

延伸阅读

话说中国古代水运安全

水上交通受地理环境、气候条件及人为因素的干扰较大,使得“水则载舟,水则覆舟”。为了更好地利用水上交通资源,古人从制定行船法规、设置航行标志、实施航道整治、加强水上交通管理及灾后救助等方面入手,在规避各种自然风险和人为灾害方面,积累了丰富的经验,对当今水上交通的安全管理,仍具有一定的借鉴意义。



今日长江三峡。 魏传学供图

防范事故 整治航道

自秦汉时期开始,如何避免和减少航运事故?古人想出了不少办法。

最基本的手段,当然是改进、升级航行船舶的设计和建造水平。

舵、锚、橹、水密隔舱等,起初都是基于船舶航行的稳定性、防覆翻而发明的。但“水能载舟也能覆舟”,船再坚,如果水道危险还是问题。于是治水则是保证航行安全的又一要务。

先秦时,古人即开始排查长江航道的水下情况。如秦国蜀郡太守李冰,不仅主持修建了都江堰,还对长江上游支流的航道进行整治,凿治岷江中的杂乱岩石以减少险滩,应对河段

的覆舟之祸,此即《华阳国志》等书所记:“水脉漂疾,破害舟船,历代患之,冰乃发卒凿平漏岩,通正水道。”

据明万历《归州志·司牧》记载,秭归县令陈起发动当地人凿石治滩,改善新滩航道。万历十八年(公元1590年),归州知州吴守忠曾率民工260人,花了40天将长江的“鬼门关”崆岭峡中的部分险滩凿去。

进行安全导航,设标示进行险情提醒,则是保证水上航行安全行之有效,又相对简单的办法。

崆岭峡江水中巨大礁石上的“对我来”三字,便是古人为指示船只安全航行而刻的,只

要直冲过去,即可避开危险。清乾隆四十年(公元1775年),人们又在忠县折桅子滩悬崖上刻了“对我来”三字,给出往船只导航。类似的安全导航在黄河上也出现过,三门峡也有一处“照我来”石刻。

“对我来”是一种石刻航标,古代还有浮舟航标、岸桩航标。在唐代,人们在危险滩头往往树立旗杆,提醒过往船只。唐代诗人白居易《入峡次巴东》诗中所谓“两岸红旗数声鼓,使君艘上巴东”,说的就是这回事。“数声鼓”是一种开船信号,唐孙光宪《北梦琐言》中称之为:“才鼓行桡,长揖而别。”

设航标和避风港

清代的商品流通无论在数量上还是规模上,都较以往各朝代有很大发展,并逐步形成全国性的商品流通网络。其中,地处长江中下游的湖北、湖南更成为全国商品流通的中心集散地之一。

这多得益于它独特的地理位置和地理环境,地处中部又江河湖泊众多,密集的河湖网络使得水运成为当地重要的交通运输方式。所谓“南船北马”,说明水路与水运在古代商品流通中的重要性。

繁忙的水运交通带来区域经济繁荣的同时也带来大大小小的水难事故。各地存在的暗流

险滩会阻碍船只通行,甚至给往来客商带来倾覆之灾。以洞庭湖为例,据史载:“洞庭水浅,止是面阔。刮风,惊涛骇浪,帆棹易覆,故人多畏之”。

为了保障商旅往来的安全,又受到当时技术与财力的限制无法大规模整治水道,只好在险滩等处设置救生船只和避风港。对遇难船只进行救助成为航运安全重要的举措之一。

湖南的早期救生活动主要在洞庭湖区。早在雍正九年正月,雍正帝下令将营田水利衙门中所存的公银二十万两解送楚省,交与湖广总督迈柱及湖南巡抚赵弘恩,令其遴选贤能之

员,在舵杆洲修建洞庭石台,以为舟船避风停泊之用。直至同治八年(1870年)在原洞庭湖(现划归南洞庭)中竣工建成。民间有“康熙起、雍正修、乾隆完、舵杆洲”的歌谣流传至今。

据《南县志》载,这石台长96丈,宽30丈,高6丈,台上建有神庙,台角铸有镇水铁牛。台北为弓背形,台南筑有偃月堤,台中为宽约10丈的泊船港湾。有了此港,“风起则趋避有地,湾泊则防护有资,冰冻则接济有赖。”这里成为洞庭湖上重要的航标和避风港,西、南洞庭入长江的通道从此安全畅通。



