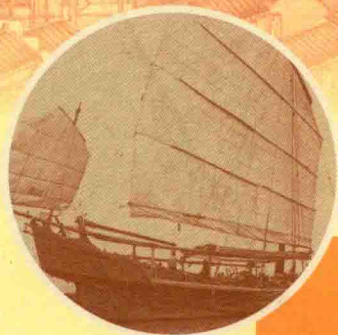




历史记忆

海上生命线

晚清漕粮海运之路

倪玉平 著



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
北京师范大学出版社

历史记忆

海上生命线

晚清漕粮海运之路

倪玉平 著



北京师范大学出版集团
BEIJING NORMAL UNIVERSITY PUBLISHING GROUP
北京师范大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

海上生命线——晚清漕粮海运之路 / 倪玉平著. —北京:
北京师范大学出版社, 2015.1
(历史记忆)
ISBN 978-7-303-13375-8

I. ①海… II. ①倪… III. ①漕粮—海上运输—中国—
清后期 IV. ①F552.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 176118 号

营 销 中 心 电 话 010-58802181 58805532
北师大出版社高等教育分社网 <http://gaojiao.bnup.com>
电 子 信 箱 gaojiao@bnupg.com

HAISHANG SHENGMINGXIAN WANQING
CAOLIANG HAIYUN ZHI LU

出版发行: 北京师范大学出版社 www.bnupg.com

北京新街口外大街 19 号

邮政编码: 100875

印 刷: 北京京师印务有限公司

经 销: 全国新华书店

开 本: 148 mm × 210 mm

印 张: 11.25

字 数: 225 千字

版 次: 2015 年 1 月第 1 版

印 次: 2015 年 1 月第 1 次印刷

定 价: 48.00 元

策划编辑: 刘东明

责任编辑: 唐正才

美术编辑: 王齐云

装帧设计: 王齐云

责任校对: 李 菡

责任印制: 陈 涛

版权所有 侵权必究

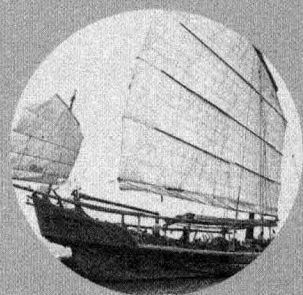
反盗版、侵权举报电话: 010-58800697

北京读者服务部电话: 010-58808104

外埠邮购电话: 010-58808083

本书如有印装质量问题, 请与印制管理部联系调换。

印制管理部电话: 010-58800825



前言

漕运，是一个已经远离我们生活的词汇，但在数千年的中华文明发展史中，却占据着极其重要的位置，被人们奉为“天庾正供”，是历代封建统治者最为关注的政治活动和经济活动之一。

清朝嘉道以前，漕粮运输依托南北大运河，以河运为正途。随着时代的推移，局势的动荡，环境的变迁，河运难以为继，清朝统治者不得不改弦易辙，另起炉灶，推行海运。与他在晚清时期推行的改革不同，晚清的漕粮海运虽然步履蹒跚，却一直顽强地伴随清廷走完最后一程，也是为数不多的取得了成功的改革案例之一。

斗转星移，时光荏苒，回望历史，我们发现，很多因漕粮河运兴起的城市，已然不见了往日的喧嚣与繁华；而参与海运的城市，如上海、天津、宁波，则在漕运的基础上，更上一层楼，不免让人发出“万里长城今犹在，不见当年秦始皇”的慨叹。

尤其让人好奇的是，晚清的漕粮海运也经历了一个由兴及

衰的过程，它所遭受的屈辱，所经受的曲折，所牵涉的人事，都充分显示出近代中国的独特历史国情。我们不禁要问：它因何出现又因何衰落？它为什么又垂而不死又衰而不亡？本书正是希望能和读者诸君一道，重温这段历史，解开这些谜团。

目 录

第一章 清代漕粮河运	1
第一节 漕运溯源	1
第二节 清朝河运制度	18
第三节 嘉道时期的漕弊	26
第二章 白手起家：道光六年首次海运	36
第一节 旷日持久的讨论	36
第二节 高家堰溃口	46
第三节 权宜之计	56
第三章 致命一击：海运再起	65
第一节 强大的阻力	65
第二节 青浦教案	73
第四章 明争暗斗：江浙同办海运	92
第一节 咸丰登基	92
第二节 最省钱的海运	97
第三节 浙江海运	102

第五章 后院起火：各人自扫门前雪	122
第一节 小刀会起事	122
第二节 改变出海口	128
第三节 矛盾激化	136
第四节 轮船护航	140
第六章 殊死搏斗：向轮船过渡	151
第一节 第二次鸦片战争	151
第二节 海运停顿与减赋	169
第三节 恢复海运	182
第七章 人事即政治：创办招商局	195
第一节 试用夹板船	195
第二节 恢复河运	208
第三节 招商局首次运粮	217
第八章 后来者居上：轮沙并运	230
第一节 径运通仓	230
第二节 扩大海运对象	235
第三节 平静中的调整	245
第九章 战争阴霾：河海并运	254
第一节 出售招商局	254
第二节 河运再兴	268
第三节 中日战争	275

