

清代漕糧搭運體制的濫觴與成形

阮寶玉*

明代漕運遵循每年 400 萬石和每船 400 石的漕糧原額，隨著漕船修造的延遲以及漕船漂沒、焚燒等意外發生，其他漕船帶運的灑帶方式成為了臨時補救措施。由於明代對於原額祖制的堅守和減存船料的徵解，灑帶一直被當做權宜之計而非法規，漕船的法定運額也並未突破原額祖制。不過，當減存制度不能挽回大規模漕船缺失之時，灑帶變得越來越頻繁，最終在明末作為一種永久灑帶的策略被提出。在清前期軍餉急缺、缺船持續沒有改善的情況下，灑帶逐漸日常化，並隨著白糧改制，明確了耗費原則。同時，與衛所改制相輔相成，裁革了大量漕船，漕糧搭運體制由此全面建立，相對應地出現了現丁和減丁之分。在漕糧搭運體制下，減丁無需運漕，只要繳納屯田津貼即可，進一步深化了明代以來漕運系統中免除親身運漕、徵收料銀的賦役貨幣化進程。然而，這種趨勢並非不可逆轉，只要國家需要，減丁仍然存在未來還有運漕的可能性。因此，清政府在制度上一視同仁，留有餘地，並未完全革除減丁的漕軍身分，使所有的減丁獲取了執業減船屯田的合法性，進而成為衛所屯田民化的誘因之一。另一邊，漕糧搭運體制形成了漕船裁汰、漕糧灑帶、漕船尺寸增大、財政收入增加的循環模式，並在清中後期不斷上演，擴大運至社會應急領域，將不屬於漕糧範圍內的糧食通過搭運的方式納入漕運系統，實際漕船的載量漸次增大，最終突破了自明代以來的 400 萬石漕糧會計原額，漕船負重難行。與之相對，河道水勢不足以浮送重運漕船，漕船行駛日漸阻滯，漕運大困。為保障京師糧食供應，清政府動用運軍攜帶土宜的合法空間，毫無節制地搭運加載，不僅犧牲運軍的正常生計，而且導致京師百貨物價上漲，道光年間海運的施行已經是勢在必行。

關鍵詞：搭運 漕船 漕運衛所 賦役貨幣化

* 浙江師範大學人文學院

一・引言

關於明清漕運的演變，現有的研究多聚焦於明清漕運衛所¹ 或運輸組織² 的變革，忽略了明清漕船運輸規制的不同。明代漕船有一定限度，每船運糧不過四百石，吃水不得過六捺。儘管明後期漕船的體積容量漸寬，萬曆四十七年（1619）直隸巡按毛一鷺就感慨道：「乃今各總船無不可容千石者，抑何侈也？若江廣糧船，體式愈大，今人駭目！」³ 但是整個明朝並未在制度上調整每隻漕船的法定額度，清朝則截然不同。康熙年間雖有重申明制之舉，可是沒過多久便更改法規，提升了漕船合法的運載量。雍正間提高至 600 石，實際載量在 1,000 石以上；到嘉慶初年，江西漕船每隻裝米已達 1,263 石，⁴ 以至於相較明代，清代漕船重載的描述在文獻中屢見不鮮，可謂是明清漕運中的一大變化。

清代漕船規制的不斷變大，在很多當世人的眼中，是運軍攬載私貨太多之禍，這也一定程度上影響了學術界的研究導向。從明代開始，已經有官員指出運軍私運與漕船超載之間的聯繫，上述毛一鷺便明確表示運軍肆意放大漕船，在交兌完漕糧之後滿載貨物，「累累如百家市矣」。⁵ 一百六十多年後的乾隆五十年（1785），面對因暴風沉沒的漕船，乾隆皇帝亦得出了相同的結論，因而要求漕運總督毓奇等人著手解決漕船尺寸過大的問題。⁶ 他們將責任歸咎於運軍的不法行

¹ 星斌夫，《明清時代社會經濟史の研究》（東京：國書刊行會株式會社，1989），頁 66-84；顧誠，《隱匿的疆土——衛所制度與明帝國》（北京：光明日報出版社，2012），頁 33-34；于志嘉，《衛所、軍戶與軍役——以明清江西地區為中心的研究》（北京：北京大學出版社，2010），頁 236-289；毛亦可，《清代衛所歸併州縣研究》（北京：社會科學文獻出版社，2018），頁 58-62。

² 酒井忠夫，《中國幫會史の研究・青幫篇》（東京：國書刊行會株式會社，1997），頁 81-190；吳琦，〈清代漕運水手行幫會社的形成：從庵堂到老堂船〉，《江漢論壇》2002.6：57-61；周育民，〈漕運水手行幫興起的歷史考察〉，《中國社會經濟史研究》2013.1：58-61；曹金娜，〈清代漕運水手群體初探〉，《歷史檔案》2017.3：77-83；曹金娜、李君，〈清中後期漕運社會保甲制度初探——以漕運水手為例〉，《農業考古》2015.4：27-30；曹金娜，〈清代漕運水手中羅教的傳播與水手行幫組織變遷研究〉，《中華歷史與傳統文化研究論叢》第 1 輯（北京：中國社會科學出版社，2015），頁 357-365。

³ 董其昌，《神廟留中奏疏彙要》（收入《續修四庫全書》史部第 470 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據北京大學圖書館藏清抄本影印），卷一二戶部卷四，頁 329。

⁴ 李文治、江太新，《清代漕運》（北京：中華書局，1995），頁 204。

⁵ 董其昌，《神廟留中奏疏彙要》卷一二戶部卷四，頁 329。

⁶ 〈兩江總督薩載、漕運總督毓奇奏為遵議酌定漕船尺寸事宜事〉，乾隆 50 年 7 月 13 日，「硃批奏摺」（北京：中國第一歷史檔案館藏），檔案號 04-01-36-0037-004。

為，希望從漕船樣式上予以嚴格限制的政策邏輯，代表了明清兩朝很多官員的思考，亦成為了現在一些學者理解明清漕運的依據，李文治、江太新關於清代漕船尺寸變化原因的討論即引用了這一觀點。⁷ 在此基礎上，黃仁宇、星斌夫、吳琦、松浦章等學者就運軍攜帶土宜的種類、數量、效應等內容展開了研究，進而探討明清漕運與商品流通的議題，⁸ 並未對明清漕船運輸規制的不同有進一步的深究。

其實，明清漕船法定運輸額度迥然的背後，有著更為複雜的制度結構性因素。乾隆五十年處理漕船事故時，漕運總督毓奇等人已經為我們提供了了解清代漕船尺寸不斷加大的線索——漕船裁減導致的漕糧分灑：「各省糧船歷年多有裁減，將應運米石分灑各幫添裝隨帶。蓋因船有空餘，吃水較輕，分灑之米尚敷容納。是以現在江浙幫船每隻裝米自六七百石至八九百石，吃水三尺七八寸不等；江廣幫船每隻裝米自八九百石至一千二百餘石，吃水四尺四五寸不等。各幫因裝米較多，而修造船隻時未免逐漸量加寬大，並將高深尺寸亦逐漸加增，此船隻漸大吃水較深之原委也。」⁹

毓奇等人的總結表明了清代漕船吃水的加深有另外一套邏輯解釋，是由於漕船的裁減，出現了被稱為「分灑」、「灑帶」的其他漕船搭運的運糧方式，加重了現運漕船的運額。在清中後期，統治者更是通過此種方式將漕運之外的糧米納入其中，清人更多地概括它為「搭運」。從上個世紀九〇年代開始，漕糧灑帶之法就已經被學者所注意。于志嘉在分析明清江西衛所軍戶的管理與軍役糾紛時，涉及了清初江西撫州所為處理運軍運役困境而提出的「灑帶」策略。¹⁰ 李文治、江太新亦指出嘉慶四年（1799）江西漕船運米之所以達到 1,263 石，是裁減了 40 隻漕船的米石、將其分裝到其他各船的緣故。¹¹ 然而他們均未將其與明清漕運演變放在一起展開討論，對清代漕糧搭運實質和內容的探究也都停留在「分灑」、「灑帶」的表象上。

⁷ 李文治、江太新，《清代漕運》，頁 203。

⁸ 黃仁宇，《明代的漕運》（廈門：鷺江出版社，2015），頁 194-214；星斌夫，《明清時代社會經濟史の研究》，頁 55-65；吳琦，〈清代漕運行程中重大問題：漕限、江程、土宜〉，《華中師範大學學報（人文社會科學版）》2013.5：117-124；松浦章，〈清代大運河之帆船航運〉，《淮陰工學院學報》2012.6：1-8。

⁹ 〈兩江總督薩載、漕運總督毓奇奏為遵議酌定漕船尺寸事宜事〉，乾隆 50 年 7 月 13 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-36-0037-004。

¹⁰ 于志嘉，《衛所、軍戶與軍役》，頁 266-267。

¹¹ 李文治、江太新，《清代漕運》，頁 204。

清代漕糧搭運體制的形成，與明清漕船修造和漕運衛所改制密切相關，甚至可以說與漕船裁汰、明清漕運衛所體制改制互為表裡，共同構成了明清漕運體制沿革的多面性。現有的清代衛所改制研究已經逐漸認識到，漕運衛所在清代同樣發生了民化的改變，至於如何演變？他們討論的重點通常放在衛所屯田和運軍上，¹² 忽略了漕運衛所運漕的特殊性。這些漕運衛所的改變，涉及的不單單只是衛所屯田和運軍，還有大量的漕船，實乃牽一髮而動全身。若只是從衛所屯田的角度去分析，難免會顧此失彼。因此，本文試圖梳理明清漕糧搭運體制的形成、實施和影響，重新認知漕船重運，從運漕、漕船的視野解讀清代漕運衛所改制和屯田民化的問題，從而更接近明清兩代漕運和漕運衛所變革的真正面貌。

二．「非灑帶無以解焚之厄」：明代漕糧搭運的嘗試

正如引言所述，漕運總督毓奇等人上奏的漕船灑帶的運糧方式在清代變得非常重要，成為了清代漕糧搭運體制的重要內容以及清中後期漕糧載重極度擴張的基礎。若要對此追根溯源，則必須從明代的漕船制度論起。明永樂遷都北京之後，為減輕民運漕糧的負擔，進行了漕運運法改革，增加軍運的比例。宣德年間行兌運法，江南本地運軍直接到州縣水次交兌，造就了漕糧運輸方式的區域差異，¹³ 也由此奠定了明代漕船修造的兩種格局：以湖廣、江西、浙江、江南直隸五總為代表的衛所自造和南京、江北直隸、鎮江為代表的淮安清江廠造。無論是廠造還是衛造，修造漕船的船料均依賴於「軍三民七」分配制度，成化以後由實物攤派改為徵銀上納。其中清江廠造的「民七」料銀由杭州、荊州、蕪湖、淮安清江提舉司抽分廠稅銀以及蘇、淮、揚三府匠銀組成，衛造的「民七」來自州縣賦稅，「軍三」料銀則都由運軍及其家屬辦納。¹⁴

概括而言，明代漕船船料來源於抽分廠、州縣、衛所三個不同系統，不難想像船料徵收中碰到的行政困難和拖延之弊。正德二年（1507），漕運總兵官郭鉉、都御史張敷華就上奏湖廣、江西、江南直隸等省的民七料銀徵收延遲，耽誤造

¹² 毛亦可，《清代衛所歸併州縣研究》，頁 58-62。

¹³ 阮寶玉、吳滔，〈明清漕糧運輸方式推行中的區域差異——以州縣水次為視角〉，《中國歷史地理論叢》2016.3：102-107。

¹⁴ 易嘉碧，〈「軍三民七」的確立和調適——明代漕船修造的料額制度〉（廣州：中山大學歷史學系碩士論文，2015），頁 12-17。

船，八年總兵官顧仕隆奏杭州、蕪湖二廠拖欠料銀達 10,030 餘兩。¹⁵ 至於軍三料銀的上納，觸及運軍生存問題，徵解更為艱難。¹⁶

在這種情況下，明代漕船修造往往不夠及時，為了不影響漕糧的正常運輸，其他漕船帶運和雇募民船開始成為臨時替代方案。正德十四年都御史臧鳳道：

查得在運造船料價，每船十分為率，軍辦三分，民辦七分，使司其事者催徵早完，則成造及時，而糧運可達矣。夫何各布政司原辦船料徵給遲緩，甚者着令官軍遠赴所屬支領，而衛所出辦者，亦各視常怠緩，派徵失時。是以交兌之後，見造船者等候船完，無船者就賃民舟，甚者亦配別船帶運。¹⁷

這種別船帶運的方式，名目各異，多被稱作「灑帶」、「分灑」、「灑派」。一旦漕船修造延遲、缺失或船隻漂沒、焚燒等意外發生，漕糧灑帶與雇船便成為不二之選，¹⁸ 明末戶部尚書畢自嚴回顧道：「即往年亦有臨時自雇幫運者而為數無幾，迨時事匆迫，惟有沿襲灑派已耳。」¹⁹

從很多明代官員的論述中，可以察覺他們對待灑帶的態度，認為是「無計可處」之時的舉措，²⁰ 是為「權宜苟且」，²¹ 而非成文法令。萬曆初年的河道侍郎萬恭更是從河道的角度力陳「搭運有五害」，要求改變「不務遵原運而務搭」的弊端，遵守每船 400 石的規制。²² 這些明代官員將灑帶定性為權宜之計，一方面是遵守漕船修造和漕運原額祖制的表現，另一方面是緣於漕糧改折和減存料銀的徵解在一定程度上緩解了缺船的緊張，漕糧運輸並不需要大規模灑帶的出現。

¹⁵ 席書，《漕船志》（收入《玄覽堂叢書》初輯第 9 冊，臺北：正中書局，1981，據明嘉靖甲辰刊本印行），卷六，頁 220, 223。

¹⁶ 易嘉碧，〈「軍三民七」的確立和調適〉，頁 16。

¹⁷ 席書，《漕船志》卷六，頁 229。

¹⁸ 褚鈺，《漕撫疏草》（明萬曆二十五年刊本，臺北：國家圖書館藏），卷五，〈查參臨兌缺船衛官疏〉，頁 1b-2a；〈小惠漂糧處補足額疏〉，頁 30a。

¹⁹ 畢自嚴，《度支奏議》（收入《續修四庫全書》史部第 489 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據中國國家圖書館藏明崇禎刻本影印），雲南司卷五，〈覆應天巡撫漕運歲歲速行疏〉，頁 269。

²⁰ 馬卿，〈攢運糧儲疏〉，陳子龍等主編，《明經世文編》（北京：中華書局，1962），卷一六九，頁 1734。

²¹ 褚鈺，《漕撫疏草》卷五，〈查參臨兌缺船衛官疏〉，頁 2a。

²² 章潢主編，《圖書編》（收入《景印文淵閣四庫全書》子部第 970 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983），卷五三，頁 339。

減存料銀是災荒之年漕糧改折後，向歇役漕船的漕軍徵收的造船料銀，運軍每名二兩四錢。後改為扣抵運軍月糧，每名每月扣糧銀二錢，每年合扣二兩四錢。²³ 成化元年 (1465) 以後，地方災傷頻發，各總軍三民七徵解數額減少，如南京二總每隻漕船較天順年間少價五十五兩，需要運軍額外賠補。而作為事物的另一面，災荒亦坐派了較多的漕糧改折，不少漕船的運軍得以在照常領取行月糧的基礎上歇運，意味著有了多餘的空閒旗軍可以辦料，借其貼助造船料銀自然順理成章，「此減存軍辦銀之始也」。²⁴ 減存料銀的徵收，既大大緩和了南京衛所造船費用的短缺，也讓運軍通過繳納料銀的方式減輕了運役負擔，稍有喘息，一舉兩得。在意識到減存料銀的好處之後，弘治十年 (1497)，漕運都御史李蕙、總兵官郭鉉進一步規定各衛所掌印官監同運糧委官，徵收運軍減存料銀。²⁵ 自此，減存料銀的徵解一發不可收拾，逐漸成為一個固定稅目和「軍三料銀」的重點來源。²⁶ 減存料銀與漕糧改折也就成為了正比關係，漕糧改折越多，減存料銀便越充足，漕船修造越容易。

由於漕糧改折是將原來本色所需的運輸、交兌、入倉以及中間買賣等環節的所有費用轉化為折價，大大增加了政府的白銀財政。為擴大收入，正德十六年之後漕糧改折不再拘泥於災傷，數量漸增，亦側面提高了漕船的修造財力。據胡鐵球統計正德十六年 (1521) 至天啟六年 (1626) 的 106 年間，平均每年折漕數額約 88 萬石。²⁷ 按照每船 400 石漕糧的運輸標準粗略估算，平均每年可減存漕船 2,200 隻，每隻漕船十名運軍，每名減存料銀 2.4 兩，每年可收減存料銀 52,800 兩。以弘治三年每隻漕船造價 120 兩的規定，²⁸ 每年減存料銀可造漕船 440 隻，接近清江船廠在弘治三年 (1490) 到嘉靖二十三年 (1544) 55 年間的平均年造船數 520

²³ 席書，《漕船志》卷四，頁 170。

²⁴ 楊宏、謝純，《漕運通志》（收入《四庫全書存目叢書》史部第 275 冊，濟南：齊魯書社，1996，據北京圖書館藏明嘉靖七年楊宏刻本影印），卷八，〈漕例·裁處冗費以節國用〉，頁 140-141。

²⁵ 席書，《漕船志》卷六，頁 217。

²⁶ 席書，《漕船志》卷六，頁 281：「查得江浙、湖廣等總漕運衛所，減存運軍不分正餘，月支糧一石，歲辦料銀二兩四錢，公私兩便。」

²⁷ 胡鐵球，〈明代折漕規模及漕糧折價確立原則考〉，《清華大學學報（哲學社會科學版）》2018.2：125。

²⁸ 申時行，萬曆《大明會典》（收入《續修四庫全書》史部第 792 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據明萬曆內府刻本影印），卷二〇〇，〈工部二十·河渠五〉，頁 388。

隻，²⁹ 已經相當不錯。更不論有很多年分遠超過 88 萬石，因而有官員稱「往年糧多折色，船有減存，遲造一二，尚可支援」。³⁰

然而作為「天庾正供」，漕糧始終秉持著本色徵解的根本原則不可動搖。在平均折糧 88 萬石的 106 年裡，存在著兩個低谷時期，有些年分折糧數額極低。京師官員往往以維持北京米價平穩為由，將漕糧改折打回原形，要求本色全運，不僅頑固地阻礙著漕糧的貨幣化進程，也無法保證減存料銀徵解的穩定性。³¹ 一旦漕糧恢復本色全運，歇役運軍隨之減少，減存料價不足，導致漕糧缺船裝運，「負累旗軍，或揭借債負，或鬻兒變產賠造，甚至棄糧逃避」，³² 又變相地減少了運軍，漕運愈加惡化，灑帶又起。如嘉靖二十一年漕運需要補造漕船 1,700 餘隻，因二十年全運本色，當年沒有減存料銀，只有動支往年存留的減存料銀 7 萬兩造船 700 餘隻，剩餘 1,000 多隻沒錢停造。為保障運糧，除動用老舊壞船和雇用民船外，「其餘缺船之糧加派見在各船附帶，苟勉完事」。³³

隨著幾次動亂漕船缺失數額的驟增、減存料銀徵收艱難的加劇和挪用，³⁴ 灑帶的做法愈發頻繁和普遍。正德五年爆發劉六、劉七暴動，漕船被大量燒毀，加上漂沒、盜賣，至嘉靖二年漕運總兵官楊宏統計，已經缺船 2,109 隻。³⁵ 儘管官員不停強調造船要務，但至嘉靖三十四年缺額仍然有 1,500 餘隻。³⁶ 崇禎初年，缺額則已高達 5,726 隻。³⁷ 缺船之多，遠非有限的減存料銀能夠承受。再對比日

²⁹ 席書，《漕船志》卷三，頁 96-100。

³⁰ 馬卿，〈攢運糧儲疏〉，陳子龍等，《明經世文編》卷一六九，頁 1734。

³¹ 胡鐵球，〈明代折漕規模及漕糧折價確立原則考〉，頁 125, 137-138。

³² 馬卿，〈攢運糧儲疏〉，陳子龍等，《明經世文編》卷一六九，頁 1734。

³³ 萬表，《玩鹿亭稿》（收入《四庫全書存目叢書》集部第 76 冊，濟南：齊魯書社，1996，據浙江圖書館藏明萬曆萬邦孚刻本影印），卷六，〈奏請發銀補造以濟全運並議折銀疏〉，頁 118。

³⁴ 《明世宗實錄》（收入《明實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1968），卷一九一，嘉靖十五年九月壬午，頁 4042；馬森，〈明會計以預遠圖疏〉，陳子龍等，《明經世文編》卷二九八，頁 3133。

³⁵ 席書，《漕船志》卷六，頁 267。

³⁶ 鄭曉，《鄭端簡公奏議》（收入《續修四庫全書》史部第 476 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據上海圖書館藏明隆慶項氏萬卷堂刻本影印），卷三，〈漕運議事疏〉，頁 557。

³⁷ 畢自嚴，《度支奏議》雲南司卷五，〈覆應天巡撫漕運歲歲速行疏〉，頁 269。

益增長的造船費用³⁸和高昂的雇船成本，³⁹灑帶的益處被越來越多的官員注意到，時人「置原額於不問，沿灑帶以為常矣」，⁴⁰要求灑帶從臨時措施轉變為常規之法的呼聲越來越高。崇禎二年（1629），南京兵部主事伍承載條陳自己家鄉江西安福縣漕運「卒少船多，避僉運如避虎」的困苦，力推灑帶之法，稱「漕非灑帶無以解焚之厄」，希望把天啟七年因漕船焚燒施行的臨時之策「行于永久」。⁴¹

伍承載認為安福所二十隻漕船所運之糧交由別船灑帶之後，所節省的造船料價「仍歸朝廷助軍餉，無誤漕事，有益邊儲，何憚而不為此？」⁴²在財政緊缺的明末，毫無疑問伍承載的意見得到了當時戶部尚書畢自嚴的重視，畢自嚴堅定地上報道：

