

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

图书基本信息

书名：<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

13位ISBN编号：9787216052153

10位ISBN编号：7216052153

出版时间：湖北人民出版社

作者：吴琦

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

前言

终是动手编辑了这部论文自选集，但一直犹豫、惶恐。

原因主要有三，一是在自身的学术生涯中，还有很远的路要走，现在即以自选集的形式结集出版，似乎有些妄作总结的意味；二则近年来，自己一直在进行学术转型，即从原来的经济史研究转入社会史的研究，努力拓展学术视野，希望写出更有价值的成果，与同行构成对话；三是回首既往的学术道路，已有的成果不乏缺憾，因此缺乏集中展示的勇气。

但历史系统一的学术文集出版规划让我盛情难却，感激之余，细细想想，将以往的成果做一个了断，汇集成册，日常也好警示自己做出更好的成绩，岂非一桩好事。

整理过程中，确实更加明了自己的不足以及日后努力的方向。

二十年的学术研究，多半时间投入到了古代经济史领域，其中尤以清代漕运费时为多，这是我在硕士研究生学习阶段，在吴量恺先生的指导下，精心选择和确定的一个课题，这个选题在我进入学术领域之后，成为了一段时间的主要研究方向，并引领我由浅入深地探究中国古代的诸多社会历史问题。

劳作之余，常由衷地感怀指引我进入学术殿堂的吴量恺先生。

也常想起师兄周积明先生在同桌研读时对我的点拨：选题一定要有很好的可延续性。

多年来，我不仅谨记他们的恩泽，而且不断地把他们给我的许许多多，传达给我的学生们。

漕运的研究，大体以《漕运与中国社会》一书的完成和出版而告一个段落。

虽然拙著出版之后，仍发表了数篇关联文章，但皆为零碎思考。

《漕运与中国社会》的成稿，受益于我博士学位的攻读。

1994年，我成为了熊铁基先生的第一届博士弟子，在熊先生的精心指导下，我确立了“漕运与中国社会”的学位论文选题，恰逢教育部将这一选题列为“九五”人文社会科学的青年基金项目，于是，借两股东风。

一就二便，将多年思考的漕运与中国社会的互动关系做了一个较为全面的思考。

此集收入的有关漕运的文章基本属于经济史的研究成果，从学术价值来讲，客观评价，多是有学术创见的，在前人研究的基础上，提出了许多独到的见解。

同时，在资料的收集过程中，两度前往北京，数月跑遍了北京各大图书馆，查阅了大量的原始文献，包括中国第一历史档案馆的档案材料。

这两个方面是我在漕运问题研究中颇感安慰之处。

但对于《漕运与中国社会》一书，我始终不甚满意，主要问题在于，我试图从社会史的角度去把握漕运与中国社会的互动关系，但因为当时自身的社会史理论与方法的素养不够，并且全书仅从政治、经济、文化、社会制衡等几个大的方面观照漕运与社会的关系，没有进一步深入社会的基层和深处，因而，是书的不足也便显而易见了。

不过，这也便使我有强烈的愿望和志向，就是在条件成熟的时候，重写《漕运与中国社会》，或从一个更为具体的视角，切入漕运领域，真正运用社会史的范式，揭示漕运与中国社会的关系。

这个愿望的实现确有了一个很好的契机，2006年获得的国家社会科学基金项目“清代漕粮征派与地方社会秩序”给我提供了一个极好的推进漕运研究的平台。

近年来，对我学术研究触动最大的，莫过于国际学术界的发展和国内学术界的动向。

一批学人在不断深化、细化学术研究领域的时候，又不断促成学科之间的交叉与融合。

如今，多学科交叉下的史学研究可谓风起云涌，精彩纷呈。

大概是从上个世纪的最后一年，我在接触了大量学科前沿的学术成果之后，学术理念发生了巨大的转变，并决意实施自己的学术转型。

转型的过程大致费时5年，文集中收录的这个时期的论文，大致反映了转型中的一些思考。

转型是必须的，作为一名学者，如果脱离学术发展的主脉，不能站在一个合理的学术平台，与学术界不断进行对话，那么其学术研究是不具有生命力的。

不少学者喜于标榜自己的研究属于无人研究的空白之域，属于开拓性研究，然其成果始终不能与学术界形成对话，这种研究便在研究基础和学术意义等方面存在问题，同时，这种研究也无法实现真正的

