

[美] 黄仁宇 著

明代的漕运

新星出版社 NEW STAR PUBLISHER

[美] 黄仁宇 著

张皓 张升 译

明代的
漕运

新星出版社 NEW STAR PUBLISHER

图书在版编目(CIP)数据

明代的漕运/(美)黄仁宇著. —北京:新星出版社,
2005. 4

ISBN 7-80148-767-2

I. 明… II. 黄… III. 漕运—交通运输史—中国—明代 IV. F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2005)第 031249 号

出版发行:新星出版社

出版人:谢 刚

社址:北京市东直门南大街 9 号华普花园

邮政编码:100007

电话:010 - 84094409

传真:010 - 84094789

销售热线:010 - 65513628

E-mail: newstar_publisher@163.com

印刷:山东新华印刷厂临沂厂

开本:960 × 1300 1/32

印张:8.75 字数:187 千

版次:2005 年 4 月第一版 2005 年 6 月第二次印刷

印数:6 001 ~ 11 000 定价:25.00 元

版权专有 侵权必究·如有质量问题,请与印刷公司联系调换

(电话:0539 - 2925659)

前 言

从 1959 年起,我就计划撰写明代的漕运。当时在亚利桑那大学任教、目前在奥克兰大学工作的贺凯教授,从那时起就不断给予我帮助和鼓励。贺凯教授在图森写了一封长信给我,建议列出一个文献目录,弄清研究方法与目的。他到密歇根后,把他个人收集的有关明代历史资料提供给我利用。对我来说,这些资料非常宝贵。此外,在许多场合,他舍弃了自己非常宝贵的时间,耐心地倾听我的想法,并给予我有独到见解的评论。因此,我从内心里对贺凯教授要表示深深而诚挚的谢意。

对于在明史研究领域走在前列的许多学者,虽然我同他们的联系并不像同贺凯教授那样频繁,但他们也像贺凯教授一样,对我的研究关怀备至。除了密歇根大学为我组成的博士学位论文答辩委员会的所有成员都不厌其烦地帮助我外,还有一些学者阅读了我论文草稿的全部或一部分,作出评价并提出改进建

议。这些学者包括：哈佛大学的费正清教授和杨联陞教授、耶鲁大学的约翰·W. 霍尔教授、加利福尼亚大学巴纳德学院的约翰·梅斯基尔教授，以及明史文献研究项目小组的L. 卡里托·古德里奇教授。我要对他们表达深深的谢意。尽管他们提出了许多良好建议，论文中仍然存在着一些错误，这些错误当然要由我自己负责；这一情况并不能说明我在最后定稿的论文中所表达的观点，都得到了他们的赞同。

1959年冬在华盛顿哥伦比亚特区期间，我有机会拜访了外交学院的韩丁教授。他热情地接待了我。虽然我们俩人在漕运的功能以及中国历史其他问题上看法不同，但这丝毫影响不了我个人对他的钦佩。我对他的尊敬具有深深的含义——他很早就 在明史研究领域中跋涉，而我，才刚刚涉及，只是一个初入者。

在我论文写作期间，还有许多人帮助了我。这些好心的人包括：吉非尔斯与罗塞蒂有限公司的丹尼尔·J. 博恩先生，他不断地鼓励和激励我完成明代漕运的研究；博恩夫人，她阅读了论文全部初稿，提出许多如何改进英语表达的建议；密歇根大学远东图书馆的铃木彦先生，他帮助我安排论文中的日文标题，并将之翻译成拉丁语；安·A. 科尔蒙内小姐，她帮我打印了初稿；罗斯玛丽·J. 赫里恩夫人，她帮我打印了最后的定稿。我还要感谢如下人员：吉非尔斯与罗塞蒂有限公司的卡尔·A. 吉非尔斯先生，他是我现在的雇主，正是由于有了他的帮助和理解，这篇论文才得以完成；霍勒斯·拉克汉蒙研究院的拉尔夫·A. 索耶院长和弗里曼·D. 米勒院长，他们俩人同意在1959年和1963年设置研究生研究基金，资助我到美国国会图书馆和其他大学

图书馆查阅资料。

迄今为止,明朝历史仍然存在许多争议,而且复杂。而一般说来,明代漕运问题涉及明代的许多因素,例如皇帝及大臣的性格和个人风格、政府机构、官场惯例、重大的全国性事件、财政制度、国民经济、流行看法、地理和工艺技术,等等。关于这些问题的原始资料虽然很多,但其中大多数已经被现代学者重新整理和加工过。由于在许多领域中仍然缺乏对此种整理加工的估价,因而在写作这篇论文时,我每时每刻不得不依靠自己的主观判断,匆忙翻阅,快速选择。由于明代漕运是一块尚未被人研究的处女地,而我又是刚刚涉及这一领域,因而论文中所提出的观点不可避免地存在问题。我充分地意识到会出现许多错误,也认识到会忽略许多重要问题,因此,任何使我能注意到某些特定错误的建议或评论,我都十分欢迎。

