



時空旅行

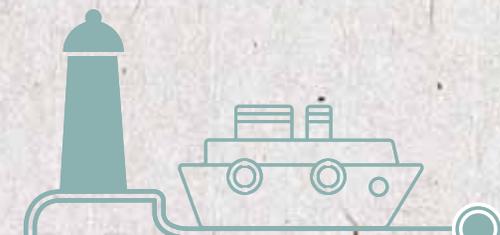
探尋國家寶藏

目次 CONTENTS

序 時空·旅行 — 探尋國家寶藏



- 壹站** 縮地千里始足下 5
- 貳站** 火車快飛：
臺灣鐵路建設向前行 15
- 參站** 光復初期臺灣鐵路的復原 23
- 肆站** 穿越時空的阿里山森林鐵路 29



捌站 海洋臺灣：
走尋港口的歷史 71

玖站 萬噸巨輪 MIT 81



拾站 旅行的記憶；
歷史景點的美好故事 91

拾壹站 美哉海洋國家公園：
東沙島歷史寫真簿 101

拾貳站 繪葉傳意、郵戳紀事：
歷史的窗與鏡 113

37 公路叭叭走！
GO ~ GO ~ **伍站**

51 臺灣西部走廊大動脈：
中山高速公路 **陸站**

59 您今天搭幾路？
光復初期的基隆市公車 **柒站**

作者一覽表 119

時空·旅行

探尋國家寶藏一序

德國大文豪歌德說過，人之所以愛旅行，不是為了抵達目的地，而是為了享受旅途中的種種樂趣。旅行的魔力，在於旅程中常有許多未知的驚喜與感動，像是一種久違的擁抱，擁抱最初的自己。

旅行是生活的畫筆，為知識園地，妝點繽紛色彩。藉由日益完善的交通設施，不僅來去便捷，讓海角天涯，近在咫尺，也交織出無數航向目標的路線。或許，我們可以從某些記憶出發，來探索路線的起點到終點。

檔案，正是這些航程的最佳見證，貫穿東西南北，串連都市鄉村。跟隨檔案中的影像與文字，流轉歲月，悠遊在歷史的長河，拓展學習的廣度，擴增人生的視野。

為多元行銷國家檔案，便利各界蒐藏運用，本局以「時空·旅行」為概念，從歷年發行的「檔案樂活情報電子報」(<http://alohas.archives.gov.tw>) 檔案瑰寶相關單元精選 12 則與鐵路、公路、航港、觀光以及郵政等交通相關的檔案故事，希望藉由這本書的編輯出版，邀請您一同遨遊，在輕鬆享受閱讀樂趣中，穿越時空，探尋國家寶藏。

國家發展委員會檔案管理局局長

陳旭琳 謹誌

中華民國 104 年 12 月



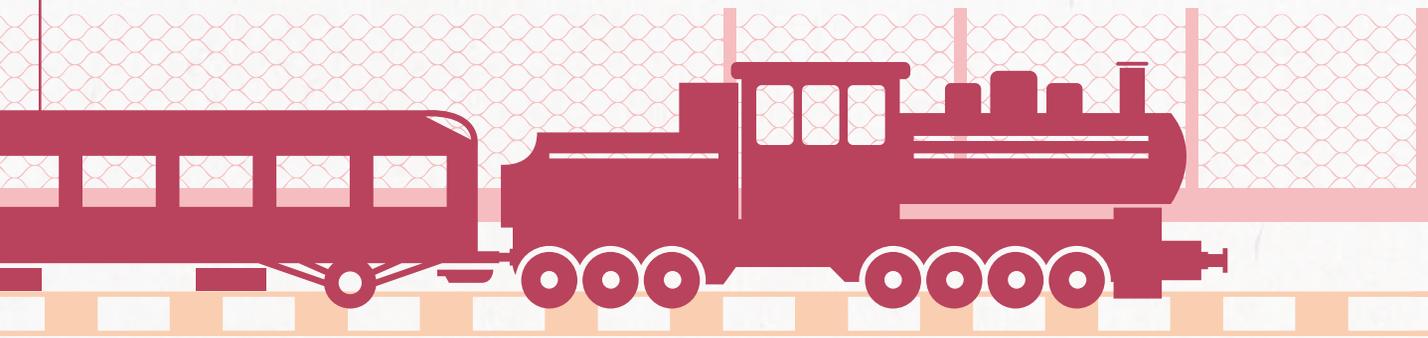
縮地千里 始足下

傳說東漢人費長房專精縮地術，千里之遙須臾可至。在 18 世紀工業革命發展後，人類的交通工具從原本依賴獸力（馬、牛）改為機械力（火車、汽車），縮地術已不再只是傳說，而是便捷交通所帶來的真實現象，也使得今日我們得以實現一日環島的夢想。現在，就讓我們從國家檔案，瞭解現代鐵路「縮地術」的發展吧！

壹·站



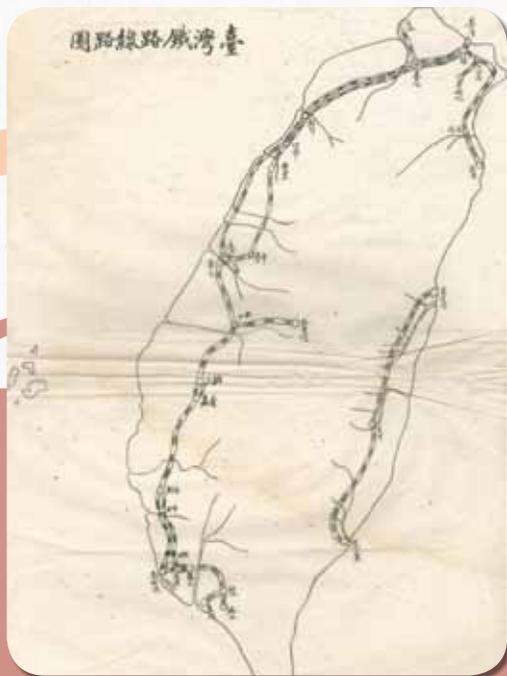
過去依賴獸力的時代裡，因臺灣不產馬，交通工具多以牛車為主，有時也將牛車用於戰爭，譬如清康熙朱一貴事件時：「己酉黎明，賊眾數萬，冒死決戰，直犯安平。植木盾於牛車，聯成陣勢；繪青旗以黑蟒，誇詡精鋒。」^(註1)；牛車雖然負重力大，但其速度相當緩慢，在清光緒年間劉銘傳籌建鐵路後，牛車也宣告走入歷史，現今只能在鄉間小道看到牛車緩步的情景。



清光緒 13 年（1887）臺灣鐵路於臺北大稻埕正式動工，首建臺北至基隆段，光緒 17 年（1891）10 月完工，全長 28.6 公里，此時臺北車站即座落於大稻埕（現今臺北市立聯合醫院中興院區與塔城街附近）。光緒 14 年（1888）5 月，臺北至龜崙嶺（今龜山）段開工，於光緒 17 年（1891）12 月完工，全長約 15.4 公里，其後向南延伸至新竹；光緒 20 年（1894）完成基隆至新竹間路線，全長為 106.7 公里，共有 14 座車站，為臺灣鐵路最早通車的路線，也是清朝第一條以載客為主的鐵路^(註2)。在興建過程中，由於工程破壞龍脈的傳聞、施工人員陸續死亡等因素，影響施工進度，然基隆新竹段完工後，火車奔馳在鐵道，其便利快速也逐漸被民眾接受，彰化人吳德功曾寫下搭乘火車的感想：「新竹抵省垣，辰發午即至；儼似費長房，妙術能縮地。旋轉能自如，水氣通火氣；水火交相用，繫易占既濟。逐電迅追風，敏捷勝奔驥；舉重若提輕，便捷兼爽利」^(註3)。



明治 28 年（1895）日本據臺初期，新竹以南的陸路交通還是維持傳統交通工具（牛車、轎子）等，當時臺灣總督府即規劃以鐵路銜接基隆至高雄，以利臺灣西部交通往來（註 4）；鐵路尚未完成之際，基於軍事考量，於臺南至高雄段鋪設「軍事輕便軌道」，後於明治 31 年（1898）底完成新竹以南的軍事輕便軌道，約 185 哩（註 5）。輕便軌道（人力）與以機械動力之軌道車（火車）不同，然其路線為現今臺灣西部縱貫鐵路之雛型。綜觀日本據臺時期，陸續完成西部幹線、東部幹線及宜蘭線之鋪設（圖 1），然第二次世界大戰末期，臺灣遭受盟軍轟炸，部分鐵路受損嚴重，呈現停滯狀態。



註釋

- 註 1：藍鼎元，《東征集》，臺灣文獻叢刊第 12 種，頁 8。
- 註 2：林栢顯，《臺灣鐵路管理局所屬車站之沿革》，（南投市：臺灣文獻館，民 95），頁 2。
- 註 3：吳德功，〈新竹坐火輪車往臺北〉，《臺灣詩鈔》，臺灣文獻叢刊第 280 種，頁 187。
- 註 4：陳錦榮編譯，《日本據臺初期重要檔案》，（臺中市：臺灣省文獻委員會，民 67），頁 142。
- 註 5：王珊珊，《近代臺灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究（1887-1935）》，（新竹縣：新竹縣文化局，民 93），頁 69。

圖 1 臺灣鐵路圖
檔號：0035/017/005
案名：鐵路接收概況
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



臺灣光復後，臺灣省行政長官公署交通處為使鐵路交通能迅速恢復，成立鐵路管理委員會負責接收臺灣各線鐵路，並積極搶修各線鐵路、架設臨時橋樑，讓臺灣鐵路交通得以早日恢復（註6）。民國（以下同）35年，在鐵路管理委員會努力下，鐵路工作人員陸續修復各段鐵路，全臺營鐵道此時總長約九百多公里（註7）。交通處為讓臺灣鐵路走向制度化，除規劃設立鐵路制度調整委員會外，並設置鐵路員工服務隊，藉以維持鐵路交通秩序，並因應突發之天災，排除鐵路運輸障礙等任務（註8）。隨著臺灣鐵路交通逐漸恢復，部分火車站名稱因配合行政區改名或充滿日式風格，亦改為符合實情之站名（圖2~4）。



圖 2



圖 3



圖 2~4 檔號：0035/025/001
案名：新舊站名
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

圖 4 東線鐵路新舊站名對照表

當時臺灣省行政長官公署警務處為維護鐵路沿線治安並確保交通順暢，設立鐵路警察隊，分駐於各重要火車站，後於35年3月正式成立鐵路警察署，頒布相關服務規則，並協同憲兵共同維護鐵路沿線與車站治安（圖5～6）。

光復後鐵路工程維修車
影像提供者：馬有成



圖 5



圖 6

圖 5-6 檔號：0035/012.8/38
案名：鐵路警成立及服務規則暨辦事細則
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

註 6：檔號：0035/017/005，案名：鐵路接收概況，來源機關：交通部臺灣鐵路管理局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

註 7：黃玉齋主編，《臺灣年鑑（3）》，（臺北市：海峽學術出版社，民80），頁793-794。

註 8：檔號：0035/017/006，案名：東線機車改善計畫，來源機關：交通部臺灣鐵路管理局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。





由於臺灣與同時期中國大陸鐵路制度略有不同，其中號誌及標誌等部分差距頗大。因此，35年12月臺灣鐵路管理委員會依照行政院鐵道部所公布之鐵路行車規則，制訂專屬於臺灣鐵路號誌及標誌，直至今日我們仍可在鐵路上看到這些號誌（圖7~9）。

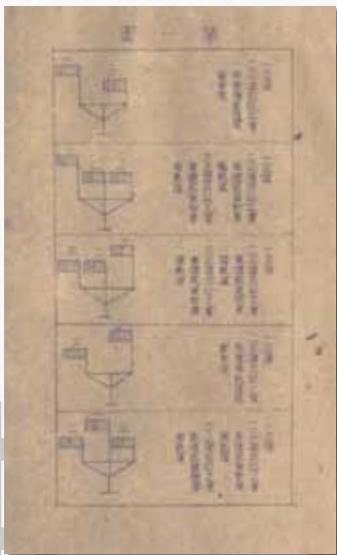


圖 7

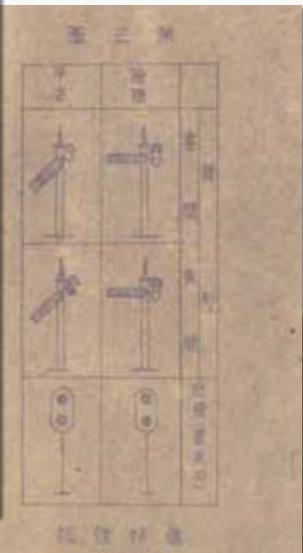


圖 8

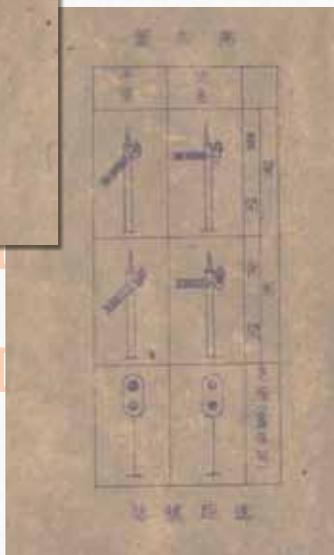


圖 9

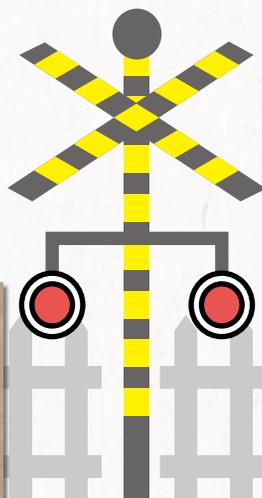


圖 7~9 鐵路號誌圖
檔號：0035/068/002
案名：鐵路號誌及標誌規章
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

臺灣牛車原作為載客與貨運用途，日據時期在汽車與火車的影響下，牛車逐漸消失。臺灣光復後牛隻仍為農村重要耕田獸力，為鼓勵農村養殖耕牛，官方亦曾舉辦耕牛比賽，藉以獎勵養殖牛隻的農民（圖10）。雖然牛車逐漸被汽車及火車所取代，也從往昔客貨兩用逐漸轉變為短途運輸貨物之用，但是光復後還是有人使用牛車載貨（註9）。雖然牛車逐漸消失於臺灣社會，然其負載重物的短程運輸能力，令人無法忘懷，現今部分觀光景點也有乘坐牛車的體驗旅程，而民間也將農用載重車稱為「鐵牛車」，「牛車」實為我們的共同記憶。



鐵牛車行駛於鹽灘時情形
檔號：0073/260.1/5
案名：開發海埔地工程（布袋場）
來源機關：臺鹽實業股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 10 檔號：0036/029/1
案名：總務及其他
來源機關：高雄縣議會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

- 註 9：(1) 檔號：0035/165/1/1/003，案由：馬製發運搬垃圾牛車勤務表乙種，來源機關：臺中市警察局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- (2) 檔號：0038/6/1/1/021，案由：為通知台端所提請飭令糖業公司第二分公司貼補由採收園地至火車站牛車費全額以減輕蔗農負擔一案辦理情形由，來源機關：臺灣省諮議會，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。





過去所使用的火車多為蒸汽動力，40年代後逐漸改為汽油及柴油動力。60年代國際發生能源危機，62年行政院院長蔣經國為奠定我國經濟發展基礎，宣布自63年起推動十項重要建設。其中，鐵路電氣化與北迴鐵路為交通建設的重點之一。鐵路電氣化的目的為將鐵路牽引之動力電氣化，可以降低燃料及人力維修費用，速度亦可提昇，縮短行車時間、班次亦可增加，創造安全舒適的鐵路客運；鐵路電氣化從64年開工，68年完成全線工程（基隆至高雄）（註10）。



汽油動力火車
影像提供者：馬有成



柴油動力火車
影像提供者：馬有成



由於光復後臺灣東線鐵路部分，僅有花蓮至臺東（花東鐵路），而宜蘭蘇澳與花蓮之間僅賴蘇花公路連繫，但因蘇花公路路況不佳，又常受颱風豪雨影響而中斷，對於東部民眾與貨物往來西部相當不便。因此在十大建設內特別規劃北迴鐵路，藉以銜接花東鐵路，並達到縮短行程與促進區域發展目的。北迴鐵路於 62 年 12 月至 69 年 2 月完工，北起宜蘭南聖湖，南迄花蓮田浦與花東鐵路銜接，全長 81.6 公里，另有花蓮新站至花蓮港支線（5.7 公里）（圖 11～13）（註 11）。繼北迴鐵路完工後，政府著手進行規劃建設南迴鐵路（枋寮至臺東），80 年 12 月南迴鐵路全線完工後，臺灣的環島鐵路系統正式成形，從此以後我們便可搭乘火車環島一圈（註 12）。



圖 11 北迴鐵路施工情形



圖 12 火車行駛於北迴鐵路

圖 11~12 檔號：0062/0110117/003
案名：北迴鐵路施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 13 北迴鐵路通車典禮
檔號：0062/0110117/003
案名：北迴鐵路施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

