



光復初期台灣的造船業(1945-1955)*

-以台船公司為例的討論

許毓良**

* 本文發表於2005年8月23~27日湖南長沙，由中國社會科學院主辦“紀念台灣光復60週年暨兩岸關係學術研討會”，現轉投以就教讀者。

** 許毓良 現為國立台北科技大學通識教育中心兼任助理教授、中國社會科學院近代史所博士後研究



一、前言

台灣造船業始有記錄是從清代開始。不過當時的船廠由官府管轄，所承造的船隻均屬水師戰船，船體結構屬於木質帆船。¹1895年日本殖民台灣以後，在基隆進行二期築港計劃、二次擴港計劃、二次繼續事業計劃。使得基隆港成為可以容納35艘二萬噸船隻的現代化港口。²台灣現代造船事業的發軔，可謂與基隆港務的成長息息相關。

雖然屬於重工業的台灣造船是如此重要，可是迄今的研究成果卻不甚豐碩。代表性的文章，僅分別在1948由台灣機械造船股份有限公司，撰文簡介該公司的營運狀況；以及1958年由蔣敬一探討步入1960年代後，台灣造船工業的發展方向。³簡言之，對於光復最初十年，台灣造船工業的研究仍屬空白。為什麼會如此？關鍵原因在於史料的散佚。事實上早在1919年基隆船渠株式會社成立以後，即已標示著台灣現代造船業的開始。爾後的運作理當留下不少檔案，可惜多燬於太平洋戰爭時期。這使得1948年台灣造船公司成立時，對於公司簡史的回顧也不可得。⁴因此現今學術界對於現代台灣造船業的研究，只能在四個領域多所發揮：其一，歷史背景的介紹。代表性的學者是辛元歐、席龍飛。這二位學者均是造船科系出身，且不約而同地把光復後台灣的造船業，放在整個中國造船史發展上去考察。其論點偏重1949年前後，國府接收台灣與撤離大陸時物資的遷台。⁵其二，討論光復後台灣經

1 許毓良，《清代台灣的海防》（北京：社會科學文獻出版社，2003年7月），頁96~108。

2 井出季和太著，郭輝編譯，《日據下之台政（第一冊）》（台北：台灣省文獻委員會，1977年4月），頁117~118。

3 台灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會/台灣省政府台灣機械造船股份有限公司概況〉，《台灣銀行季刊》，第1卷第4期，1948年3月，頁156~159；蔣敬一，〈台灣之造船工業〉，《台灣銀行季刊》，第9卷第4期，1958年3月，頁1~13。

4 郭子楨主編，《中國造船史》（基隆：台灣造船股份有限公司，1972年10月），頁168~169。

5 辛元歐，《中國近代船舶工業史》（上海：上海古籍出版社，1999年10月）；席龍飛，《中國造船史》（武漢：湖北教育出版社，2000年1月）。

濟發展時附帶提及。代表性學者為經濟學出身的劉進慶。劉氏研究對象是日人在台灣所留下的產業，如何在國府接收以後利用國家資本，轉化成公營事業繼續發展，而台船是他列舉二、三十個例子的其中之一。⁶其三，僅著重於1960~70年代台灣經濟起飛前後的造船業發展。代表性學者亦是經濟學出身的蔡來春。蔡氏在碩士生時代，已注意到造船業做為策略性工業的關鍵性地位。因此研究範圍是造船如何帶動經濟成長的一連串問題，非“台灣造船史”的探討。⁷其四，以航運的角度說明造船（或者修船）實為海運的後盾，代表性的學者為歷史學出身的戴寶村。戴氏在研究生時代，相當關注台灣歷史上港口與海運的問題。近年的研究成果甚至以“戎克船到長榮巨舶”為題，討論台灣四百年海運史的發展，給予該領域更多的思考空間。⁸

綜合上述可以發現，對於光復以後台灣造船業的研究，仍有許多議題值得探討。不過在討論本主題之前，必須對“造船業”做一清楚的定義。其實造船業所指的範圍，除了建造船舶之外，還有修理船舶與製造機具等項目。它的業務比重，可隨著公司資金、技術的累積，做不同程度的調整。很幸運地本文受惠檔案開放之賜，利用中央研究院最新整理的台灣造船公司資料，對光復十年來台灣最重要，也是最具代表性的造船公司進行討論。這批檔案全名為“戰後台灣時期經濟部門檔案”，而跟台船相關者屬於經濟部國營事業司—台灣造船公司檔案。其內容共有八十四宗，包括股台公司專卷、會計報告、預算、資產庫存清冊、工作報告、採購器材請免稅進口、代建貨輪、輪船汰舊換新。⁹透過對它們的整理與解讀，期望能對該領域的研究做一貢獻。

6 劉進慶著，王宏仁等譯，《台灣戰後經濟分析》（台北：人間出版社，1995年4月一版三刷）。

7 蔡來春，《台灣造船工業之研究》，台灣大學經濟學研究所碩士論文，1975年1月。

8 戴寶村，《近代台灣海運發展：戎克船到長榮巨舶》（台北：玉山社，2000年12月）。

9 中央研究院近代史所檔案館<http://archives.sinica.edu.tw/main/economic14.html>



二、從日資到國府接收的台灣造船

1919年基隆船渠會社在基隆港大正町（今基隆市中山區）成立，可是該會社初創之時規模很小，僅有小型船塢與修船設備而已。1937年4月三菱財閥收購基隆船渠會社，改名為台灣船渠株式會社。並在同年6月斥資三百萬日圓，重新規劃與更新設備。當時會社社址設在基隆港社寮町（今基隆市中正區），下轄工場三處：第一處名為社寮町工廠，廠內有二座大型船塢，分別為25,000噸與15,000噸，另有400噸級船台二座。第二處名為大正町工廠，廠內有3,000噸級的中型船塢一座，200噸級船台二座，50噸級船台一座。第三處名為高雄港旗後町（今高雄市旗津區）工場，廠內有斜船塢三座。¹⁰

