

# 統計副刊

版出日三十月四年十三國民

號二十三第

部總計統府政省建國

## 閩江上游輪船業的過去和現在

無論從社會進化或經濟建設的立場來說，水上交通都是一種最主要的力量；翻開一部世界史，就可以給我們一個有力的證明。所以近代歐美國家，對於現代化的航業，一致的加以積極的推進。意大利的民間造船，每噸政府給予三百里拉的獎金；美國民間造船的貸款由美金一萬萬二千五百萬增加到二萬萬二千五百萬元，可以證實世界各國對於發展航業的重視。我國的航業比較來得落後，但訓政時期約法內，對於我國的航業政策也有很明顯的規定；民國二十五年更有促進航業合作辦法的頒佈，這在在可以表現我政府對於發展現代航業急起直追的決心。

爲着地理上構造的特異，本省的水上交通在歷史上考早就奠定了他的最高價值；一直到現在，我們還不能否認。近百年來孕育着福建的繁榮，可以說完全是築在幾條河流上面。其中閩江更是有其獨特的地位，因爲他的流域分佈最廣，不徒作爲本省交通的脈管，而且連通本省文化、經濟、政治等等的惟一工具。可是以往本省的水道交通，都是依靠於簡單的小船來運輸；到了前清末年，本省才發創了輪船的交通，因爲運輸上的利便，他的地位與日俱增。戰後閩江下游容易遭受敵人的威脅，反趨於艱難發展的地步而上游（福州萬壽橋以上之謂之）的輪船運輸，則造成了超越以前未有的紀錄。所以我們現在把閩江上游的輪船業加以研討和分析，當爲關心本省交通者所注意！

### 一 歷史的發展

閩江上游的輪船業，始於清光緒二十九年，張元奇、劉步漢等利用蒸汽發動機爲動力，創設江巴、江辛、江庚、江甲等輪船四艘，在福州水口間的航線航行，是爲閩江上游輪船業的嚆矢。到了民國六年，英商天祥洋行所造的祥泰電艇，民國七年亞西亞公司所造的閩江輪船和華南株式會社所造的三保丸和水口丸，開始在水口以下的平流航道行駛，水口以上因爲灘灘的關係尚不敢問津。一直到民國八年，江晉發、江晉玉和英商同昌洋行合造的安甯渡船，才開始作涉險的婦女航，雖不幸於駛回斗米岐、淮安附近一時失事，俄人船主殉難，但總證明了此次試航的成功。同時更說明了閩江上游灘灘行駛輪船的可能性，於是企業者都相繼投資，建造輪船，便造成了閩江上游航業的新紀元，而奠定現代化的輪船航業的基礎。

會部統計處  
圖書章  
林存和  
No. 239C

目錄	閩江上游輪船業的過去和現在：林存和
統計資料	從以上研究本省的公營事業……………周時驥
一、各縣區鐵路運送運費	
二、宋代全省領事館數	
三、元代全省站鋪數	
四、明代全省驛鋪及遞運所數	
五、清代全省驛站名稱及設置	

自此之後，行駛上游的輪船便如雨後春筍，一時竟形成了供過於求的現象。又因為自由競爭的關係，同業間互相摧殘，結果影響整個新開的航運幾陷於破產的地步。這時便有了同業團體的組織，來限制同業間自由競爭和獨佔營業，以增加彼此的利潤。所以在民國十六年至民國二十四年間，先後出現了福建汽船公會、北江汽船業同業公會、閩江輪船業同業公會等幾個輪船團體；同時成立了同業間的協定，對於各輪船航線的範圍、客貨運運費的劃一、各輪船的噸重等等都有明白的規定。但是此種協定只能一時的共同遵守，相當時間以後，仍有不少野心者企圖獨享優越利益，實行破壞協定，而同業團體又無切實有效的辦法加以制裁，這種協定自亦隨之崩潰了。

民國二十四年，省建設廳為澈底肅清越線佔載等糾紛，便成立了閩江運輸處，實行運輸統制。另外設立了閩江上游汽船理事會，由各輪船股東推舉代表組織。可是因為機構的不健全，業務的無具體計劃，這種統制在很短的時間就宣告失敗，結果又恢復了各自經營的自由時期。但政府為了避免競爭的糾紛，便命令組織各線輪船公司，未成立者全部予以停航。那時成立的公司計有閩芝、畫聲、閩沙、閩延、劍津、福沙、龍津等七個股份有限公司。各公司概況如下：

公司名稱	船隻	行駛航線	資本總額(元)	輪船總噸數
畫聲	16	洋口線	150,000	1,093.87
龍津	4	南平線	71,950	281.84
劍津	4	南平線	49,500	257.20
閩延	5	南平線	90,100	348.33
閩芝	18	建甌線	257,000	1,407.66
閩沙	5	沙縣線	86,450	390.79
福沙	6	沙縣線	72,400	428.99

