

570
中華民國三十七年十月

臺灣省政府交通處主管事項概況

臺灣省政府交通處編印



臺灣省政府交通處主管事項概況

目錄

交通處組織附表

(一) 鐵路

一、沿革

附實際營業里程表

橋梁表

隧道表

電信路籤號誌設備表

機車車輛輛數表

二、組織與員額

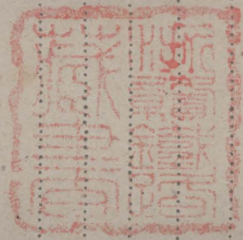
附鐵路管理局組織表

員工人數比較表

上海图书馆藏书



A541 212 0016 1206B



中華民國卅七年十月十九日收到

一一二

三一三〇

三

五

六

七

九

二

三

三

五

~~1595372~~

三、業務

1. 工務

甲 修復工程

附復舊及修繕工程數量表

乙 搶修工程

丙 重要新興工程

(一) 竹東支線

(二) 淡水線之延長

(三) 設立無線電台

(四) 集集線防護工程

(五) 恢復宜蘭線工程

2. 機務

附大中修機車車輛表

3. 運輸

附客貨運比較表

客貨運運價表二.....二四

4. 財務.....三五

附營業收入表.....三五

四、將來計劃要點.....二六一—三〇

(二) 公 路.....三〇—四〇

一、沿 革.....三〇

二、組織與員額.....三一

附公路局組織表.....三一

三、業 務.....三一

(一)公營客運業務.....三一—三四

附營業里程乘客人數及延人公里比較表.....三一—三四

(二)民營客貨運業務.....三六

(三)公路行政.....三六

(四)汽車機料.....三七



(五) 財務..... 三六

附收支統計及概況表..... 三六—四〇

四、將來計劃要點..... 四〇

(三) 基隆港..... 四一—五一

一、沿革..... 四一

二、組織與員額..... 四二

附基隆港務局組織表..... 四三

基隆港務局人員對照表..... 四四

三、業務..... 四四

(一) 設備附設備表..... 四四—四六

(二) 業務管理..... 四七

附船舶檢丈登記統計表..... 四七

進出港船舶統計表..... 四八

進出港旅客人數統計表..... 四八

輸出入貨物噸量統計表..... 四九

(三)財務.....四九

附基隆港財務狀況表.....五〇

四、將來計劃要點.....五〇

(四)高雄港.....五二六

一、沿革.....五一

二、組織與員額.....五一

附高雄港務局組織表.....五二

附現有員工人數表.....五三

三、業務.....五四

(一)設備.....五五

(二)有關業務.....五六

附核定船舶航線及航次表.....五六

船舶進出口統計表.....五九

船舶檢查丈量登記艘噸數比較表.....五九

船員登記統計表.....六〇

輪船業造船業及打撈業統計表.....六〇

高雄港務局過去現在財務概況表.....六一

四、將來計劃要點.....六二

附臺灣省進出港船舶貨物乘客比較表.....六三

五) 氣象.....六五—七三

一、沿革.....六五

二、組織與員額.....六六

附氣象所組織表.....六七

氣象所人事概況表.....六八

三、業務.....六九

1. 設備.....六九

① 圖書.....六九

附現有圖書雜誌數量一覽表.....六九

② 儀器.....七〇

附氣象所暨所屬測候所主要儀器統計表.....七〇

2. 工作概況.....七二

四、將來計劃要點.....七三

(六) 航業.....七六

一、沿革.....七六

二、組織與員額.....七五

附各單位員工人數統計表.....七五

航業公司組織系統表.....七七

三、業務.....七六

1. 設備.....七六

附航業公司輪船一覽表.....七九

2. 運量.....八〇

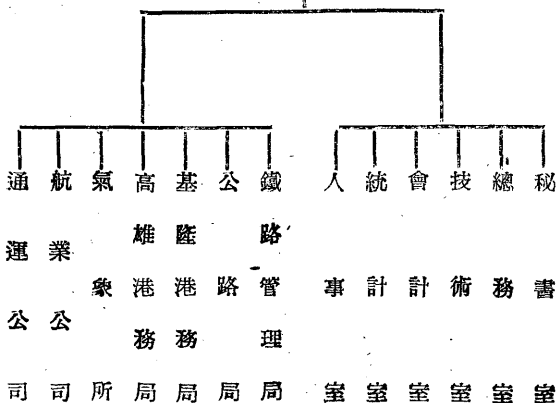
附各期客貨運運量統計表.....八〇

3	航線	八二
4	財務	八一—八三
	附損益計算表	八三—八四
	附資產負債平衡表	八五—八七
四、	將來計劃要點	八八
(七)	通運	八九—九九
一、	沿革	八九
二、	組織與員額	九〇
	附通運公司組織系統表	九一
	各任總經理任內人數統計表	九三
三、	業、務	九五
①	財務	九五
	附歷年營業收支比較表	九七
四、	將來計劃要點	九九

臺灣省政府交通處主管事項概況

臺灣省交通，在日管時代，係由臺灣總督府交通局掌理。其原有之主要部門，分鐵道部，遞信部，及海務部。此外尙有新高築港出張所，亦直隸該局。光復後於三十四年十一月一日正式成立交通處，並將所屬交通事業分別性質，先後分設主管機構，從事接收與管理。計有鐵路管理委員會（今已改爲鐵路管理局）郵電管理委員會（今已改爲交通部臺灣郵電管理局）及航務管理委員會（初改爲航務管理局今已改爲臺灣航業有限公司）三機構，分別接收前交通局之鐵道，遞信，及海務三部。並將新高港改名爲臺中港，設立臺中港築港所，繼續其未完工程，嗣以工程費用過鉅，暫行撤銷，併歸港務局辦理之。（現基隆港務局設置臺中港工程處）原總督府直屬之基隆高雄兩港務局，亦同時成立，隸屬交通處。本省沿海各港之沉船撈修工作，則特設航運恢復委員會，專責計劃管理，（嗣卽撤銷，其業務分歸航業公司及港務局辦理）所有日本投資或經營之各有關交通之私人會社，亦派員分別監理接收。通運事業設立通運公司籌備處，接收各有關會社統籌經營。（今已成立通運有限公司）公路原由總督府交通局鐵道部自動車課管理，接收後，將自動車課改爲鐵路管理委員會汽車處管理之。（今已成立公路局）又原總督府氣象臺，經我接收後，改稱臺灣省氣象局今已改稱氣象所隸屬交通處，交通處爲本省交通行政最高機關，其現在組織系統列表如後：

臺灣省政府
交通處



接收之後，見其港埠，鐵道，公路，郵電，等規模施設，頗有足取。惟各項交通規範，器材，標準，以及一切設備構造與人才，則多以其本國制度為本位，藉資統制，戰爭之時，破壞損毀者十之六七，吾人接受此日本制度，且屬殘破之餘，各部門人力物力，肆應均感困難，如何恢復舊觀，排脫羈絆，自

極艱鉅。幸賴各方面精誠協助與合作，數萬交通從業員工一心一德埋頭苦幹，得從維持及恢復之階段，進而入於發展之途徑。茲將鐵路，公路，港務，氣象，航業，通運，之沿革，業務，及將來計劃要點，分別概述於下：

(一) 鐵路

一、沿革

臺灣鐵路，創自前清光緒十三年，臺灣巡撫劉銘傳聘英人馬蒂遜為總工程師，開始建築，兩年間完成基隆至臺北線，約三二公里。越七年完成臺北至新竹線，約一〇二公里。甲午之役，日人佔據後，先後完成基隆至高雄之縱貫線，淡水線，屏東線，臺東線，宜蘭線，臺中線，東港支線，及收買臺東之關山段，集集線及平溪支線。鐵路分公營與私營，公營幹線分西東兩線，正線計長一、二一九・〇公里（內有雙軌二〇六・三公里），側線四七二・一公里，總共長一、五九一・一公里。西線起自基隆而至高雄。自竹南南下又分為兩線，一線沿海，一線穿山，兩線在彰化又會合。從八堵到蘇澳，從高雄到屏東，從二水到外車埕，從新竹到竹東，從三貂嶺到菁桐坑，均為西線。東部祇有花蓮港到臺東一線。惟蘇澳至花蓮港及臺東至林邊兩段，則以公路汽車聯絡為環島交通。私營鐵路長約三千公里，為糖廠，農場，水

泥廠，電力廠，等所經營。大戰爆發後，日人全力作軍事掙扎，對於鐵路經常養護，已不遑顧及，致枕木鋼軌，多年未換，橋梁工作，亦告停頓，迄戰事末期，盟機轟炸劇烈，毀損尤鉅。並查日人治理時代之臺灣鐵路，在其極盛時代，有機車二二〇輛，客車四六〇輛，各種貨車五、七〇〇輛。接收時，因轟炸失修，及放任等各種原因，車輛數目，減至最低水準，僅有機車一三〇輛，客車三三六輛，貨車四、八七四輛。日人時代最大的列車數目，是三八二次。接收後西線可保持有三二六次列車。

接收時鐵路除破敗之狀況以外，鐵路器材，遭受盜竊損失亦大，小部份之鐵路材料，包括機廠機器，因戰爭末期，避免轟炸，遷移至安全地點失竊極多。

上述各種窘狀之外，又加以外匯之困難問題，當時接收人員極為少數，各種不可克服之困難，倍增工作上障礙，但幸吾人於抗戰之間，習於應用代替品之辦法，勉可應付暫時情形，但非處於尋常之道，諸如損壞車輛鐵軌及橋梁，必需有新配件方得修復。

三十四年十一月一日接收時臺灣鐵路之情形，實堪令人失望，當先以維持行車為主旨，嗣即從事修復，惟在材料奇缺，財政支絀之下，極感艱鉅，三年以來，業經逐漸修復，並盡量提高運輸能力，與改善客貨業務為其中心工作，而奠欣欣向榮之基。附實際營業里程表。隧道表。橋梁表。電信路籤號誌設備表。機車車輛數表。

臺灣鐵路實際營業里程表

線路名稱										單線或複線		起	終	點	點	營業長度	軌距	
竹	淡	平	宜	縱貫線						西								
東	水	溪	蘭															
線	線	線	線	單	複	單	複	單	複									
單	單	單	單	複	單	複	單	複										
線	線	線	線	線	線	線	線	線	線									
新	北	臺	樺	三	八	基	嘉	竹	田	新	民	基	起	終	點	點		
				紹														
竹	投	北	山	嶺	堵	隆	義	南	町	市	雄	隆	點	終	點	點		
竹	新	淡	臺	菁	蘇	八	新	民	高	高	嘉	竹	終	點	點			
				桐														
東	投	水	北	坑	澳	堵	市	雄	港	雄	義	南	點	點				
一六·六	一·二	二一·二	一·二	一一·九	九五·〇	三·八	五〇·一	一六二·九	二·四	五八·一	九·三	二五·七	七四一·四	營業長度	公里			
〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	〃	一〇六七	軌距	單位	公尺		

臺灣鐵路橋梁表

西	線別		大橋		小橋	
	縱貫線	臺中線	座數	總長度(公尺)	座數	總長度(公尺)
宜蘭線	臺中線	九五	一一、五八五・〇	一、二一三・〇	四四五	二、九一二・〇
二六	二二	三、七九五・〇	六三四・〇	七五	五一九・〇	一一二・二
二、一九九・〇	七八三・〇	一、二一三・〇	六三四・〇	七五	五一九・〇	一一二・二
七八三・〇	一、二一三・〇	六三四・〇	七五	五一九・〇	一一二・二	一一三・三
一四四	七五	四四五	二、九一二・〇	四四五	二、九一二・〇	一八三・三
八九六・〇	五一九・〇	四四五	二、九一二・〇	四四五	二、九一二・〇	一八三・三
一八三・三	五一九・〇	四四五	二、九一二・〇	四四五	二、九一二・〇	一八三・三
一八三・三	五一九・〇	四四五	二、九一二・〇	四四五	二、九一二・〇	一八三・三

總計	臺東線	屏東線	屏東線	集集線	臺中線
單	單	單	複	單	單
線	線	線	線	線	線
臺花	花	社鳳	高	二	王竹
蓮	蓮		雄		
東市	市	邊山	港	水	田南
臺東	臺東	東	鳳	外	追彰
海蓮	花蓮			車	
岸	港東	港	邊	埕	分化
九一七・三	一七〇・七	一七五・九	四四・四	二九・七	八九・三
一・二	四・〇	六・二	九・四	二・〇	二・〇
〇、七六二	〇、七六二	〇、七六二	〇、七六二	〇、七六二	〇、七六二

臺灣鐵路隧道表

西				線 別	座 數	長		最 長	度
屏	宜	臺	縱			總	長		
東 線									
東 線									
東 線									
一一	一一	一一	一一			一、九一〇		五四一	
一一	一一	一一	一一			五、九〇三		一一、二六九	
一一	一一	一一	一一			六、五五一		一一、一六六	
一一	一一	一一	一一						

總 線		東 線							屏 東 東 線						
計		臺 東 線	小 計	竹 東 線	平 溪 線	淡 水 線	集 集 線	東 港 線							
一一	一一									一六	二、五七四〇	一、五二六〇	七六	四六五〇	一八・八
一一	一一	四四	一六九	一	五	一	三	一							
		四、二二三〇	二、六二三・八	三、四〇八	二、一九九〇	一四〇〇〇	九七〇	四〇〇							
		四六七〇	三、四〇八	七六〇	一四七〇	四〇〇	四〇〇	六〇							
		二〇〇	八五九	二四	九	二	六〇	三							
		一〇五九	五、五一九・七	一二五・七	六四〇	一六一〇	三五八〇	一九〇							
		六、四〇二・七	八八三〇	一一二五・七	一四・八	一四・八	一四・八	七・六							

總	線東	線				
	臺	小	竹	平	淡	集
	東		東	溪	水	集
計	線	計	線	線	線	線

五七 一 五六 一六 一五 |

一八、五二五 一、一一六 一七、四〇九 三八〇 五七五 一〇一 一、九八九 |

一、一一六 三八〇 二九五 一〇一 八〇六 |

臺灣鐵路電信路簽號誌設備表

種別	路別	機		號誌	設備	實施	電		路	信	電氣路簽機(具)																																																																																					
		臂形	式燈色				機(具)	線(公里)			單軌	雙軌																																																																																				
總計	線東	花 蓮 港 花 蓮 港 臺 東 港 臺 東 港	單條線	雙條線				長途	調度	行車	區間	長途	調度	行車	區間	有線電報	(座)臺電線無	用軌	單軌	用軌	雙軌	(里公)路線	五十三	七	四	三	三	三	六	一	六	八	八																																																															
																							二六	五					四八	三	一三	六三	六二九	六五	九〇八	一八四	二六	一、五二	三〇	六																																																								
																							一〇						四	三	二	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一	一																																																						
																							八						二																																																																			
																							三						二																																																																			
																							二七						三																																																																			
																							二						二																																																																			
西	縱貫	基隆 高雄 田町 高雄 港					六	二	一	二	八	三	五	一	二	三	六	二	三	三	二	六三	八	六	二	一	六	二	六																																																																			
																						一〇	七							二	一	一	二	二	一	二	一	三	一	二	二	二	二	二	二	二	二																																																	
總計	線西	屏 宜 (八堵 蘇澳 基隆 八堵) (高雄 林邊 社邊 東港)																																																																																														
																																															一〇	一																																																
																																															八																																																	
																																															三																																																	
																																															二七																																																	
																																															二																																																	
																																															二																																																	
																																															一〇																																																	
																																															八																																																	
																																															三																																																	
																																															二七																																																	
																																															二																																																	
																																															二																																																	
																																															二																																																	
二																																																																																																
二																																																																																																
二																																																																																																

