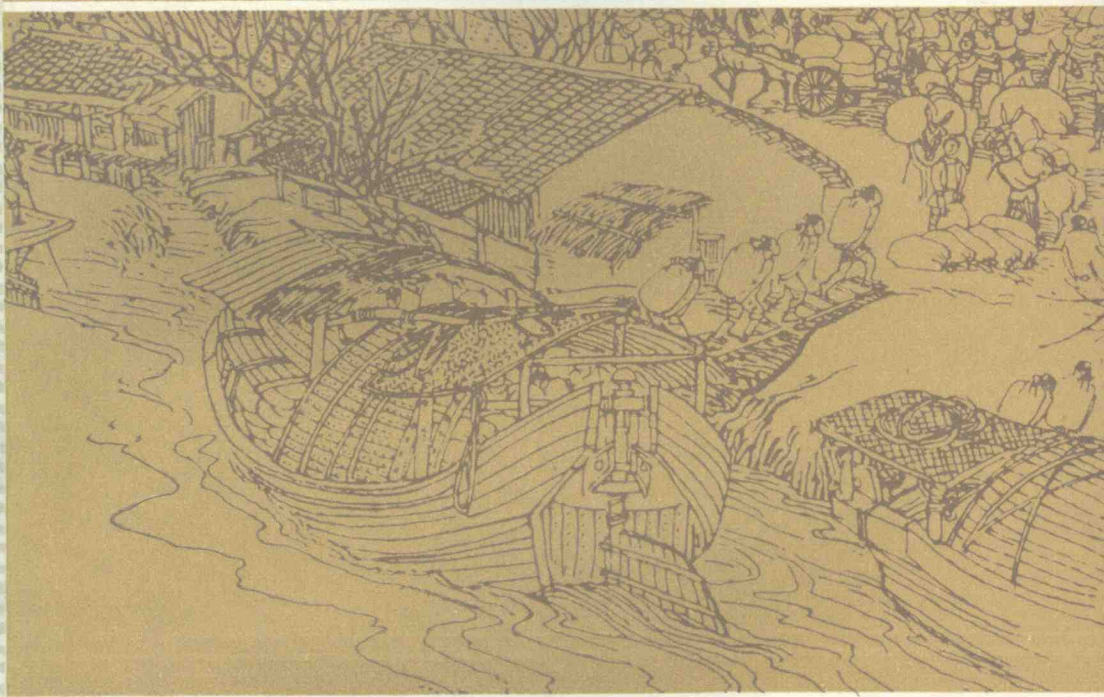


明清漕运史

彭云鹤 著



首都师范大学出版社

明清漕运史

彭云鹤 著

首都师范大学出版社

(京)新208号

北京市社会科学理论著作出版基金资助

图书在版编目(CIP)数据

明清漕运史／彭云鹤著．-北京：首都师范大学出版社，
1995.9

ISBN 7-81039-540-8

I .明… II .彭… III .①漕运-水路运输-历史-明代②漕
运-水路运输-清代 IV .F552.9

中国版本图书馆CIP数据核字 (95) 第01350号

首都师范大学出版社

(北京西三环北路105号	邮政编码100037)
北京昌平兴华印刷厂印刷	全国新华书店经销
1995年9月第1版	1995年9月第1次印刷
开本：850×1168 1/32	印张：7.125
字数：178千	印数：0,001—1,200册
定价：9.60元	

前 言

漕运制度，是我国自奴隶社会末期的春秋创始，贯穿整个封建社会并跨有部分近代社会的一项重要而特殊的经济制度。它不仅是各封建王朝赋役制度中极为重要的组成部分；而且对于各个封建政权的政治、经济、军事、阶级斗争，乃至文化思想的发展变化，都曾产生过重大的作用和影响。一向被当作封建王朝的“军国大计”和“经济生命线”，而受到各代最高统治者及其决策集团的极大关注和高度重视。

史称“民有已供入（当地）府库者，官欲他给而移之，则漕运者行焉。”^{〔1〕}故漕运制度的产生，正是由于在自给自足的自然经济占主导地位的封建社会，地区间经济发展极不平衡，商品交换关系尚不发达，全国的经济重心一直不断南移，同其固守在西北或北部的政治、军事中心又相去日远，专制主义中央集权的封建政府，欲满足其自身日益增长的官俸、军饷和宫廷糜费需要，而当时首都和畿辅周围附近地区的生产水平根本不足以供给，并且亦无全国性的商品市场予以补足。因此，不得不凭借其手中握有的国家政权力量，每年通过田赋的征收，从富庶的重点产粮区广大农民那里，攫取巨额的粮食和其它物资；然后又强迫他们主要通过水路，长途跋涉，运往都城或其它指定地点，用以充实京师，或者供应军旅，抑或分储廩仓，以充上述用途。因其主要靠水道转输，所谓“漕（者），水转谷也。”^{〔2〕}“车运曰转，水运曰漕。”^{〔3〕}故而凡由水道运送粮食（主要指公粮）和其它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”。

