

唐代中后期江南漕运与藩镇研究

杨 兴

(上海师范大学人文与传播学院, 上海 200234)

摘 要:唐代安史之乱后,唐中央对全国的统治力日渐衰弱。藩镇割据势力的崛起,成为唐代中后期的一个重要特征。各个藩镇为了扩大自己的地盘和实力,相互之间战争不断。江南漕运也因此遭到很大的影响,时常出现漕运改道甚至停滞的情况。对于仰仗江南贡赋的京畿地区来说,江南漕运这条生命线的畅通与否,直接关系到整个国家的稳定和发展。

关键词:唐中后期;江南地区;漕运;藩镇割据

论文编码:Doi: 10.3969/j.issn.1673-9329.2011.04.15

唐朝传世三百年,虽然政治中心一直在北方,但是随着江南地区的发展,经济重心逐渐转移到以江淮为核心的东南地区,并且形成了“今天下以江淮为国命”的局面。国以民为本,民以食为天,食以安为先。为了保证京畿地区的物质需求,唐中央政府历来都非常重视漕运。关于漕运的含义,吴琦先生曾经指出:第一,漕运不是一般意义上的“水转谷”或“水转运”,而是特指朝廷的水上转运,即“官家水道之运输”;第二,漕运是朝廷通过行政手段自上而下的粮物征调,而非各地自下而上的粮物朝贡,这与先秦时期有着明显的区别;第三,漕运是统一封建王朝的粮物运输,只有高度集权的政治制度方可确保这种大规模的、有组织的常年物质运输,也只有庞大的封建中央政权才需要这种大量的、源源不断的粮食供应^①。唐代后期,藩镇割据,节度使之间战争不断,漕运因此时断时续,受到很大的影响。本文拟从藩镇割据的角度探讨唐代中后期江南^②漕运对唐代政治产生的影响,进而反映出当时的一些时代特征。

一、唐代中后期江南漕运的地位

在我国历史上的传统社会,政府主要是通过赋税制度向全国的农民征收财赋来维持整个国家的生存及发展。由于自给自足的自然经济占据统治地位,商品经济发展缓慢,赋税和地租一样主要的形态是实物,主要是谷物和织物。在专制主义中央

集权制度下,京畿地区作为全国的政治军事中心,皇室、官僚以及大量的军队都是靠着国家的赋税来生存,但是国家的赋税却是从全国各地分散征收的。因此,如何安全、快速、高效地把全国各地的赋税、土贡等物资输送到京都,便成为各个帝国政府的重大问题。运送方式可以分为陆路和水路两种,而水路运输即是我们所说的漕运。

隋大业元年南北大运河的开通,“自是天下利于传输”^{[1]220}。不仅仅有利于南北的经济文化交流,江南地区的物资也可以凭借大运河方便地到达北方。史书中十分清楚地揭示了漕运在唐代整个财政经济体系中的地位:“大抵有唐之御天下也,有两税焉,有盐铁焉,有漕运焉,有仓廩焉,有杂税焉。今考其本末,叙其否臧,以为食货志云”^{[2]2088}。《旧唐书·食货志》前言这段话深刻地说明了漕运和赋税等一样具有非常重要的地位,并且共同构成了李唐王朝统御天下近三百年的基础。唐代在国家建立之初,实则并非完全仰仗江南的赋税物资。唐都长安地处渭河平原,地势平坦,土地肥沃,并且河流纵横,素有“八水绕长安”之称。《新唐书》记载说“唐都长安,而关号称沃野”^{[3]1365}。从虞夏至汉唐,关中的土地都是全国农田中最为肥沃的土壤,并且沟渠众多,灌溉便利,农业经济非常发达。

因此,在唐立国之初,关中地区的经济实力勉强可以维系整个京畿地区的物质需求,对江南之粟

需求不是很大。“贞观、永徽之际,禄廩未广,每岁转运,不过二十万石便足”^{[2]2114}。但是在这种情况下,一旦遇到关中地区水旱灾荒,长安就会出现物价飞涨,米斗千钱,民不聊生的情况,甚至连皇帝也不得不率领皇亲国戚以及文武百官“就食于东都”。如高宗就因为关中饥荒去洛阳就食七次,玄宗也曾去东都五次。武则天更是称帝后“二十年间,直至死皆在洛阳”^{[4]610}。