此
页
空
白

機車車輛數表

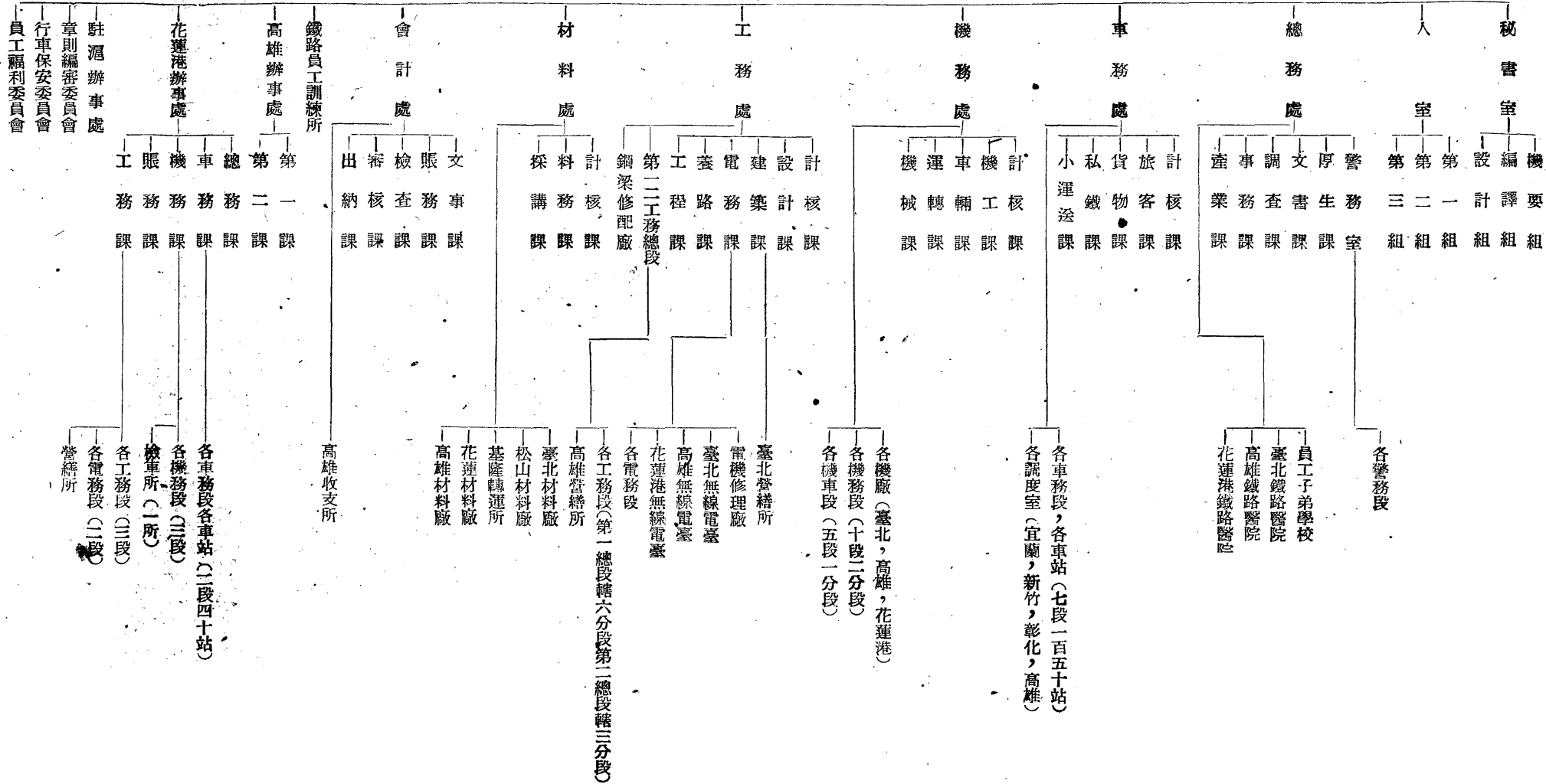
客 車 機										類 別							
衛 行 郵 參 貳 頭 餐 花 共 調 列										數 目	輛 項 別	時 間					
生 李 政 車 車 車 等 等 等 車 車 計 用 用																	
1	1	4	3	1	3	1	1	1	1	2	3	5	1	8	完 好	東 線	民 國 三 十 七 年 八 月 底 止 數 量
1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	0	3	待 修				
1	1	4	3	1	3	1	1	1	1	2	6	5	2	2	合 計		
1	2	8	7	3	3	5	1	4	5	3	4	1	1	6	完 好	西 線	
2	1	1	3	9	4	1	1	1	1	8	6	2	5	6	待 修		
2	2	9	8	2	5	5	1	4	5	3	7	1	1	6	合 計		
										總 數							
												253					

二、組織與員額

光復後，于民國三十四年十一月一日正式成立臺灣省行政長官公署交通處鐵路管理委員會管理之。惟時以接收人員僅二十餘人，故暫取監理辦法，于會內設總務，車務，機務，工務，汽車，材料，會計，等七處，監理前之交通局鐵道部內各機構。並於外部分設臺北，高雄，花蓮港，三辦事處，監理前鐵道部之三事務所，更擇各重要站及場廠，派駐監理，執行實際營運，並設置鐵路警察署，以維持車秩序。三十五年二月間，日籍員工，大部遣送回國後，增加人員，逐漸照預定計劃接管，遂由監理進而直接管理。同時撤銷原鐵道部各機構，併歸委員會，並改工場為工廠。四月撤銷警察署，全路治安秩序，改由憲警維持（現設立警務室）。卅六年五月，公署改制，省府成立，六月撤銷臺北，高雄，兩辦事處，改組各區，站，分歸車，工，機，各處直接管轄，在高雄及花蓮港，各設收支所，隸屬會計處。各機廠改隸機務處，另在高雄設立駐高雄辦事處，洽辦事務。卅七年三月，鐵路管理委員會改組為鐵路設計攷核委員會，並成立鐵路管理局。附組織系統表

車		貨			車	
共	油	水	平	高	蓬	共
櫃			邊			油
計	車	車	車	車	車	計
五	一				一	四
五	二	三	三	三	七	六
<hr/>						
五	一				一	四
五	二	三	三	三	七	六
<hr/>						
五	一				一	四
五、〇	一	二	九	九	八	八
<hr/>						
二	〇				一	七
二	〇	二	九	〇	三	〇
<hr/>						
五、二	一	二	二	八	一	八
<hr/>						
五、七	二					四
						六
						四

臺灣省政府交通處鐵路管理局



此
页
空
白

鐵路接收之初（民國卅四年十一月），僅有內地來臺接收人員數十人，在人心未定，秩序未復之情形下，督促以五千餘日人為主體所領導一萬數千餘本省人之惶惑無主散漫失序之大集團，從事於保持鐵路體系與運輸功能而達成軍隊軍品之緊急佈防與客貨運之正常交通，使無片刻停頓。嗣於三十五年三月起將日、琉、籍員工大部份遣送回國即代以本省籍及外省籍員工充任。茲附比較表如後：

鐵路接收時以迄三十七年六月底止員工人數比較表

期 別	類 別				共 計	備 考
	內地來員	本省人員	日琉籍人員	籍		
接收初期	八人	一三、九六〇人	五、六〇三人	一九、五七一	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	一三、六九九	四、一四一	一七、九二一	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琉籍服役員工一七二三人之內。	
管理初期	二七八	一三、九八九	四六〇	一四、七二七	本期自五月開始人數以五月份為準，前期遣送日籍員工數五一四三人在內。	
接收週年	五二〇	一四、三五六	四二九	一五、三〇五	按卅五年十月卅一日實在員額計列	
現在	一、二八八	一五、二一六	日籍二三	一六、五一七	按卅七年六月實在員額計列。	

三、業 務

1. 工 務

本省鐵路在光復前，以材料來源斷絕，復時遭盟機轟炸，沿線路基軌道橋梁隧道房屋號誌及一切設備，均蒙重大之損害。因此，日人遂將林邊枋寮支線，及北投新北投支線拆除，作為補充應急之用。迨我接收時，沿線已成麻痺狀態，瘡痍滿目，一切均趨停頓。當時東線及西部集集線，均因颶風洪水之損壞，不能通車，基隆及高雄兩站場內側線以及烏樹林溪橋等七座被空襲轟炸損失重大通車至感困難，而來臺接收之工務人員不及十人，即分配全線，督促趕修，於是年底以前始得通車，交通日漸恢復。三十五年日籍職員陸續遣送回國，是時工務人員，僅數十人，並選拔本省籍工務人員，勉為接替，對於戰時破壞之復舊工程，擇要修復，并兼顧及風水地震災害之搶修，在款料兩難情形之下，勉為支撐，使交通未嘗間斷。復應地方人民之需要，於是年十一月將竹東支線，予以興修，故是年為最艱苦之年，得安然渡過，打破中外人士對於臺灣鐵路接收後，如料源不繼，最多半年，全線均須停車之預料。三十六年本擬將一年內擬定設施計劃，予以一一實現，不意三十六年春間因發生事故致沿線遭受重大損失，一切工作，均受停頓，繼復遭五六月間風水災害，及八九月間之第二次空前猛烈風水災害之摧殘。但每次均能在工款材料極端短絀之下，予以短期中搶修通車。又屢經接洽之外匯材料二十萬美金乃於三十七年三月間運到，同時復承臺灣銀行借撥材料款臺幣廿二億元及最近復獲一百五十萬元之美援，對於路料之供應

得以接濟，鐵路工作，日趨於有利之途。茲將光復後臺灣鐵路工務實施概況分述如下：

甲、修復工程：三十四年十一月一日接收伊始，因沿線破壞甚烈，東西沿線交通不能通暢，即趕作初步之搶修，於是年十二月中，東西兩線，全部恢復通車，同時計劃，一面將損壞之路線橋涵以及行車設備，首先予以修整，次及於業務需要之工程，一面復予以加強與改進。茲將各項工程列表於後：

自接收至卅六年底止復舊及修繕工程數量表

工程項目	單位	數	附註
路線工程	處	四二	包括路基護隄護岸等
①復舊	處	一八六	
②小修	處	三六	包括全部油漆及橋墩加固護墩等工程
橋梁工程	座	六二	
①橋梁復舊	座	三一八、六一一	包括局部油漆及小修
②橋涵修理	座	八五、五九六	
抽換枕木	根	六七、六三七	自三十四年十一月至三十七年二月底
補充道碴	立方公尺	三三、六一八	
抽換鋼軌	公尺		自三十四年十一月至三十七年二月底
修復岔道	公尺		

註

號誌工程	復舊	具	處	二一
復調度電話	四八九			
復舊外線	四、二〇〇	單線長度		
恢復電動力	五〇〇			
恢復電燈	一六〇、〇〇〇	包括月臺雨蓬等		
車站及附屬建築物	全部復舊			
局部修繕	二五二			
修復工廠及倉庫等	一〇〇			
辦公室	①復舊			
及宿舍	②修繕			
處	四一			
處	四七七			
處				
處				
處				
瓦特				
馬力				
公里				

卅七年半年至八月止修整工程數量表

工程項目	單位	數	量	附註
抽換枕木	根	二四〇、八二一		<p>各段枕木腐朽情形平均約佔全數百分之五十其 中不能負重者六〇萬根，短期內尚能勉用者約 四〇萬根，全線共需換一〇五萬根本年撥換四 十萬五千根，至六月底已換如上數 磨損必須抽換者六十五公里三十七年三月至八 月底共換如上數</p>
抽換鋼軌	公尺	一六、三〇一		
補充道碴	立方公尺	三三、一八一		

機	站	車	護	隧	涵	鋼	護	鋼	修
	場	站		道	洞	梁		梁	復
	設	房		修	修	修		油	岔
廠	備	屋	坡	理	理	理	墩	漆	道
								平方公尺	公尺
				座	座	孔	座		
棟	處	棟	公尺						
				一一、九五五	七	五	五	四	五
一〇	三一	三七						六〇、九七八	七、五三五

〔集集線第一三五隧道，臺中線第七隧道，白沙屯第一隧道，及宜蘭線竹子嶺隧道等〕

乙、搶修工程：三十五，三十六兩年中，東西線風水地震災害，年必數次，每次均甚劇烈，日夜搶修，皆使最短期間內恢復通車，尤以集集線全線，縱貫線新市永康間及山崎竹北間，東港線等，路基常被洪水沖毀，但均隨沖隨修，終使車行無阻。三十六年八月廿九日，東線之颯洪，為數十年僅有之鉅災，鋼梁、鋼軌、枕木、道渣、遭洪水沖失者，達一百五十餘處，災區遍及全線，經全線動員，日夜搶修，務期於兩月內恢復通車，不意工程甫將告竣，又遭十月一日及七日颯洪之襲擊，除新修復之災區，重受摧損外，另受新創卅七處，迨十一月經趨趕即將通車中，又受第三次

颶洪之襲擊，因延至三十七年二月始全部恢復交通。故東線三十六年災害之烈，乃為數十年來所未曾有，而僅憑少數員工之努力，於極短期間搶修通車。

丙、重要新興工程

(一) 竹東支線：該線位於新竹市及竹東鎮之間，長十七公里，其目的為運輸竹東地區所蘊藏之產物。日管時代開始興修，約完成百分之廿，至投降停工。光復接收後，鑑於該線之重要，復應當地人士之請，是時雖在財力物力人力極度缺乏之下，及東西線修復工程緊急之中，但事關開發資源，繁榮工業，決於三十五年十一月初興工，預定六個月竣工。至三十六年二月，工程進行尚稱順利，約完成百分之六十五，如期完成，自在意中，不意受二二八事故之影響，工人星數，材料多被盜失，停工月餘，復經六月間之長期雨季，物價暴漲等阻礙，延至三十六年十月始全線通行工程車，十一月五日，舉行通車典禮，正式開始運輸業務。

(二) 淡水線之延長：該線北投至新北投之軌道，計長一公里二百公尺，在日管戰爭時代，予以拆除，其路材充作軍用。接收後籌劃興工修復，於三十五年八月十五日正式通車。

(三) 設立東西線無線電臺：鐵路為求與南部東部取密切之聯絡，增進業務效率，極力籌設臺北、高雄、花蓮港、無線電臺三處，於三十五年十月正式成立。

(四) 集集線防護工程：集集線為日管時代，運輸建設日月潭水電廠材料而修築，其工程極為簡陋

復以山中木材多由該線輸出，而獲保留此線，但該線四公里及二十五公里一帶每年均遭水害，不能經常通車，自光復後，鐵路爲維持車行無間斷，因對於該線防水工程之設施，如水制護岸之構造，地點之選擇，頗費苦心。二十五公里處加做水制及護堤之鉅大工程，使河流逐漸改道，每年被害範圍，逐漸縮小，現已頗著成效。三十七年之水害，僅限於第四公里之一隅，受害不重。

(五)恢復宜蘭線工程：臺灣光復時，宜蘭線之八堵基隆間，因該線內之基隆河橋，旭川橋，及竹子嶺隧道，被炸損壞甚烈，全線不能通車，迨接收後，即行趕將上述各橋及隧道路基等逐步予以修復，於三十七年七月全線直達通車。

2. 機 務

接收之初，人力物力之困難情形，已如上述。關於機務方面，初來接收者，僅高級技術人員五人，以之監理全路之廠，段，數量上已感不敷，當時內地技術人員，多爲各路方面所約，卽一般人員，又多不欲冒險來臺，致人的問題，最爲困難，故不得不就地取材，乃就本省籍員工中，儘量越級提升，並督飭各廠段加緊工作，以資應付業務需要，及復舊早日完成。如改製客車座位原屬機廠工作者，而權由檢車段招雇臨時工負責代行，同時並多方設法變通修復機車十輛貨車七百餘輛，陸續加入駛用，否則業務無從經常維持，而此項車輛經長期之風化腐蝕後，亦將成爲廢鐵矣。所有沿線供給煤水設備先後予以修復。各機廠，機務段，檢車段之機械及電氣設備，趕予整修，同時因修車材料如輪箍、烟管等等極端缺乏

，趕向外洋訂購，嗣經年餘之時間始行於三十七年三月運送到臺。另新購機車五輛裝配後於卅六年五月先後加入行駛，計自接收起至卅七年六月底止，除其他小修不計外，共修機車四八四輛，客車四七九輛，貨車四一五二輛及汽油車二二輛。附表於後：

大中修機車車輛數表

機 客 貨 汽	車 大 中 修	卅四年十一月 至十二月		卅五年	卅六年	卅七年六月止	合	計
		大	中	大	中	大	中	
油								
	車							
	中	一	三	〇	六	一	八	二二
	大			四	六	一	四	
	車							
	中	二	〇	三七	一六五	二四一	四四五	四一五
	大	〇	〇	七八九	一、八九七	一、〇〇〇	三、七〇六	
	車	一	一	三九	三九	二六	一〇四	四七九
	中	一	一	一四七	一四五	七二	三七五	
	大	七	一	一六	一〇三	五一	二八七	四八四
	車	六		六三	八四	四四	一九七	
	中							
	大							

