

明代内陆河运的盗贼： 河盗、湖盗、江贼

[日]松浦章

(日本关西大学,日本 大阪)

[摘要]中国自古以来就有用船进行运输和商业活动的历史。不仅商人将舟船作为水上运输的交通工具,一般民众在出行时船只也是不可或缺的交通工具。明朝时期也是一样,内陆的人们的出行和运送物资也需要利用河船,但是这些船舶在正常行驶时常常会遭遇出没于江河湖的盗贼的袭击。然而,以往的研究常常忽略了这些明代阻碍内陆河运的盗贼的存在,因此,本文主要针对明代活动于内陆江河湖的盗贼进行探讨研究。

[关键词]明代中国;水运;河盗;湖盗;江贼

中图分类号:B992.1

文献标识码:A

文章编号:1008-7354(2019)04-0061-09

一、前言

中国自古以来就有用船进行运输和商业活动的历史。据《宋史》第162卷、志128的“食货上三漕运”篇中的记载:“熙宁二年……募商舟运至京师者又二十六万余石而未已”,彼时商人将船只作为水上运输的交通工具使用。明朝时期亦是如此,《英宗实录》第二百四十五卷的“景泰五年(1454)九月戊寅(三十日)”该条记录内容如下:

户部右给事中何升言:臣往年使河南,见卫南沁河,有漏港今年水溢,决已成河,商船皆由之往来。其临清屯聚胶浅之舟,若令其从漏港出沁河入黄河,顺流而下不二十日可至淮。

据上述资料,可以发现当运河通行困难的时候,可从山东临清州出发经由河南的河道进入黄河然后抵达淮安,利用这条水路只需不到20天便可从山东临清到达淮安。这些记载都明确了当时人们的内陆移动和运输都离不开河道和船只。但是这些船只在水陆中的航行并不都是一帆风顺的,水陆运输的兴起也吸引了盗贼的目光,使得他们将抢劫目标放在了运输船只上。其中,清朝时

作者简介:松浦章(MATSUURA Akira,1947-),关西大学东西学术研究所客员研究员,日本关西大学文学部名誉教授、关西大学东西学术研究所客座研究员。历任关西大学亚洲文化交流研究中心主任和东西学术研究所所长、教授,博士生导师。主要研究方向为明清贸易史、东亚海域交流史、中国近代史,是当代日本史学界研究中国海洋史的领军人物。著有《中国的海贼》(商务印书馆)、《清代上海沙船航运业史研究》(江苏人民出版社“海外中国研究”系列)、《明清时代东亚海域的文化交流》(江苏人民出版社“海外中国研究”系列)、《清代内河水运史研究》(江苏人民出版社“凤凰文库”)、《清代帆船与中日文化交流》(上海科学技术文献出版社)、《清代帆船东亚航运与中国海商海盗研究》(上海辞书出版社)、《清代海外贸易史研究》、《清代中国琉球贸易史的研究》(榕树书林)、《近代日本中国台湾航路的研究》(清文堂)、《明清时代中国与朝鲜的交流——朝鲜使节与漂着船》(乐学书局)等三十多部学术著作及学术论文五百余篇。松浦章对东亚交流史的研究,具有如下特点:第一,跳出中外关系史的研究模式,以海洋活动的海域和海上社会群体为研究对象,进行跨国的研究。第二,以海洋经济为主,又不忽视海洋社会人群和组织的探究。第三,充分利用中外官方档案,又重视民间资料、新闻报道等多种信息的发掘。松浦章先生非常注重和中国的学术交流,自上世纪80年代以来,参加中日间各类学术研讨会达100余次,在中国学术界享有极高的学术威望。

期的史料《圣祖实录》第二百五十八卷“康熙五十三年(1714)三月甲辰(三日)”中就有相关的记录：

兵部议覆，江苏巡抚张伯行疏言：商船、渔船、与盗船，一并在洋行走，难于识辨。以致盗氛未靖，商船被害。嗣后请将商船、渔船，前后各刻商渔字样，两旁刻某省、某府州县、第几号商船、渔船，及船户某人。巡哨船只，亦刻某营第几号哨船。并商渔各船船户、舵工、水手、客商人等，各给腰牌，刻明姓名年貌籍贯。庶巡哨官兵，易于稽查。至渔船出洋时，不许装载米酒。进口时，亦不许装载货物。违者严加治罪。俱应如所请。从之。^①

