

近代钱江义渡局的困境与应对

钱江位于浙江杭州,分割浙东浙西,两岸往来,均须涉渡。明代时期,钱塘江不设官渡,渡船载客货往来,均为萧山人私船,船夫的勒索让客商苦不堪言。明清以来,钱塘江沿岸已经开始有义渡出现,但是规模不大,且持续时间较短。

经过数年的筹划,到1869年,胡雪岩倡导绅商捐赠,加上厘金共计十二万缗钱,为防侵蚀,后由巡抚谭钟麟委托给同善堂管理。当时钱江义渡局南北岸的船只总共有37只,牛车8辆,执事者330人,船车每年都要修理,改造的船只每年平均有四只,由一名官员和两名绅士负责,从西兴驿以西为棚,冬天提供姜茶,夏天提供茗茶,供行人商旅饮用。

钱江义渡局的设立给社会各层人民都带来了极大的便利,驻杭州的英国传教士慕雅德曾在回忆录中描写到:“渡船往返于江的两岸,从日升到日落,人们不分贫富,均可免费摆渡……这一伟大的义渡是中国慈善事业的一大明证。”

1883年,胡雪岩经营茧生生意失败导致破产,最终于1885年去世。在此期间,钱江义渡局亦由“杭州善举联合体”绅士协助管理,后旅沪绍属七邑同乡会同样出面筹募资金资助钱江义渡局。



钱江义渡码头

”

钱江义渡局的困局

钱江义渡局建立之初,经费主体多由几部分组成。首先是租金利息,这一部分经费来源是由本地绅士捐助购置的田地,这些田地处于萧山县境内,由官方收取租金作为开支费用。作为较为传统的出租生息的方法,这也是能够长期维持钱江义渡局支出的重要的来源之一。其次是来源于捐助,捐助包含了个人捐助以及行业捐助,最早胡雪岩重建义渡局就是以倡捐的形式进行的,一批绅商也积极响应,他本人就带头捐钱一万缗。由于钱江义渡局在清末时期划归“杭州善举联合体”共同管理,而“善举联合体”的主体经费又来源于各行业的善捐,故各行业的捐助也是义渡局经费来源之一,历任“杭州善举联合体”董事的丁丙就在《乐善录》中详细记录了钱江义渡局的支出。最后是来源于官方,官方提供的资金有包括官员自掏腰包的部分,也有官府拨给的。官府拨给的资金大部分都来源于“盐捐”和“靠捐”,这两种其实与税收没有太大的区别,官方都将其划归到了“官款”的行列,按照“每年拨银一万两,按季给发”。

早在晚清,经费问题就已经困扰了钱江义渡局,当时钱江义渡局还属于“杭州善举联合体”共同管理,光绪年间“善举联合体”的经费就出现过不足的情况,时任联合体总董的丁丙就曾自掏腰包,并且多次求助于官府,但直到清朝覆灭也没有解决这个问题。民国建立后,钱江义渡局划归省有,其财政和政府的关系逐步加深,经费运转更加依靠政府拨发。政府给予的费用是固定有限的,对于处于变革期的钱江义渡局来说,固然入不敷出。义渡局经费的消耗,以燃料为大宗,浙江省议会就专门讨论了钱江义渡局船夫工资和燃料经费不足问题,到最后该议题也没有商讨出结果。1923年,钱江义渡局在第二次采购汽轮时同样遇到了经费不足的问题,即使最后获得了省里的资金支持,但杭甬绍商会还是另外采取了募捐的形式筹措不足的资金。

不仅如此,政府还会控制义渡局所持有的资金,1923年就曾经将钱江义渡局的款项收归财政厅,移作增加浙江地方银行股本之用。1925年钱江义渡局还引发了工资问题,船夫工头赵阿三、沈法才等人,因“原有工食不敷开支”向省议

员“介绍于省议会,请愿增加工资”。财政受限由此可见。

随着钱江义渡局的发展,管理上的弊端也接踵而至。本来每只渡船配备3名船夫,每名船夫每天拿到铜钱三百文,但是由于缺乏监管,又是领取固定工资,出现了“力有不及,全赖搭船之轿夫、挑夫及穷苦人帮同撑驶。苟搭船者不允,则必辱骂随之”。船夫水手也有贪腐的现象,巧立名目,向旅客索要。

同时事故也时有发生,《申报》就曾记载:“本月初九日,某号渡船正在扬帆飞驰,狂风陡起,虎啸声雄。舵工不及提防,竟遭覆没。虽经救生船极力往救,然舟中搭客二十三人仅救起二十人”。翻船的消息时有报道,曾导致“渡客四十余人,均翻入江中”,最终确定的“内有死者五人”,还有人下落不明。这件事不仅在社会上引起广泛关注,而且惊动了浙江省高官,要求进行进一步调查,但结果也是不了了之。义渡事故的不幸遭遇,虽然大部分是因为天气的恶劣才导致的操作失误,但相对于其他近代运输方式,钱江义渡局前期较为原始的木船已经逐渐无法适应新的环境下的需求。

本身作为慈善组织,钱江义渡局物质资金等方面存在不可避免的劣势,资金的来源是有限以及不稳定的。事故发生次数的变多不仅表明设备技术的落后已经无法满足现实的需要,同时,旧的管理制度也无法适应新的保障要求。总的来说,钱江义渡局在发展的过程中,一直面临着财政管理等方面的困局,为了生存和发展,主动的转型迫在眉睫。

钱江义渡局的应对

为解决出现的设备技术、资金以及管理等方面的问题,1910年,借钱江义渡遭遇风浪事故多名乘客丧生的事件,官府意图改良义渡,用轮渡来避免危险情况,但因惧怕与轮船公司冲突且违背初衷而遭反驳。之后浙江省谘议局针对这种情况再次提出了更为详细的改良钱江义渡办法,其中包含八条具体改良建议,但最终还是未协商成功难以实行。

