

贡赋与市场:19世纪漕运之变革与重构^{*}

周 健

内容提要:19世纪中期太平天国战争前后,清代的漕运经历了前所未有的变革。折征折解与采买海运逐渐取代本色河运之经制,成为晚清漕运的主流。这一变革,既有战争情势与运道梗阻背景下被动应变的一面,也有督抚等基于嘉道以来的漕务积弊与变革尝试,主动求变、维持变局的一面。在漕粮折征逐渐制度化、海运统一于上海放洋的制度框架下,集中于米粮贸易中心采办漕粮成为可能。丰泰栈的故事,显示出江苏州县漕粮的运沪交兑,是借助此类商号的代购与包运完成的,此为当日漕粮市场化之一例。甲午、辛丑之间,南漕全行改折被视作财政困境下的筹款方策,成为重要的变法议题。但中枢仅允许折解部分漕粮,用以外债、赔款等急需,而始终坚持以每岁100万石的南漕起运为底线。他们认为,京师的粮食供应不能完全交由市场,而应有最低限度的贡赋来保障。

关键词:漕运 漕粮 海运 米粮贸易 丰泰栈

一、引言

漕运是指在大一统王朝国家之下,因为政治、经济中心的分离,以水运跨区域调度粮食,以供应京师,主要用于支放军队、官员的俸饷之米。自明永乐十三年(1415)取消海运,直至1850年前后,漕运与河运几乎是同义词。^①每岁为挽运400余万石漕粮,官民需付出高昂的成本。除运输经费外,还包括修浚运道、设置专官、修造漕船、安置丁弁等一系列开支。且漕运一旦成为国家运作的一部分,便会形成庞大的利益集团与相应的权力格局,导致成本不断攀高,经制极难变革。

嘉庆六年(1801),户部郎中祁韵士在其议漕奏疏汇编序言中写到:“漕为国家廩禄之需,岁挽数千艘转运北上,厥费不赀。计自运丁装兑,以至沿途盘拨,抵通交仓,支放俸饷既竣,米每石费至十三四金,视民间杂粟之值,不啻数倍过之。然卒不敢有议停运者,则以京师为四方会归之区,兵民商贾群萃而居,胥赖是米流通,以裕食用。圣天子固不惜数百万帑金,为万世计久远耳。”^②祁氏为专管漕务的云南司之司官,他的言论清楚地解释了漕运何以“不计成本”地运作:18、19世纪之交,尽管漕运成本每石高达十三四两,数倍于充作漕粮的糙米之市价。然为京师食用、俸饷支放计,“固不惜[每岁]数百万帑金”,盖漕运为国家经久之计。1801年,是清代漕弊滋多、中枢整顿漕政之际,祁韵士所论,是对经制的维护与坚持。

1861年,同样是论及漕运的高成本,苏州绅士冯桂芬的意见是以招商采买的方式,彻底变革本色贡赋支应京仓的经制。^③南漕“自耕获、征呼、驳运,经时累月数千里”而得达京仓,每石费银18两,其

[作者简介] 周健,华东师范大学历史学系副教授,上海,200241,邮箱:zhoujian2013@vip.sina.com。

* 本文为国家社科基金一般项目“晚清漕务变革之研究”(批准号:19BZS068)、国家社科基金重大项目“国家治理视角下传统中国货币与财政关系研究(1368—1911)”(批准号:20&ZD064)的阶段成果。

① 在清代的语境中,“漕运”即河运之意,与之相对的概念是“海运”。

② 祁韵士:《己庚编》,《祁韵士集》,三晋出版社2014年版,第429页。

③ 参见冯桂芬《校邠庐抗议·折南漕议》,上海书店出版社2002年版,第18—20页。

中包含漕粮浮收、河运费与耗米(“给丁耗米、行月米、五米、贴运米、给还米等”)、赡养旗丁与维持漕仓官僚系统之费(“缮军田租”“漕督、粮道以下员弁兵丁公私费用”)以及河工经费。但以如此高成本运京之漕粮,其归宿仅为每石易银1两之用。按清代漕粮支用,以八旗兵丁甲米为大宗,官员俸米占其余部分。但据冯氏观察,“八旗兵丁不惯食米,往往由牛录章京领米易钱折给,兵丁买杂粮充食”,每石合银1两有奇。此种情况相沿既久,已成惯例。官员方面,三品以上者多亲领俸米,而绝大多数京官“领票辄卖给米铺”,每石亦1两有奇,总计“赴仓亲领者百不得一”。这是十分值得注意的现象,南省米粮以极高的成本运抵京师,但作为预期消费者的兵丁与官员多不直接食用之,南漕大多流入京师的粮食市场,且价格颇低。^①冯桂芬认为,这种高成本(每石18两)与低米价(每石1两)之间的落差,诚“可为长太息者”。他的设想是以招商采买来解决京师的粮食供应。(1)南省漕粮每石折银1.4两解京,作为八旗兵丁的饷银发放。此较发粮“直截了当,有增无减,兵心必大喜”。(2)要保证兵丁领银买食,仍需每岁有南粮200万石流通市中。故“议京、通、天津三处招商运粮”,以免税的方法招徕米商,除免门关税之外,仿照漕船之例,每船除米粮外,准带免税土宜若干。官员随时查报运到粮数,务使其合于近年漕粮交仓额数。(3)所谓价高招远客,一旦南漕不来,京畿米价即贵,客商必趋之若鹜,不患无米。且直隶玉田、丰润等县产米不少,近更有奉天牛庄之米南运上海。

总体而言,冯桂芬的思路是“但令市中有米,即不必官中有米”,完全依赖市场手段降低漕运营成本,从而彻底改变漕务的运作逻辑。“如是则南民所完之数,即北兵所得之数,国家无毫厘之损,闾阎节赆送之资”,可因此节省漕运诸费千万两,“大利民,大利国”。但他回避了两个重要问题:第一,漕运官僚系统的存在及其阻力,他甚至指出,漕督以下一切官弁兵丁皆为冗员,“必宜全裁”。^②而这绝非易事。第二,若漕运全停,代之以商运,京城的粮食供应势必面临更大的风险,粮食短缺和粮价翔贵都成为可能。与《校邠庐抗议》中的多数内容一样,《折南漕议》在1861年显得过于激进,甚至到1911年也未能彻底实现。不过,以市场的方式来改造贡赋的结构,确实是晚清漕务变革的方向。该议在近四十年后的戊戌变法期间进入中枢的讨论,并成为张之洞等人筹议南漕改折的重要思想资源。

冯桂芬提议以折漕招商变革漕务,是在清代漕运陷入空前困境之际,他称之为“运道阻,天庾空”。^③1853年以来,湖北、湖南、江西、安徽、河南五省漕粮因军兴梗阻运道,改解银两。道咸之交起改行海运的江浙二省,也因1860年太平军攻陷苏杭而停运漕粮。但以市场来改造贡赋的变革之议,并非针对战争影响下的全漕停运,而是漕运制度本身的积弊。太平天国战前,河运制度下的漕务积弊已累积至空前的程度,可能的变革方案也提上了中枢的议事日程。

二、19世纪前期的漕弊与变革再探

19世纪前期的漕务备受朝野瞩目,成为该时期最重要的经世议题之一。这一关系国计民生的王朝大政危机屡现,被后世视作嘉道中衰的标志。嘉道年间漕弊的实质在于,原已较高的漕运成本又有显著提升,以致官民兵弁不堪负担。河运成本攀高的原因,一是运河通行能力的下降,更重要的则是漕务浮费的空前膨胀。因此,至太平天国战争前后,明初以来延续400余年的河运体制趋于解体,取而代之的两种趋势,分别是漕粮的采买海运和漕粮的折征折解。这两种变革方案,在道光年间

^① 清代京城官兵领取的俸米、甲米,其中相当部分甚至是大部分以各种渠道进入了京城的粮食流通。邓亦兵发现,道光朝俸米支领方式发生改变后,漕粮更普遍地经由米铺进入市场。李明珠著,石涛、李军、马国英译:《华北的饥荒:国家、市场与环境退化(1690—1949)》,人民出版社2016年版,第185—218页;邓亦兵:《清代前期政府与北京粮食市场研究》,社会科学文献出版社2019年版,第43—78、189—190页。

^② 冯桂芬:《校邠庐抗议·汰冗员议》,第3—4页。

^③ 冯桂芬:《校邠庐抗议》“自序”,第1页。

(1821—1850)数度成为中枢的决策议题。

19世纪中期以前,漕、河并称为王朝之大政,治河所以利漕,两者关系紧密。清中期以降,河工渐趋废弛,运道淤塞,运漕成本遂显著提升。自乾隆后期起,黄、淮、运河交汇的枢纽工程——清口逐渐丧失“蓄清刷黄”的功能。18、19世纪之交,黄河多次倒灌,造成清口和运河日渐淤积,航行状况持续恶化。道光四年(1824)末,洪泽湖高家堰大堤溃决,冲毁运道,高邮、宝应至清江浦一带河道节节浅阻,以致漕船难以通行。清代首次漕粮海运,便是这一背景下的权宜之计。

海运漕粮之议,清前期时有议及。至嘉庆年间,黄河屡次溃决,淤塞运道。漕粮海运于嘉庆八年与嘉庆十五年两度进入中枢的讨论。但江浙督抚普遍反对,或持慎重态度,海运终未能试行。^①道光六年,清朝首次招募沙船海运,将江苏漕粮151万余石由上海放洋,海运天津,交兑通仓。^②对照嘉庆年间,此次海运能够实现,“人”的因素颇为重要,海运之议由道光帝提出,协办大学士、户部尚书英和力主,并得到两江总督琦善、江苏巡抚陶澍等人的补充和完善,海运的具体事务由陶澍负责,收兑之事则由漕运总督穆彰阿、直隶总督那彦成主持。^③近年李欧娜(Jane Kate Leonard)的研究强调,此次海运的核心人物均为八旗精英,这对于彻底变革具有全局性意义的京师粮食的管理与运输,无疑十分关键。她认为,此次海运显示出19世纪早期中央政府在行政策略上的调整与创新能力。^④

