一、中国古代漕运的出现和发展

1. 漕运出现的原因

漕，原指以水道运粮。秦汉以来，历朝政府所需粮食主要靠水路运输，故称漕运。有人说，漕运是指漕粮的运输，这种说法不能说不对，但似乎不够全面。因为漕运不是孤立的，所涉及的内容十分广泛，包括：粮食的征收、兑运和交仓，漕运官制和船制，运丁和屯田，漕粮运道的修治，运河河政等。漕粮的运输仅仅是其中一项，无法概括它的全部内容。为了全面地、准确地反映它的内涵，可以作这样的表述：漕运是指中国古代政府将征收来的粮食中的一部分，通过水路，水路不通之地辅以陆运，将它运往京师或其他指定地点所形成的一整套组织和管理制度。这种制度又称之为漕转（转漕）。

其次，说说漕运出现的原因。

漕运出现于秦汉时代，其主要目的是为了解决宫廷消费、兵饷支出，以及供给官吏薪俸的需要。在这以前，例如周代，实行分封制，周王室和诸侯国赋税以及贵族百官的俸禄，采取分封领地或赐予

需要全本请访问 www.ertongbook.com

禄田的形式予以保障。贵族百官征发领地中的农民从事耕作和其他徭役，以取得粮食和其他物资，并对周王室或诸侯负担相应的贡赋。打仗的时候，贵族百官要带着从领地中征发的兵员和物资，参加周天子或诸侯的军队，因而周天子或诸侯平时无须豢养庞大的常备军。战国时代这种制度逐渐废弃，到了秦汉，终于形成统一的中央集权的封建大帝国。维持这样一个中央集权制的大帝国，需要建立一个上下垂直领导、最后归总于皇帝的庞大的官僚机构，需要建立一支庞大的常备军，而中央政府要直接以粮食和其他物资来支付这些官吏和将兵的俸饷。要解决这么庞大的供给，当然不是一件容易的事。尤其是首都及其附近地区，集中了中央政府的各机构和大量的军队，以及为他们服务的各式商贾工匠、奴婢仆人等。历朝政府为加强中央集权，又往往采取强干弱枝的政策，如秦始皇时，迁徙各地豪富 12 万户于咸阳，以削弱地方上的旧势力。汉高祖时迁徙六国旧贵族等十余万口以实关中。西汉一些皇帝往往在位时即营建大型陵墓，并迁徙关东豪富以实陵邑，以至设置陵县。宋太祖则集百万大军于京师。以上这些因素都导致首都及其附近人口的膨胀，形成首都及其附近地区难以负荷的对粮食和其他物资的需求。如秦、汉、唐等建都关中，关中在古代有陆海和天府之国的美称，极为富庶，但毕竟地方狭小，仅占泾渭二水的下游，耕地有限，作为京畿，人口和需求的增长超过了它所能承担的

供给能力。当地不能满足的需求只有靠外地补给。从理论上说，这种补给可以靠市场，也可以靠调拨。中国自战国以来商品经济有相当的发展，封建地主制经济已是商品经济与自然经济的结合体，但自然经济仍占主导地位，粮食市场还很不发达。例如西汉时人们把长途贩销粮食看作是得不偿失的事。因而京师所短缺的粮食及其他物资，当时还不可能通过市场来获得满足。惟一现实的解决办法，就是利用政府的行政组织力量，从农业经济发达地区调运粮食及其他物资。

在当时的交通设施和交通工具条件下，大规模远距离调运粮食和其他物资，依靠陆运有困难，不仅运量小，花费人力畜力多，还有许多自然的障碍，因此是不可取的。水运则运量大，可节省人力和费用。故中央集权制封建帝国远距离调拨粮食和物资一般采用水运，在不适宜水运的地方则辅以陆运。这些都统称为漕运。

漕运始于秦代。据汉代史籍记载，在秦朝对匈奴的战争中，曾从今山东省沿海的郡把粮食转输到北河（今内蒙乌家河）。秦始皇还在河南荥阳西北建立敖仓，储藏从各地征调来的粮食，作为西运关中、北输北河的转运站。当时的漕运还未形成定制，往往是为了应付军事征伐的临时措施。

