

明代的海陸兼運及運河的濬通

吳 緝 華

- 一、引 言
- 二、南北轉運重新建立的原因
- 三、海陸兼運中的海運
- 四、海陸兼運中的陸運
- 五、從海陸兼運的運糧數量看北方在經濟上的需要
- 六、運河的濬通與海陸兼運的廢止
- 七、結 論

一、引 言

明代開國後，明太祖重視的地區是經濟重心的江淮，因此把政治重心的京師就建立在金陵。這時北方祇是成為邊防上的軍事區域，所以明代初年江淮的經濟藉海運抵達北方，僅支持北方軍事需要罷了。到洪武晚年，國家逐漸走上安定階段，等到北方的屯田得到成效時，原有的南北海運，也在洪武三十年（一三九七）罷去。到明成祖篡位後，北方的地位重新提高。明成祖把北方看得異常重要，他感到國家的昇平就繫於北方的安寧上，當他在金陵即皇帝位後，就開始向北方發展。發展的背後，少不了江淮經濟的支持，故此南北轉運工作又重新建立。這時所建立的轉運工作，在史籍上稱為「海陸兼運」，而「海陸兼運」着實支持了明成祖向北方的發展。到永樂十三年（一四一五），是明代轉運工作大變動的一年，運河濬通，南北轉運工作由運河來承擔，「海陸兼運」藉此廢止。所以這篇文章的命題，稱做「明代的海陸兼運及運河的濬通」。

在這篇文章裏，我想首先把「海陸兼運」建立的原因做一推論；再分析其「海陸兼運」中的海運和陸運的情況；然後把「海陸兼運」的數量，和運河的濬通與「海陸兼運」的廢止，加以論證。

過去，我曾寫過一篇明成祖向北方的發展與南北轉運的建立，發表於大陸雜誌第十三卷第九期。我在那篇文章裏曾說過，由於明成祖向北方的發展，纔有南北轉運的

重新建立。本文是把當時的「海陸兼運」以及運河的濬通，詳加考證。爲了全文完整的緣故，仍把「明成祖向北方發展」的那段文字，重新增加一些史料，作爲本文的第二節，藉此可以瞭解明代「海陸兼運」的建立及運河濬通的前因後果。

二、南北轉運重新建立的原因

1. 北方重要地區租稅的免除

明成祖在金陵卽了皇帝位，就開始建設北方。首先把北方幾個重要地區的租稅免除，給當地一大蘇息。我們從戶部左侍郎古朴的奏言裏，可以見到這些事實。永樂二年（一四〇四）八月，明實錄太宗永樂實錄卷三十：

戶部左侍郎古朴奏：「北京順天等八府州縣已蠲免稅三年，而以江西、湖廣及直隸、蘇州等府糧儲，漕運北京。近江西、湖廣等處俱滯，轉運艱難，而北京所屬郡縣，今歲甚豐，宜發鈔三百萬錠，分令各府州縣，不拘黍、粟、豆、麥，增時價三分糴之，就彼權貯。俟農隙，令軍民運至北京，充官軍俸糧。」從之。

永樂三年（一四〇五）正月，明成祖又提出一項免稅的事實，他認爲數年來的用兵，北京、順天、永平、保定供給特勞，可免租二年。永樂三年正月，明實錄太宗永樂實錄卷三十一：

上諭戶部臣曰：「數年用兵，北京、順天、永平、保定供給特勞，非休息二、三年不能復舊，可免三府田租二年」。

明成祖在北方免去北京順天等八府的三年租稅，復又免北京、順天、永平、保定租稅二年，自然可減輕當地的負擔。但是北方經濟上的需要是不會有一刻的停息，顯然的，北方租稅的免除，便造成江淮經濟供應加重，所以南北轉運工作是不能缺少的。

2. 北京的建設與政治重心的北移

明成祖卽位之初，雖然把政治重心的京師依然留在金陵；但由於實行了削藩政策，把明太祖封於保衛北方邊疆的寧王等內移，釋諸王的兵權，軍事要地的北方，便異常空虛。因此他便打算把明太祖建立在金陵政治重心的京師，遷到北方軍事邊緣的北平去，以鎮守北邊的安寧。政治重心的北移，便促使着北平急遽的建設起來。所以明成祖早在永樂元年（一四〇三）的正月，已把北平改爲北京。明史卷四十地理志一：

永樂元年正月，建北京於順天府稱行在。二月罷北平布政使司，以所領直隸北京行部。

北平改爲北京，自然增高北方的地位。永樂二年九月又徙山西民一萬戶以實北京。明實錄太宗永樂實錄卷三十一：

徙山西、太原、平陽、澤、潞、遼、沁、汾民一萬戶，實北京。

永樂四年(一四〇六)閏七月，文武羣臣以備巡幸的理由，請建北京宮殿。於是明成祖命軍民各地採木及工匠燒製磚瓦，每月都發給錢糧。明實錄太宗永樂實錄卷四十四：

壬戌，文武羣臣洪國公丘福等，請建北京宮殿，以備巡幸。遂遣工部尚書宋禮詣四川，吏部右侍郎師濬詣湖廣，戶部左侍郎古朴詣江西，右副都御史劉觀詣浙江，右都僉事史仲成詣山西，督軍民採木，人月給米五斗，鈔三錠。命泰寧侯陳珪，北京行部侍郎張思恭，督軍民匠造磚瓦，人月給米五斗。命工部徵天下諸色匠，依在京諸衛，及河南、山東、陝西、山西都司，中都留守司，直隸各衛，選軍士；河南、山東、陝西、山西等布政司，直隸、鳳陽、淮安、揚州、廬州、安慶、徐州、和州選民丁，期明年五月俱赴北京聽役，率半年更代，人月給米五斗。其徵發軍民之處，一應差役及開辦銀課等項，悉令停止。

北京的宮殿準備興建，動員了各地的人力物力，自然這是經濟上的一筆大開支。永樂七年(一四〇九)閏四月，在北京又設立和南京同樣的寶鈔提舉司抄紙印鈔局。明實錄太宗永樂實錄卷六十二：

設北京寶鈔提舉司抄紙印鈔局，官制如南京。

永樂九年(一四一一)二月，以南京例又在北京增加國子監的學官，皇明大政記卷九：

增北京國子監學官，如南京例。

國子監學官的增加，是由於生徒增多。永樂九年二月，明實錄太宗永樂實錄卷七十四：

北京國子監言：「比歲生徒增益，而監官未備。請如南京國子監例，置博士四員，助教十三員，學正九員，學錄六員，掌饌一員。」從之。

永樂十年(一四一二)三月，陞順天府爲正三品，官制和應天府同。明實錄太宗永樂實錄卷八十二：

甲寅，陞順天府爲正三品，官制視應天府。陞知府張貫爲府尹，同知嚴節爲府丞，通判王勉爲治中。

永樂十三年（一四一五）二月，又開始在北京舉行會試，選拔全國優秀人才，以備治國之用。皇明大政記卷九：

二月丁丑，始會試舉人于北京，修撰梁潛王英爲考試官。

據上文的引證，如北平改爲北京，遷山西民以實北京，動員各地的人力物力做興建北京的準備，在北京又有寶鈔提舉司抄紙印鈔局的設立，北京國子監學官的增加，陞順天府和應天府官制相同，會試在北京舉行等措施，都顯示着北京漸漸建設起來，北方的政治地位，一天一天的在提高。

在準備興建北京聲中，明成祖的幾次北巡，又是政治重心逐漸北移的一個鐵證。明成祖第一次北巡，是在永樂七年三月抵北京。明實錄太宗永樂實錄卷六十二：

三月壬戌，車駕至北京，於奉天殿丹階設壇告天地，遣官祭北京山川城隍諸神，上御奉天殿，受朝賀。

第一次北巡在七年三月到北京，於八年（一四一〇）十一月纔回南京。明實錄太宗永樂實錄卷七十三：

十一月……甲戌，車駕至京師，遣官祭告天地太廟社稷孝陵承天門及京都祀典旗纛等神。上御奉天殿，受朝賀，大宴文武羣臣。

明成祖第一次北巡，用去的時間將近一年半。第二次北巡，又在永樂十一年（一四一三）四月到達北京。明實錄太宗永樂實錄卷八十八：

永樂十一年……夏四月己酉朔，是日車駕至北京。

第二次北巡在永樂十一年四月到達北京後，經過永樂十二年、十三年，到永樂十四年（一四一六）的十月，纔由北京回到金陵。明實錄太宗永樂實錄卷一〇三：

永樂十四年冬十月……癸未，車駕至京師。

明成祖第二次北巡，用去的時間從十一年四月到十四年十月，已近三年半，比起第一次北巡一年半的時間，已延長了兩年。

明成祖在第二次北巡回到金陵時，工部奏請擇日興工營建北京，明成祖以營建事重恐傷民力，有了遲疑，又命文武羣臣復議。明實錄太宗永樂實錄同上卷：

永樂十四年十一月……壬寅，復詔羣臣議營建北京。先是，車駕至自北京，工部奏請擇日興工。上以營建事重，恐傷民力，乃命文武羣臣復議之。

當時公侯伯及都督等認為，營建北京為子孫帝王的基業；並且南北河道疏通，漕運日廣，（按明代運河在永樂十三年完全溝通，請參閱本文第六節）財貨及良材巨木可由運河抵達北京，北方不會再因轉運不便而遭到資源上的困乏，明實錄太宗永樂實錄同上卷：

於是公侯伯五軍都督及在京都指揮指揮等官上疏曰：「臣等竊惟北京河山鞏固，水甘土厚，民俗淳朴，物產豐富，誠天府之雄，地（地館本作帝）王之都也。皇上營建北京，為子孫帝王萬世之業。比年車駕巡狩，四海會同，人心協和，嘉瑞駢集，天運維新，實兆於此。矧河道疏通，漕運日廣，商賈輻輳，財貨充盈，良材巨木，已集京師。天下軍民樂於趨事，揆之天時，察之人事，誠所當為，而不可緩。」

