



# 漕政视域下清代领运军丁身份递嬗与运役承继\*

沈胜群

**摘要:**清开国之初,清廷保留了前朝卫所旗军挽运漕粮的旧制,并改卫军为屯丁,使之趋于民化。在此过程中,其一方面扩大运丁金选范围,以弥补出运旗丁额数的不足;另一方面沿用明代粮艘出运的管理体系,形成漕船之上旗丁撑驾、旗甲总管的挽运结构。至康熙三十五年(1696年),清廷重新定义了挽漕者的身份,法定雇募水手的出现,改变了清初以来出漕人员全部采用卫所军丁的做法,旗丁逐渐代替原本肩负领运的旗甲,负责管理粮艘,雇募水手、短纤等事。清代领运军丁身份递嬗与运役承继,既有清廷弱化前朝运军角色的设计初衷,又有革新运漕群体的政治用意,成为考察清初漕运制度重建和运漕群体流变的重要线索。

**关键词:**旗丁;卫所;旗甲;运漕群体;民化

**中图分类号:**K249

**文献标识码:**A

**文章编号:**2095-5669(2025)03-0050-09

明代卫所旗军挽运漕粮的做法解放了民力,赋予了运漕群体“军”的特色,使得明朝政府在承袭传统漕运制度的同时深化了官方组织在漕运中的话语权。然而在实际运作中,一些诸如运军数量匮乏、制度运作无序等疲态逐渐凸显,不仅影响了漕粮运输,而且加剧了明朝日渐困窘的财政负担。入清后,因巩固政权需要,清廷恢复了漕运,并重申官方的权威性。相应地,前代具有军事性质的涉漕卫所旗军亦随着一纸政令,变成了清朝统治下趋于民化的挽运旗丁,他们成为漕粮运输的支撑者。在此过程中,领运军丁身份也出现了从“管船旗甲”到“漕运旗丁”的转变,这种变化不仅蕴含了王朝更迭、权力重塑等制度层面的变迁,也体现了清廷逐步调试原有漕运组织、重建制度活力的深刻内涵。本文以清代领运军丁身份递嬗为切入点,从制度框定与具体运作两个层面论述清初漕运卫所军丁角色分化、流变等情形,以及由此带来的漕运制度与文化变迁等内容,从而深化学界

关于明清运漕群体与卫军家族等相关方面的研究<sup>①</sup>。

## 一、明清易代后涉漕卫所旗丁运役承继与认同

清开国之初,因战乱纷争,内河航道渐趋崩坏。出于巩固政权的需要,清初统治者恢复了漕运。与此同时,“明季至崇祯之末,漕事称最病矣”<sup>[1]471</sup>的状况也要求执政者剔除弊病,重建制度活力。为此,清廷一方面沿用前朝卫所旗军挽运漕粮的做法,只不过裁卫所“指挥,设守备,改卫军为屯丁,令无运屯田,同民田一体起科”<sup>[2]</sup>罢了;另一方面又细化了漕运制度运作流程,使其有章可循。总体原则为“漕运悉仍成化之旧,凡卫所额船一只,每军户数十人轮流派运,运军、水手各有行、月二粮,造船有料价,修舱有官钱”<sup>[3]534</sup>。因此,清代漕运延续了明朝军户应役的方式,仍属于国家管控下涉漕卫所军役

收稿日期:2025-01-16

\*基金项目:国家社会科学基金青年项目“漕运旗丁家族与清代基层漕务运作研究”(20CZS034)。

作者简介:沈胜群,男,辽宁大学历史学院副教授(辽宁沈阳 110136),主要从事清代漕运史与区域交通史、水运史研究。

的一种形式。与明代卫军或旗军称谓略有不同,清代漕粮“承运之人曰旗丁”<sup>②</sup>,光绪《钦定户部漕运全书》载:“民之隶卫籍者,曰‘军丁’,又曰‘运丁’,专为转运漕粮而设……明制于各卫选都指挥一员,统领官军运粮。……至明,乃有军丁之目,于屯伍中抽选,别为一途,不劳民运。我朝因之,惟革卫指挥、千、百户等职,改设卫守备、千总、随帮等官,专司屯务之事,丁则名仍其旧……(挽运之初,有防运,短运等名目,继而坐签长运,统名之曰‘旗丁’,又曰‘运丁’,皆管理船只挽运)。”<sup>[4] 653-664</sup>旗丁虽隶属卫籍,但弱化了明代卫所“军”的特色,与百姓相似,然其又曰“军丁”,暗示了这一群体又有别于百姓,以至时人有云:“完纳丁粮,既当一民差,而金领漕运,又当一军差。”<sup>[1] 524</sup>这种角色定位,使得旗丁群体饱受漕运之苦的同时也强化了其身份属性。换言之,在地方社会中,领漕出运既是旗丁的重要任务,又是漕运制度运作下军户家族的应役方式,更是此群体无法抹去的身份烙印,成为有别于其他阶层的标识之一。明代中后期漕运积弊重重,至明末,运军已经疲乏至极。此外,晚明政局动荡与战乱频发,也使明代统治者丧失了一定的政治强制力与决策力。更多情形下,逃亡与串籍成为旗军逃避出运的主要方式。卫所军士逃亡问题由来已久,且勾金之时通同作弊,曾在兵部供职的大臣张本等人即奏言:

天下卫所递年以來,勾取逃亡等項軍人,為因比先未曾奏定條例,頒布申明,其各該衛所往往泛濫申填勘合,差人前去各府州縣勾取。所差人員,每歲不下二、三萬數。該勾軍士,又不從實開寫原報姓名、鄉貫并充軍來歷緣由。以致差去官旗,通同有司、里老人等作弊,將有勾者徑故回申,無勾者輾轉攀指;數內應分豁者,不與分豁,重複勾擾,連年不絕。<sup>[5]</sup>

