费耗米，则军民两便。”^[36]《国朝献征录》卷九则说得更清楚：“今漕运惟江西、湖广、浙江及苏、松诸郡去北京甚远；清河又有洪闸浅冻之阻，往复逾年，杂费数倍正粮。上遭公租，下妨农务。”可见民运的痛苦和祸害，从表面上说是路途太远，荒时废业，还有种种不便的理由，但最主要的还是直接导致朝廷税粮的失收，即所谓“上遭公租”，而军运又是比较安全的。其次也同民运制度日趋废弛和破坏分不开。据记载，明中叶后民收民解制度的流弊已日益严重。过去负责征解任务的粮、里长，或则由于地方官府及仓场役吏的刁难勒索，以致赔累破产和逃亡；或则由于加紧盘剥粮户而发财暴富，更加骄横和腐化起来^[37]。这表明原来由粮长负责的民运制度实在难以维持下去，因此明朝政府也不得不把解运漕粮的重担从粮、里长转交给更为可靠的运军官兵了。顺便指出，从民运变为军运，并不意味着农民的负担因此减轻。农民虽然免除从运役，但要承担沉重的运费，且备受官吏及减军的敲诈勒索；另外虽以军运为主，然白粮仍为民运，而北差白粮更集中地反映了农民遭受残酷的封建剥削和强制性人身劳役的痛苦，这点最关键。

明朝政府逐步改革漕运制度的同时,还大力整顿漕政,制定了一套比较系统和严密的“漕规”^[38],以确保漕粮的正常运输。据记载,明代漕规之“申严法例”为漕运史上所仅见。它除了明确指定供应漕粮的省份、漕粮岁额、品种规格及征收办法之外,还特别对漕运作了种种具体的规定,现就其中主要的几项略述如下。

的考核，通常为三年一次，也有一年一次。大抵先由各处抚按官和监兑部官每年一次对运粮官员“体察实迹，开具拮据”，送户、兵二部；然后由漕运都御史和总兵官将上述三年累积的考察情况，再送部“照例会考”，以定“去留”^[43]和“奖惩”^[44]。

总之，这些漕规都充分说明了明朝统治者对漕政的高度重视，同时也反映了他们对漕粮依赖的严重程度。但必须指出，尽管封建政府颁行如此“禁革章程”，实际情况却适得其反，漕运的陋规并非越禁越少，越革越轻，而是越禁越多，越革越重。这无疑是同明朝专制统治的黑暗和漕政的日趋腐败分不开的。

以下再来考察明代漕运政策及其形成中的一些特点。

成化八年，明朝政府规定每年全国额运的漕粮为四百万石，另有苏松五府的白粮为二十一万四千石，合称为“漕粮正项”，分别按田则等级摊派于东南等六省的粮户身上。由于漕粮是直接供应京师和北边粮饷之用，所以明朝规定漕粮是“不蠲不赦”^[45]的，这是明代漕运的一个显著特点，也是它和一般田赋的区分标志。通常因灾全部失收或有异常情况，漕粮也不许减免，充其量只准“改折”而已，这表明东南粮户担负了维持封建国家机构正常运转的特殊意义，一旦离开了漕粮的供给，封建政府也就无法生存下去^[46]。

明代漕运还规定，各粮户除完纳漕粮之外，还必须承担漕粮运输的全部费用，也就是要缴纳各种漕粮加耗。这样，政府不仅每年从粮户中搜刮到四百万石漕粮和二十一万四千石白粮，且一文不花地就能把这批巨额粮食调拨到北京和北边各地。在运输过程中所花费的巨大人力物力，包括官吏的勒索和运军的侵吞等，无疑都落在一般粮户的身上，这里便包含了封建政府对粮户在漕粮正项以外的剥削与劳役的性质。

明代漕粮加耗之繁多，主要是各地区互相“仿效”的结果。这是漕运政策形成中的另一个显著特点。只要某一个地区实行了

一种加耗之后，其它地区因为有利可图，也就立即仿效，继而形成了全面推广的局面，杂征名目也不断增多，正项以外有杂项，耗外有耗，层层加增，就像滚雪球似的，越滚越大。甚至连漕运中的弊政，有如解官通过“换锭（以小锭换大锭）剪边”的办法从中侵割漕银，以及运军自凿沉船，捏报漂失以侵盗粮米等，也居然“仿效成风”^[47]。