然而,如重新检视道光七年君臣再次筹议海运一事,我们恐怕不应高估道光六年试行海运的实际意义。^⑤嘉道以来,运河河底逐渐淤高,清水不能畅出。道光五年,江苏方面不得以借黄济运,以致运河淤垫尤甚。道光六年份漕粮,江苏又行倒塘灌运之法(即引水灌塘,借塘河通行漕船),虽办竣河运,但颇费周章。道光七年六月,经御史钱仪吉提议,新任两江总督蒋攸钰请行海运、盘坝之法。他奏称:倒塘灌运之法“事涉勉强,未可恃为常规”。上年漕粮海运“稳而且速”,商船“并无苦累,且利益颇多,乐于趋事”,州县“津贴公费亦尚有盈余”,“官民均无所损”。苏属新漕可暂行仿照成案,办理海运。同时,上年北行之江南漕船暂令截留黄河以北,以备明春倒塘灌运难行之时,接运浙江、安徽、江西、两湖等省剥运之漕米。^⑥可见,蒋攸钰议行海运,固是由于其“稳而且速”,但更重要的是借江南之漕船,以备(江西、湖广漕船无法倒塘灌运时的)万一之需,保证他省漕粮渡黄北上。道光帝在该折上谕中指出,因河工、漕务不能兼顾,故减少河运漕船,可腾出河身,便于疏淤导滞,以渐复旧规。基于这样的原因,尽管他认定“海运本非良策”,但仍“勉从所请”。^⑦

在江苏督抚及河、漕诸臣看来,漕船以倒塘灌运之法北上(重运)、南下(空运),有诸多不确定因素,故议以盘坝剥运作为预备方案,而江苏的海运是这一方案的一部分。道光七年八、九月间,蒋攸钰、陶澍等一方面议定海运章程,同时招募江浙海船承揽,计1100余只;^⑧另一方面,奏请于本省藩

① 袁飞:《困境中的挣扎:嘉庆朝政治与漕运治理研究》,中国社会科学出版社2019年版,第239—268页。

② 本文所谓的江苏,是指江苏(苏州)布政使或苏松粮道所辖的苏州、松江、常州、镇江、太仓四府一州,又称“(江苏)苏属”。与之相对的是江宁布政使或江安粮道所辖的江淮各府州,又称“江北”“(江苏)宁属”。

③ 倪玉平:《清代漕粮海运与社会变迁》,上海书店出版社2005年版,第49—66页。

④ Jane Kate Leonard, *Stretching the Qing Bureaucracy in the 1826 Sea-Transport Experiment*, Leiden: Brill, 2018; Jane Kate Leonard, *Controlling from Afar: The Daoguang Emperor's Management of the Grand Crisis, 1824 - 1826*, Ann Arbor: Center for Chinese Studies the University of Michigan, 1996.

⑤ 参见倪玉平《清代漕粮海运与社会变迁》,第69—81页。

⑥ 中国第一历史档案馆编:《嘉庆道光两朝上谕档》第32册,道光七年闰五月十八日,广西师范大学出版社2000年版,第142—143页;道光七年六月十日蒋攸钰等折,中国第一历史档案馆藏,宫中朱批奏折(以下简称“朱批”),档号04-01-35-0254-010。本文引用的朱批均藏该馆,以下不再注明。

⑦ 中国第一历史档案馆编:《嘉庆道光两朝上谕档》第32册,道光七年六月二十二日,第180页。

⑧ 道光七年八月初三日蒋攸钰折,朱批,档号04-01-35-0254-036,04-01-35-0254-037;道光七年八月十七日刘彬士折,朱批,档号04-01-35-0254-042;道光七年八月十七日那彦成折,台北故宫博物院藏,军机处档折件(以下简称“军机处档”),档号056611;本文引用的军机处档均藏该馆,以下不再注明。道光七年九月初三日蒋攸钰折,朱批,档号04-01-35-0254-048;道光七年九月十六日陶澍折,军机处档,档号056986。

关各库借拨银60万两,作为盘坝经费。^①期间,道光帝的态度始终如一:海运“究非国家经久之计”,明年本可不用海运,惟顾虑河工情形,兼以承揽商船将次雇齐,故“勉从所请”。但对于盘坝之法,他认定疆吏意在藉此诿卸治河之责,“总为自卸干系、巧占地步,只顾目前,于国计并不通盘筹画”。办理盘坝所费不貲,也是力崇节俭的道光帝无法接受的。故他谕令江苏方面全力治河,保证明岁河道通畅,不误漕运,否则“势必道光九年仍行海运,仍用盘坝,从此遂为定例,更属不成事体”。同时,江苏督抚应体察情形,“海运如可停止,仍由内河行走,即将前议撤销可也”。至盘坝则“断断不能允行”,江苏回空漕船应全行及早归次,不准截留河北。^②

道光帝的态度十分明确,海运与体制未协,只是不得已时的权宜,一旦河运可行,即应随时停办。这样的意旨直接影响了筹办中的海运,江苏督抚转而赶办河运。道光七年十月下旬,蒋攸钰奏称,过去一月内,各省回空漕船3900余只经倒塘灌运,虽时行淤浅,但尚无停阻,已全数渡黄南下。“明春举行海运,原为留出空船,预备江广帮万分之一之需。”江苏回空漕船即将全行归次,该省新漕自可仍照常河运,应遵照前旨,将海运之议即行撤销。^③道光帝在该折上谕中称:

以本年河湖情形而论,海运本不必行,原应如此办理。该督久任封疆,自应确有把握,何竟茫无定见,一至于此。若非朕屢加驳斥,恐该督尚不免仍执前说也。现在海运沙船仅据投具承揽,船价均未给领,其船商应雇水手及添置篷索什物,尚未受雇置备,所有前议海运,着即停止。^④这很清楚地说明,第一,蒋攸钰在一个月內由海运转向河运,是由于道光帝“屢加驳斥”。疆吏基于运道层面的考虑,选择以苏属的海运来保证其余各省的河运,但揣摩帝意显然是更重要的考量。第二,是年九月间,海运商船踊跃承揽,已将次雇齐,如陶澍所称,今若撤议,已承揽者将“进退无据”,这是道光帝勉从海运之要因。但十月末转向河运时,海运雇价尚未给发,水手及篷索等物尚未受雇置备,便足以成为停止海运的理由。在维持河运体制面前,商情显然是次要的考虑。

值得注意的是,在道光七年这一时间点,即便是态度最积极的督抚,也对海运的办理难度与安全性存在顾虑,河运才是看起来更稳妥的方案。如陶澍奏称,海运一事,各州县剥运上海交兑,“极委曲繁重”,出海之后,“风涛险阻,尤非人力所能主持”,再加以南北设局,处处均须筹画。“办理此举,原属不易,苟非势不得已,自不若河运为善。”此前道光六年海运,“一切安稳妥速,为从来所未有,实未必将来办理皆能一如前辙”。^⑤是年苏属漕粮拟行海运后,直隶总督那彦成奏请将其中白粮8万余石仍由河运。白粮系供宫廷食用,为漕粮中最受重视的一部分。在那彦成看来,白粮“米质鲜嫩”,海运多不确定因素,“海洋风信靡常,若贮船时久,恐易发变”,而河运则“较为妥便”。^⑥

道光七年九月,陶澍在筹议海运时称:“由海分运,较属有备无患,且得腾空治河。俟明岁通顺时,仍由内河行走,以复旧规。”^⑦这是当日君臣的共识。道光七年夏秋筹议海运,原以济河运之穷,一旦河运可行(即便仍需倒塘灌运),撤销海运便是极自然的事。由此,我们或能更准确地理解道光初年漕粮改行海运的意义及其局限。

直到21年后,清朝才进行第二次海运,也说明道光初年海运只是运道淤浅之际偶一行之的权宜。道光末年苏属重启海运,是基于完全不同的逻辑,仓储与漕务成为彼时的关键词。道光中后期,

① 道光七年八月二十一日蒋攸钰折,朱批,档号04-01-35-0254-046。

② 中国第一历史档案馆编:《嘉庆道光两朝上谕档》第32册,道光七年八月二十三日、道光七年九月初十日,第244—245、256—257页。

③ 道光七年十月二十一日蒋攸钰折,朱批,档号04-01-35-0254-064;道光七年十月二十四日蒋攸钰折,朱批,档号04-01-35-0255-001。

④ 中国第一历史档案馆编:《嘉庆道光两朝上谕档》第32册,道光七年十一月初四日,第343—344页。

⑤ 道光七年九月十六日陶澍折,军机处档,档号056986。

⑥ 道光七年八月十七日那彦成折,军机处档,档号056611。

⑦ 道光七年九月十六日陶澍折,军机处档,档号056986。

在“不计成本”的运作逻辑下,河运制度已病入膏肓,随时有崩溃之虞。这突出表现为浮费的空前膨胀。18世纪中期以降,人口激增、物价上涨导致行政开支增加。至18、19世纪之交,耗羨归公确定的收支章程已不敷支用,各级政府普遍面临额定经费的结构性匮乏。江苏的财政结构,决定了漕粮盈余成为该省最重要的额外收入。一方面,旗丁于兑运漕粮时,向州县需索帮费,以应沿途规费及挽运之需。另一方面,州县借助漕粮之浮收勒折,筹措旗丁帮费、官绅漕规,并本属办漕及其他公私支用。至征收之际,漕粮负担又不均衡地分摊至各户。绅衿大户可凭借其身份以较低折价完漕,又可藉称荒歉获得赋额的减免(“注荒”),并兼有抗欠短交、需索规费之事。小户不仅须以较高折价完漕,又难以享受注荒之利,承受日重一日的漕粮负担。随着两极分化的持续演进,小户多依附大户,州县税基日益萎缩,漕粮难以足额征收,唯有历年捏报灾歉,亏空起运之漕额。19世纪40年代,江苏、江北等属交仓漕额的持续亏缺,导致京师仓储不敷支放,河运制度濒于瓦解。^①

在此背景下,道光二十六年,户部奏请将漕额最重、亏缺最甚的江苏漕粮分成改行海运。司农的思路是“减费裕漕”,即以节省的河运浮费弥补亏缺之漕额。次年,苏属苏松太二府一州漕粮遵议改行海运。咸丰元年(1851),户部再次奏请苏属漕粮海运,将节省经费用于丰工开支及广西军需。自是,江苏漕粮历年由沪海运。咸丰二年起,浙江也加入海运的行列。道咸之交,从漕额占55%的江浙两省开始,海运取代河运成为此后的主流与常态。尽管海运未能实现筹补库储、清厘漕务之初衷,但其便捷与省费,成为明显的优势。^②