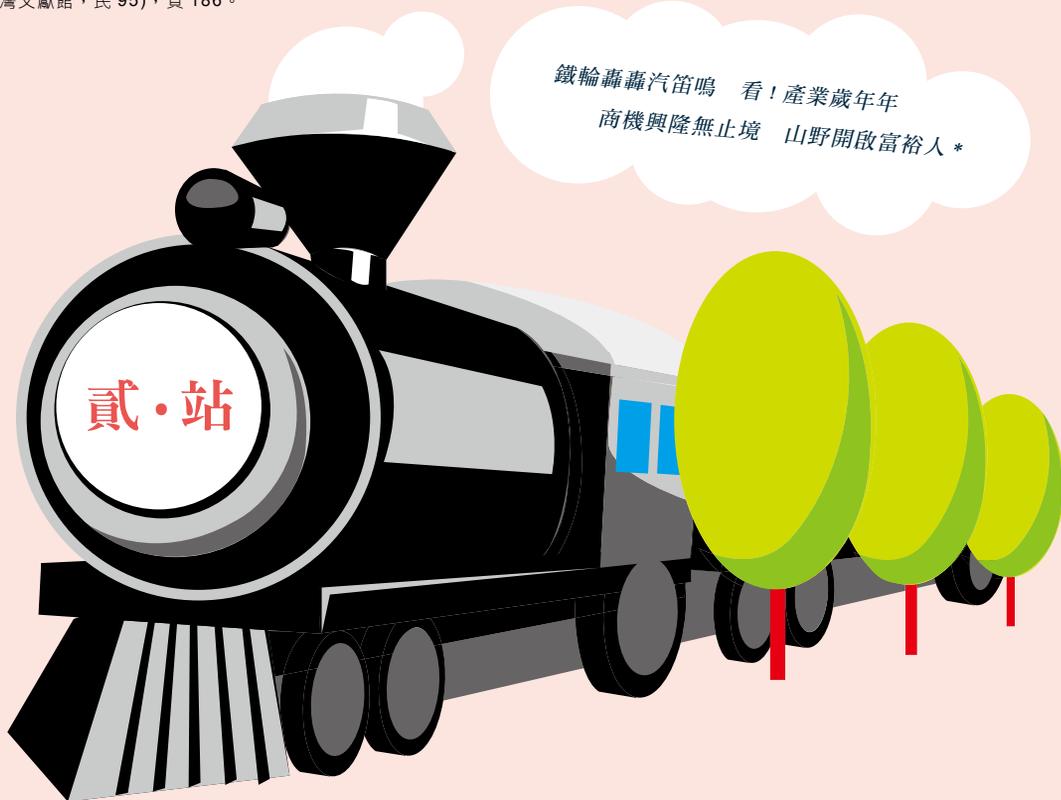
- 註 10：檔號：0067/80818150/02，案名：建設計劃，來源機關：中國造船股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 11：檔號：0067/80818150/02，案名：建設計劃，來源機關：中國造船股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 12：檔號：0069/015/001，案名：南迴鐵路案，來源機關：交通部臺灣鐵路管理局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 13：郁永河，《裨海紀遊》，臺灣文獻叢刊第 44 種，頁 22。

當平交道的號誌響起時，我們看到了疾駛而過的火車載運旅客及貨物前往下一站。遙想昔日《裨海紀遊》作者郁永河（清康熙 36 年（1697）抵臺），從臺南乘牛車抵達淡水長達數月時間，途中「自竹塹迄南崁八九十里，不見一人一屋」（註 13），對照今日乘坐火車僅需數小時，交通及景物變化之速，相信郁永河如能親歷，也會嘖嘖稱奇。從牛車徐步緩行到火車奔馳疾駛，「縮地千里」已不再是傳說的故事，每天都發生在您我身旁。

火車快飛： 臺灣鐵路建設向前行

鐵路建設是臺灣交通產業重要成果之一，「臺灣鐵道進行曲」詳實刻劃了這項新興交通事業。西部縱貫鐵路通車，更開啟臺灣運輸新紀元，其效益影響既深且鉅。現在，就讓我們從國家檔案，帶領大家一起探索臺灣鐵路建設吧！

* 渡部慶之進，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投縣：國史館臺灣文獻館，民 95），頁 186。





臺灣鐵路的興築始於清朝末年，光緒 19 年 (1893) 完成基隆至新竹段長約 106.7 公里。光緒 21 年 (1895) 日本佔據臺灣後，為了政治、軍事及經濟等多重需要，接續修築鐵路，本文主要概述日據時期的鐵路建設。

一、鐵路管理單位的變遷

日據初期，由軍方「臺灣鐵道線區司令部」及「臨時臺灣鐵道隊」(圖 1) 先後負責鐵路事務，一切以軍事為優先考量，鐵路的維修和改建也都由軍費支出。

明治 30 年 (1897)，臺灣總督府 (以下簡稱總督府) 民政局通信部下之「臨時鐵道掛」(圖 2) 接掌鐵路線業務，但只負責既成路線之運輸與營業部分。其後為鋪設西部縱貫鐵路，另設「臨時臺灣鐵道敷設部」(圖 3)，負責新線測量、建設及舊線改良工程。此後臺灣鐵路的管理逐漸脫離軍事控制，由鐵路技術官僚取代。



圖 1

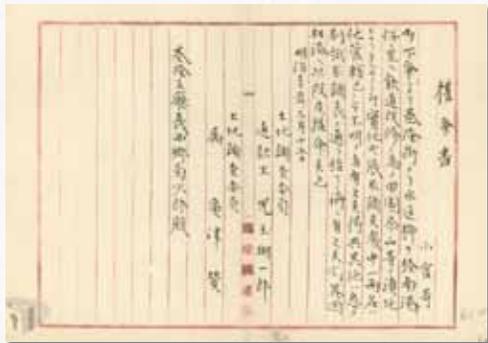


圖 2

圖 1-3 檔號：1899/029/005
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





圖 3

明治 32 年 (1899)，為統一事權，乃將上述二者合併，成立「臺灣總督府鐵道部」(以下簡稱鐵道部)，直屬總督府，掌理鐵路的建設、運輸及私營鐵路管理等相關事項，至大正 13 年 (1924) 改隸於總督府交通局 (圖 4)。其成立後之第一要務，即為建設貫通臺灣南北的縱貫鐵路。



圖 4 檔號：0016/041/001
案名：臺灣總督府交通局鐵道部職員錄
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





二、鐵路用地的徵收

鐵道部為了節省縱貫鐵路的建設經費，採取鼓勵或半強迫捐贈的方式，取得鐵路用地(圖5)。然而，提供補償金亦是杯水車薪，部分民眾在土地房屋被徵收後，生活陷入困境，向地方政府申請救助金(圖6)。針對大量捐地的民眾，則贈送臨時乘車券以作為獎勵(圖7)。



圖 5 檔號：1899/029/006
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

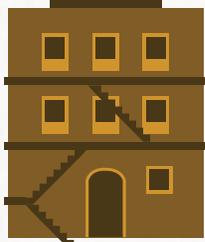


圖 6 檔號：1904/029/009
案名：鐵道用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





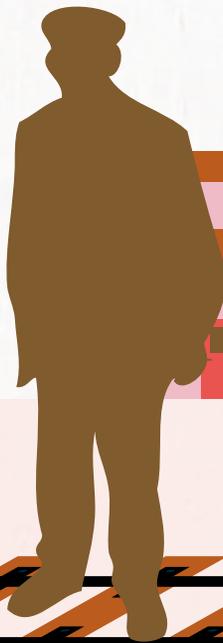
另一方面，隨著土地持有人的身分差異，在徵地政策上亦有不同標準：針對「土人」(臺灣人)採取捐贈、繳納、補償之方式；針對「內地人」(日本人)採取捐贈、購買、換地之方式；針對外國人則採取補償及換地的方式(圖8)。



圖 7 檔號：1904/029/009
案名：鐵道用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 8 檔號：1899/029/006
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局





三、縱貫鐵路的修建

日本在興築縱貫鐵路前，鑑於清代鐵路建設品質不佳、疏於維護，已陸續執行舊線改善和新線修築的工程。明治 32 年 (1899) 鐵道部成立後，全面展開縱貫鐵路修築工作。

縱貫鐵路修築工程，由南、北兩端同步展開，各以基隆與高雄為起點，施行測量與修築工程。明治 37 年 (1904) 完成基隆至苗栗段，隔年完成高雄至豐原段。豐原至苗栗段則因山谷溪流交錯，工程難度甚高，直至明治 41 年 (1908) 才通車。縱貫鐵路前後耗時 9 年，全長約 405 公里的修築工程終於完成。(圖 9 ~ 12)



圖 9 臺北停車場平面圖
檔號：1895/029/002
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 10 檔號：1899/029/006
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理



圖 11 半屏山石切場圖面
檔號：1899/029/005
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 12 檔號：1899/029/006
案名：用地關係書類
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理





四、結語

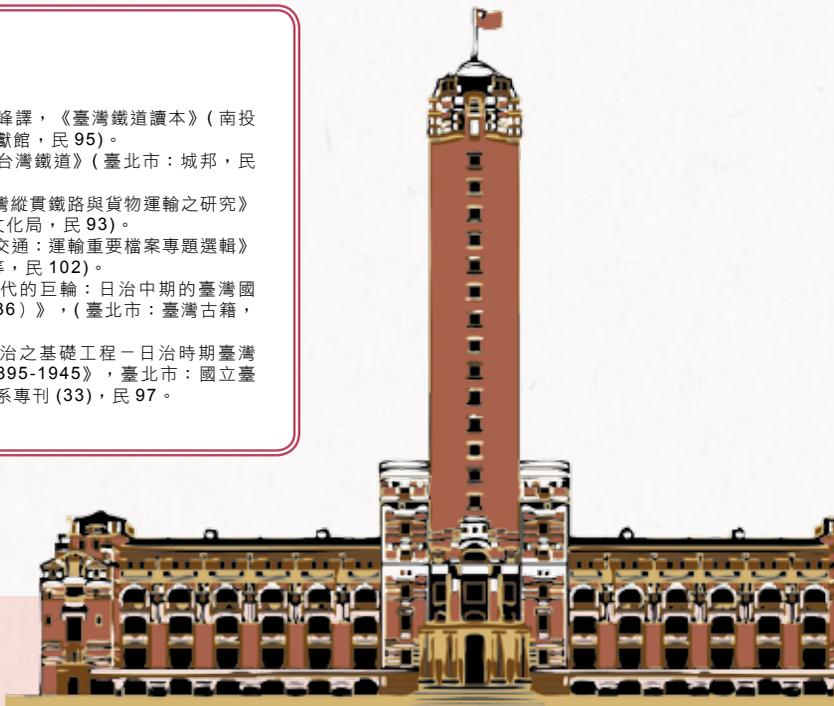
縱貫鐵路的通車，造就了臺灣的「空間革命」，讓過去南來北往需耗時數日，縮短至朝發夕至，西部各地得以在一日之內互通有無。縱貫鐵路完成後，日本對臺灣鐵路廣續三個建設方向：一、東西向支線鐵路的逐步建設；二、原有縱貫鐵路的強化建設；三、以產業開發為主的地方鐵路建設。國家發展委員會檔案管理局國家檔案中有豐富的臺灣總督府交通局鐵道部檔案，是解讀日據時期臺灣鐵路建設的直接史料，歡迎前往國家檔案資訊網（註）多加利用！

註：國家檔案資訊網，網址為 <https://aa.archives.gov.tw>。



參考資料

1. 渡部慶之進，黃得峰譯，《臺灣鐵道讀本》（南投縣：國史館臺灣文獻館，民 95）。
2. 劉文駿等，《百年台灣鐵道》（臺北市：城邦，民 92）。
3. 王珊珊，《近代台灣縱貫鐵路與貨物運輸之研究》（新竹縣：新竹縣文化局，民 93）。
4. 王俊友等，《世紀交通：運輸重要檔案專題選輯》（臺北市：交通部等，民 102）。
5. 蔡龍保，《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》，（臺北市：臺灣古籍，民 103）。
6. 蔡龍保，《殖民統治之基礎工程—日治時期臺灣道路事業之研究 1895-1945》，臺北市：國立臺灣師範大學歷史學系專刊（33），民 97。



光復初期 臺灣鐵路的復原



參·站



臺灣鐵路在二次大戰期間遭盟軍轟炸，毀損情形嚴重，無法正常營運，亟待展開復原工作。光復初期，政府如何在人力短缺、物資艱困的情勢下，重建鐵路、恢復營運，並讓運輸量穩定成長呢？現在，就讓我們從國家檔案，一同啟程前往探索臺灣鐵路的復原工作吧！



臺灣鐵路興築起於清末劉銘傳巡撫的倡導，完成基隆至新竹段。日本據臺後，急速擴展路線，不僅完成縱貫鐵路，各產業支線更是四通八達。惟後來日本傾全力投注於南洋戰事，無法妥善管理，使得營運每況愈下。更嚴重的是，自民國(以下同)32年底起，盟軍在各地展開猛烈的轟炸，鐵路沿線滿目瘡痍，大小車站毀損嚴重，交通發展受到阻礙。

34年臺灣光復，當政府派員接收鐵路時，發現枕木腐朽逾半、鋼軌磨損嚴重、橋樑載重不足、路基多處坍塌、車頭近半毀損、車廂年久失修、設備不堪使用、保養裝置殘缺等惡劣情況，致使鐵路已無法全線通車。另一方面，來臺接收的人手青黃不接，以及多數日籍鐵道專業工程師、技師被迫遣返，更添加復原工作的難度。當年，離臺的日籍人士預估，臺灣的鐵路僅能勉強維持運作，六個月後將陷入全面癱瘓的狀態(圖1)(註1)。由此足見，臺灣鐵路的復原工作至為艱困，必須處理諸多問題。

圖 1 檔號：0035/017/005
案名：鐵路接收概況
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





往後的幾年間，復原工作陸續展開，包括將超過使用年限的陳舊枕木，逐年汰換成新式枕木(圖2)；抽換磨損嚴重的鋼軌，並將原本型制混亂的鋼軌，全部統一換成 37 公斤的標準鋼軌；陸續修復被炸壞的火車頭，或是從眾多報廢的車頭中，拆解和揀選零件，七拼八湊出可以運行的「組合式」火車頭(註2)。



圖 2 檔號：0035/241/042
案名：布設枕木數量表
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

| 站名 | 枕木種類 | 數量 | 備註 |
|-----|------|-----|-----|
| 基隆 | ... | ... | ... |
| 台北 | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... |

車廂方面，接收時可使用的有 345 輛，其中木造車廂就高達了 337 輛，約占 98%。這些日據時期的木造車廂多已不堪使用，原本應該淘汰換新，然而在艱困的時局下，暫且將這些車廂進行木椅改換軟墊、加設百葉窗與電扇，以及設置沖水式廁所等修繕作業，完成後立即投入運輸行列。特別的是，臺北機廠還曾於 38 年自製木造車廂，加入客運行列，至 42 年之後，才完全朝向鋼體化車廂發展，逐年淘汰這些木製車廂(註3)。

註釋

- 註 1：鐵道博物館網，鐵道緣起—創建發展。http://search.railway.gov.tw/museum/story/story_03.htm (民國 103 年 4 月 8 日)。壽俊仁主編，《臺灣鐵路百週年紀念》(臺北市：臺灣鐵路管理局，民國 76)，頁 13-14。
- 註 2：劉文駿、王威傑、楊森豪，《百年台灣鐵道》(臺北市：果實，民國 82)，頁 81-82。
- 註 3：蘇昭旭、黃澍民，《台鐵憶舊四十年，1945 - 1984》(臺北縣：人人，民國 89)，頁 92-93。



除此之外，全臺車站與房屋的修理維持工程、臺北與高雄機場廠房翻修作業，以及全線電訊設備的維修工作也都同步進行，重建工作之繁重程度可窺見一斑（圖3~4）。

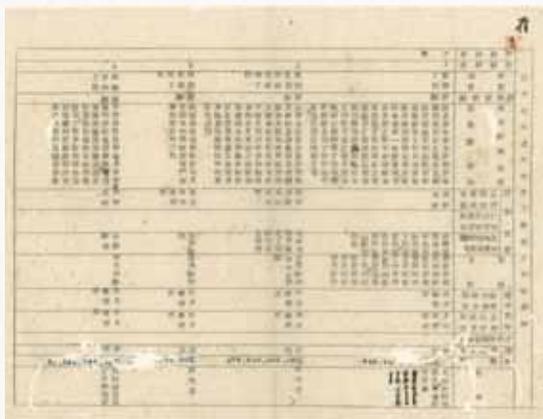
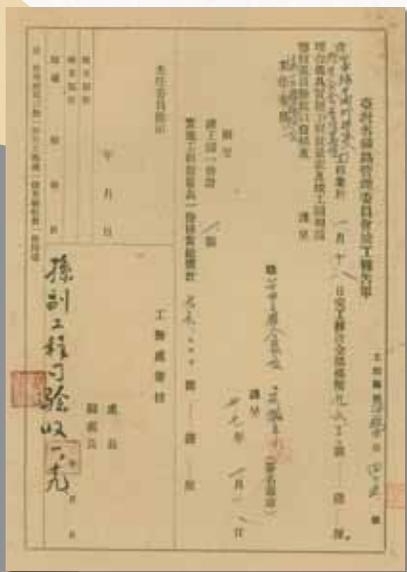


圖 3 檔號：0037/017/001
案名：37年工作計劃
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

圖 4 檔號：0035/241/012
案名：鐵路管理委員會民國35至37年
各項修復工程合同
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



相關用地、建築資產的清點與移交，亦為臺灣鐵路接收工作的重點之一。然而，接收人力不濟，只能先行辦理鐵路財產清冊移交(圖5)與管理階層的交接事務，因此延宕鐵路沿線土地房屋接收工作，導致各縣市機關利用不同名目佔據，租給私人擅自使用，衍生出更多的產權爭議，也增添鐵路重建工程的困難度(圖6~8)(註4)。



圖 5 檔號：0035/161/004
案名：花蓮港辦事處工務課接收清冊
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

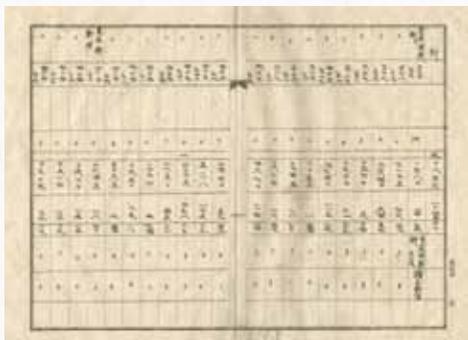


圖 6 檔號：0035/029/002
案名：鐵路土地房屋出租登記表
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 7 檔號：0037/014.1/14/1/008
案名：本局日產房屋案
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



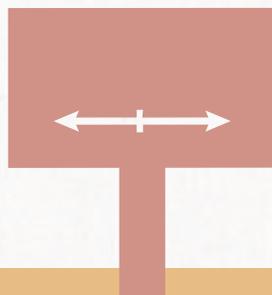
圖 8 檔號：0037/014.1/14
案名：本局日產房屋案
來源機關：交通部臺灣鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理

註釋

註 4：黃俊銘，〈鐵道探源－鐵路歷史之旅：臺灣總督府交通局鐵道部暨交通部臺灣鐵路管理局檔案導引〉（臺北市：檔案管理局，民 98），頁 68-73。



光復初期，臺灣鐵路百廢待舉，經過艱苦的重建階段，在修復原有的鐵路設施後，使得南北運輸逐漸恢復，也奠定了鐵路營運的基礎。其後，隨著西部縱貫線鐵路電氣化、北迴鐵路、南迴鐵路等重要建設的完工，完成了環島鐵路網。甫於 103 年完工的花東鐵路電氣化建設，更是令人欣喜。想要瞭解臺灣路的故事嗎？趕快到國家檔案資訊網乘著檔案特快車，與我們一同探尋這些國家寶藏吧！



