

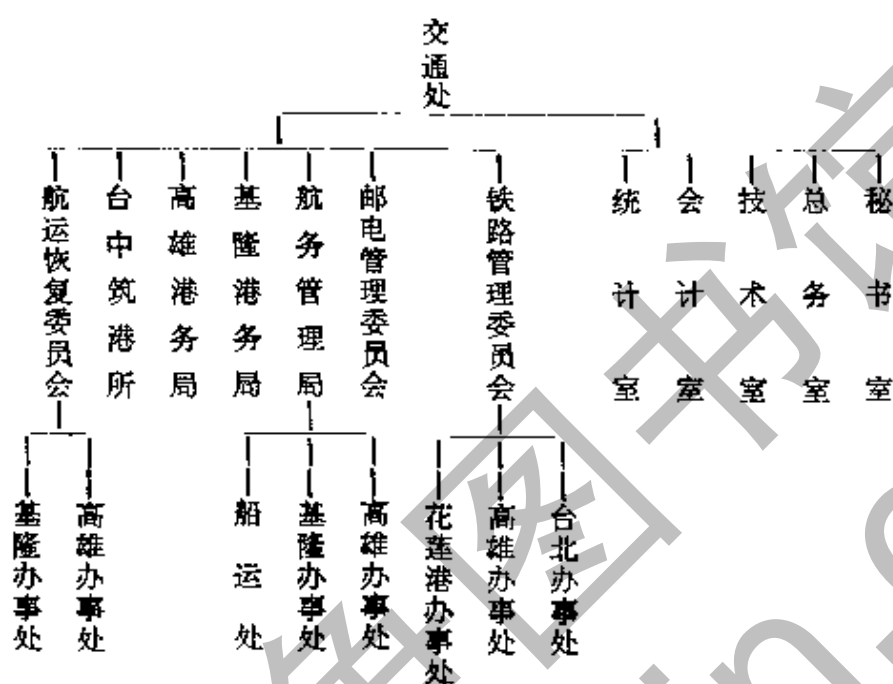
第六章 交通

1 台湾省行政长官公署交通处工作报告

(1945年—1946年5月)

本省过去之交通事业，完全由前台湾总督府交通局掌理，光复后，于去年十一月一日交通处正式成立，开始接收。除本身机构外，同时並按照接收事件性质，先行设立铁路管理委员会、邮电管理委员会及航务管理委员会三机构，分别接收前交通局之铁道部，递信部及海务部，管理各有关部门之交通事业，航务管理委员会，今已改为航务管理局。嗣复先后成立基隆高雄两港务局，办理港务工作。並设台中港筑港所，继续筑造前新高港未完工程。本省沿海各港之沉船捞修工作，已设立航运恢复委员会，专事计划管理。所有日本投资或经营之各有关交通之私人会社，亦经派员分别监理接收。最近且设立航运公司及通运公司，各设筹备处分别接收各有关会社，加以统筹经营。目下各部门接收工作，大体完竣。惟因战时破坏甚重，短时期内即欲恢复战前状态，亦非易事。一切计划实施，与工作之推进，皆须各方之协力。兹将本处组织及各机构之概况分述如后。

一、交通处组织系统表



二、铁道管理委员会

铁路管理委员会于去年十一月一日成立，接收原交通局铁道部，办理全省铁路，並管理全省公路运输事业。兹将铁路公路分述如下：

铁道

台湾铁路，创自光绪十三年，台湾巡抚刘铭传聘英人马蒂逊为总工程师，两年后完成基隆台北线。越七年，复完成台北新竹线。自日人侵据后，继续经营，至光复时，公营铁路营业里程总长九〇一三公里；计西部干支线共长七二五·三公里，轨距一·〇六七公尺，辖站一五〇，东部台东一线长一七五·九公里，轨距〇·七六二公尺，辖站三九。而苏澳至

花莲港，及台东至枋寮两段，则以公路汽车联络，完成为环岛交通。

此外私设铁道，多系日人各株式会社经营。其中开放以供一般客货运输用之全营业线总长为六二九.二公里，无定期代客运输之半营业线总长为一九八四.一公里，专供自用专用之线总长为三四七.九二公里。

(一) 路基桥梁隧道

公营铁路桥梁总长度共为三三.七公里。

最长者为屏东线之下淡水溪桥，长一五二六.一三公尺。

最短者为纵贯线之十字圳桥，长五.五公尺。

公营铁路隧道，共计五六座，总长共为一.二公里。

最长者在宜兰线，长二一六六.三五公尺。

最短者在平溪线，长一九.九公尺。

上项路基桥梁等，在民国三十三年十月二十日首次遭受空袭，其后连续被炸，损害甚巨。路基轨道被毁在六.二一公尺，其最剧烈者在一车站内，一日间共炸去轨道在一千公尺之上。大小桥梁被炸十六处，冲毁者十四处，三十四年八九日复受风灾山洪之侵害。集集支线路堤被毁三万三千余立方公尺，台东线路基冲去八千四百余公尺，路堤被毁三万五千七百余立方公尺，损坏更重，因而不能通车。此外沿线票房、仓库、车站等建筑物，受损者共一，四五八栋，尤以高雄及基隆两地为甚。接收后对于行车有关之工程，首先努力抢修。集集支线及台东线被毁部份，已于去年十一月二十九日及十二月十一日先后通车。其他如纵贯、淡水、宜兰、台中等线，被炸之六二三一公尺，隧道，亦已陆续修复。被冲及被炸桥梁，可修者已全部修复，重损大桥，则均施以临时工

程，至本年二月以前，已可全部通车。沿线各站车站仓库等已择要陆续修复。

铁路枕木，因受战时影响，成例年需抽换三十万根者，年来仅换十分之二。接收以后，枕木一项，列入紧急预算内，现在已订购十七万余根，尚拟再添五十一万根，以便抽换。道闸亦已订购六万四千余立方公尺，尚需在本年内，再添四万立方公尺，继续补充，藉固轨道。

此外，新竹至竹东长约十七公里之一段支线，光复前已修成路基百分之四十，隧道一座之导坑，亦已打通，现奉长官批准。继续修筑。经费百分之七十，向台湾银行借款，将来由该线收入推还，另百分之三十，由本省三十五年度预备金内拨付，铁委会已于四月二十三日组派测量队，开始实地勘测，草拟施工计划，及详细预算，俾实行建筑，以利新竹一带之运输。预计筑路费用，钢轨车辆在外，约需台币二千九百万元，确实数额，尚有待勘测结果而定。