第十章 垂而不死：清末漕运	285
第一节 庚子漕运	285
第二节 漕粮改折	299
第三节 最后的岁月	312
附 漕运杂谈	316
第一节 漕运总督下岗	316
第二节 最大海难案	327
第三节 海运文化	336

第一章 清代漕粮河运

导读：简单地说，漕运就是中央政府利用手中的权力，强行将粮食通过水道运送到指定的地方。清军入关即恢复漕运制度。但到了嘉道时期，传统的运河漕运已经成为一个腐败丛生的毒瘤中心，再也难以为继下去。

第一节 漕运溯源

对于今天的人们来说，“漕”和“漕运”已经成为历史，不在我们的日常生活中发挥任何作用。那么究竟何为“漕”，何为“漕运”？首先还是有必要搞清楚它的来龙去脉。

为保证统治根基的稳固，历代朝廷都通过强制的转运方式，将所需要的物资，从经济重心运送到政治重心、军事重心和其他所需要的地方，简单地说，这种方式就是漕运。漕运制度的存在，究其根本原因，乃是由于传统中国社会的商品流通不发达，政治重心、军事重心和经济重心不断变化与脱节，而专制主义中央集权的存在，又导致存在着调动相当部分人力、

物力以整合这种不平衡性的必要性与可能性，“用东南之财赋统西北之戎马，无敌天下矣”！这正是漕运制度赖以产生、得以发展和长期存在的基础。在中国历史上，受当时社会条件和生产力水平的限制，这种大规模的物资运输只能依赖于自然地理条件，以天然的河湖沟渠为主要运输方式，并在特定的情况下辅以陆路运输和海上运输。

“民以食为天”，漕运制度是维护统治基础稳定与维系人口生存特别是京城人口生存的支柱，同时也是国家赋税收入的重要来源。“凡京城所需南货，全赖江南漕船带运，而江南所需北货，亦赖漕船带回。若漕船全停，不惟南北货物，不能流通”说的就是这个意思。漕运的产生是中国传统社会统治特征的一个缩影。根据相关文献记载可以知道，西欧等国家在资本主义生产方式萌芽后，依靠自由商品流通来解决粮食问题；而在此之前的中世纪，则有包买商制度，并通过“就食”等方式，对粮食供应进行调节，没有出现类似中国的漕运现象。至于东方专制主义国家，比如日本和朝鲜，受中国封建统治模式的影响极大，所以在历史上曾出现过类似的名称与制度。但总体而言，不管是在规模上，还是在制度的完备性方面，其粮食供给制度均无法和中国的漕运制度相比。

具体来说，究竟什么是“漕”？什么是“漕运”？

许慎在《说文解字》中说：“漕，水转谷也……一曰人之所乘及船也。”司马贞在《史记索隐》中说：“车运曰转，水运曰漕。”此两种说法的意思大致相同，即“漕”的本义是指水运，但并不局限于运粮，而是包括了任何通过水路运输的物品。



古代运河繁忙图

明人丘濬在《制国用漕挽之宜》中称：“自古漕运所从之道有三：曰陆，曰河，曰海。陆运以车，水运以舟。”他认为，漕运并不仅仅限于水运（河运与海运），还包括陆运，这样说来，内容与形式与前面两种说法有了很大的不同。

现代学者也曾专门对此进行过考证。张舜徽指出：“《汉书·赵充国传》：‘臣前部士人入山伐材木，大小六万枚，皆在水次，冰解漕下。’颜注云：‘漕下，出水运木而下也。’是漕之为用，不专于转谷矣。《玉篇》云：‘漕，水转运也。’于义较妥。”这一长段引文的意思并不复杂，简而言之，是张先生认为“漕”并非局限于水运粮食。台湾通俗历史学者黎东方则认为：“‘漕’字从水从曹，是用军曹押船行水，运粮。”他是从文字学的角度，对行为发生者及运输方式进行界定，认为是通过军队来押运粮食。

正是因为存在着对“漕”的不同认识，以往的研究者又往往对其做出不同的解释，结果出现众多的“漕运”定义。日本学者星斌夫认为：“所谓漕运，就是把以税粮为主的官有物资，通过水路由地方运送到京师，有时则从京师运送到地方的一种制度。”首都师范大学的彭云鹤主张：“凡由水道运送粮食（主要指公粮）和其他公用物资的专业运输，均可称为‘漕运’；围绕这一活动所制定的各种制度，即谓之‘漕运制度’。”他们的定义有相似之处，均将“漕运”视为一种制度，并且认为漕运即官方水运。暨南大学的鲍彦邦认为：“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。……我国的漕运可以分为陆运、河运和海运。”限定的是漕运的赋役特

征以及运输方式。吉林社会科学院的李治亭认为：“漕运是中国古代的水上运输。它由国家经营，处于中央政府的直接控制之下，通过漕运，把征收的税粮及上供物资，或输往京师，或实储，或运抵边疆军镇，以足需要，并借此维护对全国的统治。”此定义将漕运的基本特征都归纳起来了，并明确指出，漕运不仅仅是指运往京师，还包括充实地方和供给边疆，具有重要的政治功能。华中师范大学的吴琦则认为，漕运的含义应该是：“①漕运是封建社会中央政权通过水道强制性转运官粮等物资的一种形式；②漕运主要运往京师，以满足京城皇室、官兵及百姓的用粮需求；③漕运与封建社会的政治、经济、军事、文化、社会生活等各个领域都有密切联系，具有广泛的社会功能。”他的定义偏重漕运的社会功能。

