

# 清代漕船漂流的规定与实施

李俊丽

(许昌学院 历史文化与旅游学院,河南 许昌 461000)

**摘要:**清代,重运漕船行驶在京杭运河上经常会遭遇风浪,造成漕船损毁,漕粮漂失,此即所谓的漕船漂流。为了减少漂流事件的发生,清政府制定了严格的规定。规定虽然严格,但在实际执行时往往实行宽免的做法。这种宽免做法虽然在一定程度上减轻了漕运旗丁的负担,但却存在弊端。

**关键词:**清代;漕船;漕粮;漂流;宽免政策

**中图分类号:**K249

**文献标志码:**A

**文章编号:**1674-2494(2012)02-0043-04

漕船漂流是漕运史的一部分。关于清代漕运史的研究,论著很多,涉及面也很广,如漕粮、漕员、漕道以及漕运的影响等方面都有专门的论著。但关于漕船漂流方面至今还没有专门的论著出现。由于史料限制,漕船在途中遭遇漂流的具体情况,我们无从得知。因此,只能从规定、诏令等制度层面对其进行论述。

清代,为了满足北方京师和边防军士粮饷的需要,每年数万名漕运人员驾驶着上万只漕船,载运着南方地区数百万石漕粮在数千里的运河上南来北往,漕船行驶在运河上,经常会遭遇大风大浪,从而导致船只损坏,漕粮漂失,这种情况被称为漕船漂流。漕粮是天庾正供,是政府的经济命脉,其能否被安全足数地供给关系着清朝统治的安危。因此,为了减少漕船漂流事件的发生,使漕粮能被安全地运达目的地,清政府制定了众多相关规定。

## 一、漕船漂流的严格规定

首先,关于漕船漂流后勘查认定的规定。关于这方面的规定早在清朝初期的顺治十四年(1657年)就已经制定,“粮船漂毁,凭该粮道勘报,仓漕等衙门核实处补,不得止以卫弁呈结为据”<sup>[1]</sup>《食货典卷169》,《漕运部汇考十五·皇清二·顺治十四年》。可见,若漕船漂流,先由负责漕船督押的粮道勘察呈报,然后由管理漕运的相关衙门进行核实,并负责赔补事宜。如果没有经过这一程序,只是运送漕粮的兵弁呈报漕船漂流,则不足为信。

其次,关于漂失漕粮赔补的规定。清朝初期,运入通州粮仓的改兑漕粮如果遭遇漂流,免于赔补。但到顺治十四年,规定改兑漕粮跟运入北京粮仓的正兑漕粮一样,如果遭遇漂流,同样要赔补。赔补的方法是“除进仓每石耗米八升六合六勺零,及原备晒廪米每石八升六合三勺零抵补,不足,将羨余扣除足数”<sup>[1]</sup>《食货典卷169》,《漕运部汇考十五·皇清二·顺治十四年》。具体来说就是先用耗米(官府征收漕粮时以弥补损耗为名额外加征的部分)和晒廪米(官府征收漕粮时以弥补晒廪损耗为名额外加征的部分)进行赔补,如果数量不足,再从漕运兵弁应得的羨余银(漕运改为兑运后例有一部分耗米,这部分耗米除随船给运外,其余折银,谓之轻资,以备运军沿途盘剥费用,而用剩部分即为羨余银)中扣除补足。

通常情况下,漕船漂流大都是非人力所能避免的,尤其是在江、洋以及黄河上所遭遇的“大患”漂流,考虑

收稿日期:2011-11-25

基金项目:河南省高等学校人文社会科学研究项目“清代漕运对运河沿岸城市的影响——以天津为例”(2010-ZX-207)

作者简介:李俊丽(1979-),女,河南新乡人,讲师,历史学博士,主要研究明清社会经济史。

到这一点,后来清政府规定,漕船遭遇大患所漂流的漕粮,“勘实具题,准与豁免”,但如果没有经过勘查呈报,仍然要赔补,“即于本丁名下追赔,不足将本帮余米管羨等银扣抵足数”。但如果是在里河遭遇的“小患”漂流,一律“不准豁免”,而是根据漂流数量,或将一部分原本应运入北京粮仓的漕粮改运入通州粮仓,用省下的脚米赔补缺额,“凡应运纳京仓粮米,如飘流十石,减除一百石改纳通仓,每石省脚米一斗,以补缺额”;或将一部分漕粮免晒晒,用省下的晒折米和耗米赔补缺额,“如飘流一百二十石,免晒一千石,每石省晒折米五升,并耗米七升,以补缺额”。如果漂失漕粮数多,以上两种方法赔不足数,那么就“扣除该帮羨余银两,该帮不足将该卫该总扣除,务足原数”<sup>[1]</sup>《食货典卷168,《漕运部汇考十四·皇清一·户部漕运定制》。