六部尚書及都御史等也上疏主張營建北京，並且說當明成祖即位之初，已陞北平為北京，而且早已答應羣臣的奏請建北京宮殿，同時已到各地採木及燒製磚瓦，做了營建北京的準備；況於今運河已通，「儲蓄充溢，材用具備」。所以六部及都御史都一直盼望明成祖及早決定擇日興工。明實錄太宗永樂實錄同上卷：

六部、都察院、大理寺、通政司、太常寺等衙門、尚書都御史等官復上疏曰：「伏惟北京，聖王龍興之地。北枕居庸，西峙太行，東連山海，南俯中原，沃壤千里，山川形勝，足以控四夷，制天下，誠帝王萬世之都也。……陛下嗣太祖之位，即位之初，嘗陞為北京，而宮殿未建，文武羣臣合詞奏請，已蒙俞允。……陛下重於勞民延緩至今，臣等切惟宗社大計，正陛下當為之時；況今漕運已通，儲蓄充溢，材用具備，軍民一心，營建之辰，天實啓之。伏乞早賜聖斷，勅所司擇日興工，以成國家悠久之計，以副臣民之望。」上從之。

明成祖於是接受羣臣的復議，便決意擇日興工營建北京。同時從羣臣這次的奏疏裏，又流露出北京地位的重要，如「北枕居庸，西峙太行，東連山海，南俯中原，」而建都於此，便「足以控四夷，制天下」。也是明成祖即位後所以向北方發展以及把政治重心由金陵遷往北京的原因。

第三次北巡是在永樂十五年（一四一七）五月，明實錄太宗永樂實錄卷一〇六：

永樂十五年五月丙戌朔，車駕至北平（平應作京）。

在這裏我們要注意，明成祖從永樂十五年第三次北巡後，就不再南返。這時明代的政治重心，可以說已移到北方。到永樂十九年（一四二二）元旦改北京為京師，皇明大政記卷九：

永樂十八年九月……北京宮殿將成，命夏原吉召皇太子期十二月終至北京。……

丁亥，諭禮部明年元旦定北京為京師，去行在之稱。

永樂十八年（一四二一），明成祖召皇太子由江南的金陵到北京。永樂十九年元旦正式宣佈改北京為京師。這祇是明代政治重心由江南遷往北方最後的一個形式罷了。實際上，北京的建設，和政治重心的北移，早在明成祖即位後逐步在實現。在這些事實實現的背後，自然都需要大量江淮經濟的支持纔可以成功，所以明史卷七九食貨志漕運說：

時駕數臨幸，百費仰給，不止餉邊也。

食貨志指出明成祖屢次的北巡，百費皆需要江淮經濟的接濟。明史卷八十五河渠志三運河上：

明成祖肇建北京，轉漕東南，水陸兼輓，仍元人之舊，參用海運。

海道經：

太祖（祖應作宗）文皇帝肇建北京，江淮糧船，一由江入海出直沽口白河運至通州；一由江入淮入黃河至楊武縣（楊應作陽），陸運至衛輝府，由衛河運至通州。

明史河渠志和海道經又明確的告訴我們，北京的興建，轉運東南的經濟來接濟，在陸地上有河陸車船轉輸的陸運，在海上有海運。所以在政治上來說，必須要有大規模轉運工作，纔能應付這些大量物資的北上，以支持北方發展的需要。因此南北轉運工作大規模的建立。也是必然的事實。

3. 北邊軍事的進展

自明成祖篡了惠帝位後，實行削藩政策，在軍事勢力空虛的北方，不得不再做一番部署，明史卷九十一兵志三邊防：

建文元年，文帝起兵襲陷大寧，以寧王權及諸軍歸。及即位，封寧王於江西，

而改北平行都司爲大寧都司，徙之保定。調營州五屯衛於順義、薊州、平谷、香河、三河。以大寧地界兀良哈。自是遼東與宣大聲援阻絕。又以東勝孤遠難守，調左衛於永平，右衛於遵化，而墟其地。先是興和亦廢，開平徙於獨石，宣府遂稱重鎮。然帝於邊備甚謹，自宣府迤西迄山西緣邊，皆峻垣深濠烽墩相接。隘口通車騎者，百戶守之；通樵牧者，甲士十人守之。武安侯鄭亨充總兵官，其敕書云：「各處烟墩增築高厚，上貯五月糧及柴薪藥弩，墩傍開井，井外圍牆與墩平，外望如一重門」。禦暴之意，常凜凜也！

明成祖對北方邊防這樣重視，緣邊「峻垣深濠烽墩相接」，官兵晝夜防備，經濟上的資源更是迫切的了。我們看當時運糧至宣府的實例。永樂十二年（一四一四）正月。明實錄太宗永樂實錄卷九十一：

辛丑，發山東、山西、河南，及鳳陽、淮安、徐、邳民丁十五萬，運糧赴宣府。其運民丁，悉給行糧及道里費，仍免差徭一年。

宣府是防守北方邊疆上的重鎮，糧運到宣府，自然像血脈般輸送到邊疆上所需要的地方。

當明代開國時，明太祖雖然把元朝追擊到塞外，竟沒有把他們澈底的征服，於是明成祖對北方異常重視，他認為北邊的安寧就是國家的安寧。隨即又決意率大軍親征北方，而造成明成祖五次親征北方的事跡。

明成祖第一次親征是在永樂八年。事情是這樣發生的，當明成祖永樂七年三月第一次由金陵北巡後的六個月，即七年的九月，甘肅總兵官右軍都督府左督丘福，在邊疆上打了敗仗，明成祖便決定親征塞外。明實錄太宗永樂實錄卷六十六：

甲戌，丘福麾下將士多有歸者，其言福等及虜戰敗績事。上歎曰：「福不從吾言，以致於此，而將士何辜！此朕不明知人之過」。遂命五府六部臣曰：「醜虜背德，罪大惡極。朕來春決意親征，爾等其議所當行之事，速行之」。

這是明成祖親征塞外最後的一個決定。

我們看明成祖第一次出征所準備的兵力。永樂七年九月，明實錄太宗永樂實錄卷六十六：

己丑，勅永康侯徐忠等選練南京各衛及睢陽、歸德、武平、鎮江等二十五衛步

騎三萬，寧陽伯陳懋選練陝西屬衛，及慶、秦二王府護衛步騎萬九千，江陰侯吳高選練山西及普王府護衛步騎萬千；仍命中都留守司，河南、湖廣、山東都司，周、楚二王府，護選步騎四萬五千，臨洮、河州、岷州、西寧、平涼諸衛選善戰士兵五千，各賜鈔給行糧，皆以來年二月至北京隨征。

明成祖在親征的頭一年，即永樂七年九月下令各衛所備的兵力，總計步騎十萬零五千人，及善戰的士兵五千。在下令備兵力的後一個月，永樂七年十月，又命戶部尚書夏原吉計劃北征饒運的事。皇明大政記卷八：

十月乙亥朔，召諸將諭親征之策，命夏原吉議北征饒運。

饒運以支持北征，也是必然的事實。等到親征的人力物力俱已齊備，在永樂八年二月明成祖由北京出發北征了。當時隨明成祖出征的金幼孜著有北征錄說：

永樂八年二月初十日，上親征北虜，是日師出北京，駕出德勝門，幼孜與光大胡公由安定門出。兵甲之雄，車馬之盛，旌旗之衆，耀于川陸；風清日和，埃塵不興，饒鼓之聲，匄震山谷。

明成祖在永樂八年二月率着大軍激昂的出發了。這次親征塞外，至斡難河以北，俘獲而還。明史卷六成祖紀二說：

八年……二月……丁未，發北京。癸亥，遣祭所過名山大川。……五月丁卯，更名臚胸河曰飲馬。甲戌，聞本雅失里西奔，遂渡飲馬河追之。己卯，及於斡難河大敗之，本雅失里以七騎遁。丙戌還，次飲馬河，詔移師征阿魯臺。丁亥，回回哈刺馬牙殺都指揮劉秉謙，據肅州衛以叛，千戶朱迪等討平之。六月甲辰阿魯臺僞降，命諸將嚴陣以待；果悉衆來犯，帝自將精騎迎擊，大敗之，追北百餘里；丁未，又敗之。己酉，班師。

這一場出征的軍事行動，經過五個多月的時間，到八年的七月纔回到北京，北征錄：

七月……十六日，發龍虎堂，晚次清河，上令幼孜三人先入城，十七日駕入北京。

明成祖親征歸來後，在這年冬天十一月裏，結束第一次北巡，由北京返回金陵。明成祖南返後，到永樂十一年四月由金陵又回到北京，這是明成祖第二次北巡。在第二次北巡到北京的後一年，永樂十二年三月，又開始第二次親征塞外了。後北征錄：

永樂十二年三月十七日庚寅，上躬帥六師往征瓦剌、胡寇、里巴、馬哈木、太平、把禿孛羅等。馬步官軍五十餘萬。

二次親征，明成祖率了官軍五十餘萬，在十二年三月初十日出發。在出征的行列裏，皇太孫也參加了。明實錄太宗永樂實錄卷九十一：

庚寅……車駕發北京，皇太孫從行。

皇太孫，即後來的明宣宗。明史成祖紀二記二次出征的經過說：

十二年……三月……庚寅發北京，皇太孫從。夏四月甲辰朔，次興和大闕。己酉，頒軍中賞罰號令。庚戌，設傳令紀功官。丁卯，次屯雲谷，孛羅不花等來降。五月丁丑，命尚書光祿卿給事中爲督陣官，察將士用命不用命者。六月甲辰，劉江遇瓦剌兵，戰於康哈里孩，敗之。戊申，次忽蘭忽失溫，馬哈木帥衆來犯，大敗之，追至土刺河，馬哈木宵遁。庚戌，班師，宣捷於阿魯臺。戊午，次三峯山，阿魯臺遣使來朝。己巳，以敗瓦剌詔天下。秋七月戊子，次紅橋，詔六師入關。

