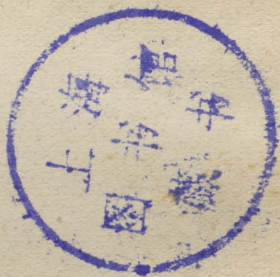


中華民國三十五年十二月  
新臺灣建設叢書之十六

# 臺灣一年來之交通



臺灣省行政長官公署交通處編  
臺灣省行政長官公署宣傳委員會發行

164237

上海图书馆藏书



A541 212 0002 10168

# 臺灣一年來之交通目錄

## 壹、序言

## 貳、鐵路

(一) 概述.....五

(二) 車務概況.....一九

(三) 工務概況.....二四

(四) 機務概況.....四六

(五) 財務概況.....五八

## 參、公路

(一) 概述.....六一

(二) 汽車監理概況 ..... 六三

(三) 汽車運輸概況 ..... 六五

(四) 汽車修理概況 ..... 六七

## 肆、航 運

(一) 概 述 ..... 六九

(二) 航業機構的沿革和概況 ..... 六九

(三) 接收資產概況 ..... 七〇

(四) 航運業務概況 ..... 七三

(五) 一個U形曲線的完成 ..... 八二

## 伍、通 運

(一) 接收概況 ..... 八四

(二)	接收後整理概況	八八
(三)	業務推進概況	一〇三

## 陸、港 務——基隆港

(一)	概 述	一〇五
(二)	戰時遭受破壞情形	一〇六
(三)	工程和設備概況	一〇七
(四)	港務行政和業務概況	一一八
(五)	航政概況	一二六
(六)	其他港口	一三八

## 柒、港 務——高雄港

(一)	概 述	一二三
-----	-----	-----

# 捌、郵 電

(一)	概 述	一五三
(二)	郵 政	一六〇
(三)	電 信	一六四
(四)	儲 滙 保 險	一七七
(二)	工 程 和 設 備 概 況	一四四
(三)	掃 港 概 況	一四七
(四)	航 運 概 況	一四八

# 臺灣一年來之交通

## 壹、序 言

臺灣省過去由於產業的發達，加之優越的地理形勢，所以交通建設——如鐵道，公路，航運，港灣，郵電，航空等々，規模都還完善。但是在日管時代，一切設施，總是不能脫離帝國主義者對於殖民地一貫侵略政策的羈縛，畢竟沒有針對開發本省的目標去發展，因此在基礎上並不十分鞏固。戰事爆發以後，軍運頻繁，材料供應日漸缺乏，再加之盟機的更番空襲，損失慘重，於是原有的基礎，受了極大的打擊。到了去年戰事結束，本省重回祖國的懷抱，十一月間開始接收的時候，除了鐵路還能勉強維持通車而外，其餘的水陸交通，幾乎全部停頓了。當時嚴重的危殆情景，如今回憶起來，真是不堪設想。一時又限於人力物力財力的不足，舉措無力，大有憂々不可終日之勢。幸而我政府人民能够精誠合作，數萬交通從業員工一心一德，深知復興民族的責職，重建臺灣的重要，鼓舞着堅毅不拔的信心，埋頭苦幹，慘淡經營，這才把頹勢慢慢挽回過來，先從恢復交通着手，然後由維持的階段，進而入於發展的途徑，實在是值得告慰的一件事。

在過去一年之中，一面着手省內交通的恢復，一面從事於本省對外航運交通的開闢。鐵路情形雖然同

樣受了各種條件的限制，但是進步較速，客貨列車節節增開，自本年四月份起，到目前爲止，每天的客運，始終是維持在十萬人以上。貨運每天在八萬噸以上。十月份客貨運營業收入，已達六千五百餘萬元，足以自給自足。於十月一日開始興築竹東鐵路，續謀發展之中。公路方面，在接收的時候，除了少數幾家商營公司勉可繼續營運而外，公營幹綫，因爲工具損燬殆盡，幾乎全部停頓，經過積極修整以後，僅恢復了臺北區和其他地區局部的汽車運輸。自八月公路局成立以後，一面加強修整舊車，一面購置新車，目下臺北區的客運業務已足應付；並且次第於南廻線，臺南至高雄線，臺北至蘇澳線開始通車。預計於明年三月間，新車到達，裝配完竣，本省就可全面通車。現正着手依法接收改組民營客貨汽車運輸公司，協助發展，使各能配合公營幹綫脈絡貫通，相輔爲用，共同促進本省產業的暢銷。至於本省汽車和駕駛人的致驗登記，也已統一辦理完畢。本省航業，在接收的初期，僅僅靠着三十餘艘的機帆船來維持環海航運，對於我國大陸的往還困難，形成孤島一般，後來經過多方的努力，招商局和其他各航業公司的輪船，才相繼駛航來臺。八月航業公司成立，加緊撈修沉船，已有臺北臺南兩巨輪參加航行，撈修沉船還在積極進行中。近又奉行行政院核准，航業公司和招商局合作經營，加強組織，撥購輪船多艘，短期之中，就可以相繼的開闢幾個主要的定期航綫。對於本省進出口物資的運輸，當然不致再有問題了。至於通運業務，經一再督促整頓，一切制度，都已漸上軌道，倉庫大部修繕完整，業務也日見進步了。最後談到港灣，在基隆港方面，本來在戰期中損失較輕，所有主要的工程，都已次第修復，一萬噸級



的巨輪，可以自由出入停泊，基隆市面也已日趨繁榮。但是高雄港所受戰事的影響特別大，港道全部為沉船所阻塞；其他工程設備，破壞也很慘重，因為各種條件的限制，現僅完成一部份的清港工作，預計明年起，將以全力從事於這個港口的疏濬工作，務期於年底以前完成，來恢復高雄市的繁榮；並且還準備採取運費減低政策，來分擔基隆港吐納的負擔。其餘各港在明年度內，也將分別緩急和它的性質予以濬修。關於本省的郵電是由交通部直接辦理，長官公署交通處祇有監督協助的責任，一年以來，也已有長足的進步。

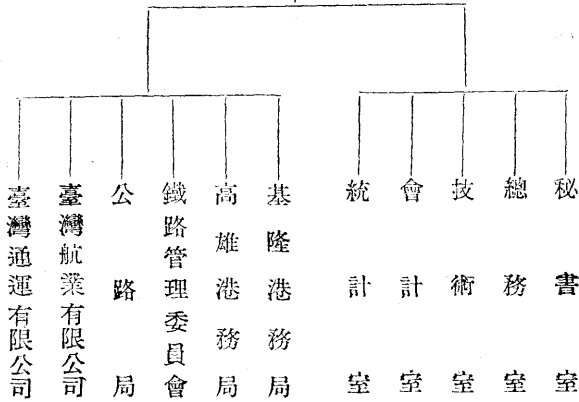
這本小小的冊子，是記述着本省過去一年中的交通情況；事實距離着我們理想的目標還遠，自然不能滿意的。但是在這個崎嶇艱險的過程中，只有盡了我們最大的努力和責職，拿精神來補充人力的不足，拿技術來補充了物力的不足，拿計劃來補充了財力的不足，逐一的克服了所遭遇的困難，所幸並沒有增加省庫的負擔。在理想中，今後遭遇的困難必然千百倍於往昔，我們自然還是一本過去的精神，始終努力於本省的交通事業，務使本省的交通設施，根據本省的整個建設政策，配合其他各種事業的需要，來供謀本省的富足繁榮，以期達到民生康樂的目的。希望各方人士熱誠的協助，更盼望我交通從業員工加倍的努力。

本編承各附屬機關主管同仁供應資料，由倪技正學進協助彙編，徐主任會符及統計室同人編校統計圖表，謹在此表示謝意。

任顯羣三十五年十月於臺北市

臺灣省行政長官公署

交通處



臺灣省現在交通機構系統表

## 貳、鐵路

### (一) 概述

一、公營鐵路設備近况和私設鐵路概略：本省西部，由於天然地形關係，海岸寬展，加之文化政治又均萌芽於此，所以重要縣市鎮，大半分布在全島的西部；農工林礦事業，也都着重西部；而特為交通命脈的鐵路，也以西面為主。公營鐵路幹線，分西東兩線，順海岸環繞全島。而西部更有和海岸幹線相平行的一段山線（臺中線），和其他五條支線。沿線精廠，農場，礦場，水泥廠，電力廠的私設鐵路，縱橫交織，形成西部的鐵路網，於此證明本島西部的重要性，而東部還是有待開發。

以上說明了本省鐵路形勢大概。現在將公營鐵路的幹支線段，轉站里程，重要設備，和私設鐵路概要，分別列表如後，

#### 一、公營鐵路幹支線轉站里程表

線名區	間公里	站數	附註
縱貫幹線	基隆至高雄	四〇・五	包括田町—高雄港及高雄港站在內
		九	二・四公里

宜 蘭 線	基隆至蘇澳	九八七	二三	基隆至竹南雙軌 民雄至嘉義雙軌 新市至高雄雙軌 基隆至八堵雙軌	一二五·七公里 九·二公里 五八·二公里 三·七公里
平 溪 支 線	三貂嶺至菁桐坑	二二九	四	包括道分—玉田間	二·一公里
臺 中 線	竹南至彰化	九二四	一四		
淡 水 支 線	臺北至淡水	二二三	九		
集 集 支 線	二水至外車埕	二九七	六		
屏 東 線	高雄至林邊 社邊至東港	六三九	一五	包括三塊厝站 高雄至鳳山雙軌	五·七公里
臺 東 幹 線	東花蓮港至臺東	一七五九	三九	包括臺東至海岸及臺東海岸在內	一·三公里
合 計		2013	123	雙軌複線共 側 線 總 長	二〇二·五公里 四六八·四公里 一、五七二·一公里

二、公營鐵路路線特徵表

線	別	軌距(公尺)	軌重(公斤/公尺)	最大坡度 (百分數)	曲線最小半徑 (公尺)
西部幹支各線		1,067	三〇—三七 隧道內 四五一五〇	—	500
西部集集中線	三十六分間	1,067	三〇—三七 隧道內 四五一五〇	二·五	500
東部幹線	三十六分間	0,914	一一—一一·一	二·五	100
備考				灣道阻力未計	

※附臺中線三十六分間集集線濁溢寮間除外

三、公營鐵路重要橋梁表

別	橋名	位置	長度(公尺)
縱貫線	新店溪橋	距基隆	三二·九公里
	第二大崙崁溪橋		三八·八公里
	鳳山溪橋		九九·四公里
			三六八
			四一三
			二六六

臺東線		臺中線		宜蘭線											
清水溪橋	麻仔漏溪橋	馬太鞍溪橋	萬里溪橋	知阿塞橋	木瓜溪橋	上大甲溪橋	上大安溪橋	宜蘭濁水溪橋	下淡水溪橋	曾文溪橋	濁水溪橋	大肚溪橋	下大甲溪橋	下大安溪橋	紅毛田溪橋
				距花蓮港											
八九、八公里	五九、四公里	四二、七公里	三八、三公里	二六、七公里	九、九公里	一七九、三公里	一七二、一公里	距基隆	距八堵	距高雄	三三六、四公里	二五三、二公里	二一一、八公里	一八四、三公里	一七七、〇公里
四二七	一四六	二四五	二九六	三九五	一九六	三八〇	六三四				七一〇	九五三	五八五	一一、二一三	九一四
										一、五二六					三四四

新武呂溪橋	一二〇、三公里	四六七
鹿寮溪橋	一四二、五公里	二七八
初鹿尾溪橋	一四八、五公里	三三二

(附註)

公營鐵路東西兩部各線橋梁，七二二座，總長度共三三·七公里。以屏東線之下淡水溪橋最長(跨度達一、五二六·一三公尺)縱貫線十存圳橋最短(跨度僅五·五公尺)。上表所列為最

重要的橋梁，其餘從略。

#### 四、公營鐵路隧道表

別名	稱位	置	長 度 (公尺)
宜蘭線 草嶺隧	距八堵	三五、九公里	二、一六六、三五
宜蘭線 三貂嶺隧	距八堵	一七、三公里	一、八五二、〇〇
臺中線 第七號隧	距基隆	一七一、三公里	一、二六一、〇〇
臺中線 第九號隧	距基隆	一七八、六公里	一、二七〇、〇〇
集集線 第二隧	距二水	一三三、四公里	八〇四、〇〇

縱貫線	竹子嶺隧道	距基隆	二、六公里	五四一、〇〇
臺東線	掃叭隧道	距花蓮港	七、五公里	一、一六、〇〇

(附註) 公營鐵路隧道，共五十六座，總長一八・一四五公尺，以宜蘭線草嶺隧道最長(二、一六六・三五公尺)，平溪線第二號隧道最短(二九・九公尺)，上表所列，是長度超過五百公尺的隧道，其餘從略。

### 五、公營鐵路主要各站設備表

線別	站名	裝卸站臺		貨物裝卸設備		煤臺面積		給水設備		
		面積 (平方公尺)	積	名稱及形式	數量	面積 (平方公尺)	積	水櫃容量 (立方公尺)	水鶴個數	
縱貫線	基隆	七四三四		卅噸地磅	一	一三、〇〇			(自來水)	四
同	樺山	三七八五		卅噸地磅	一					四
同	臺北			三噸電動橋形起重機	一	三三、五〇		三三〇、〇〇		四
同	萬華	九一〇								四
同	桃園	一五一								三
同	中壢							四、五〇		三



縱貫線	新竹	竹南	大甲	彰化	二水	斗六	斗南	嘉義	新營	臺南	高雄	苗粟	臺中線	同	淡水線	宜蘭線	同
六七五	六九	一	一	四六〇	四〇〇	四〇〇	一五六	一〇〇	一三〇	九九〇	一	一四〇	一四〇	一七九	一	一	一
								三噸手搖 起重機			手動行李升降機						
九七〇〇	一	一	一八四九〇	二七九三	一	一	一	三二八三	三〇五〇	三一六八	九五七〇	一一四〇〇	一一四〇〇	一一三三	一	一	一
七五〇〇	一	一	六五五〇	七八五〇	一	一	一	四五〇〇	一	一	九一六〇	七五〇〇	七五〇〇	五三〇〇	一	一	一
四	四	二	三	三	三	三	三	四	三	三	二	四	四	二	一	一	一

自來水



六、公營鐵路沿線保安裝置及電信設備表

分類	名稱	式	單位	數量	量附	註
同	東部竹田				10,600	2,600
同	宮里				10,600	
同	新武呂				10,600	5,900
同	關山				10,600	3,900
同	大原				10,600	5,000
同	鹿野				10,600	5,100
同	稻葉				10,600	5,200
同	初鹿				10,600	5,300
同	日奈敷				10,600	5,400
同	臺東				10,600	5,500

電 信 設				安 裝 置				
電 報 機	電 話 線	電 話 機	電 話 交 換 機	平 交 道 警 鈴	電 汽 路 簽	聯 動 機	手 動 機 械 號 誌 機	手 動 電 氣 號 誌 機
莫 爾 斯	電 架 空 纜	自 共 磁 動 式 式 式	自 共 磁 動 式 式 式	自 動	加 通 雙 空 票 電 線 式 式	Sackly ans Format type	燈 臂 色 列 式 式 式	燈 臂 列 式 式
具	公 尺	公 尺 具 具 具	公 尺 具 具 具 套 臺 臺	公 處	尺 具 具	站	具 具 具	具 具
二〇七	一三、三六、三九、一〇 三四、三九、九〇	一五、二 二七 一、九	一、三 一、三 一、三	三	二、六〇、八七、八〇 二、四四 二、八二	二、六	二、四 三、五	二、九
與電信聯絡者奉令拆除			五〇〇門				樺山、臺北、新營、田町、高雄 高橋港、三塊厝、基隆、八堵、 三貂嶺、北投、淡水、竹南、苗 栗、臺南、北回歸線、彰化、武丹坑	

備	電	報	線	架	空	公	尺	座	二四九〇六九三〇
無	線	電	臺	100瓦	短波				三
									臺北、高雄、花蓮港

七、私設鐵路概要表（民國三十一年（昭和十八年）調查）

經營公司名稱	全營業線里程	半營業線里程	專用線里程	軌間（公尺）	車站數	接收機關
臺灣製糖株式會社	二一九九	五五五六	—	〇七六二	五〇	農林處工礦處
明治製糖株式會社	二七九	四三三八	四〇〇	〇七六二	七六	農林處工礦處
日糖興業株式會社	二五九四	七四七	—	〇七六二	一四〇	農林處工礦處
鹽水港製糖株式會社	五五八	三三三〇	八四四	〇七六二	三四	農林處工礦處
臺北鐵道株式會社	一〇四	—	—	一〇六九	二四	尙未接收
臺灣交通株式會社	一五一	—	—	〇七六二	二一	尙未接收
臺灣拓殖株式會社	九五六	八五〇	八八〇	〇七六二	二六	農林處
日本礦業株式會社	一一五	—	一七	〇七六二	五	工礦處
基隆炭礦株式會社	—	—	〇六	〇四九五	—	工礦處

臺陽礦業株式會社	三五公司源成農場	花蓮港木材株式會社	臺灣興業株式會社	益興炭礦株式會社	南日本鹽業株式會社	臺灣電力株式會社	嘉南大圳水利組合	臺灣化成工業株式會社	淺野水泥株式會社	臺拓化學工業株式會社	三井農林株式會社	張聰明	合計
〇四九五	〇七三三	〇七六一	〇三六一	〇六一〇	〇七三三	一〇七九	〇三二二	一〇七七	一〇六七	一〇六七	〇九一〇	〇五九五	三五六
工礦處	農林處 工礦處	農林處	工礦處	工礦處	專賣局	工礦處	臺南縣	工礦處	工礦處	工礦處	農林處		
三九	二一五	六六	四三	九三	五五七	〇七	七三	一四	〇九	四五	一五八	三七	三四七九
一九八四二													
六九三三													

二、接收經過和人事調查：本省光復以後，公營鐵路的接收，是從民國三十四年十一月一日開始的。那

時離敵軍簽降不過七天，從國內來辦理接收鐵路的人員，祇有八人，在人心未定，秩序未復，線路機車車輛和修理場廠殘損甚重的情形之下，督促以五千多日人為主體所領導一萬四千餘本省人的一個惶滅無主，散漫失序的大集團，從事於保持鐵路體系和運輸功能，來達成國軍盟軍軍隊軍品的緊急佈防，和客貨運正常的交通，使無片刻停頓，實在是值得引為幸運的一件事。

三、章制和公文程式的整理！本省公營鐵路的一切章制，本應和國內各路一律，不過日人的組織系統和各部門的權限責任以及辦事手續，多與我國不同，驟然改變，大多數的臺籍人員就未免鬱柄難通，容易發生誤解和紊亂，接收初期，長官公署所屬的機構，就連法院所適用的法律，也都暫時照舊，何況鐵路是全省交通的命脈，不容稍有停頓，實在不允許先停幾天等候內外員工把新的章制，訓練熟習之後，再來定期行車的餘地，所以最初也祇能延用舊章，逐步改進。一年以來，關於舊路章的暫留和廢止迭經公署公布，此外因事或因時制宜的單行補充章則，路局也會陸續訂定多種，呈准施行，都載在公署和鐵路各期刊行的公報內，現在不再列舉。至於文書，關繫國家體制，更應從速改善，無奈少數人所監理下的日籍臺籍萬千群眾，不但文稿，就是言語，都還難通，所以接收初期，祇能先就管理委員會與鐵道部所屬各課係之間，往返的公文，規定非用中文不可，其他內部的文電，就在委員會監督稽核之下，暫准仍舊使用日文，一面趕緊訓練國語和公文程式，到了管理時期，才漸漸順利，現在言語隔閡，已經比較大感，文書也一律改用中文了。後來向國內所約的鐵路人員，陸

續分批到達三數十人，才能將臺北，高雄，花蓮港三個辦事處成立，並按重要站段，派遣幹員，實施監理和滲加工作，直到本年五月，大批僑僑，遣送完畢，始將高級日員職務選派國人接替，到了管理時期，因為日管時代鐵路臺籍人員都是從事低級工作，就是有少數年資和學歷較高的人員，也從未經營過重要性質和局部管領的專務——一個做了二十年以上的副站長，還不能明瞭全部站務，並且自稱不敢真正擔任站長，可知人才的缺乏了。國內專才又來臺不多，所以那時選任足以替代日人職務的適當人選，真是萬分困難。現在將上述三個時期開始時和截至本年十月底止，全路員工人數的比較列表於下：

期別	類別			共計	備考
	國內來員	臺籍人員	日籍人員		
接收初期	八人	一,九六〇人	五,六〇三	一,九五七	本期自卅四年十一月一日起上列數字係以該日實在名額列計
管理初期	八	一,三九九	四,一八一	一,七九三	本期約卅五年一月開始上列員額係按一月份列計期前裁去日籍臺服後員工一七二三人在內
管理初期	二七八	一,三九九	四,〇〇〇	一,四二七	本期自五月開工人數以五月份為準前期遺送日籍員工數五一四三人在內
接收週年	五三〇	一,四五六	四,三九	一,五〇五	按十月卅一日實在員額列計



## (二) 車務概況

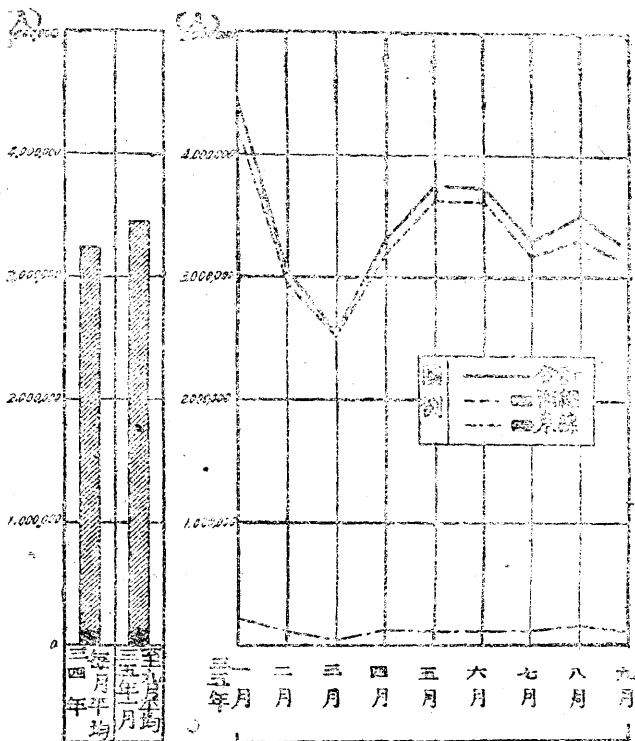
一、客運——本省公營鐵路，根據站場的設備，和各站距離的繁密，運輸重點顯然的是在客運。接收初期，路產設備，一切都已破敗，勉強可以維持現狀，十一月份還每天增開七個列車（十月份列車公里為七八六〇、四，十一月份即增至八、二五二、二）十二月份更增加到十九個列車（列車公里為九、三一七、八）完成了國軍的緊急布防，敵軍的集中受俘和全省民衆擁擠的復員移動。監理時期，因為要集中遣運俘僑，和回省臺胞的分送，普通客車，大受影響，三月份列車（列車公里為七、六〇九），因而大為減少，四月十五日後，纔漸漸恢復，（四月份列車公里為八、三八六、八）並加強警憲，和列車稽查的力量，積極整頓車站上的秩序與清潔，所以五月初實施管理以後，各月都有進步，七月中加開臺北高雄間的夜快車，和臺中彰化間的快車各兩列，七月份列車公里為八九七九・一（八月份列車公里為九、一三〇）八月中又加增了其他區間客車廿九列，再加開臺北高雄間的晝快車，和臺中彰化間的快車各兩列（九月份列車公里為九、二二六・六，十月份九、二二六、六）而旅客人數，從四月份起始終保持每天十萬多人的平均人數，現在將接收一年間，各月旅客人數列表於下：

旅客人數

月	份	西	東	合
舟四年	十一月份	四,〇三六,八一	一六二,〇二六	四,一九八,八三
同	十二月份	三,五五六,三六三	二四八,八九〇	三,八一〇,七五三
卅五年	一月份	四,二六三,一九三	二二五,八八五	四,五八六,五七七
同	二月份	二,九七四,四五四	一三三,九六六	三,一〇八,四二〇
同	三月份	二,五二六,一八八	四八七,二九	二,五七四,九一七
同	四月份	三,二八七,四二二	一五二,一三三	三,五二九,五五五
同	五月份	三,六四一,〇三三	一三三,〇六八	三,七六六,〇九〇
同	六月份	三,〇〇〇,〇三三	一七七,四一五	三,一七七,四四八
同	七月份	三,一七六,三九六	一三〇,一〇二	三,三〇六,四九八
同	八月份	三,五五六,三三三	一六五,〇九一	三,五二一,四二四
同	九月份	三,一三九,四三七	一〇九,一七五	三,二四八,六一二
同	十月份			

附註：鐵路運送停僑三六四、三四一人不在內

臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會  
 三十五年度鐵路客運人數統計圖

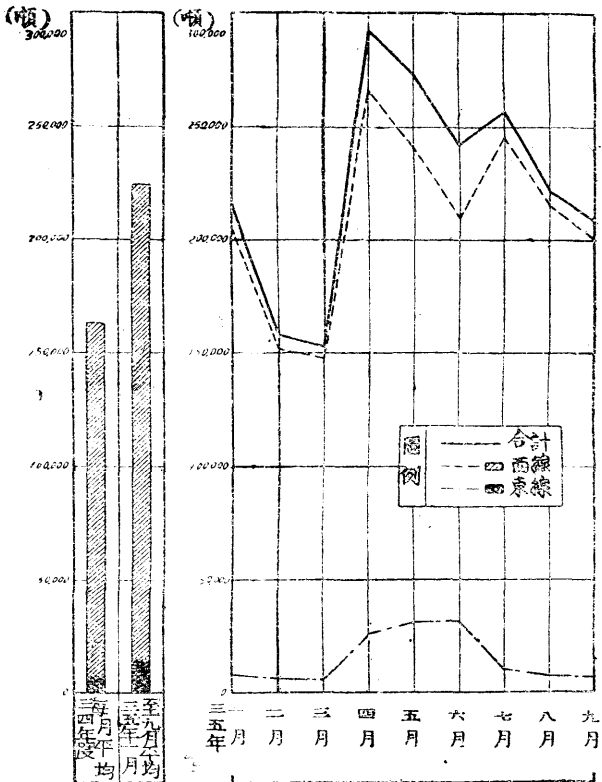


繪製者：交通處統計室  
 材料來源：鐵路管理委員會報告

二、貨運本省貨運，除軍公物品而外，要算煤，炭，甘蔗，糖，米，木材，肥料為大宗，接收的初期，因為百業凋敝，卅四年十一月，每日平均貨運，不過四千五百餘噸，十二月份雖有加增，也不過平均每天運五千九百餘噸，較之監理初期，略為好轉，卅五年一月份，達到每天七千餘噸，隨即受停僑運輸的影響，二三月份，降到日運五千噸左右。四月以後，進入管理時期，才慢之好轉，以後幾個月都保持着日運八九千噸的運量。一年以來每月貨運噸數，列表於下：

月 份	輸 送		線 東	線 西	合 計
	噸	噸			
卅四年十一月份	1,290,000	6,947	1,296,947		1,296,947
同 十二月份	1,715,994	11,053	1,727,047		1,727,047
卅五年 一月份	2,091,213	8,681	2,100,894		2,100,894
同 二月份	1,551,178	6,103	1,557,281		1,557,281
同 三月份	1,475,534	5,790	1,481,324		1,481,324
同 四月份	2,660,000	26,458	2,686,458		2,686,458
同 五月份	2,170,000	11,116	2,181,116		2,181,116
同 六月份	2,101,297	31,335	2,132,632		2,132,632
同 七月份	2,250,000	10,000	2,260,000		2,260,000
同 八月份	2,150,111	7,113	2,157,224		2,157,224
同 九月份	2,000,100	7,113	2,007,213		2,007,213

臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會  
三十五年度鐵路貨運噸數統計圖



繪製者：交通處統計室  
材料來源：鐵路管理委員會報告

### (三) 工務概況

一、工程建築物的復舊——本省公營鐵路，在戰爭期間，所受的空襲損害，頗爲劇烈，西線起點的基隆，是重要港口，被炸更慘，車站附近一帶的房屋，變成一片瓦礫，橋梁的損毀，倉庫的夷平，都是因戰事所造成的結果。其他重要城市：如新竹市的暴露在海峽綫上，自然是空襲鐵路所必經之地，臺北是敵人司令臺的所在，高雄也是一個大港，都炸得很凶，而鐵路沿綫的路軌橋梁，都是轟炸的目標，路產的破壞，實在可觀，而西部的集集交綫的路堤又遭水患沖刷多處，更加增了西線工程復舊的工作。東線方面颶風的肆虐，岸崩路斷，形成了接收時全部路產和建築物的百孔千瘡。一年以來，因爲受了財力，物力，人力的限制，祇能先就行車必要的建築物擇要修整，先求實用，不事虛華爲原則。接收初期，除維持正綫的工程而外，提前趕通了集集交綫，如期達成日月潭電力公司重要補給器材的緊急輸運。管理時期，在同年六月間，東線又遭颶風暴雨，路基橋梁沖毀十八處，同時集集交綫又被山洪沖斷，都在短期內趕通。九月間的一次颶風，災害更大，風雨狂暴，樹拔墻坍，從東部花蓮港一帶起，直到臺北和新竹，都是當風的路綫，損害重大爲十餘年來所未有。趕通了的集集綫，又同時被大水所沖斷，終於東線積極的趕修，在十月底修通了，集集綫，也在十一月一日通車。以上所述都是路工上的重大工務，現將一年來，全路關於工程的復舊和設施，擇要列表於下：

一、公營鐵路接收一年來工程復舊及設施表

工 程 名 稱	接 收 初 期	監 理 初 期	管 理 初 期，接 收 週 年
<p>(一) 線路軌道方面</p> <p>一、八九月間集集綫二水至濁水間集集至水裏坑間路堤被水災冲毀搶修工程</p> <p>二、縱貫綫山崎至竹北一段双軌路基修復工程</p> <p>三、臺東綫</p> <p>m 180 km 9+180 m 950 km 24+950 m 27+440</p> <p>km 75+220 km 105+000</p> <p>野月野至大埔稻葉至日奈敷白川至瑞穗等段路基及各橋頭土石方冲毀搶修工程</p>	<p>於十月開工接收後經加緊搶修十一月廿九日修復通車</p> <p>九月間被水冲壞十二月廿五日修復通車</p> <p>八九月間受風災及山洪之侵害損壞經於十二月十一日修復通車</p>	<p>冊五年一月至四月</p>	<p>五月至十一月</p>

四、縱貫綫淡水線宜蘭線

臺中線路軌被炸修復工

程

五、高雄港站內一部份軌

道復舊工程

六、舖設通達高雄臺灣鐵

工廠支線工程

七、高雄港站苓雅寮線一

部份復舊工程

八、基隆站內路線復舊工

程

九、松山飛機場支線修補

工程

十、臺北松山機廠支線軌

道修理工程

十一、臺東線稻葉至初鹿

間花起

km 150

+ 附近水災損

卅四年四五六八等月被  
炸十二月底前陸續修復

一月份內已完成軌道三

公里八五六公尺舖設道

岔十二付

二月中開工三月四日完

工

一月卅一日完成軌道926

公尺舖完道岔二付

該站內各線軌道均於一

月卅一日修復

一月開工二月底完工

(整理軌道及枕木)

已於二月四日完工五月

通車

一月廿四日爲山洪沖刷

未危及運車四月上旬修

復



毀路基及增土墻修復工程

十二、集集線二水起 km 25

附近水災損壞路基搶修

工程

十三、集集線二水起 km 25

附近又被山洪沖毀搶修

工程

十四、南王田信號所軌道

鋪設工程

十五、二水站附近及 km 25

一帶路基軌道等搶修工

程

十六、山崎竹北間自 km 98

至十間不良路軌更換工

程

340  
77

五月三日爲山洪沖毀於四日下午七時修復通車

五月十九日晨沖壞於當日下午十五時五十分修復通車

六月完工

六月廿三日颶風襲擊及風水沖刷損壞於七月九日修復十日通車

七月初旬開始更換

十七、臺東沿線路基橋梁  
搶修工程

十八、永康臺南間  
m + 350  
km + 355

路基崩塌又溫厝溪  
m + 050  
km + 950

南岸  
km 355  
+ 至  
km 325

十九、北投至新北投復軌  
工程  
沉下搶修工程  
km 326  
+ 路基略

二〇、松山飛機場支線平  
交道一帶降低工程

二一、基隆電化廠支線工  
程

二二、臺北鐵路機廠添設  
側線工程

六月廿二日及廿四日因風  
水災沖毀計損害巨大者十  
八處當即搶修七月十九日  
復軌廿日通車

七月十二日因連日大雨沖  
毀於十六日搶修完竣

七月五日開工廿七日完竣  
八月十五日正式通車

八月中旬完工

八月廿四日開工預定十一  
月十一日完工

八月中旬完竣

一三、花蓮港修理廠支線

引長工程

二四、基起 (番子田)  $335 + 850$  m

至善化) 間路基搶修工程

程

二五、基起 附近新鼻  $252 + 260$  m

溪搶修工程

二六、三貂嶺起點平溪線

$8 + 760$  km 路線右側之山因颱風暴雨崩壞搶修工程

風暴雨崩壞搶修工程

二七、集集線  $4 + 800$  m

等處附近搶修工程  $25 + 500$  km

修工程

九月中旬完成

九月廿五日為颱風暴雨沖毀業于廿六日下午一時四

十五分修復通車

於廿六日下午一時卅分搶修竣工通車

九月廿五日上午七時修復通車

發現當日上午七時修復通車

車

九月廿四日午後至九月廿五日午後三時颶風暴雨襲擊濁水溪水漲附近因

擊濁水溪水漲附近因

$4 + 801$  km

附近因

附近因

附近因

附近因

川上水勢猛烈沖壞復舊工程一部份流失其餘等處路線填方流失共約M420當經搶修一部份外全部工程已於十一月一日修復舖軌並於是日下午十六時卅分通車

九月六日開工十月五日完工

經日夜搶修業于十月廿七日下午全線修復通車

十月二十日因連日大雨損壞路基于廿一日修復通車

二八、縱貫線  
km 142 + m 740  
害復舊工程

二九、臺東線九月廿五日  
颱風襲擊損壞路基及橋梁搶修工程

三〇、宜蘭線三貂嶺猴硐間及平溪十分寮間縱貫線五堵七堵間等三處硐基搶修工程

三一、竹東支線工程

三二、抽換枕木工程

三三、道碴

(二)橋、涵方面

一、縱貫線旭川頭亭溪紅毛田溪、大肚溪、東港溪、臺中線後龍溪、大肚溪、第一筏子溪、宜蘭線第二双溪臺東朱崙溪等橋梁被炸搶修工程

卅四年六月及八月間被炸損壞當經陸續修復完竣

驗收四七、九九二根  
抽換六五、三九四根

該線長20公里大橋十四座小橋及涵渠卅五座石方26萬立方車站二座隧道一座工程處十月一日成立隧道大橋小橋土石方等工程均已開標發包動工預定卅六年三月完工

驗收一一九、七九三根  
抽換九五、七二一根  
已購辦七二、六四〇立方公尺已收到二一、四九三立方公尺在撤佈中

二、集集線 km 900 + 附近及

km 150 + 附近一帶之橋梁搶

修工程

三、臺東線沿線橋梁搶修

工程

四、旭川臨時橋工程

五、縱貫綫大肚溪橋鋼梁

復舊工程

六、平溪線細坑橋復舊工

程

七、曾文溪舊鋼梁油漆及

修繕工程

八、臺中線大肚溪橋11號

橋墩重建工程

九、東港線船子頭橋梁復

舊工程

卅四年九月間被洪水災

沖毀十一月廿九日修復

於九月及十月初被水災

沖毀十二月十一日修復

臨時橋二座於十二月十

一日開工

卅四年十一月廿三日開

工

卅五年一月十日完工

卅五年一月十九日完工

一月二十日開工三月內

完工

三月內開工

四月二十五日開工

五月十日訂約開工工程期

間迭遭水災工期或需稍延

五月完工

一〇、屏東線崇蘭川開渠  
復舊工程

一一、基起  $\text{km}^{006}$   
+溫厝廓溪

橋梁災害應急工程  
 $\text{km}^{326}$

一二、曾文溪橋護墩工程

一三、阿眉溪橋災害復舊  
工程

一四、基隆河橋花梁修補  
(縱貫線)工程

一五、基隆旭川橋復舊工  
程

一六、縱貫線  $\text{km}^{368}$   
+暗渠綫

石垣復舊工程  
 $\text{km}^{359}$

一七、大肚溪橋第十二號

橋墩加固工程

六月開工復舊追加工程業  
於七月中修復

八月初開工搶修

八月中開工

八月中開工

十月開工

十月開工

八月中開工九月完工

七月中旬開工

(三) 陸道方面

一、後里至豐原間第九陸道南口修繕工程

(四) 護堤護岸方面

一、集集線  $kM$   $kM$   
+ 護堤工程  $4$   $800$

二、藏仔漏溪橋導流堤工程

三、基起  $kM$   $kM$   
+ 附近築堤防  $354$   $750$

護工程

四、基起  $kM$   $kM$   
+ 附近築堤防  $355$   $450$

護工程

五、濁水溪北岸防護工程

六、基起  $kM$   $kM$   
+ 牛稠溪橋梁  $293$   $600$

附近築堤應急工程

六月初開工

五月開工

六月開工八月十九日完工

七月開工

七月開工

八月開工預定十月二日完工

八月開工



七、打密刺溪導流堤復舊工程

(五) 建築物方面

(a) 車站

- 一、新竹站站房修繕工程
- 二、臺北站車務室被炸修理工程
- 三、臺北站特別室及廁所等修繕工程
- 四、基隆站票房及辦公室修繕工程
- 五、臺北站大廳復舊工程
- 六、新竹站修繕工程
- 七、高雄港臨時站房工程

卅四年十月十五日開工  
 " 十一月卅日完工  
 卅四年十一月十五日開工  
 " 十二月廿五日完工  
 卅四年十二月十六日開工  
 卅四年十二月十五日開工  
 卅四年內被炸損壞  
 卅四年十二月三日開工

卅五年一月十四日完工  
 卅五年一月廿日完工  
 卅五年一月完工  
 十月開工該月內完工  
 一月廿九日開工  
 三月六日完工

九月開工

八、基隆站月臺復舊工程

九、臺北站會議室修繕工程

十、臺南站貴賓室復舊工程

十一、臺北裏車站票房擴充工程

十二、嘉義站月臺雨棚局部復舊工程

十三、嘉義站行李裏房復舊工程

十四、高雄港站房及號誌房修繕工程

十五、臺北站月臺雨棚修理工程

十六、基隆站月臺雨棚復舊工程

二月十日開工

二月廿日完工

二月開工該月內完工

二月開工

三月六日完工

二月開工

四月上旬完工

一月開工

三月十二日完工

二月廿三日開工

三月廿四日完工

一月二日開工

三月六日完工

二月四日開工

四月三日完工

四月十四日開工

三月卅一日完工

十七、基隆站辦公室復舊

工程

十八、新竹站天修復工

程

十九、臺北站三等候車室

復舊工程

二十、花蓮港臨時站房工

程

廿一、彰化車站復舊工程

廿二、臺中車站辦公室復

舊工程

廿三、臺北站辦公室翻修

工程

廿四、竹南站天橋修理工

程

廿五、竹南站、楊梅、新

埔各站月臺修理工程

廿六、臺南站辦公室復舊

工程

四月廿九日完工

四月十日開工

該月內完工

五月開工修繕中

五月開工

六月廿四日完工

六月內完工

六月內完工

五月開工

六月完工

六月完工

五月十六日開工

六月完工

五月廿一日開工

八月完工

廿七、嘉義貴賓室及321等  
候車室復舊工程

廿八、嘉義站第一月臺雨  
棚復舊工程

廿九、臺南站本部修繕工  
程

三十、臺南站雨棚及月臺  
復舊工程

卅一、新北投站修復並改  
造工程

卅二、新竹站東西月臺及  
雨棚修理工程

卅三、臺北裏車站屋修  
理工程

卅四、萬華站天橋修理工  
程

卅五、彰化保線區轄內通  
霄等五站屋頂修理工程

六月十一日開工

八月十七日完工

六月十五日開工

八月十日完工

七月十三日開工

八月二日完工

七月三日開工修理中

八月完工

八月完工

八月完工

八月完工

八月完工

卅六、臺南站月臺復舊工程

卅七、臺中站辦公室修理工程

卅八、臺北站天橋修理工程

卅九、嘉義站天橋新築工程

(b) 工廠

一、臺北本路印刷工場工程

二、花蓮港機廠車床工場

屋頂修理工程

三、臺北鐵路機廠圍牆翻修工程

四、高雄機廠鑲配工場及鍋

爐室架車工場等處屋頂

修理工程

卅四年十月廿日開工

卅五年二月十五日完工

二月一日開工

二月十九日完工

三月廿七日開工

三月廿七日開工

四月十二日完工

八月五日開工

九月三日完工

九月完工

十月二十日完工

八月五日開工

十月廿五日完工

五月二十七日完工

五、枋寮汽車修理廠屋頂

修理工程

六、臺北松山機廠門窗翻

修工程

七、淺野水泥公司房屋收

同改爲臺北機廠房屋工

程

八、花蓮港機廠木工廠

九、松山機廠原動機室屋

頂及防水工程

十、松山機廠旋盤職場及

電機縫工職場屋頂修理

工程

十一、基隆檢車區修理職

場工程

(c) 倉庫

一、基隆站石倉庫復舊工

冊四年十二月廿七日開

貳月開工

三月八日完工

六月開工

五月廿日開工

八月卅日完工

六月開工

八月廿四日完工

八月完工

九月廿五日開工

九月開工

九月廿四日完工

冊五年一月完工

二、高雄機關庫改爲材料庫

三、嘉義機關區薪炭倉庫

復舊工程

四、屏東保線區材料倉庫

修繕工程

五、材料處倉庫新築工程

六、彰化保線區倉庫改築

工程

七、蘇澳車站貨物倉庫修

理工程

八、新竹機區物品倉庫修

理工程

九、花蓮港第二現品倉庫

修繕工程

十、材料處第五倉庫屋頂

修理工程

十一、花蓮港第一現品倉

庫復舊工程

一月開工

二月十八日完工

三月開工月內完工

三月開工

四月七日完工

四月十五日開工

六月完工

六月完工

六月完工

六月完工

六月十九日開工

八月十七日完工

七月開工

八月開工

十二、臺北辦事處物品倉庫新築工程

十三、材料處倉庫修理工程

十四、工務處倉庫及庫守辦公室新築工程

(d) 車庫

一、基隆機關庫修理工程

二、花蓮港機關區車庫修繕工程

三、臺北汽車區車庫修理工程

四、枋寮汽車區林邊發着所及車庫復舊工程

五、高雄機關車庫修理工程

六、瓜子機關車庫屋頂修理工程

一月廿五日開工  
二月廿三日完工  
一月開工  
五月完工  
三月開工  
四月卅一日完工  
三月開工  
四月上旬完工

九月完工  
九月下旬完工  
九月二十六日開工  
預定十一月二日完工

六月開工  
八月十九日完工  
八月完工



七、基隆機車及修理廠復  
舊工程

(e) 醫院

一、花蓮港鐵路醫院(第一  
醫院)復舊工程

二、臺北鐵路醫院修繕工  
程

(f) 房屋(辦公室宿舍等)

一、臺北鐵路管理委員會  
廳舍被炸損壞修復工程

二、鐵路管理委員會屋頂  
修理工程

三、花蓮港辦事處會議室  
及其他工程

四、花蓮港辦事處修理工  
程

五、教習所1213教室改造爲  
臺北辦事處工務課辦公  
室工程

卅四年十月十七日開工

十一月五日完工

卅四年十月十二日開工

十一月卅日完工

卅四年十二月三日開工

十二月三十日完工

卅四年十二月三日開工

十二月三十日完工

三月十一日開工

二月廿六日開工  
四月廿六日完工

九月開工

五月廿五日完工

六月開工

六、臺北辦事處辦公室工

程

七、高雄港號誌房修理工

程

八、屏東保線區辦公室修

復工程

九、臺北工務課物品庫拆

移改建爲機械室充電室

電池室工程

十、花蓮港保線區辦公室

修理工程

十一、南王田號誌房新築

工程

十二、基隆站第二號誌所

修理工程

十三、新竹機關區辦公室

復舊工程

十四、臺灣鐵路特別黨部

辦事處修繕工程

三月十八日開工

四月二十日完工

一月廿九日開工

三月六日完工

三月十五日開工

四月十日完工

三月六日開工

四月十一日完工

六月四日開工

七月十二日完工

五月廿八日開工

六月完工

六月完工

六月開工該月內完工

六月開工該月內完工

十五、臺北教習所上埤頭  
宿舍修理工程

十六、花蓮港三號官舍及  
汽車臨時站修爲路警員  
司宿舍工程。

十七、基隆站保線士詰所

新築工程

十八、二水機關區事務所  
修理工程

十九、臺南鐵路旅社屋頂  
及門窗等修繕工程

二十、新竹通信區辦公室  
新築工程

廿一、鐵路管理委員會屋  
頂修理工程

廿二、花蓮港辦事處庶務  
課辦公室復舊工程

廿三、臺北機關庫乘務員  
詰所修理工程

六月開工

八月十二日完工

八月完工

八月完工

九月完工

九月完工

九月二十日完工

十月廿日完工

九月完工

十月廿日完工

廿四、材料處辦公室修理工程

(六) 電務方面

一、長途電話

有中繼站基隆臺北新竹  
苗栗臺中嘉義彰化臺南  
高雄及宜蘭等十站中繼  
線33對僅通3.4對其餘完  
全不通

二、載波電話

有MN型三路載波電話機  
一套分裝臺北彰化於兩  
年前損壞迄接收時仍在  
停止使用狀態中

三、調度電話

有總機一部均裝臺北分  
機四十五具分臺北至彰  
化臺北至高雄兩區間通  
二十五站接收時均停止  
使用

至二月全部電話機修復

繼續停頓

總機分設臺北高雄兩地  
將話機重行分配基隆至  
彰化及臺北至林邊兩區  
間展伸<sup>82.44</sup>km通三十六站  
於四月下旬全部整理改  
裝完成

九月下旬完工

九月間一度因颱風損壞旋  
即修復現通話良好

至八月底改造線路試驗成  
功修復使用為增加效用起  
見移設高雄十月底工竣通  
話清晰明朗  
繼續使用

四、區間電話	部份障礙	全部恢復	通話良好
五、有線電報	電報機二二七具均完好 因缺電池時常停頓	全部恢復	與電信局互通電報機應對 方要求予以撤消現有二〇 七具通訊良好
六、無線電報	完好	完好	籌設臺北高雄花蓮港三電 臺陸續成立通報暢利
七、電氣路載	機械號誌除被炸外完好 可用遠距A型電氣號誌 無電池停頓	遠距號誌爲補助號誌性 質屬於次要因電池供給 不暢繼續停用	完好
九、聯動機	大部份僅高雄港臺南田 町基隆被炸	高雄港臺南田町於四月 底全部修復基隆號誌樓 焚毀無新機購入無法恢 復暫設第二種機械聯動	
十、平交道警鈴	共有四十二處器材被窃 及損壞者甚多全部停用	以重要機件如軌道接觸 器等無法購到暫離恢復	

#### (四) 機務概況

一、機車和客貨車輛的修理與保養——談到運輸問題，自然是全靠運輸工具來達成任務的。本省公營鐵路的運輸工具——機車和客貨車輛——本來是足以配合全島工商業和一切人民交通上的需要，無奈經過了長期的戰爭，修養器材，經久不能補給，又遭空襲的嚴重破壞，接收的機車車輛，雖然有若干輛認為完好，正在使用，而那些正在使用的機車和車輛，都是早已超過規定檢修的年齡，按照路章和學理，可以說全部都應當列在待修的項下。說到修車，總算很幸運的有一個，設備完善，雖然會遭炸而無大損毀的松山鐵道工場（現改名臺北機廠），和高雄，花蓮港兩處規模較小而可以幫助客貨車修理的機廠，但是主要修車配件，如輪箍焰管等等——向來都是仰給於日本本土的品件，規格型範，和國內各舊路不同，難於仿製和搜購，廠庫存數，微乎其微，來源補充，真是難到極點，其餘廠內經常應用的物料——如空氣，電石給水等等——因為環境不能順利供應的原故，又時告缺乏，接收初期到監理時期的末尾，日人管領，情緒黯淡，工人累次爭執待遇，形成半怠工的現象，直至實施管理的時期，方纔漸能改善，所以一年以來機務人員，對於維持行車現狀，搜集材料趕修，和應付困難環境的一番勞苦，是頗得稱述的。現將接收一年來，關於機務上的成績，列表於下：

#### 一、公營鐵路機車車輛狀況表（東西線均包括在內）

年 月 况	機		車		客		車		貨		車		汽		油	
	行	駛	待	修	行	駛	待	修	行	駛	待	修	行	駛	待	修
卅四年十一月	一三四	一三四	一一〇	一一〇	三三二	一四三	五〇七三	八〇七	三	三〇						
卅四年十一月	二二	二二	一一九	一一九	三二五	一四〇	五〇七九	八〇一	三	五〇						
卅四年十二月	三三	三三	三三	三三	三五一	一三四	五〇八〇	八四〇	四	三九						
卅五年一月	二五	二五	二二九	二二九	三四七	一一七	五七五三	八二七	五	二八						
卅五年二月	一一〇	一一〇	二三四	二三四	三六二	一〇三	五二〇四	六七六	六	二七						
卅五年三月	一〇六	一〇六	二八八	二八八	三六二	一〇三	五二〇四	六七六	六	二七						
卅五年四月	一〇六	一〇六	二三八	二三八	三七〇	九四	五二四七	六三三	六	二七						
卅五年五月	一〇六	一〇六	二三八	二三八	三七〇	九四	五二四七	六三三	六	二七						
卅五年六月	一〇一	一〇一	二四四	二四四	三六四	一〇〇	五二四四	三九五	六	二七						
卅五年七月	一一五	一一五	二四四	二四四	三六八	九六	五二五五	六八六	六	二七						
卅五年八月	二二七	二二七	二八一	二八一	三七五	九一	五二八五	六五六	六	二七						
卅五年九月	二二一	二二一	二一九	二一九	三四七	一一七	四九七三	九六八	七	二六						
卅五年十月	二二一	二二一	二二六	二二六	三四六	一一八	四九八九	九五三	八	二五						
卅五年十一月	二二五	二二五	二二六	二二六	三四八	一二六	四九八五	九五六	七	二六						

## 二、機車車輛損壞原因百分表

機車損壞原因百分數 (卅五年一月至九月)	
烟 管	五六·二九 氣 軛 五·九〇 走行部份 七·四八 機械部份 一一·八一
鍋 爐	九·二七 其 他 九·二五
客車損壞原因百分數 (卅五年一月至九月)	
燒 軸	一六·六六 三通閘 一六·六六 風 管 二七·七七 氣 軛 塞 一六·六六
車 身	二二·二五
貨車損壞原因百分數 (卅五年一月至九月)	
燒 軸	二七·一〇 三通閘 〇·九八 風 管 一四·九五 彈 簧 一九·六二
車 鈎	二·八〇 車 身 四·六七 膠 管 二六·一六 其 他 三·七二

## 三、臺灣鐵路保安裝置及電信設備恢復情形比較表

項 目	接 收 初 期	監 理 時 期	管 理 時 期	現 在 狀 況
長 途 電 話	卅四年十一月 卅四年十二月	卅五年一月 卅五年四月	卅五年五月 卅五年十月	卅五年十月底
	有中線站基隆，臺北，新竹，苗栗，臺中，嘉義，彰化，臺南，高雄，及宜蘭等十站中線三對，僅通三·四對，其餘完全不通	至二月底全部電話線修復	九月間一度因颱風損壞旋即修復	通 話 良 好



電氣路籤	無線電報	有線電報	區間電話	調度電話	載波電話
完好	無	電二二七具均完好，因缺電池時常停頓	部份障礙	有總機二部均裝臺北分機四具分臺北至彰化二臺北至高雄兩區間使用，接收時均停止	有MN型三路載波電話機一套，分裝臺北彰化，於兩年前損壞迄接收時仍在停止使用狀態中
完好	無	全部恢復	全部恢復	總機分設臺北，高、隆、地、將、話、機、重、行、配、成、基、邊、兩、區、間、及、伸、北、二、林、四、四、公、里、通、三、六、站、八、二、於、四、月、下、旬、全、部、整、理、改、裝、完、成	繼續停頓
完好	瓦(港)陸線成立	良好 聯(與電信局之)二〇七具)除現有	通話良好	繼續使用中	至八月底改造線路試驗成功修復使用，為增加效用起見移設高雄十月底工竣
完好	通報暢利	良好	通話良好	使用良好	通話清晰明朗

號誌	聯動機	平交道警鈴
機械號誌除炸外完好 可用，遠距A型電氣號誌無電池停頓	大部份完好，僅高雄港，臺南，田町，基隆被炸燬	共四二處，器材被竊及損壞甚多全部停用
遠距號誌係補助性質較爲次要因電池供給不暢繼續停用	高雄港，田町，臺南於四月底全部修復，基隆於四月底全部修復，新購入聯動誌樓焚燬無新機購入無法恢復暫改第二種聯動	以重要機件如軌道接觸器々等無法購到暫離恢復
完好	同上	同上
完好	同上	同上

四、臺北機廠高雄機廠接收一年來月計出廠車數比較表

項別	時期	
	接	收
機車出廠輛數 大局特 修修修 計	一 三	一 三
	二 一	二 一
修理	七	七
	二	二
管	三	三
	〇	〇
理	六	六
	二	二

五、公營鐵路接收一年來列車行駛公里表（西線）

卅四年十月	年 月	列車類別		旅	客	貨	物	混	合	空車	迴送	其	他	共	計
		類	別												
				六九〇二	二七五四六	一〇三三	一四八三	六三〇	九九六九三						

鋸 木 立 方 公 尺	鑄物產		貨車出			廠輛數		客車出								
	合	鑄	特	局	大	特	局	大								
	計	金	鐵	修	修	修	修	修								
三〇・五	一五・〇二七	〇・五〇〇	一三・五七七	〇・九五〇	〇・五〇〇	一	二	一	二	四	〇	〇	〇	四	〇	六
五〇・五	三四・八五	一・二〇	三二・五〇	一・一五	一・二〇	一	二	一	二	四	〇	〇	〇	四	〇	一
三三・〇	八一・四七	三・二七	七一・五〇	六・七〇	一〇・一	一	〇	〇	〇	二	〇	〇	〇	一	九	

〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	冊	〃	〃
十	九	八	七	六	五	四	三	二	一	五	十	十
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	年	二	一
八六二五二	八六二五二	八五五三七	八〇八九八	七六〇一三	七〇二七八	八二四六三	八六九九六	八四七五四	九一四七一	八三五六六	七三四四二	七三四四二
五五四一六	五九五二六	五七三〇九	五五五八九	五一九三七	四三九七五	三九三〇五	二七四一二	三九三七八	三九八八九	三七九五二	三六二八〇	三六二八〇
四六一八	五五九四	六六六二	六二五四	四九八八	四九四二	八〇五五	九八九二	七八八三	七五八四	三六四	二二〇八	二二〇八
三〇七八	四四三二	二五五七	三一一三	二二九四	三二一〇	二六一五	二三五〇	二六二五	三六〇一	一八一	一六〇九	一六〇九
七二一	二〇四	五四一	五二六〇	二二六三	一八六九	七八六	五三三	六二〇	—	—	二六六	二六六
一四,九〇八·五	一五,五七九·六	一五,五三〇·六	一五,一一一·四	一三,六四九·四	一一,四二七·四	一三,三三三·五	一三,七七八·三	一三,五三六·〇	一三,一八四·五	一二,六五〇·〇	一一,三八〇·五	一一,三八〇·五

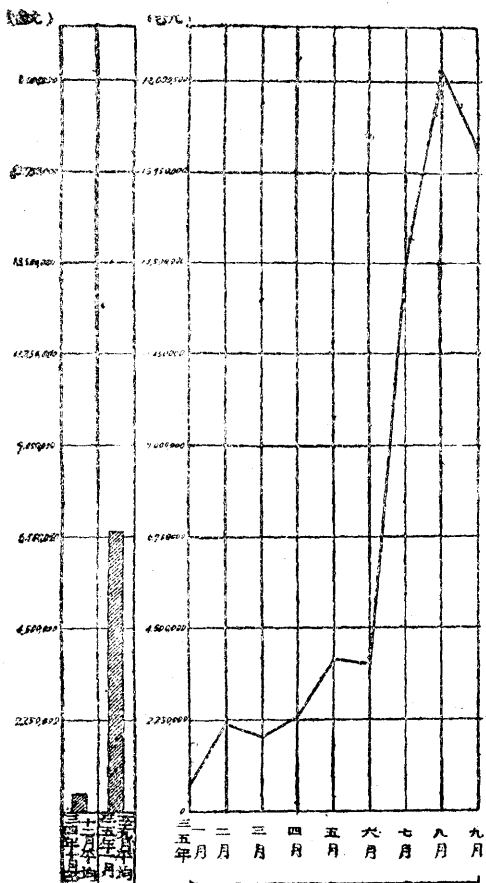
附註：一、本表所列是列車行駛的每日平均數以公里計

二、本表數字係按工程里程列計故與車務上營業里程計數有所出入

六、公營鐵路接收一年來客車逐月檢查輛數表

年 月	檢 查 別	客		車		貨		車	
		定期 檢 查	局 部 檢 查	定期 檢 查	局 部 檢 查	定期 檢 查	局 部 檢 查	定期 檢 查	局 部 檢 查
卅四年十月	月	二七四	二五	二七二四	二一〇				
卅四年十一月	月	二三六	一七	二〇五九	二六一				
卅四年十二月	月	三三九	四三	二五三五	三三〇				
卅五年一月	月	三二二	四八	二四七三	三五八				
卅五年二月	月	二六三	三八	一六九六	一九三				
卅五年三月	月	二四四	四	一六五〇	一七七				
卅五年四月	月	三〇七	二三	二五一六	二三六				
卅五年五月	月	三二七	二〇	二五一八	二〇九				
卅五年六月	月	二八一	三〇	二七三九	二五五				
卅五年七月	月	三一五	五九	三二二五	三三七				
卅五年八月	月	三三三	六四	三〇八九	三三七				
卅五年九月	月	三一七	四五	三〇八七	二九八				
卅五年十月	月	一	一	一	一				

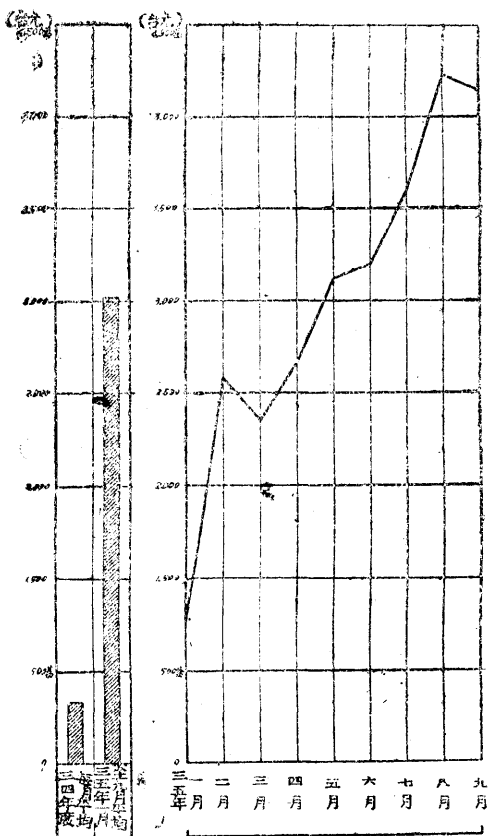
# 臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會 三十五年鐵路貨運收入統計圖



繪製者：交通處統計室  
材料來源：鐵道路管委員會報告

附圖No. 3

臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會  
三十五年鐵路客運收入統計圖



繪製者：交通處統計室  
材料來源：鐵路管理委員會報告

## (五) 財務概況

自從日本宣布投降以後，日籍職員在鐵路管理上失去了控制的效能，在接收初期，鐵路財產和營業收入，損失很大，例如——不肖員工盜竊鐵路器材民衆無票乘車，主管的日人都沒有力量或是不願制止——我們接收以後，極力整頓，收入才漸々增加。但是物價日高，形成了行車收入，不够成本的財務狀況，今年二月起增加客貨運費，預計三月底舊年度終了，可以收支平衡，不料二月以後，物價隨米價，跳動很大，而鐵路調整員工生活，購買煤炭物料，都加重開支，不得已而又有七月和十一月的兩度加價，按鐵路財務，在三十四年度，應該分作兩個年度段落：

一、三十四年四月一日起至十二月十四日止，就是日本投降前的昭和二十年會計年度——今稱爲三十四年前期年度。

二、三十四年十二月十五日起至三十五年三月卅一日止，爲中華民國三十四年度——今稱爲卅四年後期年度，並且從四月以後，按本國會計年度，以年底爲年度終了期限。

現在把接收一年來，公營鐵路的全部收入和支出概數列表於下，但是表列數字，都是按每月的淨收淨支列計，並不是按國內鐵路會計的成規和會計年度無關，這是要特別聲明的，以免誤會的。

### 一、公營鐵路接收一年來各項進款表



款目	路		
	客運進款	貨運進款	
月份	收		
目	入		
冊四年十一月	五,九六三,六二六四五	六,五五三,二八八八	一九,六四九,二七
十二月	六,二〇六,九四八四	七,七六五,五三九四	四三,八二二,二二
冊五年一月	七,七八一,六四七四九	六,八二二,五五三二	四三,〇六五,一八
二月	三,〇四九,一五三一〇	三,〇一六,九〇二四	一四,一六八,九三
三月	三,二九三,七三四一五	三,一七〇,八五八八	五五,〇五三,一〇
四月	三,一三三,八八八八〇	三,一八二,〇八八〇	六四九,一六八,七二
五月	三,六八〇,六七九一八	三,〇七六,六四九八	五五,七五五,一七
六月	三,三八〇,〇三九九	三,〇五八,八七三三	八二,四〇〇,三五
七月	二,七七九,四三九六七	九,〇五九,七七六五〇	一三三,六一五,四九
八月	三,三三,四〇一,九九	一,七七八,二二二一八	一,五五七,一四八,五
九月	三,三三,三八三,七七九〇	一,五九八,六〇,〇四六	七,六五,〇四八,五
十月	四,〇一〇,四一七,六	一,七八〇,七四六,七	七,七八三,〇〇,九六
總計	三,七五,五八九,九一五	七,四七,七五八,三二九	二二,五一九,五四三,一九

政		府		補		助		款		備考
建設補助費 (經常門)	建設補助費 (臨時門)	生活補助費 (臨時門)	煤炭加價補貼費 (臨時門)	米代金 (臨時門)						
二四,五九,五二〇.〇〇	六,四一五,〇〇〇.〇〇	五,八七三,八〇〇.〇〇	二九,五四一,四八八.〇〇	七,一五〇,三五〇.〇〇						本表所列數字因所採標準不同故與車務概況中表列者稍有歧異  上列各運及貨運進款均係估計數
			八,二九一,五五〇.〇〇							
			二九,五四一,四八八.〇〇							
			七,八三三,〇一八.〇〇							
			七,一五〇,三五〇.〇〇							

## 參、公 路

### (一) 概 述

臺灣省的公路，除鄉村公路而外，已經完成的幹綫和支綫總長約三千七百餘公里。照全省面積三萬五千九百餘方里來計算，平均每九方里可有一公里弱的公路，假使就現有省道縣道鄉道總里程合併計算，那末平均二方公里可有公路一公里，他的密度，遠較國內任何一省爲大。路基，路面，橋梁，涵洞的建築，也都優于國內公路。

環島幹綫一千餘公里的客運，原來多由政府經營，支綫客運原係公司組織經營，貨運方面原係按州廳劃分，每一州應設一貨運公司，經營汽車貨運業務。此外還有市營公共汽車三處，辦理市內的客運交通。各個客貨運公司和市營汽車，原都由日人統治時代的鐵道部自動車課監理指揮，貨運公司的股本，日股佔居多數，客運公司一部份也是日股較多。到了戰事將近結束，海運停頓，車輛來源困難，停駛損壞的很多。光復以後，還是因爲配件輪胎的不足，修復十分爲難，以致車輛缺乏，停駛里程很多，當局爲了銳意整頓和發展公路運輸業務起見，特設立公路局，于卅五年八月一日成立，他的重要任務，是統一本省公路行政，整理舊車，添購新車，恢復停駛里程，加強運輸能力，開闢新路綫和暢通客貨運輸。對于省內公營民營汽車運輸機構，也要加強監督指揮，來增進運輸效率，推進整個公路運輸的業務。

## (二) 汽車監理概況

汽車監理業務，在光復前還沒有專管機構，所有汽車牌照和駕駛人技工執照，俱由各州廳分別管理。光復以後，才由鐵路管理委員會汽車處接辦，開始釐訂本省單行規章，並由交通處組織汽車檢驗登記督導團，會同各縣市政府分別赴各地舉辦登記考驗和核發牌照執照的事情。公路局成立後，便改照中央的規定，參酌本省的情形，擬具詳細規章，以備實施，并擬自卅六年一月起換發「國」字統一牌照和機工執照，達成全國劃一。本省現有登記汽車及駕駛人統計如附表(一)(二)

附表一

臺灣省汽車登記檢驗領發牌照數量分類統計表

卅五年十月卅一日

臺 北 市	區 別		數 類
	別	量	
三三	用自關機府政	小	客 車
八五	用自人私	大	
四四	業營民商	車	
三二	用自關機府政	大 客 車	車
四〇	業營關機業事共公		
四四	業營局路公		
一三	業營司公營民	貨 車	車
一七	用自關機府政		
八五	業營關機業事共公		
一〇	業營局路公	脚踏車 機器	特 種 車
三六	用自民商		
一七	用關機府政		
四〇	用自人私	警 察	特 種 車
三三	用察警		
四三	車種	郵 車	特 種 車
三三	車		
一三	計	共	

臺東區	區雄高					區中臺			區竹新		區北		
	臺	屏	高	高	嘉	臺	臺	彰	臺	臺	新	新	基
東	東	雄	雄	義	南	南	化	中	中	竹	竹	隆	北
縣	市	縣	市	市	縣	市	市	縣	市	縣	市	市	縣
1	10	18	19	7	8	9	5	2	16	2	12	17	21
1	3	4	10	1	1	5	2	7	13	1	3	6	4
5	6	2	11	7	2	8	4	3	12	10	1	5	14
1	1	2	1	1	2	2	1	2	2	1	1	1	3
1	1	1	19	1	1	1	1	1	5	1	1	9	1
3	20	22	1	7	25	25	13	1	14	47	11	13	8
7	15	19	24	11	43	11	5	5	24	16	25	17	15
15	5	28	6	23	1	10	1	22	20	5	5	1	1
1	1	1	10	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
14	21	33	47	6	30	33	6	8	4	56	39	25	69
1	3	3	8	1	5	5	1	3	4	1	4	1	1
1	4	7	11	1	3	10	1	15	2	2	2	9	2
1	1	1	1	2	4	1	1	1	1	1	1	1	1
1	6	6	1	6	8	1	5	10	12	2	8	5	5
1	1	1	3	1	1	2	1	1	1	1	1	1	1
44	93	145	219	62	202	181	52	112	195	102	176	109	423



本省客貨運公司，原有客運二十家，貨運七家，自公路局成立後，便着手調查各公司原有股本，凡屬於日人投資的，照章收歸公股，採用官商合辦的原則，依照中央新公司法來改組，並且辦理登記立案的手續，使各公司一一取得法律地位，繼續經營；來群策力，增進運輸效率，發展本省公路交通。

### (三) 汽車運輸概況

本省汽車運輸，分公營，民營，公商合營，市營各種。公營路線以環島幹綫為主，再及省內各地。現在還有臺北，基隆，高雄三個市政府所經營的市內公共汽車，以這三市區以內的交通綫為主。民營和官商合營的路綫，客運由二十家客運公司經營，以縣道為主。貨運由七家貨運汽車公司經營，每縣一家，以縣內公路綫為主。本省光復接收的時候，日人公營行駛里程為五四、六三、八公里，由鐵路管理委員會汽車處接辦。至本年八月間公路局成立接辦之後，積極整理恢復通車，至十月底，行駛里程，已增至一三三、三七八、八公里。通車路線里程如附表(四)

附表四

公路局客車行駛里程表

線 別	行 駛 里 程 (公 里)	
	卅四年十一月接收時	卅五年十月份公路局辦理時
總 計	五四、六二一、八	一三三、三七八、八

線 廻 南				線 部 南			線 部 中			線 部 北						
林	林	林	林	高	高	高	臺	臺	臺	臺	臺	臺	臺	臺	臺	臺
邊	邊	邊	邊	雄	雄	雄	中	中	中	北	北	北	北	北	北	北
東	臺	恒	枋	楠	鳳	屏	員	彰	豐	中	新	基	淡	塔	新	
港	東	春	寮	梓	山	東	林	化	原	壠	北	隆	水	寮	莊	

		一一、六八九、〇		三、三八一、〇					七、四七三、六						三三、〇〇八、六	
一、四八八、〇	九、一四五、〇	七、三七八、〇	五、〇二二、〇		三、五三四、〇	七、九〇五、〇	六、二三一、〇		三、六七〇、四	二、三、〇六四、〇	六、二四九、六	三六、二九四、〇	一五、二〇一、四		三、四五九、六	



東海線		
花蓮港	蘇澳	花蓮港
蘇澳	南澳	新港
蘇澳	南澳	新港
100,069,6	1	1
		11,604,0
		11,132,8

本省公營汽車自公路局成立以後，一面積極整修舊車，同時增加新車，逐步發展運輸業務。先後各批所訂購新車的底盤共達三百輛。已于九月間裝配車身二十輛，分撥臺北枋寮二段行駛。十月月底新車底盤又已運到六十七輛，約計于十二月底可以裝配完竣，分撥到各段去行駛，以資增強運輸力量，從事全面汽車客貨運業務。

#### (四) 汽車修理概況

在光復以前，日人在臺北中崙設有修理場，在各汽車區也各附設修理工場，擔任小修。自接收後，中崙修理場，改為臺北修車廠，擔任修理。公路局成立後督促加強不遺餘力，修車能力略有進步，現從事舊車的趕修，來增加運輸工具。在各段仍設保養場，擔任小修工作。現有本省修理設備統計如附表(五)

附表五

臺灣省現有修車設備統計表 卅五年十月卅一日

省	市	官	合	類
營	營	商	營	別
一	一	六		大
七	二	三	三	廠
				小
				修
				廠
				合
八	三	二	八	計

## 肆、航 運

### (一) 概 述

本省是我國唯一的島嶼省份，在五百餘海裡的海岸線內，有基隆，高雄兩個業已築成的大港，都可同時停泊多艘萬噸以上的巨輪，此外較少的港灣尚有十五個。有新式設備的燈台三十一座，其他航路標誌三十三處，無疑的牠的航運事業，也必然的佔有非常重要的地位。尤其在最近急須加強本省和祖國聯繫的時候，需要足量的和便利的航運服務。可是這一次戰爭中本省航運設備的遭受損害，其程度也正復嚴重。所以接收後的恢復工作，雖經一年來的慘淡經營，但所達成的任務，總還覺得不能合乎理想。

戰時日人除軍事運輸外，曾將本島全部公私船舶指定由南日本汽船會社一家統制營運，光復後始行開

放。一年以來新興的民營航業，不下數十家，雖亦有助於航運問題的解決，究屬零星小數。所以本篇僅就本公司所經營的事業，加以敘述以示本省航運主流之所在。

## (二) 航運機構的沿革和概況

光復前，日本在臺的航運機構，除原爲統制機構後來專辦軍事運輸的船舶運營會外，其餘商業組織的汽船會社，計有大阪商船，日本郵船，辰馬汽船，三井船船，大連汽船，東亞海運，南日本汽船等七家。去年十月本省光復，設立航務管理委員會，接收日本臺灣總督府交通局海務部。這雖然是一個航政機關，但同時，就在該會委員中派出二人，一個監理船舶運營會，一個監理各商船會社，後來於同年十二月間接收了船舶運營會成立船運處，利用所接收的機帆船，辦理臺閩及本省沿岸的航行業務。今年一月間航務管理委員會改組爲航務管理局，船運處就隸屬該局，另外同時設立航業公司籌備處，陸續接收各商船會社。今年三月設置航運恢復委員會，撈修沉船，清除航道。七月一日航業公司正式成立，八月一日航務管理局撤銷，船運處便由航業公司接收，同時航運恢復委員會亦在九月間撤銷，改隸於航業公司。撈修沉船的任務，又分交基隆和高雄兩港務局辦理了。航業公司是依照新公司法有規定組織的，定名爲「臺灣航業有限公司」，由本省行政長官公署投資百分之六十，招商局投資百分之四十，資本額暫定爲國幣一百億元。除接辦前船運處的臺閩線，和省內各航線外，並將開闢南北洋航路。目前

所有分支機構，計有基隆分公司一高雄，花蓮港兩辦事處，新港，臺東，馬公三代辦處，蘇澳聯絡站，和接收臺灣海事與業會社的淡水工場，而成立的一個修船機構。此外福建特約中南旅運社，上海等通商口岸，則特約國營招商局代理業務。

### (三) 接收資產概況

船舶運營會，本是日本的一個船舶統制機構，他所運營的船舶，都是徵集來的。他在臺北有本會和支部，此外有基隆，高雄兩個出張所，花蓮港蘇澳臺南三個事務所。去年十二月間，由船運處接收到殘存的船舶五十三艘，煤炭六八、一七八噸，辦公用具七三〇件，文具一三一件，船用具一、二三一一件，和油類五三四、五七四立，僅此而已。

那時七家的商船會社，尙分設機構於高雄基隆臺北臺南等處。不過所有船舶，已損失殆盡，業務完全停頓。航業公司籌備處自五月起至七月止，把牠們陸續接收完竣，計共接收六艘壞的小船，倉庫十九所，（在臺北三所基隆一所高雄五所臺南十所）事務所四個，（在臺北二所基隆二所）住宅五十九所，在（臺北二十七所，基隆十二所，高雄二十所）船用品二千餘噸。

船舶方面的接收，較爲複雜，當時船舶運營會殘餘的船舶，計有機帆船三十三艘，漁船二十艘。其他商船會社，僅有已破損的小船六艘，但是其中也有已經沉毀，而當時不明情況的也有，行踪不明，後來

始終沒有發現的，也有當時以為損失，而以後發現的，加以陸續尚有其他方面發現的日籍船舶，沒有其他主管機構接收，而交由船運處接收的，但是接收編號後也有在航行中損失的，也有移撥其他機關應用的，所以該項船舶的數字常有變更，截止目前止，該項接收船舶的現況如次：

現況	航業公司運營 撥借其他機關 出租						總計
	沉破待修	發生事故	已損失	出	撥借其他機關	航業公司運營	
20噸以下	三	一	三	五	一	三	
20   50	四	一	九	二	一	一	
50   100	三	二	三	一	九	五	
100   150	五	一	二	四	一	一	
150   200	一	二	一	一	六	一	
200   250	三	二	一	一	三	一	
25噸以上	一	一	一	一	一	一	
噸數不明	一	一	一	一	一	一	
計	二六	三	二〇	二四	二六	八八	

此外各港被盟機炸沉日船尚有十餘萬噸，其中已經撈修成功的有臺北號（前大雅丸）和臺南號（前烏羽丸）各七千總噸，現亦由航業公司接收運營。正在設法撈修中的有米壽丸，第三大和丸，山澤丸，明寶丸貴州丸等五艘，共約一萬三千餘噸。

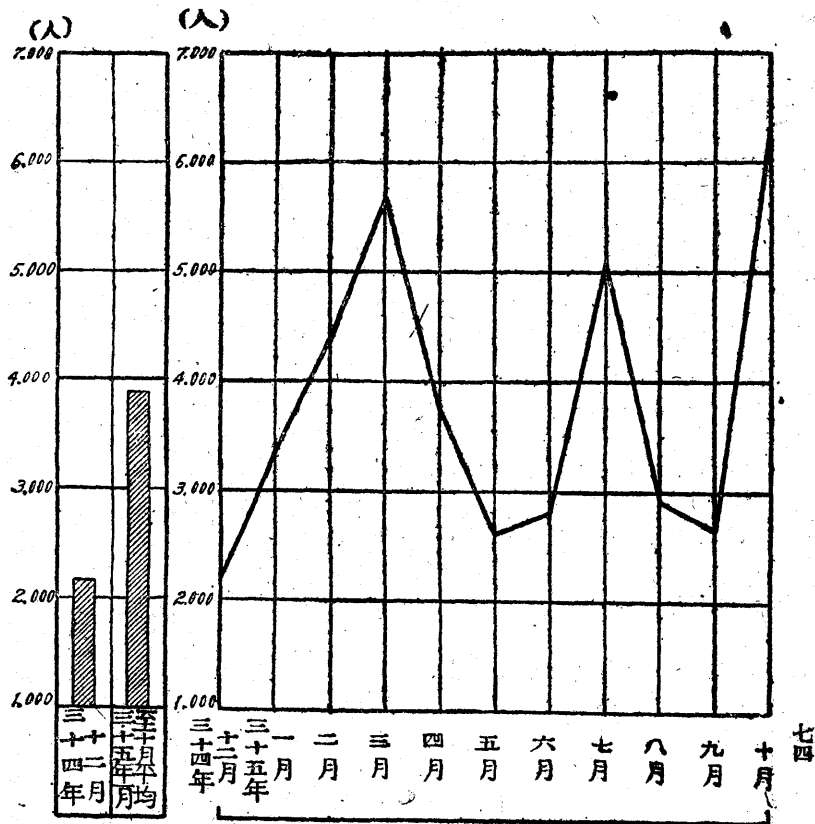
#### (四) 航運業務概況

過去本島航運的發展，以在這一次戰爭發生前後爲頂點。民國廿六年時有大商船會社七家，省內外航路凡二十一線，配駛船舶凡九十餘艘，三十餘萬噸。戰爭初年，受戰事需要的刺激，運量非但沒有減少反見增加，最高運量，平均月達五十萬噸以上，民國卅年時，第二次世界大戰的損害漸次波及，所有南方船舶，多被徵用，歐洲線先行停航，後來爪哇，菲律賓，清津，仁川等定線，也相繼停止。到民國卅一年，太平洋戰爭勃發，船舶更感缺乏，日本政府就頒佈戰時海運管理會，國內船舶，除特定的航路外統歸國家管理。本島的特定航路，只剩沿岸六線，配船七艘，和海南島一線，配船一艘，此外一律停止。不久海南線也廢止。到民國卅三年時，又把本島所有船舶，一部份交由南日本汽船會社，一家獨辦普通運輸，其餘統歸船舶運營會辦理軍事運輸。但是那年十月後，盟軍的空襲漸加強，航行的困難，船舶的損失，也日見增加，一直到戰事終止的前夕，大型船舶已完全損失，無一倖存，航運完全停頓，本島陷於孤立。光復後，初由在監理中的船舶運營會，利用殘存的機帆船，漸次恢復了本島沿岸的航運，該會經正式接收後，又積極的加以整修調配，而開闢了臺灣的航線。茲將接收辦理以來各線船舶的調配表列如次：

(附表1)

航線	逐月配駛船數									
	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月
基隆、福州	八	四	四	六	五	五	二	一	三	四
基隆、馬公	三	二	二	三	三	二	二	二	二	三
沿岸東線	一	二	二	一	一	一	一	一	一	二
基隆、琉球	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
基隆、上海	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
高雄、廈門	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
基隆、香港、榆林	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
基隆、佐世保、上海	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
上海、廈門、海南島	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
基隆、高雄、汕頭	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一
計	二五	二六	二二	二五	二二	二二	二二	二二	二二	二二

# 臺灣航業公司客運人數比較圖

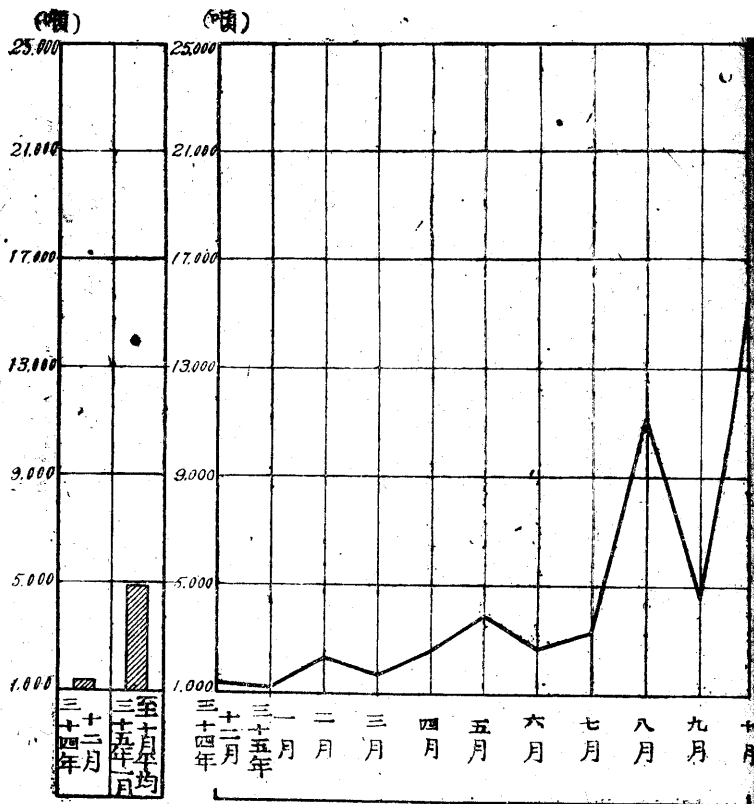


材料來源：臺灣航業公司報告

繪製者：交通處統計室



# 臺灣航業公司貨運噸數比較圖



材料來源：臺總航業公司報告  
繪製者：交通處統計室

同時間客貨的運量亦如左表：

總計	月份		客運人數	貨運噸數
	卅五年	卅四年		
	十二月	十二月	二,一七六	一,四〇五
	十一月	十一月	三,三四五	一,一九五
	十月	十月	四,三七三	二,三〇二
	九月	九月	五,六八五	一,七九七
	八月	八月	三,七三九	二,七二六
	七月	七月	二,六〇一	三,九五三
	六月	六月	二,八〇二	二,七一八
	五月	五月	五,〇八四	三,三六八
	四月	四月	二,八九一	一,〇九五
	三月	三月	二,六五三	四,六三五
	二月	二月	六,二九八	一五,五九四
	一月	一月	四一,六四七	五〇,七八八