至七七抗戰開始，省船總隊部感覺閩江上游輪船在戰時有供應軍運的特殊任務，關係國防極大，實有再行統制的必要，二十六年九月所有輪船交由船總隊部辦理，惟營業上所得的利益，則仍歸各輪船公司。不料統制不久，營業又告虧蝕，各公司一再請求歸還民營，政府當時為顧念商艱，便答應了各公司的要求，於是在不妨害軍運的原則之下，閩江上游輪船的業務仍由各公司自行自理。但是為利於指揮起見，督促延遲沙洋四線組織營業聯合處，於二十七年三月正式成立。然而當時為了組織的不嚴密，事務的難於集中，成立以來竟無成績可言，且致營業虧蝕，員工薪餉被欠，形成嚴重的問題。在這樣的情形之下，調整機構實然是絕對的必要。於是二十八年六月當局便有組織閩江輪船公司的發起，對於不參加公司組

織的船隻，都取銷其航行權。同時省運輸公司也允許貸借渣油一百噸，和流動資金一萬元，這樣閩江輪船公司始得順利地經營備而成立了。

關於上面所說的，大抵是閩江上游輪船業機構的演變問題，不過由這裏我們可以看到閩江上游輪船業在歷史上完全是進步的，使本省輪船業漸趨於健全的境地，因為有了健全的機構，其業務上的高度發展自無疑義，這一點在上面我們可以看到。其次本省輪船在這二十多年中，本身的各方面也有很大的改進，我們現在就列舉下表，作為參考。

改進部份	創始狀況	過去狀況	現在狀況
發動機	鍋爐蒸汽機	內燃機	木炭瓦力機
船體構造	尖底統輪	圓底二層房艙	半圓底三層樓艙
每小時速率(里)	15	25	30
內容設備	無	救生設備	電燈食宿防空衛生消防等
噸位噸數	十分之一	二十分之一	百分之二

## 二 航線和工具

推動一個輪船公司的業務發展，除了應有健全的設備以外，運輸工具的家數與運輸工具的能力如何也是一個主要的內因因素。否則一個公司雖然有健全的設備，也無法來推展他的業務。據民國二十八年建設廳檢在輪船公司的業務，我們知道目前閩江上游除了閩江輪船公司所有輪船五十七艘，行駛福州至延平、沙縣、洋口、建甌等數處以外，還有春風公司輪船六艘，常用行駛於福州至各口間，大漳公司所有輪船三艘，常用行駛於福州至尤溪口間，可購公司有輪船四艘，常用行駛福州至尤溪口、源口、水口間。福州公司所有輪船四艘，常用行駛於福州至六口間。還有江勝平益、新安、順發安記、老平安、平西支各輪船行駛於福州至侯官市、三保至沙洋、甘肅、白沙、南平東岸至南岸各處。這等閩公司所經營的業務非常的小，所以若以後各輪船公司的業務和前者相比，自然無異小巫之見大巫。因此我們爲便於分析，同時爲加重前在目前福建交通的地位起見，下面所說的完全也只限於閩江輪船公司。

閩江輪船公司現有輪船隻數共五十七艘，和他所行駛的航線上面大略都說過了，現在我們就把各航線的里程和所分配各航線行駛的輪船隻數列表如下：

航線別	里程 (公里)	輪船數 (艘)
福州-南平	200	21
福州至洋口	260	11
福州-建甌	165	15
福州-沙縣	260	9
延平至洋口	60	1

五十七艘中，九艘是專門載客不載貨的，行駛於福州至延平的航線，一艘是專門載貨不載客的，行駛福州至洋口的航線。其餘都是以載貨爲主兼帶一單旅客。在各船建造的時間，最早的在二十四年三月，而最近二三年中建造的爲數亦不少，於下表就可以看到閩江上游輪船交通的急切需要，在戰時他是居於怎樣的地位了。

建造時間	艘數
二十四年	19
二十五年	8
二十六年	9
二十七年	9
二十八年	12

現在再進一步將該公司所屬的五十七艘輪船，其各艘的船身概況列表如下：

船名	船長	船寬	吃水	總噸數	淨噸數	每小時速率里	船身估價元	載貨噸數
北平	20.68	5.25	0.80	78.57	44.72	30	2,790	—
北青	21.79	5.33	0.97	79.89	43.50	30	2,240	—
北漢	21.25	5.12	1.10	77.24	49.53	30	800	—
上海	64.47尺	13.00尺	3.00尺	65.19	40.17	30	3,130	—
天津	19.92	4.40	1.09	51.20	35.74	30	2,790	—
重慶	20.98	5.13	0.80	74.21	44.42	30	3,105	—
新慶	21.97	5.30	0.90	78.90	47.23	30	3,450	—
廣平	23.36	5.95	1.00	118.14	44.51	30	.....	—
廣州	21.99	5.20	0.90	79.30	43.23	30	1,860	46
廣平	21.93	5.28	0.90	76.31	37.57	30	.....	—
廣平	20.06尺	16.42尺	3.20尺	79.57	40.44	30	3,150	49
廣平	67.90尺	15.42尺	3.00尺	69.20	37.13	30	560	37
廣平	68.17尺	10.25尺	3.00尺	71.93	33.50	30	1,680	36
廣平	20.80	5.05	1.00	68.00	31.70	30	2,800	31
廣平	19.20	4.75	1.00	52.11	26.44	30	1,120	26

