

秦代漕运初探

沈颂金

内容提要: 漕运是中国历史特有的一种现象,起源于先秦,消失于清末,贯穿于整个封建社会。对于研究中国社会的政治、经济、军事,都有重要的意义。秦代漕运主要是为军事征战服务的,特别是西北、西南地区的用兵,耗粮巨大,因此,秦政府重视道路的修建和粮仓的管理,以保证粮食充足而有效地运送。漕运的粮食来自关东和巴蜀两大产粮区,采用陆路和水运相结合的方式,所需劳动力则是征发民众,成了人民的沉重负担,也导致了秦王朝的灭亡。

关键词: 秦 漕运

漕运,《说文解字》云:“漕,水转谷也”。因此,从严格意义上说,漕运仅限于水路运输。本文所论及的漕运,取其广义范围而言,即包括水运和陆运两部分。与后代所说的漕运略有区别,这是首先需要说明的。漕运是中国历史上特有的一种现象,指封建王朝通过漕运向其统治中心的京城或边境地区大规模运输粮草的一种制度。漕运起源于先秦,消失于清末,贯穿了整个封建社会,历时 2000 余年。漕运在历代王朝的经济中占有相当重要的地位。《明史·食货志》言:“转输者,国之大计”。漕运的兴衰,反映了王朝的强弱。所以,漕运的研究对于探讨中国封建社会的政治、经济、军事等,无疑具有重要的意义。秦朝享国短祚,仅 15 年即亡,有关秦代漕运的资料,史书记载极少,故而对这一问题的研究尚不多见。本文试图对秦代的漕运及其相关问题作一综合考察,意在抛砖引玉,以期引起有关专家学者的重视。

一、先秦时期漕运的萌芽

夏商周三代虽然号称“溥天之下,莫非王土;率土之滨,莫非王臣”,其实,天子所控制的仅为方圆数百里的王畿,王畿之外则是所谓的“五服”,天子用以分封自己的亲戚、重臣,或者是对少数民族的羁縻。这些诸侯小国分土而治,称为臣服之邦或受封之国。它们与中央政府的关系相当松弛,仅保持名义上的进贡关系。进贡的货物从四面八方转输到中央。《诗经·大明》记载周文王“亲迎于渭,造舟为梁”。渭水中既有舟船,说明用于水运。周公营建洛邑为东都,是因为洛阳居天下之中,道里均等,四方贡赋集中洛阳,利用渭河水道,转运至镐京。《史记·货殖列传》中列举了全国各地的贡品。从某种意义上说,这种进贡和后代的漕运性质不同。进贡的物品主要是供统治者个人享乐,并且进贡也未形成一定的制度,并没有财政上的意义。当中央政府衰弱之际,进贡也就随之中止了。

春秋战国时期,诸侯争霸,天子的地位名存实亡,即孔子所说的“礼乐征伐自诸侯出”。各诸侯国形成了独立的经济圈,中央政府对各地的经济缺乏严密的控制,加之交通落后,人烟稀

少,因此,没有出现中央对各地财赋的经常性、大规模的征运现象。虽然如此,各地间还是出现了相互调运粮食的事件,主要目的有二:一是恤灾;二是馈兵。关于第一点,最著名的例子是秦国向晋国输送粮食的“舟之役”。僖公十三年(公元前648年),晋国遇到饥荒,请求秦国援助,“秦于是输粟于晋,自雍及绛相继,命之曰‘舟之役’”。¹孔颖达注:“秦都雍临渭,晋都绛临汾,繇(由)渭入河,又繇河以汾也”。这是典型的水路运输事例。秦国从都城雍(今陕西凤翔雍城)沿渭河行进,转入黄河,溯流而上,再折入汾河,运抵晋国都城绛(今山西曲沃侯马)。后来秦国发生饥荒,向晋国请求转运粮食,遭到晋国的拒绝,结果引发了两国间的矛盾。第二点馈兵尤为重要。春秋战国之际,小国林立,诸侯间为了争夺霸权,经常发动战争。因此,为了战争而运输粮食成了寻常之事。著名的军事家孙武说:“千里馈粮,十有饥食,食敌一钟,当吾二十钟。”²政治家管仲也说:“粟行三百里,则国无一年之积;粟行四百里,则国无三年之积;粟行五百里,则众有饥食”。³周敬王十四年(公元前506年),吴王阖闾伐楚,令伍子胥开堰渚运粮,即凿通作为长江与太湖之间分水岭的东坝(今江苏高淳县东),沟通了注入长江的水阳江和注入太湖的荆溪,成为江南地区东通太湖、西入长江的第一条运河。周敬王二十五年(公元前495年),吴王夫差为了对付越国,开凿胥浦,西起太湖,历淀山湖、泖湖、东通大海。开凿这两条运河的主要目的是为了运输粮食,为战争服务。周敬王三十四年(公元前486年),吴国三破楚越,为了进一步北进伐齐,与中原诸国争霸,吴王夫差在今扬州市西北的蜀冈、閼修建邗沟,并在城下开凿运河,沟通长江、淮河两大水系,以便于军粮运输。战国末年,秦在翦灭六国的过程中,伴随战争而运输粮食的规模更大了。秦国从巴蜀出兵十万进攻楚国,漕运的粮食高达六百万斛。“秦西有巴蜀,方船积粟,起于汶山,循江而下,至郢三千余里,舫船载卒,一舫载五十人,与三月之粮,下水而浮,一日行三百余里,里数虽多,不费马汗之劳”。⁴《史记·赵世家》亦载:“秦以牛田,水通粮”。正义云:“秦从渭水漕粮东入河洛,军击韩上党”。由此可见,最迟在战国,我国已有了漕运这一形式。不过,此时的漕运仍未形成定制,多属临时性质,主要是为兼并战争服务。