(附表 2)

其次講到運輸價格，那是跟着物價的變化而走的。從接收起至現在為止，已調整過二次，一次在二月間，一次在八月間。調整的倍數。第一次為一倍，第二次為第一次調整價的三倍。茲亦表列如次：

(附表3)

## 本省光復後機帆船運價沿革表

航線	運程	三十四年十二月	三十五年二月	三十五年八月
基隆个↓蘇澳	三	貨每噸 四四·五〇 客每人 二〇·〇〇	貨每噸 八五·〇〇 客每人 四〇·〇〇	貨每噸 二五五·〇〇 客每人 一〇〇·〇〇
基隆个↓花蓮港	八七	貨每噸 四〇〇·〇〇 客每人 四〇〇·〇〇	貨每噸 一五〇〇·〇〇 客每人 八〇〇·〇〇	貨每噸 四四〇〇·〇〇 客每人 二二〇〇·〇〇
蘇澳个↓花蓮港	四〇	貨每噸 三三〇·〇〇 客每人 二〇〇·〇〇	貨每噸 七〇〇·〇〇 客每人 六〇〇·〇〇	貨每噸 二一〇〇·〇〇 客每人 一八〇〇·〇〇
花蓮港个↓臺東	七六	貨每噸 三九〇·〇〇 客每人 三〇〇·〇〇	貨每噸 一三五〇·〇〇 客每人 六〇〇·〇〇	貨每噸 三七五〇·〇〇 客每人 一八〇〇·〇〇
臺東个↓高雄	一一五	貨每噸 四三·五〇 客每人 三〇〇·〇〇	貨每噸 一四〇〇·〇〇 客每人 一〇〇〇·〇〇	貨每噸 五七〇〇·〇〇 客每人 三〇〇〇·〇〇
高雄个↓馬公	七三	貨每噸 三七·五〇 客每人 三〇〇·〇〇	貨每噸 一四〇〇·〇〇 客每人 六〇〇·〇〇	貨每噸 五七〇〇·〇〇 客每人 一八〇〇·〇〇
高雄个↓花蓮港	一九〇	貨每噸 五五·五〇 客每人 八〇〇·〇〇	貨每噸 三〇〇〇·〇〇 客每人 一六〇〇·〇〇	貨每噸 九五〇〇·〇〇 客每人 四八〇〇·〇〇

附註

上列價目除福州至基隆二月及八月兩項係法幣數外其餘均係臺幣

福州—↓基隆				基隆—↓福州					
一覽				一覽					
客		貨		客		貨			
人	每	價從	件每	噸每	人	每	價從	件每	噸每
		高價	貴重	最低			高價	貴重	最低
		15%	15%	96.00			1%	1.5%	15.00
				230.00					300.00
				310.00					410.00
客		貨		客		貨			
人	每	價從	件每	噸每	人	每	價從	件每	噸每
三等	二等	頭等		一等	三等	二等	頭等	高價	貴重
16500.00	22000.00	31000.00		40000.00	11000.00	15000.00	21000.00	35%	5%
客		貨		客		貨			
人	每	價從	件每	噸每	人	每	價從	件每	噸每
三等	二等	頭等		一等	三等	二等	頭等	高價	貴重
16000.00	22000.00	31000.00		40000.00	11000.00	16000.00	22000.00	35%	5%

不過這是機帆船的運費，機帆船因為載量小，耗費大，尤其是這些破舊的機帆常常要修理，所以運輸成本，遠較大型的汽船為大。目前本公司所訂汽船的運費表如次：

(附表4)

汽船運費表

航線	里程	級等	每噸運費
基隆	滬	一	二,300
		二	1,900
		三	1,500
		一	1,100
		二	1,000
		三	800
	甬	一	1,200
		二	900
		三	700
		一	1,100
		二	900
		三	700
榕	一	1,100	
	二	900	
	三	700	
	一	1,000	
	二	800	
	三	600	
廈	一	1,000	
	二	800	
	三	600	
	一	1,000	
	二	800	
	三	600	
高雄	滬	一	三,500
		二	二,800
		三	二,100
		一	二,200
		二	二,400
		三	二,600
	甬	一	二,200
		二	1,800
		三	1,400
		一	1,700
		二	1,300
		三	1,000
榕	一	1,700	
	二	1,300	
	三	1,000	
	一	1,500	
	二	1,100	
	三	900	
廈	一	1,500	
	二	1,100	
	三	900	
	一	1,300	
	二	1,000	
	三	800	
客運票價	粵	一	九角
		二	—
		三	—
		一	二,150
		二	—
		三	—
	海口	一	1,100
		二	—
		三	—
		一	1,100
		二	—
		三	—
榆林	一	1,100	
	二	—	
	三	—	
	一	1,100	
	二	—	
	三	—	

馬尼刺	高雄	新嘉坡	海防	粵	港	汕
七六六	二二九	一八五八	九四五	五六四	四七五	三三三
五二一	五二一	五二一	五二一	五二一	五二一	五二一
二七〇〇	三、五〇〇	四、一〇〇	四、三〇〇	四、五〇〇	四、七〇〇	四、九〇〇

馬尼刺	新嘉坡	海防	粵	港	汕
五四七	一六二五	七九〇	四三二	四三二	二二四
五二一	五二一	五二一	五二一	五二一	五二一
一、九〇〇	二、五〇〇	三、一〇〇	三、七〇〇	四、三〇〇	四、九〇〇

粵	海口	海口	基隆	基隆
海口	基隆	高雄	粵	上海
一六七	七三一	五八六	五六四	四一九
四二一	四二一	四二一	四二一	四二一
一、〇一〇	一、一〇〇	一、二〇〇	一、三〇〇	一、四〇〇

葫蘆島	大連	營口	天津	烟臺	青島	連雲港
一〇二五	八五五	一〇〇五	一〇四六	八二一	七二二	六五二
三二一	三二一	三二一	三二一	三二一	三二一	三二一
四六〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	三七〇〇	三九〇〇	三〇〇〇
四六〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	三七〇〇	三九〇〇	三〇〇〇
四六〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	三七〇〇	三九〇〇	三〇〇〇

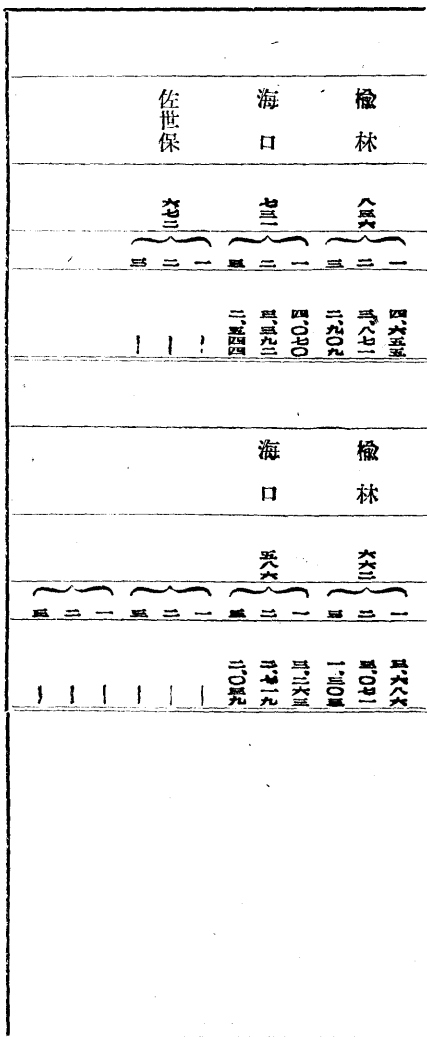
葫蘆島	大連	營口	天津	烟臺	青島	連雲港
一〇二二	一〇四三	一〇九二	一〇三四	一〇〇三	八九九	八〇三
三二一	三二一	三二一	三二一	三二一	三二一	三二一
四六〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	三七〇〇	三九〇〇	三〇〇〇
四六〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	三七〇〇	三九〇〇	三〇〇〇
四六〇〇	五七〇〇	四七〇〇	四七〇〇	三七〇〇	三九〇〇	三〇〇〇

註一：省內往省外以臺幣計

省外往省內以法幣計

註二：客運票價原則每海裡臺幣

一元飯資每日臺幣一百元



(五) 一個U形曲線的完成

我們看完了上列的記述之後，胸中覺得有個U形的曲線，還沒有完成。這曲線由日治全盛期的最高點，漸因戰事的毀滅而迅速下降，幾乎達到零點，然後在艱難困苦的殘破環境中，因接收整理而漸見轉機，若以效用衡量事業，可把各時期的貨物輸出入數字來畫這曲線，據日本臺灣總督府貿易月報的記載，



民國廿六、廿七、廿八年（即明治十二、十三、十四）三年，本島對外輸出入貨物數量平均每月約爲五十萬噸，這可作曲線的最高點，戰事終了時，幾達於零點，這是曲線的底部。接收初是一個轉捩點，經一年來積極整理，滲淡經營的結果，已漸有起色。最近數月間，因爲本公司目前運力，還不够迎合本省人民的需要，所以又招徠民生公司，增闢本省和國內主要商埠間的航綫，即由本公司代理其在本省的業務，以致引起國內整個航業界的注意，競派巨輪航行本省。據最近基隆高雄兩港務局的統計，兩港貨物進出量，七月份爲八九、九一四噸，八月份爲八八五、〇〇〇噸，九月份爲三三一、一七一噸。其餘小港數字，還不在內。這是這曲線的另一端，他的高度距原有頂點尙差四分之三，這就是此後要努力完成的最低目標。

在過去期間，本公司成立不久，從處境方面講，原有基礎，幾乎推毀殆盡，一切人力，財力，物力，在在覺得不够，真所謂「創業維艱」。如果要本公司單獨來負擔本省航運任務，那更有力拙心餘之感。不過根據過去一年中努力的經驗，我們的運力和運量，正在堅挺的增加。除了和本省的造船事業密切聯繫，竭力設法撈修沉船之外，還儘量利用關係，籌措資金，訂購新船，我們希望這尙未完成的U形曲線，經最近一年的轉變以後，繼續保持拖折向上昇的勁力，促進本省工商事業的發展，恢復甚至超過過去的運量，即因客貨交流而使祖國和本省凝爲一體，這是本公司的願望，而猶待於公司同仁繼續努力，和各界人士通力合作的。

## 伍、通 運

### (一) 接收概述

本省在日人統治的時期，經營水陸貨運和倉庫業務的會社，其中規模比較大的，有日本通運株式會社，臺灣支社等五家，分支機構，遍佈全省各地，此外每一個州，都有一個自動車運輸株式會社，專營汽車貨運業務，臺灣運送荷役會社一家，專營鐵路貨物搬運業務，還有許基規模較小的運送店，日本通運等五個會社，都有投資和本省人合資經營的，現在將會社的名稱和它的分支機構，附表如下：

接收各會社名稱一覽表 (附表一)

純 係 日 資 經 營 者		日 臺 合 資 經 營 者		備 考
會 社 名 稱	分支機構	會 社 名 稱	分支機構	
日本通運株式會社臺灣支社	四三	臺北州自動車運輸株式會社	一	
臺灣倉庫運輸株式會社	一九	臺中州	同	
日東運輸株式會社	二九	臺南州	同	

臺灣運輸株式會社  
 臺北合同運送株式會社  
 株式會社 九一組  
 新高荷役倉庫株式會社  
 松山合同運輸株式會社  
 丸三組 運送店  
 丸一 運送店  
 潮南運輸株式會社  
 鳳山倉庫運送株式會社  
 昭和運送株式會社  
 高雄要港運輸株式會社  
 高雄地區港灣運送業會  
 高雄港船內荷役組合  
 高雄港船業組合  
 高雄港雜貨荷役組合  
 高雄港鹽荷役組合

一八 新竹州自動車運輸株式會社  
 高雄州 同  
 七 臺東州 同  
 花蓮港 同  
 臺灣運送荷役株式會社  
 宜蘭合同運輸株式會社  
 中南運輸株式會社  
 桃園合同運送會社  
 楠梓合同運送株式會社  
 羅東運輸株式會社  
 保坂運送有限會社

一四〇  
 九

高雄港各業組合係合作  
 社性質並無固定資本及  
 財產接收時僅有少數傢  
 具特此附註

高雄港青果荷役組合
高雄港米穀荷役組合
高雄港石炭荷役組合
高雄港礦石荷役組合
高雄港砂糖荷役組合
高雄港肥料荷役組合
高雄要港荷役組合
高雄勞動管理組合
高雄港曳船組合

上面表列的各個會社，規模較大的，在沒有接收之前，大多數都由交通處派員監理，通運公司在今年一月十日起開始籌備，把日本通運等六個會社，和各州的自動車會社撥歸通運公司接收，合併改組而成。除此而外比較小的會社，都在接收期中，陸續發現有日人投資關係的，先後逐一予以接收。

通運公司接收的會社，有四十二家，連同分支機構，共有三百一十一個單位，機構既多，分布區域又遼闊，情形十分錯綜複雜，開始接收的時候，頗費一番學劃，尤其是人手不够分配，最是感覺困難，

後來經過蒐集了許多的資料，把辦法擬定，安排好步驟，劃分了區域，分別的派員同時着手接收，到四月間方始把全部的接收工作告竣，所接收的財產，除日臺合資的另行清算而外，現在把完全日股的財產價值，列表附在下面：

接收各會社財產價值統計表 (附表二)

房 土 倉 運 家 現 銀 有 合	屋 地 庫 具 物 金 款 存 證 券 計	稱	賬		備	考
			面	價		
			一、八〇五、二二六·七八			
			一、〇八九、六一四·三四			
			二、八〇六、三六八·一六			
			一、〇九〇、五二三·七七			
			三六三、九八八·九〇			
			二五二、一五二·四九			
			三、八〇四、〇四五·四八			
			四、二六八、八九四·〇五			
			一五、四八〇、八一三·九七			

## (二) 接收後整理概況

### 一、機構的組設

通運公司所接收的會社，從前是各自經營，各交通衝要的地點，都有機構，接收以後，同一地點，而有幾個機構並立的，爲了便於指揮監督，統一業務辦理，並且減少省庫的開支起見，從事機構的併合，人事的調整，確是第一要着，除了各州自動車會社和荷役會社，因爲有臺股的關係，經營業務也很單純，仍就是獨立的存在，分別改爲汽車貨運公司，和鐵路貨物搬運公司繼續經營，都受通運公司的監督指揮而外，其餘的分別歸併，全省總共設了八個分公司，一個直屬辦事處，三個附屬辦事處，五十八個營業所，現在把接收以前各會社的機構和接收後的通運公司所組設的機構，列表附在下面：

接收前各會社暨其分支機構名稱一覽表 (附表三)

會社名稱	分支機構		店營業所	出張所	合計	備考
	支	機				
日通運株式會社臺灣支社	基隆	臺北	桃園	松山	萬華	板橋
	新竹	苗栗	豐原	樹林	中壢	楊梅
					花蓮港	臺東

臺灣倉庫運輸株式會社

日東運輸株式會社

西勢	番子田 臺南 屏東	大林 嘉義 水上	二水 斗南 虎尾	潭子 臺中 彰化	竹南 后里 沙鹿	基隆 臺北 新竹	高雄	羅東	九豐 旗山 中里	新市 永康 鳳山	后壁 新營 北港	員林 林內 虎尾	大肚 集集 埔里	伯公岡 竹南 烏日	臺中 彰化 斗南	嘉義 臺南 岡山	高雄 屏東 宜蘭	蘇澳	臺北 基隆 高雄	臺南 臺中	員林 車路墩 嘉義	九曲堂 新營 善化	水上 蘇澳 范里	桃園 田中 二水	鹿港 彰化	萬華 炭子脚 香山	竹東 王田 員林	南投 名間 蒜頭	二九	一九	四三
----	-----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	----	----	----------------	----------------	----------------	----------------	----------------	-----------------	----------------	----------------	----------------	----	----------------	----------	-----------------	-----------------	----------------	----------------	----------	-----------------	----------------	----------------	----	----	----

臺灣運輸株式會社

基隆 臺北 臺中

蘇澳 宜蘭 后里

嘉義 新營 臺南

豐原 土牛 龍井

高雄

彰化 員林 九曲堂

屏東 後庄

株式會社丸一組基隆本社高雄本社

臺北合同運送株式會社

新高荷役倉庫株式會社

松山合同運送株式會社

丸三組運送店

丸一運送店

湖南運輸株式會社

鳳山倉庫運送株式會社

昭和運送株式會社

高雄要港運輸株式會社

高雄地區港灣運送業會

臺北 花蓮 臺中  
彰化 竹田 屏東  
臺南



高雄港船內荷役組合  
高雄港解船業組合  
高雄港雜貨荷役組合  
高雄港鹽荷役組合  
高雄港F.R.荷役組合  
高雄港米穀荷役組合  
高雄港石炭荷役組合  
高雄港礦石荷役組合  
高雄港肥料荷役組合  
高雄要港荷役組合  
高雄勞働管理組合  
高雄港曳船組合  
臺北州自動車運輸株式會社  
臺中州自動車運輸株式會社  
臺南州自動車運輸株式會社  
新竹州自動車運輸株式會社

蘭陽

高雄州自動車運輸株式會社

臺東州自動車運輸株式會社

花蓮港自動車運輸株式會社

臺灣運送荷役株式會社  
本社

臺北  
新竹  
臺中  
臺南  
高雄

工場 旗山 高雄  
厝東 枋寮 潮州  
鳳山 東港 恒春

基隆 八堵 七堵  
南港 松山 樟山  
萬華 板橋 鶯歌  
樹林 士林 北投  
淡水 瑞芳 三貂嶺  
頂雙 澳鹿 頭圍  
宜蘭 二結 中里  
羅東 蘇澳 桐坑  
桃園 嶺子脚 中壢  
平鎮 楊梅 伯公岡  
湖口 山崎 竹北  
新竹 竹南 造營  
苗栗 南勢 三叉  
大山脚 後龍 通霄  
苑里 大安 后里

豐原	潭子	臺中	王田	大甲	清水	沙鹿	大肚	彰化	花壇	員林	社頭	田中	二水	濁水	集集	水裡坑	外車	乘務	林內	斗六	斗南	員林	民雄	嘉義	水上	后壁	新營	林鳳	番子田	笨化	新市	永康	臺南	車路	大湖	路竹	岡山	橋子頭	楠梓	舊城	田町	高雄	三塊厝	鳳	山營	九曲	屏東	西勢	竹田	潮州	溪州	林邊	東港	五堵	汐止	山子脚	士林	唎里岸	暖	四脚亭	猴洞	武
----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	----	----	----	-----	---	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	----	-----	----	-----	---	-----	----	---

宜關合同運輸株式會社  
 中南運輸株式會社  
 桃園合同運送會社  
 楠梓合同運送株式會社  
 羅東運輸株式會社  
 保坂運送有限會社田中本店

丹坑 買寮庄 大里  
 大溪 龜山 外澳  
 礁溪 四結 冬山  
 新城 十分寮 嶺  
 脚寮 石底 香山  
 崎頂 銅鑼 十六分  
 淡水湖 公司寮  
 新埔 北勢 烏力  
 日南 甲南 龍井  
 溢寮 田町 中州  
 橋子頭

員林 溪湖 溪州

三

接收後通運公司組設分支機構一覽表 (附表四)

分公司	辦事處	營業所	合計	備考
臺北		松山 萬華 樹林 板橋	五	
基隆			一	
新竹		竹東 桃園 苗栗 苑裡 伯公岡 中壢 脚香山 楊梅 竹南	一	
臺南	嘉義	永康 新市 虎尾 大林 斗南 營水上 後壁 佳里 番子田 內車路境	一六	
臺中	彰化	豐原 后里 田中 土牛 烏日 鹿港 南投 灣里 二水 員林 梧棲	一六	
高雄	屏東	西勢 溪州 林邊 東港 竹田 岡山 九曲堂 楠梓 旗山 田町 三塊厝	一五	
宜蘭		蘇澳 羅東 中里	四	
花蓮			一	
合計	八	五八	七〇	一 該辦事處直屬總公司

## 二、人事的調整

機構組設的時候，同時也有調整人事。人事派定才能够專負責成安定人心，通運公司所接收各會社原有的人員，共計有二千八百另二人，接收後機構合併，當然用不着這許多，日籍人員祇征用一個機關長，其餘遵照規定全部遣送，省籍人員由各主管考察，能力比較差的裁汰一部份，其餘服務各會社已經多年，經驗豐富，品性優良的，都拔擢任用，固然有許多資格較差，然而營業機關是着重經驗，同時升以較高的職位，才能够發揮臺胞做事的能力，現在把接收前後人數列表如下：

接收前後人事統計表 (附表五)

接收前		接收後	
籍別	數百分比	籍別	數百分比
臺籍	一九二九 六八·四%	臺籍	九三五 八六·六%
日籍	八七三 三二·六%	外省籍	一四七 一三·四%
合計	二七〇二 一〇〇	日籍	一 〇〇·〇三%
		合計	一〇八一 一〇〇

### 三、財產的整理

接收後把動產不動產分門別類，登記起來，同時按照日產會的規定標準分別估算，並且辦理撥交公營的手續。

### 四、貨品的整理

通運公司接收各會社倉庫寄存的貨物，數量甚多，經過接收後的分別整理，其中日人的存貨，作為日產處理，報請日產會標售，臺人的存貨，由貨主檢同證件，送日產會核定以後，才准提回。

### 五、倉庫的修繕

通運公司所接收倉庫，大都在交通衝要地點，而交通衝要地點，在戰時轟炸，破壞最烈。因此所接收的倉庫，大多數是損壞的。因為倉庫是通運公司主要業務，所以積極的計劃修建，同時向臺灣土地銀行抵押借得一千萬元，專作修理倉庫的用處，就實際需用數目來講，那還差得很多，所以只能分期擇急來修理。現在把所接收的倉庫和截至十月底止修理的情形，分別附表於下：

### 通運公司接收倉庫統計表 (附表六)

接收區別	倉庫座數	倉庫土地坪數	能容噸數	備考
基隆區	二八	四〇,一七〇	二〇〇,六五〇	基隆高橋碼頭倉庫計十二萬噸 非接收各社財產未計在內
臺北區	無六	四,九六六,九九	二四,五八五,四九五	
新竹區	四六	四,六三二,四三一	一八,二六二,一五五	
臺中區	一六	七,八七〇,九一九	四九,五五八,七七五	
臺南區	七〇	五,〇五五,二五六	二五,一七六,一八〇	
高雄區	八六	九,〇五三,六八四	四五,二六三,四三〇	
宜蘭區	二二	一,〇八三,九七〇	五,四一九,八五〇	
花蓮港區	一	一五〇,〇〇〇	七五〇,〇〇〇	
其他計	三三	三,五七七,四六九	一七,八八七,三三三	
合計	四三九	三,五七七,四六九	一七,八八七,三三三	

通運公司接收倉庫修繕表 (附表七)

機構名稱	修理座數	修理費	備註
			一五,九一五,〇〇〇

其他零星倉庫之坪數及容量尚在測丈中



基隆分公司	七	二萬一,四八〇〇
新竹分公司	三	五,九七〇,〇〇〇
臺中分公司	一五	二〇,一七,〇〇〇
宜蘭分公司	二二	二九,〇〇〇,〇〇〇
高雄分公司	一四	五,四六八,〇〇〇
合計	六二	一,〇四四,四三,〇〇〇

### 六、船舶的修繕

通運公司所接收的小型機帆船艘，作為裝卸駁運的工具，也是因為戰時被炸，或是年久失修的關係，損壞了許多，現在限於財力，祇有擇急陸續修理，現在把接收的船隻和修理的情形分別附表於下：

通運公司接收船舶統計表 (附表八)

接收區別	機帆船		船		備考
	艘數	噸	艘數	噸	
基隆區	三		一,七六八	二九	一,八三六

高雄區	宜蘭區	臺南區	合計
三	一	一	二七
一六二三	八二五	(未詳)	三四七五六
五	六	一	七四
一〇,〇〇〇.〇〇	五,一〇〇.〇〇	—	五,〇〇〇.〇〇

接收後船舶修理統計表 (附表九)

機 構 名 稱	機		帆		船		艇		船	
	修理艘數	噸	數	修理費	修理艘數	噸	數	修理費		
基隆分公司	三	—	二八、八	五,四六九.二八七	三	—	一九三	一〇,〇〇七.〇〇		
高雄分公司	三	—	五八、九九	四,七五五.四九二五	一四	—	八三三.六三	八,八一九.一三七八〇		
宜蘭分公司	一	—	八、一五	八,六八七.五〇〇	二	—	一〇.七三	四,四〇〇.〇〇〇		
臺南分公司	一	—	二、四三	六,四〇〇.〇〇	—	—	—	—		
合計	八	—	一八八、七四	九,七一九.五三〇三	一九	—	一,〇七.七三	六,四三三.七三〇		

## 七、各項章則的擬訂

經營每一種事，業各項章則就是管理事業的準繩，通運公司在籌備期間，就開始擬訂，其中有一部份，已送主管機關審定，現在把各項章則名稱列表如下：

### 通運公司各項章則一覽表 (附表十)

章 則 名 稱	章 則 名 稱
通運公司章程草案	通運公司人事集中管理暫行辦法
通運公司組織規程草案	通運公司職員給假規則
通運公司各分公司及辦事處組織規程草案	通運公司職員出勤簽到管理規則
通運公司碼頭裝卸處組織規程草案	通運公司職員宿舍管理規則
通運公司碼頭倉庫處組織規程草案	通運公司職員住宅領用規則
通運公司會計室組織規程草案	通運公司職員領取物品規則
通運公司員工服務規則	通運公司職員乘坐公務車規則
通運公司公文處理辦法	通運公司辦公室管理規則
通運公司倉庫管理規則	通運公司員工額外工作津貼辦法

### (三) 業務的推進概況

一、經營的業務項目通運公司在接收期中，誠恐因為接收而停滯貨物的運輸，所以業務沒有一天停頓，不過上半年大多數公司工廠都在接收整理，生產停頓，運輸量也就因而大為減少，而運輸機構，因為聯運的關係，不能因為盈虧而決定設立或是裁撤，員工已經到了裁無可裁的地步，上半年的情形如此。通運公司要維持一千多個人的開支，實在是一件不容易的事。幸而各同仁能共艱苦，其中有薪金積欠兩三個月，毫不灰心，依然奮發圖謀，擴展業務，自公司正式成立以後，以至十月底，從各個所屬機構的營業數字中（見附表十一）表現出來，每月都有顯著的進步，欠薪也都補發清楚。這是可以欣慰的一件事。

各州的自動車會社所改組的汽車貨運公司，原來的獨立經營，受通運公司的指揮監督，現在奉令劃歸公路局接管，已分別通知，十月底準備移交，此外通運公司的業務現在分述如下：

(1) 碼頭裝卸：臺北的基隆，臺南的高雄，是本省南北的二十大門戶，物資吐納主要港口，光復以後航運恢復，輪船進出天天繁盛起來，於是貨物裝卸，非常重要。這類業務，都歸通運公司辦理，爲了要能專責辦理起見，特地在基隆高雄兩分公司的下面，附設了一個碼頭貨物裝卸處，并會同當地的港務局組織了一個碼頭裝卸監理處，辦理這種業務，拿進出口物資數量來比較，基隆比高雄多。而基隆沿海的裝

