

公益物品的供給：清至民國鄱陽湖區的水上救生事業

——以左蠡《救生同仁堂局志》為中心

鄭梅婷

劉詩古

廈門大學歷史與文化遺產學院 北京大學歷史學系

提要

鄱陽湖水域不僅浩渺無涯，而且水文環境複雜，尤其西鄱陽湖的左蠡一帶，歷來被視為最險要之區，風浪無常，沉船事故常有發生。至遲在明末清初，地方官就已在於此設立救生船專門負責「拯溺」。乾隆初年，在中央政府的大力支持下，各地官府開始大規模設置救生船，經費則主要由國家正項支給。清後期，清政府內外交困，官辦救生船難以維持，民間救生組織逐漸興起。光緒末年，左蠡救生同仁堂始由地方士紳募捐創立。其初始創辦經費主要來自社會募捐和政府撥款，日常收入則主要依靠田產與房產的租金，董事的推選受到地方家族力量的影響。民國時期，在旱澇災害的打擊下，同仁堂面臨經費困難的局面，日寇入侵後救生船等設備被炸毀無存。抗戰勝利後，同仁堂得以重建，繼續從事水上救生活動，但隨着機動船的普及，救生需求下降，同仁堂逐漸走向衰落。從水上救生的地方實踐來看，近代中國民間組織在提供救生服務的效率上並不遜色於政府，但這類公益組織在維持上仍然存在極大的不確定

鄭梅婷，廈門大學歷史與文化遺產學院碩士研究生，電郵：1397679708@qq.com；劉詩古，北京大學歷史學系、北京大學中華人民共和國史研究中心副教授、研究員，主要研究領域為內陸水域史、社會經濟史與二十世紀革命史，電郵：shiguliu@pku.edu.cn。

本文為國家社會科學基金青年項目「清至民國長江中游地區濱水社會研究」（批准號：19CZS072）階段性成果之一。感謝兩位匿名審稿專家的寶貴意見。

性和脆弱性，且面臨經濟和社會層面的雙重困境。

關鍵詞：鄱陽湖區、左蠡、救生同仁堂、水上救生、公益物品

一、問題與資料

水運是明清人員流動和商品運輸的主要方式，但船隻在江湖險要處常有覆沒的危險。余治稱：「人生急難之遭，至江湖風波之險而極矣。呼吸之間，即關性命，呼天莫應，搶地無靈，四顧茫茫，心膽俱裂。此時設有為之垂手救援者，起死肉骨，何啻浮屠七級也。」^①至遲在明代後期，專門用於救生的船隻就已出現。清前期在乾隆皇帝多次諭令下，官辦救生船迅速發展，成為水上商旅往來安全的重要保障。至清後期，官辦救生船興廢不一，民間救生組織興起，逐漸替代官方職能。

對於長江流域的救生紅船問題，學界已有一些研究成果。早在20世紀80年代，羅傳棟、楊天佑就對峽江救生船作過簡單的介紹。^②20世紀90年代，森田明利用多種救生志書和方志資料，對救生船的設置、發展、營運與財政等問題有過整體性梳理。^③1995年，藍勇對清代長江上游救生紅船的產生時間、性質和作用進行初步探究，提出「救生紅船起源於明末」的觀點。^④進入21世紀之後，研究者對救生紅船的討論日趨豐富和深入，不僅在研究地域上開始由長江中上游逐漸向中下游擴展^⑤，而且開始從制度層面的宏觀討論逐漸轉向實踐層面的微觀分析^⑥，還有學者試圖透過救生船的發展來觀察國

① 余治，《得一錄》（《中華文史論叢》第84冊，臺北：華文書局，1969年據清同治八年得見齋刻本影印），卷4之3，〈救生局章程〉，頁283。

② 羅傳棟、楊天佑，〈清代的峽江救生〉，《航海》，1984年，第4期，頁21。

③ 森田明著，鄭樑生譯，《清代水利社會史研究》（臺北：編譯館，1996）。

④ 藍勇，〈清代長江上游救生紅船制初探〉，《中國社會經濟史研究》，1995年，第4期，頁37-43。

⑤ 參見王玉朋，〈清代南京救生事業初探〉，《蘭州學刊》，2014年，第2期，頁60-67；胡夢飛，〈清代江蘇水上救生慈善機構的歷史考察——以救生船局為中心〉，《山東青年政治學院學報》，2015年，第1期，頁138-144；楊偉兵、楊斌，〈清代皖江水上救生事業初探〉，《蘇州大學學報》（哲學社會科學版），2018年，第3期，頁159-165；吳滔、阮寶玉，〈清中前期的京口救生與練湖興廢〉，載唐立行主編，《江南社會歷史評論》（北京：商務印書館，2018），第12期，頁31-46。楊斌，〈救生船與清代沅江水上救助事業發展〉，《求索》，2021年，第3期，頁64-74；李鵬鑫，〈清代皖江救生組織與基層社會控制〉，《寧夏大學學報》（人文社會科學版），2021年，第6期，頁146-152。

⑥ 比較重要的討論有藍勇，〈清代長江上游救生紅船制續考〉，《中國社會經濟史研究》，2005年，第3期，頁50-54；顧川洋，〈乾隆年間官辦救生船淺述〉，《歷史檔案》，2010年，第4期，頁67-71；藍勇，〈清代長江紅船救生的地位和效果研究〉，

家與社會之間的互動^⑦。這些研究的推進，很大程度上得益於各地救生局志的發現和使用，從而讓研究者有機會窺見其內部運行機制。但相對而言，學界對長江中下游水域的水上救生關注尚且不夠，尤其對江西鄱陽湖等內陸湖泊水域救生組織的研究更是鮮見，仍有進一步討論的必要。^⑧

本文主要以新發現的江西省都昌縣檔案館藏民國二十五年左蠡《救生同仁堂局志》為核心史料，結合第一歷史檔案館與江西省檔案館所藏相關檔案，並輔之以《清實錄》、乾隆朝奏摺、地方志書、文人文集、海關檔案、文史資料等文獻，以左蠡救生同仁堂為中心，着重考察清至民國鄱陽湖區水上救生事業的發展與演變，並反思民間自組織在提供公益服務上的作用。本文雖然以鄱陽湖區為主要考察區域，但力圖討論的問題卻並不局限於此，而是希圖借此案例的細緻討論，來深化我們對水上救生服務「供給」機制的認識。具體而言，筆者有興趣以下三個問題：其一，鄱陽湖區的救生船創立於何時？又經歷怎樣的歷史演變？其二，作為非營利組織，湖區的水上救生組織如何得到有效維持？救生船運行的經費從何而來？水上救生服務應該由政府還是民間來提供？其三，水上救生活動在實際運行過程中面臨哪些困境？又該如何解決？

需要說明的是，《救生同仁堂局志》是由左蠡救生同仁堂董事高潤堂

《中國社會經濟史研究》，2012年，第3期，頁30-43；藍勇，〈清代長江救生紅船的公益性與官辦體系的衰敗〉，《學術研究》，2013年，第2期，頁97-104；唐春生、李鵬鑫，〈清代至民國初期三峽地區救生船之制度安排〉，《三峽大學學報》（人文社會科學版），2018年，第2期，頁1-7；王毓偉、胡憶紅，〈清代地方財政與水域救生事業的轉型——以岳州救生局為例〉，《社科縱橫》，2020年，第1期，頁115-122；惠科，〈清代長江上游城市重慶的水上救生事業探蹟——以巴縣檔案為中心〉，《西華師範大學學報》（哲學社會科學版），2021年，第4期，頁75-81。

⑦ 參見楊國安，〈救生船局與清代兩湖水上救生事業〉，《武漢大學學報》（人文科學版），2006年，第1期，頁69-74；吳琦、鮮健鷹，〈一項社會公益事業的考察：清代湖北的救生紅船〉，《中南民族大學學報》（人文社會科學版），2007年，第4期，頁76-80；楊斌、鄧子綱，〈清代洞庭湖水上救助事業與社會成效研究——以岳州救生局為中心〉，《社會保障研究》，2015年，第4期，頁50-60；劉亮，〈近代江南地區縣域慈善組織的發展困境——以江靖救生義渡局為中心的考察〉，《民國研究》，2016年，第1期，頁65-74。

⑧ 據我們目前有限的搜集，僅看到陝西師範大學陳建凱對鄱陽湖區救生船問題進行研究，但他並未利用到左蠡《救生同仁堂局志》這一救生志書。參見陳建凱，《清代水上慈善事業研究——以江西義渡與救生紅船為重點考察》（西安：陝西師範大學未刊碩士學位論文，2017）。

(1879-1938) ⑨ 編成，共有兩冊。據高潤堂自述，該局志的纂修源於「同仁堂事蹟繁多，盡系慈善，本應載入邑乘，而未逢其時，恐年沿事軌，則有賴於私輯也」。^⑩遺憾的是，我們僅搜集到第二冊，其主要內容為1933年至1934年高潤堂與民國政府要員和社會各界人士之間往來的信函，有36頁。後來，都昌縣政府在民國三十三年至三十四年對同仁堂財產進行清查接收，又留下一些公函。都昌縣檔案館將局志第二冊與這些公函放置在一起，編號為D004-6-29，抄錄完總計約25,000字。目前，已被學界發現的救生類志書主要有同治十二年（1873）《辰州救生總局記》、光緒元年（1875）《岳州救生局志》、光緒三年（1877）《峽江救生船志》和民國十年（1921）《衡山救生局志》，多成書於晚清民國時期。這些救生志書在內容上有一些共同的特徵，大體都包括五大部份：文件案牘、規章制度、收支款項、田房契約與地圖圖繪。^⑪

雖然左蠡《救生同仁堂局志》第一冊下落不明，但我們從文史資料中可以獲取一些零星記載，進而推測其內容應當包括文件案牘、規章制度、收支款項、田房契約幾個部份。至於「地圖繪畫」部份，高潤堂已在《纂修同仁堂局志跋》中明言：「夫我同仁堂設局置船，專為湖面救生事業，無有繪圖之必要。」^⑫相比之下，《峽江救生船志》則附上詳盡的灘險地圖。^⑬這可能是因為左蠡救生同仁堂所負責的水域範圍相對有限，而水手舵工多為本地人，對附近湖面形勢相當熟悉，所以沒有另外繪圖的必要。

二、官辦救生船的設立及其演變

鄱陽湖位於江西省北部，長江九江河段的南岸，是中國第一大淡水湖。

⑨ 高潤堂（1879-1938），都昌縣多寶鄉西高村人，清代例授國學生。民國年間，他在西高村首創拔萃高級小學，擔任校長兼江西省教育廳諮議。在擔任同仁堂董事期間，高潤堂向社會各界募捐添置紅船，因而被選為江西省社會及國會選舉調查員，被省政府授予金銀兩色獎章一枚。參見夏國初，〈高潤堂〉，載中國人民政治協商會議江西省都昌縣委員會文史委編，《都昌文史資料》，第8輯，2008年，頁223。

⑩ 高潤堂，〈纂修同仁堂局志跋〉（1936），《救生同仁堂局志》，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑪ 藍勇，〈中國歷史上特殊的地方志書——救生類志書〉，《中國地方志》，2015年，第12期，頁32-35，63。

⑫ 高潤堂，〈纂修同仁堂局志跋〉（1936），《救生同仁堂局志》，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑬ 羅笏臣，《峽江救生船志》（光緒三年〔1877〕刻本），哈佛燕京圖書館藏。

該湖彙聚贛江、撫河、信江、饒河、修河五河來水，在湖口注入長江。^⑭ 隨着明清商品經濟的發展和造船技術的提高，江西水上運輸的重要性得到進一步提升。景德鎮作為瓷業中心，「一水滌紆，通於彭蠡，扼上流，當孔道，實維景德鎮陶器行於九域，施及外洋，於是豪商大估（賈）咸聚於斯，事陶之人，動以萬計」。^⑮ 此外，茶葉、木材和土貨等大宗商品也都要依靠水路行銷省內外。^⑯

（一）水文環境與航行安全

鄱陽湖不僅是商旅要道，還是漕糧北運的必經之地。江西自明代以來都是重賦之區。^⑰ 明清時期，江西的漕糧運輸數量居全國第三位，且運輸線路長，故漕運在全省內河水運中佔有重要的地位。^⑱ 然而，漕船主要是木帆船，在鄱陽湖水域常遭風浪而覆沒，據載：「江西鄱陽湖面安瀾，素稱極險，每遇春漲較盛，風信靡常，各幫船於銜尾渡湖之日，往往猝遇暴風，無從收泊。」^⑲ 因此，各級政府歷來重視漕船的水上安全。

鄱陽湖水面看似平靜，實則風浪驟起。乾隆三年（1738）八月初三，江西巡撫岳浚奏請在江湖險要之處添設救生船，極言鄱陽湖之險：「江右九江、南康等府屬，臨江濱湖，最稱險要，凡商民船隻來往，一遇風信不常，波濤洶湧，汪洋巨浸，輒多覆溺之虞」。為此，他提出：「若非在於危險處所設立船隻臨時救護，難以保全生命。」^⑳ 光緒三十一年（1905），《江西官報》刊文稱：「湖水雖平，地面則碩大寬廣，浩無津涯。無風時，猶能混太清而坼吳楚，矧颶風迅發，砰隱颯沓，真有高浪闖天、長瀾殷地之勢。唯其為瀦水也，斯迴薄無流泄之路。唯其為驚風也，斯驚亂無順逆之理。加以

⑭ 江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》（北京：人民交通出版社，1991），〈緒論〉，頁2。

⑮ 道光《浮梁縣志》（道光三年〔1823〕刻本），卷首，〈舊序〉，頁17b。

⑯ 江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》，頁76-78。

⑰ 劉詩古，《資源、產權與秩序——明清鄱陽湖區的漁課制度與水域社會》（北京：社會科學文獻出版社，2018），頁305。

⑱ 江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》，頁56。

⑲ 〈江西巡撫先福為遵旨祭禱鄱陽湖神事奏摺〉，嘉慶十四年八月初二日，中國第一歷史檔案館藏，03-2082-053。

⑳ 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁5-6。

洲島綺列，風觸磯而回旋益猛，磯激浪而奔迸益怒。」²¹其中，東湖由於水面寬闊且山巒不多，「歷稱平穩」，西湖則「靈水匯歸諸峰，環峙上下，特著名極險處所甚多」，更容易發生事故。²²

