

清代三山五园漕粮运输问题研究^{*}

陈喜波^{**}

摘要：清代在三山五园地区建造本裕、丰益二仓存储漕粮，以供应圆明园八旗护军以及各御园皇族和服务人口。清廷最初利用会清河漕运，向清河本裕仓运送漕粮，雍正三年因河道治理困难而停止，采用陆运方式。丰益仓建成后，清廷利用通惠河运粮至大通桥再陆运至丰益仓的水陆兼运方式，向本裕仓运送漕粮仍采用陆运。雍正十一年，清廷向本裕仓运输漕粮也采用了水陆兼运方式。三山五园的漕粮水陆兼运方式虽是漕运末端，但对整个漕运有着不可忽视的影响，乾隆年间对三山五园地区漕粮水陆兼运方式进行了优化，以保证整个漕运顺畅进行。最后，本文对会清河漕运停止后河道与河闸的变迁进行了梳理。

关键词：三山五园 漕运 会清河

自康熙皇帝在海淀修建畅春园后，经雍正、乾隆等帝王大力经营，形成了包括圆明园、畅春园、清漪园、玉泉山静明园、香山静宜园等在内的规模庞大的三山五园皇家园林体系，成为清代皇帝重要的办公场所。康熙驻蹕畅春园时，园林警卫由八旗护军营轮班负责，雍正即位后，圆明园取代了畅春园成为理政场所。

^{*} 本文系北京市社会科学基金重点项目“三山五园地区水文化遗产保护与利用研究”（项目编号：22JCB013）阶段性成果。

^{**} 陈喜波，北京联合大学北京学研究所教授。

雍正二年（1724），始设圆明园三千名八旗护军，驻扎在圆明园周围。乾隆十年（1745）建香山健锐营八旗，三十六年（1771）又建蓝靛厂外火器营八旗，是为满洲京旗外三营。为了供应军粮，清廷在圆明园附近设置了两座仓储，一个是本裕仓，另一个是丰益仓。据《钦定大清会典事例》载：“圆明园八旗官军俸米，东四旗于本裕仓，西四旗于丰益仓支领。”¹ 外火器营和健锐营官兵俸米也在本裕仓和丰益仓支领。“本裕仓坐落德胜门外清河地方，康熙四十六年新建，共廩三十座”，“丰益仓坐落德胜门外安河桥地方，雍正七年新建，共廩三十座”。² 据蔡蕃考证，本裕仓在今清河镇东南一里余的仓营村。³ 丰益仓又名安河仓，建于清雍正七年（1729），地址在今中共中央党校北院的西部。丰益仓存储的粮米除了供应圆明园和京旗外三营外，还供应圆明园和万寿山建设工程匠役人夫所需粮米。为了向三山五园地区运送漕粮，清廷先后采用了会清河漕运、陆路运输以及水陆兼运等运输方式，本文拟就上述几种漕粮运输方式做一梳理。

一 三山五园与会清河漕运

清代通州是漕粮交兑之处，南来漕粮在通州土坝和石坝验收之后，再分别运往京通各仓。由于水运成本低廉，清廷最初向三山五园运输漕粮自然打算利用既有河流。清河上接三山五园，下通温榆河直达通州，早在康熙四十五年（1706），清廷就计划在清河上建闸蓄水，从通州石坝开始，利用温榆河、清河运输，《漕

