

清代漕运与南北物资交流

张照东

漕运在维持清朝封建统治方面所起的经济命脉作用，已为史学界所熟知。而清代漕运在沟通南北物资交流方面的作用，却很少被人们所论及。现根据我在中国第一历史档案馆查阅到的档案资料，结合有关文献，对这一问题作些初步考察，以期有助于清代社会经济史研究。

清朝建都北京，宫廷王室、八旗驻军及庞大官僚机构所需粮食，绝大部分要从东南地区调拨，漕运便成为清朝统治者的经济生命线。清代前期河运畅通之时，每年都有六七千艘重运漕船沿运河北上，把数百万石漕粮运往北京，以保证京师的粮食供应。^①漕船航行数千里，旗丁水手长途跋涉，费用繁多，仅靠月粮不足敷用。为鼓励他们承运漕粮，清政府规定，重运漕船北上和回空船只南下，均可免税附带一定数量的土产货物，即“土宜”。其数量各朝定额不一，顺治、康熙时期，每艘重运漕船载粮北上，准带南方货物六十石。雍正七年，“增加四十，共为百石。”^②乾隆二年，每船准带南货一百二十六石。嘉庆四年，每船免税载货的数量增加到一百五十石。^③漕船回空南下，每船附带北方土产货物五百石左右，其中有六十石免于纳税。^④清前期每年重运、回空漕船所带南北货物的数量如下表：

年 份	年漕船数 (艘)	年重运载货 (石)	年回空载货 (石)	年载货总额 (石)	资 料 来 源
顺治2年至雍正6年	7980	478800	3990000	4468800	乾隆《漕运则例纂》卷2《通漕运艘》；《清朝文献通考》卷43
雍正7年至乾隆元年	7167	716700	3583500	4300200	《漕运则例纂》卷2《卫帮船数》；光绪《大清会典事例》卷202。
乾隆2年至嘉庆3年	6419	808794	3209500	4018294	《漕运则例纂》卷2《卫帮船数》；《户科题本》《漕粮类》，乾隆二年七月二十七日补照题。
嘉庆4年至道光3年	6242	936300	3121000	4057300	《皇朝政典类纂》卷53《漕运》，光绪《大清会典事例》卷202。

从上表所列数字可以看出，道光四年以前内河漕运兴盛时期，平均每年通过漕船附带的南北货物达四百二十万石，其货物流通量是相当惊人的，远远超过每年运往京师的四百万石漕粮之定额（据统计数额看，每年实运漕粮数额常不足四百万石），实际上这个数字尚为漕

船年货运量的最低估算，并未包括旗丁水手沿途揽载的商货和违法夹带的私货。史载，重运漕船载粮北上，旗丁水手所带南方货物，往往超过定额。有些漕船的旗丁为多带私货，甚至在“船尾拴扎木筏”，^⑤任意将货物满载，以致“夹带之货多于额装之米。”^⑥回空漕船途经长芦、两淮等产盐地区，又与盐商勾通，夹带私盐，运往江苏、安徽、江西、湖南、湖北等省售卖。^⑦如果把这些走私贸易也计算在内，漕船每年载货的数量则更为可观。

漕船载运的南北货物，不仅数量大，而且种类繁多。具体说来，大致可分为两大类：（一）农副产品。如南方的大米、红白糖、柑桔、香蕉、槟榔、茶叶、木材、竹器，北方的小麦、大豆、花生、芝麻、棉花、梨、红枣、柿饼、核桃、瓜子、杏仁、药材等土特产品。（二）手工业产品。如南方的瓷器、丝绸、布匹、铁器、纸张、明矾、桐油、金银首饰、象牙雕刻、南酒、缝衣针、铜扣，北方的煤炭、食盐、陶器、毛货、皮货、麻织品等物质。^⑧从货物运输量的比重看，重运漕船北来携带的南方货物，多为瓷器、丝绸、纸张等手工业产品，其次是大米、木材、食糖等农副产品。^⑨回空漕船南返载运的北方货物，则主要是麦豆、花生、棉花等农副产品，同时兼有一定数量的煤盐、皮货等手工业产品。^⑩这些货物大部分由运丁水手在沿途销售，剩余的南北商货分别由重运、回空漕船带往京师或南方售卖^⑪。