昆西	19.35	4.78	0.86	56.57	28.00	30	1,680	28
明康	20.88	5.07	0.90	76.18	32.72	30	2,500	32
四川	65.75尺	16.33尺	3.00尺	74.38	40.42	30	2,240	40
北藏	64.67尺	16.00尺	3.00尺	65.19	35.74	20	1,680	40
陽東	21.03	5.13	0.80	73.19	34.59	30	1,680	34
南疆	67.75尺	15.67尺	0.80尺	73.87	39.86	30	560	39
州林	20.65	5.00	0.80	67.33	36.50	30	3,150	36
建封	19.34	4.40	0.90	57.05	27.30	30	1,200	27
甯南	62.9尺	14.58尺	3.00尺	62.59	30.92	30	1,630	30
遠爾	63.08尺	15.32尺	3.00尺	63.88	25.42	30	1,160	30
蘇東	66.25尺	16.00尺	3.00尺	69.95	38.29	30	1,160	30
春西	64.67尺	15.58尺	3.00尺	65.47	34.13	30	1,680	34
林安	67.75尺	15.25尺	3.00尺	79.32	39.40	30	1,120	39
古南	68.58尺	16.78尺	3.00尺	76.99	42.02	30	1,160	42
海西	69.00尺	16.3尺	3.20尺	86.66	44.91	30	1,680	44
肅西	20.72	5.22	0.90	73.71	40.99	30	1,800	40
西州	59.87尺	14.75尺	2.80尺	43.90	24.38	20	1,000	24
州河	65.66尺	15.50尺	3.00尺	62.98	23.36	30	2,800	33
同江	20.98	5.20	1.00	71.30	33.51	30	3,150	36
徽昌	20.60	5.43	1.00	73.44	30.11	30	1,680	30
洋昌	20.48	5.25	1.00	72.15	33.36	30	1,680	36
夏慶	20.50	5.30	1.20	82.64	39.97	30	2,240	39
南武	66.50尺	15.75尺	3.00尺	70.31	35.26	30	2,240	35
甯安	66.58尺	15.58尺	3.00尺	70.21	37.31	30	1,680	37
南武	68.58尺	16.50尺	3.00尺	77.29	41.90	30	600	41
甯安	21.00	5.32	1.00	75.83	39.83	30	1,160	39
甯安	20.40	5.20	0.80	75.80	34.17	30	1,160	34
甯安	56.42尺	15.50尺	3.00尺	68.10	33.48	30	2,240	33
甯安	20.73	5.22	0.90	77.30	41.74	30	2,240	41
甯安	20.75	5.10	0.90	71.11	30.11	30	2,800	30
甯安	20.90	5.07	0.80	75.80	36.75	30	1,680	30
甯安	21.71	5.00	0.95	69.99	38.88	30	2,800	38
甯安	21.00	5.37	0.90	77.81	39.75	30	2,240	44
甯安	20.60	5.08	0.90	69.49	38.88	30	2,240	30
甯安	19.57	4.72	0.80	53.86	28.12	30	2,950	28
甯安	62.42尺	15.33尺	3.00尺	64.63	39.50	30	560	33
甯安	62.34	4.96	1.90	62.76	25.91	20	2,500	25
甯安	56.71尺	14.00尺	2.60尺	40.12	21.00	20	2,300	21
甯安	21.75	5.45	1.00	80.06	36.71	30	1,680	36
甯安	69.50尺	15.25尺	3.00尺	68.57	32.47	30	800	32
甯安	20.48	5.00	1.00	71.85	39.10	25	1,120	39
甯安	73.50尺	17.17尺	3.00尺	90.73	50.16	30	1,680	50

註：表中船長、船寬、吃水三項單位除已標明「尺」係英尺外，餘係公尺。

根據上表我們便可以估量該公司在運輸上的能力了。該公司全部輪船的總噸數達四千餘噸，淨噸數亦達二千餘噸，而運貨噸數亦佔總數百分之四十左右。最後，該公司輪船的發動機情形也可以拿來分析一下。該公司發動機種類以法國出品之 B.N.B. 為最多，達四十餘艘，其次如朋開羅，連估、瓦斯機等也有幾艘。發動機座數備武備、濟南兩艘為三座，其餘全部兩座，馬力匹數最多者為一百匹，但也只有北平和新寧兩艘，而以七十二匹的為最普通。至汽缸隻數最多者為十二個，次為十個，但各只一艘；最少者僅四個，其他大都為六個或且八個。

