

香港特别行政区大学教育资助委员会第五轮卓越学科领域
计划项目（AoE/H—01/08）“中国社会的历史人类学研究”

**“明清河道工程与漕运制度”
学术研讨会手册**



中山大学历史人类学研究中心
香港中文大学—中山大学历史人类学研究中心
中山大学历史地理研究中心
淮阴师范学院历史文化旅游学院
联合主办

2016年5月19—23日

江苏 淮安

香港特别行政区大学教育资助委员会第五轮卓越学科领域
计划项目（AoE/H—01/08）“中国社会的历史人类学研究”

**“明清河道工程与漕运制度”
学术研讨会手册**

中山大学历史人类学研究中心
香港中文大学—中山大学历史人类学研究中心
中山大学历史地理研究中心
淮阴师范学院历史文化旅游学院
联合主办

2016年5月19—23日

江苏 淮安

“明清河道工程与漕运制度”学术研讨会议程

8: 30 开幕式

主持人：张侃

吴滔介绍办会宗旨

刘志伟教授代表主办单位致辞

8: 45—10: 00 第一场报告

主持人：王云 评论人：胡铁球

李泉：明清时期江北运河浅涸及原因分析——以运河旅行日记为中心

余清良：明代钞关研究中的若干疑难问题

李德楠：何以苏北清河县“不产稻而人食米”

张叶：“运河之都”：漕盐转运与明清淮安城镇发展

10: 00—10: 10 茶歇

10: 10—11: 40 第二场报告

主持人：张笑川 评论人：刘永华

赵思渊：《自怡日记》所见道、咸之际江南的租佃与收漕

周健：同治初年江苏减赋新探

金子灵：明代中前期京通地区漕运秩序的建立

阮宝玉：过湖米：明代江西漕粮领兑运军的变化

11: 40—12: 00 圆桌讨论

引言人：赵世瑜、郑振满、刘志伟、李泉、王云

时间	议程	地点	住宿
5月19日全天	报到	江苏淮安	淮安开元名都大酒店
5月20日上午	学术会议	淮安开元名都大酒店会议室	
5月20日下午	田野考察	中国漕运博物馆(总督漕运部院)、淮安府署、镇淮楼、东岳庙等	
5月21日上午	田野考察	宝应刘堡减水闸等	
5月21日下午	田野考察	高邮孟城驿、镇国寺塔、文游台	
5月22日上午	学术会议、田野考察	淮安开元名都大酒店会议室 河道总督署(清晏园、关帝庙)、码头镇(惠济祠碑)	
5月22日下午	田野考察	勺湖碑园、文通塔、运东闸、古末口、河下镇、大运河里运河段	
5月23日	田野考察 离会	凤阳明皇陵、明中都故城	合肥解散

“明清河道工程与漕运制度”学术研讨会

通讯录

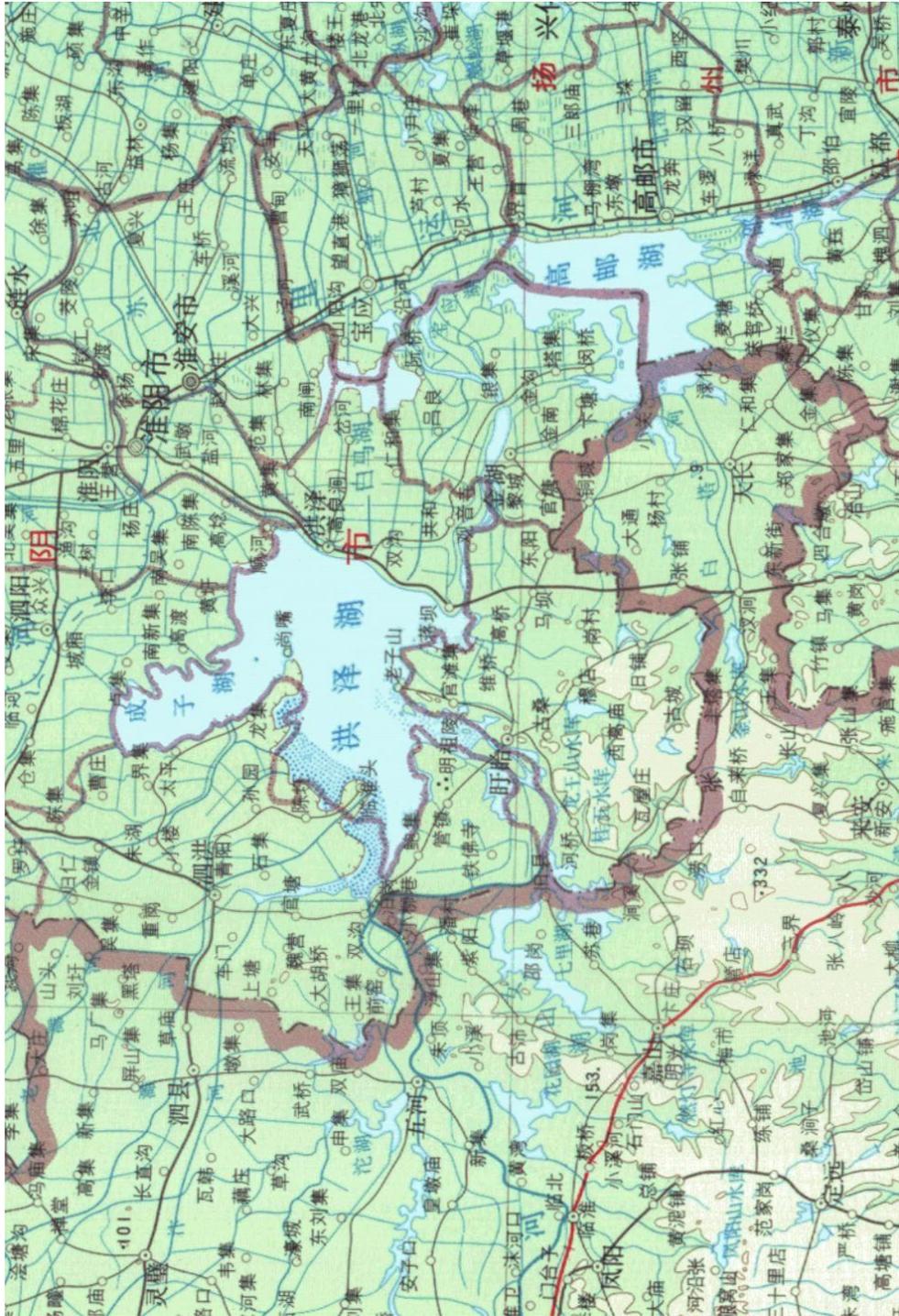
姓名	单位	邮箱
赵世瑜	北京大学	twizsy1959@hotmail.com
郑振满	厦门大学	zhengzhenman@gmail.com
刘永华	厦门大学	liuyh2211@163.com
张侃	厦门大学	zhangkan210@163.com
李泉	聊城大学	liquan@lcu.edu.cn
王云	聊城大学	wangyun@lcu.edu.cn
李现伟	聊城大学	1027334610@qq.com
舒方涛	聊城大学	455737328@qq.com
张笑川	苏州科技大学	zhangxchuan@126.com
余清良	杭州师范大学	xmuyql@126.com
胡铁球	浙江师范大学	htqiu_1969@163.com
李巨澜	淮阴师范学院	1966ljl@126.com
李德楠	淮阴师范学院	denanli@163.com
赵思渊	上海交通大学	ti48@163.com
周健	华东师范大学	zhoujian2013@vip.sina.com
胡久良	江苏凤凰科学技术出版社	hunan1979@163.com
刘玄	江苏凤凰科学技术出版社	liuxuan_33@163.com
刘志伟	中山大学	hsslzw@mail.sysu.edu.cn
吴滔	中山大学	wut@mail.sysu.edu.cn
于薇	中山大学	yuwei6@mail.sysu.edu.cn
金子灵	中山大学	jkworkmail@163.com
阮宝玉	中山大学	ruantubao@163.com
张叶	中山大学	realm123@qq.com

读本目录

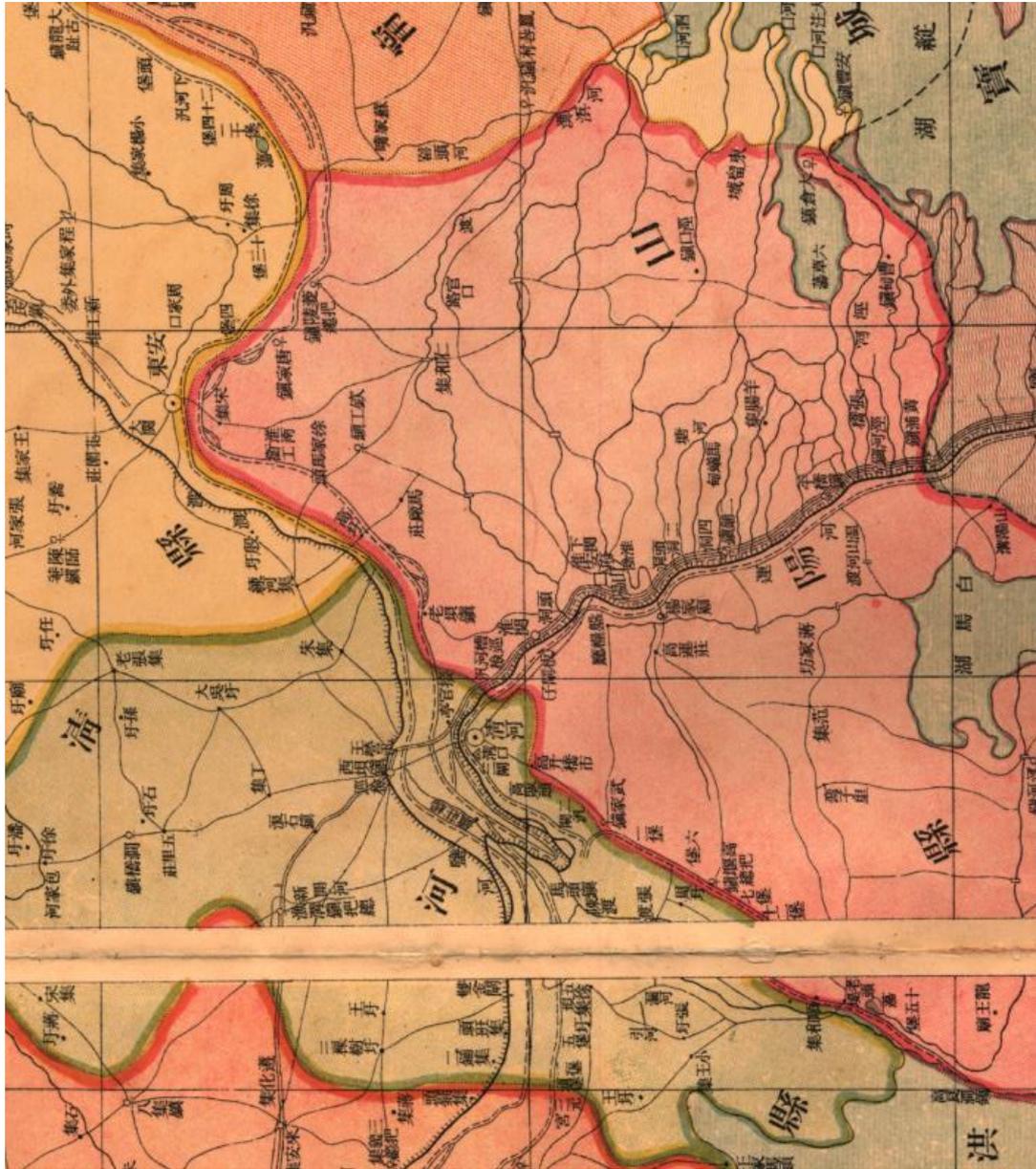
一、 图录	6
1、当代淮安、高邮地区地形图.....	6
2、民国元年淮安府图（局部）	7
3、当代淮安城区图.....	8
4、当代高邮城区图.....	9
5、明代凤阳县图.....	10
6、当代凤阳县地图.....	11
二、 淮安	12
1、舆图.....	12
2、概况.....	14
3、现存遗迹.....	15
4、资料汇编.....	18
三、 高邮	30
1、舆图.....	30
2、概况.....	31
3、现存遗迹.....	32
4、资料汇编.....	33
附录一 “军三民七”的确立和调适——明代漕船修造的料额制度.....	39
附录二 从淮仓到淮库：漕粮加耗折银与明代财政	81

一、图录

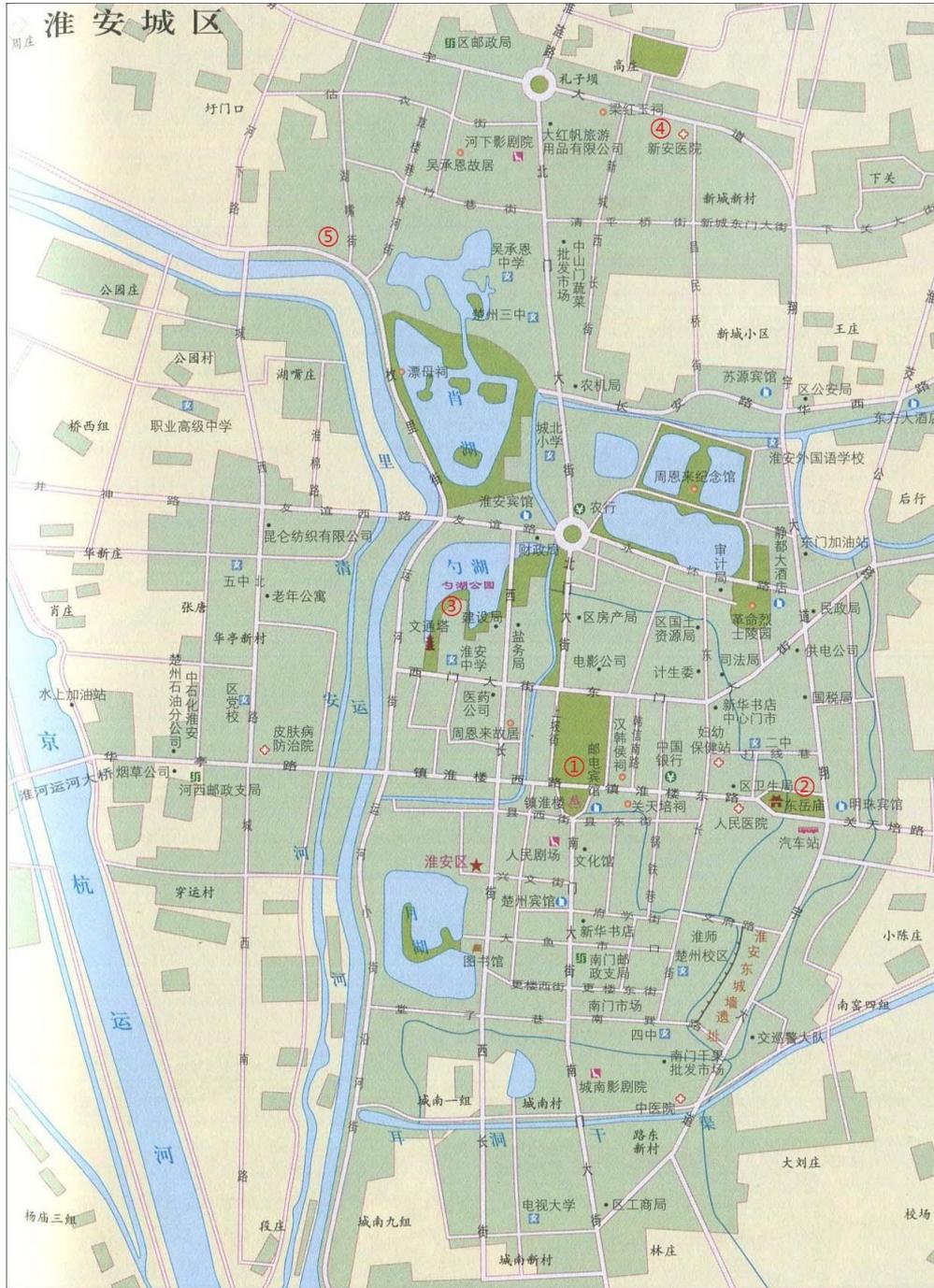
1、当代淮安、高邮地区地形图



2、民国元年淮安府图（局部）



3、当代淮安城区图



根据行程，我们将去的地点有：

- ①中国漕运博物馆（总督漕运部院）、淮安府署、镇淮楼
- ②东岳庙
- ③勺湖碑园、文通塔
- ④古末口遗迹
- ⑤河下古迹

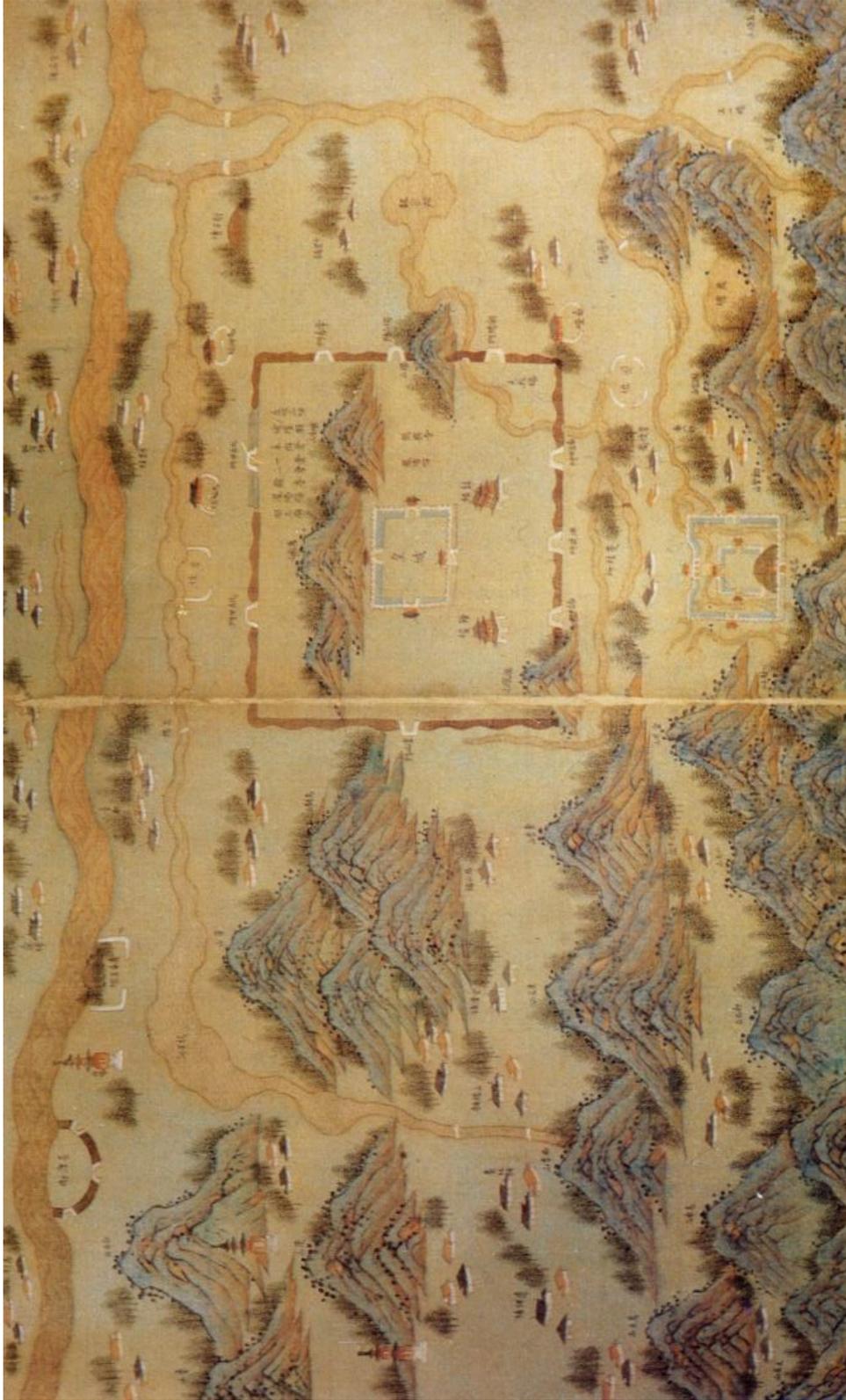
4、当代高邮城区图



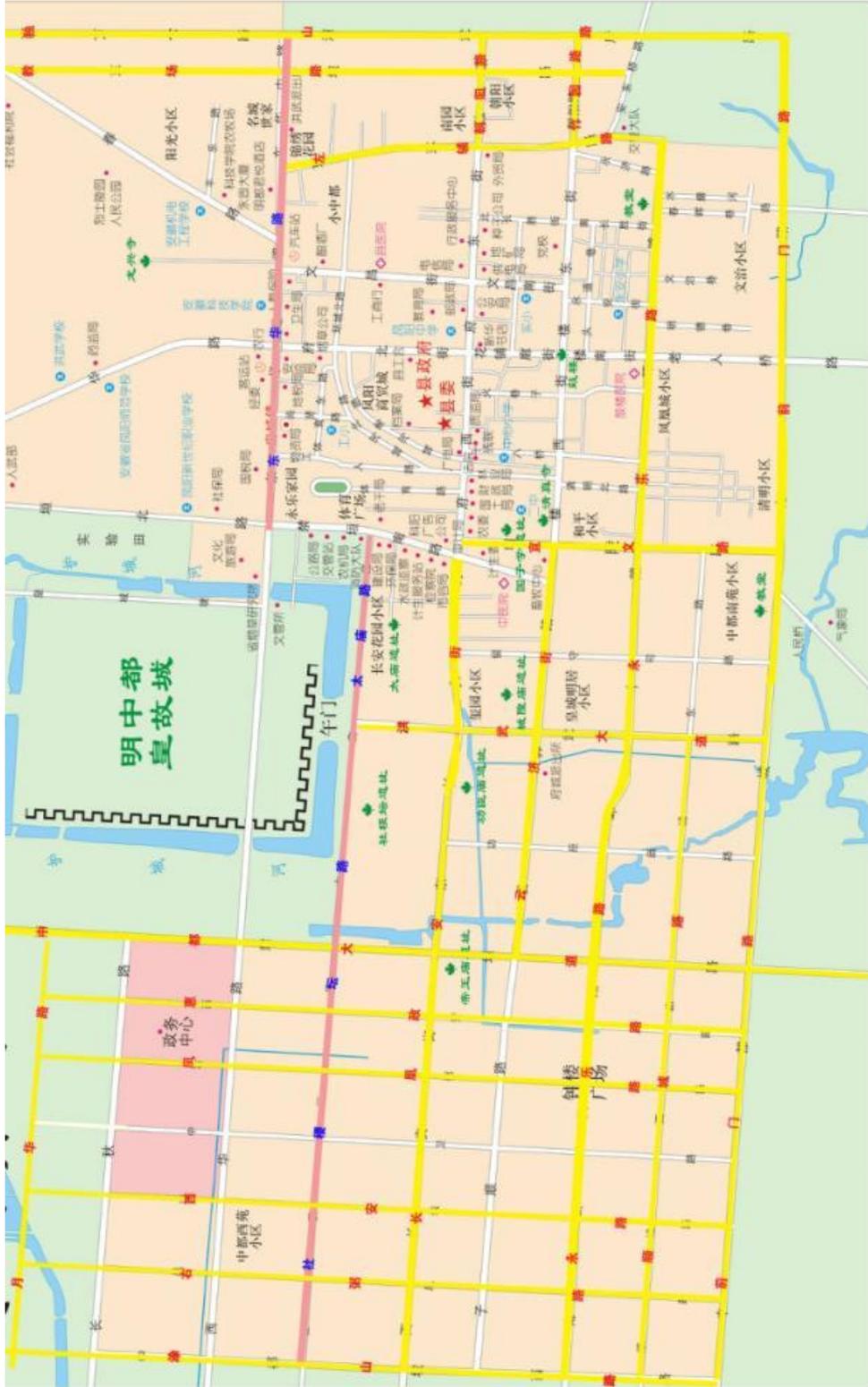
根据行程，我们将去的地点有：

- ①孟城驿 ②镇国寺塔 ③文游台

5、明代凤阳县图



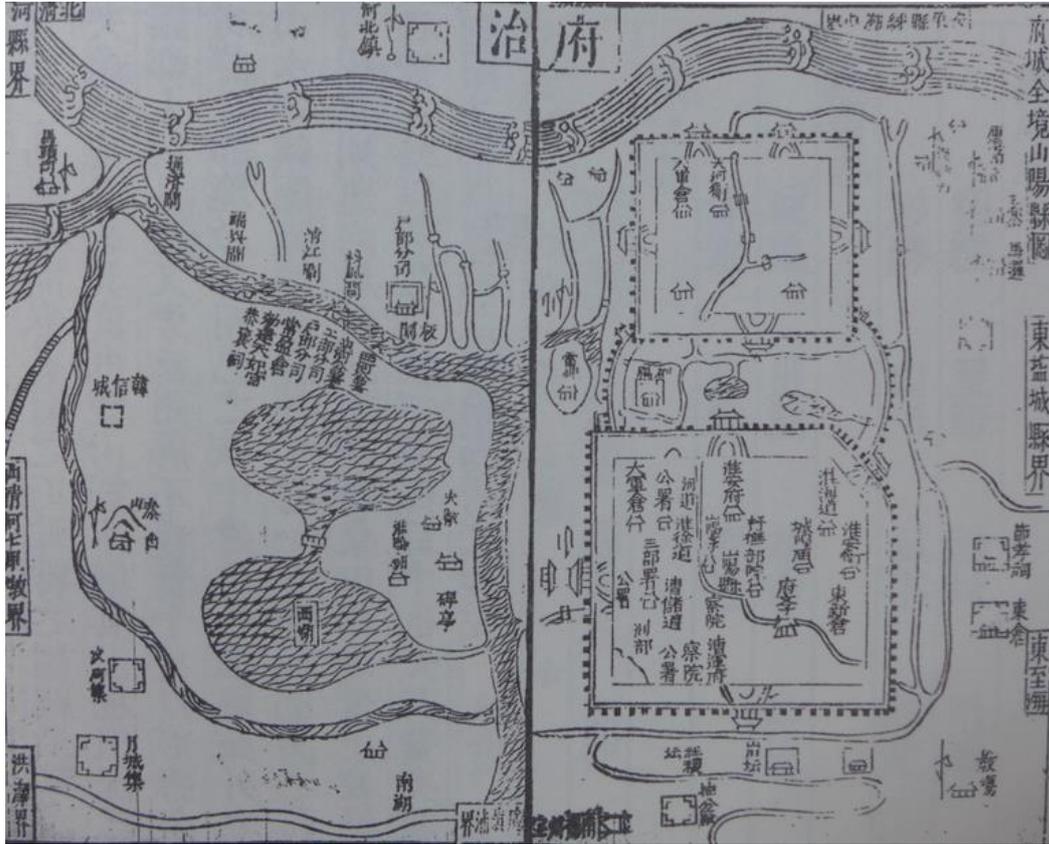
6、当代凤阳县地图



二、 淮安

1、 輿图

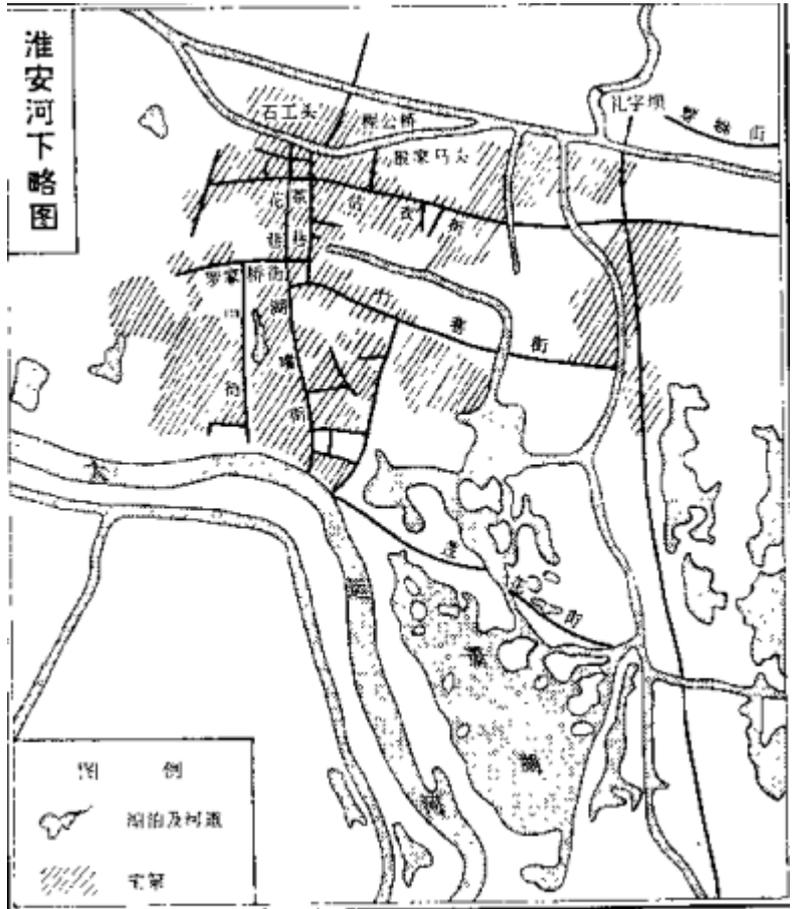
府城全境山阳县图（天启《淮安府志》）



清河县治图（嘉靖《清河县志》）



淮安河下略图（王振忠：《明清徽商与淮扬社会变迁》）



2、概况

淮安位于江苏省中北部，江淮平原东部，地处长江三角洲地区，是古淮河与京杭大运河的交汇点。淮安市现辖淮安、清河、清浦、淮阴四区，盱眙、洪泽、金湖、涟水四县，以及淮安经济技术开发区、淮安工业园区、淮安生态新城，总面积 1.01 万平方公里，人口 540 万。

春秋时期，吴王夫差开凿邗沟，引射阳湖水通到末口入淮，以沟通长江和淮水，末口遗址所在后称北辰堰或北神堰，位于今淮安市淮安区北部。淮安地区战国时先后属于越国、楚国，秦置淮阴县，属东海郡，西汉属临淮郡，东汉曾归下邳国。西晋时，淮阴为广陵郡治，东晋义熙七年，分广陵郡的五县置山阳郡，属侨置的南兖州，始有山阳之名。隋代，山阳县属江都郡，循邗沟故道开山阳渚。唐代，置楚州，治山阳县，又析山阳置淮阴县，淮水以北属涟州金城县。南宋初，金人攻陷泗州和楚州，宋金签订和约，以淮水为界，淮水以北被割给金人，金以淮阴之吴城镇隶属临淮，金城镇隶于涟水，淮阴成为宋金对峙的前线阵地。理

宗时，升山阳县为淮安军，又改为淮安州。宋末咸淳九年，置清河军，领清河一县，治于大清河口。金章宗时，黄河在阳武决口，黄河全河开始南徙入淮，清河县治的清口成为受黄入淮之处。

元初，设淮安路总管府，至元二十年升为淮安路，并淮安、新城、淮阴三县入山阳县，清河县初治于大清口，因黄河水患，泰定年间徙治于淮阴故城（甘罗城），天历年间又移至小清河西北。元代对于淮安经营并不充分，在元末至正年间，被张士诚部将史文炳所占据，其在旧城北的北辰镇临淮河筑淮安新城。明代，淮安府辖山阳、清河、盐城、安东、桃源、沭阳、海州、赣榆、邳州、宿迁、睢宁九县二州，治山阳县，运河从府城西经过，旧城驻淮安卫，新城驻大河卫。嘉靖年间，为防范倭寇，在旧城北、新城南，建造了联城，俗称夹城，将二城连接起来，形成了淮安一地三城的城市格局。清代，淮安隶属于江南省，乾隆年间，因屡遭水害，清河县移治于山阳的清江浦，并割清江浦附近十余个乡属清河。咸丰时，淮安曾遭捻军攻击和劫掠，损失严重。民国3年，山阳县改称淮安县，清河县改称淮阴县，隶属淮扬道，民国16年，裁淮扬道，各县由省直辖。1951年，析淮阴县清江区建立清江市。1983年，成立淮阴市，以里运河为界，分原清江市为清河、清浦2区。2001年，原地级淮阴市更名为淮安市，原县级淮安市更名为淮安市楚州区，原淮阴县更名为淮安市淮阴区，2012年，楚州区更名为淮安区。

3、现存遗迹

（1）总督漕运部院

总督漕运署坐落在淮安城正中，院东街与院西街（今镇淮楼东西路）之间，长300余米，宽100余米，建筑高出路基150公分左右，四方格局，总面积超过三万平方米。是在宋乾道六年（1170年）由录事陈敏兴修的楚州州署基础上不断发展变化而来。总督漕运署建筑多为青砖、小瓦，抬梁结构硬山式建造。署南正中即为中长街（今南门大街），跨街而建的即为有“南北枢机”之称的镇淮楼，与迎熏门同轴。清代的总督漕运署，沿袭了明代的官署建筑布局，建筑也因为所处时期的不同和作用的更换而有所变动和增减。

光绪三十年（1904年），漕运总督被裁撤，次年，江北提督（兼漕河盐务）刘永庆在已废止的总督署建立江北陆军学堂，民国初，总督署东侧后花园改建为淮安体育场。2006年5月，总督漕运署全址作为京杭大运河江苏段文化遗存，与大运河一起被列入全国重点文物保护单位。几经考古发掘，总督署的大堂、二堂位置今已建成遗址公园，官宅院内宏伟的大观楼，今已修建成为中国漕运博物馆。

（2）淮安府署

淮安府署位于淮安古城东门大街中段，居漕运总督署正后方，子午朝向，占地面积超过

四万平方米，按体制分为中、东、西三路，以中轴线为准，东设文、西设武，布局均衡对称。始建于明洪武三年（1370年），成化三年（1467年）修葺，正德十年（1515年）重建，清康熙十八年（1679年）、乾隆五年（1740年）两次修葺，咸丰初年毁于火，咸丰十一年（1861年）重建。大堂面阔七间，青砖灰瓦，硬山顶，长26米，宽18.5米，高10米；二堂亦青砖灰瓦，硬山顶，面阔五间，长22米，宽11米，高8米。

现为全国重点文物保护单位，是运河沿线唯一遗留下来的府级官署，也是全国幸存的两座府署之一（另一座为南阳府署），其大堂体量超过五百平方米，居全国官署之首。

（3）镇淮楼

原名鼓楼，又名谯楼，在淮安城中央。始建于宋宝庆二年（1226年），元末重修，明洪武十九年（1386年）圯，永乐十七年（1419年）重建，景泰四年（1453年）重修，清光绪七年（1881年）重修，更名“镇淮楼”。原台基长26米，宽14米，高6米，逐层收分，中设门洞。台上建三间两层楼阁，重檐九脊，侧设耳房。

（4）东岳庙

淮安东岳庙位于淮安淮城岳庙东街。据万历《淮安府志》，相传唐贞观间程知节守御于此创建。明永乐间，都指挥施文重建，宣德间，平江伯陈瑄修葺，成化三年，知府杨景增修。至解放初期，东岳庙已破烂不堪，1958年大跃进期间淮安县人民政府利用庙房办起了淮安织布厂，“文化大革命”期间除四旧，将其塑像毁坏殆尽。1996年，淮安市人民政府对东岳庙进行了部分维修。

历史上的东岳庙占地面积20余亩，有房屋百余间，由前殿、乐楼、东岳大殿、玉皇大殿及娘娘殿等主殿及附房组合而成。山门外有影壁旗杆和一对大石狮，山门内便是前殿。前殿东西间各置木栅栏，栅栏后为神台，神台上各塑像五尊俗称“十帅”，东为秦武安君白起，汉淮阴侯韩信，蜀丞相诸葛亮，唐尚书右仆射卫国公李靖，司空英国公李绩，西为汉太子少傅张良，齐大司马田穰苴、吴将军孙武，魏西河守吴起，燕昌国君乐毅。

（5）河道总督署（清晏园）

河道总督署是清代全国最高的治水机构。康熙十七年（1678年），河道总督靳辅为方便办理清口一带河工，以原清江浦户部监仓分司为河道总督行辕。雍正七年（1729年），改河道总督为江南河道总督，仍驻清江浦，副总河为河东河道总督，驻济宁。雍正十一年（1733年），改建清江浦原河道总督行辕为江南河道总督署。清代常驻淮安的河道总督有72任，共58位。

清晏园始名“淮园”，嘉庆五年（1800年），河督吴璥从康熙帝“澹泊宁静”御碑中得到启发，改园名为“澹园”。8年后，又取“河清海晏”之意，改名为清晏园。咸丰十年（1860

年），捻军攻破清江浦，河道总督署被焚掠一空，唯存荷芳书院，遂裁撤河道总督，由漕运总督兼理河务。同治元年（1862年），署理漕督吴棠即河督衙署故址，改建为漕督行署，迁驻于清晏园。光绪三十年（1904年），裁撤漕督，总督署改为江北巡抚署，次年，改设江北提督于此。河道总督直接受命于皇帝，下辖四道、二十四厅、二十四营。

现河道总督署为2008年复建，展示有河督生平事迹、重要治河工程等，碑廊内陈列有清代皇帝赐数任河督的御笔碑刻。

（6）清江大闸

位于淮阴区花街东首里运河上。明永乐十三年（1415年）建，初称清江正闸，后改龙王闸，一曰龙江闸。清康熙三十八年（1699年）拆修，金门宽2丈1尺1寸。雍正十二年（1734年）重修，乾隆四年（1739年）更名清江闸，嘉庆十年（1805年）、道光五年（1825年）两次拆修，改金门宽2丈5尺，北加越闸。大闸系大型石工节制闸，全用条石叠砌。民国28年，国民党军撤退时炸毁此闸。民国35年，苏皖边区政府修复，更名“若飞桥”。

（7）码头镇

码头镇地处淮安市西南角，距淮安市区西南郊仅10公里，隔淮沭河与市区相望。旧称“马头镇”，后因黄、淮、运河交汇，成为水上码头，故称“码头镇”。漕船在码头镇自运河进入淮河，由于淮河水位比运河高，船只必须经过三座闸才能够顺利进入淮河，分别是惠济闸、通济闸、福兴闸。三闸运河及越河河道组成的码头境内这段河道呈“之”字形，现存河道总长约6公里。咸丰五年（1855年），黄河改道北流入渤海，惠济三闸逐渐废弃。通济闸和福兴闸于1967年拆除，惠济闸于1973年拆除，三闸拆下的木料总计不下六、七千立方米。

惠济闸旁的惠济祠，明正德三年（1508年）始创，正德皇帝南巡曾亲至其上，嘉靖初年，赐匾额“惠济”。其俗称奶奶庙，在文革中被毁，现只剩下一块乾隆御碑。

（8）文通塔

文通塔位于淮安古城西北隅勺湖园内，西临运河。原名尊胜塔，始建于唐中宗景龙二年（708年），高44米，13层。明崇祯二年（1629年）重修时，因其旁有文通寺而改名为文通塔，初建时为木塔，重建改为砖塔。此后又曾多次重修。康熙七年（1668年）郟城大地震后，文通塔受余震影响，仅余2层，后重建时只修了7层。现塔系楼阁式砖塔，无梁柱，高23米，七层八角，外形为黄身青檐。第一层塔身外壁镶嵌清咸丰《重修文通塔记》石碑一通。为全国重点文物保护单位。