为了方便阅读,我尽可能把中国度量衡单位换算为西方式的。不过,“两”和“石”除外,因为它们是中国的常用单位,是中国式的“盎司”和“蒲式耳”。

黄仁宇

1964年3月31日

目 录

前言	1
第一章 京杭大运河的背景和本文研究的目的	1
第二章 京杭大运河的地形概况	21
第三章 明代管理大运河的行政机构	38
第四章 漕粮运输	64
一、漕粮制度的发展	65
二、军运组织——漕军	80
三、国家支出下的京师漕粮储存拨付	99
第五章 宫廷供应品的漕运	135
第六章 征税、商业、旅行和劳役	166
一、征税	166
二、商业	180
三、旅行	199
四、劳役	217
第七章 结论	226

附录 234

 一、印版图和草图 234

 二、《明实录》中所记载的输送到京师的漕粮 238

 三、《大明会典》中所记载的几省和南直隶几府州的
 漕粮份额 241

 四、几个内河河港的税收份额 242

文献目录注释 243

前言及正文中的人名、地名及其他专有名词英汉对照表 253

译后记 271

第一章 京杭大运河的背景 和本文研究的目的

一系列连接华北和长江三角洲的人工水道被认为是大运河〔1〕后,错误看法就常常出现。大运河是由几个不同的河道组成的,它们各自流经的地域不同,各自拥有的历史起源也不同,因而并不具备共同的特点。如果把不同的河道视为一条运河,那么就会忽略许多相关而又必要的细节。如果我们进一步

〔1〕 作者在不同情况下分别使用了 the Grand Canal、the canal、the canals、the canal system 和 Ts'ao Ho。后者毫无疑问指的就是漕河。至于其他,作者虽然有时用词并不严格,甚至随意使用,比如 the canal 和 the canals 不分, the canal 和 the canal system 也不分,但基本思路是: the Grand Canal 指的是北京到杭州的京杭大运河, the canal 指北京到瓜洲的运河,即 Ts'ao Ho, the canals 指由京杭大运河及其他小运河或分运河组成的运河体系, the canal system 指因漕运而设置起来的体系。因此,我们在翻译时推断作者意思,分别将 the Grand Canal、the canal、the canals、the canal system 译成“京杭大运河”、“漕河”、“运河”和“漕运体系”。有时,由于作者对 the canal 和 the canal system 不分,所以 the canal system 有时也译为“漕河”。——译者

研究,就会发现有理由怀疑把运河称为“大运河”是否合适。虽然大运河是历史上独一无二的水利工程,但是它并不总是具有其名字所赋予的辉煌和壮观。

不过,这并未给制图者带来什么严重困难。实际上,即使在今天每种质量较好的地图上,大运河都被汇为一条连接京师和南方的杭州的船道运河而存在〔1〕。惟一的变化出现在漕河北部上。由于漕河北段沿着两条河流的自然水道而延伸,因而有些地图把它们视为自然河流,而另一些地图则视为人工水道,标上了人工运河的图例。当然,这只是一个小小的技术问题,制图者有权利在上面作出技术处理。

在许多文字资料中都可发现,有关大运河记载的不一致更为严重。在一些有水平的参考著作中,不仅关于大运河长度的叙述差异极大,居然从 850 英里到 1,200 英里不等,而且关于其最早的历史起源的看法也极不相同,有的认为是公元前 5 世纪,有的认为是公元 7 世纪。一般认为,把大运河开凿成为一条整体的漕运运河,是隋朝的隋炀帝(604—617 年在位)、元朝的忽必烈汗(1260—1294 年在位)和明朝

〔1〕 参见:《商业地图集和市场指南》(*Commercial Atlas And Market Guide*)(纽约,1961 年版),页 532。

《世界时代地图集》(*The Times Atlas of the World*)(中世纪版,伦敦于 1955 年再版),页 1、21—22。

《兰德·麦克纳利全世界地图集》(*Rand McNally Cosmopolitan World Atlas*)(纽约和旧金山,1962 年版),页 34。

《世界地图册》(莫斯科,1954 年版),页 153—154、147—148。

《美国牛津地图集》(*The American Oxford Atlas*)(纽约和牛津,1951 年版),页 61—63。

《格罗塞尔·赫德尔德地图集》(*Grosser Herder Atlas*)(弗赖堡,1958 年版),页 169;页 171。

的永乐帝〔1〕。由于这些观点来自各种不同说法,非常混乱,许多重要信息就在这混乱中丢失。在即将进入 20 世纪之前,有一位学者就观察指出:

就许多方面来说,世界上最值得注意的是中国的大运河。

它也是所有其他运河中,我们了解得最少的。〔2〕

本文虽然并不打算否定大运河这一已经为世界广泛接受的名称,但是强烈地感觉到该名称所表达的含义是错误的,如果未加保留就接受使用,是会被引入歧路的。

〔1〕 从下列几段不同著作中可以瞥见相互矛盾的记述:

《百科全书,中国》(*Encyclopedia Sinica*)(伦敦,1917 年版)在第 216 页中认为,大运河全长 1,200 英里:“虽然人们常常认为完成大运河开凿的是忽必烈汗,但是,大运河的一部分此前已经历了 1,000 年……两条大河即黄河和长江之间的一段运河,最早开凿于周朝时期的大约公元前 485 年……”

《哥伦比亚百科全书》(*The Columbia Encyclopedia*)(纽约,1956 年版)在第 804 页中记述说:“大运河……长约 850 英里……它最古老的一段连接黄河和长江,是在隋炀帝在位(605—617 年在位)期间完成的。其余部分(包括连接京师、今天为水覆盖一段)是在元朝(1271—1368 年)时期开凿而成的……”

《百科全书,美国》(*The Encyclopedia Americana*)(纽约,1962 年版)在第 5484 页中记载说:“中国同样开凿了大批水道,其中包括大运河。它长约 1,000 英里,大约于 1289 年完成。”

《百科全书,不列颠》(*Encyclopedia Britannica*)(芝加哥、伦敦和多伦多,1961 年版)在第 4728 页中说:“……中国的大运河,连接了白河、黄河和扬子江。它在公元 7 世纪建成使用。”

F. H. 金(F. H. King)在《国家地理杂志》(*National Geographical Magazine*)(1912 年 10 月,23.10: 940)上撰文《中国的运河,人类的奇迹》(*The Wonderful Canal of China*)认为:“……整个大运河……其中段据说是约在公元前 6 世纪开凿而成的。”

〔2〕 J. 斯蒂芬斯·吉恩斯(J. Stephens Jeans):《世界各国的水道和水运》(*Waterways And Water Transport in Different Countries*)(伦敦,1890 年版),页 232。

由于这种原因和其他原因,我们认为在开始探讨本文主要研究问题之前,应该把某些问题澄清。首先,我们必须认识到中国开凿运河的历史悠久。不必说那些认为早在文明开端之前就已经开凿运河的真伪参半的历史文献,可靠的历史资料清楚表明,自公元前5世纪以来,中国就在利用运河进行运输了。战国期间(前481—前221),好几条人工运河就出现在今天的江苏、安徽、河南和山东等地〔1〕。自这以后,我们完全可以说任何一个标准意义上的王朝,都有关于运河开凿情况的历史记载。在更多的著名项目在军事需要下投入建设的同时,另一些项目因运输、灌溉和治水等需要而投入建设。于16世纪晚期来到中国的一个天主教传教士就评论指出:“中国这个国家完全为一套相互交叉的江河和运河所组成的水网所覆盖,无论何地,都可以通过水路到达。”〔2〕

通过上述事例,我们完全能够了解到,许多地方的地方性运河沿着这个那个方向前进是早就存在的。伟大的运河开凿者,无须一开始就涌现出来。在大多数情况下,他们只是修整现存运河,提高运河质量,将之体系化。其结果是,任何一条运河的最早开凿日期,都很容易往后推算或往前追溯到某个世纪的某个时候。

华东地区的地形特别,属于另一种情况,必须给予考虑。虽然这种情况在下一章中要充分讨论,但我们可以在这里指出这

〔1〕 史念海:《中国的运河》(重庆,1944年版),页16—23。

〔2〕 尼古拉斯·特加尔特(Nicholas Trigault):《中国概况》(*The China That Was*),L. J. 加拉赫(L. J. Gallagher)的拉丁文译本,密尔沃基(Milwaukee),1942年版,页19。

一种事实,即大运河流经的几个地方,在地理特征上是不同的。适合于开凿并维持运河的地形,从十分令人满意之地形延伸到完全令人失望之地形。不必说,这种极端使混乱变得更加复杂。