註：東西線均在內

3. 運 輸

本省公營鐵路客運，以民國卅三年為最旺，平均每日為十七萬人左右。接收時，平均每日僅十一萬人左右。逐年均有增加，現平均每日已達十四萬人左右。至於貨運，以民國三十年為最旺盛，每月運量均在七十萬噸以上，自太平洋戰事發生，即一落千丈，迨至光復，於三十四年十一月接收時，計十一、十二、二個月，每月僅運十三萬餘噸，不及旺時五分之一，其原因為破壞之餘運輸力弱，嗣經努力修復，貨運每月平均達二十八萬噸以上，現已逐漸增加，每月平均達四十萬噸左右。大宗貨物為煤炭、肥料、砂糖、水泥、米、食鹽、碎石等。

接收時迄現在止客運及貨運比較表

時 間	客 運	貨 運
卅四年十一月十二月	一〇、三九七、四六三人	三〇六、二二七噸
卅五年十一月十二月	四四、九四〇、九二八人	二、四〇八、一六二噸
卅六年十一月十二月	四七、五七四、〇二七人	三、五四〇、一三六噸
卅七年一月七月	三〇、七八五、九二五人	二、九七二、四九七噸

鐵路最近客貨運價表

卅七年八月十五日調整

客票價目：(臺幣元)

票別	等別			附註
	三等	二等	頭等	
普通票	八元	一六元	三二元	(每人每公里) (照普通票加百分之五〇)
特快票	一二元	二四元	四八元	
汽油車票	按普通票二等收費			
臥車票	上 一七〇〇元 中 二〇〇〇元 下 二〇〇〇元	上 三四〇〇元 下 四〇〇〇元	下 六〇〇〇元	

貨票價目：(臺幣元)

類別	等別					附註
	五等	四等	三等	二等	一等	
整車	二六〇〇	三九〇〇	五四〇〇	七五六〇	一〇二四〇	(每公噸公里)
零擔	普通零擔：每百公斤每公里八元 特別零擔：每百公斤每公里六元					

民生必需品優待辦法：

類別	減收成分數	類別	減收成分數
米，穀，蕃薯， 救濟肥料	減收七成五 減收八成	鮮魚	減收四成
普通肥料	減收六成五	薪炭，穀物，水菓 食鹽	減收二成五 減收三成

4. 財務

日本投降以後，日籍職員失去鐵路管理上之控制能力，營業收入損失頗大，迄接收後極力整頓，始漸增加。但物價日高，不敷成本。嗣又以調整員工生活，購買煤炭物料，均加重開支。附自三十四年十一月一日接收至三十七年七月底止營業收入表。

接收起至卅七年七月底止營業收入表

時間	營業收入	說明
卅四年十一月至十二月	一二、八〇一、八七二、三九台元	營業收入僅包括客貨收入。
卅五年一至十二月	五四六、一四七、八八六、七四台元	
卅六年一至十二月	二、七六七、九八九、九一九、二九台元	
卅七年一月至七月	七、七三八、二九八、九一三、七七台元	

四、將來計劃要點

鐵路對於各項設備，爲徹底整頓修復，以配合本省整個經濟復興，經擬訂三年復興計劃全力推進，其要點如下：

1. 增進行車安全

(1) 抽換腐朽枕木：三年內擬抽換枕木一百〇五萬根，第一年四十萬根，第二年五十萬根，第三年十五萬根。三十七年擬換之四十萬根，已向省林管局訂購枕木卅二萬根，現正陸續交貨，分段趕換中。

(2) 抽換磨損逾限鋼軌：已逾安全限度急須抽換之鋼軌六十公里，擬於第二年完成。其磨損亦達限度之另五十公里，擬於第三年完成。

(3) 重建曾文溪橋：曾文溪橋因屢遭洪水冲刷及地震影響，并因戰時保養欠佳，橋墩傾斜，鋼梁腐蝕，間徑斜桿多處折斷，載重力薄弱，爲維持通車計，擬計劃重建新橋。第一年擬完成基礎工程二〇%。第二年完成基礎工程六〇%，墩座工程七〇%，第三年完成基礎工程二〇%，墩座工程三〇%，鋼樑工程一〇〇%。

(4) 加固其他橋樑：大肚溪、大甲溪、大安溪、鳳山溪、紅毛田溪等橋，大都因河流地震關係，基礎露出土面，墩座傾斜，接收後已予以搶修加固甚夥，茲擬續行加固者，計有二十三座，擬於第一年完成十五座，第二年完成八座。

(5) 加強橋樑負荷力：西線橋樑負荷力在K S 一五以下頗多，須加強至K S 一五標準，以應付今後運輸之需要者，計幹線四〇五座，支線二五三座，日人亦知此弱點，曾計劃加固及更換，因戰事而未果，接收後亦曾有籌劃，徒以外匯材料無着未能着手，茲擬利用美援材料於第一年完成幹線橋五〇座，第二年完成幹線橋三五五座，第三年完成支線橋二五三座。

(6) 防護路基：西線路基原有漿砌，盛乾砌，卵石擋土牆，防水堤蛇龍等項護坡，須修復二九處，新添四〇處共六九處，擬於第一年完成四〇座，第二年二九座。

(7) 養護隧道：掃叭隧道，臺中線第七號隧道，集集線第五號隧道等，或內部發現裂痕，或漏水，均曾籌劃修理，茲擬於第一年完成之。

(8) 重要改線工程：鐵路東線及集集支線（二四）至（二七）公里一段，路線傍靠河邊或在老河床之上，每當雨季，山洪暴發，急流挾巨石沖來，凶湧澎湃，猛不可當，橋樑軌道悉遭沖毀，每年雨季，行車屢爲之停頓，急須部份改線，以策安全。東線部份擬於第一年按鐵路考核設計委員會所提之改線計劃加以勘測設計，第二年完成五〇%，第三年完成五〇%，集集線部分二十四至二十七公里於卅六年施行水制及護堤工程，卅七年對於防禦山洪之冲刷，頗着成效，倘來年颱風洪水季節該段仍被沖毀時即須將路線移入山內改築隧道線。

2. 加強運輸能力

(1) 趕修機車車輛：如修理用重要配件及原料能供應無缺，擬照運輸需要情形，於第一年修復毀壞機車三八輛，客車一四輛，貨車二四輛，第二年機車三六輛，客車一〇輛，貨車七〇輛。第三年機車一二輛，客車一五輛，貨車七〇輛。

(2) 擴充機車終點設備：機車終點設備：如水鶴灰坑等等，關係機車運用效率至鉅，擬於第一年完成彰化水鶴、中壢、新竹、大甲、二水、嘉義灰坑，第二年完成基隆水塔，臺中、苗栗、三叉灰坑。

(3) 補充各機廠及機務段修理機具：臺北機廠須添機車整備工場及鑄鋼場，並補充工作機械檢修設備及配件，高雄機廠需添設變電所，擴充木器工場，花蓮港機廠須添組立工場，各機務段須增設落輪坑起重機電鉗機等機具，擬視外洋機具材料供應情形分三年完成。

(4) 裝設調度電話：列車車輛調度得宜，為增強運輸能力之要圖，全路共有一九二站，調度電話僅有總機二部分機四三具。茲已計劃裝置調度總機五部，分機三百門，使全路構成調度通訊網，配車行車集中指揮。

(5) 改進保安設備：各站遠距號誌，擬於第二年恢復三八座，第三年恢復五座，又沿線與公路或街道平交道保安裝置，儘量搜集舊料，擬於第二年恢復三六座，第三年四座。

(6) 修築支線：新竹至竹東之鐵路，已於去秋完成，關於由竹東延展至內灣一段計長一二·三公里，包括大橋二座，小橋一七座，隧道一座，車站二處，擬於第一年完成二〇%，第二年完成八〇%，又

林邊至枋寮復軌工程，計十一公里，須築土方四萬方，護坡一、七〇〇平方，橋樑三座，車站二處，機車房一處，機車轉盤一臺，及煤水設備，擬於第二年完成二〇%，第三年完成八〇%。

3. 改善客貨業務

(1) 客運業務

(甲)改善客車設備：第一步擬將一二三^三次快車車輛全部油漆刷新，改良座位，增設茶水，改造門窗，改善車內電氣設備，各次快車完成後，其他客車之設備，即可順序舉辦。

(乙)增加臥車：正計劃在夜快車上，除掛一二散座客車為短途旅客乘坐外，儘量掛臥車，以便長途旅客。

(丙)增開列車：擬俟客車輛數增多機力充足再視需要情形加開直達及區間旅客列車。

(丁)擴展省內水陸聯運：除已與私營鐵路辦理聯運外，擬俟航行省內各部定期輪船行駛後，並舉辦水陸聯運，擴大聯運範圍，東西兩區域之客貨運，得以暢通。

(2) 貨運業務

(甲)改進各站裝卸設備：各站裝卸設備如起車機，夜間裝卸燈光設備，及地磅等，擬先分別裝設或修理，以縮減貨車裝卸時間，防止裝運逾車。

(乙)減少事故保障貨運安全：除三十七年四月一日起取銷整車紙封，改用鉛彈封車辦法外，並擬於最近期內實施貨車加「鎖」辦法。以增加中途安全，此外並積極推進貨運安全運動，嚴防偷竊，對於事故較少各段站，並定獎勵辦法。

(二) 公 路

一、沿 革

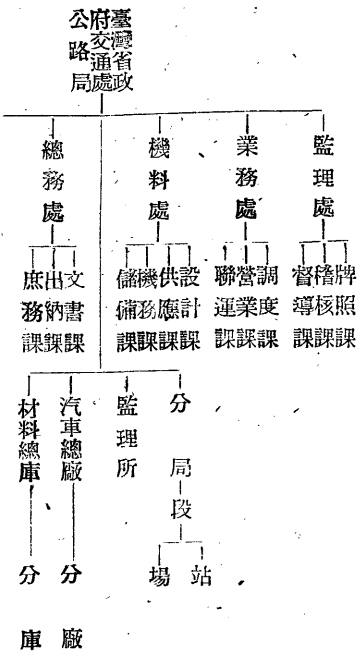
臺灣公路興築於清同治十三年，爲鎮壓暴亂，會建築軍用道路三大幹線，迨日人竊據臺灣，爲適應軍運，漸次展築，並獎勵民間修建鄉村道路，迨光復接收時，全省有幹線與支線三、七九七·五公里，連鄉村道路併計，共有一七、五一五·六公。里在日管時代，於總督府交通局鐵道部內設立自動車課管理之。光復之初，其業務改由鐵路管理委員會汽車處接管，所有一切設備，因戰事破損殊甚，益以配件輪胎之不足，以致車輛缺乏，公路交通幾陷停頓，民國三十五年八月一日成立公路局，統一公路行政。在業務方面，整修舊車、添購新車、恢復停駛里程，加強運輸能力，在行政方面推行中央法令，釐訂管理規章，以及公路交通安全之促進，民營汽車客貨運輸業之督導與輔助。其公路工程則屬建設廳公共工程局

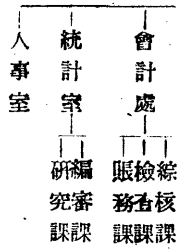
主管之。

二、組織與員額

公路局成立後，局內分設業務、監理、技術、材料、總務、會計等六處及統計室，嗣增設人事室，並將技術材料兩處，併為機料處，局外除段站及保養場外，另設修車廠及材料總庫，惟監理所尚未成立，現暫設監理處派駐各段站辦公。

臺灣省政府交通處公路局組織系統表





(附註) 各分局，汽車總廠及分廠，材料分庫，各監理所等，為節省經費起見，尚未成立，現暫設修車廠一所，監理處派駐臺北，臺中，高雄等段三辦公處及臺東花蓮二監理站。

公路局內外員工，迄未達原編制最高名額，截至卅七年六月底止，局內外暨附屬部份共計一、九三二人，其中職員七六二人，售票員二四二人，司機二六四人，技工三八五人，普通工人二七九人。

三、業 務

一、公營客運業務

本省公路之幹線客運，向以公營為原則，在日管時代，分設臺北、臺中、高雄、枋寮、蘇澳等五自動車區，辦理各該區域之運營監督事宜。光復之初，改稱為汽車區，迨公路局成立，改區為段，並將蘇澳改為花蘇段，現改稱宜蘭段，分別主管各該段之公營客運業務。自卅五年九月廿六日正式通車，次第恢復原有路線及開闢新線。其兩年來各段營業里程，乘客人數及延人公里分列比較表如下：

期	間	總營業里程公里計	期	間	總乘客人數計	期	間	總延人公里計	
日管時代最繁榮時期 (卅二年每月平均)	光復接收時期 (卅四年十一月)	卅五年八月成立	九	月	七九三	六六、四九	日管時代最繁榮時期 (卅二年每月平均)	八、六七、五四七	
光復接收時期 (卅四年十一月)	卅五年八月成立	九	月	三、七四三	四三、三六	光復接收時期 (卅四年十一月)	三、五〇、三五三		
卅五年八月成立	九	月	三、九七五	四、四四八	五、八二、六二八	卅五年八月成立	四、四四、四四八		
九	月	三、六七一	九	月	五、九一七	九	月	五、八二、六二八	
十	月	三、九三〇	十	月	一、五二六	十	月	二、三六、九二〇	
十一	月	四、三九三	十一	月	一、八六、三七	十一	月	三、二二、二八七	
十二	月	八、六九三	十二	月	三、九一、八四	十二	月	六、六八、五三〇	
卅六年一月	一、二二二	卅六年一月	一	月	五、三、四七	卅六年一月	一	月	九、八〇、九三九
二	月	一、二九三	二	月	六、三、四六	二	月	一〇、六八、七八四	
三	月	一、三八〇	三	月	三、七、五四	三	月	六〇、一、三三五	
四	月	一、四六七	四	月	一〇、〇、四一	四	月	一、三、五三、四九九	
五	月	一、四三〇	五	月	一、三、六、七四	五	月	一、七、一、九四、八三〇	

公營客運業務種類

(1) 班車、計分普通班車、直達車、夜班車、遊覽車四種

卅七年												
六	五	四	三	二	一	十二	十一	十	九	八	七	六
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
一、三、一、五	一、三、一、五	一、三、一、五	一、二、八、九、八	一、二、五、六、四	一、二、五、六	一、二、六、九、九	一、二、五、九、五	一、二、六、一、〇、九	一、二、五、七、四、七	一、二、五、三、一、二	一、二、五、九、五	一、二、五、〇、三
卅七年												
六	五	四	三	二	一	十二	十一	十	九	八	七	六
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
一、〇、八、六、七、二	一、〇、八、七、七	九、三、〇、七、〇	八、五、〇、一、六	七、六、四、〇、三	一、二、五、三、四、七	一、二、四、三、四、九	一、二、四、八、二、五	一、二、四、七、八、七	一、三、〇、五、四、八	一、二、七、四、三、九	一、二、四、〇、三、八	一、二、三、八、九、九
卅七年												
六	五	四	三	二	一	十二	十一	十	九	八	七	六
月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月	月
一、四、七、七、三、九、八、五	一、四、七、七、一、八、八、〇	一、二、六、四、一、九、五、〇、七	一、二、八、八、四、三、九、九	一、〇、三、五、一、一、七、八	一、五、六、六、一、九、九、七	一、五、一、二、六、八、七、六、三	二、〇、四、四、六、八、四、五、九	二、〇、〇、八、二、六、三、一、〇	一、八、八、三、三、七、七、〇	一、八、三、六、三、五、五、一、二	一、四、六、一、〇、五、九、八、七	一、八、一、二、八、七、一、九、〇

(2) 特別快車：以裝備七座旅行車駛用，於乘客滿座時開駛，不受時間限制。

(3) 包車：為便利團體參觀，學校旅行，友好遊樂等，特以大客車及旅行車供各界包用。

(4) 市區公共汽車：卅六年三月間奉令接辦臺北、基隆、高雄三市區公共汽車，同年六月交還各該

市政府自行經營，惟於同年五月間由局舉辦之臺南市區公共汽車，現仍由局辦理。

(5) 交通車：為謀各機關員工上下班便利起見，奉准承辦各機關交通車業務，惟目前僅限於臺北市

及公路局臺北段所轄路線。

(6) 客運附屬業務：班車行李及進出口旅客行李之輸送包裹及郵件之運輸招登車廂及車外廣告等。

各段現有營業客車旅行車數量分別如左：

臺北段	大客車	九三輛	旅行車	一〇輛
臺中段	大客車	五一輛	旅行車	三輛
高雄段	大客車	三六輛	旅行車	二輛
枋寮段	大客車	三三輛	旅行車	一輛
宜蘭段	大客車	四二輛	旅行車	一輛
合計		二五五輛		十七輛