（9）河下古镇

河下古镇位于淮安新城之西、联城西北，其西、南阻里运河，其北侧为古淮河山阳湾，地处古邗沟入淮处，是古北辰坊的一部分。宋代，河下地方称满浦，筑有满浦坝和满浦闸。明末所开草湾新河，造成了河下北高南下的地势。明清时期，河下居管家湖嘴，处黄、运之间，扼漕运要冲，河下淮河五坝是民船、商船盘驳转搬之地，也是造船物资的集散地。河下的兴衰与盐业密切相关，明中叶，淮北盐运分司署迁移到河下，淮北批验盐引所改驻河下大绳巷，河下成为淮北盐斤必经之地，大量盐商卜居河下。盐商的聚集使得河下一带市廛相连，商业鼎盛，并建有许多会馆。

河下由运河堤湖嘴大街至程公桥、罗家桥至湖嘴大街、整个估衣街等街巷，皆以条状石板铺成，人称石板街，总长约5公里。条石每块长1米，宽0.5米，厚0.1米。据说石料是盐商为了改善居住和出行条件，方便乡里群众，利用盐船放空，从远处采购运回来的。至今仍存，基本保持原来的风貌。

河下清真寺位于河下镇罗家桥南清真寺巷内，该寺大门朝东，门厅三间。大门上方有白矾石匾额，镌“古清真寺”四个正楷大字。门厅后便是大殿，大殿整个建筑均为台梁式砖木结构。殿门上方有一块栗树制作的匾额，上书“思无邪”三字，系清朝道光十年淮安知府田锐所题。殿正门全部为格扇。大殿共四间，前三后一，呈“凸”字形，备阿訇领礼拜之用。在“思无邪”匾两侧还悬有甲午战争中以身殉国的抗日英雄左宝贵、云南提督玛长安（二人均为回民）等献的匾额，在“文革”期间被毁。

4、资料汇编

（1）河道工程

运河 即古之山阳渎。隋开皇七年间凿，然自黄浦以南犹古，以北恐非古也。**故沙河** 即乌沙河，在治西北一带三十里，古运目淮城艮隅入淮，不免山阳湾六十里风涛之险。宋转运使乔惟岳开此，以直达清口。后蒋之奇又开浚洪泽，岁久俱塞。永乐初，平江伯陈瑄因旧渠开通，置闸蓄泄，更名清江浦。复于浦旁置仓积粮，以备转兑，为公私便。今常盈仓是所建也。

砖闸 在南锁坝，宋运粮由此至洪泽入淮。国朝洪武十年开菊花沟运河以通舟楫，闸废。**仁字坝 义字坝** 俱在新城东门外东北，自城南引湖水抵坝口外即淮河，遇清江口淤塞，运船经此入淮，坝东为纬路，西即城基。**礼字坝 智字坝 信字坝** 俱在新城西门外西北，引湖水抵坝口外即淮河，遇清江口淤塞，则官民商舶经此达于淮。**清江坝** 去治西北三十里，清江浦之东，正德六年开，遇清江口淤塞，即经此达淮。

板闸 去治西北一十里，永乐十五年重建，官厅三间。**移风闸** 去治西北二十里，永乐十三年创建。**清江闸** 去治西北三十里，永乐十三年创建，官厅三间。**福兴闸** 去治西北四十里，永乐十三年创建，官厅三间。

（万历《淮安府志》卷3《建置志》）

陈瑄之督运也，于湖广、江西造平底浅船三千艘。二省及江、浙之米皆由江以入，至淮安新城，盘五坝过淮。仁、义二坝在东门外东北，礼、智、信三坝在西门外西北，皆自城南引水抵坝口，其外即淮河。清江浦者，直淮城西，永乐二年尝一修闸。其口淤塞，则漕船由二坝，官民商船由三坝入淮，挽输甚劳苦。瑄访之故老，言：“淮城西管家湖西北，距淮河鸭陈口仅二十里，与清江口相值，宜凿为河，引湖水通漕，宋乔维岳所开沙河旧渠也。”瑄乃凿清江浦，导水由管家湖入鸭陈口达淮。十三年五月，工成。缘西湖筑堤亘十里以引舟。淮口置四闸，曰移风、清江、福兴、新庄，以时启闭，严其禁。并浚仪真、瓜洲河以通江湖，凿吕梁、百步二洪石以平水势，开泰州白塔河以达大江。筑高邮河堤，堤内凿渠四十里。久之，复置吕梁石闸，并筑宝应、汜光、白马诸湖堤，堤皆置涵洞，互相灌注。是时淮上、徐州、济宁、临清、德州皆建仓转输。滨河置舍五百六十八所，舍置浅夫。水涩舟胶，俾之导行。增置浅船三千余艘。设徐、沛、沽头、金沟、山东、谷亭、鲁桥等闸。自是漕运直达通州，而海陆运俱废。（《明史》卷85《河渠志三·运河上》）

惠济闸 马头镇东南七里，旧名通济闸。明嘉靖年建，引淮水达漕运，后以河水南侵，闸底淤垫，康熙二十三年，新凿漕河于迤南三里，更建闸座为新运口，名曰惠济。（《续纂淮安统志》卷4《乡镇》）

里河北自清口、山清外河交界甘罗城迤西起，南至扬河交界黄浦，止计水程九十六里一百一十八步二尺，自甘罗城迤西至季家浅长一十五里五十丈，系清河县境，自季家浅至黄浦长八十一里六十八丈，系山阳县境，属山清里河同知管辖。其汛三，曰运口汛、里河上汛、里河下汛。（《河防志》荟蕞云，山阳县即淮安府治，东至海滨界二百三十里，西至清河县界三十里，南至宝应县界八十里，北至安东县界三十里。西北五十里有淮阴故城，秦置。《水经注》淮水，东北经淮阴故城，韩信钓此，节孝先生有《淮阴故城序》，即甘罗城也。）

运口汛自甘罗城迤西起，至季家浅止，南岸堤长三千六百六十八丈，北岸堤长二千九百一十三丈五尺。又七里闸西岸太山湖周围一带，堤长二千五百五十六丈六尺。（以下俱《河防志》）

清口于康熙三十五年七月间，唐埂六坝溃决，淮水东注，黄流倒灌，诸引河一概淤塞。臣鹏翮于康熙三十九年恭奉圣谕，开凿张福口引河一道，长一千二百三十五丈。次年正月，又开张家庄引河一道，长一千六百七十丈，又裴家场、烂泥浅、三岔等引河，俱先后挑浚，深通合众，引河之水会出清口，并力敌黄，而淮黄交会矣。

运口曾经屡改，今仍在旧大王庙前，有迎清逼黄之势。旧筑大墩一座，置头二三四草坝，束水济运。康熙四十年，于旧大墩西接筑拦湖堤一道，长一百四十丈，内外排桩镶埽。又接

建新大墩一座，周围三十五丈逼清水，七分敌黄，三分济运。又于大墩下运河口门筑拦河坝，南北共长二十四丈，以御湖水异涨。置造铁犀一座于新大墩上，以镇水势，刻词于犀曰：维金克木蛟龙藏，维土制水龟蛇降。铸犀作镇奠淮扬，永除昏垫报吾皇。

（傅泽洪：《行水金鉴》卷 150）

国朝顺治八年大挑漕河（国朝淮安运道，自宝应县西北二十里为黄浦双闸，入山阳境，又西北十里为泾河闸，又十里为平桥河，折而东北四十里，径杨家庙达府城，又折而西北迤东北十五里为板闸，又迤东而北十五里为清江浦，又西北二十里为天妃闸，折而东出为运口。黄河自西横绝而东，淮自西南出清口会河，粮舟越甘罗城，过惠济祠，折而西北，穿黄河入杨家庄运口，径清河县旧治北，又西北径三岔十七里入桃源县境，是为下中河。五里径来安集，又西北入宿迁县境，是为上中河。）康熙六年，运河决江都露筋祠堤。次年，堵塞。七年，遣使视海口，开天妃石碇，白驹诸闸毁，奸民私建闭闸碑。（运河闸东下海口，以泄异涨，漕河、民田皆利。其后港口淤浅，或占堤外草场，以为稻田不利开放，故倡言闭塞。）九年，运河决窑湾文华寺，高邮、茶庵、清水潭、江都运堤悉决，塞之。十年，大挑运河，复天妃五闸，建福兴闸，启一闭二，以为灌输。是年，清水潭决。十三年，塞之。十五年，决山东厂、净土庵及清水潭、大潭湾诸处。十七年，总河靳辅筑江都漕堤（大潭湾），以清水潭口深不可筑，更于湖中别开一河，改筑东西堤，与旧相属，河成，名曰永安河。大挑淮扬运河，增筑两岸，塞决口三十余处，改南运口于三汊河。十八年，塞清水潭决口，移运口于烂泥浅。十九年，建山阳凤阳厂减水坝。二十二年，复修运堤，建惠济闸于清河马头司东南七里沟（旧通济闸）。二十七年，改清河县西仲家庄双金门石闸为单金门大闸，于拦马河加挑运河二十余丈，两岸筑堤，接张家运口。又于遥缕二堤中挑中河一道，上接张庄运口，并骆马湖之清水，下历桃源、清河、山阳、安东，以达海。俾粮舟出清口入黄河，止行数里，即由仲庄闸入中河，历拦马河、张庄口北上。三十三年，筑中河两岸束水堤，改仲庄闸为广济闸。三十四年，建永济闸（甘罗城南，太山墩北），与惠济闸相望，以通漕运。建康济闸于陶家庄右，又建双金门闸于广济闸北盐河内（闸北又建小闸）。三十九年，总河张鹏翮浚人字河、双桥、湾头二河，浚张福口至高邮界首。四十一年，建天妃闸、龙汪闸。

雍正六年，修运口、平桥、三泛土埽砖工。十年，总河嵇曾筠建运河西堤石闸，以通黄墩湖水济运，移建清河县运口天妃闸于二草坝堤内，又挑引河。十三年，修筑清江浦龙王闸，挑凤阳厂引河。

乾隆二年，辟新运口于旧口南。十五年，运河决三铺南七涵洞，修筑沿河堤岸。四十七年，大旱，运河几涸。嘉庆十二年，运河决荷花塘昭关坝，漂流人畜。十三年，决王家庄，旋塞。十四年，决状元墩。道光十一年，运河决马棚湾、阜宁，平地水深六七尺。十六年，运河决。二十八年，运河溢，尽开五坝泄之。二十八年，运河决清水潭。咸丰六年，大旱，运河几断流。同治五年，运河决清水潭，下河平地水丈余，田庐尽没。次年塞之，增筑堤岸。

按，运河自明以来，北河时有梗塞，疏之即通。工程最重者为南河，以徐、邳以下，高、宝以上，为淮、黄二水及诸湖水所汇集，一水决溢，漕辄受病。始辟运道时，运身高于河、淮，故被害稍稀。及河湖堤日高，运河日低，明中叶以后，遂有倒灌之患，疏浚筑塞，讫无宁岁。今淮河远徙，运道安流矣。兹特载明以来修创大略，以备考。至淮扬运道，创始于吴通邗沟，其地不在府境，随唐后亦屡有修改，与今运道颇殊，此不备载。

（光绪《淮安府志》卷5《河防·运河》）

（2）官署卫所

都察院二 一在旧城南门内迤西，景泰初年都御史王公竑建。一在城隍庙东，嘉靖十六年都御史周公金建，隆庆六年都御史王公宗沐立旗纛神于正堂西，又立水土神祠于东厢云。**漕运总兵府二** 一在旧城南门内迤西，与督抚、都察院并，乃陈恭襄公镇守时，知府彭远因三皇庙废基创。成化五年知府杨景修，今称南府。一在淮安府治东，称北府，多居之。万历元年灵璧侯汤公世隆重修。**漕储道** 在治南县学北，隆庆六年建。**兵备道** 在治西南隅县学西步午（许）。**漕运理刑司** 在府治西南隅。**监钞户部分司** 在板闸之北岸，去府治西北一十里。宣德间，钞法不行，廷臣奏，征天下官民客商船料钞，岁遣御史一员征收。后易以南京户部员外主事。**监仓户部分司** 在清江浦，去府城三十里。**监厂工部分司** 在清江浦，去府城三十里。**工部厂** 即工部分司别署。**抽分厂** 在旧城外西南隅，地名南锁坝，今改为大王庙。**清江提举司** 在移风闸西。**造船厂** 在清江浦，所辖有三总，南京总共三十四卫，中都总共十二卫，淮大总具十四卫，凡六十卫，运船皆造焉。

淮安坝批验盐引所 隶两淮都转运盐使司。旧在淮安坝西，历正统以来，屡因淮水冲塌，迁徙无常。正德十年，御史刘澄甫议处徙淮北，通判陈禄规画创建，开支家河接连水，据十场津要，以通公私，舟楫往来，民甚便之。

（万历《淮安府志》卷3《建置志》）

淮安卫指挥使司 在府治南八十步，即元淮安路总管府也。按嘉定《山阳志》，始于宋乾道六年，录事陈敏兴修。至元癸巳，郡守阿思重重修。国朝丙午年，指挥华云龙镇守淮安，始改为卫。洪武九年，指挥徐哲复加修葺，岁久倾圮。景泰五年，指挥丁裕重建前门九间。成化五年，复修正堂、后堂。弘治十二年，正堂及经历司毁。正德元年，指挥王雄重建正堂五间、后堂五间、耳房四间、司房东西各十间、架阁库二间、东西夹室各三间、仪斗二间、经历司厅三间。**卫镇抚** 在仪门东，正厅三间、司房东西各二间、监房二十一间、大门一座。**左、右、前、后、中左、中右六千户所** 俱在卫东，正厅各三间、厢房左右各三间。**旗纛庙** 在卫堂东北二十步。洪武九年，指挥徐哲建。成化五年，指挥丁裕重修正祠三间、神厨三间、宰牲房三间、门屋三间。**谯楼** 一座三间，在卫仪门前四十步，台高二丈五尺。宋宝应二年创建，永乐十七年、景泰四年修。旧贮有铜壶、刻漏、更筹、十二辰牌、二十四

气牌，故阳阴生居之，阴阳学寓焉。今铜壶废。**造作军器局** 在卫西南。正厅二间、造作房五十间、库房三十六间。**教场** 在郡城南门外二里，东西涧三百四十步，南北长二百七十步。成化间开设。演武亭三间、厢房左右各三间、后厅三间、将台一座、牌楼二座、平江伯陈锐有记。**守城操练官军八百五十八员名** 管操指挥一员、千百户共七员、额军舍余三百名、军余五百五十名。**岁造式样军器** 六千四十件。**马草场** 一处，在清河县移风乡。**屯田** 田地税粮俱在山阳、安东二县，共八处。**田** 四百五十顷二十亩。**地** 四百五十顷二十亩。**夏税** 小麦二千七百八十一石。**秋粮** 米豆二千七百八十一石。

大河卫指挥使司 去治北二里，新城颁春坊旧太清观基。洪武二年指挥毕寅创建，十年指挥时禹增修，岁久倾圯，正德初指挥崔恩重修。正厅五间，后厅五间，司房东西各七间，穿廊三间，厨房三间，仪门三间，经历司三间，后厅三间，穿廊三间，前门一间。**卫镇抚** 在卫仪门外西，正厅三间，司房二间，库房一间，监房九间，仪门三间。**左、右、中、前、后、中左、中右、中前八千户所** 在仪门外，东西正厅各二间，司房各五间，库房各五间，仪门各一间。**造作军器局** 正厅三间，造作房六间，库房九间。**教场** 在新城南门外，演武亭三间，厢房左右各三间，后厅三间，今废，总附于淮安卫教场。**守城操练官军一千五百三十一员名** 管操指挥一员，千百户共九员，额军舍余三百四名，军余一千二百一十七名。**岁造式样军器** 六千四十件 **屯田** 田地税粮俱在山阳、安东、清河、桃源、沐阳五县 **田** 八十三顷三十亩 **夏税** 小麦六千九百九十九石 **秋粮** 米豆六千九百九十九石

（万历《淮安府志》卷7《兵卫志》）

总理漕运兼提督军务巡抚凤阳等处兼管河道一员：永乐间设漕运武臣，至景泰二年，因漕运不继，特命都御史总督，与总兵、参将同理其事，因兼巡抚淮、扬、庐、凤四府、徐、和、滁三州。成化八年，分巡抚、总漕各设一员。九年复旧。正德十三年，又各设。十六年复旧。嘉靖三十六年，以倭警添设提督军务巡抚凤阳都御史。四十年，会议归并，改总督漕运、兼督军务、巡抚凤阳等处地方。万历七年，加兼管河道。（万历《大明会典》卷209《都察院一·督抚建置》）

淮大运粮总司 在郡治西北。督属淮安、大河、邳、泗、寿州五卫官军，领运漕粮，把总一员。（天启《淮安府志》卷10《兵戎志》）

总督漕运公署 明初未设文臣，以勋戚大臣督漕事，其署在旧城南府街。景泰年间，始以都御史王竑督漕务，淮安府知府程宗即平江伯陈瑄旧居建都察院。成化五年，通判薛准重修。正德十一年，知府薛鏊增建。嘉靖十六年，都御史周金改建于府城隍庙东察院，今之淮安卫是也。隆庆六年，都御史王宗沐增旗纛神祠于正堂西偏，又立水土神祠于东厢。万历七年，都御史凌云翼移治于淮安卫，是为今之总漕公署，即元廉访司署，又总管府也。乾隆四

年，总漕托饬县估修大堂，苏抚陈题准动项修理大观楼等处。乾隆八年，总漕顾改建万松山房。

淮扬道公署 先为总兵府，后驻海运道，改驻淮海道，今为淮扬道公署。乾隆十二年重修。

河北镇 在治北五里

盐运分司公署 旧驻安东县，今改驻淮所。

批验所大使公署 旧在淮安坝西，今在河北镇。

板闸 在治北十五里

督理钞关公署 康熙二十五年，督关户部郎中杜林修，四十三年，火毁正堂，督关工部主事纳琰重修。

清江浦 在治北三十里

总督河院公署 在清江浦运河南岸。雍正十一年，游击朱一智建修，其从前建设卷宗俱于乾隆五年被毁无存。

河库道公署 建设清江户部街地方，旧河库钱粮属淮徐河道兼管，雍正八年，复设库道，历任房屋若干，无卷可考，不能细列。

（乾隆《淮安府志》卷 11《公署》）

总河署 在新治南少西，今改为总漕行辕 本管仓户部公署，永乐中建。康熙十七年，河督靳辅驻节于此，以为行馆。雍正七年，以河道总督为江南河道总督，十一年奏改为总河署。咸丰十年，豫逆东窜，署毁，惟存荷芳书院。是年，奉旨裁汰河员，以漕运总督兼筦河务。同治元年，署漕督吴棠即河署故址，建为漕督行署焉。（光绪《清河县志》卷 3《建置》）

（3）关厢城镇

清江浦 在治西北三十里，原南北商货皆从城西仁、礼等五坝车盘而过。自故沙河以上开运后，凡货船悉由清江过坝，里之运河，外之黄、淮河，千舳丛聚，侏埠膾集，两岸沿堤居民，为水陆之康庄、冠盖之孔道、阡陌之沃区云。（天启《淮安府志》卷 2《舆地志二》）

版闸镇 城西十二里，运河之北，多人家，有钞关，南户部主事驻扎，管收船料。

清江浦镇 城西三十里，古名公路浦，又名淮浦。运河由此出清口上黄河，水陆孔途，商货丛集，夹岸人居二十余里。河之南有管仓户部、督造漕船工部、东、西河船政二同知、营缮所、税课司、河北主簿各衙门驻扎，实重地云。

（天启《淮安府志》卷 3《建置志一》）

马头镇 治东五里，近淮阴故城之地，为今漕运出入要道。旧为马头郡，今有马头巡检

司，原与天妃坝、新庄闸为河东三镇，人烟辏聚称盛。明末兵燹之后，居民鲜少，徒以水陆冲烦，河下应付为苦。

王家营镇 治北三十里，镇与清江浦分河为界，由陆路入京孔道，仕商雇役，车赢必出于此，为本邑大镇，顾坊店于埠，率山左淮浦之民，土籍者十不一二。康熙六年，居民以河决迁移，为东西营，而衰过半矣。

（康熙《清河县志》卷1《镇集》）

板闸镇 淮城西北十二里，即明平江伯陈瑄开挑运河所建四闸之一也。面湖背海，左江右河，镇居其中，为南北舟车之要道，故于此设关焉。临河市廛密布，河南北居民数千家，关署镇坐于北，而东街、南街、前后西街铺户纷纭，人语杂沓，赖关务以资生者几居其半。

河北镇 距郡城北十里，新城西北三里，黄河未徙草湾以前，镇在大河北岸，故名，今去关署隔盐河一道，即古黄河旧路也。明正德十年，开支家河，接涟水，建批验引盐所于此，后又筑城护盐，今城废，四门尚存。淮北监掣同知驻此，盐官所在，食力之家，合东西二里，不下数千户，商贾负贩，接迹于途，亦属税务要地。

马头镇 距大关三十里地，近淮阴故城，镇前有渡，舟楫如林。乾隆九年，拆去双金闸，改为草坝，今天妃口，于此分设税房。

王家营镇 距大关十五里，与清江浦分河为界，陆路入京，此为孔道。康熙二十七年，水大冲镇，知县管巨捐贖买地，东迁里余，居民复聚，财货倍兴。

王家营渡 凡南来起早北去者，必至此渡黄，雇车上站，寔为淮属要津。

（《续纂淮关统志》卷4《乡镇》）

会馆之设，吾淮初未之闻。乾、嘉间，商业鼎盛，官幕之居淮者甚夥，悉无此举。后新安人至业质库者，借灵王庙厅事同善堂，为新安会馆；福建庵内奉天后，福建人借为福建会馆；镇江人以北角楼观音庵为润州会馆。道光初年，有浙人合谋创浙绍会馆，在水桥；山西人购竹巷魁星楼西马宅，为定阳会馆；宁波人购湖嘴大街程宅，为四明会馆；句容人购中街张宅，为江宁会馆；西门外堤旁，有江西会馆。每当春日，聚饮其中，以联乡谊。近有楚人，在都天庙旁建公所，亦会馆之类。《梓里待征录》（《淮安河下志》卷16《杂缀》）

（4）祠庙碑记

灵慈宫 即天妃宫，为漕运立。凡三处，一在郡城西南隅，旧名紫极宫，宫前环池植柳，名万柳池，上有升仙桥。宋嘉定间，楚州安抚贾涉重建，后毁。元至正又建。本庙（朝）宣德间改今名，漕运之香火在焉。一在清江浦，宣德间平江伯陈瑄建。一在新城大北门里，大河运官建。（万历《淮安府志》卷6《学校志·祠庙》）

敕赐灵慈宫记 大学士 杨士奇

逾淮而济而汶，两京之通道也。凡南方两淮、两广、江东西、湖、湘、浙、闽、黔、蜀，其方伯郡邑百司，与夫海外番国蛮夷君长之贡献、朝觐、受事、请命者，商贾之贸迁者，往还交错，蚤（早）莫（暮）不息。而事之重且大者，军国所用租赋，悉出南方郡邑。永乐初，平江伯陈公瑄奉命率舟师道海运北京，然道险，所致无几。乃浚济宁、临清之河水达北京，以便粮运。岁发数千艘，每春冰泮，则首尾相衔而进。河狭且浅，一雨辄溢，雨止复竭，加以洪闸之艰且险，舟稍不戒，非覆则胶。时平江公仍奉命督粮运，慨然念曰：“凡大山长川，皆有主宰之神，能事神，则受福。往年吾董运，凡海道神祠，吾过之必颺持敬，如神之临乎前也。间遇风涛，及鱼龙百怪有作，辄叩神佑，靡不响应。今兹祠祀未建，非缺典欤？”遂作祠于淮之清江浦，以祀天妃之神，盖公素所持敬者。凡淮人及四方公私之人，有祈于祠下，亦皆响应。往来守臣以闻，赐祠额曰“灵慈宫”，命有司岁月春秋祭祀。于是，董漕运参将、都督佥事汤公节请书丽牲之石。盖世俗所传神，肇造事远不可质，惟神者天之所命，天固利物为心也，神斯无不在诚，斯无不格诚，神孚而福泽降，自然之理也。既为书作宫所，又自作迎享送神之辞，俾歌以将事，辞曰：

溥芬馨兮芳筵，奠苹蘩兮清醑。吹参差兮鼓瑟，望纷拜兮堂下。神来降兮云中，导霓旌兮鸾盖。从海若兮河伯，错玉节兮瑶佩。神戾止兮檐兮，悦下人兮恂忱。风泠泠兮帘幙，恍若睹兮居歆。神昭昭兮在上，人总总兮在下。纷有祈兮不齐，神均赐兮灵佑。车道陆兮履坦，舟循川兮安流。风与雨兮时若，物阜成兮神之休。岁祈报兮有祀，神倏往兮忽还。上卫国兮下民生，神惠同淮流兮千万亿年。

（正德《淮安府志》卷16《词翰》）

恭襄祠 在清江浦，去治西北三十里。正统陆年，奉礼部勘合札付建。（万历《淮安府志》卷6《学校志·祠庙》）

加封平江侯谥恭襄陈公祠堂记 祭酒 吴节

宣德八年冬，奉天翊运推诚宣力武臣、特进荣禄大夫、柱国平江伯薨。讣闻，皇上为之悼叹，辍朝，追封平江侯，谥“恭襄”，遣官祭奠，给棺赙，营治兆域。既而淮人念公勤劳国家，筑堤通漕，为农商军民万世利，不忘厥功，乃相与治祠于清江水神之傍，塑像以祀。正统初，连岁春夏多大雨，淮波泛涨，沙淤河浅。有司役徒大疏浚，久而绩用弗成。一日暮，役人隐隐见公乘篮舆，骑从甚都，双灯前导，遍阅诸坍塌而去，众相惊异。翌日，具肴醴荐禱祠庭，而堤遂以成。郡耆石士宁等率士民以状闻，诏如江西韦丹故事，赐公春秋祭享，有司定为常祀。前郡守杨理以祀典不可以不严，乃改营庙貌于河滨，以便祝嘏。今郡守丘陵、卫使丁裕等，复以过淮人士礼公者多，不可无文以昭示悠久，遂合所属，购求得丽牲之石，遣守祠道士董道亨来征辞请刻焉。

谨按，恭襄侯，讳瑄，字彦纯，号乐善，姓陈氏。其先合肥人。自少颖敏（浚）[睿]发，善骑射，遇飞禽应弦而下。洪武中，随父怀远公官成都，以舍人参侍大将，征大蕃、散毛诸獠，所向克捷。及父职同知右卫事，奉檄征越嵩、盐井诸夷，皆连破之，生擒渠寇贾哈刺，以献于朝。继会大兵征云南百夷，累功，升四川都指挥同知，寻升右军都督佥事，总舟师于江上。太宗文皇帝入（清）[靖]内难，正位宸极，以公功存翊运，进爵平江伯。时乘輿巡北京，命公岁通漕百万石，由海道给足行在，继复奉命，屡于闽海等处备倭。修筑海门至盐城抵堤八百余里。又于近海太仓筑高丘二十余丈，以为海舟表识，名曰“宝山”，碑刻具存。及北京都邑城（成），罢海漕，命由淮、徐穿卫，入潞河以运。公遂建议于通舟（州）、天津、德、清及淮、徐诸处，皆置厰仓，以贮南粟。造浅舸八千余艘。导山东沂、泗、汶、洸诸水以灌济宁二闸，遂循济北度安山、南望、孙村湖、梁山、耐牢陂取道，筑长堤百余里，以捍漫流。又从沛邑引刁阳湖、凤池口诸水暨黄河支流，以灌徐、吕二洪，递接迤南诸舟。遇冬水涸，则督工开凿中流巨石以杀湍势。又开泰州白塔河四十余里以通大江。筑高邮、宝应、（泛）[汜]光、白马诸湖长堤，构梁以度牵道。自潞抵淮，计程三千六百有奇，设浅铺七百余所，置守卒导引，沿岸柏（植）柳浚井，以便夏月行者。又疏瓜洲、仪真二坝淤塞，以接海潮。沿途捷石畚土为楔闸，水以时闭，纵（综）其闸以座计者凡五十有奇。所输官粟视河漕一百万石，后加至五百万石。初，淮波险恶，难于漕流，计工开清江浦五十余里，自管家湖[至]鸭陈口通淮。湖筑堤，置移风、清江闸以达于河，而淮道通矣。其他疏凿以便稼穡者，不可以数计。此皆南北所经一览而俱见者也。洪熙初，□□言，公首陈时事之大者凡七，承制奖答，敕有司行之，又诰赠其三代皆伯爵。宣德初，命镇守两淮，仍督诸军，领漕事。时公年弥高，屡乞逊避，诏加劳慰。然公晚得脾疾，遇阴雨间作，犹躬卧听治，罔有滞事。暨疾剧，仲子仪侍，蒙特遣医来，不能起，以癸丑子月十一日薨逝，春秋六十有九。子佐袭伯爵，孙豫继袭，今以功进爵为侯。窃闻周公政书有曰：国功曰功，战功曰多，民功曰序，事功曰劳。四者有一，皆得以纪功太常，传示悠远。又闻之祭法有曰：法施于民，则祀之；以死勤事，以劳定国，则祀之；能御大灾，捍大患，则祀之。今公之生也，誉望勋劳，充播天下，合乎政书之目；其歿也，又能显扬威烈，以警动是邦之人，庙食百世，与祭法相符协，岂非古者豪杰之士，英灵耿耿，久而不讹，不以幽显或间，迨与天地相终始乎！然惟淮人念甘棠之爱，愈久愈至，既请命于朝以定春秋二祀，又岁时伏腊有迎赛之典，亦惟公祠是瞻是虔，兹又江淮旧俗然也。谨因丘、丁二公之请，备述大业，书之于石，以彰示来者。并作迎享送神之歌五章，俾邦人工歌以祀。其词曰：

春日兮扬扬，擷芳菲兮进侯堂。侯之来兮弩蹶张，拥熊虎兮罗干将。敛威容兮坐彷徨，将排风兮凌淮江。

秋日兮离离，采苹馨兮荐侯祠。侯之来兮建翠旗，俨神容兮暂踟躇。将馭气兮横青徐。

击鼓兮坎坎，吹笙兮于于。菱荷结实兮秔稻肥，湖田水足兮民用有余。我侯来巡兮增怡愉。

坎坎兮击鼓，于于兮吹笙。垂杨千里兮堤路平，漕舟透[迤]兮商旅经行。我侯来游兮忻有成。

淮之山兮江之浦，蔽芾棠阴兮覆灵宇。往来无穷兮奠清酤，钥和风兮为灵两。邦人报祀兮千万古。

（正德《淮安府志》卷16《词翰》）

惠济祠 在运口 乾隆志云，即天妃庙，在新庄闸口。明正德三年建，武宗南巡，驻蹕祠下。嘉靖初，章圣皇太后水殿渡河，赐黄香白金，额曰惠济。雍正五年，勅赐天后圣母碧霞元君。南河祀典则云明嘉靖二十七年建。国朝康熙中，累封天后。乾隆十六年，改称惠济祠。二说不同。咸丰志按，刘良卿有惠济祠碑，嘉靖二十七年立。碑云，正德初道士袁洞明卜地河浒，建太山行祠，及章圣太后有黄香白金之赐，改名惠济。是明嘉靖中，止祀太山之神，未尝祀天后也。本朝即其旧宇，崇祀天后，遂称天妃庙。乾隆中，复改称惠济祠。具祀典者，祇见有嘉靖二十七年碑文，遂以立碑之目为建庙之年，又不知有始祀太山，今祀天后之异，通合为一，故致抵牾云尔。庙有铁鼓，又名铁鼓祠，邑人汪之藻有《天后庙赋》。（光绪《清河县志》卷3《建置·坛庙》）

重修惠济祠碑

经国之务莫重于河与漕，而两者必相资而成。曩者东南之民，数勤河患矣。我皇祖圣祖仁皇帝，亶天纵之神明，乾苞坤络，了列指掌，清蹕屡勤，比隆神禹，开示方略，神契龟从，用诰万世无疆之休。河臣禀受圣谟，罔失尺寸，若堤、若遥堤、缕堤、若月河、若引河、若坝、若堰、若闸，措必其要，用必其时。河奏安澜，民无昏垫，成绩彰灼。五纪于兹，天庾陈红，云帆直达。阙包织筐，琛赆南金。公私百货之需，船输舰载，楫交津渠。溯前代南北运道，逆河而上者五百余里。明季开泇河，避黄河之险者三百里，越我朝康熙年间，开皂河以通泇，复开中河以通皂。漕艘出清口，绝流北入中河，浮于黄者仅七里。遂尽避黄河五百里之险，漕之利无过此时者。黄河，自积石龙门，经豫徐东下，挟淮泗交流入海，势湍悍不可御，泥浊易淤。漕艘渡江达淮，黄河亘其冲。其入中河也，必资于黄河之道，以清淮迅激荡涤之，俾无壅沙，河恒强，淮恒弱，则潴洪泽之巨浸以助之，交汇于清口。是为运道之枢纽，河防之关键。导河、义淮利漕，举系于此。濒河迄下游郡县数十城郭、田庐皆恃以为命。司水土者恒惴惴焉。清口治而河与漕胥得其理矣。清江浦之浹，神祠曰惠济，鼎新于雍正二年，灵贶孔时，孚应若馨，过祠下者，奠醴荐牢，靡敢弗肃。乾隆十有六年，朕巡省南服，瞻谒庭宇，敬惟神功庥佑，宜崇报享。命有司鳩工加焕饰焉。夫名山大川，精气磅礴，必有神焉！主之经国大政，芘赖生灵，必有神焉相之。其顾享者必有勤民敬事者忱者也。苟墮庶事而瘵厥官，或穿凿自用而失其故，有弗干谴怒而罹其罚者乎，政罔弗修，无貽神羞，敬举乃职，神锡而极，惟神式凭，庶永底宁，勒文贞珉，用谗河臣，遂为迎神送神之歌。辞曰：

河之来今天上，皓皓吁吁兮无与抗，弥弥兮清淮，汇沧漣兮河流，潜潜峨巨艑兮横中流，望灵旗兮澹淡游，桂枳兮荃桡，纷珥节兮蘅皋，絙絃兮考，鼓俎肥牲兮式歌且舞，神格歆兮福女，干夫邪许兮口长菱，巩金堤兮障彼乐郊，楚舟容与兮吴榜，交溯长川兮利济，转玉粒兮时攸，赖洪涛伏兮神哉，沛箫管竞兮应棹歌，神之留兮祥飏和，绍平成兮恪藏事，饫芬兮虔报，祀灵河翁兮福万世。

乾隆十六年岁在辛未夏六月吉日

（《淮阴市志》第五十三卷《杂记》）

淮安清口灵运碑记 苏茂相

国家岁转东南数省百万之粟，以实天府，皆出淮安清口，以达于北。清口者，黄与淮交会处也。黄浊淮清，必淮足抵黄流始无壅。天启丙寅春，茂相奉玺书来董漕务。五六月间，南旱北霪，淮势弱，黄挟雨骤涨，倒灌清江浦、高、宝之墟。久之，泥沙堆淤，清口几为平陆，仅中间一泓如线，数百人日挽不能出十艘。茂相大以为恐。或曰：金龙四大王最灵，因遣材官周宗礼祷之。是夜水增一尺，翌日雨，复增二尺，雨过旋淤。茂相曰：“非躬祷不可。”闰六月二十有五日，率文武将吏诣清口，祷于大王及张将军神祠。四大王，黄神也。祈逊淮勿侵；张将军，淮神也，祈捍黄勿缩。是时旱日炽，即一泓如线者，亦几绝流。群议开天妃坝，开乌沙河，张郡丞元弼来言曰：“神凭人言：‘无事仓皇，还由旧道。’”众未之信。越五日，为七月朔，晨气晴朗，已而凉风飏飏，阴云翁郁。不移时大雨如注，达夕不歇。初二日，雨如之，河流澎湃，停泊千余艘欢呼而济淮，遂强能刷黄。迄秋，粮艘尽渡无淹者。众始诧河神有灵，“还旧道”语非诬。攒漕徐孟麟侍御驻京口，日淤是虞，当午凭几，河神见梦，详具侍御《清淮纪梦录》。呜呼！我皇上以圣明践祚，水府百神，莫不受职，龙飞之岁，黄河水清数百里，而漳水之滨，传国玺韞泥淖中数千年者，且耀采呈祥。矧河伯之浮漕舰、济国储，乃其岁岁所司存者，受命如响，又何疑乎？方茂相祷时，言运济如期，则当为新庙貌，请加褒号。至是运竣，疏闻，而命张郡丞采堪輿家言，改其庙向而新之云。

