

明晚期景德镇御窑产品 输京方式改革的考察*

刘启寰

内容提要 明代御窑管理制度包括设计、发样、督烧、拣选、运输、收贮等方面。其中，御瓷输京方式在明代晚期有过重大的变革。本文通过对明代官修典籍的系统爬梳，初步得出了嘉靖九年以前为水运、之后为陆运的结论，并对运输方式发生变革的背景因素进行辩证分析，指出主要有自然条件影响、更换船只的风险以及宦官督陶废除三点原因。

关键词 明代 御器厂 运输

明代在景德镇设立御器厂，产品“专供御用”^①，其烧造活动不仅贯穿有明一代，御窑制度也为清代所沿袭。明、清两代数百年间，景德镇一直是御用瓷器的生产地。由于御用瓷器的供应对象是皇帝后妃等，而使用场所是皇宫，故产品输京成为御窑管理制度的重要内容之一。御窑产品是如何按时、保质呈送到皇帝面前的？以往相关的研究不多。根据《江西省大志》“陶书”记载：“查往陶厂皆自水运达京，由陆运者，中官裁革后始也。”^②说明明代晚期御窑瓷器输京方式由水运改为陆运。本文拟对此进行探讨，以丰富和拓展御窑考古研究的视角，并就教于方家。

一 御窑产品运输方式变革的内容

以往关于明代景德镇御瓷运输进京的认知主要来源于前引《江西省大志》“陶书”部分“解运”条的记载：“查往陶厂皆自水运达京，由陆运者，中官裁革后始也。”这不仅表明御瓷输京存在水、陆两种方式，而且可知，“陶厂”（明代御器厂）的产品在嘉靖之前皆从水路进京，而陆运始于嘉靖朝“中官裁革”事件之后。“中官裁革”指的是朝廷废止了“宦官榷陶”的制度，时间在嘉靖九年（1530），《江西省大志》载：“管厂官自正德至嘉靖初，中官一员专督。九年，奉文裁革，于各府佐轮选一员管理。”^③所以，御瓷运

* 本文为江西省社会科学基金项目“明代景德镇御窑制度研究”（项目编号：20LS08）；江西陶瓷文物遗存保护暨御窑研究协同创新中心基金项目“明代御窑流程管理研究”（项目编号：JXY2010）阶段性成果。

① 王光尧《中国古代官窑制度》，紫禁城出版社，2004年，第10页。

② 万历《江西省大志》卷七“陶书·解运”条，载陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注（上卷）》，岳麓书社，2015年，第60页。

③ 万历《江西省大志》卷七“陶书·设官”条，载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注（上卷）》，第37页。

【图一】清代青花御窑厂图圆瓷板
首都博物馆藏



输采用陆运始于嘉靖九年，这是明代御窑瓷器生产与运输管理制度上的一件大事。至于陆运的线路，据史料记述认定为从景德镇北行，到浮梁，再北行至池州交接，之后再由船运入京。陆运阶段的承运人役有抬夫、挑夫两种，表明以抬、挑为主。可见明代晚期改革后所谓陆运的实际行程只局限在景德镇到池州一段^①。这种说法和其他文献屡次提到的“陆运”的线路并不全部重合，这一点笔者将在下文说明。

有关改革以前御窑瓷器水运抵京，文献记载较多。水运线路大致如下：在景德镇昌江东岸装船〔图一〕，沿昌江入鄱阳湖，入长江，再入运河，由运河直抵北京。但截止目前中国内河的水下考古工作并未发现过明代御瓷的痕迹，这可能

是因为御用器物的生产、运输、使用等均有严格要求，发生意外的概率本身就比较小，即使损坏、散落也会尽可能的回收^②。反之，同样是以水运为主的民窑器，倒是时常发现于各处港口、沉船等遗存^③。而且民窑瓷器依靠水运的情况也见于大量的明代文献，说明这是当时的常态。通州张家湾出土大量民窑瓷器残片，一方面表明瓷器运输过程中损毁量之巨大，另一方面也证明沿运河北上是重要且习见的运输方式^④。传教士利玛窦也在札记中提到：“最细的瓷器是用江西所产黏土制成，人们把它们用船不仅运到中