二、秦代的漕运

秦始皇统一中国后,建立了中央集权制国家,完成了韩非所说“事在四方,要在中央,圣人执要,四方来政”⁵的大一统构想。为了满足空前庞大的中央官僚机构的日常需要,支持秦始皇“内兴功作,外攘夷狄”的事业,就有必要征收各地的租赋收入,所谓“竭天下之财以奉其政”。⁶同时,正像废除分封制、销毁兵器以打击地方贵族势力一样,政府也必须在经济上控制地方的收入,削弱其对抗中央的物质基础。因此,秦王朝对全国,特别是山东地区进行了大规模的财税粮食征调,主要采用水运的形式。这是由当时的交通状况所决定的。在古代陆路运输极端落后的情况下,从事大规模、长距离的运输,水运的优势是不言而喻的。而先秦时期运河的开凿和水运网的初步形成,为秦代水运的发展奠定了坚实的基础。

¹ 《左传·僖公十三年》。

² 转引杜佑《通典》卷7“食货”“漕运”。

³ 转引杜佑《通典》卷7“食货”“漕运”。

⁴ 《战国策》卷14“楚策”。

⁵ 《韩非子·杨权》。

⁶ 《汉书·食货志》。

(一) 漕运的目的和方法

秦始皇消灭群雄,统一六国后,并没有偃戈息武,而是继续经略四方,北攻匈奴、南平百越。伴随大规模的征伐,粮食的运输必然被提到首要的议事日程上来。可惜,史书对秦代粮食运输的方式、数量、用途的记载甚少。我们只能从后人的零星记载中推测出其概貌。

秦的漕运与战争密不可分。关于秦的用兵情况,西北方面有:秦始皇三十二年(公元前227年)“使将军蒙恬发兵三十万人北击胡,略取河南地。”¹次年,“西北斥逐匈奴,自榆中并河以东,属之阴山,以为三十四县,城河上为塞。又使蒙恬渡河取高阙、陶山、北假中,筑亭障以逐戎人。”²如此大规模的出兵,粮食的消费量之大是可想而知的。不仅如此,秦始皇为了巩固所攻占的地区,又大规模移民朔方、榆中。《水经注·河水》载:“薛瓈曰:秦逐匈奴,收河南地,徙民以实之,谓之新秦地。”这些从东方迁来的移民,初次到达新移民区时,一切皆仰仗国家供应,包括农具、衣服、种子、粮食、房屋等,三十四县的移民数量肯定不会少,而供应移民的粮食和其他物质便成了漕运的主要目的。由于当时边郡地区水运不甚发达,如此庞大的运输量是靠陆路完成的。《史记·平津侯主父列传》载:“又使天下蜚刍挽粟,起于东陲、琅邪负海之郡,转输北河,率三十钟而致一石。”《汉书·严安传》也载,秦“欲威海外,使蒙恬将兵以北攻强胡,辟地进境,戍于北河。飞刍挽粟以随其后”。从遥远的东部沿海地区把粮食运输到西北边郡,困难重重,浪费也十分惊人,“三十钟而致一石”,因此,国家的大批强壮劳动力均被征用来运输粮食,结果导致了“男子疾耕不足于粮饷,女子纺绩不足于帷幕。百姓靡敝,孤寡老弱不能相养,道路死者相望,盖天下始畔秦也。”³《汉书·晁错传》对此也有描述:“秦之戍卒不能其水土,戍者死于边,输者愤于道。秦民见行,如往弃市,因之谪戍之,名曰‘谪戍’”。埋下了秦王朝灭亡的祸患。

