

## 朱清、张瑄与元代海上漕运

□ 刘永加



元代海上漕船图。



元代郭守敬开挖的通惠河。

元朝统一后，由于“去江南极远，而百司庶府之繁，卫士编民之众，无不仰给于江南”，所以每年需要从江南运送粮食到大都。于是元代开辟了大规模海运粮食通道，成为我国历史上的一大创举，解决了南粮北运的难题，给当时的京师地区提供了强大的物资保障，带动了经济的大发展。它的创始人竟然是赫赫有名的两个海盗——朱清和张瑄。

## 1. 新都急需物资保障

元朝建立后，建都在今天的北京，号称大都，成为全国的政治和军事中心，京城的粮食需要量非常大，据史料记载，元朝政府一年要征收1200多万石粮食，其中将近有1000万石出在南方。因为那时的经济中心却仍在南方，尤其是东南沿海一带，大批的粮食需要从南方调运到京师大都。

这么多的粮食，要从江南地区运到大都，漕船必须从浙江各地经江南运河，集中到扬州，再经淮南运河，路过高邮等地，到达淮安进入淮水，然后转入黄河（当时黄河合并在淮水下游流入东海），逆流上行，直达中栾早站（今河南省黄河北岸封丘县境内）。到这里水路终止，必须

将漕粮用车载或牛驮经陆路向北运到淇门镇（今河南淇县南），重新入御河（今卫河），向东北经临清，再北上过直沽（今天津市），经河漕渠，到达通州（在北京东面）。整条漕路迂回曲折，而且有的河渠虽然进行过多次整治和开发，但还是时通时塞，无法保持漕船的畅通无阻，这使漕运非常困难，所以元都经常出现粮食供应不上的现象。

为了解决漕粮运输问题，必须另想办法。至元十九年（公元1282年），丞相伯颜想起了曾经海道载运南宋书籍的事情，就向元世祖忽必烈提出用海船来运粮的建议。原来伯颜率元军攻陷南宋都城临安时，籍掠宫殿及诸省、院、寺的乐器、祭

器、郊天仪仗、宝册、图书等大批物资。由于当时淮东地区仍为南宋军队驻守，元军所掠夺的这些物资无法取道运河运往京师大都。伯颜就命令当时投降的海盗朱清、张瑄二人将所掠之物用海船载运，因为他二人常年漂泊海上熟悉海道，当时是从崇明由海道运至渤海湾直沽，再由陆路转运往京师。海运图书的成功，为后来元朝大规模海运粮食开辟了通道，朱清和张瑄就成了元朝海运漕粮的主要创始人。

海运漕粮的事，早已有之。据文献记载，海运漕粮的方法，秦朝就已经有过。《贾子新书》载，秦时“输将（粮食等）起（自）海上而来。”到了隋唐，也有过海运漕粮的事。隋炀帝

征辽东所需的军粮，就是从莱州入海运到辽东的。杜甫《后出塞诗》中写道：“云帆转辽海，粳稻来东吴”；他在《昔游诗》也写道：“幽燕盛用武，供给亦劳哉，吴门持粟帛，泛海陵蓬莱”。意思说在幽燕辽海一带经常打仗，供给非常繁重，粮食布匹都是从江浙一带海运到山东。这两首诗都提到了海送漕粮之事。

虽然元以前就有海运漕粮，但为数不多，多数只是在战时运送军粮，规模也不大。大规模海运漕粮，则始于元朝。元代时已经能制造适应航海的大海船；而指南针应用于航海，在技术上则已经非常成熟。这些都给元朝大规模海运提供了有利的条件，于是忽必烈采纳了伯颜的建议。

## 4. 海运积累了航海经验

朱清、张瑄不仅开辟了元朝海运事业，而且由于他们成年累月地和惊涛骇浪进行斗争，积累了丰富的航海经验。尤其是属于那些舵工和艄公，长年在海上漂泊，“惟凭针（指南针）路，定向行船，仰观天象，以卜明晦”。他们根据风信、潮汛，随机应变，保障了航行的安全。为了便于记忆和传播，他们把宝贵的经验编成歌诀。如气象方面的有：