① 万历《江西省大志》卷七“陶书·解运”条，“陶成每分限运，一岁数限……短杠夫每名给夫价银二钱三分三厘三毫，杠至池州府建德县交递……如浮梁至建德短杠夫价，往年小器箱重不过五六十斤，用夫二名，后二名，四名，前途费可例推……每杠原议杠抬短杠夫三名，该工食银七钱”，载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注（上卷）》，第59—60、63页。

② 此点承国家文物局考古研究中心副主任孙键先生告知。

③ 详见胡兵《江苏淮安板闸遗址发掘简报》，《文物》2019年第2期，彩图页；镇江博物馆编《镇江京口闸遗址》，江苏大学出版社，2015年，彩图30—32页；北京市通州区文化委员会编《通州文物志》，文化艺术出版社，2006年，第350页。

④ 王世伟《张家湾瓷录》，中国财政经济出版社，2004年。

国各地而且还运到欧洲最遥远的角落。”¹³透过对明代驿传的研究，得知当时的“驿传交通，既有陆运，又有水运……使用何种运输取决于运送的人、装运的货和目的地，或者是否时间紧迫而不计费用等因素。最快的运输形式是马运，但这仅适用于个人旅行或传送文书……水运是运输大批人员和货物的最经济的方式”²。数量巨大的御瓷，水运最符合当时的运输方式。明代法制规定各地所烧城砖的运输，亦均由运粮船带运入京³。这或许可以作为水运官用物资的入京证据之一。

南方物资经运河水运至北京，于明代大部分时间一直畅通无阻，也是明朝政府得以运行的最重要的经济保障。从逻辑上分析，在水运可以直达的情况下，大宗的御窑瓷器舍弃水运改为陆运，并不符合合理。那么，嘉靖九年的这次调整是为了什么？改革后的陆运线路又是如何？究竟是昙花一现的偶然，还是深思熟虑的决定？

据陆万垓《江西省大志》记载，“本厂见奉烧造瓷器，一年完解两运……自嘉靖年间以来，俱由陆路进京”⁴，可知从嘉靖九年改革到万历二十五年，御窑瓷器输京为陆运，采用“一年完解两运”的方式。万历时的工部典籍《水部备考》[图二]记载道：“上用供用磁器如遇缺乏，该内承运库传奉圣旨：钦降式样花样各行到部覆奉；钦依差人赍行江西饶州府，并行该省抚按布政司如数烧造，定限解进，大约每年二运，以五月、十月到部。承行该吏誊写清本送内承运库交收。原箱原封俱不启动。”⁵御瓷每年运抵北京的常规时间为五月和十月。但再查隆庆五年的相关记载，可知每年两运之外还有其他批次，明确提到完成运输的时间有隆庆五年九月、十二月和隆庆六年二月这三个时间点⁶，尤其是十二月和来年二月，是北方的冰封期，这是经运河水运入京时不得不考虑的难点，那么在运输的最后路段如何完成？需要研究。

根据《明神宗实录》中督陶官潘相在万历三十年(1602)提议建造十三条大船专运御瓷、三十四年(1606)又奏请改船运、三十五年(1607)再次奏请造船的记载，说明潘曾屡次努力以船运御窑瓷器入

〈1〉 [意]利玛窦、[比]金尼阁整理，何高济等译，何兆武校《利玛窦中国札记》，中华书局，2010年，第15页。

〈2〉 [美]崔瑞德、[美]牟复礼编，杨品泉译等《剑桥中国明代史(下卷)》，中国社会科学出版社，2013年，第576页。

〈3〉 《大明会典》卷一九〇《工部十一》“物料”条：“洪武间，令各处客船量带沿江烧官砖，于工部交纳。永乐三年定，每百料船带砖二十个，沙砖三十个。天顺间，令粮船每只带城砖四十个，民船照依梁头每尺六个。弘治八年题准，带砖船只……其余一应官民马快粮运等船，俱照例给票……嘉靖三年定，粮船每只带砖九十六个，民船每尺十个，十四年，粮船每只加至一百九十二个，民船每尺加至十二个，二十年，粮船仍减为九十六个，二十一年，令经过临清粮船、官民船顺带本厂官砖至张家湾交卸，损失追赔，四十二年，查照旧例，粮船每只止带砖六十个，余砖于官民商贩船通融派带。”广陵书社，2007年，第2590—2591页。