穿越時空的 阿里山森林鐵路

阿里山森林鐵路聞名遐邇，是目前世界上僅存的三條登山鐵路之一，獨具魅力。其建造始於日據時期，但為何要在崇山峻嶺中開設這條鐵路？又如何經營、管理？臺灣俗語為何說：「阿里山火車碰壁」？現在，就讓我們從國家檔案，探索阿里山森林火車的小故事吧！





早期，阿里山林產豐富，與太平山、八仙山森林並列為日據時期的三大官方林場。日本為開發這些森林林產，興建運輸要道，其中阿里山以運量大的「登山鐵道」為主，太平山與八仙山森林則採用效率高的「索道」搬運木材。後來，伐木產業告段落後，阿里山火車轉作觀光旅遊列車，索道則因安全考量而失去發展性（註1）。然而，當初如何在崇山峻嶺之中，克服萬難而開鑿鐵道呢？

二、森林鐵路的開鑿

清光緒21年（1895），日本簽訂《馬關條約》接收臺灣，展開資源調查，以利開發。隔年，林圯埔（今南投竹山）撫墾署長齊藤音作率員探勘「新高山」（玉山），在途中發現阿里山蘊藏豐富檜木、扁柏，便向臺灣總督乃木希典呈報調查狀況。乃木希典據此研擬開發計畫，並請林業專家進行深入調查，而如何克服高山障礙以輸運木材，成為首要解決的難題（註2）。

註釋

註1：蘇昭旭，〈阿里山森林鐵路車輛發展史〉，《檔案季刊》第10卷第2期（民國100年6月），頁5。

註2：鄭永祥，〈阿里山森林鐵路之過去、現在與未來〉，《檔案季刊》第10卷第2期（民國100年6月），頁29-30。





時空旅行

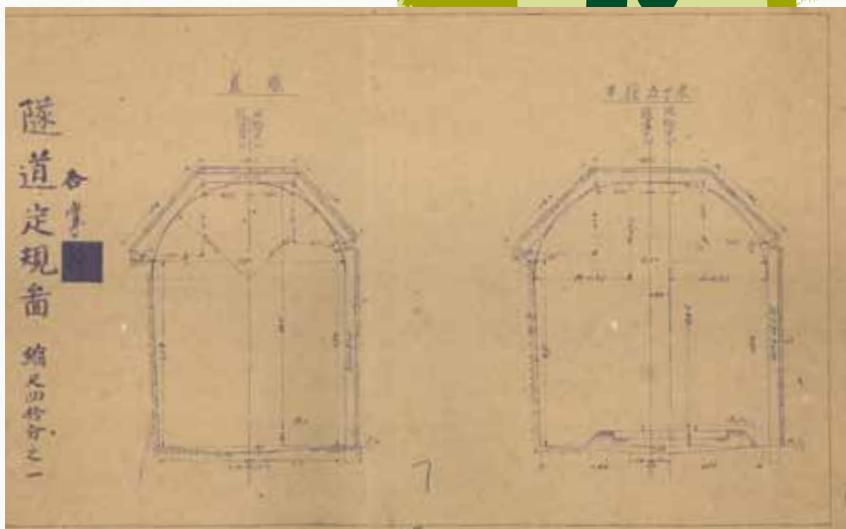


圖 3

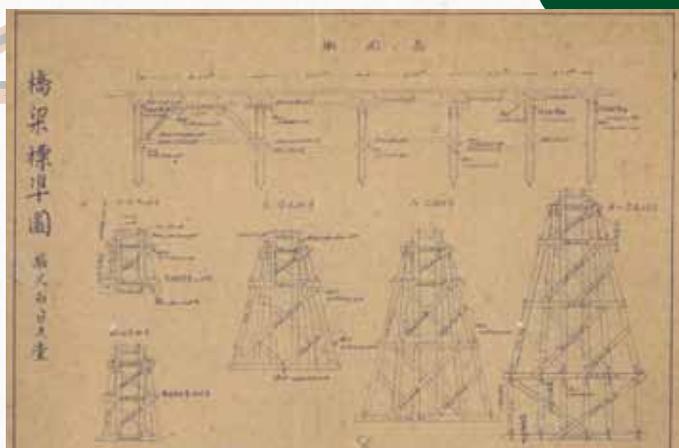


圖 4

圖 3~4 檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



三、鐵路營運的轉型

阿里山森林鐵路的興建，源於臺灣總督府為開採森林資源而鋪設的產業鐵道，營運初期以木材運輸為主。至大正 7 年（1918），應沿線居民的需求，開始載運其他貨品，並改造貨車提供旅客輸運，實為該鐵路客運之濫觴（註 3）。

民國（以下同）34 年，臺灣光復後，阿里山林場先後由臺灣省行政長官公署農林處林務局、臺灣省政府農林廳林務局監管（圖 5），森林火車仍作為運輸木材與客運之用（圖 6）。50 年，林務局取得交通部專用鐵路立案執照，促使鐵路業務法規化與制度化，強化客貨運的運輸安全，開始發展高山鐵路觀光列車。53 年，待林場砍伐業務結束後，客運與觀光遂成為阿里山森林鐵路的主要功能（圖 7）。97 年 6 月，以委外經營模式，交由宏都阿里山公司經營，至 99 年 3 月委外經營契約終止，行政院農業委員會林務局嘉義林區管理處收回自管，102 年 5 月起委由臺灣鐵路管理局協助營運，預定 105 年正式接管。



圖 5 檔號：0048/811/001
案名：阿里山鐵路改善案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



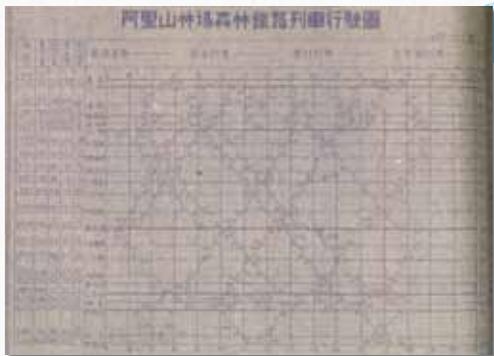


圖 6 檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

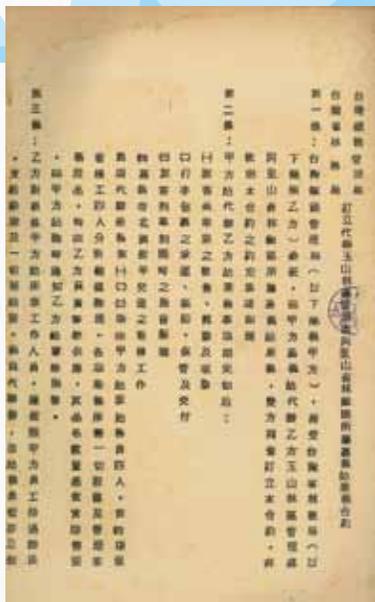


圖 7 檔號：0064/100/009
案名：阿里山鐵路案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

四、鐵路運輸的特色

根據目前聯合國教育、科學與文化組織（UNESCO）登錄的世界遺產鐵路，阿里山森林鐵路具備高山鐵路建築五大工法之馬蹄彎、螺旋形（Spiral）、之字形折返（Switch back）路線及特殊動力機車牽引（Shay 蒸汽機車）（圖8）等四項，其建築工法在國際上頗負盛名。



圖 8 檔號：0040/017/006
案名：阿里山林場鐵路專案
來源機關：臺灣省政府交通處鐵路管理局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



其中「之」字形折返，乃是阿里山森林鐵路環繞群山，為了遷就地勢高低起伏，採取分道曲折登山前進。火車時而往前推、時而往後倒退，就如同撞到山壁再倒退一樣，即著名的「阿里山火車碰壁」（註4）。

註釋

註3：同註1，頁5。

註4：洪致文，《珍藏世紀臺灣鐵道·地方鐵道篇》（臺北市：時報文化，民90），頁168-169。



五、結語

阿里山森林鐵路營運超過百年，隨著臺灣經濟的發展，從伐木運輸、客運，蛻變至今日的森林旅遊的鐵路觀光列車。雖因全球氣候急遽變化的天然災害，部分地區重創、崩毀，但多數路段亦已修復完竣，重新營運。出發吧！就讓我們搭乘「阿里山號」，欣賞沿途豐富的森林景觀！國家發展委員會檔案管理局典藏臺灣總督府交通局鐵道部檔案，為瞭解臺灣鐵路建設發展歷程之重要史證，歡迎前往國家檔案資訊網多加利用！

公路趴趴走！ GO~GO!



陸路交通為觀察現代社會發展的重要指標之一，當您走過臺 1 線、臺 8 線及國道 1 號時，您可知這些公路的興築都肩負時代使命，對繁榮地方有著不可磨滅的貢獻？現在，就讓我們從國家檔案，帶大家瞭解臺灣公路的故事吧！





歷史上以政府力量興築道（公）路最有名的不外乎是羅馬帝國與我國的秦朝，「條條大路通羅馬」就是描述羅馬帝國以國家力量投入道路建築的成果，而秦朝的「車同軌」與「馳道」更是相輔相成，因此，修築公路常為政府帶動政治與經濟發展的重要措施（註1）。

臺灣的西部平原相當適合道路建設，清領時期東西向道路多向沿岸港口延伸，而南北向道路卻受限於河川的阻隔，致使貨物或人員往來南北時多依賴沿海海運，即有學者如此形容臺灣南北陸運交通的不便：「自半線（按：今彰化縣）以外，茫然千里，靡有窮極；無稠密之人居、有生番之異類，徑道蜿蜒，必至窮月之力，始通於雞籠、淡水。」（註2）。清朝當局為利於統治臺灣，逐年興築南北向官道，便利公文、官員或軍隊往來，惟過去在技術與經費缺乏的情況下，臺灣官道的規劃係以步道形式為主，路面亦為黃土路，每當牛車經過時，車輪如同刀切蛋糕般在路面上留下深刻的輪轍，造成路面坑洞與傾覆的危險，因此牛車可視為當年的道路殺手（註3）。

而在官道上的長途旅行，也僅能依賴雙腳，一步一腳印前往目的地，當遇到沒有橋樑的河川時，就必須涉水或依賴竹筏過河，且官道兩旁人跡罕至、濃蔭密布，亦有「留下買路財」的草莽英雄，因此「往來南北」實際上充滿危機。當時官方運送公文亦依賴平埔族麻達（未婚少年）奔跑遞送：「麻達走遞公文，插雉尾於首，手背繫薩鼓宜，以鐵為之，狀如捲荷，長三寸許。展足鬥捷，腳掌去地尺餘，撲及其臀；沙起風飛，手鐲與薩鼓宜相擊，丁當遠聞，瞬息數十里。」（註4）。右邊這首歌曲就可表達當時麻達運送公文的艱辛：

哆囉囑社麻達遞送公文歌

喝逞哄蘇力（我遞公文），
麻什速哄什速（須當緊到）；
沙迷哄呵奄（走如飛鳥），
因忍其插林（不敢失落）；
因那哄嚙包通事哄洪喝兜
（若有遲誤，便為通事所罰）

（註5）

日本據臺初期，鑑於臺灣路面狀況不佳，為利軍事交通便捷，依循清代官道路線的基礎，著手修築符合近代化路面的南北縱貫道路，將原有的黃土路面改為適合於車輛通行的道路，並將其命名為「縱貫道」。此構工築成的道路與清代自然形成的道路大相逕庭，也是當時臺灣南北向主要幹線，此後「縱貫道」成為我們耳熟能詳的名稱（註6）。日據時期除了修築南北向縱貫道外，各地方公路則有由民眾修築的保甲公路，而東海岸的蘇澳至花蓮公路也於此時期成形（註7）。由於臺灣東西部間的連絡受到山地阻隔，故從清代至日據時期，貫通臺灣東西部的公路僅修築部分路段，並未全面開通（註8）。

註釋

- 註 1：道路與公路的定義略有不同，現今所稱之公路為可供車輛通行之道路，參見：《公路法》第 2 條。
- 註 2：周元文，《重修臺灣府志》卷 1，臺灣文獻叢刊第 66 種，頁 26。
- 註 3：周鐘瑄，《諸羅縣志》卷 12，臺灣文獻叢刊第 141 種，頁 286。
- 註 4：黃叔瓚，《臺海使槎錄》卷 5，臺灣文獻叢刊第 4 種，頁 96。
- 註 5：黃叔瓚，《臺海使槎錄》卷 5，臺灣文獻叢刊第 4 種，頁 102。
- 註 6：黃智偉，《省道合一線的故事》，（臺北市：如果，大雁文化，民 100），頁 183-184。
- 註 7：黃玉齋主編，《臺灣年鑑（3）》，（臺北市：海峽學術，民 90），頁 856-857。
- 註 8：黃玉齋主編，《臺灣年鑑（3）》，（臺北市：海峽學術，民 90），頁 856-857。





光復初期各地公路受到戰爭期間盟軍轟炸影響，路面或橋樑有損壞情形，致使部分路段中斷，而當時臺灣省行政長官公署交通處與工礦處，分別負責當時的交通業務與公路工程，並在最短的時間內恢復臺灣的交通與維持各路段的通行（圖1）。



公路為國家經濟發展之基礎建設，日據時期的縱貫道工程一波三折，原預定構築橫跨濁水溪供車輛通行的橋樑，因戰爭因素而功虧一簣。光復後政府為貫通西部南北交通，在美援的資助下，著手興建橫跨濁水溪的公路橋樑，民國（以下同）42年12月該橋樑完工並命名為「西螺大橋」，43年1月正式通車。西螺大橋完工後成為當時世界第二大橋，也是遠東第一大橋，縱貫道路全線通車，爾後旅客橫渡濁水溪時也不再需依賴竹筏或鐵路。縱貫道全線通車成為西部交通動脈，各縣市的縣、鄉道多與縱貫道銜接，形成綿密路網；67年臺灣省公路局將全省公路編號後，縱貫道被編為「臺一線」。

圖1 光復初期臺灣公路圖（粗體黑線為縱貫道）
檔號：0034/1811.1/4010
案名：臺灣軍事接收總報告
來源機關：國防部後備司令部
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



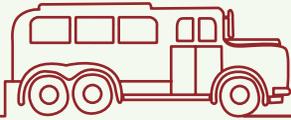
印有西螺大橋圖樣之新臺幣
影像提供者：馬有成

相較於縱貫道對於西部交通與經濟發展的助益，連接臺灣東西部的公路，在群山的阻隔下，因其工程浩大，遲遲未開通。政府為便利東西部交通，在美援提供開闢經費下，規劃修築中部橫貫公路（以下簡稱中橫），由「行政院國軍退除役官兵輔導委員會」所輔導之退除役官兵為主，並調派部分軍事受刑人參與開鑿（註9）。中橫於45年7月開工，在近4年的艱困修築下，於49年5月正式通車。

註釋

註9：檔號：0040/3136176/176，案名：軍事犯申報減刑審核情形（一），來源機關：國防部軍法局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。





戒嚴時期政府為確保山地治安，規定不論平地民眾或部隊進出山地均需管制，且需經申請核准後才得進出山地管制區，至於山地風景區也有相關管制辦法（圖2~5）。



圖 2

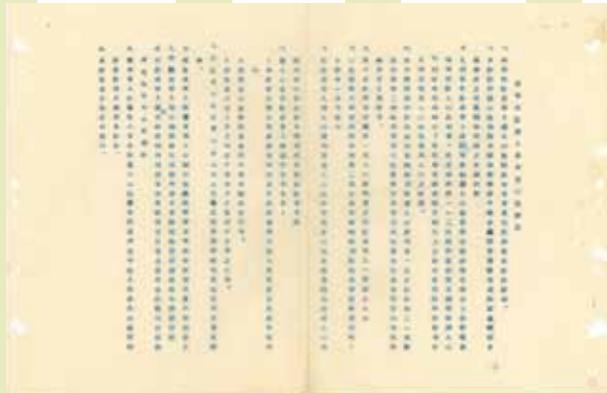


圖 3

圖 2~5 檔號：0038/0550/2360
案名：臺省戒嚴山地管制辦法
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 4 臺灣山地行政區域圖

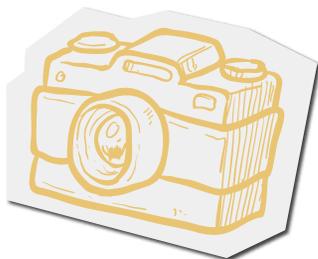
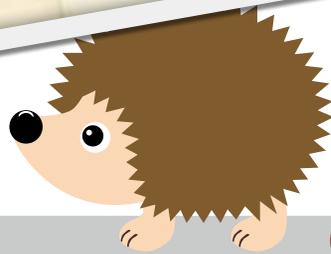
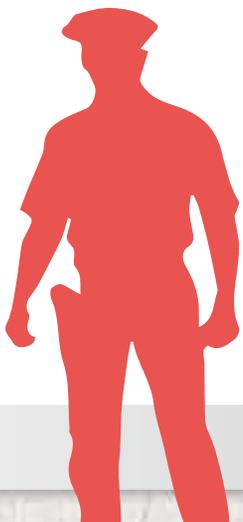


圖 5





中橫通車後，不僅便利東西部人車往來，沿途風景名勝亦吸引許多遊客前往，然而該路段經過山地管制區，故臺灣警備總司令部基於山地管制政策，針對中橫開通後的管制辦法曾召開會議協商，其中決議客運班車司機、車掌與旅客需填報入山證及通知單等，並交由檢查哨查驗後才可放行，而載運物資車輛也需填報相關文件，並限制通行時間為早上 6 點至晚間 6 點（圖 6~8）。爾後隨著山地管制措施的開放，人車前往中橫沿線不再需要申請，甚至青年自強活動也以中橫作為活動地點（註 10）。



圖 6

圖 6~8 檔號：0038/0550/2360
案名：臺省戒嚴山地管制辦法
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

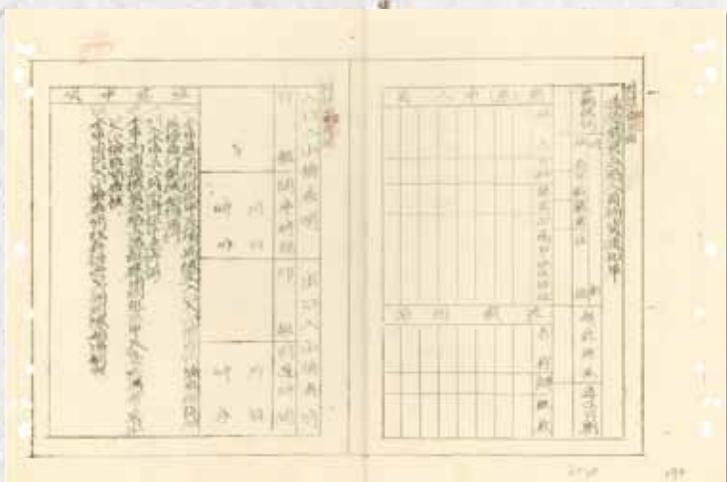


圖 7



圖 8



註釋

註 10：檔號：0083/V2-04-03-15/3/0007/094，案由：有關本（83）年暑期青年自強活動中部橫貫公路健行梯隊已順利圓滿達成任務結束，七天行程共用車廿五輛次，費用含稅共計：二二八，六三三元整，並承蒙解繳完畢，謹致謝忱，來源機關：臺灣汽車客運股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局



公路叭叭走！GO~GO!

