

明清时期中国内河的公益救生

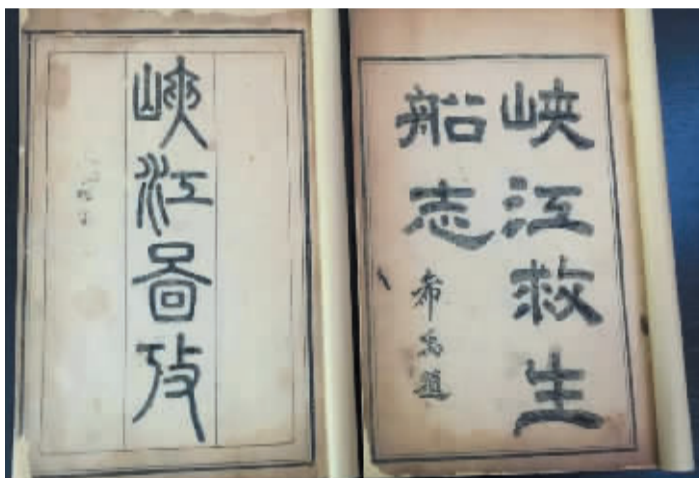
■ 蓝勇

我国古代内河的救生捞浮主要是一种公益性质的事业。不过,对于这种公益救生的开始时间,学术界的观点并不统一。实际上,中国古代内河义渡船、官渡船及一般民船都时有救生之举,或兼有救生功能,如果要追溯就很久了,而我们这里的公益救生是指专设的救生船、救生会社之始。以前传说在唐代就有红船之设,但缺乏文献支撑。而宋乾道间兴起的镇江西津渡义渡,也还没有明显的救生功能。据元代《至顺镇江志·丹徒县·西津渡条》记载:“宋乾道中,郡守蔡洗置巨艘五,以御风涛之患”,这是目前所见最早西津渡所谓救生的记载,但显然这里的巨艘只是义渡渡船,并不具有专门的救生功能。后来乾隆《镇江府志》卷18沿用了此条记载:“宋乾道中,郡守蔡洗置巨艘五,以御风涛之患……”也没有谈到有专门的救生功能。

一般认为中国内河专门的公益救生捞浮最早见于文献记载是在明代长江流域,只是上中下游的时间并不统一。据同治《归州志》卷10引周昌期《修黄魔神庙记》记载:“(周昌期)乃捐造救生船二只,且建庙……本年五月有木筏行船先陷于漩,已救活二十余人,六月复有船陷漩中,一船五十余人尽行救活。”周昌期为明天启年间归州知州。再据天启《成都府志》记载,当时成都府递运所设有12只救生船。据研究,康熙乾隆年间,长江上游普遍设立了救生船。对于长江下游,以前曾有明崇祯年间李长科在玉山设立避风馆募造12艘救生红船和明末清初金山寺僧人义救的事例,但文献出处不明。据乾隆《镇江府志》卷18记载:“明正统间,巡抚侍郎周忱作船二,金水工三十余以济渡。”但这里只是济渡,即使有救生功能,也不是专门的救生船。长江下游有确切文献记载的救生船设立可能应在清初康熙年间。据民国《续丹徒县志》卷14附义举记载:“康熙四十一年,蒋豫与同志十八人创办……除各船捞获犒赏外,被溺之人无家可归者,会中留养,亦可量程给资俾归乡里。”这可能是长江下游最早的专业救生船和救生会社的记载了。长江中游的救生船设立应该是在清代乾隆初年,据《岳州救生局志》序谈道“乾隆二年,先是制军高公奏于沿湖设立红船16艘”,后又于舵杆洲设立红船12艘,据其称“实为救生船之始”。《钦定大清会典事例》卷939《工部》记载:“(乾隆)三年,谕湖广地方三湘七泽水势汪洋,自有应设救生船之处,着该督委官确勘,照江南一例办理。”显然,中国内河专业公益救生体系的正式建立应该是始于明末天启年间的长江上游,明末长江下游也