上述五段現共轄總站一所，一等站十二所，二等站十所，三等站廿七所，代辦站一百三十所，招呼

站三百四十六處。

二、民營客貨運業務

本省公路之支線客運及全線貨運，均由民營，全省民營汽車運輸業，計有客運公司十四家，共有客車二百二十二輛，貨運公司二十一家，共有貨車一一四七輛（尚有特約車二四五輛）小汽車行四十一家，共有小汽車二二一輛。

三、公路行政

本省公路行政，始係照省頒章則實施，嗣即依照中央頒佈之「汽車管理規則」配合本省實際情形，釐訂檢驗考驗異動登記，行車取締等各項細則七種，經交通部公路總局審定後，循序施行。卅六年七月行政院頒佈「公路汽車監理施行辦法」並修正「汽車管理規則」交通部亦公佈汽車及機工管理有關章則多種均經推行。

本省原有汽車客貨運會社廿七家，除二家完全臺股仍由臺股繼續經營，二家完全日股及四家路線與幹線重複，由公路局接收公營外，其餘十九家另有以出租小客車爲業者三家，以均係日臺合資，經公路局依照中央頒佈之公司法，督飭分別改組爲公商合營公司，其資產照日產處理辦法之規定，由日產清理處委託公路局予以清算後，仍將各公司內之公股及保留股全部出讓予民股，使完全民營，現此項出讓工作，已次第告竣，至私有營業汽車，僅就營業貨車一項而言，在卅五年初估價即達八百餘輛，此類車輛

漫無組織擅自營運，影響公路交通秩序甚巨，經呈准省府頒行「臺灣省私有客貨汽車營運管理辦法」及「管理營業汽車暫行辦法」自卅六年四月起開始舉辦全省汽車運輸業登記，經登記後准其參加各客貨運公司，作為特約車營運。

四、汽車機料

公路局成立之初，接收廢舊車輛中勉可行駛者，僅卅二輛，卅五年十二月及卅六年一月先後接管花蓮及新港兩自動車會社之舊車，可能行駛者，僅大汽車一輛，卅六年四月至五月接收臺北近郊基隆蘭陽及臺中等四家客運會社之舊客貨車共計一百一十二輛，其中能勉強行駛者，亦僅卅五輛，當時公路幹線業務幾瀕停頓狀態，嗣經籌借巨款，委託本省前貿易局及臺灣汽車公司訂購美製福特底盤二四三輛，除撥讓省內各機關五輛外，公路局實購二三八輛，於卅五年九月至卅六年九月間分批陸續運到二〇〇輛，均經自裝車身隨時分配各段行駛，尙有卅八輛福特一九四吋大客車底盤，因輸入許可證關係迄於卅七年八月十八日方由滬運臺，惟以訂購之美國「羅司德」鉛質流線型大客車車身卅八臺，至今尙未運到，暫由公路局修車廠先行打造木質車身裝用。

公路局現有之修車機器工具，係接收而來，均破舊殘缺，專用機具尤感缺乏，經重加整理補充後，成立各段保養場共十一所，負責車輛之定期檢查，部份修理及加油等工作，另於各適宜地點分設檢修班共十六所，組成修理網擔任檢修工作，惟大修工作，因設備簡陋，各段暫以保養場一所，擔任少數車輛

之大修，每月修車能力，小修平均每月可達二百餘輛以上，大修為二十輛，最近交通部公路總局配撥標準修車設備一整套，其一部份機器，業已運到正增建廠房，統籌裝配，此後如經濟寬裕，擬再增建配件廠及車身廠各乙所並擴充修車分廠四所，俾樹立本身汽車修造之有力基礎。

公路局接收材料，大都係過時日式車輛之舊配件，現以新車均已行駛六萬公里以上即須大修，故配件輪胎之需要，甚為迫切，經設法借款向美國訂購，惟需時甚久為保持行車計，仍設法利用舊料與存料，研究仿製，舉凡金屬及膠質配件，已與本省工礦公司所屬各廠合作研究製造，所製彈簧鋼板，迭經改良，品質已不下外質，但電氣配件，因設備關係尙不能仿製，仍須及時儘量補充，以備需要。

五、財 務

公路局成立之初，資金缺乏，業務方針，暫以客運為主，票價力求低廉，唯所需一切料件或賴外匯或仰給內地，成本較高，但為便利行旅，維持交通及適應政府穩定物價政策為目的，致與實際成本，相差倍許，虧損情形，不言而喻。茲將公路局卅六年七月至卅七年五月收支概況，列表如左：

(一) 各項收入統計表

(民國三十六年七月至三十七年五月)

項 別	金 額 (臺幣元)	百 分 比
總 計	1,264,953.19	100.00

客運收入	一、一六、三四六、五九九七	九五四七
奉准承接日臺合資	二九、九五〇、〇九八七	二四六
汽車公司日股收入	三五、二三八、八二三五	二〇七
監理收入		

(二) 各項支出統計表

(民國三十六年七月至三十七年五月)

項別	金額 (臺幣元)	百分比
總計	一、三五七、九五〇、五九三五	100.00
運輸費用	九四六、五九〇、三四五四七	七五.三五
業務費用	101,107,五三三三	一五.九九
管理及總務費用	110,153,八四七六	八.七六

公路局收支概況

(民國三十七年一月至三十七年七月)

期	間	營業收入	營業支出	其他收入	其他支出
---	---	------	------	------	------

冊	七	年	一	月
一月	一〇三,二七五	五八〇	一〇三,〇二四	六,五六六
二月	一一〇,九五四	一九七七	一一五,一四一	六,五二七
三月	一一八,九六九	四九五	一二〇,三九九	六,三六六
四月	一二六,〇二四	四六三	一四〇,五三二	八,二六四
五月	一三五,三四五	五五八	一七一,七四九	七,三六六
六月	二二二,三八二	九四四	二〇一,三三五	七,八九五
七月	一九〇,四七三	一八七	三〇五,〇〇七	三,六〇四
			二二二,〇〇二	一,〇六三
			六二,五四八	〇,〇八四
			二九,四六〇	四,一六六
			九七,九五八	七,九四七
			五六,〇一七	六,〇一六
			五四,〇六八	八,一九八
			四九,三七三	〇,九五九
			二二,〇〇二	一,〇六三
			六四,六四四	三,三四八
			二七,六〇〇	七,三〇八
			九九,四四九	七,四〇九
			八一,〇三九	七,九三九
			四四,五六六	〇,九六七
			一三〇,八〇〇	九,三三〇
			六四,五〇〇	一,四七七

四、將來計劃要點

1 增購新車：公路局現有車輛，已行駛兩年，每輛均達六萬公里以上，為保持每月一百萬車公里紀錄，最低限度經常須有車三百五十輛行駛，故擬增購新車二百一十輛，分三年補充完成。

2 新建汽車修造廠：公路局為加強修車能力，擬新建汽車配件廠一所，車身廠一所，甲種修理分廠二所，乙種修理分廠二所，共計六所，分三年完成。

(三) 基隆港

一、沿革

基隆港位臺灣省北端，東西南三面，均有屏山環繞，獨北面可通舟楫，形如鷄籠，故名「鷄籠港」。前清同治十一年，設海防同知於此，改名爲基隆港。日本統治臺灣時，計劃開發，分期進行，前後歷時四十四年，耗費達四千六百餘萬日元之鉅，始成爲遠東良港，太平洋戰時中，迭受盟機轟炸，損失慘重、自光復後，經三年之整修，一切工程設備，漸復舊觀，進出口貿易，日見繁榮。

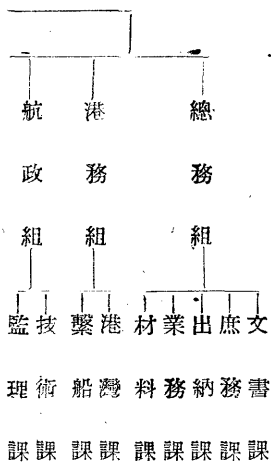
二、組織與員額

基隆港行政，在日佔時期，初係由「臺北州港務部」，「交通局基隆築港出張所」，及「基隆稅關」，三機關，分別管理。嗣於民國卅二年十二月爲簡化港灣行政，統一管理，合併上述三機關，改組爲「基隆港務局」，直隸於「臺灣總督府」。內設運營，築港，稅關三部，並於臺北，花蓮港，設支局，淡水設支所。民國卅四年二月，太平洋戰事入決戰階段，商運銳減，乃改設總務，運營，築港，三部，而將稅關部改課，置於總務部之下，組織規模頗大。

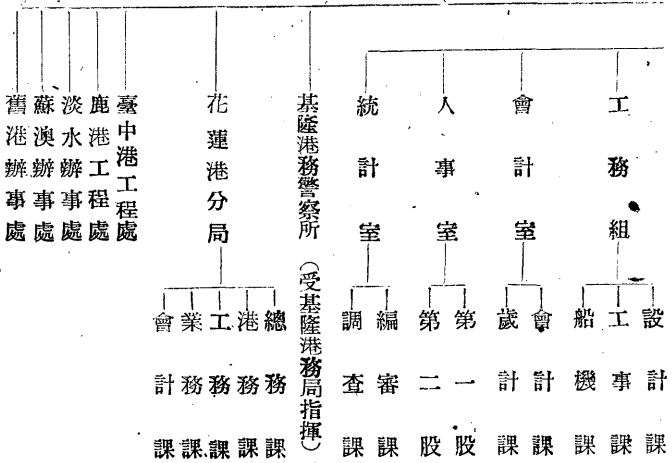
抗戰勝利後，於民國卅四年十一月九日正式成立臺灣省行政長官公署交通處基隆港務局。除日佔時

代之稅關課及船舶課，分別由財政部臺北關及交通處航務管理局接收外，其餘各部，仍由基隆港務局接管。卅五年四月，檢疫課奉令移交民政廳衛生局，同年七月，省令撤銷臺中港築港所，改組為臺中港測量所，隸屬基隆港務局，並於卅七年五月，改組為臺中港工程處。三十五年八月一日，港局倉庫業務，奉令轉移通運公司運營，並將業務組縮編為業務課，隸屬於總務組。同日航運恢復委員會基隆辦事處及航務管理局基隆辦事處均奉令撤銷，打撈部份事務，由港局工務組接辦，航政部份由港局另設航政組掌管。同年十一月基隆海港檢疫所為管理便利起見，改隸港局。原基隆市水上警察所，亦改組為基隆港務警察局。受港局監督指揮。卅七年一月檢疫所又奉令改隸本省檢疫總所。卅七年七月一日港務警察局縮編為基隆港務警察所。迄今基隆港務局組織。總計四組三室十六課，一分局，二工程處，三辦事處。

基隆港務局現行組織系統表



臺灣省政府交通處
基隆港務局



基隆港務局人員對照表

名	稱	接 收 時		現 在	
		職 員	工 人	職 員	工 人
本	局	三五〇	(征用工人在外) 四三四	一九四	五八六
花	港 分 局		(征用工人在外) 一〇〇	四八	九四
臺	中 港			一八	一〇三
淡	水 港			九	七
蘇	澳 港			九	三
舊	港			四	二
鹿	港			六	一四

三、業 務

一、設 備

基隆港港灣設備之優良，國內各港，鮮與倫比，按諸全年貨物可能吞吐量而言，亦僅次於極少數之一三海港，尤以碼頭倉庫容量之大，及裝卸貨物起重機等數量之多，均為裝卸迅速之優越條件。倉庫內

復有運貨電梯。至於修理船舶所需之船塢，本港有三、〇〇〇噸，一〇、〇〇〇噸，及二〇、〇〇〇噸等級乾船塢各一座，及修理工廠一所。此項二萬噸之船塢，實為我國現有唯一最大者，戰時基隆港遭盟機轟炸，破壞慘重，防波堤炸毀三十餘公尺，港灣區內各項設備，及道路建築等，均多中彈，接收後，努力趕修，現已全部恢復。茲將基隆港設備列表如下

名稱	數	量	總長(公尺)	性	能	位置	接收當初情形	備註
內防波堤	二座		五六三			仙洞 和平島		
外防波堤	二座		正堤四九五 副堤九〇六				被炸缺口長三十餘公尺	已於卅六年七月修復並加築西堤第七號至第十七號沉箱堤面及胸牆
碼頭	一八座		三七五六	可泊三千噸級七艘，一萬噸級六艘，二萬噸級二艘，共十五艘		沿港西岸		
碼頭倉庫	八座			總容量約十萬噸		同		均為鋼筋混凝土建築物
煤場	一處		面積約五三、四〇〇平方公尺	可儲煤十餘萬噸		牛稠港		
運河	三道		二、八四七				橋梁其岸壁被炸甚重	

給油	給水	起重機	拖船	挖泥船	浮碼頭	浮筒	船塢	避風港
給油棹兩處	碼頭給水栓三四個載水船兩艘	十四架 卅噸電動碼頭起重機一，十噸二，三噸浮式起重機一	七艘	四艘	一座	五筒	三座	五處
	一五〇噸四〇噸各一艘		馬力自一百匹以上至一千五百匹以下	大小型畚箕式各一，小型抓式一，大型吸泥式一		可繫三千噸級二艘，六千噸級三艘	三千噸級一艘，一萬噸級一艘，二萬噸級一艘	總面積三八七、六五八平方公尺
第十三號碼頭							和平島	
		破壞甚重	其中兩艘被炸沉	小型畚箕式一艘被炸沉	破毀		一萬噸級完成四分之一三開門被炸沉	
		經已修復使用	經撈起修理使用	已撈起修竣	已修復使用中		已全部完成並修復開門	

二、業務管理

基隆港管理業務包括航政、港務、警務、裝卸等部門，列舉如下：

- (一) 本港船舶及輪船業造船業等之登記，各種船舶之丈量檢查，船員之考核。
- (二) 船舶進出口之許可，停泊地點之指定，船隻用水燃料等之供應。
- (三) 碼頭裝卸之管理；棄用委託包工制，免除中間剝削及惡勢力把持，特碼頭為刁難旅客之陋習。
- (四) 碼頭警衛之增強；港務警察所受港務局指揮，維持港區之治安，與碼頭之秩序。
- (五) 旅客服務之改進；設立碼頭服務處，增置旅客休息設備，並辦理問訊，兌換，飲食，招待等業務。
- (六) 海關免稅貨物之估價，各項規費，港工捐等之征收。

茲將基隆港卅五年以來關於船舶旅客及貨物之統計數字列表附后：

船舶檢丈登記統計

年 份	檢 查		丈 量		登 記	
	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數	艘 數	噸 數
民國三十六年每月平均	三〇	七,〇五七	二一	一,三二九	四	七四四
民國三十七年上期每月平均	五二	八,二七五	四二	二,一二五	七	三五〇
七 月 份	五五	一〇,〇一二	三四	五五九	七	七〇六
八 月 份	四三	五,九三三	三〇	七二九	六	二七九

進出港船舶統計

年	份	進港		出港	
		各種船舶	輪船	各種船舶	輪船
民國三十五年	每月平均	艘數 一九七	總噸數 一六、二四	艘數 二〇五	總噸數 一六、四四
民國三十六年	每月平均	艘數 一九	總噸數 一五、六三	艘數 一九	總噸數 一五、八〇
民國三十七年	上期每月平均	艘數 二八	總噸數 一九、〇三	艘數 二七	總噸數 一九、四三
七	月 份	艘數 二四	總噸數 二八、九五	艘數 三三	總噸數 二二、五五
八	月 份	艘數 二五	總噸數 二五、三三	艘數 三三	總噸數 二六、八〇

進出港旅客人數統計

年	份	進港		出港		共計
		份	份	份	份	
民國三十五年	每月平均	份 七、九九六	份 七、一二〇	份 一五、一一六		
民國三十六年	每月平均	份 五、八一四	份 三、三二一	份 九、一三五		
民國三十七年	上期每月平均	份 七、七二七	份 三、八五一	份 一一、五七八		
七	月 份	份 九、二四四	份 三、五九五	份 一二、八三九		
八	月 份	份 八、二〇三	份 四、二一一	份 一二、四一四		

輸出入貨物噸量統計

年 份	輸 出	輸 入	共 計(公噸)
民國三十五年每月平均	五二,九七八	一四,二七一	六七,二四九
民國三十六年每月平均	五一,二九八	三二,二五四	七三,五五二
民國三十七年上期每月平均	七〇,八九〇	二一,一二七	九二,〇一七
七 月	八六,八七七	三七,一〇六	一二三,九八三
八 月	九〇,三六二	二二,〇五九	一一二,四二一

