

清代大运河之帆船航运

松浦章[日本]

(关西大学,日本大阪617213)

摘要:自中国封建王朝定都北京以来,连接北京和杭州的大运河一直作为水上要道发挥着重要作用。特别是在明清两代,大运河作为最重要的漕运通路,承担了江南税粮输送的任务。可以说,从某种意义上看,大运河与北京政权的命运息息相关。但到目前为止,这些承担输送任务的漕船到底如何在大运河上航行的问题,仍然不甚清晰。因此,以清代的档案史料为中心,来分析运河漕船的航行情况。

关键词:清代;大运河;漕运;漕船;帆船

中图分类号:K249

文献标识码:A

文章编号:1009-7961(2010)06-0001-08

On the Shipping of Sail Boats of Great Canal in Qing Dynasty

Song Pu ZANG (Japan)

(Kansai Gaidai University, Osaka 617213 Japan)

Abstract: The Great Canal between Beijing and Hangzhou has been playing a very important role in water transport since Beijing was designated as capitals of China's feudal dynasties. Especially in the Ming and Qing dynasties the Gand Canal served as the important gateway transporting tax grain in the South of the Yangtze. To some extent, the Grand Canal and the Beijing regime destiny are closely related. However, up till now, it hasn't been made known that how those sail boats undertaking the transportation sailed on the Canal. In view of this, this paper, based on the historical documents, analyzes how the boats made their water transport on the Canal.

Key words: Qing Dynasty; the Grand Canal; water transport; shipping boat; sailboat

0 引言

连接北京和浙江省杭州的水运要道大运河,在清代中国国内物资的流通中扮演着重要的角色。关于清代大运河发挥的功能,两江总督高晋、江苏巡抚明德在乾隆三十二年(1767)五月二十一日奏折中有:“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。^①亦即是说,北京消费的产品均经由漕运自江南输送而至,而江南需要的北方货物,也由漕船在返航时带回。如果漕船停运,南北之间货物的流通则无法实现。”

即便到了20世纪上半叶,大运河仍然保持了其作为中国南北之间货运流通主干道的地位。关于这一点,大正十年(1921)7月,东亚同文书院的调查报告中有:“大运河自直隶省通州始,向东过

天津,南下入山东,过临清、东昌诸县,横跨黄河,向东南入江苏,再继续向东南,过宿迁、泗阳诸县至清江浦,从此地向南直下过扬州,跨扬子江至镇江。镇江以南为江南运河,经苏州、杭州再向东行至宁波。全长三六〇〇支里,相当于一二〇〇哩。此河古来为连接南北支那之重要交通道路,在支那之政治、文化、经济上,具有至为重大之价值”。^②

这份报告,不但简略记述了大运河从北京近郊的通州,至天津市、山东省、江苏省、浙江省的河道概况,而且指出了大运河在作为交通运输的道路发挥了重要作用的同时,对中国的政治以及文化产生了深远的影响。

关于大运河的定义,大正五年(1916)的报告中有明确说明:一般来说,运河指能够发挥运输作用的水道,始自通州,过天津至江苏的水道被冠以大运河的特称。元明清之间,用作将南方之米输

往北京的被称为运粮河或漕运河,因此也简称为运河。^③

在以往的研究中,大运河的漕运制度方面得到了充分的重视^{④⑤},但从航运史的角度出发,研究成果并不多见。故笔者在此欲以档案资料为基础,从航运史的角度出发,考察清代大运河漕运的实际情况。

1 大运河上的漕船

航行于大运河之上的漕船,受到了种种限制。这一点,可通过根据至雍正年间为止的数据编纂的《漕运全书》^⑥与嘉庆年间编纂的《钦定漕运全书》^⑦等书之记载而知晓。

《漕运全书》卷十一,“沿途催运”中有:各省漕船重运北上,自淮安至天津沿途,原有定限。^⑧另外,《钦定漕运全书》卷十三,淮通例限中有:漕粮抵通定限,山东、河南限三月初一日至通,江北限四月初一日……^⑨。