比如,在长江三角洲,地下水位非常高,开凿运河并不是一项震撼世界的工程,非常平凡。来自欧洲国家的早期天主教牧师和使者,经过这一地区时就注意到这一点〔1〕。近来的记述也证明这一观察是正确的。乔治·贝比科克·克里西在描述华东地区时就说:“最引人注目的就是运河。那些运河取代了道路,只有少数村庄不坐落在可以航行的运河上。”〔2〕另一个旅行者注意到,在上海南面至杭州 62 英里的地方,不少于 324 条支运河流入和流出主干运河,这些支运河的宽度平均达到 19 至 22 英尺。在南京和上海之间 162 英里的地方,这种支运河数量达到 593 条〔3〕。由于华东地区的水源非常丰富,河床又相对稳定,所以维持主干运河的水量并不困难〔4〕。王朝编年史和古籍文献在详细记录运河、江河中所出现的问题时,很少提到分布在长江以南的运河干线。

不过,从长江到淮河,湖泊、沼泽和溪流共同构成了一个奇怪的迷宫。这一地区的地理看起来在过去的岁月里经历过无数

〔1〕 安东尼·弗朗科斯·普雷沃斯特(Antoino Francois Prevost):《耶稣会士的历史性旅行》(*Historie Generale de Voyages*, 1776 年版,以及其他版本),卷 5,页 337—343;页 427—434。

〔2〕 乔治·贝比科克·克里西(George Babcock Cressey):《中国的地理基础》(*China's Geographical Foundation*, 纽约,1934 年版),页 292。

〔3〕 F. H. 金:《中国的运河,人类的奇迹》,页 931。

〔4〕 史念海:《中国的运河》,页 176。

次变化。古典著作所提到的地形特征,已经消失很长一段时期了〔1〕。按照记载所说,这一地区至少有6条把长江和淮河连接起来的运河用于航行〔2〕。在这些运河中,最著名的几条开凿于公元前485年和公元587年。今天,这几条运河只能从地图上找到痕迹。现在的大运河沿着同它“祖先”假想中的路线非常平行的路线前进,如果把它认为是一条从未干枯、一直在奔腾的运河,那么它的全部历史就要另外延伸一千年。

过了淮河往北,大运河系统就进入了黄河流域。只有中国学生才非常熟悉黄河的特征。黄河由于携带着大量流沙,不但要把自己的河床填满了,而且把它所接触到的其他地方变成淤泥。最糟糕的是,黄河改道而出,大面积泛滥。一般认为,从古代到1937年,黄河有6次改道。然而,这只是黄河的主要改道次数,那些规模较小的改道和地方性决堤并未计算在内。近年来,学者们开始从王朝编年史中整理有关记载这种规模相对来说要小的泛滥的文献,因此而重新得出的画面看起来相当令人吃惊。举例来说,在明朝统治的277年时间里,研究表明,在56年里,要么由于自然灾害,要么由于明政府所采取的错误控制水利措施,黄河改变其流程达到不同程度〔3〕。另一项研究表明,黄河在同一时期里仅仅是因为自然灾害就改道58次〔4〕。由于

〔1〕 史念海:《中国的运河》,页13。

〔2〕 有关坐落在长江、淮河之间地区的几条运河,可以参见D. 盖达(D. Gandar)牧师的大作《运河帝国(Le Canal Imperial)》(上海:《汉学研究(Varietes Sinologiques)》,No. 4, 1894)中的插图(未标明页码)。

〔3〕 岑仲勉:《黄河变迁史》(北京,1947年版),页468—487。

〔4〕 申丙:《黄河源流及历代河患考》,《学术季刊》第5卷第1期,1956年11月,页89—90。

大运河不得不穿越黄河流域,要维持航行,一直是一个令人痛苦的难题。盖达牧师就概括指出:

大运河的危险地段就在黄河流域。它很快就要在这里消失。它的河床很容易被泥沙填满。沟渠会被折断,航路会被阻断。整个大运河会因此而被彻底抛弃。〔1〕

仅仅是一瞥此点,我们就足以认为大运河并不是一个稳定、持续不断、统一的体系。它的一些组成部分一直令人棘手。而且最重要的是,它的状况每时每刻,从这段到那段,都在变化。

中国人传统地认为隋炀帝是大运河的最早开凿者。隋炀帝所设计和连接的大运河水道,同今天的大运河路线有所不同。人们常常认为此点无关紧要,可以不予考虑〔2〕。但不幸的是,隋朝大运河在什么环境下开凿的,我们最不清楚。隋朝历史极为简短,没有给我们留下什么可以重新勾画隋朝大运河图景的记载。比如,就大运河连接黄河和淮河的一段来说,