以二十船之糧分洒于三衛八所，計船不下八百四十餘艘，即分帶不過五石，眾輕易舉，人所樂從。復有隨船行月糧銀兩，照給各船，誰其敢吝焉？糧既洒帶，修船料價銀五年所積約有一千六百餘兩。合以崇禎三年為始，編入正額，解充邊餉，永為定規，無容再計。⁴³

伍承載的灑帶之法包含了三個非常重要的改變趨勢，其一：漕船的灑帶並非臨時灑帶，而是以裁革安福所漕船的方式進行的灑帶，是挑戰廢除明代漕船原額框架的行為，如果成功，便是「永久之計」。當然，整明一代並非沒有漕船永減，也有漕糧永折之後漕船裁汰之例，如嘉定縣漕糧在萬曆二十一年永折，太倉衛由此裁減漕船 17 隻。⁴⁴但是，嘉定縣的爭取過程十分波折，成功的案例在明代何其稀少，明朝統治者對待漕糧永折和漕船永裁無疑是十分謹慎的。⁴⁵

其二：伍承載只是免除了安福 20 隻漕船漕軍的運漕之役，並沒有徹底廢除灑帶船隻的所有勞役，歇役運軍仍然需要交納船料銀。換而言之，灑帶漕船的運軍用每年交納船料銀的方式將運糧和造船的勞役合二為一，達到減輕運軍勞役負擔和增加政府財政收入的雙重效果，促進了明清漕運運役的貨幣化進程。從這一角

³⁸ 萬表，《玩鹿亭稿》卷七，〈議處全運缺船發銀補造稿〉，頁 147。

³⁹ 王宗沐，〈條為議單款目永為遵守疏〉，陳子龍等，《明經世文編》卷三四四，頁 3700。

⁴⁰ 董其昌，《神廟留中奏疏彙要》卷一二戶部卷四，頁 328。

⁴¹ 謝旻、高其倬等修，陶成等纂，雍正《江西通志》（雍正十年刻本，北京：中國國家圖書館藏），卷一一七，〈恤軍救民疏·伍承載〉，頁 34b。

⁴² 謝旻等，雍正《江西通志》卷一一七，頁 35b。

⁴³ 畢自嚴，《度支奏議》雲南司卷二，〈覆安福鄉紳請分灑帶運疏〉，頁 119-120。

⁴⁴ 劉振鐸等，光緒《太倉衛志》（虞陽迺梅氏光緒抄本，北京：中國國家圖書館藏），卷一，〈衛制·船額〉，頁 2b-3a。

⁴⁵ 吳滔，〈明清嘉定的「折漕」過程及其雙面效應〉，《學習與探索》2012.3：144-150。

度來講，灑帶與「減存」的性質頗為類似。與減存不同的是，灑帶不受漕糧折色之限，乃為漕糧本色而設。即使漕糧全運本色，漕船仍然可以灑帶，交納船料銀，從財政層面填補了減存的缺點，與減存互補。因此灑帶定制之後，與減存一樣在徵收上形成了專門的條目，且往往與減存並稱，是為「灑帶減存銀」。⁴⁶

其三：發放應有的腳費給帶運漕船運軍。以往灑帶多為臨時之計，負責帶運的運軍只有自身勞役額定的腳費，多運的部分基本上是額外的負擔。漕船加重之後，還要支付沿途更多的過壩、過閘費，萬曆年間的直隸巡按毛一鷺所奏「雇募則腳價無出，灑帶則載重難行」即是佐證。⁴⁷ 在如此境遇之下，運軍若非自己賠累，則需向州縣徵收更多的耗費，無怪乎有官員記載灑帶之後「苦不勝言」。⁴⁸ 伍承載將裁減漕軍的行月糧分給帶運漕軍，貫徹了明代漕軍獲取耗米代替民運的原則，從耗費上實現規範化。

考查灑帶後兩點的實施，伍承載的意見並非其獨創，從萬曆年間巡漕御史孫居相的奏疏中能找出徵收灑帶料銀的零星證據，其記載道：「缺船少者酌議灑帶，其灑帶船旗亦量給缺糧三分之一，扣存二分，搭配其餘缺船糧銀合併雇船。」⁴⁹ 很明顯，在孫居相時期乃至更早，灑帶已經開始議給糧銀。緣由「其灑帶過糧銀盡被運官乾沒，運軍不得沾絲毫之惠」，孫居相「因僭擬以一分給軍，二分扣庫」用於雇船。⁵⁰ 此庫即為淮庫，順治八年（1651）總漕王文奎上奏「減存、灑帶、行月及辦料廠軍等銀仍照舊解貯淮庫」，似乎是此舉措的延續。⁵¹ 不過孫居相又稱：「臣始不知有灑帶之例，故止議將行月糧、過江等銀給價」，⁵² 委婉地點出了灑帶給銀的案例性，沒有形成常規。

總而言之，結合孫居相和伍承載的論述，明後期漕糧灑帶逐漸走上與減存徵銀類似的道路是不容忽略的事實，上述三點的提出正是這一方向的代表。灑帶既

⁴⁶ 尹繼善等修，黃之雋等纂，乾隆《江南通志》（收入《景印文淵閣四庫全書》史部第 508 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983），卷七八，頁 266，記載宣州衛：「行月灑帶減存銀一十七兩三錢五分。」

⁴⁷ 董其昌，《神廟留中奏疏彙要》卷一二戶部卷四，頁 328。

⁴⁸ 馬卿，〈攢運糧儲疏〉，陳子龍等，《明經世文編》卷一六九，頁 1735。

⁴⁹ 孫居相，《兩臺疏草》（明萬曆四十年刻本，北京：中國國家圖書館藏），卷一，〈關議改折以杜觀望疏〉，頁 52b。

⁵⁰ 孫居相，《兩臺疏草》卷一，〈述理漕情形以杜邪謀疏〉，頁 79a。

⁵¹ 〈漕運總督王文奎題報稽查漕運錢糧〉，順治 8 年 7 月 22 日，《明清檔案》第 13 冊（臺北：聯經出版公司，1994），頁 B7075。

⁵² 孫居相，《兩臺疏草》卷一，〈述理漕情形以杜邪謀疏〉，頁 79a。

確保了船料銀的徵收和漕糧的正常運輸，又減輕了部分運軍的徭役，也使帶運運軍有所獲，實可謂一舉多得，是明清賦役貨幣化演變中的重要縮影。在畢自嚴的力挺之下，安福縣得到了落實，⁵³ 打開了灑帶成為定規的大門。伍承載等明末官員所秉持的永久裁船、予以法定耗費的思路，在清朝定鼎之後均被一一延續。

三．「負重貼費」：清前期漕糧灑帶的正規化

順治元年，清朝入關攻佔北京之後，京師北地米價日騰。次年，兵部侍郎金之後指出了米價高漲的原委——「西北糧餉全取給于東南，自闖賊亂而南粟不至京師」，進而為平穩米價提出了解決方案——直取金陵，恢復江南漕運。⁵⁴ 恰逢當年六月清軍佔領金陵，江南漕運似乎可期。可是，清政府當時要面對的是岌岌可危的漕運系統，維繫漕運成本十分高昂。與之相對，清政府還有龐大的軍費開支急需籌措。正是在處理這兩者矛盾的過程中，具備財政優勢的漕糧灑帶最終得以成為一項常規，在耗費上實現了規範化。

（一）缺船情況下的灑帶日常化

清初漕運條件十分惡劣，繼承了明末漕船大量缺失的困境，戰亂的頻發又加劇了這種狀態，可運漕船所剩無幾。順治二、三年據巡漕御史劉明侯統計，浙江一省原額漕船 4,394 隻，焚毀缺沒船 3,205 隻，蘇州衛只存額外預備船 12 隻；⁵⁵ 江南、江西、山東、湖廣冊報錦衣等 78 衛所舊額漕船 4,181 隻中，被兵占改造及歷年積缺漂損船 2,283 隻，⁵⁶ 堪稱「焚逃殆盡」。⁵⁷ 即使是現有漕船，也往往被

⁵³ 黃寬、劉學愉等，康熙《安福縣志》（清康熙五十二年刻本，北京：中國國家圖書館藏），卷一，〈食貨·漕運〉，頁 63b。

⁵⁴ 清國史館編纂，《清國史》（北京：中華書局，1993，據復旦大學圖書館藏嘉業堂鈔本影印），第 3 冊，食貨志卷四，〈漕運一〉，頁 688。

⁵⁵ 〈巡按直隸等處督理漕河道監察御史劉明侯為回奏漕船由〉，順治 2 年 11 月，「揭帖」（臺北：中央研究院歷史語言研究所內閣大庫檔藏；以下簡稱「史語所內閣大庫檔」），登錄號 087351。

⁵⁶ 〈巡按直隸等處督理漕河道監察御史劉明侯為遵旨續奏事〉，順治 3 年 11 月 25 日，「工科錄書」（史語所內閣大庫檔），登錄號 185046-021。

⁵⁷ 〈戶部揭為議覆巡漕御史劉明侯題請酌定漕規案內清漕額議運法二款〉，順治 2 年閏 6 月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087337。

旗丁隱匿，假藉兵燹，遠遁南北裝貨、裝鹽。順治七年，直隸巡按馮右京督理漕運河道，在儀真處查得江西吉安所旗甲吳守仁、袁州所旗甲杜起鳳、常士奇各有糧船用以裝鹽，「避本運而冒支覓利者更不知凡幾」。⁵⁸ 順治八年巡漕御史張中元對此總結道：「今日缺船不下十之六七，而每歲所造之船，不及原額十之二三。船政廢弛，有名無實，積缺運艘日甚一日。」⁵⁹

清政府試圖沿用明代的造船體制補造漕船，恢復漕運和明代漕船原額，可惜收效甚微。欲以旗造，原本負責運糧造船的運軍或逃亡或入民籍，屯田不清、歸入民田常有發生。⁶⁰ 當時造船費用高昂，一船約費七八百金，官方卻只給 283 兩料價，需要運軍自己補貼近四五百金。留下來的貧苦屯丁根本無力承擔如此重役，以致妄指同姓、誣告民戶幫貼的事例屢見不鮮。⁶¹ 至順治十三年，事態仍未得到好轉。當時的戶部尚書孫廷銓稱江西省兩年前就有補造漕船之議，迄今尚有未完者，「止以物料湧貴，丁力窘凋，真真粉骨難成，一時萬難速就」，可謂「補造之難，首難於僉丁。且今屯丁之內稍有可朋造者，一搽再搽，幾成竭澤」。⁶²

欲以清江廠造，當時管理清江廠工部員外郎劉芳烈計算，每年清江廠需歲造漕船 1,100 餘隻，耗費 30 餘萬兩，在省直衛所額解軍匠輕齎等銀毫無動響、只有蕪湖關解過八千兩的境地下，涓滴之流如何濟造？⁶³ 順治八年，朝廷徵用軍三料銀、杭州蕪湖等關稅以及蘆課輕齎等銀共 84 萬餘兩用於造船，期望一勞永逸，補足漕船缺額，但是直到順治十二年尚有 1,344 隻漕船沒有修造，進展十分緩慢。⁶⁴

⁵⁸ 〈巡按直隸等處督理漕運河道監察御史馮右京為清查漕艘押令歸幫由〉，順治 7 年 6 月 24 日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087357。

⁵⁹ 〈巡視漕儲監察御史為運務首患缺船由〉，順治 8 年 6 月 15 日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087341。

⁶⁰ 〈浙江巡撫秦世禎題報議覆戶部諮開條議漕務各款〉，順治 13 年 3 月 24 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 086517。

⁶¹ 〈浙江巡按監察御史笪重光為屯丁疲苦已極補造僉選為艱由〉，順治 14 年 1 月，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087324。

⁶² 〈戶部尚書孫廷銓題覆江西巡撫郎廷佐遵照部覆議奏漕運總督蔡士英條議漕運重務〉，順治 13 年閏 5 月 2 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 120473。

⁶³ 〈工部員外郎劉芳烈管理清江廠奏為遵例歲報事〉，順治 3 年 11 月 26 日，「工科錄書」（史語所內閣大庫檔），登錄號 185046-028。

⁶⁴ 〈督理京通二倉御史兼通惠閘河糧運王綱揭為漕運積弊甚久缺船缺丁之弊日深乞敕部議革除積弊之法以為根本之圖〉，順治 12 年 7 月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087299。

清初漕船補造困難重重，究其原因，主要是軍餉的巨大需求所致。原本並不充裕的造船經費頻頻被挪用，江西省搜括的五年停運官軍行月糧及隨漕輕齎等銀，本應在順治七年補造漕船，因「東粵未平，王師撻伐」，造船經費「盡改粵餉」。⁶⁵ 湖廣順治四年漕糧改運漢中，五、六兩年留充兵餉，用以造船的輕齎銀兩全部轉為軍費，「是以北運暫停，補造中止」。⁶⁶ 江南亦是如此，漕糧及漕項銀兩一度協濟江西、湖廣、四川等省。據當時戶部尚書孫廷銓估算，楚、粵、閩、廣各省軍餉共 130 餘萬，各地有司為此已殫精竭慮，無力造船，正如其在奏摺中的質問：「今軍需孔亟，司帑不繼，自顧不遑之時，焉能分濟漕急？」⁶⁷

在清初軍需浩繁的情況下，漕船修造遲遲無法完成，「缺丁、缺船」也就成為清初漕運的常態，官員們不得不接受漕船原額已遭裁汰、無法恢復的現實。在這種缺失常態持續的十幾年中，灑帶成為漕運的日常。順治三年，工部左侍郎佟國胤在質疑總漕王文奎補造漕船的不可行後，提出「漕運似應仍舊雇船、灑帶為便」。⁶⁸ 清初一大批官員一改以往對待灑帶的權宜與限定態度，大力推行灑帶之法。漕船年年缺失，漕糧年年灑帶，見運漕船由此倍載，容量漸次變大。如江西省，順治八年江西監察御史張嘉恭報七年漕糧起運事宜，運漕的南昌、袁州、饒州、湖廣武昌、黃州、蘄州、荊州、沔陽、江南新安等衛所分為二幫領運，每船皆「倍載二淺」或「倍載淺半」，載量在 511 石至 780 石之間。⁶⁹ 一直安然無恙地施行到順治十三年，戶部尚書孫廷銓認為當年江西亦可不用造船，50 萬石漕糧可令「見在船隻倍載裝運」，其不足之處「以本省輕齎及江南八幫減存行月糧銀扣解，湊充雇募水腳，盡足以完一歲支運矣」。⁷⁰

⁶⁵ 〈漕運總督鳳陽巡撫吳惟華揭為江省漕船全缺民船雇募苦難且耗費甚巨提議動用順治五年分南漕半徵米石折銀造船五百艘以舒漕運〉，順治 7 年 12 月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087331。

⁶⁶ 〈湖廣巡撫遲日益為楚省漕船缺額補造錢糧無措仰祈酌題以濟重運事〉，順治 8 年 4 月，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087345。

⁶⁷ 〈戶部尚書孫廷銓題覆江西巡撫郎廷佐遵照部覆議奏漕運總督蔡士英條議漕運重務〉，順治 13 年閏 5 月 2 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 120473。

⁶⁸ 〈工部左侍郎佟國胤題為新漕再議買補事〉，順治 3 年 11 月 19 日，「工科錄書」（史語所內閣大庫檔），登錄號 185046-016。

⁶⁹ 〈江西監察御史張嘉恭報起運七年漕糧二幫開行事〉，順治 8 年 8 月 28 日，「題本」（北京：中國第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-02-1946-002。

⁷⁰ 〈戶部尚書孫廷銓題覆江西巡撫郎廷佐遵照部覆議奏漕運總督蔡士英條議漕運重務〉，順治 13 年閏 5 月 2 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 120473。

值得注意的一點是，挽運江西漕糧的運軍延續明代灑帶演變的趨勢，不按照人頭發放行月糧，而是以運米數額為發放標準，以資運費，孫廷銓稱：「當今乏船，在江省補造各船，悉俱倍載兩淺。案查漕運議單，每船除裝正米一淺外，餘計屯丁裝載土宜，以資長途往返之費。今將土宜之地改為正運之需，而窮丁一艘已無餘地，不過照糧倍給行月二糧，資其往返而已。」⁷¹ 運軍行月糧與運糧數額的直接掛勾，從運費上確立了漕船灑帶，運軍能夠有償，為漕糧的搭運提供了酬勞依據，明末給與灑帶運軍運費的做法得以進一步的延續和發展。

不難發現清初漕船灑帶且給以運費是當時漕運的常規操作，不再有官員稱「臣實不知有灑帶之例」，而是被統治者所普遍接受。順治年間的灑帶已經不再具備明後期孫居相時期的偶發性，給與運軍灑帶耗費反而逐漸成為一種共識。灑帶在缺船的狀況下長時間執行，有了轉為漕糧日常運輸的傾向，結果就是見運漕船倍載，都是一環扣一環，水到渠成。不過，在這裡必須指出的是，儘管順治初漕糧灑帶在缺船的情況下走向常規化，但是它仍非定制而帶有權宜性質。同時期白糧運輸方式的變化，才真正使灑帶進入到漕糧的正常運輸環節中。漕糧中最為特殊的白糧從民運、官運轉為漕船灑帶，演化出專門的負重貼費的運費項目，標識著灑帶的規範化。

（二）白糧改制帶動下的漕糧灑帶

白糧是由江南蘇、松、常、杭、嘉、湖六府解運到京師專供皇室、百官俸祿之用的稅糧，包括白熟細米、白熟粳米、白熟糯米等優質品種，對米質要求非常高。在明代漕糧民運變為軍運的改革中，白糧的運輸依舊不變，靠糧長解運。因解納過程中的每個環節都有「官轄」，糧長處處受官吏節制，使費繁多，造成了明代白糧的重役體制。⁷² 清初嘗試改白糧為官運，可依然沒有徹底改變白糧累民的屬性，重役絲毫沒有減輕。既然白糧民解累民，官解仍舊累民，順治十一年，順治皇帝乾脆頒佈恩詔：「今後於該省漕糧船分帶，以蘇官民之累。」⁷³ 從乾隆年間漕運總督楊錫紱編撰的《漕運則例纂》以及清代官方編纂的光緒《戶部漕

⁷¹ 〈戶部尚書孫廷銓題覆江西巡撫郎廷佐遵照部覆議奏漕運總督蔡士英條議漕運重務〉，順治 13 年閏 5 月 2 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 120473。

⁷² 胡鐵球，〈明代「重役」體制的形成——以白糧解運為例〉，《社會科學》2012.6：134。

⁷³ 《清世祖實錄》（收入《清實錄》第 3 冊，北京：中華書局，1986），卷八四，順治十一年六月庚辰，頁 664。

運全書》來看，似乎次年立馬以漕船不便帶運為由，收回了諭令，題明仍然官運。⁷⁴ 考慮到清初漕船缺失之嚴重，此項政策的反覆也能得到理解。

然而，從清代檔案中，我們發現，清政府並沒有全然收回政令，而是仍然允許浙江省供應白糧的杭、嘉、湖三府繼續執行漕船灑帶之策，在清前期的《漕運議單》的抄本中，亦可以得到印證：「續經該督撫議，以浙江遵撥漕船，僉選守千督押，而江南之官運，民間久已相安，漕船帶運不便，仍照舊例，每年遴選總協部官僱船裝運。」⁷⁵ 當時的總漕蔡士英則給出了更為具體的理由，當年江南地區的賦役全書已經編成，再行改動太過浩繁，加上江南漕船小，綜合考量之下最終令江南因循其舊。⁷⁶ 毋庸置疑，順治十二年說的「照舊官運」，指的是江南徵收白糧的蘇、松、常三府，並不包括浙江，也就是說順治十一年政令並非全然虛文，白糧灑帶已經在浙江正式拉開序幕。

上供白糧的灑帶，歸根到底還是財政需求下的強力推動。浙江省漕船灑帶的具體方法並非將所有白糧零星分攤到每隻漕船，而是一半改折充餉，一半在臨山、觀海、海寧漕船中抽出 62 隻集中運輸。被抽調漕船原本應該運輸的漕糧則「灑帶通幫」，並扣除灑帶漕軍 24 兩月糧銀給「受灑漕船旗丁，作為負重」。⁷⁷ 白糧灑帶沒有革除額定的腳費、耗米等銀，而是以交納固定費用的方式代替了糧長民運的所有勞役。政府只需支付運白旗丁的行月糧和受灑運軍的負重銀，即可獲取額外的財政收入，完美地繼承了明代伍承載灑帶的本質。雖然中間有反覆，順治十五年浙江省白糧恢復僱募，但此法呈現出來的財政優勢已經不容忽視。康熙二年（1663），漕船帶運之法被重新提及，次年「永著為例」。⁷⁸

同理，康熙十四年，以「節省白糧經費、用佐軍費」為名，江南蘇、松、常

⁷⁴ 楊錫紱，《漕運則例纂》（收入《四庫未收書輯刊》第1輯第23冊，北京：北京出版社，1997，據清乾隆刻本影印），卷三，頁353；福祉等，《戶部漕運全書》（收入《故宮珍本叢刊》第319冊，海口：海南出版社，2000），卷一六，〈白糧事例〉，頁205。

⁷⁵ 佚名，《漕運議單》（清抄本，北京：中國國家圖書館藏），卷一四，〈白糧事宜〉，頁1b。

⁷⁶ 〈漕運總督蔡士英題陳江南白糧若由漕船代運逐幫分灑則難於交兌起納今官運既已稱便民間又復相安再十二年白糧經費業已載入賦役全書江寧撫臣諮部裁定〉，順治12年8月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號119688。

⁷⁷ 〈漕運總督蔡士英題陳江南白糧若由漕船代運逐幫分灑則難於交兌起納今官運既已稱便民間又復相安再十二年白糧經費業已載入賦役全書江寧撫臣諮部裁定〉，順治12年8月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號119688。