还必须指出，漕粮加耗之日益扩大也是同当时封建官吏的贪污贿赂和横征暴敛分不开的。众所周知，封建政府的财政开支谈不上有什么预算，它根本无法实行“量入为出”的原则；而封建统治者的消费和挥霍是没有止境的，但赋税（包括漕粮）收入却有一定的限度。因此，唯有加紧搜刮人民方能满足统治者日益增大的贪婪胃口，于是漕运便成为他们用以搜刮的重要对象。唯恐竭泽，不虑无鱼。漕粮的加耗日益加增，同时却为官吏的贪污勒索提供了更多搜刮的机会。以下的论述将表明，漕运中所形成的贪污贿赂现象，在封建社会的赋役行政中具有典型意义。

总而言之，明代漕运政策正是为了适应封建统治者不断增长的贪婪欲望，以开辟新财源和加紧剥削农民为目的而逐渐建立起来的一套极苛刻杂乱的财政制度。

二 漕粮与漕折

漕运是封建赋役的特殊形式，它既是赋役的一个重要而突出的部分，又是赋役压榨的集中表现。这一点可从漕粮的征收和运输两个方面来说明。下文着重从赋役性质的角度来考察这个问题，至于漕粮制度问题拟另文讨论。

我们知道，明朝建立后，朱元璋为了维护封建专制主义中央集权的统治与巩固统一多民族国家，大力加强了中央与地方的行政管理机构，并建立起一支拥有二百余万人的卫军队伍。因此从

明初,起京师南京及北边卫军每年均需要大量粮食的供给;永乐年间迁都北京后,这种粮食的供需就更加显得突出而迫切了。为了解决这个问题,封建政府在手整顿漕运的同时,在北边各地大兴军屯^[48],制定“开中法”与设置商屯^[49],并采取鼓励移民垦荒等发展农业生产的措施,故在一个时期内和一定程度上能就地部分解决军饷,也减轻了漕粮输运的困难^[50]。及至明中叶,由于宦官专权,朝政黑暗,吏治腐败,加之官僚、缙绅地主疯狂兼并土地,因而一度兴盛的军屯和商屯日趋废弛,以致北边军饷“皆仰给于仓”,与此同时,宫廷和京师百官的消费亦与日俱增,惟有依赖于南北六省漕粮的供给,且一直成为明代漕运中的一个难题。

关于明代历年漕粮,在成化八年以前,尚未固定数额,大概言之,永乐朝为二三百万石。至宣德朝达到六百七十四万余石,这是明代漕运量的最高点。正统、景泰、天顺三朝一般保持在四百至四百五十万石之间。成化八年始规定每年额运漕粮为四百万石^[51]。这个数额一般稍高于明以前历代的漕运额^[52],而低于明成化以前的数字,但实收数字往往有少而无多,直至嘉靖年间把漕粮本色和折色凑合起来尚能勉强达到数额(这时漕粮改折几占一半)。隆庆、万历以后则一般低于此额,这表明漕运已日趋废弛了。关于明成化以前历年全国漕粮数额,如下表。

年 份	漕 粮 额 (单位: 万石)	资 料 来 源
洪武三十年	70	谢纯:《漕运通志》卷七,《漕数表》
永乐十九年	354	《永乐实录》卷一二二
洪熙元年	230	《宣德实录》卷一二
宣德七年	674	《宣德实录》卷九七
正统二年	450	王琮:《漕河图志》卷七
景泰二年	424	王琮:《漕河图志》卷七
天顺四年	435	王琮:《漕河图志》卷七
成化八年	400	《明史》卷七九,《食货志·漕运》

顺便说明,(一)成化至嘉靖间历年全国漕粮额数一般保持着四百万石^[53]; (二)隆庆、万历以后全国漕粮额数一般低于四百万石,如万历四年(1576年)为三百一十二万石,天启六年(1626年)为三百零一万石,崇祯五年(1632年)为三百一十余万石^[54]。