〔1〕 D. 盖达:《运河帝国》。

〔2〕 关于隋朝运河情况,除了可以参考 D. 盖达的大作外,还可以参考如下学者的大作:

约瑟夫·尼达姆(Joseph Needham):《中国的科学与文明》(*Science And Civilization in China*)(剑桥,1954年版),页1123—1124;

伍德布里奇·比汉姆(Woodbridge Bingham):《唐朝的建立》(*The Founding of the Tang Dynasty*)(巴尔的摩,1941年版),页16;

阿伯特·赫尔曼(Albert Herrmann):《中国的历史与商业地图集》(*Historical And Commercial Atlas of China*)(马萨诸塞州剑桥,1935年版),页16;

D. C. 特威切特(D. C. Twitchett):《唐朝的财政金融管理制度》(*Financial Administration Under The Tang Dynasty*)(剑桥,1963年版),位于页84—85间的图5。

我们仅仅知道：它是 605 年开凿沟通的〔1〕。隋政府投入了包括妇女在内、人数达 100 多万的劳力。难以相信，整个工程在短短的 5 个月里就完成了〔2〕。除此之外，我们实际上再也找不到什么有关记载了。由于隋朝大运河完工非常迅速，有学者就认为整个工程一定是利用、采取了已有的渠道〔3〕。然而，我们并无什么证据可以证明此点。据说，隋朝大运河水道宽度为 100 英尺到 200 英尺不等〔4〕，但是至于深度和水位，我们知之甚少，也不能确定是否使用了闸门和船闸。《隋书》中记载隋炀帝下江南时说，船队由六种不同的船只组成，其中一些船只只是双层的〔5〕。我们只能从此点记载推断认为，既然隋朝大运河是在短时期内快速开凿而成的，自然是一项相当重要的工程。《隋书》中反复提到船夫，这表明他们可能是推动船只前进的主要动力。

在隋朝大运河整个体系中，淮河和长江之间的一段是隋炀帝的父亲于 587 年开始开凿的，目的是为了征服江南土地〔6〕。由于这是在军事征服行动中临时开凿的，开凿结果显然令人完全不满意。隋炀帝继位以后，不得不进行大量改进，其中一些河段的路线是重新设计的〔7〕。

〔1〕《隋书》（商务印书馆 1937 年百衲本），卷 3 页 5；卷 24 页 16—17。

〔2〕《隋书》，卷 3 页 6。

〔3〕史念海：《中国的运河》，页 79；全汉昇：《唐宋帝国与运河》（上海，1946 年版），页 1。

〔4〕全汉昇：《唐宋帝国与运河》，页 124；史念海：《中国的运河》，页 129。

〔5〕这六种船是：龙舟、凤舳、黄龙、赤舰、楼船、篋舫。参看《隋书》，卷 3 页 5；卷 24 页 17。

〔6〕《隋书》，卷 1 页 23。

〔7〕参见 D. 盖达：《运河帝国》，页 8—13，以及未指明页码的插图。

连接洛阳和今天北京的华北运河,是 608 年开始开凿的。此段运河的完工,表明整个隋朝运河网就形成了。608 年可以充分地被视为是中国历史上重要的一年。从这年起,不仅隋炀帝统治下的每一个行省都可以从水路到达,而且到上一个世纪即 19 世纪,中国任何一个统治者都离不开利用运河所建立起来的漕运制度。

隋炀帝开凿大运河的动机是什么呢?古籍文献的记载一致认为,隋炀帝对长江三角洲的富庶和魅力的向往,激发他决定开凿大运河。但是,如果把所有事实都考虑到,“个人兴趣”理论现在看来不再有说服力。即使是《隋书》中的分散记载,也能证明这种解释是行不通的。

隋炀帝于 604 年继位后,就马上把首都从长安迁到洛阳,其迁都圣旨说:“(洛阳)控以三河,固以四塞,水陆通,贡赋等。”〔1〕很难相信,这些话会出自于一个小人物的脑袋,他的个人享乐超越了政府的需要。

如果我们进一步考察,就会发现,虽然隋炀帝为追求舒服、奢侈而下江南,但除此之外,下江南有着更重要的目的。迹象表明,隋炀帝企图把长江下游一带的人力和物力组织起来,以建立一个更伟大的帝国〔2〕。而这一带土地是隋朝新近征服的,长期以来,这一带居民生活在独立于北方的南方朝廷统治之下。我们可以理解,他们对兴起于北方的新的中央政府抱着怀疑的眼光。在 605 年下江南之前,隋炀帝就宣称:“关河重

〔1〕《隋书》,卷 3 页 2。

〔2〕《隋书》,卷 3 页 5。