

榕糧叢刊之二

閩東

糧運

徐天祐

福建田賦糧食管理處福州調節處印行

閩東之糧運

徐天胎

(一)

福州爲一重要糧食中心市場，所消費之米穀，皆靠附近各縣接濟，平時如是，戰時亦如是，所不同者僅其數量之多寡與來源之異殊而已！以目下情況言，則以來自閩北各縣爲最多，閩中各縣次之，閩東各縣更次之，因如省糧政局福州調節區所統計，在三十二年五六兩月間，閩北輸榕之糧佔各地輸榕全數百分之四一，閩中佔二〇，而閩東則僅佔二九弱。閩北各縣產量雖多，未能全部供應福州，閩中各縣固能多多供應，而數量又不足以應榕地之需要，閩東各縣迥然不同，產量既多，當地之需要又有限，能有餘力以濟外地之不足，故以言福州一地民食之

調節，應以閩東各縣為主，而糧食政策之推行，於開源這一途，亦不能不着重於閩東各縣，閩東各縣糧食之艱窘，早在一年前，其經過情形，運輸力量，與其困難及癥結之所在，則有如下列各節所述：

「閩東」即是「閩東區」之簡稱。

從政治區域的劃分以及經濟區子的構成等說來，所謂「閩東區」，原只包括福鼎，霞浦，壽寧，福安，寧德五縣，及周墩，柘洋兩特區，而在閩江以北，本來劃歸「閩海區」之羅源縣，則因處交通之樞紐，盡轉運之任務，事實上與上述閩東各縣打成一片，故亦把其劃進。

上述各縣分既皆為產米區域，且除了壽寧一縣外，一般住民又均喜米薯並食，故年有大量餘糧，過去因內陸大輸送工具之落後，就便有向其地各重要消費地——如浙江之溫州，及本省之福州等地方輸出，又因運輸機能之薄弱與運輸費用之昂貴，很難與帶有「商品化」之洋（外）米相匹敵，終受其淘汰！

就其輪到福州這一點而言，姑無論過去數量到底多少，大都以三都澳為吞吐口岸，即均取道海上而向各地分散，至於採取內海以至於內陸的行程，則在抗戰發生後五年間（中華民國三十一年八月）。最初的動機不過以政府力量扶助糧商

，收購閩東各縣餘糧，以濟福州民食之不足，後來進而設立機構，專運賦穀，目下因運輸力量有限，尚仍以賦穀為主。至於糧商沿此路線之情形如何，因不在本文範圍內，從略。

閩東各縣雖溪流蛛布，而因灘多流急，除了蛟澳之自福安至賽岐這一段外，對於糧食之運送很少發生作用，各縣區間之商品流通，向例以海上運輸為主，目下海上交通已失其作用，以三都澳為中心之各縣，遂只能利用西部海岸之一些短距離行程，稍遠不特危險性極重，且於國策上亦所不許，故運輸路線之選擇，就不可以不與軍事之發展相配合，帶有濃厚之戰鬥性！

這帶有戰鬥性之運輸新路線，可以寧德縣轄之飛鸞為中心，分南北兩段。飛鸞在三沙灣之南，與寧德縣城有一內海之隔。更與三都島遙遙相對，西有旱路可通縣城，南行四十里即抵羅源縣城，為閩東各縣糧食路線之總樞紐。北段所包括者為福鼎，霞浦，壽甯，福安，寧德五縣及周墩，柘洋兩特區，南段則為羅源，及不屬於閩東之連江，閩侯兩縣。北段各縣區中與福州之距離，為福鼎縣城最遠，即無論南下霞浦，或西向福安，陸程均在二百里間，雖南至白琳有水運可通，而白琳以下則非起早不可。霞浦縣城向西陸行四十里至鹽田後出三沙灣，沿