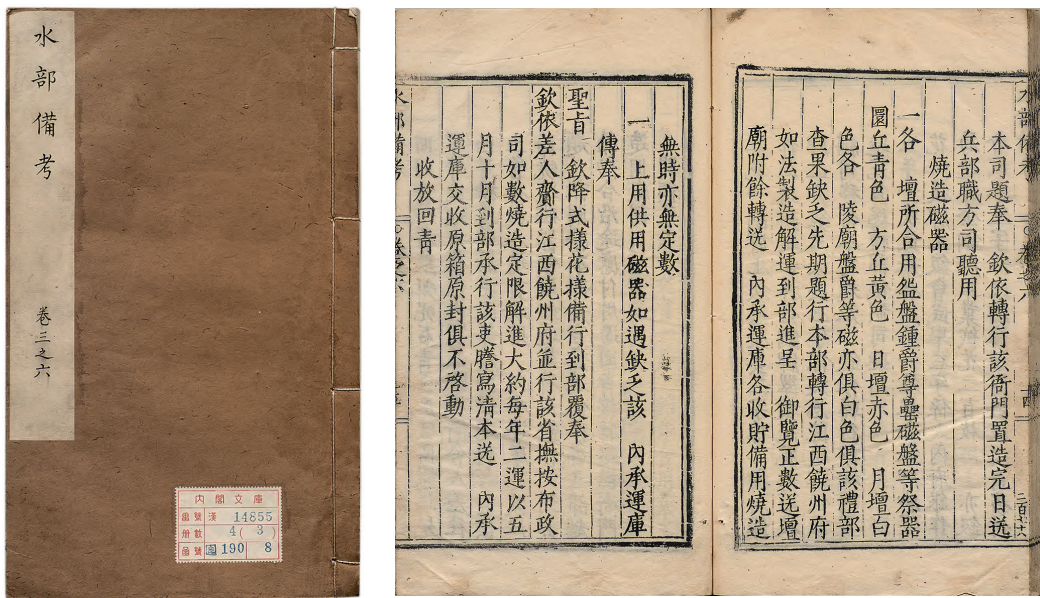
〈4〉 万历《江西省大志》卷七“陶书·解运”条，载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注(上卷)》，第63页。

〈5〉 (明)周梦暘《水部备考》卷六(条信息页遗失)，日本国立公文书馆内阁文库藏活字本，第15页a。

〈6〉 万历《江西省大志》卷七“陶书·料价”条，“隆庆五年，都御史徐□题称，该内承运库太监崔敏题，为缺少上用各样瓷器，单开要烧造里外鲜红碗……一时难造。且头运瓷器一万五百九十七桌个(对)，限本年九月；二运一万七百五桌个(对)，限本年十二月；钦限一万四千五百五十个把，限明年二月；其余八运，逐年解进……呈乞转达，查例将鲜红该作矾红。钦限龙缸、方匣减数，一、二运并八运宽限，以苏民困”，载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注(上卷)》，第74—75页。

〔图二〕《水部備考》

日本国立公文书馆内閣文库藏活字本



京，但每每因大臣们的反对而未能实现¹⁾，可证御瓷水运入京的方式在万历三十五年(1607)仍未恢复。加之御器厂的生产在万历三十六年(1608)之后“役亦渐寝”²⁾，所以基本可以确定，从嘉靖九年(1530)到万历二十五年采用陆运的制度被一直沿用到明

代御窑烧造活动结束。

综上所述，明代御瓷输京由水改陆始自嘉靖九年(1530)，终于明代御窑烧造活动的结束。改革后的陆运线路尚不确定，但至少包含了景德镇至池州段，之后再交由船运抵京。如此调整，明显比经昌江、鄱阳湖入长江到池州的行程短而且节省时间，更重要的是避开了鄱阳湖一些复杂的水情，如老爷庙等地。但如果只有景德镇至池州段采取陆运，仍无法满足前文提到的隆庆时需要十二月、二月到京的时间安排，因为这时候是北方水路的封冻期。足见御瓷输京是一项浩大的工程，其中的难点与障碍十分复杂，而正是长期以来水运施行过程中所遇到的困难引发了嘉靖的这次改革。

