

# 康乾南巡运河水路御道研究

何峰

(首都师范大学 学报编辑部, 北京 100037)

**[摘要]** 京杭大运河是康乾南巡的水路御道,南巡中各类人员、物资、交通工具集聚,为保障顺利通行,江浙地区对运河进行了一系列勘察、疏浚及修治工作,巡幸过程中亦采取了相应的交通回避措施。帝王御舟及各类随扈船只作为南巡水路交通工具,数量众多,涉及调运、纤挽等诸多事宜。帝王驻蹕场所除行宫外,水路御道附近也根据里程和地理状况搭建水营,南巡早期还存在驻蹕于御舟中的情况。

**[关键词]** 康乾南巡; 江浙运河; 勘察疏浚; 交通回避; 船只调运

**[中图分类号]** K249

**[文献标识码]** A

**[文章编号]** 1671-6973(2023)02-0089-10

清圣祖康熙皇帝和清高宗乾隆皇帝先后各进行了六次大规模南巡,历次南巡时间长达三到四个月,是清代非常有影响的政治文化事件。目前学术界关于“康乾南巡”的研究成果主要集中在南巡的举措、南巡的功过得失、南巡行宫及南巡景观、北京皇家园林对江南园林文化元素的吸收、南巡中戏曲文化的发展、南巡图研究等。学界关于康乾南巡与运河的研究,主要以“察视河工”为主题,探讨康熙和乾隆南巡治水的过程、策略及南巡治水的政治因素,也涉及南巡影响下运河区域的发展与变迁。然而,康乾南巡期间京杭大运河作为水路御道,其河道疏浚修治、交通设备的准备与调运、交通回避及御道附近驻蹕场所的选择和设置等问题尚未见系统研究,本文以清实录、《钦定南巡盛典》等典籍文献资料为基础,对康乾南巡期间运河水路御道相关问题展开细致探讨,再现南巡水路御道场景,揭示南巡御道各项准备工作的复杂性及京杭大运河在康乾南巡中的重要作用。

## 一、运河御道勘察与修治

康乾南巡,江浙一带以运河为南巡主路御道。康熙帝第一次南巡最初没有计划巡幸江浙,但至泰山之后直接南下,可见康熙帝此时已有南巡之意,直至到了山东、江苏二省交界的红花埠,康熙帝才正式提出欲南巡察视河工,此后沿运河南下直至苏州。运河作为交通要道,为康熙帝巡幸江浙提供了便利,江苏省的主要城市多沿运河分布,沿运河南巡,基本可以满足康熙帝“观风问俗”的意愿(江宁府除外)。康熙帝的第一次尝试,为此后两位皇帝十一次南巡打下了基础。

南巡水陆路程一般于四十到八十里处设一营盘,水程设水营、旱程设旱营,具体设置情况,视一

**[收稿日期]** 2021-12-20

**[基金项目]** 故宫博物院 2021 年度开放课题“‘江南’与‘京师’:‘康乾南巡’影响下的景观、社会与文化”;“中国青少年发展基金会梅赛德斯-奔驰星愿基金”项目资助。

**[作者简介]** 何峰,首都师范大学学报编辑部副编审,主要研究方向为景观文化史。

日所行路线而定。南巡之前,地方督抚及向导须将当地的水陆里程勘查清楚,编绘为总图和分图,呈送给皇上御览。乾隆十五年(1750年)四月二十三日向导统领努三、兆惠奏,与沿经各省地方大员总督方观承、黄廷桂、喀尔吉善、巡抚准泰、署巡抚永贵、盐政吉庆、总河高斌、张师载等,共同勘查巡幸御道各营盘之间的里程情况如下:

由京从赵北口,过山东,由济南经泰安至江南所属宿迁县之运河顺河集马头,早程一千四百九十里,分为二十四站;由顺河集登舟,阅看沿途所有朱家闸、九里岗、骆马湖之引河等处河工,近黄河,至徐家渡,水程一百五十四里,分为四站;由徐家渡过黄河,经由河堤阅看惠济闸、运河口木龙等处河工闸口,至直隶厂营盘四十二里;由直隶厂至高家堰堤三十三里,回銮仍驻蹕直隶厂,由直隶厂登舟过淮安府城,阅看高邮东地南关、车逻坝等处河道堤工,由扬州府平山堂渡扬子江至金山寺驻蹕,计程三百七十七里,分为八站;由金山寺至江宁省城,早程一百三十四里,分为两站;回銮仍驻蹕金山寺,由金山寺至镇江府城,水程经惠山秦园至苏州府三百二十五里,分为五站;由苏州府入浙江境,经嘉兴烟雨楼至杭州府行宫计程三百三十里,分为五站;由杭州过钱塘江至绍兴府一百一十五里,分为两站。<sup>[1]256—257</sup>

乾隆十六年(1751年)乾隆帝第一次南巡基本上是沿着上述路线行走的,南巡途中根据实际情况会有较小的调整,此后数次南巡江浙,因巡幸任务的变化、交通工具的选择及当地地理状况的变化,巡幸路线也有适当调整,但大致相差不大。

南巡在江苏境宿迁以南至浙江境,主要沿运河往返,然江宁府、松江府、海宁州、徐州城四地并不在运河沿线,只能通过其它道路前往。南巡御道,水陆转换,主要有三个中转站,即江苏境内的宿迁顺河集、清河直隶厂及山东境内的德州。除康熙帝第二次、第四次南巡回銮、康熙帝第三次、第五次、第六次南巡来回全程主要经由运河之外。其余历次南巡往返路线大多经由顺河集、直隶厂或德州水陆转换,而以宿迁、清河一带为主要水陆转换点,德州仅在乾隆帝第四次、第五次、第六次南巡回銮时作为水陆转换点。南巡主路也是清代直隶、山东、江苏、浙江境内主要交通路线。运河水道开阔,自京师至浙江遍布水驿,因此自直隶山东入江苏境至浙江境,驿传可经由运河水路各驿。康熙帝和乾隆帝历次南巡都长达数月,沿途驿站遍布,也便于南巡途中办理政事。