⁷⁸ 佚名，《漕運議單》卷一四，〈白糧事宜〉，頁1b-2a。

三府最終亦得以執行，裁存充餉銀達 129,488 兩。⁷⁹ 所謂的裁存，就是減存，與明代以來的減存料銀一致，這些減存經費全部上繳解部，康熙三十三年還在強調「白糧項下減存經費銀兩，係解部之項，如不預行詳請，擅自動用，將擅動之官題叅，銀兩著令賠完」。⁸⁰ 蘇、松、常三府白糧灑帶的改革，還明確了漕糧灑帶的耗費，形成了「負重銀」這一賦稅徵收條目，⁸¹ 規定每船加裝正米一石給負重銀五分，浙江省於康熙二十五年改行此例。⁸²

至此，作為漕運中最墨守成規的一項，曾於明嘉靖、萬曆年間被否決漕船灑帶提議的白糧，⁸³ 在清初裁革白糧民船，改由漕船帶運。它的法規化進程徹底帶動了整個漕糧運輸系統的連鎖反應，放開了普通漕糧的灑帶限制。首先，清政府陸續制定了帶有區域差異的法定耗費。康熙五年題定江西省協運的湖廣幫船在原載一淺之外，加裝米石按淺支給行月，每石給銀一錢六分；康熙三十三年停止湖廣協運，原派米石令江西本省漕船加添載運，加裝漕米行月仍照舊例按石支給，每石一錢六分五厘。⁸⁴ 至於白糧灑帶確定的每石五分負重銀的準則，應用在山東、江南、浙江的漕運系統中，如雍正四年（1726）山東漕船照「南漕搭運之例，每石給負重銀五分以供沿途水腳之費」。⁸⁵

其次，漕船灑帶的漕糧範圍和適用情形擴大。順治十五年題准各省新陞漕糧令各漕船灑帶；康熙五十一年定因回空漕船不能及時到次，應運新漕無減存船隻

⁷⁹ 董訥，《督漕疏草》（收入《四庫全書存目叢書》史部第68冊，濟南：齊魯書社，1996，據南京圖書館藏清康熙刻本影印），卷七，〈題覆邵志康等請改造運白一案〉，頁256；卷一二，〈題江藩蘇道會議回奏週六等叩詔一案〉，頁473。

⁸⁰ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一六，〈白糧事例·白糧解運〉，頁206。

⁸¹ 宋如林等修，嘉慶《松江府志》（收入《中國方志叢書》華中地方江蘇省第10號，臺北：成文出版社，1970，據清嘉慶二十二年松江府學明倫堂藏版刊本影印），卷二四，〈田賦志〉，頁537；沈翼機等纂，李衛、嵇曾筠等修，雍正《浙江通志》（收入《中國地方志集成》省志輯浙江第4冊，南京：江蘇鳳凰出版社，2010，據民國二十五年上海商務印書館影印光緒刻本影印），卷八二，〈漕船〉，頁1530。

⁸² 〈漕運總督帥顏保題為節省白糧經費等事〉，康熙14年8月17日，「史書」（史語所內閣大庫檔），登錄號185075-012；楊錫紱，《漕運則例纂》卷九，〈裁船加給〉，頁497。

⁸³ 茅元儀，《石民四十集》（收入《四庫禁燬書叢刊》集部第109冊，北京：北京出版社，1998，據北京圖書館藏明崇禎刻本影印），卷六四，〈與京師當事書四〉，頁524；王鴻緒，《明史稿》（臺北：文海出版社，1962，據敬慎堂刊本影印），第2冊，志第六十一，頁273-274。

⁸⁴ 楊錫紱，《漕運則例纂》卷一三，〈糧運限期〉，頁587。

⁸⁵ 楊錫紱，《漕運則例纂》卷九，〈裁船加給〉，頁497。

者，於本省漕船搭運；康熙五十四年，題准江興等衛搭運緩徵、平糶等米予以耗費。⁸⁶乍看起來，似乎清政府只是對漕糧運輸出現事故或者特殊情況時的灑帶進行了詳細規定，延續明代慣例以及明末伍承載提出的方向，實現運費的定制，可是綜合白糧灑帶，清初的灑帶之法儼然已經帶有權宜和永行之計的雙重性質。清政府不僅僅只是將灑帶作為補救措施，更通過永久裁船，將其正式制度化，這也正是白糧灑帶所代表的清代漕糧搭運體制在明代基礎上演變出來的重要意義。當然，白糧灑帶所涉及的州縣和衛所相對而言比較有限，政府裁減的船也與漕船無涉，但這並不代表整個漕船和漕運衛所體系沒有經歷此等變化，白糧灑帶實際上只是清初裁船灑帶浪潮中的一部分而已。

四・「裁船加給」：清代漕運衛所改制與漕糧搭運體制的全面建立

清初漕運繼承了明末缺船的狀況，甚至處境更為嚴苛，在財政的壓力之下，清政府做了靈活處理，不拘泥於明代漕船原額，改制白糧運輸，將灑帶作為一項常規化操作固定下來。不過，這還不能全盤概括清代的漕糧搭運體制，清代的漕糧搭運包含著大量的裁船灑帶，與清政府同樣出於增加軍需目的而實行的衛所改制不無關係。在衛所改制的大背景下，清朝統治者從承認既定缺船事實的灑帶，變為主動地裁船灑帶，正式從制度層面確立了「裁船加給」的灑帶模式，造就了清代漕糧搭運體制的體系化構建。

（一）清前期衛所改制帶動下的裁船灑帶

順治初年為節省冗費和緩解財政緊張，開始著手裁併明代衛所。儘管順治三年頒佈的衛所改制令規定：「凡衛所錢糧職掌及漕運造船事務，並都司、行都司分轄，皆宜照舊。」⁸⁷可事實上，在衛所改革的大趨勢下，漕運衛所不可避免地被捲入了所謂的「衛所民化」當中，在裁併衛官屯田、行政事務改歸州縣上與其他衛所並無不同。⁸⁸只是漕運衛所改制，不單單表現在衛官、屯田的裁併上，漕

⁸⁶ 楊錫紱，《漕運則例纂》卷一三，〈糧運限期〉，頁587。

⁸⁷ 《清世祖實錄》（收入《清實錄》第3冊），卷二八，順治三年十月乙未，頁238。

⁸⁸ 毛亦可，《清代衛所歸併州縣研究》，頁58-62, 83。

船的裁革變化也是關鍵一面。通過裁併漕船，清代漕運衛所方能改制，運輸組織方能實現從衛所到漕幫的轉變。這無疑確保了漕船裁汰的合法性，漕船原額的全部恢復就此真正地成為歷史。

明代漕軍設有十三把總，統籌衛所、護漕、督押、回空等事務，名為運總。順治三年，改設守備和千百總，改運總為都司。⁸⁹ 在試行二三年之後，當時的戶部右侍郎庫禮和總漕吳惟華繼續裁汰冗員，以佐軍需。十三都司延續明代十三運總結構，存在隔省隔衛運漕的現象，在河南、江西、江南地區尤其明顯，如江南省需要江北運軍運輸，江西省需要江南、湖廣協運，河南省需要山東、江北運軍協濟。⁹⁰ 庫禮和吳惟華認為這種跨區域的運輸方式是清初漕運管理不善和漕欠越積越多的起因，要求本省官丁運本省糧米，廢除跨省管理的多餘官員。⁹¹ 本衛之糧應由本衛之軍運輸的原則得到了其他官員的認可，⁹² 順治十二年，總漕蔡士英在已經撤銷湖廣和江北遮洋兩總、派補江南等衛所領駕的前提下，將剩餘十一都司全部裁汰，歸各省糧道管轄，徹底改變了明代以來漕軍的管理結構，歸入民政系統。⁹³

蔡士英按照就近水次兌運的標準裁併各衛原額漕船，重新組合調整了原有的漕船派兌系統。例如位於江北的高郵衛，額設漕船 170 隻，分為左右中前後五所。順治三年分屬遮洋、揚州二都司，在山東、松江府、揚州府三處地方運漕，其中東省運船 51 隻，松府運船 19 隻，本幫運船 100 隻。順治十三年，依照蔡士

⁸⁹ 福祉等，《戶部漕運全書》卷二二，〈十三運總〉，頁 281。

⁹⁰ 楊宏、謝純，《漕運通志》卷七，〈漕數表〉，頁 80。

⁹¹ 〈總理漕儲戶部右侍郎庫禮揭報以本省衛所運本省糧米則漕運道並各省糧道亦可裁撤所省之冗員薪俸工食等項以佐軍需〉，順治 6 年 11 月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087303。

⁹² 〈戶部尚書陳之遴為仰奉綸音恭陳愚見事〉，順治 10 年 4 月，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 006586；〈兵科都給事中魏喬介揭陳禁革漕糧積弊之策〉，順治 11 年 4 月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 038960；〈河南巡撫亢得時揭為河南御史祖建明題請翦革漕弊一事奉旨飭各省督撫酌議具奏經查河南漕糧俱係直隸江南山東衛所官丁領運無憑確議〉，順治 12 年 12 月 8 日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087298。

⁹³ 〈漕運總督鳳陽巡撫蔡士英題報漕運十三都司居官盡屬空名並無專責今湖廣及遮洋二都司俱已奉裁所餘十一都司擬請一併裁官以節冗費伏乞敕部酌議施行〉，順治 12 年 8 月 20 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 086880；福祉等，《戶部漕運全書》卷二二，頁 281；阮寶玉，〈明清漕運中民運與軍運的抉擇——以江西、湖廣「儀兒」為中心的討論〉，《史林》2019.6：108。

英的政策題改就近水次，掣回兌運松府 19 船和東省 51 船，只存船 100 隻領兌揚州府屬漕糧，實際運船 68 隻，餘船 32 隻輪流遞運減存。⁹⁴ 康熙十八年，高郵衛本幫改併為揚州衛二幫，屬江安糧道。⁹⁵ 在蔡士英以及後續官員的操作之下，高郵衛通過裁減大量漕船的方式歸併到了地方糧道管轄，以交兌水次為單位，變明代「把總—衛所」的架構體系為「糧道—衛—漕幫」。此後，亦依此調整漕幫構造。如康熙二十五年，將同運蘇州府常熟縣的江淮衛十六幫歸併到頭幫，將同運松江府上海縣漕糧的興武衛四幫歸併到興武衛三幫。⁹⁶ 這些永減的漕船節省了大量的修船銀，全部成為了解部款項，如寧國府康熙二十四年奉文永減漕船五隻，共減修船銀約 120 兩，「扣解布政司庫」。⁹⁷

在籌措銀兩的動力下，順治、康熙前期大量的協運漕船與衛所一起被陸續裁減合併。通過梳理清初《漕運議單》記載的康熙三十九年起運三十八年漕船實運數（見表一），可以發現當年只有河南省因為無漕運衛所設置而保留了自明代以來的協運漕船共 451 隻，分別是徐州等衛的 126 隻、山東省的 288 隻、天津衛自備 17 隻和通州所自備 20 隻，其餘協運船隻全部裁革。此次裁革主要集中在江南省衛所，江淮、興武二衛原協運江西的 288 隻、安徽等四衛原協運江西的 63 隻以及廬州、鳳陽、鳳陽中、鳳陽右等十三衛所協運山東的 232 隻一概停運。⁹⁸ 此外，按照明代運軍的結構，應當還有湖廣協運江西的漕船。因為湖廣的漕船數據在康熙二十七年「焚燬無存」，⁹⁹ 具體裁減多少不得而知，但可以肯定康熙三十九年起運漕糧之時，協運江西的湖北漕船已經裁撤，只留現運 410 隻漕船運本省漕糧。

大量協運漕船裁減之後，為保證本地漕糧的足額運輸，漕糧灑帶和增加在運

⁹⁴ 楊宜侖等修，嘉慶《高郵州志》（收入《中國方志叢書》華中地方江蘇省第 29 號，臺北：成文出版社，1970，據清乾隆四十八年修清嘉慶十八年增補清道光廿五年重刊本影印），卷七，〈漕運〉，頁 879-880。

⁹⁵ 福祉等，《戶部漕運全書》卷二二，頁 285。

⁹⁶ 福祉等，《戶部漕運全書》卷二二，頁 282-283；尹繼善等，乾隆《江南通志》卷七八，〈漕運〉，頁 262-265。

⁹⁷ 魯銓等修，嘉慶《寧國府志》（收入《中國方志叢書》華中地方安徽省第 87 號，臺北：成文出版社，1970，據民國八年景印重印本清嘉慶二十年補修刊本影印），卷一七，〈田賦中〉，頁 545。

⁹⁸ 佚名，《漕運議單》卷三，〈各省額例〉，頁 1b-10a。

⁹⁹ 清高宗御定，《欽定大清會典則例》（收入《景印文淵閣四庫全書》史部第 621 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983），卷四二戶部，頁 307。

漕船載重量，便成了維持漕運和漕運衛所改制的主要手段。如儀真衛，在順治初年有漕船 110 隻，奉旨節省漕餉減 19 隻，「其糧於各船均載」。¹⁰⁰ 從乾隆時期處理湖北、湖南跨區域運漕的糾紛中，我們仍能看到此套體制的運作。湖廣漕糧運輸向來有湖北荊州、武左等衛協運湖南的傳統，在湖廣分省以後，運湖南漕糧的湖北運軍變成跨省運輸，管轄不便。乾隆二十九年，漕運總督楊錫紱提議將湖北四船應運漕糧分灑湖南三幫 48 船，並給與運費。其稱湖南船身寬大，在裝正米 700 石的載量上再多加 60 餘石不成問題，以此貫徹本省運軍運本省漕糧的規定，通過湖北漕船的裁汰完成了湖廣分省後運漕組織的調節。¹⁰¹

綜上所述，清朝統治者在清初財政和漕運的困局中，並沒有再堅持明代漕船的原額主義，而是開始了大刀闊斧的整改和裁撤，漕船裁汰、漕糧灑帶、衛所改制實乃清代漕運的一體三面，互相關聯。漕船的大量裁撤，方便了漕運衛所的裁併。畢竟在漕糧會計總額不變的前提下，如果裁併漕運衛所運官和屯田，順治初年「衛所盡行裁汰，著落何人」的問題將得不到解決。¹⁰² 正是運漕主體漕船的隨同裁汰和漕糧搭運體制的配套建立，才使漕運與衛所改制並行不悖。從另一面來說，也是在衛所改制的促進中，漕船的裁汰在清代變得習以為常，明代漕船以臨時性灑帶為主的形式被更改，增添了大量裁船灑帶的內容，共同促成了清代的漕糧搭運方式。

在衛所改制的帶動下，清前期漕船的裁汰規模逐漸擴大，形式多樣，據表一可知，還有以下幾種：1. 永減船，大部分永減船可能指的是漕糧永折後裁汰的漕船，江南糧道江淮、興武二衛條目中永減的 54 隻，即高淳、溧水二縣漕糧永折裁汰的漕船；蘇松糧道所屬條目的永減船 33 隻亦為「永折減船」。¹⁰³ 2. 灰石減船，性質同漕糧改折。明代有武功等三衛所的衛軍需要徵解灰石以供工部，順治十七年規定「於漕米內折銀解送臣部（即戶部）聽工部支取，備辦灰石」，¹⁰⁴ 即改為漕糧折銀的方式繳納，由此裁減相應的漕船，主要在江南和浙江。3. 坍荒

¹⁰⁰ 陸師等，康熙《儀真志》（清康熙五十七年刻本，北京：中國國家圖書館藏），卷一三，〈軍政志〉，頁 11a。

¹⁰¹ 《清高宗實錄》（收入《清實錄》第 17 冊），卷七一四，乾隆二十九年七月乙丑，頁 971-972。

¹⁰² 〈戶部揭為議覆巡漕御史劉明侯題請酌定漕規案內清漕額議運法二款〉，順治 2 年閏 6 月？日，「揭帖」（史語所內閣大庫檔），登錄號 087337。

¹⁰³ 佚名，《漕運議單》卷三，〈各省額例〉，頁 4a。

¹⁰⁴ 佚名，《漕運議單》卷二，〈永折漕糧〉，頁 1a-2b。

減船，即原有徵納漕糧的田畝因坍江、荒廢等情況而不陞科之後裁減的漕船，鎮江衛漕船的停歇就是典型。¹⁰⁵ 4. 灑帶減存船，應當是包含上述很多情況的總稱。5. 明末清初缺失的漕船沒有成造，主要指江西。6. 其他史料記載有如出運滿號輪減船。¹⁰⁶

總而論之，無非是根據時間，分為有時效性的漕船減存和永久性減裁兩種模式，與明末的趨勢一脈相承。然而，此時的漕糧搭運已經不再代表著權宜之計，整合表一和相關論述來看，停止協運、漕糧永折等情況下的永減漕船，基本構成了清初漕船系統改革的畫面，特別是在江南省。江南省一共裁減 1,771.6 隻漕船，其中協運、永折的永久裁減漕船多達 1,093 隻，占近 62%。

而且，從實運數字上看，所謂的暫減存在實際上也是永減的情況。康熙三十九年起運三十八年漕糧的實運船總數 7,053 隻，與雍正四年定額的 7,120 隻只差了 67 隻，在康熙三十九年至雍正四年的五十多年裡算是相差無幾。¹⁰⁷ 再仔細查看每個省，江西省甚至還減少了，表明所謂原本需要補造的「積缺及淺半並未造船」根本沒有補造，與永減船並無二致，充分揭示了清代所謂具有時效性的「灑帶減存」，隨著時間的推移，亦轉化為永減漕船。嘉慶七年總漕鐵保對浙江溫州後等五幫漕船的處理就是很好的例子。鐵保上奏先年溫州後等五幫旗丁疲乏，有停歇漕船十八隻、將所有漕米灑帶通幫之舉，等十年後察看情形再做決定：「如果丁力漸殷，再行成造。」嘉慶七年正值十年期滿，其稱「查丁力仍屬拮据」，請為「永久停造」。¹⁰⁸ 溫州後等五幫的說法可能僅僅是一種托詞，在實際操作的時候，一些暫減、輪減灑帶的漕船運軍早已視自己為免役。正是這種制度與現實的差距，帶來了漕運衛所屯田的民化問題。

¹⁰⁵ 〈大學士兼管戶部事務傅恆、戶部尚書海望題為遵議江蘇省蘇州等衛減船屯田請歸現運減各丁事〉，乾隆 19 年閏 4 月 11 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-14781-014。

¹⁰⁶ 賀長齡輯，《清經世文編》（北京：中華書局，1992），卷四六，頁 1102。

¹⁰⁷ 清高宗御定，《欽定大清會典則例》卷四二戶部，頁 306-307。

¹⁰⁸ 呂錫麟修，程懷璟纂，道光《雲夢縣志》（清光緒九年據清道光二十年刻版重印刻本，北京：中國國家圖書館藏），卷一一，頁 84a。

表一：康熙三十九年起運三十八年漕糧現運船數和雍正四年實運船數表¹⁰⁹

(單位：隻)

省	糧道	裁併後的衛所	原額	協運船	永減船	灰石減船	灑帶減存船	坍荒減存船	積缺及淺並未造船	實運船	雍正四年實運船
江南	江南	江淮興武衛二衛	1,616	288	54	20.3	16.3	9.4	0	1,184	3,210
	安徽寧太四府	安徽、新安、宣州、建陽衛	483	63	4	0	60	77	0	312	
	廬鳳淮揚徐滁六府	廬州、鳳陽、鳳陽中、鳳陽右等13衛所	2,788	358	452	34	461.6		0	1,486	
	蘇松	蘇州、太倉、鎮海、金山、鎮江衛	648	0	33	9.1	44.9		0	561	544
浙江	浙江	杭州前、杭州右、紹興、嚴州所等12衛所	2,040	0	188	29	595	0	0	1,215	1,215
江西	江西	南昌、袁州、贛州等12衛所	1,003	0	0	0	0	0	249	729	708

¹⁰⁹ 康熙三十九年起運三十八年漕糧現運船數來自：佚名，《漕運議單》卷三，〈各省額例〉，頁1b-10a；雍正四年實運船數來自：清高宗御定，《欽定大清會典則例》卷四二戶部，頁306-307。

阮寶玉

省	糧道	裁併後的衛所	原額	協運船	永減船	灰石減船	灑帶減存船	坍荒減存船	積缺及淺半並未造船	實運船	雍正四年實運船
湖廣	湖北湖南	武昌、武昌左、黃州、蘄州等 11 衛所	826	0	471				0	410	410
山東	山東	德州、濟寧、東昌、臨清、東平所、濮州所	727	0	0	0	0	44	0	705	708
河南	河南	山東、江南、天津衛、通州所	451	451	0	0	0	0	0	451	325
總計										7,053	7,120

備註：1. 江南省廬鳳淮揚徐滁六府所屬廬州、鳳陽等 13 衛所原有協運船 358 隻，其中協運山東 232 隻，協運河南 126 隻；2. 山東原額和實運船數內有旗丁自備船 310 隻，山東協運河南 288 隻未統計在內，統計在河南糧道條中；3. 天津衛協運河南 17 隻，通州所協運河南 20 隻，共 37 隻；4. 其中灰石、坍荒、灑帶、減存等船有小數點，是因為這些性質的船涉及的主體是漕糧，漕糧有整有零，該如何落實到實物漕船上？與順治年間按丁計船有關。漕船的計算以丁為標準，如乾隆《江南通志》記載衛幫裁併時，同時記載灰石並灑帶減存丁多少、灰石並灑帶減船多少，標準不一。¹¹⁰ 如此，以每船多少丁、每丁多少漕糧為單位計算灰石、灑帶、減存漕糧應該裁減的漕船數，自然會有漕船幾隻幾分的記載。這也導致漕船額數出現脫離實體化、變為會計意義上數字的趨勢。關於漕船數字性質的問題，筆者將另文詳述，但此表存在實體上的現運漕船數與會計意義上的漕船數這兩種數字是十分明朗的，估計也是有些糧道原額漕船數無法與減少船加實運船的總數相符的原因之一。