1 《钦定大清会典事例》卷186《户部·仓庾》，第102—103页。

2 《漕运全书》卷17《京通粮储·仓场职掌》，书目文献出版社，2004，第410页。

3 蔡蕃：《北京古运河与城市供水研究》，北京出版社，1987，第53页。

运全书》记载,“康熙四十七年正月,内务府会同户部工部总督仓场奏称:查得康熙四十五年奏准自水磨闸起至通州石坝,刨河建闸,河闸工完之日,每年修理挖浅之处交与通永道看守,七闸修理等事,仓场不时巡查等因在案。”¹康熙四十六年(1707),清廷在清河畔建粮仓,同时在河道上建造七座河闸,《畿辅安澜志》记载,“开通惠河,起水磨闸,沙子营,至通州石坝止,中建七闸,闸夫一百二十名,运通州米由通流河至本裕仓”。文中的“通惠河”应指“会清河”,《畿辅安澜志》没有弄清楚通惠河、通流河、温榆河和清河之间的关系,故而混淆。同时,清廷对漕粮来源、运价、剥船、闸官闸夫、漕船催趲、仓廩官员、粮仓看守、河道挑浅等均作出相应安排:“每岁应于坐拨通仓粮内运进新仓一半,将通州运役酌拨运送,自沙子营起至清河卸米码头止,各项运价俱照通州石坝例给发,所有剥船将现有船内酌量拨去;至沙子营闸座,照石坝例,行文直抚将就近官员内委官一员,七闸应设闸官二员,每闸用闸夫十六名,其派拨闸夫给发工食之处,行文直抚照五闸例拨给;自石坝起至清河仓止,催趲防守,照防漕之例派该营汛官兵防御;清河仓照京仓例添派监督一员,笔帖式一员,一切起卸粮米事宜交与坐粮厅管理。再查清河仓,在河涯旷野之处,应派章京三员,兵六十名看守,行文八旗都统派出,照通仓例,章京每员给房八间,兵丁每名给房二间。所有自石坝起至清河一带河道刨浅并一切修理等事,俱照原题交与通永道料理。”²

会清河上共设有七闸,康熙四十七年,户部会同仓场奏请康熙皇帝为粮仓和七闸赐名,“经内阁拟名,启奏,奉旨钦定会清河本裕仓、长源闸、长清闸、安丰闸、顺城闸、天兴闸、云津

1 雍正《漕运全书》卷31《漕运河道·历年成案》,第754页。

2 雍正《漕运全书》卷20《京通粮储·历年成案》,第480页。

闸、翔帆闸。”¹《畿辅安澜志》记载,“长源闸、长清闸、安丰闸、顺成闸,俱在宛平县”,“云津闸、天兴闸、翔帆闸俱在大兴县”,²蔡蕃认为,从河闸顺序以及分布地理位置来看,长源闸在宛平县,位于最上游,应是“水磨闸”,今清华园北有水磨闸村,即该闸所在地。至于其他几座闸址,已不易查考。³为了运送漕粮,清廷分别从通州土坝和北京朝阳门外护城河调拨剥船到清河上,康熙四十七年十一月,总督仓场富宁安等疏称“会清河各闸需用剥船三十四只,将土坝限满应造船内拨去十只,改为二十只,又护城河剥船十四支,限满一并发往排造应用”。⁴《钦定大清会典则例》记载,“(康熙)四十七年题准朝阳门至东直门护城河驳船十有四只,拨给会清河驳运本裕仓漕米”。⁵

温榆河含沙量较大,河道易于淤浅,康熙五十一年四月内务府等衙门奏称:“查看得通州石坝起至沙子营止,共淤浅处七十八段,长一千二百九十丈,应逼锭排桩,将中溜酌量刨挖,运行漕粮甚属为便。”经询问运粮经纪、水手等人以前温榆河淤浅情况,议将河道中淤浅处挑挖,漕粮用小船装载运到沙子营,然后自沙子营闸口剥运至本裕仓。⁶康熙五十五年(1716)又奏准,温榆河凡遇淤浅,归入北运河岁修。同年,“命遇有停沙浅涩,随时挑浚”。⁷从此,温榆河岁修有了经费保障,河道得到有效管理。