卸設備，也較之高雄完善。電力起重機有十臺，裝卸速率，每天每船可到二千噸左右。

(2) 水陸運輸：近來本省大宗的物品，如米，鹽，糖，水泥，等都是委託通運公司代運的，無論貨品是在鄉村或是都市，通運公司都可以受委託運達貨主所指定的地點，在鄉村陸路運輸，是利用通運公司自備的荷車坦車牛車搬運車，九百五十輛連續接運。內河水路運輸，有舢舨汽船一百另二艘，運到有鐵路的地方就委託鐵路代運，並且各地有分支機構七十個單位，沿途密切聯繫，使得貨品轉運迅速安全。

(3) 倉庫：通運公司接收的倉庫，計有四百另七座，散布在全省各交通衝要地點，還有港務局移交接管的基隆碼頭倉庫八座，高雄碼頭倉庫可用的三座，一共所接收的倉庫，全部可以容納貨物二十九萬八千餘噸，基隆碼頭倉庫關係本省物資吐納至鉅，通運公司為求縝密管理起見，特在基隆分公司之下，附設碼頭倉務處專責管理。在臺省倉庫最多的，就算通運公司首屈一指了，因此公商貨物的寄存，非常便利。爲了要使貨主資金的週轉靈活，寄存的貨品，通運公司可出給倉單，這倉單可以向全省各銀行做抵押借款的擔保品。

(4) 代理保險報關：通運公司辦理運輸倉庫業務，凡在運輸中和寄倉的貨品，假使貨主要求安全，需要保險的話，通運公司所有的分支機構，都是本省物產保險公司代理處，可以代辦保險業務；假使貨品要運出省外，通運公司在基隆高雄裝卸處內，設有報關組，可以代辦報關手續，這兩種代辦業務完全是爲了便利貨主而設，目的是在服務，而不是求利。

上面所說的通運公司的業務，有碼頭進出口貨物裝卸，省內滿布着水陸運輸網，交通衝要地點，轟立着一幢幢的倉庫，凡是貨品委託通運公司由甲地運往乙地，由工廠運到銷售市場；無論省內省外，沿途所需車輛船舶倉庫裝卸，甚至保險，報關，一切都直接或間接代辦清楚，貨主只有在託運地點，貨物交接清楚，拿着一紙提單，在到達地等候提貨，一切沒有分途辦理的麻煩，一切由通運公司配備清楚，力求迅速，安全，便利，來達到「通運」的目的。

附通運公司每月營業額統計表 (附表十一)

各月份營業額統計表 (附表十一)

機 構 名 稱	各 月 份 營 業 額			總 計	備 考
	七 月 份	八 月 份	九 月 份		
臺 北 分 公 司	1,505,334.43	1,928,295.55	1,029,677.00	3,463,307.98	
基 隆 分 公 司	1,555,702.73	1,655,665.55	1,101,835.55	1,511,108.60	
高 雄 分 公 司	2,155,180.15	2,267,032.58	1,475,269.92	9,021,589.71	
臺 中 分 公 司	1,528,331.02	1,703,311.12	1,015,750.22	5,211,931.55	
宜 蘭 分 公 司	501,626.01	350,455.58	330,558.76	1,163,101.55	

新竹分公司	九七六二六五五	八六三五六七八	一〇四四三三四一	二八八二九〇三三
臺南分公司	五二〇一三六二六五	二五四八一七七八〇	五二一九三二一六〇	八七四三五五六四六
花蓮港分公司	一三八一五五三〇	一三五七三二〇六	一五六、三九〇三六	三九〇二九七四二
臺東辦事處	二五三二一	一三五七三二〇六	七〇八五五五	一三四〇六六八〇
總計	一一一四二五六〇〇	一五五五九七〇五三	一七七七一九〇八五六	四四四七〇三八二四

## 陸、港務——基隆港

### (一) 概 述

基隆港東西南三面都有屏山環繞，獨留北面可通船舶進出；形像鷄籠，所以他的舊名叫「鷄籠港」。清朝在同治十一年的時候，會派官駐守此地，爲了要使「鷄籠」兩個字更有意義，所以就選擇了一句古典——「基地昌隆」——的頭尾兩個字「基隆」——來代替原有的名字。

基隆港的位置：是在東經一百三十一度四十五分，與北緯二十五度八分的地方，也就是臺灣省最北的一個地方。因爲他的位置好，對各處的交通都很便利，所以在他將來的發展上，有很大的希望。清朝時候，劉銘傳在臺灣做巡撫，他對於臺灣的建設，非常注意，尤其是特別着重基隆港，他有計劃把他開闢

，因為沒有錢，結果還是停頓下來了。

後來日本統治臺灣，對於基隆港的開發，也同劉巡撫一樣的眼光，擬了計劃，分期進行，起初花了四年工夫，用了二百四十萬日元，才不過完成了一小部份工作。隨後又花了二十四年的工夫，二千二百十六萬八千餘日元，還是沒有全部做好。後來再擴張工事，又花了二千萬日元。總算起來，一共花了四十四年的時間，四千六百餘萬日元的財力，方才有目前這些工程和設備。

## (二) 戰時遭受破壞情形

如前節所說；基隆港經日本四十幾年的慘淡經營，各項工程和設備，差不多都很完備。當日本發動了對華同太平洋戰爭以來，在他們的軍事運輸方面，基隆港擔負了很大的責任，日本利用了這個良好的港口，從事侵略的行動，實給予日寇不少的方便，盟軍因為要給敵寇一種嚴重的打擊，使他早日降伏，所以對敵人的後方交通，同補給點運輸加以破壞。基隆港因此也就變成了需要破壞的目標之一，在戰時期間，港內被擊沉炸沉的大小船隻，有數百之多，而陸上中彈，因而遭受重大破壞的地方，也有七十五處。其中尤以碼頭和倉庫，遭受損害最大。例如十五號碼頭被炸後，整個沉沒海底。十五號倉庫左後方之倉庫，整個被炸一空。防波堤也被炸斷了二十幾公尺，其他各處碼頭倉庫，均有損壞。所有碼頭起重機。和倉庫裡面的電梯，機器，雷路，水管等等，雖沒有直接中彈，但是因為電動劇烈的關係，都蒙受



大的損失，要想恢復原狀，決不是一年半載所能辦得到的。

### (三) 工程和設備概況

本局在卅四年十一月九日，接收基隆港以後，就極力把損壞的地方着手整理修復，一年來港務局所做的重要工作，可以做一簡略的敘述，現在分述如下：

#### (甲) 完成的工程

一 撈修沉船：在本港各碼頭和港內被炸沉的船，就它的噸位在四百噸以上到一萬噸的船舶，就有九隻，其餘的小船，沉有一百五十多隻，港務局爲了清理港灣和增加船舶停靠碼頭起見，所以積極推行打撈的工作。在過去一年中，撈起的大船，有大雅丸（現名臺北號）烏羽丸（現名臺南號）第三大和丸和米壽丸，大雅丸和烏羽丸已經修好，並且已經加入航線，其餘的二艘，正在船廠裡修理。現在進行打撈的有海幸丸，解體的有宗像丸和力行丸，還有二艘沉船國華丸，想及早撈起來，松風丸預備解體。至於各碼頭撈起的小船，包括港務局自辦和私人打撈的沉船，約有二十多艘。

關於打撈沉船的事情，先前交通處成立航運恢復委員會在基隆設立辦事處。並且訂有獎勵人民打撈沉船辦法，人民打撈起後，有優先權購買或是承租他自己所打撈的船舶。現在這樁事業，因航運恢復委員會

會的結束，而劃歸港務局辦理了。

二 碼頭修理：本港碼頭，自第一號至十八號，共長二六四七，二〇公尺在戰前可以停靠三千噸至二萬噸大船共十五艘。戰時被炸，碼頭直接中彈下陷的有一號，十五號十八號等處，其餘亦略有損壞，碼頭前沉船甚多，在接收時候祇六席可用，以後把沈船撈起，中彈的地方修好，現在可停十四艘大船，十八號碼頭亦已修好，因為前面有沈船「完像丸」正在解體，暫時不能用，不久十五席都可以應用了。

淺水碼頭在戰時被炸毀的有日新町，元町，牛稠港，旭町，田寮港，八尺門，一帶約有八六八，一公尺，現在先將旭町前一帶先修復，約長一百二十公尺。

碼頭區域原有完善的道路及鐵路設備，都因戰時被炸，鐵軌中斷，道路下陷，經修理後，現在所有碼頭區的道路鐵路均可暢通，碼頭前的鐵路是雙軌，倉庫後面的是三軌。

三 倉庫修理：基隆港的倉庫，原有一三四，七一〇平方公尺，其中港務局所有是七五，〇九二，五平方公尺，海關有一三，二〇五，五平方公尺，私人有四六，四一二平方公尺，港務局有的是第二，三，十四，十五，十六，十七，十八號，南半部的碼頭倉庫，在這一年中都已先後修理好了，現在都在應用中。至於倉庫內起重的電梯和其他各種電氣的設備，也都修理完善，第一和第十八號倉庫北半部的碼頭倉庫，現在都劃歸海關還沒有修理。

四 起重機修理：原有三十噸電氣起重機一架，10噸電氣起重機二架，3噸電氣起重機十架，以上的電

氣起重機，都是可移動的，分裝在第四號碼頭，昭和町起卸場，第十四到十八號碼頭各處，戰時中遭到嚴重的損壞，限了三架三噸的在稍加修理後，可以很勉強應用外，其餘的在接收後，仍都沒有辦法可以運用。起重機的運用，對於裝卸工作，有很大的影響，所以本局極力設法修理，在卅五年二月份內，就把它全部修好，現在都已經在應用了。

此外，港內還有一座三噸浮式起重機船，初先機件方面，也略有損壞，本局先略予修理使用，最近又進塢大修，共用壹百四十萬元，現已修竣，在應用中。

五 碼頭區電線路修理：碼頭區的電線路，在接收時，都是殘缺零亂不堪，尤其是十四，十五，十六，十七，十八號碼頭等處，本局在接收後，就着手整理起來，由共益社承辦修理，工程費用是五十五萬元，現在線路已修好之外，並將變壓器，開關，電表等裝配完善。

六 港灣疏浚：本港疏浚設備，原有挖泥船四艘，計一千噸五百立米能量剷式之鎮海號一艘，五二二噸五百立米能量舂箕式之新竹號一艘，七〇噸四〇立米能量舂箕式之日新號一艘，和五〇噸八立米能量抓斗式之朝霧二號一艘，配有受土船三艘，戰時中鎮海號船面被炸，已不堪使用，日新號損壞，但尚可修用，其餘二艘，經修理以後已在運用。

港務局利用二艘修好的挖泥船在第二，三，四，七，八，九號等碼頭挖去淤泥甚多。現上述碼頭都可以靠一萬噸以上的船舶。其他的地方，像各船渠進口處，亦都挖深了，船的出入渠口，稱便不少。

七 船渠修復：戰前本港完成的船渠，有二萬噸級的一座，三千噸級的一座，在進行未完成的，有一萬噸級的一座，各該船渠都受戰時的洗禮而稍有損毀。港務局接收後，除把未完成的一萬噸級船渠，全力完成外，對已完成的二渠，亦早經恢復它們原有的狀態供臺灣機械造船公司的租用。本省的臺北號臺南號二艘大船，就是在這二萬噸級的船渠以內，修理好的。

八 橋樑修理：港務局在這一年中，修理的橋樑有永久式鋼筋混凝土橋二座，計博愛橋（舊名日新橋）和明德橋（舊名旭橋），半永久式木質的橋二座，計文安橋，（舊名元橋）和復興橋（舊名堀川橋）。這四座橋樑的修理工程費，是七十五萬元。此外尚有橋樑三座（均屬半永久式）因經費支絀的關係，祇有留待明年修理了。

## (乙) 進行中的工程

一 完成一萬噸級乾船渠工程：在戰前日本占領的時代，除了完成二座船渠外，第三座一萬噸級的也做到百分之七十，後來因戰事的關係，而停頓下來。港務局接收以後，鑒於需要，決定今年度（卅五年度）內，要致力完成這未了的工程。在四月內，就開始準備，到六月就正式開工，分做自辦和承包二種辦法；自辦的部份，是拆除圍壩，取除大混凝土方塊，浚深渠口等工作，承包部份，是完成塢體混凝土，做鋪裝和其他附屬工事等工作。預計這工程在今年十二月中旬，即可完成供用。

在二萬噸級和進行中的一萬噸級的兩渠之間，本局添做了止水閘門二道，使抽水機室可同時抽二萬噸級和一萬噸級二渠的水。

本工程的總預算經費是五百八十萬元，其中承包部份的經費是二百七十八萬元，自辦的是三百零三萬元。至於止水閘門的經費，是另加八十三萬元，所以這工程到全部落成，所需總額要六百六十餘萬元。

三 修復修理工廠工場廠房工程：港務局修理工廠廠房，在接收時，已經多屬破破爛爛，一年以來員工就在這破舊而狹隘的廠房中工作着。目前因鑒於工場房屋實在是不堪再加使用，尤其經過二次颶風損壞很慘重，論工作亦需增多場所，方可够用，所以決定先完成一座廠房，計營建面積一〇五六方公尺，用作翻砂，機工，和鉗工的工場，經費預算是壹百念叁萬餘元，現在已經開工，大約在本年底以前，可以完工。

三 西防堤修理工程：西防波堤在戰事中，被炸毀了二十多公尺，接收後港務局即積極做準備工作，現時，已將堤下基礎清理好，工場的佈置，臨時的倉庫和需要房屋建塔，各種機器如馬達，變壓器，空氣壓縮機，起重機，捲揚機等的佈置和修理，輕便變軌的鐵道舖設，以上各種工作，均已具備，並且已經開山炸岩，搬運，和拋石的工作。截至本年十月底止，本工程已炸有九六三立方公尺的石塊，儲運八六五立方公尺，拋有五六〇立方公尺，目前仍積極把應有的準備工作在趕辦中。預備明年可以在風雨季節未來前，完成這炸毀的缺口修補工程。這工程本年度的預算經費是四百萬元，明年度還要增加。

四 淺水碼頭修理工程：各處淺水碼頭遭損壞的長度八六八，一公尺。上面已經敘過，淺水碼頭對於本港的需要，很迫切，但本年度限於經費，時間，和運河內的沈船很多，航行尙未能通暢，一部的碼頭，暫不需用的關係，所以未全部修理。本年內，僅將急切需要的一段——旭町碼頭——先行開工修理，這處就在現名忠一路和港西街一帶，計長一二〇公尺。其中沒有損毀的地方，也加以整理，面積為三一六〇平方公尺，現在已經開工，正正進行趕辦中，共約需經費五十萬元之譜。

(丙) 工程及設備戰前接收時，和現在的比較表

名稱	簡單說明	戰前狀況	接收時狀況 (卅四年十月)	現在狀況 (卅五年十月底)	備註
防波堤	分仙洞，外港東，外港西，社寮島，真砂町，等處及牛欄港導水堤一處	已完約長度一五四九，四公尺	全長一五二四，四公尺	全長一五二四，四公尺	損壞處二五公尺在修理中
碼頭	水深分有，四，五公尺至九公尺，一公尺，九公尺及一分別，六公尺及一萬噸及二萬噸	全長二六四七，二〇公尺船席共計十五個	全長九八八，八〇公尺船席共計六個	全長二二二一，九〇公尺船席共計十四個	十八號碼頭有沈船碼頭不能使船碼頭有五號碼頭尚有三號碼頭約十二號碼頭有損壞

起 重 機	倉 庫	棧 水 碼 頭	棧 橋	繫 船 浮 標
二機可 種及移 浮動電 式氣起 起重 機	包分 括港 倉海務 庫關局 二倉倉 種庫庫 及	運運 河河 南北 岸岸 等及 處旭 川港	尺町有 門以日 西昭町 岸二和 岸二北 田八元	之船 標
式座十原 三三噸有 十五一可 噸十座移 一十噸動 座十噸之 座浮三	一私八噸 二人八容 方有○積 面四一一 積六三九 ，公一九 四尺，四 方八海	公○二全 尺九公長 (平九尺四 方)一積八 ，七有八 ○，四	千可 噸停 船泊 船小 一艘船 及一	九個
甚座二三十 重共噸一 餘計及三 略有十噸 損破者 壞壞七噸	損二全七 毀公毀公 方一五七 不可其私 應餘，人 用均五方 遭二面八	港公炸 務局者 方有方 面七面 三全 部二六	均不能應用	六個
均已修復 在使用	由修已關 本復復接 局者復收 限尚私理 令少人其 各現餘均 方正面均	港全港 務局者 方准方 面備面 ：放 ：棄	尺，公長 四尺可， ○尺用九 ○平方七 方積六 公積一	六個 繫前棧橋 停泊小橋 修復可
		逐沈港旭 漸船運町 清航河河 理行二與 中處因田 難致有寮		尺未修復 處大船但 船泊該 停處之 靠處

船 (即避風港)

分散在三沙灣，  
二沙灣，寮港，  
中部及終門等處

各處總面積共原  
有八七，六五  
八平方公尺

二八七、六五八  
平方公尺

二八七、六五八  
公尺

運河及橋樑

有二七公尺寬  
之田寮港運河  
七公尺寬之運  
公尺寬之運河  
河及八公尺寬  
二〇公尺寬之  
稠港運河橋樑  
永久式及半永  
式二種

三察港長一七九  
公尺，七公尺  
長六八公尺，  
七公尺，總計  
二七，八四八，  
〇公尺橋樑一  
座

運河自身未壞惟  
石壁被毀一二  
公尺鋼筋混凝  
部分毀三〇公  
尺橋樑大毀六  
座

岸壁待修復橋樑  
已修復四座可  
者一二座

煤場

在大正町及堀川  
町二處港務局  
有大正町之一部

港務局有五三  
四〇五，八五  
三，八五六平  
方公尺

港務局五三，四  
〇五，八五六平  
方公尺

港務局五三，四  
〇五，八五六平  
方公尺

標誌

分航路標誌及淺  
灘區識別標誌

航路二個  
識別三個

航路二個  
識別三個

航路二個  
識別三個

乾船塢

有三千噸容量一  
處一萬噸容量一  
處二萬噸容量一  
處

三千噸及二萬噸  
者已完成一萬噸  
完成百分之七十

均稍有損毀抽水  
機全部損毀開門  
沈沒

損毀之處所抽水  
機均修復開門已  
撈起致二萬噸及  
三千噸之船塢可  
用一萬噸者十二  
月完成

以沈沒之私人船  
隻甚多雖尚能利  
用以貯有障礙能  
務局在設法登載  
清除之



煤炭起卸備	給水設備	給油設備	曳船	挖泥船
有專用岸壁及運煤船	第一碼頭至第十號碼頭新町入船碼頭等處	在第十三號碼頭	有二六噸一匹馬力至三九噸一匹馬力者四艘	有一〇〇噸立米能者四艘
岸壁四五，三公即第七至第十碼頭運煤船五艘	水栓共有三四個	油管	二六噸一匹馬力南進丸一〇〇噸一匹馬力四噸春風丸一〇〇噸一匹馬力三噸東光丸一〇〇噸一匹馬力三噸九噸一匹馬力一艘	一〇〇噸立米能者四艘
岸壁毀損煤船二艘完好	三十四個	稍損	南進丸沈沒春風丸全毀其他稍損	鎮海號炸毀不堪使片日新號沈沒其餘二艘稍損
岸壁修復運煤船二艘使用中	三十四個	修復	南進丸及春風丸已在撈修中東光丸改名拖一號及復二號在運月	新竹號及湖霧二號已修好使用中
因水量及壓力過低未及使用應由市政府負責整理市區水管着手				

## (丁) 將來計劃

基隆爲本省最大的港口，在戰前每年的吞吐量會達一千二百萬噸，貨物裝卸會達四百五十萬噸，現在進出貨物，每年雖僅約一百五十萬噸，因爲基隆港口設備優良的，我國其他港口都比不上它的，裝卸迅速管理統一，離廣東，福建，浙江，江蘇等省的港口都近，很可能使基隆成爲國外貿易的轉口港，使上海香港兩大港的負擔可以輕減，本省有便宜的電力和人工，將來工業發展，工業原料；如磷石及其他礦砂的大量輸入，製成品輸出，大部要利用基隆港吞吐，不久米糧的出口亦將恢復戰前的數量，所以基隆港戰前的吞吐量，不難在二三年內達到，以後還要逐漸增加，根據各方估計，廿年後基隆港的吞吐量，可到戰前數量的一倍，就是說每年有八百萬噸貨物在基隆裝卸。現在吞吐量見附表一、二、三、四及附圖一、二。

基隆港的設備，在戰前應付當時的最大吞吐量，已到了飽和點。戰時破壞很大，一年來整修，漸漸恢復舊觀，但是要達到將來的任務，還是不夠。基隆港務局已擬定二十年的擴展計劃，預備在外港和內港同時擴充，添建碼頭和倉庫等設備，使港內可同時停船五十二艘，計劃的大綱略述如下：

### (附圖)

一 延長外港防波堤

二 填築桶盤嶼

三 在外港建突堤式碼頭四座

四 現有之煤碼頭改爲普通旅客貨物碼頭

五 添設和更換港內浮筒

六 修築內港東岸碼頭供千噸以下之短航輪船停泊

七 另建小型船用泊渠

八 擴充田寮運河作爲駁船碼頭並建倉庫

九 填築二沙灣三沙灣

十 開鑿仙洞鐵路隧道

十一 開鑿水底道路隧道

十二 疏浚航道使最低水位時可達十二公尺

從民國三十六年起的五年內，計劃先完成下列工程，現在已準備一切，並先進行水工模型試驗，供日後工程設計的參考

一 先完成外港防波堤約三〇〇公尺

二 修建內港東岸碼頭約一〇〇〇公尺

三 添建倉庫使堆貨量增加五萬噸

四 添置挖泥設備疏浚港道使維持十公尺深度

以上各項工程，根據現在的單價，就需要五億元臺幣，希望能按期實施。

#### (四) 港務行政和業務概況

##### A 港務行政

##### 甲 組織系統

日本管理時代，基隆港務局最初的組織，是由運營、築港，及稅關三部組成的。戰時期間商運停頓，稅關部收入，因而大受影響，等於虛設，後來將稅關部改為總務部，在總務部之下，設稅關課，辦理以前稅關部所辦的事務。當經我方接收時候，稅關課由海關接收，船舶課由航政管理局接收，其餘各課統由，臺灣省行政長官公署交通處基隆港務局接收。下設總務，港務，業務，工務等四組，會計統計二室。另外在花蓮港設立分局。三十五年八月間，因為港務局所管轄的倉庫，奉令交給通運公司接管，港務局業務組改為業務課，同時航務管理局，奉令裁撤，其經辦事務，由港務局添置航政組接辦。由此看來，港務行政之統一，其他各處，恐怕沒有像基隆這樣完整的。

##### 乙、注意事項

港務局爲求進出船舶明瞭所訂規章，和其他各種情形起見，經擬有「基隆港務注意事項」一種，公告周知，各船舶都能切實注意，所以港內秩序極爲良好。

### 丙、設立信號臺

臺灣是中國大陸東南方海外一個小島，世界聞名的颱風，就發生在他附近的海中，風速極大，力量極強。每年遭颱風損壞的建設，和船隻，爲數驚人，所以關於颱風預報的工作，確實重要。局方爲此特爲設立了一座信號臺，預報颱風的時間，方向，速度，大家可以預防，免遭受無謂的損失。

### 丁、船舶進出之許可

局方爲管制船舶進出防止走私起見，特規定凡船舶進出，必須先到港務局領取進出口證，並應遵照規定在指定的碼頭或浮筒停靠，如果船上需要食水或鍋爐用水，局方都可以代爲辦理。

### 戊、檢疫

本省爲免外地傳染病傳入臺灣，特在港口設立海港檢疫所，專負進出船舶檢疫工作的責任，檢疫所在日本管理時代，是運營部的一課。臺灣光復後，由港務局接收，後來奉令移交民政處衛生局，現在爲檢疫工作便利起見，仍舊交回港務局接管。

## 巳、碼頭警衛

港口碼頭人多手雜，秩序不易維持。尤以船舶抵埠及開行時爲更甚。港務局訓練之三十九名警士，分爲三班輪流維持碼頭治安，人數雖少，但秩序井然。所以在碼頭失竊或擾亂秩序的事，已經不再見了。

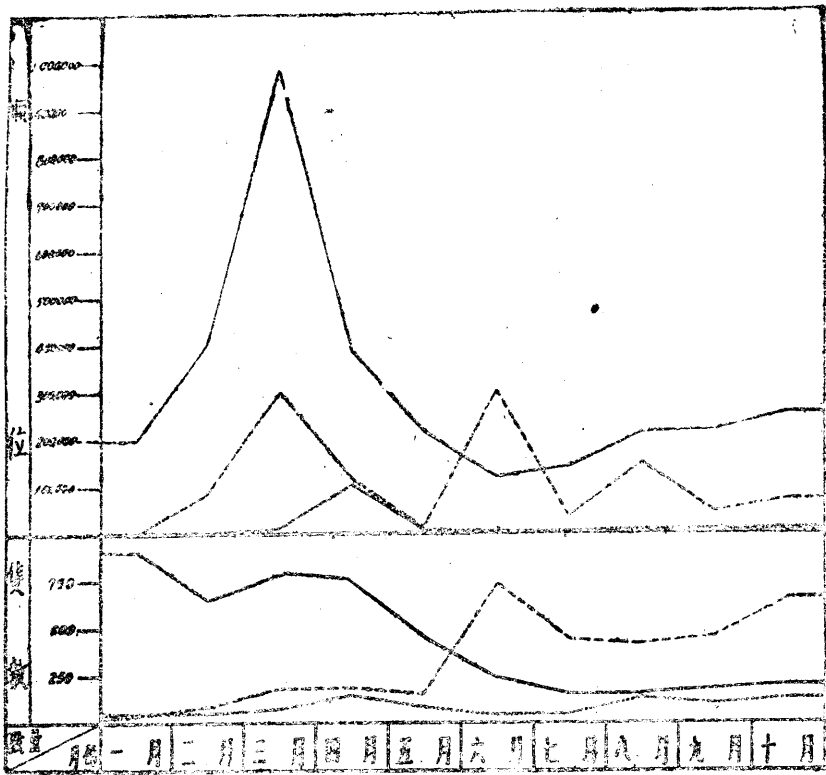
## 庚、聯合查驗

本省行政長官公署，因爲過去基隆港船舶檢查的繁複、遲緩，影響本省前途發展甚大，所以命令港務局趕速成立基隆港進出口船舶查驗聯合辦公處，由港務局、海關、檢疫所、水警分局、憲兵隊等五個機關，派定專門負責人員參加，以港務局爲主體，查驗手續便利人民不少。並且加強查緝和檢疫工作，以應需要。

## 辛、調整費率

港務局接收後，對於本港之碼頭費曳船費，浮標費，堆棧費，起重機費等，曾經擬于三十四年十二月間訂定費率表一種，呈准交通處施行。但後來因爲物價高漲，尤其是各種油類猛漲不已，所收各種費用，以之全部抵作油料，尙不敷甚多。所以在本年五月間，又重新擬訂費率，對以前所定之額數，稍微提增一點，方才勉強能維持收支之平衡。目前物價雖又較港務局第二次擬訂時高出甚多，但局方並不是以謀利爲對象，所以現在收入之數，雖仍恢復以前不敷支出之現象，但是港務局却無于最近再加調整之意。

臺灣省行政長官公署交通處所屬各港灣三十五年度一月至十月份船舶進出港圖



月份	基隆		高雄		花蓮	
	艘	噸	艘	噸	艘	噸
1	903	199,673	36	1,836	58	3,428
2	645	408,075	86	87,425	56	2,688
3	790	984,526	184	300,634	80	12,951
4	763	389,643	185	119,113	151	103,189
5	428	216,450	155	12,982	82	7,869
6	241	119,542	730	309,786	49	4,891
7	154	140,897	437	28,726	56	6,735
8	156	210,403	414	144,824	133	9,475
9	175	214,890	466	42,618	107	5,748
10	195	251,051	605	68,379	139	9,775