正因为唐朝君臣们意识到仅仅只是依靠关中的粮食供应是远远不够的,“故常转漕东南之粟”^{[3]1365}来解决京城人口的基本生存问题。唐玄宗开元二十一年,为了减轻京城负担,京兆尹裴耀卿奏请唐玄宗疏通漕运,从经济较发达、粮食较富足的江淮地区调粮赋进京。裴耀卿改过去由江南租船直达洛阳的旷年长运法为沿线置仓、节级搬运法,以避免因江、淮、汴、河、洛水情不同而导致的船舶停滞和沉船损失。又改进黄河上的三门峡运道,于三门峡东西各置粮仓,水通即运,水细便止。另外,凿三门北山十八里为陆运以避滩险,缩短了洛阳、陕州间的陆运路程,使漕运量激增,基本解决了关中缺粮问题。唐玄宗听了之后非常赞同,不久便拜封裴耀卿为黄门侍郎、同中书门下平章事,充江南、河南转运使。到了开元二十五年,运往长安之粮已达一百万石,“凡三年,运七百万石,省脚钱三十万贯”^{[2]3081}。

安史之乱后,唐政府又面临了新的财政窘境。当时漕运废弛阻塞,造成关中粮食困难,缺粮上百万石,饥荒四伏,粮价暴涨,社会矛盾尖锐。广德二年,唐代宗任命刘晏接办漕运。刘晏上任后“疏浚汴水,遗元载书,具陈漕运利病,命中外相应”^{[5]7164}。他沿用过去裴耀卿的办法,改直运法为段运法,将全程分成四个运输段,建转运站。使江船不入汴水,汴船不入黄河,河船不入渭水,提高了运粮效率,杜绝了翻船事故。为此又在扬州、汴口、河阴、渭口等河道的交界处设仓贮粮,以备转运,自此每岁运米数十万石以济关中。刘晏改革漕运后,“三秦之人,待此而饱;六军之众,待此而强”^{[2]3512}。由上可见,唐代立国之初并非太过仰仗江南的粮食供给,因此对于江南漕运并没有足够的重视。但是安史之乱后,随着江南经济的发展,粮食产量的增多,再加上“关中其土地狭,所处不足以给京师”^{[3]1365},长安经常闹饥荒,皇帝也多次就食洛阳,发展江南漕运的问题也就摆在了唐朝统治者们的面前。粮食稳定是国家稳定的重要基础,就像前文《旧唐书·食货志》中所概括的一样,漕运不仅重

要,更是李唐王朝能够维持统治的物质基础。正如王夫之《读通鉴论》中所说的那样“唐立国于西北,而植根本于东南”^{[6]818}。正是因为东南地区的物质保证,所以唐代即使历经那么多的叛乱,仍然维持了许多年。

二、唐代中后期的藩镇割据对江南漕运的影响
安史之乱后,藩镇林立,逐渐形成尾大不掉的局面,唐中央驾驭全国的能力日益衰弱。各地节度使“既有其土地,又有其人民,又有其甲兵,又有其财赋”^{[3]1328},割据一方,拥兵自重,互相之间战争不断,并对江南漕运产生了很大的影响。一些节度使不但阻断漕路,甚至借口衣食不足,抢夺漕运物资以供军用。在探讨藩镇割据对于漕运的影响这个问题之前,有必要搞清楚唐代中后期江南漕运的线路。

关于唐代漕运的线路,前辈学者早已做过研究。张弓先生认为,唐代江南漕运线路有主线和辅线之分。主线比较著名,即为河汴转运线;辅线乃江汉转运线,并且江汉线又可分为襄—洋支线和襄—商支线两条。并且在安史乱前,江南漕运基本上都是走河汴线的,而在叛军混战时期,由于河汴线时常被阻断,江南漕运则以江汉线为主,以确保京师的粮食供应^{[7]34}。相比较而言,河汴线无论是路程远近、耗时长短还是水文情况,均是江汉线所不能比的。而江汉线则要把集中在扬州的江南物资先从长江逆流而上到达鄂州,难度无疑大了许多。因此,江南漕运走江汉线只是一时权宜之计,而非长久之策。而对于地方节度使而言,控制了河汴线这条江南漕路,也就是控制了唐中央的经济命脉。