內海行一百八十里亦至飛鸞。壽寧於斜灘以南水程可至福安。福安縣城水行四十里至寧岐，寧岐至飛鸞之路程與發自霞浦鹽田者相同，即沿內海行四十里始可到達（周墩及柘洋則均先到達福安）。飛鸞陸行四十里抵羅源縣城，沿松崎港水行一百二十里抵連江縣之白鶴，陸行二十里至官嶺，向西沿俗江水行八十里抵連江縣城後，再由連江縣城陸行二十里至琯頭入閩侯縣境，更溯閩江行一百二十里至福州（由飛鸞至福州水陸共計六百二十華里）。自漚運開始迄今，均沿此路線，雖有許多不便，幸在此十數個月中均未發生何種意外。

漚運初開始時，曾有人主張於到達連江縣官嶺後，不轉至連江縣城，即直接入海岸線，經百勝，永澳，大澳，進長門而抵琯頭，當較諸上述之忽水忽陸為便利，惟危險性極大，故未敢嘗試。此外，更有主張取道外海運糧至榕等方案之提出，因未獲准，茲不多贅。

各地運糧到榕之時間，其始預計從霞浦及福安縣城起各為十二日，寧德十一日，羅源七日，但近來因受種種影響與牽掣，多有脫期。

閩東運輸之開始，可從三十一年八月說起。迄今（三十二年八月）前後僅十三個月，大約可分爲次之三個時期：

第一時期起自三十一年八月迄三十二年三月（計八個月）爲交由商人承運之時期，亦可說即是糧運草創之初期；此時期尙得按承運人之不同，再分爲三個階段：

（一）郭兆鏐承運階段——自三十一年八月起至當年十月十四日止，前後計三個半月。由羅源縣城起程，經白鶴，官嶺，連江縣城，琯頭而至福州，全程水陸三百三十里，限期七日到達。承運額數原只約定四千五百市担，後有增加，惟因「無力担任，又轉包於陳俊錦（領工代表）等承運，」更兼「內部組織極不健全時生爭執」故於運至五千担時，即被解除契約，由羅裕輪送棧接運。

（二）盧思隱承運階段——盧思隱原係郭兆鏐之舅包商，後「特聯合各段實際工作同志組織羅裕運糧棧」，於十月十五日起承運，起訖地點亦爲羅源至福州，計前後三個月間運有一萬餘担。其間承運之郭兆鏐（由股長章明翔出名），以「承運以來，向無愆期短少」，請「收回成命，仍維原約，繼續承運」

「一、嗣盧忠隱亦以「個人胃疾復發」，「加以海匪林義和殘部四散海面……難於應付……」所發運費極為有限，難資分配……呈請另派他人……」。

至三十二年一月底乃交由閩東實物運輸處接運。

(三) 林鼎英承運階段——林鼎英與吳繼陶等人合組閩東實物運輸處，除承運原有之羅源至福州一線外，復擴大到福安，霞浦，寧德，羅源等縣，並規定霞浦線須經過鹽田，飛鸞，羅源縣城，白鶴嶺，官嶺，連江縣城至福州；寧德，福安兩線亦必須經過上列各地（鹽田除外），羅源線須經過白鶴嶺，官嶺，連江縣城，琯頭等處，不得隨意更改。計自三十二年一月二十五日起月餘日間，前後共承運八千餘担。三月間，福州區糧食調劑委員會成立，以該商「能力薄弱」，三月七日將其解約改僱，交由該會督運處負責，自是以後，糧運遂為一劃時期之轉變。

第二時期由三十二年三月二十日起至六月二十日止，為福州區糧食調劑委員會督運處承運時期，如說上期之各商承運為「包辦制」，則此期可說為「委辦制」，此期之閩東賦穀雖統由督運處承運，但再分段承運，如寧德歸蔡汝梅，霞浦歸鄭雪川，福安歸由該縣縣政府等，而督運處所直接負責之自飛鸞至福州，則由陳幸