¹¹⁰ 尹繼善等，乾隆《江南通志》卷七八，頁 266。

（二）從「田隨船轉」到「減田歸運」：裁船搭運的進一步深入

早在順治十三年，為養軍恤運，總漕蔡士英開始實施計屯起運，各省根據不同標準派給運軍屯田，由此僉派運役。屯田的分配大體來說有按丁配田和以船攤田兩種，浙江、江西、江南、山東等省大部分衛所為按船派給，即所謂的「田隨船轉」。¹¹¹ 屯田歸運軍所有，由於運軍常年運漕，所以屯田通常交由他人租種，運軍只是徵收屯田津貼而已。屯田津貼的徵收方式多種，由運軍自行收取，或由衛、州縣解送府庫、糧道庫，再發放給運丁。¹¹² 由此，蔡士英逐步確立了屯、漕、船關係。¹¹³ 那麼當漕船裁汰，漕糧灑帶，運漕之役轉移，相關的衛所屯田如何處置？

按照理想的「田隨船轉」設計而言，漕船裁減之後，減丁原有的屯田應當歸執行搭運的現運運丁所有，這也是清代管理漕運屯田的原則。在第一次大規模整頓漕船、漕運衛所的順治、康熙前期，的確可以看到一些衛所漕船得到確切施行的證據。乾隆十九年在調查江蘇省蘇州等衛所減船屯田時，江蘇布政司使郭一裕等官回顧蘇州前後兩幫漕船在康熙年間奉文減裁之後，該幫屯田「向無減丁執業，悉係攤歸現運軍丁一百六十八船辦糧資運，遵例已久」。¹¹⁴

可是，在現實生活中，蘇州衛的行為是少數之流，大量的減船屯田仍由減丁執業，屯田的輪轉本質上只是屯田津貼的輪轉。如上述揚州衛二幫自清順治、康熙年間裁汰漕船達 108 隻後，減船屯田一直歸減丁經營，稱「仍係減丁執業，每年各出津貼銀十五兩」。¹¹⁵ 大河衛同樣存在減丁執業的情況。¹¹⁶ 這意味著，清代漕糧搭運體制之下，漕船裁減後，運丁變為減丁，由原來的親身運漕轉向繳納屯田津貼，大大加深了明代灑帶以來漕運體制的賦役貨幣化。同時，也說明了裁船灑帶之後，原來的運丁變為減丁，仍然保有原來屯田的實際所有權。減丁只需保證屯田津貼的徵解，即可把屯田據為己有，世代相傳，成為乾隆十二年大學士傅恆對當時江南省屯田狀況描述中的一個重要現象：「江南省屯田自順治十三年

¹¹¹ 郭松義、張澤威，《中國屯墾史》（臺北：文津出版社，1997），頁 314。

¹¹² 李文治、江太新，《清代漕運》，頁 227。

¹¹³ 于志嘉，《衛所、軍戶與軍役》第五章，頁 288。

¹¹⁴ 〈大學士兼管戶部事務傅恆、戶部尚書海望題為遵議江蘇省蘇州等衛減船屯田請歸現運減各丁事〉，乾隆 19 年閏 4 月 11 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-14781-014。

¹¹⁵ 楊宜崙等，嘉慶《高郵州志》卷七，〈漕運〉，頁 883。

¹¹⁶ 福祉等，《戶部漕運全書》卷三七，頁 72。

清查歸還以來，歷今八十餘載，軍民地壤相接其中，私相典賣，造屋築墳、坍漲荒廢、移坵換段與夫閒減旗丁傳為世業者在在。」¹¹⁷

減丁能夠將屯田視為祖業，並非無的放矢，與整個明清賦役制度的性質和漕船裁汰標準模糊不清有著脫不開的關係。明清時期的賦役制度出現白銀貨幣化的趨勢，漕船減免、徵收減存料銀以及清代改徵屯田津貼亦是如此，但是這種趨勢並不是單純的市場行為，而是帶有強烈的貢賦色彩。一旦國家有急需，隨時會有退回到制度原點的可能，明後期京通地區運役從白銀貨幣化變回親身應役即是典型例子。¹¹⁸ 清代漕運系統並沒有脫離這個邏輯，在國家看來，屯丁根本沒有所謂的現丁、減丁之分，均是國家賦役體制之下承擔運漕之役的運軍。所謂的減丁其實都是暫減，只要國家有需要，原則上可以隨時要求原先減免的運丁重新服役。有些情況規定得非常清楚，如一開始因為荒田減船，後來荒田重新陞科，減丁則須恢復運漕。從這個意義上而言，減丁與現丁並無本質區別，乾隆二十九年江蘇布政司使郭一裕等清查鎮江衛減船屯田時就上奏道：「鎮江衛減船緣徒、陽各縣濱臨大江，坍漲靡常，迥非內地可比。設異日一有新陞，即需減船僉運，是以各減丁更僉接頂，悉與現運無二。」¹¹⁹ 乾隆年間任江西道監察御史的趙青藜更是毫不避諱地直接指出：「此日之減丁即當年之現運，目下之現運，又即當年之減丁。」¹²⁰ 鑒於此點，為保證這些減丁在日後有能力運漕，清政府並未對其屯田的隨轉有強制要求，而是規定只徵收屯田津貼協濟現運，允許減船屯田歸減丁執業。鎮江衛即是如此，目的也非常明確：「此項減屯在當年各減丁每船出墾價銀二三百兩，其田仍歸減丁執業，止議津貼現運。俾減丁稍藉餘租，以為糊口，此固培植減丁以備他年駕運之無虞耳。」¹²¹

對減丁及其減船屯田留有餘地，是清政府為了規避未來運漕風險而做出的決

¹¹⁷ 〈協辦大學士兼管戶部尚書事劉於義題為遵旨核議江省清理所屬各衛所減丁屯田事〉，乾隆 12 年 3 月 21 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-14092-002。

¹¹⁸ 金子靈，〈明代京通漕運的運費研究〉（廣州：中山大學中國史博士論文，2018），頁 225。

¹¹⁹ 〈大學士兼管戶部事務傅恆、戶部尚書海望題為遵議江蘇省蘇州等衛減船屯田請歸現運減各丁事〉，乾隆 19 年閏 4 月 11 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-14781-014。

¹²⁰ 賀長齡，〈清經世文編〉卷四六，頁 1142。

¹²¹ 〈大學士兼管戶部事務傅恆、戶部尚書海望題為遵議江蘇省蘇州等衛減船屯田請歸現運減各丁事〉，乾隆 19 年閏 4 月 11 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-14781-014。

策，但是如前所述，在實際的運作過程中，裁船從時間上可區分為兩種：一種有時效，一種為永裁。有時候暫減也會轉為永減，長時間不運漕，視自己為民的減丁越來越多，永減與暫減的標準十分模糊，也很難辨別。現實中制度的留白，成為所有減丁持有屯田的合法憑證，給了他們操作的空間，使「田隨船轉」的基本原則逐漸變質。這些減丁常常十年、二十年都沒有運漕之役，名義上仍屬漕運系統，但實際上與民無異，歸其所有的屯田自然聽其自由處理，屯田民化以及現運運丁喪失濟運津貼也就在意料之中，漕運總督顧琮對其論述道：「江蘇省屬減船屯運田地多被奸丁隱佔，船已裁減，田不贍運，是減船之丁坐享運田之租利，而現運之丁不得霑濟運之皇恩。」¹²²

面對這個問題，清政府一方面提高受灑運軍的加裝費用，如乾隆二十年強調裁船之後，除了給受灑船隻負重銀兩之外，還應該給與原來漕船所有的本折行月等銀米，稱「應運米石係永定加裝，非如緩漕暫時搭運者比，令各該船原支本折行月一體按糧派給，以資運費」。¹²³ 另一方面，在康熙、雍正、乾隆年間進行了多次的「減田歸運」，希圖將減丁屯田轉歸現丁所有。清政府並非沒有意識到減丁的問題，甚至在清查中一度明確表示「至減丁屯田部議清釐，係指永行減歇之閒丁，非指暫減之丁而言」，¹²⁴ 用以明確對象，並打消有些官員認為清屯會危害減丁未來運漕的顧慮。然而永減與暫減在現實中的標準模糊不清，根本沒法進行有效的區分，此令的出台反而更為減丁執業提供了依據和保障。再加上運丁常年運漕無法親自執業以及屯田隨轉行政上的繁瑣，¹²⁵ 清政府的「減田歸運」事實上都只是對屯田津貼的重新清查和規範，減船屯田由減丁管業的現狀並未有徹底改變。乾隆二十九年清查揚州衛頭幫，其中北幫減船屯田「原應清歸現運，今因時變通，按畝輸納津貼一錢五分，將減田留為減丁執業，已為厚倖，似應俯

¹²² 〈大學士管戶部尚書事張廷玉、戶部尚書海望題為遵議原任漕運總督顧琮題請清理減船屯田以濟漕運事〉，乾隆元年4月3日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號02-01-04-12833-007。

¹²³ 楊錫紱，《漕運則例纂》卷九，〈裁船加給〉，頁497。

¹²⁴ 〈大學士管戶部尚書事張廷玉、戶部尚書海望題為遵議原任漕運總督顧琮題請清理減船屯田以濟漕運事〉，乾隆元年4月3日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號02-01-04-12833-007。

¹²⁵ 〈漕運總督楊錫紱題請將江蘇揚州衛頭幫內南幫現運典當軍田北幫減船屯田無分軍民按畝加增津貼濟運事〉，乾隆29年3月6日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號02-01-04-15645-017。

順輿情，分別徵收，均解道庫給發現丁辦運」。¹²⁶ 此次清查的結果就是這些減船屯田與現運典當軍田一起，無分軍民，一律加增津貼而已，最後以「如日後丁力稍舒，仍聽回贖歸船，以符定例」的語句來粉飾太平。¹²⁷

減船屯田歸減丁執業，方便了漕運屯田的典賣、民化，減少了現運運丁的運漕費用，加劇了漕運組織內部的分化，給整個清代漕運組織帶來了深刻的影響。相對於現運運丁而言，減丁是十分有利的，只需繳納屯田津貼，既不用運漕，又享有屯田。反觀現運運丁，一邊要解決拿不到屯田津貼的難題，生活越來越拮据；另一邊，要承受越來越多裁船灑帶後的漕糧運輸，運漕成本直線上升。現運運丁無力運漕，紛紛轉為減丁，或者想盡辦法轉為減丁，變革漕運便只是遲早之事。清朝統治者曾試圖控制裁船和漕船尺寸來抑制差距的加大，雍正四年清查漕船定額，希望將其固定下來，不再更改。可惜事與願違，隨著漕糧搭運體制的形成，清代漕船也開啟了漕船裁汰、漕船尺寸增加的循環模式。漕糧搭運體制的濫用更是導致這種情況越來越嚴重，直到最後不堪重負。

五・「負重難行」：清代漕糧搭運下的漕船重運

在以增加財政收入為前提之策略的主導下，清朝統治者建立起了漕糧搭運體制，與衛所改制相輔相成，展現出清代漕運不同於明代的地方。這種特殊性不僅僅是運漕組織的轉變，亦是運漕方法與原則上的改變，即不再堅持漕船原額，通過裁汰漕船、增加其餘漕船載重量來完成漕糧運輸。伴隨著漕船裁汰的是現運漕船運載量的持續加重，成為清代漕船超載的主要原因。在清中後期，清政府更是把其他體系的糧食納入漕運系統，歸漕船搭運，原本已屬笨重的漕船重上加重，可以說負重難行的焦慮時常縈繞在當時一些清朝官員的心頭。¹²⁸

¹²⁶ 〈漕運總督楊錫紱題請將江蘇揚州衛頭幫內南幫現運典當軍田北幫減船屯田無分軍民按畝加增津貼濟運事〉，乾隆 29 年 3 月 6 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15645-017。

¹²⁷ 〈漕運總督楊錫紱題請將江蘇揚州衛頭幫內南幫現運典當軍田北幫減船屯田無分軍民按畝加增津貼濟運事〉，乾隆 29 年 3 月 6 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15645-017。

¹²⁸ 《清高宗實錄》（收入《清實錄》第 16 冊），卷五九一，乾隆二十四年閏六月丁未，頁 578：「各省實運糧船節次裁減，僅存六千餘隻，若再行議減，不特長途負重難行，輓運更多賠累。」

（一）漕糧灑帶、漕船增大的循環模式

在漕糧灑帶慢慢設立的進程中，與之相配套，漕船的法定尺寸亦隨之改制。漕船灑帶之後，必定造成在運漕船載重量的增加。前述江西省漕糧在缺船情況下日常化灑帶，漕船的載量已經倍增，遠超 400 石，順治十三年總漕蔡士英上陳江西省南昌衛每船裝米 1,100 石，「較之漕規將及三倍」。¹²⁹ 康熙二年總河朱之錫敬陳河道事宜時感歎：「今昔之船米迥殊」，稱當時江西、湖廣漕船梁頭已闊至一丈六七尺、深至七八尺不等，往往倍載，吃水多至十捺。¹³⁰ 漕糧灑帶後造成的漕船變大，已經是不爭的現實。

漕船體積的普遍增大，勢必連帶加重淺澀河道的起剝費用，增加河道維修成本，朱之錫沿用明代河道官員萬恭的論點總結道：「故船力勝米力，水力勝船力，若不務足船而徒搭運以省船，河力安能運船而漕大困矣」，從而要求恢復明代淺船舊制。¹³¹ 當時的總漕林起龍上疏反駁，以江楚漕船有長江、鄱陽湖之危險，「非巨艦不能利涉」為由，希圖不改，展開了總河與總漕之間關於漕船尺寸的爭論。¹³² 不過伴隨漕糧搭運體制的定型，清政府很快認識到，原定漕船尺寸的局限與制度的不可行性，最終江南、江西、湖廣各督撫與總河、總漕會同議定，達成共識：「聞河原有規制，漕船亦有定式。今現運各船已皆巨艦，概欲改小，勢所不能。」¹³³ 於是，康熙十九年特遣部院酌定漕船新式，二十一年題准各省遵照新式長七丈一尺一律成造；康熙二十六年又嫌棄新式船小，准許量加寬大。¹³⁴

至雍正初年，漕船的尺寸問題再次出現。當時漕船非常高大沉重，修造毫無節制，如浙江省漕船經歷裁革之後每船已經裝載正耗米九百餘石，¹³⁵ 康熙年間的反對論調又起：「故水力與船力相勝，若不務足船而徒搭運省船，至水力不勝

¹²⁹ 〈漕運總督蔡士英為攢運糧儲事〉，順治 13 年 11 月 24 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-02-1955-008。

¹³⁰ 傅澤洪，《行水金鑑》（收入《景印文淵閣四庫全書》史部第 582 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983），卷一三四，〈運河水〉，頁 187。

¹³¹ 傅澤洪，《行水金鑑》卷一三四，頁 187。

¹³² 佚名，《漕運議單》卷三，〈淺船額式〉，頁 11b-12a。

¹³³ 佚名，《漕運議單》卷三，〈淺船額式〉，頁 11b。

¹³⁴ 福祉等，《戶部漕運全書》卷二〇，〈淺船額式〉，頁 259。

¹³⁵ 〈漕運總督顧琮題為清查浙省定額漕船數目事〉，乾隆 7 年 3 月 24 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-13423-010。

而漕大困。」¹³⁶ 雍正二年，清政府不得不再次依照具體的情形，更改了康熙漕船舊式，制定出新的範式，規定江西、湖廣新船不得過十丈。此外，在運河水勢上責以四尺的修浚深度，¹³⁷ 並清查漕船數額，欲將 7,120 隻漕船作為定額，希望藉此控制住漕糧灑帶、漕船增大的循環模式。

由於灑帶不但起到增加財政收入的作用，而且成為減輕運軍勞役負擔的一個主要途徑，減丁的好處有目共睹，注定了控制政策的失敗。清乾隆時期很多漕幫運軍紛紛以屯田受災、造船費用高昂等原因哭嚎貧苦，要求裁汰漕船。如江南江淮、興武二衛 18 個漕幫，額運漕船 1,184 隻，並沒有贍運屯田和什軍幫貼，「素稱貧疲」，於乾隆十二年題准以「加一」即每十船裁減一船的方式，將應兌之糧分灑九船加裝，一共裁船 118 隻。¹³⁸ 同理，江西稱其各幫糧船雖有額定屯田，但乾隆以來，生齒繁多，「米糧物料市價倍增」，每船所得行月銀米等項不敷造船和運糧。一遇事故，賠米賠船，「以致殷良之丁不屆一二次，遂致傾產貧疲，轉轉搜尋，遲日維艱，軍窮愈甚」。¹³⁹ 乾隆二十四年總漕楊錫紱加一裁減漕船達 70 隻，存 638 隻，通過灑帶將現運江西漕船每隻的運米額提高到 1,260 多石。¹⁴⁰

再如湖北漕船，實徵漕糧 94,600 餘石，實運漕船 228 隻。比較湖南漕船 182 隻運 95,000 餘石而言，是為船多米少。乾隆十二年，湖廣總督塞楞額上陳湖北運軍每船應得之耗米水腳等銀較少，遇有修造則船多丁少，幫貼尤重，運丁進而偏枯，漸致疲乏。他提出湖北漕船照湖南之例裝運米石，每船酌加米 110 石，將裁丁應出之幫費及增運漕米應給之銀米加添存運各船，共裁船 48 隻。¹⁴¹

當原來疲憊運軍的漕船被灑帶裁汰，勞役的確得到一定程度地減輕，而對於其他受灑的運軍來說，負擔則有所加重。久而久之，受灑漕船復成疲憊之幫，只能又將漕船裁汰解決問題。以浙江省漕幫為例，雍正四年定額為 1,214 隻，分隸

¹³⁶ 康基田，《河渠紀聞》（收入《四庫未收書輯刊》第 1 輯第 29 冊，北京：北京出版社，1998，據清嘉慶九年霞蔭堂刻本影印），卷一八，頁 378。

¹³⁷ 康基田，《河渠紀聞》卷一八，頁 378。

¹³⁸ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一八，〈額船裁改〉，頁 225。

¹³⁹ 〈大學士兼管戶部事務傅恒、蔣溥題為遵旨議奏總漕楊錫紱題請裁減江西漕船事〉，乾隆 24 年 4 月 20 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15185-003。

¹⁴⁰ 祁韻士，《己庚編》（收入《叢書集成續編》第 50 冊，臺北：新文豐出版公司，1989，據中央研究院歷史語言研究所傅斯年圖書館藏振綺堂叢書本影印），卷上，〈議駁江西裁減糧船摺〉，頁 561。

¹⁴¹ 〈湖廣總督塞楞額奏陳裁湖北漕船恤運丁以裨漕政事〉，乾隆 12 年 11 月 27 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0147-048。

21 幫。乾隆十九、二十年，題准紹前等六幫永灑船 30 隻，二十八年題准寧前等五幫灑帶 32 隻；嘉慶十七年奏准溫後等五幫停造漕船 18 隻，所有灑停各船名下應運糧米分灑通幫，通計共裁 80 隻，尚存船 1,134 隻。屆時造船費用已經較乾隆時期更為昂貴，每造一船除例給料價銀 800 兩之外，尚需運軍貼銀八九百兩。¹⁴² 浙江巡撫吳文鎔稱：「從前之極疲，今日尚可支援，而昔年之次疲近已轉為極疲。」至道光三十年（1850）清查，這個以前次疲轉為極疲的便是浙江湖州幫，屯伍凋零，不堪運漕。吳文鎔和漕運總督楊殿邦不得不請旨將湖屬 7 幫漕船 20 隻裁汰，應運米石各灑通幫，核計每船載米 800 餘石至 900 餘石不等，稱比寧紹等幫裝米九百七十八石至一千一二十石尚少，不致負重。¹⁴³

至道光九年統計查核，實在起運的漕白船，已減至 6,326 隻。¹⁴⁴ 伴隨漕船的繼續裁汰，嘉道之際在運漕船的裝米數急劇上升。如上所說的浙江、湖廣幫船，已在 900-1,100 石之間，江西則已超過 1,200 石，仍有官員要加。嘉慶四年江西巡撫張誠基奏請酌減糧船 40 隻，稱以 40 隻船所裝之米搭運通幫 598 隻船，計每船隻多裝米 84.529 石。此時江西每船已經裝米至 1,260 餘石，加上此灑帶，每船將至 1,340 餘石，而張誠基依然上報「不覺重」。¹⁴⁵ 張誠基對漕船載重量增加的不以為意，是清中期以後整個漕船系統負重的縮影，從中可見一斑。

（二）應急機制中的搭運

上述循環模式還只是漕運系統自身變化下漕船載量的增加，清中後期漕糧搭運體制在應急機制中的應用，更使這種情況雪上加霜。十八世紀以來，從臨時性措施如賑濟或干預糧食市場，到長期性工程如建立國家糧食儲備，清朝政府構築了一套確有成效的國家應急機制。這個應急機制中可以由國家調撥的糧食儲備分為三類：地方倉儲（主要是常平倉）、漕糧以及從市場購買的糧食，三者的協調

¹⁴² 吳文鎔，《吳文節公遺集》（收入《續修四庫全書》集部第 1520 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據復旦大學圖書館藏清咸豐七年吳養原刻本影印），卷二一，〈應造軍船酌量推緩折〉，頁 332。

¹⁴³ 〈漕運總督楊殿邦、浙江巡撫吳文鎔奏為浙江湖屬疲幫應造漕船請准量為灑減以紓丁力事〉，道光 30 年 4 月 1 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-36-0072-019。

¹⁴⁴ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一七，〈幫船額數〉，頁 211。

¹⁴⁵ 祁韻士，《己庚編》卷上，頁 561。

少不了漕運制度的宏觀調控。¹⁴⁶ 漕運制度的應急不光是調配漕糧、動用漕船運輸，在應急的最後一步——糧食的補還上，搭運亦扮演了不可或缺的角色，成為清代後期漕船負重難行的重要緣故。下面就漕船搭運的其他糧米分別展開論述。

1. 帶徵緩漕

古代皇帝常有因災豁免老百姓賦稅的慣例，而漕糧作為京師供應，通常很難蠲免。每年 400 萬石的總額只能多，不能少，所以多以其他方式減輕負擔。明代一般為漕糧改折，即之前所說的減存漕船料銀，清代則更多地通過緩徵漕糧來達到目的。順治初年下令災傷地方應徵漕糧及改折漕價，當年不能完納者，「酌量被災輕重，或全行緩徵，或緩一半，或分作兩年、三年帶徵」。康熙七年更細化規則，題准：「凡漕糧已經寬期帶徵，遇帶徵之年，復被災傷，其上年帶徵之糧，准其分年壓徵帶補。」¹⁴⁷ 簡而言之，就是當年漕糧不能完成者，之後可以分成幾年帶徵完成，類似於漕糧的分期付款。