唐玄宗天宝十四年(755年)安史之乱爆发。唐帝国开始由盛转衰,再也无力控制地方,各地节度使纷纷割据一方,混战不已,对社会经济破坏甚大。唐肃宗乾元二年(759年),郭子仪等九节度使围安庆绪于邺城,安庆绪坚守以待史思明解围。《资治通鉴》中有段史料记载了史思明解邺城之围的计策“思明乃自魏州引兵趣邺,使诸将去城各五十里为营,每营击鼓三百面,遥胁之。又每营选精骑五百,日于城下抄掠,官军出,辄散归其营;诸军人马牛车日有所失,樵采甚艰,昼备之则夜至,夜备之则昼至。时天下饥馑,转饷者南自江、淮,西自并、汾,舟车相继。思明多遣壮士窃官军装号,督趣运者,责其稽缓,妄杀戮人,运者骇惧;舟车所聚,则密纵火焚之;往复聚散,自相辨识,而官军逻捕不能察也。由是诸军乏食,人思自溃。思明乃引大军直抵城下,官军与之刻日决战”^{[5]7069}。

唐代邺城属相州,贞观十三年(639年),朝廷

于相、洛、幽、徐、齐、并、秦、蒲八州设置常平仓,这是唐最早设立的八大常平仓^{[8]1912}。靠近黄河和永济渠,往来舟车甚多,水陆交通十分便利。官军围困安庆绪于邺城,久攻不下,双方对峙,彼此消耗都很大。对于仰仗外界补给的官军来说,南自江淮,西自并汾的物资补给就显得格外重要。而史思明正是看到了这一点,便让士兵窃官军装号,破坏官军的补给线,结果“诸军乏食,人思自溃”。虽然史思明发动叛变破坏了国家和社会的稳定,但是从军事角度来讲,正如胡三省所说,“观史思明用兵,所谓盗亦有道焉”^{[5]7069}。从这段史料我们不难看出,首先江南物资对于唐帝国是非常重要的,尤其是在“天下饥馑”、战乱频仍的年代,对政治、经济、军事都有很大的影响。其次,战祸对于江南漕运造成了严重破坏。“自丧乱以来,汴水堙废,漕运者自江、汉抵梁、洋,迂险劳费,三月己酉,以太子宾客刘晏为河南、江、淮以来转运使,议开汴水。庚戌,又命晏与诸道节度使均节赋役,听便宜行毕以闻。时兵火之后,中外艰食,关中米斗千钱,百姓授穗以给禁军,宫厨无兼时之积”^{[5]7164}。可见安史之乱的八年混战对于江南漕运的破坏无疑是巨大的,主线路河汴线废弛淤塞,无法再像以前那样发挥漕运的作用,唐朝政府不得不以江汉辅线来运输江南贡赋以解京师燃眉之急。但是江汉线运输“迂险劳费”,因此唐代宗遣刘晏重开汴水,恢复河汴线。但是好景不长,到了唐德宗时期,朱滔、王武俊、田悦、李纳分别称王,淮西李希烈和朱泚分别称帝,相互之间战争不断,江南漕运再次受到严重冲击。

时内自关中,西暨蜀、汉,南尽江、淮、闽、越,北至太原,所在出兵,而李正己遣兵扼徐州甬桥、涡口,梁崇义阻兵襄阳,运路皆绝,人心震恐。江、淮进奉船千余艘,泊涡口不敢进。上以和州刺史张万福为濠州刺史。万福驰至涡口,立马岸上,发进奉船,淄青将士停岸睥睨不敢动^{[5]7302}。