臺灣的公路分類依照公路法第 2 條的規定，可分為國道、省道、縣道、鄉道及專用公路等，其中國道係指聯絡兩省（市）以上，及重要港口、機場、邊防重鎮、國際交通與重要政治、經濟中心之主要道路（註 11），而臺灣首條國道即為「中山高速公路」（以下簡稱中山高）。

中山高連接臺灣各重要都市及基隆港、高雄港兩大港口，為重要的交通大動脈，並為民國 60 年代十大建設中重要交通建設之一。在縱貫道、中橫陸續完成後，政府於 54 年即開始規劃興建南北高速公路，經委託美國帝力凱薩顧問公司研究，於 58 年 11 月完成研究報告，認為臺灣除拓寬改善現有西部幹線外，另需闢建高速公路連通基隆、高雄兩港，政府繼於 59 年 6 月正式成立高速公路工程局，專責中山高規劃、設計及施工，並分為三期施工（圖 9~12），於 60 年 8 月自臺北楊梅段正式動工，行政院預定在 67 年年底完工，同時依照施工狀況，配合臺中港興建計畫，修訂第 2、3 期工作計畫，並考量實際狀況，規劃車道數。



圖 9 檔號：0060/111_0022/1
案名：南北高速公路新建工程
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 10 中山高速公路施工照片



圖 11 中山高速公路施工照片



圖 12 中山高速公路施工照片

圖 10~12 檔號：0060/0110117/001
案名：中山高速公路幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

註 11：《公路法》第 2 條。



時空旅行





公路趴趴走！GO~GO!

中山高為重大交通工程，政府為扶植國內營造業，儘量將工程交由各公民營營造業承辦，並為增進國內營造業產能，輔導並貸款購置新機具，藉以提升營造業技術與國際競爭力（圖 13～17）。

圖 13~16 檔號：0060/111_0022/1
案名：南北高速公路新建工程
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

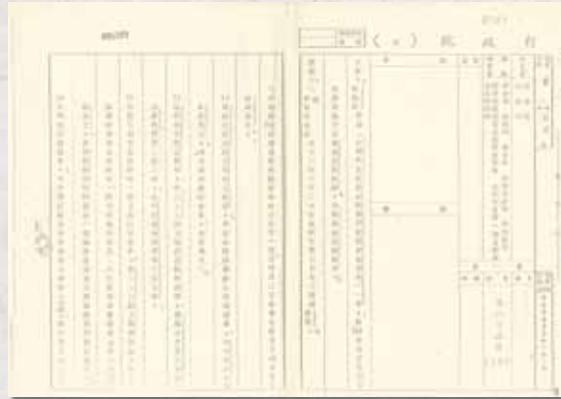


圖 13



圖 14



中山高正式動工後，歷經 7 年多的施工，67 年 10 月全線完成通車，計有 33 座交流道、2 座隧道、348 座橋樑、9 座收費站及車道，可促進區域發展、節省行車時間及降低生產成本等（註 12）。中山高完成後，臺灣交通發展進入新的里程碑，此後政府持續興建各種高速公路及快速公路，造就了今日臺灣環島公路網的便利與安全。

高速公路第二、三期工程趕工計劃路工預定進度表

| 路名 | 里程 | 起點 | 終點 | 工程 | 預計開工日期 | 預計完工日期 | 預計通車日期 | 備註 |
|-------|-------|----|-----|-------|--------|-----------|-----------|-----------|
| 南港-基隆 | 21.0 | 公里 | 146 | 至 158 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 基隆-台北 | 31.0 | 公里 | 158 | 至 188 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 台北-桃園 | 42.0 | 公里 | 188 | 至 230 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 桃園-新竹 | 55.0 | 公里 | 230 | 至 285 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 新竹-嘉義 | 63.0 | 公里 | 285 | 至 348 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 嘉義-台南 | 71.0 | 公里 | 348 | 至 419 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 台南-岡山 | 79.0 | 公里 | 419 | 至 498 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 岡山-高雄 | 87.0 | 公里 | 498 | 至 585 | 第 1 期 | 1967.10.1 | 1968.10.1 | 1968.10.1 |
| 總計 | 417.0 | 公里 | | | | | | |

註釋

註 12：檔號：0067/80818150/01，
案名：建設計畫，來源機關：
中國造船股份有限公司，管有
機關：國家發展委員會檔案管
理局。

圖 15 高速公路第二、三期工程趕工計劃路工預定進度表

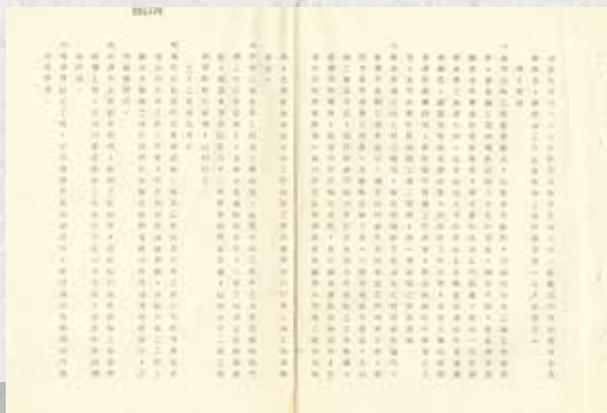


圖 16



公路趴趴走！GO~GO!

路是人走出來的，人煙所至，路必隨之，有如人體血管一般，不斷輸送養分，繁盛鄉里，牽引聚落。回顧臺灣公路的興築，從鄉間泥濘小道至城市柏油大道，便捷的交通建設除了促進經濟起飛，也見證了歷史的發展。想要多瞭解臺灣公路發展面向嗎？趕快到國家檔案資訊網一睹我國公路發展史的璀璨一頁！



圖 17 中山高速公路鳥瞰照片
檔號：0060/0110117/001
案名：中山高速公路幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員檔案管理局

臺灣西部走廊大動脈： 中山高速公路

中山高速公路於民國 67 年全線通車，大幅縮短南來北往的時間，亦拉近了親情的距離，每逢連假，異鄉遊子馳騁中山高速公路便捷返鄉，抒解每逢佳節倍思親之苦。中山高速公路是臺灣第一條高速公路，串接起臺灣南北陸上交通的大動脈。現在，就讓我們從國家檔案，帶領大家認識國道一號的故事吧！



陸·站



民國（以下同）60年代的臺灣，遭逢全球第一次石油危機，為克服經濟發展的瓶頸，及促進產業發展，行政院蔣經國院長於62年11月以「今天不做，明天就會後悔」的堅決態度，提出九項重大公共投資計畫，包含：鐵路幹線電氣化、北迴鐵路、中山高速公路（簡稱中山高，以下同）（圖1）、臺中國際港、蘇澳港、中正國際機場（現稱臺灣桃園國際機場）等六項交通建設，及中國鋼鐵公司、中國造船廠及石油化學工業等三項工業建設。其後為解決臺灣電力能源問題，遂增加核能發電廠，成為大家熟知的「十大建設」（註1）。

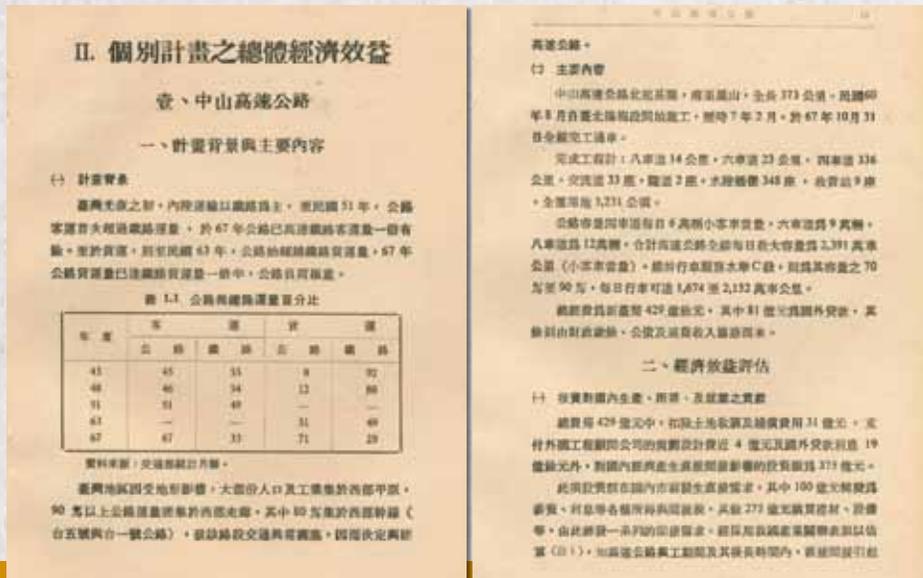


圖 1 檔號：0067/80818150/02
案名：建設計劃
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

中山高以紀念國父孫中山先生為名，是臺灣第一條高速公路，又稱國道一號，北起基隆，南迄高雄，經臺北、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、臺南等 14 個縣市。全長 373.4 公里。主線貫連基隆港與高雄港，支線連接中正國際機場、臺中港與小港機場(註2)。興建經費高達新臺幣(以下同)429 億元，為「十大建設」中投資金額最龐大的一項工程(註3)。60 年 8 月起自臺北楊梅段開始施工，於 67 年 10 月全線完工通車(圖 2~5)。



註釋

- 註 1：李俐歆，《十大建設和經濟奇蹟再現台灣》(臺中：莎士比亞，民 88)，頁 6-7。
- 註 2：趙滋蕃，《十大建設速寫》(臺北：中央日報社，民 68)，頁 346。
- 註 3：李俐歆，《十大建設和經濟奇蹟再現台灣》(臺中：莎士比亞，民 88)，頁 13。

圖 2 中山高速公路施工照片
檔號：0060/0110117/001
案名：中山高速公路幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





臺灣西部走廊大動脈：中山高速公路



圖 3



圖 4



圖 5

- 圖 3~5 中山高速公路施工照片
檔號：0060/0110117/001
案名：中山高速公路幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

因中山高投資金額甚鉅，所以當時反對聲浪不小，有人批評中山高專為有錢人而建，因為有錢人才有汽車開上高速公路。亦有人質疑與其另闢新路，不如把西部幹線拓寬為四線道，政府評估改善西部幹線所需投資金額 440 億元，與興建高速公路不相上下，加以西部幹線多經人口密集城鎮，拆遷破壞甚大，最終還是選擇另闢新路（註4）。在臺灣經濟起飛時期，從 63 年三重到中壢局部通車至 67 年全線通車後，每年平均車流量皆逾 1,000 餘萬車次，可知中山高的重要性。

註釋

註4：趙滋蕃，《十大建設速寫》（臺北：中央日報社，民68），頁364-365。





臺灣西部走廊大動脈：中山高速公路

中山高於 67 年全線完工時，計有交流道 33 座、收費站 9 座，採柵欄式系統，另外還有服務路人的加油站、休息站、大型餐廳和檢修車輛的場所。政府為扶植國內營造業，儘量將工程交由各公民營營造業承辦，其中由榮民工程股份有限公司完成的路段近 170 公里，約占 45%（圖 6～9）（註 5）。



圖 6



圖 7



圖 8

圖 6~8 中山高速公路鳥瞰照片
檔號：0060/0110117/001
案名：中山高速公路幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 9 蔣經國院長巡視中山高速公路照片
檔號：0063/0110117/P813
案名：蔣經國院長巡視高速公路
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



當年蔣經國院長決定興建高速公路，除了交通與經濟考量外，國防需求也是重要因素之一（註6）。中山高的中壢、員林、民雄、麻豆、臺南仁德等5路段均被列為戰備道。國軍曾於67年10月派遣飛行員於彰化花壇戰備跑道起降過F-104戰機，完成國道史上第一次戰機試降（註7）。

註釋

註5：榮民工程股份有限公司，〈國內工程〉，<http://www.rsea.gov.tw/sales1-3.php?p=3>（民102年3月27日）。

註6：(1) 李俐歆，《十大建設和經濟奇蹟再現台灣》（臺中：莎士比亞，民88），頁13。

(2) 臺灣大百科全書，〈國道一號高速公路〉，<http://taiwanpedia.culture.tw/web/content?ID=4155&Keyword=國道一號高速公路>（民102年3月27日）。

註7：宋孝先，《鷹擊長空：第一位降落高速公路戰備跑道的飛官：飛將軍的熱血與溫情旗山子弟空軍行》（臺北：歷史智庫，民95），頁17-18、105-109。



為提升高速公路收費作業效率，以促進國內相關產業，及奠定智慧型運輸系統之基礎，交通部在 86 至 89 年間指示該部臺灣區國道高速公路局委由中華電信股份有限公司建置及營運高速公路電子收費系統，研議規劃按里程收費之原則，以用路人「走多少、付多少」為最終收費目標（圖 10~11）。

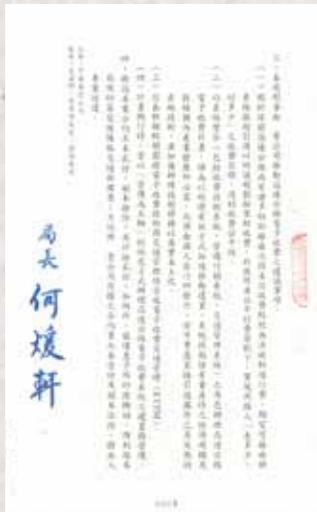


圖 10



圖 11

圖 10~11 檔號：0090/規 11/000001
案名：研商高速公路電子收費系統建置計畫書
來源機關：中華電信股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

中山高除串連起臺灣南北陸上交通，帶動臺灣經濟發展，亦承載從過去到現在，遊子歸鄉、興奮出遊及出外打拼的心情，而旅途中屋宇田疇、溪流沙洲，亦映照在每位用路人心中。想要瞭解更多國道一號的故事嗎？歡迎前往國家檔案資訊網找尋這些寶藏。



您今天搭幾路？ 光復初期的基隆市公車



公車是許多人的交通工具，或許現在您還每天搭乘。它搭載我們往來各地，伴隨我們成長，當然它是體驗城市的最佳媒介，製造許多浪漫的故事。現在就讓我們從國家檔案，帶您來趟回憶之旅吧！



您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車

公共交通運輸的提供除讓民眾行的安全與省時之外，也增加貨物流通，促進經濟發展，是國家建設重要的基礎。由於中央山脈兩側河流多為東西走向，不利舟楫，南北交通端賴於陸運。在火車、汽車尚未出現的年代，人們利用獸力附帶車廂（台）做為客貨之用。臺灣雖在清末已興建鐵路，然受限於路線與票價，陸運還是依賴牛車或馬車。在日據時期，臺灣的大眾運輸原以公共「馬車」為主，隨著汽車引進，逐漸轉變為公共「汽車」。

民國（以下同）34年10月，全臺公共汽車業務除臺北市、基隆市及高雄市政府有市營公車外，其餘皆為民營，約有客運23家、汽車898輛，其中民營客運20家原由臺灣省行政長官公署鐵路管理委員會汽車處監理，在35年8月成立公路局後，依規定將民營客運之日人股份收歸公有，改採官商合辦原則，接續經營公共汽車業務。

光復初期，各市營公車並未成立公共汽車管理單位，以致經營困難，也無力維修損壞車輛，影響民眾交通往來，為此各市接續成立公共汽車管理處，負責市營公車事務。由於各地方公車營運狀況各異，以下就讓我們從基隆市公車的營運情形來瞭解光復初期公車的發展吧！



基隆市為臺灣北部重要的港口城市，早在日據時期，即有日人流水伊助經營公共「馬車」業務，後改為公共「汽車」，由於當時經營基隆市公車業務為流水伊助自動車會社，所以基隆民眾習稱公車為「流水巴士」（圖1），公車行駛路線共有 5 條（圖2）。



圖 1 日據時期流水巴士經過基隆火車站一景
影像提供者：王俊昌

日據時期基隆市政府公共汽車業務行駛路線表

| 區 | 別 | 公 | 里 | 備 | 注 |
|----|-----|------|---|---|---|
| 基隆 | 社寮 | 5.30 | | | |
| | 仙門町 | 4.0 | | | |
| | 東町 | 2.7 | | | |
| 濱町 | 八斗子 | 3.4 | | | |
| 西町 | 龍山町 | 3.5 | | | |

圖 2 檔號：0036/356/001
案名：移交清冊
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車

日據初期公車係由私人會社經營，然因公車較火車車速快、票價也較便宜，相對影響公營鐵路收入，因此臺灣總督府將部分公車行駛路線收歸公營，由臺灣總督府交通局鐵道部管理（圖3），地方政府亦開始經營公車，自此公車分為公營與民營兩種。

基隆市公車收歸公營後，對於票種與票價亦有所規定，區分為：1. 單程車票 2. 普通回數票 3. 特別回數票等三類（圖4）。34年11月基隆市政府成立，除承接基隆市役所公車業務外，並接收流水伊助自動車會社之車輛等物資後，繼於35年設立基隆市公共汽車管理所辦理工車業務，公車行駛路線調整為4條，但因車況老舊，經營頗為困難（圖5~9）。