为保证运力,明朝政府一方面按例清点军户,严格审查户籍,防止运军冒入民籍;另一方面又采取雇佣的形式补充旗军出运额数,但仍无法遏止漕运江河日下的趋势。从制度层面看,清廷“改卫军为屯丁”<sup>[6] 3586</sup>的政策看似重新厘定了清初运漕群体,但在实际运作中,涉漕军户的家族性决定了运漕的延续,即因政治需求,涉漕军户

的漕运役并未因王朝更迭而发生改变,反而得到延续,甚至出现强化的趋势,故旗丁对清廷运役的认同,不仅涉及自身群体性质、地位等内容的界定,而且关乎清廷漕运政策的制定。更多情形下,清初统治者治理漕运的过程便是调整此群体的过程。

总体来说,旗丁对运役的认同涉及两点:其一,对出运之年领运有着清晰的认识,并表现出一致性;其二,旗丁基于运漕而形成的社会关系,包括身份确立,以及因社会其他群体的排他性而形成的群体认同。两点相较,前者有一定客观性,且有相应规章可循,是否按时、按例出运是衡量其应役的重要标准。这一点,有具有强制力的金选政策作保障,更多情形下,主动肩负运役是旗丁最好的选择,以免官府上门索丁,如江西省庐陵县麻氏家族即在清廷“散军、操军、牙军、舍余充运”<sup>[7] 481</sup>的金丁政策“号召”下,“以舍余借充挽运,遂世相沿,至不可脱”<sup>③</sup>。麻氏家族舍余充运的做法,一方面说明清初运丁匮乏的历史事实;另一方面又诠释了在规章制度面前,出运家族没有别的选择,更多的是照例应役,完成漕运。旗丁基于运漕而形成的社会关系有较大的随意性,身份的形成与认同属于自身群体属性构建的一部分,这也是旗丁区别于其他群体的标志之一。其构建过程与特性,因地域不同与时间推移表现出一定的差异性,如粮艘开航时的亲属关系,随船贩卖货物的商贸关系,以及运粮北上、回南的同帮与同乡关系等,这些关系的发生很大程度上缘于肩负运役。康熙五十一年(1712年),清廷规定,旗丁出运“每年于本丁兄弟、子侄内,再派一丁随运。如抵通挂欠,留一丁追比,一丁驾空回南。如重运到淮短少,令一丁驾运北上,留一丁买米赶帮”<sup>[4] 678</sup>,这种基于亲属关系而形成的协作行为,不仅有助于完成运役,还加强了亲属间的交流。就没有血缘或姻亲关系的旗丁来说,地域成为其建立联系的重要手段。同乡或同帮旗丁间往往结成一定的互助协作关系,这种关系既有出运前的协作与准备,又有出运中同舟共济的相互扶持。与此同时,不同船帮间为维护本帮利益而发生的械斗等事,虽一定程度上扰乱了漕运秩序,但从侧面看也属于本帮或同船间“互助”行为的一种方式。漕船承造虽有清廷政策与料

价的支持,但运漕资金则需军户家族自行筹划。在此过程中,屯田收入成为资金的主要来源:“屯田之设,原系明初令军开垦,照田编派,使领运事,俾其内足以赡妻子,外足以资费用。”<sup>[8]307</sup>入清后,屯田仍是出运旗丁的支撑。相应地,为减少自身疲累,保证出漕之年生计,旗丁间往往会形成带有互助性质的“私议”,如江西省广信、铅山二所领运漕船“熟屯收租济运其私议规程”<sup>[9]</sup>。此规程不仅详细记载了出运船只、拨给田地数额,又规定了长运、短运时屯田补贴漕运的具体方法。总体来说,长运拨给屯田较多,田租足以帮贴运漕之丁,众丁不复加贴运费;短运拨给屯田较少,田租亦较少,合运众丁需要帮贴出运之丁<sup>④</sup>。旗丁间的私议行为,不仅蕴含了旗丁为维护群体利益而作出的努力,而且暗示了此群体在漕运役上的认同。此外,旗丁疲于运漕的生活状况,也使得地方社会中的其他民户有疏远此群体的倾向。例如,安徽建德县人周馥即闻族老言:“旗丁逃亡,随在追捕,我族切勿与屯户联姻,免受波累也。”<sup>⑤</sup>此事虽属个案,但一定程度上也折射出军户在地方社会之中较“孤立”的倾向。

总之,清代旗丁运役的承继与认同,是一个不断发展与建构的过程。在此过程中,规章制度始终起到关键性作用。一方面清初漕运制度的重建,决定了涉漕军户不仅未因明清易代而脱离运役,反而随着清廷漕运法规的完善而愈发疲累,甚至政令之下,其他卫所军种也被纳入运漕队伍之中;另一方面旗丁基于运漕而形成的社会关系,既有血缘上的姻亲关系,又有地缘上的同乡或同帮之情,这两类关系为旗丁“互助”提供了条件,从群体内部增强运役认同的同时突出了漕运属性。

## 二、制度框定下领运军丁身份递嬗与群体构成

为巩固政权需要,清初统治者着手重建漕运制度、体系的同时变更了漕粮运输队伍。尤其在运丁金选上采取“异其名而不异其人”的做法,一方面继续令涉漕军户挽漕出运,以保证运力;另一方面又赋予前朝运军新的角色,构建新的身份标识。在此过程中,领运军丁身份的变