辛丑,汾阳忠武王郭子仪薨。子仪为上将,拥强兵,程元振、鱼朝恩谗毁百端,诏书一纸徵之,无不即日就道,由是谗谤不行。尝遣使至田承嗣所,承嗣西望拜之曰:“此膝不屈于人若干年矣!”李灵曜据汴州作乱,公私物过汴者皆留之,惟子仪物不敢近,遣兵卫送出境^{[5]7302}。

上述两则史料均发生于唐德宗建中二年(781年),当时战祸四起,叛军阻断漕路,朝廷财赋供给受到严重威胁。其中,李正己控制了徐州甬桥、涡口,梁崇义屯兵襄阳,李灵曜占据汴州。被叛军控制的几个地方均是江南漕运通往关中的重要关口,

其中徐州甬桥和汴州,乃江南漕运河汴线汴水段上的必经之路,而襄阳则是江汉线上的咽喉之地。各路叛军控制了这里,就等于控制了江南漕运,进而威胁到京师的物资供应。因此才会出现“运路皆绝,人心震恐”,朝廷才会派遣专人(如张万福)去督管当地漕运。

到了唐代后期,由于长期的战争破坏,江南漕路尤其是河汴线已经长期处于一种废弛的状态了。《资治通鉴》胡注中就提到唐末“黄巢作乱,高骈不臣,江、淮之运不复至京师,故其路久不行”^{[5]8577}。甚至连运送粮食的大船也无法在河汴线上正常行驶,只能改由小船了。

三、唐代中后期江南漕运破坏的后果

安史之乱后,藩镇林立,内耗不断,社会经济遭到破坏,百姓民不聊生。正如第一节所述那样,江南漕运是唐朝中后期朝廷财赋的主要来源,具有举足轻重的地位。因此,江南漕运的破坏对于唐中央的影响是显而易见的。比如唐德宗贞元元年(785年),陕虢都兵马使达奚抱晖鸩杀节度使张劝,并代总军务。德宗担心其阻断漕运而对朝廷不利,所以“谓李泌曰:‘若蒲、陕连衡,则猝不可制。且抱晖据狭,则水陆之运皆绝矣。不得不烦卿一往。’辛丑,以泌为陕虢都防御水陆运使”^{[5]7457}。正因为德宗知道如若江南漕路被阻断,那么其后果将不堪设想,所以才会未雨绸缪。但是不久之后唐德宗还是遇到了粮食问题:关中仓廩竭,禁军或自脱巾呼于道曰“拘吾于军而不给粮,吾罪人也!”上忧之甚,会韩滉运米三万斛至陕,李泌即奏之。上喜,遽至东宫,谓太子曰“米已至陕,吾父子得生矣!”时禁中不酿,命于坊市取酒为乐。又遣中使谕神策六军,军士皆呼万岁^{[5]7469}。由于淮西李希烈叛乱,阻断江南漕运,导致“贞元初,关辅宿兵,米斗千钱,太仓供天子六宫之膳不及十日”^{[3]1369},给唐朝皇室和禁军都造成了很大的影响。当时韩滉及时运来三万斛粮食以解京师之忧,德宗“父子得生矣”,江南财赋俨然成为了唐王朝的生存基础。

由于漕路时常被阻隔,唐王朝为获取江南财赋不得不采取了一些措施。一是向东南派出大臣“理财”,很多还是宰相兼任的。一时诸使名目繁多,如:度支使、两税使、租庸使、盐铁使、水陆运使及转运使等等。如刘晏曾以度支使兼转运、盐铁及铸钱等使,以及前文的李泌也被德宗遣为陕虢都防御水陆运使。这些都是为了江南漕运的顺畅而临时设置的官职。二是在漕运的途中派军队保护。比如唐僖宗乾符三年(876年),“赐宣武、感化节

度、泗州防御使密诏,选精兵数百人于巡内游弈,防卫纲船,五日一具上供钱米平安状闻奏”^{[5]8183}。因为河汴线经过汴、徐、泗三镇,为了防止群盗中途掠夺,故密诏选兵游弈防卫。