南巡主道在江浙二省多为水道,相较于陆道,水道有行驶速度较快、省人力等优势,但水道易受自然环境影响。康熙南巡对道路的选择是一个摸索的过程,乾隆南巡则在康熙南巡的基础上,进行了更深入的调查,并提出更好的解决方案,且每一次南巡过程都是经验的积累,无论是帝王还是地方官员都会在此后的南巡中完善对道路的选择,根据具体情况进行调整。江苏淮安、宿迁境内运河因地势北高南低,南行为顺水,行船较便利,但若回銮北行,则为逆水,需要纤夫纤挽方能渡河。南巡规模较大,拉船渡河,非常拥挤,常常需要好几日才能渡河,“比及回銮则系溯流纤挽,恐致迟缓,且随从之船,逆水渡黄,拉进清河草坝,过惠济三闸,难免拥挤”,“当年圣祖南巡,随从各船,五六日方能毕渡”,<sup>[2]1147</sup>“执事供应人等竟有数日不得渡者”<sup>[1]258</sup>,即言康熙南巡回銮,在这一段河道常要花费五六日甚至更久的时间,随从人员则更为散落。乾隆第一次南巡,地方官员在附近勘测出一条较为方便的陆路,两江总督黄廷桂等奏请銮驾自顺河集改由陆路至徐家渡,可以节省两日,其间程途较近,只有两站,“较水程少一站,路径平坦宽展,又无溯流迟缓之处,实属便捷”。<sup>[2]1147</sup>即使是顺水南行,行营驻蹕也多有不便。这一带,黄、淮、运交界,水灾严重,为保证漕船顺利通行,该段运河两岸已筑满高堤,而附近地方多为潮湿低洼之处,很难满足大规模行营搭建需要。乾隆二十七年(1762

年)南巡之前,两江总督尹继善建议乾隆帝及皇太后御舟不要在顺河集一带经运河行走,认为“道路虽属便宜,但运河两沿坡岸甚高,又有大堤,移送图内签定驻跸水营相近均系偏窄洼下之地,并无官员兵丁当差近便可安营盘之处。且御舟由运河出杨家庄渡黄,设遇风信不顺,实属难行;转入清口内河,过天妃等三闸,湍流甚急,汛水暴长,风信难以预定”,并建议“由旱路自徐家渡过黄,至直隶厂再行水路”<sup>[1]265</sup>。根据《清高宗实录》的记载,乾隆帝南巡南行时大多选择由清河直隶厂进入运河水路,前往南方诸府;回銮时则多由宿迁顺河集,从水路转为陆路至山东。顺河集至清河一段若行陆路,大致也与运河河道相距不远,甚至有可能即沿岸边行走,张英《南巡扈从纪略》载康熙二十八年(1689年)南巡自宿迁“五鼓启行,岸上行四十五里”,后登舟行五十六里登岸至清河<sup>[3]281</sup>,即可知自宿迁至清河直隶厂可直接从运河岸边行走,这样的选择也方便察视河工情况。

南巡御道的查勘过程,伴随着一系列具体修治工作,御道修治一般调用河兵(河道总督标下绿营兵丁)作为修治道路的主力,同时使用大量地方民力挑挖、疏浚河道或开拓道路。地方各级官员在面临御道查勘和修治事宜时都很谨慎,御道沿经各府州县主要官员大多会参与到这一前期准备事项当中。乾隆十五年(1750年)十一月十三日闽浙总督喀尔吉善、署浙江巡抚永贵奏言:“明春圣驾南巡,浙省所有杭、嘉、绍三郡,御道经临,沿途应行预备安顿事宜,虽经臣等先期派委文武各员查勘定议,其中勘酌情形因地制宜,必须亲与承办,各官详悉讲求方能布置妥协。”<sup>[1]258</sup>地方官员在御道的修治过程中,随时向中央汇报,中央也会派向导官员前往了解情况。乾隆十五年(1750年)十一月两江总督黄廷桂奏言:“窃查自宿迁、清河、淮安,以至扬州、镇江、江宁、无锡、苏州各处,应需水程纤路,并登陆御道。臣于十月初旬民间禾稼刈获已毕,派委各员分头赶办。兹值钦差向导臣兆惠、努三到扬,逐加指示,臣已飭行各处遵式修整,统于十一月底可以竣工。”<sup>[1]260</sup>

江浙二地,主路御道多为水道。南巡船只众多,因此水道的修浚以尽可能满足御舟及众多随行船只的通行为目标。南巡前地方上须将水道拓宽拓深,以备御舟行驶。邳州、宿迁一带运河,一般状况下上游来水较为充裕,“河道深通”,乾隆第四次南巡前,上游来水小,难以满足南巡船只行驶需要。为了保证南巡交通的通畅,地方官员派人“将骆马湖尾闾,早为堵蓄,以备接济上下河道淤浅处”,并一律挑浚通深。<sup>[4]1061</sup>同时,古代行船多借助于风力、人力等传统动力方式,水道两岸须备有可以纤挽的缓冲带。江浙地区很多房屋沿河而建,拓宽御道及纤挽河岸,有可能涉及到拆迁房屋的事宜,中央为了防止扰民,一般不建议采用这样的方法。地方官则想出一些权宜之计,乾隆十五年(1750年)十一月两江总督黄廷桂奏言“各处近城地方有两岸尽系民居并无纤路者,臣上年虽经奏明用篙撑驾,但行走终恐濡滞。今岁复加相度,于民居之外搭造小板,纤桥宽止二尺,钉扎坚固,前次臣等恭试御舟,令纤夫由此挽拽,通利便捷,颇属适用”<sup>[1]260</sup>,即在民居之外的低湿地面上搭建沿河板面作为纤路,以供纤夫行走。