西南方面:秦始皇三十三年(公元前278年)“发诸尝逋亡人、赘婿、贾人略取陆梁地,为桂林、象郡、南海,以遣戍”。⁴《淮南子·人间训》对这次用兵也有详细记载:“使尉屠睢发卒五十万为五军;一军塞饕城之领(岭),一军守九疑之塞,一军处番禺之都,一军守南野之界,一军结余干之水。三军不解甲弛弩,使监禄无以转饷,又以卒凿渠开通粮道,以与越人战,杀西呕君译吁宋,而越人皆入丛薄中,与禽兽处,莫肯为秦虏,相置桀骏以为将,而夜攻秦人,大破之,杀尉屠睢,伏尸流血数十万,乃发戍以备之”。为了保证军队的粮食供应,秦始皇又使监禄开凿灵渠,用以运输粮食。在进行征战的同时,又从内地迁徙大量的移民到三个新设立的郡——南海、桂林、象郡。《越绝书》载:“三十七年,始皇至会稽,徙天下有罪谪吏民,置海南故大越处,以备东胡外越”。《史记·淮南衡山列传》亦载“又使尉佗逾五岭攻百越。尉佗知中国劳极,止王不来,使人上书,求女无夫家者三万人,以为士卒衣补。秦皇帝可其万五千人”。这15 000人到百越后,与当地驻军和土著越人融合。这在汉高祖刘邦十一年封尉佗为南越王的诏令中可以清楚地看出来:“前时秦徙中县之民南方三郡,使与百粤杂处”,⁵同西北边郡一样,西南地区的守兵加上迁徙去的内地居民,人数也相当多。那么,粮食的供应便成了首先考虑的问题,灵渠的开凿正是为了运送粮食。

¹ 《史记·秦始皇本纪》。

² 《史记·秦始皇本纪》。

³ 《史记·平津侯主父列传》。

⁴ 《史记·秦始皇本纪》。

⁵ 《汉书·高帝纪下》。

如前所述,秦王朝在北部边境地区运输粮食的主要方式是陆路运输。因此,秦始皇非常重视道路的建设,在全国各地修建了纵横交错的交通网,且质量相当高。秦“为驰道于天下,东穷燕、齐,南极吴、楚,江湖之上,濒海之观毕至。道广五十步,三丈而树,厚筑其外,隐以金椎,树以青松。为驰道之丽至于此”。¹ 主要道路有:

1、长安至九原直道,秦始皇“三十五年,除道,道九原抵云阳,堑山堙谷,直通之”。² 《史记·蒙恬列传》载:“始皇欲游天下,道九原,直抵甘泉。乃使蒙恬通道,自九原抵甘泉,堑山堙谷,千八百里,道未就”。这条道路穿山越岭、工程浩大,道路宽阔,可平行驶三辆马车,是向西北转运粮食的主要通道。

2、圣人道,在真宁县东四十里,“秦始皇筑长城,开通粮道。秦以天子为圣,故名”。³ 说明这条道路是为了运输粮食而修的。

3、杨越新道,这是秦始皇平定南越后修建的驰道。南海尉任嚣对赵佗说:“……豪桀叛秦相立,南海辟远,恐盗兵侵此,吾欲兴兵绝新道,且会待诸侯变”。⁴ 颜师古注曰“秦所通越道”。

4、五尺道,这是通向西南夷的一条通路。“秦时常略通五尺道,诸此国颇置吏焉”。⁵ 这条道路修筑在崇山峻岭之上,非常艰险,故宽度仅为五尺。

5、石牛道,这条道通往巴蜀地区,秦惠王时开。“惠王欲伐蜀而不知道,作五石牛,以金置尾下,言能屎金。蜀王负力,令五丁引之成道。秦使张仪,司马错寻路灭蜀,因曰石牛道”。⁶ 这条道开凿时间较早。由于水利灌溉工程都江堰的修建,四川盆地成了“天府之国”。史载“巴蜀亦沃野,……栈道千里,无所不通。”⁷ 秦王朝从巴蜀地区调运出大量粮食,而所循之路线,就是石牛道。