汉代，为了军事征伐和开拓疆土的需要而调运粮食的事亦时有发生，由农业经济发达地区向京师所在地调运粮食已逐渐经常化。汉初，政府由于执

行休养生息政策，首都长安对山东（指太行山以东地区）农业发达地区依赖还不突出，至武帝时，由于经济建设发展和对外征讨需求，以及政府机构不断扩大，人口也不断增多，造成食之者众，生之者寡，因此京师对农业发达地区的依赖不断增强。汉初，每年由关东（指函谷关以东地区）运到长安的粮食不过几十万石，至武帝初年，增加到100多万石，以后又增到400万石，至元封元年（公元前110年），漕粮运输一度达到每年600万石高额，但一般仍保持在每年400万石左右。由于京师每年需从关东运输大量粮食等物资以满足贵族、官吏和军队的需求，漕运就逐渐制度化。

2. 宋元以前漕运发展概况

三国至南北朝时期（220～589年），东西南北各自划疆为国，各国政府所需粮食基本上从本地区取给，一般不需要跨地区的大规模转漕。因此，这个时期的漕运处于低落时期，但并不等于说没有漕运。如孙吴都京（今江苏镇江），曾疏凿杜野（今镇江市东15里）至小辛（今江苏丹阳市北10余里）的徒阳运河。迁都建业（今江苏南京）后，又开凿小其（今江苏句容东南17里许）至云阳西城（今句容县南唐庄）间30余里的破冈渎，立仓储粮，以避长江漕路风涛险恶。曹魏多次于淮河上游偏西之处，利用汝、颍、洧、渠四水，开贾侯渠、讨虏渠、淮阳渠和百丈渠，这一运河网东西沟通江

淮，便于运兵运粮、屯田积谷。东晋时，为改善江淮间的运输条件，曾对邗沟进行多次整治。同时还于彭城（今江苏徐州市）之北开挖人工渠，使汶、济、泗诸水相通，泗水过彭城西，入汴通黄河。北魏经略江淮，于水道之沿岸建立 12 处仓库，储漕粮以供军需。

隋唐之后，局势发生了很大变化，农业经济的重心开始由北方向南方转移，但隋朝和唐朝的首都仍设在北方，并没有因经济区南移而改变首都的位置。由东南而西北的漕运制度由此产生。

隋代政府每年需从东南运多少粮食到长安，尚缺乏这方面的记载。但据《隋书》记载，开皇三年（583 年）在黄河沿岸的地方开凿仓库，如洛州置河阳仓，陕州置常平仓，华州置广通仓，在卫州境内置黎阳仓。大业二年（606 年）又置洛口仓、四洛仓，形成了隋代著名的六大官仓。仅就洛口仓而言，在周围 20 余里之地，就挖了 3000 个窖，每窖容量达 8 千石。此仓储米达 2400 万石。政府还在这里设置了监官，并派兵千人镇守。可见当时漕运数量之大。

唐朝东南漕运粮额逐渐增加。唐高祖（618～626 年）至太宗（627～649 年）年间，每年运额仅一二十万石左右。这时，因河南至关中运道艰险，东南运道又长年失修，唐廷不得不常驻东都（洛阳），取食太原、洛口仓（分别在河南陕州与巩县）的巨额存粮。开元（713～741 年）中期，官府机

需要全本请访问 www.ertongbook.com

构膨胀，特别是府兵制瓦解后，对粮食需求剧增。天下漕粮，依赖于江淮的情况日益严重。唐廷组织数千漕船，年运百余万石江淮租粮北上。开元二十二年（734 年），裴耀卿主持漕政后，改“长运法”为转般法：按照江南船只不入黄河，黄河船只不入洛口的原则，于沿河就势建设仓库，节级转运，水势大时则行船运粮，水浅时则粮食置仓内以待时机。用这种方法，3 年运粮 700 万石，平均每年运米 230 多万石。天宝二年（743 年），包括北粮在内，全国各处漕粮总额达 400 万石。安史之乱后，群雄割据，赋税不入中央，政府对南粮的依赖愈甚。但代宗朝（763～779 年）之后，漕运额渐呈递减趋势，年运江淮米不过 40 万石，至关中的仅 10 余万石而已。

广德元年（763 年），刘晏主持漕政，针对时弊作全面改革。如：疏浚汴河；以盐利雇人运漕粮；在沿河的每两驿站置防援 300 人，以保漕运安全；创纲运法，以 10 船为纲，每纲 300 人，篙工 50 人，武官押运；按江南船不入汴（唐、宋时指通济渠东段），汴船不入河（黄河），河船不入渭（渭水）的原则，改进转般法；根据各航段水深水浅不同情况，分造运船，训练漕卒。唐初设“舟楫署”管理漕政，中期以后，由宰臣兼转运使等职，主管漕政。纲运制度形成后，即责成地方长官分负其责，后来又进一步明确由沿河县令主持所在地段漕运事项。