可见,上述两书中均记载了漕船运输中存在的日程限制这一事实,但是并未记录漕船于各运河的具体航行日数。关于这一数字,浙江省图书馆古籍部^⑩所藏清代抄本《运河纪略》^⑪中有详细记录。该书中详细地记录了从江苏省淮安起,各地漕船航行至北京附近通州的航运期限。如,漕船程途限期,江南:山阳县境内运河一百一十里限八日;清河县黄运河四十八里限五日;桃源县运河九十五里限五日;宿迁县运河一百五十里限八日;邳州运河一百二十里限四日,以上江南河道共五百一十八里限三十日。山东:峄县运河一百一十里限四日;滕县运河五十里限二日;沛县运河四十八里限一日;鱼台县运河八十五里限二日;济宁州运河七十五里限三日半;济宁卫运河十八里限一日;巨野县运河二十五里限一日;嘉祥县运河十六里限一日;汶上县运河五十六里半限二日;东平州运河六十里限二日;寿张县运河二十里限一日;东河县运河十三里限一日;阳谷县运河六十里限二日;聊城市运河六十三里半限二日半;唐邑县运河十七里半限半日;博平县运河十七里半限半日;清平县运河三十九里限一日;临清州运河四十里限三日;清河县运河二十里限半日;夏津县运河二十里限半日;武城县运河一百五十里限二日;恩县运河七十里限一日半;德州卫运河二百三十里限四日,以上山东省河道共一千三百零二里限四十日。直隶:安陵泛河程六十四里限一日六刻;连镇泛河

程三十里限五时;夏口泛河程五十六里限七时六刻;薛河湾河程六十二里限一日四刻;冯家口河程十七里限二时三刻;砖河泛河程三十七里限五时一刻;沧州泛河程五十里限四时七刻;兴济泛河程三十里限四时一刻;青县河程三十八里限五时二刻;马厂泛河程二十七里限三时六刻;唐家屯泛河程二十八里限三时七刻;陈家屯泛河程二十八里限三时七刻;存城泛河程二十九里限四时;湊流泛河程二十八里限三时七刻;杨青泛河程二十八里限三时七刻;北斜泛河程二十八里限三时七刻;北斜泛至天津关二十里限二时六刻,以上直隶河道共五百七十八里限十日;天津关至河西务一百六十里限五日;河西务至木厂二十二里限一日;木厂至梗子三十里限一日;梗子至板会口三十里限一日;板会口至和合站三十里限一日;和合站至供给店三十里限一日;供给店至长店三十里限一日;长店至通州坝三十里限一日,以上河程三百六十二里限十二日。自淮安至通州坝二千七百六十里限一百日。

由此可知,漕船的航行日数有着如上的限制。从江苏省淮安府治下山阳县至江苏省北部的徐州府治下的邳州共518里,限30日,山东省内运河共1302里,限40日,直隶省内运河长578里,限10日,天津至通州362里,限12日。从江南的淮安府山阳县至通州全程2760里,限92日到达。平均每天需要航行28里以上。江南河道518里,限30日,故每日平均航行17.3里;山东运河1302里,限40日,故每日平均航行32.6里;直隶省内运河578里限10日,故每日平均航行57.8里;自天津至通州的362里限12日,故每日平均航行30.2里。

另外,在《运河纪略》中,还记载了漕船在卸货之后回程需要的天数,回空限期:自石坝至天津,限七日;天津至德州,限十二日;德州至峄县,限三十日七时;峄县至淮安府,限十四日六时,以上回空定限六十四日一时。

漕船从南方载漕米至通州后,空载返回淮安之际,需要航行64日。以2760里的路程除以64日航程,每天的平均航行距离为43里。这个速度相对装载漕米北上时的速度快60%。由此可知,是否装载货物,对漕船行驶速度的影响很大。