第三,对与漂失漕粮相关人员的处罚规定。首先,对漕船漂流发生地之地方官的处罚规定。顺治八年(1651年)规定,“地方官经过,漕船全无漂毁者,注上考,实系漂毁者,注中考,通同捏报者,注下考”<sup>[1]</sup>《食货典卷169,《漕运部汇考十五·皇清二·凡飘流定例》。可见,为了提高地方官员协助漕船在其境内顺利通行的积极性,同时也为了预防其勾结漕运兵弁借漕船漂流之名作弊情况的发生,清政府将其境内有无漕船漂流及其所报漕船漂流是否属实作为对地方官考察的条件。这一规定出台之后,有的地方官员为了避免自己管辖境内有漕船漂流事件发生而影响自己的业绩,于是即使有漕船漂流也隐瞒不报。针对这一情况,清政府再次出台规定,“凡官员境内有漕船沉溺情由,不申报者,降一级调用”<sup>[1]</sup>《食货典卷168,《漕运部汇考十四·皇清一·户部漕运定制》。其次,对随同漕船行进的押运官员、运弁、旗丁等的处罚规定。乾隆四十二年(1777年)以前,如果有漕船失风,“运弁罚俸一年,押运厅员罚俸六个月”,对于这一处罚规定,署漕运总督德保认为,“其一帮内失风船只多寡,并无区别,致厅弁视为无关考成”。于是其奏准“嗣后除在大江、黄河、洪湖、闸河内失风,查无情弊者,仍照向例办理外,若江浙帮在镇江口以内,江西帮在鄱阳湖以内,河南、山东、湖广各帮均至临清闸以北,或一二只失风,亦照向例议处外,其失风至三只以上,运弁降一级调用,厅员罚俸一年;五只以上,运弁革职,厅员降一级留任,旗丁杖一百,枷号一个月”<sup>[2]</sup>卷1044,乾隆四十二年十一月甲子。

另外,如果漕船漂流,但经过“竭力岸救,抵通粮无亏缺,将领运守备、千把总,与押运同知、通判,及沿途文武员弁,一体免议”<sup>[2]</sup>卷87,乾隆四年二月下甲辰。可见,如果漕船漂流,但漕粮没有亏损,相关官员免于处罚。

## 二、严格规定的宽免实施

按照规定,如果有漕船漂流,漕粮漂失的情况发生,漕船漂流处的地方官、随同漕船一起的押运官、领运官、运弁和旗丁都要受到相应的降级、罚俸、杖打、枷号等处分,并且漂失的漕粮和漂毁的漕船都需要赔补。但规定归规定,在实际执行时,清政府往往对漕船漂流事件实行宽免的做法。下面列举数例加以说明。

雍正十一年(1733年)六月二十二、三等日,因“雨水连绵,河流骤涨”,造成“天津一带粮船,多有浸湿漂损”。按规定,漂失的漕粮理应赔补,相关官员应该受到处罚。但雍正帝考虑到漕船漂流是由于客观原因而非运官、旗丁疏忽的原因造成的,于是降旨令“漂失米石,免其赔补,损坏船只,亦免赔修,运官亦不必议处”,以显示其体恤宽大之恩<sup>[3]</sup>卷133,雍正十一年七月戊戌。

乾隆九年(1744年)七月初七日夜,因风雨猛烈,外河水势陡涨,“兴武三帮旗丁郑士元、张映、陈九如、郑子明漕船四只,遭风磕坏,淹没人口,亏折米石。又兴武七帮旗丁蒋尧臣、杨俊崇回空船二只,八帮旗丁尹礞逸回空船一只,亦于是夜遭风磕击破损”,仓场侍郎吴拜奏请应“将漂折漕米,照例责令赔补,损坏船只,责令赔造,押运官弁,移咨吏、兵二部议处”。但乾隆帝降旨,命令按照雍正十一年六月漕船遭遇之例,“将赔补米石,赔修船只,并官弁处分之处,悉行宽免”<sup>[2]</sup>卷221,乾隆九年七月下甲辰。