至北宋建国，对南漕的依靠又有所增长。宋建都汴京（今开封），转运漕粮更加便利，年运额达到历史最高水平。

宋初运额无定，至太平兴国六年（981 年），才定每年由江淮运税米 300 万石。至道（995～997 年）初定为年运额 560 万石，真宗大中祥符（1008～1016 年）初，又定年运额为 700 万石，其后渐升。至真宗后期及仁宗朝（997～1063 年）时，因运河设施改善，年运量达 800 万石。自景德三年（1006 年）始，漕运常额定为 600 万石。天圣五年（1027 年）起，运额暂减为 550 万石。徽宗、钦宗时（1101～1126 年）由于政治昏暗，漕政败坏，运量渐减，后汴渠溃决，所入不及常数百分之一。

进入南宋后，漕运体系以临安（今浙江杭州）为中心作了重大调整，年运额大致保持在 600 万石左右。建炎年间（1127～1130 年），江浙、湖广、四川粮食大多运往沿江重镇及抗金前线，后改运临安。当时江西承担漕粮三分之一。漕粮运输以官运为主，辅以商运。

元朝建都大都（今北京），这时北方的经济发展已落在南方的后面。北方在金的统治下，生产力遭到长期破坏，到 13 世纪初，北方又处于长期战乱之中，因而经济基础受到很大破坏。而南方自唐宋以后经济获得很大发展，经济发展水平已逐渐超过北方。12 世纪南宋和金对峙时期，很多北方劳动人民南移，长江流域生产力愈见提高，江南地区

已成为当时的经济中心。仅江浙行省就承担了田粮的37%，而直辖中书省号称“腹里”地区的河北、山西、山东等地，承担的田粮才占18%。这样就形成了首都对江南的依赖，并且这种依赖与日俱增。元初漕粮仅46050石，至天历二年（1329年）竟增加到3522163石。前后50年间增长了76倍以上。这正反映了大都仰给于江南的情况。

元朝初年，南粮北运是依靠原先的运河作主要的运道，不通船的地段辅以陆运。到至元二十年（1283年）海运才逐渐发展起来，随后形成以海运为主，河运为辅的格局，这是元代漕运的一大特色。

元代漕运为什么出现以海运为主，海、河运相结合的做法呢？这是因为北宋以前的王朝不是建都关中长安，就是建都河南洛阳、开封。因此，那时开凿的运河是东西取向，保证关东粮食源源不断西运关中或河南。而元朝政府定都大都，原来自东南至西北走向的运河已不适用，当时从东南各地运到大都的漕粮，须绕道黄河。那时，黄河由阳武（今河南原阳县境内）南行，夺涡入淮，所以东南各地的漕粮运入邗沟之后，再由邗沟运入淮水，由淮水入黄河，逆黄河而上，运至中滦（今河南封丘县境内），由中滦陆运至御河岸上的淇门（今河南汲县境内），再由淇门沿御河而下，以至大都。由于这条旧运道年久失修，只能采取水陆联运方式，故既费时间，又费人力。随着元大都对东南粮食供应量

需求越来越大，这条运量小、又费时的运道，已不适应形势发展的需要，寻求一条运量大，运时短的新运道已迫在眉睫。于是，丞相伯颜首先建议走海道运粮。利用海道运粮可行吗？至元十三年（1276年），伯颜率军攻破临安（今杭州）后，曾把掠取的“库藏图籍物货”，令朱清、张瑄等人装入海船，从崇明州取海道运到直沽（今天津市内狮子林桥西端旧三汊口一带），转入大都。伯颜的建议是以这次实践经验为依据而提出的，故被采纳。至元十九年首次从海道运粮 4.6 万石至大都，第二年增至 29 万石，第四年又增至 57.85 万石。尔后，海运粮石历年有所增加。这有助于解决元大都食粮供应。但由于受当时造船技术、航海技术、气象知识等等条件制约，粮船因风涛不测而沉没者，水手因海难而死者，连年都有发生，粮食和人员损失十分严重，为求两全之计，河运便被提到议事日程。至至元二十八年会通河（须城安山至临清）与通惠河（通州至大都）凿成，元代大运河全线沟通。于是形成了元代海河结合的漕运格局。