野，程詩春主持。全線分爲壽縣及鶴樑兩段：壽縣段設置浦，福安，寧德，飛鸞，雜源各站，鶴樑段設白鶴，官嶺，連江，琯頭，福州各站。在前後三個月間所承運至榕之糧食，計一萬七千担，其效率與上述商人承運時期各階段之成績不相上下，至六月二十一日，改由閩東運輸處負責。

第三時期由三十二年六月二十一起迄今（暫說至八月底爲止），由調劑會閩東運輸處承運，歸雜源縣長王澆主持，故可說爲「委包兼施制」，其所負責之路線亦僅限於飛鸞以南，飛鸞以北之各縣區，除霞浦歸鄭雪川外，福鼎，福安，寧德，壽寧，周墩，以及柘洋各縣區，則由各縣區政府負責，計截至八月底止，因中受大風雨以及海嘯等影響，運輸大感困難，至八月中旬氣候稍轉好，運輸始克恢復進行。在前後七十日間，計運到五千八百餘担，日下倘能利用農隙機會，則成效定較可觀。

以上三個時期——前後經過十三個月之運輸，以機構言，發生五次之變化，以數量言，則僅有五萬餘担，即每月尚平均不到五千担，力量之薄弱，與未能應着榕市之需要者至明。

(三)

茲進而言及運費。

八

閩東運輸開始之初期，搭地糧情尚未嚴重，且一般物價亦未高漲，運費支出較為合理。後來物價既似坐電梯般步步高陞，運費遂亦受此影響生起種種變化，更兼福州糧情日緊，運費不特成為決定運輸效率之要素，且更成為機構變化之要因；盧思隱取代郭兆錢之決定作用，係在於能把每一市担運費從二十六元減低到二十四元，不過盧思隱於接運不久之後，即要求增加，至十一月間又恢復到郭兆錢之原舉價格。林鼎英之失敗雖不盡限於這一點，而接着的督運處，在本年四五個月間之未能發揮出力量的原因，就跳不出這個圈套，雖說到此時為止，運費增加之可能性已轉過去為大得多了！

最初（郭兆錢）由羅源至福州之運費為每百斤二十六元，同時與郭競爭尚有羅源商號，其所提出之價為二十八元（未成議）；盧思隱雖從二十六元降低到二十四元（包括上下水力等在内），但約定遇物價昂貴，影響到工人生活時，承運商得請求酌增，惟因郭盧兩商承包期間甚短，故除後來盧思隱之恢復到郭兆錢原價格外，別無增加。

林鼎英接運後，因承運之範圍擴大到福安，霞浦，寧德等縣，故其運費亦

有多種計：一，由福安縣城至福州五十元五角；一，由福安賽岐至福州五十二元；一，由霞浦縣城至福州六十七元；一，由霞浦鹽田至福州五十一元；一，由寧德縣城至福州五十三元；一，由羅源縣城至福州二十六元；（以上均每市担計算）。

調劑會督運處。承運時之運費，亦以上述為準。惟另加上福鼎縣城分別運至霞浦或福安縣城（平均一六〇至一八〇里）一項均為七十二元。

至於閩東連輸處之運費則與過去不同，其最大處在於發給現金之外，更兼發實物；現金之核發，係以陸上每十里四元五角，水上按實際船費發給；實物則陸上每十里發糙米十兩（水程不給）為準；此外，並另加上下水力，包裝及管理費等。合計由飛鸞至福州共計為六十九元，並糙米八十兩。如將糙米（等五市斤）按福州目下限價每斤四元二角六分七厘二毫計算，應為二十一元三角三分六厘，合計為九十元零三角三分六厘。其數量之大已可概見。嗣因受物價高漲影響，於八月下旬復再行增加，其增加之比率，則以旱路每十里為一單位，每一單位加一元五角（計八十里應加十二元），水程以一日之行程為一單位，各加一元（三日計三元），計共增十五元，總計為一百零五元三角三分六厘。