〈1〉 《明神宗实录》卷三七九“万历三十年十二月甲午”条，“相又请添解送磁器缸(船)只，每府各造一只，每只当费万金，江西十三府当费十三万。夫磁器岁解，未闻缺供，何独今日而议造缸(船)，不费之费又将何出？即使用缸(船)一只，所载亦已无算，何用此多缸(船)为也”，台湾“中央研究院”历史语言研究所影印本，1962年(以下同一版本不再注明)，第7138页；卷四二六“万历三十四年十月癸丑”条，“江西巡抚许弘纲上言……至于搬运瓷器，旧从陆路，今潘相议改船运，脱遇风波，谁为赔补，凡此皆臣所以仰体圣心而保全道相者耳，不报”，第8045页；卷四三二“万历三十五年四月甲寅”条，“江西巡按史弼劾税监潘相、李道等，不报。潘相之在江右激变者屡矣，以督瓷出景德镇，议造瓷船仿苏杭马快，事为有司所持，已对抚臣自悔其误，又为参随所诬，复执前事诋及按臣。按臣疏言马快之设，只行于江左，不行于江右。江右由湖涉江沿二千里，始抵瓜步，道迂而甚险。故留都之袍段，以便水而之水；江西之瓷型，以便陆而之陆。今以脆薄之型瓷，犯波涛之颠播，一运有虞，必令地方赔补、窑户更造，竭膏髓而误上供，谁任其咎。且以马快等船五造三修，一船之费计三百金，十船之费余三千金。又有水手工食编派，须加于何徵给。况陆地之搬运，固云劳人，而水次之，牵挽亦须用众，陆运罢而陆地之夫难裁，水运行而水次之夫必倍，是徒有节损之名，反受劳扰之实也”，第8177—8179页。

〈2〉 《明史》记载：“万历十九年命造十五万九千，既而复增八万，至三十八年未毕工，自后役亦渐寝。”《明史》卷八二“食货六”条，中华书局点校本，1974年，第1999页。刘新园据《关中王老公祖鼎建始休堂记》中“(万历)三十六年辍烧造而撤中官……(崇祯帝)力行节爱，烧造不与……中档不出，厂事之无所也”的记载以及相关资料，推测御器厂停烧于万历三十六年。本文从刘新园说。参刘新园《景德镇瓷窑遗址的调查与中国陶瓷史上的几个相关问题》，载香港大学冯平山博物馆编《景德镇出土陶瓷》，香港大学冯平山博物馆，1992年，第27—28页。

二 运输方式调整之原因辨析

通过前面的讨论我们发现，嘉、隆、万三朝的御瓷输京方式发生了重大变革。之所以用到“变革”一词，一方面同时代背景有关：“历经明初七十年的恢复、发展后，明王朝逐渐出现了保守和停滞的种种迹象……嘉靖初立，以稳固皇权为动机和契机，君臣一度力图更新气象，采取一些力度较大的政治变革。”^①另一方面，这种时代精神反映到对御窑的管理上，也有许多锐意进取的举措。

诚然，嘉、万时期是景德镇民窑勃兴的时代，与之相反，御窑的各项管理制度均呈现出一种松散的状态，例如对落选品处理方式较为草率、对工匠的管控变得松懈、对御用纹样的保护不再严密等，这种此消彼长往往被视作明代御窑走向消亡的前兆。但该时期的御窑依然有着数量巨大、样式丰富的订单^②，也就意味着皇帝对御器厂产品始终保持着极高的热情。

在这样的背景下，御瓷运输方式的变革应该是当时社会变革需求的内容之一，有着十分重要的意义，因为朝廷不会贸然选择一个从理论上来说速度更慢、载货量更少、耗费人力更多的运送方式，一定是为了规避掉水运的某些弊端，而这些弊端直接影响到了御瓷的进贡，所以进一步廓清瓷运调整背后的原因就显得尤为重要。笔者认为大致有以下几点：