天启六年十二月，奉圣旨封护国济运金龙四大王，淮神张将军封通济平浪元帅。

（天启《淮安府志》卷10《艺文志一》）

从祷各官姓名

管仓户部主事林鸣璠 淮安府同知连躍 山阳县知县孙肇兴 县丞孙继音 杨可栋

把总刘亭远 张云鹏

版闸户部主事田有年 杨长春 方尚祖

清河县知县饶若蒙 主簿翁宗誌 顾乃德 汪瀚 季子宁 孙如□ 曹可教 沈通

明 姚文

漕运刑部主事张□□ 张元弼

清江工部主事刘炼 推官秦毓秀

安东县知县刘君聘 主簿黄本中 胡宗圣

漕储按察使朱国盛 扬州府同知郭维翰 中军 戚世光 赵志和 王国魁

淮海兵备副使曹守勋 通判姜效乾

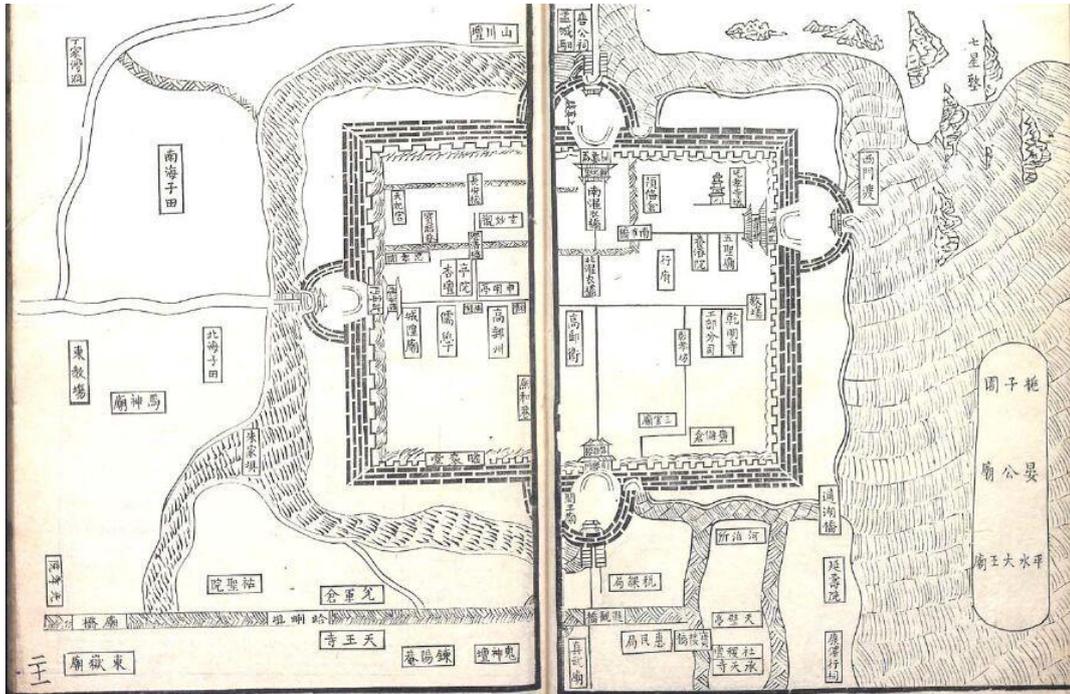
沭阳县知县何大进 守备 陈拱 许可施 郭□□

（据《淮阴县志》附录补）

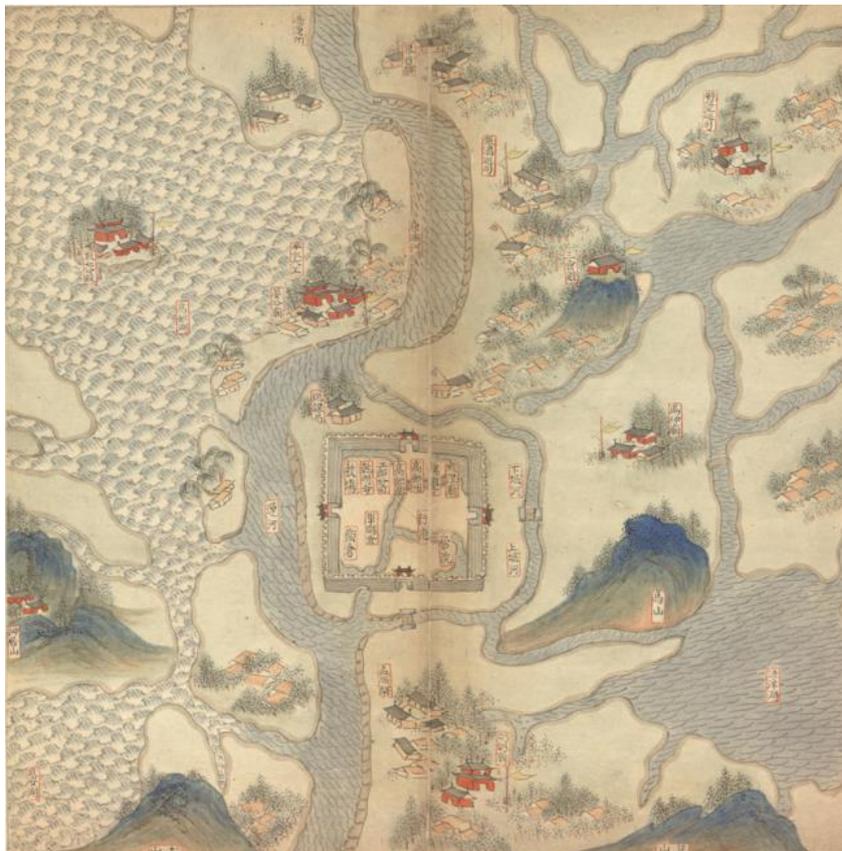
三、高邮

1、舆图

高邮州治图（雍正《高邮州志》）



明代高邮州图（《扬州府图说》）



高邮州，属扬州府，不久遂为散州。民国元年，废州为县。在抗日战争和解放战争期间，高邮县澄子河以南地区曾先后属江高行政区、江都县，高邮湖西菱塘地区曾先后属天高县、甘泉县、东南县、仪扬县、仪征县。中华人民共和国成立后仍设高邮县。1991年2月，经国务院批准撤县设市（县级），当年4月1日，正式建高邮市。

3、现存遗迹

（1）孟城驿

孟城驿始建于明洪武八年，位于江苏省高邮市南门大街东，是目前全国规模最大、保存最完好的古代驿站。孟城，高邮的别称，取意于宋代词人秦少游描写家乡“吾乡如覆孟”的诗句，孟城驿故而得名。孟城驿原规模宏大，有正厅五间、后厅五间、送礼房五间、库房三间、厨房十间、马神庙一间、马房十二间、前鼓楼三间、照壁牌楼一座。驿北为驿丞宅，驿旁秦邮公馆，堤上有迎宾房的皇华厅，东南有马饮塘。1993—1995年高邮市人民政府对其进行了修复，并在此基础上设立了中国唯一的邮驿博物馆。

（2）镇国寺

镇国寺地处高邮市京杭大运河中间，东临高邮市区，西近高邮湖，始建于唐僖宗乾符元年（874年）。寺中有镇国寺塔，亦始建于唐僖宗时期，称“西塔”，是一座方形七层楼阁式砖塔，塔高35.36米，顶端塔刹为一青铜铸葫芦，葫芦表面刻有“风调雨顺、国泰民安”八字。镇国寺塔虽历经几次修葺，但仍基本保留了唐骨明风的建筑特色。虽然诸朝对寺院皆有修葺，但年深日久，饱经沧桑，庙宇僧寮毁损殆尽，唯存遗址及千年唐塔，仍显古刹风韵。

（3）文游台

高邮文游台是古秦邮八景之一，始建于北宋太平兴国年间，也有资料记载始建于北宋元丰年间。原为东岳庙（即泰山庙），因苏轼过高邮与本地乡贤秦观（秦少游）、孙觉、王巩会集于此，饮酒论文而得名。历史上，文游台多次兴废，现存建筑大部分为嘉庆十九年重建。

1980年以来，逐年抢救修复了文游台、盍簪堂、四贤祠、秦观读书台等古建筑，并兴建重光亭、映翠园、门厅、牌坊、展厅、碑廊等仿古建筑，使之逐步形成文游台风景区，现占地面积37000平方米，建筑面积3200平方米，四周有河沟环绕。

（4）明清运河故道

高邮湖曾是古邗沟的重要通道，后因湖面风浪大，为航行安全，自宋至明清逐渐修筑分割河湖的东西堤，明清运河故道逐步形成。高邮明清运河故道位于现运河的西侧，北起界首四里铺，南至高邮镇的石工头，全长26.5公里。1956年大运河拓宽时裁弯取直，在里运河

东堤外另开新河，原河道废，但河道形状、走向及块石护坡至今仍清晰可见，形成“二河三堤”、古代运河与现代在用运河并行的独特景观，内有南门大街、镇国寺、平津堰、马棚湾铁牛、耿庙石柱、杨家坞、万家塘、御码头、车逻坝、界首大码头等多处明清水工遗迹。该段故道集中反映了大运河由湖道向河道演变的动态过程，是了解大运河河湖关系的活化石。

4、资料汇编

(1) 运河即古邗沟，南自广陵，通江北达山阳入淮。

康济河在城北亘四十余里，本朝侍郎白公昂筑，孝宗敬皇帝赐名。

大学士刘健康济河记：弘治二年秋，河决汴，溢于山东诸县，损运道，山东守臣上其状，请官浚治。天子忧之，勅户部左侍郎白公昂乘传以往，河既讫功，乃视运道，自山东抵扬州，议所以浚治。时监察御史孙君衍、工部郎中吴君瑞董河事，与巡抚右都御史李公昂、漕帅署都督僉事都公胜、署都指挥同知郭公鉉合议，高邮州运道九十里，而三十里入新开湖，湖东直南北为堤，舟行其下。国初以来，董河官司障以椿木，固以砖石，决而复修者不知其几。其西北则与七里、张良、珠、甓社、石臼、平阿诸湖通，萦回数百里，每西风大作，波涛汹涌，舟与沿堤故椿石遇辄坏，多沉溺，人甚病焉。前此董河事者尝议循湖东，凿复河，以备风涛，便往来，不果行。今日诚欲举运道之便利，宜莫先于此者，白公议允，遂相地兴工开凿，起州北三里之杭家嘴，至张家沟而止，长竟湖，广十丈，深一丈有奇，两岸皆拥土为堤，椿木砖石之固如湖岸，首尾有闸，与湖通，岸之东又为闸四，为涵洞一。每湖水盛时，使从此减杀焉。以三年三月始事，凡四阅月而成。自是舟经高邮者，出湖外，无复风涛之险，人获康济。白公因采众议闻之，上名曰康济河。河始开，白昂入京进掌台宪，吴君□□□□（亦以休告）去，孙君又继至，巡抚右副都御史张□□（公玮）、□□（巡按）监察御史伊公宏、工部郎中李君景□□（繁继）其功。是役也，工费皆以万计，工起于淮、扬二郡，给之雇直，其尝半出帑藏，余亦二郡所措，凡钱费以缗，计□（一）万五千，粮以石，计一万六千。盖淮安郡守徐君□（鏞）、扬州郡守冯君忠，二守方君瑄、郡倅□（王）君珍等主之，而身亲其事，则以□（委）扬州二守李绂、高邮守毛实、海州守陈廷珪、通州守□□（傅锦）、如皋令张善及扬州卫指挥李准等诸君，□□□（皆得人），宜其告成之易且速也。耆民葛璘等□（覩）兹□□（成功），谓当有记，以白郡守，二郡守有尝识余者，乃具事状来请记。余惟国朝财赋之需，东南过半。自海运不行，官舫客舟悉由于此，舳舻相衔，昼夜无虚时。而高邮当南北之要冲，故湖水为险事，诚有缺诸公或奉勅或承委于兹，乃能急所先务，易风涛为坦途，以康济往来。且工以雇募，费出帑藏，使民不劳而事集，有足嘉者，遂为之书。

按始浚河时，白公议，自车逻镇迤东，北至九里，环绕城郭，西堤绵厚，湖水不至拍城，漕水安流，而风气完固矣。时有势家以不便于己之所居，夤缘阻挠，竟自西门直去，以至水道冲城破郭，□跳无情，而邮郡形势破坏矣。近年水患频仍，西门渡之外田地皆化为湖陂，

而越河圈子几二十年不得耕种，西门城脚已为水啮去过半矣。其为害当未有涯也。司土者尚其变，而通之为城池田赋计哉。

闸河旧名运盐河，在州治北遐观桥下，东抵兴化县，西通新开湖，即今之东河也。（按河之南为南上河田地，河之北为北下河田地，南北以此而辩。宋元佑间，郡守毛君泽民于此河置斗门、石闸，以时蓄泄，堤之南北皆为良田，民甚德之。

（隆庆《高邮州志》卷二《山川志·河》，缺字据嘉庆《扬州府志》卷8补）

越河圈子不可以不固，固圈子所以保康济河也。弘治初，抚臣以高邮新开湖险恶，数数损坏粮船，大为漕运害，乃议于民田中凿渠引漕，以避风浪之险。渠首尾与运河接，长与湖等，竟三十里，功成矣，闻赐名曰康济河。而民田之越在河外者遂为越河圈子田矣。圈子田四围皆水环，以堤岸护之，其中尽膏壤沃土也。额有税粮四百余石，所系乎民生国赋者不小，顷以频年水灾，堤岸损坏，人之不得耕植者几十四五载。一自工部郎中程修理之后，转加废坏，愈不可耕而种也。然圈子田之堤岸，实康济河之藩篱，堤岸废坏不治，则河复为湖，而新开湖之险恶当复如故矣，有不复为漕舟之害者乎？当道者目击昏垫之艰，纵不为邮民计，独不为国赋计耶？纵不为邮之国赋计，独不为天下之漕舟计耶？正德、嘉靖间，宝应人屡比例高邮康济河故事，请开宝应湖复河，迄今未成，致厘当宁之虑者久矣。高邮幸有复河，又乃因仍苟且，任其废坏，岂不孤孝宗敬皇帝命名之意也耶？在昔废数万金凿田为河，以避湖险。今乃不加修治，弃田以为湖，则是割三十里有粮之田地，以增益无用之新开湖矣，不亦重可慨哉。（隆庆《高邮州志》卷二《水利志》）

弘治三年，命官于高邮河迤东开新河，以避其险，曰康济河。中为圈田，南北置闸，以时启闭，两岸俱甃以石。嘉靖五年，题准于汜光湖东，傍旧堤开新河，长三十里，遂弃康济河。（申时行《大明会典》卷196《扬州高宝运道》）

隆庆四年后高堰屡决，淮水东注黄河尾，其后入高邮，湖堤溃决，漕河大坏。神宗四年，漕臣吴桂芳改挑康济越河。嗣因总河潘季驯大治南河河道，乃复。（乾隆《高邮州志》卷二《运河》）

万历四年三月乙卯，河南总督漕运侍郎吴桂芳言：“高邮河南堤，乃永乐间平江伯陈瑄所建，运舸俱行湖内，波涛为患。至弘治间，侍郎白昂议开越湖，中为土堤，东为石堤，二头建闸，名为康济河，其中堤之西、老堤之东，约成民田数万亩，即令所谓圈子田也。彼时未防西堤为河，而别作越河于数里内，舳舻安流，军民称便。但河去太远，老堤瞻顾不及，缺坏不修，遂至水入圈田，又成一湖。而中土堤则溃坏，东堤独受数百里湖涛，故有昨岁清水潭之决，盖势所必至也。今若尽复白昂旧迹，策非不善，但据估银二十三万有奇，比之白

昂所费，尚不及半，诚恐修筑不坚，数年复坏，反成虚费。则不如照弘治间侍郎王恕议，就老堤为越河，只修筑东、西二堤，为费既省，而循堤牵挽，亦可随坏随修。高邮既完，徐及宝应谨将切要事宜条为四议：其一曰设处钱粮；二曰烧采砖石；三曰分募夫役；四曰委官分理下所司。（《明神宗实录》卷48）

康熙十六年，总河靳辅奉旨大挑运河。十七年，总河靳辅奉旨改挑永安新河，即清水潭。按清水潭，地最卑洼，西南受高邮各湖之水，西北又值高堰大溃，黄淮东注，南北交汇，屡决屡塞，随塞随圯，其势愈盛。宽至三百余丈，深至七八尺，经营堵塞十余年，终未奏效。辅至，相度地形，以决口深不可筑，于湖中另筑东、西堤二道，中挑越河一道，与首尾旧堤相连，改名永安新河。百余年来，运艘民船，永绝漂溺之苦焉。

乾隆二年，总河高斌奉旨大挑漕河。按运河当黄淮下流，水过沙停，最易淤垫。河身高，则运道梗塞，遇暴涨亦无容滞之所矣。查张文端公《居济一得》有云：国家数百万漕艘，皆资一线之运河，岂可不使之深通哉。自运河浅塞，放水灌田，则舟恐难行，蓄水行舟，则民苦无水。故运河口及界首至扬州一带，宜大为挑浚，务令深通，使水由地中行，而不专借堤以束水，则虽有盛涨之时，可无泛滥之虑。既经大挑后，每年于年终题明闭坝一月，用河兵分段挑挖，岁以为常，则运河不患其不深矣。要比现今河底深二丈，再将运河东减水闸坝底低下数尺，河既不浅，而水有所归，何患淹没乎？详见《行水金鉴》。按今堤岸日高，文端公河深二丈之说，势已难行，或酌用其四之一于运道似较便利。至每岁用河兵挑挖之说，犹是设立浅夫遗意，窃举旧说之可征者详着之。

（乾隆《高邮州志》卷2《运河》）

新开湖，在州治西北三里，其水东南俱通运河，久雨则涨，旱亦不涸，大抵天长以东诸水尽汇此湖，而达之于淮也。湖之长阔一百五十余里，当其晴霁则水光澄澈如素练。其口阴风大作，洪涛汹涌，樯倾楫摧，溺而死者恒有焉。盖境内之一险也，凡往来者慎之。

曰新开湖 在高邮州治西北三里，嘉靖志云即高邮湖； 曰鹭社湖 在州治西三十里，通鹅儿白湖； 曰平阿湖 在州治西八十里，通天长县桐城河； 曰珠湖 在州治西七十里； 曰张良湖 在州治北二十里，通七里湖； 曰石臼湖 在州治西北五十里，通鹭社湖； 曰姜里湖 在州治西五十里，通塘下湖； 曰七里湖 在州治北十七里，西通鹅儿白湖； 曰鹅儿白湖 在州治南二十里，通张良湖； 曰武安湖 在州治西南三十里，通露筋河； 曰塘下湖 一名赤岸湖，在州治西四十里，通鹭社湖。 以上高、宝各湖支港，时或分泄入运，然大较则与邵伯诸湖相灌输，又《行水金鉴》言：新开湖在高邮州，长三十五里。《方輿纪要》言：新开湖，州西北三里，其水东南俱通运河，长阔各百五十里。《嘉靖志》言：新开湖即高邮湖。《扬州水道记》言：宋始有新开湖，杨万里有《过新开湖诗》，新开湖之名著，而樊良湖之名晦。（《太平寰宇记》：高邮有樊良溪，在县北二十里，州志以为即古樊良湖，

是樊良湖之名久晦矣。)新开湖在城北三里,长三十五里,樊良湖在州北二十里,则是新开湖已并樊良湖为一矣。按《方輿纪要》谓新开湖长阔各百五十里,《嘉靖志》谓即高邮湖,然则高邮湖可以统新开以下诸湖之名,新开湖亦可以统高邮境内西堤外诸湖之名,其所并为一者,固不独樊良已也。(董醇《甘棠小志》卷2《记湖漕第三》)

(2) 坝: 绞口坝在城东北;蛤蜊坝即旧下闸,在州东北;朱家坝在州东。按以上三坝西障运河水利,东通兴化各盐场等处。凡盐货西来,客商东往者,皆于此过坝云。(隆庆《高邮州志》卷2《水利志》)

堰: 平津堰,唐刺史李吉甫所筑,即今之官河堤也。按,河堤南接邵伯,北接宝应,湖水相连为患,李吉甫筑堤遏之,溉田数千顷,岁久易决。自宋迄元,累修复废。洪武元年,老人栢丛桂奏准烧砖口岸,寻遣重臣巡督。五里一浅,每浅设夫四十名,口(添)备椿草,捞泥补岸,民甚赖之。今名存而实亡,为害不小也。(隆庆《高邮州志》卷2《山川志》)

邮之地,西南接连扬州、滁、泗、天长诸山,其间危岗断陇累累相属,以至于邮而地势为最高。东北抵淮安、宝应、盐城而渐趋于下,下以地滨于海故也。高者水之所出,其源有七十二涧,下者水之所归,凡七十二涧之水皆汇于三十六湖,而后入海也。境有三十六湖以受西山之暴流,而为诸水之汇,汪洋浩荡,方二三百里循湖而东有河焉,曰运河,其堤曰平津堰。凡田地堰之西者曰西上河,在堰之东者曰南下河,曰北下河,以西高于东数尺故也。南下河、北下河之间有河焉,曰运盐河,其堤曰东河塘。凡田地堰之南者曰南上河,在塘之北者曰北下河,以南高于北数尺,故南不曰下河而又曰上河也。堰之在邮境者,南北长九十里,塘之在邮境者,东西长八十里,各有斗门、石埭、涵洞数十处。水则西河籍南河、北河以为之泄,旱则南河、北河籍西河以为之溉,地力尽而岁事登,旱潦不能为之害,此古高邮之水利也。

国初之制,平津堰设立二十三浅,东河塘分为十塘,浅有浅夫,使之不时捞浚,塘有塘夫(塘夫即田邻夫也),使之相宜培补。又设管河判官一人主之,是以二河深下(二河谓运河及运盐河),堤岸坚固,蓄泄有则水旱无虞,民未告病也。自后扬州五塘尽废为田,而湖水不得入江。(以山水散溢奔流于前,而湖水为东关口所扼也。)黄河之道频年淤塞,而淮水不得入海。千流万派,毕会于邮,而高邮遂成巨浸矣。况境内治水之成规又废弃而不讲哉。浅夫、塘老徒具虚名,平时不复捞浚,一遇水发,惟取客土培堤以障之。堤日益高,水日益长,田日益下,而西上河已坐受其害矣。及时雨大作,然后役人传箭摇铃昼夜堤下,以防其溃决,而其势又不能使之不决也。然其决也,不出于南,则出于北。堰决于北,则北下河受其害,堰决于南,则南上河受其害,而其势又必及口北下河,是堰之未决,害在于西,堰之既决,害在南北,此盖历岁之故辙也。邮民之为水害者,迨二十年于兹矣,水之为害,非不

可去也，水之未有所归也。今之言者，罔不以水利为建明，然图其功而不本之于简易，水利虽不言可也。善治水者，惟求之已然之故利导之而已。今宝应添设平□（水）八闸，淮水可以无患矣，而境内之水所当急治者莫过于运河及运盐河与夫子婴沟也。故治西河之水，以捞浅建闸为主，王倣之议悉矣。

援例生员王倣漕河议：窃见高宝一带漕河，南至瓜、仪，北抵淮安，诚南北往来之要津也。国家之利害，生民之休戚，皆系于此，最为要害。弘治间，平江伯督理漕运，置平水闸蓄水三尺五寸，乃为定制。俟其水长，听其自泄，纵有大水，亦无大患，仍置浅船，编设浅夫，以时捞浅，再无壅塞。但遇早年，运船过尽，仍放洞水救济下河，是以上下田禾不知旱涝，岁获丰收，家给人足，国用以充，民生以遂，良法美意，万古不磨。夫何近年来，法久寢敝，闸犹见在，制不如前，虽有浅夫之名，而无浅夫之实，所置浅船并无影响，只知修理塘岸，不知捞浚河泥。且带客土专事修培，塘岸日高，河底日壅，以至平水之闸废而为减水之闸矣。顾将以为漕河之利而不知其害，实甚。盖河底积高，而塘岸转或弗固，水蓄太多而舒泄时或不及，必待时水泛涨乃开闸洞，每值久阴，恒悲苦雨。况连三十六湖，又通七十二涧，水势腾涌，郡城内外，陆路舟行，公堂之下，悉为池沼，沿门比屋，沉灶产蛙，人人跣足，在在褰裳，晨昏厉涉，多生病疾，倾室颓垣，致伤非命。今岁瓜洲城墙浸倒，殃及居民，是其验矣。间□（閘）疾苦，莫能□□不至冲决，岂但已哉，动则七八十丈，或至百十余丈，稽迟漕运，亦曾损坏，直将运河泄干而后修理，始固经年累月，糜费数千万金，劳民伤财，莫此为甚。上河先没，下河继涸，遂使膏腴之地，尽为鱼鳖之区，哭声动地，水患滔天，直至兴化、盐城等处地方并各场分，靡不受害，屋宇车木，或至漂流，牛畜鸡豚，尽罹灾□，□万生灵无以卒岁，一应粮差致劳，催并拆荡，卖鬻何所不至，父母冻饿，兄弟妻子离散，四野一望，十室九空。淮扬之民，力田为业，若不急为之所，则将何以为生哉？为今之计，尚有可图，仰亦所谓犹有七年之病，而求三年之艾也。苟为不蓄，终身不得，然自今蓄之，则犹或可及耳。当查照先年规格，添修平水闸座，酌为一定之制，恒存六尺之水，水但过格，自然下流，无昼无夜，无时无刻，以渐而长，以渐而去，庶无淹没冲决之虞，责令浅夫常川捞浅。计照浅铺一所，仍置浅船四只，编定浅夫八名，审立浅长一人，每夫二名领船一只，更置竹木掀篙棹等物，一人舢棹，一人揽泥，朝篙一船，暮篙一船，俱令发于岸上，尽数帮在里边，只许帮阔，不许加高。篙过船数，浅长督报管河衙门，以时稽考，捞得寸泥可蓄水，帮宽一尺有一尺之益，日计不足，月计有余，塘岸益坚，河底益深，便遇干旱，亦不壅塞，必俟运船过尽，仍放各洞之水急救下河之旱。夫然则上河之水蓄泄有常，下河之水长落以渐，水年不至于滄漫，早年不至于干涸矣。但造船只恐乏钱粮，合无清发盐场、枯树地租等项余积官银，坐委廉干人员督造，务在坚緻，不得苟简，浅船所受只在念石，计算工料不过五金，兹或于民田粮上带征些须，类解协济，民亦乐从，此狂穉千虑一得之愚也。（隆庆《高邮州志》卷2《水利志》）

今按，国朝设立滚水坝，即古人建平水闸之意也。设立河兵即浅夫之制也。按《大清会典》：高邮州旧有浅夫一百三十二名，今改设河兵。傅泽洪《行水金鉴》曰：浅夫与浚河相为用者也，使浅夫之制常举，河可不兴工大浚矣。经制虽设，顽民易偷贵时饬之。查邮境堡房四十五座，额设堡夫九十名，亦听修防河堤之用。（乾隆《高邮州志》卷二《运河》）

洞：李省洞在城南旧河一浅；都仓洞在城南旧河一浅；栗子洞在城南旧河一浅；三港洞在旧河二浅；颜家洞在旧河二浅；周省洞在旧河二浅；周全洞在旧河三浅；丁家湾洞在城东旧河四浅；过河二洞在城北新河一浅；归正洞在旧河十浅；看花洞在旧河十浅。

按以上诸洞□□官河之左，所以泄官河有余之水，以济南河、北河之旱者也。洞各有洞户，以田地之在洞傍者充之，以司启闭，以职修理，而免其田邻夫役，此旧制之最善者也。但每遇早年疏泄之时，近洞者□□（辄壅）泉以为己利，必俟己田充足有余，然后放水通行，而官司闭洞之令已下矣。是一洞之设，特为数家之利耳，尚其严法治之以为专利者之戒哉。

浅铺：铺在旧河者，曰王琴浅铺，曰车逻浅铺，曰五里坝浅铺，曰丁家湾浅铺，曰九里厂浅铺，曰十里桥浅铺，曰张家沟浅铺，曰丁志浅铺，曰永定港浅铺，曰界首浅铺（共十一浅）。在新河者，曰新河一浅，曰新河二浅，曰新河三浅，曰新河四浅，曰新河五浅，曰新河六浅，曰新河七浅，曰新河八浅，曰新河九浅，曰新河十浅，曰新河十一浅，曰新河十二浅（共浅铺十二。以上共二十□□□浅，审夫共一百四十四名，□□□若干）。

按旧制，沿河设立浅铺，打造浅船，编审浅夫，以时捞浚，是以河身深下，闸洞疏通。早年不妨粮运，且有余水救济下河。水年去水甚速，不致泛滥，所以无壅塞冲决之弊，为制之最善者也。迨年以来，虽审浅夫，实则无一人在浅，每夫惟征银若干两在官，以听工部取用。而邮之官河，凡三十年不知捞浚矣。一遇水发，日带客土加培，塘岸塘畔日益加高，河底日益壅塞，且客土杵筑不坚，易至摊塌。雨淋水洗，其势复低，是非□（带）上（土）加岸，实则带土填河也。河身既高，则蓄水必浅，治水者惟恐运船之不可行也。不得已而复加河塘，以为囤水之计焉。昔日之河在低田之下，今日之河在高田之上矣。所以西上河之低田化为湖陂，不见影响，而高田益下辄被淹没者，职此故也。况南河、北河视西河又为下者焉，得而不淹没也哉。且河塘既高，易致崩溃，堤防少有不固，百里一壑矣，矧田禾也耶？邮之被害已二十年余，司土者其思为之所哉。

（隆庆《高邮州志》卷2《山川志》）

附录一 “军三民七”的确立和调适——明代漕船修造的料额制度

易嘉碧

摘要

洪武时期，漕运分为南运和北运两线，南运行民运，北运行军运。永乐改海运为河运，在旧有传统上推行运法改革，呈现出军运逐步取代民运的趋势，军用漕船的需求增大。宣德年间，漕运运法由支运改兑运，加剧这一趋势，在此影响下漕船的修造形成湖广、江西、浙江、江南直隶等总为卫所自造和南京、镇江、江北直隶等总为清江厂造的漕船修造格局。厂造和卫造的船料皆采用军三民七的分配原则，军三民七料额制度的调整和运作成为影响厂造和卫造的内部演变的重要因素。军三民七料额制度是洪武时期建立的，指农民和运军船料的分配原则，成化以后走上折银化的道路。折银以后，军三民七的来源方式变化是与运法改革中军运取代民运的趋势相一致的，军三料银的征收决定漕船的实际修造方式。在厂造体制下，民七由原来摊派诸省转为芜湖、荆州、杭州和淮安四抽分厂提供料银，清江船厂转由通过招商采买方式获取木材，这一过程中始终可看到抽分厂的身影。军三小料是清江厂造中“旗造”和“厂造”两种形式的划分标准，而随着军三料银来源方式的演变，“旗造”和“厂造”的区别逐渐消失。卫造体制下，民七料银征自地方州县，获取困难不大。与之相反，军三料银是由运军办纳，征收困难。保障军三料银的征收成为四总选择团造抑或散造的评判标准。厂造体制和卫造体制演变背后，是漕运制度在有漕省份内部的差异性，也是对洪永体制的突破。

关键词：军三民七 卫造 厂造 团造 散造

绪论

“漕，水转谷也”^①，即由水道转运粮食的运输，称为“漕运”。在明代，这一定义仍旧适用，其主要作用供给政治中心和军事重地。明初洪武定都南京，漕运运输分为两条线，一是供应京师，二是供应蓟辽等军事重地，前者主要通过民运，后者则由海运来完成。永乐登基后，政治重心逐渐北迁，除运输到蓟辽地区小部分外，尚有数百万石的漕粮由东南地区运送到京师，这些漕粮能否顺利运输将直接关系到明廷的安危。直到永乐十三年，明廷废海运，正式决定通过京杭大运河向北京输送漕粮，以内河运输为主导的漕运制度在明朝得以确立。

随着京师的北迁，漕粮运输距离延长，运输的数量也增多，且加大了运输的难度。为保

^①（东汉）许慎：《说文解字》卷11。

障漕粮的顺利运输，漕运运法不断变革，演变过程中军运的路程在增长，反之民运的路程在缩短，对此梁方仲早就一针见血指出，军运在逐渐取代民运^①。军运、民运是一组对立的概念，对应运船上不外乎分为官船和民船。军运所用运船为官船，是由官方负责督造的，民运所用运船一般由运户自行雇觅。

官船也称漕船，漕船修造是明代一项重要制度，也是漕运制度的重要组成部分。明代漕粮的运输必须依靠漕船来完成，漕船的修造能否如期如量是直接关涉到北方漕粮的供应，其重要性不言而喻。而明廷为了维持漕船的供应，制定了完善的规定和措施来保障漕船制度的正常运作，对漕船制度的研究能帮助我们了解明代的政治运作。更重要的是，漕船的修造需要花费大量的人力物力，又不可避免与赋役、卫所、抽分等制度密切相关，综合各种制度的基础上进行研究，有利于把握制度演变的脉络以及明代国家的运作机制。

在一定意义上，漕船制度的演变深受漕运运法改变的影响，如漕船的式样、民船征调、船料来源、具体的修造方式都在漕运制度演变的脉络下不断地调整。正是出于漕船制度与漕运运法的密切关系，对漕船制度的研究应该放在漕运运法的转变过程中加以理解。对于运法的研究，梁方仲是较早进行探讨的，他在对支运法、兑运法、长运法等概念的解释和运法演变脉络总结的基础上，指出漕运运法转变的总体趋势是军运逐渐取代民运。^②运法转变实际情况将更为复杂，但军运取代民运大体的趋势却是可以肯定。每一次运法的改变，意味着军运的比例在不断加重，运军承担的运输责任越多，在此影响下，漕船的需求量也在不断加大。

上世纪六十年代开始，逐渐出现一批漕运制度的专门性研究，其中关于漕运运法的研究深受重视。吴缉华的《明代海运及运河的研究》^③是从政策规定方面探讨明代海运与河运的关系，但对海运和河运的影响、以及其他相关制度涉及较少。星斌夫^④的研究则更为综合，涉及到漕运制度的各方面，尽管其没有直接的关注漕船制度本身，但其对运军和民运问题的探讨，为我们提供了解漕船问题的制度背景，有助于我们更深入的理解漕运制度的建立和演变过程。黄仁宇^⑤在其有关漕运研究专著中，虽然没有用专门的章节讨论漕船问题，但他将漕船问题放在永乐罢海运后，运法改革的背景下理解，敏锐地发现清江船厂的实际运作机制以及全国漕船修造是存在两种不同的体制。

上述研究或多或少涉及到漕船问题，但都没有专门关注漕船的研究。最早关于漕船的专门研究是日本学者藪内清^⑥从科技史的角度探讨漕船的样式。随之，古林森广的《明代漕运军の造船问题》^⑦一文最早关注造船经费的组成，重点从漕军的角度探讨造船经费的实际供给情况。初步奠定了漕船研究中技术流和制度流两大取向。随着研究的深入，船料制度的研

^① 梁方仲：《明代粮长制度》，中华书局，2008年，第39-42页。

^② 梁方仲：《明代粮长制度》，中华书局，2008年，第39-42页。

^③ 吴缉华：《明代海运及运河研究》，台北中央研究院历史语言研究所，1961年。

^④ 星斌夫：《明代漕运の研究》，日本学会振兴会刊，1963年。

^⑤ 黄仁宇：《明代的漕运》，新星出版社，2005年，第91页。其英文版完成于1964年。

^⑥ （日）藪内清：《关于粮船》（1953年），中译文载《天工开物研究文论集》，商务印书馆，1959年版。

^⑦ （日）古林森广：《明代漕运军の造船问题》，日本《史学研究》，1954年第55号。

究再次引起重视。鲍彦邦^①指出明代漕船船料的派征方式经历派征实物到征收船料银的演变过程，注意到了船料的征收经历一个折银化的趋势以及船料的赋役性质。封越建^②则进一步的考察卫所自造和清江厂造两种修造方式的船料银各自来源。

与明代的赋役、盐法等制度均经历折银化一样，漕船的修造制度也有类似的经历。明代漕船的船料来源经历了从派征实物到征收船料银的演变过程，并在过程中逐步确立“军三民七”的料银分配原则，军三民七料银也成了造船经费最主要的来源。鲍氏和封氏的研究都注意到这一过程^③，均不同程度地忽视了料银制度在有漕省份运作的差异性，有关料银制度的确立和演变对于漕船修造制度影响，亦关注不足。

前人对漕运运法的研究是放在一个制度演变脉络下解释的，关注的是政策上的制度运作，而忽视了运法改革和演变的在有漕省份区域差异性，甚至将以江南有漕省份为重心的漕运改革混淆成全国整齐划一的制度。实际上，运法改革之初针对的是江南有漕省份，而江北有漕省份内部则保留着一定的明初的传统，漕运制度在江北、江南有漕省份的运作中是具有明显的差异性。这一特点也反映在明中后期漕船修造格局的演变上，主要表现为宣德以后形成长江以南各总漕船卫所自造和江北各总漕船清江厂造的格局。

上文讲到漕运制度在有漕省份的差异性反映在漕船上出现了江南各总卫所自造和江北卫所船厂团造^④的修造格局。实际上，除了厂造和卫造的区别外，文献中还多见团造和散造的区别。在文献中，尽管这四个名词存在混用的情况，但笔者认为，在实际运作中，四者大致是组成了“团造—散造”和“厂造—卫造”两组对应关系。

永乐十三年罢海运后，南京、南直隶、江西、湖广、浙江等总的浅船都是在清江厂修造。宣德漕运运法改革后，在官方的主导下，形成卫所自造和船厂团造两种修造体制。^⑤宣德以后，厂造和卫造的格局基本定型，二者在行政归属和运作体制上都有各自的系统。

厂造和卫造是官方主导下形成的两种不同的漕船修造体制，而散造和团造更多是根据现实情况而选择的具体的操作方式。散造是由卫所分散打造，一般不设固定船厂；团造则由各总下面若干卫所于某地设厂，共同打造各卫额定漕船。厂造和卫造体制下都存在团造和散造的形式。《漕船志》中提到清江船厂内部有“旗造”和“厂造”之别，二者是清江厂内部类似于散造、团造的关系。卫造体制内部也出于自身需求来选择修造方式，湖广、江西总是散造的典型，浙江总则是团造的代表。

笔者冀望在上述学术基础上，立足于制度史研究的立场，考察明代漕船修造制度的演变过程，将军三民七料额制度的确立和调适置于卫所自造、清江厂造演变的历史过程中加以理解，结合运法改革、财政货币化等历史线索，反思军三民七料额制度的实际运作，同时厘清

^① 鲍彦邦：《明代漕船的修造及船料的派征》，《明代漕运研究》，暨南大学出版社，1995年。

^② 封越建：《明代漕船修造制度述略》，《中国社会经济史研究》，1997年第4期。

^③ 鲍彦邦关注的是船料由实物到折银的转变过程，封越建重点关注折银后军三民七料银的主要来源。

^④ 卫造自造本文简称为卫造，清江厂造简称为厂造。江北各总有清江、卫河两个漕船厂，本文讲厂造具体指的是清江厂。主要出于三个原因，一是清江、卫河二厂皆由清江提举司统管，其运作模式大体相同。二是嘉靖三年以后，原有卫河厂负责的漕船改归清江厂建造。三是现所见文献材料记载多以清江厂为主。

^⑤ 相关研究详见后文。

厂造与旗造、团造与散造等修造方式运作及其关系，揭示漕船修造制度在有漕省份内部运作的差异性，最终通过漕船制度演变窥探明中后期漕运制度突破洪永时期形成的漕运格局及其发展趋向。

第一章 运法转变与漕船料额制度的确立

明初漕运运法由海运逐渐向内河漕运的转变，运法的转变对漕船制度的演变产生了深远影响。洪武时期，漕运分为南运和北运，南运所用船只多为民船，北运所用海船则多由官方打造。永乐初，运法的改变呈现军运逐步代替民运的趋势，民船的使用逐渐减少，官船的需求增大，漕船修造的重要性日益凸显。宣德以后，逐渐形成卫所自造和清江厂造的修造格局，一直延续至明朝灭亡。在厂造和卫造基本定型后，军三民七料额制度的调整和运作，深刻地影响着厂造和卫造本身的演变。

第一节 从海运到海陆兼运

明朝运法“法凡三变，其始海运，次海陆兼运，次漕运”，^①指的就是明代漕粮运输由海运逐渐转向内河漕运过程中的重大变化，运法的改变无论是对漕运制度本身还是与漕运相关的其他制度，如漕船制度等都产生重要影响。本节主要关注的是洪永时期由海运转为海陆兼运过程中漕船来源和修造方式的演变。

明代开国初，明太祖定都南京，政治重心建立在当时的经济重心南京，这是明初政治和经济两大重心合一的时期。定都南京，各地的漕粮可以通过长江、浙河、淮河、黄河等水道最终到达南京。^②据《名山藏·河漕记》载：

太祖都金陵，饷悉仰给于南。江西、湖广之粟，江而至；两浙吴会之粟，浙河而至；凤泗之粟，淮而至；河南、山东之粟，黄河而至。

明初政治重心和经济重心的重合，不同于隋、唐、宋、元各朝政治重心远离经济重心，它们必须通过较大规模的南北转运来保障政治重心的粮饷供应，是需要一笔庞大的支出，明初的这一特点其实是省去了许多南北转运的麻烦，减轻了国家负担。

明初漕粮南运是依托粮长制度^③来实现。洪武四年，朱元璋首先在江南设立粮长制度。粮长的主要任务是负责征收秋粮，全部的征收工作可以分为催征、征收和解运三个程序。解

^①（清）万斯同：《明史》卷99《食货五·漕运》，上海古籍出版社，2008年，第621页。

^②关于洪永时期海运的基本情况主要参考了吴缙华《明代海运及运河研究》第二章，第17-35页。

^③参考梁方仲《明代粮长制度》，第二章，第31-46页。

送的主要流程是由“粮长督并里长，里长督并甲首，甲首督催人户，装运粮米。粮长点看见数，率领里长并运粮人户起运”^①，粮长负责将各里征收上来的起运漕粮汇集在一起后，同时必须亲自率领里长和解户将漕粮运送到京师，运输形式是以民运为主。