1939年三菱財閥再募集資金五百萬日圓，目的是擴充修理軍艦的設備，並為太平洋戰爭做準備。不過這項增資案，也吸引一些資本家參與。在總共二萬股的股權中，比例最高的是三菱重工持有8,900股（佔股率44.5%）。其次為台灣銀行的3,400股（17%）。再次是大阪商船株式會社與台灣電力的各1,000股（5%、5%）。最後是基隆顏氏家族的台陽礦業持有700股（3.5%）。1945年三菱重工的持股比例再大幅度增長至66%。而從台灣船渠株式會社歷年的經營與股率來看，它的日資色彩越加濃厚。¹¹

1945年8月15日日本向盟軍投降，第二次世界大戰結束。同年10月24日台灣省行政長官陳儀率員來接收台灣。然而對於日資企業的接收，卻呈現雙頭馬車的狀態——以國民政府資源委員會與台灣省行政長官公署為二大中心。當時所謂的日資，指的是有日籍資本投資的企業。不過再按照台資與日資持股比例不同，該企業處理方式也有差異。大抵台資所佔資本達半數以上的企

¹⁰ 郭子楨主編，《中國造船史》，頁169。

¹¹ 關口剛司，《三井財閥與日據時期台灣之關係》，成功大學歷史研究所碩士論文，2003年6月，頁110~111。

業，原則上撥售給該企業台籍股東。如果日資的資本超過半數，則對它的處理多採公營化方式——國營、國省合營、省營、縣市營。¹²至於國民政府資源委員會，它的前身是參謀本部國防設計委員會。1935年改隸軍事委員會，1938年再改隸經濟部，1946年再改隸行政院。主要任務在於籌辦重工業建設，以及辦理電器事業。台灣省行政長官公署成立於1945年10月25日，目的做為接收並統治台灣的機構。由於接受後的台灣，沒有馬上如大陸內地省份一樣，實施省政府制度，反而實施長官公署制。因此給予行政長官極大的權力，時人常把他比擬日治時期的台灣總督。¹³

1946年1月25日資委會完成一篇〈台灣機械工業考察報告〉，文中對於光復前後台灣造船業的經營與重建頗多著墨。書中提及接收前的台灣船渠株式會社原有產能，每年新造船隻最高可達631噸，維修船隻最高更達1,285,392噸。可謂是一個以修船為主的船廠。報告書指出為了恢復台灣省與閩粵的航運，有必要儘快復原工場，並提出五點建議案做為參考：其一，合併原台灣鐵工所與台灣船渠，成立全新的單位——台灣機械工業特種股份有限公司，俾能在製機與造船上相輔相成。其二，省府對海洋交通甚為重視，為顧及省方要求，可接受合辦原則，但資委會須取得主導權。其三，台北、高雄附近小型機器廠甚多，可以考慮選擇合併幾家。其四，廠房修復工程若展開，宜在同年四月梅雨季節來臨前完成。其五，可保留若干日籍技術人員繼續服務。¹⁴

1946年2月1日一篇名為《台灣工礦事業考察報告》，回應了這些建議。報告中提及台灣重要的工礦事業，除了糖業與電力外，尚有石油、銅金、煉鋁、電冶、機械、造船、酸鹼、肥料、水泥、造紙。其中規模大與具

12 劉進慶著，王宏仁等譯，《台灣戰後經濟分析》，頁25。

13 許雪姬策劃，《台灣歷史辭典》（台北：遠流出版社，2004年5月），頁998、1112。

14 高祀瑾，《台灣機械工業考察報告》；摘自陳鳴鐘、陳興唐主編，《台灣光復和光復後五年省情（下）》（南京：南京出版社，1989年12月），頁51~56。



有基礎者，全由資委會接收。另外在造船與機械方面，如果省方願意參與合辦，可由本會酌情考慮。事實上復元的工作千頭萬緒，因為歷經戰爭的破壞，各工場毀損情況不等。最嚴重的是原社寮町工場，毀損程度約60%。原大正與旗後町工場毀損程度較微，已在接收後評估開工。根據估計若要恢復原有的造船、修船水平，必須要投入6,500,000元台幣才行。至於技術工人，在太平洋戰爭時總數達2,503人，現僅有1,050人。如何補足缺額投入生產，也是刻不容緩的問題。¹⁵

1946年4月經濟部資源委員會與台灣省行政長官公署，共同簽署一項協議做為事業合作的綱要。全文共有十四條，其中造船部分確定為雙方合辦事業。該事業以公司經營為原則，董事與監察人由會、省雙方商定。該公司董事長由資委會指派，總經理則由董事會任用。至於光復前台灣人民在台船原有的投資，需經台灣省行政長官公署查明，被承認者可被算入省方股份之內。關於所需的外國技術協助與器材供給，全由資委會負責接洽。¹⁶