漕运在我国起源很早。据可靠史料记载，春秋中期便已有了

漕运，并一直发展沿用到清朝光绪二十七年（1901）漕粮全部改折时为止，足足存在了2548年之久。其中，春秋、战国，为我国漕运的肇端时期；秦和两汉，则是其初步发展阶段；三国、两晋、南北朝时，地方性漕运事业的普遍兴起，为全国的第二次大统一奠定了基础；而重新统一后的隋王朝，则借助其大一统的政治和军事优势，在各地地方漕运发展的基础上，首次将各地的运河，按照广通渠、通济渠、江南河、邗沟和永济渠等不同运段，分别加以整修和开凿，终于联结成世界上最古老和最绵长的南北人工大运河，为祖国漕运事业的发展做出了巨大的贡献；唐代则正是在此基础上，使漕运事业得以空前进步的，并通过不断改革，各项漕运法规和漕运制度得以创立，各级漕运专官得以创设的；北宋在与辽对峙下，东南漕运空前勃兴，开创了中国历史上年漕运量的最高纪录，并在连续改革中，漕运各项制度更趋完善。同时，由于黄河水患的日益严重，直接破坏了漕道，影响了运输。因而，使治河、尤其是治理黄河的任务空前加重。于是遂又开始创设了治河专官。南宋和金对峙之初，虽曾对南、北漕运均有影响和破坏，但随着战事渐减，尤其是《绍兴和议》签订和实施后，双方又在各自辖区内注意起发展生产：南宋境内特别是以苏州、湖州为中心的江南和东南地区，更是“水田之利，富于中原”，社会经济空前繁荣，全国经济重心完全移此，“苏、湖熟，天下足”^{〔4〕}的谚语由此产生，从而为漕粮的供应，提供了更为充足的来源。金则在获得淮河以北广大地区后，不仅迁都燕京（改称中都，即今北京市）做为自已新的政治、军事中心；而且也特别重视了旧黄河、御河、漳水和衡水等运道的治理和利用，尤其整修了从瓮山泊（今北京颐和园的昆明湖）南来的高粱河，以及经中都护城河而流往通州的东西河道，从而使南来漕粮得以顺利运抵中都。宋、金南北漕运的发展，为全国第三次的大统一和京杭大运河的诞生，提供了前提条件；元朝是我国历史上空前大统一的朝代，凭借其强大的政治和军事实力，把隋代开创的大运

河进行了重大的调整和疏浚，开凿了山东境内的济州河和会通河，以及大都至通州的通惠河。从而把原大运河的运道拉直，航程缩短，正式建成了北起大都城，南抵余杭（今浙江杭州市）的著名京杭大运河，至今已整整700个年头了。与此同时，元更开创了海上漕运，完善了漕运的三种方式；特别应当指出的是，明、清漕运在我国漕运史上更占有着极其重要的地位。明代270余年的漕运发展，尤为突出，其规模之大，组织之严，影响之广，均为历代所不及；而清朝则不仅是我国最后一个封建王朝，而且还横跨了古代和近代两个不同性质的社会阶段，其漕运制度则相应地体现出了它从鼎盛到走向最后衰亡的总结性质。所以，我们重点论述和研讨一番明、清两代的漕运制度，便可略窥我国历代漕运制度发展演变之概貌；探讨其成败得失的经验教训，则更可为我们今天正在进行的独具中国特色的社会主义建设，尤其是内河航运事业的开发、利用，提供一些有益的历史借鉴，还是有着相当重要的历史意义和现实作用的。同时，纵观我国史学界，截至今日，除了为数不多的几篇专门讲述某个时期或某一地区漕运情况的论文，和潘镛先生的《隋唐时期的运河和漕运》以及唐宋运河考察队编印的《运河访古》和中央电视台录制的《话说运河》及其说明词外，尚无一部系统论述中国漕运发展历史、尤其是明清漕运发展情况的专著问世。笔者从五六十年代之交，就读于南开大学明清史研究班时，在著名的明清史专家郑天挺教授直接启发和指导下，便开始对此课题产生了浓厚兴趣，课余即着手注意收集有关资料。后因十年动乱的干扰和教学任务的紧张，却一直被搁置起来。从80年代起，才又在师友们的鼓励推动下，重新捡起，先后撰写发表了《试论明代的漕运》、《康熙治漕述略》和《明清两淮盐私和漕运》^[5]等几篇有关论文。从90年代起，才开始准备撰写此《明清漕运史》一书。因为要参考的资料太多，不仅有大量的正史、政书、实录、档案，还有成批的地方志书，一时难予尽阅。又因本课题涉及范围太广，也不能在短时间内容