笔者认为,较诸相关研究丰富的道光初年海运,道咸之际开始常态化的漕粮海运,意义似更为重要。海运在道咸之际被司农重提,首先在于它是一种有效的筹款方策。海运之策自上而下出台,相当程度上是财政压力(仓储、库储)下的被动之举。事实上,自19世纪中期起,中央、省级财政的支绌,屡屡成为漕运制度变革的直接动因。在此之前,这些变革绝非清政府敢于尝试者。当然,运道难行(1851年黄河决口丰北、1855年黄河改道对运河的影响,1853年太平军占领运河、长江沿线城市)也是变革的重要背景,且对海运的延续产生了直接的影响。如何在漕务、运道、战争与财政各因素的交互作用中,理解19世纪中期江浙海运的启动与延续,仍值得进一步讨论。

比改行海运更激烈的变革方案是漕粮的折征折解。道光以来,折漕之议并不鲜见。但我们需要特别关注那些进入中枢议事流程的奏议,因在当日的制度下,它们有可能促成变革的发生。在海运重启旋即中止的道光二十八年,鉴于浮费日繁、亏缺日甚之现状,户部建议酌折南漕100万石,以漕折银于北省采买米石,或招商海运。^③该议为两江总督李星沅以易滋流弊为由奏驳。^④道光三十年,江苏巡抚傅绳勋奏请改折江苏漕粮,似是当日仅见的疆吏的折漕之议,颇值关注。

傅绳勋称,江苏漕务凋敝已极,官民俱困。此前革除漕弊之举措,如禁浮收、减帮费、除亏空,“尽成纸上空谈,非徒无益,而其弊日甚一日”。此前一年,江南又遇大水灾,办理更难,民困更深,漕务若仍守旧章,势必决裂。道光二十八年廷议南漕改办折色,“实为一大转机”,应延续该思路,以折漕通商为除弊之策。他的设想是,百姓按米粮时价完纳漕粮,每石折银2两左右(约合4000文)。相应地,京城官俸兵粮可分成改折支放,所需之米“通商一法,可以济其不足”。傅绳勋乐观地认为,可完全借助市场的力量,解决京师的粮食供应。只要“米有销路,利有可图”,商人和米粮即会“源源而来,不招自至,不必官为采买”。但他也意识到,“大都民食仰给于商贩,一朝不至,或有绝食之虞”。因

① 周健:《雍正之供:清代田赋与国家财政(1730—1911)》,北京师范大学出版社2020年版,第90—142页。

② 周健:《雍正之供:清代田赋与国家财政(1730—1911)》,第143—184页。

③ 中国第一历史档案馆编:《嘉庆道光两朝上谕档》第53册,道光二十八年十一月十二日、道光二十八年十一月十四日,第400—406、412—414页。

④ 《缕陈南漕分成改折易滋流弊折子》(道光二十九年三月初三日),李星沅:《李文恭公遗集》卷20,《清代诗文集汇编》编纂委员会编:《清代诗文集汇编》第597册,上海古籍出版社2010年版,第193—195页。

此,漕粮改折可先从苏松太办起,缘该三属额漕约为100万石,与前年廷议改折之数相符。他主张折漕、通商应循序渐进,先将苏松太漕粮改折试办一年,行之有效,“再议守常之计”。^①

对于这一激烈的建议,户部并未直接议驳,而是令江苏督抚陆建瀛、傅绳勋妥议后再行具奏(傅氏前折为单衔出奏)。显然,部臣并不认可折漕通商之策,尤其担心商运的效率及风险,“所有京仓岁需,苏松太三属额征一百余万石之粮,买之商贩,是否能使之源源而来,确有把握。万一年谷不齐,米价昂贵,所折南省时价不敷北地买米之需,虽俸饷可以折放几成,而大都人数众多,以致京师食贵,彼时该督抚是否能再顾京仓,仍复征收本色旧制。其旗丁是否能涣而复聚,粮船是否能废而重修”。^②这些都是无法回答的问题,京师仓储、食用的责任过于沉重,司农不敢就此议准。但他们认为漕务应变,请飭江苏方面再行妥议。两江总督陆建瀛也不认可折漕,称商酌改折辗转需时,恐误即将开征之新漕,奏请仍照旧章办理。当然,真正的理由仍是顾虑商运的效率,陆氏奏称:“若谓官兵俸饷折色为便,而不能常保折放之有米可买。若谓河海转输,招商为便,而不能常保商贩之应时而至”。^③

同治四年(1865),江苏巡抚李鸿章对于前述两次筹议折漕的夭折有过准确的评析。他指出,供应京师的数百万石漕米如改折银两,一旦出现任何问题,无人能够承担相应的责任。故户部与疆吏“皆不敢轻为尝试”。迨漕粮终因“时势所迫,改为折色”,战争成为变革的重要契机。^④

三、太平天国以降的漕务变革

咸丰三年,太平天国攻占镇江、扬州,切断长江与运河,这成为漕务变革的重要契机。光宣之际成书的《河南全省财政说明书》写道:国初迄今,豫省漕运之法凡三变,始则漕粮征运本色,继则民折官运(1719年起,该省距水次较远州县漕粮折征),终则改为折解。自咸丰七年以来,漕粮折征折解,“上下称便”,然“使当开国之初,而陈漕粮改折之策,鲜有不遭驳斥者”。盖制度之“乘除消长、随时变通者”,“虽云权其利弊”,而关键仍在变革之“不得不然之势”,“利弊以历久而后明,苟时之未至,虽明知旧制之不能不变,而终不肯遽见之施行者,苟安旧习、惮于作始之心误之也。因缘机会,适有匪扰阻运一事,于是始有变通折漕之奏请。所谓不得不然之势者,此也”。^⑤在论者看来,延续既久的旧制势必存在相当的惯性,虽“不能不变”,但因“苟安旧习、惮于作始之心”,无人敢轻易尝试。而利益集团的存在,也使得变革不易发生。然因缘际会,恰有太平军梗阻运道这一“不得不然之势”,道光以来屡议不行的折漕遂得实现。

这一论述也适用于除江、浙、鲁之外的有漕各省,折征折解是这些省份的普遍趋势。咸丰三年,军兴梗阻运道,江西、湖南、湖北、安徽四省遵旨将所征漕粮按1.3两/石变价解京,咸丰七年起,河南也加入其中。自彼时起,以上各省起运之漕米变身为解部之漕折银,这是解支层面的巨大变革。

漕粮的改色解运,也促进了折色征收的制度化。尽管嘉道以来,漕粮的私行勒折已是常态,但直至咸丰初年,即便在上述折漕省份,业户照例仍应完纳本色。折色征收的“合法化”发生在咸同之际,以咸丰七、八年湖北的漕务改革为标志性事件。当日,湖北巡抚胡林翼奏准鄂省各州县漕粮一律按减定征价改折征收,各属每石折钱4 000—6 500文不等;又裁汰漕务冗费,将节省之银留于州县或解省支用。胡林翼的思路是以漕粮改折来解决本色征运中的诸多积弊,这与道光末年户部、傅绳勋的精神是一致的。^⑥对此,咸丰七年以武昌知府身份参与漕务改革、后任湖北巡抚的严树森强调,胡林翼

① 道光三十年六月二十七日傅绳勋折,中国第一历史档案馆藏,军机处录副奏折(以下简称“录副”),档号03-3154-009、03-3154-010。本文引用的录副均藏该馆,以下不再注明。

② 中国第一历史档案馆藏:《嘉庆道光两朝上谕档》第55册,道光三十年八月二十六日,第397—398页。

③ 道光三十年九月初十日陆建瀛折,录副,档号03-3154-041、03-3154-040。

④ 《请飭议新漕全数解折片》(同治四年十月初八日),《李鸿章全集·奏议二》,安徽教育出版社2008年版,第310页。

⑤ 《河南全省财政说明书·岁入部·田赋》,经济学会1915年版,第60页。

⑥ 周健:《改折与海运:胡林翼改革与19世纪后半期的湖北漕务》,《清史研究》2018年第1期。

之改折意在革除漕务钢蔽,以之为“裕国便民之良规”,“非因江流梗塞,运道不通,始有折征之举”。^①

应当说,漕粮的折征折解确是在战争导致的运道梗阻的背景下,作为权宜之计实现的,变革有其偶然、被动的一面。但胡林翼等督抚推动并维持改折征收,是在道光以来漕务积弊重重而变革难行的制度脉络中,以及战时漕粮大面积停运、户部管控能力下降的特殊情势下,主动寻求漕务的彻底变革。继湖北之后,各省纷纷援案,奏准漕粮一律改折征收,或准许本折兼收,重新确定了漕粮的实际税率。至同治后期,漕运的基本格局发生了翻天覆地的变化:征收之际,各省漕粮普遍折征银钱,合法的折色征收成为主流;解运之时,江西、湖南、湖北、安徽、河南五省漕粮改以漕折银解部,江苏、浙江漕粮改行海运,仅山东、江北漕粮仍行河运(江北亦兼行海运)。^②

上述格局是作为战时权宜出现的。与河运时期相较,各省的民众负担与官员压力大为减轻,节省的漕运成本普遍留作各省之红利。同治年间,获利最多的江广(江西、湖北、湖南)各省一再抵制户部恢复本色征运之压力,全力维持此种格局,但终于同治十三年与户部达成妥协:在维持漕粮折征的基础上,每岁委托甫经成立的轮船招商局于安徽三河等地采买米石2万石(湖南)、3万石(湖北)或8万石(江西)不等,再运沪海运。此种折征兼筹采运的模式,成为同光年间湖北、湖南漕务之常态。^③一方面,部分恢复本色起运,有裨京仓;另一方面,江广等省严格限定采买额数与价格,以控制漕粮采买海运之成本,体现出不同于以往的运作逻辑。