(二) 机车车辆，本省铁道材料，向来取诸日本。战时物资缺乏，生产减少，运输阻滞，以致各项机料，短乏异常，机车车辆久告失修，复加空袭损失，数量大减，至去年十一月一日接收时止，其数量及状况列表如下：

车 种	总 数	完 好 者	损坏待修者	毁坏不堪修理者
机 车	244辆	134辆	110辆	
货 车	880辆	5,073辆	651辆	156辆
客 车	498辆	325辆	138辆	35辆

接收以后，因器材补充困难，机务员工，竭尽心力，加以维持，截至本年四月二十四日止，可用之机车：计西线供列车用者八〇辆，供调车用者一九辆；东线列车用者一二辆，调车用者二辆，客车计西线三三七辆，东线二七辆。货车计

西线四，六二一辆，东线三九九辆。查各项车辆，日在运用与修理循环之中，故确实数字，逐日不同。按上列数字之比较，客车货车修复者，已渐增多，而机车反致减少。查其原因，厥为各项材料配件奇缺，人力不足，工厂被炸，机械不敷，修理能力仅及原有能力之二分之一，至三分之一，相差过巨，尤以年久失修之机车，经常驶行，检修为难，完好数量，遂致逐渐减少。现除向有关各方设法添置必需材料外，并就旧有剩余材料，加以尽量应用，并将旧焰管，设法接焊后，移装补充，极力维持行车数量。一面积极恢复台北、高雄、花莲港三线修理工场，招添工匠，补充器材，以期增加修理能力。台北机关区因遣送日侨调防军队等之急需，今亦兼修机车，成绩颇好，迄今已有十九辆修复。

至于列车驶用数量，行车班次，接收以后，均有增加，惟自本年二月份起，因日俘日侨三十六万四千三百四十一人之经铁路运输，集中返国，台胞二万九千三百五十一人之经铁路分送，米粮肥料等之赶运及其他紧要运输，影响行车班次，乃致乘客拥挤秩序混乱。现在是项因素，业已解除，故各线客车班次，在最近期内，均次第恢复。至四月二十四日止，恢复之客车，各区已有八对，货车已有七对。

(三) 沿线保安装置及电信设备 本省铁路沿线保安装置及电信设备，尚称完备，战后破坏颇巨，目前虽积极修复，最大困难，厥为材料缺乏，补充不畅。兹将原有状况及修复情形述如次

甲、设备概况

子、保安装置

(1) 号志

手动电气号志 色灯式二三具 臂式九九具 灯列式二

具

手动机械号志 色灯式五具 臂式八一三具 灯列
式四具 全路各站均有号志设备

(2) 联动装置

本路装有萨克斯排衰型机械联动装置者，计有基隆、八堵、三貂岭、桦山、台北、北投、淡水、竹南、苗栗、彰化、台南、田町、高雄港三块厝北回归线、新营、武丹坑等十八站。除高雄港基隆两站，被炸惨重，余均完好可用。

(3) 电气路签

双信闭塞器 40区间(双轨用)

通票闭塞器 128区间(单轨用)

全路除王里至台东外，其余各站均有电气路签

乙、电信设备

子、长途电话

本路西部铁路线，长途电话中继站，有基隆、台北、苗栗、新竹、彰化、嘉义、台南、台中、高雄。各中继站间，有中继线一至三对不等，东部铁路线，台东至花莲港有长途电话线一对。台北彰化间並有三路载波电话机一套。

丑、电调度话

本路有调度电话总机两部，分装台北、高雄。分机四十八具，划成两通话区间：北部调度线自基隆至彰化，南部调度线自台北至高雄。全路车辆之运用，皆藉此调度焉。

寅、区内电话

总局有五百门自动电话机一套，四百门共电式电话交换机二套，其他大站尚有共电式电话交换机二套，大小型磁石交换机七部，其他共装各型电话机二千四百余部。

卯、电报

各站装莫尔斯音响式电报机二百十七部，日文用“片假名”为发报符号，现尚为各站间主要通讯之一。

丙、接收后之改进

子、电报、电话线之修复。接收之初，电报电话线均不通畅。被炸损坏之处，亦多未整理。员工对于修复工作，懈怠不前，乃用种种鼓励方法，並数经督促，卒于二月底将全部电话电报线修理完竣。

丑、机械、联动之修复。基隆高雄港车站，被炸惨重，波及号志及联动设备，基隆号志所全部焚毁，非俟购得新机，无法修复外。高雄港机械联动，于本年一月开始修复工作。现已完成十分之六七，预计四月底可以竣工，其他台南、田町两站联动装置，亦已予以修理。

寅、调度电话之改进。本路电务设备，较内地一般铁路为多。独调度电话，日人不甚着重。接收之后，以其不合要求，将各站调度电话及分机，重行支配改装，並將线路展长。北部线展伸台北至基隆一段，南部线展伸高雄至屏东。

(四)最近五年业务状况 本省铁路营业，年有盈余，惟自去年被轰炸后，商业停顿，收入减少。迄接收之后，始渐告繁荣，运输收入亦渐告恢复。故三十四年度之损失数额，尚在预料之下。兹将最近五年之营业收入支出及盈亏数目分列如下：

年 度	收 入	支 出	盈 或 亏	摘 要
卅 年 度	54,411,442.00	50,623,618.00	盈3,787,824.00	
卅一 年 度	55,288,482.00	47,045,721.00	盈8,242,771.00	
卅二 年 度	56,453,783.00	45,144,318.00	盈2,306,465.00	
卅三 年 度	61,397,604.00	43,322,894.00	盈18,074,710.00	
卅四 年 度	95,822,156.5	98,373,998.72	亏2,551,842.47	本会接收时，损失五百余万，年度结算时仅亏二百余元

三十五年一月至四月全路客货运收入比较表〔略〕

(五) 铁路警察署之组设 铁路自接收之后，维持全路治安秩序之警察局，尚未从事设置。盖因人力关系，筹备不易。迨至本年三月开始告成立。该署隶属于长官公署警务处，而受交通处及铁路管理委员会之监督指挥。全路九百余公里，警力仅有长警一百九十余人，极感薄弱，现已拟招收新生加以训练补充。