在《运河纪略》中,没有记录淮安府以南的漕运日数。不过书中有《浙江省至北京通州水程》一项,该项记录了自杭州至北京的水路里程,其中当

然包括了杭州至淮安之间主要地段的水路里程：浙江杭州府仁和县武林驿至石门县一百四十里；石门县至嘉兴府九十九里；嘉兴府嘉兴县西水驿至平望镇六十里；平望镇至吴江县五十里；吴江县松陵驿至苏州府五十里；苏州府姑苏驿至无锡县九十里；无锡县锡山驿至常州府九十里；常州府武进县昆陵驿至丹阳县一百里；丹阳县云阳驿至镇江府九十里；镇江府丹徒县京口驿至瓜洲口十六里；江都县瓜洲口至甘泉县五台山五十二里；甘泉县广陵驿五台山至邵伯镇四十里；邵伯镇至高邮州通湖七十一里；高邮州孟城驿至界首镇六十里；界首至宝应北门六十里；宝应县安平驿至淮安府西门七十里。

从上面的记载可以得知，自杭州府至淮安府，运河水路共计 1 138 里。若加上淮安府至北京的 2 760 里，则运河水路的总里程为 3 898 里，换算成公制的话，约为 2 245 公里。这正是四千里运河这一称呼的由来。

当然，漕船的出发地不尽相同，所以漕运的里程亦长短不一。乾隆四年（1739）四月十五日巡视南漕驻扎淮安监察御史钟衡的奏折中有：查，各省粮船，江北淮扬各帮，限十二月以里过淮。安、池等属与江宁、苏、松、常、镇等府州属各帮，限正月以里过淮。浙江、江西、湖广，限二月以里过淮，此向来定例也^⑭。

由此可知，在清代有这样的规定：输送税粮的漕船，若出发地为江北淮安、扬州府附近，那么在十二月末之前必须通过淮安北上；若出发地为安徽池州、江苏省苏州、松江、常州、镇江等地，那么在翌年正月之内必须通过淮安北上；发自浙江省、江西省、湖北省、湖南省的漕船，则必须于翌年二月之内通过淮安北上。但是，由于种种原因，漕船要在规定的时间内通过淮安并非易事。该奏折中有：臣查得各省粮船，俱系冬兑冬开，祇因程途远近不同，所以过淮迟早限期不同。如江南之江宁、常、镇、苏、太等属帮船，至江路近，到淮亦近，即安

庆各帮，路虽较远，但由长江东下，再遇西南顺风，日可行二三百里，不至有违限期。惟松江府属地，处苏州之东隅，有黄浦江污淀诸湖之间隔，帮船经行未易径渡。且查浙省各帮，水次俱在杭、嘉湖三府，开行至苏，近者一百七八十里，远者二三百里，皆由官塘大路，可以人力挽拽而行。而松属之华、奉、娄、金、青、福，至苏近二百里，远者二百七八十里。上海一县，计程三百六十里，南汇一县计程三百八十里，非由黄浦、大江则由污淀诸湖，势必守候风潮，潮小而风顺，潮大而风长顶俱不能飞渡，虽有人力，无凭牵挽，迨到苏已届淮限，而浙江粮船又已先，不能挽越前进。^⑮

各省漕船一般在旧历冬十月至十二月组成船队开往通州方向，但由于所在地方的地理情况不同，航行的距离也大不相同。江南江宁、常州、镇江、苏州、太仓州等地的帮船在长江水域，离淮安距离较近。安徽各帮虽离通州方面较远，但由于地处长江流域，沿长江而下，可以很方便地到达大运河口。如果顺风，每天可以前进二、三百里。另一方面，松江虽然离通州比安徽近，但是此地位于苏州以东，需借道泥沙沉积较为严重的黄浦江，且途中要经过很多湖泊，所以比起经由长江到达大运河口更为困难。在浙江省各帮中，嘉兴、湖州府地方，距离苏州近则一百七八十里，远则二百七八十里，均有较好的水路可以至运河。另一方面，上海县距离苏州则有 360 里，南汇县则有 380 里。如果不走长江、黄浦江，则必须经过数量繁多、泥沙沉积严重的湖泊。且航行之际，更是受到风向、潮汐等条件限制，航行路途艰难。历尽艰难来到苏州时，已经接近通过淮安的期限，而此时浙江的船已先到，只能跟在其后向北行进。