1 雍正《漕运全书》卷31《漕运河道·历年成案》,第755页。

2 (清)王履泰:《畿辅安澜志·大通河卷》,《续修四库全书》史部政书类第849册,上海古籍出版社,2002,第542页。

3 蔡蕃:《北京古运河与城市供水研究》,北京出版社,1987,第53页。

4 雍正《漕运全书》卷20《京通粮储·历年成案》,第481页。

5 《钦定大清会典则例》卷39《户部·仓庾》。

6 雍正《漕运全书》卷32《漕运河道·历年成案》,第756页。

7 《光绪顺天府志》,《河渠志十·河工六》,北京古籍出版社,1987,第1624页。

光绪《通州志》记载,“康熙间京西沙子营漕粮由富河转运于上清河”。¹按,清河镇也称上清河,本裕仓在清河东南,故漕粮需运至上清河,然后陆运进本裕仓。会清河漕运河道自水磨闸起,历沙子营,经温榆河至通州石坝,漕船自通州石坝装载粮米起运,溯温榆河而上,至清河口转沙子营,再溯清河而上,至清河镇本裕仓收储。漕粮经由温榆河和清河自通州运到清河本裕仓,其运输过程和运价情况如下:“进本裕仓,向系土坝车户起运,自石坝外河起剥,运至沙子营,每石给脚价银八分五厘,沙子营抗(扛)运落崖,每石给抗(扛)价银一厘,由沙子营上会清河剥船,运至上清河,每石给脚价银二分四厘。会清河搬抗(扛)过翔帆、天兴、云津、顺城四闸,每石每闸给抗(扛)价银三厘,四闸共一分二厘;上清河抗(扛)米落崖、堆贮号房,每石给抗(扛)价银三厘,自号房装车,陆运进本裕仓,每石给车价银二分九厘。以上自石坝外河起运至本裕仓,每石共给车户脚价银一钱五分四厘。”²根据上文描述,运本裕仓漕粮需要经过翔帆、天兴、云津、顺城四闸搬运,然后到上清河落崖,落崖指漕粮上岸,堆放在号房当中,然后再车运进本裕仓。由此可知,长源闸、长清闸、安丰闸三闸在清河镇上游,漕粮转运不经过以上三闸。

最初,运送本裕仓的漕粮系雇用民船运输,但容易出现漕粮被盗等弊端。康熙五十八年,署理仓场事务刑部侍郎阿锡鼐等上奏疏言:“运送本裕仓漕米,必须雇募民船,但民船每任意索价,兼之所雇之船与民船并行,以致偷米甚易。请设立官船运送,则车户额外之费可省,且偷盗之弊亦易于稽查。”³经工部复议,朝

1 光绪《通州志》卷2《封域志·山川》。

2 雍正《漕运全书》卷17《京通粮储》,第422—423页。

3 《清圣祖实录》卷283,康熙五十八年三月辛丑。

廷采纳其建议，设立官船往本裕仓运送漕粮。据《漕运全书》记载，每年经会清河运至本裕仓的漕粮有三十万石，康熙五十一年，“暂减去十万石，运至二十万石”。¹另据陈豫鹏《土坝慎易堂行并序》记载：“改兑漕粮四十五万余石，悉由州东土坝入通仓。向设车户二十五人从此起运，又运沙子营之本裕仓米二十万石。”²该诗中有“年来更罢沙营舟”，说的是雍正三年停止会清河漕运之事，据此可推知，自康熙五十一年起至雍正三年运往本裕仓的漕粮每年有二十万石。关于丰益仓每年运进漕粮数量，据《钦定大庆会典事例》记载，乾隆四年（1739）“奏准丰益仓向例每岁进米十五万石，今剩积数多，应减半拨运”。³可知丰益仓每年入仓漕粮数量为“十五万石”，其后因存储量过多，而将漕粮运输量减半。乾隆四十八年（1783），规定本裕、丰益二仓“每年应存米二十余万石”。⁴

不过，会清河漕运并没有实行太久，雍正初年即停止。关于会清河水运停止时间，《漕运全书》记载：“雍正三年，因会清河淤浅，改由土坝起车陆运至本裕仓，仍照水运之例给发。”⁵《钦定大清会典则例》记载，“（雍正）三年题准本裕仓漕粮改为陆运，其朝阳门拨给会清河驳船一并裁革”。⁶《光绪顺天府志》记载：“（康熙）四十七年，将东直门拨船十四改于会清河拨运本裕仓漕米。雍正三年，改陆运，船裁。”⁷结合以上记载，可知会清河漕运停止时间为雍正三年（1725），停止的原因在于清河河道淤浅

1 雍正《漕运全书》卷32《漕运河道·历年成案》，第756页。

2 （清）陈豫鹏：《土坝慎易堂行并序》，光绪《通州志》卷10《艺文志·诗》。

3 《钦定大清会典则例》卷39《户部·仓庾》。

4 《钦定大清会典事例》卷185《户部·仓庾》。第97页。

5 雍正《漕运全书》卷17《京通粮储》，第423页。

6 《钦定大清会典则例》卷39《户部·仓庾》。

7 《光绪顺天府志》，《经政志三·漕运》，第2035页。

较为严重，剥船行走十分艰难。雍正三年五月，仓场总督法敏等奏称：“本裕仓漕粮康熙四十五年由水木（磨）闸地方起至沙子营止，挑河安闸，每岁进米支放旗俸在案。今河道淤浅甚多，车户情愿由土坝陆运进仓，仍照水运每石止给脚价银一钱五分四厘等因，户部覆准遵行。”¹ 客观上来说，陆运成本远高于水运，但车户宁愿拿较低的水运运费（脚价银）补贴陆运漕粮也不使用船运，可见当时会清河水运已经十分艰难。温榆河含沙量高，从其上游河流东沙河、南沙河、北沙河之名即可知，河流泥沙多而易于淤积，据《通粮厅志》记载，明末温榆河有沙浅一百八十一处。² 元明时期都曾利用温榆河向昌平一带运送漕粮，但因淤浅严重，漕运持续时间都不长久。显而易见，温榆河和清河河道淤浅严重是导致会清河漕运停止的根本原因。