汛期水面遼闊，一望無際，船隻容易發生觸礁事故。乾隆三年（1738）六月二十五日，江西學政于辰在奏摺中寫道：「至江西一十三府，千源萬派，皆匯鄱陽一湖，然後注於大江。每當大雨時行，江湖撐漲，稽天浸地，浩渺無涯。其間大姑、彭澤等處磯多，而水駛最為險惡，易致觸舟。此皆臣所親歷者。」²³對此，地方政府曾經通過設置簡易航標的方式提醒來往船隻。同治《南康府志》載：「縣治西北土目湖中有鶴子石，為行舟患。明崇禎壬午，推官廖文英鑄鐵柱一丈四尺，立於石以志表，往來利之。」²⁴乾隆五十四年（1789），為避免漕船行走錯誤或擱淺，由江西督糧道「委委員帶領兵役於河溜兩旁分投插柳，標記深淺」。²⁵這些航標的設置固然有利於船隻辨識航道，避開礁石，但船隻一旦遇險，仍然需要及時的救護，因而救生船隻的設置尤為必要。

不過，因湖面遼闊，救生船實難顧周全。岳浚稱：「長江則磯險溜多，鄱湖則水面遼闊，危險之地，在在均應預備。」²⁶他建議，在設置救生船時要注意「兩岸瞭望，上下救援，以資救應」。²⁷此外，〈鄱陽湖宜設救生船說〉一文也提到鄱陽湖水面比長江遼闊，船隻遇險後無從泊岸，救護的難度更大，內稱：「舟行其間，掀播顛越，失自主之權，欲從流飄蕩，既無水理之可循，欲泊岸避風，又恐礁石之相礙。當是時，求一壺而不得，叫馬祖以無靈……蓋江水較為狹長，中邊有三〈濤〉之分，傍岸有回流可趁，湖則渾

²¹ 〈鄱陽湖宜設救生船說〉，《江西官報》，1905年，第14期，頁6-10。

²² 〈江西巡撫先福為遵旨祭禱鄱陽湖神事奏摺〉，嘉慶十四年八月初二日，中國第一歷史檔案館藏，03-2082-053。

²³ 〈江西學政于辰為江南等地涉險江湖請救議定救生船隻數目事奏摺〉，乾隆三年六月二十五日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁5。

²⁴ 同治《南康府志》（同治十一年刻本），卷6，〈建置二〉，頁39a。

²⁵ 載齡等修、福趾等纂，《欽定戶部漕運全書》（《續修四庫全書》第837冊，上海：上海古籍出版社，2002），卷45，〈漕運水道，挑濬事例〉，頁113。

²⁶ 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

²⁷ 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

淪無垠堦，故險惡倍於長江。」²⁸ 為此，該作者認為，「好善之士苟欲仿長江成法而為之，濱湖各縣口門固宜駢徧設船局，而湖中險要如老爺廟、屏風、松門等處，尤必節節分設。蓋湖面寬則布置宜密，布置密則呼應愈靈」。²⁹ 這一建議固然好，但設置和維持救生船的成本高昂，太湖救生局就鼓勵漁船參與救生，以彌補救生船的不足，規定「湖面遇有覆舟人口，責成漁船及各色船搶救，每救活一人，赴局領犒勞錢二千文，如值暴風，領犒勞錢三千文」。³⁰

值得注意的是，與江河相比，湖區的救生船在樣式上也有所不同。岳浚認為，「惟查江湖水性各有不同，而所造船式亦當分別」，湖泊開闊水淺，救生船應以吃水較淺且行動便捷的船為主，而江河相對水深且水流湍急，救生船則應設置得寬大而穩定。他主張：「將在湖中之船，身長四丈，腰寬一丈，艙深三尺五寸，板厚一寸五分，而在江之船，請照江南置造救生船式，身長六丈二尺六寸，腰寬一丈二尺六寸，艙深五尺六寸，板厚一寸五分。」由此可知，湖中之船在長寬和艙深方面都要設置得比在江之船要小一些，「但其物料俱用樟株堅木，方可經久」。³¹

此外，隨著明清內河運輸的發展，針對過往商船的劫掠活動日漸猖獗。³² 王宗沐曾記述，鄱陽湖「春夏水溢，渺茫萬頃，則波濤蕩潏，不可湊泊。秋高水落，墜埂微露，則又千條萬港，舟一入其中，鬼伏神藏，不可周詰」。³³ 乾隆二十二年（1757）十月十一日，江西巡撫阿思哈向皇帝奏請對鄱陽湖船隻編保以防盜賊，提及：「竊查江西鄱陽一湖煙波浩淼，環統四府八邑，外接潯陽大江，港汊繁多，沙洲水口，漁船小艇在在叢泊，奸匪易於托足，從前夙稱盜藪。」³⁴ 康熙年間，都昌知縣曾王孫亦提到：「湖有三

²⁸ 〈鄱陽湖宜設救生船說〉，頁6-10。

²⁹ 〈鄱陽湖宜設救生船說〉，頁6-10。

³⁰ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁292。

³¹ 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

³² 王日根、曹斌，《明清河海盜的生成及其治理研究》（廈門：廈門大學出版社，2016），頁1-2。

³³ 王宗沐，〈順作險書〉，《敬所王先生文集》（《四庫全書存目叢書·集部第111冊》，濟南：齊魯書社，1997年影印杭州大學圖書館藏明萬曆元年劉良弼刻本），卷26，〈外編〉，頁576。

³⁴ 〈署理江西巡撫阿思哈奏為申嚴鄱陽湖船隻編保及防範盜賊事〉，乾隆二十二年十月十一日，中國第一歷史檔案館藏，04-01-01-0212-041。

山、四山，屹立波濤中，為盜出沒藪。他盜志在取財，湖中盜則必殺人，謂不殺人則有失主，賊易敗。」^⑤由此可見，鄱陽湖中的盜賊似為水域治安的重大威脅，而官辦救生船的設置按理有助於震懾匪徒，但實際運行過程中卻未必如願。

（二）救生船的設立及其演變

關於救生船最早設置的時間，學界存在一定的爭議。藍勇根據崇禎歸州知州周昌期〈修黃魔神廟記〉的有關記載，提出「長江上游最早的救生紅船制起於明天啟年間」。^⑥吳琦、鮮健鷹則注意到弘治《夷陵州志》的有關記載，認為明弘治年間湖北似乎即有地方關注水上救生，同樣認為「設置時間的最終確定還需要進一步的文獻材料支持，但晚明則是無可厚非之說」。^⑦另有傳說認為，宋代乾道年間西津渡已經出現救生船。^⑧元代至順《鎮江志》記載，「西津渡，宋乾道中郡守蔡洸置巨艘五，以禦風濤之患，南北混一，涉者益眾」^⑨，尚且看不出與「救生」有直接關係。光緒《丹徒縣志摭餘》記載：「救生會，在京口昭關，創自宋乾道間。」^⑩但該縣志形成時間較晚且缺少其他佐證。因此，西津渡的渡船即使是兼具官渡和救生性質的渡船^⑪，也沒有證據表明其專門用於救生。綜上所述，相對確定的是，專門用於救生的船隻至遲在明代後期就已出現。

那麼，鄱陽湖區何時開始設置救生船呢？《宋會要》載：「仁宗天聖四年（1029）四月，翰林學士夏竦言：『金山、羊欄、左里、大孤、小孤、馬當、長蘆口等處，皆津濟艱險。風浪卒起，舟船立至傾覆，逐年沉溺人命不少，乞於津渡險惡官置小船十數隻，差水手乘駕，專切救應。其諸路江河險

⑤ 曾王孫，《清風堂文集》（《四庫未收書輯刊》第5輯，第29冊，北京：北京出版社，2000年影印康熙四十五年曾安世刻本），卷23，〈雜記（志銘附）〉，頁296。

⑥ 藍勇，〈清代長江上游救生紅船制初探〉，頁37。

⑦ 吳琦、鮮健鷹，〈一項社會公益事業的考察：清代湖北的救生紅船〉，頁76，註1。

⑧ 霍福廷、王祖毅，〈探尋中國救撈源頭——與鎮江救生會的歷史「對話」〉，《航海》，2005年，第2期，頁15。

⑨ 至順《鎮江志》（《中華文史叢書》第8冊，臺北：華文書局，1968年影印清同治二年刊本），卷2，〈地理〉，頁112。

⑩ 光緒《丹徒縣志摭餘》（民國七年刻本），卷9，〈人物七（尚義）〉，頁64a。

⑪ 范然，〈鎮江救生會始末〉，《鎮江高專學報》，2002年，第1期，頁24；霍福廷、王祖毅，〈探尋中國救撈源頭——與鎮江救生會的歷史「對話」〉，頁15；孫之祜，〈康熙皇帝與中國古代水上救生事業〉，《中國海事》，2009年，第11期，頁69。

惡處，亦乞勘會施行。』從之。」^⑫ 這表明宋代已有官員關注水上救生問題，且「羊欄」、「左里」都位於鄱陽湖區，但該提議是否真正落實，我們無從得知。康熙《徽州府志》記載，星子知縣方可權「多置船以救溺」^⑬，而方可權在萬曆年間任星子知縣。^⑭ 雖然還需要進一步的文獻支撐，但這說明明末的星子縣地方官同樣注意到水上救生問題。

乾隆十四年（1749），江西巡撫阿思哈提及：「康熙年間，南康府屬星子縣南岸、渚溪司、洋瀾汛、謝師塘、火焰山、青山司、長嶺汛、蔡溪河八處，各設船一隻。都昌縣左蠡地方，為鄱湖最險之區，設船二隻。又九江府屬德化縣於九江關、岳師門、大姑塘三處各設船一隻……以上南、九二府共原設救生船一十七隻。」^⑮ 此外，雍正《江西通志》記載，周燦「守南康，地臨湖，多水患，設救生船以拯溺」。^⑯ 同治《星子縣志》也載：「（康熙）癸未，廖（文英）公治康之四年，續熙化颶，百廢具舉，甫下車即榜渚溪、青山等處修濟艘，設賞貲，孳孳拯溺。」^⑰ 均反映康熙年間南康府設置救生船以拯溺的情形。而在九江、南康兩府之外，康熙二十二年（1683）「土著人與外方客」在南昌城章江門外「鳩而為救生會」。^⑱ 總之，鄱陽湖區在明末可能已有地方官倡設救生船，在清初多地已設有官辦救生船，但每處船隻數量不多。

乾隆年間，在中央政府的大力投入下，各地官府開始大規模設置救生船，經費則主要由國家正項支給。^⑲ 乾隆三年（1738）六月二十五日，江西學政于辰奏請在江南等地江湖涉險之地詳查險厄之處，議定船隻數目，估計修造工料，就提及：「向亦間有設立救生船隻，但恐經費不足，則為數無

⑫ 徐松輯，《宋會要輯稿》（上海：中華書局，1957），第8冊，〈方域〉13之5，頁7532。學者曹家齊早就注意到這則史料，參見曹家齊，〈宋代關津管理制度初探〉，《西南師範大學學報》（哲學社會科學版），1999年，第2期，頁133。

⑬ 康熙《徽州府志》（康熙三十八年刻本），卷14，〈宦業傳〉，頁47b。

⑭ 同治《星子縣志》（同治十年刻本），卷8，〈武備志〉，頁9a-9b。

⑮ 〈江西巡撫阿思哈為核査裁汰江西無益救生船事奏摺〉，乾隆十四年十一月二十一日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁9-10。

⑯ 雍正《江西通志（三）》（《景印文淵閣四庫全書》第515冊，臺北：臺灣商務印書館，1986年影印本），卷64，〈名宦八〉，頁238。

⑰ 同治《星子縣志》，卷12，〈藝文志上〉，頁36b。

⑱ 同治《南昌府志》（同治十二年刻本），卷12，〈建置〉，頁15b。

⑲ 顧川洋，〈乾隆年間官辦救生船淺述〉，頁67-71，87。

多。稽查未嚴，則為善不力。」⁵⁰ 這反映在乾隆三年之前，因擔心經費不足，各地救生船不敢多設，且過去官府稽查不嚴，救生效果亦不佳。

同年八月初三，江西巡撫岳浚奏請添改救生船，詳述其在乾隆二年（1737）蒞任後對南康、九江等府江湖險要處逐一查勘的結果：「臣案查各屬，雖設有救生船隻一項，如彭澤、湖口、德化、星子、都昌等縣共設船二十二隻，但從前置造，工料甚微，以致釘稀板薄，不堪應用。設遇風狂浪大，一葉扁舟，水手不遑自顧，又何能沖風破浪奔赴救援？是以各船雖議有救全人數及遲延淹斃分別賞罰之例，而仍屬無益，淹斃頻聞。」可見江西省當時設置的救生船質量粗糙，導致救生的成效並不顯著。為此，岳浚提出，在九江府添設救生船9隻，在南康府添設4隻，使救生船總數由原來的22隻增至35隻。⁵¹

重要的轉折點發生在乾隆四年（1739）四月九日，乾隆皇帝命各省於江湖險要處設立救生船，並指出：

南方號稱水鄉，長江大湖，洪濤巨浸，每遇風浪驟發，人力難施。向有設立救生船之處，每年頗多救濟，但恐經費不足，則為數無多，而稽查未周，則為善不力。著各省督撫確查所屬地方，有險阨之處應設救生船隻者，酌動存公銀兩，估計修造。每年給與水手工食若干，並交與地方官，載入交盤冊內，永遠遵行，毋許始勤終怠。⁵²

各地官辦救生船的數量一時激增，由政府動用存公銀兩修造船隻，支付水手工食。江西省隨即奉令在南昌府新建縣章江門外設船2隻，吳城松吉塘設船1隻，饒州府屬餘幹縣落鵠洲設船1隻，九江府屬湖口縣於黃茅潭設船1隻，共添設5隻。⁵³

然而，僅僅過了十年，各省便掀起一波裁汰無用救生船的浪潮。起因是

⁵⁰ 〈江西學政于辰為江南等地涉險江湖請救議定救生船隻數目事奏摺〉，乾隆三年六月二十五日，頁5。

⁵¹ 參見〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

⁵² 《清高宗實錄》，卷90，乾隆四年四月九日，《清實錄》（北京：中華書局，1985），第10冊，頁391。

⁵³ 〈江西巡撫阿思哈為核查裁汰江西無益救生船事奏摺〉，乾隆十四年十一月二十一日，頁9-10。

江蘇巡撫雅爾哈善奏稱江蘇境內存在救生船虛設的現象，請求裁汰無益救生船隻，以節省費用。⁵⁴ 工部事務大臣史貽直於是令各省督撫逐一查明，將實際發揮成效的救生船予以保留，將虛設之船一併裁汰。⁵⁵ 當年十一月二十一日，江西巡撫阿思哈奉令核查江西省無益救生船，並在奏摺中敘述江西省救生船自康熙年間以來的設置歷史。按照阿思哈的表述：康熙年間南康、九江二府共原設救生船17隻；乾隆三年經（1738）岳浚奏請，在南康、九江二府共添設救生船13隻；乾隆四年（1739）四月，奉令在南昌府、饒州府、九江府共添設5隻，救生船總數達到35隻。阿思哈進而建議將星子縣蓼花池等處的21隻船予以保留，將彭澤縣仁石磯等13處續添的14隻船予以裁汰。⁵⁶