2 航行于大运河上的帆船

下面欲讨论在清代由大运河南侧向北京方面输送漕米的漕船数量。现将始自顺治朝的各种档案中所见每年漕运船只数量制作成表格列记，见表 1。

表 1 清代漕运船数量表

公元	中国历	漕船数	出典
1647	顺治 4 年 8 月 19 日	5970 只	内阁题本 ^⑭
1689	康熙 28 年 4 月 13 日	4092 只	《督漕疏草》 ^⑮
1712	康熙 51 年 5 月 26 日	5923 只（过扬州、湖广、江西、浙江、江南四省漕船）	李煦奏折 115 页

(续表)

公 元	中 国 历	漕 船 数	出 典
1723	雍正朝	7119 只 (江南等七省现运漕船共)	雍正朝汉文朱批奏折汇编 3 第 1 辑第 521 ~ 522 页
1723	雍正元年 7 月 1 日	5600 余只	雍正汉文朱批汇编 1 - 595 页
1724	雍正 2 年 5 月 25 日	5700 余只(过闸)	宫中档雍正朝奏折第 2 辑第 693 页
1725	雍正 3 年 5 月 26 日	3060 余只(过南旺)	宫中档雍正朝奏折第 4 辑第 405 页
1726	雍正 4 年 3 月 20 日	3000 余只	宫中档雍正朝奏折第 5 辑第 782 页
1729	雍正 7 年 6 月 15 日	5600 只 (过天津 2384 只未到 3216 只)	雍正朝汉文朱批奏折汇编 15 - 539 ~ 540 页
1735	雍正 13 年 12 月 26 日	7119 只	9 - 0085
1736	乾隆元年 12 月	3600 只	9 - 0168
1737	乾隆 2 年 5 月 20 日	5128 只	9 - 0195
1737	乾隆 2 年 4 月 23 日	4685 只(过洪船)	明清档案 A72 - 30
1738	乾隆 3 年 4 月 22 日	5400 只	9 - 0337
1738	乾隆 3 年 7 月 24 日	5532 只 104 帮	9 - 0391
1738	乾隆 3 年 7 月 11 日	5555 只(过临清船)	明清档案 A83 - 73
1739	乾隆 4 年 7 月 4 日	3910 只 81 帮	9 - 0615
1740	乾隆 5 年 6 月 21 日	5731 只 107 帮	9 - 0751
1741	乾隆 6 年 6 月 17 日	5856 只 108 帮	9 - 0894
1742	乾隆 7 年 4 月 24 日	4550 只	9 - 1026
1742	乾隆 7 年 6 月 22 日	4212 只(过济宁)	明清档案 A113 - 10
1743	乾隆 8 年 5 月 1 日	3673 只 84 帮	9 - 1433
1743		3687 只	9 - 1738
1743	乾隆 8 年闰 4 月 24 日	3 610 只(过临清)	明清档案 A121 - 58
1744	乾隆 9 年 5 月 21 日	4 752 只	9 - 1738
1744		4 413 只	9 - 1904
1744	乾隆 9 年 5 月 4 日	4 758 只 (过济宁、漕 4 496、白 266)	明清档案 A130 - 143
1745	乾隆 10 年 6 月 13 日	5 648 只	9 - 1905
1745		5 783 只	9 - 2024
1746	乾隆 11 年 4 月 2 日	5 399 只	9 - 2024
1746		5 272 只 96 帮	9 - 2155
1747	乾隆 12 年 6 月 1 日	4 937 只 94 帮	9 - 2156
1748	乾隆 13 年 5 月 29 日	3 687 只 (过济宁 漕 3 425、白 262)	明清档案 A153 - 53
1748	乾隆 13 年 7 月 5 日	3 657 只	9 - 2246
1748		3 687 只	9 - 2336

(续表)