三、財務狀況(附表)

(一) 收入方面：一為業務收入，包括碼頭費，浮筒費，曳船費，堆貨場租費，堆棧費，(堆棧委由通運公司運營，將收入之百分之卅交基隆港務局) 船渠費，(船渠租與臺灣造船公司，以收入之一半交基隆港務局) 以及其他，現均稱為規費，收入全部解庫，一為港工捐收入，按進出口貨值征收解庫後，全部撥充基隆港務局工程事業費。

(二) 支出方面：經常費，及生活津貼，由省庫撥用。工程事業費，由省庫將港捐收入撥充不另補助。

基隆港財務狀況表

項 目	收 方			付 方		
	年 份	款 額	項 額	年 份	款 額	項 額
規費	三十五年	一〇〇七,六五五·六	四九四,八〇三·七八	三十五年	一,二九七,八〇二·二	三,七三〇,一九九·三
港工捐	三十六年	—	四八,三七五·〇〇	三十六年	三,四五八,七五二·二	三,七三〇,一九九·三
收入	三十七年	—	六三九,八九〇·〇〇	三十七年	四三三,六二一,八四三·六三	九〇四七,八五三·〇七
總計	三十五年	一〇〇七,六五五·六	五四三,一九三·九六	三十五年	三,一五五,〇一九·八	四七三,七三五,九七七·九〇
總計	三十六年	—	—	三十六年	—	—
總計	三十七年	—	—	三十七年	—	—
總計	三十七年	—	—	三十七年	—	—

附註：卅五年度係自四月至十二月份

卅七年度係上半年度

卅六及卅七年度收支均已包括附屬各辦事處

四、將來計劃要點

基隆港最大容納量四,〇〇〇,〇〇〇噸貨物，民國廿八年全年貨物起卸總額，曾超出此數字，目前月僅有一二〇,〇〇〇噸，惟基隆港有其優越之地位，及新式設備，裝卸迅速，將來必為中國最重要港

灣之一，且爲一優良之轉運港，其於最近將來恢復裝卸四、〇〇〇、〇〇〇噸貨物，殊屬可能，故擴充基隆港計劃，僅爲時間問題。謹將該計劃中之要點，列舉如下：

- (一) 增設沉箱九個，用以加長外防波堤一五六公尺。
- (二) 內港東岸以鋼板，建築長六〇〇公尺深五公尺之淺水碼頭。
- (三) 添建貨棧及倉庫，使能貯三〇、〇〇〇噸貨物，先完成第四號倉庫。
- (四) 第一號至第三號碼頭添裝六架起重機。
- (五) 附屬各小港之疏濬。

(四) 高雄港務

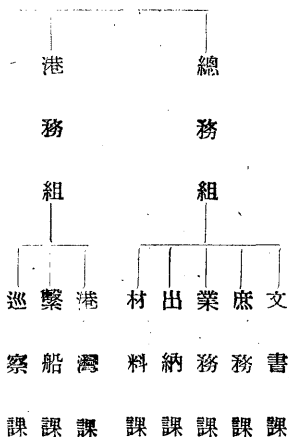
一、沿革

高雄原名「打狗」，爲一少數漁民卜居之村落。迨英國自天津條約簽訂之後，以廈門爲踏腳石，進入臺灣，乃於此設立海關分關，德人復於旗山建立燈塔，始樹海運初步之基石，其後與基隆淡水安平同關爲商埠，遂躋入世界交通網內，然正式築港之計劃，則始於一八九九年之港灣調查也。

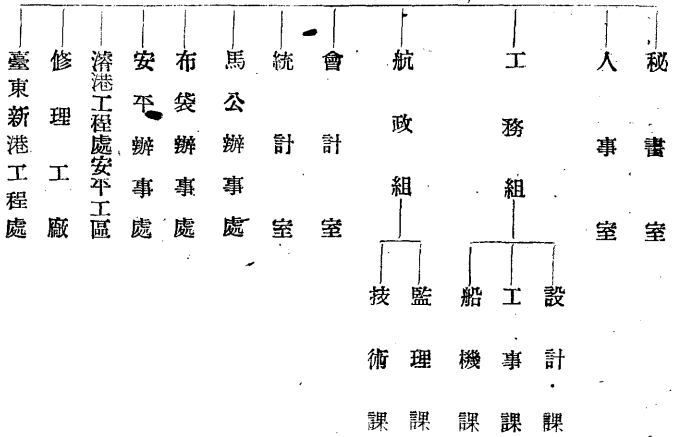
當時港內水面極淺，達三公尺之區域，不過六萬六千平方公尺，港口寬爲一百〇六公尺，流速每小時達四哩，除駁船帆船勉強進出外，較大之船舶則泊於口外二哩處，而港內北部爲一片鹽田與養漁池

，旗後亦僅有略具雛形之市鎮，此際日本亟欲發展臺南農產，以裕本國之工業原料，實施其殖民地經濟掠奪之政策，乃於一九〇四年起試用挖泥船疏濬港外沙洲，並繼續實施各種測量及具體調查。至一九〇八年乃開始正式築港，後隨工程進展，較大船隻漸可自由出入。綜觀築港經過，可分三期，第一期工程四年，工程費三、七八七、〇〇〇日元，第二期工程二十六年，工程費二七、九七八、二三〇日元。第三期工程八年，工程費用一三、一四七、六〇〇日元，同時利用掘出之泥沙，填平海灘與鹽田，以興建哨船町鹽埕埔二區，與原有之旗後組成遼闊繁榮之市區，復擁有煉油，製鉛，水泥，碱業，肥料，造船，機械等重工業，遂成島南第一巨港。

二、組織與員額



臺灣省政府交通處
高雄港務局



現有員工人數表

職別	事務	工程	航政	主計	人事	工役	合計
人數	一〇八	五五	三〇	二〇	九	六〇	二八二

三、業務

本港在日治時代，設備頗具規模，後因戰爭，十毀八九。光復接收時，一切均陷停頓，毫無設備業務財務之可言。光復後首重復舊，於茲三年中，大致已復舊觀，其中有已超越前代者，茲分述於後：

一、設備

1 堤防 共有南北兩座，係混凝土建築，南座長九三八公尺，用為防波。北座長九三八·八公尺，用為防沙。

2 燈識 高雄燈臺位於旗後山頂，閃光射程為二〇、五浬；另在防波堤防沙堤之前端，建有燈竿，射程達八浬及一〇浬；此外航路導燈五座，掛燈浮標一座。

3 碼頭 本港深水碼頭已完成者永久式及臨時式計長二七二〇公尺，可泊三千噸級至一萬噸級船隻二十艘；新築碼頭三處，共長四五〇公尺，已完成三〇〇公尺。

4 陸橋 市區通入港區之主要道路，因跨越鐵路岔道數處，特建有陸橋一座，共長四百六十六公尺。

5 繫船浮標 港中設有浮標一四座，繫船能力七萬噸。

6 倉庫 局有倉庫共計二十棟，面積三五，五〇四·六一平方公尺，囤量一四三，七八一噸，此外私有倉庫五十三棟，囤量一六六，一三四噸以臺糖公司修復最多。

7 起重設備 高雄港起重設備，有起重機五座；計五十噸；十五噸各一座，五噸者三座，另浮動起重船二艘，一為三十噸，一為十五噸，此外倉庫內外之起重設備，可資修復者均已修竣。

8 修理工廠 工廠設於旗後，範圍頗大，惜戰時全部破壞，損失最鉅，刻已修復一部份，高雄港局船隻及機件之修理，歸由該工廠辦理，正在陸續擴充中。

9 船渠 專備小型機帆船漁船及高雄港局拖駁等停泊避風者，計有八處；最巨者面積達一一三、〇〇〇平方公尺，水深五公尺以上至七公尺。

10 船塢船架 一千噸級乾船塢一處入口寬十八公尺，底長六十五公尺，排水時間滿潮時三十六小時，另一百噸級及二十噸級船架各二處。

11 拖船 現有旗山大鵬海王等拖船八艘，全部主機馬力一六七六匹，總噸位四九六噸。

12 挖泥船 電動唧筒式挖泥船建國號勝利號兩艘，主機馬力均為七五〇匹，每小時挖土量達四〇〇

立方公尺；另有南鎮號一艘待修，主機馬力爲一〇〇〇匹，此外有鐵爪式挖泥船新南號一艘，另由臺南市府撥用延平號小型挖泥船一艘已修竣，在安平港疏濬尙，有高雄縣政府撥用雄飛號千尋號兩艘待修中。

13 駁 船 局有駁船三艘

14 給 水 自一號至十六號碼頭，現可供用淡水之水栓計有二九處，每小時供水量；晝間爲五十五噸，夜間爲一五〇噸，最大能力達一千二百噸，係屬市營，此外本局在壽山頂建有貯水池一處，容量一二〇噸，過濾入淡水池容量爲八〇噸，此外尙有大小給水船六艘，計四百一十噸，每小時給水二百噸。

15 給 油 戰前係屬商辦，光復迄今尙未恢復，現中國石油公司高雄油廠已開始煉油，漸可供給，局有一〇〇噸油船一艘。

二、有 關 業 務

1 船舶進出口收費等各項手續。

2 貨物裝卸事宜。

3 設立電臺以聯絡往來船舶通訊。

4 本港引水業務。

5 工務工程進度概況。

A 碼頭：深水碼頭共廿三席，除未完成者四席外，戰時損壞者，達十七席之多。現除新濱一號碼頭，第十三號碼頭兩處，尙待修理外。餘均先後修復使用中。第十一、十二號改建碼頭，正在施工中，卅八年四月可完成。另新築碼頭已完成兩席，爲混凝土方塊積疊式駁岸。

B 倉庫：原有倉庫廿五棟，面積三七九二平方公尺，無一不受損傷。除六座全毀拆除外，均經修竣完善。現有倉庫二十棟，面積三五、五〇四平方公尺，其中第十七號倉庫，係新建雙層鋼筋混凝土結構即將完竣。

C 護岸：各船渠損壞護岸已修復一部份。

D 機械設備：碼頭起重機及倉庫內外起重設備，可能修復者均已修竣應用中。

E 道路橋梁：碼頭附近，跨越鐵路，鋼筋混凝土陸橋一座，直接中彈斷二孔，業經修復，港區內道路，亦經修整或改築。

F 房屋：破壞全毀者占什七。除辦公室修復外，另添建二座。宿舍一座，修復宿舍十餘座。

G 船隻：經常養護修繕。

H 修理工廠：損壞達十分之八，現已修復，大部經辦本局船隻之修理。

6 高雄港航道疏濬概況。

A 民國卅四年：日人投降後，港內沈船大小四百餘艘，港口被沈船封鎖，航道阻塞，經初步清掃後，凡四千噸以下船舶，吃水廿英尺以下者，勉強可進出入港。

B 民國卅六年底：沈船打撈解體後，疏濬航道深達十公尺，寬一百公尺，長四千公尺，共有泥沙 902.950M³ 本年底已濬537.615M³ 均完成百份之六十。

一萬噸船舶吃水在廿七英尺以下者，隨時可進出入港。

C 民國卅七年底：如能再濬865.335M³ 後一萬四千噸船舶吃水在卅英尺以下者可隨時進出入港。

D 安平港疏濬工程，業已開工，第一期濬挖泥沙量約估十萬公尺。

7 完成清港業務：經二年積極打撈，已次第完成者大小沉船四百餘艘，現只餘貴州丸一艘，在打撈中。

8 航政業務年來概況如附表五種。

三十六年度高雄港船舶核定航線之起訖地點及其航行次數表

核定·艘數	航行次數	起訖地點		高雄港
		本省各港	外省各港	
三一	三八	馬公線		
三	二四	基隆線		
三	二〇	花蓮線		
一	一	臺中線		
一四	六二	廣州線		
三	五	香港線		
二二	八	汕頭線		
三	三	廈門線		
六	六	福州線		
一三	二四	上海線		
四	四	漢口線		
二	一	宜昌線		
三	三	天津線		

卅六年度高雄港船舶進出口統計表

進		出	
船種	噸數	船種	噸數
總計	三,九四〇	總計	三,九六六
軍艦	三三	軍艦	三三
輪船	二八	輪船	二二
機船	三三三	機船	三三
帆船	一六五	帆船	一六九
漁船	三,一八六	漁船	三,一七三
備註	八六,五二	備註	八四,四八
備註	二八,三九七	備註	二八,三九七
備註	六七,四九三	備註	六六,九九九
備註	三,三九二	備註	三,三三二
備註	四七,一三	備註	四六,五四五

光復後至卅六年底止高雄港船舶檢查丈量合格及核准登記之艘噸數比較

各類級總計	項別		附註	
	艘數	噸數	艘數	噸數
總計	三,九四〇	八二,一九八	九六	三,七七一
軍艦	三三	三三	三	三三
輪船	二八	二八	七	二,六九五
機船	三三三	三三三	九	三,〇二六
帆船	一六五	一六五	一	一
漁船	三,一八六	四七,一三	一	一
備註	八六,五二	八二,一九八	九六	三,七七一
備註	二八,三九七	二八,三九七	三	三三
備註	六七,四九三	六七,四九三	七	二,六九五
備註	三,三九二	三,三九二	九	三,〇二六
備註	四七,一三	四七,一三	一	一

光復後至三十六年底止高雄港船員登記統計表

種類	駕駛員		輪機		人數
	船長	大副	正駕駛	副駕駛	
船長	二	二	七〇	三一七五〇	二
大副	二	一	七〇	三一七五〇	二
正駕駛	一	一	七〇	三一七五〇	一
副駕駛	一	一	七〇	三一七五〇	一
航工及水手	三	六	一	一	六九
輪機長	三	六	一	一	三三三五一
大管輪	三	六	一	一	三三三五一
二管輪	三	六	一	一	三三三五一
三管輪	三	六	一	一	三三三五一
正司機	三	六	一	一	三三三五一
副司機	三	六	一	一	三三三五一
機匠和加油夫	三	六	一	一	三三三五一

統計：駕駛員共八五五人 輪機員共四六三人總計一三一八人

光復後至卅六年底止本港輪船業造船業及打撈業統計表

種類	領有交通部執照者		領有本省交通處執照者		在呈領中者	在審核中者	註銷或停業者	附註
	部執照者	部或經濟	通處執照者	領有本省交				
輪船業	二	四	一	二	九	一	一	
造船業	一	一	二	二	一	一	一	
打撈業	一	一	三	三	二	三	一	

臺灣省政府交通處高雄港務局過去現在財務概況表

項 目	自本年一月一日起至 八月卅一日止收支金額		自接收起至本年八月 卅一日止收支金額		附 註
	估總額%	估總額%	估總額%	估總額%	
收入之部	五〇,九二一,一九九三	六·八%	九一,五三三,四三三	九·一%	係代征解省庫
規費收入	七〇,四三六,六九五	九三·三%	九八,一六三,九〇一	九〇·九%	
稅課收入(港工捐)	七五,一四八,七九五〇	一〇〇%	一〇〇,九六六,三四五二	一〇〇%	
合 計	一九六,五〇六,五九三	一〇〇%	二〇三,四六六,一〇八	一〇〇%	
支出之部	二〇〇,八九〇,四七七	一四二·二%	一六五,九五四,二八四〇	二三·七%	
薪給費用	四九六,六五七三	〇·六%	七五八,三二〇八	〇·七%	
辦公費用	三九五,八二,五〇·二	四六·三%	五五五,三三七八四	四四·五%	
復舊新建工程費	一七,五九六,一三五·八	二〇·三%	三三八,九八三,五四二七	一九·九%	
港內整理	二〇,八三二,六九五九	二·四%	五五,三〇五,〇八二一	四·五%	
船隻修理暨燃料費	一〇〇,五九六,四三·五四	一八·一%	一四四,七三三,一六〇九	二二·一%	
工程雜費	三五,五九九,六七·二六	四·二%	四三,一九一,九〇六〇	三·六%	
港務維持費	一七六〇,八八·三〇	〇·二%	二一,八六五,二二〇·六	一·一%	
其他	八五,九七三,九六七·一	一〇〇%	一三〇,一七九,二〇七·二	一〇〇%	
合 計	四〇三,〇〇六,〇〇〇	一〇〇%	四〇三,〇〇六,〇〇〇	一〇〇%	

四、將來計劃要點

高雄港戰時破壞最重，雖經二年餘之整修，除必要設備次第完成外，因限於人力，財力，及器材補充之不易，尙不能全部恢復；爲配合本省經建三年計劃，制定：各船渠護岸道路之修築；旗後止砂堤之興建；各項機械船舶之補充，尤以挖泥船拖駁爲最急需；其他如倉庫內外之起重設備，亦嫌不足配合已有碼頭倉庫之數量。