二次親征也費去五個多月的時間，在十二年的八月回到北京。後北征錄：

八月初一日早晴，文武百官迎駕由安定門入。上陞殿，羣臣稱賀；上平胡表，呼譟而退。

從永樂八年到十二年之間，前後兩次大規模的親征，幾乎用去將近一年的時間。第一次和第二次親征，都在永樂十三年運河溝通前所發生的事。明成祖後三次親征，全在永樂時代的晚年。如第三次親征是在永樂二十年（一四二二）的三月，第四次是在永樂二十一年（一四二三）七月，第五次是在永樂二十二年（一四二四）的四月，最後明成祖就死在第五次親征途上——榆木川。可以說明成祖後三次的親征是在運河暢通後的事。明成祖的第一次和第二次親征，不但在運河溝通前，也在北京的建設和政治重心逐漸北移的時期中。因此由江南轉運到北京的糧，除了支持北京建設及政治上的需要外，還得供給邊疆軍事上的需要。清人撰續文獻通考對這件事曾有解釋。續文獻通考卷三十一國用考漕運：

臣等謹按明會典載漕運又載邊餉，凡漕粟北京給官廩食外，皆邊餉也。

所以在軍事上來說，南北轉運工作也必須要大規模的建立起來。

自從明成祖覺得北方地位重要後，北方纔有新的改變和新的建設。由上文可見，明成祖即位後做的種種表現：如北方幾個重要地區租稅的免除，給當地的蘇息；北京的建設與政治地位一天一天的提高，以及政治重心逐漸由江南的金陵移於北京；北邊軍事上的進展，如明成祖在北方大規模的親征。這些都是要靠江淮經濟的支持，纔能成功。明成祖永樂時代向北方的發展這樣大，北方經濟上的需要，自然是大量的，是急迫的，南北轉運工作不得不大規模而迅速的建立起來。

在這個時代下最初所建立的轉運工作，是「海陸兼運」。關於明成祖時代的「海陸兼運」，明史卷八十六河渠志四海運說：

四年，定海陸兼運。

「海陸兼運」雖定於永樂四年（一四〇六），我們不能認為明成祖時代的「海陸兼運」就起於這時，早在明成祖即帝位後的永樂元年（一四〇三），已有「海陸兼運」的轉運工作了。永樂元年三月，明實錄太宗永樂實錄卷十七：

戊子，命平江伯陳瑄及前軍都督僉事宣信俱充總兵官，各率舟師海運糧餉。瑄往遼東，信往北京。

陳瑄和宣信在永樂元年由海道北上，這是明成祖時代海運的開始。在海運開始的這一年，陸運也相繼開始了。明史卷七十九食貨志三漕運：

永樂元年，納戶部尚書郁新言，始用淮船受三百石以上者，道淮及沙河抵陳州。

穎岐口跌坡，別以巨舟入黃河抵八柳樹，車運赴衛河輸北京，與海運相參。

在明成祖向北方發展的要求下，明代的「海陸兼運」在永樂元年已建立了。由於「海陸兼運」支持的北方發展，不斷的在成功，當「海陸兼運」不能滿足北方的需要時，到永樂十三年又有運河的濬通。這些南北轉運工作的建立，可以說都因為明成祖向北方發展的需要所促成的。

三、海陸兼運中的海運

1. 海運的基礎

「海陸兼運」，在永樂元年已開始了，我們首先要問，這時海運基礎是怎樣建立的？爲了明白這一個問題，不得不把當時督海運的人物，作一考證，然後再來談海運。

基礎的建立。明史卷六成祖紀二：

(永樂元年)三月戊子，平江伯陳瑄都督僉事宣信充總兵官，督海運餉遼東北京，以爲常。

明成祖時代，海運開始時的督運者，是陳瑄和宣信。我們從明實錄中隨時可以見到他們督海運的事跡。如永樂二年（一四〇四）三月，明實錄太宗永樂實錄卷二十七：

命平江伯陳瑄充總兵官，前軍都督僉事宣信充副總兵，帥舟師海運糧儲往北京。
永樂三年（一四〇五）二月，明實錄太宗永樂實錄卷三十二：

命平江伯陳瑄充總兵官，前軍都督僉事宣信充副總兵，帥舟師海道運糧赴北京。

永樂四年（一四〇六）六月，明實錄太宗永樂實錄卷四十三：

先是，命平江伯陳瑄督海運詣天津衛，所部海舟必約日同登，不得先後，違者治本舟部運官罪。至是瑄遣人奏，三十餘艘違約五日方行，雖同日俱達，亦無所損，然違同發之約，應罪各舟部運官，以戒後來。

陳瑄在這次督運中，並上奏三十餘海船違約五日方行，請治罪。由此可看出當時督運規則的嚴格。永樂六年（一四〇八）正月，明實錄太宗永樂實錄卷五十五：

命平江伯陳瑄總率官兵，前軍都督僉事宣信爲副，海道運糧赴北京。

永樂七年（一四〇九）正月，明實錄太宗永樂實錄卷六十一：

命平江伯陳瑄充總兵官，都督宣信副之，督餉赴北京。

永樂七年十二月，明實錄太宗永樂實錄卷六十七：

甲寅，命遣平江伯陳瑄充總兵官，前軍都督僉事宣信充副總兵，率領舟師海運糧儲赴北京。

永樂九年（一四一一）三月，明實錄太宗永樂實錄卷七十五：

命平江伯陳瑄充總兵官，都督宣信充副總兵，帥舟師海運糧儲赴北京。

永樂十年（一四一一）二月，明實錄太宗永樂實錄卷七十五：

勅平江伯陳瑄充總兵官，都督宣信副之，率舟師海運糧餉赴北京。

永樂十年十月，明實錄太宗永樂實錄卷八十五：

初，平江伯陳瑄言：「蘇州府嘉定縣瀕海之墟，正當江流衝會，海舟停泊之所，

其地無大山高嶼，漕舟於此，或值風觸堅膠淺，輒致傾覆，乞於縣之青浦築土爲山，立堠表識」，從之。命有司徵軍夫，令瑄督其役，仍勅瑄曰：「若工難成，且速餽遺（遺應作運），無失風候，俟農隙爲之」。至成是（應作至是成），方百丈，高三十餘丈，賜名寶山，上親製碑文紀之。

陳瑄在嘉定縣瀕海的地方，立有高達三十餘丈的堠表，堠表的上面，有明成祖親自撰的碑文。這樣在海上有了標誌，減去許多海船傾覆的危險，這是陳瑄在督海運時做出的另一功績。永樂十一年（一四一三）正月，陳瑄和宣信依然在督運北上。明實錄太宗永樂實錄卷八十七：

乙卯，命平江伯陳瑄充總兵官，都督宣信充副總兵，帥海舟運糧赴北京。

由上文的引證，陳瑄和宣信的督運，在明成祖時代的海運時期中，屢次可以見到。但我們不是在說，這個時期的督海運者就是陳瑄和宣信，而沒有其他的人。然而陳瑄和宣信却是這時代督海運的主要人物，他們在明成祖時代的海運時期中，佔了重要地位，是毫無疑義的。

關於陳瑄的事跡，明史卷一五三陳瑄傳：

建文末，遷右軍都督僉事。燕兵逼，命總舟師防江上；燕兵至浦口，瑄以舟師迎降，成祖遂渡江。既即位，封平江伯，食祿一千石，賜誥券世襲指揮使。永樂元年，命瑄充總兵官，總督海運。

陳瑄是建文時代江防的武將，永樂元年明成祖便用這位武將充總兵官來督海運。

我們再看宣信的事跡。宣信是明太祖時代洪武晚年督海運主要的人物。（請參看本所集刊第二十八本，拙著元朝與明初的海運）洪武二十九年（一三九六）三月，明實錄太祖洪武實錄卷二四五：

命中軍都督府都督僉事朱信，前軍都督府都督僉事宣信，總神策橫海蘇州太倉等四十衛將士，八萬餘人，由海道運糧至遼東，以給軍餉。

宣信是洪武晚年督海運的名將，到了永樂時代，又擔任副總兵仍舊做督海運的工作。

我們要知道，永樂時代的開始，畢竟和明太祖時代相去不遠。從洪武三十年廢海運起，經過建文時代，到永樂元年明成祖行海運時，不過隔了五年多的時間。明成祖原來已目睹明太祖時代海運的成效，到他恢復海運，仍用明太祖以武將督海運的基

礎，把海運的基礎建立在武將身上。甚至於明成祖又直接用了明太祖時代督海運的武將宣信，來做永樂時代的督海運官。明成祖所以毫不遲疑的這樣做，完全因為北方需要江淮大量經濟的接濟，而恢復海運，比較容易為力的事。

2. 海運量漸增與天津露囤的增設

海運從永樂元年開始後，自此每年不斷的由武將率舟師北運。當時運往北京的糧，是把江南蘇松浙江的糧餉，由太倉劉家港出發，北航到達直沽。西園聞見錄卷三十七漕運前：

今太倉，即平江劉家港，元人海運開洋之處。永(樂)初，蘇松浙江歲糧俱輸納于此，裝運入海，以達直沽。

永樂初年的海運，因循元朝海運開洋之處而出發的。按元朝海運航路有幾次改變，後來千戶殷明略又重開海運新航路，而廢止朱清等主張的航路，元史卷九十三食貨志一海運：

千戶殷明略又開新道，從劉家港入海，至崇明州三沙，放洋向東行入黑水大洋，取成山轉西至劉家島，又至登州沙門島，於萊州大洋入界河。當舟行風信有時，自浙西至京師，不過旬日而已。

自此，元朝一直沿襲這一航路。

海運到了直沽，再用三板划船裝運到達通州等地交卸，纔算結束一次海運的任務。大明會典卷二十七漕運：

(永樂)二年，令海運糧到直沽，用三板划船裝運至通州等處交卸。海船回還，又以水路淺遲悞。

海船到直沽，以三板划至通州，當海船回航時有遲悞。明成祖見到這一弊病，曾下令海運到直沽後，把江南運來的糧，放於當地倉中，別以小船轉運北京，這是海運工作一個有益的改變。又設天津衛於直沽，古今治平略卷八國朝漕運：