（一）与水运相关的自然条件的影响

明代自永乐朝开始定都北京，皇宫需要的各类用品很多都来自遥远的中国南方，由于种种原因，这些贡品大多从内河进京，御瓷也不例外：“可以采取一条既近而花费又少的从海上到北京的路线。这可能确实是真的。但害怕海洋和侵扰海岸的海盗，在中国人的心里是如此之根深蒂固，以致他们认为从海路向朝廷运送供应品会更危险得多。”^③御器厂产品需由昌江经下游的鄱江以及鄱阳湖、长江、京杭大运河运抵京城[图三，图四]，这一路上会面临许多来自河道以及季节带来的阻碍。

以河道来说，虽然是内河，船只还是会经常发生搁浅、碰撞或倾翻的情况。例如鄱阳湖段自古在春夏潮涨时节便极难行驶，又尤以九江老爷庙段风浪极大，触及暗礁、搁浅等状况时常发生[图五]。又如大运河与长江交汇的南京段，“有时在一个闸的出口或另一个闸的入口处，也会波涛汹涌，以致船只倾翻，全部水手都被淹死”^④。还有京杭大运河与黄河汇合的徐州段，“维持此段漕河航运，是最困难的任务之一”^⑤，“黄河带给船夫的困难有三：泥沙淤积，易使船只搁浅；冬季，河水结冰；在急流处，河水

① 彭勇《明史》，人民出版社，2019年，第120页。

② 万历《江西省大志》卷七“陶书·御供”条，载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注（上卷）》，第65—73页。

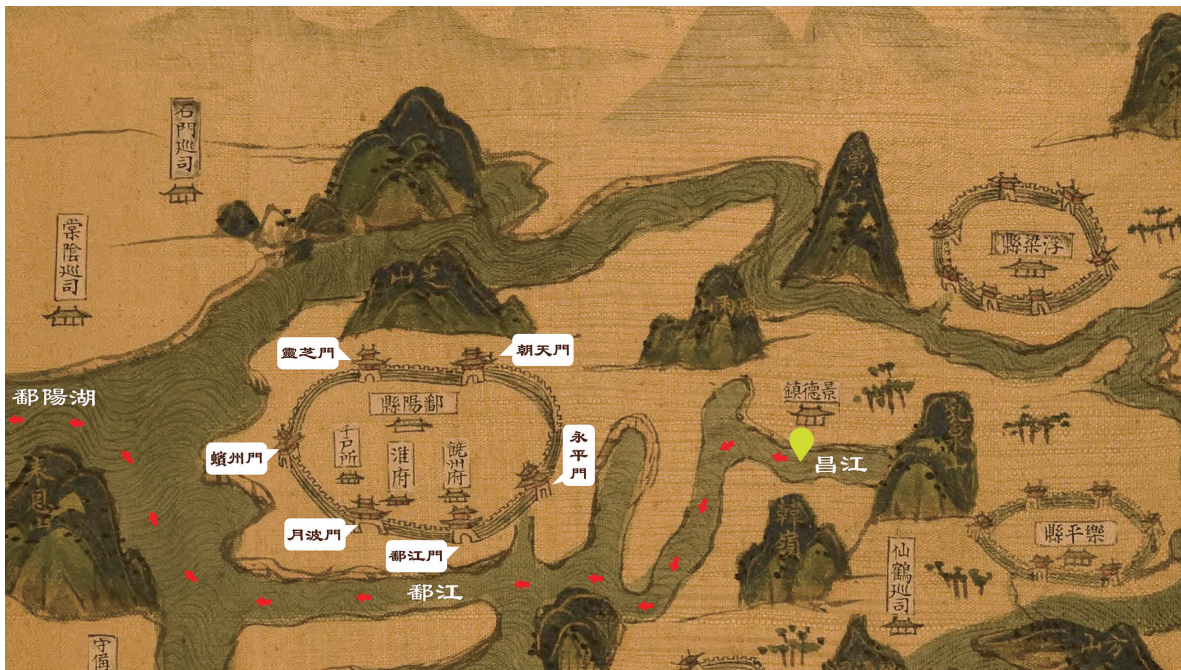
③ 前揭金尼阁整理《利玛窦中国札记》，第325—326页。

④ 前揭金尼阁整理《利玛窦中国札记》，第325页。

⑤ [美]黄仁宇著，张皓、张升译《明代的漕运》，鹭江出版社，2015年，第34页。

〔图三〕御瓷输京水路线图(局部)