和海上运输的船只一样，内陆河运的商船、渔船、盗船等船只难以辨识，因此清代的内陆的川、河、湖、江等水陆上经常有盗贼的身影出没。^②因此，本文主要针对明代活动于内陆江河湖的盗贼进行探讨研究。

二、明代内陆河川的水上交通

宋应星编写的《天工开物》(崇祯十年(1637年)的刻本)中卷，舟车第九卷中关于“舟”有如下记载：

凡舟古名百千，今名亦百千。或以形名，如海鰓江鰓、山梭之类。或以量名，载物之数。或以质名，各色木料。^③

据原文内容所述，崇祯年间舟的叫法众多，据船的外观形状、载重量、船的材质不同而叫法也不尽相同。另《天工开物》中关于船只还有以下相关内容：

漕舫，凡京师为军民集区，万国水运，以供储漕舫所由兴也。^④

如漕舫，即运送各种货物所用的船舶。

杂舟 江汉课船，身甚狭小，而长上列十余仓。^⑤

而杂舟，则是用于内陆河道航运的船型，其船体偏小，甲板上仅造有 10 余个船舱。

《太祖实录》第一卷，“甲午岁(1354)十月”条中则写到朱元璋在建国以前也提到“曰滁山城也。舟楫不通，商贾不集，无形胜可，据不足居也”，^⑥认为安徽的滁山因地理环境恶劣船只无法抵达的地方商人也无法聚集形成市场，因此可以确定船只是水运交通的重要构成要素。

万历二十五年(1597年)自序的王士性的《广志绎》第四卷，江南诸省中写道：

杭、嘉、湖平原水乡是为泽国之民，……泽国之民，舟楫为居。^⑦

杭州、嘉兴、湖州的平原水乡特点广为人知，因此生活在这些地区船只是必不可少的生活交通工具。

该书中还这样描写道：“盖嘉、湖泽国，商贾舟航易通各省”，^⑧杭嘉湖地区的商业也因水陆交通的发达而兴旺，使得商船可以很便捷地通往各省。除此之外，绍兴也因“水道如碁局布列”，^⑨水路网络发达而遍布各处，使得船只航行十分便利。浙江的内陆地区衢州则是“舟楫过者乐之”，^⑩水上行舟成为观赏沿岸风景最便利的出行方式。灵活运用水路的地区在中国各地都有出现。

关于利用水路的交通网络，明朝路程书中也有相关记载。崇祯八年(1635年)黄汴编写的《天下水陆路程》一书中，对整个中国的水路进行了记录。如北京经由江西到广东的水路记载如下：

① 《圣祖实录》卷二百五十八、康熙五十三年(1714)三月甲辰(三日)

② 松浦章：《清代内河水运的河盗、湖盗、江贼》，松浦章著、董科译：《清代内河水运史研究》，南京：江苏人民出版社，2010年6月，第309-328页。

③ 郑振铎编：《中国古代版画丛刊》三，上海：上海古籍出版社，1988年8月，第864页。

④ 郑振铎编：《中国古代版画丛刊》三，第864页。

⑤ 郑振铎编：《中国古代版画丛刊》三，第874页。

⑥ 《太祖实录》卷一，九丁表，“中央”研究院历史语言研究所校印本，《明实录》。以下同。

⑦ 王士性著、吕景琳点校：《广志绎》，中华书局，元明史料笔记丛刊，1981年12月，第68页。

⑧ 王士性著、吕景琳点校：《广志绎》，北京：中华书局，第70页。

⑨ 王士性著、吕景琳点校：《广志绎》，北京：中华书局，第71页。

⑩ 王士性著、吕景琳点校：《广志绎》，北京：中华书局，第75页。

两京至江西,其路有四,此其一也。由大江水入鄱阳湖而去。^①

由北京或者南京进入江西的水路路线,大多是利用长江河道进入鄱阳湖,其中值得注意的是长江部分:

江通巴蜀、云贵、湖广、江西、两广,南北商人交易于此,有聚无产,牙行诚实,利心轻。长江交易,仪真盐行大而有时,芜湖、上新河、瓜洲多而不绝,木客芜湖抽分。^②

经由长江与四川、云南、贵州、湖广、江西、两广地区的水路相通,因此长江水域的水上交通和贸易活动尤为兴盛,水上运输的发达使得物流产业也随之发展,盐、木材等重要物品的运输得以发展。淮河流域的水路运输也十分发达。“淮安由河南至汴白水”条目中有相关记录:

淮安由南河即淮河,至汴城,水不甚险而有神溜、溜者,水急之总名,南方曰滩,北方曰溜。北河之溜不一,惟此颍州之溜,如江南之揭,水高而楼,自上而倾下,重船不能上。^③

虽然从淮安可以经由淮河进入汴州(现在开封),但该水路途中的河流环境却不太适合船只的航行。

关于从杭州经由嘉兴、苏州、无锡、常州至临近长江的镇江的水路,有如下记录:

浙江杭州府至镇江平水,随风逐流,古称平江。船户良善,河岸如街,牵船可穿鞋袜。船皆楠柏,装油、米不用铺仓,缓则用游山船慢慢游去,急则夜船可行百里。^④

据记载,杭州到镇江的水路航运大多利用京杭大运河这条水路,该条水路水情稳定,途径人口密集地区,沿河既有商铺,商业发达,十分便捷。

御史朱寔昌,端州府人。嘉靖七年,奏定门摊客货不税,苏、松、常、镇四府皆然,于是商贾益聚于苏州,而杭州次之。^⑤

嘉靖七年(1523)御史朱寔昌免除了商业税,随后苏州、松江、常州、镇江争相效仿,因此商人多聚集在苏州、杭州等地。其原因大概是因为平江这条水路便于运输。

根据路程书中的这些记载,可以发现看出全国交通运输网络中水路运输占据了一定的地位。而在这些路程书中活跃于交通运输网络中的一个不可或缺的角色就是商人。如徽州商人黄钟:^⑥

贾葵、贾台、贾甄、贾括、贾姑孰、贾淮海、贾金陵,卜地利则地迁,相时宜则时逐。^⑦

黄钟经营地产,其资产范围包括徽州府的婺源县、浙江的台州府、温州府、处州府、苏州府、常熟府、两淮、金陵等地,可以推测其往来的交通运输应该就是便捷的水路运输。

《太祖实录》第一百三十四卷洪武十三年(1380)十月乙亥(十八日)条中记载:

致任兵部尚书单安仁言:由大江入黄泥滩口,过仪真县南坝入,转运河,自南坝至扑树湾是也。约三十里,宜浚以通,往来舟楫。其湖广江西等处运粮船,可由大江黄泥滩口入转运河,过淮安坝,以达凤阳,及迤北郡县。其两淮盐运船,可由扬子桥,过县南滩,入黄泥滩,出江以达京师。其浙江等处运粮船,可从下江入深港过扬子桥,至转运河,过淮安坝,以达凤阳。凡运砖木之船,皆自瓜州过堰,不相混杂,如是则官船,无风水之虞,民船无停滞之患。^⑧

物流产业中船只运输是非常重要的要素。

《太宗实录》第五十五卷永乐四年(1406)六月丙子(十八日)条目中针对广州到内陆的运输方式进行了记录:

① 杨正泰校注:《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》,太原:山西人民出版社,1992年9月,第12页。

② 杨正泰校注:《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》,第200页。

③ 杨正泰校注:《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》,第149页。

④ 杨正泰校注:《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》,第204页。

⑤ 杨正泰校注:《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》,第204页。

⑥ 藤井宏:《新安商人の研究》(二),《东洋学报》第36卷卷第2号,1953年9月,37页。

⑦ (明)汪道昆撰《太函集》卷五十六,《明故新安卫镇抚黄季公配孺人汪氏合葬墓志铭》,朱万曙、胡益民朱主编:《太函集》二(全四册),合肥:黄山书社,2004年12月,第1180页。

⑧ 《太祖实录》卷一百三十四,二丁表。

广东布政司奏：每岁海外番夷入贡方物，水路以舟楫运载。惟南雄至南安，限隔梅岭，舟楫不通，自今，请用民力接用。^①

关于如何将从海外来广州的朝贡船所带来的货物运往内陆地区这个问题，除了需要翻越广东和江西省内的梅岭，还需要利用水路运输。

明朝时期，这些船只被广泛用于内陆河道水运的运输手段和交通手段。

三、明代内河的盗贼

王士性的《广志绎》第四卷江南诸省中有关洞庭湖的水运情况的记载如下：

洞庭水涨，延袤八百里，盗贼窃发，乃于岳州立上江防兵备，辖三哨官兵侦治之。^②

据记载，洞庭湖水量的增加，使得其水域可航行距离拓宽至东西、南北各八百里，然而由于该流域盗贼拦截抢劫商船和渔船的事件频发，官府不得不在洞庭湖的东北湖岸边增设哨官，以防类似事件的发生。《天下水陆路程》第七卷“扬州府跳船至杭州府”中也有类似记载：