如果从漕粮分区负担情况来说,主要是落在东南漕粮省份粮户身上,亦即是集中于南直隶和浙江两省,或称为江南地区。如南直隶十三府二州,合共漕粮总数为一百七十万石,占全国漕粮的百分之四十三点五四;其中苏州府为六十九点七万石,占全国漕粮的百分之十七点八二,是东南地区漕粮最重的一个府,故有“天下财赋多仰于东南,而苏(州府)为甲”^[55]之谓。其次是江西省,其漕粮额仅次于浙江省;湖广的漕粮额最少。关于明成化间各地漕粮的数额和所占比例,如下表所示。

地 区	漕 粮 额 (单位: 万石)	占全国漕粮额 (%)
南 直 隶	170	43.54
苏 州 府	69.70	17.82
松 江 府	23.29	5.95
常 州 府	17	4.25
应 天 府	12.80	3.20
镇 江 府	10.20	2.55
扬 州 府	9.70	2.43
凤 阳 府	6.03	1.51
安 庆 府	6	1.50
徐 州	4	1
宁 国 府	3	0.75
池 州 府	2.50	0.63
淮 安 府	2.50	0.63
太 平 府	1.70	0.43

地 区	漕 粮 额 (单位: 万石)	占全国漕粮额 (%)
庐 州 府	1	0.25
广 德 府	0.80	0.20
浙 江	63	15.75
江 西	57	14.25
河 南	38	9.50
山 东	37.56	9.39
南 广	25	6.25

说明: (一) 本表以成化八年(1472年)各地漕粮额数计算; (二) 资料根据谢纯《漕运通志》卷七,《漕数表》和王在晋《通漕类编》卷二。

明代漕粮集中于东南地区, 尤其高度集中于江南地区, 这无疑大大加重了江南农民的负担, 影响了当地经济的发展。

江南地区, 特别苏松等府, 由于历史原因, 明初已“按私租簿为税额”, “亩税有二、三石者”, 故有“江浙赋独重”^[56]之说。这里的漕粮在田赋中占有相当的比重, 仅南直隶十三府二州的漕粮即有一百七十万石, 占全部税粮六百二十四万石的 27.2%。可见当地农民所受的封建剥削和压迫远较其它漕粮省份(更不用着说非漕省份了)为酷为惨。更由于地狭人稠和所征非所产等原因, 一般粮户仅靠农业收入不足以支应那样沉重的负担, 而往往需要兼营手工业或小商业补充, 方能勉强完纳和糊口, 因而经常感到苦累。嘉定县的情况就是其中一个典型例子。

据程其珏、杨震福编纂的《嘉定县志》卷三《赋役沿革》云, 万历间“该县种稻之田十不及二, 所征本色尚不足以春办、白粮及存留等项; 是十余石(按原编为十五万石)漕粮, 必藉小民之织作, 花、豆之贸易也。转输之数既繁, 捐索之弊滋甚, 挖通日众, 役累繁兴, 民生国计, 两为岌岌。”可见漕粮给该县人民带来的重负和剧害。该方志所载县民徐行等人于万历二十一

年(1593年)上疏中的一段话则说得更为清楚。疏中指出, 嘉定之地, “江湖壅塞, 沙土日积, 既不宜于禾稻, 姑取办于木棉, 以花织布, 以布贸银, 以银籴米, 以米兑军。运他邑之粟, 充本县之(漕)粮, 飞挽隔别, 其劳自倍; 折阅展转, 其费自多。故出之民间, 则本县之一石几同于他县之二石; 输之官府, 则民间之二石不加之于他县之一石。况米从别处杂贩, 粒色难齐, (运)军得藉口交兑刁难, 多至缺乏。民急则倾家逃窜, 官急则借商挪补, 弊端丛集, 皆坐此积。”这里至少可以说明: (一) 嘉定县额派漕粮十五万石, 负担是较重的, 虽然在江南地区还算不上最重, 但一县之漕粮已比应天府的漕粮或湖广漕粮之半还要多。(二) 由于该县地狭人稠, 水稻面积有限, 农户光靠农业收入已不足以完漕, 故他们不得不依靠“织作”和“花、豆之贸易”来补充, 亦即在农业之外兼营家庭手工业。由他们的小农经济也加入到商品交换经济的行列, 从而要受到商业资本的支配和盘剥。(三) 因为所征非所产, 农户不得不从外地购买商品粮以完漕, 所以又增添种种额外负担: 或则由于“粮户展转赔费”, 正粮一石实际用费二石之多, 即增加了一倍的负担, 尚不包括运费在内; 或则胥役和运军借口粮米“粒色难齐”等因, 乘机敲诈勒索, 农民又多受一层搜刮。总之, 在漕粮的压榨下, 当无法完纳时粮户不是被迫“卖儿鬻女”, 就是“倾家逃窜”, 以逃避漕粮的重负。