民运过程中使用的民船一般是由运户自筹经费来提供，即“催粮之时，其纳户人等，粮少者，或百户，或十户，或三五户，自备盘缠，水觅舡只，旱觅车辆，于中议让几人总领，跟随粮长赴合该仓分交纳，就乡里加三起程”。^②民船在明初漕运粮船中占有极大的比例。当时定都南京，东南各省的漕粮沿江运到京师，路程比较近，尚不至于太困难，对于粮长和解户而言还处在可承受范围内，采用民船民运的方式是具有一定合理性和可操作性的。

元顺帝北逃后，仍在北边保持着一定的军事实力，明廷于蓟州、辽东、北平、永州等地驻扎大量军队，防范边疆，这些军队所需粮饷主要来自东南诸省。然洪武年间，“河决原武，绝安山湖，会通遂淤”^③，从济宁到临清此段，船只难以航行，因而只能采取海运的方式运送。

洪武时期的海运由洪武元年开始，一直到洪武三十年罢海运止，未曾中断过。洪武元年二月，“诏御史大夫汤和还明州造海舟，漕运北征军饷”^④。《明史·汤和传》又云：“大军方北伐，明造舟明州，运粮直沽；海多飓风，输镇江而还”^⑤。由此可知，明初海运的航行路线是由浙江出海，目的地是直沽，这也是元代海运故道。到了洪武三年，辽东仍处于元朝的控制下，永平则成为了前线基地，也是在此时，明太祖开始通过海运向永平卫运输军饷。《明太祖实录》卷 48 载：

命中书省符下山东行省，召募水工，于莱州洋海仓运粮以饷永平卫。时永平军储所用数多，道途劳于挽运，故有是命。^⑥

这是明廷首次从山东半岛向北平辽东地区运粮，其后海运辽东的军饷由山东登莱地区转运，成为定制，“岁以为常”^⑦，这条经由渤海湾的短距离海运路线也成为洪武海运主要的运输路线。^⑧

北运以海运为主，所用船只为千料海船，“须用百人驾驶，止运得米一千石”^⑨，海船是由百名运军驾运，官方所掌控的。但海船的来源却有两条途径。一为征调民船，如“苏州府太仓常年海运粮储有司，自正月以来即拘集民船，以备盘运”^⑩。二为官方主导下打造，

^①（明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》29《户部十六·征收》，据万历内府刻本影印，《续修四库全书》第789册，上海古籍出版社，2002年版，第530页。

^② 朱元璋：《大诰续编》，议让纳粮第78，《续修四库全书》，上海古籍出版社2002年影印版，第862册，第300—301页。

^③（清）张廷玉：《明史》卷153《列传四一》，第4203页。

^④《明太祖实录》卷30，洪武元年二月癸卯条，中央研究院历史语言研究所校印，第1册，1964年版，第514-515页。

^⑤（清）张廷玉：《明史》卷126《列传十四》，第3753页。

^⑥《明太祖实录》卷48，洪武三年正月甲午条，第2册，第949页。

^⑦（清）孙承泽：《春明梦余录》卷37《户部三·海运》，北京古籍出版社，1992年，第651页。

^⑧ 洪武时期的海运路线主要参考了樊铤《明代海运与政治决策》第一章，社会科学文献出版社，2009年。

^⑨（明）宋礼：《始议从会通河僦运北京粮储》，载于王琼《漕河图志》卷4，电子工业出版社，1990年版，第177页。

^⑩《明太祖实录》卷235，洪武二十七年十月丙戌条，第5册，第3430页。

但朝廷掌控下的修造内部也是存在不同的形式的。有分派到海运起点的卫所打造，如洪武元年命汤和在明州造船、洪武十三年命“太仓、镇海、苏州三卫官军造海船一百六十六艘，以备海运”^①等。也有分派到布政司处打造的，“分派江西、湖广、浙江等布政司，并直隶徽州等府水便、产木场所，军卫有司相兼成造。俱限次年三月终完备，驾赴太仓应用”。^②明初海船的修造是采用卫所或是布政司修造的方式，由其中“军卫有司相兼成造”之句，似可看到早期海船的修造中已经出现运军和州县的身影。

此外，海船亦有在龙江造船厂处成造^③。南京龙江船厂设于洪武初年，是明初建立最早、规模最大的专造大型官用船舶的船厂，隶属于工部。龙江船厂所造海船，“即元之运船也”，明初因袭之^④。龙江船厂修造官船类型众多，如黄船、马快船、沙船、战船、海船等，海船只属于众多官船类型中的一种。据现可查到记载，洪武海运时期海运漕粮之数字，最多的是七十五万二千二百石^⑤，大多年份运粮数目介乎60万石到70万石之间^⑥，每艘海船运粮1000石，则所需海船600艘到700艘之间。这些海船来自民间、卫所建造、布政司打造以及龙江船厂，由于《龙江船厂志》所记载龙江船厂承造的船只种类颇多，海船未必是其修造重点。

永乐初，明廷逐渐把统治中心北移，而伴随这一过程是漕粮输往中心也由南京逐渐向北京转移。永乐初沿袭洪武时期做法，以海运为主，陆运为辅，进入海陆兼运时期。永乐皇帝登基后，就立即继承了洪武海运方式和路线。《明太宗实录》卷18载：

命江平伯陈瑄及前军都督金事宣信俱充总兵官，各帅舟师海运粮饷。瑄往辽东，信往北京。^⑦

也同样是在永乐元年三月，有人提出了通过卫河来转输南方漕粮的建议，七月，户部尚书郁新提出卫河转运具体的运输路线，即：

淮安用船可载三百石以上者运入淮河、沙河，至陈州颍歧口跌波下，复以浅船可载二百石以上者运至跌波上，别以大船载入黄河，至八柳树等处，令河南军夫运赴卫河，转输北京。从之。^⑧

永乐皇帝接受了这个建议，也就是从这时开始正式进入“海陆兼运”时期，陆路指的是由淮安出发，通过内河航运由淮河进入黄河，到达河南，再陆运到卫河；海路由卫河运送到北京等地。^⑨永乐九年会通河浚通后，海陆并用的方式仍旧沿用，一直到永乐十三年罢海运

^① 《明太祖实录》卷129，洪武十三年正月庚子条，第3册，第2051页。

^② （明）宋礼：《始议从会通河僦运北京粮储》，载于王琮《漕河图志》卷4，第177页。

^③ （明）席书、朱家相：《漕船志》卷1《建置》，第32页。

^④ （明）李昭祥：《龙江船厂志》卷2《舟楫志》，《江苏地方文献丛书》江苏古籍出版社，1999年版，第81页。

^⑤ （明）何乔远：《名山藏》，崇祯刻本，卷50《漕运记》。

^⑥ 参考吴缉华《明代海运及运河研究》，第二章第二节，第22-25页。

^⑦ 《明太宗实录》卷18，永乐元年三月戊子条，第1册，第327页。

^⑧ 《明太宗实录》卷21，永乐元年七月丙申条，第1册，第400页。

^⑨ 关于“海陆兼运”，学者已多有论述，本文不于此处重复。参考吴缉华《明代海运及运河的研究》，第35-76页；星斌夫《明代漕运之研究》，第15-26页。

后才停止。

而卫河转输路段河运所用的二、三百石浅船部分是由清江、卫河二厂负责建造的。席书在《漕船志》中叙述清江、卫河二厂的肇建时间曾讲到：“窃惟十二年以前，虽由海运，内有黄河运至卫河漕船，以是而知船厂设于是年之前矣，但不知的为七年否也”。^①前人认为二厂肇建的时间是永乐七年，席书也不能肯定，唯一可以肯定的是在永乐十二年罢海运之前，清江、卫河二厂就负责建造“黄河运至卫河”路段的漕船，因而二厂设立时间不晚于十二年。从这一记载，可以推断二厂肇建之初主要是负责打造供应卫河河运所需浅船。

上文提到明初海船部分是由龙江船厂打造的，为何永乐初却不选择在龙江船厂打造浅船而是设立清江厂？龙江船厂地处水路交通要塞，而且龙江处于长江上游接近木材产地，这些因素都是有利于减少造船成本。之所以不选择龙江造浅船，笔者认为主要出于两点考虑。一，从时间上看，清江厂建立之初，海运尚未废除，龙江船厂仍要负责海船的打造，暂无余力承担更多的任务。二，即便是永乐十三年废海运后，龙江船厂还需兼顾打造其他官船的任务，而内河漕运所需浅船数量甚多，恐已超出龙江船厂能力之外。

除厂造外，海陆兼运阶段所用浅船的修造可能还采用了湖广卫所散造的形式，尽管没有直接的材料加以证明，但从后来的记载的湖广的造船传统来推断，^②似乎是可以成立的。永乐初，“着工部去湖广上头，再造二千只来”^③。光凭湖广卫所，要在短期内筹集修造 2000 艘船只所需的船料，就明代的社会生产力和技术条件而言也是一大挑战，不排除所造的 2000 艘浅船中有部分是抽用民船来凑数的可能性。但从另一个角度看，散造的方式可以为修造这么多浅船提供足够的物料，也证明散造的存在的合理性。

卫所散造和船厂团造两种修造方式就明初就已存在，从早期两种修造方式的可以看到地方有司和运军的身影，在改行河运后，地方有司和运军在漕船的修造中扮演着越来越重要的角色。海运到海陆兼运时期漕船的修造还具有以下特点：一是漕船的修造地点与运输路线具有密切关系，一般选择在运输路段的起点修造船只；二是承担主要的运输任务的是民船，民船多由运军雇觅。这些特点表明洪永时期漕船的打造是与漕运制度的运作相适应。

第二节 河运运法改革与厂造、卫造分化

洪永时期，漕运分为南运和北运两线，南运漕粮是由民户雇觅民船，通过长江、淮河、黄河等水道运送到南京。北运以海运为主，海运实质是军运，^④由运军驾驶海船，将漕粮从山东登莱地区转运到辽东、直沽、北京等地。永乐十三年，海运始罢，改行内河漕运。如何

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 1《建置》，第 32 页。

^② 相关论述详见后文。

^③（明）宋礼：《始议从会通河僦运北京粮储》，载于王琮《漕河图志》卷 4，第 178 页。

^④ 吴缉华《明代海运及运河的研究》和樊铨《政治决策与明代海运》的论述的前提皆把海运视为军运的一种。

将海运和民运这两种“泾渭分明”的制度融为一体，并在此基础上专行河运之法成为摆在永乐皇帝面前的一个难题。

永乐十三年推行的“支运法”是将民运和海运传统结合在一起的一次较为成功的尝试。所谓支运法，亦称转运法，即由各地农民先将漕粮运至沿河指定的淮安、徐州、济宁、临清和德州五大水次仓，运往固定仓口后，再由运军分程接运至通州、北京二仓。^①《通漕类编》卷二载：

（永乐）十三年，时会通河成，遂令浙江嘉、湖、杭，与直隶苏、松、常等秋粮，除存留并起运南京供内府等项外，其余原坐太仓海运之数，尽改拨运淮安仓交收。扬州、凤阳、淮安三府秋粮内，每岁定拨六十万石，运至徐州仓交收。徐州并山东兖州府秋粮内，每岁定额三十万石，俱令民运至济宁仓交收。河南山东税粮令民运至临清仓交收。仍令浅河船于会通河，以三千只支淮安粮，运至济宁仓。以二千只支济宁仓，运赴通州仓，每岁通运四次，所谓支运者也。^②

按支运法的规定，浙江、江西、湖广、南直隶等地的漕粮由农民运送到淮安常盈仓交收，以此类推，扬州、凤阳、淮安等地漕粮运至徐州仓，徐州、山东等地民运至济宁仓，河南漕粮则民运至临清仓，再由运军到各大水次仓分段支运到北京、通州二仓。

支运法实质上民运与军运相结合的，由民运至五大水次仓，然后由运军到水次仓转运，民运和军运各是支运过程的重要一环，这是对明初民运和军运传统的吸收。从有漕省份与之对应的水次仓的距离、漕粮运输量的分配都可以看到早期民运的影子。此外，运军分程接运的方式，也是对明初军运的继承。

改行河运后，随着运法的改变，漕粮运输所需船只式样也发生改变，《明史》载：“祖宗时造浅船近万，非不知满载省舟之便，以闸河流浅，故不敢过四百石也。其制底平仓浅，底平则入水不深，仓浅则负载不满，又限浅船用水不得过六拿。伸大指与食指相距为一拿，六拿不过三尺许，明受水浅也”^③，由于在河道行驶，过越洪闸，涉历江河，因而其船身不能过大，载重也不能过多。迁都后，北运漕粮数目大幅增长，而河运四百石浅船的载重远逊于千石海船，对浅船的需求呈现急剧上升之势。而行支运法后，军运的占到了一定的比重，又加重了对官用漕船的需求。

由上文可知，支运法时期，淮安常盈仓成了军运环节最南端的结点，自然位于淮安的清江船厂的重要性进一步凸显，成为当时最大的漕船修造船厂。前文提到，洪永海运时期湖广、江西等总漕船是归卫所自造的。而行河运后湖广、江西、浙江、江南直隶总官军需要到常盈仓装载漕粮，其漕船放在清江船厂修造会更为便利，故将原来卫所自造的湖广、江西、浙江等总漕船并入到清江厂修造。

宣宗即位后，支运法就遭严重破坏。导火索是宣宗即位之初，为“营建献陵缮治鲁府”，

^① 参考梁方仲《明代粮长制度》，第39-40页。

^② （明）王在晋：《通漕类编》，浙江汪启淑家藏本，卷2。

^③ （清）张廷玉：《明史》卷84《河渠三》，第2091页。

征调了二万余运军服役，同时又因“下西洋征交趾”，又调用了漕运官军二万余人。大量运军被征调后，所存运军无法满足需求，漕军短缺问题严重，“乃命江南民粮定拨淮徐者，暂假粮户运赴通仓”，即江南的漕粮由粮户民运至通州仓。^①这也说明一旦军运的方式无法维持时，民运成为最佳而又有效的替代方式，直至明末，民运的传统一直在不同程度地延续着。

民运因路途遥远、农民承担过重、漕粮运送延期等因素的制约，难以大规模长时段的推广。宣宗只能通过其他方式谋求新的解决办法。宣德四年，命令工部尚书黄福及镇守淮安督理漕运的平江伯陈瑄经略漕运^②，寻求新的解决方式。宣德六年，陈瑄正式提议改行兑运法。《明宣宗实录》卷八十载：

江南之民，运粮赴临清、淮安、徐州上仓，往返将近一年，有误生理，而湖广、江西、浙江及苏松、安庆等官军，每岁以船至淮安载粮，若令江南民粮对拨附近卫所官军，运载至京，仍令部运官会计，给与路费耗米，则军民两便。^③

由于民运每年需经过遥远的路程，才能到达沿运河而设的五大水次仓，往返历时将近一年，阻碍了农民的日常耕作，加重他们的负担。加之湖广、江西、浙江等地的运军，每年又要将空船运到淮安装粮，又是一种浪费。而推行兑运法后，乡民不必运粮到淮、徐、临、德等水次仓，而是将漕粮交与附近卫所，然后由运军直接在卫所装运。

随后逐渐明确各大兑军水次，“凡水次交兑，宣德七年令官军运粮各于附近府州县水次，江南民运粮于瓜洲、淮安二处交兑，河南所属民运粮至大名府小滩兑与遮洋船官军领运，山东粮于济宁交兑”^④。

兑运法相比支运法而言，民运的运送距离在减少，由原来运送到特定的水次仓改为运送到附近州县的水次交兑，无疑距离是在缩短。与之相反，军运的路程相对延长，由原来只需到各水次仓接运改到州县水次，军运的比重在加大。军运的负担加重的影响下，漕船的需求增大，仅仅依靠清江、卫河二厂是不能满足需求，这也对湖广、江西、浙江、江南直隶^⑤五总改归卫所自造起到一定的刺激作用。但五总改归卫所自造，最主要的还是因支运改兑运后，浙江、湖广、江西、江南直隶等总的官军不再需要到淮安装载漕粮，改归卫所自造在制度运作上更为便利。

漕运法的转变，深刻地影响到漕船修造格局的转变，从宣德五年开始，漕船修造划分为湖广、江西、浙江、江南直隶五总为代表的卫所自造和南京、江北直隶、镇江为代表的清江厂造两种修造类型，^⑥一直持续到明朝灭亡。

成化七年，又改行“长运法”，即由运军直接赴江南、南京附近州县水次交兑，农民不

^①（明）何乔远：《名山藏》，崇祯刻本，卷50《漕运记》。

^②《明宣宗实录》卷53，宣德四年夏四月戊子条，第11册，第1277页。

^③《明宣宗实录》卷80，宣德六年六月乙卯条，第12册，第1861页。。

^④（明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷27《户部十四·会计三》，第487页。

^⑤江南直隶分为上江总和下江总二总。

^⑥《明宣宗实录》卷71，宣德五年十月癸酉条，第11册，第1661页。浙江、湖广、江西、江南直隶等总漕船改归卫所自造是在宣德五年，而兑运法正式确立是在宣德六年，但支运转兑运并不是一蹴而就的，其转变也只是发生在局部地区，

再需要亲身服运送漕粮的役，但因军运的路程延长，农民需要在支付运军路费耗米的基础上，再增加过江之费。^①长运法实施以后，运军的责任进一步加重，但并没有材料证明其对漕船的修造产生直接的影响，宣德五年以后所形成的漕船修造格局仍在持续运作。至于军运距离的增长、民运比例的压缩，对漕船的数量的影响，因缺少材料难以深入探讨。

漕运法经历了“初支运，次兑运、支运相参，至支运悉变为长远而制定”^②的发展历程，民运路程在缩短，军运部分相对延长，表现在漕船制度上是官用漕船的使用增多，湖广、江西、浙江、江南直隶五总改归卫所自造是为了适应漕运格局转变，但不排除还存在出于应对增长的漕船修造数量的需要。同时民运的比例在缩减，并不代表农民退出漕船制度的运作，事实上民的介入方式转变为造船经费中民七料银。军运的比重加大，运军在漕船制度中扮演的不仅是使用者的角色，其一直在为漕船的修造提供经费，即所谓的军三料银。军三料银和民七料银组成造船经费中的军三民七料额制度。厂造和卫造基本定型后，在军三民七料额制度的作用下卫造和厂造的演变呈现出区域上的差异性。需注意的是官船数量的增加不代表民船的消亡，一旦官船的数量无法保障时，抽调民船仍是解决问题的重要途径之一，明中叶以后漕船制度的演变也证明民船一直没有退出历史舞台。

第三节 军三民七原则的确立

“漕运必资于造船，而造船必先于办料”。^③造船离不开船料，明代修造漕船的船料来源经历实物到折银的转变过程，在这个过程中，船料来源的分配原则“军三民七”是不变的，但“军三民七”的具体内容在不同阶段不同修造方式中有所不同，其实际运作甚至影响了厂造和卫造的演变。本节将重点介绍“军三民七”在派征实物和船料折银阶段的具体含义及其发展定型的过程。

明初，漕船船料是通过派征实物的方式获得的，“派造于诸省及各提举司，其料价例为军三民七”^④，可是实物派征阶段船料已经采用军三民七的分摊比例。具体而言，“民七”是摊派到湖广、江西、四川等地木材资源丰富的农户身上，由农户亲身解运到造船厂，“军三”则由运军亲身办纳，以杂料的实物形式上纳。军民分摊的形式是早有渊源的，洪武时期海船的打造就采用“军卫有司相兼成造”的方式，到永乐行河运以后，漕船多由官方船厂建造，有专门的工匠负责具体的修造，军卫有司的参与形式转为办纳船料。

军三民七的分配原则下，民承担的责任是远远超过卫所运军的，从中可以看到永乐十三年以后随着运法改革，军运的比例在增加，民运在缩减，民船的使用虽然在减少，但并不代表地方有司不再承担造船的负担，负担的形式也由原有的运户自费雇觅船只运粮转变为运户

^① 鲍彦邦：《明代漕运研究》，第9页。

^② （清）张廷玉：《明史》卷79《食货志三·漕运》，第1915页。

^③ 《漕乘》卷1，转引自封越建：《明代漕船修造制度述略》，《中国社会经济史研究》，1997年第4期。

^④ （明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第68页。

办纳和解送木材，民户在漕船修造中仍旧负有重任。

军三小料是由运军亲身办纳，多为“修舱什物”，^①这是附加在运军身上的另一种役。对于运军而言，解送漕粮已是一项沉重的负担，外加尚需承担办纳船料的役，无疑是雪上加霜。尽管缺乏运军具体如何办料的史料记载，但从明初社会和制度运作的情况，我们还是能中对实际情况窥探一二。对于船料资源丰富的省份，运军尚可亲身采办，但往往耽误运粮；而资源缺乏的省份，因路途遥远，运军亲身采办一般难以实现，只能抽取月粮用于采买船料，这对运军维持日常生活又会造成不便。到成化初，因受各地灾伤，民料解送的数量不足，不足的地方只能由运军贴补，运军深受“赔补之患”^②。

军三民七船料，无论是对农民，还是运军而言，都是一项负担过重的役。明代从实物财政到货币财政转变过程，重要的一环是对役的改革^③，将役的折银化和定额化是明代财政制度的变化趋势之一，在漕船修造的料额制度中得到充分的体现。成化十五年，正式停止各省派料，改为折银上纳。船料改为折银后，造船经费可以进行预算，将木材类型、杂料质量、办料成本等折算成定额白银，再按预算数额在军民中摊派。在实物派征阶段，役的分派是不平均的，而到了货币摊牌阶段，用白银作为核算标准，就表面而言，摊派更为平均和公平。而在转变为料银之初，军民的分配比例是变化的，一直到弘治十六年以后，全国漕船的料银按“军三民七”原则进行分配才最终确立，在实物财政指导形成的军三民七分配模式得以延续。

万历《大明会典》中提到旧例是“每只该用银一百两，俱以三分为率，原船旧料一分，旗军自备一分，官给一分，该银三十三两三钱”^④，旧例具体所指时间未明。会典另一记载称：“弘治三年议准，每船一只，官给银五十两，军自办五十两，底船准二十两，共银一百二十两。”^⑤大体可推知旧例通行于弘治三年前。到弘治十三年，漕运衙门会议，要求清江船厂按照江南军三民七事例，“官再增银二十两，共七十两，军止办银三十两”，但最终并未采纳，每船只增官给银5两。^⑥这一记载可得出两点重要信息。一是江南各总在弘治十三年以前已经推行军三民七的分配方式，军民料银比例严格按照3:7划分。二是清江船厂在弘治十三年前通行的料银分配方式是除去底船20两，官与军对半平分。弘治十三年时官给银增加至55两。可以看出在成化到弘治期间，船料折银后军民分摊比例是在浮动的，是在制度上进行的讨价还价，而且江南、江北的漕船料银分摊并没有遵循一个统一的标准。

到弘治十六年，料银的军民分摊比例进行了全国性的统一调整，“每只用银一百二十两，底船准二十两，军自办三十五两，官给六十五两，无底船者，在运贴军办料银二十两”，^⑦成为永久的定额。除去底船，军料银35两，民料银65两，与之前规定相比，军的负担是在逐

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第68页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第68页。

^③参考梁方仲：《一条鞭法》，收录在《梁方仲文集：明代赋役制度》，中华书局，2008年。

^④（明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷200《工部二十·河渠五》，第387页。

^⑤（明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷200《工部二十·河渠五》，第388页。

^⑥（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第72页。

^⑦（明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷200《工部二十·河渠五》，第387页。

渐减少的。但二者之比并不是严格意义上的 3:7，军的负担实际上多了 5 两。之所以如此规定，很可能是考虑到了底船的因素。底船折银是抵银 20 两的，底船是由运军驾运到修造地的，这 20 两实际上是掌握在运军的手上，运军是握有底船的好处的，增加的 5 两实际上是对这一好处的默认。

无论军、民料银间的分摊比例如何变化，每船造价 120 两是不变，这 120 两实际上是漕船经费的核算标准，通过这一标准可以预算每年各个卫所造船所需经费，再根据需求进行摊派，这一运作是贴合明代财政制度的发展趋势的。弘治十六年军民的分配比例最终确立，名义上是军三民七，但实际运作并不严格按照这一规定，这也表明军三民七只是一个制度上的衡量标准，其实际运作将更为灵活和复杂。

要之，成化以后，清江厂造和卫所自造的“军三民七”的料银分配原则逐渐确立，并最终定型，“军三民七”成为造船料银来源的重要的制度保障。尽管两种造船方式都采取“军三民七”的料银分配比例，但二者的“军三民七”是有不同的来源的。清江厂造的“民七”由杭州、荆州、芜湖、淮安清江提举司抽分厂税银以及苏、淮、扬三府匠银组成；“军三”包括军余工办和减存料银两种。^①

卫所自造的“民七”是向民间征收的，是作为赋税的一部分，由现存湖广、江西、浙江等布政司下辖的州县方志中的记载，可看到各个州县征收的民七数额不一，明廷对此并无统一规定。如浙江布政司贡赋中就有“杭州府……坐办浅船料银一千五百六十三两四钱一分有奇。嘉兴府……浅船料银四千九百三十六两四钱九分有奇”^②，杭州府钱塘县每年坐派银中也有“浅船料银一百七十九两七钱七分六厘五毫九丝四微六尘”^③。“军三”规定由殷实的运军办纳，每名运军办银二两四钱。运军自办的方式很快就被扣除运军月粮抵扣的方式所取代。

无论是清江厂造还是卫所自造，民七料银的获取都比军三料银的容易。清江船厂中，杭州、荆州、芜湖、淮安四抽分厂与清江船厂都属工部都水司管辖^④，民七料银的获取在制度上是得到保障的。卫所自造中民七料银来自州县赋税，明中后期一条鞭的结构使民七料银能被州县赋役顺带消化，同样在征收上困难不大。与之相反，军三料银的征收则困难重重，困难的原因主要表现在军料银来源形式上。实际运作中军料银来源有两种，一是运军用月粮抵扣，二是军余办纳。运军日常开支、养家糊口依靠的主要是月粮，本来月粮就不多，倘若用来抵扣军三料银，将直接影响到运军的生计，这也是明代运军逃亡的一个重要原因。^⑤用运军军余办料，军余主要是运军的家属，官方又难以对军余实施较有力的控制，办料效果往往不能如意。此外，明中后期原法定的造船经费不断地被挪用，如德十三年，内官监太监刘养

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 77-83 页。

^②（明）胡宗宪：嘉靖《浙江通志》，嘉靖四十四年刊本，卷 17《贡赋》。

^③（明）刘伯缙：万历《杭州府志》，万历刻本，卷 31《征役》。

^④具体可见下文第二章第三节论述。

^⑤星斌夫：《明代漕运的研究》，日本学会振兴会刊，1963 年。详见第四章第二节。

以缺物料为由，占用荆州、杭州抽分厂每年抽分所得料银的一半。^①法定漕费被挪用后，补足原额的责任也落在了运军的身上，加之明中期军屯制度的崩坏，都大大地加深的军三料银征收的困难。军三料银在征收上的困难也为以后卫造和厂造内部修造方式的演变埋下了伏笔。

第四节 小结

洪武时期，漕运形成南运漕粮采用民运、北运漕粮采用运军海运的运输格局。永乐称帝后，政治中心的逐渐北移，北运漕粮压力增大，明廷试图寻找更为稳定、保险的运输方式。随着会通河和清江浦的浚通，河运的条件进一步成熟，永乐十三年，正式废除海运，改行河运。改行河运后，永乐皇帝在糅合明初的民运和军运两个传统的基础上推行支运法。支运法实质上民运与军运相结合的，由民运至五大水次仓，然后由运军到水次仓转运，民运和军运各是支运过程的重要一环。

在运法转变的影响下，漕船的式样、数量、修造方式等都发生了变化。明初海运，所用千料海船多由官方打造，官方掌控下海船的修造有卫所散造和船厂团造两种形式。永乐海陆兼运时期，内河漕运兴起，淮河到黄河部分路段永乐元年开始试行内河漕运，当时主要使用的是二、三百料的浅船。这些浅船的修造除分派湖广等卫所散造外，还有部分由清江造船厂修造。一般人认为清江船厂的设立原因是正式罢海运，专行河运后，急需打造大量的浅船。但事实上清江船厂在永乐十二年之前就已出现，其出现之初主要修造的就是卫河转运路段所需的浅船。

到永乐十三年，正式改行内河漕运，漕运官船式样官方确定为四百石浅船，漕船的需求猛增，为获取足够供漕粮运输的船只，明廷作出不少努力。征调卫所的海船，将其改造为适合里河航行的浅船，“国初用南京、南直隶、浙江、福建等处各卫所官军海运，后改漕运”^②。抽调民船也是常用的方式，如宣德四年，就曾在浙江、湖广、江西、南直隶等省，根据各地距离淮安、临清、徐州各仓的远近以及起运漕粮的多寡“抽民船十一或十三、五之一”给运军驾驶。^③有明一代，民船的重要性始终未曾消失。此外，清江、卫河二厂修造的船只也是漕船的主要来源。其时，支运法盛行，原来卫所自造的湖广、江西、浙江各总浅船并入到清江厂修造，清江厂造船规模有所扩大。

宣德年间，支运改兑运，军运路途相对延长，民运部分相对减少，因而民船的使用逐渐减少，官船的需求增大。湖广、江西、浙江、江南直隶四总改归改归卫所自造，将负担转移到更多的旗军身上，既切合支运改兑运的精神，更重要的是通过扩大修造主体来确保完成增长的漕船数量。民运的比例在缩减，并不代表农民退出漕船制度的运作，运军与农民转变为

^① 《明武宗实录》卷 166，正德十三年九月癸丑条，中央研究院历史语言研究所校印，第 37 册，1964 年版，第 3224 页。

^② （明）席书、朱家相：《漕船志》，卷 3《船纪》，第 51 页。

^③ （清）张廷玉：《明史》卷 79《食货志三》，第 1916-1917 页。

军三民七料银的方式参与漕船的修造。宣德以后所形成的卫造和厂造修造格局，就是在军三民七料额制度的影响下走上不同的发展路径，漕船修造制度在有漕省份内部呈现出鲜明的差异性。

漕船的料额指的就是造船的船料或者经费来源。料额制度中最重要的是军三民七的分配原则，明代修造漕船的船料来源经历实物到折银的转变过程，“军三民七”也由明初的实物摊派比例，转变为料银分配比例。由实物派征到折银上纳，军三民七转变为漕船经费的核算标准，使料银的征派具有预算的性质，符合明代财政制度演变的发展趋势的。军三民七只是制度上规定，现实中并不是严格按照规定运作的。厂造和卫造基本定型后，军三民七的实际运作对二者的演变是如何产生影响的，恰是接下两章重点讨论的内容。

第二章 厂造体制下的料银构成与木料采办

明前期清江船厂船料是经历了实物派征到折银上纳的过程，并在这个过程中形成“军三民七”的料银分配原则。折银以后，船厂通过招商采买的方式来解决船料供应问题。其中，民七料银主要用于木料的采买。民七料银的征收和使用深刻影响了清江船厂招商采买的运作机制。天顺年间，为保证军三小料供应，清江船厂划分“旗造”和“厂造”两种形式，随着军三部分的折银，两种形式的区别在逐渐消失。

第一节 从派征船料到招商采买

如前所述，船料对造船的重要性不言而喻。与明代许多制度相似，船料的来源也经历了由摊派各省到官府采买的过程，即永乐至成化中期所需船料摊派各省，由各省民户上交实物，成化十五年以后，改由清江造船厂采买。

船料主要分为两种，一为木料，二为杂料，前者包括杉木、松木、楠木等，后者包括铁、钉、油、麻等。史料关于杂料的记载较少，本节在论述船料问题上会以木料为代表。

洪武、永乐行海运时，漕运所需的海船与河船“俱派湖广、四川诸省产木近水州县”^①。清江造船厂肇建后，船料的征收采取派料各省的方式，永乐间起至天顺八年止，“俱各派纳杉、松、楠、柏、钉、铁等料”。船料种类的摊派根据各地的物产而定，如所用杉、楠等木，主要派于四川、湖广、江西等产处，油、铁等物则派于福建。至于不出产这些物料的省份，则需买料上纳，如浙江、江南直隶不出产木材的地方，则买办送纳。^②

洪永时期，漕船一般选择在木材资源丰富的地方直接就地取材建造，清江船厂设立后，有了固定的修造地点，木材就需要通过派征到各布政司府州^③，再将木材解送到船厂。宣德

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷1《建置》，第32页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷1《建置》，第68页。

^③《明宪宗实录》卷194，成化十五年九月辛未条，第26册，1964年版，第3426页。

以前，木材的解送由派征省份农民负责。而此期间，漕运运法实行的是支运的方式，民运仍然占有较大的比重，洪武时期确立的漕运体制仍在运作，漕船木料的民运是这一体制运作的具体表现。同时也再一次印证了漕运制度与漕船制度演变的同步性。

到宣德年间，出现了军采军运的方式。宣德五年陈瑄奏议中提到：“湖广都司瞿塘、衡州、九溪、水州、水定、茶陵、长宁、夷陵，直隶、宁山、潼关、汝宁等卫所官军每岁以路远来迟，有误运粮。请以湖广武昌及河南宣武等卫所清出寄操旗军代之，其湖广瞿塘等卫运粮官军，止令专于本处采木，每年一送至淮安造船，庶省民力”^①即将原来负责运粮的官军改为在湖广地区采木，并将所采木材送往淮安。而宣德五年恰恰是漕运运法由支运转兑运的一个重要时间节点。支运改兑运的主要趋势是军运的路途的相对延长，运军的负担加重。而此时木材解送出现民运转支运的改革，是与陈瑄改“支运”为“兑运”的精神是一致的，都是通过把农民的负担转移到运军身上，以缓解民采民运所造成的弊病。

宣德年间，漕运运法的变革对漕船制度的重要影响是原由清江造船厂修造的江西、湖广、浙江、江南直隶等总的浅船，俱由原卫修造。四总改归卫所自造后，也直接影响到木材的派征范围。宣德六年令“山东、河南、苏松等处宜送淮安，江西、湖广、浙江俾就本处造船”，^②即此前江西、湖广、浙江等省份是要解送木材到清江船厂的，而自宣德五年改归卫所自造后，其木材将留在本地造船，不再解送清江厂。清江船厂的木料派征则改由河南、山东、苏松等地负责。与湖广、江西等省份相比，河南、山东、苏松等地木材资源是相对匮乏的，因此办纳和解送木材到清江厂对三地而言是负担沉重的役。陈瑄在宣德年间的一系列改革，主要解决的是湖广、江西等地农民负担过重的问题，但湖广、江西所减轻的负担实际上是以别的形式附加在山东、河南等地的农户身上的，办纳和解送木材对农户而言仍然是沉重的负担。

除各地解纳外，抽分厂抽分也是船料的另一个重要来源。景泰年间开始，抽分厂开始为清江造船厂提供造船物料。景泰中，淮安设抽分厂，凡是竹木等可用于造船物件，三十税一，用来供应修造漕船的需要。^③抽分对象仅限用于能造船的材料，如竹、木、钉、铁、油麻等物，^④与造船无关者一律不抽。成化七年，设杭州、荆州、太平三抽分厂，“管理竹木等物，每十分抽一分，选中上等按季送清江、卫河提举司造船”^⑤。抽分厂抽分的船料的运输途径一般先由商人携带竹木等物经水路至各抽分厂抽分，每到额定期限由抽分厂将物料解运到船厂。

《芜关榷志》中就零散地记载着：“江籐俱出荆州、辰州”，“辰楠出辰州府永顺、保静二夷司……皮楠出长沙府益阳县”，“江西松条木”，“外江木籐来自饶河或池州”，“外江苗竹捆出江西、湖广”，“镇远短杉板”，“綦江段杉板”，“清江河板来自四川僻处，出湖广荆州宜

^① 《明宣宗实录》卷 64，宣德五年三月己巳条，第 11 册，1964 年版，第 1525 页。

^② 《明宣宗实录》卷之八 83，宣德六年九月癸亥条，第 12 册，1964 年版，第 1911 页。

^③ （明）宋祖舜：天启《淮安府志》卷 12《贡赋志二》，《淮安文献丛刻（六）》，方志出版社，2009 年版，第 553 页。

^④ （清）卫哲治、叶长扬等：乾隆《淮安县志》卷 14《关税》，《淮安文献丛刻（七）》，方志出版社，2008 年版，第 497 页。

^⑤ （明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷 204《工部十四·抽分》，第 433 页。

都县清江巡检司”^①等等。即芜湖榷关所抽的竹木，主要出自江西、湖广、四川、安徽、贵州等地。杭州抽分厂所抽来自四川、湖广、云贵，《两浙南关榷事书》载：“及见本处大江上通，川广云贵出产杉楠等木，商贩数多，要得十分抽一给与造船”。^②

在船料以实物形式征收阶段，船料来源主要有两种，一是由各省民户解纳，二是抽分厂抽取实物解送船厂。就第一种方式而言，对于负有解送木料义务的省份的民户而言是一项沉重的役。一方面根据清江造船厂每年额造船数及每船规定的料额，需要上纳的物料中木材需三万多根，油麻等约二百万斤；另一方面，物料主要来自四川、湖广、江西等省，因交通闭塞，运输成本极高。本来负担就不轻，再加上监收官拘泥成法，要求木材必须符合规格，因而“致令解户经年往复，不获实收，至有鬻妻卖子、捐躯荡业者”。^③

这些的困难，造成解送到船厂的船料日渐减少，每船只得杉、株、樟、榆、槐木十三四根段，枋板二三块，油、麻、铁、炭等料二三千斤，止值银三四十两。但每船约用银却达一百二十两，与天顺以前相比，每船大概欠价银六七十两。^④船料的短缺直接导致漕船修造数量的减少，《明宪宗实录》载：“清江、卫河二提举司岁造船六百六十余艘，艘计银一百两，则用银六万六千余两。今三年两次派造五百艘，再加木价三万两，该造船三百艘，则三年之间通止造船八百艘。”原本三年之内，清江、卫河二厂应修造船只一千九百八十余艘，实际却只完成八百艘，其余一千一百八十九艘皆因船料不足而难以成造。为解决问题，明廷于成化十五年，明文规定“停止各处派料，议取抽分木价，以充造船之需”。^⑤

由此可知，成化以后民办民解木材的方式难以维持，同时获取船料另一种途径抽分厂的解纳却运作相对良好。最直接的证据是成化十六年始，杭州、荆州二抽分厂改抽折价银，即“委官领解本厂（杭州抽分厂）税银，解赴清江提举司打造粮船额数。”^⑥就是说成化十五年，船料折银后，原来摊派各省的船料负担是转移到了抽分厂的身上的。随着“军三民七”的料银分配原则逐渐形成，民七料银由芜湖、杭州、荆州等抽分厂的税银以及苏、淮、扬三府匠银构成，而抽分厂料银又占了民七料银总数约90%^⑦，抽分厂成为清江船厂民七料银最主要的供应者。成化七年以后所形成的抽分厂解送清江船厂实物的机制，在船料折银后，以另一种形式在发挥着更为强大的作用，而这些作用集中体现在折银以后清江船厂的木料招商采买运作上。

^①（明）刘洪谟：《芜湖榷志》卷下，《安徽历代方志丛书》，黄山书社，2006年版，第30-38页。

^②（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《建书》，据隆庆元年自刻本影印，《续修四库全书》第834册，上海古籍出版社，2002年版，第309页。