在这一时期,钱江义渡局也开始陆续革新设备技术。1912年辛亥革命后,“中华民国”成立,根据当时浙江省临时财政会议的决案,钱江义渡局划为地方行政,仍以钱江义渡局进行管理。1914年,绍兴绅士方面计划实行机轮拖带义渡船来加强渡船的安全性。时任绍属七

邑同乡会的常务董事俞襄周,曾在20世纪初过江搭乘义渡,亲眼看见由于暴风恶浪而导致的沉船惨剧,在当时就产生了要改善渡船的志向,趁此机会,俞襄周前往上海向外商购置一艘小型机轮,用作拖带原有木质渡船。之后于杭州三廊庙与钱塘江南岸之间试渡数月,运行期间效果显著,未发生事故,相比原先的木质渡船又大大加速了过江时间。1916年,由浙江省议会议员提出,经过几次会议的讨论审查,最终将钱江义渡局划归省有,并且逐步改设轮渡,这彻底改变了钱江义渡局的面貌。1919年,钱江义渡局呈准财政厅添购汽轮2艘,钱江义渡也由此逐步实现了近代化技术革新,提高了效率。

增添汽轮的同时,为了完善钱江义渡局的管理制度,避免清末管理混乱的局面重蹈覆辙,杭州、绍兴和宁波三个商会的会长就曾组织钱江义渡评议会,决定了会章,积极推动钱江义渡局的管理和监督工作,确保义渡局运作的透明度和效率。1927年北伐军主导杭州后,钱江义渡局由国民政府接管,考虑到渡江人数逐渐增多,管理上也发生了变化,由浙江省公路局进行监管。这也是因为到杭州拱三段公路的通车,为了更方便联络南岸萧绍运输,遂更名为钱江义渡办事处,公路局委派专员进行管理。

在设备技术以及管理上不断实现转变更新的同时,时任浙江省建设厅厅长程振钧首先提出了关于建筑钱江义渡码头的议案。由于钱塘江两岸渡口淤沙堆积,船很难靠岸,登船不便,到轮渡点,乘客需要涉水登船,男性乘客尚可应对,但对于妇女和儿童来说,这个过程更加困难。如果遇到阴雨天气,将会更加难以应对,义渡局为此也铺设了跳板,但跳板每天需要雇工铺设和收取,而且每个月都需要进行修理,每年大约需要花费四千元左右的洋银,这又是一笔不小的开支。1929年,经过招工和投标,钱江义渡码头最终建成,义渡船舶的运行更加方便,为人们带来了更多的便利。在竣工当天,时任浙江省主席张静江、建设厅厅长曾养甫亲自主持落成典礼,张静江书写“浙江第一码头”为题。

虽然两岸已经建造了水泥码头,但由于官办的经费固定,导致轮船和渡船年久失修,逐渐损坏,运力大减,旅客多有怨言。为了整顿这一状况,建设厅厅长石瑛计划一方面拨款维修船只,另一方面聘请在上海和杭州的绅士,虞洽卿、王

晓籟、张啸林、杜月笙、张喧初、王竹斋、王湘泉、金润泉等四十人,组成钱江义渡委员会。计划将义渡局的事务交由委员会管理,每月拨款四千元作为经费,不足部分由委员会自行募集。1936年,为满足大众的需求,义渡局又增设了特班船,每次收费一角,以此来填补修缮码头的经费以及渡船的经费来源。运营策略的不断转变,也是钱江义渡局为了更好生存而采取的变革手段。

正在钱江义渡局发展之时,抗日战争爆发,义渡局一度实行战时渡船编队管理,到了杭州陷落的时候,国民党军队在撤退之后,也将义渡船只沉底焚毁,至此,昔日的钱江义渡局也不复往日。抗战胜利后,国民党政府曾意图依托钱江义渡复兴委员会筹措资金重修钱江义渡及其码头,但均因时代关系没有了下文,直到新中国建立之后,才进行了重新修建。

相比于最初清末时期创建的钱江义渡局,其在性质方面,由原来民营性质变为收归省办到中间几度变更管理主体,最终又转回收归民办,不论是民办还是省政府领导期间,一直保持着义渡本身的公益性质,在监督管理方面都有了改进。此外,逐渐实现技术的更新,从木质渡船改为轮渡,实现了近代化,同时也考虑增加了轮渡的安全性,修建码头,这也大大增加了钱江义渡局的专业性和全面性,对于两岸渡江乘客提供了极大的便利,保障人身安全,对社会稳定发展做出了贡献。

对于钱江义渡局来说,身为政府所需的社会保障的补充,应该处理好与官民间的关系。作为公共事业重要的一环,钱江义渡局在民办和官办之间并没有那么清晰的界线,但其始终维持好和官方的联系。在民众的视角来看,钱江义渡局因属于慈善行业运行稳定而受赞扬,其始终没有放弃在民众角度下进行改革完善。近代发展过程中,钱江义渡局在技术设备、管理和经费等方面的问题逐渐显现,运营逐步困难之时,坚持适应新的规则体系,在履行建立之初所被分配的那份责任。在近代转型中,钱江义渡局革新设备技术,加强义渡的安全性,提高效率,组织人员建立新的管理制度,避免混乱的局面发生。当义渡局购买汽轮费用不足之时,会依靠杭甬绍的商会进行筹集。正是在不断革新改良中,钱江义渡局才更好应对了近代以来的困局,履行了社会保障的部分职责。

(据《今古文创》)