二 三山五园与漕粮水陆兼运

自雍正三年后，运往圆明园供应八旗护军的漕粮改由通州土坝车户运输，从土坝起运至本裕仓。雍正七年，建丰益仓，仍由土坝车户负责往丰益仓运送漕粮。雍正八年八月，总督仓场岳尔岱等建议：“查清河本裕仓每石给脚价银一钱五分四厘，本裕仓至新仓（丰益仓）一十八里，每里每石给银二厘二毫，应增银三分九厘六毫，共应给车运脚价银一钱九分三厘六毫。至土坝运米车道迂回，不若令石坝经纪运至大通桥转运新仓，照例扣除里外河抗价三厘、脚价二分四厘、四闸水脚抗价一分二厘、大通桥水脚抗价银三厘，其余银一钱五分二厘六毫，给与大通桥车户转为

1 雍正《漕运全书》卷21《京通粮储·历年成案》，第506页。

2 （明）周之翰：《通粮厅志》卷5《河渠志》。

运送，其沿途颠抗照进京仓之例，每石准以二升折耗等因。户部覆准遵行。”¹由此可知，运往丰益仓的漕粮最初由土坝车户运输，经由本裕仓转道运至安河桥，这样使运输路程曲折迂回，因此雍正八年起仓场总督岳尔岱建议丰益仓漕粮从石坝经通惠河五闸转运至大通桥，再从大通桥陆运进仓，该建议得到户部批准并得以实行。从此，运往丰益仓的漕粮从通州石坝经由通惠河五坝运至大通桥，再车运至丰益仓，此即水陆兼运模式；而运往本裕仓漕粮仍从通州土坝起车，陆运至本裕仓。因水陆兼运成本相对低廉，效果更好，于是雍正十一年（1733）运往本裕仓的漕粮也采用了丰益仓漕粮水陆兼运方式，“题归石坝经纪起卸，由石坝里河五闸剥运到桥，转交大通桥车户，起车陆运进本裕仓”。²雍正十二年，对运往本裕仓漕粮运河剥运和陆运各环节的运价做出规定，“覆准运进本裕仓由石坝里河五闸驳运至大通桥，转交车户，起车陆运每石给经纪：石坝外河负米落崖脚价一厘，里河负米上船脚价一厘，五闸拨运至大通桥脚价二分四厘，普济、平下、平上、庆丰四闸水脚负运过闸上船，共银一分二厘，大通桥水脚负米落厓堆贮号房脚价三厘，大通桥车户陆运至仓，每石给脚价九分四厘。以上每石共给银一钱三分五厘”。³对比前后运输成本，最初进本裕仓的漕粮，经由会清河漕运，每石给车户脚价银1钱5分4厘，土坝车户陆运仍按照这个价钱补贴运费，雍正十一年改由石坝水运至大通桥再陆运入仓后，每石给车户脚价银1钱3分5厘，⁴每石漕粮脚价银节省1分9厘，可见水陆兼运更具成本优势。自此以后，西郊御园和圆明园八旗护军漕粮供应采用自通