同年5月國營的台灣機械造船公司成立，亦為資源委原會在台附屬機構之一，首任總經理是高祺瑾。再根據資委會週年簡報所載，該公司將原台灣鐵公所改組成高雄機廠，原台灣船渠改組成基隆造船廠。其內容還樂觀地指出建築物的修復工程已達十分之八、九，且有一部分新建工程。機器設備的修復已達十分之七、八。並且為維持工人生活，高雄廠已局部復工，基隆廠未久也要開工。而截至同年四月份為止，高雄廠的產能為：總共建造船舶753噸、製造重油機3,470馬力、修理船舶542,979噸。¹⁷

1947年2月28日“二二八事件”發生前，台船近一年來經營情況，因史

15 資源委員會經濟研究室，《台灣工礦事業考察報告》；摘自陳鳴鐘、陳興唐主編，《台灣光復和光復後五年省情（下）》（南京：南京出版社，1989年12月），頁3~5、29~31。

16 《國民黨政府經濟部資源委員會檔案》；摘自陳鳴鐘、陳興唐主編，《台灣光復和光復後五年省情（下）》（南京：南京出版社，1989年12月），頁99~100。

17 陳鳴鐘、陳興唐主編，《台灣光復和光復後五年省情（下）》，頁79~80、103、111~112。

料缺乏不甚明朗。不過有理由相信，運作恐已發生問題。最主要的原因是國民政府忙於內戰，國內經濟飽受嚴重打擊，根本沒有多餘的資金從事建設。更何況國民黨當局不准台灣與日本即刻恢復貿易。然而台灣大部分機器設備都是日製，這使得原有機器維修零件取得困難，阻礙復元的進度。二二八事件結束後，台灣機械造船公司總經理改為薩本炘接任。而薩氏也是該公司最後一任的總經理。¹⁸

事實上當時復元的船廠並非只有台船而已，位於上海的江南造船所、大連船渠修船造船機械工廠、海軍所屬的青島造船所、天津塘沽修船總廠等更是重要。這些造船廠的設立，已反映出中國現代造船人才之濟濟。而在眾多工程師當中，有二位重要的人物值得注意——周茂柏、李國鼎。抗日戰爭勝利前夕，時任民生機器廠廠長的周茂柏與國內重要的造船專家，擬出所謂船廠發展的三級制度——甲、乙、丙級。甲級廠可造5,000噸以上的船隻，乙級廠可造5,000噸以下的船隻，丙級廠可造1,000噸以下的船隻。¹⁹該標準影響包括台船在內大、小船廠的重建。

然而國府對於台船的接收與經營，不能完全上手的原因，還在於日治以來台灣的工業發展的特質。首先要了解的是在日本殖民之下，台灣工業的突飛猛進是在1938年以後，目的是為了增加軍需生產與充做修理基地。在此前提下，能源工業的建立也就迫切與需要；當然戰後是否能迅速復元，能源工業的修復成為當務之急。²⁰其次是戰前台灣的工業發展與日本息息相關，但現在日本戰敗撤出台灣，國府如何迅速填補中、高級技術人員的空缺，以及

18 Allan J. Shackleton著，宋亞伯譯，《福爾摩沙的呼喚：一位紐西蘭人在台灣二二八事件的親身經歷》（台北：望春風文化事業，1999年5月），頁58～59；郭子楨主編，《中國造船史》，頁170。

19 民生機器廠為當時中國最大的民營航運公司與機器廠。參閱辛元歐，《中國近代船舶工業史》，頁247～268。

20 葉理中，〈台灣經濟在中國〉，《台灣銀行季刊》，創刊號，1947年6月，頁125～136。



投注大量資金，亦成為迅速復元的關鍵。²¹最後是台灣已成為中國的一省，台灣工業的發展必須考量到中國整體利益。因此台灣的工業建設，從國民經濟需求上來看，被建議規劃成三類——台灣省與中國國民經濟必需者、中國國民經濟必需者、台灣省經濟必需者。上述的台灣機械造船公司，被歸類為第三者。²²

很顯然在國府的眼中，當時對於整個中國造船業的發展，還沒有全盤規劃的政策出現，所以台船的經營僅視為台灣省的公營事業而已。1947年6月工礦處提交的報告，對台船事業的發展輕描淡寫。文中只陳述本省兼營機械製造者，尚有國省合營的機械造船公司。該公司除了修理巨型船舶與製造機帆船外，尚能製造200匹以下，各種馬力的重油機。²³不過台船業務的緩步發展，卻因周茂柏與李國鼎相繼任職，有了改革性的變化。

1946年3月國民政府指派周茂柏擔任日本賠償委員會委員，並配合資委會決定出任上海中央造船公司籌備處主任。可是周氏因赴日接洽賠償問題，遺缺就由資委會工業處專員李國鼎代理。1948年3月台灣機器造船公司析分成，位於基隆的台灣造船公司，以及位於高雄的台灣機械公司。台灣造船公司首任總經理即是周茂柏。同年五月李國鼎陪同史迪威（Joseph Stilwell）美援考察團來台。周茂柏熱情邀約李國鼎到台船任職。李氏考慮之後於同年七月來台擔任協理。此後台船就在周、李二人的帶領下，進入一個嶄新的階段。²⁴