元政府对内河漕政的管理从至元元年始趋于完善。江淮都漕司负责江南至瓜洲（今江苏六合）段，京畿都漕司接收前司漕粮，负责中滦至大都运道。二司各于其关键地设行司、分司，以求上下衔接，年运粮 30 万石。元代纲运划为两大组进行：短运（军般、短般），又分南段和北段，南段由吕城（今江苏丹阳境）驻军运至瓜洲，北段由汉军与

新附军由瓜洲运至淮安；长运，募民船承运，从瓜洲起运至淮安，由淮安分司开闸放船入淮，再由中滦、济州分司派员分领纲船。官府另于运河北段地掌握一批官船，负责各所在地屯田粮的运输。

海运最高管理机构是中书省，具体办事机构是“海运科”。

3. 明代漕运发展概况

明朝自永乐十九年（1421 年）成祖迁都北京，国都和少数民族为邻，京师附近配置重兵，加以政府组织庞大，营建频繁，增加了对漕粮的需求。明政府为供应京师贵族、官僚及京边军队、百姓食粮需要，制定了南粮北运的漕运制度。明代漕粮的运额，以宣德时（1426～1435 年）为最高，年达 600 万石，此后稳定在 300 万～400 万石之间。

明代征收的漕粮由两部分组成：一是由南直隶（江苏、安徽）、浙江、江西、湖广（湖南、湖北）诸省直征收之粮叫南粮，一是由山东、河南两省征收之粮叫北粮。以上各省直并非各府县都征收漕粮，如南直隶徽州府和滁、和二县即不征收漕粮，浙江十一个府中征收漕粮的也只不过杭、嘉、湖三府。各省秋粮也并非全部征收实物北运，作为漕粮北运的仅是秋粮中的一部分。当时以上六省直秋粮总额约为 1824 万石，作为漕粮北运的只有 400 万石，占全部秋粮的 21.9%。

漕粮之外另有白粮（白熟粳米和白熟糯米的简

称）。白粮由苏州、松江、常州、嘉兴、湖州五府征运，数额为214000石，这些粮食专供朱明皇室及京官的食用和薪俸。

明代前期，漕粮数额尚未固定，每年运额不尽相同，洪武朝约数十万石，永乐朝增至200万～300万石，宣德朝运额最高年份达674万石，正统（1436～1449年）、景泰（1450～1456年）、天顺（1457～1464年）时一般保持在400万～450万石之间，至成化八年（1472年）才固定为400万石（除折征、蠲免之外，每年实征额约在300万石左右），这个数额一直持续到清朝，相沿不改。

漕粮制有三个重要环节，一是征收，二是运输，三是交仓。其间通过运河长途挽运是一个中心问题，漕运的起点是各省征漕州县，终点是京通交仓。明代初期，在运河沿岸设有淮安、徐州、临清、德州、天津五仓，称为“水次仓”，作为漕粮的转输点。以后五仓撤销，各省漕粮由运军从兑粮州县直接运到京通交仓，清代就沿袭了这种制度。

各州县编征漕粮有几种不同情形：有按田地等则编派的，如漕粮较重的南直隶吴江县，即根据土地三等九则编征漕粮，每亩上田为3.6斗，中上田2斗，下田为0.7斗。有按顷亩平均编派的，如南直隶兴化县就是，全县土地共计24200顷，额征漕粮3.2万石，平均每顷征漕粮1.35石。泰州也按亩平均摊征，每顷征漕粮1.7石。

漕粮征解有一个发展过程。明中叶以前，州县

需要全本请访问 www.ertongbook.com

征漕责成粮长。这时粮长和里甲长皆由官府委派，均选自民间殷实大户，执役于民间。这种征解制称为“民收民解”，即由粮长将漕粮解运到指定的水次（码头）仓交纳。史称“支运法”。宣德年间改行“兑运法”，但变化不大。成化七年改行“改兑法”，亦称“长运法”，以军运代替民运，由州县兑粮到京通交仓，专由各地卫所军负责。此后粮长只管催征和经收，不再参与解运，从此“官军长运遂为定制”，清代相沿不改。惟白粮仍行粮长解运法，史称“白粮长”，但后来也改由卫所军代运。