公元	中国历	漕船数	出典
1749	乾隆14年5月6日	5 572只	9-2336
1749	乾隆14年5月24日	白262只(过临清)	明清档案 A159-53
1750	乾隆15年4月26日	5 396只(过济宁)	明清档案 A163-94
1750	乾隆15年4月26日	5 658只	9-2474
1751	乾隆16年8月1日	6 295只 1,19帮	
1751	乾隆16年	4 915只(过济宁)	宫中档乾隆朝奏折第3辑第1页
1752	乾隆17年5月9日	3 590只	宫中档乾隆朝奏折第3辑第1页
1752	乾隆17年5月9日	3 590只(过济宁)	宫中档乾隆朝奏折第3辑第1页
1753	乾隆18年5月28日	4 879只(过济宁)	宫中档乾隆朝奏折第5辑第509页
1753	乾隆18年9月1日	6 016只 117帮	9-2696
1753	乾隆18年	5 488只	大清会典则例卷42,户部,漕运二
1753	乾隆18年5月28日	4 879只	宫中档乾隆朝奏折第5辑第509页
1754	乾隆19年5月6日	4,164只	宫中档乾隆朝奏折第8辑第436页
1754	乾隆19年6月28日	4,144只	9-2704
1754	乾隆19年5月6日	4,167只(入山东境)	宫中档乾隆朝奏折第8辑第436页
1755	乾隆20年6月7日	5 243只	宫中档乾隆朝奏折第11辑第631页
1755	乾隆20年9月18日	5 532只	明清档案 A191-7
1756	乾隆21年6月29日	5,126只 96帮	宫中档乾隆朝奏第14辑第751页
1756	乾隆21年6月4日	白250只(过济宁)	明清档案 A192-130
1757	乾隆22年9月4日	4 946只 97帮	9-2794
1759	乾隆24年5月17日	4 300只	10-0163
1759	乾隆24年闰6月1日	5 336只	10-0210
1760	乾隆25年4月22日	3 260只	10-0358
1760	乾隆25年4月11日	1,140只(过天津)途中数	明清档案 A201-77
1761	乾隆26年4月22日	3 469只	10-0532
1762	乾隆27年闰5月1日	4,106只	10-0670
1763	乾隆28年4月13日	4 931只	宫中档乾隆朝奏折第17辑第431页
1763	乾隆28年4月9日	1 433只(过淮河)	宫中档乾隆朝奏折第17辑第398页
1764	乾隆29年5月4日	4 611只87帮	宫中档乾隆朝奏折第21辑第389页
1764	乾隆29年5月4日	4 611只(过济宁)	宫中档乾隆朝奏折第21辑第389页
1765	乾隆30年7月17日	4 749只(到通州)	明清档案 A205-65
1766	乾隆31年5月19日	4 456只	10-0770

(续表)