(六) 设施之改进 今后设施之改进，可概要说明如下：

甲、关于行车方面者

在机车车辆目前可使用之数量范围内，拟尽量支配调度，增加货客列车次数，计有：

子、增开基隆高雄间直达夜车，及特快车，以利行旅。

丑、增加煤运及公用物资列车，以应各公共事业及工矿事业之紧急需要。

乙、关于〔于〕路线保养及新工程方面者

子、为维持行车安全，及增进行车效率起见，今后最主要之路线保养工作，计有：

(1) 继续抽换全线枕木，及补充道闸。

(2) 修复被炸毁之站场，及其附属设备。

(3) 修复被炸毁，或因其他原因损坏之桥梁，及护堤等。

(4) 修复调度电话设备。

(5) 修复各站待修之号志设备。

(6) 筹备设立各大站间无线电台，以补电讯电话之所不及。

丑、新工程方面拟即进行者，计有：

(1) 新竹、竹东间新支线工程之测量勘定。

(2) 基隆电化公司支线之建设。

丙、关于机车车辆之保养修理方面者，机车车辆待修之数量甚多，以致列车之运转支配发生困难。兹拟定抢修计划如下：

(1) 修复及添置各被炸厂区之机器设备，以资增强修理能力。

(2) 增强机厂修理力量，恢复口管时代全盛状况。

(3) 增强各机关区及检查区小修理能力，减低机厂负担，俾可专力于重修及大修工作。

(4) 约请工矿处所监理之机械工厂承揽修理，以补充各厂区目前力量之所不及。

(5) 清理沿线炸毁之机车车辆，除可修者即行修理外，其情形太无法修复者，即行报废，移用其完好配件。

丁、关于补充器材配件方面者，路线保养，及机客货车修理工作所需要之器材配件，除在国内及当地可以购置者外，所有特别器材配件，如钢轨，电信号志，车辆输箍，机车焰管，气辆设备等，在国内无法取得补充。又以轨距不同，向英美采购亦非易事。兹拟派遣专员赴日本，利用赔款搜罗购置，以资利用。

三、公路

本省公路，分公营干线，及民营支线。干线环循全岛，西部仅一桥外，业已全部完成。东部尚余百分之二十未建，惟因战事破坏甚重，现由铁路管理委员会汽车处专责管理。民营公路亦颇发达。民国二十一年，由前总督府交通局主

管，当时客运会社有一四二家，客车九〇六辆。货运三五一家，货车五四八辆。至民国二十七年，由前铁道部设立自动车课，将之整理合并为客运二十六家，货运七家，统一管理。规定运费路线，筹配燃料另件，加强统制，去年十一月一日，铁路管理委员会成立后，均由汽车处派员监理。其中七家货运会社，现正由通运公司接收中。兹将里程车辆等分述于后：

(一) 里程

干支线	公营干线	民营支线
总数	七六九·二	四, 八三〇·七
通车者	三六三·四	二, 三四七·五
暂停放者	四〇五一·八	二, 四八三·三

(单位公里)

(二) 车辆

本年四月二十日调查之现况如下表〔表略〕

(三) 困难情形

全省各地之公民营公路设备，于战时无不备受损失。各地之车辆、车站、车库、修理厂等，或因炸而被坏，或因疏散而被折移，至今为枋寮、苏澳、花莲港、台中等处之铁路管理委员会车库，尚无力修复，战争期间敌军征用公商车辆甚多，战后亦未发还。再者战时新车及修理材料轮胎等等皆无法进口，故至今各公民营客货运输应用之车辆，多因缺乏零件及轮胎，而不能行驶。

(四) 改善设施

(甲) 修复旧设备

铁路管理委员会台北汽车修理厂经积极整顿后，效率大

增，除台北区之客车，已全部用修复之客车行驶外，现将其他各地不能行驶之车辆，陆续调至台北修理。惟因该原有规模甚小，设备陈旧且旧车均属日本制造，修理所需零件，省内省外均无法大量采购故困难殊多。各民营会社亦经令饬积极修车，然其困难，亦正复相回，各地受炸毁及因疏散而撤去之车站、车库、修理厂、亦按须要之缓急积极修复。

(乙) 补充新设备

本省已向行政院购道奇运货车一百辆，并向福特公司订购各种客货新车二一四辆，拟分拨各需要机关应用。铁路管理委员会汽车处，并经拟定增加新车一百辆之计划，每日行驶里程，拟扩充至一万六千余公里，一俟该项新车到达，当能陆续实施。

(五) 汽车运输管理行政

铁路管理委会汽车处，除主办公营汽车业务外，关于汽车运输行政，亦由其主办。略述于次：

(甲) 汽车之管理

关于汽车之登记牌照之核发，以及驾驶人与执工之考验等管理规则，业已按照中央规定，由长官公署公布。并由本处组织督导团，按照分区程序，督导进行，于五月一日起，先在台北区开始督导该区之各县市政府实行，然后赴本省各县市陆续督导实施，预定于二个月内办理完竣。

(乙) 燃油料零件之配给

战时全省汽车用之燃油料，轮胎，及配件等，均由日本政府统筹配给，光复后，燃油料继续由工矿处矿务科配给，各公民营客货运输会社所需之量，则由铁路管理会核定后，转请矿务科配发。然本省酒精产量减少，故配给数量渐减，最近已难维持行车。故除将次要之需，为出差小汽车及货车

之配给量减少，全力维持公共客车外。并由工矿处设法向上海各地购运汽油来台，以资维持。惟因运输困难，至目前为止，尚未能运到。轮胎及汽车配件，则因并无来源，无法配给。

四、邮电管理委员会

邮电管理委员会于三十四年十一月一日成立，开始接管前交通局递信部所管各部门。惟其中有关广播气象，及航空等部门，业经分由广播事业管理处、气象局、及航空委员会接管。故邮电管理委员会仅接管邮政储汇、简易寿险、及年金、电报电话诸事业。其业务系采邮电合并管理制度，邮局皆兼办电报电话营业。该会于五月五日改组为交通部台湾邮电管理局。