圖	———	基	隆
	———	高	雄
例	.....	花	蓮

圖號	交統CY6035
繪製日期	35年12月18日
材料來源	各港務局報告
繪製者	臺灣省行政長官公署交通處統計室
備註	1 一月至五月十部係進港月係船舶 2 七月至十月係進港月係船舶 3 高雄港六月係進港月係船舶

此  
页  
空  
白



## B 業務概要

港務局業務範圍：爲倉庫管理，裝卸工員之監督，土地之租賃，各種港灣設備之租用徵費。

### 甲 倉庫業務

本港在日人經營時代，堆貨有「上家」及「倉庫」之制；前者爲臨時堆貨之所，沿港堆棧之底層屬之倉庫內堆貨時期較久沿港堆棧之二三樓及後進之堆棧均屬之。當時倉庫爲私人經營或由私人向港務局租用，惟上家之進出貨完全由港務局管理，以示限制。

港務局接收之初，將局有倉庫，完全自營，自去年十二月至本年四月，因遣送日俘日僑，倉庫全部借用，是時因商船至少，倉庫無業務可言，此爲第一期。五月以後正式業務開展，局方在每倉庫設庫長一人，管理員若干人，管理貨物進出倉一切事宜，並實行碼頭倉庫不准久堆貨物之原則，用累進率徵費，使貨物不致久囤，自八月一日起，奉令將倉庫業務，由省通運公司管理，按日由該公司將倉庫收入之十分之一撥局作爲租金，行政方面，局方仍監負督指揮之責，諸凡棧租收入，稽核倉庫，進出貨物之查考，各倉堆貨之管制等，局方得隨時派員督導之，港務局各倉庫之容量，及目前堆貨之分配如下表：

關於未來之倉庫業務港務局在監督地位，擬照下列計劃實施之：

1. 所有碼頭倉庫下層倉庫，應一律空出，以補進出船舶裝卸貨物不時之需。
2. 碼頭倉庫之二，三樓貨物，存放時可稍長，但底層倉庫，應嚴格限制，不得超過五日，每超五日

即按現行棧租加倍征收。

3. 下層倉庫存放之貨物，存放日期逾期過久，由通運公司移存別處，搬移費由貨主擔負。

## 乙 裝 卸

基隆港被日人銳意經營後已變成爲一運轉之據點，已如前文所述，惟其在地勢上，工程設備上均握有優越的條件，所以運轉特別頻繁，因而裝卸工作也就跟着緊張，在日人管理時代，本港之裝卸工作，由若干運轉公司組織成一個名叫「荷役會社」的團體，來擔負整個碼頭起卸工作。臺灣元復時，人員呈散會社解體，但在本局接收後，雖有民營之大同公司，及省營之通運公司，各召集之一部份員工，來辦理這種工作。由於管理的不得法，以致糾紛時起，碼頭秩序，亦混亂不堪。港務局有鑒于此，爲了基隆港的貨物吞吐量增加着想，爲了整個臺灣經濟發達着想，實有加以整頓的必要。本年五月間，局方開始辦理員工登記，聯保編隊，製發號衣號牌，務使每一個人，均能站在他本身的崗位上，誠實而努力的工作。要做到使每一個人，一踏上基隆港的碼頭時，就會不期然而然的，發生一種愉快的感覺，這尙需再加一番的努力。

爲了要使碼頭工作順利進行，特于本年九月八日，成立了「碼頭裝卸監理處」會同與碼頭工作有關的通運公司，大同公司，港埠起卸工會，各代表暨工人隊長等，在港務局二號碼頭二樓聯合辦公，辦理組織工人，調派工作，及處理勞資糾紛等事宜。

目下關於港埠起卸工作情形，極為良好，工人數目，由裝卸監理處統籌支配，看貨物的多少，決定工員數目，務使適得其中，不使其人手不敷也不使其人多無用為目的，例如本年十月間，臺南輪開往日本時，動員了三百七十四名工人，在四十四小時之內，裝上了六千噸糖，與一千二百噸煤，這雖不能說是一種輝煌的成績，但與國內其他港口相比也就難能可貴了。

如欲求裝卸工作之效率增加，勢必先求得裝卸工員生活的安定，所以除了規定裝卸費率，免致勞資雙方爭執外，並力謀福利的健全，經港務局呈准交通處，于本年八月一日開始，在裝卸費率外，另加收一成專戶存儲，備作工員之公共福利事業，及特種救濟費（如因公傷亡補助醫藥費表墊項等）之用。如公共食堂，診療所，理髮室，浴室，工員子弟學校，俱樂部，殘廢院等是。

## 丙 土 地

### 一 整理之經過

港務局現在所管有的土地，乃係接收前日本管理時代，臺灣總督府港務局所移交中之一部份。因為日本時代港務局的組織包括有稅關築港部及檢疫所等。但我國現行的行政制度，原屬那個單位所管轄的土地，即由各該單位接管。所以本局現有者，不過沿港附近，運河兩岸及前港務局在社寮島桶盤嶼一帶，沙灘填築而成的土地而已。至于分佈于外縣者，則分別飭由本局花蓮港分局及臺中測量所接管。茲將本局現管土地種類面積分列于後：

什種地	四一，四三三〇甲
建築物地	二七，七九九八甲
鐵道用地	一，〇九六二甲
道路	四，二六九〇甲
山林	三六，五九〇九甲
運河	七，三七七九甲
烟	〇，九九一六甲

二 處理之計劃

基隆港爲我國有數之良港，港灣深邃，設備優良，前途頗有發展，所以港務局現所轄有之土地，擬全部留作擴充港灣建設之用。如果在不妨礙港灣建設原則下之土地，港務局可以出租，以增加省庫之收入。

(五) 航政概況

本省光復以後，奉令成立航務管理局，接收原來交通局海務部。本年二月一日，又設立基隆辦事處，接收原來基隆港務局船舶課，辦理一切關於航務工作。所有規程和辦法，完全以交通部命令，和航政法

規為準則。本年八月一日，航務管理局奉令撤銷，基隆辦事處歸併基隆港務局改設航政組，接辦航務管理局所辦的一切工作——如船舶檢查丈量——船舶登記——船員登記——輪船公司設立登記——打撈公司設立登記——造船廠設立登記——以及核發各項證書——核定航線登記海事等等。自本年二月至十月底止，各種船舶經過檢查丈量的詳列附表。登記本港籍輪船二隻，帆船一隻，機船五十九隻，登記船員共九百人。本港籍船舶發生海事共四起，都是機帆船，輪船公司設立登記的，有臺陽等八家，造船廠設立登記的，有華南等三家。打撈公司設立登記的，有隆順公司打撈部等六家。

一年來船舶檢查丈量統計表 (自民國三十五年二月至十月底止)

船 種 類	艘	數	總 噸 (擔) 數	備 考
輪 船		四	一四、九九五，九一噸	
二〇〇噸以上木殼柴油機船		五	一、一三五，二一噸	
一〇〇噸以上木殼柴油機船		二三	三、四二四，二三噸	
二〇噸以上木殼柴油機船		三四	一、七一六，三一噸	
二〇噸以下木殼柴油機船		二四	三六六，〇三噸	
共 計		九〇	二一、六三七，六九噸	

二〇〇 擔以上帆船	一八七	五七、五〇三、三〇擔
二〇〇 擔以下帆船	八六七	一〇七、二〇二、八八擔
共計	一、〇五四	一六四、七〇六、一八擔

## (六) 其他港口

港務局屬下的主要港口，有花蓮港及臺中港，花蓮港是本省東部唯一的港口，海輪停泊和貨物裝卸的設備都具備，臺中港因為築港工程還沒有完竣，五百噸以上輪船的進出還極困難，其他各小港像淡水，蘇澳，舊港，公司寮，鹿港，有的因為港域狹隘，有的因為水道淤淺，都只能做帆船和機帆船的停泊處，現在將各港現狀簡單記述於下：

### A 花蓮港

花蓮港是本省東部的主要港口，基隆港務局設分局，管理本港港灣行政，本港完全由人工開鑿，外港由東西二防波堤圍抱而成，內港船舶停泊面積約七萬平方公尺，水深約六公尺左右，輪船碼頭長四百公尺，三千噸輪船可以同時停泊三隻，現在因為沈船岩戶丸還沒有撈起，只有二處可以利用。三噸蒸氣起重機一架，漁船碼頭長三六〇公尺，漁船五十隻可以停泊，碼頭倉庫共有九座二，八八〇平方公尺。

在戰時完全被炸毀，已經先修復二小間作爲應急之用，其他像堆貨場，給水設備，貯炭場，都極完備。本港東防波堤，去年九月間曾經給風浪沖毀一段，約四十公尺，當時已入冬令，無法進行修復工作，本年四月初，又被巨浪沖擊損壞得更利害，本年五月二十三日起開工修理，去年沖毀之處，已大部修復，又遭遇着九月廿六日颱風的猛襲，將修復處的外段沖毀，約七十公尺，最外邊的沈箱亦下沈，轉瞬間又入冬令，所以目前只好先修復颶風損失部分，一面整理工廠及工具材料，準備明年度修堤工作。

本港南有鐵路可通臺東，北有公路可通蘇澳，腹地出產以米，木材，香蕉，鳳梨爲大宗，過去裝卸量曾達到每月四萬噸的巨數，預計各項工程修復之後，不久便可以恢復舊觀了。

## B 臺 中 港

臺中港在日本時代名新高港，光復後交通處設臺中港築港所，目的在承繼日人時代未完的工程，但因所需經費在十億元以上，目前祇得暫停。本年七月間改設臺中測量所，隸屬基隆港務局專負工程養護和水文觀察等事務。

本港位置，在臺中市東部，舊名梧棲，南離高雄一百二十哩，北離基隆一百十二哩，西面正對廈門，全年風雨多東北風，港內水深最大五公尺，港口最淺的地方僅八十公分，港口水深六公尺，于滿潮差最大是五，六公尺。本港碼頭可供停泊帆船四十隻，高潮的時候可以容納二百噸輪船十隻，帆船五十噸左右的可以停泊一百隻，本港進出船隻大都是福建泉州和浙江溫州的民船，八月統計進口的帆船七十隻，

出口的帆船八十六隻，進口貨以麵粉，小麥，花生油，上布，豬，豬油，豆類爲大宗，出口的貨以糖，水泥，鳳梨，木材，茶葉，爲大宗，本港碼頭已完成的有三百公尺，未完工的尙有三百四十公尺，但是大部分已經損壞不堪，倉庫也不過通運公司一座可以應用，將來築港完成之後，與基隆港高雄港花蓮港可以稱爲臺灣四大口岸。

## C 淡水 水

淡水是臺灣最早的商港，後來因爲基隆開港，同時淡水上游的泥砂逐漸淤積在河口，航路淤塞，淡水便失去了貿易上的地位，在退潮時，港口濶二十公尺，滿潮時濶四十公尺，民船和五百噸以下的機帆船，可以自由出入，但是港口近北岸的地方有淺灘，低潮時，深不過二公尺餘，大船復難進出，港內可以停泊機帆船四十隻及帆船二百隻，碼頭長約五百餘公尺，港務局碼頭長一八〇公尺，前郡役所碼頭長一七〇公尺，滿潮時可以繫船。倉庫二棟，約八〇〇平方公尺，鐵路公路都可以直通臺北淡水，與福州相去極近，往來的船隻也最多，其次便是溫州，再次廈門，據本港海關統計，自卅四年十二月至本年九月十日止，帆船進口共八五〇艘，出口八〇〇艘，機船進口八一一艘，出口七十三艘，由福州方面輸入的貨大部分是豆餅，米，杉木，布，麵粉，由溫州方面輸入的貨是豬，豬油，紙，蛋類，輸出的貨以糖，香蕉，水泥麻袋，鳳梨，罐頭，爲大宗。



## D 蘇 澳 港

蘇澳港在臺北縣東南部，有鐵路可以通臺北，基隆，公路可以通花蓮港，公路因颱風損壞，正在修理中，港內水深十公尺至十五公尺，可以停泊二三千噸汽船，但因為沿岸不是陡壁便是淺灘，靠岸是很困難的，現在可以使用的，唯有南方澳的漁船溜，這裏水深一，八公尺約有三三，〇〇〇平方公尺，深二，七的有二五，〇〇〇公尺，能夠同時容納民船及漁船三百隻，本港進出的船舶並不多，目前有定期機帆船行駛花蓮港，每日約一二艘，這裏的腹地却是個富庶之區，如宜蘭是產米區，羅東是產木區，可是所有的產品，都從基隆港出口，所以這裏只是一個漁業港而已，港內設備計有防波堤二百公尺，護岸二百二十公尺。

## F 舊 港

舊港是新竹縣海濱的一個村落，港口一帶地勢低平多水田，同前港內高潮時水深亦不過三公尺，低潮時簡直不能停船，又無港灣設備，帆船及機帆船大多來自福建惠安，福州，廈門，較次，本港離新竹市五里半；公路及輕便鐵路都能通行，預料明年竹東路完成後，本港的發達自不待言，新竹是茶及木材的產區，同時又是工業最發達的區域，出口以木材，鳳梨，麻袋，藤為大宗，近來糖及米的出口數量亦頗可觀。進口以豬及花生油為大宗。

## E 公司寮與鹿港

公司寮在新竹縣竹南鎮之後龍鄉，幾年來港口沙灘淤積，退潮時，一片沙岸，已經失去港灣的模樣，本港腹地狹小，進出貨物不多，所以來往船隻數目也有限。

鹿港在臺中縣彰化區，清乾隆年間，貿易很盛，近來因為沙灘淤積，所以貿易也大不如前。但本港腹地，是全臺最富庶的地方，將來如果加以整頓，還有發達的可能。

基隆港進口貨物噸量統計表 (附表一)

貨名	一月		二月		三月		四月		五月		六月		七月		八月		九月		十月		十一月		十二月		共計
	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	
麵粉	101	365	78	287	243	894	230	855	1	1	27	102	24	235	7	25	97	357	1	1	94	345	94	345	795
豆類	300	1100	414	1518	600	2160	101	365	300	1100	300	1100	881	3198	640	2320	390	1410	300	1100	300	1100	300	1100	2170
肥料	1600	5800	195	705	900	3240	340	1220	500	1800	300	1100	1000	3600	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	2550
藥材	96	346	17	61	150	540	32	115	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
棉疋	46	166	13	47	150	540	10	36	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
油料	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
茶子餅	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
生餅	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
麥類	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
豆餅	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
茶坵	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
工業原料	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
茶枯	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
麥皮	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
菜子餅	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
其他	131	472	55	198	170	612	11	39	100	360	300	1100	89	321	400	1440	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000
共計	784	2828	188	688	645	2325	599	2168	163	591	337	1215	891	3198	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000	3600	1000

此  
页  
空  
白

基隆港出口貨物噸量統計表 (附表二)

貨名	一月												合計								
	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤	公噸	公斤									
茶	八三三	六〇〇	五八四	九二五	二五五	一一二	一一四	九〇八	八五〇	四一九	〇七九	五二	二八一	二六六	一一三	一六六	〇六五	三八四	九一五	四九九	八五二
水	一七一	五六六	一三六	九六〇	八〇	七六二	二二四	七六九	〇三四	一〇八	一一五	二二	—	一〇二	一三五	一六一	五二四	—	八一〇	二〇〇	六七八
藤	一〇一	六〇〇	一六一	四九九	七七	五六五	〇三三	〇三三	九〇七	一九九	六〇五	一七	一八八	四九	〇三三	五五	六〇四	一五	一八八	一七二	四〇八
水	五七	〇〇〇	七五三	四五五	四四	八〇〇	一八五	四一五	九三〇	八五八	一七二	七六	二八二	五九六	七〇四	九七五	〇七八	九五六	五二五	五九〇	〇五〇
煤	一,三〇〇	〇〇〇	九七七	—	六,七七二	五〇〇	一一四八	五六四	一,五三二	一七,八七八	—	四一,一四三	—	五,九六四	六〇,一六〇	九七五	〇七八	九五六	—	二四,九七二	五二六
罐頭食品	一九一	八九〇	一,五五三	六三二	七二七	一五五	四一五	九二五	五二二	四六八	九三〇	六八二	一四〇	六七七	一四九	六七七	五九三	一五〇	二五七	六二二	三二八
木	—	—	—	六二〇	五〇	〇〇〇	四一	五二七	八九〇	一,〇二八	五〇〇	九九五	九四五	九四	七八五	六七七	七八五	五六	四三〇	二五七	六九三
糖	—	—	四,〇〇〇	—	一,五六四	四四〇	—	六〇〇	—	三,六六六	六四〇	六八二	—	三,八二七	五〇六	五三三	五八三	—	〇三二	一,五五二	〇一〇
樟	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
米	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
其他	四,九〇九	八六二	二四一七	七九三	一,八二八	六九八	一,九〇五	六七七	六〇九	二,二八七	五二四	七四三	三九〇	一,八七	四〇四	九九九	四一五	—	四,九〇九	一,九三六	八七七
共計	七,五七六	五五七	九,四三三	八八〇	二,五八〇	八九三	一,四〇九	四八九	一,七二〇	三,六八二	六二九	五,七七〇	六二七	六,一六九	九,九一〇	〇,七二〇	九,二七七	九,九九三	三,六〇〇	四,〇〇〇	一,九一

此  
页  
空  
白

基隆港船舶進港數字統計表 (附表三)

三十四年

月份	輪船		兵船		機帆船		帆船		共計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
十一月	二	八二三八	六三	不詳	一	五二	七八	一,二七三	一四三
十二月	二	一〇七〇三	二〇〇	不詳	一四	一,六一	四四六	七,六六五	六六三
合計	四	一八八四一	二六三	不詳	一五	一,二三	五二四	八,九三八	八〇五
									二八,九九一

三十五年

月份	輪船		兵船		機帆船		帆船		共計
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	
一月	七	四一,四四九	二〇	四九,九三〇	五六	四,二六五	三九八	七,三四八	四六一
二月	一九	一三二,六七三	五八	七,四八七	五八	二,七四三	一六一	三,三三〇	二七六
三月	五七	三九〇,九五八	七二	九四,三六〇	三七	二,三三七	二九二	五,三九七	四五六
四月	二二	一三八,五五五	一三	三九,二二七	三六	三,五二〇	三〇六	五,〇三〇	一八,三四三

月份	輪船	兵船	機帆船	帆	共	計
五月	三〇	—	三〇	—	三〇	三〇
六月	一〇	—	四二	—	五二	六二
七月	一五	—	三九	—	五四	六九
八月	二五	—	三四	—	五九	七四
九月	二六	—	四〇	—	六六	九二
十月	四一	—	二〇	—	六一	一〇七
合計	三四二	—	五五二	—	五五二	一、三三八

基隆港船舶出港數字統計表 (附表四)

三十一年

月份	輪船	兵船	機帆船	帆	共	計
十一月	—	六二	六	—	六二	九八
十二月	四	三〇	八	—	四二	一〇七
合計	四	三六二	一四	—	三八〇	二一六

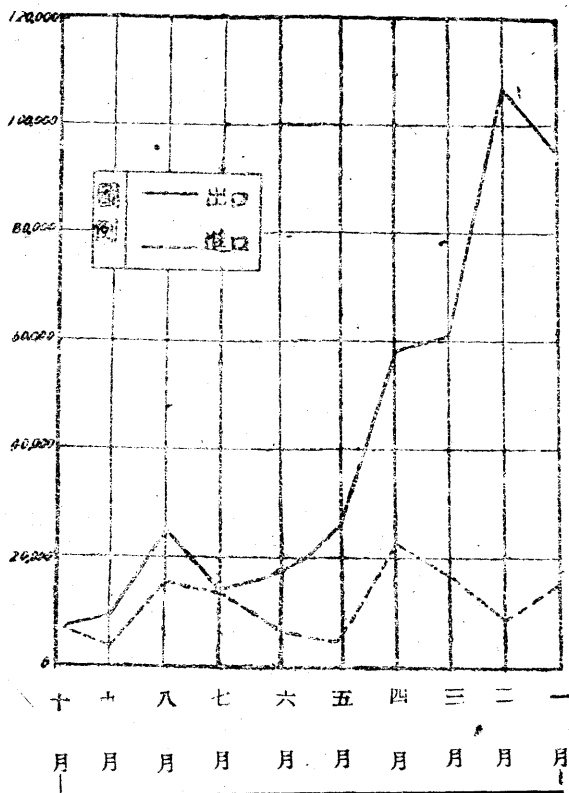


三十五年

月份	輪船		兵船		機帆船		帆船		共計	
	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數	隻數	總噸數
一月	六	四,一五五	一九	四七,九二〇	三三	一,七八一	三九	五,六六五	四四	九,六六一
二月	一七	一一,八九〇	五六	七〇,五三七	三〇	二,七四一	二六	六,三七五	三九	一,九七,九四三
三月	五六	五八,八二七	七三	九六,五九〇	四〇	三,五〇八	一六	三,三二七	三三	四,九一,六九二
四月	二四	一五,五六二	一三	三九,二八七	三三	二,六六二	三二	五,八二四	三八	二〇,三四〇
五月	一八	九六,〇七六	—	—	四〇	四,一三五	二〇	三,八八七	三六	一〇,四,〇九〇
六月	九	四九,九七八	—	—	三八	四,五六一	九〇	一,七〇六	一三	六,六,二四五
七月	一五	六九,九二五	—	—	三〇	四,一五八	二八	六三五	七三	七,四,七八八
八月	三三	九七,八七三	—	—	五八	三,九四五	二二	四七〇	八一	一〇,一,二九三
九月	三七	一〇六,三〇一	—	—	三〇	三,一〇三	二四	五四三	八二	一〇,九,九四六
十月	四〇	一六八,三五五	—	—	二四	二,四六七	三四	六八三	九八	一,一九,九八四
合計	二五四	一,二四〇,五〇七	一六一	二四四,三三四	三二六	三三,〇六一	一,三四五	九二,一〇六	二,二六六	一,五五七,〇一〇

附圖一：

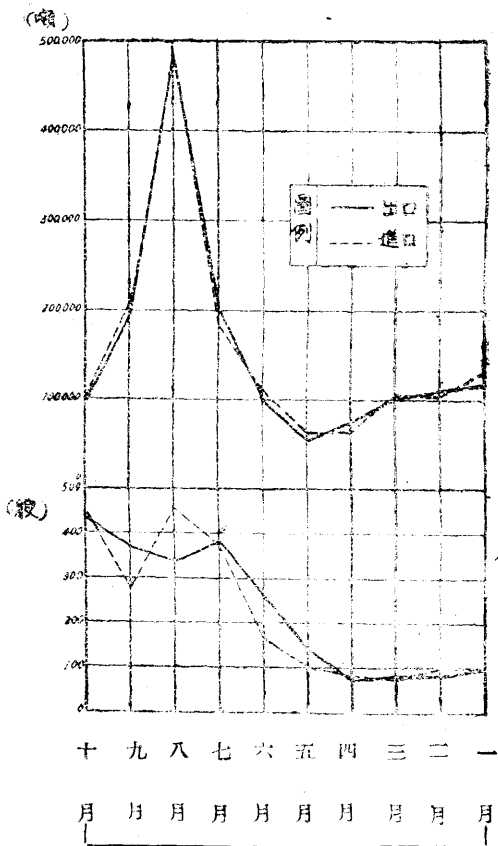
(公噸) 基隆港卅五年貨物進出口統計表



繪製者：交通處統計室  
材料來源：基隆港務局報告

附圖二：

### 基隆港卅五年船舶進出港統計圖



繪製者：交通處統計室  
材料來源：基隆港務局報告

# 柒、港務——高雄港

## (一) 概述

高雄港（以下簡稱本港）是在臺省南部海岸的西面，和北部的基隆港，同爲臺省現時大型船舶以及各種船隻可以自由進出的港口，本港爲臺省中南部貨物集散的 centers，民國念五年它的集散貨物總量，曾經達到三百餘萬噸，貿易額達到三億八千萬日元。臺省製糖業的興盛，以及其他各種生產事業的發展，和本港的開建，實有絕對不容分離的關係。

照日人原定的計劃，本港長達十二公里，能停泊一萬至兩萬噸的船舶一五〇隻，總噸位是二〇〇萬噸，集散貨物是一、五〇〇萬噸。在港的附近，配合着大規模的製鋁鐵肥料硫酸煉油和其他化學工業的工廠，全部工程，需一百年方可完成。現有的情形，還不及原計劃的十分之一。戰爭期間日人對於原有計劃認爲有速成的必要，於是就在民國卅二年，日政府決定集中力量準備拿二十五年的工夫來完成。工程方面，指定由海軍方面來負責協助，限期竣工。並且有將總督府遷移高雄的計劃。這種龐大的工程，固然含有當時日人軍事意義上的需要，但是本港的具備了現代東方大港地勢上的優越條件，也是無可諱言的佐證。

本港在抗戰期中曾爲日人充作軍事南進補給前哨的基地，並且建有不少的軍事設施，所以先後遭受了

盟軍的空襲；損失的程度，可為臺省最烈的都市。但是因為他的地勢和臺省的穀倉屏東平野相毗連，遠的地方也擁有土質肥沃物產富庶的嘉義和臺省中部的廣大地區，每年產生的驚人數量的米，糖，香蕉，菠蘿等菓類的輸出。和以上各地所需要的龐大數字的肥料。以及其他有關農工業發展物料的輸入，都從本港輸運。所以本港的恢復和改建，實在是刻不容緩的要圖。

本港在戰事爆發以前同時可以停泊一萬噸的船舶十九艘，目前因為港內沈船的關係，七千噸上下的船隻，僅可停泊十艘，三千噸的九艘，一千噸的兩艘。但是打撈工作正積極實施，預料可以短期內，可以完成一部分的疎濬工作，俾可次第恢復原有停泊的力量。現在將本港船隻停泊面積分述如左：

一、總停泊面積 一六、五〇〇、〇〇〇平方公尺

二、現在堪用面積 一、五六七、六四七平方公尺

三、依水深程度又可分如下列：

甲、水深五公尺至七公尺面積計 二二五、四九九平方公尺

乙、水深七公尺至九公尺面積計 一、三四二、一四八平方公尺

本港位置雖在熱帶，但是通常的溫度，平均僅達華氏二十四度，氣壓平均是七五八耗，冬秋二季多西北風，風勢較其他季節強烈，春季多南風，夏末秋初是暴風期，雨量多的時節是六、七、八、九月，冬季雨量很為稀少，這對於本港輸出米糖等類忌水的產物都有很大的便利，並且冬季時期很短，沒有嚴寒

之苦，天然景物頗有南洋地帶的風光。

本港和國內沿岸各大商埠的距離計如下列：

埠名	距離	埠名	距離	埠名	距離
上海	六四三	汕頭	二四〇	廈門	一六五
青島	九〇五	香港	三三五	福州	二三四
天津	一、三三三	廣東	四〇五	泉州	一七一

## (二) 工程和設備概況

(1)燈識 本港的燈臺設備，計有高雄燈臺，南防波堤和北防砂堤燈臺三座，高雄燈臺高五十八公尺，其餘二座都是十五公尺，閃光距離，高雄燈臺是二十海浬半，其餘兩座一個十海浬，一個是八