(原图为中国国家图书馆藏明代万历彩绘本《江西全省图说》第13页《饶州府图》，本研究结合正德《饶州府志》对鄱阳县城门、湖泊等进行了相应的标注。)原图采自《天一阁藏明代方志选刊续编44》，上海书店，1990年，第35页



〔图四〕御瓷输京水路线图

采自谭其骧《简明中国历史地图集》，中国地图出版社，1991年，第61-62页



〔图五〕过滩

采自Water A. Staehelin, The Book of Porcelain, London: Lund Humphries, 1966, p.69



咆哮……”^{〔1〕}此外，京杭大运河其他河段也经常有类似的情况。成化十四年(1478)，太监汪直言：“高邮、邵伯、宝应、白马四湖，每遇西北风作，则粮运官民等船多被堤石、桩木冲破漂没，宜筑重堤于堤之东，积水行舟，以避风浪。”^{〔2〕}

〔1〕 前揭黄仁宇著，张皓、张升译《明代的漕运》，第31页。

〔2〕 朱偃编《中国运河史料选辑》，中华书局，1962年，第80页。

这一点在与御瓷相关的史料中也多有记载。万历三十四年(1606),江西巡抚许弘纲在奏折中提到:“今潘相议改船运,脱遇风波,谁为赔补?”¹万历三十五年,江西巡按史弼的奏折也提及:“江右由湖涉江沿二千里,始抵瓜步,道迂而甚险……江西之瓷型,以便陆而之陆。今以脆薄之型瓷,犯波涛之颠播,一运有虞,必令地方赔补、窑户更造,竭膏髓而误上供,谁任其咎。”²可见,水运也并非如想象中安全,甚至风险更高。

此外,御瓷水运的叫停还同季节有密切关系。史料中对御瓷运抵京城的时间有过一些记载,例如隆庆年间“限本年九月……限本年十二月……限明年二月……”³;而万历时期除个别极端的例证在冬季运送瓷器入京,“以五月十月到部”⁴和清代分两次采用水运入京的方法相同。尽管这些时间节点并没有形成一个长期固定的安排,但运输时常发生在春夏以及冬季。春夏是南方的汛期,冬季则是北方河道封冻的时候:“一旦冬季来临,中国北方地区所有的河流都结厚冰,河上航行已不可能,车子则可以在上面通过。”⁵如若是明代早期,御瓷运抵南京尚不算困难,只需克服汛期;明成祖迁都之后,御瓷则需要运抵北京,线路由南向北跨度极大,遇到来自自然的障碍也就多起来。

在这样的情况下,陆运虽然耗费更多,但毕竟能够相对按时地将御瓷呈送到皇帝面前,所以这时御瓷运输在效率与稳妥之间选择了后者。

(二) 更换船只的风险

按照明代的交通,御瓷走水路的行进路线应为:在景德镇昌江渡口装运上船,顺流而下至鄱阳湖,而后溯长江进入大运河向北抵京。明代地理学家郑若曾根据不同的行驶环境将明代船只大致分为四类:江船、海船、内河船以及湖泖船⁶,那么御瓷水运分别要用到内河船、湖泖船以及江船。在船只的交接过程中(也称“接驳”),御瓷会被反复搬抬,加之这种工程往往是在起伏不定的水面进行的,很难避免跌撞等造成意外发生。

关于这点,清人唐英的奏折表述得十分清楚:“(御瓷)至解运到京,一路换船前进,几经扛抬搬运,未免动摇磕触,致有破损之件。”⁷但清代并没有像明代一样废掉水运,而是采取了一种更为变通的运输方式:“将江西解淮上色瓷器九千三百七十五件,业于正月十二日由陆运运送进呈。尚有次色瓷器