關於南康、九江兩府原設船隻數目，阿思哈的表述看似毫無差錯，但與乾隆三年時岳浚奏摺中所言存在矛盾之處。岳浚說是22隻，阿思哈說是17隻。大部份學者都直接採用阿思哈的表述，並未對22隻與17隻這一矛盾進行解釋。⁵⁷ 然而，仔細比對發現，岳浚提及乾隆二年（1737）九江府屬湖口縣「下如黃茅潭、香爐墩，相距不過三四里，原各設有船一隻」⁵⁸，阿思哈稱「黃茅潭」在乾隆四年才設船1隻⁵⁹。岳浚還提及，乾隆二年星子縣的樟樹灣、清溪蓼原各設有救生船1隻。但在阿思哈的表述中，這兩個地方並未出現。⁶⁰ 考慮到岳浚的表述在前且為親身查勘，阿思哈則是派布政使彭家屏查明，則岳浚的表述似乎更為可信。我們推測，至乾隆十四年（1749），黃茅

⁵⁴ 〈署理江蘇巡撫雅爾哈善為請裁汰江省無益救生船隻以節糜費事奏摺〉，乾隆十四年五月十五日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁8。

⁵⁵ 〈兼理工部事務革職留任文淵閣大學士史貽直為裁汰無益救生船隻以節浮費事奏摺〉，乾隆十四年六月十四日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁9。

⁵⁶ 〈江西巡撫阿思哈為核查裁汰江西無益救生船事奏摺〉，乾隆十四年十一月二十一日，頁9-10。

⁵⁷ 有關研究參見顧川洋，〈乾隆年間官辦救生船淺述〉，頁67-71，87；陳建凱，《清代水上慈善事業研究——以江西義渡與救生紅船為重點考察》，頁40；陳佳，《清代中期江西水運航道與航運狀況研究》（昆明：雲南大學未刊碩士學位論文，2019），頁96-97。

⁵⁸ 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

⁵⁹ 〈江西巡撫阿思哈為核查裁汰江西無益救生船事奏摺〉，乾隆十四年十一月二十一日，頁9-10。

⁶⁰ 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

潭、香爐墩、樟樹灣和清溪蓼等地的救生船已不復存在，故阿思哈未將其計入在內。這種情況可能發生，例如錢塘江南北兩岸本設有救生船七隻，但康熙年間「日久廢弛，江面並無此船」，浙江巡撫張泰交於是下令查明。^{⑥1}

此外，凌燾在《西江視臬紀事》^{⑥2}中有一篇〈請添修德化等五邑救生船議〉，與岳浚、阿思哈的表述也不一致。該文並未注明成文時間，但與岳浚的奏摺中有幾處類似的表述，如「從前置造工料甚微，而板薄釘稀」、「應請遴委府佐二員分往二府於江湖一帶，帶勘確查，分別何處最險，何處次險，何處稍平，何處應添，何處應改，何處應修，並酌定船隻工料，務從堅固」等。^{⑥3}由此推斷，此時尚未添設船隻，擬在乾隆三年（1738）岳浚上奏之前就已成文。該文提及：「查現在德化縣之岳師門及九關、大姑塘，各設有救生船一隻……星子縣之渚溪汛、洋瀾汛、小石嘴、廖花池、謝師汛、火焰山以及長嶺、青山等處，共設救生船八隻；都昌之左蠡，設有救生船一隻，通計十七隻。」^{⑥4}這與岳浚所言有明顯的衝突，而與阿思哈所言在救生船總數上雖然同為17隻，但在具體的設置地點和數目上又有多處不同。種種抵牾提示我們，地方官員記述的救生船數目未必符合實際情況，可能有遺漏或人為的增刪。

對於各省官辦救生船的維修與更造，乾隆年間是參照內河戰船年限進行，但在所需工料銀上有所差別。^{⑥5}乾隆元年（1736），皇帝諭令「川省有名險灘設立救生船，其所需經費准於正項內報銷」，又議准「江西南康府星子縣所設救生船定限三年小修，五年大修，七年再小修，十年更造」。^{⑥6}乾隆十年（1745），覆准「江西星子縣救生船小修工料銀八兩二錢，大修十有三兩八錢，更造四十三兩四錢。德化、湖口、彭澤三縣救生船小修工料銀十

⑥1 張泰交，〈查錢塘江救生船〉，《受祜堂集》（《四庫禁燬書叢刊》集部第53冊，北京：北京出版社，1997年影印清華大學圖書館藏清康熙高熊徵刻本），卷8，〈撫浙中〉，頁473。

⑥2 《西江視臬紀事》刊刻於乾隆八年（1743），是凌燾在任江西按察使時期的行政文書彙編。凌燾於雍正十一年（1733）「署江西按察使司按察使」，乾隆二年（1737）十月「奉旨實授江西按察使」。參見《清憲宗實錄》，卷135，雍正十一年九月十五日，《清實錄》，第8冊，頁736；凌燾，〈請代奏移封曾祖詳〉，《西江視臬紀事》（《續修四庫全書》第882冊，上海：上海古籍出版社，2002年影印本），卷1，頁21。

⑥3 凌燾，〈請添修德化等五邑救生船議〉，《西江視臬紀事》，卷1，頁37。

⑥4 凌燾，〈請添修德化等五邑救生船議〉，頁37。

⑥5 乾隆《欽定大清會典則例（五）》（《景印文淵閣四庫全書》第624冊，臺北：臺灣商務印書館，1986年影印本），卷135，〈工部〉，頁271-272、277。

⑥6 乾隆《欽定大清會典則例（五）》，卷135，〈工部〉，頁271。

兩六錢，大修二十七兩六錢，更造七十九兩八錢，各有奇」。⁶⁷ 乾隆二十六年（1761），又令：「救生各船，凡例限應修，每年先行委員逐一查勘，將實系朽壞、不堪駕駛及船身尚屬堅固，堪以改修、緩修各緣由，無論大小船隻，於年終匯摺奏聞，即將原摺送部。仍將修造各工料銀兩照例核實，分別造冊估銷。」⁶⁸ 乾隆三十二年（1767），江西巡撫吳紹詩奏稱，星子縣長嶺汛救生船1隻，湖口縣救生船3隻，共4隻需要重新修造。⁶⁹ 乾隆四十一年（1776），江西巡撫海成又奏稱，各地需要重新修造的救生船共計14隻。⁷⁰ 在兩次上奏中，救生船毀壞的原因都是「被風打破」或「朽爛滲漏」。⁷¹ 不難發現，救生船隻的維護和更造，都需要經費的支持。

嘉慶、道光年間，江西的官設和民辦救生船都有所增加。嘉慶年間，阮元先是在江蘇金山造紅船救生，「名曰『宗舫』，為金山上下濟渡救生諸用，三面使風，最為穩速」。⁷² 後在任江西巡撫期間，他又於南昌仿造紅船，並有詩稱：「南人使船如使馬，大浪長風任揮灑。紅船送我過金山，如馬之言殊不假。我嫌豫章無快船，造船令似金山者。鄱湖波浪萬船停，惟有紅船舵能把。洪都三日到江都，如此飛帆馬不如。」⁷³ 由此可見，阮元所造紅船速度很快，不僅用於救生，還用於遠行。嘉慶二十一年（1816），南康知府狄尚綱、星子知縣邵自本，詳請督憲撥款，在星子縣興造救生紅船11隻，往來巡查，隨時救護。道光二十五年（1845），星子知縣鄧建猷等又稟請撫藩加造總巡大紅船2隻，招募善水舫工。數年之後，「江面稍平，鮮有

⁶⁷ 乾隆《欽定大清會典則例（五）》，卷135，〈工部〉，頁272。

⁶⁸ 〈湖廣總督吳達善為湘陰等地救生船屆滿小修動支公項銀兩事奏摺〉，乾隆二十九年十二月初一日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁16。

⁶⁹ 〈江西巡撫吳紹詩為查勘星子縣等處應造應修救生等船隻事奏摺〉，乾隆三十二年正月二十六日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁18。

⁷⁰ 〈江西巡撫海成為查勘南昌等處應行修造救生船事奏摺〉，乾隆四十一年十一月十四日，哈恩忠編選，〈乾隆朝整飭江河救生船檔案〉，《歷史檔案》，2013年，第1期，頁27。

⁷¹ 〈江西巡撫吳紹詩為查勘星子縣等處應造應修救生等船隻事奏摺〉，乾隆三十二年正月二十六日），2013年，第1期，頁18；〈江西巡撫海成為查勘南昌等處應行修造救生船事奏摺〉，乾隆四十一年十一月十四日，頁27。

⁷² 阮元，《擘經室四集》（《四部叢刊》集部，上海：商務印書館，上海涵芬樓景印原刊初印本），〈詩〉，卷11，頁19b。

⁷³ 阮元，《擘經室四集》，〈詩〉，卷10，頁13b。

覆溺之患」。⁷⁴除上述官設救生船外，以救生為主要功能的民間善堂也逐漸增多。道光六年（1826），監生程東陽等倡捐修建德化縣積善堂，在姑塘天后宮左火帝廟後，呈請各憲拯溺施棺，「三十年，大水圯局，生員程鶴年督造一新，且偕副貢饒紹源、廩生陳楠、生員劉錦江等妥為擘畫。前後二十餘年，積產約五千金，凡活四百餘人，給棺亦三千餘具」。⁷⁵道光十一二年（1831-1832），德化縣鄭報穀、蔡瀛等地方士紳呈請知府張寅、縣令吳正緯札諭，創辦體仁堂，「為掩骼、埋胔、救生、拯溺之舉各捐廉」，並倡諭地方鋪戶、居民、船商、木客共襄義舉。⁷⁶

但至咸豐年間，受到太平天國戰亂的影響，相當一部分救生船遭到毀壞，戰後又進行重造。星子縣救生船在咸豐三年（1853）「毀於賊」。同治五年（1866），署知府黃庭金稟請撫藩道憲，重新再造救生大紅船6隻，分泊江岸，救護行舟。水手工食銀，皆由南康府詳請藩庫給發，造冊報銷。⁷⁷彭澤縣「救生船由來舊矣，粵匪之變，船燬。同治八年，藩憲頒船三隻，知縣趙宗耀分撥於金剛料、小孤洲、馬當鎮三處，行人賴之」。⁷⁸德化縣體仁堂在咸豐三年也遭到太平軍毀壞，「堂燬，案據既失，各項蕩廢無遺」，同治二年（1863）才得到重建。⁷⁹德化縣積善堂也同年被毀，「中輟亂後稍定」。⁸⁰

然而，官辦救生船雖然得以重建，但後來大多年久失修，且被挪作他用。光緒十八年（1892），九江關呈給總稅務司赫德的一份海關報告便記載：「在江西省和安徽省，我相信每個臨江湖邊的縣都有三四隻原本由藩臺提供的救生船，每艘要30萬到40萬文。不過，這些船隻雖然仍稱為救生船，但已完全為公務所用，且因維修不善，在大風中最先尋求庇護。」⁸¹

⁷⁴ 同治《星子縣志》，卷3，〈建置上〉，頁64b-65a。

⁷⁵ 同治《德化縣志》（同治十一年刻本），卷13，〈建置·體仁堂〉，頁14b。

⁷⁶ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁5a。

⁷⁷ 同治《星子縣志》，卷3，〈建置上〉，頁64b-65a。

⁷⁸ 同治《彭澤縣志》（同治十二年刻本），卷2，〈地理·津梁（救生船附）〉，頁30a。

⁷⁹ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁5b。

⁸⁰ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁14b。

⁸¹ China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), published by order of the inspector general of customs, published at the statistical department of the inspectorate general of customs and sold by Kelly & Walsh, limited: Shanghai, Hongkong, Yokohama, and Singapore, London: P. S. King & Son, 1898. 中華人民共和國海關總署辦公廳、中國海關學會編，《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》（北京：中國海關出版社，2018），第1冊，頁167。

綜上可知，鄱陽湖水域不但水面浩渺，而且水文環境複雜，尤其西鄱陽湖的左蠡一帶，歷來被視為險要之區，沉船事故常有發生。至遲在明末清初，周邊各縣地方官就已注意到這一問題，並開始設置救生船專門負責「拯溺」。乾隆初年，乾隆皇帝支持地方大員多設救生船的提議，並同意動用正項銀兩支給船隻修造、水手工食等費。在此背景下，各地官辦救生船的數量一時激增，但不久即因經費不敷裁汰部分「虛設」船隻。至咸豐年間，太平天國戰亂爆發，各地官辦救生船遭到嚴重破壞。戰後，雖然部分救生船得以恢復，但由於缺乏維護，救生成效不佳。

三、左蠡救生同仁堂的創設、運營與管理

在此，筆者有必要對左蠡這一區域進行簡要的介紹。首先，左蠡是鄱陽湖出入之咽喉，「北達潯陽，南通省會，東指景鎮，西望廬山」。^⑫以松門山為界，鄱陽湖分為東（南）、西（北）兩部份：東（南）部寬闊，較淺，為主湖；西（北）部狹窄，較深，為入江水道區。^⑬鄱陽湖「形為葫蘆，中為細腰，即星子之東，都昌之西也」。^⑭而都昌縣以西、星子縣以東這片水域古稱「罌子口」，西名揚瀾，東名左蠡。明清兩代，左蠡均隸屬於南康府都昌縣。洪武初年，左蠡即設立巡檢司，「在治西北水路六十里，陸路四十里」。^⑮清初，左蠡巡檢司被裁，左蠡鎮也隨之廢棄。^⑯清初設汛，奉撥南康營弁目兵丁分防柴棚、黃金嘴、大磯山、左蠡、土目五處，各汛營房三間、哨船一隻、望臺座俱各縣自行修造。左蠡汛，南康營撥兵十名防守。^⑰汛兵可以維護水上治安，但作用較為有限，「諺云：南康左蠡，無風浪起，又汛兵寥寥，不足備他盜，舟人皆坐守不寐」。^⑱

其次，左蠡是鄱陽湖公認最為險要的區域。宋代李綱有詩云：「世傳揚

⑫ 「高潤堂為請求撥款事給國民政府主席林森、行政院長汪兆銘、內政部長黃紹雄的公函」，1934年5月4日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑬ 張本主編，《鄱陽湖研究》（上海：上海科學技術出版社，1988），頁17。