化,虽未改变卫所军丁运漕的事实,但反映了清廷逐步调整漕运制度与规范运粮群体的决心。

明成化朝后,“卫所粮船一只,金点旗甲一名,运军九名。运军撑驾,旗甲总管”<sup>[10]</sup>,此规制看似完备,职责分明,然因撑驾辛劳,旗军多逃亡,使得运军数目锐减,至明末已出现“旗甲尚难其人,安有旗军以十数”<sup>[11]3369</sup>的状况。为弥补出运旗军额数,雇募水手成为不二之选,相较于卫所旗军,水手多为无籍之徒。崇祯朝御史谢三宾即言:“今所号为水手者,沿途雇募无籍贫民耳,往还与值三两,得钱之后,往往逃去。其在船之时,复多方凌辱旗甲,鼠窃狗偷,甚受其累。”<sup>[11]3369</sup>水手偷盗等事件的发生,虽与“旗甲不得其人”<sup>[12]</sup>有关,但也暗示了挽运中雇募水手的弊端。明代的旗甲隶属卫籍,明人言:“祖宗之制,每船旗甲一名,旗军十名,皆取之卫所。”<sup>[11]3369</sup>因明代卫所旗军肩负挽漕之役,故其军屯基层管理组织亦会影响漕运建制,对于军屯体系里的“旗甲”,王毓铨认为:“总旗、小旗在某种意义上说,像是民户里甲制度中的‘里长’、‘甲长’。所以在屯田组织中,总旗、小旗又称‘旗甲’。”<sup>[13]</sup>从这一层面入手,不难解释明代漕船出运规制中“旗甲”一职的设置。因其肩负漕船管理之责,故明朝君臣十分重视旗甲群体的选拔,如嘉靖二十二年(1543年),明廷议准“管船旗甲于见役旗军拣选丁力相应者充当,如见运数内不堪者,许将在卫城、操、屯种相应人丁金补”<sup>[14]</sup>。隆庆五年(1571年)漕督王宗沐亦言:“各卫所管船旗甲,承领钱粮,干系特重,如水次之交兑,沿途之照管、到仓之起纳,俱责在一人,必须殷实有力者充当,方克济事。”<sup>[15]</sup>次年题准:“运粮卫所各掌印官会同运官,将各船旗甲逐名精选身家有力者,选完开造花名长单二张,送附近府州县正官复审相应,不堪者即与更换,用印钤盖,掌印领运官各分一纸,后有坏事损失,掌印则陪,有司另处。”<sup>[16]</sup>然而,此政策仍未阻止明代漕运江河日下的趋势。运漕中雇募行为的出现,不仅改变了粮艘上原本全部采用卫所军丁挽运的制度设计,而且凸显了旗甲在漕运组织中的重要性,甚至影响了清初漕运体系的重建。清朝定鼎后,清廷逐步改革前朝遗留卫所,“设运千总以统旧旗运军,其课专以运,设守备



以统城守之兵,其课专以御盗,而运军、丁户悉仍故籍”<sup>⑥</sup>,保留了卫所屯种、运漕、守城等基本功能。顺治二年(1645年),清廷“定漕运官司,一仍明制。挽运则设旗甲,统领则设运总,督押则设漕道、粮道,提衡、巡察则设总漕、巡漕”<sup>[17]</sup>。这种人员构成,清人王庆云在《石渠余纪》中也称其为“皆明制也”<sup>⑦</sup>,在此情形下,遴选旗甲和千总等人十分重要。康熙元年(1662年),部覆准科臣史彪古题请:“各该粮道于漕粮未兑之先,务选部推守千、殷实旗甲领运,不得滥用贫乏无行之人,如金选不当,侵盗粮石,总漕即将选委衙门题参议处。”<sup>[8]292-293</sup>相应地,旗甲一如既往地随漕船北上与回南。康熙二十年(1681年)九月,康熙帝谕户部曰:“朕顷巡行近畿,至通惠河一带,见南来漕艘,旗甲、人丁资用艰难,生计窘迫,深为可悯!若不预为筹画,恐其苦累难支,以致沿途迟滞,贻误仓储,所关匪细。前以军需浩繁,漕运额设钱粮节经裁减。今应作何酌复款项,尔部详议具奏。”<sup>⑧</sup>后经户部议言,应拨发运丁工食银十五万两以济生计。从康熙帝的谕旨中,不难发现清初漕运中“挽运则设旗甲”的事实,也暗示此时漕粮运输组织未有太大改变。

自明代旗军参与运漕以来,因挽运辛劳,军户或逃或亡,运丁人数逐渐匮乏。为此,清廷一方面严格审查户口,穷尽全力金丁,如江西省万载县“又将见运内帮丁、撑驾丁析金”<sup>[18]</sup>;另一方面又令卫所其他军丁参与漕运,如同为江西省的抚州府“原额漕船六十六只,每船旗丁一名,散军九名。自经叛变、逃亡,将散军、操军、牙军、舍余充运”<sup>[7]481</sup>。需要指出的是“舍余”作为卫所都指挥等世职子孙在明代并未涉及运役,入清后,按例金充造船、领运<sup>⑨</sup>。除直接金选外,卫所其他卫军亦有帮贴旗丁之责,如安徽省泗州卫于“顺治三年后,选供漕运者为运军,门军具城守、舍余、屯军、杂役人等编为上、中、下三则人户,岁征丁银,给本卫成造漕船旗丁贴办料之需”<sup>⑩</sup>。这一点,其他方志将其概述为:“国朝厘定兵制,凡卫所军丁一体金运。”<sup>[19]</sup>为完成漕运,清廷不遗余力金选运丁的同时,逐步削弱卫所遗留世职官军的权力<sup>⑪</sup>,使得运丁群体构成呈现出身份日趋复杂的倾向。清廷重新“定义”了挽运之人,以区别前朝运军群体,光绪《钦定户部漕运全书》载:

前明之初,召集民人充实行伍,以为征战之兵。指挥领之,得地即令坐镇。厥后,镇守日久,官丁皆与本地子民婚配,安居食业。又因本地别设营伍,足资捍御,原派镇守之兵虚设无用,裁其粮饷。但年久难驱回籍,给荒田责令开垦,以资生计,故凡属卫军,皆有屯田,是以谓之“屯军”,又谓之“军丁”。军代民劳,著令挽漕,即今之旗丁也。<sup>[4]663-664</sup>

史料中的旗丁,并未脱离卫籍,与明代卫军有着千丝万缕的联系,其“屯田原以济运,运丁世守其业,每遇金丁,即将一姓屯租公帮运费。是以各亩按亩征租,除完纳正赋外,余租官为征解,以资雇募头舵、水手工价之费”的政策<sup>⑫</sup>,一定程度上减轻了旗丁出运时的负担。清廷百般设计,虽保证了旗丁额数,然数量较多的水手、头舵等身肩体力之职仍无人可寻。为此,雇募应运成为解决运力不足的措施之一,首先便是清廷重新调整粮艘出运时的旗丁额数。各省卫所运丁旧例每船自十名至十一二名不等,康熙二十五年(1686年),“题定每船额设十名,各省一例金派。江、兴二卫因无屯田,额设十二名”<sup>[4]674</sup>。十年之后,即康熙三十五年(1696年)六月,为明确运漕群体各自职责,在总漕桑格和江南、江西总督范承勋等人的奏请下,清廷重新厘定規制:

漕船出运,原系金丁一名,雇觅水手九名。今若止雇水手四、五人,其屯丁不知河道之险,易历涉江湖风涛,叵测必有隐忧,且以数军朋管一船,易至推诿,应仍循各省旧例。惟于金丁之时,严饬该管官员,金选正身一名,其余名数总以身有家属、撑驾谙练之人充当。如以无赖之丁滥充,查出即照例题参。<sup>[8]305-306</sup>

至此,清廷以制度法令的形式确立了漕运中雇募方式的合法性。康熙五十一年,清廷又发政令,“每年于本丁兄弟、子侄内,再派一丁随运”<sup>[4]678</sup>,构成了正、副旗丁共同领运的出运規制。清代挽漕出运的人员构成发生了分化,原本全部采取旗丁挽运、旗甲领运的做法被废弃,演变为漕船出运正、副旗丁管理,雇募水手、舵工等人撑驾的协作模式,直至内河漕运制度的终结。相应地,领运军丁身份也发生了变化,清初延续前朝旗甲管理船只的做法为旗丁所代替,尤其在

康熙三十五年后,大规模雇募水手等,仅保留正、副旗丁领运的制度规定,使得漕运旗丁成为漕船领运的代名词。与之相应,“旗甲”一词也逐渐在清代官方政书中消失,但被“革职”的旗甲,并未脱离运漕,而是“融入”旗丁群体之中,其隶属卫籍的情形与职责并未改变,只不过在制度形塑下名称和群体构成发生了变化。值得注意的是,随着漕运规制的变更,清代“漕运旗丁”一词在康熙三十五年前后所指代的群体是不同的。康熙三十五年之前,在同船旗甲管束下,其是漕船之上“水手、舵工”等撑驾之人的代名词,并与旗甲同源自涉漕卫所;康熙三十五年之后,水手、篙舵等人逐渐由雇募者充任,“漕运旗丁”一词仅指一船之中有领运之责的正、副旗丁二人。这种看似较单一的人员调整,反映出清初丁力不足的窘境,也揭示了清廷逐步调整漕运制度运作细节,以适应不断变化的运漕情形。

综上,回溯清代漕运卫所领运军丁身份递嬗过程,不难发现其变化有二:其一,清初因前朝遗留运军数量较少,为弥补出运数额,明代卫所中无运役的其他卫军,诸如城军、舍余等人在清代肩负了漕运役,扮演了承运者的角色;其二,明代漕船出运中有管理之责的旗甲,在清初漕运体系中继续被沿用,至康熙三十五年,法定雇募水手的出现,使得漕船上原有管理之责的旗甲逐渐为承运的旗丁所代替,尤其在官方法令中,“漕运旗丁”逐渐成为漕船领运的代名词。在此过程中,清廷一方面重新定义了涉漕卫所的领运军丁群体,赋予其新的身份标识,强化了运役;另一方面领运军丁称谓从“管船旗甲”到“漕运旗丁”的转变,既完善了清代漕运组织结构,又使漕运制度和运漕群体深深烙上时代的烙印。

### 三、领运军丁身份递嬗中制度建构与文化延续

在清初漕运体系重建中,清廷一方面重新厘定漕运制度规定,使得漕运管理有规章可循;另一方面又重新定义了运漕群体,赋予其新的身份标识,使得此群体在运漕中的角色定位逐渐清晰。在此过程中,领运军丁的身份递嬗及

其过程,既蕴含了清廷的制度建构,又囊括了无法割裂的文化延续。总体来说,清代领运军丁身份与群体递嬗中的制度建构,包含三个方面:其一,属于清初卫所制度改革内容之一,与此时卫所裁撤、合并的大环境有关;其二,构成漕运制度重建的一部分,尤其是法定雇佣水手的出现,既弥补了清初挽漕旗丁额数的不足,又吸纳了运河沿线民人的参与,有稳定社会的功用;其三,与卫所“民化”相系,顺应明代中后期以来卫所“民化”的主体变迁趋势<sup>③</sup>。然而,与制度更迭的易见性不同,社会文化上则更多地表现为承继了明朝涉漕军户出运中的习俗、文化等内容,构成了领运军丁身份递嬗中的“文化延续”。