据史籍记载，重运漕船北来和回空船只南返，都要在苏州、扬州、淮安、济宁、聊城、临清、德州、天津等运河城市停泊，接受各征税钞关的盘验。^⑫随船运丁水手便在沿途停泊码头上岸，出售携带的南北货物，购买当地的土产杂货。当地商贾客旅也纷纷汇集码头，与运丁水手及押运官吏自由贸易。每当漕运季节，漕船沿途停泊码头“牵挽往来”，“帆樯如林，百货山积，”^⑬呈现出一派商货贸易的繁忙景象，这些漕船停泊地点便成为南北物质的集散基地和贸易市场。漕船主要停泊点之一的苏州，位于江南运河的中段，水路交通十分便利。不仅江南地区的漕粮货物多在此地集中，而且回空漕船载运的北方货物，也要经过苏州运销嘉兴、杭州等地，^⑭苏州因此成为江南地区著名的南北物质集散基地。

扬州地处南北漕运咽喉，为江浙粮船北来之要途。漕船往返皆在此地停泊贸易，南北商贾也聚集这里招揽生意，扬州的南北杂货商业在漕运贸易的基础上发展起来。^⑮漕船主要停泊点之一的淮安，是清朝前期“淮北纲盐顿集之地，任饷商者皆徽扬高资巨户，役使千夫、商贩辐辏。秋夏之交，西南数省粮艘衔尾入境，皆停泊于城西运河，待以盘验。牵挽往来，百货山列。”^⑯淮安一时成为苏北地区重要的物质集散中心和南北商货贸易市场。

山东峄县虽为“区区一隅”，但因粮艘过境，运丁水手“多挟南货以易邑煤米”，商旅“岁时往还不绝，奇物珍货衍溢。”本地麦豆及煤炭诸物亦得善价，而行销数千里。当乾隆盛时，“县当干道，商贾辐辏，炭窑时有增置。而漕运数千艘，连樯北上，载煤动数百万石，由是矿业大兴。”^⑰济宁地处“闸漕中枢”，是漕船往返沿途停泊的重要码头。内河漕运兴盛之时，每年漕船运丁水手与当地商贾交易的各种南北货物，不下数百万石。“商民之至者乐而忘归，流寓之人恒多于土著。于时，庐旅盛于三选七迁。”^⑱济宁的商业贸易出现繁盛局面。

聊城为会通河航运的交通枢纽，河漕畅通时，各省殷商富贾云集，南北货贸易兴旺。每年漕船过往，仅收购当地特产薰枣一项货物，即达百万石之多。^⑲临清是漕船在山东的另一重要停泊点，“每届漕运时期，帆樯如林，百货山积。经数百年之取精用宏，商业遂勃兴而不可遏。当其盛时，北至塔湾，南至头闸，绵亘数十里。市肆栉比，有肩摩毂击之势。”^⑳临

清的南北货商业伴随着内河漕运的畅通而发展起来。德州为南北漕船必经之地，“漕运未停之时，商家运输货物多用船运，”南北杂货商业“颇属繁盛”。每年都有数千艘漕船在此地停泊，上岸贸易，^②德州成为鲁北南北货物交易的著名城市。

天津东临渤海，地处“九河要冲”，为江南漕粮百货转运通州、北京的中枢。清代前期运河通畅，大批南北货物随漕船、商船涌入天津市场，天津很快发展成为北方地区重要的物质集散中心，城市商业贸易也在漕运枢纽的基础上日趋繁盛。^③北京为清代漕运物质的终点，除漕粮外，其市场上许多货物商品，如大米、木材、纸张、丝绸、布帛、瓷器等，也在很大程度上依靠江南漕船的输送。史称，“京师百货之集，皆由粮船携带。”^④江南地区所需要的北方货物，亦赖漕船带回。^⑤漕船附载货物南北往来，“若遇行走迅速，”不仅沿途“商贾居民咸资其利”，而且江南与北方地区的货物也得以流通。^⑥有时“偶遇粮艘中途阻滞，”商船客旅均不得越渡，京师百货亦因以昂贵。^⑦若漕船全停，南方粮米布帛不能北来，北京枣豆难以销售，南北物资即不能流通。^⑧

以上资料表明，在商品交换经济还不太发达的情况下，中央与各地区之间的经济联系、南北方的物质交流，主要通过人为的漕运物质集散形式进行。运河漕路犹如一条纽带，把钱塘江、长江、淮河、黄河、海河等五大流域的经济紧密地联系在一起，每年通过运河调运的漕粮及南北物资不下千万石。^⑨直至道光年间漕运改道之前，这条运河漕路作为沟通南北物资交流的经济大动脉，一直发挥着巨大的作用。