⑭ 曾國藩等修，顧長齡彙編，《江西全省輿圖》，（臺北：成文出版社有限公司，1975年影印同治七年刊本），卷首，頁36-37。

⑮ 康熙《都昌縣志》（康熙二十三年刻本），卷2，〈規建志〉，頁9a。

⑯ 同治《都昌縣志》（同治十一年刻本），卷16，〈雜記·古蹟〉，頁7a。

⑰ 康熙《都昌縣志》，卷2，〈規建志〉，頁11b-12b。

⑱ 施閏章，〈守風左蠡〉，《學餘堂詩集》（《景印文淵閣四庫全書》第1313冊，臺北：臺灣商務印書館，1986年影印本），卷47，〈七言絕〉，頁817。

瀾並左蠡，無風白浪如山起。」⁸⁹ 明朝開國元勳劉基曾在此發出「揚瀾左蠡何時平」的感歎。⁹⁰ 後來，明代江西提學副使邵寶也稱：「彭蠡古來稱險絕，其間左蠡尤勝說。」⁹¹ 自康熙至乾隆年間，官方在鄱陽湖大多數險要地點設置救生船1隻，但左蠡卻設船2隻。江西巡撫岳浚在奏摺中說道：「由蓼池而東十餘里為左蠡，乃東、西兩湖第一險要。」⁹² 阿思哈也提及：「都昌縣左蠡地方，為鄱湖最險之區。」⁹³ 高潤堂對左蠡亦有如下描述：「是處遍山皆沙，金黃濯之，無蔽風之林，乏凝聚之質，風卷黃沙，沙飛迷霧，風助巨浪，浪擊波騰。湖內則深處波瀾為虐，淺處則淤塞瀦流，水道則覆舟傾產，損害生靈，陸地則房塌屋頹，稼穡湮沒，幾無日無之，無地無之。」⁹⁴ 由此可見，左蠡素為鄱湖兇險之地，在此設立救生船尤為必要。

（一）創辦經過

19世紀中葉以降，外國輪船的入侵對江西的木帆船運輸業造成一定衝擊。森田明認為，光緒二十二年（1896）後，外國商品的流入導致本土商貨的流動性降低，救生船所擔負的任務與其需要也隨之減少；從光緒末年開始，長江下游的救生船已日益減少。至民國初年，此一現象逐漸擴及於中游。⁹⁵ 然而，木帆船憑着其靈活輕便、運費低廉等優勢，仍然是內河航運中一支不可缺少的運輸力量。⁹⁶ 清代方濬頤曾言：「自登番舶，乃覺泰西之巧，足奪天工，無順無逆，無晝無夜，以火濟水，以車為舟，飛廉箕伯，任其馳驟奔突，而莫敢阻舉。吾之舟可以盡廢已。然而行於江，不能行於河，其小者行於河，水淺輒膠，反不如我舟之速，其大者行於海，亦時有觸礁遭

⁸⁹ 李綱，〈彭蠡〉，《梁谿集（一）》（《景印文淵閣四庫全書》第1125冊，臺北：臺灣商務印書館，1986年影印本），卷17，〈詩十三〉，頁656。

⁹⁰ 嘉靖《九江府志》（天一閣藏明代方志選刊，上海古籍書店1962年影印明嘉靖刻本），卷15，〈詩文志〉，頁41a。

⁹¹ 邵寶，〈發都昌〉，《容春堂前集》（《景印文淵閣四庫全書》第1258冊，臺北：臺灣商務印書館，1896年影印本），卷3，〈古詩〉，頁33。

⁹² 〈江西巡撫岳浚為江西省江湖危險之處添改救生船事奏摺〉，乾隆三年八月初三日，頁5-6。

⁹³ 〈江西巡撫阿思哈為核査裁汰江西無益救生船事奏摺〉，乾隆十四年十一月二十一日，頁9-10。

⁹⁴ 「高潤堂為請求撥款事給國民政府主席林森、行政院長汪兆銘、內政部長黃紹雄的公函」，1934年5月4日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⁹⁵ 森田明著，鄭樑生譯，《清代水利社會史研究》，頁487。

⁹⁶ 江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》，頁172。

颶之患。」⁹⁷由於水文條件的限制，輪船在內河水域並未普及。左蠡救生同仁堂創始於光緒三十三年（1907），說明在鄱陽湖水域，救生船的設置仍有其必要性。

如前所述，康乾年間左蠡一直設有官辦救生船2隻，經費主要來源於政府撥款。但對於此後的情況，方志並無相關記載，左蠡的官辦救生船很有可能逐漸廢弛或在太平天國的戰亂中被毀，難以為繼。直到光緒年間，在地方士紳高應瑞的倡議下，左蠡救生同仁堂才得以設立，性質為官督民辦。

關於左蠡救生同仁堂的創辦始末，劉銓⁹⁸曾如此記述：

首倡救生同仁堂，原由清五品按察司高應瑞退職經營沙洋商店，自光緒丙午年（1906）由湖北回鄉，偶經左里游定江王廟，環湖觀景，突見「湖中狂風浪湧，中流客商舟子盡葬魚腹」，遂起拯溺救生之念，與國學生陳顯玉、地仙朱雲午、清翰林院兩江師範大學督學雷見吾，赴省面陳憲臺，陳述創辦救生紅船，取得了支持，出示曉諭，進行廣泛的募捐活動。公推郭益美（本縣人，清廣東海門科長）為總理，陳秀峰為會計（清進士，本縣人，後任同仁堂會長十餘年），余蓮峰（清進士）為監造。李述聰、李小春、馬傳棠、劉祖欽為庶務，鳩工興修紅船，於丁未年設同仁堂局，造紅船一艘，專任救生任務。購置鄉田收租為常年費用，以後南康太守朱錦體報經省憲臺，請吳城厘局月給津貼錢十千文。朱雲午又到景德鎮募捐，得房二幢，每月可收典息貳百元，並設分局，又督造紅船一艘。⁹⁹

劉銓在文中提到參考左蠡《救生同仁堂局志》第一冊的內容。從劉銓引述的這段文字中，我們可以獲取以下三點信息：其一，左蠡救生同仁堂的早

⁹⁷ 方濬頤，〈操舟者說〉，《二知軒文存》（《續修四庫全書》，第1556冊，上海：上海古籍出版社，2002年影印復旦大學圖書館藏光緒四年刻本），卷12，〈說〉，頁482。

⁹⁸ 劉銓為都昌周溪人，多寶供銷社原職工，九江作家協會會員，曾經主編《都昌商業志》。參見《周溪社會各界名人風采展》，<http://www.duchang.org/simple/?t111012.html>，2020年5月9日。

⁹⁹ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，載中國人民政治協商會議都昌縣委員會文史資料研究委員會編，《都昌文史資料》，第4輯，1992年，頁206。

期創建者多為都昌本地士紳。這些早期創建者中籍貫已知的有，高應瑞¹⁰⁰是都昌縣多寶鄉西高村人，郭益美和陳秀峰也為都昌本縣人，雷見吾為江西新建人。他們並非都有做官的經歷，但大多具有功名或學銜，屬張仲禮所言的「紳士」階層，甚至是以「上層紳士」為主；¹⁰¹其二，左蠡救生同仁堂的設置獲得省府的同意和支持，並通過募捐方式籌集到日常運營經費。其初期經費主要來自社會募捐，並以購置田產的租金用作日常費用，而後又獲得吳城厘金局的津貼支持，以及景德鎮房租收入；其三，救生同仁堂正式成立於光緒丁未年（1907），初期只造有紅船一隻，專門負責水上救生，後因收入的增加，又督造紅船一隻，合計兩隻紅船。

（二）經費來源

左蠡救生同仁堂的經費來源主要由三部分構成：一是民間捐資；二是政府撥款；三是置辦田地、店鋪，獲取租穀和租金。在民間捐資方面，同仁堂得到諸多商會和慈善組織的支持。1933年，慈善會房租月撥五千文。¹⁰²景德鎮商會會長李芳圃、長沙商會會長陳良璋、饒州商會會長馬宗朝等人也陸續對同仁堂進行資助。¹⁰³

政府的撥款可以分為晚清和民國兩個階段。在其創始初期，南康太守朱錦體報經省府，請吳城厘金局月給津貼錢十千文。¹⁰⁴民國時期，星子、都昌兩縣政府，每月補助同仁堂各二十千文。¹⁰⁵1933年9月，高潤堂又呈請蔣介石撥款支持，獲回復稱：「已訓令江西省政府轉飭財政廳酌量核撥。」1934年1月20日，省長熊式輝令財政廳長吳健陶於本省善舉經費項下月撥20元為紅船經費。¹⁰⁶一張都昌縣會計處出具的《證明》載：「茲收到左蠡同仁堂補具民

¹⁰⁰ 據《高氏宗譜》記載，高應瑞（1846-1912）為高思坎第五子，名循柳，例授按察司經歷，蒙大總統褒獎「光增邑乘」四字匾額，有贊曰：「待人寬厚，處己端莊，事親克孝，教子有方，尊師重道，坐賈行商，辟雍講義，上國觀光，行堪為表，言可為坊。」參見高循鶴等纂修，《高氏宗譜》（1945年雙賢堂木活字本），卷21，頁77b-78b。

¹⁰¹ 張仲禮，《中國紳士：關於其在19世紀中國社會中作用的研究》（上海：上海社會科學院出版社，1991），頁6。

¹⁰² 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁206。

¹⁰³ 石和平主編，《都昌名勝古跡》（南昌：江西人民出版社，2013），頁33。

¹⁰⁴ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁206。

¹⁰⁵ 「陳庭柱等為乞飭令星子、都昌兩縣恢復給左蠡救生同仁局的原案補助並列入永年度經常費預算事給王參議長的公函」，1947年8月13日，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

¹⁰⁶ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁206。

國二十四年四月份領取省政府補助費洋20元領條一紙。」^⑩ 這亦可說明省府的撥款得到落實。但在抗日戰爭爆發後，省府的撥款和縣府的津貼都被「無形打銷」。^⑪

抗戰勝利後，陳庭柱等赴景德鎮等地募捐，並得到善後救濟總署江西分署撥款100萬元，新造紅船一艘。^⑫ 1947年，同仁堂董事陳庭柱等呈請江西省政府轉飭星子、都昌二縣恢復對同仁堂的原有補助，並將該補助列入年度經費預算，得到批准。^⑬ 同年，江西省參議員劉書棟提議省政府恢復給同仁堂的原有補助，並「另函江西善後救濟分署就救濟餘款項下函撥500萬元，加造救生紅船一艘」。^⑭ 對此，省政府回復稱：「查本省年來省總預算極度緊縮，無款可資補助。原由省補助私立或縣辦慈善事業且多逐漸停止，委實難以照辦，飭該兩縣各撥補助一節，已分飭斟酌財力捐款報支。」^⑮ 不過，善後救濟總署江西分署還是予以批准^⑯，但後續的撥款是否落實，由於檔案材料的缺少，我們不得而知。

其實，租穀收入和店鋪租金才是同仁堂相對穩定的經費來源。由於民間捐資不夠穩定，政府撥款規律但數額有限，如前所述，同仁堂創辦伊始即購置本鄉的田地，將田租收入作為日常開支，後來又通過在景德鎮募捐得房二幢，每月可收典息200元。^⑰ 1944年，縣政府對救生同仁堂的財產進行清點，除景德鎮一部分產業暫時沒有登記外，總共查出水田57.75畝，每年收租約可達80餘擔。^⑱（見附表1）

⑩ 「都昌縣會計處出具的證明」，1935年8月30日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑪ 「都昌縣旅浮左蠡救生紅船局同仁堂首士王昇洪等廿六人為重設紅船事給浮梁縣政府及景德鎮商會的公函」，1945年11月，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑫ 「參議員劉書棟為呈請撥款補助左蠡救生同仁局事的提案」，1947年，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

⑬ 「陳庭柱等為乞飭令星子、都昌兩縣恢復給左蠡救生同仁局的原案補助並列入永年度經常費預算事給王參議長的公函」，1947年8月13日，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

⑭ 「參議員劉書棟為呈請撥款補助左蠡救生同仁局事的提案」，1947年，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

⑮ 「江西省政府主席王陵基為批復劉書棟參議員關於恢復補助左蠡救生同仁局的提議事給江西省參議會的公函」，1947年10月17日，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

⑯ 「善後救濟總署江西分署為準函囑撥給左蠡救生同仁局加造救生船補助費事的批示」，1947年9月20日，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

⑰ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁206。

⑱ 「社會科科長傅翹嵩為報告同仁堂財產清查情況給都昌縣長曹兆征的公函」，1944年5月11日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

附表1顯示，承租人有徐姓6名、李姓4名、袁姓2名、馬姓2名，許姓、余姓、陳姓各1名。另據局志所載每坵田地的坐落地點、租穀數量、四至位置等詳細信息，同仁堂的土地大多分佈在本鄉火壟山、徐貫里、徐家門、袁勝里、許家村、馬家堰等地，附近有李氏、徐氏、袁氏、陳氏、吳氏、許氏、馬氏等家族。因此，救生同仁堂的田地多位於本鄉，以本地租戶為主。值得一提的是，局志中載有「天燈之田」，應為專門用於慈善的公共基金。據浙江《耕頭畝村志》載：「民國後期『天燈會』是任何人都可自願加入的慈善組織……撥出天燈田一石五斗為基金，會員分成24股，每股點燈半月，每股分三組，每組點燈5天，輪流點燈。」^{①⑥}此外，同仁堂在十足豐年可收85擔租穀。據《江西省物價志》，1912-1929年間，全省市場物價基本平穩，波動不大，每擔糧食的價格最高在5元左右，低時4元上下。^{①⑦}那麼，85擔租穀就相當於340-425元，而省府撥款一年也才240元。

然而，租谷收入受當年氣候條件影響，往往呈不穩定狀態。鄱陽湖區年降水量變化大，造成旱澇災害頻發。^{①⑧}附表1中的「淹田」指的應該是濱湖的田地，且其數量佔同仁堂出租總田畝數的五分之一強，在汛期容易發生洪澇災害。1934年，左蠡救生同仁堂遭受特大旱災，租穀收入受到嚴重影響。在寫給華洋義賑會的信函中，高潤堂稱：「去年水患禾淹，今歲旱災苗稿，非惟顆粒無收，田畝盡成龜裂。嗣雖補種雜糧，正開花結實時，又遭風災，颶勢之猛，為亙古所罕見。風卷灰沙，沙飛迷目，揭瓦倒屋，拔木沉舟，遂致救無從救，聽其餓殍而已。敝堂值此年荒租短，進出難敷，維持乏術，應付無方。」^{①⑨}1944年同仁堂僅收到34.7擔租穀，收入還不到豐年的一半，原因亦在「本年天久不雨，旱魃為災」。^{①⑩}

