

清代皖江水上救生事业初探

杨伟兵¹，杨 斌²

(1. 复旦大学历史地理研究中心，上海 200433；

2. 湖南省社会科学院文献信息中心，湖南 长沙 410003)

【摘要】：清代皖江（长江安徽段）地区商品经济活跃，水运繁忙，水上救生事业应运而生，并形成了以官办救生事业为主，其他民间救生组织相结合的水上救生网络。在这项事业发展过程中，政府起到了主导作用，民间力量亦得到彰显，并且逐渐形成了自身的管理与运营体制。至乾隆时期皖江水上救生船只设置地点与数量、形制与岁修格局大致完备并确定下来，发展到了一个鼎盛阶段。

【关键词】：清代；皖江；水上救生

【作者简介】：杨伟兵（1974-），男，云南云龙人，复旦大学历史地理研究中心教授、博士生导师，主要从事历史地理、环境与社会史研究；杨斌（1983-），男，湖南怀化人，湖南省社会科学院文献信息中心助理研究员，主要从事历史地理、历史文献学研究。

【基金项目】：受教育部人文社会科学重点研究基地重大项目“中国地方行政制度演变与区域社会发展”（项目编号：16JJD770012）、复旦大学“卓学计划”和亚洲研究中心项目资助的阶段性成果。

【中图分类号】：K25 **【文献标识码】**：A **【文章编号】**：1001-4403（2018）03-0159-07 **【收稿日期】**：2018-01-15

【DOI】：10.19563/j.cnki.sdzs.2018.03.020

社会公益与慈善事业是社会保障体系的重要组成，在我国历史时期是政府和社会保障体系的重要补充。明清以来，社会救济事业在秉承历史传统的同时获得了较大发展，学界对于这些活动予以较多关注，诸如仓储、育婴、助学等社会救济活动的研究已取得了相当成就。相形之下，对于内河航运上的水上救生事业研究则显得较为薄弱。明清时期水上救生事业以内河救生船只设置及其配套的财政、运营措施建立为主要，在长江流域等内河航运发达地区，于险滩恶碛等航行危险处设置施救，始终受到民间和官府的普遍重视，是我国历史时期社会公益与慈善事业的重要组成部分。然而已有研究主要集中在长江上游以及两湖地区，于长江下游内河水上的救助事业讨论不足。^①本文主要利用档案奏折和地方志，对清代皖江流域的水上救助船只设置、分布及其运营维护等事业作复原并总结其历史发展特点。

一、水情与救生事业发展

^①参见〔日〕森日明：《清代水利社会史研究》，日本东京书刊行会1990年版，第477-509页，附编；蓝勇：《清代长江上游救生红船制续考》，载《中国社会经济史研究》，1995年第4期；杨国安：《救生船局与清代两湖水上救生事业》，载《武汉大学学报（人文社会科学版）》，2006年第1期。

皖江，即长江干流自湖北省段窑进入安徽省境，由西南向东北，经安庆、池州、太平、和州然后进入江苏境内河段，长 416 公里，约占长江下游计程的三分之一。^{[1]164}受第四纪新构造运动向左岸掀斜下降动力影响，长江下游自江西湖口至江苏徐六泾河段河道，绝大多数分汊河段弯曲方向均指向左岸，顺直、弯曲河段明显地交替出现^{[2]311}；与此同时，东南向和南北向两组断裂，在南岸受制于矶头边界条件，又促使长江作“之”字型曲折迂回流动。故在地表上皖江河道形态呈现出一放一收、单一河道与分汊河段相间。河道最窄最深在于节点河段，过后则河道展阔，沙洲罗列，形成分汊河道，河槽水浅而多变。^{[1]164-170}这些水情决定了长江下游河道礁石相间、水流紊乱的流态，给来往船只造成较大安全隐患，对航运有重要影响。