高雄之工業，已具規模，工廠林立，無論進口原料機器，出口製成品，均賴本港爲之吐納，且如鋁廠機器廠、鐵廠、肥料廠等均頻港灣，該處亟須加築碼頭，減少裝卸轉運等損耗，已擬具五年計劃另闢工業港。

綜上所述高雄港不僅爲本省南部門戶，且將爲一工業港及轉口港；展望將來，一切設備及工程計劃，亦將向此目標邁進，故高雄港之遠景，可略作三部份：(1)新濱一帶，即第一號至第十六號碼頭設備，完全恢復，有完善之起重機械，鐵路系統，負擔商品之吐納；(2)第十七號碼頭以外，擴充爲工業港，行見高雄鳳山間廣大平原，滿佈工廠，運河及公路鐵路構成網狀，負擔一切工業原料及成品之進出；(3)旗後一帶將來可能成爲自由港區，其初期當有高大之倉庫作商貨之儲轉，其後期將容許設立加工工廠，甚或擴展使包括整個工業港，則高雄不僅爲本省之工商業基地，且將爲華南對南洋之經濟前線也。

臺灣省進出港船舶貨物乘客

卅六年一月至七月與卅七年一月至七月比較

卅六年一月至七月	卅七年一月至七月	船		貨		物		乘		客
		進口	出口	進口	出口	進口	出口	進口	出口	
共計	共計	平均	平均	較增減數	進出口比	進	出	進	出	較增減數
三,五四〇	三,四二五	五〇五	四八七	一八	八五〇	一七四,七四九,〇〇〇	四八六,〇九〇,〇〇〇	八八四,四〇八,七七五	九,九四四,六五〇,〇〇〇	一,二一〇,二四一,三三八
平均	平均	共計	共計	較增減數	進出口比	進	出	進	出	較增減數
五〇五	四八七	一八	一八	八五〇	八五〇	一,三九,三〇一,三五四	一,四二七,八〇七,一四三	一,三九,三〇一,三五四	一,四二七,八〇七,一四三	七,〇三二
卅六年一月至七月與	卅七年一月至七月	平均	平均	較增減數	進出口比	進	出	進	出	較增減數
二,三六	二,三六	一,六四九	一,六五三	減三	二,六五,八三六	一,〇八六,〇三三	三,七三六,〇八二	七,四,三七,八四甲	九,八四〇,六五九,四五九	二,三三六
共計	共計	平均	平均	較增減數	進出口比	進	出	進	出	較增減數
一,六四九	一,六五三	減三	減三	二,六五,八三六	二,六五,八三六	七,〇,三,四六六	三,九,一五,三,七四	四九,九八,九,三四,六三一	六,八,八,四,六,一六,〇〇八	一,六,一,七,二
平均	平均	共計	共計	較增減數	進出口比	進	出	進	出	較增減數
二,三六	二,三六	一,六四九	一,六五三	減三	二,六五,八三六	一,〇八六,〇三三	三,七三六,〇八二	七,四,三七,八四甲	九,八四〇,六五九,四五九	二,三三六

此
页
空
白

(五) 氣象

一、沿革

本省氣象事業發軔甚早，清光緒十一年間基隆，淡水，臺南，高雄，漁翁島及鵝鑾鼻，等地海關燈臺，均已開始氣象觀測，清海關總稅務司司赫氏，協助香港觀象臺，擴大機構，于本省沿岸各海關及燈臺中，均成立氣象觀測站，向香港氣象臺及上海徐家匯氣象臺，逐日作氣象報告。清光緒廿一年臺灣淪陷後，臺灣總督府於臺北市成立臺北測候所，除作每小時氣象觀測外，並施行天氣預報，及颱風警告，嗣後陸續於臺中，臺南，恒春，澎湖，臺東，花蓮港等處成立測候所，民國十八年設高雄海洋觀測所，廿一年設阿里山新高山測候所，廿四年設彭佳嶼宜蘭兩測候所，及臺北飛行場出張所，又於民國廿五年設新竹測候所，廿六年設大屯山山頂測候所，民國廿七年臺灣總督府氣象臺正式成立，嗣則蘭嶼（紅頭嶼）新南群島，日月潭，淡水，西沙群島等出張所，先後成立，於是本省測候所機構，滿佈全島矣。

勝利後，臺灣歸還我國版圖，於民國卅四年十一月一日正式接收氣象臺改稱臺灣省氣象局。卅七年

奉令改稱臺灣省氣象所隸屬本省交通處，設備完善極具規模，各項儀器總計一千三百餘件。收藏圖書共五千餘種，其中關於各地之曆年觀測紀錄，尤為珍貴。

二、組織與員額

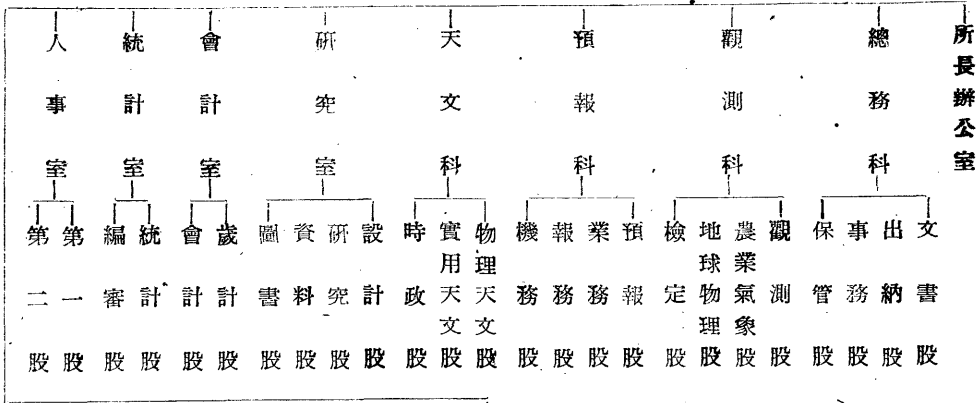
臺灣省氣象所人事概況表

(甲)官 等

項 別	總 計	特 任	簡 任	待簡	薦 任	聘 任	委 任	雇 員	征 用
總 數	三二八	—	—	—	一七	—	二〇二	一〇七	—
本 所	一三二	—	—	—	一五	—	七二	四三	—
附 屬 測 候 所	一九六	—	—	—	二	—	一三〇	六四	—

表統系織組所象氣處通交府政省灣臺

所
長
副
所
長



- 宜蘭測候所
- 新港測候所
- 蘭嶼測候所
- 大武測候所
- 高雄測候所
- 日月潭測候所
- 新竹測候所
- 淡水測候所
- 竹子湖測候所
- 基隆測候所
- 花蓮測候所
- 臺東測候所
- 澎湖測候所
- 恆春測候所
- 阿里山測候所
- 臺中測候所
- 彭佳嶼測候所
- 玉山測候所
- 臺南測候所
- 鞍部測候所

乙
級

甲
級

此
页
空
白

三、業 務

氣象所爲一技術性機關，科學探討極屬重要，特增設研究室，專司研究工作，乃爲本所主要業務，茲就設備及工作情形，分述如左：

1 設 備

氣象所設備，除普通財產從略外，茲就圖書及儀器兩項，分述於下：

① 圖 書

氣象所原有圖書，大部份爲西文及日文兩種，中文書籍殊少，接收以來，除將原有圖書，特加整理儲存利用外，爲適應研究工作之迫切需要，經大量購辦有關自然科學氣象研究等圖書，達七百餘冊。茲將現存圖書雜誌等數量，列表附後：

現有圖書雜誌數量一覽表

名 稱	單 位	數 量	備 註
圖 書	冊	二五二二	內英文本四八九冊中文本六一〇冊日本文本一四二三冊
雜 誌	冊	三七〇二	
文 獻	冊	三九三六四	

② 儀器

氣象所及所屬測候所主要儀器，計有一、四三三件，茲分別列表統計如下：

氣象所暨附屬測候所主要儀器統計表

品名	數量	單位	品名	數量	單位	品名	數量	單位
氣壓計	八一	臺	電流表	一一	支	水平儀	一	架
濕度計	七五	臺	電阻表	七	支	緯儀	二	架
溫度計	三八	臺	比重表	四〇	支	辰儀	六	個
蒸發計	一九	臺	發重器	五六	個	分儀	六	個
雨量計	四二	臺	雨量器	四九	個	潮儀	二	個
日照計	五〇	臺	雪量器	七	個	球儀	二	個
日射計	一八	臺	採水器	二四	個	午儀	一	個
風速計	四六	臺	水進器	二〇	個	道儀	一	個
風向計	四二	臺	充電器	三一	架	音機	一	架
風壓計	二六	臺	整風器	三一	架	報機	一	架
紫外線紀錄電流計	二二	臺	測風器	三二	個	報機	八	臺
班多夫象限電位計	一一	臺	精密比較器	一一	臺	影機	二	臺

電壓表	氣壓表	溫度表	大森式地震計	強震計	簡單微動計	威赫斯水平地震計	威赫斯垂直地震計
一六	六九	三二二	五	一三	一二	一〇	一〇
臺磁氣儀	臺紫外線紀錄器	支水滴集電器	臺方向探知器	臺氣壓檢定器	臺真空試驗器	臺重力測定器	臺浮力測定器
一	一	六	二	一	一	一	一五
組探照燈	組望遠鏡	組顯微鏡	組屈折望遠鏡	組恒溫槽	套恒溫槽	臺電動機	個發電機
一〇	一	一	一	二	二	四	一〇
臺個	個	個	臺	臺	臺	臺	臺

合計 一四三三

2 工作概況

氣象所接收前臺灣總督府氣象臺所轄測候所，除松山機場測候所，現尚為空軍管轄外，餘均已接收並次第恢復，逐漸加強與推展，現全省各地設有測候所二十處。

(1) 恢復海洋測候所：除恢復蘭嶼（紅頭嶼）彭佳嶼等各離島測候所外，並在基隆添設驗潮站，嗣充實設備改為基隆測候所，又加強基隆高雄兩港海水物理性觀測，與該兩港務局訂定合作辦法，開始初步海洋觀測。蘭嶼測候所現亦正式開始工作。

(2) 擴充高山測候所：玉山為太平洋沿岸最高峯，對於颱風預報工作，佔重要地位，故予擴充設備加強

觀測工作。

(3) 恢復與加強平地測候所：如恆春鞍部等處停辦之測候所及臺東，大武，花蓮港，新港各測候所分別恢復與加強經常觀測。

(4) 增設農業氣象站：在臺北，宜蘭兩地增設農業氣象站，專責辦理，並在該兩地擴充試驗地，增加設備及試驗工作，水稻栽培已在進行中。

(5) 加強氣象研究工作：颱風地震爲本省二大災害，壹對颱風構造之理論，颱風眼之構造。及颱風域內之氣壓梯度，已告完成。至整個之颱風理論，尙在研究中，並舉辦學術座談會，每月舉行一次。

(6) 完成氣象通訊網：利用接收無線電器材及美軍所贈之通訊器材，分裝各測候所，現除新竹等數處尙在裝設外，其餘均已完成，爲臺南，臺中一〇〇瓦特氣象專用電臺並加強氣象廣播用二〇〇〇瓦特發報機線路。

(7) 組織颱風警報傳達網：已完成聯絡。

(8) 其他重要工作與研究：調查臺南地震。修理儀器。參加各科學調查團及解決高山觀測困難。增強天文及地球物理觀測及研究工作。恢復高空觀測。加強預報業務，時政工作，及天電觀測。舉辦氣象素與水稻收量品質相關聯試驗。編印氣象刊物及報告。

四、將來計劃要點

①完成氣象情報網：爲加強本省各地氣象情報，配合省內外及對國外之氣象預報，計擬定三年計劃如下：

第一年(1)增設火燒島測候所，強化蘇澳合作所，玉山，臺中及蘭嶼三測候所。

(2)改善東部各重要測候所無線電通訊及電源設備。

(3)加強臺北無線電探測及臺北，臺中，臺南，花蓮港，阿里山，玉山等地測風氣球觀測。

第二年(1)增設嘉義，次高山兩測候所，強化恆春測候所，及基隆，高雄兩海洋觀測設備。

(2)建設並改善南部各重要測候所無線電通訊，及電源設備。

(3)增設臺東新竹恆春宜蘭澎湖高雄等六處測風氣球觀測。

第三年(1)增設大武，鶯鬢鼻兩測候所強化彭佳嶼測候所。

(2)改善北部各測候所無線電通訊設備，完成北部通訊網，建立氣象廣播電臺，並改善各所氣象專用電臺。

(3)增設臺南無線電探測站，及新港蘭嶼彭佳嶼三處測風氣球觀測站。

(4)完成臺北，臺東，臺南，三區獨立之發佈天氣預報及颱風警報。

②增設天電觀測站：氣象所現尙有天電儀五架。各配以附件及電池，則全部可以使用，故擬於半年內完成淡水，宜蘭，臺南，臺北，玉山天電觀測，一年後完成臺東，臺中，花蓮港，等處天電觀測。

(六) 航 業

一、沿 革

臺灣四面環海，物產豐饒，對外交通，胥賴航運，曩在日人統治時代爲適應其經濟政策，航運事業，頗稱發達，營運機構，計有大阪商船株式會社臺北支店，日本郵船株式會社臺北支店，辰馬汽船株式會社臺北出張所，三井船舶株式會社臺灣高雄出張所，大連汽船株式會社臺北出張所，東亞海運株式會社臺北支店，基隆支店，高雄支店，暨南日本汽船株式會社等七家。民國卅一年太平洋戰事爆發，所有大型船隻或遭炸毀或被擊沉，影響所及，各線相繼停航。民國卅四年全省航運機構，以戰事日趨緊張，統由日本船舶運營會接管，專事軍運，各會社營業全部停頓遂使臺省對外交通，陷于麻痺狀態。臺省光復，設立航運管理委員會。並接收船舶運營會成立船運處。整修所接收之殘破木壳機帆船，以維臺島沿岸及閩臺交通。卅五年一月，航運管理委員會改組爲航務管理局，船運處遂隸屬焉。同時設立臺灣省航業公司籌備處接管各商船會社。同年三月另設航運恢復委員會，負責打撈沉船。六月底接收工作完竣，于七月一日成立臺灣航業有限公司，並接收航務管理局，船運處，及航運恢復委員會，專責辦理航運事宜。同年十月間由前本省行政長官公署，呈奉行政院核准，改爲本省與國營招商局合營，旋經召開創立

會議決由本省與招商局按六四比例，出資合營，並以卅六年元旦，為公司成立日期。

二、組織與員額

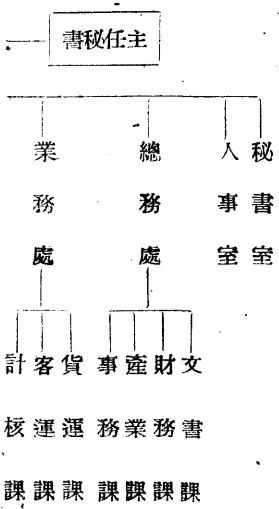
航業公司依創立會議議決設董事九人，組織董事會，內五人為省政府指定，四人由國營招商局指定，並設監察人三人，為最高機構。再由董事會聘任總經理一人，副總經理二人，為實際執行業務負責人。公司內設秘書，人事，二室。總務，業務，會計，船務，廠務，及機帆船管理六處。另設基隆，高雄，上海，三分公司。福州，廣州，二辦事處並派駐廈門代表一人。陸上員工共五七七員名，計職員三一六員，工人二六一人。（包括基隆淡水兩修理廠技工）至於輪船方面，現有臺北等大型及中小型海輪十一艘，機帆船十四艘，船上編制，參照招商局規定組織之，共計船員七九六名，全部海陸員工，共計一三七三員名。附組織系統表，及員工人數統計表。