具体来说,在制度层面,卫所作为前朝遗留的军事单位与涉漕机构,首先进行变革。明代卫所之制<sup>④</sup>始建于洪武初年(1368年),其“凡天下要害之地,有系一郡者设所,系连郡者设卫”<sup>[20]329</sup>,形成“自京师达于郡县,皆立卫所”<sup>[20]329</sup>的趋势。卫所内有屯田,由“军士耕种,纳其余粮,以充岁饷”<sup>[21]</sup>。因区位不同,卫军有“边方去处,七分下屯,三分守城。腹里去处,八分下屯,二分守城”<sup>[22]</sup>之分,收获之粮米称为“籽粒”,按标准留足交仓供本军支給外,余粮亦为本卫所官军俸粮,故从经济上可以做到自给自足。至成化年间,卫军成为法定的运粮人<sup>⑤</sup>,形成“成化以前,军惟用以御侮。成化而后,军始用以运漕”<sup>[3]534</sup>的局面,故从国家控制和漕运组织建设等角度看,如何在恢复漕运的同时削弱前朝遗留卫所的军事性,成为清初统治者不可回避的问题。

清顺治三年(1646年)九月,兵部议卫所不可裁,并奏言:“卫军改为屯丁,凡卫所钱粮职掌,及漕运造船事务,并都司、行都司分辖,皆宜照旧。”<sup>⑥</sup>于是,卫所在清初被保留下来,至雍正二年(1724年),雍正帝“从廷臣请,并内地屯卫于州县,裁都司以下官。惟带运之屯,与边卫无州县可归者,如故”<sup>[6]3500</sup>。在此情形下,清廷逐步完成卫所裁撤和归并州县的改革工作。反观清廷“改卫军为屯丁”的做法,不仅缘于卫所的军事性质,清廷不允许前朝军事单位存在,意在逐渐削弱其军事色彩,还在于清朝虽裁军名,但“因屯田一款,无所归附,因名屯丁”<sup>[1]524</sup>的苦衷,

尤其更名的做法使得清代卫所军丁身份逐渐民化,繁杂的军役亦逐渐蜕变成漕运服务,维持生计的屯田仅起到助运的作用,千总等官职的设置更是除领运、征屯外,“别无事事”<sup>⑩</sup>。康熙三十五年后,领运军丁从“管船旗甲”到“漕运旗丁”的转变,蕴含了清廷整合卫所军丁、重塑官方运漕群体标识的深意,有强烈的政策导向。官方政书中“旗甲”一词逐渐被淡化的事实,也从侧面证明了这一点。换言之,看似简单的“旗甲”身份上的变动,实则包含了漕运制度与运漕群体的变化,故从广义的角度看,涉漕卫所去军事化属于清廷重构漕运组织结构的重要一环。只不过在某些情形下,二者在改革中存在同步或重合的过程。清代涉漕卫所的去军事化,顺应了明中后期以来的卫所“民化”趋势。明初建立起来的卫所体制,其军事职能逐渐减弱,已有的研究表明“不仅营兵制和募兵制降低了卫所的军事意义,自永乐年间出现的卫所的班军和漕军也冲击了其自身的军事职能”<sup>[23]</sup>。在此情形下,明末的卫所内部繁杂的军役已出现单一化趋势,丧失了其原有的设计初衷,以至时人云:“国家所获卫力仅转漕,岁千人耳。”<sup>[24]</sup>这暗示了卫所体制的衰落。清开国后虽保留了涉漕卫所,但民化色彩浓厚,其结构与性质已不能与明代同日而语,领运军丁从“旗甲”到“旗丁”的变化,也从侧面说明了这一点。与制度形塑所具有的易见性不同,领运军丁群体变化中的文化<sup>⑪</sup>“延续”则不易观察,一方面文化比较抽象,有“符号学的概念”<sup>⑫</sup>之说;另一方面清廷的参与或推动,在一定程度上起引导作用,赋予其较强烈的官方色彩。相较于其他群体,卫所领运军丁隶属军籍,其军户家族特征与承担运役的事实又决定了无法人为割裂明清更迭后漕运文化的延续。此外,数百年来涉漕军户一以贯之地重复诸如领运、雇募短纤、协济粮艘航行等活动,又使得考察漕运文化延续变得有迹可循。

首先,漕粮运输是一项集体活动,每年运漕之时各色人等活跃于京杭运河之上,培植了漕运文化产生的空间。加之,京杭运河南北通达沟通了诸如吴越文化、燕赵文化等地域性文化的同时也促进了文化交流。旗丁以船为家的居住行为与运漕的季节性、流动性<sup>⑬</sup>影响了此群体

在漕运文化上的传播与塑造功能。漕粮运输之际,数以万计的漕运人员往返于运河南北,影响了运河沿线的风俗、饮食习惯,甚至传播了语言文化。清人沈峻在《津门棹歌》中即描绘“杨柳桃花三十里,罢师都惯唱南腔”<sup>[25]143</sup>,揭示了渔夫在行舟打鱼间唱歌习惯于南腔。清人梅宝璐也注意到潞河一带的舟人“西来打桨东来橹,惯学吴娃唱采莲”<sup>[25]195</sup>,同样说明了南方语言或歌谣对天津地区文化的影响。这种地域性语言或文化的变迁过程,并不是短时间造就的,往往会经历漫长的过程,存在一定的文化延续性。