清代随着工农业生产规模的扩大和商品经济的活跃，交通运输业也获得了长足的发展，其中内河航运以其装载量大（较陆运）、风险性小（较海运），且又经济方便，因而受到商民的青睐，在当时的交通运输中占据极其重要位置。有学者认定：“到清中期，我国的内河航运线路大体已具有近代的规模，全部航程在 5 万公里以上。”^{[3]271}皖江区段处于长江下游的过渡与连接地带，在内河航运中起着承上启下、沟通沿海和内地的作用。有清一代，随着社会经济的发展，承担漕运的漕船、盐商的盐船、滇铜京运的铜船等各种货船和客船往返于皖江之上，交通运输量极为庞大。安徽省滨临长江南岸的东流、贵池、铜陵、繁昌、芜湖、当涂六县，“皆舟舫停泊之所，而芜湖尤当其冲。”清廷曾于芜湖设关，收取船料货税。^①繁昌有“大镇六，俱滨江河”，其中“荻港两倍城邑，商船几与芜湖相埒”。^②这些市镇的繁荣，无不与发达的水路运输有关。

频繁的商业活动和人员往来给皖江流域带来了巨大的活力，但是皖江河道江水流态，也给来往船只造成了很大的安全隐患，甚至给往来客商带来倾覆之灾。据光绪《重修安徽通志》记载：“（皖江池州段）其东岸皆暗石，多至二十余处，西岸沙洲广二百余里，谚云‘折船湾’，言舟至此必毁折也。”^③太平府当涂县滨江的褐山，因其“奇石巉绝”，“舟楫过山，湍波冲突不止”。^④《皖江救生船记》更云：“既而出郭登临，大江在目，吴头楚尾，帆樯鳞集，来往交驰，幸值顺风，顷刻千里。一为石尤所阻，则颠簸摇荡，咫尺难前，甚至惊飏乍扬，高浪拍天，舵折橹摧，措手弗及，千万石大艚之载，立委波臣，百十口同舟之群，乞灵冥漠。”^⑤

为保障来往商旅安全，在受技术与财力的限制而无法对水道进行大规模整治的传统社会，于险滩恶碛之处设置救生船，对遇险船只进行救助就成为重要的举措之一。

对于长江河道红船最早设置的时间，学界尚有争议^⑥，但于全国范围内大规模设置救生船始于康乾时期，还是取得了共识。值得注意的是，到了乾隆时期，随着官府的正式介入并持续投入，早期地方自发组织的救生活动迅速发展成为全国性统一的官办性质的救生事业，并形成了一整套系统、严密的修造、核销制度。目前文献所见，清代皖江最早的救生组织应是桐城县的老洲头生生会。顺治七年（1650）湖北进士黄道咸赴任镇江知府，途经桐城老洲头时遇风，惊其险，于是“捐金置产，并本地各姓捐产收息，造办救生船两只，利济行人，名曰‘生生会’。向归六百丈巡检经理”^⑦。康熙年间，安庆知府刘軫捐俸创设救生船，“每遇风起，周遭睥视，但逢危迫，飞棹以从”^⑧。

^①嘉庆《芜湖县志》卷首《重修芜湖县志序》。

^②道光《繁昌县志》卷二《风俗》。

^③光绪《重修安徽通志》卷二十七《舆地志·山川·池州府》，第 16 页。

^④乾隆《太平府志》卷三《地理志·山川》。

^⑤刘軫：《皖江救生船记》，载康熙《安庆府志》卷二十七《艺文志·碑记》下。

^⑥红船设置一般认为是在晚明，蓝勇通过对长江上游的考评，认为时间应该在天启年间（参见蓝勇：《清代长江上游救生红船制初探》，《中国社会经济史研究》1995 年第 4 期）；夫马进在其著述中则认为是在顺治初甚至更早（参见（日）夫马进：《中国善会善堂史研究》，商务印书馆 2005 年版）；亦有始于宋之说（参见孙之祐：《康熙皇帝与中国古代水上救生事业》，《中国海事》2009 年第 11 期）；等等。