细阐明。只能是勾勒一个粗略轮廓，适当地做些重点论述。其余问题，只好留待以后修订时，再为补足。

以上就是我不揣浅陋，撰写这本小书的主要宗旨和目的，及其缘起所在。惟限于笔者的功力和学识水平，其中不当或错误之处在所难免，恳请学术界的专家和同仁以及各位读者，不吝拨冗批评赐教。

[1] (明)谢纯：《漕运通志》卷3。(嘉靖七年杨宏刻本。下同)。

[2] (东汉)许慎：《说文解字》卷11上。

[3] (西汉)司马迁：《史记》卷30《平准书·司马贞〈索隐〉》。

[4] (宋)高斯得：《耻堂存稿》卷5《宁国府劝农文》。

[5] 彭云鹤：《试论明代的漕运》载《明清史国际学术讨论会论文集》(天津人民出版社1982年7月版)；《康熙治漕述略》载《北京师范学院学报》1990年第4期；《明清两淮盐私和漕运》载《盐业史研究》1991年第4期。

目 录

前 言	(1)
第一编 明清以前的漕运制度概述	(1)
第一章 隋、唐以前的漕运	(1)
一、春秋、战国——我国漕运的发端	(1)
二、秦、汉时期漕运的初步发展	(5)
三、三国、两晋、南北朝——地方性漕运的普遍发展	(9)
第二章 隋代南北大运河的创建和唐、宋漕运制度的创立	(17)
一、隋代对全国漕运干线——南北大运河的创建	(17)
(一)隋文帝开广通渠，凿三门砥柱，整治山阳渚，肇南北大运河之始	(17)
(二)隋炀帝开凿并联结通济渠、邗沟和永济渠——南北大运河正式完成	(19)
(三)简短的结论	(26)
二、唐代漕运事业的空前发达和漕运制度的初创	(30)
(一)唐代对大运河的高度重视和整修利用	(30)
(二)唐代漕运的改革发展和规章制度的初创	(33)
1. 漕运的空前发达	(33)
(1)漕粮年运量的逐年增长	(33)
(2)漕运专官的创设	(34)
2. 漕运改革和各项规章制度的初创	(34)
(1)裴耀卿的改革	(34)
(2)韦坚的改革	(36)

(3) 刘晏挽救朝廷危机的改革·····	(37)
三、宋与辽、金相继对峙下的南北漕运制度·····	(40)
(一) 北宋与辽对峙下漕运制度的发展·····	(40)
1. 北宋政权的特点及其同东南漕运的关系·····	(40)
(1) 北宋漕运发展的序幕——周世宗对汴京漕运事业的开创·····	(40)
(2) 北宋政权的特点及其同东南漕运的关系·····	(41)
(3) 北宋时期东南漕运的空前兴旺·····	(43)
(4) 漕运方式和漕运制度的不断改革·····	(49)
(5) 北宋后期政治的腐败和对东南漕运事业的破坏·····	(53)
2. 宋、辽对峙下的北方漕运·····	(55)
(1) 宋统治下的北方漕运·····	(55)
(2) 辽统治下的北方漕运·····	(57)
(二) 宋、金对峙下的南北漕运·····	(59)
1. 金朝的兴起与宋、金对峙局面的形成·····	(59)
2. 金统治下的北方漕运·····	(60)
3. 南宋偏安下东南漕运的发展·····	(63)
第三章 元代对南北大运河的重新调整和创行海运·····	(69)
一、对南北大运河的重大调整和京杭大运河的全线贯通·····	(70)
(一) 元初南北大运河面临的新情况·····	(70)
(二) 济州河与会通河的开凿, 山东段运河的空前通畅·····	(71)
1. 开挖济州河·····	(71)
2. 修凿会通河·····	(73)
(三) 开凿“大都运粮河”的咽喉——通惠河, 贯通京杭大运河全程·····	(75)
(四) 京杭大运河开通的巨大意义·····	(77)