邮政

(一) 邮政业务

本省邮局共计有一九七所（内普通邮局十五所，分局六所，代办集配邮局一六〇所，代办分局十六所）。分布全省，大部兼办电话电报寿险及年金业务，邮件递送每日平均约有信件十万件，小包三百件，较之战前，减少不少，盖因本省对外航线，局部阻断，岛内交通，亦因战事破坏，一时不易恢复，接运汽车，亦因机件加油不足，不能畅通，尤以本省东岸，时遭飓风洪流之袭冲，邮路辄陷困境，甚至利用人力挑送，不免有失常态。其对国内各地，战争末期，全停，光复后，曾经长官公署与沪办事处互相联络，利用盟军飞机，自去年十一月七日起，每星期来回各三次，载运转发。现对国内各地邮件，均能通邮，除每五日有轮船带往福

州外，对上海则每星期由中国航空公司飞机空递二次。邮资将旧存邮票，加盖“中华民国台湾省”字样，于去年十一月四日发行施用。国外邮件，亦因最近运输情形好转，除日本、朝鲜、德国，本正式通邮外（日侨日兵普通信函明信片，经主管机关检查后仍予收寄），对其他各国之信函、明信片及该项之挂号航空邮件，业于本月十六日起，全省一律恢复收寄。暂按现行邮资取费，集中台北邮局，交往上海邮局转发。

兹将最近一月三月份之邮件数字简列如下：

省内收发邮件数

普通信件二，七〇七，三〇〇

挂号信件六四，二〇〇

包裹一二，三〇〇

对内地收发邮件数一三二，五〇〇

普通信件发出一三二，五〇〇

收到七五，二〇〇

挂号信件发出三五，二〇〇

收到一八，〇〇〇

包裹 尚未恢复

（二）储金及寿险

本省邮政储金，及简易寿险及年金，以往推行颇广，成效特著，兹将接收时及现在状况列表如下：〔表略〕

（三）今后工作之推进

本省内外邮政之不能畅通，主因在于交通工具之缺乏，如省外船只畅达，则对外邮政，亦获畅通。其在省内者，亦端恃各种交通工具之改善，对于邮政本身之改革，则当努力改进，本年度首要工作如下：

甲 调整邮电制度——将沿用本省之旧日制度，依照本

国邮政电政规章，逐渐加以调整。

乙 调整本省与省外之邮路——过去本省发往省外之邮件，其邮路之安排，乃以日本为中心，今后当利用所有航运机构，加强国内各主港之直接连系。

丙 添置递邮车辆及邮箱信筒，按照现有邮局局数及需用情形，将本年内添置自行车千辆，分配各局，以增递邮效率。并拟添置或修理邮用卡车，及小型邮件车，铁路邮车，及装卸邮袋之汽艇等，邮递用运输工具，以期迅速。

丁 增设代办集配邮局五处——本省现有邮局一九七所，平均每三万人可得一所，全省二七五市街庄中，未设置邮局之庄，尚有一二三个，如以一庄一局为目标，每年约需增设五处，本年度拟就通邮力较高之庄中，添设五局。

戊 修理房屋——因战事及风灾所毁之邮电房舍，拟予修葺兴建。

电信

(一) 电话电报之概况〔略〕

(二) 现在困难情形与今后改善设施

邮电管理委员会目下最感难以应付者，为本省治安之不宁，盗割电缆电线之案，层出不穷，电讯因之辄遭中断。自本年一月二十九日起截至四月下旬止，共有一二五起，被盗线缆，台北、台南、高雄境内，最为猖獗，各项线缆，总长计竟达一四，九二四〇公尺，甚至官署地区，白昼亦敢剪窃，在此器材极度缺乏，工匠异常减少之际，恢复旧有设施，已感困难，而更遭此破坏，一切预定计划因此迟延。本

已达二千五百户之多，因新器材之供应不继，一时无法悉予修装，仅能择军政机关及工厂会社学校医院等先行装置，对于一时无法恢复通话各户，现正进行撤收其话机，以免损失，而利整理。

邮电人员之补充，亦成问题，接收时日籍职员有三，七五七名，现留用者仅三三六名，现正遴选旧台省籍人员，及提升原任台籍职员，以资补充，除特设训练班积极训练外，最近复奉交通部批准，选派本省人员，前往国内各地，邮电局实习，以增进管理及技术方面之能力。

无线电话，为现代电信交通之最新设备，本省有此项设备，战时遭受破坏，经努力修复，与省外觅取连络之结果，台北对上海南京已于四月二十三、二十五日两天试话，结果尚佳。现仍继续试验，并经订通话办法，呈请交通部核示中。

于本年改善计划，首重在恢复战前状态，兹分述如次：

甲 国语服务接线——制颁课本，强制行国语，务使全省电话接线生，均能于本年内全部能用国语服务。

乙 设置电信工务人员及船工训练班——本省今后需用大批有关通讯之干部技术人员，本年度拟即分别开设训练班乙次，或两次，每班约三十人，以四个月为一期。并开设敷设整修即工训练班两次，拟于八十日内，分两期训练，该项技工六十名。

丙 恢复邮电统计工作——民国三十二年以前，本省有关邮电之统计，向有统计要览之发行，此项对于邮电业务之设计与改进之统计工作，拟即恢复。

丁 推进电报电话之工务设施——本省电报电话之设施本不十分健全，且以频遭轰炸损坏至巨。本年度之主要计

划。一，为敷设台中至花莲港间，及台北至苏澳间之电缆工程，现已着手测量。二，为本省内主要地之电报通信，拟改为自动方式，使之通信高度化。三，为全省电报电话线路之全部复旧，材料之获得，最为切要。四，恢复及强化对国内之无线通信，此项费用共需台币四千万元。

戊 筹划开放本省国际无线电报——本省同胞，侨居南洋一带，经商者为数颇多，为使各该地侨胞，对家乡联络便利起见，正筹划开放台北对马尼拉、新加坡等地无线电报，一俟交通部与各该国接洽妥当，即可见之实施。

五、航务管理局

本省航务管理机关，在日本统治时代，原属交通局之海务部。去年十一月一日航务管理委员会成立，先行接收管理，至今年一月改组为航务管理局。并分设办事处于高雄、基隆办理轮船公司之登记、给照、船舶之检查丈量、船员之训练、航标之修理港湾之勘测等工作。兹将各项接收情形工作情况，及今后工作推进分述于后。