^③（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第69页。

^④（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第69页。

^⑤（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第69页。

^⑥（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《额书》，第341页。

^⑦ 参见本章第二节详细论述。

第二节 民七料银的用途与淮商采购

成化十五年船料折银后，清江造船厂的民七料银由杭州、荆州、芜湖、淮安清江提举司抽分厂税银以及苏、淮、扬三府匠银组成，主要用于购买底板和栈板，以供买木造船之需。

^①民七料银中工匠银固定为 3030 两，而抽分厂提供的料银数量则到嘉靖三年才固定下来。自成化十六年以来，荆州、芜湖、杭州三抽分厂料银解送清江工部分司的具体情况如下表：

表 2-1 成化到嘉靖初三抽分厂解送清江提举司料银数额 (单位：两)

	荆州厂	杭州厂	芜湖厂	三厂合计
成化十六年	4000	4000	0	8000
成化十七年	4000	5500	0	9500
成化十八年	6000	7000	0	13000
成化二十年	6000	7000	1500	14500
成化二十二年	7300	9500	1500	18300
弘治二年	8300	10870	1500	20670
弘治三年	8300	10870	1500	20670
弘治十四年	0	13240	9800	23040
弘治十六年	0	13240	14540	27780
嘉靖三年	0	14440	18770	33210

资料来源：(明)席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，《淮安文献丛刻(二)》，方志出版社，2006 年版，第 69—72 页。

说明：1、弘治十四年起，原于荆州厂支取的木价银八千三百两，悉改从芜湖厂支领。2、嘉靖三年，山东、北直隶、遮洋三总遮洋船悉归清江厂团造，故卫河厂每年额领芜湖银 4230 两，杭州银 1200 两，自后即由清江厂自行取用，买料造船。^②

宣德以来，清江提举司原有漕船 5328 只，故清江提举司每年额定造船 532 只 8 分，每只由官给木价银 50 两，共需银 26640 两。但由于先年每岁运漕粮六百万石，弘治年间议定，每岁运粮四百万石，则例应使用四百料漕船一万只，所用漕船数较往时减少。而当时在运的粮船有 10860 只，改革后只需 10000 只，多出的 860 只“通行除豁”，清江提举司除豁免造的粮船有 474 只，则存留 4740 余只，则每年造船 474 只，官给料银 23700 两（其中包括苏、淮、扬三府人匠银 3030 两）。实际上，这些豁免并未实践，原额船数照旧未曾减免。另，每年还有遭风火等项事故的船只需送厂预造。约从弘治三年到弘治十四年，清江造船厂每年所造船只多达 550 余只，所给料银却是按 474 只的标准，官给料银不足，只能由官军偿补。

^① (明)席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 77 页。

^② (明)席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 73 页。

官军因此赔补负累，偷工减料，导致船只不够坚固。在此情况下，只能通过增加三抽分厂的额办价银解决。弘治十四年，官给银为 55 两，则抽分厂解银数为 23040 两。弘治十六年，每船官给银 65 两成为永久之额，则民七料银之数得以确定为 30810 两，其中杭州抽分厂 13240 两，芜湖抽分厂为 14540 两，苏、淮、扬三府人匠银为 3030 两。嘉靖三年，卫河三总漕船改归清江厂修造，往例芜湖厂每年解银 4230 两、杭州厂解 1200 两到卫河厂，改归清江厂后，这比料银也由清江厂领取，则嘉靖三年，清江厂额领芜湖厂银 18770 两，杭州厂银 14440 两。^①

成化十六年以来，每年额造船只以及官给料价也在不断调适，受二者影响的民七料银也在变化，而由于工匠银数目是恒定的，变化主要是表现在三抽分厂解送的数额上。从上表中可以看出，抽分厂解送的料银数量是基本逐步增多的趋势，工匠银占民七料银的比例却在逐步的下降，到嘉靖三年只占 8%。故抽分厂料银是民七料银最主要的来源，抽分厂料银解送情况是决定民七料银的征收质量，即便工匠银存在拖欠，对整体的影响并不大。民七料银主要用于购买木材，换言之抽分厂料银是征收数量是直接影响到木材采买的实效。

明成化以后，清江提举司主要到仪真、芜湖和天宁洲等地收买木料。^②之所以选在仪真、芜湖等地购买木料，与其地理位置息息相关。陈联在《明清时期的芜湖榷关》中指出明中叶以后，许多商品聚集在芜湖，南北商人多聚于此，竹木贸易尤为发达，许多财力雄厚的徽州商人纷纷来此经商。^③嘉庆《扬州府志》指仪真“东界水随淮水以汇于天地，西界水随江潮以通于诸壩，两水交襟，以故户口殷蕃，人文蔚盛”。^④仪真是由长江流域转上京杭运河的节点，从西南顺长江而下的木材就会聚集于此，“仪真，群商四会，百木交集”^⑤。

清江船厂是通过招商买办的方法，招纳一批商人，每年到买木的时候，商人到船厂预先支领银两，然后前往仪真等地购买。木商到达仪真，通过牙人与山客进行木材交易，交易完成再将木材运送到清江厂。山客一般指木材的开采商，他们将木材从产地砍伐后，通过长江水路输送而下。山客为了牟取暴利，“将出山之木选拣长大坚实者，撑泊江港处所，抬价私卖，只将遗下细小空朽之木，与差去商人成交，坐索高价”，而木商往往乘机与山客勾结，侵欺所领料银，导致所买木植“多不堪用，有妨成造”。

到嘉靖年间，为禁止和革除存在的弊病，以及应对额造漕船数量的增多，“出给告示，发去仪真、芜湖等处地方张挂，晓谕山客，将贩到楠木尽数拽运抵淮，依凭牙人两平交易，每船一只，遵照本院议定本价银六十两，随即给与”，是希望山客能把木材直接拽运至淮安，然后木商按照每船木料 60 两的标准与山客交易。但这些山客不愿意按规定行事，将木材停泊在南京、芜湖等地，依旧私下出售木植。

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 71-73 页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 7《兴革》，第 135 页。

^③ 陈联：《明清时期的芜湖榷关》，《安徽师范大学学报（人文社会科学版）》，2000 年第 1 期。

^④（清）阿史当阿：嘉庆《扬州府志》卷 8《山川》，《中国地方志集成·江苏府县志辑》第 41 册，第 133 页。

^⑤（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 1《建置》，第 33 页。

鉴于山客如此冥顽不灵，不知悔改，工部主事朱家相建议：

合无移咨南京工部、都察院，札行监督抽分，御史及芜湖抽分工部委官，将在彼沿江寄泊楠木已经抽分者，除南京打造马快船合用木料听令成买外，其余剩楠木，不拘多寡，差官查照本商报抽数目，逐一将牌筏封识，严禁彼处牙人不许串同私卖。仍差人督催，星夜赴淮，照前议定木价两平交易。倘山客怀疑，不愿赴淮者，听其湾泊仪真县地方，与本职差去厂官公同彼处牙人，亦照前定木价交易，并不耽延时日，亏少价值。如山客仍前抗违稽延者，许本职申呈本院提究施行，庶木料不致缺乏，漕船得以完造矣。

这一建议实施效果如何我们不得而知，最重要的是这段材料告诉我们嘉靖前后，清江船厂采买木料的具体流程。首先从上述记载可知山客运送的木材是要到抽分厂抽分的，抽分后的木材除了南京为打造马快船采买的部分外，剩余木材则根据清江船厂木商上报的抽分数目来确定清江船厂所需的木材数量，然后将这部分属于清江船厂的木材做上记号，成籰放行。这批属于清江船厂的木材，山客是不能随意出售的，他们只能与厂官按之前议定价格交易。笔者认为，清江船厂与山客之间应该是存在一些协定，船厂有可能与一批固定的山客订购一定数量的木材，前文所说船厂禁止山客私卖木材是其中一个证明，待山客将木材解运后，船厂再派木商或厂官与山客按原定价格交易。

芜湖抽分厂的关键作用还在于将山客木材经过抽分厂抽分的时候，将属于清江船厂的木材做上记号，一方面的是以便识别，另一方面是防止山客将已做记号的木材私卖，实际上是保证的木材供应的数量和质量。而抽分厂在木材采买过程中的介入，也说明招商采买不是纯粹的商业行为。

明中叶以来，受补造漕船数额加大、芜杭抽分厂拖欠料银以及官员的营私舞弊，导致船料银的拖欠问题越来越严重。正德十六年，大量漕船遭到烧毁，补造的数量大增，所需料银自然随之上涨，该年杭州抽分厂、芜湖抽分厂拖欠的料银以及苏州、扬州、淮安三府拖欠的人匠银总额达 80750.8266 两。^①嘉靖以后，因官员通同舞弊，料银的拖欠已成常规。工部主事朱家相就曾称：“料银往年多系掌印官径自委官征收，或潜通贿赂，或私厚亲旧，往往不得其人；加收火耗，任意花费；中间并有通同侵欺情弊，违限一二年不得完解。兼有解到者，不及额数三分之一。”^②除了民七料银外，军三料银的拖欠同样突出。嘉靖二十年，南京卫指挥李翱称：“先年军士办料，往往拖欠难征，收料委官常被貽累住俸”^③。而到万历以后拖欠的数额愈增，万历二十五年至三十五年十年间，运军卫所拖欠料银总额达 64360 两^④。到万历三十六年，船料银总计缺银“一十四万两有奇”^⑤。

为了应对料银的短缺问题，明廷在增加军三民七的催征力度外，还通过拓展其他途径

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 6《法例》，第 103 页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 7《兴革》，第 133 页。

^③（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 6《法例》，第 117 页。

^④（明）周一龙：《漕河一瞥》卷 1，据明万历刻本影印，《原国立北平图书馆甲库善本丛书》第 442 册，国家图书馆出版社，2013 年版，第 391 页。

^⑤（明）周一龙：《漕河一瞥》卷 1，第 392 页。

来增加料银，如将“过江米”部分折银、征用“轻赍羨余银”等方式。^①除去开源外，节流也是解决问题的重要方式。减少漕船修造的成本关键的环节在于降低购买木材的花费，这是促使万历以后清江船厂木料采购方式转变的动因。

先年清江船厂由派遣淮商到仪真、芜湖等地与山客购买木材，而到万历年间，买木的地点转移到湖广荆州。荆州处于长江上游，靠近木材产地，直接于木材产地交易能减少中间的折耗，减少山客和牙人合谋作弊，侵欺料银的机会，同时能占据挑选长大坚实木材的先机，保证木材的质量。这对改善明代后期漕船缺银缺料的形势是大有好处的。

荆州抽分厂是三大隶属于工部都水司中最接近木材产地的抽分厂，笔者认为这能在一定程度上帮助清江船厂缓解木材不足压力。成化七年，明廷设荆州、芜湖、杭州三抽分厂，抽分竹木等物，抽分所得部分送清江、卫河二厂造船。其时，荆州、芜湖、杭州三抽分厂隶属工部都水司，“每岁，本部都水司差官各一员管理”^②，工部都水司是主要掌管船只的修造，提供造船木料的抽分厂归主管船只修造的工部都水司统管，在行政架构和事权管理上为保障造船木料提供便利。

成化十六年，船料折银改革后，荆州、芜湖、杭州三抽分厂开始每年向清江提举司提供一定数额的船料银。弘治十四年开始，原来应由荆州抽分厂提供的 8300 两料银，“悉于芜湖抽分厂领用”^③，即弘治十四年以后荆州抽分厂不再向清江船厂提供造船料银，其后荆州抽分厂与清江船厂、芜湖抽分厂之间的是否仍存在料银之间的联系暂未发现相关记载。即便荆州抽分厂不再向清江厂提供料银，但此后荆州抽分厂仍然隶属工部都水司，由工部主事主管抽分。而承担了民七料银总额一半有余的芜湖抽分厂，在嘉靖十二年“改命南京工部差官理之”^④。嘉靖末，军三民七料银的拖欠问题更为尖锐，其中芜湖抽分厂料银拖欠问题突出。郑晓《漕运议事疏》载：

据工部主事黄辰呈称查得本厂上年南京、江北等五总原领漕运衙门补造新船四百六十五只，该扣军民料价银两除解还外，尚欠三万九千余两。比因芜湖厂解木价年复拖欠，遂致无银补还。节经移关并呈本部催取，分厘未解。及称芜湖厂每年额办清江、卫河二厂木价银一万八千七百七十两，内除各年已解外，尚欠嘉靖二十五年银四千五百四两二钱四分五毫，二十六年银九千一百四十两，二十九年银三千六百两，三十年银一万三千六百一两二钱七分六毫，三十二年银一万三千二百七十两，共银四万四千一百一十五两五钱一分五厘五毫，俱系年例额银，以致本厂木价日乏，借过补造船料日积。且本厂造船有定额，办银有定数，船只既无减免，木价岂容拖欠。数年之间，若非借贷造船，必致稽误粮运。若不呈催，诚恐将来不惟乏银补解原借，抑且本厂缺银买料，关系匪轻。乞要移咨南京工部，转行芜湖抽分主事，速将前项各年银两照数补解赴淮济用。等因。

^① 关于新增的料银来源的名目非文章重点，故于此不再详细论述。具体研究可参考鲍彦邦《明代漕船的修造及料银的派征》一文。

^② （明）申时行：《大明会典》卷 204《工部二十四·抽分》，第 433 页。

^③ （明）席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 73 页。

^④ 《明世宗实录》卷 147，嘉靖十二年二月辛卯条第 42 册，第 3398 页。

①

正德时期，关于抽分厂料银拖欠的记载，杭州抽分厂和芜湖抽分厂一般是同时出现的。自芜湖抽分厂改由南京工部管理后，关于其拖欠清江船厂料银的记载则远多于仍旧隶属工部都水司的杭州抽分厂。芜湖抽分厂料银拖欠问题之严重，我们虽然不能排除其受料银负担较重的影响，但最关键的不是芜湖抽分厂能否支付料银，而是其是否愿意支付。北京工部与南京工部的下辖的抽分厂主事并不存在行政上直接的管理统辖，事权管理不统一，即便南京工部为了自身利益而不愿上交足额的船料银北京工部也难以对其采取有效的的约束和控制措施。或许这也是嘉靖后期，清江船厂不再到芜湖采购木材的一个重要考虑。

那隶属工部都水司的荆州抽分厂在清江船厂的木材采买中又起到什么作用？首先我们先了解清江船厂到荆州采买木植的基本流程。清江船厂“设法招商”^②，所招之商即为淮商，淮商就是负责到荆州买木的商人，多为清江县人^③。招来的淮商到船厂认报买木数量，再由清江厂主事“照木给发定价”，淮商领过料银后，即立刻前往荆州买木。^④淮商与清江船厂厂官到达荆州后，与当地“诚实”牙人公同交易，购买坚实堪用的木材后，作上记号，再由厂官一同押解。^⑤所购木材，捆成簾状，“揪排起运，法宜全簾进厂，虽有余赢，均系漕木”^⑥，运送过程中以簾为单位，最终木植运送到清江厂时也必须全进厂，不得随便拆卸。

押送途中，经过荆州抽分厂时，将抽过的楠木“开列商名、照数、照号，每年于四月中、十月中两次将数报院，转发下司案册查考，责令押簾委官如数进厂，若有短少数目，本司根究原由”^⑦。荆州抽分厂在将经过的楠木抽分后，会制作一份小册子，册子中登记若干事项，包括木材属于何种商人，是淮商、京商或是川商等；商人所携带的木材的数量；木材的记号等。荆州抽分厂将属于淮商的木材作上记号并登记在册，淮商的木材与其他木商的木材区别，既可以防止运送途中出现私卖木材、用小木替换大木等情况，同时也能保障木材的数量和质量。而荆州抽分厂之所以能做到清江厂主事这些要求，与其隶属工部都水司管理是分不开的。

荆州抽分厂与早年芜湖抽分厂所起到的作用是一样的，都是依靠归属工部都水司的来为船厂木材采买提供便利。其所依靠的是抽分厂在实物征解阶段所建立起来的运作机制，对重要资源的垄断是抽分厂的主要特色之一。即便是折银以后，木材采买成为一种市场行为，木料的供应仍然没有因形式的改变而脱离抽分厂。这在一定程度上表明，洪永体制对后来制度的影响依然存在。

由于抽分厂掌控着大量的木材资源，对抽分厂的控制能力的强弱将直接影响到木料的采买的数量和质量。在经过隶属南京工部的龙江关时，南京兵部、南京工部与清江提举司之间木材纠纷的全面爆发背后反映的正是部门对抽分厂的控制是其获取木料的保障。

①（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷3，第557-558页。

②（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷1，第386页。

③（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷1，第405页。

④（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷1，第398页。

⑤（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷4，第494页。

⑥（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷1，第385页。

⑦（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷1，第385-386页。

南京龙江关，设于洪武二十六年，是明廷最先设立的竹木抽分场之一^①，设立伊始就隶属于南京工部屯田司。天启年间，清江工部主事周一龙就屡次上书指责南京兵工二部截留漕木的恶行：

迩来皇税浩繁，木商改业，山穷林竭，贩卖甚稀。淮厂岁造并缺额漕船以二千计，其需材甚急，故预期招商给银，于一二年之前买运于数千里之外，经年挽拽，寸步为艰。而又阻于天津，急不得用，及有一二运抵京芜二关，乃南京兵工二部分司，又以马操等船用木，按数抽分。淮厂需木急于星火，而京关必欲类至百簾方行验放，岁月难必，束手废漕。甚或除正派本色外，又有额外截买者。夫漕运粮艘与黄马快船均为公家急务，京关按木抽派漕簾，类数放行，亦研习之旧规，奔不宜分彼此，议更张也。淮厂缺船五倍于昔，且离江湖鸾远，买木甚难。而彼中造船有限，用木不多，且地近荆襄，买用稍易。若胶于一定而不为权宜通变之方，将来漕事日渐废弛而愈不可为亦。^②

材料中提到漕木抵达龙江关后受到诸多刁难，一是南京兵工二司擅自将漕木抽分用于修造马操等船，二是不顾清江厂用木之急，必须等漕木累积至百簾方可放行，三是南京兵工二部强行截买漕木。

面对周一龙的指责，南京兵工二部分司也有自己的一套说法的。南京兵部称其同样面临缺木造船的困境，所以只能向淮商购买“小夥余木”，而淮商“稍稍见利而来，情愿投认”。投认的淮商领过部价之后，前往荆州采木，采木而返到达龙江关后，南京兵部再与认领部价的淮商交易，因而，由始至终南京兵部都没有强行购买漕木，只是同时认领南京兵部和清江船厂部价的奸商诬陷所致。对于没有认领该部木植的淮商，该部“俟簾到之日止，照旧规抽买正派，余木悉行停免”，是完全按规章办事，未有丝毫的刁难。^③

南京工部承认其的确向木商购买木植，但只有“名不隶淮商，或淮商而木数倍屣者，即系私木，方与斧买”，至于认领清江船厂木价的淮商，“淮厂先移手本知会京厂，验其商名木数，相同听其自去，并不羁留”。而清江主事所说的截买漕木、累至百簾方可放行等等，都是奸商为自己私卖木材、拖延耽搁找的借口，妄图将责任推到该部身上。^④

从南京兵工二部的回应可以看出二部始终保持强势的态度，找各种借口来推脱清江船厂的指责，甚至直接将责任推到淮商身上，二部之所以能如此主要还是龙江关和芜湖抽分厂隶属南京工部，南京工部能直接掌控二关的运作。

最终周一龙提出“各招各商”的解决方案，“漕有漕商，京有京商，原不相涉，漕商既不得搀越分买，京厂又安得斧号截留”^⑤。各招各商能一定程度缓解清江船厂和南京兵工二部的纠纷，但在整个纠纷的解决过程中，清江厂是一直处于劣势的，对于很多现实它只能不满、反对，实际效果却是不佳的，原因也许是工部分司的管辖权不在此。

^①（明）申时行：《大明会典》卷 204《工部二十四·抽分》，第 430 页。

^②（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷 1，第 397-398 页。

^③（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷 1，第 405 页。

^④（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷 1，第 405-406 页。

^⑤（明）周一龙：《漕河一瞥》，卷 1，第 406 页。

成化船料折银以后，抽分厂需向船厂提供价银，但这并不代表抽分厂的作用仅止于此，一旦料银的解送出现短缺时，为保证木材供应，依靠的仍旧是抽分厂的帮助。实物财政时，抽分厂就开始掌控着大量的木材资源，到货币财政阶段这一现实也并未发生改变。而早期建立的那套行政体制也为木料采购阶段抽分厂的介入提供制度保障。无疑，货币财政阶段漕船修造制度演变是对洪永体制的一个重大突破，但不能忽视的是旧体制的阴影仍旧笼罩在明中后期漕船制度的变革之中。

第三节 “旗造”、“厂造”的军三民七来源

宣德五年，湖广、江西、浙江、江南直隶改归卫所自造，余南京、江北直隶、中都留守司等总、镇江卫由清江船厂修造。成化二十三年，镇江卫浅船“改归原卫”。^①嘉靖三年，山东、北直隶、遮洋三总原与卫河船厂修造的漕船，“俱归清江厂团造”，随后不久卫河船厂裁撤。^②清江船厂由弘治三年到嘉靖二十三年间平均每年造船约 556 艘^③，鼎盛时期，一年造船多达 746 艘^④。

清江船厂每年需造船五六百艘，就明代的生产水平而言这是一项沉重的负担，那这种情况下清江船厂是采取何种修造方式来完成这些任务的呢？永乐初，平江伯陈瑄督漕，开始修建船厂，“查闲旷之地，建盖厂房，令各卫所官旗鳞次而居，以为造船之所。”^⑤其后共建了四个厂，即京卫厂、中都厂、直隶厂、卫河厂，每厂下都有一定数量的分厂，京卫厂下设 34 个，中都厂 12 个，直隶厂、卫河厂各 18 个，四厂建造完成时间未见记载。具体情况如下表：

表 2-2 永乐初清江提举司分厂名目

厂别	分厂名目		
	水军左厂	龙虎左厂	府军后厂
	虎贲左厂	府军右厂	金吾前厂
	府军左厂	沈阳右厂	兴武厂
	江阴厂	鹰扬厂	骁骑右厂
	镇南厂	龙江右厂	神策厂
	留守中厂	留守左厂	留守右厂

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 1《建置》，第 33 页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 1《建置》，第 33 页。

^③（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 3《船纪》，第 58-60 页。

^④（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 3《船纪》，第 60 页。原文为：“嘉靖二十年，造清江船五百九十二只，卫河船一百五十四只”。

^⑤（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 1《建置》，第 33 页。

京卫厂	虎贲右厂	水军右厂	豹韬厂
	羽林右厂	龙江左厂	豹韬左厂
	横海厂	武德厂	龙虎厂
	旗手厂	锦衣厂	府军厂
	金吾后厂	羽林左厂	应天厂
	广洋厂		
中都厂	凤阳中厂	洪塘所厂	凤阳右厂
	留守左厂	留守中厂	怀远厂
	颍川厂	凤阳厂	武平厂
	长淮厂	宿州厂	颍上所厂
直隶厂	大河厂	庐州厂	仪真厂
	淮安厂	归德厂	高邮厂
	兴化所厂	滁州厂	扬州厂
	通州所厂	盐城所厂	泰州所厂
	六安厂	泗州厂	徐州左厂
	寿州厂	徐州厂	邳州厂
卫河厂	临清厂	东平所厂	平山厂
	济宁厂	濮州所厂	任城厂
	东昌厂	德州厂	德州左卫
	天津厂	天津左厂	天津右厂
	神武中厂	定边厂	通州左厂
	通州右厂	淮安厂	大河厂

资料来源：（明）席书、朱家相：《漕船志》卷1《建置》，《淮安文献丛刻（二）》，方志出版社，2006年版，第34—37页。

这82个厂恰好是对应南京、江北直隶、中都留守司、遮洋总、山东都司等总下辖卫所，换言之，每个卫所拥有一个船厂，“各卫所官旗鳞次而居”也印证分个船厂是相邻而建，各自独立的。黄仁宇是最早注意到这点，“有82个卫需要建造船只，与此相适应，就总共有82个单位”^①，82个单位指的正式清江提举司辖下的82个船厂。

黄仁宇这一精辟的见解，是触及到清江船厂的运作实质。现代人受大工业制造的影响，很容易将古代的船厂等同于现代工业技术支撑下的大工厂，沿着这一思路，清江船厂在性质上就类似今天的国营化大工厂，各个卫所的船只都放到这个大工厂集体生产，由中央专门的机构进行统一管理。就明代的生产力和技术水平而言，建立一个能承载同时打造500余只船

^①（美）黄仁宇：《明代的漕运》，第57页。

厂并保障其日常运作是不可能实现的。

从表中所示的 82 个分厂，我们可以看出清江厂、卫河厂仅是这些分厂的统称，隶属于同一总厂的分厂位置相互毗邻，共设 40 名厂官，“船数多者，特设专官管理，少者附各厂兼设”，即有的船厂设专官一名专理，如“凤阳中卫厂官一员”，有的厂官兼管若干个分厂，如“龙虎左卫厂官一员，兼管留守左卫厂”。^①每个分厂主要负责对应卫所的漕船的打造，这种集体的小作坊形式才是清江船厂的运作实际情况，也是适应当时的社会现实的。清江船厂这种模式实质上就是团造，但在后来的发展中，受船料和料额制度演变的影响，清江团造内部又分化为“旗造”和“厂造”。

天顺以前，清江厂漕船修造所需木料是摊派到四川、湖广等木产丰富省份的民户身上，由其解送到清江厂。解送到厂后，旗军负责修造，厂官统一给旗军派发木料，除木料以外造船所需的其他船料诸如铁、油灰、黄麻等船料则由旗军自行贴补。到了天顺年间，根据旗军的家境殷贫划分为“极贫”和“殷实”二等，再以此为划分标准分出“旗造”和“厂造”。每遇造船之年，审定为“殷实”的旗军则“赴厂给领木料，自行造船”^②，倘若“料有不敷，运官稍为措置，余俱本军自补，名为‘旗造’”；而审定为“极贫”的旗军则送厂，由厂官给料，“并军士原解银造完，给军领驾，名为‘厂造’”。^③

从上述定义可推，“厂造”就是黄仁宇所说的 82 个分厂的修造形式。其基本运作是每年造船之期，将贫穷的旗军送到各卫的船厂修造漕船，而造船的物料包括由分厂提供民七物料，以及运军原先办纳上交到船厂的军料银。“旗造”的运作是游离于 82 个厂之外的，学界对“旗造”的关注是极少的，黄仁宇对清江厂运作的论述中也是忽视了这一点。实际上，旗造是由卫所家境殷实的旗军到分厂领料后，自行择地分散造船，“旗造”实质是挂靠在清江厂下的散造。“旗造”和“厂造”的分化的产生是为了解决卫所旗军军三小料的供应问题，军三小料是直接影响到对于散造、团造形式的选择，而在卫造体制下同样适用，这将在第三章详细论述。

早年是清江厂漕船修造以旗军殷贫为标准划分“旗造”和“厂造”。到成化年间，因派征实物的方式不再奏效，解送到清江厂的船料数额越来越少，不足的部分需要由运军赔补，运军需要贴补的料增多，运军逐渐不堪重负，遂将原有运军自办的船料改设专门的项目来提供料银，“此减存军办料银之始也”^④，“减存军办料银”是指减存料银和军余工办料银两项。随着军三小料的折银，“厂造”和“旗造”的划分标准也发生改变，“厂造”中的军三小料银来自“军余工办”，^⑤“旗造”的则来自“减存料银”^⑥。

军余工办由各旗余丁出办，“多是运军于该造年预先一年休息办料代役，空闲军余出

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 5《公署》，第 87-89 页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 3《船纪》，第 67 页。

^③（明）杨宏、谢纯撰《漕运通志》卷 5《漕船表》，第 97 页。

^④（明）杨宏、谢纯撰《漕运通志》卷 8《漕例略》，第 200 页。

^⑤（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 79 页。

^⑥（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 82 页。

办，以凑军三之数”^①，办纳所得解送漕运衙门，转发淮安府收贮，清江造船厂用工办料旗军余丁 3017 名，共办银 9255 两。^②具体是由南京卫、直隶卫、中都卫辖下的卫所的余丁承担。其具体情况如下表：

表 2-3 清江造船厂军余办料明细 (单位：人)

卫所	分卫	用工	办料
南京卫	锦衣卫	1	9
	旗手卫	2	8
	羽林左卫	2	5
	府军卫	1	5
	府军右卫	1	4
	府军左卫	1	6
	府军后卫	8	
	金吾前卫	7	
	金吾后卫	1	3
	虎贲左卫	1	6
	羽林右卫	1	9
	神策卫	1	4
	留守中卫	1	5
	应天卫	2	13
	广洋卫	5	51
	沈阳右卫	4	12
	留守左卫	2	3
	骁骑右卫	9	13
	镇南卫	3	18
	龙虎卫	5	42
	龙虎左卫	4	21
	龙江左卫	9	34
	龙江右卫	9	91
	水军左卫	16	75
武德卫	2	18	
留守右卫	1	9	

^① (明) 杨宏、谢纯撰《漕运通志》卷 8《漕例略》，第 155 页。

^② (明) 席书、朱家相：《漕船志》卷 4《料额》，第 78 页。

	虎贲右卫	2	12
	水军右卫	8	30
	豹韬卫	2	11
	豹韬左卫	4	26
	兴武卫	3	13
	鹰扬卫	2	14
	江阴卫	11	41
	横海卫	4	31
直隶卫	淮安卫	11	241
	大河卫	18	359
	庐州卫	8	42
	仪真卫	7	164
	归德卫	12	122
	高邮卫	10	9
	兴化所	5	9
	滁州卫	11	31
	六安卫	9	116
	泗州卫	31	76
	徐州左卫	12	23
	扬州卫	9	235
	寿州卫	13	76
	徐州卫	13	8
	邳州卫	16	61
中都卫所	凤阳中卫	11	44
	洪塘所	10	24
	凤阳右卫	9	53
	留守左卫	14	46
	留守中卫	12	53
	怀远卫	9	49
	凤阳卫	8	55
	长淮卫	18	86
	武平卫	9	37
	宿州卫	8	57
	颍川卫	10	25

	颍上所	3	5
--	-----	---	---

资料来源：（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，《淮安文献丛刻（二）》，方志出版社，2006年版，第78-79页。

其中，南京卫是规定每名军余办银4两，共657名军余负责办料，故南京卫每年共办料银2628两。与南京卫不同，直隶卫、中都卫都没有对每名军余所办料银有一个具体的规定，只言“各办不等”，虽然单位办纳料银没有定额，但二卫的办料总额是有明确规定的，直隶卫每年共办料银4659两，中都卫每年共办料银1968两。^①这也是明代货币财政运作在漕船料额制度上的反映。

虽说是军余办料，实际上军办料银是通过扣除各军的月粮获取，即“递年扣除各军月粮，俱类解漕运衙门，发淮安府寄库，听候各厂造船领用”。^②嘉靖初曾禁止扣军月粮抵扣。嘉靖二年，规定“湖广、江浙及江南直隶卫所军办船料银，照江北五总事例，行各该卫所摘选军余办纳，免扣运军月粮”^③。江北五总即清江造船厂辖下南京卫所二总、江北直隶卫所二总、中都留守司。由此知，江北五总实施免扣运军月粮的政策不晚于嘉靖二年。但免扣运军月粮实施时间不长，嘉靖三十三年，总督漕运侍郎郑晓奏称“照例于各军月粮内扣抵解准贮库，听候修造船只”^④。

之所以要用月粮抵扣，是因为军余办料的征收困难，军余一般多为运军家属，而卫所官员对军余的控制和约束是有限的，在军余不能完成分派任务时，也就只能通过扣除运军月粮来弥补料额的短缺。从中也可看出军三料银征收上确实困难重重。

清江工部分司辖下的江北五总中，南京总军三料银来源是比较特殊的。在嘉靖五年时，南京总各卫原有的687名军余“掣去他用”，不再负责办纳料银，“而船料取给南京法司赃罚”^⑤，军余工办料银改从南京法司赃罚银中支出。但是，赃罚银数量有限，不足造船之用，南京刑部也自称赃罚不多，还不够其每月买办纸札之用，没有多余银两解送清江厂造船。为解决这一问题，南京户、兵二部商议后决定照旧数金补军余，“每名岁办料银四两，着落各卫掌印官并收料委官，依期征解发厂，如有过期不完，照依议单事例，参究提问”。但这一提议或许并未得到实施。因为嘉靖二十年，就决定从南京户部盐引纸价积余银及南京兵部缺官柴薪银中各支出一部分解送到清江船厂，用以“代南京疲敝卫所余丁料价，永为定规”。^⑥

灾伤之年，朝廷会在受灾严重的有漕省份开漕粮部分改折之例。改折后，各卫所就有一部分无需服役的运军，歇役运军所办料银即减存料银。中都、南北直隶、山东各卫所的减存料银原来是没有定数，所办料银与歇役运军多寡直接挂钩。此外，减存料银还有定额减存

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷4《料额》，第78-80页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷7《兴革》，第133页。

^③《明世宗实录》卷32，嘉靖二年十月戊戌条，第39册，1964年版，第833页。

^④（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷3《淮扬类》，据隆庆项氏万卷堂刻本影印，《续修四库全书》第476册，上海古籍出版社，2002年版，第558页。

^⑤《明世宗实录》卷232，嘉靖十八年十二月丙子条，第43册，1964年版，第4768页。

^⑥（明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷200《工部二十·河渠五》，第389页。

一种形式^①，即每船留一名运军或者每十船留一艘漕船的运军办料。但由于史料有限，定额减存的具体情况还不清楚。在实际运作中，与军余工办一样，一旦歇役运军所办料银不充足，也是通过“各扣运军月粮抵数”^②来代替减存料银的。

南京总在减存料银的转变也不同于其他四总。早年，南京总运军不分正军和余军，每月可以关领月粮一石，而其中的歇役运军每年需办纳料银 2.4 两用以供应造船的需要的。但因运军支领的月粮略有盈余，足以支撑其办料的开支，故减存运军并未因办料而受累，减存料银征纳足数，船只修造如期如量。到嘉靖三年，南京户部削减各军的月粮，“正军月支七斗，余军月支五斗”，但因漕船修造数量不能减少，为保证料价的数量的稳定，“只得将行粮等件佃补修造”，只能将在运运军的行粮用来弥补减存料银的缺口。^③

此后减存料银的短缺越为严重。到嘉靖十二年，考虑到月粮减少后，运军办料负担太重，故重新调整了减存运军的办料数额，正军每岁办纳料银 1.2 两，余军办纳 0.9 两。料银数量减少，带来的后果就是所办料银不能满足造船所需，加上运军逃亡严重，“各该卫所掌印等官将开去逃亡军数，不即补，却将诡名捏报搪抵，军既不足，料益难完”。运军逃亡数量增多，本来就已经缺军运粮的，又遇上漕粮“全运本色”的年份，歇役的运军数量自然也在减少。种种因素的影响下，嘉靖十二年减存料银的征收就更为困难了。^④

嘉靖十五年，为应对减存料银数量减少，“自嘉靖十六年为始，粮运到淮，即于该总兑运三四轻费十分之三银内，查照各该例旗船合用料价，扣算空出银四千六百两七钱，发淮安府库收贮”，通过扣除南京总部分的轻费银，来填补原南京卫所办减存料银之数。^⑤

南京总在军余工办料银和减存料银的演变是形式类似的，二者最初都因军余或运军办料的料银存在的问题而影响了征收的数量和质量，导致军三料银不能达到预定的数额，而为了保证军三料银的供应，二者都通过从其他专项资金中拨出部分用以代替军办料银，到此二者实际上的区别是不再存在了。而南京总之所以能率先发生这些变化，是与南直隶的行政架构设置密切相关。

而江北其余四总的减存料银转变随后也走上类似南京总的发展路径。嘉靖三十三年，凤阳直隶厂官千百户吕东奏称：

留守司江北三总凤阳、淮安、扬州等三十卫所，年例改造浅船共三百四十五只，合用料价，除民七料银外，每只该军三料银三十五两，共银一万二千七十五两。内厂造船一百八十一只，该银六千三百三十五两，系各卫厂军办纳，就将各军月粮查支扣解。惟旗造船一百六十四只，该银五千七百四十两，俱在各卫减存军办料银内支给。先年在庠料银有余，足备支造。近缘漕粮奉例全运，减存军少，料办不敷，纵有临时减折，料亦

^① 倪玉平，荀德麟：《明清时期的全国漕运中枢淮安》，中国书籍出版社，2008年，第221页。

^② （明）唐龙《漕运·攒运粮储疏》，收于（明）孙旬《皇明疏钞》卷43，据万历十二年刻本影印，《续修四库全书》第464册，上海古籍出版社，2002年版，第288页。

^③ （明）席书、朱家相：《漕船志》卷6《法例》，第118页。

^④ （明）席书、朱家相：《漕船志》卷6《法例》，第119页。

^⑤ 《明世宗实录》卷191，嘉靖十五年九月壬午条，第42册，第4042页。

不多。其厂办料银，又因连年灾困，月粮无支，往往拖欠。每遇改造急缺料价，只得呈借库寄别总卫所修船料银。时值库藏空虚无料可支，责令厂官賒料儻造，往往借贷不前，经年隔岁不得报完，以致见运缺船装载。况新例严明参问降级，深为貽累，呈乞转达议处。^①

从材料可见，到嘉靖中期，每遇漕粮全运的年份，运军需服役运粮，随着减存旗军的减少，减存料银不足，只能挪借别总卫所的修船料银，但在旗船还没有造好，其他总又来要求偿还所借料银，实在无法偿还，就只能将运军的月粮、行粮都拿出来还债，甚至有将所运的漕粮私卖来还债的，这种情况下，运军的处境不断恶化。

面对如此困境，时任漕运都御史郑晓就建议比照南京总的例子，从嘉靖三十四年开始，“将江北直隶中都总下卫所兑运二六轻贲内该交七分京粮，每石扣银一分发寄淮安府库，听造旗船支用”，这样就可以解决全运之年清江厂旗造漕船缺银修造的问题，旗军也可以免赔补之苦。^②嘉靖三十四年开始，江北五总的减存料银都改由从轻贲银中支出。而在军余工办料银，因南京总是隶属南直隶的特殊性，南京行政机构可以为其提供料银的来源渠道，而其他四总的军余工办料银“照旧于各厂军月粮银内严行扣抵”^③。

由发生“旗造”军三料银来自减存料银，“厂造”来自军余工办料银的转变开始，“旗造”和“厂造”的区别就在逐渐消失。减存料银和军余工办料银在名目和具体的征收方式是虽不同，但实质是相同的，都是通过旗军办纳再解送到提举司，后来这种名义上由旗军自办实际上是扣除旗军行粮、月粮抵补，甚至转化为赃罚银、轻贲银等形式。事实也可为此提供证明，嘉靖后期，“旗、厂之名虽存，而皆归厂造矣”。^④旗造和厂造两种修造方式区别产生和消失都是在军三的影响下而演变的。

第三章 卫造体制下团造、散造之选择

宣德五年，随着漕运运法由支运改为兑运，湖广、江西、浙江、江南直隶四总漕船改归卫所自造。转变之初，四总采用的是卫所分散打造的形式。从正德年间开始，四总的卫造围绕着解决船料供应和料额保障两大问题经历不同的演变过程，浙江总走上设厂团造的道路，湖广、江西二总则是散造的典型例子。选择散造和团造方式的关键在于如何保障军三料银满足造船所需。