同治七年,湖广总督李瀚章分析本色征运之弊时指出,当日“四方多故,度支短绌”“但期有米进京,原不计区区之利”的漕运定制不得不“因时制宜,通盘筹算”。湖北、湖南二省漕额不过22万余石,除灾缓外,实际交仓者尚不及此数。如二省漕粮恢复本色征运,改折节省之款(湖北一省计30余万两),仍将作为河运之成本,“皆尽抛散于无异之官吏丁胥”,故“所得者少,所失者多”。^④光绪元年,湖南首次采买海运后的次年,巡抚王文韶抵制户部规复本色征运之议。他比较了本色征运、采买与折色三种办漕之法的成本,称采买一石约抵折色两石之价,而本色征运则在折色两石之外,故认为“以征运较采买,则采买为宜;以采买较折色,则折色为便”。湖南漕粮或酌量采买起运,或折色解京,至本色征运则碍难办理。户部议覆时尽管仍强调恢复本色征运,却暂停了湘省的采买海运,理由是:“上届采买米数较少,需费又多,不甚合算”。^⑤这些观念层面的变化颇为重要,经历了漕粮改折征解、冗费归公,又有了采买海运这一新选项后,督抚们不愿再回归本色征运,并质疑不计成本的运作逻辑,更多地计算此间之得失。

与漕粮折征折解的江广等省不同,在仍需本色海运的财赋重地江苏,形成了一种漕粮本折兼征、以折色为主的弹性征价制度。咸丰军兴后,随着多数省份折漕停运,江苏、浙江的海运漕粮成为京师仓储最重要的依靠。同治初年起,江苏逐渐确立起一套根据糙米市价酌定漕粮征价的弹性定价制度。具体而言,每岁漕粮开征前,藩司、粮道确访米行桌案等价,酌中核定米价。因战后州县仓廩废毁未建,准许漕粮本折兼征,听从民便。以折色完纳者,每石在前述米价上另加公费1000文;以本色完纳者,每石亦随征公费1000文。如同治四年江苏酌定米价3500文/石,漕粮征价便据此定为4500文/石。自是年起,每岁十一月漕粮开征之际,江苏督抚循例奏请漕粮本折兼征,核定本年漕粮征价。这种新的征价“制度”,逐渐成为中枢认可之成案。在历年督抚奏定的漕粮折价中,尽管其中

① 同治二年七月二十五日官文、严树森折,朱批,档号04-01-35-017-0441。

② 周健:《改折与海运:胡林翼改革与19世纪后半期的湖北漕务》,《清史研究》2018年第1期。

③ 同治十三年至光绪二十年(1894)间,江广三省办理漕粮采买海运。但各省的持续时间和采办额数各不相同:湖北持续时间最长,为1874—1894年,历年采办漕粮正米3万石;湖南次之,为1874、1884—1893年,除1874年采办2万石外,历年采运漕粮3万石;江西仅在同光之交(1874—1878)办理,除1878年采办6万石外,历年采办漕粮8万石。关于该问题,笔者另有专文详论。

④ 同治七年三月初三日李瀚章折,录副,档号03-4866-025。

⑤ 王文韶等折,上海图书馆藏,盛宣怀档案(以下简称“盛档”),档号SD087016-2;光绪元年十月十八日户部折,上海图书馆藏,盛档,档号SD047193。

的米价与糙米市价存在一定差异,但其上下行的变动趋势相当吻合。尤其是在米价变动幅度较大的年份,如同治四年至七年、光绪三年、光绪二十二年至二十六年,漕粮折价均有相对灵敏的调整。这一弹性定价机制与当日田赋征价的固定性原则相当不同。^①

尽管江苏督抚的表述始终是漕粮本折兼征,言下之意是本色仍属经制,折色不过权宜变通。但在实践层面,折色征纳已成为同光年间的主流。同治九年,户部抱怨,江苏征漕“州县舍米而征银”,至起运时以银易米,采办委员“吝惜银价,迟回观望,只求余米之减价”,以致漕粮受兑逾期。^②据张之洞观察,光绪年间江苏漕粮“固有全收本色、全收折色、本折兼收之异”。但全完本色者,只有苏州府数县,其余州县“收本色者,为时不过旬余,为数不及一半,余皆统收折色”。至于松江、常州、镇江、太仓等府州,“虽有本折兼完之说,而完本者更不及一二成,且有向来全完折色者”。^③总体而言,至光宣之交,江苏漕粮本色、折色完纳之比约为1:9。^④

折征既为主流,漕务的运作方式也因之改变,江苏州县多不在本属征收漕粮,而是于上海周边就近采买起运。太平天国战后,江苏、浙江二省恢复海运,漕粮由上海运至津通。19世纪80年代起,常州府无锡、金匱二县成为江苏、浙江二省漕粮的主要采买地。^⑤每岁农历十月间,江苏各州县与锡、金粮行议定价格,签订合同,在次年漕粮起运前,由粮行雇船运沪交清。1907年起,在无锡采办之漕米改由新通车的沪宁铁路车运到沪。在同治年间奏准漕粮改折征收的背景下,江苏州县借助新的粮食市场与交通方式,进行常态化的漕粮采办。

总之,有漕各省的情况均显示出19世纪中期以降漕务运作的转变:折征折解、采买海运成为漕粮征运的绝对主流。各省督抚在选择本色还是折色、河运抑或海运之时,始终在计算成本,并且深度依赖市场,而不再接受“米每石费至十三四金”的运作方式。当然,这绝不意味着此前不存在符合市场逻辑的运作,但那毕竟是在本色河运制度下,存在诸种限制。

四、市场化如何实现:以丰泰栈为例

如果用最简单的概念描述19世纪中期以降漕务的变革趋势,那无疑是“市场化”,即以市场的手段,进一步改造贡赋的结构。^⑥由于战争的影响,运河的废弛,轮船航运业的兴起,东北、直隶等地的农业开发,海内外市场的进一步拓展等因素的相互作用,晚清的漕务运作突破了此前的制度框架,市场逻辑成为日益重要的主导因素。笔者认为,要真正理解此期的漕粮市场化,仍有两个问题值得进一步讨论。自19世纪70年代起,各省每岁交仓漕额稳定在130万—140万石,较19世纪初期的每岁约400万石大幅下降。在此情况下,京城的粮食供应如何解决,来自何种渠道的粮食替代了减运的漕粮。更重要的是,既然此期漕粮以折色征收为主,那么各省、各州县如何通过市场采买,获得每岁起运的130余万石漕粮。所谓“市场化”,仍需通过进一步研究,落实于具体的时空之中。由此,笔者拟分别考察江浙、江广与江北各省区的漕粮采办。本节主要以丰泰栈为例,讨论江苏州县以无锡为中心的漕粮采运。

19世纪中期以前,州县借漕粮的勒折获取盈余,或利用漕米征收与交兑的间隔聚余谋利,均为常见之事。19世纪50年代,无锡、金匱米行单源泰、温升源等禀称,近数年迭遭两县吏胥“勒办漕白粮

① 周健:《第二次耗羨归公:同治年间江苏的钱漕改革》,《近代史研究》2019年第1期。

② 同治九年户部片,军机处档,档号104518。

③ 《筹议南漕改折办法折》(光绪二十二年正月初九日),《张之洞全集》第3册,武汉出版社2008年版,第361页。

④ 《江苏苏属财政说明书·岁入部·田赋》,经济学会1915年版,第28页。

⑤ 金匱县系雍正三年自无锡县析出,1912年复并入无锡,故两县原为一县,下文均称无锡。

⑥ 先行研究多用商品经济的发展来解释该时期的漕务变革,即商品粮能够逐渐替代漕粮。参见戴鞍钢《清代后期漕运初探》,戴鞍钢:《大变局下的民生——近代中国再认识》,上海人民出版社2012年版,第226—230页;李文治、江太新《清代漕运》,中华书局1995年版,第468—480页。

至数千石之多,每石照市价短数百文不等”,赔累不堪,几至倾家荡产。他们指出:“漕粮为金仓玉粒,有征额抵解,针孔相符,只有禁牙包办之条,未有勒牙派办之例。”^①1853年,冯桂芬观察到,江南漕粮多勒折,即使征收米石,也“往往发卖”,“迨交运则又令牙行包办”,“官仓同于牙行”。^②此时,江南漕粮例应以本色征解,但州县私行折征,或征米后祟变,复以低于市价的“官价”勒令米行采办,实为摊派差徭。此种积弊显示出,州县的漕粮征解存在相当程度的市场化。但因此时漕粮折征仍为例所严禁,州县采办多在本县或邻近州县范围内完成。

太平天国战后,在漕粮折征逐渐制度化、海运统一于上海放洋的框架下,集中于米粮贸易中心采办成为可能。至迟从19世纪80年代起,常州府无锡、金匱二县成为江苏漕粮的主要采买地。无锡位于运河沿线,又邻近若干产米区,太平天国战后逐渐取代受战事影响较重的苏州,成为江南最重要的米粮贸易中心。锡、金两县非产米之区,系聚米之地。在江苏省内,除松江府外,常州府江阴、武进、宜兴,镇江府溧阳、金坛、丹阳,包括江宁府句容,以及江北高邮、宝应一带所产粳米、籼米,多集中于此。此外,另有大量籼米自安徽输入,由芜湖沿长江而下,经镇江转运河运至无锡。据1907年日本外务省调查,当时无锡有大小米行百余家,一年的交易额达400万—500万石。其中,100万石来自芜湖,40万—50万石来自江北仙女庙,20万石来自江宁附近,此外的200余万石则来自常州、镇江府属州县以及苏州府常熟。^③

无锡米市兴起于雍乾年间,咸同之际毁于兵燹,同治后期逐渐恢复。至光绪九年,形成北四段、南三段及西塘等八段米市,共有米行80家,并有仓容量较大的堆栈。^④光绪十年,江苏州县多于无锡、金匱及常熟、昭文等地采办漕粮,是冬该地糙粳米价涨至每石1.95至2元不等。^⑤次年江苏州县采办之际,“锡金、常熟产米之区米价仍未稍松”,糙粳米每石约需2.5元,“以致有漕各州县遽形棘手”。^⑥此为中法战争期间,情况相对特殊,但仍显示出江苏漕务与无锡等地米市之间的紧密联系。对此,江苏督抚解释称,江苏“米市以无锡为最盛,米多则价贱,而又米色齐一,易于解兑,州县因以为利,故群向无锡订购”。^⑦由于江苏州县率赴无锡订购漕米已成惯例,至迟在光绪末年,无锡的米价已成为江苏议定漕粮征价的标准,“苏省漕米折价,以每届漕米启征时之糙米市价为准奏定,由锡、金商会报告,以洋元折合钱数,略减一二百文,酌定每石若干千文”。^⑧宣统元年(1909),江苏省咨议局要求督抚饬令锡金商会将十月、十一月逐日米价开单呈报,以便根据市价均平核定漕粮征价。^⑨