又設天津衛於直沽上，以直沽海運舟舶往來之衝，宜設軍隊；且海口田土膏腴，命調沿海諸衛軍士築城戍守，建百戶以儲運糧，別以小船轉北京。

同時又在天津等衛，設置露囤，預備儲蓄運來的糧。永樂二年十一月，明實錄太宗永樂實錄卷三三：

辛酉，上以海運糧船止抵直沽，欲於直沽置倉儲糧，別以小船轉運北京，命戶部會議，皆以爲便。復請於天津等衛，多置露囤，以廣儲蓄，從之。

這次天津等衛露囤的設置，大明會典又具體說出設囤的數目。大明會典漕運：

二年……令於小直沽起蓋蘆囤二百八座，約收糧一十萬四千石；河西務起蓋倉囤一百六十間，約以糧一十四萬五千石。轉運北京。

露囤建成，能容納的糧，約爲二十四萬九千石。然而北方經濟上的需要不斷的增加，海運不停的北航，運到北方的糧也一天一天的增多，於是明成祖在永樂三年七月又命陳瑄在天津衛增建露囤一千四百所。明實錄太宗永樂實錄卷三十六：

命平江伯陳瑄於天津衛城北，造露囤千四百所儲糧。

永樂三年造露囤一千四百所，比起永樂二年在小直沽蓋蘆囤二百八座，及河西務設倉囤一百六十間，已增多不少的數目了。藉此可以儲藏由江南運來日趨增多的糧。所以由於海運量漸增，而天津露囤也不斷的在增設。

3. 海運的數量

關於當時由江南海運達到北方的數量，舉幾次運糧數字爲例，可見當時運糧數量的一般。永樂元年海運的數量，國朝典彙載有四十餘萬石。國朝典彙卷九十七漕運：

永樂元年，平江伯陳瑄總督海運糧四十萬餘石，赴北京及遼東。

這是國朝典彙載永樂時代海運僅有的一次數量。關於永樂元年海運數量在明實錄中也有紀載。永樂元年八月，明實錄太宗永樂實錄卷二十一：

乙丑，平江伯陳瑄總海運糧四十九萬二千六百三十七石，赴北京遼東，以備軍儲。

上文國朝典彙載永樂元年海運四十餘萬石，明實錄更明白的說出運糧的日期是在永樂元年的八月，數量是四十九萬二千六百三十七石，國朝典彙及明實錄所載相合。但續文獻通考對四十九萬餘石的運糧數字，另有解釋。續文獻通考國用考漕運：

臣等謹按萬曆會計錄，是年（永樂元年）令江南民糧悉運太倉州，於平江劉家港用海船遶出登萊大洋以達直沽，歲六十萬一千二百三十石，而本紀云，四十九萬餘石，殆如宋尚書禮所稱海運艱阻輒多漂沒，故據運到遼東北平之數而紀

之也。

續文獻通考把萬曆會計錄所載歲運六十萬一千二百三十石，當做由江南起運的數量，又把四十九萬餘石當做在海上經漂沒後到達北方的實在數量。但由上文可知，明實錄載永樂元年海運不僅一次，如永樂元年三月陳瑄宣信督運北上，這次並沒有載所運的數量；又一次是永樂元年八月，這次北運，並且很清楚的說出是四十九萬餘石。縱然萬曆會計錄所載的六十萬一千二百三十石，是在一年內運往北方的糧，但我們根據明實錄的紀載，在永樂元年內有兩次海運，由此可以斷定續文獻通考把兩個不同的數字，當做一次海運，如六十萬一千二百三十石算起運之數，四十九萬餘石當做運抵北方的實數，不能使我們相信。

同時續文獻通考國用考漕運所載：「而本紀云，四十九萬餘石」有誤，按明史成祖本紀祇說：「三月戊子，平江伯陳瑄都督僉事宣信充總兵官，督海運遼東北京，歲以爲常。」本紀並沒有說出海運的數量。然而在明史河渠志海運裏却說：「永樂元年，平江伯陳瑄督海運糧四十九萬餘石。」我認爲續文獻通考所載的「本紀云，四十九萬餘石。」當爲明史河渠志海運所載之誤。

我們從史籍中，還可見到永樂年間其他的海運數量。如永樂五年海運六十五萬餘石。罪惟錄志卷十四漕志：

永樂五年，海運六十五萬石零。

又如永樂六年的海運數字，春明夢餘錄卷三十七：

永樂六年，海運糧六十五萬一千二百二十石於北京。

孫承澤在春明夢餘錄中說，永樂六年運糧是六十五萬一千二百二十石，但我們從其他的史籍中所見到的這年運糧數字，與這個數字有了差異。如大明會典會計漕運：

六年，令海運船運糧八十萬石於京師。

皇明世法錄卷五十四漕政：

六年，海運糧八十萬石于京師。

通漕類編卷二：

六年，海運糧八十萬石于京師。

大明會典、皇明世法錄、通漕類編所載皆爲八十萬石，較春明夢餘錄所載的六十五萬

一千二百二十石，已多出十四萬八千七百八十石。按大明會典、皇明世法錄、通漕類編都是明朝當代的作品，春明夢餘錄是孫承澤在清代初年的作品，在這裏我們要以明朝當代的作品，比較可信。姑且以永樂六年海運八十萬石為確，而對春明夢餘錄的紀載加以懷疑。

從皇明世法錄中又可見到永樂十二年海運四十八萬四千八百一十石，皇明世法錄
漕政

十二年，海運糧四十八萬四千八百一十石于通州。

再把以上所舉有關永樂時代海運的數量，列表如下：

海 運 數 量 表

年 代	運 糧	根 據
<u>永 樂 元 年</u>	49,2637(石)	<u>明實錄</u> 、 <u>明史河渠志</u>
〃 〃 〃 〃	60,1230	<u>萬曆會計錄</u> (<u>續文獻通考</u> 引)
<u>永 樂 五 年</u>	60,5000(+)	<u>罪惟錄</u>
<u>永 樂 六 年</u>	65,1220	<u>春明夢餘錄</u>
〃 〃 〃 〃	80,0000	<u>大明會典</u> 、 <u>皇明世法錄</u> 、 <u>通漕類編</u>
<u>永 樂 十二 年</u>	48,4810	<u>皇明世法錄</u>

由此可知，永樂初年的海運數量，有時已超出明初洪武時代歲運的七十餘萬石，(關於洪武時代海運量，請參閱拙著元朝與明初的海運。)有時又低於洪武時代的七十餘萬石，沒有固定的數量。但明漕運志說：

永樂初，北京軍儲不足，以瑄充總兵，帥舟師海運歲米百萬石。

明漕運志所載永樂初海運歲米百萬石，這祇是一個約數，我們不能相信永樂時代海運每一年中都有百萬石。並且我們認為永樂時代的海運量，正如上文所述，有時八十萬石，有時低到四十餘萬石，沒有定量，這是可以相信的，因為我們不能忘記，永樂時代除了海運之外，還有陸運，海運少了，陸運可以補海運的不足。皇明世法錄漕政：

海運不給，於是陸運以濟之。

所以永樂時代海運數量的多寡，不能直接影響北方發展的需要。同時從海運的數量裏，也不能看出北方需要南方經濟上的接濟多寡。關於當時「海陸兼運」由江南運到北方糧餉的總數，請參閱本文第五節「從海陸兼運的運糧數量看北方在經濟上的需要」。

4. 海運進行中對倭寇的征討

在永樂時代海運的進行中，海上倭寇對海運是否有什麼影響？我們知道明太祖時代海上的倭寇，已被當時的武將擊潰。明史卷九十兵志三海防：

(洪武)二十三年，從衛卒陳仁言，造蘇州太倉衛海舟，旋令濱海衛所，每百戶及巡檢司皆置船二，巡海上盜賊。後從山東都司周彥言，建五總寨於寧海衛，與萊州衛八總寨，共轄小寨四十八。已復命重臣勳戚魏國公徐輝祖等分巡沿海，帝素厭日本詭譎，絕其貢使，故終洪武建文世不為患。

海上倭患雖在洪武末年及建文時代已消失了，這是暫時的，到永樂初年，海上又有倭寇的掠奪了。永樂二年五月，明成祖曾下令清遠伯王友沿海捕倭。明通鑑卷十四：

五月壬寅……又命清遠伯王友充總兵官，帥舟師沿海捕倭。

永樂二年五月，明實錄太宗永樂實錄卷二十九：

命清遠伯王友充總兵官，都指揮僉事郭義充副總兵，帥舟師往海道巡哨，如遇寇賊，就行勦捕。仍戒友等，遇番國進貢船，不得擾害。

倭寇為患，自然對海運是不利的，因此永樂時代督海運的武將陳瑄，雖然督運北上，一面又要負征討倭寇的使命。如永樂四年陳瑄督運遼東，在歸途上擊敗倭寇於沙門。

明史紀事本末卷五十五沿海倭亂：

四年冬十月，平江伯陳瑄督海運至遼東。舟還，值倭於沙門，追擊至朝鮮境上，焚其舟，殺溺死者甚衆！

陳瑄這次大敗倭寇，是明代著名的「平江伯陳瑄擊倭於沙門之役」。由此又可印證明成祖承襲明太祖時代用武將督運的意義。

海運不停的北上，所以陳瑄督運及征討倭寇的事跡，隨時可以見到。永樂六年十二月，陳瑄和柳升、李彬等率舟師分道沿海捕倭。明史卷六成祖紀二：

是月，柳升、陳瑄、李彬等，率舟師分道沿海捕倭。

永樂六年十二月，明實錄太宗永樂實錄卷六〇：

十二月辛卯，命安遠伯柳升充總兵官，平江伯陳瑄充副總兵，率舟師緣海巡捕倭寇……命豐城侯李彬充總兵官，都督費瓚充副總兵，率官軍自淮安抵沙門島，緣海地方勦捕倭寇。

在陳瑄、柳升、李彬分道捕倭寇的這個月裏，明成祖又遣使諭日本，勸日本國王應該承其父的遺志，發兵捕倭寇、明實錄太宗永樂實錄卷六〇：

遣使賁勅諭日本國王源義持曰：「往者，海寇出沒，爾父恭獻王能敬承朕命，發兵殄之。今海盜復作，王宜繼承父志，發兵捕戮，以光恭獻王之功！」

從明成祖給日本的勅諭中，知這時日本對倭寇並不加以捕捉，倭寇的掠奪，自然更甚於往日了。倭寇雖猖獗日甚，但明成祖的武將却能保持對倭寇征討的勝利。如永樂七年三月，柳升擊敗倭寇於青州，陳瑄又追至金川，唐鑑等也追倭寇於朝鮮境上，這又是一次大勝利！明實錄太宗永樂實錄卷六十二：