乾隆二十七年(1762年),安庆后帮旗丁倪李黄船粮,于六月初八日,在海河神庙地方,陡遇暴风,米石漂没,船身只剩下底板一片。漕运总督杨锡绂奏请“所有该旗丁,应赔粮六百七十三石零,请令于癸未年新运,一并运通,船只仍著赔造接运”。但乾隆帝“念该帮旗泊海河,猝遇暴风,难施人力,运丁偶遭荡析,力量拮据,殊堪矜念”,于是著格外加恩,“将应赔粮石、船只,一并豁免,以示体恤”<sup>[2]</sup>卷665,乾隆二十七年六月下癸丑。

乾隆三十年(1765年),蓟运河水涨溢,“粮艘被冲,漂失米二千五百余石,淹毙水手等二十八名”。漂失米

例该追赔,相关人员例应送部查议,但乾隆帝再次以漕船漂流是“非人力所能施”之原因所致,从而将“损坏船只,漂失米石,均免其赔补,运粮官弁亦不必议处,所有淹毙人口,仍著照例赏恤”<sup>[2]卷738,乾隆三十年六月戊午</sup>。

有时即使责令赔偿漂失漕粮,而为了体恤旗丁起见,并不是令其一时交齐,而是分年赔补。如乾隆三十八年(1773年),浙江处州卫前帮旗丁张政元,于此年五月十七日“在海河口遭风,沉溺船板,粒米无存”。照内河漂失之例,漕米应该照数赔补。但乾隆帝念“该丁船已漂没,若一时全行补交,未免竭蹶”,于是“加恩准其先行买交米三百石,其余二百五十六石五斗,缓俟下年搭运全完”<sup>[2]卷937,乾隆三十八年六月丁未</sup>。

更有甚的是有时应赔补漕粮被免除了一半,但剩余的一半仍分作数年赔补,如乾隆四十七(1782年)的漕船漂流事例。此年八月上旬,江西赣州等卫帮船行至新挑河独山湖地方,“黑夜陡值狂风大雨,波浪汹涌,各船锚缆均被掣断,四散冲淌”,被风沉溺漕船十二只,“片板全无”,“共漂失米一万三千三百三十余石,淹毙舵水人等男妇大小二十三名口”。乾隆帝考虑此次漕船漂流,“猝值暴风,人力难施,以致漂没”,于是降旨“应赔漕米,豁免一半”其余一半“分作八年赔补”<sup>[2]卷1164,乾隆四十七年九月丙午</sup>。据此进行细算,此次漂失漕米共一万三千三百三十余石,豁免一半,应赔补六千六百六十五余石,分作八年赔补,每年应赔补八百三十三余石,与规定的全额一年赔补完毕一万三千三百三十余石相比,旗丁的赔补负担减轻了一万二千四百九十七余石。

嘉庆四年(1799年)四月,江西袁州帮旗丁易梁李、邓宾和、潘王二所驾驶的三只漕船,“行至黄河中溜,遭风沉溺,漂失米三千三百十二石,淹毙水手三名”。嘉庆帝认为“易梁李等漕船渡黄,猝遇风暴,人力难施,并非抢救不力”,于是令所有漂失米石,全部豁免,“其淹毙水手等,并著照例恤赏”<sup>[4]卷43,嘉庆四年四月辛未</sup>。

道光五年(1825年)四月,湖南荆右等卫军船,行至巴陵临湘地方,“陡遇暴风,沉溺米石船只,淹毙人口”。据相关官员查勘,“实大江险要处所,人力难施,亦无盗卖情弊”。于是道光帝令“所有荆右卫旗丁小张马儿、岳州卫旗丁杨逢春等二船,及饶逢大兴等十船,漂失米共五千六百八十二石零,著加恩免其赔补。由该省另行筹办,分年搭运,其沉坏船只,亦准官为修造。淹毙人口,该抚即查明照例分别赏恤”<sup>[5]卷81,道光五年四月甲戌</sup>。

由上可知,关于漕船漂流事件,虽然规定严格,但在实际执行时,清政府大都没有按照规定的法律条文行事,而是实行宽免政策。也就是对于漂失的漕米免于赔补,对于漂毁的漕船免于赔修,对于相关官员免于处罚,对于被淹毙人口进行赏恤。有时即使责令赔偿漂失的漕粮,而为了体恤旗丁,并不是令其一时赔补齐全,而是分年数年赔补。