以上这些说法是目前可以找到的关于“漕运”定义比较重要的几种。通过比较可以发现，它们各有特色，各有侧重。其实，漕运本身就经历了漫长的历史发展，在各个历史阶段，它的含义是不同的。在传统社会早期，漕运是泛指对官方物资的水运，它的形式相当多样，比如粮食、木材、铜等物资的运输，都可以称为“漕运”。但随着漕运制度的发展和演变，其定义发生了很大的变化。大致说来，愈到后期，尤其是宋元以后，漕运就愈专指漕粮运输。

清朝人自己认为，所谓田赋，“有本征者，有折征者，有本折各半者。本征曰漕。漕有正粮，有杂粮。折征者，始定以银，继则银、钱并纳”。漕粮是田赋的转输形式，它是对特定地区征收、以实物形式交纳、需要运往京师或政府指定地区的

赋税。从表现形式上说，它是一种实物税与劳役税相结合的税种；从运输方式上说，它以水路运输为主，辅之以海运和陆运；从征收区域而言，它专限于特定地区。这里所说的“清代漕运”，是专指清代的漕粮运输，且依照清代的传统认知方式，以来自于江、浙、皖、鄂、湘、豫、鲁、赣等八个有漕省份的漕粮为原则。

再来看看漕运的历史。一般认为，中国古代的漕运始于秦汉之际，但是秦汉漕运的源头又始于先秦。“前人栽树，后人乘凉”，如果没有先秦时代水利工程的建设，未必能在秦汉之时真正地实现漕粮河运。三代有供道而无运道，朝廷遇有战事，由各诸侯自备兵员和物资参加，无须豢养庞大的常备军。春秋以后，社会动荡不安。《左传》记载，僖公十三年（前647），晋国大饥，秦朝君臣经过一番纠结后，终于决定帮助晋国，他们借助渭水经风陵渡和汾水将粮食（粟），由秦国当时的都城雍运到了晋国的都城绛城，解了晋国的燃眉之急，是为“汎舟之役”。可是当秦国同样遭遇粮食危机的时候，晋惠公却不肯将心比心，伸出援助之手，“晋惠公借粮——有借无还”，一来一往之间，晋惠公被冠上了忘恩负义的小人之名，不过也足见水运粮食的重要性。鲁哀公九年（前486），吴王夫差在扬州城西北修建邗城，凿沟引江水北上，直抵淮河南岸末口（今江苏淮安市北五里处），即所谓“吴城邗，沟通江、淮”。战国时期，出现了许多著名河渠，如魏国那个以惩治女巫而闻名后世的邺令西门豹曾经主持漳水渠、秦国郡守李冰修建的泽被后世的都江堰、水工郑国创建的使秦国农业受益良多的郑国渠，



秦始皇像

这些河渠“皆可行舟，有余则用灌浸，百姓殫其利”。由各国修建的水利设施为秦汉漕运制度的产生奠定了坚实的基础。

“漕之兴，封建之废也。”秦始皇在攻匈奴时，正是借助漕运，实现了“使天下蜚刍挽粟，起于东腴、琅邪负海之郡，转输北河，率三十钟而致一石”。颜师古称：“六斛四斗为钟，计其道路所费，凡用百九十二斛，乃得一石至”，可见成本之高。通过本条史料还可知道，此次粮食运输实行了海路与陆路的联运。秦朝又在成皋（今河南荥阳西五里）建立起当时全国最大的粮仓——敖仓，对后来的楚汉争霸产生很大影响。《史记》卷八《高祖本纪》曰：“汉王军荥阳南，筑甬道属之河，以取敖仓，与项羽相距岁余。项羽数侵夺汉甬道，汉军乏食，遂围汉王。”不过，因秦朝政策具有严刑峻法的特点，百姓深以为苦，“盗多，皆以戍漕转作事苦，赋税大也”。

楚汉之争，刘邦留萧何收巴蜀租，将关中粮食转漕前线，对汉军获胜起到了至关重要的作用。西汉定都长安，每年从关东运送大量的谷物到关中，转漕逐渐制度化。汉高祖时，“漕转山东粟，以给中都官”，每年运漕几十万石。孝文帝时，匈奴数侵，边粟不足，“募民能输及转粟于边者拜爵，爵得至大庶长”，漕运量有了较大增长。武帝年间，“诸官益置多，徒奴婢众，而下河漕度四百万石，及官自籴乃足”。元封元年（前110），根据桑弘羊的建议，令民纳粟补官、罪人赎罪，各农官又多加征收，山东漕益600万石，“一岁之中，太仓、甘泉仓满”。当时漕运“用卒六万人”，由各地护漕都尉管理，沿途县令也有兼领漕事的，漕粮最终输入大司农所属的太仓。