三、台灣造船公司的起步與經營（1948~1952）

21 子固，〈台灣經濟與日本〉，《台灣銀行季刊》，創刊號，1947年6月，頁137~150。

22 網珊，〈台灣工業之特徵〉，《台灣銀行季刊》，創刊號，1947年6月，頁87~110。

23 工礦處，〈台灣光復後之工礦設施〉，《台灣銀行季刊》，創刊號，1947年6月，頁176~183。

24 康綠島，《李國鼎口述歷史：話說台灣經驗》（台北：卓越文化事業，1993年11月三版），頁55~63。

台船對於周、李二位造船專家而言，應該是很吸引人。因為在基隆的三個船塢，總容量達四萬三千噸，占當時全中國船塢總噸數的三分之一。在公司組織系統上，取自江南造船所的經驗也成立三級制，但在名稱上稍做更改。從原本的所（所長、副所長）—處（處長）—課（課長），變成公司（總經理、協理）—處（處長）—組（組長）或課（課長）（見圖一、圖二、圖四）。²⁵至於在設備上，3至15噸的吊車共有九部，1~6噸的鎔鐵爐共有四座，3噸半的電力煉鋼爐有一座，原動機、電動機、工具機共二百五十部。這些設備與日治留下來的技術，可供建造300~500噸鋼殼輪船，或者50~250噸木殼機帆船。²⁶

不過大環境的因素，使得業務的推展面臨三項困難：其一，船廠設備不足，材料缺乏，較大工程不能承接。特別是資金的募集，在日治時期台船最大的股東三菱重工，現已不能持續投資。其次是台灣銀行，因要優先對能源工業、民生工業集資，並且忙著應付日益嚴重的通貨膨脹，也無暇顧及對台船資本的挹注。²⁷

其二，基隆僻處一隅，非航業的中心，當時航商修船均集中在上海、香港。其實基隆非航運中心，指的是以中國整體的航線而言；若以日治時期的標準來看，基隆反而是日本國土南端的航運重心。當時在台灣航行的日本航商，總共有七家公司—大阪商船株式會社、日本郵船株式會社、辰馬汽船株式會社、三井船舶株式會社、大連汽船會社、東亞海運株式會社、日本汽船株式會社。島外航運點遍及門司、神戶、橫濱、名古屋、廈門、汕頭、香港、廣州、海口、福州、上海、青島、大連、天津、馬尼拉、山打根、吧

25 康綠島，《李國鼎口述歷史：話說台灣經驗》，頁63；辛元歐，《中國近代船舶工業史》，頁253。

26 台灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會/台灣省政府台灣機械造船股份有限公司概況〉，《台灣銀行季刊》，第1卷第4期，1948年3月，頁157~158。

27 陳華洲，〈台灣之工業及其研究〉，《台灣銀行季刊》，第1卷第3期，1947年9月，頁20~54。



城、西貢、曼谷、海防。²⁸戰後台灣省行政長官公署設立航務管理委員會，接收台灣總督府交通局海務部。1946年1月航務管理委員會改組航務管理局，另設航業公司籌備處。同年7月航業公司正式成立，並定名為“台灣航業有限公司”；除接辦台閩線與島內各航線之外，再開闢南北洋航路。福建的航務委託中南旅運社處理，上海等通商口岸則由特約國營招商局代理業務。²⁹

其三，雖然台灣在日治時期，已經培養一些高級技術人才。絕非光復之初接收官員認為，台灣在日本統治下，並無有經驗、有技術的人才。³⁰但是以台船現況來說，還不缺修船或造船的技工，反而因大型較優船隻已入級之故，極度缺乏驗船師。所以當時台船業務對象，僅有台灣航業公司、民生公司而已。³¹1948年台船創業之初，造船毫無成績可言，修船量也只有80,082噸，機械與鑄鋼亦乏善可陳（參閱表一・編號1）。

為了改變困境，台船的營運型態不得不略加調整——以修船為主，製機與造船為輔。1948年4月為了讓航運業明瞭台船情況，遂在上海設立辦事處並招攬業務。當時航行於島外的三條航路最為重要——榕廈線為台閩孔道、上海線為貨運繁茂、廣州線則燃煤需賴台地供應。³²此外還聘請外籍驗船師駐廠，亦得到上海中央造船公司籌備處的支援，撥來日本賠償的機器五十餘

28 台灣航業有限公司，〈台灣省政府國營招商局台灣航業有限公司概況〉，《台灣銀行季刊》，第1卷第3期，1947年12月，頁159；章期億，〈台灣之水運事業〉，《台灣銀行季刊》，第9卷第3期，1957年12月，頁32~43。

29 交通處，〈台灣光復後之交通事業〉，《台灣銀行季刊》，創刊號，1947年6月，頁199。

30 劉傳來，〈台灣工礦考察斷片談〉，《台灣銀行季刊》，第2卷第1期，1948年9月，頁86~89。

31 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏；台灣省建設廳，〈台灣省政府成立以來之建設概況〉，《台灣銀行季刊》，第2卷第2期，1948年12月，頁100。

32 台灣省交通處，〈台灣省政府成立以來之交通概況〉，《台灣銀行季刊》，第2卷第2期，1948年12月，頁126~127。

部。另外再申請日賠器材三千餘噸，逐步建立起裝配線投入生產。³³不過在業務逐漸上軌道時，受到國共內戰的波及，台船的發展又面臨挫折（參閱表一・編號2）。原來海軍在青島、上海的船塢相繼淪陷，部分遷台的員工與家眷需要得到安插。因此跟台船商議，希望把原大正町工場的3,000噸船塢，租賃給海軍使用修理艦艇。台船答應海軍的要求，並同意租用該船塢，直到青島、上海收復再歸還。但條件是這段期間，海軍必須負責船塢的維修與保養，也必須接納台船180名員工。至於先前積欠的艦艇修理費，應由海軍存於台船的一艘舊拖輪抵帳。此後海軍的艦艇維修可自行處理，不能再妨礙台船的業務。³⁴