圖3 臺灣總督府交通局鐵道部所發行的局營公共汽車明信片
影像提供者：王俊昌



圖4 日據時期基隆市營公車特別回數票
（學生通學專用）
影像提供者：王俊昌





圖 5



圖 6



圖 7

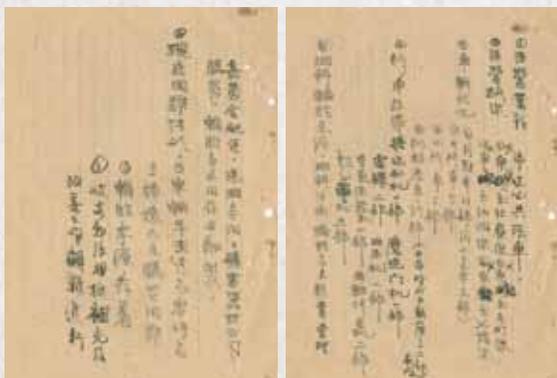


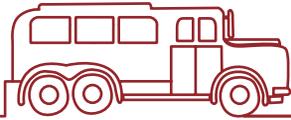
圖 8

圖 9

圖 5-7 檔號：0035/012.8/64
 案名：基隆市汽車管理所組織規程
 來源機關：臺灣省文獻委員會
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局

圖 8-9 檔號：0035/356/001
 案名：移交清冊
 來源機關：基隆市公共汽車管理處
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局





您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車

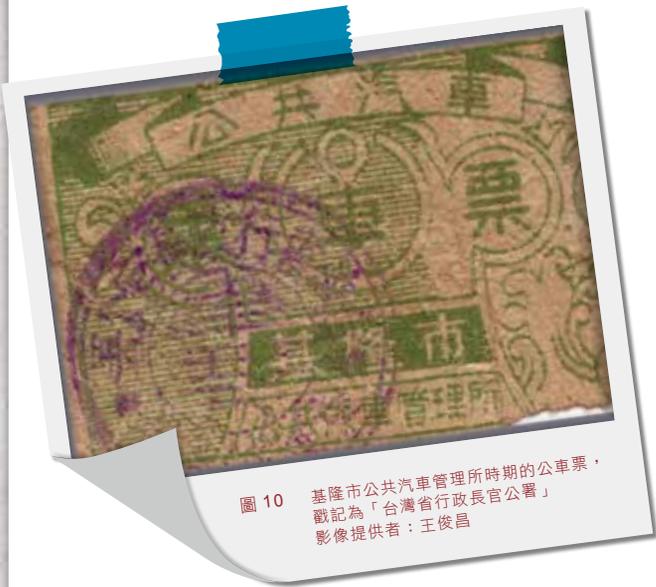


圖 10 基隆市公共汽車管理所時期的公車票，戳記為「台灣省行政長官公署」
影像提供者：王俊昌

在 36 年發生 228 事件後，臺灣省警備總司令部（以下簡稱警備總部）鑑於事件期間，各地公車不服調遣並協助民眾與運送武器等情事，要求將各縣市公車收歸臺灣省行政長官公署交通處公路局（以下簡稱公路局）接管（圖 10），基隆市公車業務及車輛爰依令交由公路局管理（圖 11～12）。



圖 11



圖 12

圖 11~12 檔號：0036/192.6/0
案名：二二八事件
來源機關：基隆市政府
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





當臺灣省政府成立後，將原公路局管轄地方縣市公車之業務再度交由地方縣市政府辦理，基隆市公車即於 36 年 6 月再度由市府經營（圖 13）。但是公路局在接管期間，已將所有流動資產收回，致使基隆市公車數量不足，僅有 10 輛公車可供載客之用，維持 5 條營運路線（圖 14~16）。

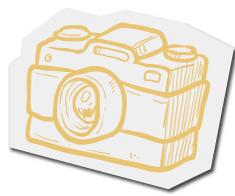


圖 13 檔號：0036/297.1/0
案名：汽車管理處人員移交
來源機關：基隆市政府
管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

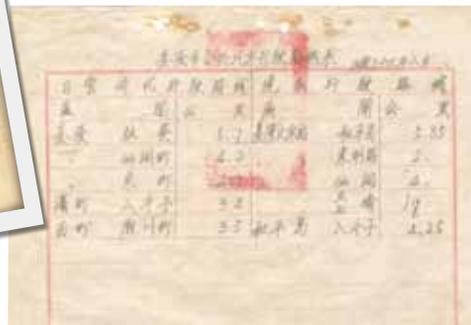


圖 14

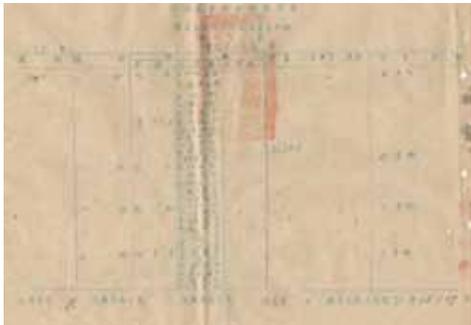


圖 15 檔號：0036/356/001
案名：移交清冊
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

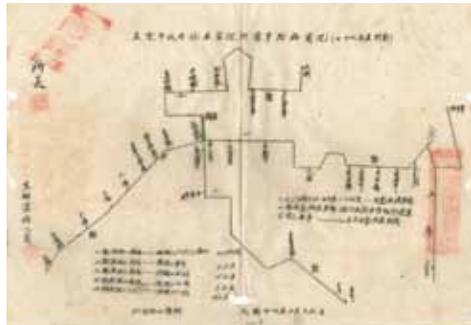


圖 16 基隆市政府汽車管理所營業路線圖
檔號：0036/356/001
案名：法令
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車

36 年下半年度，由於臺灣物價飛漲，連帶影響公車票價，對於每日需搭乘公車通學之學生影響甚鉅，為此學生便向臺灣省參議會陳情，希望學生月季票能照舊價發售，以減輕負擔（圖 17～18）。基隆市公車票價也從 36 年 6 月普通票 6 元、軍警學生票（半票）3 元，在 7 月時漲價至普通票 10 元、半票 5 元，12 月再度漲價至普通票 20 元、半票 10 元，持續飆漲到 37 年 8 月時，普通票 80 元、半票 40 元（圖 19），漲幅令人咋舌。39 年在臺灣物價飛漲與通貨膨脹的影響下，雖然公車票價不斷調漲，但收入仍不敷成本，基隆市公車在 39 年 6 月下旬時，普通票已高漲至 6,000 元、半票 3,000 元，直到 6 月底改採新臺幣計價後趨於穩定，12 月時票價則調整為普通票 3 角、半票 2 角（圖 20～21）。



圖 17

圖 18

圖 17~18 檔號：0036/7/8
案名：三十六年請願投書
來源機關：臺灣省諮議會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 19 檔號：0037/356/001
案名：移交清冊
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

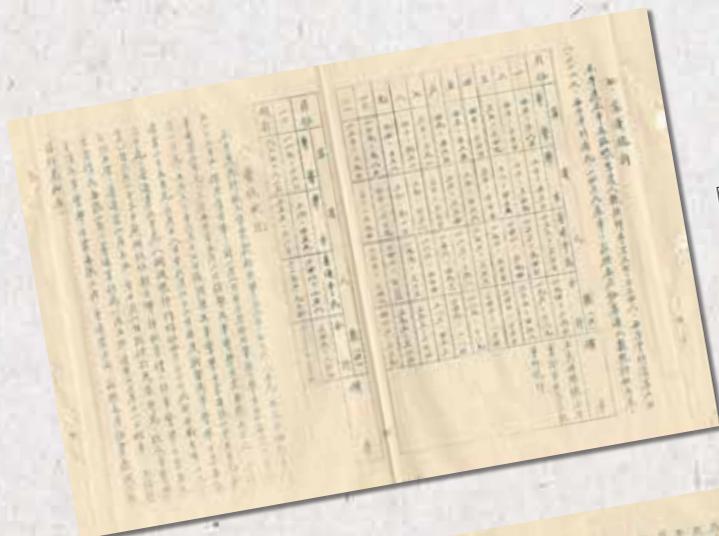


圖 20

圖 20-21 檔號：0038/361/001
案名：施政計畫、施政、工作報告
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

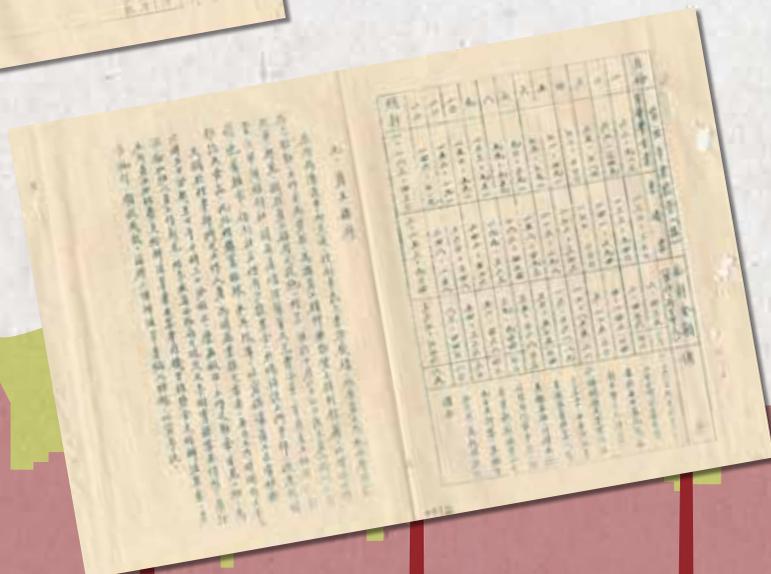


圖 21





您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車

基隆市公車總站設於火車站左前方，與火車、長途客車共同形成基隆市陸路交通網，共有 5 條行駛路線：1. 總站至和平島（全程 4.8 公里）2. 總站至東明路（全程 2 公里）3. 總站至仙洞（全程 4 公里）4. 總站至北五堵（全程 10 公里）5. 正濱里至八斗子（全程 4.25 公里）（圖 22～23）。



圖 23



圖 22

圖 22~23

檔號：0038/361/001

案名：施政計畫、施政、工作報告

來源機關：基隆市公共汽車管理處

管有機關：國家發展委員會檔案管理局

汽車行駛在道路上，難免會有交通意外發生，尤其是公車每日車次頻繁，發生意外時更需儘速處理。為建立交通意外鑑定的公正性，以防造成爭議，臺灣省政府頒布汽車肇事責任委員會組織規程，並頒布相關交通安全須知與措施，以確保車輛與行人安全（圖 24～28）。



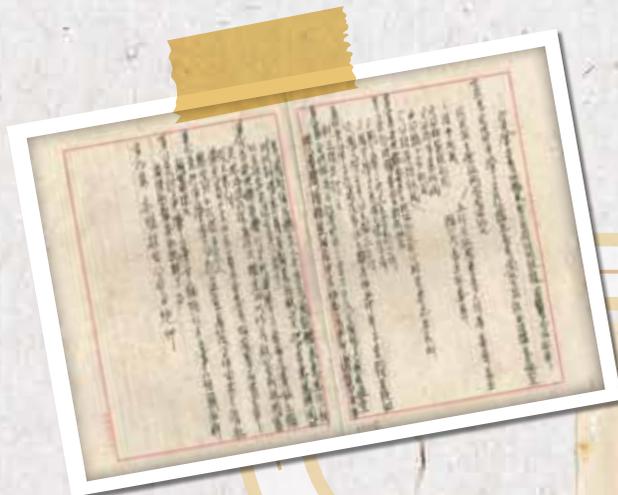


圖 24

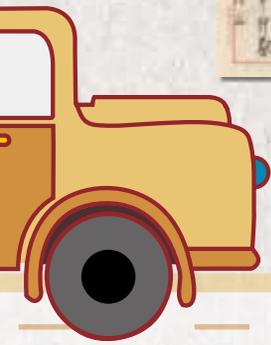


圖 25



圖 26

圖 24~26 檔號：0037/151/001
案名：法令
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車



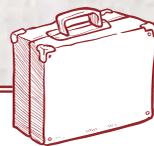
圖 27



圖 28

圖 27~28 檔號：0037/151/001
案名：法令
來源機關：基隆市公共汽車管理處
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

談論大眾運輸工具，免不了提及公共汽車，它比捷運、鐵路更貼近我們的生活，連走路都戲稱搭「11」路公車。搭乘公車讓我們得以細心閱讀城市景象，品味獨特的文化風貌，就讓乘車的記憶隨著本文重現，訴說屬於我們的浪漫故事！



參考資料

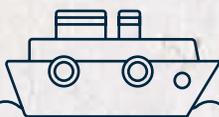
1. 黃玉齋主編，《台灣年鑑（3）》（臺北市：海峽學術出版社，民90）。
2. 陳柔縉，《台灣西方文明初體驗》（臺北市：麥田，民94）。
3. 王俊昌，〈日治時期基隆市的公共汽車〉，《臺灣文獻別冊》20期（民96年3月）。

The background features a stylized illustration of a building with a dark blue sign on top that says '捌·站' in orange. Below the sign is a light blue structure with three rectangular windows. In the foreground, there is a large, light gray trapezoidal shape with a white top and a dark blue bottom, containing an orange anchor icon. To the right, there are blue wavy lines representing water. The overall color palette is light blue, white, orange, and dark blue.

捌·站

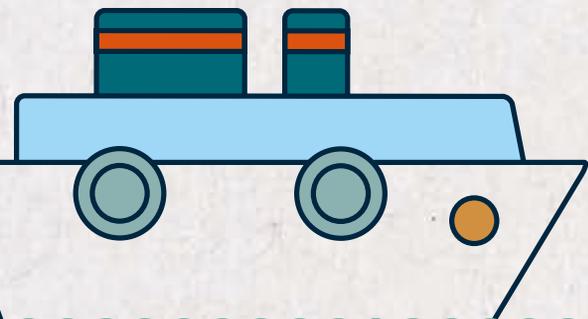
海洋臺灣： 走尋港口的歷史

臺灣四面環海，歷史發展與海洋關係密切。早在 17 世紀初期，荷蘭人、西班牙人等，即飄洋過海抵達臺灣，並留下許多彌足珍貴的歷史資產。明末清初福建及廣東等地的民眾，也是渡過黑水溝抵達臺灣，因此港口在臺灣歷史上占有重要的地位。現在，就讓我們從國家檔案，帶領大家一起探索臺灣海運的發展！



海洋臺灣：走尋港口的歷史

臺灣拓墾發展過程中，許多移民渡海來臺，從港口登陸後逐漸往內陸發展，因此港口週邊為開發最早的地區，俗語：「一府、二鹿、三艋舺」，正代表清代臺灣拓墾的發展過程。移民在港口登陸後，沿著河流往內陸逐步開拓生活新天地。移民與貿易的發展帶動航運，因而清朝亦陸續開放臺灣與大陸往來的港口。1860年代臺灣對外國開港通商後，港口與海運的發展日益成長，往來的船隻也從原先的帆船演變為輪船，而港口建設與功能的多元化，相關造船工業也逐步有所進展，連帶促進臺灣之經濟發展。



日據初期臺灣陸路交通建設尚未完善，沿岸港口對於人員、貨物運輸及軍事往來扮演極為重要的角色，爾後臺灣沿岸港口與對外航線逐漸增加，日本在臺開始關建適合輪船停泊的港口。當時臺灣重要的對外港口包括基隆、高雄兩港，而原預計在臺中修築的新高港（臺中港），卻因戰爭因素而停擺。





第二次世界大戰期間，臺灣海運交通受到戰爭波及，不論是港口或船隻皆有損毀，致使海運發展稍有停頓。光復初期，臺灣省行政長官公署將港口分為沿岸港口與對外港口，其中基隆、高雄為對外港口，其餘皆為沿岸港口（花蓮港、馬公港、淡水港、臺中港、安平港、新港等）；當時對外航線計有 12 條航線（基隆上海線、高雄大連線、高雄天津線、基隆廈門線、高雄廣東線、高雄香港線、臺灣海南島線、基隆菲律賓線、臺灣南洋線、基隆神戶線、高雄東京線、臺灣朝鮮線）；至於沿岸航線共有 4 條（基隆花蓮港線、高雄馬公線、沿岸東線及沿岸西線）（註 1）。為預防不法之徒偷渡，危害治安，並加強港口管制，係由憲兵負責各重要港口的檢查工作（圖 1）。

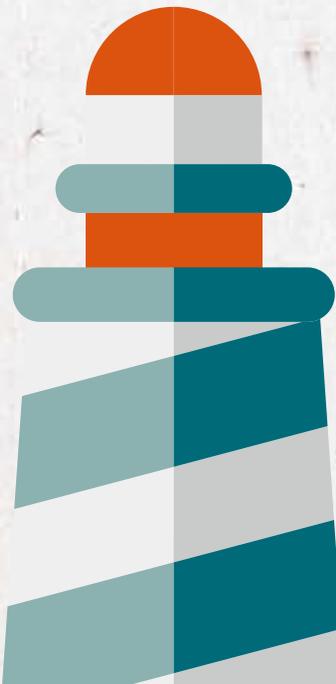


圖 1 檔號：0034/563.1/4010
案名：臺灣省沿海進出口檢查辦法
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

註 1：臺灣省行政長官公署編，《臺灣省行政長官公署三月來工作概要（34 年 10 月 25 日 - 35 年 1 月 24 日）》，（臺北市：編者，民 35），頁 83-84。



此時臺灣省行政長官公署為使海運恢復，首要之務即為增加船隻，然鑒於臺灣沿岸沈船甚多，影響航線安全，遂進行打撈沈船工作，並成立航運恢復委員會負責調查與管理沈船撈修計畫，及頒布相關獎勵辦法，以鼓勵民間參與撈修沈船（註2）；軍方亦於基隆、高雄及馬公等港進行打撈及修理沈船作業（圖2）。民國（以下同）35年8月，行政院並頒布打撈沈船辦法，讓打撈沈船所獲財物能依法處置（圖3~4）。

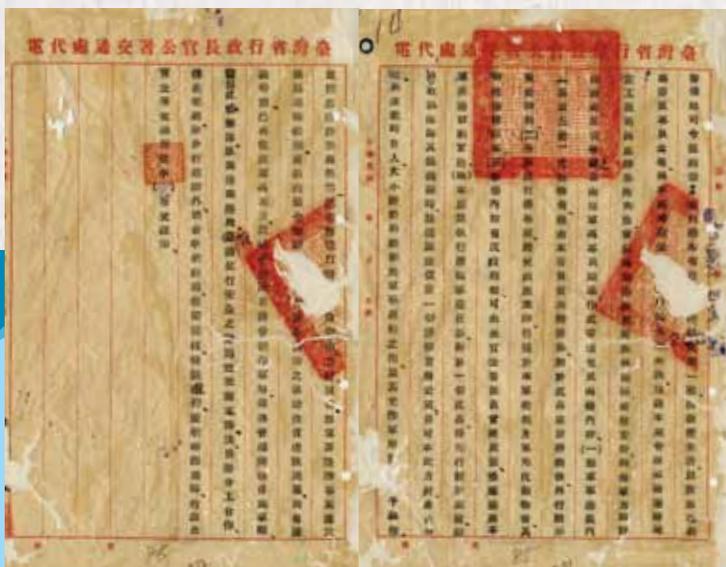


圖2 檔號：0034/628.4/4010
案名：臺澎金馬區沉船及物資打撈案
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 3