日落生耳于南北，必起风雨莫疑惑；日没夜色如胭脂，三日之中风作厄；

如还接日有乌云，隔日必然风雨逼。

其他潮汛、风信、占天、占云、占虹、占雾、占海等方面的许多歌诀。这些歌诀，直到现在，我国许多沿海地区的船工、渔民还在应用这些经验，并且继续加以丰富和发展。

除这些歌诀外，元朝的海运还给后代留下了许多宝贵的航海指南，这对于以后的航运业，起到了很重要的作用。海上航行时，在航道上还有很多浅滩暗礁，给安全航行带来了不少困难，往往发生船沉人亡的惨剧。为此，从元至大四年（公元1311年）开始在航道险要之处，都设有各种标志，来指挥船只。先是在长江口的西暗沙嘴设置了航标船，船上树立标旗，指挥船只进出。延祐元年（公元1314年），又在江阴的夏港、需沟等九处，设置标旗指引行船。延祐四年（公元1317年）十二月，又在龙山庙前高筑土堆，土堆四周用石块砌垒，每当春季漕运开始，土堆上白天高悬布幡，夜间悬点灯

火，以指挥船只行驶。这些航标的设置，对于保障航行安全，起了很大的作用。从此以后，海运航标就发展起来了，航标的出现和发展，是我国航运史上的又一个创举。

海上风涛不测，航行途中，常会遇到风暴。如果不采取措施，赶紧避风或抛锚的话，粮船就有漂溺的危险。这样，就需要寻找一些天然的避风港和海底底质较好的锚地。朱清、张瑄他们在长期的实践中，经常安排漕丁、漕夫们去了解每个海区的海底底质。他们在北海找到了许多天然的避风港和优良的锚地，其中最著名的是乾皮岭、杨林子、长滩等达二十多处。这些地方，自元以来，成了我国海船的优良泊所。我国古代的海运，通过元代大规模的海运漕粮，有了一个突破。

朱清、张瑄二人因开创元代海运而载入史册。同时，也给朱清、张瑄两家带来了无尽的权势和财富。就连他们的子女、族人、家奴等也被封为百户、千户、万户，佩金银符者多达百余人。这一切都毫无例外地引来众多嫉恨，于是“屢被人言”。忽必烈在位末年，关于朱清、张瑄在“滨海有异志”，属“怀异图者”的举报不绝于耳。他一律不予采信，认为朱、张两人“有劳国家”，应当“重其（漕运）功”，予以“保护”。忽必烈去世后，元大德六年（公元1302年），诋毁朱清、张瑄的言论再度甚嚣尘上，两人遂被逮捕入京，并被查封家产、没收军器船舶，子孙流放漠北。朱清气愤不过，用头撞墙而死，张瑄则死在狱中。一代海上枭雄，落得如此下场，令人唏嘘叹息！

## 2. 海上“绿林好汉”成了海运官员

那么朱清、张瑄是何许人？怎么当了海盗呢？又如何成了元朝的官员？

朱清、张瑄是宋元之际活跃于东海、黄海和渤海的著名海盗。元人陶宗仪《辍耕录》载：“宋季年，群无赖子相聚，乘舟抄掠海上，朱清、张瑄最为雄长，阴部曲曹伍之。”

朱清，字澄叔，浙西崇明州姚沙人。南宋末年，濒海姚沙初涨，朱清母亲集亲旧十余家。“缚芦为屋，捕鱼以给衣食”。朱清家境贫寒，少时随母捕鱼和樵采，贩柴为生。他早年因家底贫困，为谋生计，到富豪杨氏家当雇工。这个姓杨的东家拥有几艘沙船，驾沙船经商致富，成为富豪。杨为富不仁，压榨雇工，朱清不堪受其压迫与凌辱，愤恨之下杀了杨氏后亡命海上。朱清在海上“亡命集党，为之渠魁，操舟贩鬻私盐，兼事剽盗”。后来，朱清贩运私盐入吴淞江，到新华镇易米，遇到张瑄，

二人顿觉意气相投，就结为兄弟，一同驾船出海当起了海盗。

张瑄，平江（今江苏苏州）嘉定八都新华村人。他自幼失去父亲，“从母乞食，及长，丰姿魁岸，膂力过人，好饮博，乡里以恶少年目之。”张瑄与朱清结伙后，“同泉其群”，从事贩私盐与海盗活动，反抗官兵。后来，朱清与张瑄被巡盐官吏逮捕，同时被捕共八人，关在平江军狱，等待处死。浙西提刑洪起畏监刑，行刑前，起畏见朱清张瑄气宇非凡，“奇其状貌”，私下赦免其死，因谕之曰：“今中原大乱，汝辈皆健儿，当为国家立恢复之功”，遂释放他们。