南巡促使江浙二省对运河水道进行系统察勘,各级官员、绅商、兵丁、百姓参与到御道的修治工作中来。这一过程应有利于清代江浙二省运河水道的更新,但御道的修治、拓宽与开辟,必然会对江浙地区御道沿岸居民的日常生活及农田、房屋状况产生影响。

## 二、运河御道回避

南巡队伍人数众多,为了确保皇帝的安全,维护皇帝的威严,也为了保障南巡交通的顺畅,地方官员一般禁止巡幸期间各类船只在运河主御道行驶。然运河承载着南北地域主要水路交通功能,

漕船及商船都经运河往来,南巡延续数月,春季正是漕船北上之时,这样的措施势必会影响漕粮运输和商贸往来。因此帝王一般希望地方官能有权宜之计,妥善处理好漕船北上的问题。乾隆十五年(1750年)十二月,署浙江巡抚永贵奏言,“明春南巡,杭、嘉、湖等府运河之内,皆需豫为清蹕。二三月间,系漕艘北上之时,若不催令僦行,必致壅积”,为了处理好这一问题,永贵等官员采取两个措施:对于漕船,永贵等“劝谕士民”早日上缴课税,使漕船可以在乾隆十五年冬季提前北上;对于运盐船等往来于江苏、浙江的重要商船,进行引导,将盐提早“分卖”,并在课税时间方面进行通融,以期运盐船只在南巡之前完成任务<sup>[5]1212</sup>。所奏方案看似解决了问题,然其中必然会有一些强制性的行为,且冬季正直冰期,漕船北上也有一定难度。乾隆帝也意识到回避措施影响各类船只商贸往来:“明岁南巡江浙,省方问俗,务使民商乐业,肆不改廛。如京口诸处,为南北咽喉,百货丛集,轴轳衔尾,皆民间日用所资,不可稍有间缺。恐地方有司因御舟将至,惟使河道肃清,先期于各处早为拦阻,以至商贾裹足不前,市价昂贵,于民生殊多未便。著速行传谕各该省督抚,酌量办理。祇可于三五日前,稍令避入支港,俟过即放遄行,以副朕便民恤商至意。”<sup>[6]1207</sup>乾隆二十六年(1761年)仓场侍郎温福等奏乾隆二十七年(1762年)南巡,皇太后由运河水路回銮,所有北上粮艘酌量回避一折。乾隆帝建议仔细商榷,争取于河道既无妨碍,粮艘亦不致稽延。后经过商议“将南漕船筹计,令首进船于夏初赶抵天津,以便西沽一带回避;二进船于洪泽湖之太平河、养马滩等处回避;三进船于高邮之金湾六闸、扬州之三汊河、常州之高桥等处回避。俟皇太后由顺河集回銮后,再催趲北上,无误粮运”<sup>[7]289</sup>。即按行驶先后,将漕船分为三批,各批分别在规定的时间内赶往规定回避地,以俟皇太后回銮。而漕船之外的其它船只都在周边港汊小河停泊回避,等御舟经过后再许放行。选择专门的停泊地成为后来较为常见的做法。乾隆三十五年(1770年),因南巡在春季,仓场侍郎瓦尔达、署漕运总督奏,豫东两省粮船,开行较早,一般于春季进京,应让漕船在德州以南水道宽阔处暂停,等御舟从德州登陆后,再飞挽北上,“至山东续进五帮,系闸河内受兑,应于二月中催出闸河,暂挽入卫河停泊,俟回銮后随行北上”,署漕运总督高晋则建议以春兑之船改为夏兑,南巡之后再行北上。经过军机大臣们的商讨,乾隆帝认为,“应照瓦尔达所奏办理,至各帮既过德州,沿途官弁,仍照漕规催趲。驾过时,祇须令贴岸顺排暂避”<sup>[8]706</sup>。乾隆四十四年(1779年)南巡,乾隆帝提到“自直隶厂登舟以及回銮,俱由水程”,总河、总漕及沿途各督抚囿于旧例,总是“将河道肃清,令船只豫于支河汊港回避,以待御舟经过,始准放行”,认为这样确实耽误船只往来,建议“凡御舫所经,舟楫往来,听从其便,但须于经过时令各船贴岸一边顺排停泊,过后即可放行”<sup>[9]629-630</sup>。大致可见,随着南巡事务的日渐熟稔,在处理回避问题上,中央和地方越来越有信心,对运河日常交通的影响也越来越小。

为确保安全,地方上也会在御道附近加派兵民防守,控制人员往来。乾隆十五年(1750年)闽浙总督喀尔吉善等奏乾隆十六年南巡“御道两傍,俱应安兵站围。浙省运河纤路,竟有无可站立之处,今酌定于两岸内,凡支河汊口,各安卡兵二三名,临时禁遏人舟,如无路径处,不复安兵站围。其两岸有村镇居民处,许令男妇老幼跪伏瞻仰”,得到乾隆帝的同意<sup>[2]1147-1148</sup>。《扬州画舫录》亦载:“两岸支港汊河,桥头村口,各安卡兵,禁民舟出入。纤道每里安设围站兵丁三名,令村镇民妇跪伏瞻仰。于应回避时,令男子退出村内,不禁妇女”<sup>[10]2</sup>,可见地方安全防护之实况。