不過對於業務打擊最大，還不在於海軍的干擾，而是一般航運受到戰事的影響。導致公、民營航業因對外貿易減少、營運蕭條，影響到他們對於船舶修理的意願，台船的業務遂大幅萎縮。此時台船只能承修海軍的軍艦，勉強維持公司的運作。³⁵1950年韓戰爆發，意外地帶給台船一線生機。根據美援會的統計，台灣當時商船船隊的總噸數為42萬噸，但因船主們欠缺工作和商業上的投資，使得船隻多被閒置。韓戰爆發後，航運設備需求殷急，它刺激船運公司再度啓用這些舊船。台船對於船主們可能把這批舊船，送入船塢維修當然表示歡迎。可是現在出現新的問題是多數的船主，因為航運業景氣欠佳，已讓他們沒有充裕的資金進行船隻維修。針對此點只有依靠融資，以補助的方法才能解決。1951年上半年，著眼於糖、鹽的出口，台灣銀行先釋出3,625,000元，用以支付12艘船隻的維修費用。同年六月底，美國同意借貸新台幣6,375,000元給台灣，充做27艘船隻（後減為24艘）修理費用。³⁶

33 郭子楨主編，《中國造船史》，頁170。

34 辛元歐，《中國近代船舶工業史》，頁253～255；康綠島，《李國鼎口述歷史：話說台灣經驗》，頁63～65。

35 同註30，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一）。

36 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：Report on the CY 1951 Ship Repair Loan from MSA/CUSA Counterpart fund，中央研究院近代史研究所檔案館藏。



1951年台船的發展，仍繼續修船業務的擴張，其中最大的收獲是首次承攬到外籍輪船的大修。同年11月菲律賓籍輪船ARGUS來台，實際修理工程雖超出原定工程五倍的時間，但還是在二週的期限內完工交貨（參閱表二・編號19）。此外，還有三件事情的發展也頗為重要。其一，培養本國籍的驗船師人才。台船以往必須依靠外籍驗船師駐廠，由美國驗船協會（American Bureau of Shipping）與英國勞合驗船協會（Lloyd's Register of Shipping），各派驗船師一人常駐台船。可見得在得到美、英驗船師的認證後，才有辦法把業務拓展至這二個國家。然而完全倚賴外籍驗船師，畢竟不是公司發展的長遠之道。所以包括周茂柏在內的數位工程師，均通過國際驗船師的考試，並成立中國驗船師協會，自行訂立中國驗船標準。日後在台船修造的船隻，也可以依這個標準符合國際的需要；而通過檢驗後，船隻保險就不成問題。這使得台船的技術更上一層，在業界建立起口碑。³⁷

其二，拓展造船業務。農林公司所屬的水產分公司，委託台船建造75噸鮪釣漁船二艘。雖然這不是光復後台船首次建造船隻，但卻是有詳細記錄船隻性能之始。該漁船的特點是船體為鐵木合質，內部結構為鋼板與三角鐵組成，外壳、甲板及艙面為木質（參閱表一・編號3/表三・編號1、2）。

其三，製機技術的改良。修配船原本所用的外國柴油機離合器，已停止製造。本省所產的製品，經過試車後均不合用。於是台船公司乃自行研發新的材油機，使用後成績良好。³⁸

總之，1951年是台船否極泰來的一年。以往業務不振的窘況，由於主、客觀環境的改變，使得該公司前景逐漸看好。而著眼於未來業務擴大的需求，台船在隔年執行擴建計劃。1952年7月台船依照中美經濟合作相對基金的規定，並得到行政院美援會（Council for United States Aid/CUSA）與共安

37 康綠島，《李國鼎口述歷史：話說台灣經驗》，頁64。

38 同註30，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一）。

分署（Mutual Security Agency Mission to China/MSA）的同意，由台灣銀行做為美援之代理人，貸得新台幣200萬元做為擴廠之用。這筆補助從1953年10月開始，以每三個月為期償還新台幣20萬元，直到1956年1月全部清償完畢。³⁹

台船利用這筆貸款，計劃完成幾項工程，包括：修竣200噸水壓機一座、添建三噸半銅爐一座、高週波電爐之安裝與試用、加裝大車床銑刨機與起重設備共十部。當然業務的推動，不是只有靠貸款所得，本業的成長才是最重要。同一年度台船統計大修船舶共58艘，總噸數為130,000噸；小修船舶共60艘（內含外籍輪船20艘），總噸數為240,000噸。修理船舶的收益，佔整個營業額的83%，剩下的營收部分，有來自於承建基隆港務局80噸起重船一艘、機械製造與鑄件。⁴⁰比較值得注意的是鑄件的營收，雖然僅佔6%，但卻有不錯的表現。在國內業務部分，台灣電力公司北部發電所之38,000“千伏安”透平機轉子損壞，此時（南投）日月潭水位低落，全省電力全賴火力發電補充之際，各廠對維修透平機均缺乏經驗。幸好台船以技術支援，應允立即修理，費時九日卒告成功，經試車後效果良好。當時台灣工業正逐步重建，以當時各產業用電量而言，化學工業佔31.6%排名第一，金屬工業佔19.6%排名第二，食品工業佔12.5%排名第四，礦業佔11.7%排名第五。並且當時台灣總用電量為197,000KW，已經超過日治時期4萬餘KW，台船適時對台電提供技術支援，不啻為光復初期台灣工業發展的及時雨。⁴¹