臺灣航業有限公司各單位員工人數統計表

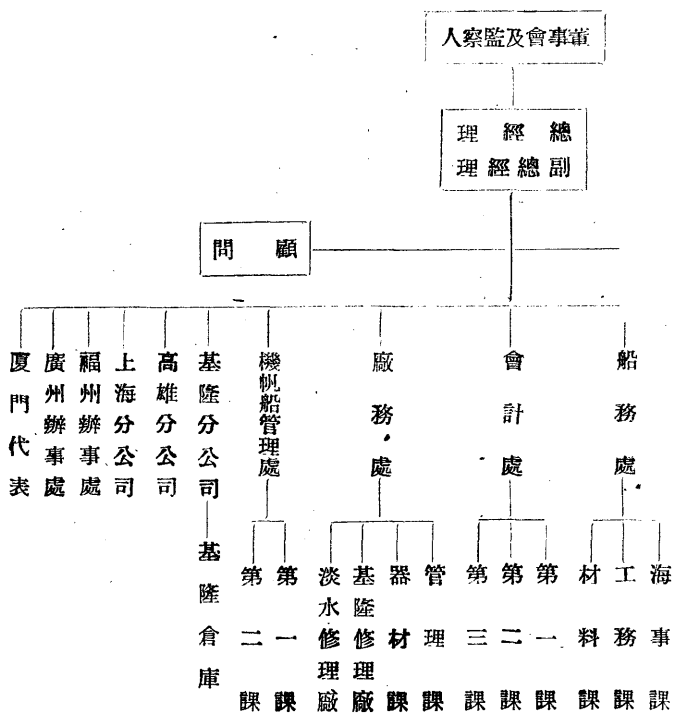
岸上員		海員		工			
服務處所	職員	技工及役	合計	船名	船員	工	合計
總公司	一九五	七九	二七四	北輪	三六	九三	一二九
基隆分公司	三七	二七	六四	中輪	三〇	六九	九九
高雄分公司	二二	一九	四二	東輪	二四	五五	七九

(一)省府分發臺航公司實習臺灣大學法學院專修科學生一四名未列
 (二)技工及工役人數係包括基隆淡水兩修理廠技工

合	淡	基	厦	廣	福	上海
計	水	隆	門	州	州	分
	廠	廠	代	辦	辦	公
			表	事	事	司
			處	處	處	
三	二	一	二	三	八	三
六	二	一	二	三	八	五
二	七	三	一	〇	五	二
六	八	九	〇	三	一	三
一	〇	〇	三	三	三	四
五	九	四	一	一	一	八
七	〇	〇	〇	〇	〇	四
七	〇	〇	三	三	三	八
計	幸	航	恒	宜	鳳	鳳
	輪	一	春	蘭	林	山
	計	號	輪	輪	輪	輪
		(一四號)				
二	〇	三	一	一	一	二
三	〇	三	一	一	一	二
九	〇	三	一	一	一	二
二	三	三	一	一	一	二
五	六	六	二	二	二	八
六	七	八	七	七	九	一
七	三	八	二	二	二	七
七	三	八	二	二	二	七
九	三	八	三	三	四	一
六	三	八	八	八	〇	〇
						八
						九
						六



表統系織組司公限有業航灣臺



三、業 務

1 設 備

公司於卅五年七月一日成立時，僅有殘破之木壳機帆船八十九艘，計七五八六·五二噸。惟其中可資應用者，僅十餘艘而已。輪船方面，除臺北輪（原大雅丸）業經撈修完竣，於卅五年一月參加航行外。其餘足資航行之輪船可謂絕無僅有，當即加緊撈修臺南輪，（原烏羽丸）於同年十一月間竣工，參加航行。卅六年一月一日公司改爲國省合營後，鑒於所有輪船，僅臺北，臺南兩艘，不足以應本省需要，經先後購置臺東，臺中，高雄，恒春，及宜蘭，五輪。一面並撈修鳳林（原米壽丸）延平（原山澤丸）及海幸丸（尙未定名）鳳山（原大和丸）四艘，及租賃臺航一號一艘。臺東，臺中兩輪，於是年一月間參加航行。高雄，恒春，宜蘭，鳳林，鳳山，五輪，均於四月間參加航行。延平輪因修理工程巨大，至卅七年六月始完工出塢航行。海幸丸尙在修理中，約卅七年十一月間可出塢。唯臺南輪於本年一月間，因應差北駛中途遭暴風浪襲擊，船身豁裂，應需修理費浩大，財力不及，無法支應，且該輪船齡老大，設備簡陋，即使修復，一切航行條件，仍屬甚差，於四月間奉准讓售與招商局。現共擁有輪船十一艘，

計二六五七一·四二噸。茲列表如後：

臺灣航業有限公司輪船一覽表

船名	噸位		載重量		速率	進水年份	備考
	總噸位	登記噸位	客(人)	貨(噸)			
臺北	六九三〇三	四九一三	定臨 二〇六	九〇〇	八·五	一九四四	撈修
延平	六八九〇〇	—	—	—	七·五	—	撈修
臺中	三三〇五七	二一八五五	—	五〇〇〇	一〇	一九三二	新購
高雄	三四九四四	二五七三三	—	五〇〇〇	九	一九二一	新購
臺東	二二四八四	二一七七七	定臨 二〇〇	三三〇	一四	一九三〇	新購
鳳山	四九四八〇	五〇三三	定臨 二六九	五七〇	七·五	一九三六	撈修
鳳林	五四八三〇	二八六四九	定臨 二六五	六〇〇	八·五	一九三七	撈修
宜蘭	五四二四九	二五五五〇	—	五〇〇	七·五	一九四六	新購
恒春	五四一四九	二五五五〇	—	五〇〇	七·五	一九四六	新購
臺航	三〇四一七	八三二六	定臨 一〇〇	二〇〇	一〇	一九四三	租賃
海幸丸	一〇〇〇〇〇	—	—	—	—	—	撈修現正在修理中尙未命名

2 運 量

臺灣航業公司所有船隻，均係貨船，客運僅為附屬業務。光復初期利用機帆船，恢復本省沿岸及臺灣交通。自卅四年十二月至卅五年七月，共載客二九、八〇五人，載貨一九、四六四噸。卅五年八月，公司成立後，以迄同年十二月底止，輪船方面，載客一四、五九二人，載貨四七、五五〇二二噸。機帆船方面，載客一一、九二一人，載貨一、〇六一、五六一噸。卅六年一月添置輪船，擴展業務，運量大增。自是年一月至卅七年六月，共載客四三、九〇六人，載貨四三八、七九五、五二五噸。茲分別列表於後：

各期客貨運運量統計表

時 間 起 訖	客 運 (人)		貨 運 (噸)		備 註
	各月運量合計	每月平均	各月運量合計	每月平均	
接 收 時 期 (卅四年十二月至卅五年七月)	二九八〇五	三、七五、六三	一九四六四〇〇〇	二、四三、〇〇〇	機帆船與臺北輪運量合計
公 司 籌 組 成 立 (卅五年八月至同年十二月)	二六五三三	五三〇、二六〇	五九、一五、六〇〇	二、八三、一三三	機帆船與輪船運量合計
公 司 改 為 國 省 合 營 (卅六年一月至卅七年六月)	四、九〇六	二、四三、九三三	四八、七九、五五五	三、四三七、五五九	包括機帆船卅六年一二三月運量
合 計	一〇〇、三三四	三、三三、〇〇三	五二七、四三、一五五	一、六六九、一三三	

營運性質，以公運爲主，民運軍運次之。如以貨運類別言，卅六年一月至卅七年六月中，以礦產品爲最多，計二二五、八二一、九四四噸，工藝品次之，計一六四、六六九、〇七六噸，農產品又次之，三六、七二二、三五六噸，林產品，畜產品最少，前者一〇、二六四、一一七噸，後者一、三一八、〇三二噸。

3 航 線

接收初期，僅利用殘存之機帆船，加以整修，用以維持本省沿岸及閩臺交通，迨臺北，臺南等輪先後加入航行後，如臺灣東線，上海線，榕廈線。長江線（南京長江漢口）南洋線（汕頭廣州）北洋線（青島天津秦皇島連雲港）均經派船行駛。惟大平均係應征軍公差遣，且船舶不敷，僅爲不定期航行，嗣鑒於以有限船隻，配駛各大航線，難免捉襟見肘，因分別各線業務繁簡，並配合各地需要，就現有船隻，妥爲調配。榕廈線爲臺閩交通要道，上海則貨運茂密，商旅衆多，而廣州燃煤幾全賴臺地供應，以上三線，均已經常調配大輪航駛。再本省東部交通頗屬不便，須賴航運溝通，爲繁榮東臺灣經濟起見，經自卅七年一月起抽調宜蘭輪一艘專駛該線，並以臺航一號，定期行駛澎湖高雄線。

4 財 務

航業公司係由接收日人在臺航業資產組成。當時接收所得，或係未經打撈之沉船，或係破舊不堪之機帆船，非經撈修，不能爲用，且各項設備簡陋，必須添配補充後，方克運用，復因接收所得，猶不敷業

務上之需求，在在均需增購，以致成立以來撈修，購置等費支出需款浩繁，實非本身財力所能負擔，乃不得不賴舉債。卅七年六月底，各項負債，已較卅六年六月底，增加六億九千餘萬元，爲數似極龐大，惟資產方面，卅七年六月底，較諸卅六年六月底，增加十一億六千萬餘元，其增加數較負債增加數，多四億七千餘萬元，足見債款之舉借，純係適應經營之需要（所增資產，以舉債購置者約五九%，以自有資金添增者約四一%）。

公司以各種方式籌借之資金，包括舉債所得，大部均係投入固定設備，須營運後，始可逐漸恢復爲流動資金，以應償債等之所需，故清償債務，當爲次的緩進的，如卅六年上半年之流動比率爲四一%，卅六年下半年爲五二%，卅七年上半年爲五九%，雖未臻合理理想，然其趨勢則在逐漸進步中，如能長保此種趨勢，財政狀況，必可日臻健全。

公司成立之初各項設備，既極簡陋，業務經營，自難期其靈活，復因（一）成本猛漲，運價未能正比調整。（二）船舶破舊，修理費太大。（三）需款浩繁，負債過鉅利息奇重。（四）二二八事故影響等原因，致卅六年上半年發生虧損，同年下半年各項困難有部份克服，故雖有軍運差運頻繁，營業部份，乃略有盈餘，卅七年上半年，本原定計劃切實改進，頗見成效。綜上所述航業公司自成立以來，經營狀況，雖尙未達理想境地，然營業情形之進步，財務狀況之改善，皆爲事實。

臺灣航業有限公司損益計算表

單位臺幣元

中華民國卅七年一月一日至卅七年六月三十日

會計科目	金額		百分率	卅六年度	
	小計	合計		上期金額	下期金額
營業收入	四二,三〇,四一〇.七〇	二〇三%	三六,九二,一八五.〇三	三三,八〇,七八一.七六	
客運附屬收入	八五,三五四.四〇	〇〇四%	七四,五九九.一〇	六五,一七八.七六	
貨運附屬收入	一,九五,五六八.六六	九五〇四%	二四八,二〇一,四七四.九〇	七〇九,九五〇,九三二.四八	
特運收入	一七,四三,二五〇.三六	〇八四%		一五二,三四五.七	
郵運收入	一一,四八八.五〇	〇〇一%		六,四三三,四三九.三	
其他運輸收入	一,七八八,五〇〇.〇〇	〇〇九%			
棧埠收入	一,一八五,三五〇.〇〇	〇〇五%			
船租收入	二五,四九三,八九六.〇〇	一.二五%			
代理佣金收入	一三,四〇〇,六三三.二六	〇.六五%			
營業支出		一〇〇%	二〇,三六六,一六二.一五	二七五,八三五,三四九.〇三	
合計				七九八,〇七二,六五五.五	

運 輸 費 用	一、二七三、二三八、九七四三				五七六%	三五一、八四五、二二一〇	五八、九〇、九七、〇五
維 持 費 用	九一、六三四、七四四八七				四四〇%	一〇七、五三六、六三、三五	八四、五五、〇、三二八
棧 埠 費 用	九八八、六三、四六八三				〇四九%	一、〇八七、九二九四五	四四九七、三〇、七九
船 務 費 用	八五、一四一、四三八九六				二八五%	一〇、四八九、四三七、一〇	三〇、四三、六、〇四四
推 廣 費 用	一四八、五六五、一四六三九				七二九%	三四、〇九九、三五〇、七	六、五八、五三、七八
管 理 及 總 務 費 用	七九七八八、九〇四〇三				三九二%	三三、〇三三、〇三三九	五九、七三、六六、〇〇
合 計		一、五六一、四二五、九七、八五〇			七六六五%	四三八、〇六、四三、三六	七六六、三三、一八、三三
營 業 盈 餘		四七五、四六五、六三、六五			三三三五%	一五三、三六、三四、三三	一一、九八、四五一七
營 業 外 收 入		二〇四、五〇四、一〇、八〇			一〇〇四%	一五、三八五、〇四、八二	五八、六六、七、三五、二八
營 業 外 支 出		六三三、四六三、八九六八五			三一〇五%	五三、六四、三六、八九七	一一四、四七、〇〇、三三
差 額		四二七、九五七、七六、〇五			二二〇一%	三八、三九、三四、一五	一、五五、八〇、三、六九
本 期 純 益		四七、五〇五、八四、六〇			二三四%	一五〇、五四五、四九、四八	四三、八六、四、三二七

臺灣航業有限公司資產負債平衡表

單位臺幣元

中華民國卅七年六月三十日

會計科目	金額		冊六年度上期金額	冊六年度下期金額
	小計	合計		
資產				
流動資產				
現金		八八六,七六八,六〇六.四五	三六一,三九九,四五三.〇四	六七六,九八八,二六四.七七
現用金		九三三,四七八.五	一七,〇七四,七一五.六八	五,二四一,四三三.三三
銀行存款		一〇,〇九七,六七三.〇〇	一,五八三,三七三.〇一	四八五,四九八.〇〇
應收帳款	一七,四七九,〇四五.二三	一八,六四九,三九五.八九	九,五二〇,二九九.五	二四,〇〇八,五一.九九
減備抵呆帳	八,九七三,九五三.三六	一七,〇五五,〇九二.八六	三六,八〇六,五九九.九	二二,六六六,八六.五八
其他應收款		三,四三五,七五六.四七	三,四〇三,七三三.九	三,一〇三,八四.五九
應收收益		一,六三五,八八九.一		
預付定金		三六,一五一,二八二.六五	三,九七四,七五七.二四	一八,七五九,二三四
預付費用		九,五五〇,九七二.四二九	三四,六四二,六二七.七〇	八,一三三,九〇五.五
短期熱料		四八,八三五,六七二.五三	二四,七四四,六四六.三	六,二五九,八八七.五
材料		三九,〇九八,四二一.〇四	一九,九六一,五九九.二六	二,二五九,一六九.三三
負債				
總計				
合計		八八六,七六八,六〇六.四五	三六一,三九九,四五三.〇四	六七六,九八八,二六四.七七

燃	料	五,六四四,三三〇	八,五七三,七八八〇	七,〇四六,三九九三
在	途	一六,〇五六,八七六五〇		
同	業	五,五四一,七五六三三	二,八三九,七七六〇	三,七八〇,三九三〇
往	來	一七九,三七一,三三二九〇	一七九,一七三,六三三九〇	一七九,一七三,六三三九〇
(借		六,五五六,〇三三,八三九	七,三三八,〇二八,四一四
項)	款			
待	繳			
賬	項			
款	款			
固	定			
資	產			
附	屬			
企	業			
投	資			
其	他			
企	業			
投	資			
產	業			
及	設			
備	備			
減	備			
抵	折			
舊	舊			
未	完			
工	程			
其	他			
資	產			
存	出			
保	證			
金	項			
催	收			
款	項			
減	備			
抵	呆			
帳	帳			
合	計			
負	債			
及	淨			
值	值			
流	動			
負	債			
應	付			
票	據			
應	付			
帳	款			
款	款			