### 三、南巡水路交通工具

南巡御道水程的交通工具主要包括帝王所乘御船及随行各类船只。康熙帝南巡时所乘御船多

为沙船。沙船为一种战船,一般为军营所用。承平时期,“沙船”多用来巡幸和渡江,“上幸金山,乘沙船渡扬子江,风浪恬静,舟行甚速。上顾侍臣曰:自兵兴以来,恢复岳州、长沙,多得此船之力。今海宇承平,昔时战舰,仅供巡幸渡江之用。然安当思危,治不忘乱。朕乘此舟,未尝不念艰难用武之时,非以游观为乐也”<sup>[11]224</sup>。康熙帝第一次南巡至扬州,本要直接去江宁,但江面正好遇上顺风,则乘着风势直接从扬州过京口直至苏州,“过扬州,将由仪征幸江宁府,忽遇顺风,可以速达京口,遂乘沙船顺流而下。次早上金山,晚而登舟扬帆过丹阳、常州、无锡,俱未及泊,一昼夜行三百六十余里”<sup>[12]13</sup>。康熙帝曾专门御制“黄船记”一篇描述巡幸所乘御船以抒怀:

黄船者并无别名,似战舰之尾,故有将台。不施彩画,以朴是本,外坚内宽,以便为足。朕每视民瘼巡方,水陆非舟即马,所以损益厥中、并宜南北而后成之。故屡临淮黄,问俗江浙,偶遇波涛万顷、人心可骇之际,凝然不动声色者,岂非舟之备于全乎?古人有言家有千金,坐不垂堂,每览书史,辄感兴叹,扩而充之,不止舟也。治天下之道,盖亦如是。先曾作操舟之说矣,今复论及,若非深识江、淮、河、汉之经地,则南北东西水性茫然矣,不分山川朔漠之形势,则好尚土俗人情不明矣,概不可同语也。舟乃细物,非篙工楫师之良,虽桂棹兰桨,不过虚设之物,岂自为我用乎?所以随才器、使人地相宜而不求全责备者,正为此也。故人能施技物,皆应手预防,备患乎?先安,然无虞于后,虽狂风巨浪有何惧哉?凡事豫则立不豫则废者,即圣人亦不外乎?是况不及圣人乎?朕每有动,莫论巨细,心得实见,谕之于众,信之于己,方敢行也。一事一物未尝草草疏忽,亦不少违于理,故船窗几暇,不揣无文,援笔以作记。<sup>[13]176-177</sup>

康熙帝对御舟的选择重视实用功能,不重外观华饰的象征性。康熙帝所乘御舟,形制朴实,作为曾经的战舰,功能完备,可行于惊涛骇浪之中,这篇黄船记由御船的形制、功能引申到修身治国之道,以御船虽朴素无华,却可冲锋破浪为荣,足见康熙帝对这类船只的喜爱。南巡江宁的时候,地方政府也为南巡修造过御船,并饰以彩绘,康熙帝悉心教导:“又过后湖,见地方官装饰舟船以待。朕自出京以来,纤夫之外,所需一切,皆出帑金采办,不许分毫派取民间。所御沙船,特发库银修造,扈从人等,需用小船,俱僦以官价。故于今日地方官预备之船,非惟不御,并未往观,欲尔等共悉此意。并传谕江南江西总督傅拉塔等,朕回銮后,勿谓此船,乃朕所御,妄令存贮。其将造饰物料,俱行拆毁,于应用处用之”。<sup>[14]526</sup>康熙帝要求地方官员不要借该船大做文章,建议将之拆毁,物尽其用。

乾隆南巡御船多为安福舫,翔凤艇为备选。乾隆四十八年(1783年)第六次南巡之前,两淮盐政伊龄阿仿照安福舫的样式,新造御舟宝莲航,打算送至清河直隶厂给乾隆帝乘坐。乾隆帝申斥道:“朕自辛未以后,五次南巡,乘坐安福舫,甚为安吉。况安福舫之外,尚有翔凤艇预备乘坐,已极便适。至御舟之后尚有内廷皇子等乘坐,及豹尾枪各项近御差使船。今若复添此舟,内河行走,势必在众船之前,不免迟滞。况添设一船,水手河兵人等,又需另行添派,其一切工价犒赏等项,更多靡费,将来安置何处,又需另建船坞,种种不便,竟全未计及”<sup>[15]9</sup>;且“此次南巡,上年冬间,业令长芦盐政,将御舟送至直隶厂豫备,舟中向列御笔诗章,今若改乘伊龄阿所造之舟,岂竟将安福舫内御笔移挂耶?抑另行特制耶?伊龄阿小有聪明,每每高兴取巧,朕屡加训饬,仍不知悔改,复作此无益虚糜之举,着传旨严行申饬。况伊龄阿成造此舟,必非自捐廉俸,不过交与商人承办。若此事该盐政先行奏闻,朕必谕令停止。今业已制造完竣,只须将此舟停泊扬州,候朕经过时阅看,必不可送至直隶厂豫备”。<sup>[16]8</sup>伊龄阿自作聪明,借商人之力,新造宝莲航,被数次申斥。安福舫作为南巡御船,且舟中专列有“御笔诗章”,已成为乾隆南巡中很有感情的交通工具,相较于康熙南巡沙船,外观更为

美观,饰以彩画,各项功能比较齐备,乾隆曾有“安福舡”一诗:

黄流稳渡静阳侯,初驻江南彩画舟。为问民艰将吏治,历经越角与吴勾。波声鷁首调银瑟,月影蓬窗漾玉钩。最喜夜深饶野趣,樯灯几点映前洲。<sup>[17]486</sup>

安福舡和翔凤艇也会在其它巡幸中派上用场,乾隆三十一年(1766年)巡阅子牙河,“谕军机大臣等,据高诚奏明春临幸天津,所有坞内现存各船缮单请点,并请照南巡之例豫备水手等语,单内所开船只如安福舡、翔凤艇,及单内签贴各船俱著照例豫备应用”<sup>[18]351</sup>。安福舡、翔凤艇的舱内可以存贮弓箭,乾隆四十六年(1781年)西巡五台,谕“所有库中原贮已经成做梅针箭十万五百枝,著拨五万枝,分装木匣,交西宁存贮安福舡舱内,如安福舡不能全贮,即分装翔凤艇舱内”<sup>[19]53</sup>。

因装载物资及随扈人员乘坐需要,南巡所需船只较多,乾隆第一次南巡,因恐船多拥挤,“拟将派出大臣,或每员给二只,或一只。其侍卫官员等,或二三人一只,或四五人一只。拜唐阿兵丁,或八九人一只,或十数人一只,酌量匀派”,除“装载物件便民船二十五只”之外,“统计沙飞、马溜船,四百四十只”<sup>[20]1163</sup>。这些船只都需要专员进行调运和管理,中央一般由仓场衙门负责,地方一般由督抚或漕运总督负责。船只来源主要包括两部分,一为通州带往船只,另一部分为江浙二省地方船只,“此次南巡随带船只,行令仓场衙门,照议定之数豫备一摺。朕思该督黄廷桂等现在办差,所有恭奉皇太后御舟,及乘用各船,自必先期敬谨筹备。即朕御用之舟,应行酌带,亦不必按照各项名目重复办理。著传旨询问该督等,如彼处既经办理妥协,则通州带往船只,无庸多备。况南省原系一水可通之地,若江省备船足用,则自江至浙,何须递为更换。该抚永贵,亦不必另行豫备”<sup>[21]1097</sup>。江浙二省本属水乡,明清时期,江浙等省是主要的漕粮来源地,且江浙地区因沿江、沿海,各类江防、海防军营较多,水师练兵依赖船只,船只修造业兴盛。明代即已在长江中下游设立船厂60多所,<sup>[22]395</sup>因此南巡用船除帝王御船等主要船只外,多数船只都在江浙二省征集,尤以江苏省为多。

南巡一般在正月启行,因江苏宿迁、淮安一带为主要水陆转运地,须先期将京师带往船只运抵江苏。这项工作一般在前一年九月份进行,以防冬季河道结冰,行船不便,且运抵江苏之后,江苏的督抚官员须悉心照料。乾隆十五年(1750年),允禄奏称:

皇上明春南巡,该侍郎等以冬月河冰,必须于本年九月间先行驾赴宿迁,开单奏请皇上派出。臣等谨接单内所开翔凤艇一只、大沙飞船一只、新沙飞船一只、新如意船一只,俱系皇上乘坐及御用之船,自应先行驾赴。其余船只有可减省者,亦有不必要带往者。臣等公同酌议湖船、扑拉船二项,系在御舟前行备用。今于湖船三只内酌用二只,扑拉船三只内酌用一只,此外尚有佛船一只、四执事船一只、清茶房船一只,又如意船二只、看围船二只,以上船只南省备用甚易,该督抚等自必乘便预办,无庸于天津驾送,以省长途糜费。再查此次驾赴南省船只尚有应带威虎船六只,应令该侍郎等行文内务府,将应带威虎船查交该侍郎等同御船一并送往宿迁。其应带水手若干,及添换旗幟、衣帽、篙橹等物,亦令该侍郎等照例办理,务于九月内委员驾赴,并行知江浙督抚,令其搭篷苫盖,及应预备各项船只敬谨办理。

乾隆帝回复到,“沙飞如意船,亦不必驾赴,余依议”<sup>[23]383-384</sup>。此次运抵江苏的船只主要为御船和威虎船,其它船只多由江苏地方准备,御船运送过程中,水手随船至宿迁,船体的各类装饰也多先期准备完备。至江苏后,江浙督抚官员则须悉心照料,并搭盖篷布,以防毁损。

主要船只都预备水手船户,即使“扈从人等”,“需用船只,俱照每船水手,按名给与雇值”<sup>[24]1032</sup>。御舟纤挽,康熙南巡时,顺河集至运河入江口,多使用河兵纤挽,至长江以南,江浙二省分别雇佣当

地民夫纤挽。大概与河兵隶属河道总督,河道总督衙署在淮安,因此各有地域辐射范围有关。至乾隆南巡时,则全程使用河兵。乾隆十五年(1750年),谕军机大臣等:

从前恭遇皇祖圣祖仁皇帝南巡时,自顺河集以达江口,皆系河臣派拨河兵,以供舟行缆纤之用。渡江后,则由江省地方官雇觅民夫更替。及行至浙江交界,该省换纤,亦另用雇夫应差,此旧制也。朕明春巡幸江浙,闻江省督抚河臣会商,拟于渡江后,仍用河兵缆纤,以省募夫接替之烦。惟浙江因地属隔省,尚欲遵循昔年雇夫成例。朕思两省本属一水可通,若江省概用河兵,而浙省又别召募,往来守候,未免纷类。兵丁向隶河标,舟行乃其素习,且在江省经行已久,亦必益就熟嫻,若即令其随至浙江,一路就便应用,较之临期鸠集之夫,自为有益。况浙省本有雇夫工价,若即以之加给河兵,在伊等既可获资斧之需,而浙省地方官,并得省雇募之役,彼此均觉妥便。著传谕该督抚等,令其会同河臣,就事一体通融筹酌,定议奏闻,惟期公务有裨,毋存此疆彼界之见。<sup>[25]1149-1150</sup>