宋代夏圭所绘《长江万里图》中驾舟过激流险滩(局部)。



镇江救生会遗址里的红船。

颁布「行船法」

水上事故并不全是天灾,而多人为原因。古人在改进船舶、航道安全的同时,还通过法规以避免和减少“人祸”的发生。

早在秦汉时期,已有相应的长江航运“行规”,在湖北江陵凤凰山西汉10号墓里,曾出土6方木牍,其中有一木牍上写有一份贩运“契约”,契约中便有船员的工作制度和保护船用设备的条款,装备不齐或擅自拿走设备,都要罚款。

唐代时,中国出现了第一部国家“行船法”。如何航行,如何堵塞船缝(帮船)、如何处理漏水,甚至连船停宿于何处(安标宿止)都有具体的规定。

如停泊,船舶必须在有港埠的浦洲码头岸边停泊过夜,不得在荒无人烟处停宿,以保证船上财物和乘客的人身安全。还要求,无论白天还是黑夜,停泊后须设置明显标志。

有水上经历的人都知道,正常航行中最怕两船相撞,而不是糟糕的气象条件。鉴于此,唐代的“行船法”中对两船相遇规定了避让规则:如在急流与险滩处,如果上水(逆流)船与下水(顺流)船相会,上水船要主动避让下水船,否则要被处罚。

据《唐律疏议·杂律》“行船如船不如法”条:“诸船人……若船筏应回避而不回避者,答

五十。”如果有人员伤亡、财物损失,则加重处罚,“以故损失公私财物者,坐赃论,减五等;杀伤人者,减斗杀伤罪三等。”

也就是说,承担运输的船家不得“损失公私财物”,不得“杀伤人”或谋财“杀人”,否则都属于犯罪行为,将“杖六十”、“杖一百”,或判处一至二年有期徒刑。

《疏议》还对“行船法”的适用范围和对象做出了司法解释:“船人,谓公私行船之人。”如果是非人为原因,如突然遇到暴风,造成财物、人员伤亡,则不受法律惩治。

唐代的内河航运管理办法,对现代的航运管理也产生了积极的影响。

自有成熟处置办法 发生江难

水上事故万一发生了,如何应对?在这方面,古代是多方力量共同努力。

以僧人为代表的爱心慈善人士,率先担负起了长江救生的责任。如在长江镇扬段,早在隋初,江北的扬州便有一座名叫“救生教寺”的寺庙,专做江上救生善事;对面临江的镇江,临江的金山寺僧人曾筹募资金,购置救生船只,“专拯覆溺者,名曰慈航。”

唐宋时期长江上已有了专业的“救生会”。南宋乾道年间时,镇江郡守蔡洸在江苏镇江西津渡所创立的救生会,是世界上最早的水上救生机构。据《至顺镇江志》记载,蔡洸还“置巨艘五,以御风涛之患”。

明清时长江打捞救援已有一套成熟的做法,救援组织和机构既有官办,也有民办,或民

办官助,官办民助,性质多样,但目标一致,都是服务于江上事件,保证江难发生后能得到及时处置。

据《镇江地方志》记载,康熙四十六年(公元1707年),清圣祖玄烨南巡,特召见时镇江知府冯庭棠做当面指示:“镇江江口救生船只最关紧要,今为数不多,速应添设。”冯庭棠乃选京口渔舟六十余只,日用其六,更番应调。

雍乾年间,长江上游沿江各县都建立了各自的江难义救组织。如巴县有“体仁堂”、丰都有“种福会”等。

清朝在长江沿岸普遍设立救生船站,大大提升了江难的处置水平和能力。清朝中后期,自唐代即出现的水驿船站均改成救生船站,清朝最早的救生船站出现在康

熙十五年(公元1676年)。

对遇难者的善后也有相应办法,由官方或民间慈善出面处理,给棺木、银两安葬。为鼓励抢险救援,还设有补助、奖金,但金额不等。有的每救起一人赏银8钱,有的赏银1两,还有的赏银1400文。打捞出遇难者遗体,也有相应的补偿,但少于救出生还者。

后来受西方影响,清代长江救生组织进一步扩大,管理更为规范。如在今南京,还设立了救生总局。救生局有权发布禁航令,如遇恶劣天气,船只“不得冒险抢渡”,救生局会及时升起“止渡旗”。止渡旗升起后,除递送公文等可视情况发船外,各船必须立即停航靠岸,“倘敢抗违,由局禀请拿究。”

(来源:城市记忆)