关于州县采办漕粮的具体程序,一般而言,每岁农历十月、十一月间,各州县办漕幕友纷赴锡、金,与当地大粮行议定价格,签订合同。次年春,粮行雇船载米运沪,经海运局、招商局等派员兑验后,或存储栈房,或卸入沙船、轮船,等待起运。^⑩透过“盛档”中同光之交丰泰栈的相关函札,我们可以了解到:在江南州县与无锡粮行之间,还有此类商号作为中介,参与漕粮的采运。

① 《无锡、金匱两县严禁派办漕粮的碑文》(咸丰八年九月),无锡市粮食局编:《无锡粮食志》,吉林科学技术出版社1990年版,第348—349页。

② 冯桂芬:《显志堂稿》卷10《均赋议》,《续修四库全书》第1536册,上海古籍出版社2002年版,第1页。

③ 羊冀成等编:《无锡米市调查》“序言”,社会经济调查所1935年版,第1—2页;日本外务省:《清国事情》(下),1907年,第67页,转引自李文治编《中国近代农业史资料(1840—1911)》,《中国科学院中国近代经济史参考资料丛刊》第3种,生活·读书·新知三联书店1957年版,第480页。

④ 无锡市粮食局编:《无锡粮食志》,第25—26、39页。

⑤ 《漕运续闻》,《申报》光绪十一年正月二十三日,第9版。

⑥ 《办漕赔累》,《申报》光绪十一年十二月二十日,第2版。

⑦ 《江苏咨议局研究会报告》,桑兵主编:《辛亥革命稀见文献汇编》第37册,国家图书馆出版社、香港中和出版有限公司、万卷楼图书公司2011年版,第426页。

⑧ 《江苏苏属财政说明书·岁入部·田赋》,第28页。

⑨ 《江苏咨议局研究会报告》,桑兵主编:《辛亥革命稀见文献汇编》第37册,第427页。

⑩ 《漕运续闻》,《申报》光绪十一年正月二十三日,第9版;无锡市粮食局编:《无锡粮食志》,第39—41页。

丰泰栈开设于同治八年,为盛康、吴玉蔚、孙蓉舫三股合开。同治末年起,盛康主持栈内各项事务,孙蓉舫在栈管事。^①光绪初年,盛康之子盛宣怀也经手该栈事务。丰泰栈位于苏州,有栈房数间,以“粮米事为栈中第一进出大宗”,此外也兼营丝货、菜籽等。^②同光之交,丰泰栈最重要的业务是为江南州县代办漕粮,运赴上海交兑。所涉州县,至少包括长洲、吴县、昆山、吴江、常熟(以上苏州府)、武进、阳湖、江阴(以上常州府)、青浦、南汇(以上松江府)、嘉兴(嘉兴府)、太仓等十余州县。各县每岁代办米数自数千至万余石不等,故丰泰栈每年包办漕粮常至5万—6万石之谱。

同治十一年十一月,吴县知县高心夔致函盛康称:“敝署漕米上年承派栈友代办,公事顺平”,“[本年]拟援照旧章,恳祈费心饬派熟手即至敝署酌议,以便筹措一切”。^③可见,丰泰栈上年包办本地吴县之漕,似令高令满意,故是年联络盛康,请其仍派熟手赴署面议本年办米事宜。

更多情况下,则是盛康主动向江南守令揽纳生意。如同治十三年,盛康致信苏州府某知县(字雪卿)称:“敝处丰泰栈向来经手各州县购办糙白漕粮,包运上海交卸,长洲万公处历年亦系丰泰栈包办,从无耽误。尊处今届漕粮如可俯订若干石,俟奉示后,即令敝栈友面与贵署,当告知账房面谭,总较他处结实可靠,访问便悉也。”^④此为农历十月中下旬,漕粮即将开征。盛康建议由丰泰栈购办该县部分漕粮,包运上海交卸,并称该栈办米“总较他处结实可靠”。如蒙允准,则派栈友赴署,与账房面谈。长洲万公,即万叶封,同治末年任长洲知县,该县漕粮历系丰泰栈包办。

同治十三年十月二十四日,盛康又致信江阴知县沈伟田。该县是年漕粮已议由丰泰包办8000石,又据盛宣怀告知,该县仍欲多办数千石,故盛康致信沈氏确认,并称:“敝处办事,比较他处结实可靠,如荷委任,断不貽误也”。^⑤三日后,丰泰栈管账何敏致信盛康,请其告知沈伟田,因栈中管事者孙蓉舫正赴昆山,将于数日后返苏,再经阳湖、武进前往江阴,与该县商议采办之事。^⑥可见,邻近漕粮开征的十月、十一月之交,丰泰栈友穿梭江南各县,业务十分繁忙。十一月末,何敏再致信盛宣怀,报告采办阳湖、武进二县漕白粮事,其中阳湖为议定后添办,故需紧急调驳船至常州兑粮。是年丰泰栈业务繁忙,至十一月末尚有各县漕粮1.7万—1.8万石待采办,且各省仍有添办。但因岁末缺乏银款,需至上海调拨,只能将1万石的采办推至年外。^⑦

在历年办米过程中,丰泰栈随时面临州县增减订单,并须根据市场变动调整采办价格。同光之交某年岁末,丰泰栈苏州栈友刘鉴奉盛康之命办就吴县漕粮5000石,漕斛每石到沪价2.2—2.3元,外加剥船脚费0.1元零。刘鉴将价格开单送署后,吴县又添办4000石,每石议据时价照前加0.05元。同城之长洲亦照前后两价分别代办米1万石、6000石。阳湖历年委托丰泰栈办漕。十一月末,阳湖知县吴康寿赴苏州,付下洋银16050元,嘱办漕粮7000石(约2.3元/石)。因吴令急欲回署,须立时订立米价,刘鉴遂与其订立草据,写明照长洲、吴县后批米价计算。而立约之时,该栈为南汇、常熟两县采办,运沪包价为2.4元/石。因阳湖为盛家籍贯所在,地方官与丰泰栈“数新旧交情殷”,遂以该价承接。一周以后,苏州米价已涨至2.45元/石。刘鉴遂致信盛康,阳湖办米之价(米价加运费)已低于当日米价,万不可再以该价承允。如武进县联络盛康,请其“万勿允诺”,因刘鉴须在苏办米,丰泰栈“再难承接”。^⑧是年仅吴县、长洲、阳湖三县便委托丰泰栈采运漕米3.2万石,其中多有添办者,另有别县待办或潜在之订单。可见江南州县普遍有办米之需,而丰泰栈或确“较他处结实

① 盛康,常州武进人,字昺存,旭人,进士,同治初年官至湖北按察使。

② 《丰泰栈续议合同》,上海图书馆藏,盛档,档号SD073003。

③ 《高心夔致盛康函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0197。

④ 《盛康致雪卿函》(同治十三年十月十九日),香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh31-0038。

⑤ 《盛康致沈伟田函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh31-0102。

⑥ 《何敏致盛康函》(同治十三年十月二十七日),上海图书馆藏,盛档,档号SD027513。

⑦ 《何敏致盛宣怀函》(同治十三年十一月三十日),上海图书馆藏,盛档,档号SD085637。

⑧ 《刘鉴致盛康函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0092。

可靠”。

据丰泰栈规所载,接受某县办米、双方言定价格后,应派栈友“随时经催”,收取相关费用。^①然“盛档”中也显示出不同的场景。同治十三年初,丰泰栈为嘉兴代办漕粮,较为顺利。事后,知县史致驯将相关费用1万串汇入盛康控制的大正典、均大典两家钱庄,特命其子送呈,余款俟下月再分次汇寄。^②

丰泰栈为各县所办之米,系每年十月后新米上市之时陆续买进。因米价起落难定,“买米迟早最紧要”,即需在合适的时机买入、添买或抛售。^③由相关书信可知,丰泰栈采办之米较多来自无锡等地的砬坊、米行,尤其是刘翊宸经营之大有坊。大有坊为一砬坊,按无锡米市中常年所到之货,多为稻谷,需由砬坊将稻脱壳,砬出为米。同光之交某年十一月初,盛康至无锡面会刘翊宸,分两批买定糙粳8000和7000石,每石运沪交兑需本洋1.86元。又在无锡薛茂之处买定籼米5000石,每石运沪需本洋1.7元。^④对比同期丰泰栈为州县办米之价,其间的差距或为该栈的利润空间。

光绪二年初,丰泰栈与大有坊围绕米粮交兑的一起纷争,清晰展现出丰泰栈借助无锡的米行、砬坊完成漕粮采运的具体细节。光绪元年末,刘翊宸面晤盛康,议定由前者之大有坊代丰泰栈包办漕粮1万石,送至上海,交卸海运沙船。双方言明光绪元年内到沪5000石、光绪二年正月到沪5000石,价银以期票分十二月二十日、正月底、二月底三期支付。据丰泰栈何敏称,双方议定之米种为无锡之一粒芒稻(粳米之一种),每石米价连砬工、运沪水脚合计本洋1.65元。刘翊宸则称,一粒芒稻系卖与丰泰栈充作少量白粮,每石运沪贵至1.85元,故双方立据并未写入该名目。光绪元年,丰泰栈共承揽各州县漕粮5万余石,后因各县征收漕粮较多,至十二月间大量退订。丰泰栈难以计较,只能听其退去,计有2万余石,以致栈中囤米过多。何敏遂函商刘翊宸,试图退订大有坊包办漕米5000石。刘翊宸复函称,运沪漕米1万石,大有坊已付剥船定洋,难以退订,故仍照原议全数运沪。但因此反复,米粮由锡运沪颇有迟延。光绪元年十二月内,大有坊运沪漕米2617.5石,次年正月,又止运到906.5石,与双方约定数目差距较大。丰泰栈一再去信无锡催米,然正月底前颗粒不到。此时,长洲、青浦两县幕友前来催米,因临近起运,刻不容缓。丰泰栈只能由苏州急调米4000石,星夜兼程运沪,以应两县漕务。至二月初十日,大有坊之米始到沪,此时该批沙船海运已告竣。运到之米除抵解昆山县拨兑招商局之漕米外,尚多8000余石,只能在沪抛售。除了运到时间,米色亦是双方争论的焦点问题。何敏称,光绪十二月间,丰泰栈友周之桢赴无锡,往存米各行看米,据称米系大有坊在祝万裕、北大亨、万泰、协昌四家米行陆续购买,石价1.44—1.48元,均系米色“极下不堪之米”。刘翊宸则称运到之米全无问题,“验一石收一石,验一船收一船”。^⑤此指采运过程中,米行、船户均可能掺杂舞弊,故丰泰栈须协同海运局等验收,方可装船起运。在该事件中,部分州县退订漕米导致丰泰栈办米数量出现反复,而大有坊受此影响,也未能按期、足额将约定之米由锡运沪。故丰泰栈只能以苏州栈中存米应急,以不误承揽州县漕粮交兑沙船,按期起运。