除租穀收入外，同仁堂還在景德鎮置辦房產並收取租金。1916年至1934年，同仁堂先後接受募贈和購買景德鎮的多處房產，為此甚至在景德鎮專門

①⑥ 《耕頭畝村志》編纂委員會，《耕頭畝村志》，頁287。

①⑦ 江西省物價志編纂委員會編，《江西省物價志》（北京：方志出版社，2003），頁1。

①⑧ 張本主編，《鄱陽湖研究》，頁5。

①⑨ 「高潤堂為請求撥款事給國民政府行政院長汪兆銘、內政部長黃紹雄的公函」，1934年12月16日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

①⑩ 「余祖鐸為提交同仁堂1944年租穀數量表及全年預算支出表事給縣長曹兆征的公函」，1944年10月20日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29；「都昌縣左蠡救生同仁堂三十三年度租穀數量表」，1944年10月20日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

設立分堂進行管理。¹²¹ 救生同仁堂在景德鎮所置屋產的詳細信息，經整理如附表2。

如附表2所示，同仁堂在景德鎮的置業基本發生在1916-1934年之間，說明這一時期的經濟狀況較為寬裕。其中，1916年置業最多，共花費1020元。僅僅依靠政府補助和租穀收入的話，同仁堂不可能有此等財力，這筆錢很有可能是在景德鎮募捐所得。1934年，同仁堂呈送局志的名單中，「景德鎮」出現多次。其中，景德鎮陳仲西是都昌派魁首、著名瓷器實業家、景德鎮商務總會發起者之一¹²²，余菊軒則來自東風盜廠¹²³，江顯爵應為同仁堂分局董事，古南書院則是都昌會館的別稱。¹²⁴ 1945年11月15日，26名旅景都昌人聯名上書，經都昌縣政府轉呈浮梁縣政府和景德鎮商會，希望政府同意重設救生紅船：「今倭奴日寇懾服投誠，長江流通，近日經由該屬，過往船舶不少，曾已發現風浪舟傾人歿危險，是以都邑縣鄉間人等同都邑旅浮景鎮同鄉等多數人覺得，非迅予在該屬暫備制救生紅船二艘不可，所有造舟經費，擬於鄉鎮兩方勸募樂捐。」¹²⁵ 這26人中有景德鎮商會成員邵同彬，景德鎮都昌籍士紳劉書基，擔任過景德鎮商會會長的李芳圃。

旅景都昌人為何如此積極支持同仁堂的救生事業呢？首先，都昌人在景德鎮謀生人數眾多，勢力很大。據有關資料顯示，景德鎮在清末民初形成都、徽、雜三幫鼎立的局面，其中以都幫人數最多，故當地民謠云：「十里長街半窯戶，迎來隨路喚都昌。」都昌人在景德鎮興建書院，成立同鄉會，甚至發展出三窯九會、四窯九會，壟斷景德鎮瓷業。1910年，景德鎮商務總會成立，首批41名會員中，都昌一縣就佔14名。¹²⁶ 其次，左蠡是景德鎮瓷器外運的必經之處，與景德鎮都昌商人的利益有切身關係。景德鎮是全國聞名的工商業市鎮，制瓷業發達，而水運又因瓷器的易碎特性成為其最為理想和安全的運輸方式。¹²⁷ 景德鎮瓷器沿昌江入湖，要運往長江就不得不經過左蠡

¹²¹ 邵天柱，〈民國時期都昌縣社會救濟〉，載中國人民政治協商會議都昌縣委員會文史資料研究委員會編，《都昌文史資料》，第2輯，1990年，頁134。

¹²² 肖振松編，《近代景德鎮陶瓷史略》（南昌：江西美術出版社，2017），頁134-135。

¹²³ 劉子力、汪建業主編，《當代官窯》（南昌：江西人民出版社，2011），頁414。

¹²⁴ 石和平主編，《都昌名勝古跡》，頁101。

¹²⁵ 「都昌縣旅浮左蠡救生紅船局同仁堂首士王昇洪等廿六人為重設紅船事給浮梁縣政府及景德鎮商會的公函」，1945年11月，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹²⁶ 石奎濟，〈都昌人在景德鎮的崛起〉，載中國人民政治協商會議都昌縣委員會文史資料研究委員會編，《都昌文史資料》，第3輯，1991年，頁9。

¹²⁷ 江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》，頁101。

這一險要地帶。¹²⁸

(三) 運行開支

1934年，同仁堂遭遇經費困難，高潤堂多方求助，但一無所獲。2月21日，高潤堂第一次函請華洋義賑會撥款支持，於3月1日獲回復稱：「敝處當於開振務會議時提出討論，一經議有具體辦法，應即飛函奉聞，但滬上市面蕭條，捐輸早成弩末，如以無款，未能通過，惟有請祈鑒原，恕不再答。」¹²⁹同年4月、6月、8月，高潤堂又三次函請華洋義賑會撥款，均未得到回復。¹³⁰5月4日，高潤堂呈請國民政府主席林森、行政院長汪兆銘、內政部部长黃紹雄撥款支持¹³¹，於5月17日獲行政院回復：「查此案前據該董事等來呈，經飭據江西省政府復稱，已由省庫自本年一月份起，按月撥給二十元等情。」¹³²這裡提及的每月20元為蔣介石此前所批。8月20日，高潤堂再次呈行政院，但未得到回復。¹³³

當年12月，高潤堂完成《救生同仁堂局志》第一冊的纂修工作，便多方呈送局志。12月12日，他分別呈請南昌行營軍事委員長蔣介石、江西省政府主席熊式輝、江西財政廳廳長吳健陶、星子縣縣長王斌、都昌縣縣長吳睿等人准許該局志存署立案，得到各方的肯定批復。¹³⁴12月16日，他以呈送局志為由，再次致函行政院長汪兆銘、內政部部长黃紹雄和華洋義賑會，請求撥

¹²⁸ 2011年江西省組織對老爺廟水域展開水下考古，發現湖底有大量明代中晚期的景德鎮外銷瓷。參閱肖發標，〈鄱陽湖老爺廟水域的水下文物磁法探測〉，《中國文物報》，2011年8月12日，第3版。

¹²⁹ 「華洋義賑會為回復高潤堂請求撥款事給左蠡救生同仁堂的公函」，1934年3月1日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³⁰ 「高潤堂為第五次請求撥款事給華洋義賑會的公函」，1934年12月16日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³¹ 「高潤堂給國民政府主席林森、行政院長汪兆銘、內政部部长黃紹雄的公函」，1934年5月4日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³² 「行政院為已由省庫自本年一月份起按月撥給二十元事給左蠡救生同仁堂的批」，1934年5月17日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³³ 「高潤堂為請求撥款事給行政院長汪兆銘、內政部部长黃紹雄的公函」，1934年12月16日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³⁴ 「高潤堂為呈送局志事給南昌行營軍事委員長蔣介石、江西省政府主席熊式輝、江西財政廳廳長吳健陶、星子縣縣長王斌、都昌縣縣長吳睿等的公函」，1934年12月12日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

款補助。¹³⁵ 不難發現，高潤堂向各方呈送局志固然是為弘揚善舉，但也是為募捐作鋪墊。這份呈送名單應該也經過認真的考慮，從中亦可窺見左蠡救生同仁堂的社會網絡。除各政府機關外，還有九江紅卍字會、上海華洋義賑會等慈善機構和南昌等地的同鄉會。此外，高潤堂還積極聯絡有財力的旅外（尤其是景德鎮）都昌人。

受旱澇災害打擊，同仁堂一度呈請都昌縣政府蠲免1934年的丁漕，以保全公益事業。1935年6月18日，高潤堂在公函中寫道：「奈以客歲旱災，口區為最，局有田畝顆粒未收，獨是局船食谷，尙口日中，設法仰購潯陽，而兩船工資、休整材料逐月移挪，尤難籌措，所以添置繩索、救生器具等項在急需，均難容緩，迫不獲已，用特公呈，敬懇鈞鑒。伏念救生大事，准以同仁堂一戶二十三年份之丁漕，照令蠲免，勿再催征，以維善舉，公便德便。」¹³⁶ 然而，都昌縣長吳睿以省政府為擋箭牌，拒絕高潤堂的請求，稱：「查本縣蠲免錢糧，業經呈奉省政府核準在案，該堂所請之處未便照准。」¹³⁷

與此同時，高潤堂繼續向各大慈善機構求助。1935年4月12日，他函請駐潯紅卍字會旱災救濟委員會援助¹³⁸，並第六次向華洋義賑會請求幫助，不過被婉拒，「邇因旱災遍地，救濟不暇，加以市面衰落，金融恐慌，已經無款可募」。¹³⁹ 7月，同仁堂發佈募捐啟示，並造冊寄九江紅卍字會、國民政府主席林森與華洋義賑會三處。¹⁴⁰ 總之，在旱澇災害的打擊下，同仁堂於1934-1935年間遭遇資金短絀的難題。為此，高潤堂多次向各政府單位、慈善機構和有財力的個人請求撥款補助，甚至以呈送局志為由進行募捐。然而，由於時局動盪，經濟蕭條，各方資金吃緊，其求助並未得到響應，使得同仁堂陷

¹³⁵ 「高潤堂為請求撥款事給國民政府行政院長汪兆銘、內政部長黃紹雄的公函」，1934年12月16日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³⁶ 「高潤堂為請求蠲免民國二十三年丁漕事給都昌縣長吳睿的公函」，1935年6月18日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³⁷ 「都昌縣政府為駁回同仁堂蠲免民國23年丁漕請求事的批」，1935年6月28日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³⁸ 「高潤堂為請求撥款事給駐潯紅卍字會旱災救濟委員會的函」，1935年4月12日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹³⁹ 「高潤堂為第六次請求撥款事給華洋義賑會的函」，1935年4月12日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹⁴⁰ 「左蠡救生同仁堂為募捐事給九江紅卍字會、國民政府主席林森暨華洋義賑會的公函」，1935年7月某日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

入運行窘境。

1939年日寇入侵贛北，左蠡一帶淪為陷區，同仁堂的救生工作基本停止。這一時期同仁堂的主要支出並不在救生事業上，而是維持錢公橋義渡的日常運轉。1944年，都昌縣政府派社會科科長傅翹嵩前往左蠡同仁堂清查登記各項財產，準備收作救濟基金，交保管委員會保管，由縣府會同黨部參議會派員點收並責成左蠡鄉長負責招租。^⑭ 同仁堂隨即由陳庭柱和高秋同代為呈送1944年預算支出表一份。（見附表3）

從附表3可知，1944年同仁堂的預算支出主要由渡夫工食、渡船維修費、縣鄉攤派費、屍體掩埋費、辦公雜費等項構成。其中，錢公橋義渡開支最多，包括渡夫工食、柴茱費、渡船艙修搽油、渡船添置櫓槳等項。錢公橋位於黃沙灘之上，最初由明崇禎年間南康府推官領都昌令錢啟忠修建^⑮，是當地人在枯水季節往來的重要通道。值得注意的是預算支出中沒有舵工和水手的工資，說明此時救生船並未運行，錢公橋義渡的渡船很可能暫時承擔起救生職責。1935年，高潤堂在給都昌縣長吳睿的公函中寫道「兩船工資、休整材料逐月移挪，尤難籌措」，說明當時同仁堂紅船仍在從事救生活動。^⑯ 但至1944年5月，傅翹嵩在清點財產後呈縣府的公函中便稱「原有救生船及一切用具」在日軍入侵後「均被炸毀無存」。^⑰ 江西省檔案館所藏相關公函中亦有「迨興難後，本境淪陷……局宇紅船，概遭爛炸無遺」^⑱「抗戰軍興，贛北不守，王爺廟全部被毀，同仁局救生船隻又蕩然無存」^⑲等語。由此可見，贛北淪陷之後救生事業陷入停頓。

對於1944年左蠡救生同仁堂呈給政府的帳目，「維新鄉會同鄉長召集當地公正士紳，經切實清查帳簿，查得每年收支尚屬相符」。^⑳ 遺憾的是，檔

^⑭ 「都昌縣政府為派馮祥迅往左蠡救生同仁堂查本年能收租穀數字及收租情形報府核辦事的訓令」，1944年11月10日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

^⑮ 同治《都昌縣志》，卷3，〈官師表·名宦〉，頁52a-52b。

^⑯ 「高潤堂為請求蠲免民國23年丁漕事給都昌縣長吳睿的公函」，1935年6月18日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

^⑰ 「社會科科長傅翹嵩為報告同仁堂財產清查情況事給都昌縣長曹兆征的公函」，1944年5月11日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

^⑱ 「陳庭柱等為乞飭令星子、都昌兩縣恢復給左蠡救生同仁局的原案補助並列入永年度經常費預算事給王參議長的公函」，1947年8月13日，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

^⑲ 「參議員劉書棟為呈請撥款補助左蠡救生同仁局事的提案」，1947年，江西省檔案館藏，J017-1-00627。

^⑳ 「社會科科長傅翹嵩為報告同仁堂財產清查情況事給都昌縣長曹兆征的公函」，1944年5月11日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

案中並沒有保存更加詳細的收支帳目，我們無法進一步瞭解左蠡救生同仁堂的日常運作。此外，這次財產清點並未統計景德鎮的產業收入，說明經過戰爭的破壞，同仁堂在景德鎮的店租收取同樣面臨困難。

（四）管理模式

左蠡救生同仁堂採用紳董制，董事多為都昌當地土紳。1944年5月8日，左蠡同仁堂在維新公會會議廳召開「整理財產會議」，由陳庭柱主持，劉墨恆負責記錄。這次會議確定同仁堂董事9人，推選余祖鐸為董事長，高秋同為副董事長，陳庭柱為書記。^⑭這9名董事中有6人年齡在50歲以上，說明該職位需要一定的年齡資歷和社會聲望。（參見附表4）