乾隆南巡时,江苏省督抚官员与河道总督等人在办理南巡差务上多有沟通,在纤挽人员的安排上相互合作,而乾隆帝也建议浙江省官员应与江苏省督抚及河道总督进行协商,以期可以全程使用河兵纤挽。由此可见,乾隆南巡在差务安排上较康熙时期更为慎重,已形成一系列省际协商制度。

乾隆帝御舟一般使用河兵纤挽,随扈船只仍多雇佣民夫纤挽,“皇上御舟纤手已遵旨传谕该督抚等于河兵内拨用。此外沙飞马溜船只,虽本船原有水手人等以供纤挽,但御舟遄行迅速,随从各船若不酌添纤手,难免迟误。今该督奏称将通省不办差之州县民壮、盐快通融调用,其不敷者于沿途雇备民夫办理,已属妥协,但在御舟之前行走各船自应多添纤手,俾其前行无滞,其在御舟之后行走,各只仅须酌添数人即可,于一日之内挨次陆续抵泊,不必多为预备”<sup>[26]399</sup>。河兵纤挽御舟除因技能较临时雇募的民夫更为熟练外,在安全性上也更为可靠。随行船只很难保证使用河兵担任纤手,然也不能迟误,需要大量雇募民壮、盐块,以备纤挽,御舟之前各船更需增添纤手,以免阻滞。

《扬州画舫录》曾记述乾隆南巡水路船只行走及纤挽场景:“御舟向例在清江浦,仓场侍郎及坐粮厅司之,舟名安福舡、翔凤艇、湖船、扑拉船,皆所谓大船也。其余上用船只,装载什用等物及随从官兵船,例给票监放。御舟前派御前侍卫、乾清门侍卫各二员,前引船只派两对出两边行走,船旁令一人骑马在河路行走,以备差遣。拉船帮纤,侍卫四员,四副撒袋,令在拉帮纤侍卫后行走,纤手用河兵沙飞马溜,添纤用州县民壮盐快。不敷,雇民夫。升辔御舟,凡御前大臣、侍卫内大臣、军机大臣、御前侍卫、乾清门侍卫船,及载御马船,上驷院侍卫、官员批本奏事军机处、侍卫处、内阁兵部官员船,以有事承办,俱在前行走”<sup>[10]2</sup>。这段文字记述南巡水道行船场景甚详,各类船只和人员,根据其职能分工,各有安排。帝王御舟附近由御前侍卫船只围护,“有事承办”的办差官员、侍卫、执事人等,则在巡幸队伍的前方。

因南巡水陆路转换多在江苏宿迁、淮安一带,因此该地成为南巡中各类交通物资汇集的地方,前往江南需在此地换乘船只,而回銮往山东则需在此地换乘车辆。

#### 四、运河御道及沿岸驻跸

南巡人数多、规模大,每日行程之后都需择地停留休息。据《实录》记载,帝王夜间停歇一般称“驻跸”或“泊”,康熙时期,“驻跸”一般指陆路停歇或水路登岸停歇,“泊”一般指夜宿在御船中。因历次南巡记载人员不一,也不尽然,如乾隆后期南巡,驻跸在御舟内,即没有用“泊”字。

南巡早中期,路程遥远,一天行程大概仅有四十到八十里左右,尚未能每一站都建造行宫,因此一些地方直接搭建大营驻跸。行营也称尖营,分为水营和旱营,水营即水路御道驻跸地点的营地,旱营即陆路御道驻跸地点的营地。尖营主要由幔布和毡庐等材料搭建而成,所谓“幔城毡殿”<sup>[27]936</sup>,应类似北方草原的蒙古包。尖营的搭建材料一般由武备院携带,陆路使用骆驼或车辆运载,水路使用船只装载,乾隆三十年(1765年)南巡,“武备院装载蒙古包、黄布凉棚、板凳等项船共大小三十四只”。<sup>[28]1081</sup>乾隆四十五年(1780年)南巡之前,因江南各地都已建行宫,不再需要搭建大量尖营,乾隆帝提出“毋庸武备院备带大营城分及毡庐等项,以省驼驮之烦”<sup>[29]255</sup>。

山东等地于岸边搭建水营时,除使用幔布等材料,还曾搭建板房以供憩住,江浙二省也曾予以效仿。然江浙地区河岸狭窄潮湿,两边又多民房,乾隆帝曾谕令不可效仿山东、直隶一带在河岸搭建板房,“近年直隶、山东间有于水营内,备板房坐落数楹。朕因回銮时,天气渐热,且北方岸旁宽阔,尚可扩充。若江浙河岸窄狭,实无可容板房之处,且自登舟至回程,不过春末夏初,亦无取凉爽之所,断不可仿照山东、直隶办理。至山东水营,旧料尚存,原不妨听之”。<sup>[29]255</sup>