（一）船务航线

航务管理委员会船运处，接收原船舶各株式会社之船只。计有机帆船三十二只，计三，八四三吨，渔船二十艘，五七七吨，共计四，四二〇吨，可以驾驶者，仅有数艘，随时赶修行驶，嗣后陆续发现日方所有船只，均由该处接收，至四月二十四日止，共有船只七一只，共六，三二六吨（二〇〇吨以上者六艘，一五〇吨以上者六艘，一〇〇吨以上者一二艘，五〇吨以上者二一艘，五〇吨以下者二六艘），其状况如下。

现在运用只数 三〇只，二.八〇六吨，仍须随用随修。
须修理只数 三三只，一.九七四吨，须大修理，始可运用。

沉船只数 六只，〇.六五二吨，台交一二四号，在接收前驶往菲律宾，至今行踪不明。

行方不明 二只，〇.八九四吨，台交一二八号，本年四月五日，开赴福州，迄无消息。

以上运用船只，分配于本省沿岸福州及琉球各线。

该项机帆船，纯系货船，并无客位，及救生设备，不能搭客。惟在目前本处航线，船只缺乏，为维持交通起见，勉强使用，并选较大机帆船，加装客位，添置救生设备，以策安全。福州基隆线，于去年十二月十五日开航，办理以来，台闽交通，幸能继续维持，尚无停航，计至四月二十四日止，客运福州至基隆为一，四六一人，基隆至福州为一，〇二〇人。货运福州至基隆为五一三吨，基隆至福州为一，四二五吨。兹并拟于五月一日起，加开厦门一线，业已准备就绪。

本省沿海各港口之水上运输，亦须该项机帆船常川驶行于基隆、高雄、及马公间。东线各县市如台东、新港、花莲港、苏澳等之物资，如盐粉米煤木材，为主要用品，均由该项船只分负大部责任，藉以流通。计至四月二十四日止，本岛各线货运计一二，六五四吨，客运计四，四三八人。此外且于一月间派船运送琉球列岛居民七一八名返岛，最近一月余，并遣送本省日侨日俘返国。马公至高雄日俘八〇九人，日侨九〇四人，调用三船运送。花莲港至苏澳港日俘一四八六人，日侨四，二八九人，调用十七艘，运送是项七，四八八名日侨俘之集中于四月初旬，已及期赶运完毕，近又

指派该项机帆船七艘，驶往福州涵江，专负接运食米之责，目下已有二艘载粮返台。此外于今年元旦接收命名之台湾号，原名“大雅丸”，总吨数六九二，三一〇吨。最大载货量为九，〇〇〇吨，最高速玄一三，一吨〔？〕，为日本战时设计之载货轮船，民国三十三年下水，三十四年五月在本省基隆港内炸沉，经全部捞修工竣后，改为台北号，加设客位，原拟使之担任本省对本国沿海各航线，畅通海运，而恢复上海航线。惟以中央之船只统筹关系，该船业务，已订约由国营招商局代理，该船自命名后，于一月二十日开往洲头，接运军队，先后二次，于三月初复装货开往上海，由招商局代理业务后，旋于四月中返台，最近又复出口，故本省对外海运，至今未有适当之专轮，定期开航。所有各种船舶，今已依然船舶法，及交通部所定各种章则，办理检查丈量登记。截至四月二十四日止，已经检丈核发之船舶计有轮船五艘，二〇〇担以上帆船一四九艘，二〇〇担以下帆船五五五艘。所有轮船公司，亦已依照交通部轮船业监督条例办理登记给照。

目前各线航运，虽能勉强维持，但船只数量不敷颇巨，调度为难，一遇特殊迫切需要，辄感捉襟见肘，常有停顿之虞。兹由航运恢复委员会积极打捞沉船，加以补充，惟以缓不济急，亟须增加船舶。

（二）船员技工

本省原有船员约有二千余名，高中级船员，大多皆系日籍。战时死亡分散各地，无法统计召集，现在办理登记，核发海员手册，尽量录用本省人员，截至四月二十四日止，已登记者二九五名，已核发手册者一八六名。并拟筹设船员训练所，培植高级船员。以应将来航运上之需要。

（三）航路标志

本省原有航路标志五十四处，计灯台数十一座，灯竿九座，导灯二对，灯标三座，导灯浮标七个，大部破坏。灯塔受战车毁坏者有二十二座，已经修复者，有富贵角灯台，淡水低导灯二座。三船再灯台亦已于四月十三日起恢复发光，接收后，现在放光者有富贵角、基隆、仙洞、三貂角、花莲港、新港、高雄、安平、坑子口、白沙、淡水高导灯、淡水低导灯、渔翁岛、花屿等十四处，其余正择重要者，陆续计划修复。惟各项灯台材料缺乏，补充不易，所有急需应用材料及灯用瓦斯，虽经多方设法搜集，依旧不敷应用，渔翁岛及花屿两处灯台，近又因瓦斯供应不继，停止放光。如所需补充材料，若能顺利获得，则今年可将所有毁坏灯台，全部修竣放光。惟该项灯台之原有管理人员，均系日籍，均受专门训练者，吾国尚少该项人员，故暂时不得不留用此项目籍人员。兹正积极计划训练本省人员，以备接替，俾可由国人自行管理。

上项航路标志，现已奉交通部电准，移交海关接管，正洽办手续准备移交。

（四）港湾

前海务部下有港湾课，系一统筹全岛港湾工作之管理、计划及研究之机构。航务管理局接管后，仍循旧时之工作步骤；继续推进各港之绘制、研究、调查、核算，及计划等工作。以所得资料，供给各港，俾作实际工作上之依据。就经济工业农产地势之因素，研究与调查各小港之兴废。

（五）造船事业

本省造船厂，以基隆之台湾船渠株式会社及报国造船株式会社为最大，前者每年最大修造船舶能力（船坞及靠岸

修理，可达万吨，后者木型造船能力年可达三，〇〇〇吨，造机则以株式会社台湾铁工所为最大，月产二〇〇匹马主机一部。

原海务部造船课，业经由航务管理局全部接收，其所主管之造船行政工作，继续推进。本省较大之造船会社十三家，造机会社二家，业经调查详情，並先后派员监理，现拟与资源委员会合办，组织“机械造船公司”经营本省机器制造及造船事业。目下为督导管理本省造船事业起见，已订定造船厂申请注册规则公告实施，举办造船厂注册事项。

