

# 救生会：现代水上救助的起源

宋代有救生性质的官渡船，明末有救生“红船”，清朝初年有京口救生会，清末则有焦山救生总局——从民间的慈善之举到官民合力形成有规模的救助组织，我国水上救助相续发展出一条鲜为人知的传统脉络。

而世界最早的水上救助组织遗址——救生会的所在，更称得上是鲜为人知。

在江苏省镇江市云台山北麓的古官道上，有一条 1000 多米长的青石古街。历经六朝、唐、宋、元、明、清各代的风雨，略显破旧、颓败，只有两扇分别刻着“层峦耸翠”、“飞阁流丹”的石门，让人猜想昔日的热闹繁华。

这条古街就是西津渡街，在生活气息浓郁的镇江城中尤显静谧。倒是江水退去之后，过去舟楫如织的西津渡口，如今车水马龙。

在这条古街上，有江南惟一现存的喇嘛式过街塔——昭关塔，人们依然相信从塔下经过一次即是礼佛一次，于是在塔下来往穿越，祈求一世平安。离古渡口不到 50 米处，有一座观音洞，一座天妃庙，同样承载了来往渡口百姓的平安祈愿。

观音也罢，天妃也罢，给予那些处于危难之中的人们实实在在的关心和帮助的，却是数十米之外的救生会。

救生会是一幢不起眼的砖木建筑，门楣上镶嵌着三个苍劲有力的大字：救生会。推门而进，迎面是一座六角凉亭，左转便是一栋总面积不足 200 平方米的两层建筑，楼对面则是三开门面的平房。整个大院没有曲径通幽的胜景，更没有雕梁画栋的豪华，倒像小富人家的寓所。这里就是镇江西津古渡救生会——现代救助的发源地。

## 救生会雏形

镇江枕山临水，素有“黄金水道”之称，自六朝始，大江南北的各种物资就经由西津渡转运至全国各地。至隋唐，随着京杭大运河的全线贯通，镇江随之成为朝廷南北漕运的咽喉，西津渡也日益繁忙。那时还处江中的金山寺见证了当年水上运输的盛况：“西津渡乃南北冲要之地，江浙闽海悉由此以达京师，使命客旅，络绎往回，日不暇给。”

据《镇江志》记载，镇江西津古渡北对瓜洲，江面开阔达 40 余里，“每遇疾风卷水，黑浪如山，樯倾楫摧，呼号之声惊天动地”。唐代诗人孟浩然就留下了“江风白浪起，愁煞渡头人”的诗句。唐天宝十年（722 年），一次就有数十艘渡船沉没；南宋绍兴六年（1136 年），一艘渡船离岸不久即遇上风浪波涛，连船公在内的 46 名渡客无一生还；明万历十年（1582 年）的一阵狂风竟摧毁了千余艘漕船和民船。

由于西津渡特殊的交通位置和军事地位，宋朝时，镇江沿岸渡口已星罗棋布，绵延数十里，加强安全管理就显得尤其重要。到了

南宋乾道年间，渡船死人的事件还在延续，活生生的事实让时任镇江郡守的蔡恍寝食不安，他决意做一件好事。这一年，蔡郡守建造了 5 艘抗风能力很强的大型摆渡船，各船分别竖立“利、涉、大、川、吉”作为标志，并限定载客人数，摆渡船“身兼两职”，既渡人又救人，这就是首次见诸史册的官渡和救生性质的渡船，也是后来救生会的雏形。从此以后，西津渡口很少发生人命事故，百姓也不再担惊受怕了。

到了元代，战事纷乱，污吏横行，这时的西津渡口监渡官吏中有人滥用职权，敲诈勒索，致使渡江客取道私渡。然而，天下乌鸦一般黑，私船主大多为无业游民，索财更是心切，手法毒辣无比，载客船常常驶抵江心，故意停航，威胁旅客交钱，一时间闹得渡江者人人自危。正直的官员再也看不下去了，元延祐至泰定年间，镇江路总管段廷圭下令在西津渡新增救生渡船 15 艘，每船配备艄工 1 名，水手 9 名，要求竖立旗号，并标明艄工的姓名，实行“实名上岗”，接受老百姓的监督。段廷圭规定，路、县级正职官员必须每 10 天轮流一次亲自到渡口巡检，严查私渡小船。他还规定，各渡船摆渡费由官方统一收取。江面上还常年派出巡逻船监督，发现官方渡船不插旗号，严加处罚，对私渡船则予以坚决打击。泰定二年（1325 年），段廷圭又果断地取消了历年来设在码头上的“监渡员”，根除了滋生渡口贪官的土壤。泰定三年（1326 年）10 月，他又大胆地采纳了镇江路经历皇甫祥、知事翟思忠的建议，取消了西津渡官渡船的船票，受到了百姓的拥戴。