在國外部分，主要來往的對象是菲律賓。例如：同年年底首次攬製菲國Atok公司高錳鋼襯板一批，總價4,500美元。又攬製Itogon Mining公司球磨

39 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：059，題名：台船擴建計劃卷，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

40 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：020，題名：民國四十一年度造船公司營業決算書、審訂書，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

41 朱江淮、盧煙地，〈台灣之電力與工業〉，《台灣銀行季刊》，第5卷第1期，1952年6月，頁87~124。



機鑄鐵配件與高錳鋼襯板，總價3,400美元。⁴²按照光復初期的記錄，在日治時期台船僅會生產鉚釘與螺絲釘（帽）、一般性鍛鐵。但是到了此時，台船的技術已有能力製作合金鋼鑄件，並達過國際品管要求，顯見在短時間之內，台船技術精進的程度。⁴³

1952年11月台船考慮到業務量已經擴充，在得到經濟部許可之下，主動與基隆港務局洽商，要求將七百呎長的漁港碼頭撥借出來。這一段區域的面積約為6,116平方公尺，地上物所屬單位還包括台北關支所、基隆港聯合檢查處檢查哨、基隆港務警察派出所、港務局辦事處。現在則全部遷出，由台船在其他地方，另建同等價值及面積的建物與之交換，所有的花費總共是新台幣200,000元。⁴⁴基隆港務局如此“大方”的原因，則是同一時期準備進行外港擴建計劃。特別是在外港防波堤興建完成，將規劃為特種貨物碼頭，所以有足夠的空間跟台船交換土地。⁴⁵也因為如此，台船員工人數穩定上升，同年已擁有1,600名工作人員，成為一個事業的高峰。（參閱表三・編號5）。

然而無法承造大型油輪，縱使修船技術再怎麼高明，始終是業務無法突破的瓶頸。於是台船想採取技術合作的方式，彌補本身造船能力的不足。在這方面美國早已表明在先，不會把造船技術轉移台灣，所以無法做為倚靠。因此台船嘗試與日本接洽，其中的關鍵人物即是總經理李國鼎。1952年李國鼎隨著招商局參訪團訪問日本，此行的目的是考察日本的造船業。李氏仔細研究過日本現有的十八家船廠後，認為石川島船廠的業務型態最值得效法。當時石川島的業務比例，修船20 %、造船40%、製機40%。李氏回國之後，

42 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：047，題名：造船業務卷（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

43 李定儒，〈台灣之鋼鐵工業〉，《台灣銀行季刊》，第16卷第3期，1965年9月，頁24~66。

44 同註41。

45 宋希尚，〈台灣之港灣〉，《台灣銀行季刊》，第9卷第3期，1957年12月，頁44~69。

即刻著手訂立與石川島的合作計劃。⁴⁶

事實上當時的日本還在美軍佔領期間，國民政府鑒於在大陸時仍與日本，有若干懸而未決的問題。爲了避免外交上牽涉複雜，特別使用台灣的名義，與日方簽訂〈台灣與被佔領的日本間貿易協定〉，並規定有效期間爲1950年7月1日至1952年12月31日止。在此協定之下台灣輸往日本的貨物爲米、糖、茶、鹽、香蕉、鳳梨；日本輸往台灣的貨物爲棉織品、五金、機械、舟車、電器、麵粉、化學品。⁴⁷從該協定的內容來看，可以發現一件事情，即是戰後日本工業復元的速度很快，而台灣從日本進口的貨品，幾乎都是工業產品。因此當時台灣想與日本合作，提升造船技術是可以理解。在李國鼎的評估中，跟石川島的合作有三項好處。其一，不需照業界一般的規定，付給石川島仿造稅。其二，可供給台船多種產品之圖樣。其三，日方接受台船的技術人員，並提供訓練與技術資料。可是該計劃案直到1956年都沒有履行，原因是建造巨輪所需經費過鉅，政府一時之間無法籌措只得作罷。不過台船與石川島的關係仍然緊密，1965年雙方終於簽訂合同，互相選派人員實習與技術指導。⁴⁸

四、早期多重業務的開拓（1953~1954）

1953年好不容易才得以復甦的航運業，又因不景氣現象與日俱增遂逐漸黯淡。現在所產生的問題是船商貸款不易，而遇到老齡船隻無法維修時，乾脆送入解體節省成本。由於被拆解的船隻數量極多，交通部還須協調經濟部、審計部、中國銀行、台灣造船有限公司，以及各機械、軋鋼、航運等公

46 康綠島，《李國鼎口述歷史：話說台灣經驗》，頁68~69。

47 瞿荊洲，〈台灣之對日本貿易〉，《台灣銀行季刊》，第15卷第3期，1964年9月，頁41~83。

48 郭子楨主編，《中國造船史》，頁173、177；台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：076，題名：台船與日本石川公司合作案，中央研究院近代史研究所檔案館藏。



司，討論拆卸船隻的售讓價格。之後行政院院長陳誠指示，鋼鐵業收購價格將由經濟部長張茲闔，告知各業代表應體念政府發展航業計劃，對於收購鋼鐵價格應求公平合理，各有關單位不可存有不本主義。⁴⁹