六、基隆港务局

本处基隆港务局，系接管原总督府交通局之基隆港务局，于去年十一月成立开始接收。战时基隆港，虽屡经轰炸，陆上设备，如房屋仓库等建筑，大半被毁，幸港内重要之港湾、建筑、船舶、羁绊设备，大部尚获保全。赖该局员工之努力，恢复较速，使目前本省物资吞吐，克藉此港以流通，未始非本省经济前途之福也。

（一）基隆港现状与修复工作之情形

基隆港位居本省北端，设备完善，为本岛主港。水陆交通，均甚便利，据民国二十八年之统计，入港汽船二，五〇〇艘，装卸货物共四百五十万吨，乘客上下三十余万人，同时停泊船只有二十五只之多，将来计划，二十年后，可再超出一倍，共概况如次：

甲、停泊地之面积深度及地质

内港：面积（平公）九五四，〇〇〇，水深（公尺）三，六一一。地质：粘土。

外港：面积：一，二一〇，〇〇〇，水深：九一公尺以上，

土质：贝壳砂地。渔港面积：二四六，〇〇〇水深：一。七千尺以上。

乙、航路宽度最宽处三五〇公尺

最狭处一三五公尺

丙、防波堤

港子别	长度	损坏情形	备注
内港	327公尺		
外港 东堤	200公尺		东堤已完成160公尺
西堤	550公尺	炸毁15公尺	西堤已完成295公尺 本年月底可全部修复

丁、系船岸壁

子、水深九。二公尺（一部份为四。五公尺，三八。一公尺），长一，七四六公尺。

丑、水深九。七公尺，长四。一公尺。

寅、水深一〇。六公尺，长四。八公尺。

可停泊一千吨以上船舶十四个

戊、系船浮标〔略〕

可停泊一千吨以上船舶六个。

己、栈桥

栈桥计有五处。除地栈桥可停一千吨船只一只外，其余均用以停泊小船。战时多毁坏，现已从事修复，今年上半年，可全部完成。

庚、起货场、仓库及起重机

子、起货场，共计长一三九七六。五一〇公尺、面积二〇，九九一。七〇平方公尺。战时被毁者，达二二处，计长八六八，一〇公尺，故目前大部未能用以起货，现已从事整理，约八个，可全部修复。

丑、仓库大半被毁，现已从事修复应用。

寅、超重机〔略〕

辛、船溜及运河

子、船溜（即避风港）

船溜计有三沙湾、二沙湾、滨町、八尺门四处。本身破坏甚少，且沉船颇多，未能尽量使用，现正打捞清除中。

丑、运河

运河共有三条，一名田寮港运河，长一，七九二，七〇公尺；一名长河，长六七八，〇〇公尺；一名牛稠港运河，长三七七、〇〇公尺，共长二，八四七、七〇公尺。战时被毁桥梁六座，河岸石壁部份，被毁一百二十余公尺，钢筋混合土部份，被毁三百四十余公尺，复因各河口具有大量小船沉没，故均遭阻塞，不能通航，自三十五年二月起，开工整理四月底先行通航，三十五年年底可全部修复。

壬、乾船渠〔略〕

癸、给水及给油之设备

子、给水设备

沿岸自来水栓，自第一岸壁至第十八岸壁及日新町、人船町、核町等海岸，共计有三十四栓，大部修复可用，但水量及压力过低，应自整理市区被毁水管着手，方克畅用。现船用饮料，暂备有水船一艘应急，六月中，可另有一大型水闸修竣应用。

丑、给油设备

油管位第十二岸壁，计有四栓，全部炸毁，不能应用。

（二）基隆港将来之扩展

基隆港以优良之天然形势及经济条件，将来扩展，成为必然之要求，该港在民国二十八年（昭和十四年）入港汽

船年二五〇〇艘，装卸货物年三百五十余万吨，如计入供给船只之煤，年达四百五十万吨。乘客上下年三十万人。是年内有十二天，港内同时停泊之船只，超过二十五艘（港内船位共二十五席）。将来本港之繁荣，根据上列纪录，至二十年后客货运输量，极有达上列纪录一倍之可能（即出入港汽船五、〇〇〇艘，货物每年八〇〇万吨，上下客年六十万人）。论者谓以台湾狭长之地形，腹地交通，只赖铁道公路，并无适当之水道，是以台湾沿海至少将有四大港同时发展，即基隆、高雄、花莲港、台中港是也，基隆港因其优越之形势，发展或较容易，兹为慎重计，扩展规划，可先以吞吐货物量年约六百万吨为度，而仍以八百万吨为最后目标。

基隆港扩展有二种可能之计划：

1. 尽量利用内港之东岸
2. 向外港发展

或两者并用，亦有可能。该两种之措施，各有利弊。内港东岸改造后，可供汽船停靠，工程费较少，但日后在此狭长之内港中，船只行驶，并靠码头甚为困难。在外港添筑码头，船只进出较易但工程费必巨，且外港风浪较大，即防波堤完成，或亦不能十分安静也。

将来视本省工商业发达情形而拟定可能之扩展如下：

甲、内港之东岸，将备作一，〇〇〇吨以下之轮船及机帆停靠之用，该处岸壁，仍须改建，以能达五公尺之水深为度。若干地段或添设浮码头岸壁后，预留广地，供压马路及一切港埠设备之需。

乙、巨轮停靠之码头，仍以在外港扩展为宜，风浪问题，可以适当之防波堤布置以解决之。

丙、完成添建各项码头后，可同时停泊船只四七至五〇

艘，为现有者之二倍，使运卸货物年可达八百万吨。

（三）基隆港务局花莲港分局

花莲港为本省四大港之一，其港务工作机构，隶于基隆港务局，在该港设立花莲港分局。

花莲港最近之现况

花莲港码头，被炸损坏尚微，略加修理后，现已有二处可靠轮船。其余各处，因前有沉船岩户号（约五〇〇吨），暂时尚不能利用，最短期内，拟设法打捞，则三处码头，均可使用矣。港内仓库被炸全毁，现仅修临时仓库二小间，供临时堆货，拟先修复被毁者一座，短期内开工。