^①（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷3，第567-568页。

^②（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷3，第568页。

^③（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷3，第568页。

^④（明）席书、朱家相：《漕船志》卷3《船纪》，第67页。

第一节 卫所自造概况

宣德五年，湖广、江西、浙江、江南直隶四总漕船改归卫所自造，改归卫所自造之初，采用的是卫所旗军分散打造的方式。但到了嘉靖以后，四总相继走上不同发展道路，浙江总于杭州设厂团造，江南直隶下江总于苏州设厂团造，湖广、江西总则选择分散打造，江南直隶上江总除九江卫采用散造外，其他四卫则在安庆设厂团造。要了解上述四总基于何种考虑、因素作出选择前，需先清楚宣德以后卫所自造的基本概况。

宣德五年规定：“南京、中都留守司、直隶卫所于淮安修，山东等都司于临清修，湖广、江西、浙江都司皆回原卫修”^①，淮安指清江厂，临清即卫河厂。改归卫所散造之初，其“计料修造，仍从清江”。即每年漕船由京、通二仓返回各自卫所，四总的船只仍旧先行驶回清江造船厂，由清江提举司委派官匠，“估计应该修理或改造合用物料，填注票帖，给官军回至原卫，照数支给，买料修造”。后来由于船只等候官匠估验的时间太长，延误了卫所返回的行程。成化十年以后，浙江、湖广、江西、江南直隶四总漕船修理所需物料的估算，也全部改归各总自行负责。^②

漕船是有一定的使用年限的，年限的制定主要是根据用木的质量。景泰以后规定杉木者十年一造，或有株、楠、杂木者十年一造，松木者五年一造。浙江、江南直隶、江西、湖广漕船因其往返需要经过瓜州、仪真坝，故规定五年一造。^③长江的水位比运河的低，为防止水流往低处走，必须建坝以保持水位的稳定。而船只过坝，一般需要借助人力或畜力的拖拽，故过坝过程中则会造成船只的损耗，缩短船只的使用年限。清江船厂船只规定是十年一造，与之相比，卫所自造的船只年限缩短一半，船只的淘汰周期短，故而加重了卫所自造每年船只修造的负担。负担加重，为更好解决船料、经费和人力的问题，各总卫所根据自身情况选择更合适的修造方式。

卫所自造漕船的经费来自“军三民七”，其中“民七”是向民间征收的，是作为州县赋税的一部分。由现存湖广、江西、浙江等布政司下辖的州县方志中的记载，可看到各个州县征收的民七数额不一，明廷对此并无统一规定。如浙江布政司贡赋中就有“杭州府……坐办浅船料银一千五百六十三两四钱一分有奇。嘉兴府……浅船料银四千九百三十六两四钱九分有奇”^④，杭州府钱塘县每年坐派银中也有“浅船料银一百七十九两七钱七分六厘五毫九丝四微六尘”^⑤。民七料银是预先派征的，一旦“预征完足”后，“该布政司者，解赴布政司，该直隶府分者，解赴各府收贮”，如果出现未能按期征收完规定的数额，可先将官府中所贮存的其他银两挪借支用，挪借的数额做好登记，等到将所剩余额征收完毕后，再补还挪借的缺口。^⑥

^① 《明宣宗实录》卷 71，宣德五年十月癸酉条，第 11 册，第 1661 页。

^② （明）席书、朱家相：《漕船志》卷 1《建置》，第 32 页。

^③ （明）申时行等修，赵用贤等纂《大明会典》卷 200《工部十四·粮船》，第 382 页。

^④ （明）胡宗宪：嘉靖《浙江通志》，嘉靖四十四年刊本，卷 17《贡赋》。

^⑤ （明）刘伯缙：万历《杭州府志》，万历刻本，卷 31《征役》。

^⑥ （明）杨宏、谢纯撰《漕运通志》，《漕运通志》卷 8《漕例略》，第 146-147 页。

“军三”规定由殷实的运军军余办纳，每名军余办银二两四钱。正德十一年，浙江总就规定“杭州前等十二卫所空闲军余内选其殷实者，亦照运军事例每名办银二两四钱，扣计卫所五年一次该造船只多寡合用银数，明白委官收受”。^①运军自办的方式很快就被扣除运军月粮抵扣的方式所取代，到嘉靖二年，虽曾统一规定今后“湖广、江、浙及江南直隶卫所军办船料银，照江北五总事例，行各该卫所摘选军余办纳，免扣运军月粮”^②，但实际上仍是通过扣押运军的月粮来代替运军办料的。嘉靖八年漕运总督唐龙说湖广都司“军料仍派前十一卫所，各扣运军月粮抵数”^③。“江西额造浅船料价，例于卫所军士月粮扣给”，嘉靖二十九年改为“以过江过湖余银抵造”^④。

明廷对卫造运作建立了基本的规定，如旗造的漕船修理或改造应用的木料由清江厂来核算，卫所自造漕船年限为五年一造，造船经费“军三民七”的来源等，这些官方规定的制度的实际运作将深刻影响到各总卫所在团造和散造中的选择。

第二节 浙江团造体制下围绕军三民七的纷争

浙江、湖广、江西、江南直隶总漕船改归卫所散造后，散造弊端逐渐显现，浙江总最先改散造为团造。相较湖广、江西、浙江三总，浙江总处于长江下游，远离木材产地，木料获取更为困难。如何能更好的获得充足的船料和造船经费，是浙江总必须解决的两大困难，设厂团造则成了浙江总解决困难的出路。

永乐十三年罢海运行里河漕运后，“浙江之船，则岁办物料，悉解造于淮”^⑤，即于淮安清江厂修造，宣德以后改由卫所散造。每年造船之时，就由各卫管运官到浙江布政司处支领造船料银，“俱于苏州府地方倩匠四散打造”。但因把总、卫总官不能亲自前往查验，给无籍官旗和匠作串通作弊，侵欺料价的机会；而地方有司又不按时给发料银，导致船只延迟至五六月才能完成，所造漕船往往板薄钉稀，经不起长时间驾驶；加之苏州并不属于浙江布政司及都司管辖范围内，浙江总的卫所官员难以管理当地的工匠。漕船在苏州散造面临着重重困难，实在难以维持下去。因此在正德元年，朝廷采纳了参将陈璠提议，购买“杭州府仁和县谢村民人卜聿夫等空地八十余亩，盖造厂房”，把旗军聚集在船厂由卫所官监督其修造漕船。

⑥

浙江总之所以会在正德年间改散造为团造，除了散造自身所存在的弊病，原因还包括正德嘉靖年间漕船缺额严重，加重了造船的负担，致使明廷必须寻找更有效的造船方式。正德六年，刘六、刘七之众烧毁了南京、浙江、湖广、江西、山东、江南、江北直隶、中都留守

① (明)杨宏、谢纯撰《漕运通志》，《漕运通志》卷8《漕例略》，第168页。

② 《明世宗实录》卷32，嘉靖二年十月戊戌条，第39册，第833页。

③ 唐龙：《漕运粮储疏》，收于(明)陈子龙《明经世文编》卷189，中华书局，1997年版，第1954页。

④ 《明世宗实录》卷366，嘉靖二十九年十月丙戌条，第45册，第6552页。

⑤ (明)杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第362页。

⑥ (明)杨宏、谢纯撰《漕运通志》卷8《漕例略》，第167页。

司十总运船 1552 只。^①正德十六年，据漕运总督陶琰查得各总共缺船 2044 只，其中江南直隶总缺船 371 只、湖广总缺船 72 只、江西总缺船 51 只、浙江总缺船 191 只。^②直至嘉靖二年，漕运总兵官杨宏奏议中仍称“自正德六年以后，运船有被流贼烧毁者，有被河水暴涨漂流者，有在江湖沉溺者，又有经过洪闸磕损拆卸无存者，加之官军亏损正粮，因而盗卖，以致运粮缺船共二千一百九只”^③。

杭州厂设厂之初，是颇有成效的，但“其后因无专官统理，以致因循姑息，依旧各处打造，前业遂废”^④，一直到正德十五年陈璠建议比照清江厂之事例，改由杭州抽分厂主事带管^⑤。杭州抽分厂设立于成化七年，“布政司东南候潮门外，俗称南关”^⑥，隶属于工部。设立之初，杭州抽分厂就开始为清江船厂提供漕船船料。在派征实物阶段，杭州抽分厂会将客商贩卖的竹木牌筏，“每十取一，拣选堪中者起解本色”^⑦，抽分所得部分解送到清江船厂。成化十五年起，清江厂船料折银，杭州抽分厂改为每年向清江厂提供一定数额的白银。

杭州抽分厂“本处大江，上通川、广、云、贵，出产杉楠等木，商贩数多”^⑧，抽分厂附近多有规模不一的木材交易市场。船料由派征实物转向折银上纳，杭州抽分厂与清江船厂的关系变成了纯粹的料银解送，这一转变带来的结果是，清江船厂不再参与抽分厂附近的木材市场的交易。此后，浙江总将船厂设在杭州抽分厂附近，并由抽分厂主事带管船厂，一方面是抽分厂附近所形成的木材交易市场为杭州厂采买木料提供便利，有利于木材的供应；另一方面是船厂的军三料银不能按期征收的时候可以由抽分厂主事出面催督，甚至在银料不敷时“行本厂取给”^⑨，船厂设于抽分厂附近在理论层面而言可以缓解造船料价不足的压力。

抽分厂主事带管后，船厂事体归一，但名义上虽为团造，实际仍行散造之法。孔天胤《改建船厂记》载：

然厥厂兴于草创，其地高洼，河港间隔，势即难于临视，而官旗商匠利于私便，犹往往散作他所，则稽察亦有所不周矣，故奸为渔猎，物用苦窳，事不称廩，工不轨程，勿便犹夫昨也。^⑩

一直到嘉靖三十二年，杭州厂的团造仍未走上正轨，主要表现在每只漕船打造所用的物料没有定额，每年虽然经过布政司委任府佐估计所用物料，但修造过程中并无专官稽察，只是在漕船完造之日随意增减物料。针对这种情况，抽分厂主事刘秉仁提议“将船身长短广狭，板木厚薄分寸，料价多寡，数目酌为定则，呈详漕运衙门，立石船厂，永为定法。仍刊书名《漕艘规制》。凡该管官旗商匠，人给一帙，使互相稽察，上下有所持，循于漕政，甚有裨

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 6《法例》，第 99 页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 6《法例》，第 103 页。

^③（明）席书、朱家相：《漕船志》卷 6《法例》，第 109 页。

^④（明）杨宏、谢纯撰《漕运通志》卷 8《漕例略》，第 167 页。

^⑤（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第 362 页。

^⑥（明）胡宗宪：嘉靖《浙江通志》，嘉靖四十四年刊本，卷 13《建置志第二》。

^⑦（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《建书》，第 309 页。

^⑧（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《建书》，第 309 页。

^⑨（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第 362 页。

^⑩（明）沉朝宣：嘉靖《仁和县志》，光绪刻武林掌故丛编本，卷 14《纪遗》。

益。”^①

刘秉仁的努力并未能解决杭州造船厂所存在的问题。嘉靖三十三年，时任漕运总督郑晓上疏称近年以来，杭州造船厂“商匠包揽，势豪强卖，钉木料倍取价值”，所造的船或式样不符合规定，或船限未到而损坏甚多。种种弊端，不胜枚举。但因“漕司远隔，不便稽察，而人情不知警畏”，妨误漕运，加之倭患肆虐，故建议改置船厂。^②

由正德年间开始设厂团造，一直到嘉靖中后期，名为团造实际仍沿用散造的形式，但可以看出浙江总仍一直在维持设厂团造的修造方式。之所以如此，是因为浙江总地处长江下游，在木材获取上远较处于上游的湖广、江西困难，采用散造的方式，卫所运军的办纳木材成本更高，而设厂团造能帮助减少获取木材成本、保障木材供应数量。

杭州船厂是由杭州抽分厂主事带管，而杭州抽分厂是由工部都水司管辖，实质是由中央政府的控制。中央的直接掌控下，就不需要派出众多的运军到木材资源丰富的地方采买木材，节约采买木材成本，并且减轻运军的负担，有利于维持漕粮运输的稳定运作。而在这上，杭州船厂与清江船厂是具有诸多相同点的。清江船厂负责修造江北五总和南京总漕船，而在位置这六总同样也是远离木料产地。清江厂是由清江提举司综理，设工部主事，同样也是受工部都水司管辖。在实际修造中，浙江总所面临的问题是与江北五总、南京总相同的，设厂团造成为二者解决问题的唯一出路，这不仅表现在船厂的行政管理层面上，还体现在军三民七料额制度的实际运作上。

卫造体制中，民七料银是从州县赋税中征收而来，解送到布政司处收贮，等到每年造船之期，再解送到船厂。无论是散造还是团造，民七料银的获取和使用形式都是相同，散造和团造的区别主要体现在料额制度上是军三料银的来源上。

浙江总在改归卫所散造之初，每年应造漕船 400 余只，每年造船之时就由各卫管运官到浙江布政司处支领每只民七料银 73 两，其余料银则分底船有无两种情况处理。若有底船的，则将底船拆卸抵银 20 两，再由运军贴补办银 15 两，若没有底船的，则由运军贴补 24 两。运军贴补料银是不需要上交到浙江布政司处，而是由运军交给卫所直接用于造船。即散造的军三料银是由运军自行办纳，交予卫所。散造的方式最大的问题不在料银的获取，而在于料银的使用过程中，由于没有专门的厂官监督，运军与工匠通同作弊，侵欺料银，偷工减料。^③

浙江总设立杭州船厂后，较长一段时间实际上是在采用散造的方式造船，所以此时军三料银的来源仍是散造式的，只不过是正德十五年为界，之前的是由运军办料，之后改由浙江总运军的军余办纳。正德十五年前杭州厂的“卫所料银并随船什物，俱是本船运军自行出备”，但由于运军同时兼顾办料和运粮，负担过重，而浙江总各卫所除正军之外，“余丁尚多空闲”，因此在空闲的军余中挑选家境殷实的，“照运军事例，每名办银二两四钱”，军余所

^①（明）刘伯缙：《杭州府志》，万历刻本，卷 7《国朝郡事记下》。

^②（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷 3，第 560 页。

^③（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷 3，第 568 页。

办料银一并“扣计卫所”。

由正德十五年，杭州船厂逐渐仿照清江船厂的例子，建立由“杭州抽分主事督理，民七征之于民，布政司收贮，临时解厂（杭州抽分厂）给商买木打造，军三出自各卫所军旗，径解该厂（杭州抽分厂），与民七料银相兼买木”，民七料银与军三料银统一解送到杭州抽分厂，料银的催征和给发事宜都由抽分厂主事主管，实际上是到嘉靖年间后这一做法才成熟地实施起来。

综上，可知杭州船厂虽是属于卫造体制下，但其实际的运作方式是类同于清江船厂的。二者都远离木材产地，木材获取困难，设厂团造，并由工部都水司主管，都是出于保障其船料供应的需要。在军三民七料银的催征和给发上，二者都是由工部主事负责。在获得造船的经费后，再由主事负责招商买木。杭州船厂船料制度的运作是在中央政府的直接掌控和管理下的。

杭州船厂在建厂以后，名为团造实际上仍在沿用散造的方式。从杭州船厂与清江船厂的相似性类推，笔者认为杭州船厂的散造是类似清江船厂下的“旗造”，即各个卫所运军到船厂领取料银后，自行“散作他所”。

嘉靖三十三年，浙江总将船厂由杭州仁和县改设至扬州的仪真县，位于县“南门外，竹架巷后，徒归水河，侧有监官衙”^①。之所以要迁厂，除了杭州船厂存在的问题外，最直接的是因浙江倭寇扰乱。^②那又为何选择仪真县？

在明代，仪真是“群商四会，百木交集”^③之地，“浙江买木必由仪真经过”^④，是当时一个重要的木材交易市场。仪真设有南京工部分司，负责监收砖料；其上一级扬州府设有南京户部分司，征收船料。^⑤这些钞关、抽分厂的设置都为提供造船所需的船料提供便利。但之所以选择仪真，更重要的是受漕粮运输的方式的影响。仪真是浙江、江南直隶等漕粮运往北京途中军运的起点。正德三年，南京总“运粮船只却在仪真壩上湾泊，官军前去浙江、江西、南直隶水次交兑，雇船装运运前来仪真壩上船”^⑥，运军到水次交兑后，是雇佣民船将漕粮运送到仪真壩，然后在仪真壩将漕粮转换到官船，仪真是漕粮转运过程中民运和军运的分界线。

另据郑晓《漕运议事疏》载：

合无自嘉靖三十四年为始，行令先期通将民七料银解赴漕司，照例发淮安府贮库，该总将杭州等一十三卫所年例及号浅船今年运回，就令押空船，委官驾至仪真湾泊，将原设浙江厂把总官改于仪真新厂驻扎，仍于杭州前等一十三卫所各取能干不拘千百户一员，在厂管造，查收底船，关领料价，收买木植等料，把总提调关防，禁革姦弊，召雇

^①（明）申嘉瑞：隆庆《仪真县志》，隆庆刻本，卷3《建置考》。

^②（明）张学颜：《万历会计录》，明万历刻本，卷35《漕粮额数》。

^③（明）席书、朱家相：《漕船志》卷1《建置》，第33页。

^④（明）郑晓：《漕运议事疏》，收于《郑端晓公奏议》卷3，第561页。

^⑤（明）刘伯缙：万历《杭州府志》，万历刻本

^⑥（明）杨宏、谢纯撰《漕运通志》卷8《漕例略》，第148页。

匠作如法打造，刻期岁里工完过年。

嘉靖三十三年，郑晓提出将船厂迁往仪真后，提出上述的管理建议。其中就讲到杭州十三卫所的将已到修造年限的空船押送到仪真船厂，打造新船。结合上文提到仪真壩是浙江等总的军运起点，在仪真船厂建造漕船，则可直接将所造漕船运往仪真壩转输漕粮，大大地便利漕粮的转输。

仪真船厂肇建之初是有浙江厂把总驻扎，浙江总下辖十三卫各自金派千百户一名在厂管造。嘉靖三十九年，复行杭州抽分厂兼管。嘉靖四十四年，“改于督粮道管理，于是事体归一”。船厂改由浙江督粮道监管后，“军三料银相应行令该卫所径解布政司，与民七料银一同给发府佐买料完造，不惟事体归一，易于稽查，抑且征解及时，出纳两便”，军三料银和民七料银都一同解送到浙江布政司。^①

在仪真厂改由督粮道监管之初，杭州抽分厂主事与督粮道因船厂军三料银催征的产生纠纷，双方都极力想将责任推诿到对方身上。杭州抽分厂带管船厂时，民七料银征收自州县，自有地方官负责催征，因而料银的征收困难不大，操作较为简易。与之相比，军三料银的征收则非易事。军三料银是由卫所运军军余办纳的，这些军余往往奸诈狡猾，加上杭州抽分厂并没有监管他们的权力，故而军三料银常常拖欠，不能足额征收。军三料银无法保障，只能先借用民七料银买木，然后再督促军三料银的征收，来补偿被挪用的民七料银，军三料银的催征也是由杭州抽分厂主事负责的，在缺额严重的情况下甚至还需要杭州抽分厂来贴补。^②

督粮道监管船厂后，建议军三料银仍旧解送杭州抽分厂给发。而工部员外郎费尧指出军三料银原与民七料银是一同解送布政司，在这个过程中只要“把总等官具数当堂领给，通取库收，领状附卷，额数既明，出纳亦审”，料银就不会有毫厘的隐瞒。之所以会出现“欠解不完”，都是因卫所官员不按规章办事，因循怠慢，此时若又再向杭州抽分厂支领料银，岂不是纵容卫所官员的过错，而无法从根本上解决料价拖欠的问题。紧接，费尧又以“先年改议之后，事权原不在于本厂，难以经管”的借口来推脱督粮道，言下之意即其不再愿意催督嘉靖四十四年以后的军三料银。^③

费尧之议呈部堂并漕运衙门详夺，工部尚书雷礼亦称“今督粮道既将民七银两径发府佐买料，听巡按御史委官选发，至于取解官旗召审匠作，亦皆监管，独将军三料银难征者，仍旧责在厂中，是岂虚心奉公之义。矧造船一事两处监管，尤非事体，及照本官题请给批，专管抽分，尤难干预船政”，明确表示抽分厂不再兼管军三料银催督，以及不再干预船厂的管理。从嘉靖四十四年仪真船厂改由督粮道监管，今后军三民七料银都解到布政司收贮，等造船时解送船厂买料，而这个过程中的事务皆由督粮道负责统理，杭州抽分厂主事自此专一监督抽分，不再干预船政。^④

^①（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第362页。

^②（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第362页。

^③（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第362页。

^④（明）杨时乔：《两浙南关榷事书》之《附漕书》，第363页。

嘉靖四十四年，浙江总的漕船修造也跟随着湖广、江西的步伐，改由浙江布政司督粮道带管，至于卫造体制下四总在嘉靖后期相继发生改归督粮道监管的转变，其道理何在，后文将做进一步的申论。而从船厂的管理由抽分厂主事改为督粮道的转变，实质是漕船修造的掌控由中央转向地方的过程，这一转变背后的发生是围绕着军三民七料银制度的演变。

第三节 湖广、江西的散造：军三料银“听解所在有司”

改归卫所散造后，浙江、湖广、江西、江南直隶四总漕船的修造先后出现由散造转为团造的趋势，浙江总设厂造船就是团造最典型例子。湖广、江西二总漕船也曾在正德年间作过团造的尝试，但与浙江总不同，湖广、江西二总最终仍旧顽强地坚持着散造。

正德前期，湖广、江西二总的卫所散造问题逐渐增多，弊端日渐浮现。湖广、江西二总漕船所用的木料及每船的料价银两没有统一规定，“有用杉、楠木者，十年一次改造，连底船该价银九十两五钱；有用松木者，五年一次改造，连底船该价银七十三两九钱。江西用木二等株、杂木者，七年一次改造，连底船该价银九十三两；用松木者，五年一次改造，连底船该价银八十三两。”^①所用木料不同，料价也就不相同，旗军为了牟取私利，往往会领楠木价格的料银却购买株、杂木料来造船，导致所造的船只船限短，提高造船成本。

针对这些问题，正德十一年，“湖广运船通改楠木打造”，表面看来是统一使用楠木造船。但事实上，楠木本身是属于稀缺资源，全部的漕船使用楠木打造是不现实的。故与其把统一使用楠木视为一种实际上的制度，不如将之理解为是将修造一艘漕船所需的料价按照使用楠木的标准统一定额，再按照这个标准来确定运军所领价银的一种变通之策。与之相应，漕船年限统一为七年一造，每年该造船数以及合用军民料价若干皆可统计，每年军民料银确定后，则可通过军三民七的比例进行摊派，“军料行武昌等卫所，比依襄阳卫金补军余；民料行各府县，俱限本年十月以里征完，起解本布政司，各贮库听候给军，买料打造。若有临时征办不前，俱令布政司将官库见银借给应用，候征收前价照数补还”。^②

针对湖广、江西卫所散造存在的问题，时人有提议改散造为团造。正德十一年通改楠木打造在制度运作上是有利于团造的实施。统一漕船的使用年限，既可防止出现以劣木冒充好木，又方便制定统一的漕船料额标准。团造设有厂官统一管理，有利于监督漕船料银的支出和使用，规避漕船修造过程中的种种弊端，从理论上而言可在一定程度上消除散造所存在的问题。

但事实上湖广、江西二总并没有选择团造的方式，至于其原因，大体归纳为三点。一是江西、湖广二省地域辽阔，卫所分布星散，如果要团造，每年则需“将年例该造船只旗军通聚于省城”，旗军人数众多，“寄旅之费不胜陪贴”。造船又需要雇募工匠，工匠数量少工价

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷6《料额》，第109页。

^②（明）席书、朱家相：《漕船志》卷6《料额》，第101页。

就贵，这些都加大了团造的成本。二是团造所需的民七料银按照惯例是由“布政司派取各府州县里甲官吏”，但由于民七料银的征收远不如州县钱粮重要，与州县官的政绩考成关系不大，因而多不受重视。受此影响，民七料银征收效率低，数月征完乃是常见之事。即便料银解送到布政司，运军前往支领又不免受到胥吏的勒索留难。三是军三料银的征派各地的形式不一。有的卫所是用运军月粮抵补，但“月粮未必得支缓急，官银无措”；有的卫所则是由运军自办，“则自有米食木料俱可应用，钱布时银皆可折使”，但要他们将办纳的银两解送到布政司，又未勉强人所难。^①

上述三点原因，不仅仅是存在湖广、江西二总，浙江总也是一定程度有这些情况，为何湖广、江西始终坚持散造？笔者认为原因在于军三料银问题上。散造的军三料银有运军自办和月粮抵扣两种，征收后直接上交卫所，因而在造船的过程中运军对军三料银的使用具有极大的灵活性，这也给运军提供了以次充好、中饱私囊等作奸犯科的好机会。考虑到明初的海船的修造中，湖广的军卫有司就开始参与到漕船的修造中，湖广、江西的军卫有司的力量较浙江的深厚。综合两点考虑，不排除在散造、团造选择的过程中存在军卫干预的可能性。

而团造和散造之间的争论，在嘉靖三年杨宏提出“于分造之中，而寓团造之法”的建议得到解决。按照杨宏的设想，今后布政司及各府县必须预先坐派民七料银，限定每年七月内必须征收完毕，封存解送到布政司。若州县未能按期征解料银，可以先从州县中挪借他项银两，等料银解到后再补还。如果州县离省城太远，解送路途不便，可直接将料银留在“本府州库收支”，不再解送布政司处。而军三料银则由卫所军余办纳，“听解所在有司寄候”。到了造船之期，各个卫所委任掌印官，每年十一、十二月将船限已满的漕船额底船运回各自卫所，然后与府州的掌印官共同估算概念造船所需料银，领过军民料银后，再由官军购买木材和雇佣工匠，于“各该府州空闲地方刻期如法造完”。

从杨宏的设想可以看到，漕船在实际打造过程是沿用了散造的方式即由卫所在府州县空旷的地方自行打造，在“军三民七”料银征收和获取上采用的是类似团造的方式，它是根据湖广、江西的实际情况作出了调整，调整的结果是部分军三民七料银收贮在府州库，州县的掌印官也参与到漕船的实际修造过程中，地方州县扮演着越来越重要角色。

地方有司参与到卫所漕船修造的过程不是一帆风顺的。嘉靖八年，漕运总督唐龙建议从嘉靖九年起，依照清江厂的例子，将湖广十一卫所漕船在荆州水次总设一厂，直接就用荆州抽分厂抽分银两，其原派的军三民七料价，一律不再派征，各卫所选派千百户一名管造，由荆州抽分主事带管监督。^②唐龙这一建议是试图用抽分厂抽分银来取代军三民七，将漕船修造的管理者由地方有司改为抽分厂主事，如果其建议得以施行，则地方司府将不再介入旗造漕船的修造，湖广的旗造也许就会被纳入到工部系统下。但最终其建议并未得到批准。

^①（明）席书、朱家相：《漕船志》卷6《料额》，第110页。

^②（明）唐龙：《漕运粮储疏》，收于（明）陈子龙《明经世文编》卷189，中华书局，1997年版，第1954页。

约在嘉靖后期，湖广、江西总造船比浙江总更早尽归二省督粮道监管。^①湖广、江西二总漕船的督造是在旗造四总中最早改由督粮道统辖的。督粮道是布政司参议分司诸道之一，“十三布政司各一员，俱驻省城”。笔者认为此次改变是与二总旗造中地方司府有力参与相关的。嘉靖八年唐龙的建议未能得到批准，很可能是因为地方有司的阻扰。嘉靖后期，改由布政司辖下的督粮道监管，似乎更像是对现实的一种默认。

与浙江总始终坚定选择团造不同，湖广、江西二总在散造和团造的争论中，最终通过“寓团造于分造之中”的折中办法来解决。湖广、江西二总靠近木材的产地，而且位于长江流域的上游，与处于下游的浙江相比，获取木料更为便利，成本更低，这也是其能坚持散造的有利条件。

第四节 余论

改归卫所自造的湖广、江西、浙江、江南直隶四总，浙江成为团造的典型，湖广、江西是散造的典型，江南直隶则是同时兼具了散造和团造。

宣德五年，江南直隶总漕船除镇江卫外，皆改由原卫自行打造。到成化二十三年，镇江浅船亦改归原卫，“直隶镇江卫船，比照苏、松事例，归本处成造”^②。嘉靖三年江南直隶总开始行设厂团造之法。

嘉靖三年，江南直隶分成上江总、下江总^③，上江总辖建阳、安庆、新安、九江、宣州五卫，下江总辖镇江、苏州、太仓、镇江、嘉兴、松江六卫所^④。此时下江总六卫率先在苏州设厂打造。^⑤到了嘉靖十九年，户部批准漕运都御史周金的建议，“建阳、新安、宣州、安庆、九江五卫运船，宜照下江等总设厂委官团造”^⑥。上江总辖五卫在安庆团造，下江总辖六卫所则在苏州地方团造，“每厂委把总一员，每卫所委千百户一员管理”^⑦。自江南直隶分为上下江二总后，江南直隶总漕船的成造也改由上下江二总自行设厂打造。

安庆位于长江下游之首冲，上可至九江、武昌，下可达芜湖、南京、镇江、上海，其在长江航道中位置十分重要，水上交通之便利。明清时期木材资源丰富的西南诸省木料运输常见路线是由长江顺流而东，经过重庆、汉口、九江、芜湖等地到达南京，基本走完长江水路的最后一段。在此分为两路：一路经镇江转运河南下，销往苏杭、江浙；一路从仪征或瓜州

^① 暂未发现明确史料确定具体时间。嘉靖四十四年，工部尚书雷礼建议将浙总仪真船厂改由督粮道监管时曾称“至于江西、湖广设有布政司衙门，造船尽归督粮道监管，浙江事体正与江西、湖广相同”，由此可知湖广、江西漕船改由督粮道监管是比浙江总要早的，即在嘉靖四十四年以前。

^② （明）席书、朱家相：《漕船志》卷1《建置》，第33页。

^③ （明）席书、朱家相：《漕船志》卷6《法例》，第115页。

^④ （明）王宗沐：《条为议单款目永为遵守疏》，收于（明）陈子龙《明经世文编》卷344，中华书局，1997年版，第3696页。

^⑤ 《明世宗实录》卷44，嘉靖三年十月甲辰条，第39册，第1143页。

^⑥ 《明世宗实录》卷242，嘉靖十九年十月乙亥条，第44册，第4890页。

^⑦ （明）王宗沐：《条为议单款目永为遵守疏》，《收于（明）陈子龙《明经世文编》卷344，第3696页。

转运河北上，运往山东、直隶以及京师等处。^①安庆水上交通的便利既方便造船木料的采购，同时也有利于漕船的运输。下江总选择于苏州设厂同样也是出于其便利的水路交通以及发达的木材交易市场的考虑。江南直隶总选择在水路便利、接近木材市场的地方设厂，与嘉靖时期旗造各总选择在靠近产木地或方便采买木料地方设厂的趋势是一致的。

后来因为各卫所官旗为图便利，“安庆卫告于本处，九江卫于龙坑，建阳、宣州、新安三卫于芜湖，苏州、太仓、镇海三卫于苏州，镇江、松江、嘉兴三卫所各于本处打造”^②，江南总又由团造复归卫所散造。

改归各处打造后，各卫自行其是，上无统领各卫的官员监督和管理，故弊端又层出不穷，造成漕船质量的下降。隆庆元年，户部尚书葛守礼题准“自隆庆二年为始，将上江船厂责成九江兵备，下江船厂责成苏松兵备，工部抽分主事照例隔年督催料银，办料成造”^③。但查二兵备道，一驻九江，一驻苏州，“相去各卫所厂地穹远，不便亲临督察，而催工止于文移事，工料费坐督，尤恐侵欺，遥制焉能完善”^④。故隆庆六年开始，形成上江总四卫浅船在安庆厂打造，由新设副使提调，九江卫仍在本处打造，听九江道提调，而下江总则在苏州设厂打造，由粮储参政提调的格局。上江总最终兼具团、散两种形式，下江总比照浙江、湖广、江西事例，进入了由督粮道提调船厂的系统，因史料的缺乏，笔者暂难获悉上下江二总形成各自不同模式的原因。

改归卫所自造后，湖广、江西、浙江、江南直隶等总走上不同的发展路径，湖广、江西坚持散造的方式，浙江是设厂团造的典型，江南直隶分为上下江二总，上江总同时存在散造、团造，下江总于苏州设厂团造。各总对团、散造的选择呈现出远离木材产地的卫所实行团造，反之选择散造的地域特点。

团造和散造在各总内部也并不是稳定的，浙江总虽名为设厂团造，但很长一段时间实际上采用的仍是散造；湖广、江西二总的始终坚持散造，但过程中团造的声音也不绝于耳；江南直隶的情况则更为复杂，上下江二总兼具多种的修造方式。散造、团造在各总内部的演变尽管情况不尽相同，但实质上二者的演变是在军三民七料额制度的调适作用下发生的，尤其表现在对军三料银的征收和给发的处理上。

杭州船厂设立之初，军三料银由运军或军余办纳，上交卫所，带来的后果是船厂形同虚设、散造大行其道。随着杭州船厂改由杭州抽分厂主事带管，军三料银的催征也由抽分厂主事负责，而这期间，团造的势头逐渐上升，杭州船厂初具规制。船厂迁至仪真后，改由督粮道带管，军三料银的责任也由督粮道负担。转变的关键都在于对军三料银问题的解决上，湖广、江西总漕船修造方式的演变同样如此。湖广、江西二总一直实行散造，嘉靖三年因散造的问题增多，屡有改行团造的建议，但最终不了了之，主要的原因还在于掌握着军三料银的

^① 经君健：《清代前期民商木材的采伐和运输》，《燕京学报》，1995年第1期，第168-169页。

^② （明）王宗沐：《条为议单款目永为遵守疏》，《收于（明）陈子龙《明经世文编》卷344，第3696页。

^③ （明）张学颜：《万历会计录》，明万历刻本卷35《漕粮额数》。

^④ （明）王宗沐：《条为议单款目永为遵守疏》，收于（明）陈子龙《明经世文编》卷344，第3696页。

运军的对散造方式的坚持。嘉靖年间的“寓团造于散造之中”改革，将军三料银“听解所在有司”，是折中的解决方式。

湖广、江西、浙江、江南直隶各总漕船修造方式的演变是与漕运制度在江南有漕省份的改革进程密切相关的。与江北山东、河南等有漕省份相比，江南浙江、湖广、江西诸省的漕运制度改革更为复杂。许多漕运制度改革的出现起初针对的是江南省份的漕运问题，然后才逐渐成为全国性的漕运政策，江南漕运变革的复杂性在四总漕船制度的演变中得到更充分的表现。此外，各总演变道路的差异，也反映了漕船修造制度在有漕省份内部的差异性，其背后实质是漕运制度在有漕省份内部的差异。

湖广、江西、江南直隶、浙江等总在修造方式的选择及其演变方式上各有特点，但最终都演变成由督粮道督管。督粮道是布政司参议分司诸道之一，十三布政司下各设一员，主要负责督催漕粮的解运。漕粮的运送，依靠的是漕船，督粮道介入漕船的修造也是顺理成章的。但至于督粮道监管各总漕船修造背后的机制以及变化的原因，因材料所限，暂未能提供进一步的解释。

结语

洪武时期，漕粮运输形成南民运、北军运的转运格局。明初，定都南京，政治重心和经济重心的重合，东南诸省漕粮通过民运送抵京师。元朝后裔北逃后，在北方边境保持一定军事实力，明廷在蓟州、辽东等地驻扎大量军队，军队所需粮饷就通过海运的方式转运，明初的海运皆是军运。到了永乐年间，随着政治重心的北移以及明代海洋政策的变化，漕运运输方式由海运转为河运。

改行河运之初，永乐皇帝通过推行支运法，将洪武时期的民运和军运的传统融合在一起，而这一变化是对洪武漕运体制的巨大的冲击，自此以后漕运制度、漕船制度、组织方式等都发生了深刻的变化，如何适应永乐北迁后的国家运作机制是这一系列漕运改革的出发点。

河运时期，漕运运法先后经历支运、兑运、长运三次运法改革，呈现出军运逐步取代民运的趋势，深刻影响了漕运制度的演变，而漕船的修造就是重要一方面。漕船修造制度的转变，不仅体现在技术上，还体现在料银组成、木材来源、修造形式，以及与造船相关的抽分厂、卫所制度等方面。

对于漕船修造而言，最重要的是船料的来源，因而军三民七料额是漕船制度中的关键环节。军三民七料额制度是洪武时期建立的由农民和运军分摊船料的分配原则，成化以后走上折银化的道路。折银以后，在制度规定上而言，军三民七料银仅是一个核算标准，是在实物财政转向货币财政过程中的产物，其存在是为核算造船所需经费，再依实际情况进行分摊。但在实际运作中，军三民七的征收是更为复杂的，它本身就是在一个动态的演变过程中不断

进行调适的，并最终影响到漕船修造制度的演变。通过对军三民七料额制度的研究，也有利于更深刻的了解漕运制度以及与漕运制度相关的制度的实际运作。

此外，折银后军三民七的来源方式也发生改变，而这一变化是与运法改革中军运取代民运的趋势相适应的，民的负担在减轻或转移到抽分厂身上，而军的负担在加重。保障军三料银的征收成为厂造和卫造体制下选择具体修造方式的评判标准。在此影响下，厂造和卫造实际运作的差异，也反映了明代漕运制度在有漕省份内部运作的差异性。

还需注意的是，本文中漕船不局限于官方修造的船只，还应该包括民船。洪武时期，在漕运路途上，民船的使用是十分普遍的。但随着河运运法的改革，军运路线的延长，民运路程的缩短，民船的使用在减少。但民船在维持明代漕运体系的长期有序运作中仍有重要作用。最极端的例子是终明一朝，江南地区的白粮的运输一直使用民船。此外，湖广、江西两总在有明一代在漕粮的交兑中始终可以看到民船的身影。在运粮过程中，一旦漕船供应不足，都是采取抽调民船的方式去解决。到晚明时期，随着官船修造体制的崩坏，民船的重要性又再次凸显。种种迹象表明，民船始终没有退出历史舞台。永乐以后，漕运制度、漕船制度的演变都在不断的突破洪永体制，民船的长期存在却表明在突破中仍有部分传统在延续，这从一个侧面体现出明清赋役制度中从民收民解到官收官解的转变，比我们想象的要复杂很多。

附录二 从淮仓到淮库：漕粮加耗折银与明代财政

张叶

【摘要】明初漕运建立在大型水次仓分段转输的基础上，随着支运法逐渐被兑运法取代，淮安仓和徐州仓的功能蜕变为供给运军行粮月粮，显示出与临清、德州仓不同的转向。明代后期，淮安常盈仓还兼管淮安四税银，贮于淮库，是地方经费中央集权化趋势的表现。而淮库还贮存有一项漕粮加耗折银的轻赍银，并充当着中央财政和地方经费调节者的角色，轻赍银解运过程的变化对明代财政也产生了重要的影响。淮库同时整合了多种经费来源，是一个模糊的统一体，从淮仓到淮库的转变，是明代中后期财政改革折银化的结果，反映出漕运方式变革下财政体系的变化，体现了一条鞭法改革简单化的精神。