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

学术创新。

其实，许多人对于学术创新存在误解，简单地认为只要是别人没有做过的研究或者成果不多的研究，便为创新研究，殊不知，这种创新或为浅层创新，或者根本就不是真正意义上的创新。

近二十年来，人文社会科学可谓日新月异，呈现出快速发展的态势，其中最为主要的原因，一是国内学术界与国际学术界的对接，二是国内学术研究强烈的转型需求。

显然，这一时期国内学术领域所遭受的国际学术发展潮流的影响和冲击是巨大的。

国内学术界在国门封闭三十多年之后，重新审视国际优秀学术成果的时候，发现我们的研究，无论是理论和方法，还是视角与基点，甚至于材料的运用，竟然如此的狭隘。

于是，在大量接受海外学术思潮的同时，学人们纷纷改进学术研究的路径，力图使自己的研究与国际接轨。

尽管不少学人由于种种原因，仍固守原来的阵地，甚至排拒一浪紧随一浪的学术潮流，但一批学者（尤其是中青年学者），成功地促成了自身的学术转型，或直接以后来居上的姿态，整合相关学科的理论和方法并运用于具体的学术研究中。

其中，这些学人孜孜以求的便是不断的学术创新。

学术研究需要不断创新，否则学术发展便无从谈起。

然而，“学术创新”的内涵到底是什么？

这可能是不少学人经常挂在口头却鲜有认真思考的问题。

学术创新有其特定的内容，并具有强烈的时代特性。

学术创新是一种素养，一种自觉。

以史学研究为例，学术创新至少应该具备如下内涵：第一，必须与学术发展趋势保持一致，并具有敏锐的学术眼光，对于学术界（尤其是自身耕耘的学术领域）的发展动态与时代脉搏保持高度的关注和把握，否则便易导致重复劳动或保守的学术理念；同时，对于不断推陈出新的学术范式予以重视，这是学术研究取得重大进展的重要标志，科学的发展一直就是在新范式与旧范式的不断更替中前行的。

第二，广泛涉猎或掌握相关学科的理论方法及其发展动向，对于史学研究而言，人类学、社会学、经济学等学科的理论和方法具有极大的借鉴意义，有助于史学研究形成独特的研究视角、拓展研究领域、更新研究范式；其实，近年来史学研究中涌现出来的一批优秀的、具有开拓意义的成果，无不得益于相关学科的启迪和交互渗透。

第三，培养良好的问题意识，这是深化学术研究、不断开拓学术领域的前提条件；明确地确立我们所要解决的问题，建构解决问题的论证体系，是当前史学研究中迫切需要转型的环节，人们往往习惯于提纲式的研究路径，在一个完整提纲的设定下，完成为我所用的材料的填充和取舍；事实证明，这种做法确非解决问题的良方，相反，在这种庞大而宽泛的体系中，人们更多的是只见框架建构而鲜见深入的发掘，只见对于历史的勾勒而鲜见对于问题的解析和理论的提升。

第四，学术研究必须具有强烈的对话意识，在已有研究的基础之上，我们的研究在哪些方面可对相关研究形成修正、补充，或者推翻、取代，这些需要在具体的历史问题的研究中，通过学术观点的明确提出，形成与已有研究成果和学术体系的交流，这对于学术的发展具有极大的推进作用。

长期以来，人们惯于标榜自己的研究是如何的具有开创意义，如何具有填补空白之功，这种研究并非不好，但是，其一，没有任何一项研究，可以说是完全脱离了前人的研究；其二，没有“对话”的研究，与传统小农经济中的小块土地耕作无异。

脱离大的学术研究环境，又怎能对整个学术发展形成助益。

第五，必须要有开阔的材料视野，材料收集、整理、运用是史学研究的基础，任何史学成果都不可能脱离这个环节；但是，史学研究长期基于对传世文献材料的理解和挖掘，这不存在错误，因为传世文献（尤其是传世经典文献）是我们考察那个时代的主要依据。