1. 前揭《明神宗实录》卷四二六“万历三十四年十月癸丑”条,第8045页。

2. 前揭《明神宗实录》卷四三二“万历三十五年四月甲寅”条,第8178页。

3. 万历《江西省大志》卷七“陶书·料价”条,载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注(上卷)》,第74页。

4. 前揭周梦暘《水部备考》卷六(条信息页遗失),第15页a。

5. 前揭金尼阁整理《利玛窦中国札记》,第336—337页。

6. (明)顾炎武著,黄坤等校点《天下郡国利病书·苏州备录上·山水》,上海古籍出版社,2012年,第403页。

7. (清)唐英《遵旨敬谨办理陶务折》,载张发颖主编《唐英全集》第4册,学苑出版社,2008年,第1176页。

二万一千余件，奴才口造册籍，收拾装桶，由水路运送进京。”¹¹文献表明此时呈送御瓷是水、陆兼运，那些量少、高级的“上色瓷”采取不易破损的陆运，而“次色瓷”采用效率更高的水运。所以事实情况同前文的猜想是一致的，水运始终是运送大宗货物最高效、最经济的方式，清代这样的安排，既保证了精品瓷可以尽可能完整地运送到京城，又省去了一大笔陆运产生的开销。其实早在嘉靖时候，御器厂便有管厂官提出了类似的建议，但是未被上级采纳。《江西省大志》载：“厂官议关策工部，是后凡钦限磁器陆运，至如部限磁器……拣坚固座船，至饶州府河装载，由里河直达京师，委官乘传管解，刻期交卸，斯塞诏不至愆期，而夫马烦费南北均息矣。”¹²

此外，唐英奏折显示大量上色御窑瓷器经昌江、鄱阳湖、长江、运河水运到淮安后，因为冬季的原因在淮安以北采用了陆运的方式，而更多的次色瓷器则仍然是装桶水运入京。说明清代御窑瓷器输京与明代一样，在冬季运输时都会遇到类似的困难，而不得不调整方案。所以清朝冬季水运到淮安而后采用陆运的处理方式就显得比较科学，这也使我们思考明代隆庆五年十二月、六年二月御瓷输京时需要考虑的内容，即在北方段不得不采用陆运方式。

（三）宦官督陶的废除

如前所述，御瓷采用陆运始于嘉靖九年。而为何刚好是在宦官督陶制度废除的时候，御瓷输京不再走水路？这与明代宦官有着十分紧密的关系。正德《饶州府志》卷二“公署”条载：“本府鄱阳县御器厂，即旧少监厅，在月波门外，宣德间创。每岁贡瓷器，太监驻此检封以进。”¹³从宣德年间开始，御瓷都必须先运抵饶州府城鄱阳县月波门附近〔见图三〕，经由驻扎在那里的督陶宦官拣选查验，方可运往京城，而鄱阳县刚好处在昌江的下游，是御瓷走水路进入鄱阳湖前的必经之地。

明代宦官“用事最久，握有的朝权极为深广……无一时不活跃在明代的朝堂上”¹⁴，御器厂也一直在他们的把持之下¹⁵。督陶宦官往往由皇帝的心腹太监担任，大多是宵小之徒，他们为了迎合皇帝意趣而不计成本，严酷压榨御窑劳工，还假借采办之名，谋一己私利，地方官员又无法制约其权力，这一制度对江西地方造成了恶劣的影响。于是嘉靖朝废除了外派宦官督陶的制度，大多由地方官员担任，他们