壬申，總兵官安遠伯柳升奏：「率兵至青州海中靈山，遇倭賊交戰，賊大敗及溺死無算，遂夜遁。即同平江伯陳瑄追至金川白山島等處；浙江定海衛百戶唐鑑等亦追至東洋朝鮮國義州界，悉無所見」。上勅升等還師。

明成祖感到倭寇的侵犯對海運有害，又曾下令陳瑄海運糧舟出發時，以安遠侯柳升等率兵護衛，遇寇勦殺。永樂七年三月，明實錄太宗永樂實錄卷六十二：

勅總兵官平江伯陳瑄等曰：「海運糧舟發時，必會合安遠侯柳升等，令以兵護；或遇寇至，務協力勦殺，毋致疎虞」。

海運回航時，明成祖曾令陳瑄及將士勦殺倭寇。永樂七年七月，明實錄太宗永樂實錄卷六十七：

勅平江伯陳瑄等，率運舟師回還，遇倭寇，就便勦除。若將士能斬賊首一級者，賞銀五十兩；臨敵畏怯者，即斬以徇。

永樂九年正月，又命李彬陳瑄勦海寇。明實錄太宗永樂實錄七十四：

命豐城侯李彬充右副總兵，平江伯陳瑄充參將，率領浙江福建官軍勦捕海寇。據上文的引證，明成祖永樂時代，海上是不安寧的，督海運的武將，一面督運，一面又負有征討倭寇的責任。然而倭寇終於慘敗，倭寇一次掠奪遼東，被總兵官劉江澈底殲滅。明史卷九十一兵志三海防：

（永樂）十七年，倭寇遼東，總兵官劉江殲之於望海埭。自是倭大懼，百餘年間，海上無大侵犯。

這裏所載的劉江，實是劉榮，因劉榮初冒父名爲劉江，明史卷一五五劉榮傳。

劉榮，宿遷人，初冒父名江……十七年六月，瞭者言：「東南海島中舉火。」江急引兵赴塢上，倭三十餘舟至，泊馬雄島登岸奔望海塢。江依山設伏，別遣將斷其歸路，以步卒迎戰，佯却，賊入伏中，礮舉伏起，自辰至酉，大破賊，賊走櫻桃園空堡中。江開西壁縱之走，復分兩路夾擊，盡覆之，斬首千餘級，生禽百三十人。自是倭大創，不敢復入。

明成祖時代海上的倭寇，被劉江大敗後，自此無大的侵犯了，倭寇竟斂跡百餘年。所以我們敢肯定的說，永樂時代海上的倭寇，雖然不斷的侵犯，並沒因倭寇的侵犯，而阻止當時的海運。但海運在永樂十三年（一四一五）停止了，海運的停止，是因運河的濬通，南北轉運可由運河來承擔，故此海運纔廢止了。關於運河的濬通，將於本文第六節「運河的濬通與海陸兼運的廢止」詳加考證。

四、海陸兼運中的陸運

1. 陸運的建立及陸運的路程

「海陸兼運」中的海運，已如上述。我們知道明代開國太祖時代的海運，祇是供給北方一部分軍事需要，海運的規模不大；明成祖承襲了這一個不大的規模，所建立的海運，自然不能滿足他在北方大發展的要求，而陸運在海運開始後的三個多月，即永樂元年七月，也開始了。

陸運的成功，我們毫不遲疑的要想到明初整理邦賦和定召商開中法的經濟專家郁新，這位戶部尚書郁新對永樂時代經濟上的轉運工作，提出新計劃。永樂元年七月，明實錄太宗永樂實錄卷二十：

丙申，戶部尚書郁新等言：「淮河至黃河多淺灘，跌坡餽運艱阻。請自淮安用船可載三百石以上者，運入淮河沙河至陳州潁岐口跌坡下，復以淺船可載二百石以上者，運至跌坡上，別以大船載入黃河，至八柳樹等處，令河南車夫運赴衛河轉輸北京。」從之。

明成祖接受了郁新的陸運計劃，永樂時代的陸運纔開始了。郁新的新計劃，是撇開已淤塞的會通河故道，把江淮的糧，從淮河過沙河，運到陳州潁岐口跌坡下，以淺船運往跌坡上，再用大船入黃河，黃河做了運道，從黃河一直往上流航去，到新鄉八柳樹

等地方，這時纔以河南等地的車夫轉運入衛河。衛河，按名山藏河漕記：

衛河舊名御河，出輝縣蘇門山北泉，東北流經濬、大名、館陶諸縣，下流會淇、漳諸水，過臨漳分爲二：其一北出經大名至武邑，以入滹沱；其一東流經大名東北，出臨清至直沽，會白河入海。

陸運入了衛河，東流經大名，出臨清至直沽，再從白河轉輸北京。由上文我們所見到陸運的陸路路程，是河南等地的車夫，從黃河八柳樹等地，把糧運到衛河岸旁的一段距離。

我們要問，郁新何以要主張這一條陸運的運道？因爲元朝開鑿南北轉運的會通河，在明太祖時代洪武二十四年（一三九一），黃河在原武的一次決口，把會通河淤塞了。明史卷八十五河渠志三運河上：

會通河者，元轉漕故道也，元末已廢不用。洪武二十四年河決原武，漫安山湖而東，會通盡淤。

已淤塞的會通河故道，南接黃河，北入衛河，黃河和衛河的上流又逐漸接近。顯然的，郁新陸運的計劃，在河流上繞了大灣子，躲開已淤塞會通河的故道，從黃河上流航去，直到接近衛河水源的地方，由黃河八柳樹等處車運到衛河，再從衛河達白河轉運北京。郁新的計劃雖然在水上航程增加不少的長距離，而陸地上車運的距離却短了，所以減去許多陸路的痛苦。水上的航行畢竟是省力的，在當時來說，再找不出比這條更簡便的路線了，這是郁新主張這條運道的理由，也是郁新的卓見，因此明代在永樂時代的陸運，纔建立起來。

關於陸路車夫轉運實際的里數。在永樂元年，軍士唐順曾請開衛河黃河間的陸路，他說衛河接近黃河的陸路是五十里。皇明大政記卷八：

永樂元年三月戊寅，軍士唐順請開衛河，去黃河凡五十里開之，距黃河百步置倉轉輸。下部議，俟民力稍甦行之。

明史河渠志和明史紀事本末，又說出唐順主張開衛河，衛河與黃河的距離是五十里。但沒有明白指出這五十里，從什麼地方到什麼地方。明史卷八十七河渠志五衛河：

永樂元年，瀋陽軍士唐順言：「衛河抵直沽入海，南距黃河陸路纔五十里。若開衛河，而距黃河百步置倉廩，受南運糧餉，至衛河交運，公私兩便。」乃命

廷臣議，未行。

明史紀事本末卷二十四河漕轉運：

瀋陽中屯衛軍士唐順言：「衛河之原(源)，出衛輝府輝縣西北八里太行蘇門山下。其流自縣城北，經衛輝城下，大名濬縣界，迤邐抵直沽入海。南距黃河陸路五十里」。

唐順說的五十里，可能是衛河河源到黃河最短的距離。我們要注意，這五十里恐怕不是當時陸運所走的陸路。因為名山藏說，陸運從黃河到衛河車夫轉運的距離，是一百七十里。名山藏河漕記：

乃令江南之運，皆入高寶諸湖，渡淮達黃河，陸運百七十里入衛河。

名山藏祇是約略的說出黃河至衛河車運的距離是一百七十里，也沒有說出何處到何處，但在明史紀事本末裏却說出車運距離的地點。明史紀事本末河漕轉運：

令江南糧，一由海運；一由淮入黃河至陽武，陸運至衛輝，仍由衛河入白河至通州，是為海陸兼運。

皇明世法錄和大學衍義補也說出車運的地點，皇明世法錄漕政漕河職掌：

永樂初，江南糧餉，一由江入海出直沽，由白河運至通州；一由江入淮，由淮入黃河至陽武縣，陸運至衛輝府，由衛河至通州。

大學衍義補卷三十四漕輓之宜：

太宗皇帝肇造北京，永樂初，糧道由江入淮，由淮入黃河，運至陽武，發山西河南二處丁夫，由陸運至衛輝下御河，水運至北京。

據明史紀事本末、皇明世法錄、大學衍義補所載永樂初年陸運的陸路，是從陽武到衛輝，但沒說出距離的里數。我們從明史河渠志又可得到一個證明，從陽武到衛輝，恰是名山藏所說的陸運一百七十里。明史河渠志三運河上。

永樂四年，……一仍由海；而一則浮淮入河至揚武(揚應作陽)，陸輓百七十里抵衛輝，浮於衛，所謂陸海兼運者也。

陽武到衛輝是一百七十里。至於郁新在永樂元年計劃的陸運陸路，是由黃河新鄉八柳樹等處到衛河，我們雖不敢斷定郁新計劃陸運的陸路，就是從陽武到衛輝府的一段路程，(按新鄉縣與陽武相鄰)但是永樂時代，陸上車夫轉運常走的路程，無可疑義的是

陽武到衛輝府的一百七十里。

關於「海陸兼運」中陸運主要的目的地。據上文的引證，如明實錄、明史紀事本末、皇明世法錄、大學衍義補等所載，陸運由淮河入黃河，再經過陸運達衛河，由衛河入白河運至通州而達北京。然而通漕類編卷二說：

成祖遷都於燕，百官衛士仰需江南。於是始議立運法，派爲二道，一由江入海，出直沽口，由白河運至通州，謂之海運；一由江入淮黃河至陽武縣，陸運至衛輝府，由衛河運至薊州，謂之河運。