6、灵渠,秦始皇为运输粮食所凿,它沟通了湘江、漓江,把长江水系和珠江水系联结起来,使得长江上的船只经湘江,过灵渠,入漓江、桂江南下,取西江东行而抵番禺,或溯浔江西行而抵布山、临尘,使水道纵横交错的岭南无所不通。

此外,在水道较为发达的关东地区,秦充分利用先秦时期的水运网,通过黄河及其下游的济水、鸿沟等水道,将远至黄海之滨的山东各地的粮粟源源不断地运到咸阳和其他地区。特别是鸿沟水系,“以通宋、郑、陈、蔡、鲁、卫,与济、汝、淮、泗会;于楚,西方则通渠汉水、云梦之野,东方则通邗沟江淮之间;于吴,则通渠三江、五湖;于齐,则通、济之间”。⁸ 四通八达的交通网极大地便利了水路运输。而在关中地区,早在“舟之役”时,秦国就利用渭水、黄河、汾水运送粮食。水利工程的兴修又与漕运业的发展密切相关。这些水利设施一方面使沿途的土地得以灌溉,同时又可作为运输的水道。如郑国渠就兼具这两种功能。

(二) 漕运的管理形式

仓库的设置是漕运设施的重要组成部分。我们试将秦代粮仓设置列表如下:

¹ 《汉书·贾山传》。

² 《史记·秦始皇本纪》。

³ 《古今图书集成·职方典》,“庆阳府·古迹考”。

⁴ 《汉书·西南夷传》。

⁵ 《史记·西南夷列传》。

⁶ 《水经注·泾水》。

⁷ 《史记·货殖列传》。

⁸ 《史记·平准书》。

仓名	文献依据
太仓	县上食籍及它费大(太)仓,与计偕。 ¹
敖仓	夫敖仓,天下转输久矣,臣闻其下乃有臧粟甚多,此乃天所以资汉。 ^o
陈留仓	夫陈留,天下之冲,四通五达之郊也。今其城中又多积粟。”
霸上仓	沛公至霸上,……秦民大喜,争持牛、羊、酒食享军士。沛公让不受,曰:“仓粟多,不欲费民”。 ^¼
栎阳仓 咸阳仓	栎阳二万石一积,咸阳十万一积 ^½ 。
督道仓	室曲任氏之先,为督道仓吏。秦之败也,豪杰皆争取金玉,而任氏独窖仓粟。 ^¾ 韦昭注曰:督道,秦时边县也。
成都仓	成都郭外有秦时旧仓,(公孙)述改名曰白帝仓 [¿] 。
龙岩仓	据《三门峡漕运遗址发掘报告》,从三门峡出发,沿黄河大约九公里以北的地方,有一三面环山,面临黄河的高地,这一地区散布大量的灰色绳纹瓦片。在其附近的龙岩村,相传是“秦代运粮城”。 ^À

¹ ½ 均见《睡虎地秦墓竹简·秦律十八种》“仓律”,文物出版社1978年版。

^o » 均见《汉书·酈食其传》。

^¼ 5 汉书·高祖纪上》。

^¾ 5 史记·货殖列传》。

[¿] 5 后汉书·公孙述传》。

^À 见中国社会科学院考古研究所编《黄河水库考古报告之一》,科学出版社1959年。

秦始皇在全国各地设立的粮仓,主要目的是为军事征战服务。纵观秦粮仓所设之处,可以分作三组:第一组太仓、敖仓、陈留、栎阳、咸阳、龙岩诸仓,与漕运山东粮食以供应京城有关。因为陈留地处鸿沟,是江淮运输的必经之地,而龙岩、敖仓居荥阳附近,临近黄河,正是鸿沟转入黄河之处。霸上、栎阳则是从黄河,沿渭水运抵咸阳的终点站,太仓则是漕运的中心,为国家仓库总枢纽。第二组为督道等边郡诸仓,是专为北方军事征战而设的,是内地粮食运往边境的贮藏地。第三组成都仓建置时间较早,也是与军事行动有关的。《华阳国志·蜀志》载:“秦武王三年,司马错率巴蜀众十万,大舳船万艘,米六百万斛,自巴涪水浮江伐楚,取商与地。”其后,白起攻楚,亦由长江东下,伐取巫、笮及江南为黔中郡。其所需粮食,必定皆出自成都仓。