^⑦道光《续修桐城县志》，卷三《附善举》。

^⑧康熙《安庆府志》，卷二十七《艺文志·碑记》下。

顺治、康熙间皖江的救生活动更多的是个人倡导的行为，随着清廷国力不断强盛和长江航运业的发展，朝廷及地方官府开始有余力关注这项社会救济事业。乾隆三年（1738）两江总督那苏图奏请沿江州县设置救生船只，以济民生。皖江所经的太平府属之当涂、芜湖、繁昌三县，池州府属之铜陵、贵池、东流三县，以及安庆府城纳入其中。^[4]乾隆四年（1739）清廷将这项政策正式予以确立，“命各省设立救生船。谕：南方号称水乡。长江大湖，洪涛巨浸。每遇风浪骤发，人力难施。向有设立救生船之处，每年颇多救济，但恐经费不足，则为数无多，而稽查未周，则为善不力。著各省督抚，确查所属地方有险厄之处，应设救生船只者。酌动存公银两。估计修造”^①。此后，皖江救生船数目虽有变化，但自嘉庆至道光年间，此项事业还是在制度的保障下延续了下来。值得注意的是，在此期间，各地民间力量开始在救生事业中起到越来越大的作用。嘉庆二十一年（1816）桐城县绅士清查原有救生会资产，修整船只，开展救生活动。^②道光二年（1822），怀宁县令朱士达募捐，在刘軫创办的救生船基础上重建救生船二只，后叠被水患，道光二十七年怀宁县绅商集资重建救生船三只。^③迨至咸丰兵燹，皖江流域救生船只毁坏严重，经费无源，救生活动被迫中止。至同治局势稍稳定之后，皖江救生活动又开始得到一定的恢复和发展。据民国《芜湖县志》载：“同治十二年旌、泾、太三邑旅芜绅商禀请恢复，筹集捐款，建筑楼宇，曰‘救生局’，置救生红船三艘，巡游江面，以防不测。”^④怀宁县咸丰年间毁于兵火的救生局也得到了恢复与壮大，“克复后，皖绅以救生局义举为刻不可缓，经费不敷，因议将体仁局归并合办，奉布政使何璟捐红船四只，又禀蒙抚、藩、臬三司岁各捐廉百金，城内外绅商亦有常年捐助”^⑤。这期间，地方官员的提倡和地方绅商的广泛参与对救生活动的复兴起到了关键性作用。同治七年，当涂县千总杨培玺和绅商于东梁山创置红船二艘；十二年，又续置红船二艘，游巡江面，“自是舟行遂无失险之虞矣”^⑥。

二、救生船设置、形制与岁修

清代皖江救生船设立的地点、数目及水手数向无系统整理，本文借助档案和地方志资料整理其设置分布情况如下（见表1）。统计显示，从宿松县至和州共四百多公里水程前后曾设置了救生船38只，水手数目因无确切记载而缺失较多，大体来说，每只救生船所配水手数目5或7名不等，也有4名的情况，说明即便是同一省份的救生船，所配备的水手数目也不尽相同。从救生船设置时间来看，皖江救生船绝大部分于乾隆年间所设。乾隆三年（1738）两江总督那苏图奏请设救生船只，“自太平以至安庆共设救生船二十只”^[4]；十四年（1749）工部行令各省逐一查明虚设无用之船，安徽裁汰7只救生船，“其芜湖之大关口、大江口，繁昌之赵家埠，贵池之黄湓，桐城之老洲头，东流之雁汊、香口，共船七只，各该处水势平缓，不甚险要，应行裁汰”^[4]。但保留了乾隆三年（1738）所设救生船13只，“如当涂之采石矶、大信镇，繁昌之荻港镇、三山镇，铜陵之长山矶、洋山矶，贵池之马踏石、新河坝，桐城之三江口，怀宁之前江沟、大江口，东流之黄石矶、吉阳镇，共船一十三只”^[4]。此外，怀宁县大、小南门并大新桥等处所设救生船4只仍予以保留。这些救生船主要设置在皖江主流矶石冲激之处和溜急涛涌之处。除此之外，在长江下游的一些支流上也曾设置过救生船。如同治二年（1863），芜湖县治南的青弋江沿曾设白河救生局，置救生红船一艘。

①

表1 清代皖江救生船设置情况

县属	设置地点	救生船数目	水手数目	备注
东流	黄石矶	1	8	乾隆三年置。乾隆十四年裁汰雁汊、香口两处救生船。莲花洲救生船设置时间不可考。
	吉阳镇	1		
	雁汊	1	18	