【关键词】淮安常盈仓；淮安四税银；轻赍银；明代财政改革

一般认为，明代漕运经历了支运、兑运和改兑三种方式的变化，永乐十三年，罢海运，确立了内河漕运的制度，并以运河沿线的大型水次仓为基础实行节级转般的支运法，淮安仓即为其中最南端的大水次仓。之后随着兑运法逐渐取代支运法，州县水次替代大型水次仓成为漕粮交兑和转输的场所，但后者并没有因此被废弃，而是转换其功能，长期存在并发挥着作用。明代中期之后，大水次仓的功能转型存在着两个不同的转向，吴缉华关注到了运河北段的临清、德州仓向预备仓转化，日本学者星斌夫也注意到了淮、徐、临、德四水次仓转变为以储存预备粮和军事功能为主，却有将淮安、徐州仓的情况与临、德二仓混为一谈之嫌，对所谓“军事功能”申论不足，并未发现淮、徐仓的另一种转向。^①

另一方面，明代中后期，漕粮加耗的余耗逐渐折银，名为轻赍银，其中一部分曾一度贮存于淮安的“淮库”^②。与原有的淮安常盈仓体系一起，扮演着中央财政和地方经费调节者的角色。轻赍银在供给运军的同时，对明代财政的构成也产生过重要影响，星斌夫阐述了轻赍银产生的历史过程，讨论了其性质和用途，黄仁宇也曾概述轻赍银在明代中后期财政体系中用途和分配比例的变化，但并没有详细探讨其与漕运系统财政和淮安地方的纠葛。^③万历初年，淮安府属的四税银改归淮安仓管理，也储存在淮库，显示出其不同于地方其他税目的

^①吴缉华：《明代临清德州的地位及其漕仓的研究》，收入氏著：《明代社会经济史论丛》，台湾学生书局1970年版，第317—332页；[日]星斌夫：《明代漕運の研究》，日本學術振興會1963年版，第275—304页。

^②淮库是由漕运衙门直接控制的银库，其所储不仅有轻赍银、淮安四税银，还有河工银、盐价银等项目。淮库在漕运系统财政中发挥作用应不早于弘治年间，在明代中期之后作用越来越明显。淮库与淮安常盈仓关系密切，明代中后期淮安四税银由管理淮仓的户部分司兼管，而储存在淮库。淮库银两数量庞大，构成种类多元，分属于不同的系统和机构支销。详见后文。

^③[日]星斌夫：《明代漕運の研究》，第241—274页；黄仁宇：《十六世纪明代中国之财政与税收》，阿风等译，生活·读书·新知三联书店2007年版，第359—360页。

特殊性质。淮安仓管理范围的扩大和淮库使用的频繁，体现出明代财政改革中折银化和地方经费中央集权化的趋势，也一定程度上反映了明代后期地方衙门混乱的财政状况。郑振满曾通过对明代后期福建地方财政状况的考察，认为其时地方的财政危机根源于明中叶以“节流”为重点的财政改革，赋役改革“形成了以定额管理为特征的地方财政体制”，限制了地方财政的规模，导致了地方政府职能的萎缩。^①在明代总漕兼巡抚江北的体制下，淮安作为漕运衙门所在之地，其地方政府财政运转与漕运系统颇多交叉和纠缠，又更显复杂。因此，本文拟从分析淮安常盈仓的功能流变和淮库的兴衰出发，讨论淮安在支放运军行粮月粮和轻赍银的运输过程中所发挥的作用，探讨淮安仓粮、四税银和轻赍银对于财政体系内中央和地方关系的影响，以期窥探明代中后期财政改革的些许特点和趋势。

一、淮安仓^②：从漕粮转输到支行粮兼抽税

（一）支运法的起点

明成祖迁都北京后，南北转运成为国之要事，但因河道并不顺畅，永乐初期依然沿用元代漕运旧法，或海运至直沽，或河运至河南阳武县转陆运，从卫辉府由卫河至通州，皆由民运。^③永乐九年，出于山东地方利益的诉求，工部尚书宋礼疏浚元会通河成，临清至济宁段运河畅通，十年，会通河运道开始用于漕粮转运。永乐十二年，行在户部上《始罢海运从会通河僦运》疏，曰：

将浙江布政司所属嘉、湖、杭三府与直隶苏、松、常、镇等府永乐十二年秋粮，除原存本处备用及起运赴京并供给内府等项之数，照旧不动外，将余剩并原坐太仓该收海运粮米，尽数改赴淮安交收。^④

如此便是将国家南北转运的起点定在了淮安，漕船从淮河入黄河，至徐州入会通河，并定于次年正式停罢海运。永乐十三年正月，正式设立了淮安常盈仓、徐州广运仓、德州广积仓，“并置大使、副使各一员”^⑤，确立了节级转般的支运法，由卫所军在淮安、徐州、德州和通州之间分段运输。^⑥支运法刚建立的时期，大水次仓的体系还处于发展和调适之中，至

^①郑振满：《明后期福建地方行政的演变——兼论明中叶的财政改革》，《中国史研究》1998年第1期。

^②本文所讨论的淮安仓均指明初“五大水次仓”之一的淮安常盈仓，淮安府城其他粮仓及兑运法之后出现的州县水次仓则不在本文讨论范围内。

^③按：关于永乐时期南北转运的重建和海运的停罢，樊铎通过文献梳理和分析，厘清了这一历史过程的前因后果。参见樊铎：《政治决策与明代海运》第二章第二节《永乐十三年停罢海运考》，社会科学文献出版社2009年版，第63—87页。

^④《始罢海运从会通河僦运》，王琼：《漕河图志》卷4《奏议》，水利电力出版社1990年标点本，第179页。

^⑤《明太宗实录》卷160，永乐十三年春正月戊辰，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第1822页。

^⑥杨宏、谢纯：《漕运通志》卷8《漕例略》，《四库全书存目丛书》，齐鲁书社1996年影印本，史部第275册，第83页。

宣德四年，由淮安、徐州、临清三仓分贮民运粮，^①而逐渐形成了淮安、徐州、临清、德州和天津仓组成的所谓“五大水次仓”（见图1）。其中，天津仓以存储遮洋总海运粮米和供应京师周围及辽东的卫所为主要功能，或时常用以调节京通仓储的数量，其作用与其他四仓不尽相同，文献中也更多以淮、徐、临、德四仓并称，故本文也主要讨论淮、徐、临、德这四大水次仓。

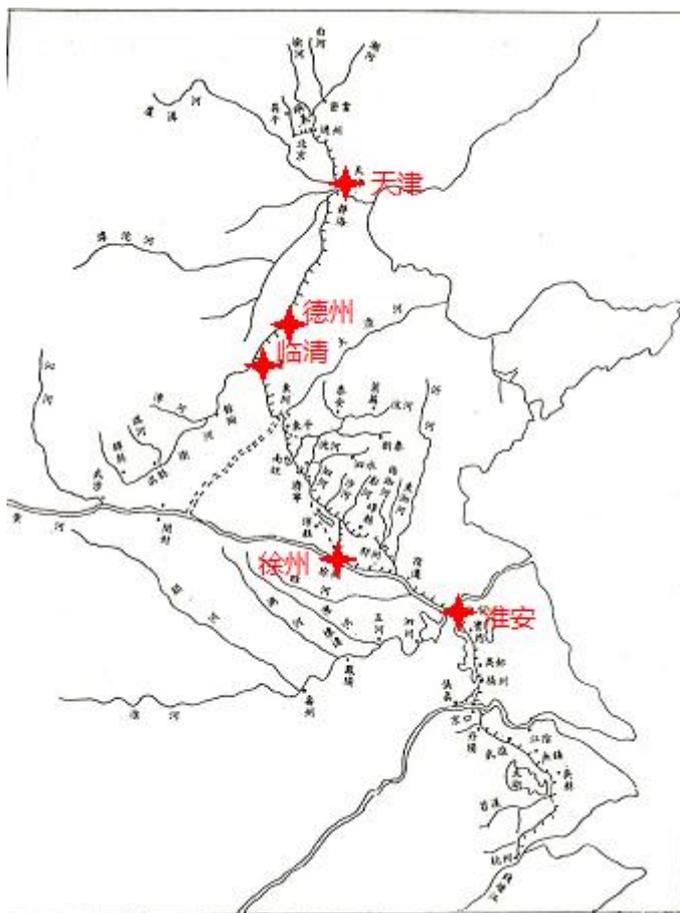


图1 明代漕河沿岸水系图
资料来源：蔡泰彬：《明代漕河之整治与管理》，台湾商务印书馆 1992 年版，第 12 页。（五大水次仓位置为笔者所加）

明代淮安府城位于黄淮交汇之地，处运河之要道，扼南北之咽喉，东由淮河通海，运河不通之时，又可为海运起点，故漕运都御史、漕运总兵官、监仓户部分司、监厂工部分司、漕运理刑司等多个漕运系统官员和部属派出机构驻节此地。淮安城西淮河与黄河交汇之处，运道不畅，常需盘坝牵挽，永乐十三年五月，总兵官陈瑄因故沙河旧渠开凿清江浦河，引管家湖水入淮，置闸蓄泄，“复于浦旁置仓积粮，以备转兑”^②。因此，陈瑄在朝廷停罢海运，确立内河漕运的大政策下，凿通清江浦河以方便民运粮至淮上纳淮安仓，同时在府城西三十里、清江浦河南岸大建仓廩，以满足收纳最富庶地区所交漕粮的需要。常盈仓规模巨大，建制宏伟，据《漕运通志》记录，该仓有“敖八十座，共八百间”^③，陈瑄自己上言“淮安盖

^①杨宏、谢纯：《漕运通志》卷8《漕例略》，第84页。
^②万历《淮安府志》卷3《建置志·形胜》，《天一阁藏明代方志选刊续编》，上海书店1990年影印本，第8册，第262页；《明太宗实录》卷164，永乐十三年五月乙丑，第1852—1853页。
^③杨宏、谢纯：《漕运通志》卷6《漕仓表》，第79页。

完常盈仓廩，可收粮二百万石”^①，但其时只坐派了一百万石，故要求附近州县再拨一百万石秋粮给之。然而，尽管常盈仓规模宏大，但所收纳粮食很少能装满所有仓廩，似乎正常情况下是岁储七十万余石的漕粮^②，宣德四年时曾收贮“江西、湖广、浙江之民运粮一百五十万石”^③。建仓的同时，常盈仓旁边还设置了管仓户部分司，派驻户部主事或员外郎一员管理仓政，并有大使、副使等官吏负责仓储具体事务。常盈仓在明末还编有仓志“详其事”^④，惜乎该书至迟到清末已“不可考”^⑤，今亦佚失不得见。

宣德七年，为了改变“官军各驾空船赴仓支领，民有往复之劳，军无脚耗之利”的弊病，陈瑄等提议改行了兑运法，在运河沿线各州县水次设立仓廩，浙江、苏、松等地卫所在各自州县领兑，南京、江北卫所运军在瓜洲、淮安水次领兑江南地区民运的漕粮，并获得一定的耗米，但同时民有不愿多交耗米，仍上纳四大水次仓的，依然由官军支运，约占总额的十分之四，此时可称为支兑并行时期。^⑥随着州县水次仓的大规模建立，漕粮兑运的比例越来越高，支运的比例则逐渐缩小，交兑的场所和转运的起点从四大水次仓向州县水次仓转移。因此四大水次仓漕粮转输的功能逐渐减弱，在正统二年的漕运计划中，漕运总额四百五十万石内，兑运二百八十余万石，支运不足一百七十万石，其中淮安仓支运粮五十五万二千六百五石^⑦，大概仅是支运最盛时的三分之一。

正统六年、七年，《实录》中两次记载，淮安常盈仓因储积数多，而临时用以支給公侯、武臣俸禄。^⑧正统十三年，四大水次仓的贮粮有三百二十二万石，却系正统八年以来所收，可见储粮虽多，转运极少，以致粮多陈腐。^⑨至景泰年间，和初建仓时“运粮米近百万石”相比，常盈仓此时“粮已减半，而奸弊日滋”^⑩，原以储存、转运漕粮为主要功能的仓场竟至攒运极少，不可避免会产生颇多弊病，原有的官吏设置必过于臃肿。故天顺七年，“革淮安府常盈仓、徐州广运仓、东昌府临清仓及临清县广积仓大使等官共九员，攒典、斗级、修仓夫匠共八百八十一名，从户部奏。各仓粮比旧僦运数多，储积数少故也”^⑪，革去冗官冗吏，既是常盈仓规模缩小的结果，也是仓场改革奸弊的要求。因此，随着兑运所占比例的越来越高，至明代中期，淮安常盈仓无论是储存粮米的数量还是转运漕粮的数量，都已经大幅减少，仓场的规模和官吏设置也相应缩小，呈现一副衰落之势。而常盈仓在萎缩的过程中，

^①王琼：《漕河图志》卷8《漕河水次仓》，第331页。

^②乾隆《淮安府志》卷14《关税·三关原始》，《续修四库全书》，上海古籍出版社2002年影印本，第700册，第63页。

^③《明宣宗实录》卷55，宣德四年六月庚子，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第1321页。

^④天启《淮安府志》卷3《建置志一·公署》，《原国立北平图书馆甲库善本丛书》，国家图书馆出版社2013年影印本，第301册，第63页。

^⑤马麟修、杜琳等重修、李如枚等续修：《续纂淮关统志》卷2《建置》，《四库全书存目丛书》，齐鲁书社1996年影印本，史部第273册，第685页。

^⑥杨宏、谢纯：《漕运通志》卷8《漕例略》，第85页。

^⑦《明英宗实录》卷22，正统元年九月甲午，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第422页。

^⑧《明英宗实录》卷77，正统六年三月己酉，第1520页；卷98，正统七年十一月乙亥，第1976页。

^⑨杨宏、谢纯：《漕运通志》卷8《漕例略》，第89页。

^⑩梁材：《革徐淮二仓内臣疏》，陈子龙等编：《明经世文编》卷104《梁端肃公奏议三》，中华书局1962年影印本，第2册，第932页。

^⑪《明英宗实录》卷354，天顺七年秋七月丙辰，第7089页。

还时常被临时性征用，如景泰四年，曾收贮浙江、江西等地七十万石粮，以待下年兑运。^①此后常盈仓并未被废除，仍维持着一定的规模和仓粮来源，转而以支放运军行粮为其主要功能。

（二）专供运军行月粮

明代卫所军士的基本军饷分为月粮和行粮两部分，月粮即按月发放的固定粮饷，行粮则是军士外出执行任务时的临时补贴，其数额根据执行任务的难度和距离的不同而异。明初，军士一般从卫所军仓支领军饷，军仓粮米主要来源于屯田的收获。随着军屯制度的逐渐败坏，军饷的来源也越发多元化，民运、商运开中等都是供给军士的方法。^②对于漕运卫所官军来说，其长期在外执行漕粮转输任务，月粮主要用于随军家小的生活开支，行粮才是漕军在运输途中日常花费的来源。如正德时期的漕运总督丛兰所说：“军士在家有月粮也，一家老稚藉此为生。……军士在外有行粮也，自水次以至京师，计其往还，近者五六个月，远者八九个月，所支米麦，多则三石，少则二石，食用已不得敷”^③，是以行粮仅用来为运军提供日常生活计所需，甚至都不敷，而实际上很少被用作运输费用。^④

明初，漕运官军的行粮在卫所的军仓中支取，《大明会典》所记正统元年的规定为“令浙江、湖广、江西、山东、河南、中都留守并南直隶卫所官军行粮皆于本处官仓支給，如仓无见在，于存留粮内平斛兑支”^⑤，因为运输距离的加长，行粮的数量也由宣德元年规定的一律二石增加为二石七升。景泰七年，运军行粮的数目开始根据地域和运输距离的远近有所区分，“扬州迤南卫所每员名支米三石，淮安迤北卫所每员名支米二石”，五年后，即天顺四年的重新规定则划分地更加细致，其中江南卫所支三石不变，江北直隶地区庐州、凤阳等卫所增加为二石八斗，高邮、淮安、大河以北的卫所则增加至二石六斗。^⑥

成化三年，户部根据漕运总兵官等的提议，确定了更详细的运粮官军行粮则例：

浙江、江西、湖广、江南直隶卫所并南京各卫俱于本处支米三石，江北凤阳等八卫所并直隶庐州、安庆、陆安、滁州、泗州、寿州、仪真、扬州八卫俱于淮安仓支米麦二石八斗，高邮、淮安、大河、邳州、徐州、徐州左六卫俱于徐州仓支米麦二石六斗，遮洋船并南京水军左等八卫于南京各卫仓，大河等五卫于淮安常盈仓，山东于临清仓，俱支米二石四斗，德州、天津等九卫于德州仓支米二石。^⑦

^①《明英宗实录》卷 234，景泰四年冬十月己亥，第 5111 页。

^②张金奎：《明代卫所月粮制度浅论》，《明史研究论丛》（第七辑），2007 年。

^③丛兰：《论漕运积债之害》，陈子龙等编：《明经世文编》卷 108《丛司空奏疏》，第 981 页。

^④参考 [日] 星斌夫：《明代漕運の研究》，第 186—195 页。

^⑤万历《大明会典》卷 27《户部十四·会计三·漕运·运粮官军》，广陵书社 2007 年影印本，第 1 册，第 506 页。

^⑥王琮：《漕河图志》卷 8《漕运官军行粮》，第 336 页。

^⑦《明宪宗实录》卷 46，成化三年九月癸酉，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第 951—952 页。按，万历《大明会典》对成化三年所定官军行粮的记述中，在淮安仓支米麦二石八斗的还有“高邮、淮安、大河、武平、宿州及河南颍川卫、颍上千户所”，遮洋总“大河等五卫于淮安仓支米麦二石八斗”，似有误，应为后来改制而非成化三年所定。（万历《大明会典》卷 27《户部十四·会计三·漕运·运粮官军》，第 506

于是，江北、山东、北直隶的漕运卫所都开始在今日的四大水次仓支领行粮，并且采取就近原则。在淮安仓支取米麦的是南直隶北部凤阳府、庐州府、安庆府、扬州府、滁州等府的卫所，他们在淮安或瓜洲水次领兑漕粮，即南直隶长江以北范围内的大部分漕运卫所军于淮安常盈仓支领行粮，淮安三卫、徐州两卫及高邮卫则于徐州仓支取，而长江以南的漕运卫所仍在本卫军仓内领取行粮。另外，万历《会典》中还特别说明，“前项江北卫所并安庆卫官军内，摘拨江南水次交兑者，照依江南卫所事例，各于原定仓分，支米麦三石”^①，是以赴江南州县水次交兑漕粮的江北卫所，行粮增至三石，但仍于淮安或徐州仓支领。在兑运法盛行的时期，淮安、瓜洲水次成为江北地区军民之间集中交兑漕粮的指定地点，淮安仓和徐州仓在转运功能减弱之后，变成为江北大部分卫所军发放行粮的粮仓。

随着运军行粮则例的确定，发放行粮成为淮安常盈仓米麦常规性支出的最主要部分，同时储存在常盈仓的支运粮逐渐减少，其主要功能逐渐从漕粮转输转变为支放行粮。同年，四大水次仓支运的比例已不及两成，“兑运成化三年秋粮三百二十六万石，淮安、徐州、临清、德州仓支粮七十四万石，如有灾伤停免，就令漕运官于淮安等仓照数支运”^②，是四大水次仓在向预备仓功能的方向转化，若江南等地的漕粮税赋遇灾伤减免或改折，淮安仓等所储粮即用来弥补漕粮正额所缺。

成化七年之后，规定江北运军过江领兑江南地区的漕粮，即所谓官军长运之制，原储淮、徐、临、德四仓以支运的七十万石粮也改水次交兑，是为改兑之法。故有：

成化八年以后，议将常盈仓江西、应天、苏、松、镇江、广德等处米三十一万一百石、广运仓浙江、淮、扬、凤、徐等处米一十八万四千八百石改于瓜、淮等处水次官军交兑。常盈仓止收淮、扬、常、镇四府夏税小麦五万六千六百石，广运仓止收凤阳、淮、徐三府夏税小麦四万八千一百五十石，以为官军行粮等项支給，比前所收粮米不过五分之一而已。^③

常盈仓储粮的来源从最初浙江、江西、湖广三省，缩减为江西和南直隶部分府州，到长运法后只收南直隶四个府的米麦，彻底从转搬仓变为支粮仓。此后常盈仓储粮已十分有限，几乎成为“专给江北庐、凤、淮、扬四府运军行月等粮”^④的仓廩。成化十五年的《实录》中将淮安、徐州、临清、德州仓称为“四支粮仓”，而京、通、天津、蓟州仓为“四收粮仓”^⑤，可见行长运直达法后，漕运正粮全部直接纳入京城仓储体系或北边军事开支，而不在运河沿线途中做任何停留和周转。

但也正因为“专给江北庐、凤、淮、扬四府运军行月等粮”，淮安仓才会长期延续。按时供给漕运官军粮米也是漕运系统官员和地方州县官员的重大任务，正如嘉靖时期的淮安知

—507 页)

^①万历《大明会典》卷 27《户部十四·会计三·漕运·运粮官军》，第 507 页。

^②《明宪宗实录》卷 46，成化三年九月癸酉，第 951 页。

^③梁材：《革徐淮二仓内臣疏》，陈子龙等编：《明经世文编》卷 104《梁端肃公奏议三》，第 932 页。

^④乾隆《淮安府志》卷 14《关税·三关原始》，第 63 页。

^⑤《明宪宗实录》卷 190，成化十五年五月丙辰，第 3375 页。

府李幼滋所感叹，“夫地方之所重者，军也，官次之，师生次之”^①，否则，若漕军生变，漕运将生大患。成化十八年，户部就曾申明，淮安、徐州仓粮为供给官军之军饷，不能挪作他用，不许将其用于赈济灾荒，而且“二处仓除正耗，如有余粮，亦从量发急缺军粮卫分，为官军月粮”^②，运军缺少口粮可见一斑，明初主要由卫所屯田供应的月粮亦需从淮安、徐州仓发给。

弘治六年，户部再次确认江北卫所运军行粮由常盈仓支放，“江北凤阳、颍川等三十一卫所漕运官军行粮请如旧于淮安关支，徐、邳、临、德四卫行粮于徐州关支，如淮、徐二处粮乏，则仍于临、德二仓支給”^③，自此，从常盈仓支领行粮的卫所增加至三十一个，而徐州只有四卫。

在此之前，二仓因储粮不足而曾经将供给这些卫所行粮的职能暂时转移到临清仓和德州仓，但毕竟江北卫所距离临清和德州较远，因而淮安和徐州仓粮敷用时，仍复旧制于二仓支领行粮，也确认了如日后又出现仓粮不够的情况，还照此次事例赴临、德二仓领取行粮。同为昔日四大水次仓的临清和德州仓，因为储存的预备项替灾伤改折的粮米更多，而作为预备仓的功能较之淮、徐二仓更强，其承担的职责范围也更加广而多元。

然而，随着官军长运成为定制，州县水次仓成为运军交兑漕粮的场所和运输的起点，需过江领兑的江北运军仍在淮安、徐州领取行粮逐渐变得不方便。因此嘉靖初年制定了运军行粮随正粮交兑的制度：

时新定运军行粮随正交兑之法，官军便之。惟苏松二府原无额坐江北行粮，势难加派。于是应天巡抚吴廷举请以各府该运凤、徐二仓粮斛免民运纳到仓，即于水次兑与江北官军，以抵合用行粮。其淮、扬等府原坐常盈仓粮，就近改派凤、行二处，补还江南兑过苏、松等府粮数。庶起存之数，两不失额。户部覆议，从之。^④

在巡抚吴廷举的率先推行下，江北运军过江领兑漕粮时直接随正粮领取行粮，而原上纳常盈仓的淮、扬等府米麦，则改纳凤阳、徐州仓，是以常盈仓所储粮食进一步减少，供给卫所军行粮的数量和范围也随之缩小。然而，实际情况却是“已行一年，官军称便，止因各府不恤漕军，未遂拖延，随申复旧常盈仓支”^⑤，随正粮支领行粮的办法方便了运军，但对州县造成了更大的征收压力，因而并没有得到完全的实行。到嘉靖三十三年，漕司会议决定，“照嘉靖三年事例，将常、镇二府常盈仓麦一万一千石免其上仓，就令民户运赴本处水次，随正粮兑支与江北卫所”^⑥，常州、镇江本该上纳常盈仓供给运军的一万多石行粮，也直接在二府州县水次兑与运军，而不用运至淮安。

^①李幼滋：《灾伤奏蠲税疏》，天启《淮安府志》卷21《艺文志一》，第275页。

^②《明宪宗实录》卷223，成化十八年春正月戊子，第3838—3839页。

^③《明孝宗实录》卷81，弘治六年十月戊辰，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第1534页。

^④《明世宗实录》卷44，嘉靖三年十月甲辰，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第1142页。按，引文中，“行”应为“徐”，似是实录抄写讹误。

^⑤郑晓：《端简郑公文集》卷10《漕运议事疏》，《四库全书存目丛书》，齐鲁书社1997年影印本，集部第85册，第356页。

^⑥刘斯洁：《太仓考》卷8《水次仓·淮安常盈仓》，《北京图书馆古籍珍本丛刊》，书目文献出版社1988年影印本，第56册，第828页。

因此常盈仓实际贮存的米麦粮食更加可怜，至出现因“淮安常盈仓告匮”，而由岁入亦不及十之二三的徐州广运仓供给江北卫所的情况。^①但直到万历初期，户部仍要求“江北、遮洋二帮每年俱该仓支粮”，同时供应江南近两万名运军的行粮五万七千多石，折银二万二千多两，“不敷仍于常盈仓支”^②。《太仓考》记载，淮安常盈仓收贮原额三万六百四十两的夏税折色小麦，“给江南、江北、遮洋各卫所官军行粮”，并说明按议单，江北直隶的二十一个卫所在常盈仓支米麦二石八斗，而上纳该仓的常、镇二府折色三千两已在本地水次兑给运军，另淮安、扬州二府该纳二万六千余两，只有扬州府的四千两注明“解仓”。^③所以，明代中后期常盈仓所收纳的本色米麦越发稀少，难以供应运军的行粮开支，在征解不上的情况下，伴随着赋税征收中用银的普遍化，也渐开始给军士折银发放行粮。

前人关注四大水次仓的功能转型时，基本上都是以北段的临清和德州仓为研究对象，并未发现南边的淮安、徐州二仓不同的发展路径，虽有人注意到了四大水次仓的军事功能，但却未能指出其在淮安、徐州仓占主要地位。随着支运法的彻底废除，四大水次仓户部官仓的性质逐渐地方化、预备仓化，仓粮支出途径越发多元化，都或多或少地承担了更多的社会救济和赈灾的作用。淮安和徐州地区更靠近漕粮来源地，面对着需过江开赴江南州县水次的江北两个总的运军，作为运河南段的运输起点地区，保障一路向北的运军获得足够的生活开支是其重要任务，因此淮安仓和徐州仓转变为以供给运军行月粮为主要功能的仓廩，也顺理成章。而自宣德以后，军屯逐渐败坏，军饷来源越来越广泛，更多地取给于“民运”和“年例”，即把从民田上征收的税粮用于供军，淮、扬、常、镇等府上纳淮安仓和凤、淮、徐等府州上纳徐州仓的夏税小麦，供给江北卫所行粮，即是军屯不行，以民田供之。^④至于临、德二仓，“祖制原备各处灾伤改折，拨补漕粮四百万石之数”^⑤，临清和德州距离京城更近，其所储的预备粮米更多，是为了随时防备漕粮因灾伤停免或改折，而可能引起的京师粮食短缺，虽然也负担附近卫所的军饷开支，但运军数量有限且运输路途较短，故其拱卫京师的作用更强。所以，昔日四大水次仓在遭遇功能转型时，也因在运河上的地理位置和服务对象的不同，而产生了两种不同的转向。

（三）管仓兼管抽税

嘉靖时期，因江南府州原纳淮安仓米麦改为在州县水次随正粮兑给运军，而江北地区水旱灾害频发，尤其是淮河、黄河频频泛滥，肆虐淮安、扬州、凤阳等地，淮、扬二府州县赋

^①嘉靖《徐州志》卷7《人事志二·漕政》，《中国方志丛书》，台北成文出版社有限公司1983年影印本，华中地方第430号，第494页。

^②刘斯洁：《太仓考》卷8《水次仓·淮安常盈仓》，第828页。

^③同上。

^④参考王毓铨：《明代的军屯》，中华书局2009年版，第224—226页。

^⑤毕自严：《题谕赞周梦尹条议临德等仓银米解京疏》，《度支奏议·云南司卷五》，上海古籍出版社2008年影印本，第7册，第253页。

税常难以征解，导致担负供给附近漕运卫所行粮月粮任务的淮安常盈仓积贮甚少，乃至拖欠运军。嘉靖十七年，就有规定允许各抚按官发放运军月粮时，“如征有不及或灾伤停免，听各仓库别项钱粮预行通融处给”，四十四年，又允许运军行粮如果征收不齐，“扬州等卫该凤、淮二仓支給者每石折银四钱，许于库贮别项银两借支补还”^①。地方灾伤、赋税难征不仅增加了漕粮的改折，也使供应运军行粮的本色减少，改为折银发放，而很多情况下州县只先交兑考成更严的正粮，而将行粮拖欠。

于是，在朝廷的通融政策下，地方官顺势想方设法从别处挪借，以抵补运军行月粮的开支，淮安府的对策便是以商税给军。嘉靖四十三年即开了先例，“巡抚凤阳右侍郎王廷、巡按御史朱纲以淮安大饥，奏留本府商税银给军”^②，户部虽然同意了这一次的暂时挪用商税银，但是切责二人长久之计在于经营土地和招抚流民，而不是垂涎国家正课。

在灾伤严重、田赋催征无望的情况下，既然户部不赞成动用淮安府属税课司征收的商税以供给运军，知府便只能开辟新的税源，以抵补田赋军饷。嘉靖四十五年，“知府傅希摯建议，抚按题准，以过坝杂粮比照瓜州事体，每石征银一厘，抵补合属州县夏秋税粮民壮军饷，只名一税”^③，于是开始对运河上漕粮之外客商运输的杂粮征收名目为“军饷”的商税。而对于应税货物，府志中的定义是“米、麦杂粮自北来淮过坝，前往瓜、仪等处”^④，即针对的是运河上自北向南经过淮安的客商。到隆庆年间，洪灾更加肆虐，田赋无从催科，于是府官又增加了脚抽、斛抽、济漕三项税收名目，与先前的军饷银统称为“四税”。其中，隆庆四年开始征收的脚抽和斛抽，是分别向脚夫和斛夫抽取一半和三分之一的收入，总计“每年约九千二百余两，听给漕运官军月粮，并河道衙门支用”；五年设立的济漕银则是抽取坝上杂粮牙人所获利润的一半，亦是“以备漕运官军月粮等用”^⑤。

以上便是嘉靖、隆庆年间淮安府向商牙脚斛夫役增设的税目。“四税银”名目的合称大概在隆庆五年最后一项济漕银设置之时就已出现，或至迟在万历六年漕运总督江一麟上题本时也已合而为四税。^⑥这新增税目由淮安府专门委派一名佐贰官负责征收管理，每年大约三万两，从管理权来看，似乎与明代“止榷船钞”^⑦的淮安钞关无甚关联，且前人关于淮安关的研究中亦指四税银属淮安府，而非户部钞关^⑧。在地方行政架构中，佐贰官被指派负责钱粮赋税的征收较为常见，四税银由府佐贰官监收，也确认了其地方经费的属性。

从其税收来源看，虽都是向籍运河为生的人抽税，但严格来说只有脚夫和斛夫的工作是

^①万历《大明会典》卷27《户部十四·会计三·漕运·运粮官军》，第507—508页。

^②《明世宗实录》卷538，嘉靖四十三年九月壬寅，第8714页。

^③天启《淮安府志》卷12《贡赋志二·杂征》，第175页。

^④同上。

^⑤万历《大明会典》卷35《户部二十二·课程四·商税》，第664页。

^⑥成书于万历九年、户部尚书张学颜等所编的《万历会计录》中记：“（万历）陆年，漕运总督江一麟题，查得淮安府商税先为地方灾伤，钱粮无处节经，因事条议收取税银，其名有四，……”。（张学颜：《万历会计录》卷43《杂课·沿革事例》，《北京图书馆古籍珍本丛刊》，书目文献出版社1988年影印本，第53册，第1343页）

^⑦乾隆《淮安府志》卷14《关税·三关原始》，第62页。

^⑧何本方：《淮安榷关简论》，《淮北煤师院学报（社会科学版）》1988年2—3期合刊。

真正和漕运息息相关的，坝上脚夫经年累月搬运漕粮及其他商货下船以过坝，斛夫则服役于仓场以谋生。从其用途来看，设立初期，其目的主要在于抵补淮府供给运军行月粮的田赋部分，只有最早设立的军饷银是为了抵补淮府的民壮银，也同样是供应军队，可以说四税银于用途上与漕关联更大，是为漕运、运军而设，甚至可以认为是一种为弥补运军行月粮不敷的权宜之计。

前面提到的万历六年漕运总督江一麟的题本中，称将每年不满三万两的四税银中，“壹万壹千玖百陆拾余两坐给淮、大、邳叁卫运军月粮，余银留供本处军门、各道、分司、师生俸薪廩，给与运军赏钞及抵补军饷、河道修理等费”^①，并得到了户部尚书张学颜的批准，是以四税银中的大部分归于漕运衙门支配，而只有三分之一左右作为供给淮安府境内淮安、大河、邳州三卫运军的月粮。大概是因为三万两的四税银支付漕运衙门及淮安府衙门经费和俸银的部分比例太高，引起了言官的不满，同年，“南京河南道御史方万山建议去其脚抽”^②；万历八年，南京户科给事中傅作舟认为“淮设有四税乃一时权宜之计”，而“府剥削无厌，怨咨莫控”^③，要求抚按官禁革之。

因而，万历八年，漕运总督凌云翼以四税银在淮安府的管理下混乱不堪，“监收各官交代不常，巡缉人役增用太滥”为由，要求“归并部官兼管”，由淮仓分司监督管理，户部尚书张学颜自然同意，并规定：

行管理淮安常盈仓主事，将四税照原题则例榜谕商牙，报数批发，委官验收，贮府作正支销，年终通计所入，除足岁支外，仍有余剩，类解太仓。^④

于是，为了保留四税银的征收名目，也因为淮安府征收四税银的用途与常盈仓此时功能的一致性，并且折色米麦已成为常盈仓的主体，兼任巡抚江北的总漕提出将其从府属变成部属，由淮仓户部分司管理，但仍由抚按官支销^⑤，从而能够以供给运军月粮的名义正当地征收此项商税。又由于四税银的征收对象都是坝上人夫，而运河位于淮安府城西侧，淮安段运河上几个重要的坝都在城西三十里、常盈仓所在的清江浦地区^⑥（见图2），或许将四税银改归淮仓分司管理也是为了征收和储存方便。所以，此后淮安常盈仓“管仓兼管抽税”^⑦，更有了几分权关的角色。

^①张学颜：《万历会计录》卷43《杂课·沿革事例》，第1343页。

^②天启《淮安府志》卷12《贡赋志二·课程》，第175页。

^③《明神宗实录》卷100，万历八年五月甲戌，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第1984页。

^④张学颜：《万历会计录》卷43《杂课·沿革事例》，第1343页。

^⑤万历《大明会典》卷35《户部二十二·课程四·商税》，第664页。

^⑥万历时，淮安新城西门外西北有礼、智、信三坝，清江浦之东有正德六年所开的清江坝，遇清江口淤塞，则官民商舶经此达于淮。另有仁字坝、义字坝在新城东门外东北，专车盐船，不在运道上。（万历《淮安府志》卷3《建置志·城池》，第306页；王琮：《漕河图志》卷1《漕河》，第53—54页）

^⑦乾隆《淮安府志》卷14《关税·三关原始》，第63页。

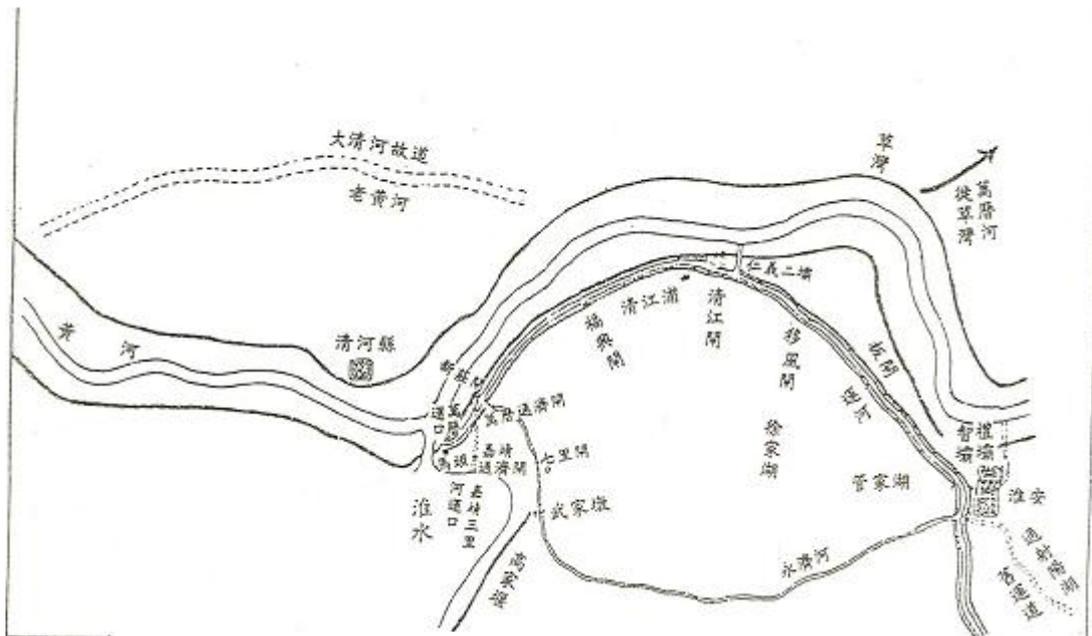


图2 明代清江浦图

资料来源：武同举：《淮系年表全编》，淮系历史分图六十二，

转引自蔡泰彬：《明代漕河之整治与管理》，第242页

关于四税银的贮存地点，由于文献记载的模糊，并不十分确切，只能在此稍加猜测。《实录》中关于万历八年改归淮仓的记载为“归并淮安四税于常盈仓，令主事兼管之”^①，因此或许四税银的贮存经历了府属时存于淮安府仓库，到改归淮仓主事管理后，存放在常盈仓中银库的变化过程。然而稍晚的文献中均称四税银贮于“淮库”，如明末《度支奏议》的一篇奏疏表述为“该司四税一项，又系应解贮淮库”^②，清初的《淮安府实录备草》记载四税银时称，“后计部议以二万五千两留贮淮库，听候各项支销”^③。由此，或可推测，稍晚文献中的“淮库”大概就指的是常盈仓的银库。^④

实际上，淮仓分司管理商税在此之前已有先例，嘉靖四十二年规定，淮安的门摊课税由府佐贰官和税课司官员征收后，由管仓主事注销^⑤，乾隆《淮安府志》则直接说道：“商税原系地方官征收，自明嘉靖四十二年归并管仓户部征解”^⑥，可见淮仓分司早已开始负责征收和管理商税银，将原属地方政府的经费收归户部管理，在某种程度上侵夺了府属税课司的权力。另外，由明末《度支奏议》中的奏疏也可看到徐州仓与淮安仓相似的轨迹，“徐州仓原