嘉定县的事例从侧面反映了江南地区的情况^[57]。其实自正德(1506—1521年)以后, 江南地区因为税粮的重负与运役之繁剧, 一般粮户已日趋破产。其中一些农民由于“赋税日增, 徭役日重”之缘故, “去农而改业为工商者”^[58], 亦即脱离了农村而流入城镇, 成为手工业的雇佣劳动者, 或经营小工商业。总而言之, 这种“以花织布, 以布贸银, 以银籴米, 以米兑军”和“去农而改业为工商者”的历史现象, 表明了明代漕运对江南社

会经济产生深刻的影响，也是江南农村家庭手工业和商品交换经济比较活跃的一个原因。

以上考察了江南地区漕粮负担的情况，至于其它漕粮省份可参阅下一节有关“明代各地漕粮农民的实际负担量统计表”所提供的资料，这里就不赘述了。但必须指出，上述情况仅就额派漕粮正项而言，尚不包括漕粮运费和漕粮征收中的额外负担。据记载，地方官吏和里中粮役在“收领（漕粮）正米外，更有各项名色”^[59]：一是验收粮米中有所谓“干”、“净”、“圆”、“新”的名目；二是过秤交受时有所谓“淋尖”、“踢脚”、“大斗”、“大秤”等花样；三是编派漕粮时官吏胥役暗中甚至公开向粮户“私增”；四是“揽头”（亦称揽纳户）和豪势之家串同有司，通过“包揽”漕粮（即包漕，代粮户承办交纳漕粮）从中侵吞渔利，等等。总之，在漕粮科征中的种种陋规不胜枚举。下面仅以增派和浮收两例作为说明。

《吴江县志》卷一四《赋役·田赋》的记载，说明了在同一地区、同一项目下，而在不同时期漕粮增派的情况。该县仅内官监军五衙门白粮一项，嘉靖间的征收额为三万五千五百八十四石，至万历间则“多派三千三百余石”，即比嘉靖时增派了9.3%。嘉定县增派的幅度更大，该县万历年原编漕粮为十五万石，至崇祯间竟“加征折漕银二万七千二百六十四两有奇”^[60]，约当于法定市价五万四千五百余石，由此可见额外增派之严重。关于官吏胥役的勒索浮收，在《崇祯壬午疏钞·除清漕弊疏》中有充分的说明，如山东征收时“州县印官纵容收役擅用私斗，勒索米，派使费”；沂州、临邕和济阳等县“每漕米一石，多收五六斗不等”；乐陵县甚至“每漕米一石多收至一、二石不等”，亦即比正粮本身增加一至二倍。这表明一般粮户由于官吏的勒索浮收而使额外负担大为加重了。

漕粮本色的征收情况已如上述。下面再来讨论漕粮折色问

题。

明朝政府出于本身需要曾规定了漕粮“全征本色”，在一般情况下是不允许改折的。但随着商品货币经济的发展和漕运制度的日趋废弛，封建政府也不得不实行有条件的和部分的改折。如果从商品经济发展和赋役制度改革的发展趋势来看，那么漕粮改折也不失为一种进步的办法。至于封建统治者利用它来加紧对农民的剥削则是另一回事。