历史上的救生船——红船

姚育胜

300多年前,长江三峡开始出现了一种新颖奇特的船。它木质翘尾,小巧轻便,船首画着鸂鶒,船身、船桨、船篙皆涂红色,水手们身着红坎肩。它穿行于三峡的险滩恶水间,救民于风口浪尖上。它就是世界上最早的内河专职救生船,俗称“红船”。

红船之始

红船的创始,起于归州官

员。明朝天启四年(1624年),归州知州周昌期走马上任。上任伊始,也许是受了前任州官的启发和鼓舞,也许是听了黎民百姓的哭诉和哀求,也许是微服私访作了调查和研究,周昌期自掏腰包,捐造救生船二艘,置于叱滩。

叱滩是归州境内的一个凶滩,俗称“九龙奔江”,就在归州城下江边。南宋范成大《吴船录》说:“叱滩即人鲜瓮,亦名黄魔滩。长石截然据江三之二。五六月水势喷薄,声若雷霆,为归峡最险处。”

红船一经投用,效果十分显著。事隔270多年后,清光绪二十七年(1901年)本《归州志·周昌期传》这样记载:“州西二里黄魔神前曰叱滩……春夏水涨,湍如鼎沸。舟入湍中立碎。昌期至。捐置救生船二。尝一月,活五十人。州之有救生船,自昌期始。民感之至今。”

此事报之朝廷,于是,《清会典事例·工部·船政》便有了归州救生船的记载。

周昌期做了一件前无古人的好事。无意间,他还创造了一个世界之最——世界上最早的内河救生船。

红船之盛

清光绪八年(1882年)七月,以镇压太平军和捻军起家的湖南提督鲍超携眷回四川奉节省亲。舟至巫峡,在一个名叫“鸡冠石”的急流处遇险失吉。他的两个儿子被漫江洪水淹死,他自己好不容易被救起,已是吓得肝胆俱裂。这件事在川鄂两省官员中引起极大的恐慌。鲍超老年丧子,悲痛欲绝,遂于当月上奏皇上,力陈峡江险恶,请求增添红船。这事办得很是雷厉风行。八月初二,清廷内阁奉旨照办。这期间,川江红船事业有了更快发展,处于川江红船鼎盛时期。

根据《峡江滩险志》和清代有关的府志、县志,整理出清代川江红船清单,长江四川江安县至湖北东乡县(即今宜昌)900多公里航道上,前后曾设置了红船74只,设置的滩险之地达76处,共有水手423名。据此推算,平均12公里就有1只红船,可见当时川江红船之密集。

依据这份清单,我们还了解到,需设红船的川江滩险,绝大多数只设1只红船,少数滩险设两只。特别险恶的西陵峡红石滩,红船竟有7只之多。每只红船配水手6名,其中篙师、舵手各1名、橹工4名。极少数滩险的红船,根据需要,也有配2名、4名、8名水手的。

红船之末

红船的生命是和清朝的生命联系在一起。只不过红船比清朝早诞生20年,晚消亡20多年。十九世纪末,当大清帝国衰落时,红船也在逐渐走向衰落。清朝衰落的原因是政治、经济和军事。红船衰落的主要原因是经济。

在中国的古代和近代,红船事业是一个高风险、高投入的事业。由于险恶的自然条件,红船需要不断地添置和维修。数额很大的红船水手需要支付佣金。救起来的船民和旅客需要安置。捞起来的尸体需要善后。当几十条红船、几百名水手、几千名活人和死人需要花钱时,如果地方财政拮据、善款收入不足时,他们不得不减少红船。而减少红船再一次威胁川江航运安全时,地方官员只得向中央政府开口了。

清光绪十八年(1892年),面对三峡红船日渐减少的态势,湖广总督张之洞、湖北巡抚谭继洵联名上疏光绪皇帝,奏折结合清王朝当时的政治、经济和军事形势,把峡江增设救生红船的理由说得实实在在,具有很强的紧迫感和说服力。特别是运载朝廷铸造货币原料的铜船和抵御外侵的军械船,都要经过长江三峡,其安全维系国家安危、百姓生命。但张、谭二人的奏折呈了上去以后,却石沉大海。因为当时慈禧太后专权,朝廷内外交困,哪有工夫顾及此事。添置红船一事化为泡影。

民国初期,三峡红船实行川、鄂两省“分局管理制”。湖北在宜昌设立“经营局”,由省指派专人管理,所需经费在地方船捐和地捐中列支。木船少了,经费也少了,红船便失去了赖以生存的基础,1927年,川、鄂两省都因经费不足,难以维持,将红船自行裁撤。秭归红船则维持到1935年,终于寿终正寝,历时311年。

本版图片除署名外均由城市记忆提供