^③①《清高宗实录》卷九十乾隆四年四月乙酉。

^②道光《续修桐城县志》卷三《附善举》。

^③民国《怀宁县志》卷四《公局》。

^④民国《芜湖县志》卷十二《建置志·善堂》。

^⑤民国《怀宁县志》卷四《公局》。

^⑥民国《当涂县志》《民政志·官署》。

	香口	1		
	莲花洲	5	?	
贵池	马踏石	1	21	乾隆三年置。乾隆十四年裁汰黄湓救生船。
	新河坝	1		
	黄湓	1		
铜陵	长山矶	1	7	乾隆三年置。
	洋山矶	1	5	
怀宁	大南门	4	?	怀宁县首先于康熙朝创置救生船，乾隆三年增设前江沟、大江口两处救生船只。
	小南门			
	大新桥	1	?	
	前江沟	1	?	
	大江口	1	?	
桐城	三江口	1	4	乾隆三年置。乾隆十四年裁汰老洲头救生船只。
	老洲头	1	?	
繁昌	荻港镇	1	?	乾隆二年置。乾隆十四年裁汰赵家埠救生船只。
	三山镇	1	?	
	赵家埠	1	?	
芜湖	大关口	1	?	清乾隆三年置救生船于大关口与大江口，乾隆十四年裁。同治十二年于县西创设救生局，置救生船三只。
	大江口	1	?	
	县西(三元阁)	3	?	
当涂	采石矶	1	5	乾隆三年置采石矶、大信镇两处救生船。同治七年于东梁山创办救生局，置救生船一只；十二年续置救生船二只。
	大信镇	1	5	
	东梁山	4	?	
和州	针鱼嘴	1	?	和州于康熙六年在针鱼嘴创建救生局，咸丰间兵毁。光绪十八年于石跋河置救生船一只。
	石跋河	1	?	

资料出处：哈恩忠编：《乾隆朝整饬江河救生船档案》（《历史档案》2013年第1期）、民国《怀宁县志》卷四《公局》、民国《芜湖县志》卷十二《建置志·善堂》、嘉庆《东流县志》卷十一《仓储志》、光绪《贵池县志》卷十二《武备志·铺递》、道光《续修桐城县志》卷三《附善举》和卷四《营建志》、民国《当涂县志》《民政志·官署》、康熙《安庆府志》卷二十七《艺文志·碑记》、光绪《直隶和州志》卷四《舆地志·公署》、民国《清盐法志》卷一百五十七《两淮五十八·杂记门六·善举》。

至于救生船只的规模与制式，并无统一规定。乾隆三年（1738）江西巡抚岳濬提出因江、湖水性各有不同，故所造救生船式也应有所区别，“查江湖水性各有不同，而所造船式亦当分别，在湖水湍激，船以中浅利捷为宜，江水浪活，船以宽大深稳为利”^[4]。船式的差异导致船只修造所需的银两也有所不同。《钦定大清会典事例》中对安徽与湖北两省的官办救生船船式及修造所需银两有明确记载（见表2）。

表2 清代安徽与湖北官办救生船式及修造银两

省份	救生船式		小修	大修	更造
安徽	制式一	长6丈5尺5寸，阔1丈1尺2寸，深4尺5寸	27两	45两	72两
	制式二	长4丈8尺，阔9尺8寸，深3尺5寸	14两2钱有奇	28两5钱	47两5钱

湖北	制式一	长4丈5尺，阔8尺	9两8钱	16两4钱	25两2钱
	制式二	长4丈2尺，阔8尺6寸	9两9钱	16两5钱	25两3钱
	制式三	长4丈2尺，阔8尺	9两2钱	15两3钱	23两5钱
	制式四	长3丈5尺，阔8尺	7两7钱	12两9钱	19两8钱
	制式五	长3丈5尺，阔7尺	6两7钱	11两1钱	17两1钱
	制式六	长3丈5尺，阔6尺4寸	6两1钱	10两2钱	15两7钱
	制式七	长3丈，阔6尺	4两9钱	8两2钱	12两6钱
	制式八	长2丈2尺，阔5尺	3两	5两	7两7钱

资料来源：《钦定大清会典事例》卷九百三十九《工部·船政》。

注：安徽省救生船式及岁修工料银为乾隆八年（1743）确定；湖北省救生船式及岁修工料银为乾隆十一年（1746）确定。

可见，清代官设救生船式并不是固定的，而是随着区域自然水文条件的差异而变化，即便是在同一区域内，船式差异也很大，湖北一境即有8种船式，足见船式之多样。与清代长江沿线其他省份所设的救生船式相比^②，皖江官设救生船的船式偏大，也更适应皖江段水流相对平缓的状况。不过在实际执行过程中，亦有偏差：桐城县三江口的救生船式为“长三丈三尺，宽七尺五寸，深二尺四寸，头阔四尺五寸，稍阔五尺”^③。