### 三 業務的分析

閩江輪船公司的業務可以分為客運與貨運兩方面來說。戰時因為內地的繁榮，行旅頻繁，所以該公司擔任的任務尤其重大。以往來往上海的輪船均客貨兼收，不惟擁擠不堪，而且因沿途驗稅，耽擱時間尤多。前四續公司即已有快捷的設備，係將原有輪船中發動機較好者充之，只供搭客並附備旅客的行李，貨物一概改由貨船備運。公司成立後對於快捷更著意改善，以前設備不完全的地方，全部加以改良，到目前可謂頗臻完善。現在

去年把該公司各月份所出售的各種客票數列表如下：

月別	總計	一等	二等	普通	童票
全年	95,489	11,039	8,412	72,803	3,235
一月	5,175	528	—	4,423	224
二月	3,939	395	—	3,454	144
三月	5,076	631	—	4,234	211
四月	8,564	974	—	7,315	295
五月	8,445	905	—	7,314	214
六月	6,549	754	—	5,607	188
七月	10,625	1,068	—	9,165	392
八月	10,905	1,130	—	9,377	398
九月	10,910	1,145	—	9,397	368
十月	7,073	973	1,631	4,263	206
十一月	8,708	1,211	3,205	3,991	301
十二月	9,450	1,325	3,576	4,255	294

二十九年該公司客運人數總共有九萬五千餘人，以七、八、九三月人數為最多，每月都在一萬人以上。若就全年趨勢看，我們可以斷言該公司客運業務是逐月在增進中，這是無疑義的。

說到貨運，該公司亦有可觀的數字呈現在我們的眼前。我們就下列該公司二十九年各類運貨數量表以便可以證實了。

類別	上水(公斤)	類別	下水(公斤)
總計	8,273,203.0	總計	8,673,600.0
糧食類	2,483,022.5	糧食類	3,090,675.0
雜貨類	434,495.0	雜貨類	1,236,305.0
布疋類	158,000.0	香菸類	240,590.0
紙品類	2,506,185.5	茶葉類	1,025,054.5
藥品類	734,068.0	油類	445,822.5
茶葉類	184,536.5	火柴類	653,175.0
煙類	29,612.5	爆竹類	55,077.5
油類	172,048.0	藤竹類	52,850.5
雜貨類	9,643.0	蓮子類	21,638.0
軍用品類	1,015,367.5	紙類	788,557.8
什類	75,484.5	牛皮類	19,185.0
	103,864.0	什類	1,063,770.0
	104,876.0		

貨物運輸是有季節的，尤其是下水運貨以特產居多，所以各月份的比較沒有價值，而各類數量的比較則較重要。由上表我們知道上水以蘇廣布疋類數目最多，京粵類佔其次，運類最少。至下水因為調劑糧食的供需平衡起見，所以糧食類數目最多，其次即為各種特產，如竹筍、茶葉、紙類等是。

各種貨物的運費不論何種都是按照每公噸每五公斤計算，不過託運貨物至少要二十五公斤，不及二十五公斤的也作二十五公斤計算。二十五公斤以上，每五公斤當一單位，不及五公斤的也作五公斤計算。託運貨物除危險品外，普通分做三等，各等貨物的收費如下：  
一等貨：上行 五分四厘 下行 四分五厘

二等貨：上行 四分八厘 下行 四分  
三等貨：上行 四分二厘 下行 三分五厘  
上面我們已將該公司客運和貨運的大概情形列述出來。最後我們將上面兩種的廿九年業務收入列表如下，使更容易明瞭一點。

月別	客票收入 元	行李票收入 元	貨運收入 元	包船收入 元
全年	680,959.37	23,996.31	620,211.21	76,027.32
一月	29,206.27	594.48	23,737.15	6,880.00
二月	27,075.63	1,301.20	27,626.90	2,708.00
三月	32,180.28	1,564.86	42,774.11	3,252.20
四月	55,759.47	2,218.77	60,733.79	8,171.79
五月	59,016.48	2,373.46	58,433.92	1,352.64
六月	46,472.69	1,743.86	60,029.83	11,101.62
七月	74,817.78	1,707.40	49,430.08	5,843.00
八月	73,503.86	1,976.08	46,701.91	1,520.00
九月	79,835.88	2,600.32	58,065.14	4,568.61
十月	65,553.03	2,235.90	49,512.07	8,846.66
十一月	66,850.80	2,576.86	41,857.05	3,562.40
十二月	70,679.20	3,105.12	101,309.26	18,220.40

上面客票收入和行李票收入兩項都是客運收入，貨運收入和包船收入都是貨運收入。客運和貨運比較起來，客運的數目還較貨運為大，不過相差不過：總之在這裏我們可以看出該公司在戰時的交通和運輸上所盡的責任了。