嘉兴至松江船，昼去而夜不行，此路多盗。^③

因沿途盗贼劫船事件的频发，受其影响从嘉兴往返于松江的船只仅在白天航行。江西南昌到浙江杭州这段水路上也有同样的情况发生：

江西至玉山水缓，夜有小贼，可防，无风浪之险。……富阳之下，潮、盗可防。^④

如上述记载所示，该水路段途中几处盗贼横行，商船经常收到袭击。无独有偶，杭州至常州段水路路段也有记载：

烂溪、乌镇无牵路，水荡多，人家少，荒年勿往，早晚勿行。小桥多，虽有顺风，帆桅展舒费力，逆风极难。平望鹰脰湖中，风、盗宜防。^⑤

兰溪、乌镇附近的水路路段水势多变，人烟稀少，尤其是收成不好的年份建议船只不论早晚都不要行经该地。这其中或许就与该水域盗贼劫船频发有关。

水运发达的地域盗贼劫船事件也频频发生。这一现象在华北地区也有所闻。

《宪宗实录》第一百六十七卷成化十三年(1477)六月癸卯(八日)条目里有以下内容：

严捕盗之令。兵部奏：近闻通州河西务南，抵德州、临清所在盗起，水陆路阻，加以顺天、河间、东昌等府，岁饥民困不早、……^⑥

据史料记载，通州至河西务南以及山东德州至临清的大运河流域内经常有盗贼出没，这大概与顺天府至河间府、山东东昌府一带饥荒四起，百姓生活潦倒难以为继的社会现状有关。

《皇明条法事类纂》第三十四卷、刑部类“禁约通州至天津卫、沿途光棍、在京见行事例、枷号充军”中关于河西务附近的航运盗贼被害情况有相关的描述：

弘治二年(1489)八月初十日，刑部尚书何^⑦等题为光棍朋谋、拷打平人、作践诈财违法事：该顺天府治中张文质奏准：本府关委监收河西务钞贯、舡料、钱钞，据舡户郭清告，系河间府沧州南皮县军籍。弘治二年六月二十二日，在于杨村河下，将河舡一只，装载芦州卫军人王山等官粮二百七十石，脚价银九两四钱，每粮一百石，另与食米五斗。本年七月初六日，行至河西务

① 《太宗实录》卷五十五，三丁表。

② 王士性著、吕景琳点校：《广志绎》，北京：中华书局，第89页。

③ 杨正泰校注：《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》，第233页。

④ 杨正泰校注：《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》，第203页。

⑤ 杨正泰校注：《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》，第206页。

⑥ 《宪宗实录》卷一百六十七，二丁里。

⑦ 《明史》卷一一一《表一二·七卿年表一·何乔新》，弘治元年正月任，四年致仕。《明史》第11册，北京：中华书局，1974年4月，第3433-3434页。

湾泊舡,将食米二斗,令在舡人王环上岸,舡捣当被光棍芦永赖,偷官粮夺去。至初十日,又被军余吕杲等四人上舡,将食米六斗,连叔郭敬并使舡人郭升,同升锁拿上岸,叫说有赃了,有银子与我五、六两饶了。……查得河西务,系商旅官民船只总会去处,多被无籍之徒,号称喇虎、光棍番子手名色,成群结党。……非但河西务凶徒光棍为害,其杨村并直隶天津等处,马头地方,光棍害人尤甚。……查照在京事例通行各处禁约,缘河西务等处,俱系水路冲要,商旅之所经行,军粮舡之所停泊,军民杂居,狡诈百出,中间有等无籍之徒,专一在于各处河下,窥候南来粮户,并客商舡只,到彼湾泊,欺其言语。^①

河西务委于北京附近的通州至天津的大运河中段位置,其南边的杨村是水运交通的要道,过境船只极易受到盗贼的袭击。弘治二年六月,其附近就发生了一起盗贼洗劫运送军粮的船只的事件,史料中则记载了相关的判决记录。