五,六四四,三三〇

一六,〇五六,八七六五〇

五,五四一,七五六三三

一七九,三七一,三三二九〇

一七〇,一七三,九三〇

四八,一三三,六一七五

一四八,八二,四〇〇,九三

七三六,五九五,〇九三

一〇三,八〇四,八二八六

六三三,七四八,八八〇七

五七,一三九,八〇四,一七三

一〇〇,九一四,九九四

七三六,二〇〇,〇〇〇

七三六,二〇〇,〇〇〇

六五三,五六〇,〇〇〇

二,一五六,〇九三,〇八五

一,五四五,五二三,六七三

七三,九九三,七一

八,五七三,七八八〇

二,八三九,七七六〇

一七九,一七三,六三三九〇

六,五五六,〇三三,八三九

六〇九九,一四三,八六

五九六,〇三四,九九二,五九

三三,四六八,二〇三,九四

二〇六,四八〇,八六

二〇六,四八〇,八六

二〇六,四八〇,八六

九七〇,九八,七三,二九

一,四〇一,〇九九,二五,七七

八八,一三九,九六,〇七〇

三,八七四,三,五九四,七一

一〇三,四六二,〇一九四

一,三〇八,九七,四八,二七七

四六,一五八,五六

一四,一四三,八七,三七五

七,〇四六,三九九三

三,七八〇,三九三〇

一七九,一七三,六三三九〇

七,三三八,〇二八,四一四

六八四九,一四三,八六

六三二,三九九,七八五,八五

九五,三九九,三五,五〇三

二五〇,六六六,八六

二五〇,六六六,八六

二五〇,六六六,八六

一,四〇一,〇九九,二五,七七

一,三〇八,九七,四八,二七七

四六,一五八,五六

一四,一四三,八七,三七五

應付費用	一一,五七,九三九四		七,五四,一八六三	二八,五二,三五四八
短期借款	七八,四一,四九一五		三九,〇四,七二一八	一〇,三三,五五八一
預收運費	一,三三,〇〇〇,〇〇〇		三,五四〇,〇〇〇	八,四三,七七八
同業往來(貸項)	三〇,四二,六〇〇〇		六,八三,〇九六四	五,五四,〇七八
其他負債	三,五六,三三八〇		一,三三,一〇九三	二九,八五,〇五四
存入保證金			一,八九,〇〇四三	八九,八八,四三〇
暫收款項	五,八九,八一四〇		一,三,四九〇七八	八,一六,〇四三〇
代收款項	四七,三四,〇三八九		八〇,三七〇〇	八二,八一〇六
資本	二九,一五,五〇〇	二八,五,七四,二八六〇	二八,五七,一四,二八六〇	二八,五七,一四,二八六〇
臺灣省政府資金			一七,四八,五三〇〇	一七,四八,五三〇〇
國營招商局資本	一七,四八,五三〇〇		一四,二八,五七,四〇〇	二四,二八,五,二四〇〇
盈虧	二四,八五,七四〇〇	二九,九八,六三,九四	一八,三,三六,四三六四	三三,四一,七六,〇七九
擴充及改良產業設備				
累積虧損	四四,五七,九八五二		七,〇八,七四八四	一七,九五,二六三三
本期純益	一九,〇〇五,一六二七		一九,〇,四五,四九八	四三,八四,三二七
合計	四七,五〇,八四六〇	三二,五,六〇,九三〇	九七,〇九八,二七,二二九	一四〇,〇九九,二五七七

四、將來計劃要點

臺灣四面環海，地濱熱帶，物產富饒，對外交通皆賴船舶，故航運事業，發展之遲速，與本省經濟建設，關係至為密切。惟以目前噸位，而應本省航運需要，實屬不敷，經擬就三年建設計劃，期在三年後，保有船舶十九艘。茲將計劃要點簡述如下：

1. 添置新輪二〇〇〇噸：撈修七千噸（延平輪），及一千噸（海幸丸輪）各一艘，並於三年中，分年添置二千噸輪各兩艘。
2. 加強各線航運：以拓展臺灣東線，榕廈線，上海線，南洋線，北洋線，日本線，七大航線為標的。第一年確立臺灣東線，榕廈線，上海線，為固定航線。第二年固定南北兩洋，及長江三線寄泊港埠，及航行業務。第三年將全部航線，按照營運狀況，分別確定為固定，或自由航線。
3. 開展業務：一面爭取公商貨源。一面加強棧埠管理，緊湊船舶航期，三年內最少運量，貨運期達一、七三五、六〇〇噸，客運期達一一〇、〇〇〇人。
4. 設置基隆，淡水船舶修理工廠：利用日人修船廠址及設備，設置基隆，淡水兩修船廠，充實內部及裝配零件，在第一、二年內，先行修理機帆船，並期能於第三年修理輪船，藉能控制船期，並減少修理費之開支。

(七) 通 運

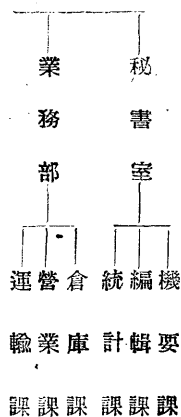
一、沿 革

臺灣物產豐饒，每年輸入輸出，爲數甚鉅。過去日人統治時期，水陸貨運及倉儲業務，相當發達。日人經營之運輸會社及分支機構，遍佈全省，勝利後，於卅四年十一月十五日前長官公署先行分別派員監理，至卅五年一月十日成立臺灣省通運股份有限公司籌備處，將當時接收日人經營之日本通運，臺灣倉庫運輸、日東運輸、丸一組、臺灣通運、臺灣運送荷役、臺北合同等七大家株式會社，連同其他會社共計三十二家，及其各分支機構共達三百一十一單位，合併改組，並視各地業務需要，分別設立分公司辦事處及營業所。此外，並將東臺灣運送會社與日本通運會社所屬之臺東花蓮兩出張所及丸一組所屬之花蓮港出張所，合併改組爲東臺灣運送公司籌備處。日人與省人合營之各州自動車會社七家，及專營鐵路貨物搬運之臺灣荷役會社一家，亦分別改組爲汽車貨運公司及鐵路貨物搬運公司，受通運公司監督指揮。至接收之各種運輸工具，除汽車全部劃歸省公路局接管外，計有牛車荷車搬運車等九六六輛，駁船機帆船等一〇一艘，倉庫四七三座（內計接收自管倉庫四〇九座，接辦港務局碼頭倉庫十二座）監理各會社倉庫五十二座）及裝卸工具大小二千餘件。迨至同年四月間接收工作，大致完竣。遂即從事於各項整理

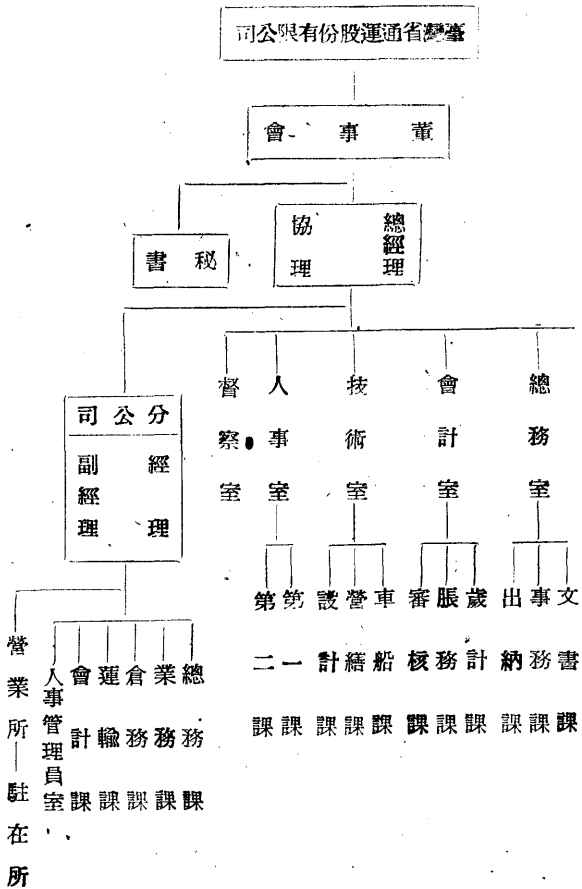
工作七月一日公司始告正式成立，除賡續整理接收財產調整機構外，並着重調整人事。卅六年三月間復將臺東辦事處與花蓮港分公司併入東臺灣通運公司改組為東臺灣通運公司籌備處、彰化、嘉義、屏東三辦事處，因業務進展，亦改組為分公司。並增置營業所於商業繁盛地區。截至目前止，通運公司共有分公司十，營業所六十三，駐在所二十四。機構已遍及全省，業務已逐漸開展。

二、組織與員額

通運公司暨分支機構於卅五年七月一日組織成立，將原有分支機構予以調整，至卅七年上半年度總公司內部組織，因業務需要，再予擴充，將原業務部之稽查課改為督察室，營繕課改為技術室，總務室之人事課改為人事室，秘書室增設統計：機要兩課，各分公司編制，亦予重新規定。至人事方面，接收時原有各會社人員共二千八百餘人，內計日籍人員八百七十三人，已全部遣送，餘省籍人員，則由各主管考察，視其能力經驗，以為留汰之準繩。當時公司實際人員共計二千一百餘人，截至三十七年六月底，全部員工合計二千零七十二人，茲將組織系統及現有人事分別列表如左：



通運有限公司組織系統表



附註：一、臺北，新竹，臺南，臺中，嘉義，屏東，宜蘭，彰化各分公司暫設總務，業務，會計三課。
 二、總公司如因業務需要時得聘顧問及專門委員。

此
页
空
白

各任總經理任內人數統計表

各任內起訖時間	合計	員	工	合計	員	工	合計	員	工	合計	員	工				
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	總	宜	高	屏	臺	嘉	彰	臺	新	基	臺	總
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	司	蘭	雄	東	南	義	化	中	竹	隆	北	公
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計	計
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一四五	一〇〇	一八九	四	二二	八六	五	一七	一五	三九	一三	二二
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一〇三	七	一五〇	二六	一六	四	二	一	二	一	九	八四
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	三五三	二八	元	一五	五	三	一四	二四	三	六	三	七
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一五五	九	二〇三	七	一七	一	八	一	一	二	一	一八
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一二四	五	二八	二	一六	九	六	一〇	二	二	一〇	九
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	四〇〇	三〇	七	一五	五	三	一五	三	二	四	四	五
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	二〇二	九	三三	八	二	一	九	一	一	一	一	三二
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一四五	七	一七〇	五	一八	九	七	二	二	二	一	一七
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	五七	六	五	一	七	四	三	六	三	一	四	四
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	二〇六	七	三五〇	六	三〇	一	二	一	一	四	一	二〇
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一五〇	七	一七八	六	一四	九	七	二	二	三	二	一
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	五七	三	七	三	六	四	三	六	三	一	四	四
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	三〇七	一〇	二八九	六	三二	一	二	一	一	三	一	二八〇
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	一四九	五	二〇八	六	一四	九	七	二	二	二	一	三三〇
卅五年一月十五日至 卅五年六月底日止	卅五年七月一日至 卅六年六月廿日止	卅六年六月廿一日至 卅七年二月七日止	卅七年二月三日至 卅七年三月八日止	卅七年三月九日至 截至六月底止	五七	二	八	二	六	四	三	六	三	一	四	五

(附註)一、卅六年六月二十一日至卅七年三月八日止基隆分公司暫准留用職員一二九人，臨時工友七四人，均列入該分公司員工總數內。
二、接收各會社原有人員一八〇二人，整編裁留結果共計一一〇三八，此為運通公司最初之員工數額。

此
页
空
白

三、業 務

通運公司主要業務，分運輸裝卸及倉儲三類，並兼代顧客辦理保險報關手續。關於運輸裝卸方面，目前承辦者有鐵路託運，內河水運，鄉間陸運，及省外聯運。承運貨物，多係本省大宗出品，如米、鹽、糖、水泥、枕木等及各公營事業機關之器材，其他零星商貨託運者，亦不在少數。卅六年度承運量，平均每月約五萬六千餘噸，三十七年上半年度每月平均增至十九萬七千餘噸。裝卸量，平均由每月廿四萬噸增至四十餘萬噸。倉庫方面，原接收碼頭倉庫及普通倉庫（係指接收自營倉庫及監理會社會倉庫而言下同）因轟炸塌廢，風災，整編等原因，現僅存三五七座（內計自營倉庫二九五座監理倉庫四七座碼頭倉庫一五座）完整者三〇二座，全部容量近三十萬噸。倉儲物資數量，自卅六年起，每月平均進倉為四萬七千噸，至三十七年六月底，增為五萬六千餘噸。出倉每月平均由四萬二千餘噸增至五萬八千餘噸。（因卅五年度有積存故出倉多於進倉）存倉每月平均由五萬二千餘噸至七萬五千餘噸。

① 財務：公司營業收支，收入總數，歷年均有進展，計卅五年度為一六四、三九三、五二四元。卅六年度為七七一、六五六、九四三元。三十七年上半年度為一、八三九、二五九、一四七元。中以裝卸搬運收入為最多。倉庫保管費收入次之。運輸費收入再次之。支出總數，卅五年為一三四、九六八、六〇四元。卅六年七〇六、〇七三、四三五元。三十七年上半年度為一、四八九、四一五、九〇九元。茲將歷年營業收支比較表列後：

此
页
空
白

通運公司歷年營業收支比較表

分支機構	卅五年度二月十二日至十二月廿一日			卅六年度			卅七年度上半年		
	收入	支出	盈虧	收入	支出	盈虧	收入	支出	盈虧
總公司	一二九七,一五六	五,〇〇〇,四七九	△三,七〇三,三二三	三,五五六,九九五	八,〇二〇,六八九	△七,七三三,七二三	三,三三六,三九五	一,三九七,三三五	△〇,七三九,六二〇
基隆	四八,四三七,〇五九	二八,九五〇,八八	一九,五二二,一九二	三三,二〇三,〇九五	一五,一〇七,八九九	八,〇二七,二五五	四六八,一七九,六八〇	三,七七五,〇〇四	一五〇,四四四,〇七六
高雄	三六,七六八,八三二	一八,八九〇,〇九	九,八七八,二二二	四四,六二八,七三三	一一,四七三,六五五	三〇,〇五五,〇六六	四〇一,八二一,〇五〇	三〇一,三七七,四九九	一〇〇,四三九,九〇二
臺北	一五,五四七,〇七八	一五,二六二,三九九	二八三,三九九	九七,八六二,三九九	八七,六四七,七四〇	一〇,二一四,六七三	二五,〇九九,三二一	一六,二六二,三三七	五,四八七,一七四
臺中	一七,三三三,九三三	一五,六〇〇,五三三	一,五三三,三九九	五二,五七〇,〇四四	四三,四九六,四七一	八,〇七三,五五三	一三〇,九四七,〇五一	九一,〇五五,二七〇	二九,八九二,七六一
臺南	三七,六七六,八九	三五,四三三,九九	二,〇四三,〇七	六四,〇九三,〇二一	六二,七六二,五七七	一,三三〇,二六四	一四九,〇三八,六四三	一三,〇五〇,四七七	一八,五八一,八六
宜蘭	六八三五,三六九	六七四,五八七	八九五,六三	四三,三二二,六三五	四〇,八三二,五三〇	一四八,一〇七,五	一三五,七〇〇,三六〇	一〇三,三八一,二六	二,三三九,二〇四
新竹	四六,七三三,〇五	五〇,七九九,一	X四〇〇,一九六	二九,七五六,七〇八	三三,八九〇,五五六	五,八六三,六五三	一三五,七〇〇,三六〇	一〇三,三八一,二六	二,三三九,二〇四
嘉義				四六,三六八,〇九七	四四,八五八,〇一九	四,〇〇七,八	八六,八五三,六八三	七九,三六八,八三	七,五六四,八七二
屏東				三二,六六三,一三五	二七,五四二,〇六七	四,二二〇,五	六四,〇八〇,三五三	五三,一五二,七三	一〇,九二八,四二
彰化				二八,九八四,一三四	二九,三四八,四九九	X三三三,九五	八七,九七四,六九一	六六,〇三三,七〇五	二一,九四一,九八六
花蓮	三一,三六六,八三	三〇,四五三,五六	九〇,三五						
臺北辦事處	八六,九七八四	九一,四二九〇	X四四,五五六						
增加百分率	100	100	100						
總計	一六四,三三三,五三四	一三四,九六六,六四四	二九,四四四,九〇〇	七七一,六五六,九九三	七〇六,〇七三,四三三	六五,五三三,五七七	一,八三九,三五九,一四七	一,四八九,四二五,九九	三四九,八四三,三三八

附註：一、增加百分率以三十五年度為基數一〇〇計算

二、有×記號者表示虧損△記號表示總公司管理費用支出又表列各項數字角以下四捨五入併元計算

此
页
空
白

四、將來計劃要點

公司業務，經兩年來策劃改進，已納入正軌。嗣後自以完成「通運」任務而配合本省經濟建設，茲將今後推進業務計劃要點列舉於左：

- 1、充實運輸裝卸工具
- 2、修建倉庫及添置倉庫設備
- 3、加強倉庫管理並組織倉庫警衛隊
- 4、擴大代理保險及代理輪船業務
- 5、舉辦省外聯運
- 6、統籌承運公營事業機關物資
- 7、辦理代客送貨
- 8、舉辦巡迴督導工作

...

...

...



上海图书馆藏书



9541 212 0016 1206B