漕粮改折简称漕折，是把漕粮折征他物的办法，主要是折银完纳。下面先来看看成化以后的漕折情况。

据《清乘》卷一说，成化二十三年（1487年），全国“兑改折银六十万石”。其后，弘治五年（1492年），户部尚书叶淇上言：“去岁苏州兑运已折五十万石，每石折银一两”，“自后岁灾，辄权宜折银，以水次仓支运之粮充其数，而折价以六、七钱为率。”^[61]这是成化以后最早规定的漕折条件和官方折价。当时粮食的法定市价为每石五钱，可见“以六、七钱为率”的折价，已包括了漕粮加耗（运费）在内。大约自弘治（1488—1505年）以后，漕折额增至百万石左右；嘉靖间漕折额显著上升，最高点为二百一十万石；隆庆（1567—1572年）间则稍有下降，维持在每年百万石之间；万历以后，漕折额多寡不一，多者年达二百万石，少者亦不下数十万石。总的来说，隆庆以后漕折以每年一百万石为常额，但可斟酌情况而增减之^[62]。成化至隆庆年间全国漕粮改折银数如下表。

年 份	改 折 额 (单位: 万石)	资 料 来 源
成化八年	17.77	《明史》卷七九,《食货志·漕运》
成化二十三年	60	《漕乘》卷一
弘治八年	80	《漕乘》卷一
弘治九年	105 余	《漕乘》卷一
正德四年	100 余	《漕乘》卷一
正德十四年	143	《漕乘》卷一
嘉靖七年	176	《漕祝奏议》卷二
嘉靖十一年	210	《明世宗实录》卷一四五
嘉靖四十年	130	《漕乘》卷一
隆庆元年	109 余	马森:《明会计以预图疏》,载 《明经世文编》卷二九八
隆庆四年	123 余	《明穆宗实录》卷五二

如前所述,漕、白二粮是直接供给宫廷、京师百官及北边卫军之用,因此明朝政府不仅规定了漕粮“不蠲不赦”,而且对漕折也规定了十分严格而苛刻的条件,特别自成化初年规定全国漕粮以四百万石为定额后,在通常情况下是不允许随便改折的,只有严重的自然灾害等情况才准许改折。兹略述如下。

(一) 严重的自然灾害

如上面提到弘治四年苏州府改折漕粮五十万石,是由于“苏松诸府连岁荒歉”而实行的。可以说漕折一般只限于“灾伤年份”,大抵因水旱灾而行漕折,是以灾情轻重来确定改折比例的大小,因时因地各有不同^[63]。万历二十三年(1595年)八月,浙西湖州府因“异常水灾”,户部规定“被灾七分者,该年漕粮量折五分;被灾三分者,仍征本色。”^[64]江西的情况大致与湖州府相同。天启三年(1623年)江西大灾,政府下令受灾八成以上“俱准全折”,受灾七成以下“俱照半折”^[65]。根据祁彪佳的《督抚疏稿》一书,可以算出崇祯间江南几个州县受灾成数和改

折比例(见下表)。所应注意的是,以上皆为严重灾区。此外,自嘉靖以后由于黄河为患,致使运河屡遭破坏,大批漕船漂流损失,这也是导致漕折原因之一。

受 灾 地 区	受灾程度 (%)	改折比例 (%)
上 海 县	90	72
昆 山 县	86	70
吴 县	80	64
青 浦 县	71	56
吴江、长洲、常熟、武进和江阴等县	60	50
无 锡 县	50	40

(二) 漕船缺乏

明代自行军运后,封建政府每年需要大批漕船(浅船)运粮。明初运船“未有定式,亦无定数”。大抵自宣德以后,在运漕船为一万一千七百多艘^[66]。至天顺间“始定天下(运)船数为一万一千七百七十五艘”^[67]。正德以后,漕政日趋废弛,在运的船数逐渐减少,嘉靖二年(1523年),运船已降为九千九百九十五只;至万历二十五年(1597年)实际在运船数为五千七百二十五只,共载粮约一百九十三万石^[68]。可见,漕船的奇缺已成为漕运的一个严重问题。

漕船缺乏的主要原因,首先是由于正德四年(1509年)河北霸县等地刘六、刘七领导的农民大起义对漕运的沉重打击。据载,这次农民起义军“横行齐、鲁、赵、魏、徐、沛间(亦即漕运主要区域),所至张旗盖,鸣金鼓”,“发庾溃狱”,“戮王臣,截漕舫”^[69]。仅正德六年(1511年)江南、浙江、江西、湖广和山东等十总运军,被“烧毁运船共计一千五百五十二只”^[70]。自此运船日少一日。其次也由于漕政日益腐败,以及官吏、运军