西津渡口的一系列变革，对改变当时长江水域事故频发、保障老百姓的生命财产安全发挥了积极意义。但是，由于经济社会条件的制约，救生行动往往被动进行。

## 救生“红船”

明朝正统年间，巡抚侍郎周忱打造了两艘救生专用船，



图为清末长江三峡中的炮船（有桅杆的大船）和救生红船（站立二人的小船）



图为今日在镇江救生博物馆中的红船

并向社会招募水手 30 余人“济渡救生”。他还亲自率领民工修建西津渡石堤，使救生船直抵码头，大大方便了旅客登船。这是真正意义上的长江水域救助专业队伍。

时至清初，江上船覆人亡的事故频频发生，地方官府面对百姓生命安危却熟视无睹。万般无奈下，康熙四十二年（1703 年），京口 15 位绅士共同协商，决定成立京口救生会，宗旨是“救涉江复舟者”。会址楼特设瞭望哨，一旦发现江上有船翻溺水者，救生会会立即派出红船前去救助。救生红船出救时，船头桅杆挂有虎头牌，一路锣锣开道，江上所有船只听到锣声都得避让，所有关口都得打开，给红船让道，红船须在最短时间内赶到出事地点实施救生。

京口救生会的诸名义举，引起了社会各界人士的关注和支持，慕义者益多，收到的捐助金额也越来越多。5 年后，救生会购得西津渡昭关晏公庙旧址，建屋三间作为会址，屋堂中祭祀晏公像，后又建楼阁祭祀文昌神。其救生的范围也越来越大，在社会上产生了很大反响，在它的影响下相继出现了江宁府齐济寺，设救生红船一艘；观音门设救生红船一艘；扬州县与丹徒丰乐桥间也设有救生红船。一时大江南北呈现初一派大家争做救生善事

的景象。

江上虽有救生义举，但平安渡江仍是百姓日常所期盼的大事。因太平天国起义失败，清廷大批裁剪湘、淮军，镇江码头一时出现了不少无家可归的解甲士兵，他们成了散兵游勇，流落在江面上为“船民”，表面上是靠片帆双桨的小船营生，实际上干着江上盗匪的勾当。这些小船出没无常、行踪飘忽，过江商旅屡受其害。对此，地方官厅也束手无策。同治年间，在镇江经商的余姚县人魏寿昌主动邀请同乡魏铭、严宗延等 5 人集议研究，决定成立镇江义渡局，共同集资建造大型渡江帆船，帆船漆成红色，免费渡客，取名义渡红船，专门载渡瓜洲与镇江的旅客，使南来北往的人平安渡江，以免惨剧继续发生。

自从有了义渡红船，大江南北过往的官民商贾甚感方便。由于不收取渡船费，过江的肩挑负贩、引车卖浆者以及广大百姓受惠不浅。

## 经费募集

施行江上救生和义渡是一种公益行动，皆非营业性质。但两家机构日常管理人员及红船的舵工、水手的薪金，以及船只的保养、维修、更新等都需要开支。为解决资金问题，它们采取

了相同的社会募集运作方式，且募集中涌现出不少终身为慈善事业做出突出贡献的乡绅世家。

京口义士蒋豫，字介和，安贫力学、乐善好施。乾隆初年，他继承族人之志，召集诸位善士，全力振兴京口救生会。它们商定出：救生人员凡于江中救活一人，赏钱 1200 文，捞救浮尸一口，给奖赏暨同棺抬埋费 1150 文。他与后人苦心经营京口救生会，连续七代，计 140 多年，未曾假手于人。第二次鸦片战争期间，英国侵略者侵占镇江，强占昭关救生会所作领事馆。清廷官员下谕给蒋家后人蒋宝，要求屈认被侵占事实，向洋人领取房屋租金。蒋宝力争保住救生会会址，拒绝领取租金，迫使洋人侵用房屋的不合法。光绪三年（1876 年），镇江美英领事馆另选他址，救生会房屋得到归还。

镇江义渡局在经费开支上也出现同样的问题。创办初期，虽有发起人魏昌寿等人筹垫资金，但要维持常年开支，则需要另有经费来源。于是又由魏昌寿等人报请地方官厅，劝谕镇江当时商界的洋货、洋药、洋行、杂货、钱铺五个行业的公会，认捐轮办，每个行业公会承值一个月，由行业董事会负责管理局务。五月一轮，周而复始。收支各款，也轮流造册报销。五业认捐后，经费仍有透支，又经地方政府转上级政府批准，向江北仪征十二圩的盐业提取“盐厘”，向七濠口米行提取“米厘”，以解决经费不足的问题。

由于轮值法运作起来存在事权不一的缺陷，各业董事平时要忙于本会内部的业务，无暇兼顾义渡总局的事务，于是又公议决定改五业轮值法为公推一业的董事专门负责制，认捐款项仍由五业分担不变。

同治十二年（1873 年）始，由五业公推瓜洲的于百川总管局务。于百川是一位慈善家，他主持义渡局事务后，恰逢各方捐款丰裕，于是精打细算，以余款陆续添置义渡局的恒产，以出租田的租金作为义渡船的固定经费。于百川去世后，其侄于树滋及其子于小川相继承担董事，于氏三人热心义渡善事长达 70 年有余。

随着社会经济的发展，江上出现了新式机轮，渡江不再是百姓们性命攸关的大事。1923 年，在镇江、瓜洲名绅马隽卿等人的倡议下，成立了普济轮渡局，购买了大吨位的铁壳“普济号”轮渡船，使西津渡至瓜洲的轮渡条件大为改善。由于镇江小轮业的迅速发展和渡口管理的不断完善，京口救生会和镇江义渡局的红船才逐渐退役，最终完成了它们的历史使命。

（据《东南文化》等）