然而，高秋同年僅26歲，卻被推選為副董事長，他有何背景？查閱都昌縣多寶鄉西高村《高氏宗譜》可發現，高潤堂（1879-1938）為高應瑞（1846-1912）第三子，高秋同（1918-2006）為高潤堂第四子。^⑮民國初年，高潤堂繼高應瑞之後擔任同仁堂董事，成為同仁堂的主要負責人。而高應瑞之父高思坎（1806-1890）則為清代例貢生，譜載：「（高思坎）乃吾鄉之善士也……董家事忠厚遺風，理公務錙銖不爽，凡寺宇橋樑，仗義監修，惟先生介首，所以往來行人咸欽仰而推慕之。」^⑯至今高氏祠堂門口仍有「高思坎立」的旗杆石。^⑰可見，高氏家族向來有參與地方公共事務的傳統，並在當地享有一定的聲望。據此推測，董事余祖鐸與監造余蓮峰，郭前波與總理郭益美，馬宗恩與庶務馬傳棠，劉西漢、劉訓億與庶務劉祖欽，李芳圃與庶務李述聰，也很有可能分別為親屬關係。那麼，救生同仁堂的管理權可能始終掌控在早期創建者所屬的幾個家族手中。其中，高氏家族在同仁堂的運營中發揮主要作用，高潤堂、高雲卿、高星初、高乃同等族人在詩詞中也積極為同仁堂的救生事蹟歌功頌德。^⑱（參見附圖1）

「惟是救生一事……非器具全備，不足以救全生命」^⑲，同仁堂的救生設備十分齊全且與時俱進。據《都昌文史資料》，民國時期同仁堂的救生紅

⑭ 「左蠡救生同仁堂整理財產會議」，1944年5月8日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑮ 都昌縣多寶鄉西高村《高氏宗譜》，卷23，2007年，頁129-130。

⑯ 都昌縣多寶鄉西高村《高氏宗譜》，卷23，頁107-108。

⑰ 據2020年8月16日的田野調查，調查人：鄭梅婷，調查地點：都昌縣西高村高氏祠堂。

⑱ 參見「老爺廟有關詩詞」，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

⑲ 「高潤堂為請求嚴禁過境軍船扯借紅船等事給都昌縣長龔式農的公函」，1934年4月22日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

船「為巴斗型，船舷比巴斗低，底部較寬，因此可以在大風浪中航行。桅杆頂端有梭標尖的標誌，艙面設有嚴密的鎖艙板，不容易進水，艙容大的300擔，小的150-200擔」。¹⁵⁴救生紅船一年一小修，三年一大修。¹⁵⁵這一時期同仁堂的救生設備有：蔑纜三十丈，以備牽拽難船；紅糖、生薑，以備灌飲姜湯；棺板20餘副，作死難者殮埋之用，外加香紙；各種丸散若干，以備醫治寒暑；救生圈10對，秀油2桶，紅船每月擦撚一次；保險衣10件，棉衣50件，作救生換濕衣用；油衣6身，以備雨天用；粗棕繩2根，以備未沉船帶回。¹⁵⁶乾隆年間的江甯燕子磯救生船採用「大蔑圈」救生¹⁵⁷，巴縣光緒年間的紅船救護還在採用投放太平板的方式¹⁵⁸，同仁堂在民國期間卻已引入救生圈、望遠鏡¹⁵⁹等西方先進設備。直到20世紀30年代，近代報刊都還在普及西方新式救生設備的相關知識¹⁶⁰，這說明同仁堂救生設備的更新相當及時。

民國時期，左蠡救生同仁堂的職能以救生、撈浮、收瘞為主，也是救生組織最為核心的三項職能。在工資以外，同仁堂還規定救人有額外的賞金，1934年「救生一人，賞錢二吊，撈死屍1具，賞一吊」¹⁶¹，1947年則「每救一名賞法洋3000元」¹⁶²，目的是激勵舵工和水手的積極救助行為。在收瘞一事上，同仁堂得到景德鎮都昌會館下設的「福緣社」的支持。福緣社專門從事社會救濟，不僅設置義渡，還為死難者施捨棺具。左蠡同仁堂只要由負責人出具條子，即可到福緣社領取棺木存放備用。¹⁶³

值得注意的是，救生同仁堂設置在左蠡元將軍廟（俗稱老爺廟、王爺廟）內，二者相互依存。左蠡元將軍廟始建於康熙年間，廟中供奉以龍為原

¹⁵⁴ 巨流，〈都昌航運及船幫〉，載中國人民政治協商會議都昌縣委員會文史資料研究委員會編，《都昌文史資料》，第4輯，1992年，頁189。

¹⁵⁵ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁207。

¹⁵⁶ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁207-208。

¹⁵⁷ 袁棟，〈救生缸〉，《書隱叢說》（《續修四庫全書》第1137冊，上海：上海古籍出版社，2002年影印乾隆刻本），卷14，頁20a。

¹⁵⁸ 藍勇，〈清代長江紅船救生的地位和效果研究〉，頁39。

¹⁵⁹ 「該舵公比持千里鏡遙見波濤洶湧」，參見〈鄱湖紅船，救生功高〉，《潯陽晨報》，1935年10月4日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹⁶⁰ 〈都會之夏：初次試泳，不得不借助救生圈〉，《中華（上海）》，1939年，第79期，頁33。

¹⁶¹ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁207。

¹⁶² 「左蠡救生同仁局實需經常費預算書」，1947年，都昌縣檔案館，D001-1-00061。

¹⁶³ 譚克鏞，〈都昌會館概況〉，載中國人民政治協商會議都昌縣委員會文史資料研究委員會編，《都昌文史資料》，第3輯，1991年，頁20。

型的水神「元將軍」；嘉慶十五年（1810），元將軍被朝廷加封「顯應」稱號並載入祀典。¹⁶⁴ 1929年，老爺廟進行重修¹⁶⁵，高峰秀為此撰寫《重修王爺廟碑》，該碑並未保存至今，但碑文收錄在《救生同仁堂局志》中。據碑文記載，高潤堂、余福如等主導老爺廟的重修工作，「邀集同人磋商，除本地各戶樂捐外，復向景鎮各處募捐重修，大殿、戲臺、觀音閣等處煥然一新，又辦麻石加修小石山上大路，以利行人」。¹⁶⁶ 據載，過往船民每到廟前，都要殺雞鳴鞭炮敬「元將軍」，以求平安無事。¹⁶⁷ 不難想見，人們對元將軍的篤信也能幫助左蠡救生同仁堂更好地運行。

四、水上救生事業的社會困境

史載「南康左蠡，僻瘠而迫鄱湖，多覆舟，故其地民見風厲，輒趣江邊候澇漉，有『不種田望打舡』之謠」。¹⁶⁸ 明末清初，左蠡當地居民一度將打撈失事船隻作為生計之一，金堡也直言「左蠡民風薄，歡呼有覆船」。¹⁶⁹ 此外，據《耳談類增》載，萬曆丁亥年（1587）大雨連綿，左蠡湖畔有一女子乘着木桶浮向岸邊，將一個小箱子投擲上岸準備躍身之時，有人卻拿走箱子並拿竹竿撞走木桶，導致女子漂浮遠去。等到此人打開包裹看到裡面的婚帖，才發現該女子竟然是自己的未來兒媳。其子聽聞這個消息後，慟哭而死。¹⁷⁰ 這則故事雖然很大程度上是虛構的，但反映當時的一種社會現象，即有些人期待覆船，並以打撈水上沉船貨物為業。

（一）以救護為名乘危搶奪

在利益的驅使下，即使是專門用於救生的船隻，也難免存在名不符實的情況。早在乾隆年間，鄱陽湖的官辦救生船在運行過程中就已出現弊端。乾

¹⁶⁴ 同治《都昌縣志》，卷2，〈規建志〉，頁15b。

¹⁶⁵ 據筆者2020年8月16日在左蠡元將軍廟的田野調查，廟內石柱上有對聯一副，上聯為「數百年廟貌重新偏頌吾王功德」，又有小字加注：「民國己巳十八年（1929）孟冬月重修」；下聯為「九萬里威靈丕顯頓平蠡水風波」，小字加注：「本社社弟子公立。」

¹⁶⁶ 高峰秀，「重修王爺廟碑」，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

¹⁶⁷ 劉銓，〈老爺廟與救生紅船〉，頁204。

¹⁶⁸ 王同軌，〈左蠡氏失子婦〉，《耳談類增》（《續修四庫全書》第1268冊，2002年影印萬曆十一年刻本），卷51，〈外紀逆報篇〉，頁316。

¹⁶⁹ 金堡，《徧行堂續集》（乾隆五年刻本），〈詩卷二〉，頁15b。

¹⁷⁰ 王同軌，〈左蠡氏失子婦〉，《耳談類增》，卷51，〈外紀逆報篇〉，頁316。

隆七年（1742）八月，江西巡撫陳宏謀下達《禁乘危搶貨檄》，禁止濱江近湖船戶以救生為名乘危搶奪。

江西地方濱江近湖，商賈船隻載貨往來，難免風浪之險阻，更防宵小之侵凌。沿河地方官及武弁塘汛均有地方之責，自應不時查察，設法衛護，如有覆溺之事，更當督率兵役救護，豈容藉救護為名，乘危搶奪。有船落下風，止於擱淺，可以起卸，而眾船蜂擁載貨而逸，甚至人多擁擠，船隻頓翻者。更有不肖船戶勾通匪船，假作遭風，群相搶奪。名雖招呼救護，實則暗地分肥。客商身在危險，孤掌難鳴，惟有奔逃保命。^{①①}

從中可知，當船隻遇險時，有些汛兵不僅沒有及時救護，反而「藉救護為名，乘危搶奪」。還有船戶和匪船勾結，假裝遭遇風浪，也群相搶奪。乾隆年間在江西任官的商盤則在詩中寫道：「揚瀾左里不種田，一生好搶失水船……獨有揚瀾左里民，正喜風濤日日作。豈無救生之役防汛兵？分財掠貨同橫行。亦有周溪、渚溪兩巡檢，呼應不靈撲不敢。」^{①②} 乾隆《海寧州志》也載：「星邑面臨鄱陽（湖），舊設救生船，篙師大半市井無賴，每乘危取財物，履祥嚴為簡閱，商旅咸感德焉。」^{①③} 陳履祥曾於乾隆二十四年（1759）任星子縣令^{①④}，已注意到救生船篙師乘危搶奪商船財物的問題，並加以整頓。這一現象提示我們，官辦救生船的實際運行狀況與設置的初衷並不完全吻合，慈善與趨利之間充滿張力。此外，凌燾《西江視臬紀事》也詳細記述乾隆時期鄱陽湖救生船與夾槳小船搶奪過往商船貨物的現象。

竊照沿江一帶之南昌、南康、饒州、九江四府所屬，向設有救生船隻，凡商船往來，陡遇風迅，乘時拯救，原以便行商而重人

①① 陳宏謀，〈禁乘危搶貨檄〉，《培遠堂偶存稿》，〈文檄〉，卷14，〈江西巡撫任〉，載《清代詩文集彙編》（上海：上海古籍出版社，2010），第280冊，頁334。

①② 商盤，〈不種田〉，《質園詩集》（《四庫全書存目叢書補編》，第9冊，濟南：齊魯書社，2001年影印清華大學圖書館藏乾隆刻本），卷10，〈紀風十首（並序）〉，頁495。對於商盤的生平，參見乾隆《紹興府志》（乾隆五十七年刊本），卷54，〈人物志十四〉，頁59a。

①③ 乾隆《海寧州志》（道光二十八年重刻本），卷10，〈循吏〉，頁38a。

①④ 同治《星子縣志》，卷8下，〈職官志〉，頁13a。

命，為法至善。今本署司訪聞大姑塘沿江一帶，每逢偃風時作，商船危迫，救生船隻飛棹搶救時，輒有一種夾槳小船，平日以擺渡營生，遇有客船遭風，即群懼前往，名為赴援，其實利在客貨。竟有將商人行旅貨物恣行攫搶，飄然散去，而救生船隻遂亦乘機搬匿，專以取財，而置人命於不問。迨經商人稟報地方官查究時，夾槳船隻早已星飛遠散，無可查拿，救生船隻即有搬取客貨者，亦概諉之夾槳船戶，無可致詰，種種不法，貽害商民，最為切弊。¹⁷⁵

這則記載反映部分救生船水手不但沒有發揮救生作用，反而與夾槳小船一起勾結搶奪商船貨物，甚至「置人命於不問」。對此，按察使司查勘發現，救生船原有編列字號，各地俱有戶名冊籍可稽，但夾槳船隻既未編列字號，也無冊籍可稽，所以一遇風波，乘機搶掠商民，肆無所忌。為加強對救生船的管理，凌燾建議：「凡有救生船處所，將所有夾槳船若干隻，船戶何人，查明姓名、年貌、籍貫、住址，造具冊籍，即將口岸名色編為字號……並請飭各該府縣印官輪流委員，不時沿江巡查，倘遇遭風客船，即著夾槳船協同救生船一體竭力救援，按照救全人貨多寡，分別獎賞。」¹⁷⁶將船隻編列字號和載入冊籍以供稽查，是明清時期政府強化對流動船隻管控的主要方式，但其約束力仍然有限，危害商民之事時有發生。

此外，巴縣檔案中也有救生船「止圖撈撿貨物，並不搶救人口，所撈貨物隱匿不給予原主，反而勒索重資金贖取」的記載。¹⁷⁷為此，巴縣拯溺堂規定「見本岸上下河界，有舟覆溺，即行鳴鑼呼救，務須先救人後救貨，以重生命」；¹⁷⁸無錫救生局也明確規定「不得藉救生之名，乘間搶匿失風貨物，察出定即送官懲治」；¹⁷⁹江陰救生局則規定「如有私行索賄不即送局，及隱匿客貨私藏入己不歸還原主者，董事送縣究追，照例治罪」。¹⁸⁰可見這一現

¹⁷⁵ 凌燾，〈請嚴夾槳船乘危搶奪議詳細〉，《西江視臬紀事》，卷1，頁36。

¹⁷⁶ 凌燾，〈請嚴夾槳船乘危搶奪議詳細〉，頁36。

¹⁷⁷ 《清代巴縣檔案·同治朝》，第997號檔，轉引自藍勇，〈清代長江救生紅船的公益性與官辦體系的衰敗〉，頁100。

¹⁷⁸ China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), 《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》，第1冊，頁233。

¹⁷⁹ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁292-293。

¹⁸⁰ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附江陰救生局酌改規條〉，頁289-290。

象各地都有。

（二）救生船救死不救生？

藍勇研究發現，清末官辦救生船「日久弊生，有名無實」，進而民間善堂積極參加公益救護。¹⁸¹事實上，民間救生組織中也不乏以「救生」為名，實則意在錢財的現象。一旦救生船的制度設計出現漏洞，水手可能見死不救，一些船戶為賞錢也不惜和當地居民聯合制造「落水」事件，個別被救人也存在誣賴和敲詐救生船隻的行為。