通漕類編說出陸運的目的地是薊州，而與上文所述的北京，有了差異。但通漕類編卷二又說：

永樂元年，令於淮安用船可載三百石以上者，運糧入淮河沙河，至陳州潁岐口跌坡下，用淺船可載一百石以上者，運至跌坡上，別以大船載入黃河至八柳樹等處，令河南車夫赴衛河轉輸北京。

通漕類編同上卷又說：

十二年，海運糧四十八萬四千八百一十石；又衛河僨運糧四十五萬二千七百七十六石于北京，所謂海陸兼運者也。

這裏又說出陸運的目的地是北京。通漕類編所載陸運的目的地，一說是北京，一說是薊州，前後有了矛盾。但我們據前文的考證陸運的目的地爲北京是可信的，對於薊州之說，當予以懷疑。

當時又以會通河衛河相轉運。皇明世法錄漕政：

六年，海運糧八十萬石于京師，其會通河衛河以淺河船相兼。

大明會典也有這樣的記載，大明會典漕運：

六年，令海運船運糧八十萬石于京師，其會通河以淺河船相兼轉運。

由前文的考證，會通河已於洪武二十四年淤塞，當時除了海運外，在陸上的轉運，是由淮入黃河，再由衛河至白河，運至北京。如果在會通河沒有濬通前，即是會通河還能够轉運，恐怕也是極艱苦，極少數的輸送罷了。

永樂時代轉運工作，除了海運和淮河起運經黃河衛河運輸外，明史食貨志又說臨清倉儲河南山東粟，也輸往北京。明史食貨志三漕運：

淮海運道凡二，而臨清倉儲河南山東粟，可以輸北京，合而計之，爲三運。臨清在淤塞的會通河北端，即衛河的東岸。山東河南的糧儲於臨清倉，可以直接由衛河經白河轉北京，這條運道，也是由江淮運糧經黃河抵衛河達北京的運道。所以由上文的考證，可知陸運的運道了。

2. 明成祖對陸運困苦的體恤

永樂初年的三運，海運是用官運，淮河及臨清倉的轉運是民運。明史食貨志三漕運：

惟海運用官軍，其餘則皆民運云。

陸上車船轉搬的民運，自然是異常艱苦，明成祖對這艱苦的工作，曾加以體恤。如北方冬季天寒河水結成厚冰，河船不能航行了，設遞運所，以附近之民及犯徒備車牛充遞運夫，以減轉運之苦。如永樂六年十二月，明實錄太宗永樂實錄卷六一：

北京行部言：「山東德州至北京良鄉縣，陸路未設遞運所，冬月河凍，載楫不通，上供之物，俱從陸路發民間車牛載運，不免煩擾。宜設遞運所，以附近之民及犯徒流罪者，備車牛充遞運夫。而山東青山樂安等遞運所，河道不通者，悉宜革罷。」從之。

因輸送之苦，凡參加輸送之民免差役一年，並給行糧及鈔錠。如永樂八年（一四一〇）正月，明實錄太宗永樂實錄卷六八：

壬辰，上以濟寧迤南至京師，水陸輸運軍需甚艱，命免輸運之民差役一年。命北京行部尙書郭資率所屬民丁萬人，隨軍餽運；人賜鈔五錠，仍給行糧。

民夫有死者和凍傷手足者，也加以懷恤。如永樂八年二月，明實錄太宗永樂實錄卷六八：

勅戶部運糧民夫死者，人與鈔十錠，復其家一年；凍傷手足，亦復一年。

這些都是明成祖對轉運民夫的體恤。

3. 陸運的督運者

關於陸運督運的人物，明史河渠志三運河上說：

永樂四年，成祖命平江伯陳瑄督轉運，一仍由海，而一則浮淮入河至揚武（揚應作陽），陸輓百七十里抵衛輝，浮於衛，所謂陸海兼運者也。

根據這段記載，似乎陳瑄督海運又在督陸運。明漕運志又說：

四年，秋七月，命平江伯陳瑄兼督江淮河衛轉運……永樂初，北京軍儲不足，以瑄充總兵，帥舟師海運。

明漕運志也說出陳瑄督江淮河衛的轉運，及北京軍儲不足，又督海運。但據前文的考證，陳瑄從永樂元年督海運開始後，一直不斷為海運努力，他在永樂時代的海運時期中佔了重要地位，並且他在督海運時，又做了征討倭寇的能將。所以陳瑄在督海運期間又兼督陸運，當是不常見的事。

關於永樂時代陸運的督運者，從明實錄中還可見到幾位。如永樂四年姚旺等率官軍督運北上，明實錄太宗永樂實錄卷四一：

戶部奏：「府軍等衛千戶姚旺等率官軍漕運，至河南遇暴風壞舟，漂溺糧萬三千三百七十餘石，宜責其償，且請付法司治其不慎之罪。」上曰：「倉猝風水之險，非人力所及，其宥之」。

由此可知，姚旺等在永樂四年曾督陸運。永樂七年十一月，後軍都督僉事吳庸也曾督運德州糧至北京。明實錄太宗永樂實錄卷六七：

丙辰，命後軍都督僉事吳庸運德州所儲糧赴北京；命戶部給賜運糧指揮千百戶衛所鎮撫旗軍鈔，如衛河漕運之例。

永樂九年正月，都督費義曾督運。明實錄太宗永樂實錄卷七四：

命都督費義率舟師，運衛府所儲粟三十三萬四千四百石，赴北京。

永樂十年正月，都督費義尙書宋禮共同督運。明實錄太宗永樂實錄卷八一：

勅都督費義尙書宋禮，領舟師運糧赴北京。

在十年的五月，費義運衛輝府館陶倉粟到德州。明實錄太宗永樂實錄卷八三：

辛丑，都督僉事費義，督運衛輝館陶倉粟三十萬一千四百五十餘石，赴德州。

由此可知，永樂時代陸運的督運者，如姚旺、吳庸、郭資、費義、宋禮等人，都是常見的人物。

到永樂九年會通河濬通，河運的次數增加，海運減到三年兩運，河運增到一年三次，以補海運一年的數量，皇明世法錄漕政漕河職掌：

九年，濬元會通河，宋禮奏三年海運二次，于徐州濟寧州置倉收糧，造淺船五

百隻，撥附近衛軍領駕，從會通河饋運，每年三次，以補海運一年之數。

會通河暢通，河運增加，海運減少，自然河運的重要更加重了。因而朝廷又決議陳瑄仍爲董理漕運，於是陳瑄造淺船，在河上行大量的轉運，明史陳瑄傳：

宋禮既治會通河成，朝廷議罷海運，仍以瑄董漕運；議造淺船二千餘艘，初運二百萬石，寢至五百萬石，國用以饒。

宋禮治會通河成，陳瑄又把江淮間的清江浦鑿通，運河暢流，（參見本文第六節）南北經濟上的轉運工作完全由運河來承擔，可以說陳瑄在這時纔算督河運的主要人物。後來仁宗宣宗時代，陳瑄始終在爲轉運工作而努力，一直到宣德八年（一四三三）死去爲止。由上文的考證，陳瑄在明朝「海陸兼運」時期，他的大貢獻是在督海運，到運河溝通後，又是督河運的主要人物。若以明朝整個的轉運工作來說，陳瑄却是卓越的人物。

五、從海陸兼運的運糧數量看北方在經濟上的需要

海運不能充分應付北方的需要時，而以陸運來補足。所以要想知道南北轉運的總數字，絕不能僅以海運或者是陸運單方面來衡量；同時要想看出南方的經濟所支持北方的發展，在經濟上的接濟是多寡，不得不再把「海陸兼運」運糧的總數，加以考證。

名山藏漕運記：

文皇作都於燕，初仍海運之故，爲一運；別起淮儀歷黃衛水陸灌輸遞抵都下，爲一運；其北則德倉所儲，爲一運。三運歲合二百五十萬石有奇。

「二百五十萬石有奇」的數字，可以說祇是一個約數，並不是每年運糧數字都如此。試舉明實錄中載「海陸兼運」的數字爲例，如永樂七年，明實錄太宗永樂實錄卷六七：

是歲……餽運北京糧一百八十三萬六千八百五十二石。

永樂七年運糧數字，比名山藏所載歲運二百五十餘萬石；尚有六十六萬三千一百餘石之差。

永樂八年的運糧數字，據國朝典彙卷九七漕運：

八年三月，命湖廣、浙江、江西都布二司，各運赴北京，備官運俸糧。湖廣一百三十萬石，浙江一百五十萬石，江西三十萬石。

永樂八年三月，明實錄太宗永樂實錄卷六九：

壬申……命湖廣布政司運糧百萬石，都司三十萬石；浙江布政司運百二十萬石，都司三十萬石；江西布政司運十萬石，都司二十萬石，赴北京，備官軍俸糧。

國朝典彙和明實錄太宗永樂實錄卷六九已說出命湖廣、浙江、江西三處共運糧三百一十萬石。明史紀事本末又說因漕運舊額不足國用，而有此令。明史紀事本末河漕轉運：

八年，以舊額漕運二百五十萬石，不足給國用，特令江、浙、湖廣三省各布都官自行督運，共三百萬石有奇。

因北方的需要，在永樂八年曾命令江西、浙江、湖廣三省運糧三百一十萬石，可能是事實。但命令祇是命令，是否這三百一十萬石的糧全數運抵北京，不能不有所懷疑。因為在會通河濬通前，明成祖即位後急遽中所建立的海陸費的南北轉運工作，是異常艱難的，當時漕運額似不會達三百一十餘萬石的數字，如永樂七年轉運額為一百八十三萬六千八百五十二石，就是一個例子。同時大明會典祇說永樂八年命令湖廣、江西、浙江轉運，而不載轉運的數字。大明會典卷二七漕運：