但是，客观地说，一个时代留存后世的绝非仅仅只有传世文献，换言之，传世文献只是那个时代流传后世众多实物的一种。

因此，我们在研究历史问题的时候，必须全方位地收集材料，诸如地下出土文物、地上遗存实物、民间文书、口传资料等等，都有助于我们更客观地审视某一段历史。

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

今天的历史研究，不少成果在这个方面作出了很好的示范，通过广泛的材料收集和运用，极大地拓展了史学研究的领域，给史学研究带来了生命活力。

学术研究只有在不断创新的态势下，才能取得不断发展的成就。

但是，学术创新必须避免三种倾向，其一，学术研究中贪图新异，以标新立异为终极目标，如在缺乏理解的情况下，套用相关学科的理论和方法，直接搬用新的研究范式；大量使用新概念、新名词等，但缺乏实质性的新的内涵，这种创新只是形式上的新，无异于学术创新的废品；其二，抱残守缺，不问学术发展的趋势和变化，无视学术界对于相关问题研究的进展，孤芳自赏，这种现象近乎把玩学术；其三，排斥、抵抗史学研究中大量相关学科的渗人和新的研究范式的冲击，致使其研究离学术发展的主流越来越远。

当然，学术创新还有许多问题是我们在实践中必须倍加关注和解决的，如在引进国际学术研究中新的范式的同时，我们如何建构好本土化的学术体系；在借鉴相关学科的理论和方法的同时，如何使史学研究能够始终保持本学科的特色；在不断的创新中，如何发扬史学、研究的优秀传统，等等。

此论文集选择了30余篇论文，虽然只是这一期间所发表成果的一部分，但确是我着力较多之处。论文大体可以分为三个部分：一是漕运研究系列论文，二是对于明清社会群体及其他社会问题的理解，三是研习随感。

漕运研究的论文数量较多，这些论文主要解决的问题包括：其一，从总体上条缕中国漕运，总结其特质，具体论证了“漕运”的定义、漕运生存与发展的历史动因、漕运发展的阶段特征；其二，漕运与古代政治的关系，分别探讨了漕运与集权政治的关系以及漕运吏治、漕运改革、漕运秘密组织等问题；其三，漕运与社会制衡的关系，从余与粟、赈济灾荒等政策措施，揭示漕运在社会调控与制衡方面的功用；其四，漕运与农业经济的关系，着重探讨了漕运与农业发展、小农经济及商业经济的关系；等等。

明清社会群体是我近年及今后一个时期内学术研究的重心，通过对于社会群体生存状况及其互动关系，审视前近代中国的社会变动。

研究中，力求从社会史的视角，运用多学科交叉，进行深层次考察。

文集中选取的文章，主要集中在士人群体与官僚群体。

如对于《明经世文编》编纂群体、复社士人群体和岭南士人群体的研究，通过对其时代背景和行为特征的考察，把握明清之际士人的价值取向、救亡意识以及强烈的社会责任感。

从人的年龄与寿命去关照历史是一个颇有意义的视角，但长期以来却被人们所忽视。

对于明代阁臣寿龄的研究，以寿龄为切入点，探讨明代内阁大臣的高寿现象，考察其高寿现象的普遍性，及这种现象形成的原因，包括：政治格局、君臣关系、阁臣的性格与品质、阁臣的致仕等；论文力图通过对阁臣寿龄及其影响因素的分析，揭示中国传统社会政治生活中，那些尚不被人们重视的方面及问题。

阁臣群体是明代政治生活中最具特色的景象之一，选文从明代阁臣的人阁与在阁资格、籍贯分布与履历、入阁年龄与任阁职时间和阁臣群体的机缘关系等方面，考察了阁臣群体的构成特征，揭示出明代阁臣群体的构成机理及其与明代政治的律动关系。