其次,清廷重新定义漕粮运输群体的行为,进一步强化了出运旗丁在运漕中的角色与地位。这种角色定位,既不是漕运旗丁群体的自我建构,也不是由其他群体给予的,而是在清廷漕运制度框定下逐渐形成的,并随着年复一年的运漕活动潜移默化地得到强化,换言之,运粮者的身份使得旗丁群体不自觉地成为运河沿线文化的传播者,反过来,地域性文化圈的打破,又赋予其传播文化的动力。此外,旗丁运漕看似是个人行为,实则是家族活动。在涉漕家族中,漕运是头等大事。为完成运役,往往需要全族人同心协力,但连年的运漕,也使家族内部逐渐疲累,如何协调族人完运,积累运漕资金,事关家族存亡。在此情形下,往往会诞生领导人物,如黄冈蔡氏的调九公<sup>⑭</sup>,除协助族人漕运外,自己捐资独运九回,在家族中树立了极大威望,从而增强了家族内部的团结和稳定。相应地,涉漕家族的稳定性,也增强了文化延续的稳定性,其中不仅有家族文化的延续,还有运漕经验的承继。

最后,一些诸如祭祀、演戏等活动<sup>⑮</sup>并未因领运军丁群体变化而发生太大改变,反而随着官方的推崇愈发隆重。漕船北上时,一路惊涛骇浪,为保证旅途平安,旗丁常常举行祭祀活动。除在粮艘上供奉神龛外,旗丁出运途中,路遇运河沿线庙庵,也会举行祭祀活动,如“惠济祠在清河县运口,为漕行要道,帆樯林立,香火繁盛”<sup>[26]</sup>,亦如“晏公堂,在县东二里丰桥村,每岁清明前,乡人社会祀水神平浪侯,凡漕艘行必祷”<sup>[27]</sup>。需要指出的是,在旗丁额领的银两中也会有敬神银,如浙江省旗丁额领银款中便有“祀



河、水手节、端午节、中秋节、敬神银四两”<sup>③</sup>。此外,演戏也是漕运旗丁举行祭祀的一种形式,如“乾隆戊午,运河水浅,粮艘衔尾不能进,共演剧赛神,运官皆在”<sup>[28]</sup>。在此过程中,丁舵等人往往利用泊船演戏的间隙,买卖货物赚取银钱。针对这一点,雍正朝任催漕官的李绂便言:“访闻向来粮船,至济俱停泊,金龙四大王庙前演剧祭神,旗丁借此耽延装卸货物,水手则利其饮食,酣嬉谎言神威显赫。”<sup>[29]</sup>这揭示了旗丁祭祀活动中的商业行为,这种商业行为并非清朝所独有,而是随着军户挽漕活动而逐渐发展与延续下来的,进一步说明了运漕群体的特殊性。

在制度建构与文化延续的背后,清初领运军丁身份的递嬗,也蕴含较丰富的政治意涵。除上文提及的此内容是清廷重建漕运制度和推动涉漕卫所“民化”重要举措之外,亦有一定的经济和社会文化影响。为了保证旗丁生计和运力,清廷往往准许其随船携带一定数量的免税土宜,沿途贩卖。顺治八年(1651年),清廷允准:“照旧例每船许带土宜六十石,以恤运丁劳苦,凡沿途遇浅,盘剥,旗丁自备水脚。如六外,多有夹带,将货物入官,仍行治罪。”<sup>[8]443</sup>此情形下,在制度层面,清廷并未区分领运军丁和头舵等人身份,而是一体允准携带土宜六十石。然康熙朝后,随着领运军丁身份重塑和法定雇募水手等人的出现,至雍正七年(1729年),清廷重新厘定了规章制度,旗丁“于旧例六十石之外,加增四十石,准每船携带土宜一百石,永著为例”<sup>④</sup>。次年,户部又议覆:“各船头、舵二人,每人准带土宜三石,水手无论人数,准带土宜二十石,合算每船准带土宜共一百二十六石。”<sup>[30]</sup>这样分门别类的规定,一方面便于清廷在淮安等处稽查和约束;另一方面丁舵等人员随船贩卖的行为又促进了运河沿线商贸和市镇的发展。无论哪种形式,都揭示了运漕群体角色分化后带来管理的便捷性和益处。

与经济层面影响的外在性略不相同,由领运军丁身份递嬗所带来的社会文化影响具有内向性的特征,不仅表现在旗丁对运漕经验的累积上,还见之于家族内部各房协济等方面。相较于清初的领运军丁群体,康熙朝及其以后,制度框定后的旗丁人数较少。一船之上,正、副旗

丁领运的形式,一方面要求旗丁挽运经验丰富,既要沿途负责雇募短纤等人,又要随时处理突发事件;另一方面,每年周而复始的漕粮运输,又会反复强化旗丁群体这种“习得行为”,相应地,某些新问题的处理、新方法的尝试,以及新协作形式的出现等则进一步催生新的“习得经验”。如此反复,不仅强化了旗丁群体的领运角色,而且给予了清代漕运制度更多的活力。在这一层面,与其说清廷按需调整了制度运作细节,不如说领运军丁群体通过自我调适不自觉地弥补了制度运作的纰漏。

因此,清代漕运卫所领运军丁身份递嬗,不仅暗含清廷重构漕运制度的政治动机,而且顺应了清初改革前朝遗留卫所的大趋势。重建运漕群体结构,弥补出运旗丁额数不足,是清廷革新运漕群体身份标识的一个目标,这很大程度上缘于部分情形下治理运漕群体的过程便是治理漕运的过程。与制度变更略不相同的是,漕运文化更多地表现为延续的特点,一方面涉漕军户的家族性特征与承袭运役的情形决定了出运旗丁无法摆脱运漕之责;另一方面诸如领运漕船、雇募水手等行为亦未因领运军丁身份的变更而发生变化,反而随着运漕活动得到强化。相应地,由此形成的政治含义较为丰富,并附带一定的经济和社会影响。