〈1〉（清）唐英《遵旨赴景德镇窑厂专司陶务折》，载前揭张发颖主编《唐英全集》第4册，第1173页。

〈2〉黄长椿等点校《江西省大志》，中华书局，2018年，第374页。

〈3〉陈策《饶州府志》卷二“公署”条，载于《天一阁藏明代方志选刊续编44》，上海书店，1990年，第151页。

〈4〉温功义《明代的宦官和宫廷》，北方文艺出版社，2020年，第2页。

〈5〉明代的督陶官主要有宦官、工部官员以及江西地方官员三类：工部官员督陶在洪武、永乐、宣德等朝均出现过，之后基本不见；江西地方官员督陶主要集中在嘉靖、隆庆、万历三朝，是一个颇有意思的现象；而宦官督陶始于永乐，终于万历，基本贯穿了有明一代，且鲜有正面记载。宦官是长期控制明代御器厂的群体。详见彭涛《明代宦官政治与景德镇的陶政》，《南方文物》2006年第2期，第114-120页；陆明华《明清景德镇督陶官及其制度的考察》，载复旦大学文物与博物馆学系《文化遗产研究集刊》，上海古籍出版社，2001年，第213-242页；孙悦《督陶官制度与清代陶瓷业发展》，《明清论丛》2011年（总第十一辑），第427-438页；陈宁《明代景德镇御器厂监陶官研究》，《南京艺术学院学报（美术与设计）》2011年第4期，第140-147页。

往往驻扎在景德镇。虽然之后宦官督陶仍时有发生，但不再在鄱阳县检封御瓷。《浮梁县志》载，万历二十七年(1599)，“内监驻省，起运时驻镇”¹¹。说明此时御瓷发往鄱阳县的做法已不需要，陆运开始全面施行。从前引唐英奏折可知，清代陆运瓷器入京的线路段是在淮安关以北，这和《江西省大志》记载的明代御瓷陆运局限在景德镇到池州段又有不同，可见御瓷陆运至京的线路段、原因等情况绝非简单。

三 结语

明代御器厂的烧造活动素来是学界关注的重点，得益于丰富的传世品以及景德镇御窑旧址考古出土的大量材料，以往的研究多侧重于器物本身或御器厂内部的遗物、遗迹，虽然也呈现着十分丰满的面貌，但对于如御瓷输京这类瓷器烧造之外的管理方式等问题始终没有得到足够的重视。本文通过系统梳理相关史料，结合辩证分析，初步厘清了明代晚期御器厂产品进京的运输方式以及其在嘉靖九年发生变革的原因。

更重要的是，我们发现了晚明御瓷运输方式的变革折射出一些更为深刻的内涵。一方面，明代朝廷对御窑的管理并没有像以往认为的那样在嘉万时期全面走向崩塌，而是依然有其独到之处：尽管陆运速度慢、耗费大，但有效地避免了瓷器破损情况的发生，还避开了沿途水情的干扰，从而成为了明代晚期御瓷运输方式的不二之选，但陆运一事绝非从景德镇到池州段这样简单。明代朝廷对管理御窑所作出的思考与尝试，也为清代的改革和新法的施行提供了参照。另一方面，嘉靖皇帝承继大统后，在杨廷和、张璁等人的支持下，采取了一系列大胆又务实的变革措施，其中重要的一项便是对宦官势力进行削弱，宦官督陶的革除与御瓷水运的停废也正发生在此时¹²。通过前文的史料可以看到，宦官反复以各种理由提议恢复水运，与之相反，文官则每次都极力反驳，这固然是因为水运的一些不利的客观因素所导致，但更是双方势力围绕着御用器物的控制权所展开的角力与博弈。

此外，由于笔者学术水平的不足，本文尚存在不少挂一漏万的地方，最大的遗憾是始终没有厘清御瓷陆运进京的具体线路段，希望拙文能够抛砖引玉，引发学界对该话题更进一步的探讨。

致谢：在文章撰写过程中，得到故宫博物院王光尧研究馆员、国家文物局考古研究中心孙键副主任、景德镇陶瓷大学考古文博学院张茂林研究员、吴军明教授的悉心指导和大力支持，在此由衷感谢！

[作者单位：景德镇陶瓷大学考古文博学院，
江西陶瓷文物遗存保护暨御窑研究协同创新中心]
(责任编辑：张 露)

11 《浮梁县志》“陶政”条，载前揭陈雨前主编《中国古陶瓷文献校注(上卷)》，第394页。

12 详见前揭彭勇《明史》，第137—141页；方志远《明代国家权力结构及运行机制》，科学出版社，2008年，第279—280页。