据刘翊宸所言,大有坊在该年的采办中实赔650余元,刘氏建议他本人认250余元,因其“深悔不应允许万石之多”,丰泰栈与大有坊各赔200元。^⑥此事后续不详,但光绪二、三年间,丰泰栈内部

① 《丰泰栈续议合同》,上海图书馆藏,盛档,档号SD073003。

② 《史致驯致盛康函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh35-0109。

③ 《丰泰栈续议合同》,上海图书馆藏,盛档,档号SD073003;《丰泰栈整顿条款》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0029。

④ 《盛康致盛宣怀函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh16-0081。

⑤ 《盛康复刘翊宸函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh31-0139;《购办运沪米粮事宜节略》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0054;《刘翊宸复盛康函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0053。

⑥ 《刘翊宸复盛康函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0053。

人事不睦、经营状况不佳的记载频频出现。作为丰泰参股者的吴云致信盛宣怀,明言该棧经营欠佳,建议“全行收歇”。据称,丰泰棧在同里、周庄均有分行,但经营欠佳。其中,同里分行账上存米2200石,作价2.5元/石,照当日米价已亏折。此外,账上另有500余元“客账”拖欠,以及300余元“宕账”,只能用丰泰余利公积平账。据吴云称,此因同里分行购米时机不佳,且“囤积菜子”所致。他指出,采办米粮不易操作,因“米价起落难定,各碰运气”。在同期丰泰棧的整顿条款中,重要的一条便是:“糙米漕粮不得贪做,应以糙米五万石、白粮一万五千石为限”。可知此前或因承揽业务过多(“贪做”),影响了经营状况。光绪三年左右,丰泰棧之账目“今世亦弄不清”,而且“人心已经涣散,可虑之至”。吴云、盛宣怀均已不抱希望,认为“不如全[行]收[歇]”。作为两家世产的苏州棧房,也打算“另觅主顾”,闻“尚有人要也”。^① 光绪五年夏,丰泰棧已经收歇,“各同事俱散”。光绪十年七月,该棧苏州棧房将售与经营米行之汪福安。^②

丰泰棧的故事发生在同光之交的十年间(1869—1879)。在此期间,盛康等人利用其在地方的关系网络,从苏州府(盛氏居住地)、常州府(盛氏籍贯地)各州县揽纳办漕业务,再通过无锡等地的砻坊、米行采买米粮,由后者运沪交兑。这些江南州县除折征漕粮外,将采办运沪等关键事务以商业的原则外包与丰泰棧,委托后者以市场化的方式办理。光绪十一年初,《申报》报道了当日江浙州县采运漕粮之场景:“苏浙各属州县之采购粮米者,分投派人至嘉、湖、锡、金、常、昭各产米地方,或议价定买,或包运赴沪。各路买卖牙行于去腊今春陆续装载来沪,由局派员兑验,或起存棧房,或卸入轮船,来米极为涌旺。”^③可见,在江南州县与上海的沙船、轮船之间,存在着许多类似丰泰棧、大有坊的商号。通过它们的代购乃至包运,江浙两省相当部分的漕粮才得以交兑起运。

丰泰棧停歇后二十年,华大公司与轮船招商局包揽江浙州县漕粮一事,显示出上述结构仍在延续。据张之洞奏称,光绪二十七年八月,上海华盛纺纱公司因历年亏累过重,由顶替之新商等稟经盛宣怀批准,开设华大公司,代办江浙州县光绪二十八年漕粮,并作米麦生意,以期弥补前亏。是年冬间,苏州、常州、太仓等属县向华大公司定购漕粮3.31万石,嘉兴府七县定购白粮1.84万石,共办米5.1万余石,盈利1.2万余两。所办之米寄存于招商局金利源、杨家渡两棧。采办过程中,该公司及招商局委员往来上海、无锡一带,购米堆积,以致米价飞涨,众怨沸腾。据称,在华大之前,招商局亦历年包揽州县漕粮。该局采办漕米,多借助上海米商王子才、吴子和,或与之共同购运,以致王、吴两人“垄断把持”。这一方面影响到无锡的采办价格,甚至“非王子才等定价,米市不敢开盘”;另一方面,州县交兑漕粮,如系自办之米,招商局员司必“多方挑剔,务使尽为其包揽,以遂其牟利营私之计”。据称,“此事害及苏属全省州县,苦累小民生计”。张之洞指出,各州县漕粮应自行采购,招商局则专司装运,不应干预采办。然在当日,交由盛宣怀主导之轮船招商局、华大公司以及王子才、吴子和等人包揽代办,才是州县办漕之常态。^④ 这很像是另一个丰泰棧与大有坊的故事,当然后来者的权力结构与业务范围已较前大为扩张。

五、清季漕务改革议论与实践

19世纪八九十年代,市场逻辑大幅改变了漕务运作的基本面貌,然江苏、浙江的海运漕粮(约120余万石)与江苏、江北的河运漕粮(约20余万石)仍以本色解京,维持着漕运的基本形式,尽管重

① 《吴云致盛宣怀函》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh34-0105;《丰泰整顿条款》,香港中文大学图书馆藏,盛档,档号sxh33-0029。

② 《程光煦致盛怀宇》,上海图书馆藏,盛档,档号SD062896;《程禹阶、汪金致盛康函》(光绪十年七月二十五日),上海图书馆藏,盛档,档号SD062317。

③ 《漕运续闻》,《申报》光绪十一年正月二十三日,第9版。

④ 《查明盛宣怀等参款折》《禁止招商局把持漕米并拿办奸商片》(光绪二十九年二月十九日),《张之洞全集》第4册,第149—151页。

要性已大不如前。^① 甲午以降,清朝的财政收支平衡被长期打破,在赔款与外债的压力下,是否仍维持130万—140万石的本色起运,抑或改折南漕,节省经费,数度进入中枢的讨论,成为重要的变法议题。本节以“折南漕”为中心,讨论清季漕务变革的议论与实践。^②

光绪二十年,受中日战事影响,海防戒严,海运维艰,江苏、浙江是年份漕粮首次大幅改折折色。两省的变通方案是将该年份本色漕白粮三四成作为商米,由轮船招商局交洋轮包运,其余六七成概解折色,随同水脚等银解部充饷。^③ 光绪二十一年初,江苏海运交仓漕粮正耗米201493石零,为所征之三成有余,其余漕白粮交仓正耗米、经剥食耗、沙船耗米一律折解,加水脚等项共解银751427两。^④ 浙江海运交仓漕白粮正耗米169080石,为所征之四成,其余六成及商耗米等变价解银353360两。^⑤

光绪二十一年闰五月二十七日,《马关条约》签订后不久,光绪帝颁布“力行实政”谕,开启了甲午战后的实政改革。在该上谕中,折南漕与修铁路、铸银币、造机器、开矿产等十余项均为“应及时举办”的改革内容。^⑥ 上谕中的“折南漕”议,来自同月广西按察使胡燏棻的变法奏折。他的“折南漕以节经费”论,从观念到表述都明显受冯桂芬的影响。^⑦ 是年,中枢令江浙两省筹议改折南漕一事。署理两江总督张之洞力主改折,提议江苏州县漕粮仍本折兼征,由官全行折银解京。议久未定,江苏巡抚赵舒翘电奏,本年开征在即,恐难改折,中枢从之,电令本年仍运本色。同年,张之洞、瑞洵分别具奏,力陈南漕改折之利弊及可行性。户部议覆称,畿辅连年荒歉,粮缺价昂,采买不易,光绪二十一年份漕粮只可仍运本色,次年漕粮或运或折,再由两省督抚会筹具奏。^⑧

光绪二十二年正月初九日,张之洞在回任湖广总督前夕,再奏南漕改折有利无弊、请敕户部及江苏督抚筹议。^⑨ 但江浙督抚议覆均表不同意见,多有因循推诿之词。苏巡赵舒翘称,当年各省多有荒歉,即丰稔之江苏也因此减少起运之漕额,“京都乏米,岂不可虞,未敢遽断折漕为大利者”。浙抚廖寿丰称,浙江办理折漕难于江苏,因民间向完本色,“上年由官折解,暂时权宜,非久计者”。回任两江总督的刘坤一则认为,漕运成本每石不过4两,京师食米若专恃商贩,多有风险,请俟铁路告成再行改折。折漕一事,户部遂请缓办。^⑩ 可见,当日不仅部臣,即便江浙督抚也多不赞成南漕全行改折。

光绪二十四年七月二十七日,侍讲学士瑞洵于百日维新期间上一折三片,再请将南漕改折饬下疆臣妥议施行。^⑪ 其折片直指户部(尤其是尚书敬信)之因循,要求力行变法,以除积弊,其内容则大体延续张之洞前奏。数日后,戊戌政变发生,八月初六日、十四日,刑部候补郎中英秀、给事中胡俊章

① 光绪十一年至二十一年间,中法战争后,出于对海运安全的顾虑,以及维持河运不废的考虑,江苏一度恢复河海并运,每岁划拨部分漕粮(5万或10万石)河运。

② 关于清季的南漕改折,先行研究已有不少讨论,侧重于论述改折的合理性与进步性。但既有研究多未将南漕改折纳入当时的中枢决策过程,故未能充分留意反对者的理由,而这决定了改折可能的限度。李文治、江太新:《清代漕运》,第474—480页;戴鞍钢:《清代后期漕运初探》,戴鞍钢:《大变局下的民生——近代中国再认识》,第228—230页;倪玉平:《清代漕粮海运与社会变迁》,第354—357页;周慧清:《晚清财政困境下的南漕改折》,《中国农史》2019年第5期;晏爱红:《折漕采买浅议——考察晚清漕运体制改革的另一视角》,《中国经济史研究》2019年第3期。