八年，令湖廣、江西、浙江三處倉糧，除本處支用，其餘糧，本部差官督各該司府起運

但從皇明大政記和明實錄太宗永樂實錄卷七三却能看出永樂八年運糧往北京的數字，而不是三百一十萬石。皇明大政記卷八：

丁卯，浙江、江西、湖廣運糧二百十萬石，赴北京，備糧俸。

皇明大政記說出浙江、江西、湖廣運糧是二百十萬石。明實錄太宗永樂實錄卷七三又說：

是歲(八年)……餽運北京糧二百一萬五千一百六十五石有奇。

皇明大政記載二百十萬石，與明實錄太宗永樂實錄卷七三載二百一萬五千一百六十五石，雖有少許的不同，但皆為二百餘萬石，這個數字，似可以相信。因為在會通河濬通前，幾年來的運糧數量，都在二百萬石左右，姑且以皇明大政記和明實錄太宗永樂實錄所載歲運糧二百餘萬石，較為可信。這個數字雖比永樂七年的運糧數目增加，但

比名山藏所載歲運二百五十萬石，尚差不少的數字。

永樂九年的運糧數字，明實錄太宗永樂實錄卷八〇：

是歲……餽運北京糧二百二十五萬五千五百四十三石。

永樂九年運到北京的糧，是二百二十五萬五千五百四十三石，仍比名山藏的二百五十萬石，差了二十四萬四千四百五十七石。永樂十年，明實錄太宗永樂實錄卷八六：

是歲……餽運北京糧二百四十八萬七千一百八十八石。

永樂十年運糧二百四十八萬七千一百八十八石，又比九年的運糧數字多出二十三萬一千六百四十五石。這時的運糧，已和名山藏載的二百五十萬石相近了。永樂十一年，明實錄太宗永樂實錄卷九〇：

是歲……餽運北京糧二百四十二萬一千九百七石。

永樂十一年運糧二百四十二萬一千九百七石，比永樂十年的運糧數字少了六萬五千二百八十一石。永樂十二年，明實錄太宗永樂實錄卷九四：

是歲……餽運北京糧二百四十二萬八千五百三十五石。

永樂十二年的數目，是二百四十二萬八千五百三十五石，比永樂十一年的數目多出六千六百二十八石。

據上文的考證，當明成祖向北方發展，所需要江淮經濟上的接濟，由「海陸兼運」運往北京的糧，逐漸在增加。自永樂十年到十二年，每年都是二百四十餘萬石，但沒達到二百五十萬石。然而到永樂十三年「海陸兼運」合計的總數有了大變動。永樂十三年，明實錄太宗永樂實錄卷九九：

是歲……餽運北京糧六百四十六萬二千九百九十石。

永樂十三年南北經濟上的轉運量，突然增到六百四十六萬二千九百九十石。這是一個驚人的數字。但是根據其他的紀載，這年的運糧數字祇是三百餘萬石。皇明世法錄漕政和通漕類編卷二都同樣的說：

先是，遣平江伯陳瑄往湖廣、江西等處造舟二千艘，以從河運。瑄建言平底淺船甚稱便焉，歲可運三百餘萬石至京。

這裏說出陳瑄造平底淺船二千艘，歲可運三百餘萬石。國朝典彙漕運又說：

十三年三月，命平江伯陳瑄於湖廣、江西造平底船二十（十應作千）艘，以從

河運，歲運三百餘萬石。

國朝典彙說出，歲運三百餘萬石。明史紀事本末河漕轉運：

十三年三月，罷海運糧，命平江伯陳瑄於湖廣、江西造平底淺船三千艘，以從河運，歲運三百餘萬石。

明史紀事本末載陳瑄造平底船三千艘，而與皇明世法錄、通漕類編、國朝典彙所載二千艘，有了差別。但是他們所紀載的永樂十三年運河濬通這年，歲運為三百餘萬石，却完全相同。我們先不問這三百餘萬石和六百餘萬石那一個數字較為可信。然而却敢斷言，永樂十三年由南方運往北京的糧，已比十三年前不滿二百五十萬石的數字，增多不少的數目了。

海陸兼運運糧數字表

年 代	運 糧 數 字	根 據
永 樂 七 年	183,6852(石)	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>
永 樂 八 年	201,5165	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>
〃 〃 〃 〃	210,0000	<u>皇明大政記</u>
永 樂 九 年	225,5543	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>
永 樂 十 年	248,7188	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>
永 樂 十一年	242,1907	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>
永 樂 十二年	242,8535	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>
永 樂 十三年	300,0000(+)	<u>國朝典彙</u> 、 <u>皇明世法錄</u> 、 <u>通漕類編</u> 、 <u>明史紀事本末</u>
〃 〃 〃 〃	646,2990	<u>明實錄太宗永樂實錄</u>

明成祖時代，南北轉運工作的「海陸兼運」，在永樂元年開始後，由江淮的經濟所支持的北方發展，不斷在擴張，所以經濟上的需要量，也不斷的增加。如永樂十三年運糧數字所以突然的增加，這是在北方大發展的需要下，而明代南北經濟上的轉運工作，又起了轉變。永樂十三年正當運河完全濬通，而影響到運糧數字的突增。

六、運河的濬通與海陸兼運的廢止

由於「海陸兼運」，國家的經濟纔得到暢流，有不少發展事業都在北方成功了，(參看前文「南北轉運重新建立的原因」)這是「海陸兼運」的功績。然而明成祖的看法和計劃，決不是短暫的。他把政治重心遷往北方軍事的地區裏，他覺得北方穩固了，子

孫的基業就不會動搖，因此現有海險陸費的「海陸兼運」，絕不能使他滿足，所以經過一段時期，已有餘力再為南北轉運工作重新開闢一條暢流而省力的運道。會通河的重濬，就是當前要解決的大事。

關於會通河，通漕類編卷一漕運：

至元中，以壽張縣尹韓仲暉等言，自安民山開河，北至臨清，凡二百五十里。引汶絕濟直屬漳御，建牐三十有一，度高低，分遠近，以節蓄洩，賜名會通河。

明史卷一五三宋禮傳：

會通河者，元至元中以壽張尹韓仲暉言，自東平安山鑿河至臨清，引汶絕濟屬之衛河，為轉漕道，名曰會通。然岸狹水淺，不任重載，故終元世海運為多。明初輸餉遼東北京，亦專用海運。洪武二十四年，河決原武絕安山湖，會通遂淤。

會通河是元世祖至元時代鑿通的河道，這條河道，岸狹水淺不能通大量的航運，所以元朝經濟上的南北轉運工作，始終以海運為主。（請參閱拙著元朝與明初的海運）這一條會通河，到明太祖時受了大破壞，洪武二十四年（一三九一）黃河在武原決口，會通河因而被淹沒淤塞絕航了。到明成祖時代感到「海陸兼運」不能滿足北方發展的需要時，會通河的價值又被重視，於是到永樂時便決意重新修濬了。春明夢餘錄卷三七漕河：

洪武中，會通河故道猶存，迨河決原武漫安山湖而南，而會通之迹始湮。今海險陸費，而會通河故道淤者三之一，宜可濬以漕，漕成而南北之運通，則無窮利也。於是天子命工部尚書宋禮、刑部侍郎金純、都督周長董其事。

明實錄更詳細的說出會通河從淤塞到修濬的史實，明實錄太宗永樂實錄卷七四：

己未，開會通河，河自濟寧至臨清舊通舟楫。洪武中沙岸衝決，河道淤塞，故於陸路置八遞運所，用民丁三千，車二百餘輛，歲久民困其役。永樂初屢有言開河便者，上重民力未許。至是濟寧州同知潘叔正言：「會通河道四百五十餘里，其淤塞者三之一，浚而通之，非惟山東之民免轉輸之勞，實國家無窮之利。」乃命工部尚書宋禮、都督周長往視。禮等還，極陳疏浚之便，且言天氣和霽，宜及時用力。於是遣侍郎金純發山東及直隸徐州民丁，繼發應天鎮江等江（江

應作府)民丁，併力開浚。

明成祖接受了濟寧州同知潘叔正的建議，又把修濬會通河的責任，交到宋禮金純等手裏，讓他們及時用民力開工。這一偉大的工程，竟發動數省的人力，到永樂九年六月，會通河的工程告成。明實錄太宗永樂實錄卷七七：

乙卯，會通河成，河以汶泗爲源，汶水出寧陽縣，泗水出兗州府，至濟寧州而合，置天井閘以分其流，南流達于淮，而河則（館本則作自）其西北流也。由開河過東昌府入臨清縣，計三百八十五里，深一（館本一作二）丈三尺，廣三丈二尺。役軍夫三十萬，用工（館本工作二）十旬，蠲租稅百一十萬二千五百有奇。自濟寧至臨清置閘十五，閘置官立水，則以時啓閉，舟行便之。

會通河可以通航，委實給明代轉運工作帶來轉變！於是宋禮提出海運的險阻，河運的利益，主張撥鎮江、鳳陽、淮安、揚州及兗州糧，合計爲一百萬石，從河運至北京，因此海運減到三年中祇有兩運了，明史宋禮傳：

禮還言：「海運經歷險阻，每歲船輒損敗，有漂沒者。有司修補，迫於期限，多科歛，爲民病，而船亦不堅。計海船一艘，用百人，而運千石；其費可辦河船，容二百石者二十，船用十人，可運四千石，以此而論，利病較然。請撥鎮江、鳳陽、淮安、揚州及兗州糧，合百萬石，從河運給北京。」其海道，則三歲兩運。

會通河在永樂九年六月暢通後，海運改爲三年兩運。這時從江淮等地運來的糧，不必在河上及陸上繞大灣子，由會通河直接可運到衛河，經白河達北京。所以由上文可知，在會通河沒修通前，「海陸兼運」的數量，總計是二百萬石上下；正在會通河修濬這年，即永樂九年，運糧總數是二百二十餘萬石；到會通河濬通的第二年，即永樂十年，「海陸兼運」的總數已增至二百四十餘萬石。從永樂十年後，經十一年，十二年，「海陸兼運」的運糧數字，一直都在二百四十萬石以上，這時運糧數字的增加，無疑的是受會通河的影響。

我們知道會通河雖然在元朝被開通，但在當時所修濬的會通河「岸狹水淺」不能通大量的航運，所以元朝始終以海運爲主，每年藉河運不過數十萬石而已。古今治平略卷八唐宋漕運附元：