《神宗实录》第二百七十五卷万历二十二年(1594)七月壬午(六日)的条目中也有相关记载。

兵部覆,巡按直隶御史张允升奏:以天津邻近畿辅,当漕运冲,……武清、杨村等沿河地方,增立保甲整堡,以捍盗贼,合行镇道,酌议具奏。从之。^②

据史料内容,位于河西务以南大运河水域的武清和杨村两地施行了一系列的放盗贼措施。

江南的苏州府附近也时常发生盗贼劫船的事件,盗贼频发地如下:

嘉善由三白荡至苏州,无牵路,亦无贼,且近,可行。由泖湖、双塔船至苏州,有风、盗,阻迟之忧,船大人多,雨天甚难。^③

嘉兴府的嘉善水路路段没有牵路,也没有盗贼,但是泖湖、双塔至苏州水路路段则是风大而且盗贼肆虐。因此该水路路段在路程书中被标记为危险路段。

《英宗实录》第八卷宣德十年(1435)八月庚申(二十一日)条目:

设江西吉安府泰和县花石潭巡检司。先是,知府陈本深奏:花石潭舟船停泊,多被盗贼劫掠,不可无巡检防捕,下所司覆视以为宜,故命设之。^④

据悉,船只停靠地江西吉安府下的泰和县的石潭附近常有盗贼出没,专门袭击那些停靠在岸的船只。

《英宗实录》第二百五十八卷景泰六年(1455)九月庚子(二十八日)条:

沿漕河盗贼横甚,漕军为有杀掠者,副都御史王竑以闻,命监察御史王用同,锦衣卫官严捕之。^⑤

如上史料记载,漕河也频发盗贼劫船事件。

《宪宗实录》第五十四卷成化四年(1468)五月己卯(二十日)条内容如下:

锦衣卫指挥佾事冯瑀奏:盐徒出没不常,官军疲于奔走,不能追捕,盖由长江万里港汊,非一故也。且南京根本之地,大江乃南北之冲。太宗皇帝特设操江官军,以保障重地镇压万方虑深远矣。^⑥

长江航运中最值得关注的就是因从事走私盐而受刑的“盐徒”,这些亡命之徒的存在得利于长江航运的便利。

弘治六年(1493)的进士,松江华亭人顾清,^⑦溢文僖,^⑧其所著文集中收录的“答喻太守书·流贼”里关于“盐徒”的记录如下:

① 《皇明条法类纂》下,东京:古典研究会,1966年9月,第60-61页。

② 《神宗实录》卷二百七十五,二丁表。

③ 杨正泰校注:《天下水陆路程 天下路程图引 客商一览醒迷》,第210页。

④ 《英宗实录》卷八,六丁里~七丁表。

⑤ 《英宗实录》卷二百五十八,五丁表。

⑥ 《宪宗实录》卷五十四,七丁表。

⑦ 《明史》卷百八十四《顾清》。《明史》第16册,北京:中华书局,1974年4月,第4888页。

⑧ 台湾“中央”图书馆编:《明人传记资料索引》,1987年8月,第954页。

每见境外之寇，诚可虑，而境内之盐徒深可忧。盖此辈出入江湖，习惯凶险，手足既便，心胆亦粗，平时犯法负罪，无自新之路。^①

虽然需要警戒外来盗贼的袭击，但是也需要对国内的“盐徒”盗贼提高警惕。这些盗贼大多潜伏于大江大湖之中，伺机行凶，是水上航运之人应该警戒的存在。

《宪宗实录》第二百三十一卷成化十八年(1482)闰八月壬申(六日)条目：

停通政使何琮等，俸时武成后卫仓副使应时用建言六事：谓商船往还九江两，以纳钞停泊，每遇暴风，辄遭沉溺，自后还者，乞免纳钞，以少停泊致溺之患。又谓饶州烧造御器，必命内臣监督，自后宜止，降式委诸有司，以免供给之费。又谓：都昌县赤石小矶山二处，湖水广阔，贼盗多所藏聚，今蒙阴柴棚二巡检司，相去止五里，宜迁柴棚于此，以为防守之计。……^②

位于江西鄱阳湖的东北沿岸的都昌县赤石、小矶山两地的湖水，即鄱阳湖水域附近，是盗贼的多发之地。

《孝宗实录》第十六卷弘治元年(1488)七月癸酉(十二日)条目中与出没于长江的盗贼有关的报告如下：

南京兵部郎中陈谦言：扬子江盗贼多，渔人乘机为之，乞编渔船为甲乙，责令自相捕緝。凡有盗作，即坐以罪。上曰：江上渔船，乘机为盗，固有之。难属以捕盗事，今后渔船，令有司点视戒约，有能报官捕盗、及自能捕盗者，给赏如例。^③