③ 光绪二十年十一月初二日户部折,录副,档号03-7136-024;《苏省漕米暂雇洋轮包运其余折征解部折》(光绪二十年十二月十三日),《张之洞全集》第3册,第216—217页。

④ 光绪二十一年三月二十七日张之洞、奎俊折,录副,档号03-6315-033。

⑤ 光绪二十一年正月二十二日廖寿丰折,朱批,档号04-01-35-0296-005。

⑥ 张海荣:《思变与应变:甲午战后清政府的实政改革(1895—1899)》,社会科学文献出版社2020年版。

⑦ 胡燏棻:《变法自强疏》(光绪二十一年闰五月),中国史学会主编:《中国近代史资料丛刊·戊戌变法》第2册,上海人民出版社1957年版,第283—284页。

⑧ 光绪二十一年十月二十五日瑞洵折,录副,档号03-6251-066;光绪二十四年八月十七日奕劻等折,录副,档号03-6678-018。

⑨ 《筹议南漕改折办法折》(光绪二十二年正月初九日),《张之洞全集》第3册,第361—362页。

⑩ 光绪二十四年八月十七日奕劻等折,录副,档号03-6678-018。

⑪ 光绪二十四年七月二十七日瑞洵折片,录副,档号03-6316-056、03-6316-057、03-6316-058、03-6316-059。

对此先后覆奏,称南漕改折有碍兵民生计,不可骤改。^①更关键的则是八月十七日奕劻、孙家鼐会同户部对瑞洵折的覆奏。他们指出,京师仓储应宽为预备,而折漕议兴,粮价陡涨,人心惶惶,故不宜轻议更张。这一覆奏终结了戊戌年的改折南漕之议。^②以下笔者将分析1895—1898年间双方的主张及其理由,由此来理解何以南漕改折数度进入中枢议程,却始终无法真正实现。

光绪二十二年正月张之洞筹议南漕改折一折,是此期相关讨论中最精彩的文字。^③该折的基本精神同于冯桂芬,而作为漕务的主持者,张之洞清楚地认识到因时变通的必要性与可能性。他指出,漕运作为国家大政,固不可轻言更改。“但从未通海运,商贾绝少贸迁,京仓正供以及官俸、兵米,无不仰给东南。”故而设置漕运专官,维护运河体系,“不惜岁糜千余万两之帑,以转南省数百万石之粮”,盖“非官之力不能为,此外固别无转运之术”。然至19世纪后半期,情势已然大变:“迨海运开,而河运已成骈枝;商运通,而官运转形劳费;折漕行,而本色并非定章。是则情事之递迁,即利病之殊致。至若海警狡闻,转输非便,则官运所窒碍者,商运或尚可通行。”海运、商运取代河运、官运,成为主流,其便捷省费自不待言,甚至海疆有警,商运更有特别的优势。且江浙漕粮一旦折解,本色起运之定章也并非不可更易。这些经验,多来自刚刚结束的甲午战争。

瑞洵的奏疏也指出,当日“海道畅行”,米粮流通便捷,改折南漕成为可能,不必“苦守旧章”,坐耗百万金钱。尤其是当日“部库艰难,度支告匮”,又有洋款及重息、镑扣,亏耗多端。而漕粮一经改折,所省兑监押运各费加以酌汰仓漕粮卫等官,每岁可节省银五六百万两,“理财大宗,无逾于此”。^④这一估算显然过高,更具行政经验的张之洞认为,江苏、江北漕粮改解折色,岁可省银80万两,若浙江、湖北、湖南等省一并折解,合计所省可至150万两。他观察到,当日江北州县漕粮均折征,由粮道购米起运,每年以米价、运费34万余两运米12万余石。如一律解银,每石约2.8两,再按江苏米价每石1.5或2两折放京师官兵之俸米、饷米,则较官兵此前所得(米票折价)增至一两倍。江苏州县漕粮以折征为主,按市价核定漕粮征价,亦便于按米价解银折放。

除漕粮折解外,张之洞对筹补京仓的设计是,户部每年酌提漕粮折价,就近在京、通购米10万石,存仓积之,陆续支放,“总以仓存好米百万石为度”。一旦遇有荒歉,“米价既然翔贵,南北商贩自必闻风争趋,电信一传,海轮经旬可达,关东粮数日可到”。显然,他也认为可完全借助市场完成灾年的粮食采买。此外,漕粮内有白粮一项,供皇室王公及三品以上大员俸米,最为重要。张之洞建议,该项应着为定额,仍由粮道以本色解京。总体而言,张之洞的改折办法是:南漕一律折银起解,每岁由户部于京通购米10万石,保持京仓100万石的积储。遇有荒歉,招商采运,全由市场调节。

与之相对,光绪二十四年八月奕劻与户部对瑞洵暨张之洞的议覆,则颇能反映中枢的考虑。^⑤针对瑞洵所言折漕可省500万—600万两之数,司农进行了详细的计算。折漕节省之费可分四项:(1)米价:江苏近年起运70余万石,米价折银110余万两;浙江起运40余万两,折银60余万两;江北起运12万—13万石,折银20余万两,该项共200万两有奇。(2)运费:江苏海运每石0.85两,江北河运每石1.2两,浙江海运每石0.95两,该项共120余万两。(3)仓河:运河岁修36万两;通州起拨入仓27万余两;直隶剥船修造等8.3万两。(4)漕卫:漕务官员廉俸7万两零;卫所武职廉俸7.4万两。综计以上各项,一旦南漕改折,米价、运费每岁可入320余万两,如按每石1.5或2两折放,岁余银170万或120余万两,再加以节省之仓河、漕卫各项80余万两,则南漕改折每岁节省银200万—

① 光绪二十四年八月初六日英秀折,录副,档号03-9456-016;光绪二十四年八月十四日胡俊章折,录副,档号03-6147-056,03-6148-025。

② 光绪二十四年八月十七日奕劻等折,录副,档号03-6678-018;中国第一历史档案馆编:《光绪朝上谕档》第24册,光绪二十四年八月十七日,广西师范大学出版社1996年版,第437页。

③ 《筹议南漕改折办法折》(光绪二十二年正月初九日),《张之洞全集》第3册,第361—362页。

④ 光绪二十四年七月二十七日瑞洵折片,录副,档号03-6316-056,03-6316-057。

⑤ 光绪二十四年八月十七日奕劻等折,录副,档号03-6678-018。

250余万两。这一估算相对保守,但确有依据,实较瑞洵所言500万—600万两准确。

面对财政拮据,尽管亟需筹措经费,但京师仓储仍是更重要的考虑。如光绪二十年份江浙漕粮拟改折六七成,如此海运及河运交仓之米共计60余万石。户部核算,以入抵出,约不敷米20万石,但“各仓存米尚多,尚可无虞竭蹶”,故可照此办理改折。^① 光绪二十三年,户部“计各仓米数,来岁支放尚属有余”,故请将是年江苏海运漕粮内暂行折解30万两,得银98万余两,抵还英德续借款。是年浙江亦请援案折解,户部考虑到苏漕既减运,准徐灾赈又截留河运漕粮,“恐仓储或绌,未经照准”。至光绪二十四年,不仅瑞洵等奏请南漕改折,浙江亦再请折解六成。户部的考虑是,如照上年折解漕粮30万石,则各仓尚存米100万石,亦足备一年之需。但是年淮徐海被灾,截留漕粮8万石赈灾。当日各省时有水旱偏灾,“京师为根本重地,似应宽为储备,乃不至竭蹶于临时”。更关键的问题是,自光绪二十三年以来,京师米价“日益腾踊,为历岁所无”。据户部奏称,当日米价高者已涨至每石5两,而折价最高之江苏,亦不过每石3两,则改折“无益兵食,先损公家”。且七、八月间,漕粮改折之议兴,京城“粮店已是居奇,米价非常陡涨,闾阎乏食,人心惶惶”,如议准改折,“市间更不知若何情形”。^② 由此,户部的意见是,本年江浙漕粮除拨赈外照常起运,并请就此明降谕旨,以平抑市价,安抚人心。^③ 显然,在中枢看来,偏灾之下保障根本重地的考虑,尤其是京师米价的异动,足以成为南漕照常解京的理由。戊戌年的南漕改折之议,也在八月十七日的明发上谕中落下帷幕。^④

不过,19世纪末,户部始终在保障京师仓储支放与折漕省费以应急需之间寻找平衡。光绪二十五年,户部一度议准此后江北漕粮无庸河运,所有米价、运费批解部库。其重要理由是:“计现行章程,各仓岁放漕米不及百万,江浙两省海运漕米已有一百一二十万,开放有余,本不专仰给于河运。”^⑤ 当日京仓支放俸饷所需接近100万石,故这一额数成为户部所能接受的底线。因此,尽管南漕未能全行折解,但户部参酌仓储情形,折解部分漕粮,则是此期常见的变通。如光绪二十七年春,汇丰、克萨洋款本息约需银100余万两,“户部以帑藏久空,罗掘无策”,再请循案折解光绪二十六年份江苏漕粮30万石、浙江漕粮五成22.8万石,连运费共计银136万两,以资挹注。除改折外,是年起运漕粮仍在100万石以上,足敷京仓放款之需(90余万石)。户部特别指出,这一方案意在统筹兼顾仓储与库款,俾京师无匮乏之虞,国家亦不至失信外人。^⑥

光绪二十七年,清廷谕令停漕,旋即反复,也是出于同样的考虑。是年七月初二日,清政府谕令各省河运、海运一律停止,漕粮统一改征折色。该上谕称:“漕政日久弊生,层层剥蚀,上耗国帑,下损民生。当此时势艰难,财用匮乏,亟宜力除糜费,核实整顿。着自本年为始,各直省河运、海运一律改征折色。”《辛丑条约》签订后,在庚子赔款的巨大压力下,漕粮改折再次作为筹款方策被张之洞、刘坤一等人提出。^⑦ 在该上谕中,中枢公开承认漕务为糜费之弊政,亟待彻底清厘。其方案是漕粮全行折解,并将节省之局费、运费及州县征漕浮收提解归公,均由户部支配。全漕虽经改折,但京师“仓储关系紧要”,仍“应按年筹备”,故谕令漕运总督、仓场侍郎酌定“采买运解、收放储备各章程”。^⑧