# 從財政上研究本省的公營事業

周峙巖

## 一 引言

近代戰爭的特質，要以軍事、政治、經濟三位為一體，切實論，不能偏廢，尤其是財政一項，其制憲之清明與紊亂，就可以預決勝負之離奇，所以戰時財政之發展，其影響與軍事參謀之運籌帷幄，以謀勝敵，同屬重要，因戰時財政一陷絕境，整個的國家，即將陷入黑暗的深淵而永無自拔的一日，所以財政之對於戰爭，在現代實是一個很重要的問題，至於其他金融統制，食糧統制，貿易管理，工業動員等，亦皆有相當的重要，而需以強力的政令，或軍事之力量，來補助財政政策之不足，才可以得到預期的效果，而不致引起因財政的紊亂，而動搖整個的戰局。

我們為支付戰爭鉅大戰費的支出，應該注意「社會利益」和「社會最少犧牲」的原則，換句話說，就是要以「最小的犧牲，換取最大的利益」在侵略的帝國主義者，欺騙他們的國民，「我們的侵略戰爭，是可以奪取人家的土地，而得以增加原料資本的供給，同時可以發展國內經濟而得着優勝的利益。」可是戰神的足跡，踏遍地球的歐亞，世界的烽火，證實侵略的戰爭，祇是破壞，催殘，不生產，大規模的消耗了財物和勞力，而毫無代價之可言，更談不到以最小的犧牲，換取最大的利益。

益，反過來說，防衛戰爭，在財政的原則上，確是有價值的，因為我們要保民族的生存，維護民族的福利，我們的鬥爭，是有其重大的意義，確實可以做到「社會的最大利益。」

戰時財政的籌措，不僅求應付一時，尤須策劃永久，現在抗戰已成持久之局，戰時財政，亦必有持久之方，應以遠大的目光，樹立長期的基礎，才能自求出路，制勝敵人，考各國戰時財政政策，其背景雖有不同，方針互異，但綜合起來，可分為三種：

- 一、經濟基礎，較為薄弱，而欲速戰速決的國家，多偏重公債政策，和通貨政策。
- 二、資源豐富，可以長期維持的國家，則注重於民生之培養，而採取總體的政策。

前者之目的，在於速戰速決，故不惜採取冒險手段，後者之目的，在於持久持久，故不可不採取穩健政策，我國和敵國，正處於相反的地位，敵人利用速戰速決，故不惜用其濫發公債，和惡性通貨膨脹手段，以求速於一時，我國利於長期抗戰，故當計民生發展并顧，培植民力，增加生產，開拓財源，採取穩健的政策，以求獲得最後之勝利。

## 二 本省公營事業對於財政上

### 的效果

本省過去財政上的紊亂，疊遭軍匪的橫征暴斂，歷時很久，民窮財竭，使財政以深陷絕境，無法為計，但二十二年間轉機不，二十三年本屆省政府成立之後，銳意改革，積極整理，繼當及南國防務編制之衝，金庫淪陷，海軍封鎖，商業緊縮，稅收銳減，但為適應戰爭的需要，不得不迎頭而上，種種措施，實為本省地方收支之均衡，可見當局措置的適當。

二十八年度省地方經費預算收入，計一億一千四百四十二萬三千八百八十二元（見本屆第七期統計資料）較前十五年之二億四千二百六十四萬三千四百元（見第一屆編制者統計資料）較前二十六年增加百分之七五，而實征收入，尚不及二十六年度百分之七〇，至於稅捐收入（包括普通營業稅，特種營業稅，房捐，屠宰稅，契稅等）也不過佔總收入百分之二八，五〇，借入收入，雖佔總收入百分之三七，〇，但較之二十六年，佔總收入百分之四二，（見本屆第七期統計資料）編印福建經濟研究，冊第一六一頁）尚不謂過，而公營事業之盈餘收入，達總收入百分之八，六一，竟超過本地方收入柱石之田賦七，二四之上，茲將二十八年度省地方經費各實質在收入之百分比數，列表如次。



三、各會社所準備之廣告費，僱員福利金及恩給金預算，均須在事先呈報政府，政府有權增減之。

四、各會計應以資產總額，借貸對照表，損益表，售貨單等，隨時呈報政府審查。

誠以戰時經濟措施，雖因時間情形而有先後緩急之分，由於環境的相異，和主觀條件的不同，辦法上或有差別，但同為一種「經濟統制」的因素，過去一切戰爭，實有此種事實存在，不過在實際的戰爭形態上，因歷史相異的結果，所以在過去戰爭和財政的關係，祇是表面的，部分在過去戰爭與財政，不僅發生了直接關係，而且交織了全面關係。更需要於最短期間和最困難的環境中迅速完成，此種工作，自非由政府出面而擔任不可，且戰爭時間愈長，政府統制範圍也愈廣，因為戰時之經濟統制，為一種「計劃經濟」，尤必須新方式的行動，德日之實施嚴格的經濟統制，殆非一日，各國中除蘇聯以外，罕有其匹，不過戰時更為強化而已。

### 三 尾語

再從財政觀點言之，將來政府之收入，不應著重於賦稅，而應以公營事業的盈餘，列為政府經常預算重要之一，將過去一切資本家私人營利收益，盡歸國家，剷除寄生階級，為整個民族服務，為整個民族幸福，切實做到「不取民之財，而與便民之利」的一句古訓。