自至元二十六年，因壽張尹韓仲暉言，自東平州安山開河，北至臨清二百五十餘里，引汶絕濟直屬衛河……河成，賜名會通河。然河道初開，岸狹水淺，不能負重載，容大舟。又絕江淮遡泗水，呂梁彭城古稱險處，每歲運不過數十萬石，終不若海運之多。

明成祖時代重新把會通河濬通，這時已比元朝每年僅能運數十萬石糧的會通河不同了，明代藉着重新濬通的會通河，每年由江淮運達北京的糧餉，已在二百四十餘萬石以上。成都龍氏數文閣聚珍版天下郡國利病書卷四十說：

蓋會通之業，自我朝收其全功，而利十倍於勝國矣。

後來，每年由會通河運往北京的糧，又曾到三百萬石，甚至於又達到四百萬石以上，明代在北方的政治重心和軍事重心所需要江淮經濟的接濟，可充分的經會通河運抵北方。所以會通河於明成祖時代重新濬通，在南北轉運上所發生的成效，已勝於往日了。

會通河暢通，海運立即不像往年的頻繁，但海運絕沒有因會通河的暢通而完全廢止。海運所以未廢止的原因，因會通河以南，江南漕舟抵淮安，又要過壩而達於清河口，運道依然艱難，整個的運河還不算全通！於是陳瑄訪故老得知宋喬維岳開沙河舊渠，遂請開清江浦。永樂十三年五月，陳瑄發軍民開河置閘，按時啓放。明實錄太宗永樂實錄卷九六：

五月乙丑，開清江浦河道，凡漕運北京，舟至淮安，過壩渡淮以達清河口，挽運者不勝勞。平江伯陳瑄時總漕運，故老爲瑄言，淮安城西有管家湖，自湖至淮河鴨陳口僅二十里，於清河口相宜（宜應作直），宜鑿河引湖水入淮以通漕舟。瑄以聞，遂發軍民開河置四閘，曰移風、曰清江、曰福興、曰新莊以時啓閉，人甚便之。

涵芬樓影印崑山圖書館藏稿本天下郡國利病書淮備錄：

十三年，平江伯陳瑄疏邗溝，引舟自大江歷揚州，至淮安，以通漕運。詢山陽耆民，得宋轉運使喬維岳所開沙河之故道，引水自管家湖之馬家嘴至鴨陳口，入沙河，易名清江浦，就湖築隄，以便牽挽。倣宋洪澤閘制，創新莊、福興、清江、移風四閘，遞互啓閉。

陳瑄把清江浦鑿通，這時南北運河完全暢通了。運河濬通，雖然是在明成祖向北方發展時代下促成的，而宋禮和陳瑄等對運河修濬的功績，也不能遺忘。明史紀事本末河漕轉運說：

凡漕渠在齊魯間者，宋禮功爲多；在江淮間者，陳瑄功爲多。

運河暢通了，就在運河暢通這年，上文已考證過，運糧數字有了突增。自然因江淮間清江浦鑿通後，運河暢通，所得到的效果。

永樂十三年運河暢通，從江淮地區運到北京在經濟上的接濟，完全可以在運河上航行，原有的陸運，已不必要了；同時自永樂九年會通河濬通後，所保留的三年兩運的海運，也在永樂十三年罷去。明史宋禮傳：

九年，命開會通河……已而，平江伯陳瑄治江淮間諸河功亦相繼告竣，於是運河大便利，漕粟益多，十三年遂罷海運。

永樂九年會通河濬通，十三年清江浦開鑿成功，南北運河完全暢通後，海運纔罷去，這是不可否認的事實。然而明史河渠志三運河上說：

逮會通河開，海陸並罷。

我們知道會通河的修通是在永樂九年，明史河渠志載「海陸兼運」的罷去，是因會通河的濬通，是不能相信的。大明會典漕運說：

十三年，濬復會通河，奏罷海運。

讀史方輿紀要卷一二九漕河：

十三年，會通河成，海運始廢。

明會要卷五六引三編：

十三年，會通河既濬，漕運大通，遂罷海運。

永樂九年會通河濬通，此後，海運尙保留三年兩運，到十三年江淮間清江浦鑿通，運河暢通，始罷海運。所以大明會典、讀史方輿紀要和明會要引三編的紀載，永樂十三年會通河濬通，也不能使我們贊同。

明代的運河，在永樂十三年完全濬通，這條運河南自長江，北到大通橋，長達竟有三千餘里。明史卷八十五河渠志三運河上：

逮會通河開，海陸並罷，南極江口，北盡大通橋，運道三千餘里。

自運河濬通後，「海陸兼運」罷去，却是明代轉運工作一個重大的進展。這時，在運河沿途築倉，置舍建閘，漕運可直達通州。明史河渠志運河上：

是時，淮上徐州濟寧臨清德州皆建倉轉輸。濱河置舍五百六十八所；舍置淺夫，水澀舟膠，俾之導行。增置淺船三千餘艘。設徐沛沽頭金溝山東穀亭魯橋等閘。自是漕運直達通州，而海陸運俱廢。

運河的暢通，北方所需要經濟上的接濟，可盡量由運河輸送到北方。北方經濟上的需要，再不會因轉運的路程不便而遭到困乏。於是明成祖在北方的發展事業，絕不會因經濟不足而受到阻礙。所以大明會典漕運說：

國朝自永樂定都於北，軍國之需，皆仰給東南。

涵芬樓影印崑山圖書館藏稿本天下郡國利病書揚備錄又說：

成祖擇天下形勝都北平，京師百司庶府衛士編氓，仰東南漕粟為最急。永樂中，用濟寧州同知潘叔正言罷海運，復元會通河故道。又徙河故道，自開封北循魚臺場口入會通河，南與淮會。於是運河跨江絕淮，經河越濟，兼四瀆之水為漕用，而邳溝為其員官，（按：本所藏天下郡國利病書舊抄本、羣碧樓藏抄本皆作「員官」；而成都龍氏敷文閣聚珍板本及慎記書莊石印本，「員官」二字又皆作「要」。）視唐宋時益重矣。

運河的暢通，可以說給明朝的國運帶來劃時代的轉變，明成祖向北方的發展，藉運河的支持得到成功；明朝的京師由金陵逐漸遷往北京，無疑的，運河又支持了明代在北方所建立的政治重心。這時的運河對明代的影響，却是「視唐宋時益重矣」。

七、結 論

自從明成祖覺得北方地位重要以後，便決意向北方發展。因此在永樂元年，竟不顧一切的困難，令陳瑄和宣信等把明太祖晚年已停止的海運，迅速的恢復了。明成祖時代的海運，所以能重新建立，是因循明太祖時代舊有以武將督運的基礎而建立的。然而明成祖向北方發展是大規模的，海運不能應付北方大量經濟上的需要，因此除了海運外，在陸上又建立起車船轉輸的陸運，以補海運的不足。

由於北方的需要，藉「海陸兼運」運往北京的糧餉，以永樂七年運糧一百八十三

萬六千八百五十二石來說，比起明太祖時代的海運，一年中最高額僅有的七十餘萬石，已多出一百餘萬石。無疑的，明成祖向北方的發展，已比明太祖在北方僅以軍事鎮守的時代不同了。我們再看，元世祖亡宋朝後，建都於燕京，國家的經濟仰仗江南，在元世祖一朝中，由海運達北方的糧，最高額是在至元二十七年（一二九〇），在這一年中由海運抵達北方的糧是一百五十一萬三千八百五十六石，而永樂七年由「海陸兼運」運往北京的糧，比元世祖時代的最高額，尚多出三十餘萬石。（請參閱拙著元朝與明初的海運）由此可知明成祖即位後，向北方發展規模之大了。

由「海陸兼運」運往北方的數量，雖然如此之多，也並不能滿足明成祖向北方發展的實際要求，所以當海險陸費的南北轉運，已逐漸不能應付北方的需要，到永樂九年，明成祖已有餘力，再為南北轉運工作開闢一條更簡便的運道，這是會通河的濬通。在會通河暢通的第二年，即永樂十年，運糧數字立即增到二百四十餘萬石。從永樂十年到十二年，運糧數字一直在二百四十餘萬石以上。這時比永樂七年的運糧數字又增多六十餘萬石。所以明成祖向北方的發展逐漸在擴張，在經濟上的接濟也逐漸在增加。

會通河雖通，整個的運河還不算暢通。等到永樂十三年，陳瑄把江淮間的清江浦鑿通，這時，從長江北到大通橋，長達三千餘里的南北運河完全暢通。在這一年內，運往北京的數糧有了突增，據國朝典彙、皇明世法錄、通漕類編、明史紀事本末等的記載是三百餘萬石，甚至於明實錄又說是六百餘萬石。我們敢斷言，這時運糧數字的突增，是受到運河暢通的影響。運河暢通，北方在經濟上的需要，可盡量由運河輸送到達；祇要運河不發生變故，明代在北方的政治重心和軍事重心，絕不會因經濟來源不足而遭到困乏。

運河之所以濬通，是因時代需要而促成的。永樂初年，由於明成祖向北方發展，因海運不足，又有陸運的建立。「海陸兼運」支持了明成祖向北的發展，當「海陸兼運」不能滿足北方的需要時，又有運河的濬通。所以「海陸兼運」在明代轉運工作上來說，又奏了承前啓後的功效。

在歷史上，因時代的不同，往往地理環境上的重要性也因之改變。如唐宋時代的政治重心在關中洛陽和汴州臨安等地，明代永樂以後的政治重心又移到北京，因而

聯繫經濟、政治、軍事幾個重心的運河，也有了不同，會通河就是唐宋時代所沒有的一段運河。然而明代的運河對明代的影響，正如唐宋時代的運河支持了唐宋的强大一樣；從十五世紀初葉以後，中國史上的運河又起了大作用，明代的國防和國運，也繫於這條綿長的運河上。

本文插圖「明代海運及運河圖」，曾參考明嘉靖年間刊清嘉慶年間修補本之廣輿圖，及明嘉靖年間刊金聲玉振集本之海道經等繪製。這篇文章寫成後，先承全漢昇先生教正，後又蒙王叔岷、屈翼鵬、勞貞一諸師賜教和指正；繪圖時請黃慶樂兄相助，在這裏謹向他們致虔誠的謝忱！