二、创行海上漕运,完善漕运形式·····	(79)
(一)元代创行海运的有利条件·····	(79)
(二)海运的创行及其蓬勃发展·····	(80)
三、漕运组织和漕运制度的进一步健全和创新·····	(83)
(一)漕运组织和漕运制度的空前健全·····	(83)
(二)海运管理机构和海运制度的创立·····	(85)
第二编 明、清时期漕运制度的全盛和衰亡·····	(91)
第四章 明代漕运制度空前高度发展、繁荣的原因和条件·····	(92)
一、明代前期漕运中心的转移·····	(92)
(一)明初以南京为中心的漕运·····	(92)
(二)永乐迁都北京,漕运中心北移·····	(93)
二、明统治者空前高度重视漕运的原因·····	(94)
(一)频繁的军事行动的需要·····	(94)
(二)迁都北京后,整个官兵俸饷和宫廷糜费的需要 ·····	(95)
(三)“南粮北调”历史传统的作用·····	(96)
(四)经济核算和确保安全的需要·····	(97)
三、明代漕运空前发展、繁荣的有利条件·····	(98)
(一)社会经济的高度发展·····	(98)
(二)专制主义中央集权的空前强大·····	(98)
(三)隋、元运河的坚实基础·····	(99)
第五章 明代漕运河道的修治和管理·····	(101)
一、明初漕运河道的概况·····	(101)
二、明前期对漕运河道的整治·····	(102)
(一)重整山东会通河道,“闸漕”得以充分利用·····	(102)
1. 明初“闸漕”概况·····	(102)
2. 宋礼、白英等对“闸漕”的精心治理·····	(103)
(二)凿清江浦,导诸湖、诸泉之水以通“湖漕”·····	(106)

1. 明初“湖漕”概况·····	(106)
2. 陈瑄对“湖漕”的整治·····	(107)
(三)对“河漕”的充分开发、治理和利用·····	(108)
1. 明初“河漕”的基本状况·····	(108)
2. 明前期金纯、徐有贞、白昂、刘大夏先后对“河漕”的治理和利用·····	(110)
三、明中、后期对漕运河道的整治和利用·····	(115)
(一)明中、后期黄河水患的空前严重·····	(115)
(二)刘天和、朱衡和吴桂芳对黄河的治理·····	(116)
1. 刘天和在浚淤、筑堤和施工管理上的成就·····	(116)
2. 朱衡开“南阳新河”，启“避黄行运”序幕·····	(117)
3. 吴桂芳的“导淮分黄”主张·····	(119)
(三)潘季驯对“治黄保运”的卓越贡献·····	(119)
1. 潘季驯的治河经历·····	(119)
2. 创建“治河通淮、济运”总体战略·····	(119)
3. 推行“筑堤束水、束水攻沙”策略，成绩卓著·····	(120)
(四)漕河的开凿及其重大意义·····	(121)
(五)对京师漕运咽喉要道——大通河(即通惠河)的修治利用·····	(122)
四、对漕运河道管理的空前强化·····	(124)
(一)河道管理体制的空前完善·····	(124)
1. 中央管理机构·····	(124)
2. 地方管理机构·····	(125)
(二)创建“行漕法规”·····	(126)
五、明后期的河、海并运·····	(126)
第六章 明代漕粮的征解和漕运制度的空前发展·····	(130)
一、漕粮的性质·····	(130)
(一)漕粮的性质和种类·····	(130)

(二)漕粮的具体分派·····	(131)
二、粮长制度和漕粮的征解·····	(133)
(一)粮长制度的创立及其意义·····	(133)
(二)漕粮的征收和解运·····	(134)
三、漕运方式的变革与发展·····	(135)
(一)明初的漕运概况·····	(135)
(二)漕运方式的变革和定制·····	(136)
1. 由“支运”到“兑运”的转变·····	(136)
2. “长运法”的定制及其意义·····	(137)
四、漕运管理制度的空前健全强化·····	(138)
(一)沿途广置仓廩,以资转运,防止丢损·····	(138)
(二)设官建制,申明职掌,严肃科条,确保漕运的 顺利进行·····	(138)
(三)确定卫军运船编制,推行“连坐法”·····	(140)
(四)规定漕船数额和运京期限·····	(141)
第七章 明代漕运的社会效益·····	(144)
一、保障了京师和北方正常的社会经济生活,巩固 和加强了明王朝的统治实力·····	(144)
(一)创史无前例的最高年漕运量·····	(144)
(二)强化了中央集权,有力地巩固了南北边防·····	(145)
二、沟通了南北经济交往,促进了全国商品经济的 发展繁荣·····	(146)
(一)沟通了南北经济交流,促进了商品经济发展·····	(146)
(二)推动了沿线城镇的兴起和繁荣·····	(147)
三、创造和积累了丰富经验·····	(148)
第八章 明代漕运的赋役盘剥与为民害·····	(150)
一、它突出地加重了人民的经济负担·····	(150)
(一)漕粮征收,遇灾不减免,只准折纳·····	(150)
(二)粮长、里正和甲首的严重威逼滋害·····	(151)