朱清、张瑄虽然被洪起畏偷偷释放了，但官府并没有放弃对他们的追捕，所以他们被迫携老幼乘船出海，率众驾船扬帆东行，后来到了文登、夷维诸山，北见燕山与碣石，一带海上活动。此后他们“南自通州，

北至胶莱，往来飘忽，聚党至数千人，海舶五百艘。所至骚然，濒海沙民富家苦之，官吏莫如何也。”后来他们发展到由五百艘海船和数千人组成的海盗武装队伍，只抢官宦和“沙民富家”，从不侵犯穷苦百姓，因而获得贫穷沙民的拥护与支持。

朱清、张瑄为了更好地在海上靠航运生存，十分注意开辟与发展海上交通航道。他们令责船队部属驾船航行，务必留意观测东海与黄海、渤海各处航道深浅，海水流向、缓急，记海中泥沙浅角岛屿、礁石、河洲的方位，从不侵犯穷苦百姓，人人心中有张“航海图”，保证船只航行迅速与安全。朱清、张瑄船队在海上活动了十五、六年，积累了丰富的航海经验，熟悉南北海道，摸清长江口与海洋交汇水域中向来被视为“不可逾越”的“料角”险滩具体情况。从而使船只进出航行畅通无阻。这

些都为后来他们开辟海上漕运通道打下了基础。

朱清、张瑄他们纵横海上时，正值宋元政权更迭之际。元王朝大军南进，却遇到了江海作战的难题。朝廷已经掌握了海盗朱清张瑄的活动情况，并没有因为他们是海盗就轻视他们，决定延议招抚朱清张瑄，利用他们的海船和部众，帮助朝廷进攻南宋，以解决兵船不足与海上行军、作战等问题。

朱清、张瑄为了自己的前程和属下几千弟兄的出路，最后决定降元，元朝廷授予他们行军千户职，其下属则授百户，总把等军职，录元军左翼。至元十三年（公元1276年）二月，元朝宰相伯颜统领元军大举进攻南宋都城临安时，伯颜就命朱清、张瑄将所掠之物用海船载运，从崇明由海道运至渤海湾直沽，再由陆路转运往京师的。

## 3. 开辟海上漕运大通道

海漕新业创兴，遇到不少困难，由于海上气候变化莫测，加上海洋地理环境复杂，开辟海道及漕运，屡遇艰险。因此必须寻找和开辟安全、便捷的海上漕运航线。元二十九年（公元1292年），朱清等人开辟一条新航道，从刘家港开洋，至撑脚沙，转沙嘴，至三沙洋子江，过扁担沙、大洪，再过万里长滩，放大洋至青水洋，经黑水洋至成山，过刘家岛，至芝罘、沙门二岛，放莱州大洋抵界河口，“其道差为径直”。

翌年，朱清属下千户殷明略又开新道，避开近海浅河，取道远海航行，凭风力走太平洋西部，黑潮暖流西边的支流流向，漕船从刘家港入海，至崇明州三沙进入深海，向东行，入黑水大洋，取成山转西，经刘家岛，登州沙门岛，过莱州大洋，入界河。这次的航道较前既短且快。漕船俟“四、五月南风起，起得便风，十数日抵直沽交卸”。盖自海上至直沽杨村码头，计水程“一万三千三百五十里”，航程时间从两个月余缩短为“十数日”。如此，海上漕运更加方便、快速，运量大增。海运漕粮由开初的几十万石到至元二十七年（公元1290年）的一百五十万石，再到元武至大二年（公元1309年）的二百四十六万石；到元文宗天历二年（公元1329年），更是增加到三百五十二万石。

随着漕运量逐年增加，投入海上漕运的海船每年千余艘。据《大

元海运记》云，延祐元年（公元1314年）和天历二年（公元1330年），海上漕运船多达一千八百艘。为适应海上清运发展的需要，漕船也逐渐由小型号向大型号发展。初时，漕船载粮仅三百石左右，后因漕运量大增和漕船航行外洋深海航线，打造和使用了尖底大型海船，大者可载漕粮八九千石，小者也可载二千石。这种大型海船时人称之为“万斛龙骧”和“巨艘大舶”。