抗戰之目的，在求國家之獨立，民族之生存，原來市民社會對於封建勢力鬥爭的哲學所

產生的「自由主義」是要求自私自利的經濟的自由活動，各自循其理取最大貨幣收入的途徑自由發展，由於此種要求，國家對於經濟制度，不得不趨於消極，此種經濟自動的發展，充分表現其離開國家的作用，但是最近國家與經濟生活的關係，發生了新形態，個人利益與社會利益相衝突之現象，層出不窮，握有經濟權勢之少數資本家，常在剝削多數勞工者之利益，經濟落伍之國民，在自由貿易制度之下，常受到經濟先進國民之壓迫與剝削，我們為貫徹「國家獨立，民族生存」二大目的，和日開決鬥，取勝之道，就非動員全民，使用全力不為功，既然是為全民族求自由，謀生存的戰爭，也就是全民擁護國家之戰爭，政府把人民一向散漫的經濟力，以合理的方法，加以組織歸併，積極推進運用，則抗戰力量，才能增大，同時這種併合組織推進過程，也就是削減過分私人資本發展，提高貧苦階級的生活水準的過程，為大多數國民所熱望，這樣，我們不能再贊同放任之主張，凡事聽其自然了。

國父於民生主義中切切昭示我們者，為「人盡其才，地盡其利，物盡其用，貨暢其流」，即是以發展經濟為理財的最高原則，我們此次對外抗戰，一方面是打破外來先進經濟力的枷鎖，一方面也解除了個人主義自由主義的生產方式，和生產技術落伍的束縛，同時我們不是待抗戰完了時，再來復興，再來建國，我們是一面抗戰，一面建國，同一步伐，循序漸進，利用這抗戰的動能，用迅速而非尋常的手段，把已往散漫零星的經濟集中起來，把落後萎

瘦的經濟提升來，用政府的力量，重建民族資本，一勞永逸，奠定建國的基礎。

四年的抗戰，已到了勝利的前夕，我們整個的經濟，已逐漸擺脫了過去散漫無組織個人主義的桎梏，而向着科學化合理化的目標前進，祇要我們在主觀上加以努力，能夠徹底執行戰時經濟政策，最後勝利之必屬於我，更加會早日達到的。

末了，政府之運用戰時的經濟精神，不僅是從消極方面去限制，也同時從積極方面去建設，紙要有利抗戰，就是大資本，大企業，為求社會經濟普遍的繁榮，政府并不摧毀，同時并酌量提倡，蓋政府并不去消滅或剝削私人企業，是以公營的方式，去領導，去融化，去組織各種資本的，無利於抗戰，和想趁火打劫而發國難財的工商業，則不讓私人自由去發展。

福建省政府統計處出版

## 福建省全圖

定價：三元

各地改進出版社代售



# 統計資料

## I. 各縣區陸路運輸運價

(二十九年十二月)

		載重公斤	日行公里	每公里運價 (五十公斤)
閩	侯	挑車	50	.30
		車	150	.30
福	清	車	500	.25
		馬挑	400	.25
長	樂	挑	100	.40
		挑	100	.20
霞	浦	挑	50	.30
		挑	50	.30
祈	江	挑	50	.36
		挑	60	.20
連	安	挑	60	.25
		挑	50	.15
福	照	挑	50	.16
		挑	50	.14
甯	德	挑	50	.15
		挑	35	.12
周	寧	挑	40	.30
		挑	60	.38
壽	源	挑	50	.36
		挑	200	.20
羅	平	挑	50	.50
		挑	50	.45
南	縣	挑	50	.35
		挑	50	.18
沙	元	挑	50	.17
		挑	30	.20
三	昌	挑	30	.26
		挑	120	.30
順	樂	挑	50	.30
		挑	50	.14
將	甯	挑	30	.20
		挑	30	.20
建	溪	挑	50	.14
		挑	50	.25
泰	清	挑	40	.16
		挑	50	.20
尤	城	挑	40	.26
		挑	30	.20
水	甯	挑	30	.20
		挑	150	.14
同	武	挑	40	.18
		挑	60	.20
浦	安	挑	50	.22
		挑	45	.24
建	陽	挑	300	.18
		挑	150	.20
水	田	挑	40	.25
		挑	50	.18
邵	松	挑	50	.25
		挑	50	.20
崇	古	挑	50	.18
		挑	50	.20
建	和	挑	50	.18
		挑	50	.20

## 各縣區陸路運輸運價 (續)

(二十九年十二月)