救生船长年于水上活动，损耗不小。早在雍正年间，清廷对救生船的修造即有明文规定。根据工部规定，救生船的修造参照内河战船管理，即自新造之年为始，救生船届3年准其小修，届5年准其大修，又历3年仍准小修，此小修之后再历3年准其拆造。^④乾隆八年（1743）在覆准安徽省修造救生船的同时，对这一规定予以确认：“修造年限照内河战船例。”^⑤根据规定，救生船只到了修造年限，各省督抚应先行委员逐一查勘，然后将各处救生船的实际状况，如“实系朽坏，不堪驾驶”或“船身尚属坚固，堪以改修、缓修”等情形，俱于年终汇折中奏报工部，工部在核对了修造各工料银两后，分别造册估销。不过，一些地方的救生船并没有按照规定，到了修理或拆造的年限切实执行，以致虚糜经费。乾隆十四年（1749）署理江苏巡抚雅尔哈善对江苏无益救生只进行了裁汰，接着时兼理工部事务的史贻直针对此事，也上奏清廷，他认为江苏一省虚设无用的救生船只数量多至三四十只，其余各省也可能存在这种情况。“应令各该督抚逐一查明，如果实系险要处所有益民生之船，照旧存留，以资救援。倘系虚设无用之船，亦即一体裁汰。”^⑥拉开的裁汰各省虚设救生船只运动，对皖江救生船产生了较大的影响：乾隆三年（1738）所设20只救生船裁汰7只，额设13只。次年，为防止救生船只经费不为地方官员侵吞，确保救生事业实力进行，徽省规定：“倘已领岁修银两侵冒未修者，即行严参追赔。此番修造之后，如该州县仍前怠忽，将救济善政置之膜外，虚费帑金，毫无实济，玩视民命，漠不关心者，应即以溺职纠参。如交盘案内并不查明交代者，惟接任之员是问。”^⑦

为了加强救生船只的有效管理，杜绝一些地方官员冒领和滥用经费问题，乾隆二十六年（1761）清廷又下令：“凡例限应修，每年先行委员逐一查勘，将实系朽坏不堪驾驶及船身尚属坚固堪以改修、缓修各缘由，无论大小船只，于年终汇折奏闻，即将原折送部。仍将修造各工料银两照例核实，分别造册估销。”^⑧虽有成例，但清廷在救生船经费支出管理方面持更为谨慎的态度，救生船到了应修造之期，先由人员进行详细查勘，再根据具体情况分拨经费。嗣后，工部又对救生船经费管理政策进行了调整，除了强调救生船到限须委员先行查勘及将情形上报外，对于房屋、船只遇有裁汰、迁移，估变物料的，银数在二百两以下者，于年终汇奏一次。四十四年（1779）军机处议奏：“各省汇奏事件酌归简易案内，请将各省改修、缓修船只一款，估变物料数在二百两以下一款，归并一折具奏。”^⑨