二

内河漕运以运道为本，运河的淤浅阻塞，直接影响到漕运物资的畅通。康雍乾时期，清朝统治者特别重视对黄河、运道的疏浚治理，内河漕运得以畅通。^⑩嘉庆以来，河漕吏治日渐败坏，黄河运道的治理松弛，漕运积弊、运河阻滞的情况日益严重。^⑪至道光四年，江南“高堰漫口”，高宝至清江浦一带，运道全为黄河泥沙淤塞，漕船根本无法航行。^⑫清政府别无良策，只得接受英和等人的建议，雇用商船，试办海运。道光六年，雇商海运漕粮试办成功，共运苏省漕粮一百六十三万三千余石。^⑬此后，漕运制度发生重大变革，内河漕运渐趋衰落，雇商海运漕粮蓬勃兴起。咸丰以后，海运渐取代河运的地位，成为清代后期漕粮运输方式的主流。^⑭随着漕运路线的改变，清代后期江南与北方物资交流的渠道，也开始由运河漕路向海路转移。

据史籍、档案记载，清政府为招揽商船参与海运，曾采取一系列经济措施，以优厚的物质待遇鼓励船商乐于承运漕粮。^⑮历届海运章程均明文规定，重运商船载漕粮从上海出发，每船除给予一定数量的运费外，尚准许免税携带二成南方货物。^⑯商船装载漕粮千石，准带南货二百石，论石而不论价。^⑰商船抵达天津交兑漕粮后，可自由赴奉天贩运麦豆。^⑱同治初年议准，重运商船两旁跨带的竹木，亦与二成货物一道免交关税。^⑲商船所带南方货物在天津未能售完者，准其转至奉天等地销售。回空商船南返，所带货物免交关税，准在天津、牛庄自运私货，全行免税。各船放空出口，无论驶往奉天、山东登州、莱州等港口贩货，均准一律免税。^⑳商船载粮北来免税附带的南方货物主要有棉布、丝绸、竹木、磁器、茶叶等，回空船只载运的北方货物，则多为麦豆、花生、杂粮、梨枣等农副产品。^㉑现以道光年间商船载货数量为例，列表如下。

年 份	承运漕粮 (石)	重运载货 (石)	回空载货 (石)	年载货 总 额 (石)	资 料 来 源
道光6年	1633000	326600	1959600	2286200	《清朝续文献通考》卷77《海运》
道光28年	1096421	219284	1315705	1534989	档案：《录副奏折·财政类》讷尔经额奏道光28年10月初9
咸丰元年	997000	199400	1196400	1395800	同上，怡良奏咸丰3年12月16日
咸丰2年	1046000	209200	1255200	1464400	同上
咸丰3年	1693000	338600	2031600	2370200	同上，祁藻奏咸丰3年3月25日
咸丰4年	1600000	320000	1920000	2240000	同上，邵灿奏咸丰4年12月19日
咸丰5年	123000	246000	1476000	1722000	同上，贾祜奏咸丰5年2月14日
咸丰6年	1472700	294540	1767240	2061780	同治《续天津县志》卷6 《海运》
咸丰8年	1100000	220000	1320000	1540000	档案：《录副奏折·财政类》何桂清奏咸丰9年正月17日
咸丰9年	1520000	304000	1824000	2128000	同上，全庆奏咸丰9年5月24日
咸丰10年	1295000	259000	1554000	1813000	同上，陈孚恩奏咸丰10年4月10日
备 注	道光6年初创海运后，次年即停止，改归河运，至道光26年乃告恢复。				

表中所列数字，仅为道咸年间商船每年载运南北货物的最低估算，尚未包括船商违法多带的私货。若将商船多带的货物计算在内，其数量则更为惊人。至同治十一年，轮船招商局开始承运漕粮，其运费水脚耗米等项补贴，均照沙宁商船定章办理。准令轮船八成载米，二成免税附载南货。^④回空船只揽载北方货物，无论沙宁商船、招商局轮船，一律免交关税。^⑤此后，沙宁商船、轮船免税载货的数量有很大增长，如道光六年，海关免征二成南货税银为七千三百一十三两，^⑥至光绪五年，每年免征载货税银增加到二万九千余两。^⑦现以沙宁商船、招商局轮船岁运漕粮一百二十万石计算，^⑧平均每年通过漕运海道输送的南北货物即达一百六十八万余石，^⑨其货运量是相当惊人的。可见，雇商海运漕粮的兴起，对于南北物质经由海道的流通，以及上海、天津、胶州、成山、芝罘、莱州、登州等沿海地区物质集散中心的形成，都起着十分重要的促进作用。