海浬，導燈有五座，最高的達十九公尺，低的也有七公尺，除此以外有掛燈浮標一座，因為所用的燃料是瓦斯關係，現在暫時停止發光。

(2)電臺 本港的電臺，戰前規模粗具，僅是試用性質，戰後已經破壞無遺，現在爲了加強海上通訊，

極力謀船舶航行的安全起見，決定籌備設立電臺一所，來便利通訊，並且以上海以南香港以東

，馬尼刺以北的海面爲通訊範圍，以在三十海浬範圍內能够通話爲原則，在本港電臺沒有裝成以前，海上的重要通訊暫時請臺灣廣播電臺收發消息，以達到通訊的任務。

(3)堤防 本港的堤防，有南北兩座，南座：是防波堤，長九三八公尺，北座是防砂堤，長九三八·八公尺。

(4)碼頭 本港的泊船碼頭共計有十八號，從第二號到第十號，全長一千三百二十七公尺，可以泊船九艘，破壞的程度比較輕。但從第十三號至第十八號，全長九百三十公尺，十三、十四兩號碼頭裡面大約有十餘處被毀壞，雖然可以勉強使用，但是因爲碼頭外邊的沈船關係，使得入港的船隻不能靠岸，新濱碼頭全長二百八十公尺，戰前可泊船兩艘，也因爲破壞和沈船的關係，現在祇能停泊一艘，此外有棧橋二座，一是新濱棧橋，一是入船町棧橋，目前的泊船能力，前者是一艘後者是二艘，各有炸彈洞一處，但沒有甚麼大的妨碍。

(5)浮標 本港共計有浮標十三座，目下能用的祇七座，船總噸數是四萬六千噸，在戰前浮標和浮標之間能泊一萬噸的船十艘，雙錨停泊的時候可繫十四艘。

(6)倉庫 本港的倉庫共計有十六所，總容量是二萬二千八百三十噸，現在已經修復的共計八所，完整的也有兩所，其餘六所現在正着手修理，除了本港的倉庫以外，糧食局在本港碼頭設有倉庫三所，計容量二千四百九十六噸，各個運輸公司也一共設有六所，計總容量六千七百三十二噸，

各倉庫之間，本港並且另外闢有隙地多處，專作臨時堆積貨物之用，總面積也有二萬一千四百五十平方公尺，內中包含堆炭地三百三十公尺，但是本港亦設有三處炭場，總面積有一萬八千八百四十一平方公尺。

(7)起重機 本港的起重機共有六部，計五十噸三十噸十五噸的各一部，五噸的三部，內中除五十噸和十五噸的固定裝在第三和第七號碼頭以外，其餘四部之中，三部十五噸的可移動於碼頭之間，另外一部三十噸的起重浮船，可以自由活動於水面上，但是目前能够應用的僅這三十噸的起重浮船，其餘皆都因爲日久未曾使用，電氣和馬達部份須要稍加整理，才可應用。

(8)水油供給設備 本港從第一號到第十六號碼頭，現在可以使用淡水的水栓，計有二十九處，在戰前共有四十九處，每小時可供水二千一百九十七噸，供油設備戰前都是由民間經營，供油量每天是二千四百噸，刻正準備修復中。

(9)船塢船架設備 本港有船塢一所，總噸數是一千噸，排水時間，滿潮的時候是三十六小時，塢口長三十二公尺，寬十七公尺點八，總噸數在二百五十噸以下的船架有五所。

(10)拖船 本港有拖船四艘，最大的馬力有七百六十匹，可以供萬噸級船舶的應用，最小的馬力是九十匹，大多用在工程方面，此外省營民營的各個運輸公司，也共有拖船十餘隻，但馬力很小，僅能供木駁和機船等的使用。



(11) 港灣鐵路 本港內各較大的倉庫碼頭，都有鐵路貫通，卸運貨物非常便利，目前能用的路線共計有七處，每天的運輸次數可達六次，每次可掛車廂三十五輛。

(12) 船渠運河 本港有船渠五處，面積最大的是十一萬三千平方公尺，最小的是八千八百二十三公尺，運河有兩處，一條長四千七百六十四公尺，寬一百二十七公尺，一條長三千一百二十二公尺，寬八十公尺。

### (三) 掃港概況

我方在民國卅四年十二月才接收，戰時因爲日人封鎖港口自行沈沒和被盟軍空襲所炸毀的船隻，充塞港內，這種淒涼景象實在不是筆墨所能形容的。

日人爲了作最後掙扎的打算，實施船隻全毀的毒竦手段，在本港港口要道最狹隘的一百三十五公尺港面地方，自行沈沒的船隻有新潮丸（五、一八三噸）恒春丸（四〇〇噸）迅風丸（一一〇噸）宜蘭丸（七六八噸）淡水丸（一八七噸）等五艘輪船總計七千四百五十三噸，沉沒的位置：恒春丸沉在港面要道最狹窄的所在，很有「一夫當關萬夫莫敵」的樣子；前面有新潮丸做它的前鋒，後有迅風號，宜蘭號，淡水號，做它的後防，他們設計的毒竦和用心之苦，很是表現日人智窮力盡的醜態，我方接收後，處理沈沒要道上的船隻，當然是本港的第二要務，後來因爲上峯限期打通港口要道，爲了爭取時間起見，就不

得不用破壞清除的辦法，於是沈於要道的船隻，除了將新潮丸有碍要道的部份切斷移出港口而外，其餘的都解體清除，按恒春，迅風，宜蘭，淡水丸都是挖泥船隻，是本港疏濬的重要工具，清港的時候本來預備分別撈起運用，但是因為時間經濟所限，不能如願以償，惟有等待以後再繼續辦理，除此以外，已經打撈的船隻，計有帝祥丸（八、〇〇〇噸）帝楓丸（七、一〇〇噸）山澤丸（六、八八八噸）昭南丸（四一九噸）及日香丸（三〇〇噸）等五艘，除日香丸已修理竣工撥交海軍方面接管外，山澤丸修理工程大約三個月內可以完竣，昭南丸已經拖進本港的船塢修理，其餘兩艘的修理準備也已着手進行，本港的沉船計還有十一隻，但能修理的僅有三艘，其餘因為損毀程度過重，無法撈修，決定逐一解體清除，儘速處理這些沉船，皆為港務目前中心工作。自從本年四月，公署頒布人民撈修沉船辦法以後，由人民打撈一百噸左右的機木船隻也達三十餘艘。

#### (四) 航運概況

本港接收後的第一要務當然是清港工作，其工作詳情已如前面所述，現在再將光復以後的航運情形摘錄如次：

##### 甲 遣送關係

自卅四年十二月廿五日起  
至卅五年四月廿日止

(1) 日僑

遣送日僑

六四、七〇三名

遺送日僑 六二、七—三名

總計 一二七、四—五名

(2) 臺胞 歸省臺胞 二五、二—七名

(3) 遺送船隻

參加遺送船隻計九七隻，總噸為五五七、三—六八噸

### 乙 輸出關係

自卅五年六月起  
至卅五年九月止

本港接收後，計對日輸出食鹽前後計有九次，共計三萬七千二百零二噸，其詳情列如下表：

船名	國籍	總噸數	出港月日	載鹽噸數	地點	備考
Schuyler	美國	四、〇〇〇	九、一〇	四、二〇〇	布袋	
Codrigton	"	三、〇〇〇	九、一	四、一〇〇	高雄	
山鳥丸	日本	二、〇〇〇	九、五	三、〇〇〇	"	
Samarang	"	四、〇〇〇	九、一	四、二〇〇	"	
衡陽丸	"	三、〇〇〇	九、三	三、一〇〇	"	
第一東洋丸	"	三、〇〇〇	九、三	三、一〇〇	布袋	

光榮丸	辰泰丸	明海丸
"	"	"
二八五七	二八五七	四九三五
九二	九二	九三
九二	九二	九三
五八〇〇	五八〇〇	六三〇〇
"	"	高雄

丙 本國船隻

自冊五年七月起  
至冊五年九月止

進出本港之本國輪船計如下表

船名	總噸數	入港月日	出港月日	摘要
海天	七二六	七三	八二	自由輪
海列	七二六	七二	八二	"
海黃	七二六	八二	八七	"
海宿	七二六	八二	八四	"
海宙	七二六	九二	九三	"
海張	七二六	九二	九四	"
海地	七二六	九三	九六	"

海	支	七一九	个	二四	个	二七	〃
中	一〇一	三三六	个	三〇	个	三	登陸艇
海	列	七二六	个	一四	个	一八	自由輪

丁 軍艦出入

自册五年三月  
至册五年八月

進出本港之軍艦計如下表

艦名	國籍	排水噸位	入港月日	出港月日	摘要
夏月	日本	三,三〇〇	三 二	三 二	
夏月	〃	四,九〇〇	三 一〇	三 二	
Hart	英國	一,九三二	六 一	六 二	
S. C. T. 1241	〃	三〇〇	六 一	六 二	
Hart	〃	一,九三二	六 二	六 二	
S. C. T. 1241	〃	三〇〇	六 二	六 二	
Currier	美國	一,七〇〇	六 二	六 二	

Amerlyst	英國	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12
S. C. T. 1151	"	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12

以上所述是本港光復以後的概略情形，因為篇幅所限，內容未能充實。

## 捌、郵電

### (一) 概述

臺灣光復，瞬已一年，淪陷五十一年中，日人把這個孤零的荒島，建設成爲一個現代化的南進基地。因之郵電等項交通建設，我們不能諱言，是有相當驚人的發展，臺省在光復之前，郵電儲滙業務，由前臺灣總督府交通局遞信部執掌，光復後的一年中，我國的接收工作可分爲二個時期，從三十四年十一月一日至三十五年五月四日止爲第一個時期，在這期間，臺灣省行政長官公署交通處，設一郵電管理委員會，就遞信部原有機構負監導之責，一切制度規章，暫仍沿用日人舊章，同時因爲人員材料的缺乏，一切業務，僅能維持原狀。從三十五年五月五日起到現在止是第二時期，在這期間，交通部臺灣郵電管理局在臺北成立，正式接管前遞信部所轄郵電儲滙各部份，積極從事整理修復工作，以期早日恢復戰前的

舊觀，但有一點應該特別注意的，就是本省的郵電事業歸交通部接管後，依然併設不分，這在我國交通史上尚屬創舉，也是今日臺灣郵電事業的一個特質。

在敘述一年來本省郵電事業的設施之前，首須敘述本省郵電機構的分佈情形。本省的郵電業務，是相當普遍的，凡較大的鄉鎮，沒有不設有郵電的機構，本省現在共設立五十五個普通郵電局，一百五十個特定局，和二十六個支局，其分佈的情形如下：

### 一、各普通郵電局（一五）

局名	局名	局名	局名
北基	隆淡	水新	竹
中彰	化嘉	義臺	南
東澎	湖岡	山高	雄
東宜	蘭花	蓮	
臺			
臺			
臺			
屏			

### 二、各特定局

#### A 有投遞特定局（一三三）

溪 員 鹿 霧 烏 樹 新 汐 草 北 山 深 新 松	局
湖 林 港 峯 日 林 莊 止 山 投 林 坑 店 山	名
玉 新 北 學 佳 蘇 三 羅 礁 頭 双 平 金 瑞	局
	瓜
井 化 門 甲 里 澳 星 東 溪 城 溪 溪 石 芳	名
阿 竹 中 新 民 北 竹 關 新 竹 湖 新 揚 中	局
里	(臺南)
山 崎 埔 港 雄 埔 東 西 埔 北 口 屋 梅 擺	名
竹 埔 魚 水 集 東 后 豐 卓 大 三 銅 苑 通	局
	裡
山 里 池 坑 集 勢 里 原 蘭 湖 叉 灘 裡 霄	名



社 田 二 北 九 旗 美 大 里 潮 內 枋 東 萬 草 名

曲

頭 中 水 斗 堂 山 濃 龜 港 州 埔 寮 港 丹 屯 間  
善 安 關 楠 林 恒 新 壽 鳳 上 瑞 玉 富 關 後 苗

大

化 平 廟 梓 邊 春 城 林 和 穗 里 里 山 龍 栗  
北 朴 布 新 池 板 土 西 崙 大 小 鹽 後 白 鶯 七

港 子 袋 灣 上 橋 庫 螺 背 林 梅 水 壁 河 歌 堵  
斗 古 斗 大 麻 橋 路 鳳 小 林 溪 二 南 桃 沙

子

大 坑 南 尾 甲 豆 頭 竹 山 港 圓 洲 林 投 園 鹿

三	大	梧	清
峽	溪	棲	水
	竹	大	公
			南
	南	澳	館
	龍	大	金
	潭	甲	山
	南	大	大
	庄	肚	園

B 無投遞特定局(一七三)

溪	臺	臺	臺	基	局
	南	中	中	隆	
	青	中	和	義	
	年	正	平	九	
州	路	路	路	路	名
	二	嘉	臺	臺	局
		義	南	南	
		中	西	武	
	結	山	門	廟	名
	永	路	路	街	局
		和	潭	頭	
	靖	美	子	分	名
	總	蒜	南	車	局
				路	
	爺	頭	靖	墩	名

三、各支局(三二)

A 各普通郵電局分局(五)

火	左	局
燒	營	名
島	新	局
	(臺東)	名
	港	局
	長	名
	濱	局
	大	名
	武	名

B 各特定局分局(九)

坪	局	名
林	局	名
佳	局	名
冬	局	名
東	局	名
石	局	名
車	局	名
城	局	名
龍	局	名
井	局	名
刺	局	名
桐	局	名
海	局	名
口	局	名
甲	局	名
仙	局	名
下	局	名
湖	局	名

C 臺北郵局支局(一二)

東門街第一支局	局	名
萬安街第四支局	局	名
龍安街第七支局	局	名
永樂街第十支局	局	名

新起街第二支局	羅斯福路第五支局	北門街第八支局	下奎府街第十一支局
直興街第三支局	瑩橋街第六支局	中山路第九支局	中正路第十二支局

至純屬於電信及工務方面的機構，除臺北電信局和臺北電信機械修理所外，共有二十八個單位。

一、臺北電信局所屬各單位(五)

臺名	臺名	臺名	臺名
板橋發訊臺	桃園發訊臺	桃園收訊臺	觀音收話臺
中壢發話臺			

二、海岸電臺及無線電報局(三)

電台名	電臺名	電報局
基隆海岸電臺	南海岸電臺	宜蘭無線電報局

三、機務段及機務站(九)

臺中機務站	臺北第一機務段	臺南機務站	苑裡機務站
楊梅機務站	臺南機務站	苑裡機務站	苑裡機務站
頭分機務站	梅梅機務站	苑裡機務站	苑裡機務站
水上游機務站	溪州機務站	苑裡機務站	苑裡機務站

四、工務出張所(一一)

新基臺	基隆路臺	中高雄	澎湖
竹塹	嘉義	嘉義臺	東宜
南花	蓮	東宜	澎湖

一、本省郵電機構除上述而外，尚有臺北、臺南貯金管理所

二、臺北，臺中，臺南，嘉義，高雄，屏東，宜蘭，彰化，等簡易保險診療所八，郵電代辦所一，以及郵票代售處一千一百十七處，分佈的週密可以和國內最繁華的區域相媲美。

(二) 郵政

臺灣郵電管理局，接收本省郵電之初，爲了展開工作推進業務起見，立即遴派幹練人員十數人，分往十五個普通郵電局駐局視察，前後凡三個月，到七月三十日完畢，八月初，就任命各該視察，暫充各該郵電局局長，着手推進各項業務。現在先將本省最近各月收寄普通郵件，及掛號郵件，統計列表於後，以見本省郵政業務一斑（民國三十五年十月調製交通部臺灣郵電管理局）

月	別	收寄普通信件	收寄掛號信件
五	月份	二七,〇一四	一六,一六三
六	月份	二八,四七四	一〇,四四六
七	月份	二八,四三九	一六,九三七
八	月份	二九,一七二	一七,〇八三
九	月份	二九,九五元	一五,一八〇
十	月份	待後補列	

關於郵政各項措施，重要的約有下列數端：

一、調整郵資：臺灣省光復後，各類郵件資費，仍沿用遞信部舊制，是項資列和其他各省現行的頗不一致，爲使全國一律便於查核起見，經呈准按照其他各省法幣資例，以臺灣與法幣一比三十的匯兌加以調整，並於本年六月二十日起實行這次郵資調整，計增價七倍。（調整前一封平信的郵資爲臺幣一角，調整後爲七角）然比當時物價上昇的漲率（約二十倍）看來，那次郵資的調整，真是微乎其微了。

二、收寄包裹：本省光復之初，因對外交通困難，所以包裹業務僅限於省內，無法擴及省外，一年來，臺省的工商的社會，日漸繁榮，對外的經濟關係，日趨密切，因之省外的包裹業務，也日感需要，爲了適應社會迫切的要求，並經多方策劃，乃於本年八月一日起，暫先指定十五暫通郵電局，開始收寄省外包裹，將來當視業務需要情形，再謀普及其他各地，包裹資費，按各地平均運費最低成本計算，而寄遞方面，凡日人統治時代，寄遞各種包裹的規章和方法，有未盡妥善的，都已逐步改正，便利件運不少，今後各線船期如能固定，則包裹業務一定能有驚人的發展，這是可以預料的。

三、添設支局：臺北市于光復後，市塵繁榮，人口突增，尤以中正路一帶，機關林立，成爲全市的政治中心，因之郵政業務，頗感需要。乃于本年七月一日起添設臺北中正路支局一所，以便附近各機關民衆投寄郵件。

四、增闢航郵：本省航郵，除了滬（上海）臺（臺灣）間中航公司定期航機帶運外，尚有不定期軍用機補助帶運，所以航空郵運，極為迅速便利，實為本省郵運的良好現象。茲將本省逐月收寄及投遞航空郵件統計列表於下：（冊五年十一月一日調製）  
 （交通部臺灣郵電管理局）

月 份	種 類		投 遞		收 寄	
	航空平常信件	航空掛號信件	航空平常信件	航空掛號信件	航空平常信件	航空掛號信件
五 月 份	四五一〇八	五二六二七	九四八八一	五二〇六六		
六 月 份	五九,三七四	四八,八二七	九四,八二〇	五四,八四八		
七 月 份	五八,五六三	四七,七〇九	九五,五六三	五五,四四二		
八 月 份	五九,一〇六	四八,八二四	九七,三三二	六〇,五七四		
九 月 份	六四,五七七	五一,五八四	九九,五二三	六二,五九〇		
十 月 份						

五、加速郵運：郵政運輸，因非自備交通工具，故其工作僅能充分利用現有交通處工具，加以適當的配合，為最高目標，郵電管理局成立後，經積極整頓各線郵路，並分別與各公私運輸機關訂立合約，增加郵運班次，以期達到切實協助運郵的工作，本省鐵道公路縱貫全境，交通尚稱便利，惟東部的鐵路公路，因地理和颱風關係，常易破壞中斷，所以那方面的郵運，便大受影響，



目下補救的辦法，除充分利用船舶外，必要時兼以人力運送，免致中斷。省外郵遞方面，以前因爲船舶稀少極感不便。後來航輪漸多，同時管理局，派幹員分駐基隆，高雄等重要港口郵局，專責與來往各船舶聯絡，因之目前本省各該港進出的公私中外船隻，都已協助帶運郵件，於是本省的郵運，更見暢通，可無積壓延宕的情事了。

六、供應實施：本省各郵局名稱，現已按照新定地名路名更改。而各局的印信郵戳，也已在滬重新定製，不久即可寄到更換。信差的制服，已決定改發綠色，以期全國一律。各地的信筒，信箱，也正在逐步改添綠色中。此外一切郵用收執單據，除將舊有表冊更改，加以充分利用，而資節省公帑外，餘統由郵政總局供應處，源源供給，以求全國一致。

七、郵票整理：前郵電管理委員會將日人「舊版郵票」加印「中華民國臺灣省」字樣發售使用，將有半年，郵電局接收後即將此項郵票，加以整理。並呈請郵政總局印發新版郵票以資代替，俾正視听，自六月份起，國內加印「限臺灣貼用」之總理及先烈遺像新版郵票，陸續運到，於是決定自本年十一月一日起停止發售「舊版郵票」，再于十二月份起停止貼用。這樣臺灣省的郵政，在表面上也可與全國求得一致了。

八、其他事項：對於國際郵件的處理，經指定臺北，基隆，高雄三局爲國際郵件互換局，並與各海口行駛香港等地海輪，商妥帶運外埠郵件，可以避免繞道上海，以資迅捷，關於本省新聞紙類

郵件的登記，正在按章積極進行，統計這半年中，先後發給登記執照的，共有二十七紙。

### (三) 電 信

#### (一) 機械概況

接收以前本省電信機械的設備，省內電信方面，着重于電話的發展，各城市重鎮都裝有市內和長途電話的設備，而有線電信多半使用音響機通報，省外的電信，偏重于無線電及海底電纜的聯絡，電信機械設置集中于臺北，臺南二區，以臺北為總樞紐，十年以前，臺北已有無線電傳真機，與東京通信，臺北至長崎及臺北至那霸間使用，現波快機海底電信裝置，可惜在戰爭期間，遭空盟機轟炸損失重大，已無法使用了，接收以後關於機械方面的工作約有下面幾點：

一、遵照電信總局命令，改組原有機械組織機構，分在臺北，臺中，臺南三處，設立機務段，專責各該轄區內機務事宜。

二、改建京，滬等區定向天線。

三、整理臺北自動電話。

四、調整颱風時期無線電通信機構。

五、設班訓練本省無線電技術人員，及載波通信員。

關於各種機械設備的數量詳見附表：

# 臺灣省電信機械設備統計表

(交通部臺灣郵電管理局三十五年十一月調製)

種別		單位	數量	種別		單位	數量
自 動 電 話	西門子式(臺北)	號	1000	電 報 機 (有線)	韋屯快機	部	51
	西門子式(士林)	號	100		打字電報機	部	7
	西門子式(嘉義)	號	100		複鑿機	部	2
	司屈老表式(高雄)	號	100		莫爾斯機	部	2
	市內電話交換機	部	300		音響機	部	2
	長途電話交換機	部	7		蓄電池	個	104
	單路載波增音機	部	1		乾電池	個	15
	單路載波終端機	部	3		濕電池	個	2
交 換 機	六路載波終端機	部	2	無 線 電 機	無線電傳真電報機	部	1
	六路載波增音機	部	3		秘話裝置無線電話終端機	組	3
載 波 機	待修	號	300	無 線 電	各種收信機	部	10
	八機	號	8		無線電快機設備	部	8
機	待修	號	300	無 線 電	定向天線(發信)	付	3
	待修	號	300		無線電快機設備	部	8

臺灣全省市內長途報話線路里程及長度統計表 三十五年十月製

區別	線種	里程		線路里程 KM	線條總長 KM	線路里程 KM	線條總長 KM	線路里程 KM	線條總長 KM	線路里程 KM	線條總長 KM
		接收以前	接收時數目								
市內	裸線	1,959,179	55,265,877	3,422,841	1,049,915	4,452,473	1,619,914	5,066,953	4,452,473	1,619,914	5,066,953
市內	架空電纜	485,899	—	1,414,164	—	—	—	4,032,358	—	2,068,354	—
市內	地下電纜	64,372	—	1,697,111	—	—	—	1,665,311	—	972,930	—
長途	裸線	1,959,179	15,599,994	1,959,179	1,817,183	1,433,281	2,482,247	1,433,281	2,482,247	1,433,281	2,482,247
長途	架空電纜	75,868	3,346,092	—	—	—	—	75,868	—	3,346,092	—
長途	地下電纜	29,605	1,098,634	—	—	—	—	29,605	—	1,098,634	—
電報	水底電纜	58,691	1,173,821	—	—	—	—	58,691	—	1,173,821	—
電報	裸線	433,596	2,625,943	3,422,841	92,123	2,533,818	1,173,821	576,534	4,193,233	1,173,821	576,534
電報	架空電纜	36,974	1,373,636	—	—	—	—	36,974	—	1,373,636	—
電報	地下電纜	1,933	41,716	—	—	—	—	1,933	—	41,716	—
報載	水底電纜	58,691	58,691	—	—	—	—	58,691	—	58,691	—
報載	地下電纜	387,875	1,674,472	—	—	—	—	387,875	—	1,674,472	—
波纜	架空電纜	1,077	29,595	—	—	—	—	1,077	—	29,595	—

## (二) 綫路概況

從臺灣全省市內長途報話，綫路里程長度統計表中，可以知道全省電信綫路的分佈，遍及全省每個角落，綫路的密佈，構成了一個有系統的通信網，這是臺灣電信交通極好的基礎，但戰爭期中，電信方面所受的毀損除一部份機構遭炸被燬外，綫路的損毀更爲重大，譬如基隆，高雄，嘉義等市區地下電纜，幾至完全毀壞，目前只如利用架空電纜暫且維持，臺北市區地纜的損壞也極嚴重，一年來關於電路方面的工作概如下述：

一 調查統計全省長途電話，電報載波電纜及市內電話綫路的分佈和損壞情形。

二 按照需要的輕重緩急，積極進行被炸及颶風吹襲後之綫路修整及恢復工程目前正在進行中的計有：

甲 臺北市地下電纜恢復工程（恢復地下電纜六千對）

乙 基隆，高雄兩市內電話恢復工程（基隆市先恢復三百對高雄市先恢復四百對）。

丙 蘇澳花蓮港間報話綫路修整工程（已修整五十七公里）。

丁 臺南高雄間長途電話綫路修整工程（計有四十七公里）。

戊 臺中臺南間報話路修整工程（計有一六三公里）。

線路維護工作，特別感到困難的，就是架空電纜時常被盜竊，雖幾經商請有關當局協助嚴緝制止，可是盜竊之事仍然時常發生，自三十五年二月到五月間，被竊次數竟達一百八十餘次之多，損失頗爲重

大，其次，電信線路又多遍布海岸，颶風時常吹襲，損失之重幾至無法統計，因之修整工程費用相當浩大，而籌劃則十分困難。這是使工作不能順利進展的最大原因。至於線路工程從前多由日人掌握，現在日人相繼送國，於是實際線路工程經驗的人，便十分缺少了，雖然向國內抽調有經驗的幹部來臺灣工作，然畢竟有限，所以人手仍感不敷分配，這也是感到極大困難的一點。

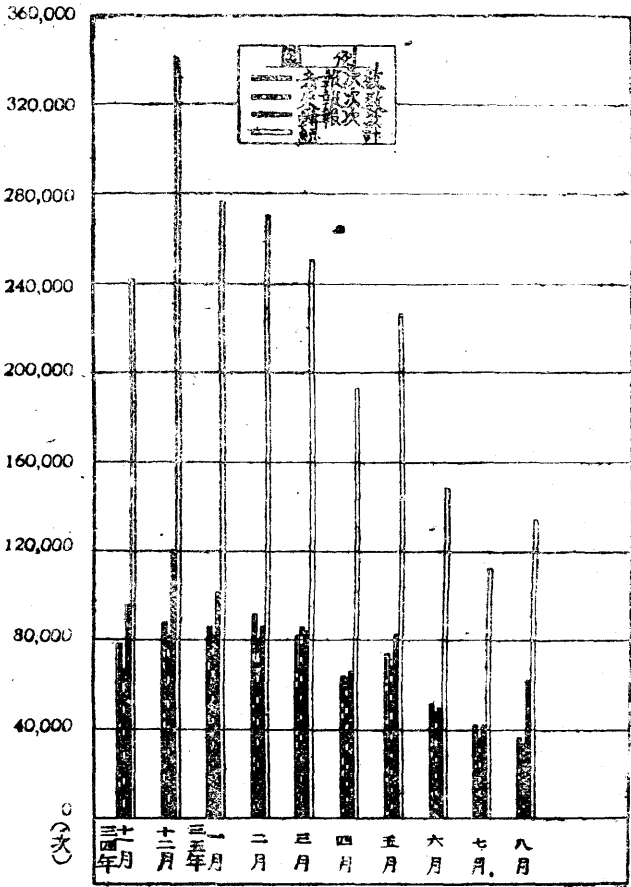
### (三) 材料概況

郵電管理局從五月五日成立以來，所接收的材料極少，而這些有限的材料與國內的程式又不同，在市間採購補充極不容易。爲永久計，郵電管理局已通盤籌劃呈請電信總局撥發并託人在日本採購，以免不致匱乏。