这种大型海船不但宜用于海上漕运，而且还可以用于海外交通贸易，在元代，驾驶海上漕船的船户为数众多，有的是临时应征的，也有固定的专业船户，约有八千户。众多的船户拥有自己的海船，以航海漕运为业，他们积累了丰富的航海经验，并传给后人。到了明初，郑和七次下“西洋”的“宝船”多是元代船户后裔子孙打造的，梯航“西洋”的大副、舵工、水手，也都是元代船户的后裔子孙。

元代海上漕运航线，成为南北经济联系的大动脉。江、浙、闽、粤等东南行省所产的农、工货物及海外“番货”，汇集到朱清、张瑄开办的太仓，然后用船载运，从刘家港航海北上直沽，转运至京师大都；漕船返航时，又将北方的豆、谷和梨、枣、反毛等土特产运回南方。这样一来，便形成了一条从太仓、刘家港到直沽的海上交通运输航线。这条海上航线在促进北货物流交流，加强经济联系，发挥了积极作用。

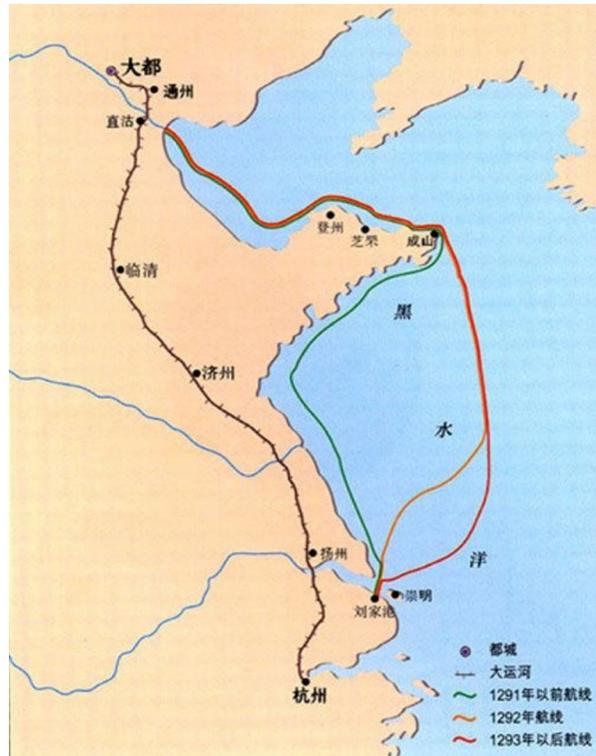


博物馆展示的元代海船模型。

忽必烈对伯颜的建议甚为重视，他深知这样大规模的海上漕运，非朱清、张瑄这样行家里手莫属，立即诏命朱清、张瑄全权负责海上漕运，并命他们造六十艘平底船运粮，于至元十九年（公元1282年）装载粮谷四万六千五百石，从平江刘家港发运。首次海上漕运，虽缺少经验，行走一些弯路，以致至第二年才抵达直沽，但毕竟取得了首航成功，为全面实施海上运输漕粮积累了经验。

海上漕航线既通，元朝廷就罢了河运，行海道，立万户府工，以朱清为中万户，赐虎符，张瑄为千户，主持海漕事务。至元二十三年（公元1286年），元朝廷擢升张

瑄为昭勇大将军、沿海招讨使，朱清为明威将军管军万户兼管海道运粮，他们并为海道运粮万户，佩虎符。至元二十四年（公元1287年）元朝廷设立行泉府司，专掌海运，并增置两万户府。以朱清、张瑄海功，授予宣慰使。随着对漕粮需求量增加，元王朝更加重视海上漕运。至元二十五年，内外分置两漕运司：内为京畿漕运使司，主管大都九仓收支粮斛并站东越运等事务；外为都漕运使司，每年江南粮斛解到达直沽时，中书省即派重臣专程前往“接运”。至元二十八年元朝廷又根据朱清、张瑄主持海漕事务的需要，在其下属设有千户、百户等官，分为各翼以协督岁运。新机构的建立与朱清张瑄为加强海漕事务有关，故云“漕运万户之有府有官，始朱、张”。



元代海上漕运航线图。

本地图片来源于网络  
请作者与本报联系以奉稿酬