研习随感，则是近年来笔者在史籍阅读和问题研究的过程中，对一些问题的感想，多发表在《光明日报》的理论版。

这一组文章不成体系，但也都集中于明清时期社会历史的相关问题中。

一直有一种强烈的意识：史学研究成果不仅要同行们有所启发、有所助益，同时，还应该以一种大众化的表达方式，让更多的读者感受你的研究和心得，否则，仅有严谨而艰涩的表达，便会藏在深闺人难识了。

文集中收录的随感，多与发表的学术论文有一定的关联，如《晚明社会一个特殊的经世群体》、《明代储才养望之所》、《儒释之间——古代士人双重人格的另一种表现》等皆属此类。

四 文集中收录了数篇我与他人的合作成果，需要说明的是，所有的合作者都是跟随我学习多年、共同研讨学术问题的学生。

《编纂群体之研究》一文是我与冯玉荣的合作，《寿龄与政治：明代阁臣的寿龄及其影响因素》一文是我与唐洁的合作，《明代翰林院的政治功能》一文是我与唐金英的合作，而《明清易代之际岭南士

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

人的行为特征及其内在动因》、《明代财政的症结：中央与地方的政策执行差异》、《明代地方财政结构及其社会影响》等文章，则是我与赵秀丽的合作。

此外，近期与洪早清合作的《明代阁臣构成的主要特征》、与肖丽红合作的《制度缺陷与漕政危机》以及与袁阳春合作的《晚明复社的社会活动与社会思想》，也都收入了文集。

尚有一些成果，因有其他考虑，暂未收入此集。

这是我近年来着力在硕士、博士中建构社会群体的研究团队的体现，也是我一直在探索的“学生在参与研究中提高学术素养”培养模式的实践成果。

近年来，在硕士与博士的培养中，深感作为一名导师的重要作用和实际意义。

一名合格的导师，必须具备以下几个方面的素养：一是责任心，导师的责任意识和态度、时间和精力投入程度，直接关系到学生的成长和发展；二是导师自身的学术素养，直接影响到学生的学识和能力；三是导师的指导方式，直接影响学生的进步速度与程度。

导师在了解学生的学习特点和研究风格的前提下，应该有意识地把学生纳入到自己的课题研究中，对于学生的选题、阅读资料、思路和构架、思想和观点，包括学术规范，进行积极的引导，培养学生的问题意识和解决问题的能力，形成一种与学生共同研讨的氛围和形式。

这种方式对于初入学术殿堂的学生十分有效，学生往往能够在共同研讨中，迅速感知解决一个学术问题的大致路径，并在研究能力上发生显著的变化。

当然，我们必须杜绝导师在不付出任何劳动、强行挂名学生研究成果而有违学术道德的做法。

同时，我们也反对那种一味标榜不占用学生的劳动成果，其实是置学生学习与科研于不闻不问的极端不负责任的做法。

在近几年进行学术转型的同时，我规划了一个中长期的研究课题——明清社会群体与社会转型（包括社会力量与地方社会变迁）。

在思考与研究的同时，我几乎把所有没有形成相对稳定学术兴趣点的学生，都纳入到这个研究体系中，形成一个共同研讨、共同成长、逐一考察明清时期各重要社会群体的格局。

目前，在培养的硕士与博士研究生中，已有十数人在分别研究明清历史上的大小群体，由于同时代各群体之间存在着密切的互动关系，因此，学生们研究都不是孤立的，相互之间形成了诸多的交接点，于是，大家有了许多共同的话题和直接的对话。

我坚信，在不久的将来，将有一批颇有意义的学术成果面世。

我也将在这样的学术氛围中，实现自己的学术目标。

庄子言：吾生也有涯，而知也无涯。

学问之路漫漫，自二十年前踏入史学之园便不敢有所懈怠，好在这条路走得虽不轻松，但并不孤独，既有前贤提携扶助，复有同侪交流激励，加之有弟子共灯下读史，每有所得，不必奔走相告，常得人分享，深感为学之乐、为师之乐。

固步自封、敝帚自珍乃治学者大忌，只固守一方小小的天地便只能是井底之蛙，此次将部分研史心得结集出版，不仅仅是对过往岁月的一个交待，更是为了求救于方家，粗疏浅陋自所难免。