卫所军转运漕粮，在明朝先后设立总督漕运总兵官、督运参将和漕运都御史等职，专事办理漕运事务，下设 13 总，辖运军 127000 余人。其目的在保证漕运畅通，同时也可加强对有漕运地区的控制，有“寓兵于漕之意”。由于挽运漕粮变成了卫所军的苦役，他们的性质逐渐发生变化，“军兵”的意义逐渐消失，此种情形清代愈甚。

漕粮对粮户成为一种沉重负担，首先是由于征漕加征耗米。

漕粮征收耗米有一个发展过程。明初行支运时，粮户亲自运米交仓，支运属劳役性质，不征耗米。但粮户运粮长途跋涉，花费很多。至成化初年，运夫已苦不可言，逋亡者众。成化七年改行长运法，由军运代替民运，漕粮运费加在粮户身上，各种加耗名目繁多，日益加重。

明代漕粮加耗则例，在永乐后期已经开始实

行。在淮安码头，每正粮一石外加五升，在瓜洲码头，每正粮一石加五斗五升，作为在上述码头农民向运军交兑时付给运军的沿途运费，这种耗米称之为“脚价”。宣德六年（1431 年）行兑运法时，正式制定“加耗则例”，规定：粮户向运军兑运，按地方远近加收耗米，每正粮一石所加耗米额，湖广为 8 斗，江西、浙江为 7 斗，南直隶为 6 斗，山东、河南为 3 斗；此外，运至淮安兑与运军，加 4 斗。至是耗米之制始定。清代据此稍加变动。

成化七年改行长运法后，除过去原有耗米外，南粮又增加“过江米”，浙江每正漕一石加过江米一斗，南直隶正漕一石加过江米一斗三升。此外又加征“变易米”，即“折易轻赍（音 jī）费”，每石正漕加征二升。成化十三年又加征“鼠耗米”，每石改兑米加征四升，正兑米加征七升。此后不久，又制定耗米折粮法，史称“折耗银为轻赍”。耗米折银的产生，是因为运船到张家湾等地需要雇车夫起剥，须出雇价，因此在耗米内除留下 0.4 石“随船作耗”，以供盘剥筛扬等损耗外，部分耗米按石折银 0.5 两，作为沿途起剥雇夫之需，这银称为“轻赍银”。轻赍部分按路程远近而定。计江西、湖广、浙江等省以耗米 0.36 石折银称为“三六轻赍”，南直隶以 0.26 石折银称“二六轻赍”，山东、河南二省以 0.16 石折银称“一六轻赍”。此制入清相沿不改。

除征收正耗之外，各种附加费大致如下：属于

沿途车船费用的，有船钱米、水脚银、脚用米、脚价米、过江米、变易米、轻赍银；属于助役补贴费用的，有贴夫米、贴役米、加贴米、盘用米、使费银；属于铺垫装包费用的，有芦席米、松板楞木银、铺垫银；属于防耗防湿费用的，有两尖米、鼠米、筛扬米、湿润米等。以上各种加耗，各省州县多寡不等，漕粮正项耗米和各种附加合计，每正粮一石约在 0.72～1.98 石之间，白粮正项加耗和各种附加超过漕粮，约在 1.6～2.15 石之间。

关于漕耗编征办法，各省州县不完全相同。一是按所征漕额摊派加耗，民田税轻，加耗也轻。官田税重，加耗亦重。二是按田亩等则编派加耗，上等加耗重，下则加耗轻。三是按各乡土质好坏、产量多寡加耗。四是按官田民田分别加耗，民田税轻加耗重，官田税重加耗轻。五是不分官田民田和税则，一律按亩加耗。

粮户负担加重，其中有相当的一部分是由于各级漕务官吏的贪索，最后又转移到粮户身上。

运军到州县兑运，先是运军和粮户直接交兑，后改为官收官兑，但无论采行哪种兑交方式，运军为应付沿途漕务官吏的贪索，都在州县兑粮时进行勒索。先是向粮户直接勒索。这种勒索名目有：花经酒席、过会、淋尖、踢斛、无筹、酒舱、舵工、纲司等。大多将此数估算折程，每船要费 20 两，倘若逢上“恶军”，损米更多，加八尚不足填其欲。运军在兑粮时的额外勒索称之“帮费”。清代也不

