

朱清:元代海上漕运航线的开创者

□陶建明 王婷琳

»

朱清(1236—1306),字澄叔,生于通州小姚沙(今海门东南地区与启东交界处)穷苦农家庭。因不堪凌辱,杀主为海盗。后接受元朝招安,以有大功于国,位极将相,富甲王侯。他敢为天下先,不避浊浪漩涡,不畏暗礁险滩,开辟了从长江口通往天津的海上航线;他建言朝廷海运漕粮,实现了南粮北调;他变太仓刘家港为盛极一时的东南巨港、国际码头。



1 不堪凌辱,杀主为海盗

据《新元史》等史料记载:朱清“身长八尺,貌如彪虎”,先是和母亲捕鱼为业,后受佣于沙民富豪杨氏家。因不堪主人奴辱,愤恨之下,“夜杀杨氏,盗其妻子财货去。”随后,他“亡命集党,为之渠魁,操舟贩鬻私盐,兼事于剽盗”成为海盗。朱清贩私盐入吴淞江,到嘉定新华镇换米,遇张瑄,两人“结为兄弟”。张瑄,嘉定县八都新华村(今川沙高桥附近)人。他自幼丧父,随母乞讨为

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,“同枭其群”,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18人,投入平江(今苏州)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”,遂上奏请求释放了他们。

为了逃避官军追捕,朱清他们被迫携老幼乘船出海,率众驾船扬

帆东行,曾到过文登、夷维诸山(山东半岛),北见燕山与碣石(葫芦岛一带)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。”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来被视为“不可渡越”的“料角”险滩具体情况,从而使船只进出航行畅通无阻。

2 归顺元朝,帮助元军行军打仗

至元十二年(1275),元军分三路伐宋,丞相伯颜率大军大举南下,攻下了南宋京都临安(今杭州)。元朝掌握了朱清的活动情况,并没有因为他们是海盗就轻视他们,命招讨使王世强招抚朱清,利用他们的海船和部众,帮助元朝廷进攻南宋,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(1276)伯颜准备将南宋的皇家书籍、文书、祭器等运往元朝京师大都(今北京),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。而通晓沿海水情、长于海运的朱清已归麾下,遂令他由海路北上。朱

清欣然应命,自临安装船入海,考虑到图籍轻而船吃水浅,经不起风吹浪打,所以傍岸北行。一路上凭着积累既久的航行经验,终于完成了漫长航程安抵大都。得到元世祖皇帝的赞叹和奖赏。

至元十六年,朱清随元将张弘范攻克崖山,升任武略将军。至元十七年起又因出征福建、广东有功,提为管军总管。

3 海运漕粮,实现南粮北调

元朝建立之初,急需江南粮食运往北方,但从运河漕运北上,途中多次装卸,耗时费力,十分不便;又运河溢浅,不容大舟,载运量有限。至元十九年(1282),元世祖令臣下议定南粮北调办法。

丞相伯颜奏告朱清运输宋朝图籍经过,奏请予以重用朱清,让他从海道运送漕粮。元世祖对伯颜的建议甚为重视,特地召见朱清,同意朱清用沙船海上漕运的建议,令朱清和上海镇总管罗壁督造沙船60艘,全权负责海运。

朱清受命南归,选择在太仓刘家港划定造船基地,绘制沙船图式,采购上好材料,征召能工巧匠,开始打造大型沙船。他勤于职守,用心巡视督察,即便细小处也不放

过,务使条条沙船合乎规格。

至元十九年隆冬,历史上首次古人的海运壮举拉开帷幕。朱清在太仓浏河装粮,大船装载1000石、小船装载300石,每船置年壮精健监运水兵16名,60艘平底海船共装运漕粮4.6万石。

朱清指挥船队从刘家港出发,他亲自在前开道,由张瑄殿后。绕过崇明西沙,经海门东岸的黄沙滩,沿海岸线北上,经淮安、盐城,转过山东半岛最东端之成山角,进入渤海湾入海河口,于次年春天到达目的地直沽港。

对此,明《嘉靖海门志卷一·海》中也有记载:“元时通州人朱清、张瑄操海运舟由此达直沽。”

这次航行,与运输宋朝图籍、

文物去大都时差不多,基本上傍岸而行,随时有搁浅、触礁的危险。亏得朱清熟知沿途的水情地貌,全神贯注观测领航,蜿蜒回绕避开了无数个沙洲、暗礁、漩涡。虽然多次船翻粮沉,但毕竟首次海运漕粮宣告成功。

元世祖大感欣慰,设置了专事海运的“运粮万户府”,诏令拜朱清为海道中万户,以资褒奖。

朱清再接再厉,至元二十二年(1285)海运粮食10万石到京,翌年增至43万石。至元二十三年(1286),朝廷以朱清海运漕粮有功,擢升朱清为明威将军管军万户兼管海道运粮,并为海道运粮万户,佩虎符。从此,海上漕运代替河运,“终元之世,海运不废”。