光绪二十七年九月初六日,仓场与户部的覆奏在相当程度上改变了上谕的主旨。奕劻奏称,本

① 光绪二十年十一月初二日户部折,录副,档号03-7136-024。

② 户部覆奏前三天,给事中胡俊章也奏称,“近户部会议南漕改折,米价因之陡涨”,寻常每百斤3两者涨至5.3两,每百斤2两者涨至4.2两,京师兵民“人心惶惑”。光绪二十四年八月十四日胡俊章折,录副,档号03-6148-025。

③ 光绪二十四年八月十七日奕劻等折,录副,档号03-6678-018。

④ 中国第一历史档案馆编:《光绪朝上谕档》第24册,光绪二十四年八月十七日,第437页。

⑤ 光绪二十五年八月十二日敬信等折,录副,档号03-7136-064。

⑥ 光绪二十七年正月二十五日奕劻等折,朱批,档号04-01-35-0301-045。

⑦ 《遵旨筹议变法谨拟整顿中法十二条折》(光绪二十七年六月初四日),《张之洞全集》第4册,第22—23页;《复西安行在军机处》(光绪二十七年三月十七日),《刘坤一遗集》第3册,中华书局1959年版,第1460页。

⑧ 中国第一历史档案馆编:《光绪朝上谕档》第27册,光绪二十七年七月初二日,第139页。

年筹议江浙起运漕粮百万石,“实系核定应放数目,为仓中必不可少之数”。开运以来,各省叠请减折,兼以上年漕粮因庚子事变存沪,统计京仓米数,“自今秋至明年二月尚敷支用,三月以后即无米可放”。现既谕令详定办法,应请飭下江浙两省每年务须采办漕粮 100 万石,不得率请截留。^① 九月十九日,漕运总督张人骏覆奏,其方案不同于奕劻。他提议,京城官兵俸饷等米试办放银,按各省漕粮折解之价,酌中定数。同时,由江浙督抚“劝谕殷实商贩运米北上,或至津通,或至京城,官民皆得收买”,准其携带一成免税土宜,以广招徕。商运之外,仍应有官运作为补充。拟请江浙督抚以折漕、运费银两“于秋成米贱之时,就近购米存沪”,交轮船招商局分次搭运。每年购运 50 万石左右,以实仓储。他特别指出,此种官运不必设局购运,派员经理,以区别于办漕。^②

然仓场与户部的意见是决定性的。是年,江浙先奉旨漕粮一律改折,仓场之覆奏议准后,又接准户部电,“京师米价陡涨,采办恐转多费”,两省仍应凑足百万石,由海运京。经江浙督抚筹商,江苏认运本色 60 万石,浙江认运 40 万石,白粮在内。两省其余漕粮仍改解折色,连同运费凑抵庚子赔款。^③ 江浙本折兼办、起运 100 万石之方案,成为清末十年的漕运成案。

由此,仓场与户部再次以京师米价易于居奇、南漕宜宽为储备为由,驳回了张之洞的全漕改折之议。他们坚持,必须以最低限度的贡赋形式来维持仓储的支放,京师的粮食供应绝不可完全交由市场(包括官方主导的商运)。不过,贡赋本身也在发生改变,江浙漕粮几乎完全来自市场,而非征自民间。如奕劻称:“现在[漕粮]改章采办,与从前就地征兑,情形不同”,他因此要求此后起运之米“全行采办粳米”。^④

六、结语

对比 1850 年与 1901 年,清代漕运之变革不可谓不巨。在此期间,作为权宜登场的采买海运、折征折解逐渐取代了明初以降本色河运之经制。解京交仓之米也由额设的 400 万石降至 20 世纪初年的 100 万石。更重要的是,至 19 世纪末,起运的漕粮几乎完全来自采办。如 1901 年张之洞所见:“江浙漕粮皆系临起运时购买,海运则于上海购米,交商轮;河运则于汜水镇购米,交船户。”^⑤ 也就是说,州县主要以货币的方式征收漕粮,与各省将本色米石以河运或海运解京,逐渐成为两个相对独立的环节。这必然给合理计算成本、深度依赖市场的运作逻辑留下了足够的空间。在有漕各省与京通各仓之间,丰泰栈、华大公司乃至轮船招商局等诸多商业组织扮演着日益重要的角色,而无锡、三河、汜水、上海等地则成为他们采办漕粮的关键据点。

当然,漕运制度中的市场化运作绝不是 19 世纪后期才出现的。^⑥ 十分清楚的是,王朝国家的贡赋运作历来须通过市场流通环节来实现。^⑦ 但在内战梗阻运道、黄河改道淤浅运河的情势下,19 世纪中期以降一系列新因素的出现,如轮船、铁路运输的兴起,官督商办企业的出现,海运贸易的发达,东北与华北的农业发展、粮食市场的进一步开拓,促使当时的漕务运作突破了明清以来的制度框架,以更新式的手段实现了更彻底的市场化。19 世纪初至 20 世纪初,漕运从地位至高、办理“不计区区之利”的王朝大政,转而被视为糜费之蠹藪与潜在的筹款对象。特别是甲午、庚子以降,昔日的天庾

① 光绪二十七年九月初六日奕劻等折,军机处档,档号 144204。该折系仓场主稿,原奏者为户部右侍郎那桐。

② 光绪二十七年九月十九日张人骏折,朱批,档号 04-01-35-0302-004。

③ 光绪二十七年十二月二十六日恩寿、刘坤一折,台北故宫博物院藏,宫中档奏折,档号 408002012。

④ 光绪二十七年九月初六日奕劻等折,军机处档,档号 144204。

⑤ 《遵旨筹议变法谨拟整顿中法十二条折》(光绪二十七年六月初四日),《张之洞全集》第 4 册,第 22 页。

⑥ 明代及清前期漕务的市场化变通,参见胡铁球《明清歌家研究》,上海古籍出版社 2015 年版,第 307—360 页;吴琦、何晨《清代漕粮的“民折官办”——兼论清代政策变通的特点》,《中国社会经济史研究》2018 年第 1 期。

⑦ 刘志伟:《代序:中国王朝的贡赋体制与经济史——在云南大学“中国经济史研究的理论方法与发展趋势”课程上的演讲》,刘志伟:《贡赋体制与市场:明清社会经济史论稿》,中华书局 2019 年版,第 1—32 页。

正供被大量改折,转用于赔款、外债与新政之急需。其间的巨变,折射出清季国家重心转向寻求富强,又陷于财政困境的背景下,以本色贡赋支应京仓的王朝定制经历了彻底的变革与重构。^①

1915年,刘锦藻在《皇朝续文献通考》漕运卷案语中写道:“漕粮为天庾正供,俸米旗饷,计口待食,为一代大政。第运道繁费,备经列圣经营。既其实河运不如海运,海运不如改折,改折又不如畿辅农田,足以裨益本计。”^②这也是冯桂芬在《折南漕议》中的排序。漕粮全行折解,取代河运与海运,依靠市场而非贡赋的方式供应京师,在清末成为许多人心中的理想方案。至于畿辅营田,直供京师,则始终是士人心目中的最佳选项,尽管这在当时并不现实。但中枢则始终坚持,每岁100万石的南漕是不可触动的红线。他们认为,京师的粮食供应不可完全交由市场,应以最低限度的贡赋来保障。这一主张背后最重要的考虑是,漕粮一旦完全停运,可能引起京城粮价的大幅上涨。^③宣统三年,江苏、浙江两省进行了最后一次漕运,共计海运宣统二年份漕粮80万石。^④

Tribute and Market: Reform and Reconstruction of the Grain Tribute System in the 19th Century

Zhou Jian

Abstract: In the mid-19th century, around the Taiping Rebellion, the grain tribute system in Qing Dynasty experienced unprecedented changes. The grain tax in Jiangsu and Zhejiang provinces were transported to Beijing via sea instead of the Grand Canal, and the grain tax from other provinces in the south were converted from grain to silver. This reform was not only passive response under the context of war situation and transportation obstruction, but also the result of the Governor-General's initiative to seek and maintain change since the early 19th century. Under the institutional framework of levying grain tax in currency and transporting to Shanghai for sea transport, it was possible to purchase tribute grain in rice trade centers. The case of Feng-tai Firm showed that the delivery of tribute grain from Jiangsu prefectures and counties to Shanghai relied on the purchasing and transportation of such agencies, which was one of the examples of tribute grain's marketization. Between 1894 and 1901, the reform of commuting all tribute grain to money was regarded as a fund-raising strategy under the financial distress, and became an important reform issue. However, only part of the tribute grain was allowed to be commuted to money to pay foreign debt, indemnity and other urgent needs. That was because the central government always insisted on shipping at least 1 million piculs of tribute grain. In their view, the grain supply of the capital city could not be completely completed through the market, and should be guaranteed by a minimum quota of tribute grain.

Key Words: Grain Tribute System, Tribute Grain, Sea Transport, Rice Trade, Feng-tai Firm

(责任编辑:丰若非)

① 1873年,李鸿章指出,太平天国战前,河、漕之弊陈陈相因,河工为漏卮,漕政为蠹藪。然是时“并无洋务”,“今洋务繁兴,急而且巨,盍不移办河办漕之财力、精力以逐渐经营,为中华延数百年之命脉”。颇可代表洋务大员在河漕与新政之间的取舍。《复王夔石中丞》(同治十二年十月初十日),《李鸿章全集》第30册,第601页。

② 刘锦藻:《清朝续文献通考》卷75《国用考十三·漕运》,浙江古籍出版社2000年影印本,考8325。

③ 漕运制度变革之难,无疑有来自利益集团的阻力。至20世纪初年,起运漕额已大幅减少,仓场、漕运官僚系统在漕务中的利益也大不如前。当时决策者最重要的利益考量,似为漕粮停运可能带来京城粮价的大幅上涨。

④ 宣统三年五月初八日张人骏等折,录副,档号03-7502-056;宣统三年二月初六日增韞折,朱批,档号04-01-35-0306-032。