公 元	中 国 历	漕 船 数	出 典
1766	乾隆 31 年 8 月 4 日	6 238 只(回空)	明清档案 A205 - 109
1767	乾隆 32 年 7 月 23 日	5 036 只	明清档案 A206 - 107
1768	乾隆 33 年 7 月 20 日	4 374 只(到通州)	明清档案 A207 - 73
1769	乾隆 34 年 6 月 17 日	4 138 只	明清档案 A208 - 87
1770	乾隆 35 年 6 月 8 日	4 184 只(过天津)	明清档案 A209 - 81
1771	乾隆 36 年 8 月 25 日	4 764 只	明清档案 A212 - 113
1772	乾隆 37 年 6 月 22 日	4 935 只(过天津)	明清档案 A215 - 58
1773	乾隆 38 年 8 月 11 日	6 276 只(到通州)	明清档案 A219 - 31
1776	乾隆 41 年 7 月 5 日	4 644 只(过天津)	明清档案 A227 - 65
1777	乾隆 42 年 8 月 22 日	6 097(到通州)	明清档案 A231 - 118
1778	乾隆 43 年 8 月 22 日	5 683 只(过天津)	明清档案 A234 - 25
1779	乾隆 44 年 8 月 26 日	4 821 只(过天津)	明清档案 A234 - 92
1780	乾隆 45 年 9 月 25 日	4 398 只(到通州)	明清档案 A234 - 192
1781	乾隆 46 年 9 月 3 日	4 703 只(到通州)	明清档案 A236 - 5
1782	乾隆 47 年 9 月 5 日	2 996 只(到通州)	明清档案 A236 - 152
1783	乾隆 48 年 8 月 7 日	4 242 只(到通州)	明清档案 A238 - 41
1784	乾隆 49 年 8 月 19 日	3 402 只(过天津)	明清档案 A241 - 110
1786	乾隆 51 年 9 月 4 日	2 387 只(到通州)	明清档案 A246 - 9
1787	乾隆 52 年 7 月 9 日	2 594 只(过天津)	明清档案 A248 - 89
1788	乾隆 53 年 8 月 19 日	5 471 只(过天津)	明清档案 A253 - 99
1789	乾隆 54 年 7 月 19 日	5 999 只(过天津)	明清档案 A255 - 89
1790	乾隆 55 年 4 月 29 日	2 464 只(过天津)	明清档案 A256 - 30
1790	乾隆 56 年 6 月 17 日	4 951 只(过天津)	明清档案 A259 - 38
1792	乾隆 57 年闰 4 月 25 日	4 878 只(过济宁)	明清档案 A263 - 54
1794	乾隆 59 年 6 月 1 日	2 870 只(到通州)	明清档案 A270 - 59
1795	乾隆 60 年 6 月 26 日	4 787 只(回空船)	明清档案 A270 - 140
1796	嘉庆元年 3 月 24 日	4 095 只	宫中档嘉庆朝奏折第 1 辑第 460 页
1797	嘉庆 2 年 12 月 27 日	4 200 只	宫中档嘉庆朝奏折第 6 辑第 33 页
1798	嘉庆元年 5 月 24 日	4 420 只(过济宁)	明清档案 A272 - 53
1798	嘉庆 3 年 6 月 10 日	白 470 只(5 月的回空船)	明清档案 A284 - 75
.....

注:表中未注明出处的数字,出典为中国第一历史档案馆藏朱批奏折财政类。数字代表缩微胶卷 MF 卷数及编号,16~1906 即为 16 卷第 1906 号。

那么,每艘漕船载运的米谷数量有多少呢?这一点在中国第一历史档案馆馆藏的黄册中有具体记载。中国第一历史档案馆馆藏黄册第 1113 号中,收有雍正三年(1725)十二月九日的《雍正三年

起运二年分漕白船粮数目册》。该册中记有 6 406 艘漕船“装改正米三,一九三,八九〇.二五石”自江南等地来到北京。由此可知,每艘漕船的平均载重量为 498.57 石。各省的漕船数量见表 2。

表2 雍正二年(1724)各省漕船数量

省名	帮数	船只数	平均
山东省	7	708	101.1
河南省	10	451	45.1
江南省	59	3 088	52.3
浙江省	19	1 054	55.5
江西省	14	696	49.7
湖广省	5	409	81.8
合计	114	6 406	56.2

中国第一历史档案馆馆藏黄册第1223号中有嘉庆三年(1798)十二月十六日的《嘉庆三年起运二年分漕白船粮数目册》,据册中记载,4 528只漕船运来“兑换正米麦豆二,二八六,三八九,二八石”,每艘漕船平均载重504.94石。各省漕船数量见表3。

表3 嘉庆元年(1796)各省漕船数量表

省名	帮数	船只数	平均
山东省	10	792	79.2
河南省	10	456	45.6
江南省	35	1 625	46.4
浙江省	11	1 020	92.7
江西省	13	635	48.8
合计	79	4 528	57.3