救生红船模型



可能建立了,后在清代康熙、雍正、乾隆年间普及到整个长江流域。所以《清实录》在雍正和乾隆朝有大量长江流域设立救生船的奏章示谕。乾隆年间,黄河流域也开始有设立救生船的记载。

明清时期内河公益救生主要有官办、民办和官民合办三种形式。清代初年大多数救生红船都是由州县官吏直接管理。如乾隆年间,洞庭湖救生船便由岳州府同知和巴陵县知县分别管理。光绪年间,奉节县、巫山县、宜昌县专门设立经管局管理,由省上指派州县官员充任,称为委员。乾隆年间设立的岳州府救生局和同治年间设立的辰州府救生局完全是由官府控制,委派人员管理。但咸丰年间,宜昌东湖县忠恕堂救生船则完全由民间绅士来负责管理。光绪年间,巴县官办救生船仍由巴县衙门管理,水手为衙役,而拯溺堂则主要是由乡绅管理。民国初年衡山县救生会局与同善堂合并办公,救生船打造由民间捐资兴办,但运行费由政府厘金中开支。安徽桐城三江口义渡救生运营由同仁堂负责,但救生船修补则由官府厘局开支,可称为官民共管或官督民办。

不论哪种管理性质,救生红船的打造、运营经费都主要由民间官商捐资和政府正项开支两大来源,并没有民间商业性质的救生捞浮出现。如长江上最早的红船便是明末归州官员周昌期捐俸

打造,乾隆年间江苏雇民船救生,由民间捐资经营。咸丰和同治时,东湖县商民捐资打造救生船。光绪时丁宝楨曾捐养廉银打造救生船。光绪末年,甚至出现西方人捐资打造救生红船的事情。但是,政府一直努力从各种渠道对救生事业给予支持,这成为红船打造费、工食银、赏钱经费的重要来源。乾隆皇帝多次下诏要求设立救生红船动用正项开支,所谓“准于正项内报销”“酌动存公银两”。研究表明地方官员往往多从司库盐茶羨余、地丁银、厘金、驿站银、平银生息、丁税并生息、土局罚款等公项经费开支,也有的专门在厘金中征收救生银的。救生局或救生堂一般都有地、房产,产谷和租金用于补充日常经营。一般救生局委员、司事、杂役等都有相应的报酬。对于救生水手,一般由官府或善堂发给号褂,每月工食银3~6钱,而且每一次救生、捞浮、收瘞都另有赏银。有的救生会社在中秋、端午、年终时还发给水手赏钱,冬腊二月还有发炭火钱的。有的救生局对于一次救护人多的还赏给酒食一席。所以,当时救生水手是一个较为艰苦但收入相对稳定的职业。

据统计,从长江上游的成都、屏山开始,直到下游的镇江、扬州、上海,都曾设立过大量的救生船,建立了大量官办救生局和民间救生会,有些名称不一的

善堂也兼有水上救生之职能。其中清代长江上游曾设立的救生红船多达100多艘,红船水手曾有500多人。仅乾隆年间,湖北一省就设有104艘救生船。同时,从清乾隆年间开始,黄河流域的甘肃、山西、陕西等地也曾设有救生船。钱塘江上也曾设有救生船。清末上海黄浦江上还出现了专门的救生小火轮。政府和善堂也鼓励民船主动参与救护,赏钱不仅照样发给,有时甚至发得比专业红船更高。

总的来看,明清中国救生会社主要有救生、引洪、捞浮、收瘞、护航、捞物六项职能,但其中前四项都完全是公益性质,由官府、善堂向救生水手直接放工食钱和赏钱,不直接向受助者和家属收取,而收瘞的所有费用也都是官府和善堂提供。其中护航主要针对官员和商人,对于商人租用要收取一定费用,同时在清代漕运、滇铜京运、川盐外运中也承担护航之责。但许多地方救生局或善堂章程中严禁官员租用救生船作其他用途。个别地方救生船也可以为商人捞取沉没水中的财物,但要根据货物价值按一定比例收取费用。