^①民国《芜湖县志》卷十二《建置志·善堂》。

^②据《峡江救生船志》记载，长江上游四川境内的救生船式长3丈，宽5尺3寸，更适宜峡谷窄险处的救助。

^③道光《续修桐城县志》卷四《营建志》。

^④雍正朝《大清会典》卷二百九。

^⑤《钦定大清会典事例》卷九百三十九《工部·船政》。

有了制度保障，皖江救生船只岁修与更造问题得到了较好的解决。实际操作过程中，救生船只修造年限并非完全依照成例遵行，如繁昌县三山镇所设救生船，曾于乾隆三十九年（1774）七月小修完工，扣至乾隆四十四年七月，计历 5 年，依例应大修，不过经查勘，“尚堪驾驶，是以停缓”。该处救生船一直推迟到乾隆四十五年（1780）底才动项大修。^[4]又贵池县救生船 2 只，亦于乾隆四十五年（1780）十月拆造完工，四十八年（1783）轮届小修之期，因船身坚固尚堪驾驶，屡经停缓，直至乾隆五十二年（1787）底方行小修。^[4]此类事例，档案中并不少见。至于救生船只修造所需经费，与成例亦有不少差异。乾隆四十二年（1777）安庆府属之怀宁县马头额设救生船 2 只例应拆造，安徽布政使农起委员查勘，确认“船只朽坏不堪，实应拆造”，然后由县遵照拆造成例，估算每只需工料银 25 两 2 钱，除去旧料渣柴变抵银 5 两 1 钱，2 只共需银 40 两 2 钱。又怀宁县小南门 2 只救生船和太平府属之繁昌县荻港镇救生船 1 只，照例小修，据各县遵照小修定例，估算每只需银 8 两 1 钱，内除拆下旧料渣柴估变银 1 两 1 钱 7 分 1 厘，每只实需银 6 两 9 钱 2 分 9 厘，三只共需银 20 两 7 钱 8 分 7 厘。所有应拆造及应小修船 5 只，共需工料银 60 两 9 钱 8 分 7 厘。对于救生船修造所需经费，“应请照例在于司库厘费银内给发兴修”^[4]。大修方面，乾隆五十三年（1788）怀宁县马头救生船依限大修，“除旧料变抵外，实需工料银 30 两 5 钱”^①。

通过这些动支公项银两的汇报，我们对有清一代皖江救生船只修造所需银两略窥一二：拆除重造的成本较高，平均每只需银 20 两左右；小修之船平均每只需银 7 两左右；大修之船平均每只需银 15 两左右。当然，这个估算仅就怀宁县的救生船只而言，由于资料的缺失，皖江其他地方救生船只修造所需银两尚不清楚。

可以说，皖江水上救生事业随着清王朝全盛时期的到来而走向顶峰，随着清王朝的逐渐衰落，加上内忧外患的影响，清廷已然无力顾及这项民生事业，救生船只的修造工作因政府财政吃紧而无法按照既定规章正常进行，乾隆朝之后已鲜见上报奏销修造款项的奏折。

三、经费、运营和职责

清代皖江的救生船事业，因设置主体的不同，官办事业与民办事业二者在资金筹措、运营管理上存在较大差异。官办事业形式相对比较单一，雍乾时期，皖江水上救生事业主要由政府举办，救生船经费来源主要是政府的财政拨款。乾隆四年（1739）令各省设立救生船，对于应设救生船只的地方，“酌动存公银两……每年给与水手工食若干，并交与地方官。载入交盘册内”^②。

皖江官设救生船只在创设之初，所需经费，直接由库贮入官银两中动支，至于雇募水手工食等项，则由各属马田租稻余谷项内支給，“查有各属马田租稻余谷，原系奏明充公之项，请于此内酌定支給，责成各该地方官按期请领，给发兴修，造册报销”^[4]。嗣因马稻归人常平积贮，救生船所需经费，“改动厘费银两支销”^[4]。具体到各处，情况又不一样。如贵池救生船水手每年的工食银是在司库马稻变价银下开支^①；当涂救生船水手的工食银于归公丁地耗羨内拨给^②；铜陵救生船水手工食银两则由耗羨支销。^③

相比官办救生事业比较单一的经费来源，民办救生船的资金筹措渠道呈多元化特点。官吏和地方绅商的捐款，构成了民办救生事业经费的主要来源。值得注意的是，在民办救生事业发展进程中，官方力量仍然起着重要作用，特别是在依靠地方绅商出资创设救生船只时，官府往往发挥了倡导作用，这种倡导作用使得民间力量得以整合。如怀宁县在道光二年（1822）恢复救生事业时，资金便是由县令募捐而来，此后的经费还有“藩司筹银三千两”、“抚、藩、臬三司及府尊每岁各捐廉银百金、县尊钱百婚”、“城内外绅商常年捐助”等来源。^④除此之外，普遍的劝捐也是救生经费的重要补充，这种劝捐主要出现在厘金、米商和盐商上。如同治年间芜湖设置救生局时，“始由铺面抽收月厘”。“并由安徽米捐局于一厘功德项下拨给一毫二丝五忽，以资补助。”^⑤望江县的莲花洲设有救生船 5 只，从光绪十七年（1891）起，盐运商即按引捐钱八文，以助经费。^⑥当然，这种