(三) 闸、坝、仓官肆意敲诈, 漕丁、漕夫惨遭盘剥···	(152)
二、为保漕不惜害农, 严重地破坏了社会生产和人 民生活·····	(154)
(一) 为保漕, 治河违反客观规律, 造成水灾的加剧···	(154)
(二) 为保漕, 与农田争水, 误农害农·····	(155)
(三) 为保漕, 滥用民力, 激化了阶级矛盾·····	(156)
第九章 清前期漕运继续发展繁荣的原因·····	(158)
一、为供应宫廷、百官和军队食用的需要·····	(158)
二、频繁的军事活动的需要·····	(159)
三、调剂各地丰歉, 稳定社会秩序的需要·····	(159)
第十章 清前期对漕运河道的精心整治和管理·····	(162)
一、清前期对漕运河道的精心整治·····	(162)
(一) 康熙治漕及其显著效果·····	(162)
1. 清初黄河水患日益严重·····	(162)
2. 康熙对治漕的高度重视·····	(163)
3. 靳辅、康熙治漕的经过和显著成效·····	(164)
(二) 雍正、乾隆时期对河漕治理的加强·····	(169)
1. 齐苏勒的治河成就·····	(169)
2. 嵇曾筠的“筑堤制溜”·····	(170)
二、清前期对漕运河道的强化管理·····	(171)
(一) 中央管理机构的调整强化·····	(171)
(二) 地方管理机构的细密·····	(172)
第十一章 清前期对漕弊的整顿和漕运的继续发展·····	(174)
一、对漕粮征收制度的整顿和改革·····	(174)
(一) 清初漕粮征收和利用情况·····	(174)
(二) 清前期的漕弊和漕政改革·····	(175)
1. 严禁绅衿地主等人欠粮、抗粮·····	(175)
2. 对粮道官员和纳粮户严格要求·····	(177)
(三) 漕运组织机构和管理制度的严密·····	(177)

二、清前期漕运制度的继续发展·····	(178)
(一)漕运的一度鼎盛繁荣·····	(178)
(二)商船海运漕粮的试行和由河运向海运的转变·····	(179)
1. 商船海运漕粮的几度试行·····	(179)
2. 由河运向海运的转变·····	(182)
第十二章 漕运兴衰对清王朝的作用和影响·····	(185)
一、漕运发展对清王朝的积极作用·····	(185)
(一)漕粮充足,府库盈羨,促成了“康乾盛世”·····	(185)
(二)有力地保证了国家的安全统一·····	(185)
(三)促进了南北物资交流,推动了商品经济发展和 资本主义萌芽增长·····	(186)
(四)客观上推动了科学文化的发展·····	(186)
二、漕运衰亡对清王朝的严重影响·····	(187)
(一)漕运制度的最终衰亡·····	(187)
1. 漕弊重重,积重难返·····	(187)
2. 鸦片战争后的社会剧变促其速亡·····	(190)
(二)漕运变革衰亡对社会的严重影响·····	(192)
1. 客观积极影响·····	(192)
2. 消极作用·····	(193)
第十三章 纵论漕运制度的社会影响·····	(196)
一、运河的通塞和漕运的转向,直接影响了某些城 镇的兴衰·····	(196)
二、漕运发展也有力地推动了盐业的繁荣和导致盐 私的盛行·····	(200)
三、漕运发展促进了南北大运河的诞生和繁荣·····	(204)
全书总论·····	(207)
参考书目·····	(210)
附言·····	(213)