水上救生是救生团体最主要的职能。据《清代巴县档案》统计,每年救起大量人员,“全活其甚众”“多所救济”“全获上岸”等记载不绝于史。如湖北汉阳敦本堂十年间救活4132人,湖南岳州救生局仅同治十三年就救活361人。从《清代巴县档案》中的具体救护案例来看,救活人数往往是溺水者的85%以上,有时救活率甚至达100%。救生局、善堂一般都颁布有专门的章程,对具体人员救捞、报酬赏钱、收支运营、奖励惩罚等项都有严格规定。如规定船上专门备有棉衣、生姜、皂角末等,对救起者给予医护和生活关照。被救人员中无家可归者留会中休养,免费给予伙食,并规定了具体的时间限制。据《峡江救生船志》记载:“各滩如救获一人,视其行李荡尽者,发给路费一串文”,有的地方

则规定“量给路费”,或按里程远近折算路费。按规定一般每救活一人,水手会得到官府或善堂的赏钱500文到2000文,一般以1000文最为普遍,如救助行为在黑夜或风暴时会有所增加。

虽然获救者很多,但仍有不少落水者不幸溺亡,所以清代长江沿线小甲和救生红船水手都兼有打捞落水者尸身和上游漂来无名尸体的义务。按规定每捞尸身一具,可得赏钱1000文到300文不等。如汉阳敦本堂十年间收尸6955具。《清代巴县档案》记载了大量捞浮的具体案例,如光绪七年嘉陵江水手萧兴顺捞得男浮尸一具,得拾埋钱800文;北碚梁红船水手董含良等捞得浮尸一具,除立木牌100文外,得拾埋钱800文。当时救生水手还兼有打捞其他地区漂来浮尸的义务。如乾隆五十年遂宁县正堂移文巴县,“希即飭差沿河打捞崇德等尸身、货物”,乾隆五十年南充县正堂移文巴县,“希即飭差沿河打捞蔡福保尸身”。这种官府间跨地区的协同说明清代捞浮收瘞的公益性在当时的认同度是较高的。

这里要指出的是,捞浮之后的公益收瘞中对亡灵的敬重,反映了在传统时代内河公益救生中以人为本的特色。据《峡江救生船志》记载如捞得死尸一具除赏给水手掩埋钱八百文外,每名施给棺木一具,约钱700文,并立石碑一块,每块约钱100文。据《岳州救生局志》记载,如捞得死尸一具除赏给水手赏钱外,另给拾埋费400文,在义山立碑,并对坟的深浅高低都有详细的规定。《辰州府救生局总记》则记载除给赏钱外,给安埋钱500文。为此,官府购买了许多义地来收瘞。据《峡江救生船志》和《重兴芜湖大江救生局章程》记载,救生会社还规定救生会董事在清明、中元两节还要亲自祭扫。

总的来看,明清时期中国内河水上游救生捞浮收瘞制度体现的公益性十分明显。但我们也知道,任何公开的制度与社会的具体实施之间都是有一定距离的。我们注意到当时官府一再强调“不得再向救起之人需索分文”“无论救生船、渔船均不得私向所救人索谢”,救捞者所执信票都注明“去役毋得藉票需索、迟延。如违重责”,可以想见制度运行中可能确实出现过这种违规的现象。而据《清代巴县档案》记载曾有红船“袖手旁观,任其沉溺,只图捞捡货物”的现象。《岳州救生局志》记载曾出现“有客船遭风尚未覆,该船不为救护到岸,辄先上船强分几成货物”的现象。这种完善的制度与实际运行的差异,提醒我们在史学研究或许要对制度史与社会史研究之间的关系进行重新审视与反思。(据《光明日报》)