光绪末年，由于西方列强对中国的经济掠夺日益加深，清政府不断割地赔款，深感“财用匮乏，”故于光绪二十六年诏令各省河运、海运全部停止，自当年起“一律改征折色。”^⑩清政府虽下令废除漕运，但根据档案资料记载，这道谕旨并未很好地执行。清廷每年仍从江浙两省酌征漕粮一百万石左右，交招商局派轮船起运塘沽，然后“改由火车经运京仓。”^⑪现以招商局轮船岁运漕粮一百万石计算，平均每年通过漕运海道输送的南北物资，仍有一百四十余万石。^⑫

这种现象的产生，一方面说明当时商品交换经济已有一定程度的发展，京师所需要的粮米物资可以从当地市场上得到部分解决，不必完全依赖漕运物资的输送。另一方面，封建自然

经济毕竟根深蒂固，北方市场尚不能完全满足国家政治中心的需求。江南漕运物资对于京师百官、庞大军队而言，仍有一定数量的需求。“自来京师民食专资漕运，”百官廩禄、军民衣食无不仰给。“从前岁运四百万石，而回漕之禁甚严，盖尚虑其不足也。”自各省改征折色，“惟留江浙漕粮一百万石，民食已觉不敷。”如漕运物资全部停止，则“京师粮价昂贵，军民粒食维艰。”因此，清王朝每年仍然要从江浙地区海运漕粮百万石，以维持其封建统治。光绪二十六年以后，上海至天津的漕运海路仍保持畅通，虽然轮船往返载运的东北货物有所减少，但年货运量仍在—百四十万石以上。^⑤直至宣统三年辛亥革命爆发之前，这条漕运海路在沟通南北物资交流方面，一直发挥着重要作用。

三

清代后期漕运路线的变迁，一方面推动了沿海地区南北物资的交流和市场繁荣，另一方面也给运河沿线的南北商货流通带来许多不利因素。如前所述，漕运改道之前，江南漕粮物资主要依赖运河转送，河运在清王朝的经济生活中处于举足轻重的地位。清廷尤其重视对漕运河道的疏通治理，每年不惜动用大批人力物力，定期对运河各段“轮届大挑”，运河漕路基本保持畅通。^⑥运河虽为漕运而设，然南北往来的商船客旅亦多取道于此，长江、黄河等五大流域的商品货物，俱借漕运之利得以流通。^⑦道咸年间漕运改道以后，河运漕粮的数额急剧下降，海运与折色的比重明显上升。^⑧海运渐取代河运的地位，成为清后期漕运形式的主流。随着雇商海运漕粮的兴起，清政府对海上运输的依赖性进一步增加，因此渐放松对运河的疏浚治理，一定程度上加速了京杭大运河的衰落过程。^⑨运河漕路衰废以后，河运在南北物资交流中的作用便大为降低了。

早在咸丰初年，黄河于丰工决口，江南漕运物质梗阻，内河漕运的地位即受很大影响。继因太平军占领南京，切断京口、扬州一带漕路，内河漕运完全陷入瘫痪状态。^⑩昔日从事漕船贩运贸易的旗丁水手和沿河居民，一时成为“无业游民。”^⑪江浙等省的漕船，亦多“拆变无存，”损坏严重，内河漕运的地位一落千丈。^⑫直至同治四、五年间，“始以江北漕粮数万石，雇用民船由河运京。然米数甚微，”南北合计“不过二十余万石，”河运有无似觉无足轻重。^⑬至光绪二十六年，内河漕运悉行废止，清政府遂完全放弃对运河的疏浚治理，黄河至临清之间的运河很快即淤成陆地，京杭运河北段的航运价值基本丧失。^⑭昔年被称为南北漕运枢纽的临清河段，漕运改道之前，“汶卫交流，漕运通利。”“南北货物附载而至，达官富商亦随漕而行。”“自漕运既停，汶河亦塞，百货之转输仅赖卫水一流。”临清至南旺河段“日渐浅涸，”聊城以南百余里淤塞不通，仅聊城至临清河段“间有小舟往来，”南北物资的运输“大受影响。”^⑮