		載重公斤	日行公里	每公里運價 (五十公里)	
屏	南	挑	40	30	.14
香	江	挑	50	25	.60
蒲	田	挑	50	20	.40
		挑	100	20	.35
仙	遊	挑	40	30	.35
南	安	挑	50	20	.40
同	安	挑	40	30	.50
永	春	挑	500	15	.20
		挑	150	20	.28
		挑	600	25	.35
		挑	50	30	.40
惠	安	挑	50	40	.40
		挑	120	30	.30
安	溪	挑	40	30	.40
金	門	挑	50	25	.35
德	化	挑	40	30	.40
龍	溪	挑	300	25	.32
		挑	50	20	.50
漳	浦	挑	100	20	.40
詔	安	挑	50	40	.40
海	澄	挑	40	30	.35
南	靖	挑	50	30	.38
長	泰	挑	50	40	.45
平	和	挑	50	30	.30
雲	晉	挑	50	25	.35
東	山	挑	40	20	.30
永	安	挑	50	30	.38
龍	巖	挑	50	30	.40
		挑	300	15	.28
		挑	200	25	.26
		挑	35	35	.35
永	定	挑	40	30	.40
漳	平	挑	35	20	.35
華	安	挑	35	30	.36
甯	洋	挑	40	25	.25
六	田	挑	50	40	.18
長	汀	挑	150	30	.28
		挑	300	20	.24
		挑	50	30	.30
連	城	挑	40	30	.25
甯	化	挑	50	20	.18
武	平	挑	50	40	.30
		挑	100	30	.25
上	杭	挑	60	25	.20
		挑	40	30	.25
清	流	挑	35	30	.18
明	溪	挑	40	30	.18

說明：本表運價係指各縣區中陸上人力貨運之平均運價而言。

來源：根據縣政府直接調查資料改編

### II. 宋代全省館驛鋪數

	總計	館	驛	鋪		總計	館	驛	鋪
全省	83	10	43	33	南劍州	1	—	1	—
省會驛館					順昌縣	1	—	1	—
城中	4	3	1		漳州				
西路	14	1	3	10	龍溪縣	2	1	1	—
南路	14	1	3	10	漳浦縣	2	—	2	—
西北路	—	—	3	—	龍巖縣	3	—	—	3
北路	12	1	11	—	汀州				
各屬驛館					長汀縣	1	—	1	—
建州					甯化縣	1	—	1	—
建安縣	3	—	—	—	連城縣	1	—	—	1
浦城縣	2	—	—	3	清流縣	1	—	1	—
建陽縣	1	—	1	2	邵武軍				
崇安縣	1	—	1	—	邵武縣	2	—	—	—
泉州					光澤縣	1	—	—	—
南安縣	1	—	1	—	興化軍	7	—	—	2
同安縣	2	—	2	—	仙遊縣	3	2	1	1
惠安縣	1	—	1	—	興化縣	2	1	1	1

說明：唐制三十里有驛，非通途大道則曰館。每則驛設優小者之謂。  
來源：根據三山志、八閩通志、弘治興化志改編。

### III. 元代全省站鋪數

	總計	站	鋪		總計	站	鋪
全省	10	39	21	同安縣	2	2	—
福州路	2	2	—	惠安縣	2	2	—
侯官縣	2	2	—	邵武路			
連江縣	7	—	7	邵武縣	3	3	—
福清縣	11	2	9	光澤縣	2	2	—
古田縣	2	2	—	南劍路	2	2	—
建甯路				將樂縣	2	2	—
建安縣	4	1	3	汀州路			
甌南縣	2	2	—	長汀縣	1	1	—
浦城縣	1	—	1	甯化縣	1	1	—
建陽縣	2	2	—	漳州路	4	4	—
崇安縣	3	3	—	漳浦縣	3	3	—
泉州路	1	—	—	龍巖縣	1	—	1

說明：元置驛館，站亦稱驛，優小者之謂。  
來源：根據新編三山志、八閩通志改編。

### IV. 明代全省驛鋪及遞運所數

	總計	驛	鋪	遞運所		總計	驛	鋪	遞運所
全省	793	48	844	11	汀州府				
福州府	2	1	—	1	長汀縣	14	2	12	—
閩縣	12	1	11	—	甯化縣	18	1	17	—
侯官縣	14	2	12	—	上杭縣	20	2	18	—
懷安縣	12	1	10	1	武平縣	10	—	10	—
長樂縣	5	—	5	—	清流縣	11	—	10	—
連江縣	16	—	16	—	連城縣	5	—	5	—
福清縣	22	1	19	2	歸化縣	7	—	7	—
古田縣	15	2	12	1	永定縣	3	—	3	—
永福縣	5	—	5	—	邵武府				
閩清縣	3	—	3	—	邵武縣	21	3	18	—
羅源縣	8	—	8	—	泰甯縣	11	—	11	—
興化府	1	1	—	—	建甯縣	7	—	7	—
莆田縣	13	—	13	—	光澤縣	11	2	9	—
仙遊縣	5	—	5	—	泉州府				
建甯府	1	—	—	1	晉江縣	17	—	17	—
建安縣	18	1	17	—	南安縣	18	—	18	—
甌甯縣	31	2	29	—	同安縣	22	2	20	—
浦城縣	10	—	10	—	德化縣	2	—	2	—
建陽縣	19	2	10	1	永春縣	3	—	3	—
松溪縣	11	—	11	—	惠安縣	11	1	10	—
崇安縣	25	3	20	2	漳州府				
政和縣	11	—	11	—	龍溪縣	21	2	19	—
泰甯縣	6	—	6	—	晉江縣	41	3	38	—
延平府	2	1	—	1	龍巖縣	18	—	18	—
南平縣	30	3	26	1	長泰縣	1	—	1	—
將樂縣	20	2	18	—	南靖縣	10	1	9	—
尤溪縣	6	—	6	—	漳平縣	7	—	7	—
沙縣	8	—	8	—	福清州	25	1	24	—
順昌縣	15	2	13	—	甯德縣	5	—	5	—
永安縣	5	—	5	—	福安縣	11	—	11	—