緩漕每年帶徵完成以後，與當年漕糧一起交由運軍運輸，是為帶運。若災減漕糧數額較少，老百姓分期付款的壓力不會太大，每年漕船帶運也不致負重。如乾隆二十九年山東起運該年正改兌米豆 283,749.4912 石的同時，帶運二十六年緩徵米 1,416.0677 石，為數不多。分攤到 752 隻出運船隻上，每隻才多載約 1.9 石，幾乎可以忽略不計。¹⁴⁸

怕就怕緩漕數額巨大且災荒頻發，便會出現連續幾年需要上繳過多漕糧的處境。如今年水災本省共緩漕 10 萬石，分 4 年還清，每年還 2.5 萬石。不料第二年又災，緩漕 10 萬石，朝廷只批准推遲兩年。這麼一來，第三年、第四年每年就要多繳 7.5 萬石漕糧，而即使是有災的第二年，還是要上繳第一年緩漕欠下的 2.5 萬石糧。以此類推，積少成多，有些年分的漕糧數額就會很高。康熙年間任纂修《明史》總裁的湯斌對漕糧分期付款的弊端記載得非常明晰：「今年之尾欠，即

¹⁴⁶ 魏丕信，《十八世紀中國的官僚制度與荒政》（南京：江蘇人民出版社，2006），頁 275。

¹⁴⁷ 清高宗御定，《欽定大清會典則例》卷四二戶部，頁 296-297。

¹⁴⁸ 〈議政大臣兼署戶部尚書事務舒赫德題為奉旨察核山東起運乾隆二十九年份漕項錢糧又帶運二十六年緩徵米石等各數目事〉，乾隆 21 年 7 月 27 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15797-006。

為來歲之帶徵，下年之未完，又為次年之並比，陳陳相因，日以增益。」¹⁴⁹ 清中後期，這種現象已經非常普遍，以省分為單位去查，基本上每年都有。嘉慶十一年安徽巡撫成甯題報本省本年起運漕糧以及搭運往年數目，搭運的帶徵緩漕囊括嘉慶三、七、八、九、十年，甚至有搭運乾隆五十九年分緩漕。¹⁵⁰ 河南巡撫方受疇亦在嘉慶十八年陸續奏銷六、八、十、十一、十三、十五、十六年緩漕。¹⁵¹

與之相應地，在有些年分，運軍可以減存歇役；在有些年分，運軍運漕的任務則會十分艱巨，有時更是逼近漕船運輸能力極限。嘉慶七年江西南昌等府屬有漕州縣因旱歉收，予以緩徵一年。江西額徵正耗漕米加起來有 770,600 餘石，嘉慶八年也就要一共運輸 1,541,200 餘石。江西巡撫秦承恩核計江西額船 638 隻，以每隻裝米 1,200 石而論，「只敷運送一歲之糧，斷不能以新、舊兩漕合為一運」。¹⁵² 再三斟酌過河道水位之後，秦承恩與糧道周璣、藩司邵洪認為每船 1,200 米石的基礎上只能加增一百五六十石，如此則要連續七年才能運完。為了天庾正供能夠迅速挽運至京，秦承恩等人商議將嘉慶七年緩徵漕糧存留一半用作平糶和兵糧發放，一半以每船一千三百五六十石和造剝船帶運的方式於一兩年內運完。¹⁵³ 如斯緩漕，連向來重載的江西漕船都承受不住，要靠修造剝船濟運，誠見漕船搭運之重。

2. 截漕

截漕即漕糧的截留、截撥，用以支放地方兵米、充實地方倉儲、以備凶荒之需、以備平價之需、應對漕河阻凍等等，是清朝一種應急與救助的舉措。縱觀整個清代，歷代皇帝均有截留，吳琦與王玲稱其數量之大、次數之多、受益地區之

¹⁴⁹ 湯斌，《湯子遺書》（收入《景印文淵閣四庫全書》集部第 1312 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983），卷二，〈積年未完之漕項已荷分徵五載壓欠之正賦更祈蠲緩以廣皇仁以蘇民困疏〉，頁 445。

¹⁵⁰ 〈安徽巡撫成甯題報應徵各屬漕糧本年起運上年並搭運各年數目兌竣開行日期事〉，嘉慶 11 年 2 月 30 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18630-019。

¹⁵¹ 〈河南巡撫方受疇題為奏銷帶徵嘉慶十五年份漕項錢糧事〉，嘉慶 18 年 11 月 24 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19370-010。

¹⁵² 〈江西巡撫秦承恩奏請將帶徵漕米分別起運酌留事〉，嘉慶 8 年閏 2 月 8 日，「軍機處錄副」（以下簡稱「錄副」；北京：中國第一歷史檔案館藏），檔案號 03-1744-073。

¹⁵³ 〈江西巡撫秦承恩奏請將帶徵漕米分別起運酌留事〉，嘉慶 8 年閏 2 月 8 日，「錄副」，檔案號 03-1744-073。

廣，為歷代罕見。其中康熙、雍正為起步階段，乾隆為全盛時期，道光、咸豐以後漸少。¹⁵⁴

截漕首先需要地方官員上奏，皇帝批准以後再由地方協調，或雇募民船，或通過漕船抵達受災指定州縣。¹⁵⁵ 在截漕交由地方處理以後，並不意味著漕糧無償捐獻給地方了，地方還要於次年或分年歸還同等數額的漕糧。無論地方是徵銀購買還是直接徵收本色，漕糧必須足額，從這一點看截漕與緩漕並無本質差異。

與緩漕一樣，截漕也由當年漕船搭運，而截漕的數量通常較大。如乾隆五十年，江西漕船渡黃淤阻，截留淮揚等屬共 18 萬餘石。撥給江寧省倉 7 萬石支放兵糧，剩餘 11 萬餘石交給江南省以備冬春平糶賑借之用。江南在明清時期多種植經濟作物，商品經濟較為發達，已非產糧之區，通常須前往湖廣、江西購買米石。為節省路途波折，江南省基本都是酌定截漕價銀之後，將銀兩交給江西省，由江西照數採買貯倉，於新漕開兌時一併交該省幫船搭運赴通。18 萬餘石漕糧全部交由江西漕船搭運，每船就要增加 280 石，恐船重淤阻，分作了兩年搭運。¹⁵⁶ 可是即使分為兩年，乾隆五十一、五十二兩年江西每隻漕船也要重達 1,340 餘石。本來還有江甯等府平糶米十萬石變價交由江西省採買，本應於五十二年冬搭運，為避免負重，推遲到了五十三年。¹⁵⁷ 江西、江南兩省的操作流程並非孤立，在截漕頻發的清中後期，截漕的搭運對加重漕船運額來說不可謂不重。

3. 常平倉米、採買米、捐米

上述緩漕、截漕的搭運，從性質和來源上來說還是屬於漕運系統，是每年會計 400 萬石漕糧的一部分，在被用以救濟之後通過漕船搭運的方式歸還，以確保京師民食充足。在漕運之外，為解決帝都食糧問題，清代還實行了官府採購、調用地方倉儲以及捐納米石等措施，清中葉以後開始盛行。¹⁵⁸ 這些採購、捐輸的米石，不屬於漕糧，卻又常常靠漕船搭運運往京師，給漕船添加了體制之外的載重。

¹⁵⁴ 吳琦、王玲，〈一種有效的應急機制——清代的漕糧截撥〉，《中國社會經濟史研究》2013.1：70-71。

¹⁵⁵ 吳琦、王玲，〈一種有效的應急機制〉，頁 71；魏丕信，《十八世紀中國的官僚制度與荒政》，頁 160。

¹⁵⁶ 〈吏部尚書和坤議奏江西籌辦分年搭運漕糧緣由事〉，乾隆 50 年 10 月 5 日，「錄副」，檔案號 03-0763-005。

¹⁵⁷ 〈漕運總督毓奇奏為酌議江西各幫分年搭運米石並追繳貼費銀兩事〉，乾隆 50 年 12 月 25 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0174-046。

¹⁵⁸ 李文治、江太新，《清代漕運》，頁 78-102。

清代倉儲是中國傳統倉儲發展的新階段，無論是存儲規模的宏大還是規章制度的嚴密，都達到了前所未有的高度，乾隆時期儲存量一度多達 4,800 萬石。¹⁵⁹ 如果京師米價高漲或食用不夠，統治者往往用漕船搭運的方式調動地方倉穀，如乾隆二十四年，因直隸夏天雨水稍遲，恐糧價升高，乾隆皇帝下令楚省於本省存倉穀內碾米十五萬石搭漕船運通，以為有備無患。¹⁶⁰ 這些十數萬石米穀的驟然添運，在漕船越來越少的後期，分攤到每隻在運漕船的量堪稱巨大。嘉慶十九年，清政府在京儲短缺之時，令江西、湖北、湖南產糧三省每省酌碾常平倉穀 20 萬石運京。湖南巡撫廣厚稱 20 萬石倉穀足額不是難題，難的是湖南省漕船只有 178 隻，額運漕糧 152,000 餘石，計算帶運的極限，只能灑帶搭運 5 萬石，「若再加帶，船身過於負重，涉歷江湖，風水多虞，此實限於船數」。¹⁶¹ 廣厚的顧慮並不是沒有道理，常額漕糧加 5 萬帶運，湖南漕船每隻載重已達 1,135 石左右了，改成帶運 20 萬，則要變成每隻約 2,000 石，實屬駭聞了。

採買米石亦然。國家採購米石多為坐派，帶有任務屬性，¹⁶² 數量一般較多，各省按照各自任務數額用財政銀兩採買糧食後，交由漕船搭運。如嘉慶九年年底十二月，嘉慶皇帝下令儲備京倉，坐派江蘇省採買米 12 萬石、安徽省 10 萬石、浙江省 12.5 萬石、江西省 10 萬石、湖北省 6 萬石、湖南省 20 萬石、山東省 10 餘萬石、河南省 10 萬石。至嘉慶十年，除四川省採買尚無成數外，以上各省採買已足 100 萬石。接下來就是運輸，山東、河南漕船小距離短，向來不用而雇民船；江西、湖北、湖南三省因船少糧多，此項米石先盡糧船加搭，其餘米石與山東、河南一體雇船運送；江蘇、安徽、浙江三省，則令本省幫船加裝，每船搭米數十石及百餘石不等。¹⁶³

乾隆以後，清代漕糧正額的徵解逐漸減少，漕欠加多。¹⁶⁴ 漕欠的增多並沒

¹⁵⁹ 吳四伍，《清代倉儲的制度困境與救災實踐》（北京：社會科學文獻出版社，2018），頁 33；Pierre-Etienne Will and R. Bin Wong, *Nourish the People: the State Civilian Granary System in China, 1650-1850* (Ann Arbor: University of Michigan, 1991), pp. 526-544。

¹⁶⁰ 彭元瑞，《孚惠全書》（收入《續修四庫全書》史部第 846 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據上海辭書出版社圖書館藏民國羅振玉石印本影印），卷五一，〈截撥裕食〉，頁 688。

¹⁶¹ 〈湖南巡撫廣厚奏為遵旨籌辦動碾倉准漕船灑帶搭運事〉，嘉慶 19 年 12 月 27 日，「錄副」，檔案號 03-1760-103。

¹⁶² 李文治、江太新，《清代漕運》，頁 96。

¹⁶³ 〈漕運總督吉綸奏為各省採買米石分別搭運事〉，嘉慶 10 年 1 月 17 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0199-035。

¹⁶⁴ 李文治、江太新，《清代漕運》，頁 48。

有減輕漕船的載重，相對應地根據規章很多漕船都被減存、裁汰，即有多少漕糧就有多少漕船。糧越少，船也越少，運漕船的載運量則不會發生變化，反而因為漕欠大肆採購和調撥地方倉儲有所加重。後期漕欠狀況嚴峻的時候，清政府越加擴充額外糧米，漕船不堪重負，捐米即是典型。捐米，乃通過上繳一定數額的米穀捐納職銜，早在入關以前就已開始，後為籌集財政資金或保京倉存貯，清政府時常設局開辦，¹⁶⁵ 同樣交由漕船搭運。如道光三十年，湖南省設局開捐，長寧縣知縣孫淳等三百二十二員名先後共捐米 16,415 石，同採買米 13,000 石一同運至岳州水次，交兌給運軍搭運。所幸當年湖南出運軍船能夠再灑帶 3 萬石漕糧，捐米可以隨同載運。¹⁶⁶ 遇到漕船搭運過重，捐米則需要捐納之人自行處理，道光二十三年湖南捐輸米石就因「湖南軍船額裝漕米已覺負重，本年有各州縣捐輸米石，應須糧船帶運，如不能加裝，自應責成捐輸之員雇船運通」。¹⁶⁷

綜上，清中後期，漕船裁汰、漕船尺寸增加的循環模式還在上演，漕船越來越少。為了京師食米得到保障，日益減少的現運漕船用搭運灑帶的方式勉強堅持。在漕糧日漸不敷的時候，清政府利用搭運體制完成漕糧賑濟調度的後續工作，並擴展搭運體制的應用，將地方倉儲、捐納米、採買米紛紛變為漕糧運送京師。縱覽清代漕運，搭運無處不在，運軍運輸的不僅僅是每年會派的漕糧正耗，而且還包括往年緩徵漕糧、截留買補漕糧、常平倉米、坐派採買米、捐納米。事實上，搭運還遠遠不止這些，漕糧餘米、¹⁶⁸ 節省耗米、¹⁶⁹ 漂沒買補米、¹⁷⁰ 區域特殊情況如直隸保雄駐防兵米，¹⁷¹ 等等皆被灑帶。

¹⁶⁵ 伍躍，《中國的捐納制度與社會》（南京：江蘇人民出版社，2013），頁 348-372。

¹⁶⁶ 〈署理湖南巡撫萬貢珍奏報官紳士民捐輸米石搭運京倉請交部議敘事〉，道光 30 年 4 月 28 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0682-087。

¹⁶⁷ 〈湖南巡撫吳其濬奏為捐輸米石仍由漕船搭運不致重負事〉，道光 23 年 2 月 18 日，「錄副」，檔案號 03-3139-016。

¹⁶⁸ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一二，〈搭運收買〉，頁 157：「一、蘇松各屬支剩行月等米五萬三千餘石，江安所屬支剩米七千餘石，戶部議令照數搭運。」

¹⁶⁹ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一一，〈水次派運〉，頁 133-134：「一、江西省便兌節省米石，例應次年搭運。乾隆三十二年，節省米石因次年漕糧竭免，准其於三十四年分起運幫船內附搭運通。」

¹⁷⁰ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一二，〈搭運收買〉，頁 156：「浙江溫州後幫旗丁陳士明等十名船隻，遇風沉溺米石，除餘米抵補外，尚應買補搭解米石，奏准自明冬為始，分作四年，按數搭解。嘉慶五年。」

¹⁷¹ 〈漕運總督楊錫紱奏陳酌定辦理搭運保雄兵米事〉，乾隆 32 年 7 月 29 日，「錄副」，檔案號 03-0543-071。

這些名目眾多的搭運，並不會被全部統計在每年漕運總督的奏銷報告內，只有部分漕糧系統內的項目會被記載，如乾隆四十七年漕運總督鄂寶奏報運過四十六年漕白正耗米之外，還有搭運乾隆十八等年分緩漕等項兌改正耗米和乾隆四十五年分德州倉行糧支軍及緩交失風節省腳耗等米。¹⁷² 其餘截漕、地方倉儲、採購米、捐納米等米石，不會隨之上報會計，但所有這些米石在實際運輸的時候，都由漕船搭運。數量或多或少，有些年分疊加在一起，便超過了每年總漕原額 400 萬石。嘉慶二十年，江南道監察御史陶澍恭報渡黃漕船數時記載道：「本年漕船一百零一幫，並有搭運米石，比上年多船二十幫，多載米一百四十餘萬石，即比往常全漕之年，亦多米五十餘萬石。」¹⁷³ 陶澍恭報的漕船總量高達 450 餘萬石，顯然是包含了搭運米石的數據。可想而知，當年單單就漕糧而言，會給河道造成多大的負擔，陶澍字裡行間透露出來的是無比的焦心：「因本年船隻米數既重且多，而黃水來源又較往年夏初倍形旺盛，深恐阻遏清水出路，淺滯漕船，上煩宸廑，正在焦急籌慮」，所幸當年安徽正陽關淮水大漲匯入洪澤湖內足以刷黃，漕船得以順利通過。¹⁷⁴ 可惜，並非每次渡黃都會這麼幸運，搭運體制導致的漕船負重問題越來越嚴重，整個漕運系統由此失衡。

六・難以兩全：清河運後期搭運體制的困局

清代漕糧搭運體制是從權宜之計發展而來，就當時而言，不失為一種兩全其美的做法，既能增加財政收入、解決運丁造船的困難，又能保證漕糧足額供應京師。然而這種兩全其美的制度福利，隨著其應用範圍的擴大逐漸消失，乃至蕩然無存。清後期漕運系統要面對的正是漕糧搭運下漕船負重難行所引發的河道、運軍、財政等方面的危機。

¹⁷² 轉引自李文治、江太新，《清代漕運》，頁 184。比較奇怪的是該書引用了四十七年鄂寶的奏摺，但是在頁 49 統計清代漕糧歷年起運交倉表時顯示四十六年帶運兌改正耗米兩項缺失。

¹⁷³ 陶澍，《陶雲汀先生奏疏》（收入《續修四庫全書》史部第 498 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據中國科學院圖書館藏清道光八年刻本影印），卷二巡漕稿，〈恭報三進漕船全數渡黃摺子〉，頁 529-530。

¹⁷⁴ 陶澍，《陶雲汀先生奏疏》，卷二巡漕稿，頁 529-530。

（一）搭運與河道的矛盾

搭運體制確立後，現運漕船的載重量直線上升，至清後期，江廣每船漕糧多達一二千石已是常態；再加上其他糧食的搭運，漕船不斷增高增長，不受控制。這種情況直接導致的後果就是漕船吃水尺寸的加深，給河道造成了巨大的負擔，繼而漕船運輸遲滯，漕運大困。如前所述，從明代開始至康熙、雍正年間，不斷有河臣上陳此項搭運之害，¹⁷⁵ 道光七年魏源對此總結道：

《會典》所載：各衛所運糧之船名曰淺船，闊毋逾丈，深毋逾四尺，約受正耗米五百石，入水毋過三尺，過淮驗烙，有不如式者，罪之。必使船力勝米力，水力勝船力。雖河淺間急，亦可銜尾過進而無阻。曩惟江南、河南、山東之船，尚不逾制，其江西、湖廣、浙江之船，則巍然如山，隆然如樓；又船數不足，攤帶粟糧，入水多至五尺以外。於是每大艘復攜二三撥船以隨之，是以渡黃則礙黃，入運則膠運，遇閘則阻閘，一程之隔，積至數程，北上之後，復滯回空。¹⁷⁶

魏源所揭示的正是以漕糧搭運為主的漕運方式與河道之間的矛盾。搭運體制之下，要求運河水勢從明代的三尺改為以四尺為率，清後期更是不止四尺，但實際上很多管河官員往往不予執行，乾隆二年漕運總督補熙就指出：「漕運議單內開漕船載米不得過四百石，入水不得過六捺，遂相沿河水以三尺五寸為度。嗣於雍正二年定議江西、湖廣糧船，遠涉長江，造船以十丈為率，載米一千石有餘，入水八捺，非得四尺，難以濟運。而該管河員仍執三尺五寸之例，每遇水涸之年，輒以尺寸已足，不肯加力疏濬，以致船運淺阻。」¹⁷⁷ 其實，運河特別是山東河段，很難達到此項標準，很多官員是有意而無力。當時的河南山東河道總督白鐘山隨即上奏反駁，稱山東閘河為無源之水，「全賴山泉之水，從石罅泥穴中尺疏寸導，會于汶河，出南旺，分濟南北，流經一千一百數十里，歷四十八閘而後南出江南，北達直隸。其間層層灌輸，晝夜不息，加以春夏天氣日燥，風炎尤易銷燬，其不能使此水有長而無消者勢也」。若要維持四尺，需要對整段河流大挑，消耗大量經費，「蓋東省河道綿長，若通行挑挖，以面寬陸丈、底寬三丈、

¹⁷⁵ 章潢，《圖書編》卷五三，頁 339；傅澤洪，《行水金鑑》卷一三四，〈運河水〉，頁 187；康基田，《河渠紀聞》卷一八，頁 378。

¹⁷⁶ 魏源，《古微堂集》（收入《續修四庫全書》集部第 1522 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據中國科學院圖書館藏清宣統元年國學扶輪社鉛印本影印），外集卷七，〈籌漕篇下〉，頁 424。

¹⁷⁷ 《清高宗實錄》（收入《清實錄》第 16 冊），卷五一，乾隆二年九月辛丑，頁 861。

深二尺計算，即需帑金一二十萬，即挑深尺許亦需十四萬」。¹⁷⁸ 單單完成一次，明代河臣便評價道：「竭澤而漁，非全算也！」¹⁷⁹ 就漕、河二臣各自立場而論，兩者的觀點都有理有據。對漕運總督來說，漕運事關天庾正供，必須水勢充足才能使漕船行走無阻，因而有立定水則之請。對河道總督來說，運河綿長難以大挑、耗費巨大，故有不必要另定水則之議。兩者意見參差，不能統一。最後山東巡撫、漕運總督、河道總督三方商議，決定因時變通。¹⁸⁰ 換言之，搭運與河道的矛盾最後還是沒能得到徹底的解決，因此，我們可以從表二中清晰地看到乾隆中後期以後漕船遲滯頻繁化的趨勢。