茲將閩東運輸處七月間之運費列表如次（管理費四元三角在外）：

	現 金 (元)					糙米 (兩)
	挑 (連) 工	額 工	上 (下) 力	包 裝	共 計	
飛鸞至羅源	18.0	3.0	1.5	0.6	23.1	40
羅源至濮嶼	6.0	0.5	2.0	0.6	9.1	—
濮嶼至官嶺	8.0	1.0	1.0	—	10.0	20
官嶺至連江	5.0	0.5	1.0	—	6.5	—
連江至琯頭	8.0	1.0	1.0	—	10.0	20
琯頭至龍州	4.0	0.5	1.5	—	6.0	—
合 計	49.0	6.5	8.0	1.2	64.7	80

與上述情況略為相同者，為從霞浦至飛鸞這一役，是段運費除糙米二斤（按當地當時限價每市斤為一元九角五分）折價三元九角外，計由霞浦至鹽田挑工（四十里）三十元，鹽田至飛鸞船費八元，上下水力三元，領工費一元，包裝費一元，管理費二元三角四分五厘，共為現金四十五元二角四分五厘，並米二斤。若把這一段與上述由飛鸞至福州費用合計，可知在七月間，從霞浦運米一市担到福州，除了當地之集中費及到達地棧費用，以及裝具之折舊，與米穀本身在運輸途中所受之損耗不計外，應需運費一百二十九元五角八分五厘（這是指閩東運輸尚未加價前之情況而言，八月間加了十五元，則應為一百五十四元五角八分五厘。）為着這些濟裕米穀儘係合該縣之賦穀，而非所收購之餘糧，且承辦轉運者又大都為政府的人員，於運費的構成分子中，不特沒有種種捐稅，即一切商場上所有之利潤、佣費、解費、回客潤以及其他陋規等等都得以減免，即其中除了管理費及領工費較為特殊之外，大都屬於「物」的移動方面的費用。為着這些「物」的費用要完全受物價波動的影響，且幾與物價結成一體之故，其成為物價的尾巴，跟着物價之高漲而高漲，自是意中事。

若進而言到運費增加之比率，因戰前無何種數字可資比較，從略；若就此十

數個月間之情況言，羅源至福州這一段，如三十一年五月糧政局福州辦事處所估計，台運費，倉租，上下水力，及承人膳費等，每市担僅十八元七角，至三個月後之郭兆誠承運時，則增加至二十六元，即約增加了百分之三十八；盧思隱雖一度減少了百分之十五強（即二元），旋又恢復了原來之二十六元，這樣，遂維持至曾連施之承運為止；到了閩東連輻處，便一直漲價到九十元二角四分（包括糧米八丁兩折價在內），即增加了全數之百分三百八十三強，後又復增加了十五元——即全部為一百零五元二角四分，而為全數之百分五十六十九強；即前後十六個月間，相差之數竟為一與五點六之多，而與同時期物價指數之變化亦為相近；茲將各時期之運費，列表如次，以示一斑：

關於運輸力量之爲如何，這裡亦附帶提到：

(四)

時 間	運 費	%
三十一年五月(估 計)	18.70	100.00
三十一年八月(郭兆鏞)	26.00	138.03
三十一年十月(盧思聰)	24.00	122.87
三十二年一月(林鼎英)	26.00	138.03
三十二年三月(督運處)	26.00	138.03
三十二年六月(運輸處)	90.34	483.10
三十二年八月(運輸處)	165.34	569.73

在第一時期——即商人承運時期前後八個月中，共計承運二萬二千餘担，平均每月僅達到二千七百餘担之譜，中以盧思隱這一階段之萬餘担為最多，林鼎英次之，郭兆鏐更次之。郭係最初之承運商，力量薄弱難怪其然，至林鼎英較盧思隱為少之原因，則因其輾過之時間過於短促。考此時期三階段撤結之所在，一牽係於當時主持運輸之糧政局寧德儲運分處僻處三沙灣內（寧德縣城），失却領導推動之作用，而糧政局福州辦事處在羅源所臨時加設之倉庫，又因受權限所制，未能儘督催之責，致時有運輸工具與米穀脫節等事實之發生；二牽在於運費本身之未能隨着物價以至於工價之高漲而提高，使承運者時感威脅。商人因追求利潤之心切，且又顧慮到政府的制裁，照理是容易做到所預計的效果，而反與所希望相差太多者，即受上述條件所限制之故。