4 不断探索,开辟最佳航线

出于忠诚报主之心,朱清再作贡献,奏请朝廷准允,征集民工疏浚了娄江(今浏河),使江淮地区的粮食能在太湖装船,径直沿娄江东去,经苏州、昆山、太仓,由刘家港入海,省却了许多陆上车马人力驮运之苦,运粮数也因此与年俱增,自至元二十四年(1287)疏浚娄江通达东海以后,岁运漕粮翻了三番。

至元二十八年(1291),元世祖擢升朱清为江东道宣慰使,兼领海道都漕运万户,以督岁运,即全权执掌海运漕粮。是年运粮150余万石,可惜依然海损严重,245万石粮食被浪潮吞没,损失率达约15%。

海运漕粮果然年有增加,美中不足的是损失甚多,又行程缓慢。那是因为,已往迭次

航行出长江口后,朝西北方傍着海岸走,沿途浅沙、暗礁星罗棋布,曲折危险,航程长达13000余里,走一趟往往在2个月以上。

朱清通过经年累月探索,寻找从浏河到直沽的最佳航线,心里有底后,于至元二十九年(1292)上书朝廷,以其路险恶,奏请复开生道,世祖准其奏。

一应准备就绪,朱清带领

船队开始新的征程,出长江口,往北过万里长滩后,折向东北直放大海深处的青水洋,穿过黑水洋,绕过成山角,入渤海湾到直沽。

据《万历通州志》记载,至元二十九年,朱清根据海道都漕运千户殷明略的建议,对新航道稍做修正。从刘家港入海,至崇明向东,入黑水大洋,直奔山东半岛东端的成山,至登州沙门岛,于莱州大洋入界河(海河)。这条航线离海岸更远,不仅避开许多浅滩,而且航程缩短,顺风时,十余天便可抵达大都。即使逆风,也不过一个月上下。由于航线缩短,年运漕粮一增再增至330余万石之巨,且整个航程安全了许多,海运粮食损失降低至2%左右。

经过十几年的不断实践、探索、总结,朱清终于开辟了航程短又安全的新航线。他下令将航行途中所经方位、地点、时日、风向、水情、地貌,以及险情一一详细记载在日志中。这条航行路线被收录在《大元海运记》一书中,得以流传后世。据专家学者考证,朱清开辟的这条航线,已基本上接近于近代以来的北洋航线,即今津沪航线。

5 被诬冤死,功绩留存后世

朱清开辟津沪航线北运漕粮,朝廷得以将江淮地区的稻米源源不断北调,大大有利于国计民生,《元史·食货志海运》:“元都于燕,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。自丞相伯颜献海运之言,而江南之粮分为春夏二运。盖至于京师者一岁多至三百万石,民无挽输之劳,国有储蓄之富,岂非一代之良法欲!”

原属穷乡的刘家港,一变而为盛极一时的东南巨港,千舟汇聚,桅杆如林,居民漕户云集,高楼大宅列若鳞次。朱清又招来东北亚、东南亚各国的商船,据《明太仓新志》载:“刘家港巨艘大舶,帆交番夷中,奇珍异货,皆于此交易。”由是赢得了“六国码头”“天下第一都会”的美称。对此《民国崇明县志》也有记载:朱清“大通番舶,琉球、日本、高丽(朝鲜)诸国咸(全)萃(聚)焉,太仓初只数十家,至是称天下第一都会。”

后来明代郑和七次下西洋的庞大船队,也是从刘家港起锚出发,驶向亚非30多个国家和地区,开辟了42条海上航线。

朱清劳苦功高,深得朝廷器重,屡屡升迁,历任昭勇将军、海运都漕运万户、资善大夫、江南行省左丞、户部尚书,朱清受命南归,选择在太仓刘家港划定造船基地,绘制沙船图式,采购上好材料,征召能工巧匠,开始打造大型沙船。他勤于职守,用心巡视督察,即便细小处也不放过,务使条条沙船合乎规格。

又赐给钞版,允许其自印宝钞,富贵显赫,为江南之冠。其子女、族人、家奴被封为百户、千户、万户者有百余名。

人高于众,谗必随之。至元三十一年(1294),姚演曾奏报朱清对朝廷“有异言异志”,图谋加害,好在元世祖洞察其奸,称朱清大有功劳于朝廷,保护了这位功臣。

元成宗当了皇帝后,就没有那么幸运了。大德六年(1302),江南僧人石祖进告发朱清有“豪横罔上、结连外番”等“不法十事”,成宗信以为真,翌年正月,旨命将朱清及其妻逮捕入京,查封其家产、没收其军器船舶,子孙流放漠北。朱清怒斥“欲以危法中我耳!”发愤以头撞石,自杀身亡。

至大三年(1310),元武宗为朱清平反昭雪,其儿子朱虎加官治海漕,赐予家宅、田地。

朱清开创海运,打破了700年来运河运送为南北唯一水上通道的历史,开辟了从扬子江口至直沽的海上航线。经明、清、民国直至现代,上海与天津间的海上往来,基本上还是按这条航道运行。

(参考资料:1、刘永加《朱清、张瑄与元代海上漕运》;2、陆茂清《朱清——开辟北洋航线的先驱》)