附图

1. 吴邗沟行经路线示意图·····(3)
2. 邗沟行经路线两说示意图·····(13)
3. 通济渠行经路线示意图·····(21)
4. 江南运河示意图·····(22)
5. 永济渠行经示意图·····(24)
6. 隋运河示意图·····(25)
7. 永济渠示意图·····(26)
8. 隋唐大运河示意图·····(28)
9. 北宋汴京四渠示意图·····(48)
10. 会通河水源、湖泊分布示意图·····(74)
11. 通惠河行经示意图·····(77)
12. 元代大运河行经路线示意图·····(78)
13. 元朝海运示意图·····(82)
14. 南旺分水枢纽·····(105)
15. 明初淮安五坝及清江浦运河示意图·····(107)
16. 正德至嘉靖前期黄河泛道示意图·····(109)
17. 靳辅治理高家堰及运河工程示意图·····(166)
18. 南阳新河、洧河、中运河示意图·····(167)
19. 张鹏翮治理高家堰及运河工程示意图·····(168)

第一编 明清以前的漕运 制度概述

为了更好地研究和了解明清时期的漕运制度，首先必须简略地叙述一下明清以前的漕运制度产生、确立和发展的概况，以便更加清楚地知道明清漕运制度发展繁荣之所由然。

第一章 隋、唐以前的漕运

一、春秋、战国——我国漕运的发端

我国的漕运起源是很早的。据明人谢纯所编的《漕运通志》载：“迨（鲁）僖公十三年（公元前647年，以下简称“前×××年”），秦输粟于晋，自雍及绛。（鲁）哀公九年（前486年），吴城邗，沟通江、淮，而舟运大著。”^[1]这里说的是，早在公元前7世纪40年代的春秋前期，因晋国发生了大灾荒，“五霸”之一的秦穆公，为援救晋国，便开始从雍州^[2]利用渭水调运了大批粮食，到风陵渡转入黄河，然后溯河北上，入汾水而达于晋国都城绛州（在今山西翼城县东）。这一事件，历史上被称做著名的“泛舟之役”。但这还仅是漕运的肇端，且完全是利用自然河道进行的。待到春秋末年（即前486年），吴王夫差在西败楚、南破越的胜利形势下，为北上攻齐，并进而同晋国争夺霸主地位，才开始于长江北岸扬州城西北的蜀冈尾闾上，修建邗城，并在城下凿

沟，引长江水北上，直抵淮河南岸的末口（今江苏淮安市北五里处之北神堰），用以运兵、运粮。因其起自邳城，故名“邳沟”。邳沟全长约400里，是借助了沿途的武广（今武安湖，在江苏高邮西南）、陆阳（今洋湖，在高邮东南）、樊梁（在高邮西北）、博芝（在今江苏宝应县东南）、射阳（在今宝应、淮安二县东）等诸多湖泊和沼泽之自然水源，注入所引长江之水北流，抵达淮水的^[3]。（见附图1）从而在我国首次利用人工所凿渠道，巧妙地沟通了长江和淮河两大流域。邳沟的主要用途是“通粮道”^[4]，即进行输送军粮和军用物资的漕运。至此，我国的漕运正式确立。它同时也成为后世贯穿南北的大运河中最古老而又最重要的组成部分。这可说是我国南北大运河的起源，在世界运河史上也是最早的。至今已有2480年的历史了。

公元前475年（周元王元年），战国开始，我国进入封建社会。^[5]由于先进的封建生产关系正式确立，社会经济迅速发展，关中和黄河下游广阔的平原，逐渐成为全国最繁荣、最富庶的经济区。因而运河的规模亦日益扩大，漕运事业进一步勃兴。以古鸿沟为核心的运河网络开始形成。鸿沟，据说是我国出现很早的一条运河，原是春秋前期楚国开凿的。史称“于楚，西方则通渠汉水、云梦之野；东方则通鸿沟江、淮之间”^[6]。这“东方”的一支，便是指的鸿沟。到战国中期，魏国的惠王雄心勃勃，为争雄称霸，在自安邑（今山西晋县）迁都大梁（今河南开封市）后的第二年（前361年），便开始挖掘改造了古鸿沟。它北面接连黄河，南边则用淮河北岸的几条主要支流：济、汝、颍、洳、睢、丹、泗、沂、沭等水相通，构成了黄、淮之间的水路交通网络，有力地促进了淮河流域社会经济的发展和运河沿岸城镇的兴起与繁荣。此外，稍晚些时候，在“七雄”之一的燕国下都武阳（在今河北易县城东南）周围，也出现了易水三条运粮河：武阳三面环山，东南面向平原，介于北易水和中易水之间，是燕都（燕，今北京市）通齐、赵的咽喉，燕国南部的重要屏障和门户。三支