秦代的粮仓管理十分严格,湖北云梦睡虎地出土的秦墓竹简《秦律十八种》中,专门设有“仓律”,负责国家粮食的贮存、保管和发放。还有“效律”,是检验官府物质财产的法律。一般来说,秦代设有三级粮仓:中央、县和乡。中央由治粟内史掌管,属官有太仓、内史等。“治粟内史、秦官,掌谷货,有两丞,……更各大司农,属官有太仓、均输、平准、都内、籍田五令丞。”¹《宋书·百官志》载:“太仓令一人,丞一人,秦官也”。“太仓令一人,秩六百石,主受郡国转漕谷,丞一人”。^o 简文中也有“内史课县,大(太)仓课都官及受服者”。县仓由县丞或县嗇夫管理负责“入禾仓,万石一积而比黎之为户。县嗇夫若丞及仓。乡相杂以印之,而遗仓嗇夫及离邑仓

¹ 《汉书·百官公卿表》上。

^o 《续汉书·百官志》。

佐主者各一户以气(),自封印,皆辄出,馀之索而要为发户”。乡仓也有主管人员验收、检查。各粮仓还专门设有仓啬夫、仓佐、仓史等职,负责粮仓管理。粮食的出入品种、数量都要造册登记。“入禾稼,橐,辄为籍,上内史。”簿籍的格式也有一定的规范,“某籍之曰:‘其禾若干石、仓啬夫某、佐某、史某、禀人某’”。粮仓实行严格的奖惩措施,对于因粮仓漏雨而烂坏了粮食,和堆积粮食而腐败了,不能食用,主管人员都要视其情节轻重分别处于相应的惩罚,对于粮草虽败坏,但尚可食用的,应加以估量,根据所损耗的石数判全赔偿。¹

总之,秦朝对粮仓严格而有效的管理,对秦王朝四处征伐时保证粮食的供应极为重要。终秦一代,没有发生粮食危机。调往西南、西北的粮食也很顺利。相反,秦代的粮食储备相当富裕。楚汉战争期间,像陈留、宛、敖仓等处都储有大量的积粟,由此可略见一斑。

秦代的粮食调运,大多征发民众,秦简有“上节(即)发委输,百姓或之县就()及移输者,以律论之”。²《尚君书·垦令篇》亦载:“令送粮无取,无得及庸”。就是说,朝廷如征发运输的劳役,百姓有到县里雇车或转交给别人运送的,应依法论处。秦二世时,“当食者众,度不足,下调郡县转输菽粟刍稿,皆令自赍粮食。咸阳三百里内不得食其谷”。³这种无偿征调人民进行大规模长途运输,对民众来说,无疑是一项极为沉重的负担。特别是关东地区,国家征调的赋税主要来源于此,因而引发的矛盾更加尖锐、激化,有一触即发之势。右丞相冯去疾、左丞相李斯、将军冯劫曾进谏曰:“关东群盗并起,秦发兵诛击,所杀者甚众,然犹不止。盗多,皆以戍漕转作事苦,赋税大也”,⁴可见秦时运输已成为徭役的重要组成部分,我们说秦朝的徭役繁重,全国10%的人都曾被征调去服役,运输便是其中主要的一种。

敖仓在秦漕运系统中地位凸显,下面试以敖仓为个案研究对象,深化对秦漕运机构的认识。敖仓,始置于秦,战国时,黄河在荥阳县境内别出东流为济水,济水又别出为狼汤渠。济水和狼汤渠的下游又和当时经济最为发达的中原地区的重要水道颍、渦、荻、荷、濮诸水相通连,东南达于淮、泗。敖仓正设在荥阳县治北、下临济水,西距黄河、济水分流处不过20里的敖山上,“济水又东径敖山北,……秦置仓于其中”。⁵地理位置相当优越,使其成为全国最重要的粮仓之一。中原漕粮无论是西输关中,还是北致边塞,都需要在这里积储,转输。秦始皇定都关中,由于官僚机构和军队的消耗量十分庞大,关中所产粮食不能满足需要,必须从关东调运粮食。运输方式采用水运,即沿济水、黄河溯流而上,转入渭河,抵达咸阳。秦始皇时,在敖山置仓积谷,“会天下粟,转输于此,故名敖仓”。⁶敖仓所贮存粮食之多,《淮南子·精神训》对此有精彩的描绘:“今赣人敖仓,予人河水,饥而餐之,渴而饮之,其入腹者不过箪食瓢饮,则食饱而敖仓不为之减也,腹满而河水不为之竭也”。把敖仓比作黄河之水,取之不尽,用之不竭,虽有夸饰成份,但从侧面也说明敖仓积粟数量巨大。楚汉战争中,刘邦正因为占据了敖仓,有了充足的粮食供应,才能够打败项羽。史载,彭城之败后,刘邦退守荥阳,“筑甬道属之河,以取敖仓粟”。⁷充分利用敖仓存粮,扼守荥阳,“楚军不得过荥阳而西”。后来,项羽(下转第155页)