雖然數據顯示出1953年為台船開辦以來，修船總噸數最多的一年。可是這只是表面上的結果，因為先前船主積欠許久的修理費，迄今都尚未結清（參閱表一・編號6）。同年台船向台灣區生產事業管理委員會行文，報告民營各輪船公司積欠修理費竟達新台幣5,117,000元。可是這些欠債的船主，在拖延還款之餘，還繼續向生管會申請貸款。台船獲悉後致表不滿，電呈清單一份並建議生管會下次撥貸時，給予船主們一次扣收。如貸款仍不敷扣收，再懇請生管會轉呈中信局、儲運處等機關於撥付運費時，分期代為扣收這些積欠的修船費用。或許是台船的“告狀”得到效果，也或許是對拆船鋼鐵價格已有協議，中國航運公司（董浩雲所創）所積欠“灤州”、“唐山”輪（5,338與4,865噸）的修理費554,000元，該公司同意以“昌黎”輪（4,683噸）售予台船解體，用來清償所有欠款而開案例之先。⁵⁰

當然台船開源的方式，不會僅以此為滿足。為了謀求生存，只能提高效率、壓低修理費用，以減輕航商的負擔。此外加強製機業務的爭取，也是開拓財源的選擇。該年度承攬到的工作，包括：一、承製（桃園）六和紡織廠染用井的連罐加熱器、乾燥筒及蘭克夏式鍋爐。二、承製（宜蘭）羅東紙廠打漿機與烘缸。三、承製金銅礦務局廠礦之橋樑工程。四、碱業公司用的大型耐酸鍋。五、委託菲律賓漢德生輪船公司（Henderson Trippe Shipping Co.）招攬外籍業務，除了先前提到的Atok與Itogon Mining公司之外，又替

49 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：064，題名：台船業務項（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

50 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：047，題名：造船業務卷（二），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

Bagnis Gold Mining Co.承製錳鋼襯板與螺絲。⁵¹

不過在多重業務的開拓方面，最特別的是利用本身優秀的電焊技術，承包了許多軍方的管線工程。1953年1月台船標得國防部軍事工程委員會工程總處的第6號工程，內容是基隆市八堵區至車站2.6公里的六吋油管檢修、四吋油管起土工程，以及三座油池另件安裝與油漆工程。整個工程所需新台幣318,870元，限定簽約後90天內完工。同年6月台船再得標第6.53-4號工程，其內容是新裝桃園車站油罐火車卸油設備油泵二座、油組一式，以及鋪設桃園車站泵房—桃園機場南油池區—北油池區，四吋油管一根，最後是桃園機場南、北油池區加油設備與油池六座。整個工程所需新台幣868,700元，限定簽約後70天內完工。同年7月台船再得標第6.53-5號工程，其內容是新裝松山火力發電廠油罐火車卸油設備油泵二座，鋪設自松山卸油站泵房—松山機場油池，四吋油管一根，以及松山機場內建造油池二座。整個工程所需新台幣200,000元，限定簽約後50天內完工。⁵²

另外對於造船技術的學習，台船仍列為重點發展工作，甚至船公司內部還認為，欲提升修船業績低迷的方法，惟有發展造船工業，開拓全新的業務方有活路。因此從1953年開始舉辦藝徒訓練班，招收藝徒為將來的造船技術傳承做準備（參閱表四・編號6）。在全力建設台船的大方向上，船塢設備的更新也被適時提出。原來台船以將來“反攻大陸”戰爭爆發為由，所屬二座大型船塢必將成為解放軍戰機攻擊的目標。所以建議經濟部撥款新台幣1,260,000元，為這二座船塢加裝塢門並得到同意。⁵³

1953年台船總經理李國鼎調任至經濟安定委員會，隔年該職由協理譚季甫陞任。譚氏是湖南茶陵人，其父就是民初國民政府主席譚延闓。這項人事

51 同註40、45。

52 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：047，題名：造船業務卷（三），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

53 同註40、45。



任命案對台船業務的推動，實為蕭規曹隨之舉。同年台船又得到美援貸款，這筆金額約新台幣7,260,000元的融資，主要是針對塢區擴建計劃。當時中央信託局局長尹仲容曾撰文，討論美援對台灣經濟的影響。平均每年美國援台的金額是10,500萬美元，相當於台灣國民生產毛額十分之一左右。⁵⁴台船能獲得補助，原本這是一個好的開始，可是未幾航運界對台船修船遲緩，以及修價昂貴表示不滿，一狀告到交通部請求解決。交通部行文到經濟部，並轉飭台船答覆，台船以二點理由為自己辯解：

其一，關於工程進行經過。台船聲稱所承修國內船隻，泰半為老舊輪船。加上航運業景氣低迷，船隻除非損壞十分嚴重，否則不會進塢維修。迨施工後又發現不可不修之工程，因此又反覆商討數天或十數天不等，致使無法如期動工。再加上有些船主，雖決定送船維修，但修理單遲遲未送達；或者修理單先送，但項目開列籠統。都迫使台船只能先逕行檢查，浪費不少時間。最重要的是修船的零組件，許多都要購自國外。由於前置作業的耽擱，造成日後向國外訂製零件，在送抵台灣非五、六個月之久無法辦妥。

其二，關於修船費情形。台船所列修船單價，係於1952年3月承台灣省貨務處，召集各輪船公司商訂。雖然日後本省物價上漲，但修船單價並未隨之高漲。下半年受國際運費跌落，各船主入不敷出，或停航以節省開支，或拆船以補償欠款。現船主們一片要求台船，把修船單價降低恕難照辦的原因，在於工資與材料費用均已上漲。台船為顧及到盈餘，絕不會調降修船費用。⁵⁵