目前找到的资料仅有上述两条。但是从中不难看出,每艘漕船的平均载重量约为500石。

关于航行于大运河之上帆船的大小,有漕运总督补熙于乾隆二年八月二十七日所呈的奏折可作参考:奏为请定运河水度以利漕船事,窃查漕船之迅速,全籍河水之深通庶……。伏查漕运议单内开康熙十七年议定,漕船载米不得过四百石,入水不得过六捺等因,遂相沿河水三尺五寸为度,原未经部议奉为成规也。…嗣于雍正二年题定江西、湖广粮船,远涉长江,造船以十丈为率,短不得过九丈,装载正耗米一千石有余,较之从前,已及加倍,入水八捺,非得四尺难以济运。^⑩

由此可知,漕船的航行速度与运河的水深有关系。康熙十七年(1678)之际,有规定漕船载米不得超过400石,吃水不能超过六捺,运河水深也只有三尺五寸,也就是112厘米。雍正二年

(1724),江西、湖南、湖北等地,为了远距离航行的方便,建造了以十丈,约32米为标准的大船,最小的也有约九丈,即28.8米。这些船只可装载漕米1 000石以上,吃水八捺,只有在水深四尺,即约128厘米以上的河道才能通航。

在1916年东亚同文书院的调查报告中有:往来运河之民船最大九〇〇担,最小五〇担,二〇〇~三〇〇担者最多。^⑪

航行于运河之上的民船,最大的载重900担,约53.7吨,最小的50担,约3吨。最常见的是载重200至300担,也就是11至17.9吨的民船。

漕船在携带公物的同时顺带私物也是被允许的。乾隆四年(1739)八月初九日,协理山东道事监察御史官焕文的奏折中有:夹带私货之宜查也,定例漕船起运赴通(州),每船准带土宜一百二十六石,违例多带者照追入官。^⑫

漕船在往通州运送漕米时也带了一些私货,但是每艘船允许携带的私物重量被限制在126石。不过一般情况下,漕船都是超载航行的。

乾隆七年(1742)七月二十三日,巡视南漕驻扎济宁兵科掌印给事中吴元安的奏折中有:查山东一省并江南邳州一带,均系地内,开河全赖湖河之水收蓄灌输,以通漕运,但免海运、陆运之艰苦。考前明河成之日,每船载米不过五百石。今已载至七八百石至千余石矣。载米既多,船体重大,加以木殖、瓷器等项粗重货物,自非雨泽及时河水充足,未免有浅涩之虞。当斯之际,不能把水以注河,惟有减载以轻舟。^⑬

山东省及江苏省北部的邳州地方,大运河水的补充依赖周遭湖水及黄河水。在明代,漕船载重量没有超过500石的,但是到了清代这一数字已经变为七八百石乃至一千石。与明代相比,清代的漕船不仅载重量大了,船体重量也变大了。再加上漕船运输木殖、瓷器等重量大的货物,若非在雨水充裕、黄河水量大的时候,这样的运输是极为困难的。

嘉庆九年(1804)十月三十一日,江西巡抚秦承恩的奏折中有:伏查,江西额设漕船六百三十八只内,除本年轮造新船八十一只,现已购料兴工可以克期完竣外,其回空未到船五百五十七只,每只约计装米一千四百余石,以民船每只装米五六百石,而计共需民船一千五百余只。本地内河之船,板薄钉稀,长江风浪,不堪驾驶。^⑭

江西省内设有漕船638只,除新造81只外,其

余的 557 只还在返航途中。若以这些漕船每只装米 1 400 余石计算, 换算每只载重 500 至 600 石的民船, 则需要一千五百余只。江西省的内河船, 船板薄而船钉少, 不能耐受长江的风浪。

乾隆五十一年(1786)二月二十六日, 湖南巡抚浦霖的奏折中有: 头帮于二月二十一日开行, 二帮、三帮亦即于二十三、二十五日开行。²¹ 湖南省该年度漕船于二月下旬出发。