^①①《安徽巡撫朱珪奏報乾隆五十五年分安省救生船隻大修小修數目（乾隆五十五年十二月初一日）》，台湾“中央研究院”历史语言研究所明清档案工作室，097550-001。

②《清高宗实录》卷九十，乾隆四年四月乙酉。

针对商人的普遍抽捐必须依靠官府权威方能进行。

民办救生事业没有官办救生事业那样有比较稳定的财政拨款作为保障，如何将各种途径募集而来的资金转化成为维持救生事业运转的“基金”，成为民办救生事业能否长久发展的关键。一般有两种方法：一是购置房屋、田产等不动产，通过收取租金作为救生事业的稳定收入来源。这种方法在皖江救生局中极为普遍。如同治年间芜湖设救生局时，“购置市房九所，纳租金以为经费”。光绪年间怀宁县救生局建左右市屋三所，同时购置田地数处。而且为了避免日后房屋属权、田地租金交割时发生纠纷，怀宁县救生局将房屋坐落、田地额租汇编入册。^⑦事实上不少救生组织在创办之初就积极购置田地，以为保障，如同治七年（1868）当涂县东梁山救生局设立时，即于东梁山新河口置熟田 534 亩，后又呈请将彭兴洲新淤 8000 余亩田划拨局用。^⑧另一种方式是将募集的银钱发交典当行或商人“发商生息”。道光十二年（1832）怀宁县救生局将藩司筹集的银 3000 两发典生息^⑨，充作局用。这种方法对资金的原始积累要求比较高，所以在皖江民办救生局中并不多见。

经费来源的渠道影响着官办与民办救生事业在运营和管理上的差异。官办救生船的经费基本上由官府财政承担，因此，皖江于乾隆时期设置的官办救生船一般就近由所属州县代为管辖。当然，具体到各个地方，又存在一些差异，如当涂救生船只设于大信巡检署和采石巡检署下，而贵池救生船只则划入了铺递系统之中。皖江的大部分民办救生局由地方官募捐创建，因此在民办救生局的发展过程中，官府的影响不可谓不大，但地方士绅仍是这项民办公益事业的中坚力量，救生事业的倡议、主持及经营，都离不开士绅的力量。与官办救生船只相对单一的管理模式相比，民办救生船的管理更为灵活。如同治间白河救生局设立之后，即“由旌、涇、太三邑旅芜同乡分年执管”^⑩；桐城老洲头生生会“仿照江宁救生局例，酌定章程，用垂久远”^⑪。

官办与民办救生事业虽然在管理体系上存在差别，但二者相辅相成，共同构成了清代皖江的水上救助体系。限于资料，无法探知哪种体系更为合理有效，但还是可以通过其他省份水上救生机构的发展略窥一二：湖南岳州救生局创立之初由地方士绅经理，数年后由官府接管经营，导致局务多坏，不得已又将经营权发还士绅。^⑫同样，皖江的怀宁救生局一直都是由民办。光绪元年（1875）被归并官办，不过“旋改为官督绅办”。尽管无法得知这一变化的原因，但救生局的经营终归还是落在了士绅手里。这也从侧面反映了以地方精英阶层主导的民办救生事业运营更为合理。

水上救生机构的职能方面，无论是官办救生机构还是民办救生机构，拯救溺水人员的生命是救生事业创设与开展的主旨和核心。两江总督那苏图在题请于皖江设立救生船只的奏折中即已言明这一点：“召募熟谙水性之人驾驶，多备救人抄网等项器具，分拨各县紧要渡口，令于江中来往游巡，随时救济。”^[4]凡救得活口者，对施救水手给予奖赏，“如果能捞救人船，即详请给赏，以示鼓励”。随后，这种奖赏不再局限于官办救生船只，“其救生船之外，如民、渔等船，有捞救人口者，向系一体动支公银给赏，以示鼓励，应仍照办”^[4]。东梁山民办救生局后置救生船四艘，游巡江面，“自是舟行遂无失险之虞矣”^①。收殓是皖江水上救生事业的另一项重要职能，对于水面的浮尸，救生船亦有打携之责。如桐城老洲头生生会即明确救生船只“为救生捞死之用”。和州针鱼嘴救生局对救生与捞死行为均有奖赏，“每遇救生捞死，额外分别劳赏”^②。对于打捞上来的浮尸，