註釋

- 註 2：(1) 黃玉齋主編，《臺灣年鑑(3)》，(臺北市：海峽學術出版社，民 90)，頁 897。
- (2) 檔號：034/628.4/4010/001/051，案由：為函請對於航運恢復委員會所施撈修沉船工作隨時予以協助由，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

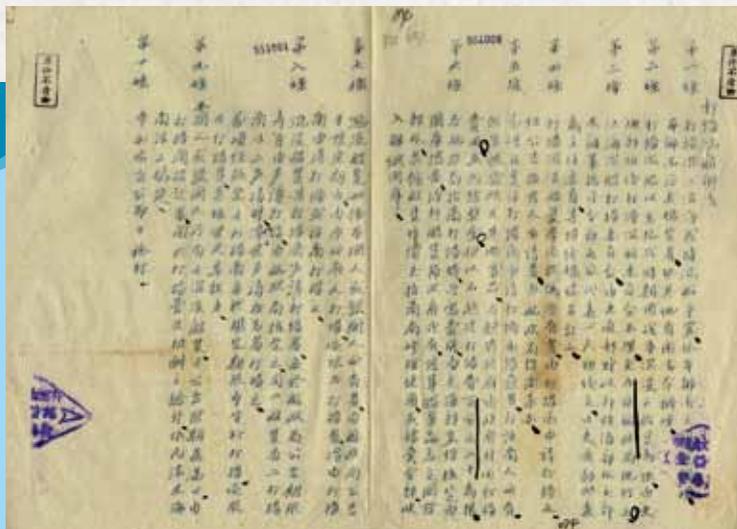


圖 4

圖 3~4

檔號：0036/076/7

案名：關於航政規章及法令

來源機關：臺灣省文獻委員會

管有機關：國家發展委員會檔案管理局

原先，臺灣對外港口僅限於基隆、高雄兩港，然隨臺灣與大陸貿易日漸興盛，36年2月臺灣省行政長官公署開放臺中、花蓮及馬公三港為省際港口，並規定100噸（後改為50噸）以上之船舶才得出海往來兩岸，同時除此五港（基隆、高雄、臺中、花蓮、馬公）外，其餘港口不得停泊船隻以防走私，為此，遂有民眾陳情開放其他港口與降低船舶噸數限制（圖5~7）。爾後臺灣省政府鑒於省際貿易逐漸發達，進出口船隻物資日增，原有五港已不足因應貨物吐納之需，故於36年10月陸續開放淡水、安平、布袋、蘇澳及舊港等五港，並廢止50噸以上船隻航行省際之規定（註3）。



圖 5



圖 6

圖 5~7 檔號：0036/076/7

案名：關於航政規章及法令案由
 來源機關：臺灣省文獻委員會
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局



38年年底，臺灣與中國大陸沿岸航線盡失，而國際航線尚未建立之際，臺灣海運發展也受到限制，為此政府以貸款方式協助各輪船公司渡過難關，並逐漸增闢對外定期航線，奠定臺灣海運重新出發之基礎（註4）。

臺灣海運逐漸恢復之際，60年代政府為改善經濟結構並奠定經濟發展基礎，行政院蔣經國院長宣布推動十大建設，加強基本建設，藉以改善經濟結構進而加速經濟成長。在十大建設中有六項為交通建設，涵蓋內陸運輸、機場及港口，其中在港口方面則為闢建臺中與蘇澳兩港。

臺中港選定於臺中縣梧棲鎮，其闢建目的是建造臺灣中部兼具商港、漁港與工業港之多目標人工港，以解決基隆、高雄兩港擁擠，並可促進臺灣中部地區發展，縮短中部地區進出口貨物運輸時間及降低運輸成本（註5）。



圖 7

註釋

- 註3：《臺灣省政府公報》36年冬字號第7期，頁110-111。
- 註4：中華民國交通史編纂執行小組，《中華民國交通史》，（臺北市：交通部，民80），頁587-590。
- 註5：檔號：0067/80818150/02，案名：建設計劃，來源機關：中國造船股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

有別於基隆、高雄兩港為天然港口，臺中港則為人工港口，並利用挖泥回填海埔新生地，提供港埠及工業發展之用（圖8～9）；65年10月臺中港第一階段第一期工程完成後正式啟用，而中國造船廠亦於臺中港區規劃設廠（圖10～12）。

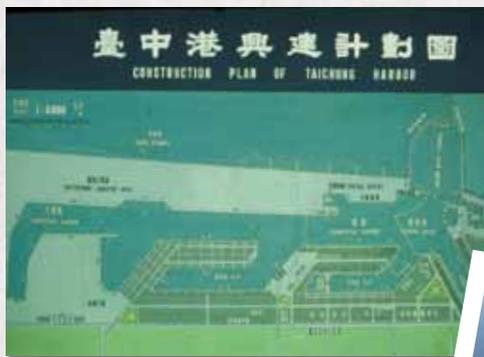


圖8 臺中港興建計劃圖
檔號：0062/0110117/002
案名：臺中港施工幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖9 臺中港施工照片
檔號：0062/0110117/001
案名：臺中港施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 10 臺中港啟用通航紀念碑
 檔號：0062/0110117/002
 案名：臺中港施工幻燈片
 來源機關：榮民工程股份有限公司
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局

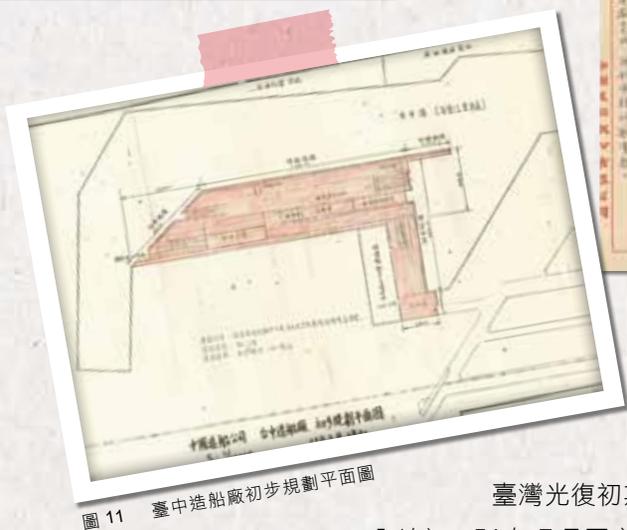


圖 11 臺中造船廠初步規劃平面圖

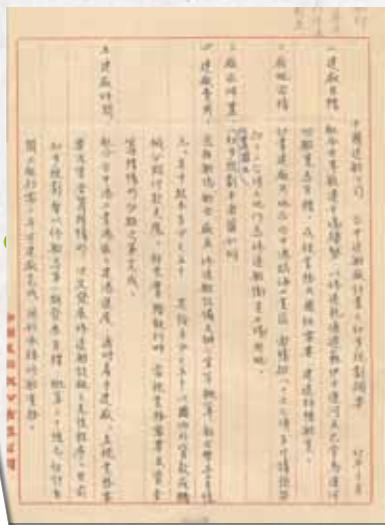


圖 12

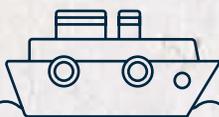
圖 11~12 檔號：0061/80818150/01
 案名：建設計劃
 來源機關：中國造船股份有限公司
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局

臺灣光復初期，宜蘭蘇澳地區僅有兩處漁港（南方澳、內埤），54 年 7 月因應地方發展，政府於南方澳北邊動工興建小型商港，以供貨輪停泊之用（註 6）；十大建設推動期間，政府決定闢建蘇澳港為國際港口，於 63 年 7 月正式動工，完工後將引導進出口工業設置於宜蘭地區，促進該地經濟發展，同時紓解基隆港擁擠狀況（註 7）。蘇澳港全部工程歷時九年，72 年 6 月全部完工，成為基隆港附屬港口，以便利東部地區之貨物集散（圖 13~15）。



時空旅行





海洋臺灣：走尋港口的歷史



圖 13



圖 14

圖 13~14 蘇澳港施工照片
檔號：0063/0110117/003
案名：蘇澳港施工幻燈片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 15 蘇澳港施工照片
檔號：0063/0110117/002
案名：蘇澳港施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

註 6：中華民國交通史編纂執行小組，《中華民國交通史》，（臺北市：交通部，民 80），頁 808-809。

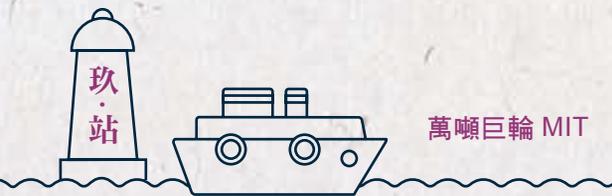
註 7：檔號：0067/80818150/02，案名：建設計劃，來源機關：中國造船股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

臺灣由於天然的海島地理條件，造就繁榮的經貿發展，各種活動也與海洋關係密切。不論是品嚐海鮮或從事海上活動，港口常為首選地點，週遭地區也因而成為重要之觀光遊憩景點。「一府、二鹿、三艋舺」，這些在歷史上出現的港口，現今雖已淤積，但仍保留昔日「海味」，轉型成為重要之觀光地區。下次要到港口享受海鮮或欣賞美景前，別忘了到國家檔案資訊網，看看這些港口的歷史檔案，來趟港口深度之旅吧！

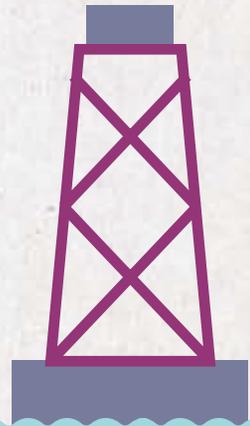


玖·站 萬噸巨輪 MIT

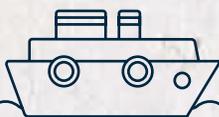
您有看過輪船駛入港口嗎？看著輪船所載運的遊客、貨櫃，川流不息在碼頭進出，顯示出港口的繁榮。您知道這些船隻有多少是 MIT (Made in Taiwan) 嗎？臺灣造船業的榮景，您想瞭解更多嗎？現在，就讓我們從國家檔案，共同來探索臺灣製造輪船的故事吧！



臺灣為海島型國家，航運業很早就開始發展，相對也帶動了修造船隻的產業。由於往來海峽兩岸的木製帆船及戰船，在橫渡臺灣海峽時難免有所損壞，因此早在清領時期，官方即於臺南設立船廠修造船隻。日據時期，臺灣的造船業逐漸開展，而位於基隆的基隆船渠株式會社為其代表，當時該會社是以製造小型船隻及修理船隻為主（註1）。另，臺灣總督府因應島內航運及漁業所需，曾計畫興建200噸木造機器帆船30艘，後因戰爭影響，致使各造船廠受到盟軍轟炸波及而呈現停工狀態（註2）。



臺灣光復初期，臺灣省行政長官公署派員接收各造船廠，並預計將所接收之造船廠合併籌設臺灣造船特種股份有限公司（以下簡稱臺船）。在造船業百廢待舉之際，著手修復整理各造船廠，並督導各造船廠能持續興造戰時未完成之船舶，期能以最短時間內重建臺灣造船業（註3）。



萬噸巨輪 MIT

臺灣四面環海，發展造船工業對於經濟與國防建設具有積極意義，在政府「國貨國運」、「國輪國造」及「國輪國修」政策下，頒訂「貿易、航業與造船配合實施方案」，有利於我國造船工業之發展（註7）。59年間，在國際積極發展建造大型輪船時，政府為提升我國造船工業，並期能夠與國際接軌建造大型輪船，先由經濟部高雄造船廠籌備處完成建造船廠計畫，而中國造船股份有限公司（以下簡稱中船）隨即以民營型態誕生，並將中船於高雄設廠列入國家十項重要建設之一（圖2）（註8）。中船公司高雄造船廠於65年完工，期間投資金額為新臺幣（以下同）83億元，其中大造船場長950公尺、寬92公尺，為當時全世界第三大造船場（圖3～9）（註9）。



圖2 檔號：0062/20202050/01
案名：董監會議
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 3

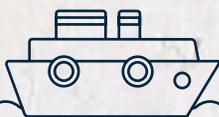


圖 4

圖 3-4 中國造船廠施工照片
檔號：0063/0110117/001
案名：中國造船廠施工相片
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

- 註 7：行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》，（臺北市：編者，民 68），頁 399。
- 註 8：(1) 檔號：0067/80818150/02，案名：建設計畫，來源機關：中國造船股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局
(2) 行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》，（臺北市：編者，民 68），頁 401。
- 註 9：檔號：0067/80818150/02，案名：建設計畫，來源機關：中國造船股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局



萬噸巨輪 MIT



圖 5



圖 6

圖 5~8
中國造船廠施工照片
檔號：0063/0110117/001
案名：中國造船廠施工相片
來源機關：榮民工程股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 7



圖 8

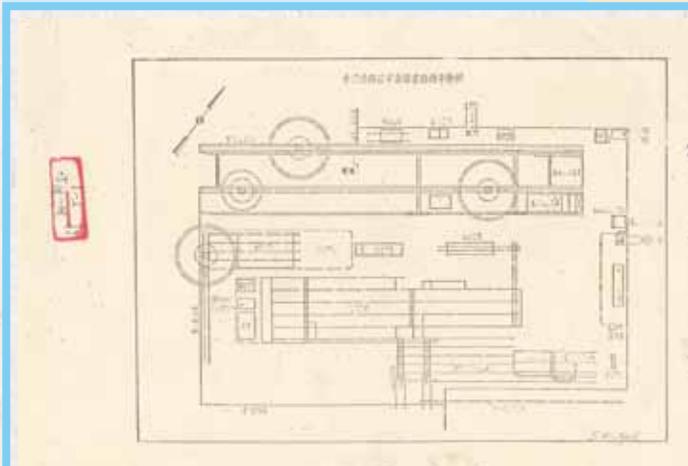
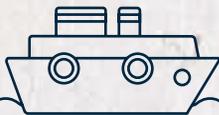


圖 9 中船高雄造船廠平面圖
檔號：0061/80818150/01
案名：建設計畫
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



萬噸巨輪 MIT

當時中船公司除在高雄設立造船廠外，亦於臺中港興建之初，規劃在臺中港區設立造船廠。當時中船在臺中港區規劃設立之造船廠為能建造通過蘇伊士運河（Suez Canal）及巴拿馬運河（Panama Canal）之輪船為主，預計設置地區為臺中港臨海工業區，面積約 86 公頃，預計建廠金額為 100 億元（圖 10～11）。

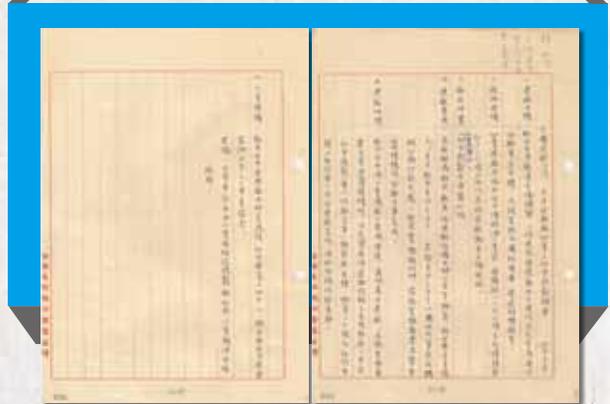


圖 10

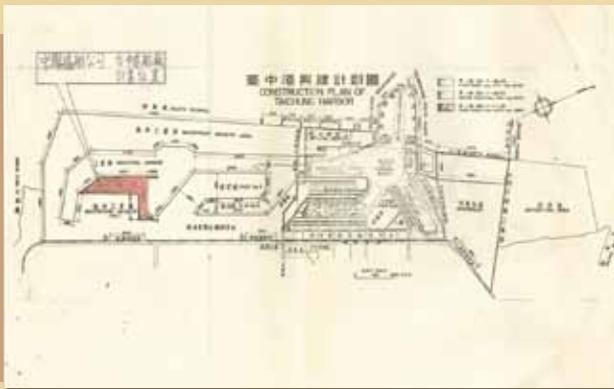


圖 11 臺中港興建計劃圖



圖 10~11
檔號：0061/80818150/01
案名：建設計畫
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



中船高雄造船廠在建廠之前，即有國內外船東接洽擬與我國合作建造油輪，後中船公司承建美國惠固公司 44 萬 5 千噸巨型油輪 4 艘，及其他國外僑商投資人等 6 艘，合計 10 艘，為中船高雄造船廠建廠計畫之主要條件（圖 12）（註 10）；當高雄造船廠建廠工程總進度達到 80 % 時，即開始建造第一艘巨型油輪（柏瑪奮進號），並於 65 年 12 月交船（註 11）。柏瑪奮進號為 44 萬 5 千噸級油輪，船長 378.4 公尺、寬 68 公尺、深 31.6 公尺，船速為 15.3 節，為我國歷史上所造第一條最大船隻，其造價為 7,500 萬美元也是中船高雄造船廠第一筆最大收入，創造我國造船史上兩個「第一」（圖 13）。



圖 12 檔號：0061/80818150/01
案名：建設計畫
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 13 中船高雄造船廠所造第一艘巨型油輪（柏瑪奮進號）
檔號：0061/80818150/01
案名：建設計畫
來源機關：中國造船股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

註 10：行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》，（臺北市：編者，民 68），頁 400。