行营的地理位置一般选择平坦、开阔、干燥的地方。乾隆十五年(1750年)工部提出行营建造的标准,即“至修垫营尖各盘,务择宽展平坦地面,或遇窄洼泥泞之处必须修垫者,将修处先期报部,遇有山嘴石冈必须开凿,或沙塍平坡应加创掘者,先行核报”<sup>[30]1202</sup>。乾隆二十五年(1760年),两江总督尹继善对二十七年南巡江浙水路营盘进行勘察,提出海棠庵地势宽阔,三义阁迤东一百丈地势比较开敞,吉庆寺迤南半里的大成圩地盘平坦,都适合设立大营;新建营盘万寿亭地盘狭窄,两岸居民稠密,河湾岸陡,不适合编作营盘;万寿亭迤东三里的政成桥地方适合建大营,因此改建政成桥地方。直隶厂、平桥、崇家湾、北望亭几处营地依然用旧址,但崇家湾“地处背溜,最易淤垫”,建议改到崇家湾迤北七里河面较为宽阔的夏家庄。<sup>[1]262</sup>

南巡驻跸地点经历了一个不断选择、逐渐稳定的过程。“大河以北,安设帷宫,仅列榱桷,间备屋宇,奢斲不施,自扬州、江宁而至苏杭,则多就名蓝左近,略为构葺,敬奉宸游,居颂有那,寿同无量,至是而知朝会之地与名胜之区,胥沐光荣。”<sup>[31]</sup>康熙晚期南巡,各名胜处所陆续增建或增改为行宫,至乾隆后期,除名胜处所基本都辟建行宫外,淮安以北各地也多择地兴建行宫<sup>[32]</sup>。

南巡早期行宫尚未系统修建,除了驻跸于官署名胜建筑及搭建行营外,也存在夜宿御舟的情况,据《清圣祖实录》关于南巡行程的记载,康熙帝南巡时曾驻跸于御舟之中。康熙二十三年(1684年)、二十八年(1689年)高士奇曾随扈南巡,康熙帝《御制南巡记》载在苏州曾“夜坐舟中,与侍臣高士奇探论古今兴废之迹,或读尚书、左传及先秦两汉文数篇,或谈周易,或赋一诗,每至漏下三十刻不倦,日以为常,盖诗书意味深长,不似耳目之好易于烦厌也”<sup>[33]3</sup>。乾隆南巡御船安福舫和翔凤艇体量都比较大,内部设施一应俱全,“夫水营,不过为舫舟一宿而设,朕所御安福舫,大小合宜,日常理庶务、见臣工至为便适。且于岸上张设毡庐,尤极宽敞,虽召对多人,亦能容列。从前四巡江浙及年来再莅天津,规制未尝增易,朕甚安之,亦众所共知者”<sup>[34]761</sup>,尽管尚未见到乾隆南巡期间夜宿御舟的记载,不过安福舫应也可以满足日常处理政务及住宿的需要。

南巡人数众多,各色人员不等,除帝王驻泊之外,各类随扈贵族、官员及办事人员也需要辟地住宿。《扬州画舫录》述南巡行营及各类备用设施场景:

马头皆距府州县城门一二里或三四里,马头大营例五十丈;皇太后大营例二十五丈。居住船上备带三丈四方账房一架、二丈正房圆顶账房一架、一丈五尺帐正房账房一架、耳房账房一



架,于马头支盖,清早拆卸。兵部船例在豹尾鎗后,与军机一处行走,驻营时将船在布城后角湾住,以便接递。牛羊船系京城备带,茶房所用乳牛三十五头,膳房所用牛三百只。布棚外皆诸号沙飞马溜,传宣接递用小快船,名草上飞。迨上岸时,大船令其先行,恐不能赶到马头,另备如意船先在马头伺候,今钞关马头御舟,即如意船也。<sup>[10]2-3</sup>

帝王、皇太后及各衙门办事人员的帐篷各有分工,且规制不同。帝王的驻扎营地人员众多,帐篷、船只及各类生活设施,组成了一副丰富的社会生活场景。驻扎营地主要安置人员还有地位比较高的宗室、需要处理南巡政务并与帝王随时保持沟通的随扈官员及侍卫兵丁。然南巡随扈人员规模远不止这些,普通官员及一般执事人员的夜间住宿相对比较松散随意。乾隆第一次南巡之前,总理行营王大臣允禄对随行人员的住宿进行安排,“随行官员人等,在十里以内者,回船住歇。远者,于附近寺院歇店宿歇,不许占住民房”<sup>[20]1163</sup>,即建议随扈官员或宿在船上,或于行营附近寻找寺庙住宿,并不准占用民房。但历次南巡随扈人员众多,行营附近是否真的可以有足够多的寺庙满足大量随扈人员的住宿要求,是值得怀疑的。推测普通随扈人员难免会对当地民户产生一些影响。张英曾回忆康熙二十八年(1689年)南巡随扈人员的住宿情况,在淮安半夜渡船过河,看到一些侍卫兵丁“藉草或坐或卧”<sup>[3]282</sup>,即可见南巡初期不少扈从官员、侍卫住宿较为随意,缺乏专门的安排。

## 五、结语

运河是康熙和乾隆两位皇帝南巡江浙地区的主要御道,南巡中人员、物资及各类交通工具聚集,为迎銮需要,在清代中央和地方政府的努力下,运河进行了一系列勘察、疏浚、修治工作。为保南巡安全,南巡中对运河水路采取了诸多回避措施,一定程度上影响了漕船、商船及民船等正常交通往来,随着南巡差务的逐渐熟稔,回避问题也有了更好的解决方案。南巡水路御道,两位帝王都有专门的御船,而随行人员及物资装载亦须众多船只,南巡水陆路中转一般在宿迁、淮安一带,因此须提前安排各类船只的转运事宜,同时为保交通顺畅,需要安排足够的纤手。南巡驻蹕,除了行宫外,水路一般需要搭设水营,因此须携带相关物资和设备,亦有驻蹕于御舟的情况,随着行宫的逐渐增建,至乾隆南巡晚期,已基本不再需要携带水营搭建物资。