救生活動的主體是廣大的水手，從事水上救生對他們而言是一份賴以謀生的工作，有時甚至需要冒生命危險。已有研究表明，救生水手是清代下層衙役中實際報酬相對較高的職位，因而呈家族式加入、人員長期穩定的特徵。¹⁸²高薪可能是為補償救生活動過程中的高風險，也是為對水手的救生活動產生正面的激勵。然而，一旦賞錢規則設置不當，就會起到反作用。京口救生船曾規定「凡救得生者一人賞一金」，一度導致水手只救生者而不顧死者，改為撈屍亦有賞金後，才得以「人獲全屍」。¹⁸³同治初年，焦山救生總局規定救活一人給錢800文，撈屍一名給錢1200文，導致有人故意害生、殺生。¹⁸⁴

1937年7月1日，《人報（無錫）》刊登一篇名為〈救生船不救生〉的文章，作者對救生船水手謀財害命的社會現象作如下點評：

相傳江湖中之救生船，救死不救生，如見人遭滅頂，必待其既死而後救之，此誠理之不可解。或曰救生則與其本身有沖剋，業此者奉為主臬，亦非理之可解也。昨偶與繆海嶽先生討論及此，繆先生謂此必於最初時，見利而忘義，至後乃相沿成習。某年，江陰一輪失火，有主僕二人，僕年已老，知遇險，亟將小主囊中所藏鈔幣擲諸江中，擲既罄其所有，然後從容小主以投江，竟獲生還，若囊中有鈔幣者，不得生矣。此老僕可謂具絕大見識。救生船之不救

¹⁸¹ 藍勇，〈清代長江救生紅船的公益性與官辦體系的衰敗〉，頁103。

¹⁸² 藍勇，〈清代長江紅船救生的地位和效果研究〉，頁34。

¹⁸³ 道光《濟南府志（二）》（《中國地方志集成〔山東府縣志輯2〕》，南京：鳳凰出版社，2004年影印道光刻本），卷53，〈人物九〉，頁639。

¹⁸⁴ 范然，〈鎮江救生會始末〉，頁27。

生，果是理乎？殊堪浩歎。¹⁰⁵

救生船「救死不救生」的本質是「見利忘義」而非其他。對於水手而言，「救死」可以將屍體上的錢財搜刮一空且無從查究，「救生」則只能獲得賞金。老僕正是洞悉人的本性，才將囊中錢財投擲一空，以保全性命。這說明民國時期民眾對於救生船的信任程度已有所下降。

此外，由於救生船數目有限，一些救生組織往往鼓勵漁船協助參與救生。新建好生堂在碑記中寫道：「救生以船，于事不支，人情叵測。若彼渚溪、左蠡，遇大風覆舟，因以為利，是速溺者而死也。莫若懸立賞格，委之漁舟野渡，庶有豸乎。其格救一人者給銀五錢，人倍銀倍之，積而算。其法立簿書姓名，不得濶其事。」¹⁰⁶ 德化體仁堂也規定，「倘太平船救護不及，無論渡船、漁船及本地外路各色大小船戶救起，辛勞照樣」。¹⁰⁷ 金陵救生局認為漁船救生的作用突出，「雖非局中所救，無問其生死，送之局，受錢而去……故是局之設，未及三年，而全活不可勝計」。¹⁰⁸ 無錫太湖救生局因湖面遼闊尤其鼓勵漁船救生¹⁰⁹，「漁船頗堅巨，習風濤，船共八百餘號……一年中計所救不下百數十人」¹¹⁰。在個別地方，漁船的表現甚至較救生紅船為佳，如桐城縣戚家磯救生局在光緒年間「救人皆由漁船得力，而紅船水手每推人少，其報單中夾敘紅船者，欲全紅船局面也」¹¹¹，金陵救生局「擺江與漁船，向例均到局掛號，而漁船尚未舉行，推原其故，多因紅船懼暴其短坐攘其功，反罪以越俎，致令漁船束手相戒，可恨孰甚，其實漁船慣習風浪，最稱捷速」¹¹²。

不過，漁船救生也導致新問題的出現。首先依然是一些船戶藉救生的名

¹⁰⁵ 〈救生船不救生〉，《人報（無錫）》，1937年7月1日，第6版。

¹⁰⁶ 邱蘭標，〈好生堂碑記〉，同治《新建縣志》（同治十年刻本），卷80，〈藝文〉，頁37a-37b。

¹⁰⁷ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁8a。

¹⁰⁸ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈金陵救生局募啟〉，頁283。

¹⁰⁹ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁292。

¹¹⁰ 吳友如主編，孔帥點校，《太湖救生》（北京：中國文史出版社，2019），頁31。

¹¹¹ China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), 《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》，第1冊，頁281。

¹¹² China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), 《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》，第1冊，頁265。

義，乘機搶匿失風貨物。對此，金陵救生局規定「察出定即照律治罪」。¹⁹³其次是一些船戶向被救者勒索謝金，德化體仁堂的規定有間接反映，「該船戶等應宜各秉天良，所有撈起遭溺者衣物、銀錢等件概不可染指，著河保押送交局，俟本人親取，量力酬勞，毋許絲毫隱瞞，多索謝金，如有瞞昧訛索情事，查出稟究」。¹⁹⁴最後是當地居民與船戶串通，假意落水救起騙取賞錢。對此，金陵救生局規定「一經查出，除將得錢之人提案追罰、嚴加懲治、枷號遊示外，定將包容扶混之膽玩快甲人等，一併拿究」。¹⁹⁵德化體仁堂也規定「倘河保勾通船戶，以慣做水摸之人，假稱遭覆失足，捏掣辛勞分肥，查出一同送究」。¹⁹⁶無錫太湖救生局吸取教訓，「此等弊端，客船貨客異鄉之人或難串通。若近地之人，無貨之船，失業之徒，尤宜細心查訪，方可發給賞錢」，但同時也規定「不可因疑致刻，藉詞吝給，阻人好生之機」。¹⁹⁷

其實，被救者也並非都是純良無害。太湖救生局規條中就記載，一些被救者誣賴漁船營救不力，甚至對船戶進行敲詐，導致漁船救生積極性受挫，「往時濱湖漁船，遇有溺者，輒揚帆往救，顧生者僅以身免，無以餘資，以酬援命之恩，而死者撈起還家，反疑營救不力，致有波及之累，無所利有所害，雖至愚誰肯為之？故近年以來，漁船遇有溺者，裹足不前，不啻秦人之視越人也」。¹⁹⁸此外，巴縣檔案中也有個別被救人反過來敲詐渡夫的記載，「竟昧盡良心，並不查沉溺之貨若干，而向該渡夫索討原物，甚至揮捏控渡夫，希圖洩忿，一經質訊，盡屬子虛，以致渡夫被控畏累，凡過覆舟度多袖手，殊屬可恨」。¹⁹⁹對於此種現象，金陵救生局和太湖救生局都規定「凡救起不活，與救援者無涉」。²⁰⁰太湖救生局還規定「船已遭

¹⁹³ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈金陵救生局募啟〉，頁285。

¹⁹⁴ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁8a。

¹⁹⁵ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈金陵救生局募啟〉，頁286。

¹⁹⁶ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁8a。

¹⁹⁷ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁294-295。

¹⁹⁸ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁291。

¹⁹⁹ 《清代巴縣檔案·同治朝》，第997號檔，轉引自藍勇，〈清代長江救生紅船的公益性與官辦體系的衰敗〉，頁100。

²⁰⁰ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈金陵救生局募啟〉，頁285；〈附無錫太湖救生局規條〉，頁292。

風，銀貨豈無遺失，而遇難之人賢愚不一，倘於救起後藉端索詐，本局隨時稟解」。²⁰¹

（三）同仁堂的維持與延續

民國期間，同仁堂一度成效顯著，得到社會各界的認可。1935年10月4日《潯陽晨報》登載題為〈鄱湖紅船，救生功高〉的文章，記述同仁堂兩次成功的水上救援。該報道顯示，同仁堂水手救援及時，恪盡職守。舵公葉隆煥在救生之外，還盡力拯救失事船隻，使得「人船貨物均獲保全」。對於救起之人，救生局不僅救護，還代換濕衣，灌飲姜湯。²⁰²這些固然是事實，也說明救生紅船存在的必要性。但該事件之所以此時被報道，是因為正值同仁堂陷入財務危機，亟需向各界募捐之時。從局志所附高潤堂與民國政府的往來公函來看，除經費問題，同仁堂在組織救生的過程中仍然面臨諸多其他阻礙。

一是過境軍隊的扯借。1932年前後，國民黨軍隊對贛南蘇區實行軍事圍剿，經常封扣民船以供差遣，救生船也未能倖免。²⁰³1934年4月22日，高潤堂呈請都昌縣長龔式農「嚴禁過境軍隊近地魚劃，勿得扯借紅船物件」。²⁰⁴都昌縣政府轉呈南昌行營，5月28日蔣介石下發佈告，嚴禁此類行為的發生。²⁰⁵龔式農隨即將此佈告轉呈縣政府張貼。²⁰⁶

二是當地劣紳的覬覦。1934年10月12日，由於「尚有痞劣大老官扯借不遂，屢思覬覦，圖謀搗亂，或強借紅船，裝運雜貨，或硬薦私人掌舵水手」，高潤堂呈請江西省水上公安局警察第六隊隊長葉拔群轉呈省府主席出

²⁰¹ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁293-294。

²⁰² 〈鄱湖紅船，救生功高〉，《潯陽晨報》，1935年10月4日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²⁰³ 《江西民國日報》，1932年2月29日。轉引自江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》，頁174。

²⁰⁴ 「高潤堂為請求嚴禁過境軍船扯借紅船等事給都昌縣長龔式農的公函」，1934年4月22日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²⁰⁵ 「國民政府軍事委員會委員長為嚴禁過境軍船扯借紅船事的南昌行營佈告」，1934年5月28日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²⁰⁶ 「都昌縣政府為令查收張貼嚴禁過境軍船扯借紅船佈告事給同仁堂董事的訓令」，1934年5月28日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

示嚴禁。²⁰⁷ 江西省水上警察總隊隸屬於江西省政府民政廳，總部設於南昌，在維護江西內河航運秩序方面曾發揮重要作用。²⁰⁸ 不久，葉拔群回函，表示將對同仁堂予以保障，以免遭侵佔。²⁰⁹

三是董事們的侵蝕。1934年4月，高潤堂在一份公函中含蓄地指出董事當中存在公器私用、私薦船工者，而船工對於日巡湖面的任務亦有所懈怠，「惟是救生一事，非船工勇壯，不敢以乘風破浪……所有紳董，亦不許濫用私人，致遭貽誤，而船工任用之標準，務以強壯勇敢者為合格，並宜日巡湖面，勿得稍懈，庶足有所警惕而資遵守」。²¹⁰ 葉拔群在一次批示中也曾委婉地指出同仁堂董事當中存在以權謀私的現象，「董事等如果辦事公正，何致有人覬覦搗亂，事關善舉，官廳自當予以保障……又查此項紅船原為水面救生而設，地方人士應念剏辦之艱難，隨時加以維護。嗣後該堂不得以此救生船隻借與私人應用」。²¹¹

抗戰後，同仁堂得以重建，繼續從事水上救生。根據檔案記載，同仁堂的救生名冊在縣政府均有案備查。²¹² 遺憾的是，該名冊並未完整保留下來。我們今天所能找到的，僅有1947年同仁堂上報的當年6月至10月救生名冊，其內容如下：

6月21日，救得南昌船民楊香子、一妻、一夥友，共計三名，裝運九江王錦記煤油前往南昌，至星子神靈湖中，突遭柁折船破，被浪壓沉水底，得紅船巡江救回無恙；9月17日，救得鄱陽胡家廠船民胡信順、周大眼、祝神彪，計三名，由星子樟樹橋裝麻石回鄱，駛至老爺廟下數里，遭風浪沉舟，得紅船巡江救起，三名均獲安全；10月3日，救得撫州船戶楊啟生、夥友二名，共計三名，由九江裝至

²⁰⁷ 「高潤堂為請求保護紅船事給吳城水上警察第六隊隊長葉拔群的公函」，1934年10月12日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²⁰⁸ 江西內河航運史編審委員會，《江西內河航運史（古、近代部份）》，頁293。

²⁰⁹ 「江西省水上公安局警察第六隊為出示保護救生紅船以全公益事的批示」，1934年10月20日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²¹⁰ 「高潤堂為請求嚴禁過境軍船扯借紅船等事給都昌縣長龔式農的公函」，1934年4月22日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²¹¹ 「江西省水上公安局警察第六隊為出示保護救生紅船以全公益事的批示」，1934年10月20日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²¹² 「左蠡救生同仁堂為請求補助事給華洋義賑會的公函」，1934年4月4日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

南昌，駛至星子神靈湖中，遭風浪沉舟，得紅船救起，三名俱慶重生。²¹³

該名冊顯示，1947年6月至10月間，同仁堂有過三次成功的救援行動，共救得9名落水船民。另據這一年同仁堂上報的預算書，「救生賞紅，每救一名賞法洋3000元，每年約需款數十萬元」、「設施寒衣約備三四十套（每套以一萬元計），約需款三四十萬元」²¹⁴，可估得當時一年所救人數在幾十名不等，其對沉船的救護作用不可謂不重要。

據當地居民口述，解放後，同仁堂一直歸都昌縣政府管轄，直到1973年才被撤銷。²¹⁵ 在田野調查中，我們採訪了老爺廟旁的一位段姓住戶，他的爺爺段慶福曾擔任十多年的救生水手。他告訴我們，救生船只在大風天巡湖，並且只救人，不撈屍也不撈物。²¹⁶ 如今經營老爺廟小賣部的是一對年老的老夫婦，二人自1971年來老爺廟旁的採砂場工作後便定居在此。老爺爺告訴我們，救生紅船一般停泊在湖邊，只救漂浮在水面上的人，不撈屍也不撈物。水手有時因擔心自身安全，風太大並不出去，更不會跳進水裡救人。在他的印象中，救生船一年救不了多少起事故。²¹⁷ 段姓住戶與小賣部老爺爺的說法雖然有相左之處，但共同說明同仁堂救生船在解放後不再「日巡湖面」²¹⁸，在很大程度上名存實亡，難以發揮應有救生成效。這可能與機動船逐漸普及，救生需求下降有關，以致在20世紀70年代才到此謀生的老夫婦印象中，「同仁堂只是一個泡茶的地方」。²¹⁹