好在，来日方长。

<<漕运·群体·社会-明清史论集>>

内容概要

《漕运·群体·社会：明清史论集》选择了30余篇论文，由浅入深地探究中国古代的诸多社会历史问题。

论文大体可以分为三个部分：一是漕运研究系列论文，二是对于明清社会群体及其他社会问题的理解，三是研习随感。

漕运研究的论文数量较多，所收入的有关漕运的文章基本属于经济史的研究成果，从学术价值来讲，客观评价，多是有学术创见的，在前人研究的基础上，提出了许多独到的见解。

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

书籍目录

“漕运”辨义漕运的历史演进与阶段特征清后期漕运衰亡的综合分析——兼评胡林翼漕运改革中国历代漕运改革述论清代漕粮在京城的社会功用清代湖广粮食流向及其社会功用清代湖广漕运的礼会功能漕运与古代农业经济发展漕运与社会制衡清代漕运水于行帮会社的形成：从庵堂到老堂船漕运研究文献材料述论明代皇帝及储君教育的缺失寿龄与政治：明代阁臣寿龄及其影响因素明代阁臣群体构成的主要特征明代翰林院的政治功能论晚明“异端”思想的礼会化晚明复社的社会活动与社会思想——兼论复社学术的经世取向《明经世文编》编纂群体研究明清易代之际岭南士人的行为特征及其内在动因制度缺陷与漕政危机——对清代“废漕督”呼声的深层分析明代财政的症结：中央与地方的政策执行差异明代地方财政结构及其社会影响晚明至清的社会风尚与民俗心理机制从地方志书看明清甘肃的商业经济“方志乃一方全史”——章学诚方志理论视野与（区域）社会史研究一项社会公益事业的考察：清代湖北的救生红船晚明社会一个特殊的经世群体儒释之间：古代士人双重人格的另一种表现脆弱本质：朱元璋重典治吏于谦的困惑明代的言官群体明代储才养望之所明代祖制之弊明代的地方临察体系

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

章节摘录

“漕运”辨义 [提要]漕运是我国古代社会一个独特的经济现象，与历代王朝（尤其是统一王朝）相始终，是朝廷的重要经济支柱，古代朝野人士曾有过大量的记载和论述。

然而，长期以来人们对中国历史上的漕运似无一个清晰的认识，或曰对漕运涵义的理解过于简单，故此，漕运研究受到了较大的局限，深度和广度一直没有得到有效的拓展，这也是漕运研究没有受到重视和难以受到重视的重要原因。

基于此，笔者认为有必要对中国历史上的漕运涵义进行基本的阐释和辨析。

漕运应该具有三个层面的含义。

（一）“漕运”的字词本意 许慎的《说文解字》诠释：“漕，水转谷也。

一曰：人之所乘及船也。

”司马贞的《史记索隐》则曰：“车运日转，水运日漕。

”由此可见，“漕运”的本意是指水运，尤指水运谷物。

从这个意义上说，自从人类社会出现了水上运粮的活动，便有了漕运。

著名历史文献学家张舜徽先生在《说文解字约注》“漕”字中按：“《汉书·赵光国传》：‘臣前部士人山伐材木，大小六万枚，皆在水次，冰解漕下。

’颜注云：‘漕下，出水运木而下也。

’是漕之为用，不专于转谷矣。

《玉篇》云：‘漕，水转运也。

’于义较妥。

”确实，漕运“不专于转谷”，历朝历代无不如此。

但是，“漕运”的主要含义是指“水转谷”，这是十分明确的事实。

（二）漕运的原始意义 作为一种社会历史现象，中国历史上的漕运活动有其特殊的含义，即指古代各王朝通过水道将各地的粮食等物运至京城（或其他地点），以满足官俸、军饷和宫廷的消费。

所谓漕运的原始意义，实指统治者设置漕运的初衷。

这里有几点需要明确：第一，漕运不是一般意义上的“水转谷”或“水转运”，而是特指朝廷的水上转运，即“官家水道之运输”；第二，漕运是朝廷通过行政手段自上而下的粮物征调，而非各地自下而上的粮物朝贡，这与先秦时期有着明显的区别；第三，漕运是统一王朝的粮物运输，只有高度集权的政治制度方可确保这种大规模的、有组织的常年物质运输，也只有庞大的中央集权政权才需要这种大量的、源源不断的粮食供应。