的贪污舞弊。如因漕司衙门和地方官吏的贪污、挪用，致使“军民（造船）料价连年拖欠”，仅万历三十六年（1608年）芜湖船厂便欠船料银五万九千三百九十两；又如船厂承造之偷工减料，遂使运船质量异常低劣，“稍有挤挨，应声碎裂者，比比皆是”，甚至新造运船（如万历二十四年杭州卫）亦“称钉板解散，不堪装载”。还有运军官兵私分“领支（船）料银”、盗卖运船（或拆板盗卖），以及自然的和人力的（如运军为要侵盗漕粮，故意将运船凿沉）漂沫损失，等等^[71]。

运船既已奇缺，而每年仍得额运漕粮四百万石，这便发生了矛盾。这个矛盾自明中叶以后日趋尖锐。史称嘉靖元年（1522年）缺船一千七百八十一只，该载粮五十四万六千八百〇二石；次年增至二千一百〇九只，该载粮九十一万九千八百石^[72]。明朝统治者对此已“无凭措手”。为要解决缺船运粮问题，他们先是企图“雇觅民船”，或摊派于军船加带，但都无济于事。因为“雇募民船，因循支度”；而“摊加各（军）船，载重而溺”，实际上都行不通。最后不得不采取唯一可行的办法，也是封建统治者最不愿意采取的办法，即下令户部实行“改折”^[73]。因此，正德十六年（1521年）江西所属南昌、新建等县（因先年运船被农民起义军俘获和烧毁，以致缺船起运），改折兑改粮米六万二千四百六十六石^[74]；嘉靖元年，湖广缺船改折的有一十六万六千一百三十二石，占该省额运总数的61%强；南直隶的池州、太平和安庆三府也改折二万一千九百二十八石^[75]。以上三省区实行漕折是由于缺船造成的。

运船的缺乏，还由于回空运船的中途受阻，耽误了下一届运期。运船回空受阻的原因很多，如天津闸坝的留难，上纳稽延，沿途被冻受阻，特别是运军南回“挽载（货物）延缓”，甚至“中途遗弃”运船等^[76]；此外还有一个重要的原因，就是农民起义打击了漕运线，使运道阻塞^[77]。漕船回空受阻日趋严重的情

况，在明代奏疏中是屡见不鲜的。天启四年（1624年），因北运漕船回空受阻而不得不实行改折，就是其中一例^[78]。总之，运船缺乏也罢，回空受阻也罢，都迫使封建统治者不能不实行漕折。

（三）地区僻远、运输困难

地方僻远、交通运输有困难的，也允许实行漕折。王宗沐的《条列漕宜四事疏》提到湖广永州、衡州、长沙及江西赣州等四府的一般情况，说“催征既难，水次又远”，且有“洞庭之险，赣石二十四滩之恶”，每致运船淤阻守冻。故早于弘治八年（1495年）即已允许以上四府漕粮共一十万四千七百八十三石改折，并规定“该派兑改粮米，每石连耗例准折银一两二钱”^[79]。这说明农民在漕折中的实际负担相当于市价（每石五钱）的二点四倍。

（四）特殊原因

所谓特殊原因，指的是迫使当局不得不采取漕折权宜措施的暂时性困难。这些特殊原因如：1. 仓米一时积存太多。弘治间淮、徐、临、德四仓粮米积压过多，以致陈腐，于是政府下令暂行改折，“将浙江、江西、湖广正兑粮米三十五万石折银解京，而令三省卫军赴临、德等仓支运，如所折之数。”^[80]2. 边储空匮。嘉靖三十年（1541年），封建政府“因边储缺乏，议将漕粮改折十分之三，每石折征一两”^[81]，解部济边。江西则将原定坐派南京仓米本色，改折六万石，每石折征八钱，内将五钱解南京户部库，抵还前数；扣解三钱送太仓，得银一万八千两，以济边饷。以上两例为济边饷而行改折。3. 其他一些特殊原因，如倭患、通贼等也行改折。何乔远的《名山藏》卷五四《漕运志》说，嘉靖间“浙（江）、（南）直（隶）中倭，粮船多被焚者，通贼既甚，水灾继之，请折诸饷。”这些都只是一种权宜措施，是在非常情况下被迫实行的。