### 三、宽免实施的弊端

清代,对漕船漂流事件实行宽免政策,虽然大大减轻了漕运旗丁的负担,从这一点来说,其未免不是一件好事,但是这一宽免做法也存在着很大的弊端。

首先,它导致更多漕船漂流事件的发生,造成漕船、漕粮不必要的损失。漕船漂流,漕粮免于赔补,漕船免于赔修,官员免于处罚,这就导致越来越多的漕运官军在押运过程中对漕船不尽力防护,甚至为了谋图宽免,假报漂流。这可以从乾隆四十二年(1777年),署漕运总督德保的奏疏中得以印证。其奏疏言:“近年粮船,每多失风之案,黄河、大江、闸河,水大溜急,或易失事,内河并无险阻,即风暴尚可力为拯救,乃失风案,内河更多。总由押运厅弁,并不实力稽查所致,且难保无奸丁捏报失风,亏折、霉变、买余抵补情事。”<sup>[2]卷1044,乾隆四十二年十一月上甲子</sup>

其次,清朝,向例有一船失风,漂失粮米先用同帮其他漕船旗丁的余米赔补,如果不敷,再于失风旗丁名下追赔,这种宽松政策就给漕运奸丁制造了假借漕船失风之名作弊的可乘之机。一些漕运奸丁为了假捏漕船失风,他们事先“或云船将满号,或云船板损伤,难以负重”,而将所载之米分装于同帮的其他漕船上。而同帮的其他漕运旗丁,“虑其船不坚固,必致摊赔,是以愿为分载”。漕运奸丁假捏漕船失风之后,就将船板拆卖,“价归己囊”,而被拆卖之漕船,南回后,“或赔造,或雇觅,均系同伍散军津贴,与现运同伍正丁无涉”<sup>[2]卷345,乾隆十四年七月下甲子</sup>。这样一些漕运奸丁通过损毁漕船中饱私囊,而安分守法的旗丁漕运则背负了更加沉重的漕运负担。

此外,漕运奸丁假捏漕船漂流还有一种方法。清政府规定漕船遇有漂流须经相关官员勘查才能认定,但“粮船盛行之时,地方员弁虽分投攢催,而奸丁假捏失风,每于穹远偏僻之所,猝报沉溺,及至闻信赶到,已属事后,莫能辨其真伪”<sup>[2]卷345,乾隆十四年七月下甲子</sup>。也就是说,漕运奸丁假称漂流地点在穹远偏僻之处,从而使勘查官员不能及时赶到,以蒙混过关。这也是对漕船漂流事件进行宽免处理造成的后果。

由于对漂流漕船实行宽免政策,于是一些奸猾旗丁为了掩饰其在途中盗卖漕粮,或者掺杂漕粮的舞弊行为就谎报漕船漂流。如乾隆二十五年(1760年),在给军机大臣的谕旨中,乾隆帝就言及这种情况,“旗丁自来陋习,中途或盗卖漕米,原数不敷,或米色青腰白脐,难以交仓收纳,每欲借遭风失水之名,为自行掩饰之计”<sup>[2]卷610,乾隆二十五年四月上丁亥</sup>。

总之,虽然针对漕船漂流,清政府有严格的规定,即漂失漕粮赔补,损毁漕船赔修,相关人员处罚。但在实际执行时却不按规定行事,而是实行免赔、免修、免罚的宽免政策。这种做法导致更多漂流事件发生,并给了一些不法分子投机取巧的可乘之机。

#### 参考文献:

- [1]陈梦雷.古今图书集成[M].蒋廷锡,校.北京:中华书局,1987.
- [2]清高宗实录[M].北京:中华书局,1985.
- [3]清世宗实录[M].北京:中华书局,1985.
- [4]清仁宗实录[M].北京:中华书局,1985.
- [5]清宣宗实录[M].北京:中华书局,1985.

## Provision and Practice of Driftage About Ship That Transported Grain Through Beijing and Hangzhou on Earth Canal in the Qing Dynasty

Li Junli

(School of History and Tourism, Xuchang University, Xuchang 461000, China)

**Abstract:** In the Qing Dynasty, the grain that is transported by ship through Beijing and Hangzhou on earth canal is very important, but the ship transport the grain often meet large wind and waves on the Beijing and Hangzhou on earth canal, that cause the ship is destroyed and the grain is lost, this is called driftage. To reduce driftage happening and guarantee the grain safely and enough transport to destination, government formulate strict relevant provision: seriously exploring driftage; enough compensating lost grain; severely punishing relevant personnel. Although provision is strict, it is large-minded when provision is performed: the lost grain is not compensated; the destroyed ship is not repaired; the relevant personnel is not punished. Although the large-minded practice reduce the burden of personnel who transport grain, it has abuses: it causes more driftage; it provides an opportunity that can be exploited to treacherous personnel's advantage.

**Key words:** Qing Dynasty; ship that transported grain through Beijing and Hangzhou on earth canal; grain transportation; driftage; leniency policy