根据南京兵部郎中陈谦的报告，出没于长江流域的盗贼人数众多，其中大多是渔民出身，利用渔船掩盖其行踪，因此需要加强对渔民的排查。

据《孝宗实录》第一百五十三卷弘治十二年(1499)八月己酉(二十二日)条目记载：

兵部尚书马文升奏：江西九江府，当长江上流，实荆南江西之襟喉，南京之藩屏。比来湖广江西盗起，沿江亦有盐徒为患，请增设江西按察司副使一员，专理九江安庆池州建阳等府卫地方，整饬兵备，从之。^④

位于长江中段流域位置的九江府是“荆南江西之襟喉”，是镇守南京的屏障，该地区也多发盗贼劫船事件。

《孝宗实录》第二百十二卷弘治十七年(1504)五月甲寅(二十五日)条：

内阁大学士李东阳还自阙里，上疏言：……臣自四月以来，经过里河天津一带，适遇天时亢旱风霾，屡作夏麦枯死，秋田未种，运船不至，客船稀少。曳缆之夫，身无完衣，荷锄之人面，有菜色极目，四望可为寒心。临清、安平等处，盗贼纵横，杀人劫财者在在，而是传闻青州劫夺尤甚。^⑤

从李东阳的上疏内容来看，弘治十七年四月，当时里河至天津地区因受到自然灾害，导致往来于两地的运输用船大幅减少。

《武宗实录》第九十卷正德七年(1512)七月丁酉(二十六日)条：

先是，盗贼充斥，运河多阻，权建寄囤之策。及是运船多，观望不前，户部以为言，令督促依期上纳，以实京储。^⑥

因盗贼事件频发导致里运河的航运停滞。

《世宗实录》第四十七卷嘉靖四年(1525)正月庚辰(二十一日)条：

升直隶庐州府知府龙诰为四川按察司副使副使，……其五言、凤阳府先年钦赐会昌侯曾

① 《皇明经世文编》第八册，台北：台联国风出版社，1968年11月再版，第238-239页。

② 《宪宗实录》卷二百三十一，二丁表。

③ 《孝宗实录》卷十六，五丁表。

④ 《孝宗实录》卷一百五十三，十丁表。

⑤ 《孝宗实录》卷二百十二，十四丁表里。

⑥ 《武宗实录》卷九十，七丁里~八丁表。

家敞地界,于永城亳州之间地方,荒弃地方为盗贼渊藪,宜给民佃种收,其子粒转发会昌侯家。其六言、淮安府所属山阳塩城二县相去三百余里,中有太湖之险,而支流委曲,尤易藏匿民,多聚而为盗,莫敢谁何宜择道里之中,增设县治,或照海守御所。^①

淮安府所属的大运河沿岸山阳县与黄海附近的盐城县,两县间隔二百多里,被称为“太湖之险”。这里的太湖是指射阳湖,盗贼常年盘踞于此,常发生劫船事件,官府因此设立了县治和卫所。

《世宗实录》第一百四十四卷嘉靖十一年(1532)七月壬子(六日)条:

兵部覆。南京兵部尚书王廷相条陈江防事宜:一、复兵备太仓。旧有兵备副使一员,督捕海滨盗贼地方赖之,今宜复设。一、禁沙船濒海居民,多造沙船,兴贩私盐,往往肆其剽劫,宜为厉禁。一、复巡船故事,于港口要害之地,设置巡船,日久渐废,宜亟行修复。……^②

为了提高长江船只航行的安全性,需要设立维持治安的机构。

《世宗实录》第一百六十卷嘉靖十三年(1534)闰二月乙卯(十八日)条中也有同样的记录:

兵部覆南京兵部尚书刘龙所陈江防事宜、……一、沿江兵卒,不习水战,无以防补,宜令九江、安庆、仪真、镇江、太仓、松江等处,选习水官军,为造轻舡备器械,使习水战以备不虞。一、长江上下,舟舰通行,盐徒贼盗,混同出入,漫无稽查。……^③

为了减少内陆河道盗贼劫船的事件,政府特意训练水军水上作战,用来对付盗贼,减少船只的损失。

《世宗实录》第一百八十卷嘉靖十四年(1535)十月癸巳(五日)条目中也有相关记载:

兵部覆御史沈应汤条陈江防事宜、……一、长江盗贼,非多置巡船,精选军民,兵不可捕,今府同知,有巡捕之责,而多营他委。宜咨吏部,凡选授本地方同知,必注定巡捕,而命操江都御史,督率所属。从之。^④

为了防御长江水域的盗贼,在巡船上配备了一支精锐部队,打击盗贼活动。

《世宗实录》第二百三十八卷嘉靖十九年(1540)六月庚午(十日)条目的内容如下:

添设镇守江淮总兵官。初嘉靖八年间,江洋大盗发,大学士夏言时为兵科都给事中,奏请专设镇守江淮总兵官,督兵剿捕,未几贼平。兵部奏革,以其责任仍归操江武臣如故。凡江浙粮运,自苏常里河取道者,从来由镇江京口闸抵仪真,其闸河土疏易淤,府县必岁时浚治,然后粮运无阻。是年京口闸淤阻,漕粮咸拨,民船出孟子河,多为海寇所掠,甚至执戮官吏……^⑤

嘉靖八年(1529),长江和海域中发生大规模的盗贼活动,在总兵官的指挥下得以镇压,而负责运输江浙税粮的船只以防万一不得不改道而行。

据《神宗实录》第一百四十四卷万历十一年(1583)八月辛未(二十二日)条目中的内容:

巡视南京营务给事中阮子孝等条陈京营切要四事、……一、议处新江营官军言:长江盗贼易发,宜选骁勇卫官领之,勿以软脆官军备数。^⑥

要根除长江水域的盗贼活动是非艰难。

《神宗实录》第一百九十九卷万历十六年(1588)六月乙卯(二十七日)条目中记载了有关湖盗的记录:

应天巡抚俞立奏:湖盗平,上报闻。先是,湖中之盗,三吴戒严,以为萑苻之警,此其最巨颇虞。当事之忧,乃马山官兵,方集一旦,化为乌有零星。搆缉仅获数魁,用作结案,故御史彭而珩

① 《世宗实录》卷四十七,六丁表里。

② 《世宗实录》卷一百四十,二丁表。

③ 《世宗实录》卷一百六十,二丁表里。

④ 《世宗实录》卷一百八十,一丁里~二丁表。

⑤ 《世宗实录》卷二百三十八,二丁里。

⑥ 《世宗实录》卷二百三十八,九丁表。

随有抽吴淞游兵入湖防守之议，亦善后之思也。^①

虽然成功压制了湖中盗贼的活动，但是也要进一步讨论之后的对策。

《神宗实录》第二百一卷万历十六年(1588)丁卯(十六日)条目中也有相关记载：

兵部覆应天巡抚俞立题：湖盗已平，善后应议：一设兵船。请于吴淞、游兵巡司弓手，各量拨二三百名，赴湖协守。一守险要。请于胥口叶港、沙塘下埠、独山门等处，分拨兵船、相机策应。一议设官。请改陆营把总，移驻太湖，统领兵哨。一编鱼舟。请将沿湖鱼船、大罟船，尽查编号，十船一甲，十甲一，各相觉察，互为声援。一严保甲。请于沿湖有山处所，申明逻辑，凡有潜踪密聚者，即便擒治。一禁越关。请于七里桥、戚墅堰、花渡桥等处，置立木栅，放农阻商，严行守把。上依议。^②

官府顺利镇压了太湖水域的盗贼，为了防止该类事件再次发生，政府官员制定了一系列措施来管制湖中的渔船渔户。

这些盗贼在《神宗实录》第二百七卷万历十七年(1589)正月甲寅(六日)条目中也有相关记录：

大盗刘汝国，楚人也。与余孟新等啸聚南直隶、太湖、宿松、湖广黄州接壤山中，倡乱于枫香驿，始仅数十人，旬月至数百，乘夜行劫，所焚掠无算。张黄帜以顺天为号，毁停前驿，太湖、宿松各起兵，攻战不胜。郡邑戒严，抚按匿不以闻。兵科右给事中李廷谟，稍列其状章下，兵部夺兵备巡捕各官俸，而核推诿隐匿者。^③