例外。

民户在兑交漕粮方面负担沉重，支付2石多至3～4石粮食的代价才能完纳一石正漕。

运军长途挽运，在运输方面的开支确实为数不少，但在州县所勒索的帮费，有相当大的部分转入各漕务官吏之手。关于在运途中各处运漕官吏对运丁的勒索，上自漕督衙门，下至河坝小吏，以至押运领运各官等，无不以漕务为利薮。以瓜洲至清江一段诸闸坝而论，每遇漕船经过，河坝官吏即递索银钱，变成常例。北河各闸坝更不例外。漕船到京通交兑漕粮，各处使费名目尤为繁多，如买御道要钱，遮栏门官要钱，大小呈样、巡路、探筒、旗尉、书办勒索，家人番兵吓诈，种种敲榨需索难以枚举。运丁一年运粮400万石到京通两仓，所费分外用银多达14万余两。

各处漕务官吏的贪索，运丁在长途挽运中及在京、通交仓的花费，都转索于兑粮州县，州县又转取于粮户，从而大大加重了粮户的漕粮负担。粮户的实际负担远远超过漕粮正额，超过数一般为正漕的两倍到四倍，多者高达五倍。到清代后，在康熙、雍正朝时，由于吏治相对严明，漕务官吏的贪索恶习有所收敛，但乾隆以后伴随漕政腐败，粮户的负担又复加重，一石正漕所支付的代价与前明相去不远。

4. 清代漕运发展述略

清代沿明朝旧制，继续实行漕运制，每年由山

东、河南、江苏、浙江、安徽、江西、湖北、湖南八省征收漕粮和白粮，运往北京和通州各仓，以供皇室食用、王公官员俸米及八旗兵丁口粮需求。其中除白粮外，计漕粮正米 400 万石，耗米 235 万石，合计 635 万石。内除折耗、蠲免、改折及截拨等项外，历年实运抵京通各仓粮食有 300 多万石。

清代漕粮有正米、耗米之分。正米是按田地科则征收的正项漕粮，有漕各省合计为 400 万石。其中运贮北京仓库的叫正兑米，运往通州仓贮的叫改兑米。各省征收正、改兑米米额是：江南省正兑米为 150 万石，改兑米为 29.44 万石；浙江省正兑米为 60 万石，改兑米为 3 万石；江西省正兑米为 40 万石，改兑米为 17 万石；湖广省正兑米为 25 万石；山东省正兑米为 28 万石，改兑米为 9.5 万石；河南省正兑米为 27 万石，改兑米为 11 万石。正、改兑米总计 400 万石。

征收漕粮，按正粮增收耗米。每石加耗额按各省离京通远近有差别。耗米分成两部分，一部分随正兑米交仓，一部分归运丁作沿途耗费，这部分占耗米的 64％。

江苏苏州、松江、常州三府和太仓州，浙江嘉兴、湖州二府，除征收漕粮外，另征白粮。漕粮供京师官丁俸饷，白粮则供清室宫廷专用。但就州县征实北运来说，两者的性质是相同的。

正米和耗米，除极小部分改折收银外，98％以上征收米石。但由于荒歉短缺和坍废豁免，很难征

收足额交仓。乾隆年间，一般收到八成至九成。嘉庆以后，运额锐减。至道光九年（1829 年），额征正米仅存 326 万石，耗米 126 万石，正耗合计才 452 万石。

耗米中有一部是轻赍，征收时即折收银两，解交仓场通济库，有的解交户部，作为办理漕务开支。各地轻赍所占比重多少看路途远近而定，道路愈远，运粮开支越大，向粮户征收的轻赍银额就越重。

清代漕粮除征收正米和耗米外，还有名目繁多的各种附加税，如芦席税、楞木松板税、运丁出运例给行粮税、漕项钱粮、漕粮赠贴、漕耗银米、水脚银等。以上各项附加税银米数额是国家规定的。实际粮户所出远不止此，如应付官吏贪索尚未计算在内。如各项加在一起，粮户完纳正漕一石，需付出三四石粮食。因此，漕粮变成农民一种苛重的负担。

漕粮分稻米、粟米和豆类几种，各省州县征收哪一种食粮有规定。如遇灾荒则改征别类，或以麦代豆，或以粟米抵稻米。

漕粮是田赋征实，但也有以现银折纳的，这种以现银折纳办法，叫“改折”。改折又分永折和临时改折两种。永折是指某区漕粮折银变成定制，不再恢复征粮，而临时改折是因灾荒或其他特殊原因而采行的变通办法，以后仍须恢复漕粮本色。改征折色以交银为准。嘉庆四年（1799 年），政府规

需要全本请访问 www.ertongbook.com