¹ 上引均见《睡虎地秦墓竹简·秦律十八种》“仓律”、“效律”,文物出版社1978年版。

² 《睡虎地秦墓竹简》“效律”。

³ 均见《史记·秦始皇本纪》。

⁴ 均见《史记·秦始皇本纪》。

⁵ 《水经注·济水》。

⁶ 申奇彩:《河阴县志·古迹》。

⁷ 《史记·项羽本纪》。

心和救国救民的理想,都堪称中国近代的典型儒商;他们还根据多方面资料,专门论述了张謇对穆藕初的影响与提携。

金艳、邱涛在分别论述张謇的经济思想同时,也探讨了张謇在从事中国林业发展、盐业近代化实践方面所作的贡献。张荣生(南通市盐务管理局)也撰文叙述了清末民初淮南盐垦历史。马万明、王思明、李群(南京农大、中国农科院)讨论了张謇重视科教兴农及倡导“棉铁主义”的实践及其影响。康复圣、唐元海(水利部)论述了张謇对中国水利事业的贡献。余力心、陈舰平(南京大学)将张謇与李鸿章、张之洞、周学熙、卢作孚、范旭东、孙中山、蔡元培等人作了初步的比较研究,概括地论述了张謇在政治、经济、社会文明建设三方面对中国现代化所作的历史贡献。

在本届研讨会上,来自日本、韩国、以及中国香港、江苏、浙江、湖北、北京等地的数十位学者,还发表了有关政治、教育、文化与社会、综论与其他等方面的张謇研究论文,并进行了内容广泛的讨论,也很精彩。由于篇幅有限,这里就不一一介绍了(以后将出版本届研讨会论文集)。

(上接第 119 页)

截断了敖仓对荥阳的粮食供应,“项王数浸夺汉甬道,汉王乏食,恐,请和,割荥阳以西为汉”。¹敖仓之重要,从酈食其向刘邦所提的建议中也可以看出来。“夫敖仓,天下转输久矣,臣闻其下乃有藏粟甚多。楚人拔荥阳,不坚守敖仓,乃引而东,令一卒分守成皋,此乃天所以资汉也。……愿足下急复进兵,收取荥阳。据敖仓之粟,塞成皋之险,杜大行之道,拒蜚狐之口,守白马之津,以示诸侯效实形制之势,则天下知所归矣”。²敖仓之失与守,成了决定楚汉战争胜败的关键因素。

三、小结

秦代的漕运与后代历朝的漕运既有共同点,又有不同之处。共同点都是为中央集权专制政权服务,政府通过对漕运的严密控制与管理来达到其统治。不同之处在于:秦代的漕运体制建立不久,在运输的规模、数量、人员设施、管理水平等诸多方面都处于草创阶段。秦代漕运独特性大致有几点:(1)秦代的漕运主要以军事征战为目的,漕运的数量相当巨大。(2)秦代漕运的粮食主要来自于关东地区和四川成都平原。关东粮食运输路线沿济水运抵敖仓,在此一部分陆路运送到边郡,一部分沿黄河而上,再通过渭水运抵咸阳。西南方面所需粮食,或从四川巴蜀地区沿长江而下,或从中原经汉水入长江。在洞庭湖沿湘水,过灵渠,进入漓江,再转运到岭南各郡。(3)秦代漕运管理以粮仓为中心,粮仓大多设在水陆交通中心,实行严格而有效的管理,保证了秦朝军事行动时粮草的供应。(4)秦代漕运的劳动力主要是征发民众,漫长而艰苦的运输成了人民的一大沉重负担,也是导致秦王朝覆亡的原因之一。(5)秦没有专门设立管理漕运的机构,九卿之一的治粟内史兼治漕运,属官有太仓等,负责中央粮仓的管理事宜。

作者沈颂金,北京师范大学史学研究所博士生,北京,100875。

¹ 《史记·项羽本纪》。

² 《史记·酈生陆贾列传》。