# 历史上淮阴的盐务

来源：网络 作者：青灯古佛 更新时间：2024-01-15

*由于淮阴地区位于苏北中部的淮河下游介于黄河、长江之间，地处京杭大运河的中段。其河流纵横。湖面广阔。是 南北水陆 交通 的枢纽，素有“五水之交，七省咽喉，京师门户”之称，明清时期又为“南船北马，舍舟登陆”之地，是苏北平原的心脏，也是历来兵家...*

由于淮阴地区位于苏北中部的淮河下游介于黄河、长江之间，地处京杭大运河的中段。其河流纵横。湖面广阔。是 南北水陆 交通 的枢纽，素有“五水之交，七省咽喉，京师门户”之称，明清时期又为“南船北马，舍舟登陆”之地，是苏北平原的心脏，也是历来兵家必争之地。 历史 悠久的海盐生产，就是以此为枢纽，运销至全国大部份省和地区。我国的盐务历史悠久，但大都与历史上的淮阴有着密不可分的关系，足可以用“举足轻重”予以概括。 民国二十三年，山东、涛雒场归两淮管辖，与临兴场合并。济南（涟水、灌云）、板浦中正（灌云）、涛青（东海、干余、日照）平均年产九百万担，占全国总产的18%。清朝中后期盐产以淮南为盛，之后海势东迁，又有济南场（注4）之开辟，“两淮”产盐重心遂移于淮北（据《两淮盐务与钱庄》）淮北共分三场，

（1）板浦场产上中下色每份滩平均约产三千六百七十担，全场共有池滩六百九十八份。

（2）临兴场：分普通白色和低次白色平均每份滩年产一千五百四十八担，全场共有池滩二百五十九份。

（3）中正场：分上中二色每份滩约产二千七百六十担，全场有二百五十九份池滩，另外济南场（根据49年4月23日中共两淮盐务党委《盐务工作》第5期），至解放时，占两淮盐产80—90%之多。“淮盐销售区域甚广运输便利。更具体轻质佳为优点。销售上专商 时代 ，分岸引盐，专商引岸，某场之盐行销某岸历来都有一定的限制和约束。

周礼载“周制，凡货贿出入悉用玺节，司市发之，司门讥之，司关达之，参相联以检猾商。”周礼的真实程度我们现在不管。总之，商买行货，用凭照为据是很早的事情，引票只是一种护照，在本身无所谓利弊，从税收的角度上看，只不过是税票凭证单而已，“五代周禁私盐，凡颗盐未盐各有分界，若将本地分盐侵越疆界，同诸色犯盐例科断。”通过乱世秕政的曲扭，至明初为官商并卖制，后为专商垄断，万历四十五年两淮盐道袁世振，创“改单立纲”的制度，遂成了永久的专商擅利！专商引岸的命运就由此决定了。由于淮北产盐量逐渐增多，随之销售区域也逐渐扩大，据已载淮北销盐区域有八：

（一）苏岸。

甲、近场六岸：淮阴、泗阳、宿迁、瞧宁、邳县

乙、近场五岸：灌云、涟水、干余、东海、沭阳

（二）山东六岸：（鲁淮并销区）日照、莒阳、郯城、费县、临沂、沂水。

（三）扬子四岸：

1、鄂岸：湖北东部二十八县

2、西岸：江西50县、建昌等县除外。

3、湘岸：湖南东北部各县

4、皖岸：皖南27县

（四）建昌五县：江西南部

（五）皖北十九县：安徽北部

（六）滁来全：皖东部

（七）豫岸：又名汝光十四县，在河南南部、芦淮并销。

（八）鄂西：湖北西部，川淮并销，原为淮南引地后因南产不足，故以淮北盐比例配运之。

盐从板浦、中正、临兴场出场之纲盐，经过板浦关验收，放六里河过大伊山，历义泽河武障河，新安镇抵永丰坝、过坝车运至黄河度河，复车运至草湾老坝换小船从盐河驳至淮所（驻淮安河下）入垣储存，等候称制过所、复用小船从盐河驳至乌沙河换船，然后分销各地。

淮北分司暨掣盐所驻河下，河下遂为淮北商人所萃，群商华居于此《笔记小记大观》第二十七册中形容当时河下高堂曲榭，第宅连云，墙壁垒石为基，米屑磁为汁，为子孙百世业也。城北水木清华。故多奇观，诸商筑石路百丈遍凿莲花，出则仆从如烟，骏马飞与，互相矜尚，其黠者颇与名人文士相结纳，管玄之盛，谈者曰为小扬州。“嘉道改票后不及十年高台倾，曲池平，子孙流落，剩有寒菜一畦，垂杨几树”（《光绪淮安府志》）。

明中叶：由于运道水量浅涩，漕船船引困难，为了保证漕船通，明政府规定，两淮（淮阴淮安）以北除漕船外，其余禁止通行，同时还规定了为百官乘车制。清江浦和王营镇就成为绾毂南北水陆的枢纽，是南船北马的 交通 要冲。明弘治元年（公元1488年）以后，由于黄河夺淮的 影响 ，会通河不通民船，沿运河北上的商旅，都在清江浦舍舟登陆，渡黄河经王营镇雇役马车北上。也是“入京孔通”。