1 雍正《漕运全书》卷22《京通粮储·历年成案》，第538页。

2 雍正《漕运全书》卷17《京通粮储·历年成案》，第423页。

3 《钦定大清会典则例》卷39《户部·仓庾》。

4 雍正《漕运全书》卷17《京通粮储·历年成案》，第423页。

州石坝起，经通惠河至大通桥，再从大通桥陆运进本裕仓和丰益仓的水陆兼运模式，一直持续到清朝末年。

在水陆兼运过程中，从大通桥至本裕、丰益二仓的陆运阶段还有三十多里的路程，这段在今天看来不太长的路程在当时确是个麻烦事，夏秋大雨时行，道路泥泞，车运漕粮苦不堪言。乾隆三十六年，因“通惠河修筑漫口，雨水之后车辆难行”，¹于是清廷采取就近储粮俟后转运的措施，“派进本裕、丰益二仓漕米，缘雨水泥泞，就近暂贮太平仓，俟运务告竣，道路稍干，再行转运”。²另外，因本裕、丰益二仓在北京城西北，路途较远，运输较其他粮仓相对困难，乾隆四十五年对坐派远仓的漕粮运输同样采取阴雨时就近存储的规定，同时对漕粮派拨制度进行改进，“本裕、丰益二仓坐派漕粮，嗣后头进漕粮于四五月间果能依期到通，所有派进远仓米石，仍遵旧例办理。倘漕船抵通较迟，或坐派远仓后适遇阴雨，难以运送，即将米石该贮近仓，俟三进南粮再行派拨远仓，不必拘定头进帮船内轮派。”³另外，漕粮运往本裕、丰益二仓因路远而耗费时日，石坝、大通桥漕粮转运周期延长，会导致后续未抵石坝之漕船积压，漕粮转运不及时往往影响漕船回空，为此，乾隆四十八年规定：“本裕、丰益二仓距大通桥三十余里，每年应贮米二十余万石。本年因漕船赶紧回空，所有到桥米石就近先尽京仓运进，以便迅速起卸。将该二仓之米照乾隆三十六、四十六等年暂贮太平仓之例酌存数万石，于运务更可迅速。”⁴

1 《钦定户部漕运全书》卷 56《收受粮米》，《续修四库全书》第 837 册史部政书类，上海古籍出版社，2002，第 239 页。

2 《钦定户部漕运全书》卷 59《脚价则例》，第 299 页。

3 《钦定户部漕运全书》卷 56《收受粮米》，第 240 页。

4 《钦定户部漕运全书》卷 56《收受粮米》。第 241 页。

三 会清河停漕后的河道与河闸变迁

会清河漕运停止后，清河河道因失去维护和管理，泥沙淤积而形成滩陆，两岸百姓为垦田之利而侵占河道，河道日趋狭窄，夏季汛期影响行洪，导致河水漫溢，危害两岸田庐。乾隆十八年云南道监察御史耀成奏陈清河两岸居民占垦河地之事：“查会清河上自圆明园至通州一带河道，向因清河本裕仓收贮号粮，皆由水运，河身河岸俱经修整。后因旱路车载，停止水运。该处居民竟将临河两岸占垦地亩，以致河身淤浅，偶遇阴雨连绵，河水涨溢，有损田禾。……据称雍正四年，水运改陆后，河边渐有淤出高处，附近居民零星开种。”¹乾隆皇帝曾作一首《安河丰益仓》诗：“安河通清河，昔留运粮迹，因之建有仓，其名曰丰益。月米资旗兵，施恩非常格。岁久渐淤壅，罢船缘水窄。遵陆车代船，亦未误仰食。水陆虽无异，淤壅岂长策。庚辛秋霖盛，遂致有潦迫。疏通防其后，一劳逸庶获。陆运则仍旧，习惯弗更易。山高河在下，仓原见河侧。余三非所云，意不为蓄积。”²该诗写于乾隆三十七年（1772），有学者认为乾隆年间重新疏通清河，再次启用漕粮水运方式。实际上，该诗表达的意思很明白，“陆运则仍旧，习惯弗更易”，就是运往本裕仓和丰益仓的漕粮依然采用陆路运输。此次疏通清河是因为“淤壅岂长策”，即乾隆皇帝疏通清河，只是防止清河淤塞，以宣泄洪水。

清河上所设闸座也因漕运停止而失去作用，翔帆、天兴、云津等闸因“无庸启闭”，自然不需要那么多的闸夫服役，乾隆

1 《清高宗实录》卷 444，乾隆十八年八月丙戌。

2 《御制诗四集》卷 2。

十二年从天兴等闸闸军内拨派三十名前往奉宸苑所管柳村等闸应差，乾隆十六年“奉旨将天兴、翔帆二闸拆去，随即裁汰闸军十二名，现存云津一闸既（即）归并柳村闸就近管理”，¹ 光绪《畿辅通志》记载“大兴县天兴闸闸官，乾隆十六年裁，归并柳村”。² 到了光绪年间，宛平县安丰闸也废弃了，清河上只剩下四座河闸，光绪九年十一月直隶总督李鸿章在《提报动拨明年春夏二季闸军工食钱粮事》中说：“今顺天府属清河内云津、长清、长源、顺城等四闸，共计闸军82名。”³ 后来，这四座闸也都先后消失，如今其位置已经难以确定。

1 《钦定总管内务府现行则例》，第267页。

2 《畿辅通志》卷30《表十五·职官六》（4），第575页。

3 《李鸿章全集·奏议（十八）·题本贴黄（二）》，第647页。