运河作为康乾南巡主要水路御道,为南巡顺利进行提供了重要交通保障。同时,康乾南巡这样重大的政治文化事件对清代运河沿线地区产生了复杂的、多面的影响,直至今天仍在当地留下了许多物质的或非物质的文化痕迹。

## 〔参 考 文 献〕

- [1] 钦定南巡盛典(卷七九):程涂[M].台北:台湾商务印书馆影印文渊阁四库全书第659册,1983.
- [2] 清高宗实录(五)(卷三七五乾隆十五年十月己亥)[M].北京:中华书局,1986.
- [3] 张英.南巡扈从纪略[M]//王锡祺.小方壶舆地丛钞(第一辑).上海:上海着易堂铅印本.
- [4] 清高宗实录(九)(卷七二三乾隆二十九年十一月丁丑)[M].北京:中华书局,1986.
- [5] 清高宗实录(五)(卷三七九乾隆十五年十二月戊戌)[M].北京:中华书局,1986.
- [6] 清高宗实录(五)(卷三七九乾隆十五年十二月辛卯)[M].北京:中华书局,1986.
- [7] 清高宗实录(九)(卷六五一乾隆二十六年十二月庚辰)[M].北京:中华书局,1986.
- [8] 清高宗实录(一一)(卷八七三乾隆三十五年十一月辛酉)[M].北京:中华书局,1986.
- [9] 清高宗实录(一四)(卷一〇八九乾隆四十四年八月癸酉)[M].北京:中华书局,1986.

- [10] 李斗. 扬州画舫录(卷一): 草河录上[M]. 北京: 中华书局, 1960.
- [11] 清圣祖实录(二)(卷一一七康熙二十三年十月丙辰)[M]. 北京: 中华书局, 1985.
- [12] 钱泳. 履园丛话(卷一): 旧闻[M]. 北京: 中华书局, 1979.
- [13] 圣祖仁皇帝御制文第三集(卷二二): 黄船记[M]. 台北: 台湾商务印书馆影印文渊阁四库全书第1299册, 1983.
- [14] 清圣祖实录(二)(卷一三九康熙二十八年二月甲子)[M]. 北京: 中华书局, 1985.
- [15] 清高宗实录(十六)(卷一一九七乾隆四十九年正月癸卯)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [16] 清高宗实录(十六)(卷一一九六乾隆四十八年十二月辛丑)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [17] 御制诗二集(卷六八): 古今体九十五首[M]//乾隆御制诗文全集(第三册). 北京: 中国人民大学出版社, 2013.
- [18] 清高宗实录(十)(卷七五八乾隆三十一年四月丁未)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [19] 清高宗实录(一五)(卷一一二六乾隆四十六年三月癸未)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [20] 清高宗实录(五)(卷三七六乾隆十五年十一月壬子)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [21] 清高宗实录(五)(卷三七一乾隆十五年八月丙戌)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [22] 罗传栋. 长江航运史·古代部分[M]. 北京: 人民交通出版社, 1991.
- [23] 钦定南巡盛典(卷八九): 奏议[M]. 台北: 台湾商务印书馆影印文渊阁四库全书第659册, 1983.
- [24] 清高宗实录(九)(卷七二〇乾隆二十九年十月癸巳)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [25] 清高宗实录(五)(卷三七六乾隆十五年十一月庚子朔)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [26] 钦定南巡盛典(卷九〇): 奏议[M]. 台北: 台湾商务印书馆影印文渊阁四库全书第659册, 1983.
- [27] 清高宗实录(六)(卷四五六乾隆十九年二月壬午)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [28] 中国第一历史档案馆编. 乾隆南巡御档[M]. 杭州: 浙江富阳华宝斋书社, 2001.
- [29] 钦定南巡盛典(卷七八): 程涂[M]. 台北: 台湾商务印书馆影印文渊阁四库全书第659册, 1983.
- [30] 清高宗实录(五)(卷三七八乾隆十五年十二月甲申)[M]. 北京: 中华书局, 1986.
- [31] 钦定南巡盛典(卷八一): 名胜[M]. 台北: 台湾商务印书馆影印文渊阁四库全书第659册, 1983.
- [32] 何峰. 康乾南巡与江浙地区行宫研究[J]. 社会科学. 2018(2): 154—162.
- [33] (道光)苏州府志(卷首三): 宸翰一·御制南巡记[M]. 清道光四年刻本.
- [34] 清高宗实录(一一)(卷八七八乾隆三十六年二月甲申)[M]. 北京: 中华书局, 1986.

(责任编辑: 闫卫平)

## A Study on the Canal Waterway of the Kangqian Southern Tours

HE Feng

(Editorial Department of Journal of Capital Normal University, Beijing 100037)

**Abstract:** In Jiangsu and Zhejiang regions, the Grand Canal is the imperial waterway for Emperor Kangxi and Qianlong to patrol the south. During the southern tours, various personnel, materials, and transportation vehicles were involved. In order to ensure smooth passage, a series of surveys, as well as dredging, and repair work on the canal, were conducted. During the tours, corresponding traffic avoidance measures were also taken. A large number of imperial boats and various accompanying ships serve as transportation vehicles for the southern waterway tours, with many matters such as transportation and towing involved. In addition to the imperial palace, water camps were also built along the waterways and imperial roads according to mileage and geographical conditions. In the early stages of the southern tours, there were also cases of staying in imperial boats.

**Key words:** Kangqian Southern Tours; Jiangsu Zhejiang Canal; survey and dredging; traffic avoidance; ship transportation