## 结 语

在清初漕运制度重建中,清廷不仅弱化了前朝遗留卫所的军事色彩,而且逐步调整了运漕群体的构成。在此过程中,领运军丁身份由“管船旗甲”到“漕运旗丁”的转变,既彰显了制度变更对运漕群体的影响,又说明了清廷对挽运中领运群体的重视。尤其是清廷通过重构领运军丁身份标识的形式,进一步削弱了涉漕卫所的军事色彩,使其民化,而其重新定义运漕群体的过程,又实现了行政与权力上的再分配。与之相应,因政权需要与经济诉求,清初统治者并未彻底废除前朝卫所组织,而是在调整卫所内部结构的基础上实现功用的最大化。清代领运军丁群体身份递嬗过程,是一个复杂且不断调适的过程,也是一个制度规定和实际运作之间相互磨合的过程。在

此过程中,清廷政策一直起导向和推动作用,而在政策的背后,又蕴含了清代统治者振颓起弊、筹划漕运事宜,保证粮米顺利抵达京、通二仓的用意。清代领运军丁群体递嬗,虽出现了诸如“管船旗甲”等人身份的消亡,却未中断行之已久的漕运文化,相反,一些诸如祭祀和商贸等活动反而随着旗丁领运身份的清晰和官方的推崇愈发繁盛了。这些活动与文化,一部分承袭自前朝卫军运漕活动或区域风俗习惯,是漕运群体的“习得经验”和漕运文化长期积淀的结果;另一部分是旗丁等人在运漕实践中自我创造和实践所得,或在取得官方授权下,数姓军户或一姓军户家族内部共同商议与约定的结果,有着维持运力的功能,也构成文化延续的一部分。与此同时,在制度建构与文化延续的背后,也蕴含较丰富的政治深意,清廷通过制度框定的形式重新确立了运漕群体,并区分了领运和撑篙、掌舵等人的职责,为后来相关政策制定和约束提供了便利,而由此带来的影响也不容小觑,既有经济层面的商贸活动,又有社会文化的萌动。无论何种形式,清代漕运旗丁自身肩负运役的属性并未改变,反而随着清廷金丁范围扩大和漕运制度的反复调试逐渐强化了,这些内容无一例外地揭示了清代漕运制度变更对运漕群体的影响。

#### 注释

①参见于志嘉:《卫所、军户与军役:以明清江西地区为中心的研究》,北京大学出版社2010年版;徐斌:《明清军役负担与卫军家族的成立——以鄂东地区为中心》,《华中师范大学学报(人文社会科学版)》2009年第2期;袁海燕:《清代江西漕运军户、家族与地方社会——以庐陵麻氏为例》,《地方文化研究》2013年第6期;李俊丽:《清代旗丁对漕粮的盗卖与掺杂》,《古代文明》2014年第3期。②民国《南通县图志》卷22《杂纪》,载《中国地方志集成·江苏府县志辑·53》,江苏古籍出版社1991年版,第251页。③转引自袁海燕:《清代江西漕运军户、家族与地方社会——以庐陵麻氏为例》。④关于江西省广信、铅山二所的“熟屯收租济运私议规程”内容与成效,参见王剑、沈胜群:《“规章定例”与“私议规程”:清代漕运旗丁的权利内涵与认同——以江西省广信、铅山二所“熟屯收租济运私议规程”为例》,《吉林大学社会科学学报》2016年第6期。⑤宣统《建德县志》卷5《食货·屯赋》,载《中国地方志集成·安徽府县志辑·63》,江苏古籍出版社1998年版,第213页。⑥《袁州府志》卷3《食

货·屯运》,同治十三年刻本,中国国家图书馆藏。⑦王庆云《石渠余纪》卷4《纪漕运官司期限》,北京古籍出版社1985年版,第158页。⑧《清圣祖实录》卷97,康熙二十年九月壬申,中华书局1985年版,第1231页。⑨⑩光绪《钦定户部漕运全书》卷25《查金运丁》,载《清代漕运全书》第2册,北京图书馆出版社2004年版,第664—665页,第664—665页。⑪乾隆《泗州志》卷7《卫志》,载《中国地方志集成·安徽府县志辑·30》,江苏古籍出版社1998年版,第270页。⑫《南陵县志》卷16《食货志》,载《中国地方志集成·安徽府县志辑·47》,江苏古籍出版社1998年版,第195页。⑬郭红:《军亦吾之民:明代卫所民化研究》,上海大学出版社2022年版,第253—259页。⑭明代卫所政区或军户相关研究,可参见顾诚:《隐匿的疆土:卫所制度与明帝国》,光明日报出版社2012年版;李新峰:《明代卫所政区研究》,北京大学出版社2016年版;张金奎:《明代卫所军户研究》,线装书局2007年版。⑮明代卫所士兵早在永乐朝即已参与河运漕粮,参见:《明太宗实录》卷147,永乐十二年正月庚子,台北“中研院”历史语言所1962年版,第1729页。⑯《清世祖实录》卷28,顺治三年九月乙未,中华书局1985年版,第238页。⑰董卫国:《屯粮归县征疏》,《皇朝经世文编》卷31,载魏源:《魏源全集》第14册,岳麓书社2004年版,第783页。⑱此处“文化”更偏重于漕运文化。本文所使用“文化”一词,仅指涉漕军户在漕运中所呈现的习惯、角色,以及由此产生的经验等内容。⑲[美]克利福德·格尔茨著、韩莉译:《文化的解释》,译林出版社2014年版,第5页。⑳沈胜群:《清代漕运旗丁挽运粮米与社会活动季节性考察》,《档案与建设》2022年第11期。㉑徐斌:《明清军役负担与卫军家族的成立——以鄂东地区为中心》,《华中师范大学学报(人文社会科学版)》2009年第2期。㉒沈胜群:《“泊船祭祀”与“人神互惠”——清代漕运旗丁崇祀文化的规制与功效》,《民俗研究》2018年第5期。㉓《呈浙省旗丁每年额领及费用各款清单》,录副奏折,嘉庆四年十一月,档号:03-1743-027,中国第一历史档案馆藏。㉔《清世宗实录》卷81,雍正七年五月甲子,中华书局1985年版,第71页。