花莲港之东防波堤，于去年九月间被风浪冲坏一段，约四十公尺下沉。因冬季不宜施工，未及修复，本年四月初旬，又被巨浪冲击，此段防堤，冲毁处扩大，现拟在三个月内施工修理，约需款四百万元，正准备材料。

花莲港在战前本有扩充计划，且有一部份已实施，待该港复旧工作完竣后，当再继续实行。

七、高雄港务局

本处高雄港务局之成立，系接管原总督府交通局所属之高雄港务局，自去年十二月二十四日开始接收，正式成立。

（一）高雄港概况与清港工作之情形

高雄港为本省南端之要塞地带，亦为重要之物资吐纳港口，共原有设备，可同时寄泊海轮三十四艘，货物装卸每月吞吐量为二十万吨，战时被炸惨烈，港内水陆设备，损失甚重。陆上大部器材建筑，荡然无存，毁坏在百分之九十以上，水底沉船，大小有数十艘之多，港口为沉船五艘所阻

塞。去年十二月二十四日开始接收后，即积极打捞该港沉船，恢复港内通讯信号，浮标等设备。并计划浚疏淤泥，择修主要码头、仓库、起重机等机械，及添设之需建筑设施，港口沉船已清除者计有三艘，清除之后，二千吨之船只已可通航。尚余两艘，现正设法打捞中，清除后一万吨或浅水八公尺之海轮，即可又港。现在吃水七公尺之海轮已可入港。

陆上修建工程，亦已开始着手兴筑，惟以破坏过重，资材缺乏，工作进行，尚多困难。兹将该港近况简述如后：

名 称	数 量	备 注
防 波 堤	938公尺	
驳 岸	2,500公尺	拟于年内修复
栈 桥	150公尺	拟于年内修复
沉船浮标	13	全部沉船现正捞修中
仓 库	28,000平方公尺	损坏90%，部份已修复
起 重 机	16座	损坏11座，可修者拟本年内全部修复

(二) 复原工作

高雄港被炸损失甚巨，水面沉大船二千余只，小船数十只。陆上设备及一切建筑损毁约在百分之九十以上，本年度工作计划，首重恢复战前原状，拟打捞全部沉没船只，并局部恢复陆上设备及建筑物。其不能修理者，分别添购或添建，或留待明年度办理之。兹详列三十五年度各项工作如下：

- (1) 清扫水面及陆上残破船只与建筑物。
- (2) 打捞本局大小沉船及浮标。
- (3) 恢复港内通讯信号设备。

- (4) 靠船驳岸修复百分之六十五。
- (5) 靠船栈桥修复百分之六十。
- (6) 仓库修复百分之五十。
- (7) 港内淤泥，已二年未浚，本年度拟疏浚一次。
- (8) 起重设备，拟全部恢复。
- (9) 修理本局损毁船只及车辆，其不能修理者，另行添补。
- (10) 修理厂拟修复百分之七十。
- (11) 办公室及宿舍，拟全部修复，不能修复者重建。
- (12) 打捞及修理所有港内大小沉没船只。

八、台中港筑港所

台中港筑港事务系继续主持原新高筑港所之未完工程。光复后，本处特设该所，负责办理该港修筑工程。

(一) 台中港之地位与筑港工程之近状

台中港原名新高港，在本省台中州梧栖街，位居台中西岸，可与高雄，花莲港，并为四大主港。对于台中一带之商务及渔产之繁荣，关系颇深。且将来因台中物资水源之丰富及人工之低廉等条件之下，可进一步发展为重要工业港。自民国二十六年起，开始筑造，规模浩大，迨至三十三年七月，因战事停工，完成十之六七，光复后，决定继续筑造，乃成立台中港筑港所，负责计划进行该项工程，预计于五年内，将防波堤商港及渔港及小部份二筑港竣工。并拟于最近二年半内，先行疏浚港口，利用已成码头，容纳千吨货船，并拟在最近五年施工期内，保留扩充为巨大工筑港之地步，以得本省工业，政策之决定。

该港专用主要工具新高丸挖泥船，在战时炸沉，尚未捞起，以致未能即行展开浚泥工作。现正研究勘测该港各项有关工程之情形，及添置各种建筑材料，以资应用。

（二）今后工作之推进

兹将台中今后工作分述如次。

（甲）展筑防波堤，本港有南北两防波堤。北防波堤在本港有主要作用，计划全长为三，八六〇公尺，已完成者有三，三三〇公尺，本年度内拟再展筑八〇公尺；南防波堤为商港及工业港之外堤，计划全长为一，九九〇公尺，已完成者有一，二九〇公尺，本年度内拟筑四五公尺。以上工程，均用混合土筑造，全部工作，需时三年。

（乙）打捞新高丸 新高丸挖泥船，为本港自备专用之主要工具。被炸沉于左营港，现正委托高雄港务局设法打捞，约八个月后，可以修竣。一方面正设法向其他有关方面，商借挖泥船应用中。

（丙）浚复埋立工程 如有挖泥船，可资应用，即行继续浚复工程，浚复海滩为深水道，移挖填作港内用地，完成本港航路。前已有百分之四十，业已完成，拟再继续进行，约需五年，始可竣工。

（丁）海岸工程 本港之商港渔港一部份岸壁及码头，已完成者约百分之三十。本年度内拟予整理，并再续筑百分之十五，全部商港渔港及一小部份工业港之完成，历时四年半。

（戊）整备机械工具 本港所有设备及工具，因战事工作停顿后，残缺不全，拟于一年内，将所有必需器械补充添置，全部恢复完备。

（己）修葺房舍 本港之房屋仓库等建筑，在战时亦略

有炸毀，擬即整理修葺。其他未完成之房舍，亦擬于五年內隨時添建。

(庚) 勘測研究工作 本港之地质，气象，地形潮位，水深等勘測研究工作，对于工程之进行，关系极巨，拟经常办理，以增效率。

九、航运恢复委员会

航运恢复委员会，系于本年一月间筹组，罗致各方面有关系人员及专家，专负整理港湾，与捞修沉船之设计，及管理之责任。

(一) 各海港战时被炸状况

本省在战时沉没各港及沿海之船只，为数甚多。已调查发现者，计沉没于基隆港者有九艘，其中逾万吨者一艘，五千吨以上者四艘。高雄港内，沉船尤多，计大者有二十九艘，逾万吨者二艘，五千吨以上者有十一艘，千吨以上者有九艘。其余亦皆在百吨之上，致港口航路阻塞，其他马公有沉船十一艘，台南花莲港等有三艘，其余小船尚未计入，在此交通工具缺乏之际，打捞修理是项沉船，对于本省航运之恢复，殊为重要，且于人力物力种种限制之下，较之建造新船，以恢复航运，易于实现而更为迅速。因之成立航运恢复委员会，专负统筹计划及管理捞修之责，先订“捞修沉船暂行办法”，并分设高雄基隆办事处，负责该两港沉船捞修工作。近又由行政长官公署制定“奖励人民捞修沉船管理办法”，奖励人民捞修沉船，并在全省沉船地区，分指机关，就近办理，以期增加效率，迅速恢复航运。