其实安史之乱爆发时,虽然中原地区饱受战争之苦,但是东南地区并未受到很大的冲击,因而江南诸道犹有资产可以搜刮,并一直成为唐王朝的主要供给源。但是到了唐代后期,江南也开始屡遭战祸,唐中央、起义军、节度使掀起了一场争夺江南的战争。唐懿宗咸通九年(868年),爆发了庞勋为首的桂州戍卒起义。起义军经湖南、浙西,入淮南。同年,庞勋遣其将刘佶将精兵数千助吴迥攻打泗州并占领徐州后,控制了江南漕运,切断了长安与江南的经济联系。并且希望以富庶的江淮地区为基础割据一方,最终未能美梦成真。庞勋起义后,唐王朝即将面临更大的起义风暴。唐僖宗乾符二年(875年),王仙芝、黄巢起义爆发。起义军转战大半个中国,也曾把江南财赋作为重要的补给来源。“黄巢自岭表还,经淮剽掠,(郑)瓘移黄巢文牒,请不犯君界,巢笑而从之,一郡独不被寇”^{[2]4662}。朝廷看到江南落入起义军之手,立刻派大将高骈为镇海军节度使、诸道兵马都统、江淮盐铁转运使以收复江南,而高骈却妄想独吞江南,最终失败。经过几次战火浩劫之后,江南漕运陷入瘫痪,唐中央也失去了控制江南的能力。之后淮南节度使杨行密逐渐扩大自己的势力,以江南地区为基础东征西讨,成为唐末最有实力的地方军阀之一,并为吴国的建立打下坚实的基础。而唐王朝则因为失去江南地区而摇摇欲坠,最终灭亡。

四、小结

综上所述,相比较唐代之前的大一统王朝来说,江南地区对于唐王朝从未如此重要。安史之乱

后,全国的经济重心逐渐转移到江南地区,而唐代的政治中心绝大部分时间是在关中地区,二者的背离使得漕运成了维护国家统治的重要基础。太平盛世时,强有力的专制主义中央集权为漕运的顺利实现提供坚实保障,而在国家动乱的年代里,如何保持这条王朝生命线的畅通则成为统治者们的重大问题。本文从唐代中后期藩镇割据的角度探讨国家内乱对于江南漕运的破坏,进而影响到整个国家的稳定和发展。对于当代社会来说,也具有一定的现实意义。

注 释:

- ①见吴琦的《“漕运”辨义》,载《中国农史》第15卷,1996年第4期。
- ②见张荣强的《〈新唐书·食货志〉玄宗朝两则漕运史料》,《中国史研究》2007年第3期。张认为唐代所谓的江淮,是指江南道的大部分、山南道的东南部及淮南道全部。从地理方位上说,也就是淮水以南的长江中下游地区。本文所指的江南出于韩愈“当今赋出于天下,江南居十九”,从范围上来说,与张所指江淮基本一致。

参考文献:

[1] 杜佑. 通典[M]. 北京: 中华书局, 1988.
[2] 刘 昫. 旧唐书[M]. 北京: 中华书局, 1975.
[3] 欧阳修. 新唐书[M]. 北京: 中华书局, 1975.
[4] 王鸣盛. 十七史商榷[M]. 上海: 上海书店出版社, 2005.
[5] 司马光. 资治通鉴[M]. 北京: 中华书局, 1956.
[6] 王夫之. 读通鉴论[M]. 北京: 中华书局, 1975.
[7] 张 弓. 唐朝仓廩制度初探[M]. 北京: 中华书局, 1986.
[8] 王 溥. 唐会要[M]. 上海: 上海古籍出版社, 2006.

[责任编辑:傅安辉]

A Study of the Relationship between the Canal Transport in Southern China and Fanzhen Regime in the Middle and Later Tang Dynasty

YANG Xing

(College of Humanities and Communications, Shanghai Normal University, Shanghai 200234, China)

Abstract: After the rebellion of An Lushan and Shi Siming, Tang central government became increasingly weak. Thus, the rise of Fanzhen regime forces became an important feature in middle and later Tang dynasty. In order to expand their turf and strength, wars happened in each Fanzhen frequently. As a result, canal transport played a vital role in the whole country's stability and development.
Key words: middle and later Tang Dynasty; Jiangnan area; canal transport; Fanzhen regime