乾隆五十一年四月十九日, 直隶总督刘戡的奏折中有: 江西、湖广等省成造剥船, 前准湖广督臣特成额、江西抚臣何裕城等咨会, 剥船起程日期到, 臣当委派南运河守备张宗禹前往迎催在案, 兹据该守备禀称, 湖北委员汉阳府知府德泰押送头起剥船一百五十三只, 于四月十四日出临清闸, 十五日抵油坊, 十八日可入直隶景州境, 二十一日可抵天津。²² 这份奏折如实地反映了江西省、湖南省、湖北省建造剥船用作漕运, 这些船已出汉阳经大运河过山东到达天津的情况。据《浒墅关志》卷五的“签量则例”记载, 通过苏州府浒墅关的船舶中有名为“活梁头江剥船”²³的船只。由此可见, 这份奏折中所说的“剥船”是运输船中的一种。

3 小结

以上, 主要依据档案史料, 考察了大运河帆船航运的情况。在清代, 每年有 4 000 只上下的船只, 运载税粮自湖南、湖北、江西、浙江、江苏、安徽、河南、山东等地开往天津、通州方向。这些漕船平均每艘运输税粮 500 石上下。在以往的研究中, 我们已经知道, 在大运河与长江交汇处的扬州, 乾隆二十四年(1758) 通关船舶 50 000 余只, 乾隆五十五年通关 66 000 余只。²⁴ 如果将漕船数量与通关扬州的帆船数量进行对比, 我们可以发现漕船大约占航行于大运河之上帆船数量的 10%。

注释:

- ① 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF10-856。
- ② 谷光隆编《东亚同文书院 大运河调查报告》, 爱知大学, 1992 年 3 月, 431 页。
- ③ 《东亚同文书院 大运河调查报告》, 第 8 页。
- ④ 星斌夫:《大运河——中国之漕运》, 近藤出版社, 1971 年。星斌夫:《明清时代交通史之研究》, 山川出版社,

1971 年。星斌夫译注《大运河发展史——从长江到黄河》, 平凡社, 东洋文库 410 页, 1982 年。

- ⑤ 香坂昌纪:《清代大运河的物货流通——以乾隆年间淮安关为中心》, 《东北学院大学论集·历史学地理学》1985 年。该文考察了位于大运河中央位置附近的淮安关的物资流通。
- ⑥ 北京图书馆古籍珍本丛刊 55, 《漕运全书》, 全 39 卷, 书目文献出版社。此书影印自清抄本。书中最新的内容为雍正十三年(1735)的记录。
- ⑦ 《钦定户部漕运全书》, 全 8 册, 台湾成文出版社, 1969 年。该书内表纸上有据乾隆三十一(1766)年刊本的字样, 但以嘉庆十六年(1811)的记录为最后记录。
- ⑧ 北京图书馆古籍珍本丛刊 55, 《漕运全书》, 第 258 页。
- ⑨ 成文出版社印行《钦定户部漕运全书》第 1 册, 第 543 页。
- ⑩ 位于浙江省杭州市西湖北岸附近的孤山。
- ⑪ 浙江图书馆善本乙, 登记号:004465
- ⑫ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF9-588。
- ⑬ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF9-588、MF9-589。
- ⑭ 《中国古代社会经济史资料》第一辑, 福建人民出版社, 1985 年, 第 194 页。
- ⑮ 《督漕疏草》, 《四库全书存目丛书》卷一, 第 9 页。
- ⑯ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF9-248。
- ⑰ 《东亚同文书院 大运河调查报告》, 第 9 页。
- ⑱ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF9-623。
- ⑲ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF9-1185。
- ⑳ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF12-26。
- ㉑ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF10-2959。
- ㉒ 中国第一历史档案馆藏《宫中朱批奏折》, 财政类, 漕运项, MF11-10。
- ㉓ 松浦章:《关于清代苏州的水运》, 《关西大学文学论集》第 48 卷第 3 号, 第 45 页。
- ㉔ 松浦章:《关于清代苏州的水运》, 《关西大学文学论集》第 43 卷第 2 号, 第 47-48 页。

参考文献:

- [1] 李文治, 江太新. 清代漕运[M]. 北京: 中华书局, 1995.

(责任编辑: 郑孝芬)