說明：明代文書郵件之傳遞屬於驛鋪，運輸則掌於遞運所。

來源：根據福建通志驛志改編

V. 清代全省驛站名稱及設置

	驛站名	驢夫	遞夫	兜夫	報船	水天	
全省	福州府						
	閩侯縣	三山驛	95	14	40	—	—
		大山驛	69	6	21	—	—
		烏龍江腰站	—	—	15	—	—
	侯官縣	白沙驛	70	8	30	—	—
		芋原驛	70	12	30	6	36
	福清縣	宏嶺驛	53	6	22	—	—
		蒜嶺驛	53	6	22	—	—
	古田縣	黃田驛	75	8	40	—	—
		水口驛	75	8	40	4	24
	興化府						
	莆田縣	莆陽驛	63	6	27	—	—
		江口腰站	—	—	15	—	—
	仙遊縣	楓亭驛	53	7	22	—	—
	泉州府						
	晉江縣	晉江驛	63	6	27	—	—
		五凌腰站	—	—	—	—	—
	南安縣	康店驛	53	6	22	—	—
	惠安縣	錦山驛	63	6	27	—	—
		盤龍腰站	—	—	—	—	—
	同安縣	大輪驛	53	6	22	—	—
	溪青驛	53	6	22	—	—	
漳州府							
龍溪縣	江東驛	53	6	22	—	—	
	丹波驛	53	6	22	—	—	
	甘棠驛	45	4	20	—	—	
漳浦縣	臨漳驛	56	4	24	—	—	
	龍門驛	—	—	15	—	—	
	雲石驛	45	4	20	—	—	
南靖縣	平南驛	5	2	3	—	—	
詔安縣	南詔驛	59	4	24	—	—	
	大埕驛	—	—	15	—	—	
延平府							
南平縣	大廣驛	80	8	35	—	—	
	劍浦驛	110	10	44	—	—	
	茶江驛	80	8	35	—	—	
	紫峽驛	80	8	35	—	—	
	王石驛	7	3	3	—	—	
順昌縣	安泰驛	7	3	3	—	—	
	富屯驛	7	3	3	—	—	
將樂縣	三車驛	8	3	—	—	—	
	白遊驛	8	3	—	—	—	
建甯府							
建安縣	太平驛	80	8	35	—	—	
甌南縣	萊坊驛	92	8	39	—	—	
	日橫腰站	—	—	15	—	—	
	城四驛	80	8	35	—	—	
建陽縣	營前驛	98	8	43	—	—	
	平州腰站	—	—	15	—	—	

	驛站名	膽夫	遞夫	兜夫	報船	水夫
崇安縣	建溪驛	92	8	35	—	—
	七古店腰站	—	—	65	—	—
	興田驛	14	4	—	—	—
	葵村驛	10	4	—	—	—
	長平驛	10	4	—	—	—
浦城縣	大安驛	10	4	—	—	—
	小關驛	105	12	45	8	48
	漁梁腰站	—	—	15	—	—
	柘溪驛	115	12	50	—	—
	臨江腰站	—	—	15	—	—
邵武縣	人和驛	92	6	39	—	—
	拿口驛	8	3	—	—	—
光澤縣	樵川驛	8	3	—	—	—
	拾川驛	8	3	—	—	—
汀州府	杉墩驛	8	3	—	—	—
	前前驛	8	3	—	—	—
長汀縣	臨汀驛	8	3	—	—	—
	三洲驛	8	3	—	—	—
甯化縣	石牛驛	8	3	—	—	—
清流縣	玉華驛	8	3	—	—	—
	九龍驛	8	3	—	—	—
歸化縣	明溪驛	8	3	—	—	—
上杭縣	平西驛	8	3	—	—	—
	適中驛	8	3	—	—	—
龍巖直隸州						

說明：清制驛傳有遞驛遞兩種。遞以郵夫，郵兵走遞公文。驛驛以馬以船，除送公文外，兼護送官物及乘傳官員。至腰站則亦驛之一種，惟規模較小，僅設兜夫，以供乘傳。

來源：根據福建通志郵驛志改編。