一名名为刘汝国的湖广大盗，活动地区从南直隶到太湖，从安徽到湖广省境内官兵难以企及的山区。

《神宗实录》第三百三十二卷万历二十七年(1599)三月丙午(二十七日)条目：

应天巡抚陈惟芝上言，太湖夙称多盗，而湖之西北，隶常州府汉港错杂，乌溪、定化、兰后三港，尤群盗出没之藪也。……^④

太湖水域盗贼肆虐，尤其是位于太湖西北部的常州府湖岸等地，即现在位于宜兴市的乌溪，^⑤盗贼常常出没于该地区。那之后，盗贼流窜至南直隶到长江流域水路路段，《神宗实录》第五百七十六卷万历四十六年(1618)十一月乙卯(三十日)条目中就有相关记载：

浙江道御史江日彩陈救时四务言：……天下大势，淮扬常镇当南北之中，向有大盗数伙出入太湖劫掠，今且合伙潜踪孟河，恐其患不小。当此奴酋蠢动西北震惊之时，慌湖海之盗，从中突发国事不大可忧乎。……^⑥

其中尤其是以“淮扬常镇当南北”为主要活动地的盗贼，其大多是从官府的追拿下逃亡至太湖的。根据《熹宗实录》第八十二卷天启七年(1627)三月庚寅(二十三日)条目的记载：

应天巡抚毛一鹭疏言：三吴长江盗贼鸱张海盗纵横，又纷纷啸聚，向年协济，海防钱粮，已将见贮一十万三千两，及续收一万五千四百余两，尽数解进……^⑦

出没于江南至长江水域的盗贼鸱张海的出身，在《崇祯长编》第三十五卷崇祯三年(1630)六月丙辰(八日)条中有如下记录：

南京广西道御史袁耀然疏奏：顷自东兵发，难黔逆鸱张海，内加派以助军兴者十三年于兹矣。水荒不为蠲，荒歉不能免，穷民之忍死以待。亦以荡平，有期停减……^⑧

是为“黔逆”，所谓黔逆就是指出身于四川省本省的盗贼。

① 《神宗实录》卷一百九十九，四丁里。

② 《神宗实录》卷二百一，三丁表里。

③ 《神宗实录》卷二百七，一丁里。

④ 《神宗实录》卷三百三十二，十二丁里。

⑤ 《江浙沪地图集》，济南：山东省地图出版社，2007年4月，第63页。

⑥ 《神宗实录》卷五百七十六，十一丁里。

⑦ 《神宗实录》卷五百七十六，十九丁里。

⑧ 《崇祯长编》卷三十五，十一丁里。

四、小 结

综上所述,明朝时期,内陆的人们的出行和运送物资需要利用河船,但是这些船舶在正常行驶时常常会遭遇出没于江河湖的盗贼的袭击。尤其是大运河和长江流域及其支流、河川、湖中常常有盗贼出没。

根据《皇明条法事类纂》中的记载可以看到,位于北京以及通州至天津大运河中段位置的河西务是该水路路段的要地,也是易受到海盗袭击的地段。而根据《孝宗实录》第十六卷弘治元年(1488)七月十二日条目中针对长江水域的盗贼内容,可知其大多是渔民出身,隐匿于江中渔船。盗贼聚集于“荒弃地方”,而“接壤山中”则是躲避官府追捕的最佳场所,因此对于盗贼来说也是最佳的根据地。

值得注意的是以长江流域为主要活动地区的“盐徒”,因贩卖私盐而受到刑法最终成为盗贼,妨碍长江流域船只的正常航行。活跃于内陆水路上的盗贼的相关记录,在明朝和清朝的史料中都有所记载,^①这些记录也证实了河盗、湖盗和江贼的存在。

(责任编辑:吴启琳)

Thieves in the Inland River Transport in the Ming Dynasty: River Thieves, Lake Thieves, Big River Thieves

Matsuura Akira

(Kansai University, Osaka Japan)

Abstract: China has a history of using ships for transportation and commercial activities since ancient times. Not only do merchants use the boat as a means of transportation for water transportation, but the general public is also an indispensable means of transportation when traveling. The same is true during the Ming Dynasty. Inland people also need to use river boats for their travel and transportation. However, these ships often encounter thieves who are in the rivers and lakes during normal driving. However, previous studies often overlooked the existence of these thieves who hindered inland river transport in the Ming Dynasty. Therefore, this paper mainly discusses the thieves who live in the inland rivers and lakes in the Ming Dynasty.

Keywords: Ming Dynasty; China; water transport; River pirates; Lake thieves; Big river thief

^① 松浦章:《清代内河水运的河盗、湖盗、江贼》,松浦章著、董科译:《清代内河水运史研究》,南京:江苏人民出版社,2010年6月,第309-328页。