在乾隆二十三年至三十五年的 13 年中，雖然乾隆三十四年、三十五年相關數據暫時缺失，但是從後續過德州的日期推算應當不會超過五月，因此可以說其中有 10 年時間，漕船基本上是在四月中旬左右渡黃、六月中下旬過德州。可是，從乾隆三十六年開始至六十年止的 25 年當中，有 18 年的時間漕船均在五月中下旬及其以後渡黃，甚至沒有全部渡黃，過德州抵達天津關的日期也都在七八月了，遠超浙江、江西、湖廣尾幫六月初一日到通的程限規定。¹⁸¹ 而且，看似表中乾隆五十五年以後恢復了以前四月渡黃的慣例，實際上這個時間並非代表漕運的好轉。漕運總督管幹珍奏報乾隆五十五年以及五十七年江西撫按、安福、贛州等尾幫均有截留天津北倉、臨清之舉，會一定程度加快回空時間，那麼下一輪漕船行走時間必然提前，所以乾隆五十五年之後渡黃時間較早未必全是河道通暢、漕船載量減小的緣故。接下來，自嘉慶元年以後直到道光六年施行海運，漕船尾幫四月分渡黃的年分就已經很少了，嘉慶十七年漕運總督許兆椿就坦言道：「南糧幫船渡黃，近十餘年來皆係於五六七月間報竣」，¹⁸² 過天津也都在七月底、八月甚至遲至九月。總體而言，自乾隆中後期開始，漕船行走至少比前期遲了一月有餘，箇中緣由可能比較複雜，如以往認為的土宜攬載過重，但搭運造成的漕船超重有著不可推卸的責任。

¹⁷⁸ 〈山東巡撫法敏為題請妥為疏導泉源按例啓閉蓄瀉力保漕船通順事宜事〉，乾隆 3 年 6 月 26 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-008-000111-0008。

¹⁷⁹ 章潢，《圖書編》卷五三，頁 340。

¹⁸⁰ 〈山東巡撫法敏為題請妥為疏導泉源按例啓閉蓄瀉力保漕船通順事宜事〉，乾隆 3 年 6 月 26 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-008-000111-0008。

¹⁸¹ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一三，〈准通例限〉，頁 161。

¹⁸² 〈漕運總督許兆椿奏為糧船全數渡黃奉旨加恩交部議叙謝恩事〉，嘉慶 17 年 6 月 3 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-12-0297-044。

漕船遲滯一月有餘背後伴隨著河運風險的增加，漕船容易在渡黃時淤塞以及碰到運河枯水期。嘉慶十年兩江總督鐵保奏報漕船遞年遲壓事時指出，漕船若要順利渡黃，必須趕在四五月黃水未漲以前才可依次通過，若是黃水一漲，則河口必淤，河口一淤，船行必阻。¹⁸³ 毫無疑問，搭運之下漕船碰到黃河情況嚴重無法安渡的概率大大上升。從表二可見，自乾隆三十六年起，五六七月渡黃的年分相當多，在道光海運之前，尾幫無法全部渡黃的事情亦時有發生。其次，漕船起剝的頻率大大提高，起剝費用增多，進一步加深了運軍的困窘。這不僅僅是沿途的遇淺起剝，亦包括天津以北段運河的剝運，為使漕船盡快回空，清中後期漕糧在天津卸載、剝船運通的量逐年增加，¹⁸⁴ 運軍領取的每石五分負重銀兩完全不敷剝用：「重運自津至通、楊村至通、務關至通，起剝定價有每石給銀二分五六釐以及五六分不等，飯米五合二三勺及一升六七合不等，通飭遵行在案，查此項起剝定價係專指自津至通而言。若夫自次抵淮，自淮抵津，渡江、渡黃歷數千里之運河，經過六七十處之閘座，不獨起剝之處所難以屈指數計，即水勢漫大，與夫提溜打閘、添僱短絳，在在必需，用費浩繁，實難枚舉，所支負重銀兩萬不敷用。」¹⁸⁵

然而，在河臣的眼中，相比於河道挑挖費用，起剝費用所省實多，¹⁸⁶ 這便是上述乾隆三年山東巡撫、漕運總督、河道總督三方協同商議出來的因時變通、以人事為主的策略。甚至一旦漕船遇淺，即要求運軍隨地卸載土宜，就地售賣。乾隆五十年漕運總督毓奇查黃河運五月二十六七等日水勢僅深一尺六七寸，邳州河淺閘以上至山東袁家莊境水勢亦僅一尺八寸。為使漕船順利通行，令尾幫各弁丁將所帶土宜在淮安、清江一帶就地變賣，所得錢文作為沿途起剝加絳的費用。¹⁸⁷ 乾

¹⁸³ 〈兩江總督鐵保奏報漕船遞年遲壓設法趨渡事〉，嘉慶 10 年閏 6 月 11 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0200-037。

¹⁸⁴ 李俊麗，〈清朝前中期北運河地區剝船設置方式之變革〉，《許昌學院學報》2019.6：78。

¹⁸⁵ 〈漕運總督瑚寶題為遵議減船屯租請歸現運等事〉，乾隆 18 年，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-07-05206-011。

¹⁸⁶ 康基田，《河渠紀聞》卷一八，頁 378-379。

¹⁸⁷ 〈漕運總督毓奇奏為漕船阻滯緣由事〉，乾隆 50 年 6 月 2 日，「錄副」，檔案號 03-0557-037。

隆五十九年如此，¹⁸⁸ 嘉慶十八年如此，¹⁸⁹ 道光五年依舊如此。¹⁹⁰ 為維護國家漕運體制的運轉，運軍土宜的權利被取消，隨地緊急售賣通常價格低廉，還要全部用以剝運僱募，運軍所得利潤無幾。從這個角度而言，搭運體制將壓力轉移給河道，而河道又將壓力轉移到了運軍身上，運軍貧苦不堪又復裁船之請，形成惡性循環。

表二：乾隆二十三年至道光六年漕船尾幫行走日期表

年分	渡黃或過淮日期	過濟寧或臨清或德州或天津關等日期	來源
乾隆 23 年	四月十二日渡黃	五月二十九日催過臨清，六月初六日過德州	1
乾隆 24 年	四月十五日渡黃	六月二十五日催過臨清，閏六月初六日過德州	2
乾隆 25 年	四月十七日渡黃	五月二十二日催出臨清，五月二十八日催過德州	3
乾隆 26 年	四月十七日渡黃	五月二十八日全催出臨清，六月十一日全數過德州	4
乾隆 27 年	五月十七日渡黃	閏五月二十六日過臨清，六月初六日過德州	5
乾隆 28 年	四月十四日渡黃	八月二十一日全過天津關	6
乾隆 29 年	四月十八日渡黃	五月十五日過濟寧	7
乾隆 30 年	五月初十日渡黃	六月初八日過濟寧	8
乾隆 31 年	四月二十二日渡黃	六月初四日出臨清，六月十二日過德州	9
乾隆 32 年	四月三十日渡黃	六月初十日出臨清，六月十五日過德州	10
乾隆 33 年	五月初四日渡黃	六月二十八日過臨清	11
乾隆 34 年	無	六月初三日過德州	12
乾隆 35 年	無	六月十三日全數過德州	13
乾隆 36 年	五月十二日渡黃	六月二十八日全出臨清，七月初八日過德州	14
乾隆 37 年	五月初四日渡黃	六月十九日全出臨清，六月二十五日過德州	15

¹⁸⁸ 〈巡視山東漕務斐靈額奏為准令各幫酌帶土宜事〉，乾隆 59 年 5 月 24 日，「錄副」，檔案號 03-0576-075。

¹⁸⁹ 〈湖廣巡撫廣厚奏為兌竣漕船開幫日期並遵旨查禁丁船不許多帶私貨事〉，嘉慶 18 年 1 月 26 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0220-028。

¹⁹⁰ 〈兩江總督琦善奏請飭令山東省接運船隻不准隨帶貨物事〉，道光 5 年 6 月 12 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0248-016。

阮寶玉

年分	渡黃或過淮日期	過濟寧或臨清或德州或天津關等日期	來源
乾隆 38 年	四月二十八日渡黃	六月初八日出臨清，六月十三日過德州	16
乾隆 39 年	五月十三日渡黃	七月二十一日全出臨清，七月三十日全過德州；八月初七日過天津	17
乾隆 40 年	五月二十四日渡黃	七月三十日全出臨清，八月初六日出德州	18
乾隆 41 年	五月十八日渡黃	七月初七日全出臨清，七月十三日全過德州	19
乾隆 42 年	五月二十七日渡黃	七月初十日出臨清，七月十七日過德州	20
乾隆 43 年	七月初三日仍未全部渡黃	八月初五日過濟寧	21
乾隆 44 年	六月二十四日全數渡黃	八月初四日全出臨清，八月十三日過德州	22
乾隆 45 年	六月二十八日催過楊莊	八月十一日全過臨清，八月十八日過德州	23
乾隆 46 年	閏五月初四日催過楊莊	七月十八日過德州	24
乾隆 47 年	六月十二日過淮	七月二十三日入東	25
乾隆 48 年	五月二十日過淮	六月十二日入東	25
乾隆 49 年	五月二十日過淮	七月二十日入東	25
乾隆 50 年	尾幫未渡黃	並未入東	25
乾隆 51 年	七月十六日過淮	八月初八日入東	25
乾隆 52 年	六月初七日過淮	七月十七日入東	25
乾隆 53 年	六月初六日過淮	七月初三日入東	25
乾隆 54 年	閏五月初十日過淮	六月初五日入東	25
乾隆 55 年	四月初九日過淮	五月初十日入東	25
乾隆 56 年	四月初八日過淮	五月初四日入東	25
乾隆 57 年	四月初五日過淮	閏四月初三日入東	25
乾隆 58 年	四月初六日過淮	五月初四日入東	25
乾隆 59 年	四月初六日過淮	五月初四日入東	25
乾隆 60 年	四月十四日渡黃	六月初六日全數催入直境	26
嘉慶元年	四月二十二日渡黃	六月十六日全數催過津關	27

年分	渡黃或過淮日期	過濟寧或臨清或德州或天津關等日期	來源
嘉慶 2 年	四月十三日渡黃	五月二十一日過臨清；六月初三日過津關	28
嘉慶 3 年	無	八月初十日催過天津關	29
嘉慶 4 年	無	七月初五日全數催過津關	30
嘉慶 5 年	閏四月二十八日渡黃	六月十七日過臨清	31
嘉慶 6 年	無	七月初五日過臨清；七月三十日催過津關	32
嘉慶 7 年	六月十五日渡黃	八月初十日催過津關	33
嘉慶 8 年	五月二十三日渡黃	六月二十一日過濟寧；七月十六日全數抵津	34
嘉慶 9 年	五月十三日渡黃	七月十六日過臨清；八月初四日全過津關	35
嘉慶 10 年	閏六月十二日渡黃	八月初五日並未抵津者 17 幫	36
嘉慶 11 年	六月初二日渡黃	八月十四日過津關	37
嘉慶 12 年	預計七月內無法全部渡黃	八月初七日催入東境；八月二十三日過濟寧	38
嘉慶 13 年	五月十五日渡黃	閏五月二十四日過濟寧	39
嘉慶 14 年	六月十六日渡黃	七月十九日過臨清；八月二十四日過津關	40
嘉慶 15 年	六月二十五日渡黃	八月初八日過臨清；九月初九日過津關	41
嘉慶 16 年	四月底可全數渡黃	六月十六日過臨清；七月十六日過津關	42
嘉慶 17 年	四月二十八日渡黃	六月二十五日過臨清；七月初二日出柘園東境	43
嘉慶 18 年	五月初十日渡黃	七月十二日過濟寧	44
嘉慶 19 年	五月十九日渡黃	八月初五日全數催過濟寧	45
嘉慶 20 年	六月初六日渡黃	七月十七日過濟寧；八月四日過臨清	46
嘉慶 21 年	五月二十五日渡黃	七月十一日過臨清閘口	47
嘉慶 22 年	五月二十日渡黃	六月二十九日過臨清	48
嘉慶 23 年	五月二十五日渡黃	七月十五日過濟寧；八月二十三日出東省	49
嘉慶 24 年	閏五月二十二日渡黃	七月十四日僨出柘園東境	50
嘉慶 25 年	五月初四日渡黃	六月初六日出濟寧	51
道光元年	四月十九日渡黃	六月十一日出臨清	52

年分	渡黃或過淮日期	過濟寧或臨清或德州或天津關等日期	來源
道光 2 年	四月初四日渡黃	六月十七日僂出柘園東境北	53
道光 3 年	五月初三日渡黃	六月十九日出臨清閘口	54
道光 4 年	五月十二日渡黃	七月初九日出柘園東境	55
道光 5 年	未全渡黃	九月二十一日剝運入直境	56
道光 6 年	未全渡黃	海運	57

來源：1.〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全數渡黃事〉，乾隆 23 年 4 月 15 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0152-027；〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全過德州日期事〉，乾隆 23 年 6 月 7 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0153-010。2.〈巡視南漕給事中黃登賢奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 24 年 4 月 15 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0154-003；〈巡視東漕兵科給事中佟琳奏報重運尾幫全過德州日期事〉，乾隆 24 年閏 6 月 6 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0154-031。3.〈巡視南漕御史朱續經奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 25 年 4 月 19 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0155-033；〈耀海奏報重運幫船全過德州日期事〉，乾隆 25 年 5 月 28 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0155-046。4.〈巡視南漕御史胡紹南奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 26 年 4 月 18 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0156-042；〈巡視山東漕務監察御史明善奏報重運幫船全過德州日期等情形事〉，乾隆 26 年 6 月 11 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0157-003。5.〈朱丕烈奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 27 年 5 月 17 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0157-040；〈巡視山東漕務吏科給事中海奏報重運幫船全過德州日期事〉，乾隆 27 年 6 月 6 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0157-048。6.〈漕運總督楊錫紱奏報重運通幫船全數渡黃日期摺〉，乾隆 28 年 4 月 16 日，《宮中檔乾隆朝奏摺》（臺北：故宮博物院，1982），第 17 輯，頁 473；〈倉場侍郎溫福、蔣炳題報本年八月漕船回空數目事〉，乾隆 28 年 9 月 10 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15534-003。7.〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全數渡黃日期摺〉，乾隆 29 年 4 月 20 日，《宮中檔乾隆朝奏摺》第 21 輯，頁 252；〈山東巡撫崔應階題報重運漕船尾幫過濟寧日期〉，乾隆 29 年 5 月 20 日，「題本」（史語所內閣大庫檔），登錄號 078717。8.〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 30 年 5 月 15 日，「錄副」，檔案號 03-0542-045；〈東河總督李弘題報本年六月漕船全數過濟數目日期事〉，乾隆 30 年 7 月 7 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15713-007。9.〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 31 年 4 月 23 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0158-029；〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全過德州日期事〉，乾隆 31 年 6 月 12 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0158-041。10.〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全數渡黃日期事〉，乾隆 32 年 5 月 1 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0159-013；〈漕運總督楊錫紱奏報重運糧船全過德州日期及地方情形事〉，乾隆 32 年 6 月 15 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0159-024。11.〈漕運總督楊錫紱奏報重運幫船全數渡黃日期及水勢情形事〉，乾隆 33 年 5 月 4 日，「錄副」，檔案號 03-0544-012；〈南河總督嵇璜題報乾隆三十三年起運三十二年重運漕船全過臨清日期事〉，

乾隆 33 年 6 月 28 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-15970-013。12.〈山東巡撫富明安題報本年重運漕船尾幫催過德州日期事〉，乾隆 34 年 6 月 20 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-16047-014。13.〈山東巡撫徐績題報德州衛本年重運漕白糧船尾幫催過德州數目及日期事〉，乾隆 35 年 6 月 26 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-16439-007。14.〈南河總督李宏奏報重運漕船全數渡黃日期並運河水勢情形事〉，乾隆 36 年 5 月 16 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0161-004；〈漕運總督崔應階奏報通漕尾幫過德州日期事〉，乾隆 36 年 7 月 9 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0161-018。15.〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全數渡黃日期事〉，乾隆 37 年 5 月 8 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0162-015；〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全過德州日期事〉，乾隆 37 年 6 月 26 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0162-026。16.〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全數渡黃日期並水勢情形事〉，乾隆 38 年 4 月 28 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0163-029；〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全過德州日期事〉，乾隆 38 年 6 月 14 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0163-047。17.〈署理漕運總督嘉謨奏為奏報全漕渡黃日期並陳辦理水勢情形〉，乾隆 39 年 5 月 14 日，《宮中檔乾隆朝奏摺》第 35 輯，頁 498；〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全過德州日期事〉，乾隆 39 年 7 月 30 日，「錄副」，檔案號 03-0547-028；〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全過天津日期事〉，乾隆 39 年 8 月 7 日，「錄副」，檔案號 03-0547-032。18.〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全數渡黃日期事〉，乾隆 40 年 5 月 25 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0164-044；〈署理漕運總督嘉謨奏報各省重運船糧全過德州日期等情形事〉，乾隆 40 年 8 月 6 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0165-001。19.〈漕運總督阿思哈奏報各省重運船糧全數渡黃日期事〉，乾隆 41 年 5 月 19 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0165-040；〈漕運總督阿思哈奏報各省重運船糧全過德州日期並地方情形事〉，乾隆 41 年 7 月 14 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0166-002。20.〈暫署漕運總督德保奏報各省重運船糧全數渡黃日期事〉，乾隆 42 年 5 月 28 日，「錄副」，檔案號 03-0551-038；〈署理漕運總督德保奏報各省重運船糧全過德州日期事〉，乾隆 42 年 7 月 17 日，「錄副」，檔案號 03-0551-065。21.〈漕運總督鄂寶奏聞高家馬頭一帶復有淺阻致江西尾幫漕船五十四隻未能渡黃現在辦理緣由〉，乾隆 43 年 7 月 6 日，《宮中檔乾隆朝奏摺》第 44 輯，頁 140；〈東河總督姚立德題報重運漕船全數催過濟寧日期事〉，乾隆 43 年 8 月 10 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-16909-011。22.〈漕運總督鄂寶奏聞漕船全數渡黃日期事〉，乾隆 44 年 6 月 26 日，《宮中檔乾隆朝奏摺》第 48 輯，頁 265；〈漕運總督鄂寶奏報重運船糧全過德州日期事〉，乾隆 44 年 8 月 13 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0167-004。23.〈漕運總督鄂寶奏報通漕尾幫全數渡黃催過楊莊日期事〉，乾隆 45 年 6 月 29 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0168-014；〈漕運總督鄂寶奏報重運尾幫全過德州日期事〉，乾隆 45 年 8 月 18 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0168-024。24.〈漕運總督鄂寶奏報通漕尾幫全數渡黃催過楊莊日期事〉，乾隆 46 年閏 5 月 5 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0169-015；〈漕運總督鄂寶奏報通漕尾幫全過德州日期事〉，乾隆 46 年 7 月 18 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0169-025。25.〈漕運總額管幹珍復奏比較漕船抵通事〉，乾隆 59 年 5

月 27 日，「錄副」，檔案號 03-0576-079。26.〈署理兩江總督蘇凌阿奏報漕船尾幫全數渡黃日期事〉，乾隆 60 年 4 月 15 日，「錄副」，檔案號 03-0578-067；〈天津鎮總兵蘇寧阿奏報南糧全漕重運尾幫入直境日期事〉，乾隆 60 年 6 月 8 日，「錄副」，檔案號 03-0579-020。27.〈兩江總督蘇凌阿奏報漕船尾幫全數渡黃事〉，嘉慶 2 年 4 月 15 日，「錄副」，檔案號 03-1741-116；〈直隸總督梁肯堂奏報漕船全數催過津關情形〉，嘉慶元年 6 月 20 日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》（臺北：故宮博物院，1982），第 2 輯，頁 159。28.〈兩江總督奏報漕船尾幫全數渡黃事〉，嘉慶 2 年 4 月 15 日，「錄副」，檔案號 03-1741-116；〈東河總督李奉翰題報本年起運嘉慶元年分重運漕船全過臨清數目日期事〉，嘉慶 2 年 5 月 29 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18034-010；〈直隸總督梁肯堂奏聞漕船全行催過津關事〉，嘉慶 2 年 6 月 7 日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》第 4 輯，頁 567。29.〈倉場侍郎宜興、劉秉恬題報漕船全過天津日期事〉，嘉慶 3 年 9 月 5 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18102-001。30.〈直隸總督胡季堂奏報漕船全行修過津關日期事〉，嘉慶 4 年 7 月 8 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0191-020。31.〈南河總督吳璥奏報漕船尾幫渡黃日期並水勢工程均各平穩事〉，嘉慶 5 年 5 月 1 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0192-042；〈東河總督王秉韜題報本年重運北上漕船過臨清隻數日期事〉，嘉慶 5 年 6 月 29 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18258-025。32.〈東河總督王秉韜題報嘉慶六年份漕船全過臨清數目日期事〉，嘉慶 6 年 7 月 18 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18331-026；〈署理直隸總督陳大文奏聞重運三進漕船全過津關循例奏祈聖鑒事〉，嘉慶 6 年 8 月 8 日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》第 9 輯，頁 666。33.〈南河總督吳璥奏報漕船尾幫業已全數渡黃北上事〉，嘉慶 8 年 5 月 25 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0195-010；〈署直隸總督顏檢奏為三進漕船全行催過津關循例具奏〉，嘉慶 7 年 8 月 14 日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》第 15 輯，頁 387。34.〈南河總督吳璥奏報漕船尾幫業已全數渡黃北上事〉，嘉慶 8 年 5 月 25 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0195-010；〈署理東河總督嵇承志題報重運漕船全數過濟寧日期事〉，嘉慶 8 年 6 月 29 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18465-003；〈巡視東漕御史體德奏報漕船全數催過山東境抵天津日期及回京叩見事〉，嘉慶 8 年 7 月 18 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0195-031。35.〈漕運總督吉綸奏報全漕掃數渡黃日期事〉，嘉慶 9 年 5 月 13 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0197-030；〈護理東河總督徐端題報本年重運漕船全過臨清數目事〉，嘉慶 9 年 8 月 6 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18515-017；〈直隸總督顏檢奏報三進漕船催過津關日期事〉，嘉慶 9 年 8 月 6 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0198-007。36.〈兩江總督鐵保奏報三進軍船掃數渡黃日期及現在湖河工程平穩事〉，嘉慶 10 月閏 6 月 13 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0200-039；〈倉場侍郎賡音、東河總督吳璥奏報籌辦漕船酌量剝運事〉，嘉慶 10 年 8 月 5 日，「錄副」，檔案號 03-1746-083。37.〈戴均元奏報三進漕船掃數渡黃事〉，嘉慶 11 年 6 月 2 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0203-015；〈漕運總督吉綸奏報重運軍船全過津關現在楊村起剝情形事〉，嘉慶 11 年 8 月 14 日，「錄副」，檔案號 03-1747-071。38.〈兩江總督鐵保奏為遵旨籌議未能渡黃幫船截卸事〉，嘉慶 12 年 7 月 1 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0206-018；〈巡視南漕兵科給事中