註 11：行政院經濟建設委員會，《十項重要建設評估》，（臺北市：編者，民 68），頁 402。



萬噸巨輪 MIT

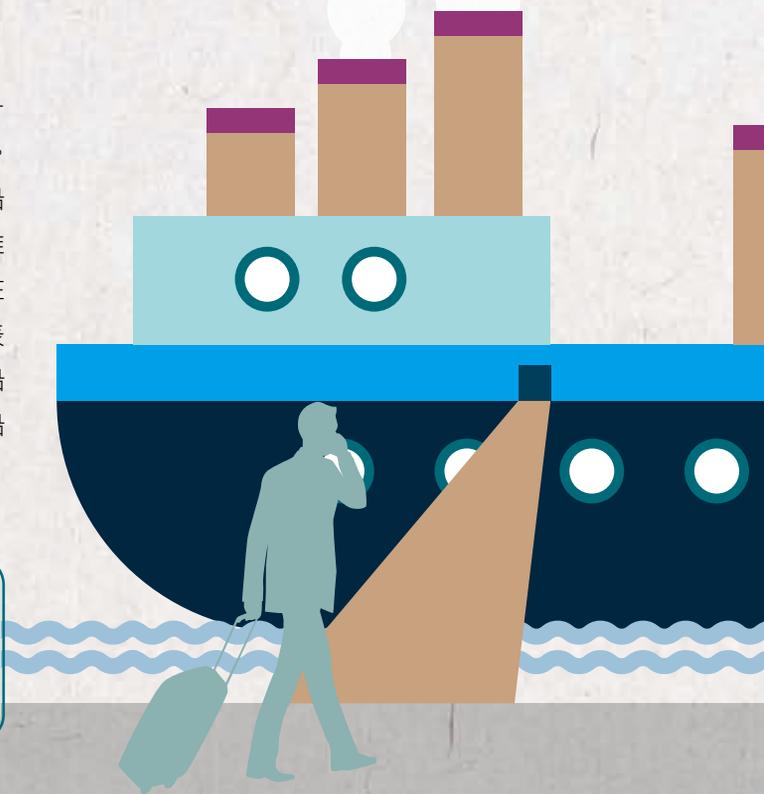


造船工業為綜合性下游重工業，一艘船結合鋼鐵、機械、電機、化學、建材等工業產品，並涵蓋船上所需生活用品（廚房、衛生設備、桌椅床鋪），因此造船工業能夠推動中上游工業的發展。在中船完成第一艘巨型油輪後，並陸續完成國內外船東委託製造之各式輪船，也標誌著我國造船工業邁向新的紀元。

船隻在海上航行如同太空船在宇宙遨翔一般，如何航行安穩與定位正是人類智慧的結晶。海洋無疆界，當我們在海邊或港口望見來往船隻，或從飛機上俯視航行於海面上的船隻，雖然掛上不同的國旗，但其中必有 MIT，這些在各大洋航行與停泊各港口的 MIT 船隻，正代表臺灣之光在全球發光發熱。想多瞭解我國造船的歷史嗎？歡迎前往國家檔案資訊網以及中船檔案主題網站（註 12），一探究竟。

註釋

註 12：中船檔案主題網站，網址為 <http://atc.archives.gov.tw/csbc>



旅行的記憶： 歷史景點的美好故事



秋高氣爽好出遊！在炎炎夏日的辛勤工作後，可曾想過在美麗的秋天，輕鬆地來趟古蹟知性之旅？秋天是充滿詩意與感性的季節，在秋陽照耀下徐步慢行，徜徉清靜山水，飽覽歷史餘韻，正是所謂的天涼好個秋。現在，就讓我們從國家檔案，帶領大家享受這文化盛宴吧！



「讀萬卷書、行萬里路」，旅行可以增廣見聞，也可以平靜我們忙碌的身心。在觀賞風景名勝之餘，您是否曾想進一步瞭解這些景點的故事呢？每個景點都是臺灣歷史的縮影，藉由國家檔案，為您重現昔日風華，訴說臺灣的故事。

一、典型在夙昔：忠烈祠與紀念碑

（一）臺北市圓山忠烈祠

「誠既勇兮又以武，終剛強兮不可凌；身既死兮神以靈，子魂魄兮為鬼雄。」（國殤～屈原）。相信您曾看過臺北市圓山忠烈祠衛兵交接儀式吧？雖然僅有短暫幾分鐘，但如此莊嚴隆重的儀式，總是吸引民眾圍觀，而圓山忠烈祠也成為中外遊客必訪之處，就讓我們來看看圓山忠烈祠的故事吧！

中國歷朝對於為國犧牲有功者，多會立祠祭祀之。譬如清朝自雍正年間即於北京崇文門內設立「昭忠祠」，並按期派遣官員前往祭祀；清領時期臺灣各地方政府亦會設立「昭忠祠」、「褒忠廟（祠）」及「懷忠祠」等按時祭祀為國犧牲者，日據時期則改為神社（註1）。現今這些祭祀為國犧牲有功者的歷史建築，亦成為當地重要歷史景點，譬如嘉義昭忠祠、彰化懷忠祠及花蓮縣吉野鄉（今吉安鄉）忠烈祠（圖1～2）等。



圖1 彰化懷忠祠
影像提供者：馬有成



圖2 檔號：0036/081/3
案名：忠烈賢哲史蹟案
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

民國成立以後，各地方政府對於為國犧牲之有功將士及民眾皆有設立忠烈祠。政府遷臺後，則於臺北市圓山成立國民革命忠烈祠，奉祀為中華民國英勇殉職，事蹟足資表揚的官兵、警察及人民。每年春秋兩季(註2)，在臺北市圓山國民革命忠烈祠皆會舉辦祭祀典禮，由總統擔任主祭官，代表國家向這些先賢先烈獻上最高的敬意(圖3~5)。



圖 4

圖 3~5 檔號：0037/2215311/3
案名：秋祭典禮
來源機關：總統府
管有機關：國家發展委員會
檔案管理局

註釋

註 1：趙爾巽等撰，《清史稿》，（北京：中華書局，1997），頁 710。

註 2：「忠烈祠祀辦法」。



圖 3 民國 39 年秋祭祭文



圖 5





(二) 歷史人物與事件紀念碑

在臺灣各地旅遊時，您是否去過紀念碑等景點呢？譬如嘉義縣和花蓮縣的北迴歸線紀念碑、臺北市二二八和平紀念碑等。這些紀念碑多為紀念自然景象、歷史事件或人物，也都有一段讓人難以忘懷的故事。

1. 丘滄海紀念碑

「宰相有權能割地，孤臣無力可回天」（丘逢甲）。西元 1895 年，清朝將臺灣地區割讓給日本後，當時臺灣巡撫唐景松宣布成立臺灣民主國並擔任大總統一職，丘逢甲亦擔任義勇軍統領。

臺灣光復後，新竹縣政府於苗栗區（今苗栗縣）將原有日本神社改為忠烈祠，並設立丘滄海（丘逢甲）紀念碑，藉此彰顯丘逢甲抗日事蹟（圖 6～8）。現丘滄海紀念碑位於苗栗縣「貓狸山公園」（又名福星公園），該公園為苗栗縣重要旅遊景點，園內亦有羅福星雕像及忠烈祠等。

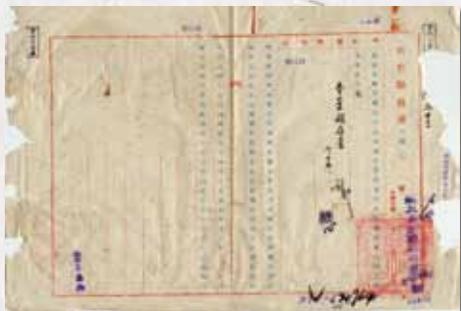


圖 6 檔號：0036/129.3/1
案名：烈士紀念碑
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 7
苗栗忠烈祠暨丘滄海紀念碑成立典禮
檔號：0036/129.3/1
案名：烈士紀念碑
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 8
丘滄海先生紀念碑
檔號：0036/129.3/1
案名：烈士紀念碑
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

2. 山胞抗日起義紀念碑

西元 1930 年 10 月 27 日 8 時，霧社小學校及公學校聯合舉行運動會升旗典禮時，突有原住民直衝會場將與會人士加以殺害，此事造成臺灣總督府震怒，隨即調遣軍警前往霧社地區鎮壓。此事件為日據時期臺灣最大規模之原住民抗日事件，史稱「霧社事件」（圖 9～10）（註 3）。民國 42 年政府為紀念霧社事件，遂於霧社設立「山胞抗日起義紀念碑」，紀念碑前的牌樓，題有「碧血英風」四字（圖 11），藉以表彰抗日志士。現今紀念碑矗立於霧社事件紀念公園，為南投縣仁愛鄉重要地標。當您前往南投縣清境農場途中，別忘了到霧社事件紀念公園一遊，緬懷昔日原住民勇士們的奮鬥精神。



圖 9



圖 10

圖 9~10 檔號：0035/068.2/3
案名：搜集日軍暴行資料
來源機關：內政部警政署
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 11 霧社紀念碑明信片（臺灣省新聞處印製）
影像提供者：馬有成

註釋

註 3：喜安幸夫，《日本統治臺灣秘史》，
（臺北市：武陵出版社，民 84），頁
198～199、211～212。





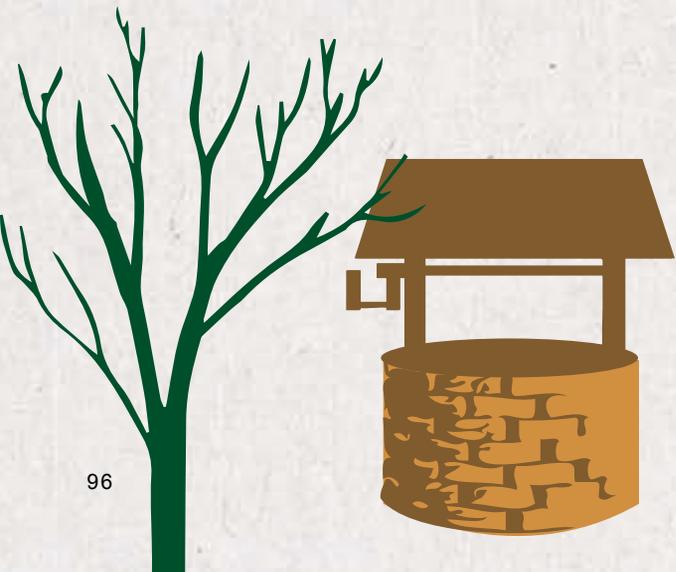
二、斗大諸羅城：雄扼南北道（註4）

嘉義市昔稱諸羅城，位居臺灣往來南北之要道，為當時兵家必爭之地。清領時期林爽文起事後，曾圍攻諸羅城未果，其戰事慘烈如同「諸羅守城歌」所言：「諸羅城，萬賊攻，士民堅守齊效忠。邑小無城祇籬落，眾志相結成垣墉。浸尋百日賊益証，環數十里如蟻蜂。援師三番不得進，山頭連夕惟傳烽。是時矛戟修羅宮，陣為天魔車呂公。吼聲轟雷震遙岳，噓氣滃霧迷高穹。孤軍力支重圍中，草根樹皮枯腸充。翾飛鳥雀不敢下，恐被羅取為朝饗。裹瘡忍饑猶折衝，壯膽甯煩蜜翁翁。百步以外不遙拒，待其十步方交鋒。一砲打成血衝衝，尺腿寸臂飛滿空。戈頭日落更夜戰，萬枝炬火連天紅。何當范羌拔耿恭，赴援艦已排黃龍。會有長風起西北，揚帆直達蒼溟東。」（註5）。林爽文事件平息後，清廷為嘉勉諸羅城民眾奮勇抗敵，特將諸羅改名為嘉義。

現今嘉義市除了火雞肉飯、方塊酥這些遠近聞名的小吃與名產外，亦留有相當多的名勝古蹟，其中紅毛井與彌陀寺更是遊客必到之處。

（一）紅毛井

紅毛井位於嘉義市蘭井街，據傳由頭髮為紅色的荷蘭人駐守此處時，挖井取水飲用，當地民眾即稱此井為「紅毛井」。紅毛井水質清甜，有「蘭井泉香」之美譽，而井內亦傳藏有荷蘭人之寶藏（圖12）。





(二) 彌陀寺

彌陀寺位於八掌溪旁，據傳建造於清乾隆 17 年（1752），後歷經多次修建，為嘉義市重要名勝古蹟，而「彌陀曉鐘」則為嘉義八景之一。寺旁留有「八槳溪義渡碑」，為昔日先民以舟筏往來八掌溪兩岸之最佳見證（圖 13～14）。

圖 13~14 檔號：0036/081/3
案名：忠烈賢哲史蹟案
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

註 4：林朝崧，《無悶草堂詩存》卷三，臺灣文獻叢刊第 72 種，頁 86。

註 5：連橫，《臺灣詩乘》卷三，臺灣文獻叢刊第 64 種，頁 115。

圖 12 檔號：0036/081/3
案名：忠烈賢哲史蹟案
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 13



圖 14





三、山海協奏曲：樂山亦樂水

「仁者樂山、智者樂水」，秋高氣爽時節，前往郊外欣賞美好秋色，為人生一大樂事。若能偕伴於重陽節時分，前往山區登高，飽覽「千秋落葉隨風走，萬里長江貼地流」（重陽偕友登玩河樓～清李士英），更能心曠神怡。在欣賞完山區景色後，趁著暮色四合之際，前往海邊觀賞雲興霞蔚，望著夕照水波映出金色光彩，將俗事拋諸身外，或許能洗禮忙碌的心靈。

（一）獅頭山

獅頭山地跨新竹縣峨眉鄉、苗栗縣三灣鄉與南庄鄉，山勢如獅子蹲踞，亦有許多名勝古剎，往昔遊客攬勝參訪者眾，日據時期被列為臺灣十二勝景之一；民間傳說獅頭山曾出現異象，故昔日被當地民眾視為靈山（圖 15）。



圖 15 檔號：0036/081/3
案名：忠烈賢哲史蹟案
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



(二) 通霄海水浴場

通霄海水浴場為目前臺灣中部最具規模海水浴場之一，日據時期在西部海線鐵路興建完成後，因位處通霄火車站附近，交通便利而遊客絡繹不絕（圖16）。「海上生明月，天涯共此時」（望月懷遠～唐張九齡），在海邊欣賞夕照與皎月，聽著波濤拍岸，將能為秋日劃下最佳句點。

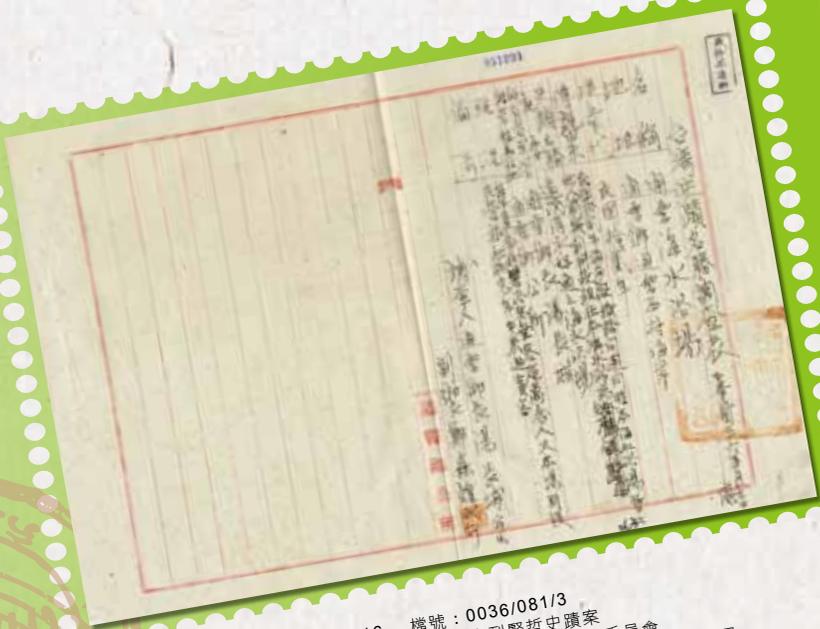


圖 16 檔號：0036/081/3
案名：忠烈賢哲史蹟案
來源機關：臺灣省文獻委員會
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





「滾滾長江東逝水，浪花淘盡英雄。是非成敗轉頭空。青山依舊在，幾度夕陽紅。白髮漁樵江渚上，慣看秋月春風。一壺濁酒喜相逢。古今多少事，都付笑談中。」（臨江仙～明楊慎）。當我們前往各景點旅遊時，是否曾想過多少騷人墨客，亦曾佇立這些景點。過去的歷史已呈昨日黃花，但亙古不變的風景名勝，卻不斷地訴說歷史，讓我們重溫過去，回想臺灣昔日的記憶。想要瞭解更多臺灣的故事嗎？歡迎前往國家檔案資訊網，尋覓更多這塊土地上發生過的歷史故事吧！



美哉海洋國家公園： 東沙島歷史寫真簿

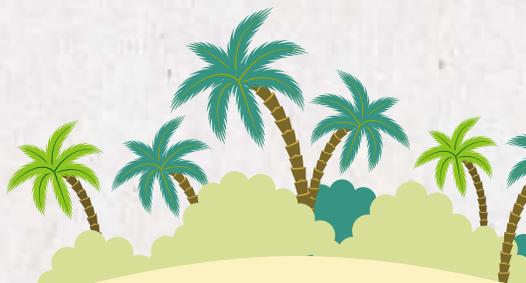
東沙擁有我國海域唯一發育完整的環礁，孕育豐富的珊瑚礁生物，加上位居南海北部，景觀優美，向有「南海之珠」的美譽，民國 96 年「海洋國家公園管理處」掛牌成立，開始東沙環礁國家公園之經營管理，邁向「永續海洋」之願景。現在，就讓我們從國家檔案，瞭解這片美麗海洋的經營開發過往吧！

拾壹·站





南中國海（South China Sea，以下簡稱南海）位於中國大陸東南方，其海域範圍東起菲律賓群島，北至臺灣海峽，西到巽他礁層（Sunda Shelf）與印度洋，南達印尼群島^{（註1）}。南海為中國大陸前往東南亞地區航海必經之途，故文獻上對於南海諸島及經由該海域前往東南亞諸國的航海針路與日程皆有記載^{（註2）}。該海域島嶼皆為珊瑚礁所構成，主要包括四個群島：東沙群島、西沙群島、南沙群島、中沙群島，即所稱之「南海諸島」^{（圖1）}^{（註3）}，現今我國派員駐守於東沙島（東沙群島）及太平島（南沙群島）。



南海各島嶼面積較小，雖不適合長期定居，但於漁汛時期，漁民在此海域作業時，仍選擇較適於居住之島嶼作為避風、補給及休息之處，倘若遭遇不幸亦會葬於島上^{（註4）}。清代水師為維護周遭海域安全，亦會派遣船艦巡視^{（註5）}，而清代相關文獻及官方輿圖均已描繪與記載南海諸島^{（註6）}。因南海部分島嶼蘊藏豐富鳥糞（磷礦）、海藻等自然資源，其中東沙島位置最北且距中國大陸最近，為南海諸島中較早被經營開發的區域。