綜上可知，水上救生事業在發展過程中出現一些「有名無實」的現象，如官辦救生船的水手以救護為名乘危搶奪，以及水手、船戶、被救人等的

²¹³ 「左蠡救生同仁局為呈報本年六月至十月救生情況事給都昌縣縣長蕭任的公函」，1947年10月13日，都昌縣檔案館藏，D004-6-00027。

²¹⁴ 「左蠡救生同仁局實需經常費預算書」，1947年，都昌縣檔案館，D001-1-00061。

²¹⁵ 據2020年8月19日對老爺廟小賣部爺爺的採訪，採訪人：鄭梅婷，採訪地點：老爺廟小賣部。

²¹⁶ 據2020年8月19日對段姓住戶的採訪，採訪人：鄭梅婷，採訪地點：老爺廟旁邊的段姓住戶家中。

²¹⁷ 據2020年8月19日對老爺廟小賣部爺爺的採訪，採訪人：鄭梅婷，採訪地點：老爺廟小賣部。

²¹⁸ 「高潤堂為請求嚴禁過境軍船扯借紅船等事給都昌縣長龔式農的公函」，1934年4月22日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

²¹⁹ 據2020年8月19日對老爺廟小賣部老夫婦的採訪，採訪人：鄭梅婷，採訪地點：老爺廟小賣部。

「套利」行為。與此同時，民間救生組織在制度上有一個不斷趨於完善的過程，各類規章細緻入微。儘管救生紅船的日常運行也存在合乎秩序的一面²⁰，但上述失序部分反映的是水上救生這類公益組織在實踐中所面臨的社會困境，以及隨之而來的公信力下降問題。

五、餘論

按照當代西方經濟學的定義，救生服務是一種公益物品，難以排他且資源單位不可分，其提供往往成為一個難題。²¹ 清前期救生船主要由官方籌辦，經費則由政府正項開支。清後期，清王朝內外交困，陷入財政危機，難以繼續支持救生船的日常運行，始改由民間官商捐資維持運營。²² 民國時期，傳統中國的部份救生組織得到維持和延續，但也不得不面臨經濟和社會層面的雙重困境。

科斯在《經濟學中的燈塔》一文中提出，像燈塔這樣的公共品並非只能由政府來建造，也可以由私人提供。²³ 與燈塔相似，救生船也是一種公共服務，經過的所有船隻都在某種程度上獲益，但卻難以向他們收費，或者說對每條船收費的行政管理難度很大，成本很高。官辦救生船以稅捐為經費來源，事實上在向船隻間接收取費用，但受益船隻與被收費的船隻範圍往往不

²⁰ 例如武漢敦本堂救生局在17年內，救活4132人，收瘞浮屍6955具，即便上報的數字有所誇張，其效果也頗為矚目，參見 China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), 《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》，第1冊，頁241。此外，晚清海關關稅司的報告中對救生紅船也多持積極看法，如岳州「本處之救生紅船大有裨益……查此種救生船……專於起大風時在該管汛地往來梭巡，以備救護遇難船隻，凡曾經目擊者，均稱此種紅船，辦事頗有實力」，宜昌「當枯水之際最為危險，故向設有救生紅船，維時一見瑞生失事，立即踴躍施救，慶更生者甚多，否則傷人恐難數計」，而重慶「該灘上下泊有救生紅船數隻，一見輪船遇險，起即撈救，往來數次，獲救多人，否則淹斃者益眾矣」，參見岳州關稅司偉克非，《光緒三十三年岳州口華洋貿易情形論略》，光緒三十四年二月二十二日；宜昌關稅務司副稅務司梅樂和，《光緒二十六年宜昌口華洋貿易情形論略》，光緒三十四年二月二十二日；重慶關稅務司頭等幫辦韓威禮，《光緒二十六年重慶口華洋貿易情形論略》，光緒二十六年十二月初十日，均出自「舊海關刊載中國近代史料數據庫」第2期。

²¹ 埃莉諾·奧斯特羅姆著，余遜達、陳旭東譯，《公共事物的治理之道——集體行動制度的演進》（上海：上海三聯書店，2000），頁56。

²² 藍勇，〈明清時期中國內河的公益救生〉，《光明日報》，2015年5月20日，第14版。

²³ 羅納德·H·科斯著，盛洪、陳鬱譯校，《企業、市場與法律》（上海：上海人民出版社，2014），頁162-163。

匹配。救生組織有時會通過普遍性的勸捐來實現收費，如德化體仁堂「向有本街鋪戶逐日樂輸，及過關船隻每船捐錢肆文，又簾把鹽船從前均有定規，業經前巡憲廷在於每船勸令捐輸一文」。²²⁴然而，普遍性勸捐往往帶有官辦的意味，因為只有官府才有這樣的公信力和權威性²²⁵，民間救生組織顯然難以做到，從而部份削弱提供公益服務的動力。如建立於1886年的九江義渡局，下設四隻救生船，初期完全靠自發捐款來維持，直到1891年才得到茶葉稅和鴉片稅的支持，但隨即便因資金困難而中斷。²²⁶

但在實踐過程中，變相的收費和勒索卻層出不窮，往往形成惡習。武漢敦本堂救生局嚴禁水手「怠惰偷安及藏匿被難之人財物以及私向索謝分文」²²⁷，間接反映救生船水手向被救船隻勒索錢財的情況。無錫太湖救生局甚至明文規定，必要時可以勸遇險船隻拿出賞錢鼓勵漁船救生，「如被風之船有力者，勸伊出錢三四千文，無力者不拘多寡，以酬漁船救命之恩。此欸若不立賞格，恐漁船必待覆溺，然後往救，人命保全者，十中未必有二三。故賞錢酌議十兩，加以船上酬謝，庶救者可以踴躍」，但遇險船隻卻未必願意或有能力拿出這樣一筆費用，「又被風之船，竟貧乏無力，或性情頑劣，亦不必勉強勸伊酬謝，致起爭端」。²²⁸

雖然水上救生服務可以由民間提供，但其在維持上仍然存在極大的不確定性和脆弱性。儘管科斯曾經為我們揭示某種可能性，但他並沒有解決這類公共服務該如何組織和融資的問題。²²⁹對此，龍登高曾指出，傳統中國基層各種事務多由民間自我管理，並自發形成秩序與制度。²³⁰從水上救生的地方實踐來看，近代中國民間組織在提供救生服務的效率上並不遜色於政府，但受到輻射地域和服務人群的限制，很難持續獲得穩定的資金支持，且難以通

²²⁴ 同治《德化縣志》，卷13，〈建置·體仁堂〉，頁13a。

²²⁵ 楊國安，〈救生船局與清代兩湖水上救生事業〉，頁71。

²²⁶ China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), 《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》，第1冊，頁168。

²²⁷ China Imperial Maritime Customs: *Chinese life-boats*, (special series: no. 18), 《海關總署檔案館藏未刊中國舊海關出版物：1860-1949》，第1冊，頁243。

²²⁸ 余治，《得一錄》，卷4之3，〈救生局章程〉，〈附無錫太湖救生局規條〉，頁293。

²²⁹ 羅納德·H·科斯著，盛洪、陳鬱譯校，《企業、市場與法律》，頁163。

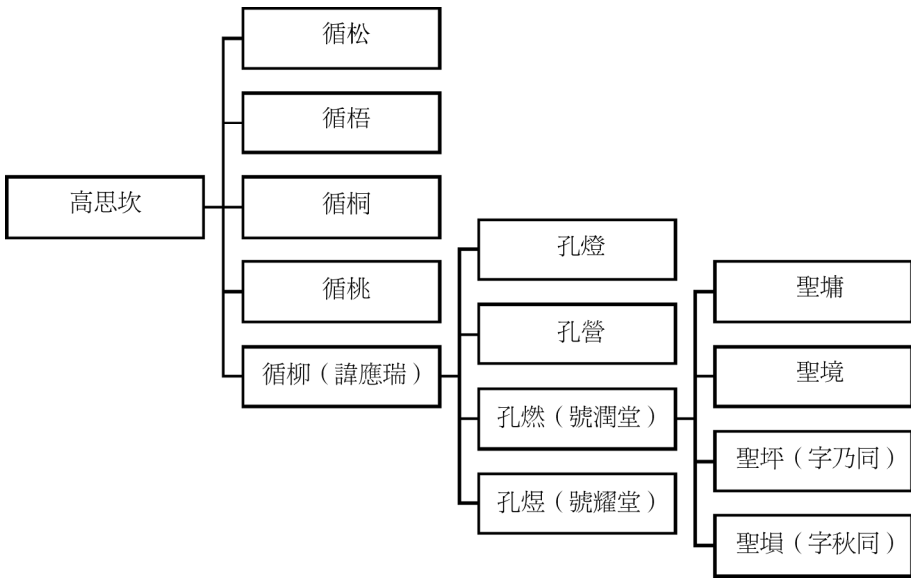
²³⁰ 龍登高、王正華、伊巍，〈傳統民間組織治理結構與法人產權制度——基於清代公共建設與管理的研究〉，《經濟研究》，2018年，第10期，頁189。

過自身利潤的積累實現資本的持續增長。^{②①}左蠡救生同仁堂的募捐範圍只局限於都昌和景德鎮兩地，日常收入則主要來自田產與房產的租金，一旦遭遇災歉，租穀收入銳減，而政府給予的補貼有限，救生同仁堂的日常運轉入不敷出，難以為繼，凸顯出民間公益組織在持續融資上遭遇的現實困境。

（責任編輯：馮慧鑫；實習編輯：楊賢毅）

^{②①} 可參閱龍登高、王正華、伊巍，〈傳統民間組織治理結構與法人產權制度——基於清代公共建設與管理的研究〉，頁185。

附圖1：西高村高思坎家族世系



資料來源：都昌縣多寶鄉西高村《高氏宗譜》卷23，2007年。

附表1：1944年都昌縣左蠡救生同仁堂田畝租穀數量

承租人姓名	田畝數量	租穀數量	1944年實收租穀	備註
李會清	5畝 (計8坵)	9擔	4石	
李輝昌	2.75畝 (計5坵)	5擔	2石	
李輝茂	1.7畝 (計5坵)	3擔	1.5石	
許其美	3畝 (計3坵)	5.5擔	2石	
李述誠	3畝	5擔	2石	
袁成勳	3.5畝	3擔	1石	下則淹田
袁祖金	7畝	數據缺失	4.8石	
馬宗延	2畝		0.5石	
馬芳澳	2畝		0.8石	
余昭坤	1畝		0.5石	
徐觀賀	4.4畝		3.6石	
徐時潤	5畝 (計3坵)		5石	
徐時清	4.25畝	5擔	2.2石	

續表

承租人姓名	田畝數量	租穀數量	1944年實收租穀	備註
徐際元	1畝	2擔	1石	
徐時松	3.7畝	6擔	2.25石	淹田
徐際托	2.5畝	4擔	1.5石	淹田
陳茂財	3畝	6擔	0.75石	淹田
總計	54.75畝	85擔	34.7石	

資料來源：「左蠡救生同仁堂業產登記青冊」，1944年，都昌縣檔案館藏，D004-6-29；「都昌縣左蠡救生同仁堂三十三年度租穀數量表」，1944年10月20日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

附表2：左蠡救生同仁堂在景德鎮置辦屋產表

購買時間	屋產門面	坐落地點	買入價格
1916年	店屋1重，正門面3間	官領廠前縣署對門	
1916年	基地1塊	戴家衝李元順傢屋內	洋100元
1916年	家屋1重，門面4間	戴家衝橫街吉安會館隔壁	洋400元
1916年	家屋1重，門面1間	戴家衝橫街吉安會館隔壁	洋120元
1916年	家屋1重，門面4間	小橋上橫街	洋400元
1919年	店屋1重，門面1間	南門透頭下首正街	洋360元
1924年	店屋1座，正街門面1間	東門頭口	洋350元
1934年	店屋1重，門面1間	指馬衝橫街	洋480元

資料來源：「本堂在景鎮所置屋產」，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

附表3：左蠡救生同仁堂1944年度全年預算支出表

支出項目	支出數量
錢公橋渡夫工食	谷12石
又渡夫柴菜費	洋1200元
渡船船修搽油	洋2400元
渡船添置櫓槳	洋1850元
鄉鎮儲蓄公債	洋950元

續表

支出項目	支出數量
鄉公所保甲經費	洋2000元
掩埋死屍土工	洋1200元
收租看禾火食	谷2.5石
修理塘埕	谷2.5石
開會算帳大食	谷2石
辦公雜費	洋500元
完納田賦	無
總計	谷19石，洋10100元

資料來源：「都昌縣左蠡救生同仁堂三十三年度全年預算支出表」，1944年10月20日，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

附表4：1944年左蠡救生同仁堂董事名冊

職別	姓名	年齡	籍貫
董事長	余祖鐸	58	都昌
副董事長	高秋同	26	都昌
書記	陳庭柱	35	都昌
董事	黃菊秋	60	都昌
董事	郭前波	52	都昌
董事	劉西漢	49	都昌
董事	劉訓億	53	都昌
董事	李芳圃	62	都昌
董事	馬宗恩	54	都昌

資料來源：「左蠡救生同仁堂職員名單」，1944年，都昌縣檔案館藏，D004-6-29。

Supply of Public Goods : Water Rescue in Poyang Lake Area from the Qing Dynasty to the Republic of China

Meiting ZHENG; Shigu LIU

School of History and Cultural Heritage, Xiamen University;

History Department, Peking University

Abstract

The Poyang Lake water area is not only vast but also has a complex hydrological environment, especially the *Zuoli* area of West Poyang Lake. Because unpredictable winds and waves frequently caused shipwreck accidents, people always considered *Zuoli* the most dangerous region. At the latest in the late Ming and early Qing dynasties, the local officials set up lifeboats there to “save the drowning”. In the early Qianlong period, with the strong support of the central government, the local governments in that region began to set up lifeboats on a large scale, and the money came mainly from regular state funding. From the mid-Qing period, because the Qing government was experiencing internal and external difficulties, the official lifeboats were also struggling to maintain, and civil lifesaving organizations emerged increasingly. In the late Guangxu period, the local gentry in *Zuoli* raised money and established the organization *JiushengTongrentang*. The initial funding primarily came from social donations and government grants, while its daily income relied on the rent of its fields and house properties. During

ZHENG Meiting, Master student in School of History and Cultural Heritage of Xiamen University, Email: 1397679708@qq.com.

LIU Shigu, Associate Professor and Researcher, Department of History, Center for the History of the People's Republic of China, Peking University, Email: shiguliu@pku.edu.cn.

the Republican period, *Tongrentang* faced financial difficulties due to droughts and floods. Moreover, the Japanese invasions destroyed all the lifeboats and other equipment. After the Second World War, *Tongrentang* was rebuilt and continued to engage in water lifesaving. However, with the widespread use of motorized boats, the demand for water rescue declined, and *Tongrentang* faded away gradually. The local practice of water rescue in modern China was no less efficient than the government in providing lifesaving services. However, they were still vulnerable and faced great uncertainty in their survival, with double dilemmas at the economic and social levels.

Keywords: Poyang Lake area; *Zuoli*; *JiushengTongrentang*; Water Rescue; Public Goods