^① 《明神宗实录》卷107，万历八年十二月甲辰，第2063页。

^② 毕自严：《覆淮仓监督运舡行粮催解不前疏》，《度支奏议·云南司卷十七》，第八册，第111页。按，“该司”指淮仓分司。

^③ 牟廷选、吴怀忠等纂修：《淮安府实录备草》卷9《税课》，《原国立北平图书馆甲库善本丛书》，国家图书馆出版社2013年影印本，第301册，第374页。按，此书修于顺治六年，记明天启六年至崇祯十七年间事。

^④ 按：弘治四年，淮安府知府徐镛曾上奏请求收回常盈仓监收内官，而乾隆《淮安府志》将此事记为：徐镛“奏本府常盈库岁收粮不过四五万石，乞取回监收内官”，疑因漕粮折银渐多，常盈仓亦设有银库，或有“常盈库”之名，或后人以“常盈库”指称常盈仓。（《明孝宗实录》卷52，弘治四年六月辛亥，第1027页；乾隆《淮安府志》卷19《名宦·守令》，第178页）

^⑤ 万历《大明会典》卷35《户部二十二·课程四·商税》，第664页。

^⑥ 乾隆《淮安府志》卷14《关税·关例新旧》，第65页。

兼商税，岁额四千余金，内淮抚题改军饷四百两，该解京三千六百两充旧饷”^①，相比而言，徐州仓所抽商税数额更少，供给漕运官军的比例更小，而更多地解京充当北边军事开支。

尽管四税银在改归淮仓分司管理后得以保存征收名目，但其中的脚抽一项依然因与民争利，征课无名，于万历十一年被革去。^②所以此后名目虽仍是“四税银”，但“实则三税而已”，而且虽革去一项“岁减陆千四百有奇”的税目，四税银仍维持每年三万两左右的原额不变，由淮安仓直接征收管理并支给运军作为月粮。直到明末，四税银中由淮抚支销的共有二万五千两左右，贮于淮库，主要用于淮、大、邳等卫所运军、班军月粮、民壮工食和抵补田赋，极小部分用于支付河夫、闸夫等工食和抚按等衙门开支。^③另外，四税银中还有五千两解京充边饷，天启五年，淮仓分司新增一万五千两充新饷^④，是以明末淮仓分司管理的税银用于北边军事开支的比例越来越大。

以往关于运河水次仓的研究，很少注意到淮安仓和徐州仓兼管商税的职能，尤其是淮仓分司所征收和管理的四税银，更反映出明代中后期财政体系的些许性质和变化。一方面，淮安仓收贮的四税银主要用于支付运军月粮，供应卫所军士日常生活开支，与淮安常盈仓的功能转型具有一致性和延续性。另一方面，16世纪普遍推行的赋役改革，导致地方政府经费明确于会计账册而时常不足，不得不另辟税源，或从别处挪移，以应付地方衙门日常开支。同时，地方会计账册为户部所掌握，使得大量的地方经费被收入国家财政系统，淮安商税银和四税银改归淮仓户部分司管理，即某种程度上体现了地方经费的中央化趋势。明末由于军事危机的日趋严重，抽调及加征税银以解京充北边军饷，可视为财政的进一步中央集权。另外，明代中后期的财政也展现出定额化的倾向，恪守既定原额，从四税银革去其中一项仍定额三万可见一斑。再则，漕运系统中最高文官又兼任巡抚南直隶江北的淮安、扬州、庐州、凤阳四府并徐、和、滁三州，称为“漕抚”或“淮抚”，开府于淮安，总漕兼巡抚的体制使其还要管理江北地方事务，导致漕运系统钱粮与淮扬地方经费纠缠不清，也使得淮扬地方经费更多地为漕运系统服务。^⑤淮安四税银虽是商税，却无论是税收来源、用途还是管理，都与漕运系统息息相关，以上几点显示出明代中后期财政改革中，地方经费与漕运财政、漕运财政与中央政府财政的复杂博弈，而这些似乎在前人研究中较少涉及，因而尤显重要。

^①毕自严：《题谕赞周梦尹条议临德等仓银米解京疏》，《度支奏议·云南司卷五》，第7册，第252页。

^②《明神宗实录》卷136，万历十一年四月癸丑，第2529—2530页；卷139，万历十一年七月戊子，第2589页；万历《大明会典》卷35《户部二十二·课程四·商税》，第666—667页；天启《淮安府志》卷12《贡赋志二·杂征》，175页。按，天启《淮安府志》的记载认为，脚抽一项万历六年即被革去，而从实录和会典中可见，万历十一年仍在多次议革，故认为脚抽革去应是在万历十一年时。又，《会典》：“议革淮安过坝斛抽、脚抽等税”，而实质上由府志的记载可见，只革去了脚抽一项，其余三项名目均保存，并继续征收。

^③详见毕自严：《题覆总漕部院酌减淮税充饷疏》，《度支奏议·云南司卷一》，第7册，第96页。

^④毕自严：《申饬榷政旧额新增疏》，《度支奏议·堂稿卷二》，第1册，第68页。

^⑤参考胡克诚：《明代漕抚创制史迹考略——以王竑为中心》，《聊城大学学报（社会科学版）》2015年第3期。

二、淮库与漕粮加耗折银

供漕运官军运输途中支销的钱粮除了应由卫所发与的月粮、在水次仓支领的行粮，还有一部分漕粮加耗。自宣德六年推行兑运法开始，运军开赴州县水次交兑漕粮，并获取一定的耗米作为运费，到成化时期江北运军也过江交兑，运输距离变长后耗米也相应有所增加。耗米分为正耗和加耗，从字面意义来看，耗米是为了弥补漕粮在运输和储存过程中的损失，而加耗的征收实际上是农民为运军提供运费的额外负担，加耗数额的不固定使农民交纳的耗米有时与正粮相当，甚至更多。

加耗最初全由运军支配，其后一部分所谓“余耗”被要求上纳收贮于官，以备到京雇募车船。为方便运输和雇募，这一部分余耗逐渐折银，即是漕运系统中所谓的“轻赍银”，在行粮只能担负运军生活开支的情况下，轻赍银更多地扮演着运输费用的角色。其征收、解运和贮存制度的日趋成熟，不仅关系到运军沿途的支用和生活，影响到漕运供给是否能顺利完成，而且还反映了明代中后期财政体系的变化。

（一）轻赍银征收制度的确立

首先需要说明的是，本文所讨论的轻赍银是有漕州县交纳漕粮加耗的余耗折银部分，有别于一般意义上州县赋役中的“轻赍”。高寿仙认为，解京的钱粮物料中，有一些实物因为运输困难，费用浩大，所以折收以使携带轻便，这一部分折色被称为“轻赍”，这类物料包含很多，例如边远地区的田赋、起运边关和京城的草束等，而在“宣德以前，折征的货币种类较多，金、银、钱、钞均有；正统以后，白银广泛行用，各地遂普遍折征银两”^①。《续文献通考》认为“轻赍”的办法始于洪武皇帝的诏令，“天下郡县夏税秋粮，自洪武二十八年以前拖欠未纳者，许折轻赍，随地方出产，听从民便，以免转运”^②。万明指出，洪武时期“准许各地用银、钞、钱、绢等物折合为米麦缴纳租税，目的是使交通不便地方的税户便于缴纳，这应属于轻赍的范围”，而宣德年间周忱在江南的赋役改革是“明代一系列以折征为主线的赋役改革的开端”，其“平米法”即将耗米并入正粮中，并将一部分田赋折征为银、钞、钱、绢等，便是属于轻赍之类。^③相比较而言，作为本文研究对象的“轻赍银”征收范围只限于有漕州县，星斌夫将之定义为“耗米中被用银代为交纳的部分”，并且只在兑运法中出现，^④伊懋可将其译为“easy delivery silver”^⑤（方便携带的银子）。这一方面说明

^①高寿仙：《明代揽纳考论——以解京钱粮物料为中心》，《中国史研究》2007年第3期。

^②王圻：《续文献通考》卷36《国用考》，《续修四库全书》，上海古籍出版社2002年影印本，第762册，第393页。

^③万明：《白银货币化视角下的明代赋役改革（上）》，《学术月刊》2007年第5期。

^④〔日〕星斌夫：《明代漕運の研究》，第251—254页。

^⑤Hoshi Ayao, *The Ming Tribute Grain System*, trans. By Mark Elvin, Michigan: Center for Chinese Studies University of Michigan, 1969, p.56.

了轻赍银与其“轻赍”本意的连续性,另一方面也显示了其与江南地区赋役改革的内在联系。

关于轻赍银的起源,星斌夫辨别了《明史》中前后两处颇有抵牾的叙述。宣德六年,改行兑运法之后,“军既加耗,又给轻赍银为洪闸盘拨之费”^①;而其后一段几乎专论轻赍银的表述中,则称其始于成化改兑法施行之后:

轻赍银者,宪宗以诸仓改兑,给路费,始各有耗米;兑运米,俱一平一锐,故有锐米;自随船给运四斗外,余折银,谓之轻赍。^②

星斌夫以宣德至成化初的《实录》中并无有关轻赍银的记载,而且白银在交纳赋税中的广泛运用直到正统年间才合法等理由,认定《明史》中后一种说法应更加可靠。^③此外,仅有支持宣德说的证据是王圻《续文献通考》当中的表述^④,而通过比对史料可知,《明史·食货志》的明初漕运部分多是以成书于万历十四年的《续文献通考》为史源。综合来看,宣德时期出现的用以洪闸盘剥的银两似是给军加耗之外的供给,而到成化之后官军长运,所有运军均得耗米,其后始逐渐有成熟的加耗随船给运之余折银的轻赍银制度。至少在成化之前漕运中尚无所谓“轻赍银”的名目。

加耗最初都是本色粮米,“随船候到湾雇车起粮,则易银为用,后以湾中米价低昂不一,而易卖又滞交纳”,运军为沿途生活使用方便,常把随船的本色耗米变卖为银,也便于到通州张家湾雇募车夫船户,但又需以银买米来上纳,而米价的起伏易阻滞漕粮交纳。所以逐渐有漕粮加耗折银发生,成化二十二年,松江府首先将漕粮运费折征白银,每石折银四至五钱,即“凡粮运纲费及供应军需之类应支余米易银充用者,径征白银入库,照数支遣。每银一两随时估高下,或准平米二石,或二石五斗”^⑤,随后湖广地区也推行了漕粮运费折征白银的方法。^⑥弘治八年的漕运会议规定,次年“江西、湖广僻远山县难于搬运者,兑军粮免支兑本色,每粮一石连耗折银一两一钱,扣等给军,准作概卫转易轻赍车脚之费”^⑦,即对于兑运江西、湖广的偏远有漕山区粮米的运军来说,将正粮和耗米全部折银是为了容易运输,体现了州县赋役中“轻赍”方便携带的本意。故也有人总结为“轻赍原系耗米,以其太多而折为轻赍,以待剥浅”^⑧,数量庞大的耗米占用漕船空间太多,折银既方便运输,也便于途中使用。

因此,星斌夫认为,轻赍银的征收明确制度化,或者说漕粮加耗部分折银,其动机是为了解决偏远地区本色输送的不便,而其发展的契机则是为了支付粮船到张家湾后车运入京的脚

^①《明史》卷79《食货三》,中华书局1974年标点本,第1917页。

^②同上,第1920页。

^③[日]星斌夫:《明代漕運の研究》,第250—253页。

^④“官军领兑,必量其地之远近,费之多少,定为加耗脚米则例,又给以轻赍银两,以为洪闸盘剥之费。”(王圻:《续文献通考》卷37《国用考·漕运上》,第422页)

^⑤正德《松江府志》卷7《田赋中》,《天一阁藏明代方志选刊续编》,上海书店1990年影印本,第5册,第367页。

^⑥参考鲍彦邦:《明代漕运研究》,暨南大学出版社1995年版,第230—231页。

^⑦《明孝宗实录》卷106,弘治八年十一月乙酉,第1935页。

^⑧王宗沐:《乞优恤运士以实漕政疏》,《敬所王先生文集》卷21,《四库全书存目丛书》,齐鲁书社1997年影印本,集部第111册,第440页。

价钱。^①此时虽然尚无轻赍银的名目，但实际上地方首先实行的加耗折银已经得到了中央的认可，并且逐渐向更多的有漕州县推广。

弘治十三年，才正式确立了漕运随粮轻赍银的具体名目和征收定制，“都御史张敷华、都督郭宏方议，折银每石定价五钱，可以轻赍就于交兑之时支领随船，此一六、二六、三六轻赍之名由始也”^②，轻赍银数额是以耗米加两尖米（另一种耗米名目），除去运军随船使用的额数后，每石折银五钱而来的，而加耗数目的区别是以运输距离的远近差异而定的。故运军在州县水次交兑时，便随正粮支领到随船作耗的耗米和余米折银的轻赍银，并且轻赍银只出现在兑运法之中，江北的改兑当中则无轻赍之说。“轻赍原系耗米，以备沿途僦雇水陆车脚之用，折收银两以轻运船”^③，这便是供给漕运官军运途中雇募车船的耗米，为运输轻便、沿途易支而折征白银，因运输距离的远近而征收数目不同，形成了一六、二六、三六轻赍名目。

至正德七年，随粮轻赍银的制度被进一步巩固，成为定制，“正粮一石除加四随船耗米，俱兑本色，其余耗米每石折银五钱，载入议单，使知遵守”^④，折银的余耗“收贮在官，各总掌管，以备到京车脚等项之费”^⑤。漕运议单可称为每年漕粮运输的章程，“载入议单”意味着漕粮加耗余耗折银的制度正式确立，轻赍银成为一项固定征收的赋税项目，由各总运军掌管。星斌夫指出，在此之后，增加临时耗米征收的事例绝迹了，轻赍银制度的确立一定程度上消除了耗米征收的不确定性给农民生活带来的威胁，他因此推测，去除与加耗征收有关的某些滥用也是折银征收的目的之一。他还总结道，轻赍银的实施是由正耗的富裕、对重物的代替、米价变动的对策、农民对横征暴敛耗米的不满以及银流通的普遍化等条件共同造成的结果。^⑥的确，轻赍银制度使得加耗征收固定化，其推测和结论具有一定合理性，但是否存在主观目的性还需更多史料进一步证明。前人关于轻赍银的研究当中，对于其起源问题，即加耗为何折银讨论地较为清楚，但是对于轻赍银解运制度的发展变化，以往讨论较少，尤其是淮安在其中扮演的重要角色，以下将试为论述。

（二）过淮鞘封与轻赍贮淮

在漕粮运费折银全面推广并确立了轻赍银的制度之后，漕粮加耗的本色和折色都归于运军，“正外诸羨尽归旗卒，官无利焉”^⑦，其所能够支配的钱粮超乎以往，以至“旗卒富饶，

^① [日] 星斌夫：《明代漕運の研究》，第 256 页。

^② 万表：《论粮运轻赍》，万表辑：《皇明经济文录》卷 7《户部下》，《明代经济文录三种》，全国图书馆文献缩微复制中心 2003 年影印本，第 2 册，第 246 页。

^③ 杨宏：《止扣解羨余疏》，万表辑：《皇明经济文录》卷 7《户部下》，第 208—209 页。

^④ 《明武宗实录》卷 95，正德七年十二月辛亥，“中央研究院”历史语言研究所校印本，第 2006 页。

^⑤ 张学颜：《万历会计录》卷 35《漕运·耗脚轻赍》，第 1084 页；万历《大明会典》卷 27《户部十四·会计三·漕运·脚耗轻赍》，第 512 页。

^⑥ [日] 星斌夫：《明代漕運の研究》，第 261—262 页。

^⑦ 何乔远：《名山藏》卷 50《漕运记》，北京大学出版社 1993 年影印本，第 4 册，第 2811 页。

粮运于斯为盛”^①。于是，使运军富裕的轻赍银也吸引了更强势人群的觊觎，从而产生了足够破坏漕运系统稳定的弊端。嘉靖时期曾历任漕运参将、总兵官的万表回忆道：

至正德六七年来，京师权要始有官债虚立文约，逼夺轻赍，而弊又从此生矣。时各总运官多出其门，牵引为害，盖借公物以为私赂，希宠庇耳。^②

嘉靖初的漕运总兵官杨宏也说“至正德年间，势要恃强凌逼，公然夺去，莫敢谁何已”^③。京城里的权贵，甚至可能是一些军队系统中的高级官员，利用其身份和权势从军士手中强夺轻赍银两，而运总的军官碍于其势力，或是门生旧将的关系，乃至主动用轻赍银贿赂权要，希望得到庇护，运官都尚且如此，士卒面对强夺便更无能为力。因此这一项本供运军沿途盘剥雇募车船的经费，在运官的贡献下，于正德中期成为京城权贵的囊中之物，使运军富饶转而贫苦。

面对这种情况，漕运衙门的除弊措施是，将轻赍银“鞘封过淮，赴漕运衙门呈验重封，仍委官至张家湾过发之”^④，于是作为漕运衙门开府所在的淮安，在轻赍银的解运过程中开始发挥重要作用。实际上早在弘治九年，总漕李蕙等就曾奏请，“漕运每年加耗折银，除还太仓外，尚有余者，贮于淮安府库。来年有缺价卫所，许其贷支，令次年偿之，着为令”^⑤，即正德之前已有将漕粮加耗折银的多余部分贮存于淮安，以供卫所军借贷支用的先例。于是，正德中期以后，轻赍银在州县征收上来需用空心木筒盛装并封好，到淮安后要由漕运衙门查验其数额、成色等是否符合规定，并且重新封上，再继续运至通州张家湾才发给运军。在淮安查验、重新鞘封的制度规定使轻赍银的解运过程在此有所停滞，运银漕船的排队等候推动了一部分轻赍银在淮安贮存的产生。

这种对策使轻赍银能够比较完整地运输至通州，降低了中途被侵吞的可能性，但是运军在运输途中可支配的权利和范围变小，轻赍银仅供到张家湾后的盘剥雇车之用，致使“各卫粮船经过瓜、仪二坝及沿途遇浅起剥并置办随船什物，无钱支使，往往动用耗米，官军乘机遂将正粮侵费”。旗卒不得不动用正粮来应付途中支费，结果到京后正粮不足交付，而挂欠之额需运军自己赔补，导致“银虽颇存而粮多侵盗，京储挂欠，官军愈困”^⑥。

嘉靖元年，总兵官杨宏奏请“以漕运轻赍银两悉听各该运官沿途动支，为雇僦车船之用，不必装鞘印封，计算羨余，以苦运卒”，尽管都察院科道官反对，但户部依然基本同意了杨宏的要求，规定随粮轻赍的解运过程为：

令有司如期征收余耗，如例解赴漕运衙门，候各总运船过淮，照数领给运，至通州方许发封，听巡仓御史、管粮员外会同查核验给。^⑦

同时，户部允许羨余不必输入太仓，而要用于各漕运卫所建造新船、修补敝船等方面。

^①万表：《论粮运轻赍》，第246页。

^②同上，第247页。

^③杨宏：《止扣解羨余疏》，第206页。

^④万表：《论粮运轻赍》，第247页。

^⑤《明孝宗实录》卷117，弘治九年九月丁巳，第2116页。

^⑥杨宏：《止扣解羨余疏》，第206—207页。

^⑦《明世宗实录》卷21，嘉靖元年十二月壬寅，第627—628页。

因此，在正德末嘉靖初的制度中，已隐约可见部分轻赍银贮存淮安的印迹，户部要求州县如期征收余耗，解赴到淮安的漕运衙门后，由其发给各总运军领运至通州，据而推测，在淮安必有由漕运系统管理或控制的银库用于临时性贮存轻赍银。

（三）轻赍银三七分的出现与制度成熟

在总兵官杨宏的极力争取下，运军得以拥有并支配轻赍银的羨余部分，并且大概为了恢复立法本意，解决运军沿途支销问题，也可能为了“促使粮船早到淮安”^①，逐渐产生了轻赍银的三七之分，即在淮安先行发给运军十分之三，剩余待其至通州完粮后发放。最早见于记载的三七分为嘉靖三年时，“命漕运轻赍银两悉给运军支用，不必扣取羨余。过淮之日，总兵、都御史验封，给与十分之三，以备沿途支费，其余待至湾，御史、员外等俱验给之。完粮之后，各卫所官具报支销数目”^②，自是，可以明确看到，漕运衙门所在的淮安对轻赍银不仅起着鞘封查验的作用，而且在此先贮存部分，并支給运军三分以供沿途使用。而《会典》的记载则是于嘉靖八年，“议准轻赍银两解赴漕司验兑，每帮先给十分之三，备沿途起剥支费，其七分鞘封到京，候完扣算，其山东、河南轻赍银不先给”^③，或许此时方正式成为定例。可见三七分之后的轻赍银运输过程是，各帮运船先解所收轻赍银两赴淮安漕运衙门查验并贮存，然后得到其中三分作为沿途盘剥等支出的费用，剩余七分轻赍银依然鞘封，待运到张家湾查验后再给之，而不过淮的山东、河南两省的轻赍银则没有三七之分。

因此，自嘉靖初年开始，轻赍银解运环节的制度逐渐成熟，并形成定制。即如《通漕类编》中所记载：

（嘉靖）十一等年题准，轻赍银两每年类解漕司，分为三七，三分给本帮运官，以备沿途支费，如遇盘剥，俱要呈明督押参政或管理河闸仓钞部属及兵备等官，查无他弊，批与印信执照，方许动支，余银呈验通州坐粮郎中查算支扣，若无前项执照，即系虚冒，不准支销，以侵欺问罪。七分银两选定廉干解官秤验明白，各令入鞘，类至十万上下，装入标船，拨鹁兵三十名星夜越帮前进，送通仓坐粮郎中秤过寄库，候该帮船到，验给运官完粮。其山东、河南轻赍原不过淮，责成临清兵备，呈请抚按差官起解。^④

为了确保三分给军的轻赍银能被用到正途上，制度规定，如果途中遇到盘剥，雇募夫役，需动支这部分银两，必须得到督押参政或者部官、兵备官的批准，获得他们颁发的印信执照，否则通州查验时会被问罪。而余下七分银两则每帮另外挑选可靠的运官和三十名军士，鞘封好后以十万两左右为单位，连夜越帮解运，提前于正粮运至通州贮存，等到该帮运船到通州

^①黄仁宇：《十六世纪明代中国之财政与税收》，第359页。

^②《明世宗实录》卷43，嘉靖三年九月辛巳，第1124—1125页。

^③万历《大明会典》卷27《户部十四·会计三·漕运·脚耗轻赍》，第512页。

^④王在晋：《通漕类编》卷3《轻赍耗脚》，《四库全书存目丛书》，齐鲁书社1996年影印本，史部第275册，第311页。

再验发给运官。不过淮的山东、河南轻赍银则是由临清兵备负责挑选官军解运。需要说明的是，“帮”是运军在运输途中的一种管理组织，每个运帮可能包括 20 艘漕船和 200 名运军，由一个头目领导，一个漕运卫所可能将运军分为两到三个帮，这样一种为了方便管理而建立的组织发挥着集体责任的作用，共同保卫安全和维持纪律，防止犯罪事件的发生。^①

嘉靖十二年，又为了轻赍银能够快速解运，并且在征收环节确定责任，规定“轻赍银两各州县径自差人，随同运船押解赴淮，听漕运衙门验封，交付运官，随帮前进，不必解府类总，展转稽延”^②，所以轻赍银由州县征收后直接随正粮兑给各帮运军，并由运军解至淮安，州县亦须派人随船到淮，验封后贮库，解运环节尽可能简化流程，州县不用上纳至府，运船也不用以运总为单位交兑，以免环节太多而产生侵吞之弊。

到了万历二年，将上引《通漕类编》中的规定又重申了一次，还要求沿河地方有司拨夫挽拽防护星夜运送轻赍银的漕船，并增入议单。^③而万历十五年，户部规定在天津以南，运船遇盘剥需要得到执照方许动支轻赍银^④。万历二十九年，户部严申了轻赍银解运到通州的时限，“山东漕标银限在四月，淮上轻赍头运银限在五月，二运银限在六月，解入通济库，违限参罚”^⑤，可见轻赍银在淮安的起运依照征解到淮时间的不同，分两批运到通州，而且轻赍银运输速度的要求明显比正粮要快许多。所以从文本上看，轻赍解运的制度经历了嘉靖朝三四十年来逐渐形成的过程，到万历朝中前期完备，形成“解淮贮库，三分给军，七分运京”的定制，而淮库在其中不仅作为监督者起查验鞫封的作用，还以调节者的姿态对轻赍银进行截留和再分配。

然而，较利于运军的三七之分在这期间也曾遇到波折，万历七年，时任户部尚书兼总督仓场的汪宗伊以“完粮支用轻赍冒破数多，要行量给，意在裁抑冗费，以补储计”、“给一分恐长途粮运脱或遇浅”为名，企图降低先期支给运军的轻赍银比例，他建言“酌量损益，分为二八，定为二分以资空贴，八分贮库交给完粮”^⑥。这是户部尚书站在扩充仓储的角度，希望从运军手中扣下十分之一的轻赍银两，补充太仓银库。但是，不知出于怎样的考虑，户部的这一要求没有得到万历皇帝的支持，圣旨以“近来漕河无虞，起剥诸费虽觉稍省，然不可遽以为常，且运军罢困，亦当宽恤”^⑦为由，依然维持以往三七之分。可见此时户部直接掌控的中央政府财政之短缺，千方百计想从其他途径挪移以补充太仓。

因此，万历末年户部题覆漕运议单记叙旧制时说，“轻赍银两除山东、河南轻赍原不过淮，责成临清兵备差官起解外，湖广、江西、浙东西、上下江、锦衣、旗手、淮安、扬州、

^①参考[日]星斌夫：《明代漕運の研究》第四章第一节《幫の組織と運営》，第179—186页。目前学界关于明代“漕帮”组织的了解并不充分，有待于更加深入的研究。

^②万历《大明会典》卷27《户部十四·会计三·漕运》，第500页。

^③万历《大明会典》卷27《户部十四·会计三·漕运·脚耗轻赍》，第513页；张学颜：《万历会计录》卷35《漕运·耗脚轻赍》，第1086页。

^④《明神宗实录》卷187，万历十五年六月己未，第3491页。

^⑤《明神宗实录》卷365，万历二十九年十一月癸卯，第6824—6825页。

^⑥《明神宗实录》卷91，万历七年九月辛酉，第1871页。

^⑦王在晋：《通漕类编》卷3《轻赍耗脚》，第313页。

中都等处共银三十四万八千余两，解交淮库，以类解通仓，其来旧矣”^①。而万历《大明会典》中明载的轻赍银两总额为“四十四万五千二百五十七两零”^②，可见这一笔淮库截留并调节的漕粮加耗折银规模之大。

上引实录明确提到了三十余万两的轻赍银先解淮库，再运往通仓的通济库，但是，对于在淮贮存轻赍银的“淮库”，却并没有直接材料告诉我们它的性质、位置等基本信息，在此只能窥测一番。文献中所说对轻赍银进行鞫封查验的都是“漕运衙门”、“漕司”，而并未明言具体职能部门或官员，亦并未有迹象表明轻赍银与清江浦的淮仓户部分司有关，因此贮存轻赍银的“淮库”与前文所论存储四税银的“淮库”似乎并不属于同一体系。而且，轻赍银与四税银虽同是主要供应运军开支之用，但二者本身来源、设立背景、制度沿革等方面均相差甚远。联系到前文所引弘治九年漕粮加耗折银剩余部分贮于淮安府库的先例，有理由怀疑，贮存轻赍银的银库应是在漕运衙门，或者说漕运总督直接控制之下的。正如前文所述，总漕又兼巡抚淮、扬、凤等府州，对地方事务的兼管使其控制的钱粮来源和开销颇为复杂，轻赍银和淮安四税银都由总漕负责管理或支销，正体现了这一点。明末才普遍见于文献的“淮库”可能是一种泛称，广义上的“淮库”，储存那些贮于淮安，但所有权和支配权并不属于淮安府的银两。

从文献中可以发现，“淮库”除了轻赍银和四税银，还贮存有为数不少的河工银和盐价银，其原因不难推测。淮安独特的地理位置使其肩负着多种职能，黄淮在此交汇，运道流经府城之侧，导致其维修和养护河道的压力巨大，特别是总漕和总兵官亦有责任维持河道畅顺，使得大量的河道系统银两集中于淮安，进行分配。淮安府东部为产盐区，两淮盐场数量庞大的盐课使淮安成为盐运要津，是淮盐转运的枢纽，位于淮安城北的淮安坝批验盐引所可能是征收盐价银并将其贮于淮库的机构。^③由此来看，或许正是淮库所储存的银两数量巨大，种类庞杂，且分属于不同的系统和机构，才使得其管理混乱，弊病颇多。

另一方面，嘉靖三十三年，时任总漕的郑晓因淮安府旧有的阜积库原为岁收钱粮而设，难以兼管漕运钱粮，于是奏请“于本府内另盖漕运库一座”，“专收漕司钱粮，其出纳仍听淮安府掌管”^④。漕运库所收虽也是漕司钱粮，但从郑晓的奏疏及隆万时期的材料可知，其主要收贮用于造船修船的船料银，因为在清江浦地区不仅有常盈仓，还有工部分司管理下的清江造船厂，为江北、江南地区几个总的漕运卫所建造和修理漕船。所谓漕运库，或“漕库”，以收贮船料银为主，与淮库所储钱粮种类又不尽相同，显示了淮安府汇集大量漕运银两，于漕运系统财政占有重要地位，却难免过于混乱而失于管理。

^①《明神宗实录》卷 498，万历四十年八月乙酉，第 9402 页。

^②万历《大明会典》卷 27《户部十四·会计三·漕运·脚耗轻赍》，第 510 页。

^③参考高寿仙：《漕盐转运与明代淮安城镇经济的发展》，《学海》2007 年 02 期。

^④郑晓：《端简郑公文集》卷 10《漕运议事疏》，第 350、361 页。

（四）淮库的挪借与轻赍银贮淮的停止

嘉靖七年，从通州至京城的通惠河终于修竣，运船到张家湾不再需要雇募车夫来盘剥转运，这一部分的脚价之费得以免除，因此轻赍银的征收数目得到了一定的减少，南直隶、江西、湖广、浙江等地区的二六、三六轻赍分别减为二四、三四轻赍，即减征银一分。^①然而尽管朝廷颁布了减征加耗的命令，嘉靖三十一年，漕运衙门却发现“扬州等府犹征在官别用”，因此顺势要求“自三十二年为始，将二四者仍改二六，三四者仍改三六，每米二升折银一分，共银二万七千余两，解发淮安府寄库”，作为雇募“修河夫役之用”^②。因而轻赍银的减征并没有完全得到执行，有些府县仍然是按照二六、三六征收，总漕也照依旧制，将多出的总计两万七千多两银，仍旧贮于淮库，一开始被用来修河，后来因为运军时常无法交纳足够的军办料银用来修造旗船，轻赍银被用于修造漕船的事例越来越多。例如嘉靖三十四年开始，漕抚将中都总的二六轻赍中原解京的一分银留贮淮库，暂且作为修造旗船的费用。^③另外，轻赍羡余的一部分也被用来修船造船，甚至到万历年间形成了轻赍羡余银二分给军，一分解淮修船的定例。^④

随着各种临时征用事例的增多以及一部分银两用于修造漕船的固定化，淮库本身贮存的银两种类愈发多元化，到了万历朝中后期，存放部分轻赍银的淮库被挪借的问题越来越严重。再加上有漕州县屡屡上报遭遇灾伤，轻赍银在地方征收环节即碰到很大困难，以致影响淮库中轻赍银的储存和发放，户部官员题覆漕运议单时忧心忡忡地写道，“银入淮库，难免借支，一借而弊且百出，势必误及通仓，且误及船厂矣”^⑤。

因此，为了解决轻赍银在淮库被挪借这一严重问题，以及官吏滥索加耗的弊病^⑥，万历四十年，漕运总督陈荐上题本称：

各省直轻赍银除山东、河南不过淮，及扣收淮库支用外，余银三十四万八千余两，解交淮库，类解通仓不便。应令各省直类齐给各把总，领解通仓，而通厅照额扣一分，径给把总带回交入淮库，以备各卫修船。在淮可绝那借，在通仓可省文移。从之。^⑦

户部也同意陈荐的除弊对策，认为这样“银既散分，解有专责，一举数便”^⑧。因此，在总漕的要求下，州县将轻赍银征收并兑给各把总后，运军就直接解运至通仓，仍将其中一分解回淮库以供修船，所以，陈荐以及户部官员杜绝淮库挪借的方法似乎就是抽掉将轻赍银先存淮库这一环节，以使其能够全部被贮进通仓，成为国库收入的一部分，而不被工部等其

^①王在晋：《通漕类编》卷3《轻赍耗脚》，第310页。

^②郑晓：《端简郑公文集》卷10《漕运议事疏》，第363页。

^③同上，第359、363页。

^④《明神宗实录》卷91，万历七年九月辛酉，第1872页；王在晋：《通漕类编》卷3《轻赍耗脚》，第312页。

^⑤《明神宗实录》卷498，万历四十年八月乙酉，第9402页。

^⑥同上。

^⑦王在晋：《通漕类编》卷3《仓廩板席》，第317页。

^⑧《明神宗实录》卷498，万历四十年八月乙酉，第9403页。

他衙门借支，不在淮库与其他系统的银两混淆。

实际上，早从嘉靖末、隆庆初开始，由于太仓存储的短缺，户部越发频繁地将解京的轻赍银两扣存在太仓，隆庆五年至万历二年担任漕运都御史的王宗沐就曾上疏，请求将“固军士之物”的轻赍银少解太仓而用以优恤军士。^①然而这似乎并不能改变轻赍银从军士手中的运费收归太仓库，变为国家财政一部分的趋势。

所以，万历四十年开始，淮库贮存一部分轻赍银的制度和其调节、再分配的功能疑被停止，但依然承担着鞘封查验的作用。万历末的巡仓御史曾上奏建议，“凡省直轻赍解到淮库，逐一验兑，钉封钤固，择廉干正途并法马解通州坐粮厅较量，仍设通济库官一员，以复旧制”^②，淮库只查验不存储之后，轻赍银被全部贮存在通仓内的通济库中，是以巡仓御史要求恢复通济库的官员设置。

此后一直到明末，轻赍银的解运过程维持尽解太仓，即“各省直银两以三分付押运粮道带解，以七分彼处委官径解”，相较于以往“俱解淮安府收兑，内中额有河工、旱脚、船料、车盘等项，该府照数扣除支用，其余造册，委官发标解京”的旧例，使得“前项银两尽入太仓，可免淮上一番转折耽延”^③。天启、崇祯年间的轻赍银运输虽仍维持三七之分，但是已取消了在淮库的贮存和再分配，而更加快速且大量地送往京城太仓，进入国库分配，以供应日益增加的军事开支。

三、结论

在明代中前期漕运运法总体趋势从支运向兑运转变的过程中，五大水次仓体系经历了巨大的变化。支运法是建立在淮安、徐州、临清、德州等大水次仓之间分段转运的基础上，随着州县水次仓成为漕粮交兑的场所和转运的起点，大水次仓转输漕粮的功能衰退，而产生了不同方向的功能转型，并且逐渐地方化和预备仓化，成为地方性的大型粮仓，只是依然由户部分司管理，保持着为漕运系统服务。除了天津仓继续发挥其转输作用之外，另外四大水次仓逐渐衍生出两种不同的发展方向：运河南段的淮安仓和徐州仓由于靠近漕运起点，其功能蜕变成主要供给江北地区漕运卫所行粮月粮；而运河北段的临清仓和德州仓因为临近京城，更多地以储存预备粮米为主，以防备京师出现粮食短缺。

明代中后期，淮安仓和徐州仓地方化的同时，还兼管商税。淮安常盈仓于万历八年开始监督兼管淮安府四税银，与原储仓粮折银一道供给运军。嘉万时期的赋役改革使得地方政府经费固定于账册而时常不足，因此广开税源以应付衙门开支。而淮安府地方商税归属于管仓

^①王宗沐：《乞优恤运士以实漕政疏》，第440页。

^②《明神宗实录》卷570，万历四十六年五月庚寅，第10726页。

^③毕自严：《河漕额需轻赍银两扣留抵数疏》，《度支奏议·云南司卷八》，第7册，第395页。

户部，及至明末增加解京供应边饷的数额和比例，则显示出地方经费中央财政化的倾向。四税银后经裁革仍保留岁额三万两，乃是明代财政改革定额化趋势的体现。透过淮安四税银演变过程，可折射出府级财政与漕运系统财政的利益博弈，通过淮安府和户部官员的多重介入，以及总漕兼巡抚的直接管控，本属地方政府的四税银出现了多元化的再分配，在淮安府的各衙门之间也实现了利益的瓜分和均衡。

淮库在漕运系统中发挥的另一大作用就是贮存和分配着随粮轻赍银。成弘时期，漕粮加耗逐渐开始折银，其余耗折银被称为轻赍银，供给运军沿途盘剥支用，折银征收方便运军携带，也使得加耗的征收逐渐固定化。正德年间所规定的在淮安鞫封查验环节促成了轻赍银贮存于淮库的开始，随着“三分给军，七分解京”的定则逐渐形成，淮库在轻赍银解运过程扮演了重要的角色。淮库将解京发放的轻赍银截留一部分贮存，在漕运系统财政及府属财政体系中，再分配给河道、船厂等不同衙门开支，分配给运军三分银以供沿途支用，在与中央政府财政的联动中，通过精选的官兵解运余下七分贮于通济库，进入中央国库的管辖和支配体系之中，而淮库对这一笔经费的使用和管理也影响到中央政府财政的有效分配和运转程度。然而，由于淮安在运河上具有特殊地位，总漕驻节，户、工部分司等衙门云集，地方事务与漕运国计密切相关，以致在“淮库”这一所属并不明确的实体中，所贮存的银两不仅有淮仓分司监收的四税银、漕运衙门查验的轻赍银，还有河工银和盐价银等，体现出多元而复杂的格局，并成为有明一代除了两京之外独一无二的财赋吸纳地。然而，淮库管理的混乱使得各种银两项目借支挪用严重，导致明末最终取消了轻赍银在淮库的储存，而全部解至通仓，成为国库的一部分，淮库从而失去了充当中央财政和地方经费调节者的角色。

明代中后期，在淮安仓储存的运军行月粮已折银征收和发放，淮安仓还监收岁额三万两的四税银，同时淮库贮存由漕粮加耗折征的轻赍银。淮库既与常盈仓有关联，又整合了多种其他经费来源，是一个模糊的统一体，而形成这个统一体的契机在于财政改革的折银化转变。折银化带来了漕运系统在淮安的财政中心从淮仓到淮库的转移，这并不简单是实体的变化，甚至可能都不存在地理位置的变化，而更多指的是在这样一个连续时间内，赋税和财政体系的变革趋向。在明代中期一条鞭法改革带来的诸多变化中，从实物税收到用银缴纳赋税的简单化改革精神，不仅对人们日常生活带来巨大影响，也深刻地改变了中央和地方各级财政的会计制度和分配形式，地方经费的逐渐中央集权化成为最终的结果。淮安作为运河上的一个重要节点，且是漕运衙门开府所在之地，在漕运系统的财政体系当中发挥着特殊的作用。从淮仓到淮库，一定程度上反映出的是明代漕运方式变革下财政体系的变化，也是明代中期财政改革背景下中央与地方、漕运系统与其他系统的利益分配格局变化。