#### 参考文献

- [1]魏源.魏源全集:第15册 皇朝经世文编[M].曹培,校勘.长沙:岳麓书社,2004.
- [2]王庆云.石渠余纪[M].北京:北京古籍出版社,1985:168.
- [3]定祥,修.刘绎,纂.吉安府志[M]//中国方志丛书:华中地方 第251号.清光绪元年刊本.台北:成文出版社有限公司,1975.
- [4]载龄,等.钦定户部漕运全书[M]//清代漕运全书:第2



- 册.清光绪间刻本.北京:北京图书馆出版社,2004.
- [5]杨一凡,曲英杰.明代条例:军政条例[M]//中国珍稀法律典籍集成:乙编 第2册.北京:科学出版社,1994:3.
- [6]赵尔巽,等.清史稿[M].北京:中华书局,1977.
- [7]许应鏞,谢煌.抚州府志[M]//中国方志丛书:华中地方 第253号.清光绪二年刊本.台北:成文出版社有限公司,1975.
- [8]漕运议单[M]//叶艳萍.中国大运河历史文献集成:续编 第3册.北京:学苑出版社,2019.
- [9]蒋继洙,等修.李树藩,等纂.广信府志[M]//中国方志丛书:华中地方 第106号.清同治十二年刊本.台北:成文出版社有限公司,1970:294.
- [10]顾炎武.天下郡国利病书:第6册[M]//续修四库全书:第595册.上海:上海古籍出版社,2002:744.
- [11]崇祯长编:卷58[M].影印本.台北:“中研院”历史语言研究所,1962.
- [12]张瀚.松窗梦语[M].盛冬铃,点校.北京:中华书局,1985:159.
- [13]王毓铨.明代的军屯[M].北京:中华书局,2009:201.
- [14]王圻.续文献通考[M].北京:现代出版社,1986:562.
- [15]王宗沐.敬所王先生文集所载地方法律资料:漕政禁约规条[M]//中国古代地方法律文献:甲编 第5册.北京:世界图书出版公司,2006:520-521.
- [16]申时行,等.明会典[M].北京:中华书局,1989:198.
- [17]刘锦藻.清朝文献通考[M].杭州:浙江古籍出版社,1988:5255.
- [18]龙賡言.万载县志[M]//中国方志丛书:华中地方 第276号.1940年刊本.台北:成文出版社有限公司,1975:1164-1165.
- [19]许瑶光,等修.吴仰贤,等纂.嘉兴府志[M]//中国方志丛书:华中地方 第53号.清光绪五年刊本.台北:成文出版社有限公司,1870:670.
- [20]顾九锡.经济类考约编二卷[M]//四库未收书辑刊:伍辑 第15册.北京:北京出版社,2000.
- [21]刘海年,杨一凡.皇明诏令[M]//中国珍稀法律典籍集成:乙编 第3册.北京:科学出版社,1994:657.
- [22]马端肃.清屯田以复旧制疏[M]//明经世文编:卷63 马端肃公奏疏二.北京:中华书局,1962:519.
- [23]郭红,等.军亦吾之民:明代卫所民化研究[M].上海:上海大学出版社,2022:34.
- [24]陈德文.袁州府志[M]//天一阁藏明代方志选刊续编:第49册.明嘉靖二十二年刻本.上海:上海书店,1990:971.
- [25]天津风物诗选[M]//天津文史丛刊:第五期.天津:天津市文史研究馆,1985.
- [26]麟庆.鸿雪因缘图记:第2集[M].杭州:浙江人民美术出版社,2011:538.
- [27]疏篴,等.武康县志[M]//中国方志丛书:华中地方 第565号.清道光九年刊本.台北:成文出版社有限公司,1983:596-597.
- [28]纪昀.阅微草堂笔记[M].杭州:浙江古籍出版社,2010:241.
- [29]李绂.漕行日记[M]//续修四库全书:第1422册.上海:上海古籍出版社,2002:337.
- [30]杨锡绂.漕运则例纂二十卷[M]//四库未收书辑刊:壹辑 第23册.北京:北京出版社,1998:661.

## The Identity Evolution and Labor Change of the Grain Transport Soldiers in the Qing Dynasty from the Perspective of Grain Administration

Shen Shengqun

**Abstract:** At the beginning of the founding of the Qing Dynasty, the Qing Court retained the system of the previous dynasty in which the garrison soldiers were responsible for transporting grain, but changed the guards' roles by replacing them with local garrison soldier, who were more focused on common people. In this process, on the one hand, the Qing court expanded the recruitment of transport laborers to compensate for the shortage of grain transporters. On the other hand, it maintained the management system of grain ship in the Ming Dynasty, forming the transport structure in which the grain transport soldiers sailed and the commander oversaw the grain ship. By the 35th year of Kangxi (1696), the Qing Court redefined the identity of the transporters. Statutory hired sailors had changed the practice that all the transporters were soldiers since the early Qing Dynasty. The commander on ships, which had originally been responsible for leading the transport was gradually replaced by the transport soldiers, who managed the grain ship, hired sailors, and trackers. The identity evolution and the role change in the transport in the Qing Dynasty not only reflected the original intention of weakening the role of the transport commander from the previous dynasty, but also aimed at rebuilding the transport system. This transformation became an important clue to explore the reconstruction of the transport system and the change of groups in transportation in the early Qing Dynasty.

**Key words:** grain transport soldiers; garrison; commander in grain transport; groups in grain transportation; civilian

[责任编辑/闰 闰]