历代漕运都是以京城为中心，都是为了满足京城的需要，保证京城用粮的相对稳定。

故而，古人将漕粮视为“天庾正供”，一致认为国家不可一日无漕。

应该指出的是，隋唐以前北方的农业生产尚属发达，所产粮食足可维持京城的粮食供应，故而早期统一王朝多就近取粮，而少有隋唐以后那种大规模的“南粮北运”活动。

另一方面，隋唐以前军事行动较多，对于粮食的需求甚大，所以早期漕运的军事性质较浓，但这仅是统治者利用漕运加强集权的一种手段，漕运始终是为中央政权服务的。

今人研究漕运多持此义，在概念和研究范围上鲜有突破。

（三）漕运的社会意义 对于中国历史上的漕运，仅有上面的认识是远远不够的。

漕运是一项专业性极强的粮食运输活动，年复一年地向京城输送官粮等物质。

正因为如此，人们历来多注重漕运本身的诸多问题，而忽视了与漕运相关联的其他问题和现象。

事实上，漕运自产生之日起，便是一项社会性很强的经济活动，触及到社会的许多领域，诸如国家的政局的稳定、战争的成败、农业经济的发展、商业经济的繁荣、交通运输的畅达、区域社会的开发、社会生活的安定等等。

尤其是唐宋以后，漕运发挥着越来越广泛的社会功能，粮食的运输仅只是漕运的一种形式，漕运实则已经转变为统治者手中的调节器，对社会进行广泛的调控，对于许多不安定的社会因素和失衡的社会现象，统治者都借助和倚重漕运（或漕粮）来达到平息和制衡的目的。

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

此外，漕运还起着一些不属于王朝中央调控范围、客观上却十分积极的社会作用，诸如促进商品的流通、刺激商业城市的繁荣、促动商业性农业的发展，加强各地经济文化的交流等。这些都是我们在研究漕运、探讨中国古代经济以及其他一些课题时尤应多加注重的课题。

综上所述，漕运的涵义指述应该是：漕运是历代王朝通过水道转运官粮等物质的一种形式；漕运主要运往京师，以满足京城宫廷、官兵及百姓的用粮需求；漕运与古代社会的政治、经济、军事、文化、社会生活等各个领域都有着密切的联系，具有广泛的社会功能。

漕运的历史演进与阶段特征 [提要]漕运的发展轨迹与整个古代社会经济动向密切相联。秦汉时期，由于政治、经济制度处于起步阶段，漕运体现出无常制、无常时、无常额的特征，漕粮多为军事费用，漕运方向由东至西。

唐宋时期是漕运的大发展时期，由于运河的开通以及经济重心的南移，漕运方向由东西向转为东南西北向，漕运渐趋稳定，有相应的成法、固定的职官和额定的年漕量，漕运成为一个较完整的经济体系。

元代由于种种原因，主要采用海运的形式运输漕粮，所以这是一个漕运发展中的特殊时期。明清两代是漕运制度的完善时期，由于历代的积累和统治者的重视，此期漕运的组织、机构、政策都十分严密和健全；明清漕运涉及的范围很广，由于社会经济的变化，漕运不断发挥诸多的社会功能；此时，漕运重心已完全落在南方，漕运方向转变为南北向。

漕运始于秦汉。

《古今图书集成》按：“前此未有漕运之名也，飞挽始于秦。”秦汉时期，是我国古代统一王朝的初期，各项政治、经济制度和措施都还处于起步和摸索的阶段，因此，漕运也只具雏形，无定制，缺乏统一的组织和计划，没有从其他部门分离出来，形成独立的经济系统。