華連布奏報三進重運各船已經渡黃各幫全入東境日期事》，嘉慶 12 年 8 月 7 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-05-0117-037；〈東河總督吳璥題報本年重運漕船催過山東濟寧日期事〉，嘉慶 12 年 9 月 20 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18724-008。39.〈兩江總督鐵保、南河總督徐端奏報漕船全數渡黃事〉，嘉慶 13 年 5 月 15 日，「錄副」，檔案號 03-1750-027；〈東河總督吳璥題報本年重運漕船催過濟寧數目日期事〉，嘉慶 13 年 6 月 24 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18809-026。40.〈兩江總督松筠奏報三進尾幫漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 15 年 6 月 25 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0213-008；〈署理東河總督錢楷題報本年重運漕船催過臨清數目日期事〉，嘉慶 14 年 8 月 8 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-18923-008；〈巡視天津漕務福克精阿奏報全漕重運幫船過竣事〉，嘉慶 15 年 9 月 9 日，「錄副」，檔案號 03-1755-006。41.〈兩江總督松筠奏報三進尾幫漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 15 年 6 月 25 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0213-008；〈東河總督陳鳳翔題報本年重運漕船催過臨清數目日期事〉，嘉慶 15 年 8 月 21 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19041-018；〈巡視天津漕務福克精阿奏報全漕重運幫船過竣事〉，嘉慶 15 年 9 月 9 日，「錄副」，檔案號 03-1755-006。42.〈漕運總督許兆椿奏報相機嚴催重運漕船依限渡黃情形事〉，嘉慶 16 年，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0217-064；〈東河總督李亨特題報本年漕船催過臨清數目日期事〉，嘉慶 16 年 7 月 1 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19142-002；〈天津巡漕御史色成額奏報全漕過關事〉，嘉慶 16 年 7 月 22 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0217-011。43.〈漕運總督許兆椿奏為糧船全數渡黃奉旨加恩交部議敘謝恩事〉，嘉慶 17 年 6 月 3 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-12-0297-044；〈東河總督題報本年重運漕船催過臨清數目日期事〉，嘉慶 17 年 7 月 12 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19246-017；〈山東巡撫同興奏報南糧重運漕船全數催出東境事〉，嘉慶 17 年 7 月 4 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0219-029。44.〈兩江總督百齡奏報三進漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 19 年 5 月 17 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0223-048；〈東河總督李亨特題報本年重運漕船催過濟寧數目日期事〉，嘉慶 18 年 8 月 2 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19364-018。45.〈兩江總督百齡奏報三進漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 19 年 5 月 17 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0223-048；〈漕運總督李奕疇奏報三進漕船催過濟寧日期〉，嘉慶 19 年 8 月 15 日，《宮中檔嘉慶朝奏摺》第 27 輯，頁 722。46.〈兩江總督百齡奏報三進漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 20 年 6 月 12 日，「錄副」，檔案號 03-9777-044；〈東河總督李逢亨題報本年重運漕船催過濟寧數目日期事〉，嘉慶 20 年 9 月 17 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19542-013；〈東河總督李逢亨題報本年重運漕船催過臨清州數目日期事〉，嘉慶 20 年 9 月 24 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19542-015。47.〈兩江總督百齡奏報三漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 21 年 5 月 27 日，「錄副」，檔案號 03-1761-106；〈東河總督李逢亨題報本年重運漕船催過臨清州開口數目日期事〉，嘉慶 21 年 8 月 4 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19624-025。48.〈兩江總督孫玉庭等奏報三進漕船全行渡黃日期〉，嘉慶 22 年 5 月 22 日，「軍機處檔摺件」（臺北：故宮博物院藏宮中檔），文獻編號

阮寶玉

051682，統一編號：故機 052050；〈東河總督葉觀潮題報本年重運漕船催過臨清州數目日期事〉，嘉慶 22 年 7 月 21 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19712-002。

49. 〈江蘇巡撫陳桂生奏報重運漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 23 年 6 月 7 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0230-022；〈漕運總督李奕疇奏報三進尾幫過濟寧及回空漕船挽入東境幫數事〉，嘉慶 23 年 11 月 15 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0231-020。

50. 〈兩江總督孫玉庭奏報三進漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 25 年 5 月 6 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0236-022；〈山東巡撫程國仁奏報南糧重運漕船全出東境日期事〉，嘉慶 24 年 7 月 20 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0233-028；〈漕運總督李鴻賓奏報抵津籌催江西漕船過海口及接趨江廣幫船情形事〉，嘉慶 24 年 7 月 29 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0233-034。

51. 〈兩江總督孫玉庭奏報三進漕船全數渡黃日期事〉，嘉慶 25 年 5 月 6 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0236-022；〈署理東河總督張文浩題報本年重運漕船催過濟寧數目日期事〉，嘉慶 25 年 7 月 17 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-04-19970-005。

52. 〈漕運總督李鴻賓奏報三進漕船全數渡黃完竣事〉，道光 2 年 4 月 5 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0241-028；〈山東巡撫錢臻為據河道詳道光元年重運漕船自二月起至六月止俱已全數催過臨清北上訖題報一案事〉，道光元年 7 月 1 日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號 02-01-02-3049-025。

53. 〈漕運總督李鴻賓奏報三進漕船全數渡黃完竣事〉，道光 2 年 4 月 5 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0241-028；〈山東巡撫琦善奏報南糧重運漕船全出山東境日期事〉，道光 2 年 6 月 19 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0241-051。

54. 〈兩江總督孫玉庭奏報三進漕船全數渡黃完竣事〉，道光 3 年 5 月 4 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0243-010；〈東河總督嚴烺奏報重運尾幫出臨開口及回空漕船入境幫數事〉，道光 3 年 7 月 3 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0243-027。

55. 〈兩江總督琦善奏報重運軍船全數渡黃完竣日期事〉，道光 7 年 4 月 23 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-01-0687-008；〈署理山東巡撫琦善奏報南糧重運漕船全出山東境日期事〉，道光 4 年 7 月 16 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0245-013。

56. 〈兩江總督琦善奏報重運軍船全數渡黃完竣日期事〉，道光 7 年 4 月 23 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-01-0687-008；〈天津鎮總兵克什德奏報湖北頭幫剝運漕船入直隸境日期事〉，道光 5 年 9 月 28 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0249-051。

57. 〈兩江總督琦善奏報重運軍船全數渡黃完竣日期事〉，道光 7 年 4 月 23 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-01-0687-008。

（二）搭運與土宜的矛盾

自明代以來，漕運就有章程允許運軍攜帶一定數額的土宜。隨著清代漕船的增大，雍正七年將土宜提高到了每船 126 石，一方面用以資助運軍沿途的日用開銷和日益增加的遇淺剝運費，另一方面藉以帶動南北商品流通，減平京師日用品價格，正如魏源所說，「會通之河非第運糧，亦以通貨」。¹⁹¹ 然而，在搭運

¹⁹¹ 魏源，《古微堂集》外集卷七，〈籌漕篇下〉，頁 424。

體制建立並擴大應用之後，無論是促進京師商品流通，還是貼補運軍，土宜的作用都大大地減弱了。

為了維繫漕糧搭運體制的運轉，清朝統治者犧牲了運軍裝載土宜的合法權益。乾隆三年京師民食不敷，在漕運之外需要採買米石用以賑濟。漕船載重有限，額外採買的米石如何運輸？乾隆皇帝下令各省糧船將所帶土宜改帶米石，即用漕船搭運的方式。儘管這種方法在當年被戶部尚書海望等人質疑，但是在之後的漕運中司空見慣。很多官員對於搭運加載不以為意，在考成的嚴格檢驗下，有恃無恐地一搭再搭，靠的就是不准運軍載貨而全部載糧。如乾隆二十四年搭運江西穀石一事，令該省旗丁少帶貨物，騰出餘艙全數搭運。¹⁹² 即使偶有攜帶土宜，在漕船遇淺之時，也被強制要求隨地起卸，「除粗重大木仍在瓜儀等處起卸外，其天蓬及短小木植均仍只准其載赴淮陽一帶出售，不准帶過渡黃。若河水淺小，即於江外一體卸賣，總期軍船跟幫行走及早抵通，毋致耽延」。¹⁹³ 由此看來，乾隆皇帝和一些官員認為運軍攬載私貨過多致使漕船沉溺，實乃有失偏頗之論。在搭運不加限定的氛圍中，漕船原本用以裝載土宜的合法空間被不斷擠壓，清朝統治者需要面對漕運與京師物價平穩不能兼得的局面。

就運軍而言，在起剝費用與日俱增的前提下，土宜的減少無疑是致命的。至乾隆年間，僅就楊村以北的剝運僱募價格而言，每百石漕糧需銀八兩二錢至八兩四五錢不等。江南浙江幫船每隻起米三四百石，每丁約費銀二十四五兩至三十二三兩不等，湖廣江西幫船體骨重大，吃水過深，起剝更多，「旗丁所領定額錢糧有限，何能供此浩費？」¹⁹⁴ 往日還有土宜可以售賣救濟，現在為了漕糧搭運，攜帶的土宜減少，湖廣總督德沛就此表達了自己的擔憂：「據（湖）北、南各衛所詳稱湖北糧船二百二十八隻，湖南糧船一百八十二隻，每船頭舵水手計帶土宜一百二十六石，抵通變賣，可獲數倍利益。且值沿途風水不便，添夫起剝，所在需費，即將土宜抵變應用。今若令其改帶一半米石，僅給負重銀兩，不惟利息微末。其所帶貨物減少，倘一時需費急迫，則設辦無出。」¹⁹⁵ 運軍的生存處境一

¹⁹² 《清高宗實錄》（收入《清實錄》第16冊），卷五九四，乾隆二十四年八月丙戌，頁618。

¹⁹³ 〈湖廣巡撫廣厚奏為兌竣漕船開幫日期並遵旨查禁丁船不許多帶私貨事〉，嘉慶18年1月26日，「硃批奏摺」，檔案號04-01-35-0220-028。

¹⁹⁴ 〈吏部尚書兼管戶部尚書事務劉於義奏請回空各幫船隻攜帶土宜事〉，乾隆10年7月3日，「硃批奏摺」，檔案號04-01-35-0146-001。

¹⁹⁵ 〈湖廣總督德沛題為遵議糧船採買帶運米石並另雇民船裝運一案事〉，乾隆3年11月8日，「題本」（第一歷史檔案館藏），檔案號02-01-04-13031-007。

代不如一代，嘉慶內閣大臣保甯等人對此批評道：「若責令灑帶米石，焉能再攜貨物？殊非體恤旗丁之道。」¹⁹⁶

就京師商品流通而言，土宜的減少亦成為京師物價上漲的一個重要原因。運軍以及運軍沿途拉載的貨物將其與通州與北京連在一起，建立了一個緊密的市場網絡。如乾隆五十二年開春以來京師物價高昂，米價在招商平糶官米後下降，日用南貨則在八月南糧幫船陸續抵達後有所平減。當時到通的江淮、興武、鎮江、蘇州前後、淮安、大河等幫共糧船三千四百隻，所帶土宜各種各樣，有茶葉、白糖、各色紙張、檳榔、白蠟、柏油、桐油、薑黃、魚膠、鰲魚、魚翅、枝圓、筍乾、木耳、香草、藕粉、白礬、錫箔、南酒、南煙並一切零星貨物等項。¹⁹⁷ 倉場侍郎蘇凌阿等人查訪通州市場得知「粗細磁器較春夏減價十分之二，顏料紙張等物較春夏減價十分之三，乾菜等物較春夏減價十分之四，醃臘食物較春夏減價十分之三」，當時仍有江西、湖廣、浙江等幫船未到，故「將來全船到日，則百貨擁集，群赴京師，自必更加大減」。¹⁹⁸ 可見漕船所帶的土宜在一定程度上影響著京師物價的波動。

五十二年的重視正是因為上一年京師貨物因土宜減少而未能充足，價格較高，這個土宜減少就和運軍沿途載貨有關，涉及到一些京師必需品。長蘆鹽政徵瑞稱南貨乃京城民間日用所必需，其中糧船所帶的浙江、江廣布匹絲綢等物還有客商販賣，但是「江西、湖廣所帶的竹木磁器紙油等物今賴糧船攜帶」。乾隆五十年因為河運淺阻，各幫船將貨物中途起卸，客商的投資失敗，「附搭無利」。出於利益考慮，客商減少了相關貨物的附搭，五十一年除運軍土宜之外攬載甚少，京師貨物流通未能充足。¹⁹⁹ 由此可見，搭運導致漕船超載之外，還較大程度地減少了土宜的流通，「於商丁兩處無益」，²⁰⁰ 商人、運軍、京師市場或多或少地蒙受了損失。無怪乎在討論漕船改小的時候曾一度叫停改制：「查漕船

¹⁹⁶ 《清仁宗實錄》（收入《清實錄》第29冊），卷一四七，嘉慶十年七月甲子，頁1020。

¹⁹⁷ 〈定親王綿恩復奏查明京師平糶官米並南糧船隻已未到通及所帶貨物情形事〉，乾隆52年8月9日，「錄副」，檔案號03-0765-038。

¹⁹⁸ 〈倉場侍郎蘇凌阿、劉秉恬奏為辦理漕船所帶貨物事〉，乾隆52年8月9日，「錄副」，檔案號03-0567-030。

¹⁹⁹ 〈徵瑞復奏京城貨物情形及漕船攜帶土宜事〉，乾隆51年9月24日，「錄副」，檔案號03-1103-025。

²⁰⁰ 〈漕運總督管幹珍奏明漕船帶運土宜緣由事〉，乾隆51年9月，「錄副」，檔案號03-1103-021。

上關天庾正供，而例帶土宜亦為民間日用所必需。如果船身改減，糧米之外不敷容納，以致減帶貨物，價值不無騰貴。自應恪遵訓示，仍循其舊。」²⁰¹

統治者嘗試調節搭運與土宜之間的失衡，如乾隆五十年改小漕船之議時乾隆皇帝要求內閣大學士阿桂、兩江總督薩載、漕運總督毓奇等人通盤考慮，最後得出了統籌額裝米數和例帶土宜的尺寸，「此外尚有空餘，以備灑帶米石」，並強調了江西有額外帶一百石小剝船的慣例。²⁰² 此時的漕船似乎還有餘力給運軍攜帶土宜，官員還能協調平衡。在搭運日漸擴大之後，清政府則屬有心無力。乾隆五十九年漕運總督管幹珍駁斥巡漕斐靈額將糧船土宜全數起卸，但是斐靈額目睹運河情形後，為保漕運依舊堅持卸載，「京師百貨不至居奇」已經不在考慮範圍之內。²⁰³ 至嘉慶十五年減小江西漕船尺寸時，亦不得不變相承認漕船已無運軍土宜的空間，允許運軍將原帶百石小剝改為三百石，以資分裝。²⁰⁴ 可是這些所謂分裝土宜的小剝船，有時在搭運數額龐大的時候，同樣避免不了被用來加裝灑帶米石。於是，有些官員想通過多給運軍運費的方法達到輕重相適的目的，如道光五年湖南省搭運倉穀 4 萬石，每船需要帶米 230 餘石，湖南巡撫嵩孚聲稱為數尚屬無多，「向來各幫俱有例帶土宜，此次因加帶通米，不准仍帶貨物，是以每米一石捐給旗丁銀三錢，以資津貼」。²⁰⁵ 又或者給予運軍回空攜帶土宜免稅的優惠，雍正六年就通過了六十石的額度，但這個優惠有一定限制，土宜只能是山東地區的零星梨棗，即使之後改為攜帶核桃瓜子柿餅等物，也比不上山東紅花棉花等土產利潤大。²⁰⁶ 更不論漕船連年遲滯之後，漕運官員加緊催償漕船回空，留給運軍辦貨的時間能有多少？所謂的帶動北貨南通同樣存疑。

這些官員自認為兩全其美的設想完全脫離實際，給與的津貼根本比不上長途

²⁰¹ 〈大學士阿桂、兩江總督薩載、漕運總督毓奇復奏漕船仍照原議改減尺寸事〉，乾隆 50 年 10 月 19 日，「錄副」，檔案號 03-1090-040。

²⁰² 〈大學士阿桂、兩江總督薩載、漕運總督毓奇復奏漕船仍照原議改減尺寸事〉，乾隆 50 年 10 月 19 日，「錄副」，檔案號 03-1090-040。

²⁰³ 〈巡視山東漕務斐靈額奏為准令各幫酌帶土宜事〉，乾隆 59 年 5 月 24 日，「錄副」，檔案號 03-0576-075。

²⁰⁴ 〈兩江總督松筠奏為籌議江西漕船量為改小並造剝船隨帶一案事〉，嘉慶 15 年 11 月 7 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0214-022。

²⁰⁵ 〈湖南巡撫嵩孚奏為委員催償回空漕船並籌辦搭運通米受載過重事〉，道光 5 年 1 月 9 日，「錄副」，檔案號 03-3108-024。

²⁰⁶ 〈吏部尚書兼管戶部尚書事務劉於義奏請回空各幫船隻攜帶土宜事〉，乾隆 10 年 7 月 3 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0146-001。

貿易帶來的豐厚利潤，尤其搭運之下漕船重量加大，運漕成本高昂，有運軍不願搭運合乎常理，²⁰⁷ 正如湖南巡撫朱紹曾所概述：「近因河道阻滯，沿途遇淺起剝以及提溜打閘添纖雇夫，一切費用繁瑣，丁力已形苦累。再加以搭運之米，每船多裝米二百八十餘石，船身累重，挽運尤艱。且艙口不敷，各船例帶土宜，勢需酌減，幫丁更無餘息。」²⁰⁸ 旗丁沒有餘息運漕，紛紛破產逃亡，帶來的後果就是無人運漕，原有漕運體制的崩潰似乎是大勢所趨。

（三）搭運與造船經費的矛盾

節省造船經費、增加財政收入是清代漕糧搭運體制建立的主要動因之一，但是此項優勢在漕糧大量搭運之後漸次消失，轉化為另一種形式的財政負擔。如前所論，清後期漕船載糧極重，與河道水勢的矛盾無法調和，漕船行走稽遲，起剝漸多，對於剝船的需求變大。由於僱募民船「糜費過重」，²⁰⁹ 打造剝船隨幫行走成為了解決問題的主要措施之一，特別是對江西、湖廣產木之區而言，原本裁汰的漕船又通過這種造船的方式成為兩省漕運經費中的一大筆開支。

嘉慶八年江西省需要運輸的漕糧數量龐大，現有的 638 隻漕船無法全數搭運，當時的江西巡撫秦承恩就提議「惟有造報剝船隨幫前進，方為妥便」。需要造剝船六百三十八隻，每船約需工料銀二百餘兩，「擬在工藩庫動支銀六萬三千八百兩，每船先發銀一百兩，借與各旗丁購料承造，不敷之數另行籌款找給。俟此項漕米運竣，收剝船變價歸款，另有不敷于應給旗丁運費內分年扣還」。²¹⁰ 自此形成了定例，由司庫借給運軍銀兩自造剝船以助搭運。因財政緊缺，有時就直接由運軍自己出資，加重了運軍的勞役，「多係借欠通挪，甚為竭蹶」。²¹¹

²⁰⁷ 楊錫紱，《四知堂文集》（收入《四庫未收書輯刊》第9輯第24冊，北京：北京出版社，1998，據清嘉慶十一年楊有涵等刻本影印），卷一九，〈行松江府辦理搭運緩漕牌〉，頁413。

²⁰⁸ 〈暫護湖南巡撫朱紹曾奏請將湖南搭運米石運腳等費按數支給事〉，嘉慶15年12月4日，「錄副」，檔案號03-1755-072。

²⁰⁹ 〈江西巡撫秦承恩奏報造辦剝船帶運米石循例借項事〉，嘉慶10年1月22日，「硃批奏摺」，檔案號04-01-35-0199-040。

²¹⁰ 〈江西巡撫秦承恩奏將帶徵漕米分別起運酌留事〉，嘉慶8年閏2月8日，「錄副」，檔案號03-1744-073。

²¹¹ 〈江西巡撫秦承恩奏報造辦剝船帶運米石循例借項事〉，嘉慶10年1月22日，「硃批奏摺」，檔案號04-01-35-0199-040。

湖廣亦然。²¹² 此後，漕糧搭載更多，考慮到運軍分裝土宜，將原本一百石剝船變大改為了三百石，造船費用隨之增加，每隻需工料銀三百二十五兩九錢一分。原本應當由運軍自行措辦，奈何「近年工料倍昂，該丁等輪造漕船尚須設法湊辦，已屬竭蹶，勢難將撥船工料責令同時措備」，因此還是先在司庫正項錢糧內借給運軍然後分年扣還。²¹³

