

清代漕運之研究 上編

董繼闕著

第一章 清代漕運之沿革

漕運之起源，相傳可遠溯至春秋戰國以前。惜以史料缺如，已渺茫不可詳考。其正式見於記載者。當以秦始皇因攻匈奴，使天下飛芻輓粟，起於黃腫瑯琊負海之郡，轉輸北河爲最早。此後，漢漕關東之粟，隋唐轉漕江淮，其數額皆年達數百萬石。至宋都汴京，仰給江南、陝西、陳蔡、京東各地之粟，規模較前益備。降及元明，建都北京，皆以運河爲轉漕江南粟之唯一孔道。其制度設施，更趨繁複。滿人入關，因明舊制，漕運遂亦繼續採行焉！

惟是，清代漕運制度經緯萬端，吾人欲整理一粗淺之輪廓，自不得不先於其沿革究竟一加敘述。爰就所集資料，擇有條理可循，能爲貫通全篇之脈絡者，分列五節：一、漕制之興革；二、河運之變遷；三、海運之議行；四、漕米之改折；五、減賦之實施。類皆爲有清代漕運發展之重要史實。分述如後，藉以略窺其演進遞嬗之梗概也！

第一節 漕制之興革

滿清入關，繼明室而有天下。其政治設施，率多因循舊章，鮮有更改。嗣以時移勢易，

途有適應環境需要漸有與革。漕運制度自始卽踵行明代成法，諸如：徵額之規定，督掌員司之設置，運法之採行，皆與前代大同小異。中葉以後，國事凋敝，內憂外患，交相迭至。於是乃大事更張，以應急變。然重要典則，迄清末爲止仍未大易也。

漕運之性質，可列爲國家財政收入之一種。規劃之始，先須設置專官以總其事。順治初年，以戶部雲南清吏司兼理漕政。是爲主持漕運之中樞機關。在外另設漕運總督一人駐筭淮安。（註一）並兼鳳廬巡撫事，當時職權尙未劃一。順治四年（西一六四七），復派滿洲侍郎一員，與總漕同駐淮安，名曰總理。（註二）順治十八年（西一六六二），鳳陽另設撫臣，總漕專管漕政，總理亦經撤回。（註三）自此相沿不改。而中樞理漕機關，則至清末維新，戶部改稱度支部時，始設漕倉司專任之。（註四）

漕運總督而外，有監理之責者爲巡漕御史，其設置之變遷最稱繁複。順治初年（西一六四四），設巡視南漕御史、北漕御史各一員。（註五）旋於順治七年（西一六五〇）裁去。（註六）雍正七年（西一七二九），復設巡漕御史四員——不拘滿漢，二員於二月初派往淮安，二員於三四月間派往通州，稽查漕務。（註七）嗣於乾隆二年（西一七三七），設巡漕御史四員。一員駐筭淮安，巡察自江南江口起，至山東交境止。一員駐筭通州，巡察至天津止。一員駐筭濟寧，巡察自臺莊起，至北直交境止。一員駐筭天津，巡察至山東交境止。（註八）乾隆

十七年（西一七五二），以通倉積弊甚多，增派四員前往巡視。後改派其中二員專駐楊村，料理撥船稽查，河道挑濬諸事宜。（註九）乾隆二十三年（西一七五八），移淮安巡漕御史一員於瓜州、儀徵之間，彈壓催餉。（註十）此其沿革之大較也。

至於京通倉廩之設置，以及北河運務，則歸總督倉場侍郎負其全責。此外，屯衛有掌印守備，輪轉千總。押運有糧道。監兌有同知、通判。徵收有州縣印官，督催有沿河官弁。其間變更極少，故略而不論。

第二節 河運之變遷

清代河運之起源，當可溯至明代永樂年間。是時漕運行海陸兼運制。所謂陸運，乃指由江入淮，經黃河至陽武縣，陸運至衛輝府，再由衛河運至薊州而言也。後用濟寧同知潘叔正言，復濬元會通河。築壩遏汶水西南流，至南旺中分。北達衛水，南出濟寧，於是南北河運遂通。旋又命平江伯陳瑄疏通淮安之宋故沙河，由城西南堰湖築堤，至於河口，建壩造閘，以時啓閉。自此，漕船南由儀徵，瓜州二江口入運河，出河口；復經黃河入會通河，出臨青，北接衛河，至直沽，溯潞河達於京通倉。（註十一）此明代河運之概略情形也。

清因明制，自順治初年以迄嘉慶末年。百餘年間，始終遵行河運，未稍變異。道光四年

(西一八二四)高堰(註十二)潰決，湖水渲洩過多，無以濟運。(註十三)督臣孫玉庭奏請借黃濟運，當時不過爲權宜一時之計，而採用盤壩接運之法，請帑竟至一百二十萬兩之多，(註十四)成績仍不甚佳。道光五年(西一八二五)上諭謂：「……據孫玉庭奏稱：「……因在盤運，水勢短絀，重船難以挽行，半月僅盤運米八九萬石，此尚係停泊淮安以北之幫；若淮安以南，運價更增。非但經費不敷，並恐稽延時日。……」(註十五)由此其困難情形，不難推知！

其後，河運艱巨益增，道光七年(西一八二七)黃水倒漾，禦壩復閉。於是採用倒塘灌注之法(註十六)，以資利運。其法：先將臨黃岡堰，澆築穩實，抵禦黃水，然後啓通禦壩，將幫船提進塘內，挨次排泊。禦壩以上，築土攔壩一道，使黃水不能灌進。再將臨黃堰啓除，浮送船隻。復於臨黃堰外，柴圈鉗壩，逼溜刷深。運船一次渡竣，再依前法，源源倒塘灌放。(註十七)然嗣後黃水日高於清，禦壩不能暢啓。而灌塘之法，歲歲用之，遂爲常行之法矣。

河運既日趨崩壞，於是一般有識朝臣，建議恢復元明海運。其詳細情形，容另節再述。然海運雖行，朝廷仍歲糜巨款，修濬河道，以期有好轉之一日。直至咸豐五年(西一八五五)黃河改道北徙，運輸益阻。且當時適值太平天國崛起江南，軍事徬徨，漕廷始無暇顧及漕