^①光绪《贵池县志》卷十二《武备志·铺递》。

^②民国《当涂县志》《民政志·官署》。

^③乾隆《铜陵县志》卷三《武备》。

^④民国《怀宁县志》卷四《公局》。

^⑤民国《芜湖县志》卷十二《建置志·善堂》。

^⑥民国《清盐法志》卷一百五十七《两淮五十八·杂记门六·善举》。

^⑦民国《怀宁县志》卷四《公局》。

^⑧民国《当涂县志》《民政志·官署》。

^⑨民国《怀宁县志》卷四《公局》。

^⑩民国《芜湖县志》卷十二《建置志·善堂》。

^⑪道光续修《桐城县志》卷三《附善举》。

^⑫光绪《湘阴县图志》卷二十一《赋役志》。

皖江许多救生局均做了妥善安置。为了掩埋无主浮尸，救生局购买了许多义山、义地来收殓。据光绪《直隶和州志》记载，和州救生局除了施棺外，并置有义冢二处，在东门外大荣圩内，“义冢计共三处”^③。怀宁县救生局设有义塚 210 塚，同时，该局将部分募捐来的款项存店生息，“为岁祀岁修之费”^④。通过这些资料，可以看出，救生局捞尸、施棺、收殓这些活动的社会公益性质非常明显。需要指出的是，收殓后对义山义塚的岁祀与岁修，充分体现了皖江救生事业对生命的尊重和对亡灵的敬畏。护航也是皖江水上救生船只的职能之一。皖江是长江水运重要的一环，来往各种船只很多，在涉及国计民生的一些运输船只的行船安全方面，官办救生船担负了部分救护功用。清乾隆年间，滇铜、黔铅京运非常频繁，作为必经之水路，皖江安庆、池州、太府三府段恶矾较多。为确保铜、铅船只安全过境，乾隆十九年（1754）时安徽巡抚卫哲治奏请在铜铅船入境时，派三府同知、专司防护，如同知出差，即派通判。仍饬安庆游兵奇兵等营，酌派守备、或千总各一员，协同丞悴办理。同时，“倘猝遇风暴、及险矾，带同沿江救生船，保护抢救”^⑤。

四、结 语

清代皖江水上救生事业早在顺治朝即已出现，随着社会经济的发展，局地的自发性救生组织已无法满足繁忙水运安全的诉求，这种情况到乾隆时期得到改观，即以国家力量为支撑的全国范围水上救助体系逐步建立起来。皖江的水上救生船只设置地点与数量、形制与岁修便在这一时期确定下来且发展到了一个鼎盛阶段。不过这种依靠政府财力支持的公益事业并不能长期维系，随着清政府国力的衰退和内忧外患的影响，官办救生事业举步维艰，与之相对应的是民间力量的崛起，一些民间水上救生组织不断涌现，尽管民间水上救生事业仍然离不开地方官府的倡导与捐助，但这些组织以其灵活的管理和多源的资金筹措渠道显示出较官办事业更为明显的优势。需要强调的是，皖江水上救生事业发展过程中，官办与民办之间并不是截然对立的，二者相辅相成，共同维系着皖江水运的安全。

[参考文献]:

[1] 安徽省地方志编纂委员会. 安徽省志·自然环境志[M]. 方志出版社, 1998.

[2] 郎逸麟, 张修桂. 中国历史自然地理[M]. 北京: 科学出版社, 2013.

[3] 许涤新, 吴承明. 中国资本主义的萌芽[M]. 北京: 人民出版社, 1985.

[4] 哈恩忠. 乾隆朝整饬江河救生船档案[J]. 历史档案, 2013, (1).

[5] 顾川洋. 乾隆年间官办救生船浅述[J]. 历史档案, 2010, (4).

^①民国《当涂县志》《民政志·官署》。

^②光绪《直隶和州志》卷四《輿地志·公署》。

^③光绪《直隶和州志》卷四《輿地志·公署》。

^④民国《怀宁县志》卷四《公局》。

^⑤《清高宗实录》卷四百七十五，乾隆十九年十月辛酉。