圖 1 南海諸島位置圖
檔號：0035/061.8/3030
案名：進駐西南沙群島案
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

註釋

- 註 1：王冠雄，《南海諸島爭端與漁業共同合作》，（臺北市：秀威資訊，民 91 年），頁 1。
- 註 2：盧坤、鄧延禎主編，《廣東海防彙覽》，（河北：河北人民出版社，2009），頁 969-973。
- 註 3：歷來南海各島中外名稱不同，現今我國所用南海各島名稱，係依民國 36 年內政部公佈名稱為主。
- 註 4：沈克勤，《南海諸島主權爭議述評》，（臺北市：學生書局，民 98 年），頁 39。
- 註 5：陳衍，《福建通志列傳選》，臺灣文獻叢刊第 195 種，（南投：臺灣省文獻委員會，民 82 年），頁 221。
- 註 6：沈克勤，《南海諸島主權爭議述評》，頁 56-58。



清光緒 33 年 (1907)，日商西澤吉次 (Nishizawa Yoshiz) 在普拉塔斯島 (Pratas) (東沙島) 建屋及採集磷礦等自然資源，此事後經外務部得知後，除與日本交涉日商進駐東沙島問題外，並指示兩廣總督張人駿派員調查，當時水師提督李準、副將吳敬榮即前往該海域勘查 (註 7)。清廷與日本交涉東沙島問題後，雙方議定由清廷收回東沙島，西澤吉次等人撤離東沙島，清廷並付款 20 萬銀元購買西澤吉次在東沙島之產業，宣統 2 年 (1910) 廣東省即派員接管東沙島 (註 8)，此次清朝官員接管東沙島過程，留下許多珍貴的歷史照片 (圖 2~6)。



圖 2 清末前往接收東沙島之官員

圖 2~4 檔號：0012/944/5090
案名：東西沙群島開發案
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

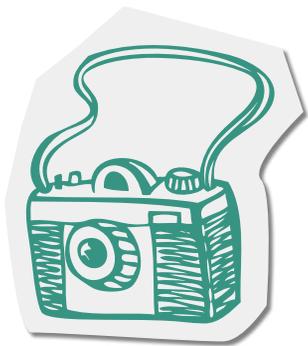


圖 3 清末東沙島上刻有「西澤島」字樣之碑



圖 4 清末於東沙島附近作業之中國漁船

註釋

- 註 7：(1) 檔號：0035/061.8/3030，案名：進駐西南沙群島案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- (2) 陳天賜，〈清末籌辦西沙島事務處之始末〉，收入張良福編著，《讓歷史告訴未來：中國管轄南海諸島百年紀實》，（北京：海洋出版社，2011），頁 2-6。
- 註 8：(1) 檔號：0012/944/5090，案名：東西沙群島開發案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- (2) 張良福編著，《讓歷史告訴未來：中國管轄南海諸島百年紀實》，頁 2-6。





民國(以下同)12年，香港總商會建議在東沙島設立無線電氣象觀測臺，並表示願意籌款興建，因設立無線電氣象觀測臺牽涉到我國對於東沙島主權，因此政府研議後則由交通部及海軍部負責相關籌劃事宜(註9)。



圖 5 清末東沙島上製磷工廠

圖 5~6 檔號：0012/944/5090
案名：東西沙群島開發案
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 6 清末東沙島上輕便鐵道

註釋

- 註 9：(1) 檔號：0012/944/5090，案名：東西沙群島開發案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- (2) 檔號：0013/927/5090，案名：東沙群島無線電觀象臺籌建案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。



13年，海軍部即派員隨同英國軍艦（密納蘭號）前往東沙島勘察（圖7~8），船隻在波濤萬頃海洋中顛簸前進，猶如漂浮於海面的孤葉，抵達東沙島時發現島上已有約30名日本及臺灣漁民在島上作業，日人並在該島設置工廠採補海螺及加工曬製螺肉（圖9~10）（註10）。14年，海軍人員再度乘船前往東沙島，要求日本及臺灣漁民限期撤離後，政府才得以在東沙島上興建相關設施（註11）；在東沙島無線電氣象觀測臺完工後，該島劃入軍事區域由海軍管轄，後因維護經費問題而將燈塔部分移歸海關負責（圖11~13）（註12）。



圖7 前往東沙島勘察之英國軍艦



圖8 前往東沙島勘察之英國軍艦艦長

圖7~10 檔號：0012/944/5090
案名：東西沙群島開發案
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 9 在東沙島曬製螺肉之日本工人

註釋

註 10：檔號：0012/944/5090，案名：東西沙群島開發案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

註 11：檔號：0014/545.6/5090，案名：東沙島日人遣離案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

註 12：(1) 檔號：0013/927/5090，案名：東沙群島無線電觀象臺籌建案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。

(2) 檔號：0018/946.3/5090，案名：東沙島燈塔接收案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。



圖 10 日人在東沙島曬製螺肉後遺留之螺壳





圖 11 設立於東沙島之燈塔
 檔號：0013/927/5090
 案名：東沙群島無線電觀象臺籌建案
 來源機關：國防部史政編譯局
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 12 東沙島氣象臺（民國 19 年攝）

圖 12~13 檔號：0018/946.3/5090
 案名：東沙島燈塔接收案
 來源機關：國防部史政編譯局
 管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 13 東沙島氣象臺建築紀念碑（民國 19 年攝）

第二次世界大戰期間，日本在南海部分島嶼興建機場、營舍等軍事設施，此時南海諸島為日本軍事基地（註 13）。35 年我國海軍開始著手進行重建東沙島氣象臺及派軍駐守、運補等後勤作業，並成立管理處（氣象組、電訊組及獨立排）（註 14）。目前我國在南海諸島主要駐守區域為東沙島及太平島，海軍艦隊亦按期巡防該海域，若遇我國漁民在此處遭遇海難時，駐軍與艦隊可就近即時通報救援，保障我國漁民之安全（註 15）。

81 年 8 月 5 日，行政院通過「南海小組」設置要點，由內政部長擔任召集人，內政部政務次長擔任副召集人，並設有委員 10 人，該小組主要任務為研議南海諸島及南海水域相關事項（註 16）。10 月，國防部公告東沙島及太平島的限制空域及海域，非我國籍船舶、其他運輸工具或人員，若進入禁止海域，則實施驅離動作（註 17）。南海小組經多次召開會議後擬定「南海政策綱領」，藉此維護南海諸島、水域之權益，並促進該海域和平開發（註 18）。88 年東沙島改隸於高雄市旗津區（郵遞區號為 805），89 年海軍將東沙島及太平島防務移交給海岸巡防署接管。現今東沙島為東沙環礁國家公園園區，為我國第七座國家公園，也是首座以珊瑚生態系保護為主的海洋型國家公園。

註釋

- 註 13：(1) 張良福編著，《讓歷史告訴未來：中國管轄南海諸島百年紀實》，頁 69。
(2) 檔號：0036/002.2/4022，案名：南沙群島調查概況，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 14：(1) 檔號：0035/944/5090.2，案名：東、南、西沙群島建設案，來源機關：國防部史政編譯局，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
(2) 檔號：0035/E41502/1，案名：進駐西南沙群島，來源機關：內政部，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 15：檔號：0044/C12/000001，案名：海岸電台廣播救助東沙島漁民案，來源機關：中華電信股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 16：檔號：0082/企 50/000003，案名：【南海小組】會議紀錄，衛星通信電路，來源機關：中華電信股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。
- 註 17：沈克勤，《南海諸島主權爭議述評》，頁 106-107。
- 註 18：檔號：0081/企 50/000017，案名：【南海小組】任務事項及相關問題，建立衛星通訊設施，來源機關：中華電信股份有限公司，管有機關：國家發展委員會檔案管理局。





每張照片都保存著一段歷史，讓我們能身歷其境。從東沙島的歷史照片裡，不難想像船艦在狂風巨浪裡，突在無際的海面，望見東沙島的喜悅（圖 14），而埋沒於荒煙蔓草裡的古廟（圖 15），也敘說著東沙島歷史的痕跡。倘若您想更進一步認識東沙島的歷史，只要您至國家檔案資訊網，將可看到更多鑲框過往經營發展的老照片，帶領您從照片裡領略那美哉海洋國家公園的歷史風采。



圖 14 從船艦遙見東沙島（民國 13 年攝）



圖 15 東沙島上埋沒於叢蕪之古廟（民國 13 年攝）



圖 14~15 檔號：0012/944/5090
案名：東西沙群島開發案
來源機關：國防部史政編譯局
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

繪葉傳意、郵戳紀事： 歷史的窗與鏡

拾貳·站



從綠衣天使手中收到親友致送祝福的明信片時，精美的圖樣不僅吸睛亦值珍藏，正面的郵戳忠實記錄郵遞的時間與地點，更讓一葉明信片，彷彿風帆承載溢於言表的思念，在在使收信人會心無限。各式明信片圖樣與郵戳，有如歷史長河的窗與鏡，映照過往，開啟視野。現在，就讓我們從國家檔案，回顧明信片與郵戳歷史的足跡吧！





臺灣郵政管理局（以下簡稱郵政管理局）成立後，負責各種郵務及儲匯事項。因應各種節慶、活動，郵政管理局亦會發行各式紀念明信片及郵戳。這些紀念明信片與郵戳，記載昔日社會發展歷程。

一、紀念明信片

民國（以下同）39年為祝賀蔣中正總統壽誕，郵政管理局交付中央印製廠印製直式及橫式紀念明信片，每張售價新臺幣2角，於10月31日發售（圖1）。除了印製總統壽誕紀念明信片外，郵政管理局亦於41年10月31日推出「慶祝總統六秩晉六壽辰紀念」郵戳，以文字及花紋為郵戳設計主軸，提供當日於臨時郵局交寄之信件加蓋（圖2）。

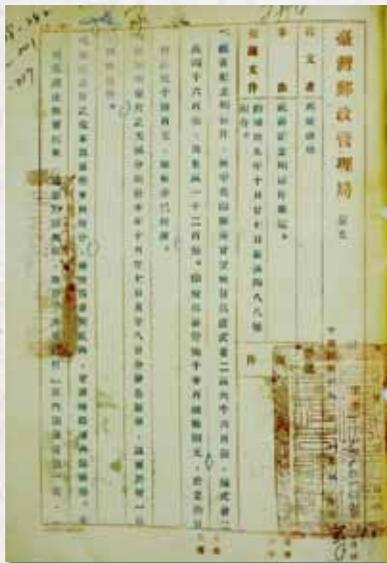


圖1 檔號：0038/252/1
案名：明信片圖案及印製
來源機關：中華郵政股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖2 慶祝總統六秩晉六壽辰紀念郵戳
檔號：0037/021/1
案名：機構設立
來源機關：中華郵政股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

二、紀念郵戳

每逢臺灣省全省運動會舉辦時，郵政管理局亦設計以運動項目為主的紀念日郵戳，提供民眾於會場臨時郵局內交寄郵件時加蓋紀念郵戳，從郵戳內可看出當時舉辦的時間、地點。

(圖 3~5)。



圖 3 臺灣省第 4 屆全省運動會紀念郵戳

圖 3~4 檔號：0037/021/1
案名：機構設立
來源機關：中華郵政股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



圖 4 臺灣省第 6 屆全省運動會紀念郵戳



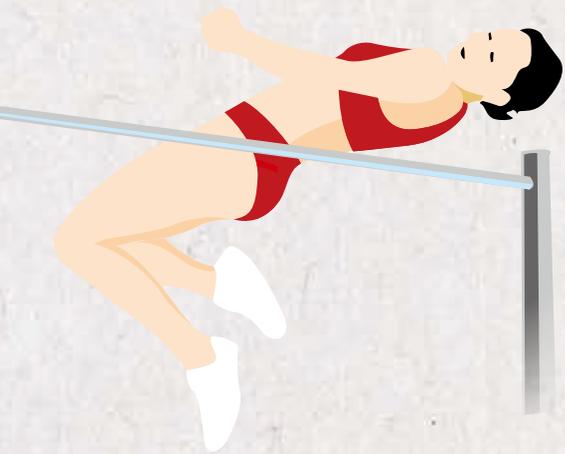


圖 5 臺灣省第 7、9 屆全省運動會紀念郵戳
檔號：0037/021/1
案名：機構設立
來源機關：中華郵政股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局

國民大會為我國重要民意機關之一，每次召開會議時，郵政管理局亦於會場設置臨時郵局，發售國民大會紀念首日封，並設計紀念郵戳供臨時郵局郵寄信件使用，此類紀念郵戳為國民大會留下精彩歷史見證（圖 6）。



圖 6 國民大會第一屆第二次會議紀念郵戳
檔號：0037/021/1
案名：機構設立
來源機關：中華郵政股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局



三、軍人專用明信片

「烽火連三月、家書抵萬金」，在昔日通訊不發達的年代裡，家人若能接獲在遠外保家衛國軍人書信，其心必然欣慰不已。郵政管理局為便軍人傳達對家人的思念，特地印製軍人專用之明信片，由國防部或軍事單位彙整需用統一向郵政管理局購買，再轉售各級官兵使用，讓官兵藉由明信片傳遞思鄉之情（圖7）。

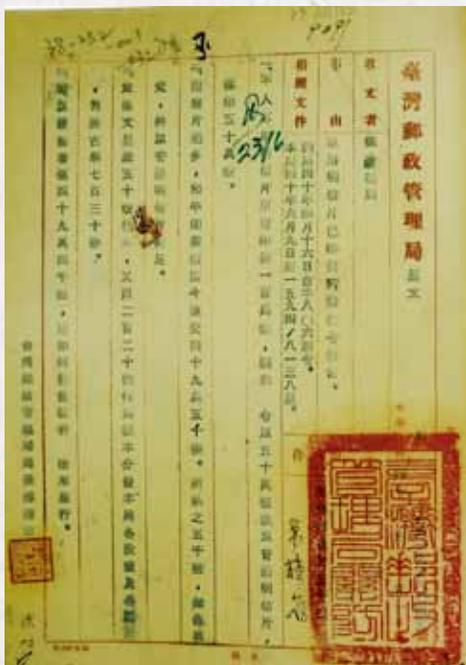
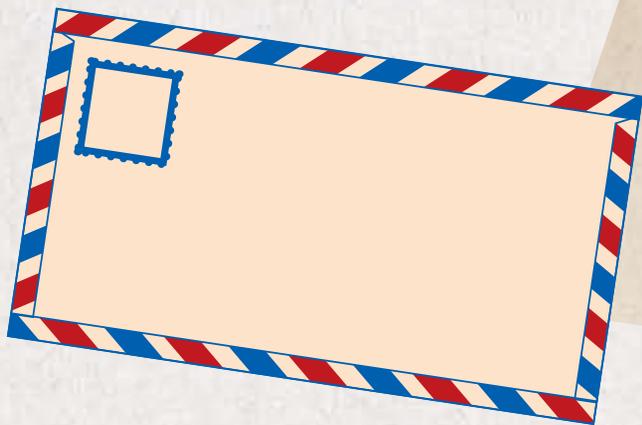


圖 7 檔號：0038/252/1
案名：明信片圖案及印製
來源機關：中華郵政股份有限公司
管有機關：國家發展委員會檔案管理局





「江水三千里，家書十五行。行行無別語，只道早還鄉。」（京師得家書～明袁凱）。一封家書道盡鄉愁，郵戳映照昔日時空。當我們翻閱早年泛黃明信片、褪色郵戳，不僅感受字裡行間傳達的思緒，也見證社會發展歷程與個人情懷。想多瞭解明信片與郵戳的故事嗎？歡迎您前往國家檔案資訊網，重拾前人收到家書的欣喜！



時空·旅行

探尋國家寶藏—作者—覽表

| 站名 | 篇名 | 作者 | 本局單位職稱 |
|-----|-------------------|-----|----------|
| 壹站 | 縮地千里始足下 | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 貳站 | 火車快飛：臺灣鐵路建設向前行 | 蘇曉玲 | 企劃組專員 |
| 參站 | 光復初期臺灣鐵路的復原 | 葉俊宏 | 檔案典藏組科員 |
| 肆站 | 穿越時空的阿里山森林鐵路 | 陳淑萍 | 企劃組科員 |
| 伍站 | 公路趴趴走！GO～GO～ | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 陸站 | 臺灣西部走廊大動脈：中山高速公路 | 葉俊宏 | 檔案典藏組科員 |
| 柒站 | 您今天搭幾路？光復初期的基隆市公車 | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 捌站 | 海洋臺灣：走尋港口的歷史 | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 玖站 | 萬噸巨輪 MIT | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 拾站 | 旅行的記憶：歷史景點的美好故事 | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 拾壹站 | 美哉海洋國家公園：東沙島歷史寫真簿 | 馬有成 | 應用服務組研究員 |
| 拾貳站 | 繪葉傳意、郵戳紀事：歷史的窗與鏡 | 顏佩貞 | 應用服務組專員 |

附註：應用服務組馬研究員業於 103 年 2 月 8 日離職

時空·旅行

探尋國家寶藏—版權頁

國家圖書館出版品預行編目資料

時空·旅行—探尋國家寶藏 /

馬有成等撰文；國家發展委員會檔案管理局編 — 初版 —
新北市：檔案局，2015.12

面；公分

ISBN 978-986-04-7145-8(平裝)

1. 國家檔案 2. 中華民國史

655.6

104026833

書名：時空·旅行—探尋國家寶藏

編者：國家發展委員會檔案管理局

撰文者：馬有成、蘇曉玲、顏佩貞、葉俊宏、陳淑萍

出版機關：國家發展委員會檔案管理局

地址電話：24220 新北市新莊區中平路 439 號 (北棟) 9 樓 (02) 8995-3700

網址：<http://www.archives.gov.tw>

展售門市：請至「臺灣出版資訊網」(<http://tpi.culture.tw/>) 查詢

設計承製：唐潮文創設計事業有限公司 (02)2345-5882

出版年月：中華民國 104 年 12 月初版一刷

定價：(平裝) 新臺幣 250 元

※ 本書保留所有權利。欲利用本書全部或部分內容者，需徵求國家發展委員會檔案管理局同意或授權。※

GPN：1010402855

ISBN：978-986-04-7145-8(平裝)





國家發展委員會檔案管理局
National Archives Administration
National Development Council
www.archives.gov.tw

ISBN: 978-9860471458



9 789860 471458

GPN : 1010402855
定價：新臺幣250元