### (四) 報務概況

一 無線電報：臺灣因爲是一個島，所以對外電信交通，除海底電信外完全依賴無線電，在日本統治時期，對島外通信的，有日本東京，大阪，福岡，鹿兒島，及日內瓦，斯德哥爾摩，里斯本以及我國上海，南京，廣州等處，島內無線連線計有十一路，海岸電臺三所，專司對海上船舶通信，光復後，首與重慶聯絡，并恢復上海無線雙工快機通報，國內電報都由上海接轉，嗣後又陸續開放廣州，福州，廈門，汕頭，永嘉，南京等直達電路。三十五年五月起，開放國際電報，同時與香港聯絡通報，島內的無線聯絡亦恢復至十五回路，海岸電臺對海上船舶的通訊，也已恢復，至此無線通信網大致完成了。

# 臺灣省光復來電報次數統計



材料來源：郵電管理局

二 有線電報：島內的電信交通，以有線電報爲主幹，全省原有有線通報回線五十六回路，以臺北，臺南，臺中，三地爲集轉中心，接收時，因戰爭的破壞僅有十六回路可用，一年來經努力整理，現在已恢復的有卅二回路。

三 海底電信：本省對外之長距離海底電纜，計有臺北至那霸和臺北至福州二條，另外臺南經澎湖到廈門，臺南到廣東等二條，以及臺南至澎湖海底話線二對，可惜在民國卅二年以前都已損壞，無一可以使用了，海底電纜修理船的缺乏，使修復工作至今尙無法進行，爲加強島外通信提高通信速率，郵電管理局正在計劃，把這些海底電纜修整恢復起來。

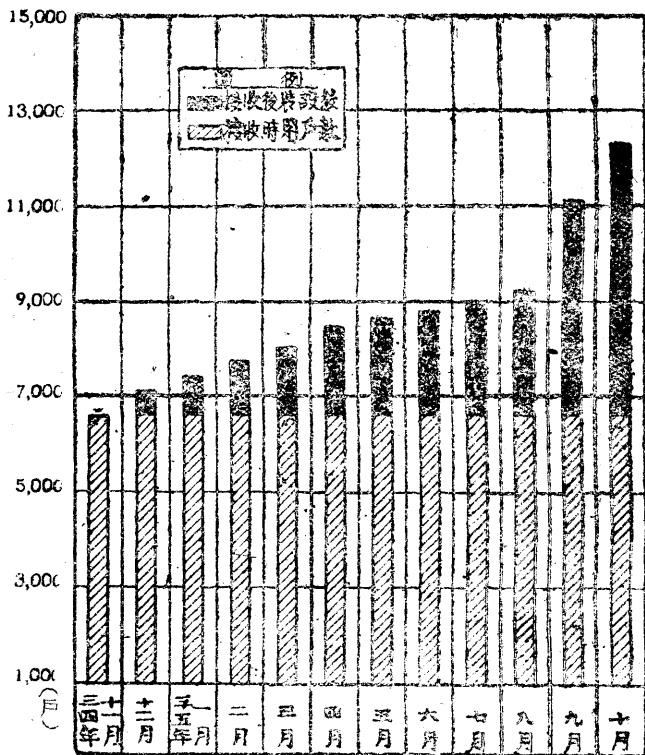
### (五) 話務概況

本省電話事業，素稱發達，設備方面也較國內任何省區完善，在戰爭期中，因受轟炸與破壞的影響，已大不如前，但經郵電管理局的積極整理，顯已逐漸恢復，茲將年來話務之一般設施情形概述於後：

一 市內電話：在前遞信部管轄時期，本省市內電話用戶總數達二萬五千餘號，後以戰爭影響，到接收時爲止僅存七千餘號。嗣經設法利用劫餘機料，並視各地的需要，先後修整各重要市區線路着手，直到本年十月底止，已使全省市電話用戶，增高到一萬二千餘戶，比較接收時，約增五千戶左右(附表)最近將來，如線路可照預定計劃恢復，則市話用戶，可以恢復到戰前數目。本省電話機件，除臺北，嘉義



# 臺灣省光復來市內電話用戶統計

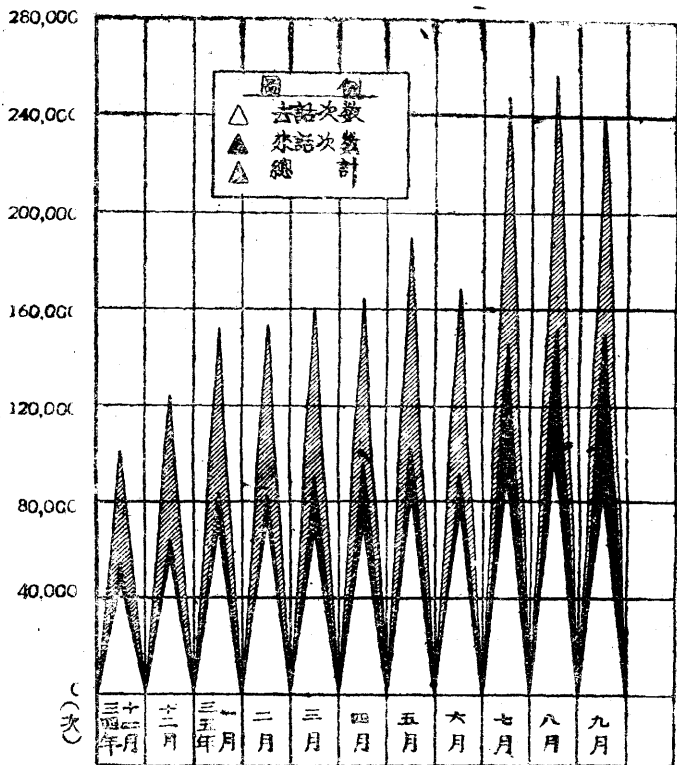


材料來源：郵電管理局

，高雄，士林，四處，設有自動機設備外，其餘完全使用磁石式電話，其機械設備配置，前邊已有敘述，這裡不再贅述了。

二 長途電話：本省長途電話業務，及其工程設施，因為地理環境的特殊，亦與其他地區不同，據民國卅二年轟炸前之日本統計，全臺長途電話線路（包括架空裸線，架空電纜，地下電纜，海底電纜）分佈里程達二千餘公里，線條總長度達二萬一千六百餘公里，平均月結通話次數，曾達五二〇，一七六次之多，到戰爭後期，遭受猛烈的轟炸以後，長途電話線路分佈里程，雖然仍有千八百餘公里，但其中大部份被炸損毀，接收時可以使用的，已不及十之四五，通話月結次數，亦遞減至五，二〇二次，損失最大的，是自基隆至高雄間，縱貫南北的載波電纜，影響長途電話最鉅。一年以來，經次第修復，主要長途幹線，積極恢復，至九月底止，長途電話月結通話次數，已增至十二萬次左右（附表）。同時，利用原有臺北，東京間之無線電話裝置，開放臺北至南京，上海兩地。無線電話。對於溝通本省與國內之聯絡實有重要價值。最近復增加開放商話時間，對於商情消息，更感便利，每月通話次數約計三百餘次。

# 臺灣省光復來長途電話來去話次數統計

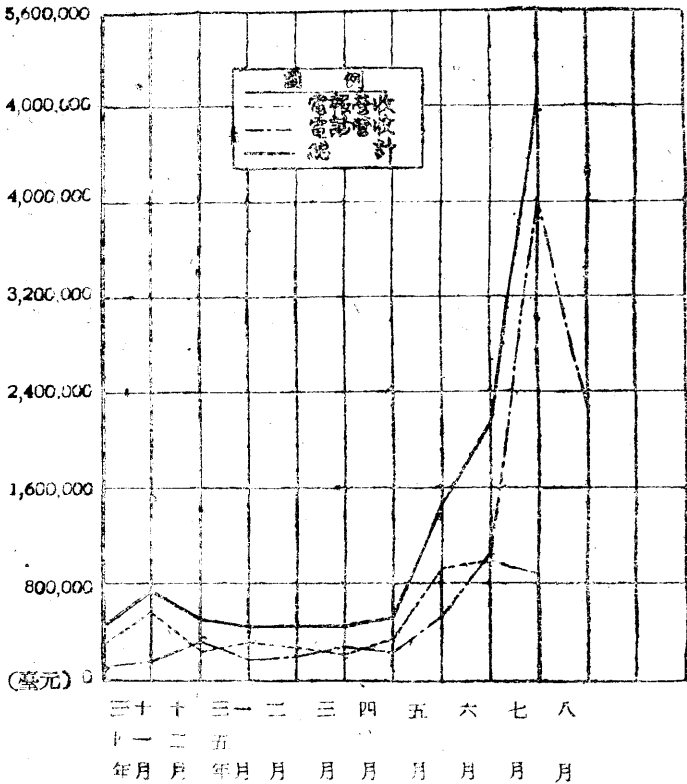


材料來源：郵電管理局

## (六) 營業概況

電信交通，是國營事業，營業收入的多寡，關係國庫的盈虧，本省接收初期情況紊亂，營業衰落，計自去年十一月至本年四月底，電報營業收入，共一八四四八〇九，七七元，電話收入共一，二一〇，〇〇〇，〇〇元，自臺灣郵電管理局於五月五日成立以後，按照部令劃一章則，業務乃逐漸步入正軌，茲將一年來報話營業收入統計列表於下：

# 臺灣省光復來報話營收統計



材料來源：郵便管理局

## (七) 改善計劃與展望

綜上所述，對於臺灣電信事業的設施，可以知道一個梗概。一年以來，由於設施經費完全仰賴中央，以致工程業務常受經費的限制，不能順利開展。但經多方努力克服種種困難，從戰後殘破不堪的電信基礎上，終于恢復到維持本省電信交通的最底限度，是可見告慰社會人士的，可是電信事業和國防軍事政令的傳達，以及商情的通報關係，大，所以非更進一步不可，茲將改善計劃要分述于次：

一 工務之改進：關於工務方面的改進，首重機械的充實，線路的修整材料的籌補。本年度的重要設施，擬定下列數項：

甲 全省劃為三個機務段，五個線路段，各段下分設機務站及線路派出所等，專司各該轄區機務線

務事宜，以專責成，而利維護。

乙 恢復全省電話電報之全部線路及各種機械設備。

丙 向國內及國外洽購電信器材機件以充設備。

丁 恢復海底電線及機械設備。

戊 全部改建定向天線。(原有定向天線均係對東京通信而設)

己 試驗無線電傳真電報機械並恢復之。

庚 試辦超短波通信。

二 業務之改進：關於業務之改進：着重於強化通信，提高效率，招訓人員，增設局所，本年度之主

要設施如下：

甲 強化對國內之無線電通信，特別注意無線電話。

乙 增闢國際電路，現正籌劃開放臺北對馬尼刺及新加坡等地之無線電報，一俟交通部與各該國接

洽妥當，即可實行。

丙 設班訓練電信技術幹部人員。

丁 主要縣市之電報通信，擬改用自動印字機，使通訊迅速，容量增多。

戊 恢復市話用戶二萬戶以上。

己 按各地之需要情形，增設局所擴充營業區域。

庚 恢復統計工作，以利業務之設計改進與檢討。

社會的繁榮，與電信事業的發達，息息相關，本省電信已有良好的基礎，誓當繼續改進，以配合建設新臺灣的需要。

#### (四) 儲 匯 保 險

##### (一) 儲 金

一 儲金種類：本省郵政儲金計有下列各類：

甲 普通儲金 等於內地存簿儲金。

乙 据置儲金 等於內地定期儲金。

丙 積立儲金 與定期儲金相仿但名稱不同。

丁 定額儲金 等於內地定期儲金，但其存額是固定的。

戊 國債儲金 係以現款儲存，用公債券支付，現凍結。

己 特別据置儲金 就是特別定期儲金，是日政府發行的有獎儲蓄券，現已凍結。

庚 集金儲金 等于內地另存整付。



辛 集團儲金 就是團體儲金。

壬 振替儲金 等于內地劃撥儲金。

一 儲金概況：本省儲金業務概況，自卅四年四月一日到現在止，可分為四個階段。

1 光復以前截至卅四年三月卅一日存款總額，共有二億一千六百七十餘萬。

2 卅四年下半年，因日本投降情形變遷，儲戶紛向郵局提款，存額減少，到十二月十四日止（即日本會計年度結束）總額祇有一億四千九百六十七萬。

3 自上年十二月十五日以後，是本省卅四年會計年度的開始，至本年五月四日，因為日僑撤退禁止攜帶現金，所以相率將款存入郵局，而一般民衆見到郵政儲金情形穩定，也樂向郵局存款，因之儲額突增，存款總數竟達三億三千七百五十餘萬元。

4 本年五月五日到九月底止，儲金業務仍有進步，總額共有三億六千六百三十八萬元，茲將卅五年一月至十月 各種儲金收支數字列表如下：

卅五年各種儲金收支情形 (收入部份)

普 通	種 類		月 別																
	一 月	二 月	三 月	四 月	五 月	六 月	七 月	八 月	九 月	十 月									
千 元	一 六 〇 四 四	千 元	一 八 五 九	千 元	二 〇 八 五 三	千 元	二 九 八 四	千 元	一 七 一 〇 五	千 元	二 四 三 三	千 元	一 三 四 四	千 元	一 三 三 三	千 元	二 三 六	千 元	二 四 七 四

種別	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月
集積金	八	一三	三六	四	二	二	二	二	一	一
定期	五七	六四	三四四	五二七	一	一	一	一	一	一
國債	五	一	七八	一五	一	四	一	一	一	一
特別	一〇五	一八	一〇	五	一	四	一	一	一	一
振替	二四一四	一八五九	二二八五	二〇九九	二二六三	二九四二	三三八九	三五八六	四九五二	四六四五

卅五年各種儲金收支情形 (支付部份)

種別	一月	二月	三月	四月	五月	六月	七月	八月	九月	十月
普通	一三九五〇	一四四二九	五三〇三八	九八九五	七七五九	一〇二五九	一一八六二	一三五六九	一三七八八	一四八一〇
振替	三二八三	三〇〇五	六六五二	二〇九九	一九五二	一九四六	四八〇八	二五九二	五九一七	五八九三

(二) 滙兌

滙兌業務：本省光復前，郵政滙兌往來寄款的日僑居多，本省人反較遜色。當時日人滙款有增無

減匯兌業務很見發達，光復後省外滙兌，奉令停辦，外來滙款也予凍結，業務因之衰落，今春社會秩序漸復常態，省內滙兌復見起色，現在把卅五年各月份滙兌數字統計如下：

月 份	開發款數	兌付款數	月 款	開發款數	兌付款數
一 月	四、五八二、一七四、九四元	四、五八九、四三四、四六元	六 月	七、六六三、〇七五、三三元	七、四九一、五六〇、二五元
二 月	四、六七一、〇六一、九四元	四、四〇二、二四〇、二八元	七 月	一、七〇八、四三三、九九五	一、五七〇、一四四、五一
三 月	五、八二三、五四三、三三元	八、二九〇、七五三、九元	八 月	一、六九四、二二六、二六〇	一、三三四、八九四、六五四
四 月	四、八一九、六六六、四四一元	四、九六五、六七七、三五元	九 月	(待後補列)	(待後補列)
五 月	六、二七二、二七九、六五元	六、〇三二、二四四、四九元	十 月	(待後補列)	(待後補列)

二 清理滙票：戰爭末期，美國空軍不斷空襲，遍臺遭炸，郵政各部門工作，受着重大的影響，滙兌帳目，逐月積壓下來，沒，清理的，已有十二個月之久，郵電管理局接收後着手清理，但因很多發往日本，朝鮮偽滿等地，兌訖的滙票沒有退還的佔三份之二，所以清算工作需時甚久。海外歸來的臺胞，所持國際滙票，和退還的滙票，都是日本統治時代的臺灣郵局開發的，亦已着手登記，以便併案彙報郵政總局，向日本郵政清算取償款項後，再辦兌還手續，以保滙款人的權益。

三 計劃改制：本省以前的郵政滙兌制度，和日本一樣，且實行已久，馬上改換國內滙兌辦法，事實上

困難很多，在這過渡時期祇好暫維現狀。目下繼續開辦的僅有普通滙票和小款滙票兩種，現行辦法中，不合于國內規定的，也逐一加以改革了。現在着手計劃，召集本省各局儲滙人員，前來臺北施行訓練，使他們懂得國內滙兌法規和辦事細則，同時實地學習營業手續。一定要這樣，才能够定期廢止舊辦法，才能够實行改制，達成郵政滙兌制度的統一。

### (三) 保 險

一、保險類別：本省簡易人壽保險種類計有：

1 終身保險。

2 養老保險。

3 小兒保險。

其中養老保險，分爲十五年二十年三十年及四十年滿期四種，小兒保險，分爲十五年二十年及二十歲滿期三種。

年金業務，爲此間特有的辦法，是由契約者在規定年齡內一次或分次繳納一定款額，叫做掛金，自繳款之時起，或經過約定期間後，每年向郵局支領一定的金額。到終身或滿約定之期爲止，故謂之年金。它的性質，介于保險與儲蓄之間。

二 保險概況：本省保險業務自民國十六年開始辦理，逐漸發展，歷年保費，均有增加，截至去年十二月十四日止，共有契約一，八四二，九三三件，保費二，三七九，一七九元，保額四三八，一六六，五三六元。郵電管理委員會期中增收保額一一，一〇四，四九〇元，不過保險契約件數，因光復以後，停止招徠新戶，而原來保戶，或因死亡，或因逾期失效所以略見減少。

年金業務與保險同時開辦，截至去年十二月十四日止，累收掛金數額一三，〇三三，二二六元，自卅四年十二月十五日起至卅五年五月四日止，增收掛金一，〇三四，〇三六元，茲將本年一月份起，至九月份止，保險及年金收支統計列表如下：（交通部臺灣郵電管理局卅五年十一月調製）

三十五年一至九月份保險年金收支表

月份	保		險		年		金	
	契約件數	收入	付出	契約件數	收入	付出		
一月	一九〇四八	二二四六七七〇〇	一七〇九八〇〇	五四六四	一一四二六〇〇	五五〇九五〇〇		
二月	一九九五二六四	二〇〇八三七一〇〇	九五六八二〇〇〇	五五九〇	一一九六一一〇〇	五〇六三二〇〇		
三月	一八四四九九五	二二二〇七二二〇〇	一七一四三三一〇〇	五二五五	九一九二一一〇〇	一四〇〇九〇〇		
四月	一八五八七七一	二二四一八八四〇〇	一七六八二一〇〇〇	五二六〇	九四七三三〇〇	一〇七六一〇〇		

五	六	七	八	九
月	月	月	月	月
一八六〇,五六〇〇	一六三,三三三	一五九六,八九三	一五八〇,八〇八	一五二九,四一五
二,六八〇,九六五〇〇	二,五八七,五四〇〇〇	三,二七八,八一五〇〇	二,九〇一,六一六〇〇	二,一八〇,〇三〇〇〇
九六七,一二〇〇〇	一,〇七三,七五九〇〇	九九四,八一〇〇〇	六九七,五九二〇〇	五五五,九〇〇〇〇
五,〇七一	三,七二〇	五,四〇〇	五,三三四	三,二九五
六五〇,五七〇〇	五,四三,四五〇〇	七二,九一九〇〇	七五,二七一〇〇	四八,五二〇〇〇
四,五〇五〇〇	三,一七〇〇	五,九一九〇〇	四,七二七〇〇	五,四六二〇〇

光復前因受空襲影響，工作停頓，儲金壽險帳目均有重大積壓，本年以來除辦理日常業務外，並將過去積壓帳務逐步予以清理，惟前遞信部辦事手續與內地完全不同，故在積極方面，既須修改舊有制度，在消極方面，復須設法防止流弊，加以文字隔閡，言語不通，改革更覺困難，所幸上下協力，工作進行尚稱順利。

# 勘 誤 表

頁	行 或 關	誤	正		頁	行 或 關	誤	正
109	2			除	／	九月份輪船總噸數	106,301	107,822
112	比較表碼頭備註欄	215.00公尺	209.2公尺	／	／	八 〃 〃 艘數	22	20
113	〃 〃 起重機戰前狀況欄	30噸者10座	30噸者10座	／	／	九 〃 〃 〃	27	29
／	〃 〃 〃 接收時期狀況欄	7座共10座	10座共13座	139	／	七月份帆船船艘數	30	32
114	〃 〃 運河及橋樑戰前狀況欄	373.0公尺	573.0公尺	／	／	八 〃 〃 〃	38	39
／	〃 〃 〃 〃 總計欄	2,848.70公尺	3,047.70公尺	／	／	九 〃 〃 〃	30	31
121	六月份高雄港船舶進出港數	730	411	／	／	七月份帆船船總噸數	4,158	4,326
／	〃 〃 〃 〃 總噸數	309,786	44389	／	／	八 〃 〃 〃	3,945	3,862
／	七月份基隆港船舶進出港數	154	158	／	／	九 〃 〃 〃	3,103	3,547
／	〃 〃 花蓮 〃 〃 總噸數	6735	6755	／	／	七 〃 船舶共計艘數	73	75
／	〃 〃 基隆 〃 〃 〃	140897	144437	／	／	八 〃 〃 〃 〃	81	80
／	八月份 〃 〃 〃 〃	210403	203531	／	／	九 〃 〃 〃 〃	81	84
／	〃 〃 高雄 〃 〃 數	414	416	／	／	七 〃 〃 〃 總噸數	74,718	77,520
／	〃 〃 花蓮 〃 〃 總噸數	9,475	9363	／	／	八 〃 〃 〃 〃	102,292	79,092
／	九月份基隆港 〃 數	175	177	／	／	九 〃 〃 〃 〃	109,946	111,711
／	〃 〃 〃 〃 總噸數	214896	210499	140	／	35年貨物進出口統計表	月	月
133	基隆港進口貨物統計表			／	／	〃 〃 〃	月	月
138	麩粉欄三月份	2442	3442	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	七月份輪船噸數	60418	60778	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	八月份 〃 〃	104635	102835	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	九 〃 〃 〃	100,063	93827	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	八 〃 輪船艘數	25	24	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	九 〃 〃 〃	26	25	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	七月帆船船艘數	39	41	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	八 〃 〃 〃	34	36	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	七 〃 〃 總噸數	5226	5598	141	／	〃 船舶 〃	月	月
／	八 〃 〃 〃 〃	3056	3194	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	九 〃 〃 〃 〃	4,245	431,928	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	七 〃 船舶共計欄艘數	81	83	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	八 〃 〃 〃 〃	73	76	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	九 〃 〃 〃 〃	94	93	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	七 〃 〃 〃 總噸數	66,179	65,911	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	八 〃 〃 〃 〃	108,111	103,439	／	／	〃 〃 〃	月	月
／	九 〃 〃 〃 〃	104,950	98,788	／	／	〃 〃 〃	月	月
139	七月份輪船總噸數	69,925	72,559	148	第3行		8,000噸	7,920噸
／	八 〃 〃 〃	97,872	92,757					

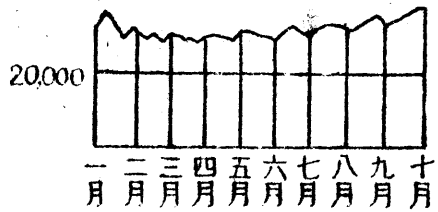
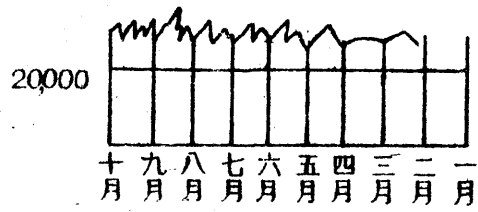
# 勘誤表

頁

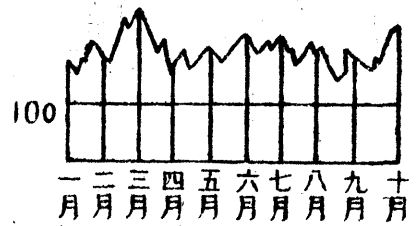
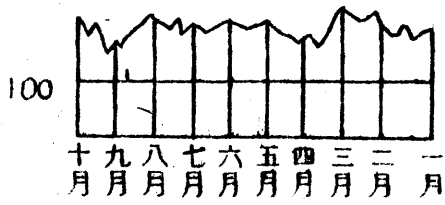
誤

正

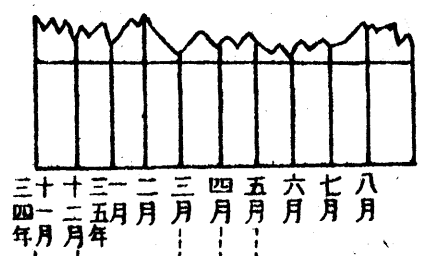
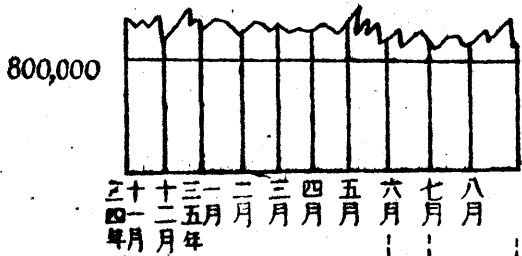
140



141



175



三十四年  
十二月  
十一月  
十月  
九月  
八月  
七月  
六月  
五月  
四月  
三月  
二月  
一月

三十四年  
十二月  
十一月  
十月  
九月  
八月  
七月  
六月  
五月  
四月  
三月  
二月  
一月



# 勘誤表

頁數行數	正	誤
六	宜蘭線基隆至八堵双軌	誤為縱貫幹線
六	臺中線包括追分—王田間	誤為宜蘭平溪淡水集々各線 誤為臺北站
十	十二 縱貫線樟山站三噸電動橋形起重機	Saxby and Ponnat type
十四	六 架空電線	加空電線
十四	十二 自動式電話交換機五〇〇門	共電式電話交換機五〇〇門
十四	電話機電報機具數均為正數	誤為小數
十八	十 監理初期	管理初期
二十	三 卅四年十一月份東線一六三、〇一六	一六二、〇一六
二十	卅五年六月份西線三、六二〇、〇〇三	三、六二〇、〇〇三
四九	十 卅五年五月貨車待修六九五	三九五
五四	五 卅五年三月貨物三、七四一、二	二、七四一、二
五四	六 卅五年四月空車廻送二六二、五	二六一、五
五四	十一 卅五年九月貨物五、九五一、四	五、九五一、六
五九	十一 卅五年七月其他二二三、六一五、四九	一、二三、六一五、四九
六十	十 生活補助費五八、七七三、八〇〇、〇〇	五、八七七三、八〇〇、〇〇
六一	三 方里	方公里
六一	七 市營公共汽車	市營汽車
六五	三 群策群力	來群策力
六五	八 五四、六二一、八	五四六三八
七十	一 計有基隆高雄上海三分公司花蓮港辦事處	計有基隆分公司一高雄花蓮港兩辦事處
九八	臺北區能容噸數 二四、五八一、四九五 新竹區倉庫土地坪數 二、六五二、四三一	二四、五八五、四九五 三、六五二、四三一
一〇二	二 大刪去	一、經營的業務項目
一〇四	表：七月份臺中分公司 一、六七七、八二二、〇六 九月份宜蘭分公司 六四二、八二七、八六	一、六六七、八三一、〇六 五二〇、五五八、七六

上海图书馆藏书



A541 212 0002 1016B

民國三十五年十二月  
新臺灣建設叢書之十六

臺灣一年來之交通

每冊訂價臺幣四十元

發行者 臺灣省行政長官公署宣傳委員會  
印刷者 臺灣印刷紙業公司第三印刷廠

628.6

民國十一年九月  
...