(二) 捞修计划

关于捞修沉船之器材，因海运尚未畅通，无法取给于内地及国外，本处向有关方面洽借应用，或在本省购置，以济其缺。至于捞修之人力，暂就习于海事之日俘，及海事商业团体日籍技工，加以专家三十七人。不敷之数，由本省就地征才，一则利用日俘侨之技术劳力，复兴吾国航运，一则减少台胞战后失业，以策两全。

日人原在台湾之捞船会社，北川、海事兴业、仲野、大华、中华五会社，拟由航运恢复委员会即加监理，筹组打捞公司。凡已经捞起修竣之船舶，将视各线之运输状况，及供求情形，分别缓急，分配各线。于本年元旦命名开航之台北号，现已由国营招商局代理，行驶于本国沿海各线。兹将捞修概况及计划列表于后：〔表略〕

以上全部沉船之捞修及解体等费用，预计约需台币九千六百余万元，其他沉没于各港之较小船只，随时调查，随时进行工作，尚未列入。

十、通运公司筹备处

通运公司，系接管本省货物运输及仓库业务，加以调整统筹，以利储备。

（一）本省货物运输机构之概况

本省以经营货物运输机构，日人经营之规模较大者，有下列七会社：

- 甲、日本通运株式会社台湾支社
- 乙、台湾仓库运输株式会社
- 丙、台湾运输株式会社
- 丁、日东运输株式会社

戊、台湾合同运送株式会社

己、株式会社丸一组

庚、台湾运送荷役株式会社

日人与本省合营者有台北、台中、台南、台东、新竹、高雄、花莲港等国家自动车运输株式会社。

(二) 通运公司之筹备

通运有限公司于本年一月十日，开始筹备，订定接收办法，合并统筹接收监理中之上述各会社。前项目日人经营之七大会社，各地分支机构遍布全省，故将全省划分为七区，每区派一接收委员，现正分别接收中，其中之台湾运送荷役株式会社，原系专营各地铁路货物搬运业，故接收后拟改组为铁路货物搬运公司，独立经营，而受通运公司之指挥监督。至于日人与本省人合营之七汽车运输会社，因商股关系，接收后拟仍就各会社所在地，分别改组为汽车通运公司，独立经营，亦仍受通运公司之指挥监督。

在接收期中，运输业务，照常进行，筹备以来除加紧接收外，并积极恢复原有工具，修善仓库，以期增加运输之便利与能力。

十一、台湾省航业公司筹备处

查日本，大阪，三井，日本邮船等七家大商船会社，在台均有支店。光复后，由本处监理接收，拟合并此七会社之资产设备，筹组航业公司。

(一) 本省船业状况与监理之情形

战前本省海外交通，定规航线有四十七线，船行船舶凡一百四十四艘。多方在本省投资经营或分设之船舶会社，共

有下列七家：

大阪商船株式会社台北支店
日本邮船株式会社台北支店
辰马汽船株式会社台北出張所
三井船舶株式会社（台湾）高雄出張所
大运汽船株式会社台北出張所
东亚政运株式会社台北支店基隆支店及高雄支店
南日本汽船株式会社

其中除南日本汽船一家为总社外，其余均为支店，自三十四年四月份起，台湾所有各航运机构业务，统由日本海运统制机关之船舶运营会接管。是故各该会社营业，自同年五月份起，即已全部停顿。去年十一月由交通处派员监理时，除仓库房地产船用品等财产外，可能航海之船只，绝无仅有。其时各该会社，尚雇有职工船员共七百余人，其中多数均属船员，至去年十二月底，载去十分之九，现日船员工留用者，仅二十七名，以备整理账目及船务工作。俟点查接收后拟予全部解雇现对于各会社之内部机构组织资产现况等均已大部审查就绪，并已开始接收中。

（二）航业公司之筹设

本省四面环海，海运实为本省命脉。日人统治时代，航线四通八达，物产畅通，经济赖以繁荣。故本省经济建设，首重恢复航运，而环岛各港湾，因战时轰炸关系，沉船密布若予全部打捞修理，藉谋恢复原有航线，则实应有专负此等庞大业务之机构，用特设立航业公司筹备处，筹组一切，拟即利用航运恢复委员会捞起各种重吨船舶，（如已打捞修竣之台北号“大稚丸”，已开始营业，现由招商局代理中。）及上述七轮船会社之设备，组成公司，筹备恢复远海交通，

应本省物尽其用货畅其流之目的现已进行中。

十二、结论

本省交通事业，在战前固称发达，各项设施，亦尚完备，迨至战争近结束之际，以战事之影响，轰炸之破坏，所有内外交通，渐陷于麻痹状态，甚至无法维持。迄光复后，于三十四年十一月一日，由本处接管时，无论铁路、公路、邮政、电信、航运港务、各种设备，已损毁极巨。一切器材，即添置困难，且均属日本出产者，一时又无法补充。其原有管理人员，大部皆系日人，亦因精神颓废，工作效率锐减，虽有本省台胞接递，但仍感人力之不敷，在此人力及物力种种限制之下，推进工作，恢复交通，辄觉困难重重，力不从心。半年来幸赖同人努力将事，艰苦维持而不致于停顿者，已属不易。今后本省有关交通事业之努力，自当有待于各方贤达之协力，与夫本省人民之精诚合作，则发达隆盛，庶有望焉。

国民党政府行政院档案：〔二，1551〕