清初，河道总督院由山东、济宁移驻清江浦。康熙十六年（公元1677年）到康熙二十五（公元1686年）开中河即今称中运河“以避黄河一百八十里之险。康熙四十二年（公元1703年）再移运口于清江浦西北的杨庄。盐运路线至淮阴始稍有变动例序，淮北盐运大都在西坝转入盐河、运销全国，自此以后，清江浦就 发展 成为“舟车鳞集，冠盖暄闹”（淮阴风士记）的通商大埠，成为大运河沿线最繁荣的淮（阴）、扬（州）苏（州）、抗（州）四大名城之一。尤其乾隆二十六年（公元1761年）更迁清河县治于此，这是清江浦鼎盛时期，两淮盐商拥有巨额资本，垄断食盐贩运。生活十分豪华奢侈。道光十一年（公元1831年）两江总督陶澍“废引改票”运残盐课银二十万，开始水陆并运，十三年（公元1833年），试行有效扩大于各岸，时禁陆运，河运的盐非经两坝不可，由盐河运到西坝栈积，以西坝为总站之枢，“每岁额行四十万担”，恰似“船一靠岸，千车万担”人山人海、背扛、车拉一片繁忙。盐运给古老的清江浦对岸的西坝带来了生机，也是由于盐运及漕运极盛之缘故，据《光绪丙子清河县志》：淮北纳盐额销安徽河南八十一州县，征课银二十七万二千余两，嘉庆末，淮商疲敝，道光十一年引滞岸悬，无课可收，至捆盐二万余引不及定额十分之一，民苦淡食，而场户池丁集多如山，拥滞不行，私贩充斥，税帑为虚，官商大困，调剂银两又虚百余钷万。时两江总督陶澎奏曰本章准借贷运残盐课银二十万，官收灶盐，督商办运。每盐四百斤为一引，十引为一票，一引之价六钱四分，抽税七钱二分，倾解诸杂费五钱二分，计银一两八钱八分，是时水陆并运，于近场百里设立三卡稽查铃验。……道光十三年试行有效推广于各岸。计每引征银二两五分一厘，十五年又增签席费银三钱，”“当时清江浦对岸的西坝非常兴盛”。河运的盐非经西坝不可，只能由盐河运到西坝栈积，以西坝为总汇之枢。过坝的盐用小火车陆运至清江浦，然后重运，始能到圩。咸丰五年（公元1855年）黄河改道由山东入海，同时淮河也因黄河流经时期河床升高而不从淮阴经过了，这样，原来作为五水之交的淮阴地区改变了原有的交通条件。道路梗塞，销市疲滞，加以军营提盐抵课名日饷盐，“营员相望道，商贩裹足不能按纲造报，同治三年总督曾国藩遵上谕截止饷盐并奏停清淮军需之损盐，营弁所贩之毛盐、徐州借运之溢盐厘定新章，每纳盐照原额二十九万六千余引征银三十七万，两淮属山（阳）清（河）桃（源）三县共行一万三千四百四十引，山、清距西坝近大票准其改岸，山、清另加戳记”“偶票于纲”“重新更定票章。”同治九年督盐院马新 贻奏停验货就纲花名承运新纲试运年续行之光绪初，坝销非常疲滞，光绪八年九月署盐运使徐详奉：“为杜绝跌价抢运赊欠等弊……西坝坝盐过多（除已售四成现有（三十四万一千二百引），出售时对湖贩赊欠过多，盐来源不断增加的情况分十档轮售，由海洲公司按档编号，“系官为经理，轮规严肃”，二千引以内自立一局，小贩准其并挡出售，免致为数畸零其数少而附入大局，办运者不以小贩论，当时有同春豫认运票盐四万余引，引数为淮北之冠，另有福得昌，厚得昌等大贩盐栈。当时西坝设有盐务公所，大使孙某，卡员：傅，经历（注）吴炳升（注：明清布政使司、按察使司均设“经历”。职掌为出纳文书）。

同治十三年（公元1874年）洋务派提出“电线铁路必应仿设”的口号，报陈铁路利益，“请先造清口浦至京以便南北运输”，《詹天佑与 中国 铁路》。这也是中国人最早动议修筑铁路的地方。然而清政府未予采纳。之后，亦有维新志士，薛福成光绪四年（公元1878年），《请开中国铁路议》建设计划，主张“自京师而西为路太原，南各路达张梁，东南可为路达清江浦。（詹天佑与中国铁路）中、法战争前，淮军将领刘铭传 ，奏请光绪帝筑铁路三条，一由清江浦经山东到北京，二由汉口河南至北京，三由北京东通盛京。西达甘肃《中国 现代 史》，奏请清政府建修清江浦至通州的铁路，以便南北运输。左宗堂在光绪十二年（公元1886年）的漕纪泽和光绪十四年十二月（公元1888年）提出《请开清江浦铁路折》奏请清政府修筑北京经清江浦达镇江的铁路。由于受到封建保守派的阻挠和反对，光绪皇帝没有看到。直至光绪二十一年元月（公元1895年），光绪皇帝命令两江总督张之洞修筑由北京至清江浦铁路。但张之洞坚持已见，奏请光绪帝应先筑芦沟桥至汉口铁路，于是光绪皇帝封张之洞为湖广总督经办芦汉铁路（张与洋务运动）。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！