济宁以南的河段虽保持通航，但货物流通范围已大为缩小，仅局限于鲁南、苏北、淮北、苏南等部分地区，且多为地方性的短途运输，其年货运量尚不及清前期的二十分之一。^⑯一向以煤炭产量丰富而著称的山东峄县，自“道咸之变，漕运中废。”“粮运不行，关税增重。商旅疑畏，百货底蹶，煤价大绌。”“于是外货不进，内货不出，而峄之生计乃大困。”^⑰昔日南北物质集散中心的江苏淮安，自咸丰初年“河决铜瓦厢，”黄河北徙，河运衰微，历走运河贩运的南方布茶及北方麦豆等农副产品，皆转由海道运送。“冀豫之物不能南来，湖广江汉之产未能运京。”“礼字河不闭，东省皖境之货绕越而去。”“闽越江浙之

财，半附轮船转运他处，”以致运河沿线的南北物资交流受到严重阻碍。^⑤可见，清代内河漕运的兴衰，对于运河沿线的南北物资交流，以及中央和各地区之间的经济联系，有着十分密切的关统，其客观上的经济影响是不可低估的。

①《清朝文献通考》卷43，《国用考》5。

②③④⑤《清史稿》卷122，《食货志》3。

③《皇朝政典类纂》卷52，《漕运》5。

④⑦⑩乾隆《漕运则例纂》卷16《回空夹带》。

⑤《清圣祖实录》卷285，康熙58年8月壬寅。

⑥《皇朝经世文编》卷47，《户政》22，王艺孙《转般私议》。

⑧⑨中国第一历史档案馆藏；（以下所引档案均为该馆收藏）《录副奏折·财政类》，百春等奏道光6年9月初10。

⑩《皇朝经世文编》卷46，《户政》21，姚文田《论漕弊疏》。

⑪《清圣祖实录》卷9，康熙2年8月甲寅。

⑫⑬民国《临清县志》，第4册，《经济志》。

⑭《明清苏州工商业碑刻集》，第301页，《重修渡僧桥碑记》。

⑮档案，《朱批奏折·水利类》，刘吴龙奏乾隆6年3月初4。

⑯⑰光緒《淮安府志》卷2，《疆域志》。

⑱⑲光緒《峰县志》卷7，《物产略》。

⑳民国《济宁直隶州续志》卷5，《建置志》。

㉑宣統《聊城县志》卷1，《方域志》。

㉒民国《德县志》卷13，《风土志》。

㉓档案，《朱批奏折·交通类》，那苏图奏乾隆12年8月11日。

㉔⑳《清朝续文献通考》卷77，《国用考》15。

㉕档案，《朱批奏折·财政类》，高晋等奏乾隆32年5月21日。

㉖⑳⑳《清朝续文献通考》卷75，《国用考》13。

㉗《皇朝经世文编》卷48，《户政》23，陶澍《覆奏海河并运疏》。

㉘⑳⑳均据档案，《录副奏折·财政类》中有关数字综合计算而得。

㉙⑳档案，《朱批奏折·水利类》，沈廷芳奏乾隆12年11月21日。

㉚档案，《录副奏折·财政类》，松筠奏嘉庆15年3月11日。

㉛《清宣宗实录》卷79，道光5年2月癸亥。

㉜《魏源集》，上册，第415页，《道光丙戌海运记》。

㉝档案，《录副奏折·财政类》，何桂清奏咸丰5年9月25日。

㉞⑳光緒《钦定大清会典事例》卷212，《户部·海运》。

㉟档案，《录副奏折·财政类》，陶澍奏道光6年6月28日。

㊱⑳档案，《录副奏折·财政类》，李瀚章奏同治8年12月29日。

㊲档案，《录副奏折·财政类》，吴敬恒奏道光7年8月24日。

㊳《皇朝政典类纂》卷57，《漕运》10。

㊴档案《录副奏折·财政类》，陶澍奏道光6年7月19日。

㊵档案，《录副奏折·财政类》，李鸿章奏光绪5年6月21日。

㊶参见档案，《录副奏折·财政类》，陶澍奏《敬陈海运图说》道光6年2月初6。

㊷档案，《录副奏折·财政类》，端方等奏光绪33年6月19日。

- ⑤档案《录副奏折·财政类》，瑞璿奏光绪29年12月初5。
- ⑥档案，《朱批奏折·水利类》，钟山奏乾隆2闰年9月初2。
- ⑦⑧⑨档案：录副《奏折·财政类》，宝等奏同治8年8月26日。
- ⑩《皇朝经世文续编》卷41，《户政》18，《漕运》，丁显《请复河运台旨》。
- ⑪光绪《山东通志》卷126，《河防志》9。
- ⑫民国《临清县志》，第2册，《疆域志》。