除了打造隨幫剝船以外，運河沿線如黃河口以及北河剝船的需求同樣變大，此類剝船的修造費用同比增漲，給直隸等沿線州縣乃至江西、湖廣兩省的財政造成了不少壓力。至少從乾隆四十七年開始至乾隆末年，江西湖廣等漕船尾幫遲滯，紛紛在天津北倉卸載，然後從天津楊村等地剝運至通州，再從通州剝運至京師，嘉慶以後更不必說。有時卸載的尾幫船數較多，如乾隆四十八年湖北頭二三、鉛山、廣信、袁州、永建、南前、撫州、吉安等十幫在楊村撥運，次年湖南頭二三並九江前後、南昌後、安福、饒州、贛州等九幫全截北倉，²¹⁴ 從康熙三十九年起實行僱募民船的北河剝船體系儼然已經無法滿足如此大體量的漕糧剝運，所幸乾隆五十年有長蘆鹽商呈請捐銀三十萬兩備造剝船一千餘隻，交由湖廣、江西成造，並形成常規。²¹⁵ 可是當鹽綱生息銀缺乏，江西、湖廣就得從自省的漕運經費中支出，如光緒十四年（1888）剝船運期限滿需要重新打造，令山東省從十二年開始每年解東綱生息銀交給湖南分造二百三十三隻，結果東省聲稱只能解三萬兩，也就是說湖南省需要在津貼、運費、漕費等項內動支銀三萬一千九百六十二兩來完成此項剝船的成造。²¹⁶ 黃河口的剝船亦是如此，嘉慶六年漕運總督鐵保從旗丁調劑項下扣出銀四萬二千兩添造官剝三百隻，道光十一年漕運總督吳邦慶也在南糧各幫每年每軍船內扣銀一兩存貯道庫作為剝船成造經費。²¹⁷

²¹² 〈漕運總督許兆椿奏請湖廣各幫軍船暫帶剝船事〉，嘉慶 15 年 5 月 29 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-35-0212-048。

²¹³ 〈湖南巡撫廣厚奏為旗丁造辦撥船請動項借給修費事〉，嘉慶 16 年 11 月 28 日，「錄副」，檔案號 03-1756-119。

²¹⁴ 〈漕運總督管幹珍復奏比較漕船抵通事〉，乾隆 59 年 5 月 27 日，「錄副」，檔案號 03-0576-079。

²¹⁵ 李俊麗，〈清朝前中期北運河地區剝船設置方式之變革〉，頁 77-79；福祉等，《戶部漕運全書》卷七一，頁 131。

²¹⁶ 〈湖南巡撫卞寶第奏為湖南省籌款排造剝船並禁止裝帶貨物事〉，光緒 12 年 10 月 22 日，「錄副」，檔案號 03-7121-072。

²¹⁷ 〈漕運總督吳邦慶奏為旗丁捐造河口官剝船隻現應成造事〉，道光 10 年 12 月 27 日，「硃批奏摺」，檔案號 04-01-36-0065-032。

不難發現，剝船的修造最後還是落到了運軍的身上。明末清初漕糧搭運政策的出台原本是為應對運軍造船成本高昂而設，結果不加節制的裁汰和搭運反而又使造船成為了一大難題。再加上運軍土宜的減少、剝運經費的增加，清後期運軍的運漕之役太過繁重，以致於不得不在交兌之時向州縣勒索更多的幫費，講兌鬧漕之風盛行，嘉慶八年江西巡撫秦承恩對當年因漕糧搭運而造剝船的顧慮便是現實的投射：「臣查各旗丁現多疲乏，此次既增帶運之糧，必減例帶之貨而又有此扣項，不免更形竭蹶。且恐該旗丁等有所藉口，向兌漕州縣勒索而州縣又得藉口向糧戶浮收，不但累丁而且累民。」²¹⁸

總而言之，清代漕糧搭運體制的濫用致使漕船最終陷入了負重難行的地步，無法與河道做到兩兩相宜，無法保障運軍的生計，無法做到通貨與運糧雙管齊下，魏源對道光初年漕運的困局有著非常精準的描述：「今漕艘不許多載，則京師百物踊貴，而水手工食不敷。且江楚船數不足，每多灑帶，今改小既不敷分載，增造又費。」²¹⁹ 漕船既難復舊，無論是從河道、運軍還是經費上而言，道光年間施行海運或是之後改折江南、江西、湖廣漕糧，均是勢在必行。從這個層面來說，清末漕運方式的改革是清代漕糧搭運體制演變的結果。

七・結語

在現有的明清漕運研究體系裡，通常認為清代漕運制度大體上沿襲明代，只是其中的運輸組織出現了漕幫化的轉變，而這種轉變受清代衛所改制研究的影響，多概括為運官、衛所屯田裁併和民化的因素。其實，作為京師供應最為重要一部分的明清漕運，涵蓋的制度和社會面向十分龐雜，若換一個角度，從漕糧搭運和漕船裁併入手，能夠更進一步看到明清漕運以及漕運衛所變與不變的複雜真相。

明前期經過整頓之後，確立了漕運以供北京的理想體制。在明朝政府的設計下，每年全國漕糧總額為 400 萬石，以每船 400 石的規制由運軍運輸，有著明確的漕船數額、運軍數額、每船運輸數額，似乎十分完備。可是，當漕船意外事故發生之後，這套體制受到了挑戰，開始出現交由其他漕船帶運的方式。在漕船修

²¹⁸ 〈江西巡撫秦承恩奏將帶徵漕米分別起運酌留事〉，嘉慶 8 年閏 2 月 8 日，「錄副」，檔案號 03-1744-073。

²¹⁹ 魏源，《古微堂集》外集卷七，〈籌漕篇下〉，頁 424。

造能力趕不上漕船破壞的速度之後，漕糧灑帶的做法變得越來越頻繁，以致於到了明末，出現了通過裁減漕船原額來減輕造船耗費、增加財政收入的傾向。該傾向呈現出來的徵收減存料銀減免運漕之役的方式，表明明代漕運體制同樣開始了賦役貨幣化的進程。這個思路，被清代所繼承。清初在面臨漕船大量缺失、財政窘迫的困境時，因時制宜，將灑帶變為漕運的常態，在白糧改制的帶動下，規範了灑帶耗費的原則和標準。並且與衛所改制互相配合，裁汰了大量的漕船，全面建立了漕糧搭運體制，一起重建了清代的漕運體系，最終同時達成了恢復漕運、實現衛所改制和增加財政收入的三大目標。

清代漕糧搭運體制的建立，對漕運和漕運衛所的影響非常深遠。從表面來看，清代漕糧搭運體制意味著漕船的裁汰，漕運運役變為船料銀即屯田津貼的徵收，明代以來運役的白銀化進一步加深。漕船的裁汰導致清代漕運運輸組織分化為現運運丁和減丁兩大類人群，在現實中，減丁通常是為永減，只需繳納屯田津貼，就可以不用親身應役，似乎符合明清以來賦役貨幣化的大趨勢。然而這種趨勢並非意味著不可逆轉，由於賦役制度的貢賦屬性，國家在有需要的時候，可以隨時將減丁召回，重新恢復親身運漕。為了保障減丁未來運漕的可能性，清政府並未在制度上明確剔除減丁的漕軍身分屬性，這個制度空白給與了所有減丁擁有減船屯田的合法依據。現實中往往長時間不運漕、與民無異的減丁就此將減船屯田視為祖業，隨意處置，漕運衛所屯田的民化在所難免，清代漕運體制的演化就此埋下導火線。

這種變化的根源，國家對減丁留有餘地，是中國傳統社會中賦役制度的原則和性質所決定的，也是由漕糧灑帶政策存在臨時性的特點所決定的。儘管清代增加了大量的漕船永減，可是出於現實需求，作為臨時性政策出現的灑帶一直沒有徹底改變這一特質。從這兩點意義而言，整個清代漕運制度在改變中又帶著不變，而且這種變化也並非是單線的發展。在中後期搭運擴大化的時候，很多早期革除的現象又捲土重來。如一開始制定的本地漕糧本幫灑帶的原則，或可理解成「務不出本幫」的準則被打破，又出現了隔幫、隔屬運載的狀況。²²⁰ 這種搭運方式更改之後，州縣、衛所、漕運又將如何應對，又將產生什麼樣的變化，是一個值得繼續深思的課題。

另一方面，漕糧搭運體制的確立開啟了漕船裁汰、漕船增大的循環模式。並

²²⁰ 福祉等，《戶部漕運全書》卷一一，〈水次派兌〉，頁135。

阮寶玉

且中後期在應急機制方面加大運用，使漕船的運輸不再局限於當年的額定漕糧，而是囊括了往年的漕糧以及不屬於漕糧系統的米石。儘管清代宣稱沿襲了明代400萬石漕糧的原額，可是在搭運體制的運行之下，400萬石漕糧原額已經變為會計意義上的數字，與清代漕船的實際運輸量脫節。如果用所謂的每年額定漕糧運了多少或者漕運總督的奏銷冊報來計算清代漕船平均載量，恐怕會失之毫釐謬以千里。清代漕船的負重難行，正是由於搭運體制所造成，不將其考慮在內，遇到運軍土宜的問題，我們還是會陷入既有思維，殊不知其背後有一批官員一邊將土宜之艙用來搭運，一邊高喊運軍攜帶私貨太多。為了保證京師供應，統治者可以隨時無條件收回原本給予的優惠，所謂的「商品流通」亦可被忽略，這是明清漕運制度的實質。

（本文於民國一一〇年四月七日收稿；同年十月二十一日通過刊登）

引用書目

一・傳統文獻

- 「內閣大庫檔案」，臺北：中央研究院歷史語言研究所藏。
- 「軍機處錄副」，北京：中國第一歷史檔案館藏。簡稱「錄副」。
- 「軍機處檔摺件」，臺北：故宮博物院藏宮中檔。
- 「硃批奏摺」，北京：中國第一歷史檔案館藏。
- 「題本」，北京：中國第一歷史檔案館藏。
- 《明清檔案》，臺北：聯經出版公司，1994。
- 《明實錄》，臺北：中央研究院歷史語言研究所，1968。
- 《宮中檔乾隆朝奏摺》，臺北：故宮博物院，1982。
- 《宮中檔嘉慶朝奏摺》，臺北：故宮博物院，1982。
- 《清實錄》，北京：中華書局，1986。
- 尹繼善等修，黃之雋等纂，乾隆《江南通志》，收入《景印文淵閣四庫全書》史部第 507-517 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983。
- 王鴻緒，《明史稿》，臺北：文海出版社，1962，據敬慎堂刊本影印。
- 申時行，萬曆《大明會典》，收入《續修四庫全書》史部第 792 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據明萬曆內府刻本影印。
- 佚名，《漕運議單》，清抄本，北京：中國國家圖書館藏。
- 吳文鎔，《吳文節公遺集》，收入《續修四庫全書》集部第 1520 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據復旦大學圖書館藏清咸豐七年吳養原刻本影印。
- 呂錫麟修，程懷璟纂，道光《雲夢縣志》，清光緒九年據清道光二十年刻版重印刻本，北京：中國國家圖書館藏。
- 宋如林等修，嘉慶《松江府志》，收入《中國方志叢書》華中地方江蘇省第 10 號，臺北：成文出版社，1970，據清嘉慶二十二年松江府學明倫堂藏版刊本影印。
- 沈翼機等纂，李衛、嵇曾筠等修，雍正《浙江通志》，收入《中國地方志集成》省志輯浙江第 4 冊，南京：江蘇鳳凰出版社，2010，據民國二十五年上海商務印書館影印光緒刻本影印。
- 祁韻士，《己庚編》，收入《叢書集成續編》第 50 冊，臺北：新文豐出版公司，1989，據中央研究院歷史語言研究所傅斯年圖書館藏振綺堂叢書本影印。
- 茅元儀，《石民四十集》，收入《四庫禁燬書叢刊》集部第 109 冊，北京：北京出版社，1998，據北京圖書館藏明崇禎刻本影印。

阮寶玉

- 孫居相，《兩臺疏草》，明萬曆四十年刻本，北京：中國國家圖書館藏。
- 席書，《漕船志》，收入《玄覽堂叢書》初輯第 9 冊，臺北：正中書局，1981，據明嘉靖甲辰刊本印行。
- 康基田，《河渠紀聞》，收入《四庫未收書輯刊》第 1 輯第 29 冊，北京：北京出版社，1998，據清嘉慶九年霞蔭堂刻本影印。
- 清高宗御定，《欽定大清會典則例》，收入《景印文淵閣四庫全書》史部第 621 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983。
- 清國史館編纂，《清國史》，北京：中華書局，1993，據復旦大學圖書館藏嘉業堂鈔本影印。
- 畢自嚴，《度支奏議》，收入《續修四庫全書》史部第 489 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據中國國家圖書館藏明崇禎刻本影印。
- 章潢主編，《圖書編》，收入《景印文淵閣四庫全書》子部第 970 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983。
- 陳子龍等主編，《明經世文編》，北京：中華書局，1962。
- 陶澍，《陶雲汀先生奏疏》，收入《續修四庫全書》史部第 498 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據中國科學院圖書館藏清道光八年刻本影印。
- 陸師等，康熙《儀真志》，清康熙五十七年刻本，北京：中國國家圖書館藏。
- 傅澤洪，《行水金鑒》，收入《景印文淵閣四庫全書》史部第 582 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983。
- 彭元瑞，《孚惠全書》，收入《續修四庫全書》史部第 846 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據上海辭書出版社圖書館藏民國羅振玉石印本影印。
- 湯斌，《湯子遺書》，收入《景印文淵閣四庫全書》集部第 1312 冊，臺北：臺灣商務印書館，1983。
- 賀長齡輯，《清經世文編》，北京：中華書局，1992。
- 黃寬、劉學倫等，康熙《安福縣志》，清康熙五十二年刻本，北京：中國國家圖書館藏。
- 楊宏、謝純，《漕運通志》，收入《四庫全書存目叢書》史部第 275 冊，濟南：齊魯書社，1996，據北京圖書館藏明嘉靖七年楊宏刻本影印。
- 楊宜侖等修，嘉慶《高郵州志》，收入《中國方志叢書》華中地方江蘇省第 29 號，臺北：成文出版社，1970，據清乾隆四十八年修清嘉慶十八年增補清道光廿五年重刊本影印。
- 楊錫紱，《四知堂文集》，收入《四庫未收書輯刊》第 9 輯第 24 冊，北京：北京出版社，1998，據清嘉慶十一年楊有涵等刻本影印。
- 楊錫紱，《漕運則例纂》，收入《四庫未收書輯刊》第 1 輯第 23 冊，北京：北京出版社，1997，據清乾隆刻本影印。

- 萬表，《玩鹿亭稿》，收入《四庫全書存目叢書》集部第 76 冊，濟南：齊魯書社，1996，據浙江圖書館藏明萬曆萬邦孚刻本影印。
- 董其昌，《神廟留中奏疏彙要》，收入《續修四庫全書》史部第 470 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據北京大學圖書館藏清抄本影印。
- 董訥，《督漕疏草》，收入《四庫全書存目叢書》史部第 68 冊，濟南：齊魯書社，1996，據南京圖書館藏清康熙刻本影印。
- 福祉等，《戶部漕運全書》，收入《故宮珍本叢刊》第 319-321 冊，海口：海南出版社，2000。
- 褚鈇，《漕撫疏草》，明萬曆二十五年刊本，臺北：國家圖書館藏。
- 劉振鐸等，光緒《太倉衛志》，虞陽迓梅氏光緒抄本，北京：中國國家圖書館藏。
- 鄭曉，《鄭端簡公奏議》，收入《續修四庫全書》史部第 476 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據上海圖書館藏明隆慶項氏萬卷堂刻本影印。
- 魯銓等修，嘉慶《寧國府志》，收入《中國方志叢書》華中地方安徽省第 87 號，臺北：成文出版社，1970，據民國八年景印重印本清嘉慶二十年補修刊本影印。
- 謝旻、高其倬等修，陶成等纂，雍正《江西通志》，雍正十年刻本，北京：中國國家圖書館藏。
- 魏源，《古微堂集》，收入《續修四庫全書》集部第 1522 冊，上海：上海古籍出版社，2002，據中國科學院圖書館藏清宣統元年國學扶輪社鉛印本影印。

二・近人論著

于志嘉

- 2010 《衛所、軍戶與軍役——以明清江西地區為中心的研究》，北京：北京大學出版社。

毛亦可

- 2018 《清代衛所歸併州縣研究》，北京：社會科學文獻出版社。

伍躍

- 2013 《中國的捐納制度與社會》，南京：江蘇人民出版社。

吳四伍

- 2018 《清代倉儲的制度困境與救災實踐》，北京：社會科學文獻出版社。

阮寶玉

吳琦

2002 〈清代漕運水手行幫會社的形成：從庵堂到老堂船〉，《江漢論壇》2002.6：57-61。

2013 〈清代漕運行程中重大問題：漕限、江程、土宜〉，《華中師範大學學報（人文社會科學版）》2013.5：117-124。

吳琦、王玲

2013 〈一種有效的應急機制——清代的漕糧截撥〉，《中國社會經濟史研究》2013.1：70-82。

吳滔

2012 〈明清嘉定的「折漕」過程及其雙面效應〉，《學習與探索》2012.3：144-150。

李文治、江太新

1995 《清代漕運》，北京：中華書局。

李俊麗

2019 〈清朝前中期北運河地區剝船設置方式之變革〉，《許昌學院學報》2019.6：75-79。

阮寶玉

2019 〈明清漕運中民運與軍運的抉擇——以江西、湖廣「儀兌」為中心的討論〉，《史林》2019.6：99-110。

阮寶玉、吳滔

2016 〈明清漕糧運輸方式推行中的區域差異——以州縣水次為視角〉，《中國歷史地理論叢》2016.3：101-113。

周育民

2013 〈漕運水手行幫興起的歷史考察〉，《中國社會經濟史研究》2013.1：58-69。

易嘉碧

2015 〈「軍三民七」的確立和調適——明代漕船修造的料額制度〉，廣州：中山大學歷史學系碩士論文。

松浦章

2012 〈清代大運河之帆船航運〉，《淮陰工學院學報》2012.6：1-8。

金子靈

2018 〈明代京通漕運的運費研究〉，廣州：中山大學中國史博士論文。

胡鐵球

2012 〈明代「重役」體制的形成——以白糧解運為例〉，《社會科學》2012.6：134-146。

- 2018 〈明代折漕規模及漕糧折價確立原則考〉，《清華大學學報（哲學社會科學版）》2018.2：117-138。
- 曹金娜
- 2015 〈清代漕運水手中羅教的傳播與水手行幫組織變遷研究〉，《中華歷史與傳統文化研究論叢》第 1 輯，北京：中國社會科學出版社，頁 357-365。
- 2017 〈清代漕運水手群體初探〉，《歷史檔案》2017.3：77-83。
- 曹金娜、李君
- 2015 〈清中後期漕運社會保甲制度初探——以漕運水手為例〉，《農業考古》2015.4：27-30。
- 郭松義、張澤威
- 1997 《中國屯墾史》，臺北：文津出版社。
- 黃仁宇
- 2015 《明代的漕運》，廈門：鷺江出版社。
- 魏丕信
- 2006 《十八世紀中國的官僚制度與荒政》，南京：江蘇人民出版社。
- 顧誠
- 2012 《隱匿的疆土——衛所制度與明帝國》，北京：光明日報出版社。
- 星斌夫
- 1989 《明清時代社會經濟史の研究》，東京：國書刊行會株式會社。
- 酒井忠夫
- 1997 《中國幫會史の研究・青幫篇》，東京：國書刊行會株式會社。
- Will, Pierre-Etienne, and R. Bin Wong
- 1991 *Nourish the People: the State Civilian Granary System in China, 1650-1850*. Ann Arbor: University of Michigan.

The Formation of the *Dayun* Grain Tribute Transportation System in the Qing Dynasty

Bao-yu Ruan

College of Humanities, Zhejiang Normal University

During the Ming dynasty, the grain tribute transportation system operated according to an annual amount of 4 million *dan* of grain and 400 *dan* per ship. With delays in shipbuilding and the occurrence of accidents such as sinkings and fires, the way of transportation by other ships, or *sadai* 灑帶, became a temporary remedial measure. Due to a strict adherence to the original system and certain levies placed on shipbuilding materials, or the system of *jiancun* 減存, in the Ming dynasty, *sadai* had always been regarded as an expedient measure rather than a regulation. However, as the system of *jiancun* could not make up for the large-scale lack of grain tribute ships, the adoption of *sadai* became increasingly frequent and was eventually proposed as a permanent strategy in the late Ming.

Moving into the early Qing dynasty, owing to the pressing lack of military funds and provisions as well as specific ships for grain tribute transportation, *sadai* gradually became normalized, and following the reformation of the “white grain” system, specified the principles of how it was consumed. At the same time, it complemented the restructuring of the garrison, or *weisuo* 衛所, system which cut off a large number of ships, and thus, the *dayun* 搭運 grain tribute transportation system was comprehensively established, which correspondingly resulted in two classifications of soldiers: “current transport” (*xianding* 現丁) and “reduction” (*jianding* 減丁). Under the *dayun* system, reduction soldiers were not needed to transport grain and only required to pay “military-agricultural colony,” or *tuntian* 屯田, subsidies, which further deepened the monetized processes of the tax and corvee system within the grain tribute transportation system of the Ming dynasty.

This trend, however, was not irreversible. As long as it was needed by the state, reduction soldiers still had the possibility of transporting grain in the future. Therefore, the Qing government did not completely abolish the identity of reduction soldiers as “transportation” soldiers, or *caojun* 漕軍, which legitimized the possession of *tuntian* by

reduction soldiers thereby leading to the matter of the nationalization of garrisons. In another regard, the *dayun* system formed a cyclic pattern of a reduction in grain tribute transportation ships, the use of *sadai* measures, an increase in shipping capacity, and a rise in fiscal revenues. During the mid- and late Qing dynasty, the *dayun* system was being continuously put into practice and expanded into the field of social emergency services. In order to ensure a sufficient amount of food was entering the capital, for example, foodstuff which originally fell outside of grain to be transported to the capital was then incorporated into the *dayun* system. The actual carrying capacity of the ships thus increased, and eventually, the original amount of 4 million *dan* of grain was exceeded, further exacerbating the difficulties faced by the ships when shouldering such a load. Relatively, water levels were simply inadequate to keep the ships with their new weights afloat, thereby clogging waterways and worsening water transportation. Once again in efforts to ensure its food supply, the capital used the legal space of the military to carry the local products. As the loads of the *dayun* system were operated without restraint, not only was the expediency and the livelihood of the military sacrificed, but the prices of numerous goods also rose steeply in the capital, all of which made the implementation of sea transportation in the reign of the Daoguang Emperor imperative.

Keywords: grain tribute transportation system (*dayun* 搭運); grain tribute transportation ships; garrison system (*weisuo* 衛所); monetization of the tax and corvee system