有关漕运的记载最早见于汉代的一些著作。

秦时，“使天下蜚乌挽粟，起于黄（今为山东黄县）、琅（今为山东文登县）、琅（今山东胶州一带）负海之郡，转输北河，率三十钟而致一石”。

其转运的粮食主要用于攻胡掠地。

同时，秦南攻越地，在南方开凿运粮渠道，深入越地。

汉代，漕运用于战争也颇为频繁。

高祖二年，楚、汉两军会战荥阳，萧何转漕饷军，保证了汉军的胜利。

武帝时，通西南夷，攻朝鲜，击匈奴，皆“劳中国人，漕中国粟”，“转漕甚远，自山东咸被其劳”。

宣帝元康年间，为了远击乌孙，通渠转谷。

……从这些文献记载中，我们不难看出，最初的漕运与军事行动紧密相关，而且属于临时性需求，无定时，无定量。

其主要原因是：当时京师所在的关中地区尚属富裕之区，对于“凡事草创”、官僚机构还不十分繁冗的秦汉政府来说，其地所产的粮食尚能满足朝廷的需求；而秦汉两代的军事活动极为频繁，需要大量的粮食作为后盾，因此，朝廷把漕粮大量用于军事，这是很自然的事。

相对来说，漕粮运于京师，供帝王与百官之用则较少，汉初，运于“中都”之粮仅数十万石，“不啻足矣”。

不过，随着经济的恢复、河渠的开凿及政府的重视，元狩四年，河漕达400万石；元封元年，致粟山东一度高至600余万石。

这一方面说明汉代的漕运规模和发展程度，“一岁之中，太仓、甘泉仓满”，而“天下用饶”；另一方面表明当时漕运的不稳定性。

秦汉两朝均定鼎西北长安，当时，全国的经济重心在北方，关中和山东最发达，漕粮多半取给于这两个地区，漕运则经由横贯中原的黄河和渭水。

因而，漕运方向大致为东西向，即由东向西。

这一时期，虽也屡凿河渠，但多利用自然水道，负担馈粮者颇多，加之造船技术低下，漕运经验不足，缺乏统一、严密的组织，因此，漕运费用、损耗极大。

<<漕运.群体.社会-明清史论集>>

秦时，三十钟才得一石；汉时，至少也需十余钟乃至一石。

从以上分析，我们对秦汉漕运可以得出这样几点印象：（1）漕粮多为军事费用；（2）漕运随需而作，属临时性的粮食运输，无常制，无常时，无常额；（3）漕运方向为东西向。

这一时期，由于南方尚未开发，因此，这一地区的漕运活动并不突出。

但是，汉代漕运的地域范围已及江南。

元鼎二年，汉政府将水潦移址江南，“方下巴蜀之粟，致之江陵”。

说明汉统治者已经注意并利用这一地区。

《后汉书·张纯传》记载：东汉光武建武二年，朝廷委派大中大夫张纯领颖川突骑，安集于荆、徐、扬，“部督委输”。

不过，秦汉统治者对这一地区还不是十分重视，事实上，秦汉两代无力也无需从这一地区转输大量粮食。

三国两晋南北朝时期，社会经济重心已出现南移的端倪。

就漕运制度而言，这个时期发展甚微。

但是，随着南方经济地位的提高，江南已引起了统治者的关注，并进而认识到这一地区的经济作用。

西晋时，陈敏奏曰：“南方米谷皆积数十年，时将欲腐败，而不漕运以济中州，非所以救患周急也。”

因此，一些统治者比较注重沟通南北的水路交通，漕运南方粮食。

魏正始二年，开广漕渠，“又通漕运，每东南有事，大军泛舟而下，达于江淮”。

广漕渠的开发，沟通了北方与江淮地区的水路联系。

江淮地区日受重视。

北方政权在两湖一带漕粮的运输途径有二，一是通过江淮达汴（河）、黄（河），一是经由“沔、汉达江陵”，溯汉水，运抵北方。

晋时，杜预开杨口，起夏水，达巴陵，千余里水道，“内泻长江之险，外通零、桂之漕”。

南方各政权则就地取材，对本地的漕运工作极为重视。

南齐时，萧衍令郑绍叔督江湘粮运，以“汉口路通荆雍，控引秦梁，粮运资储听此气息”。

说明江南地区的经济地位日益提高。

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介, 请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>