第二時期為委託承運之時期，在福州區糧食調劑會督運處主持之下，得以調劑會之名義，向各縣催促糧食之交運（調劑會對於各縣之糧收，有指揮監督之權），而無上述商運時期之困難，即運費雖以林鼎英之原契約為底本，但其活動之輻甚大，即得按實際情況隨時請求修正追加。可是，話雖這樣說，事實上這一時期之三個月僅運出一萬七千担，較之商運亦無何種特別成效。至其原因即在四五月

間，旱魃爲災，復處於春耕農忙之際，人力供應諸感爲難。等到運費增加之後，本可乘時搶運，又繼以滂沱夏雨，昔之苦旱者，今易以苦雨；且在啟運期中，因裝具（麻袋）與船隻等之未能與米穀爲有機的配合，更兼以人事上的缺陷，致增加許多不必要的阻碍。是商運的困難雖略得以免除，而官運之困難便隨之增加；一般官營事業自身原有許多缺點，當不能對於督運處有何種特殊的要求。

第三時期仍歸調劑會主持，惟承運之機構已改爲閩東運輸處，其辦法則併合上兩時期之精神，可認爲「委包兼施制」；綜合上兩時期之困難，一來在於運費之未能與工價相配合，二來在於運輸機能之未完備，三來在於催運力量之薄弱，而至本時期，於運費方面實有彈性之「滑尺式」的工價，即於獎金之外，更發以一定額之糙米，使一般主張物價受糧價之影響者得無所藉口，運費之困難因之解決，此其一；運輸機能方面，除了加強各集中地點倉庫以便起卸，並減少風險之外，對於麻袋等必要裝具，亦有充分之準備與分配，此其二；且運輸處之主持者爲羅源縣現任縣長，雖對各縣接運無何種支配力量，而在飛駕以南，對於夫役之僱用，船隻之調撥，大體上均得以政治力量以濟其窮，此其三；似此看來，可知本期之運輸力量實較上述兩期爲優越，而成績當亦較爲可觀，但事實上所表現者

仍與所希望者相差甚遠，即除六月之十日間全部停運外，七月全月運一千八百餘担，八月全月連四千零六十餘担，合計七十二日間為數尚不及五千八百九十餘担，其病即在於當時夏雨纏綿，連江縣境內溪洪暴漲；溪洪之後，又繼以海嘯，致交通中斷者十數日，物資損失，人力浪費，事所不免。是不特上時期之缺陷無法克服，而本時期之新困難又復增加了許多！

綜台上述二點的情況而言。閩東一線運輸之困難，一來在於路線遙遠，忽水忽陸，工具之配備既感困難，而人事之管制又復不易，致每生起許多不必要的損失，且所經過的地點又多靠近海岸，時晴時雨，影響於運輸效率者至大；二來閩東各縣之稻穀種植，年可收穫兩次，農隙期間甚短，對於農工^{及女}之利用，非及時把握，則易失却時效；三來，在目前物價高漲期中，糧價雖幸尚未成為物價之「尾巴」，一步跟緊一步，然構成運銷費用中最重要一環節之工價，是無法使其不至於不高漲的，如是運輸本身便也受此限制而難為飛躍的發展了！關於這一些可說是對於閩東運輸困難所在之最基本的認識！

因上述種種困難之存在，跟着，便產生起種種不應該有而又無法避免之不好現象，像在運輸途中損耗率之大，挑運人夫之盜買與摻水摻沙，以及收受過秤時