舊船拆卸的確是一個很大的問題，因為它牽涉到不僅是廢鐵價格的波動，還涉及到航運業汰舊換新的計劃。先前行政院院長陳誠的指示，到了現

54 尹仲容，〈十年來美國經濟援助與台灣經濟發展〉，《台灣銀行季刊》，第12卷第1期，1961年3月，頁71-82。

55 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：048，題名：造船業務卷（四），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

在終於化成政府各單位的具體行動。1954年元月審計部、經濟部、美援運用委員會、工業委員會、全國船聯會、中華海事檢定社、二位美援顧問 Capt. O.A. Pierson與Mr. J.E. McQuire共同開會，達成拆解船舶數量與售價的決議。再根據交通部核准，可予拆解船隻共20艘。這些船隻共分成四級，均以總噸位數做為分級的標準。第一級為油輪，每噸廢鐵售價新台幣570元。第二級為二千噸以上的大湖輪，每噸廢鐵售價新台幣520元。第三級為一千噸以上，二千噸以下輪船，每噸廢鐵售價新台幣490元。第四級為一千噸以下輪船，每噸廢鐵售價新台幣460元。⁵⁶

此外同年度，台船內部還有一項新的規定實施，即是執行新的成本會計制度。原本該公司的會計編列，均遵照工、礦、電業，以普通會計的方式運作。然鑒於台船業務的特殊性，遂制定新的“成本會計”取代之。所謂的成本會計，分為生產、推銷、管理成本三項，其中以生產成本最為重要。而生產成本再分為直接材料、直接人工、製造費用三項，其中又以製造費用最為重要。所以從製造費用的細分，可以得知台船在業務上，主要的花費在下列37個項目：

- | | | | |
|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 1.船塢部門費用 | 2.第一號船塢費用 | 3.第二號船塢費用 | 4.漁港碼頭費用 |
| 5.冷作工場費用 | 6.電焊部門費用 | 7.割切部門費用 | 8.鉚釘部門費用 |
| 9.鐵工部門費用 | 10.木工部門費用 | 11.機器部門費用 | 12.裝配部門費用 |
| 13.鍛工部門費用 | 14.銅工部門費用 | 15.冶鑄部門費用 | 16.電工部門費用 |
| 17.公用部門費用 | 18.勵進會費用 | 19.營繕費用 | 20.成本費用 |
| 21.訓練費用 | 22.運輸費用 | 23.動力費用 | 24.排水費用 |
| 25.供水費用 | 26.廠務費用 | 27.工務費用 | 28.試驗費用 |
| 29.倉儲費用 | 30.考工費用 | 31.監修費用 | 32.估計費用 |

56 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：020，題名：造船業務卷（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。



- 33.企劃費用 34.船舶設計費用 35.輪機設計費用 36.機械設計費用
37.其他（各項庶務支出、補助、資助、獎勵、稅金等）⁵⁷

1954年8月台船在國際技術合作案中又有收獲，原來該公司得到美國通用運輸公司（General American Transportation Co.）的支援，計劃興建已得到專利的魏金氏“無水密封儲氣槽”，以及貯液槽用的“高型、低型浮頂”與“舉頂”等產品。⁵⁸同年11月台船爲了學習頂尖的造船技術，指派曾經留學德國的協理齊熙，前往西德選聘工程師來台指導，以及搜集各種新型的船舶資料。此行是與西德AG Wesser船廠接洽，請求代以物色人選。由於現西德各造船廠業務繁忙，爲了讓受聘人員安心來台工作，決定改以“借調”方式招聘。使借調人在合約期滿後，仍可返回原單位工作。AG Wesser船廠在二次世界大戰前已經成立，原名Deschimag，曾有建造48,000噸客輪的記錄，現有員工6,000人，是一個造船經驗豐富，設備完善的大廠。最重要的是該廠主管，多是齊熙留德時的同學，因此都欣然相助。最後台船決定聘請四位工程師——工場主任艾洛斯（Oberingenieur Ehlers）、總領工克盧澤（Obermeister Kruse）、二位造船領工蒲氏（Buskohl）與魏氏（Wiene Kamp）。這四位來台的目的，是提供經驗讓台船的工作效率更加提升。⁵⁹

雖然台灣的航運業景氣不振，但那是指客、貨輪運輸而言。事實上當時台灣的油輪相當缺乏，加上台船還未有建造油輪的技術，因此都以外匯向日

57 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：019，題名：造船公司成本會計制度草案，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

58 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：075，題名：造船公司與美國通用運輸公司合作案，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

59 當時台船的工作效率，與日本、西德相較爲4:2:1。即台船花費四十天修船，日本需要二十天，西德只需要十天。台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：012，題名：造船公司人事案，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

本訂購。⁶⁰台船現在可說是累積造船技術的階段，千噸以上的船舶雖說無法建造，但百噸級已突破。成果是承修海軍登陸艇一艘、百噸級手操網漁船二艘，比起以往業績略有成長（參閱表三・編號3~5）。然值得一提的是今年度，根據美國驗船協會，派駐在台船的驗船師回報，台船的電焊熔接法技術已在水平以上。台船在建造新的船體時，可以分段在工場進行，等到各部都已完成，再送到船台上併攏。該技術可以減少船體因電焊熔接時變形，更能節省船壳在船台建造的時間。

另外在製機部分，同一年度台船承攬到台電公司所屬，基隆八斗子發電廠鋼架廠房，全部千餘噸鋼料的安裝工程。再製造與安裝台電公司所屬，花蓮銅門發電廠攔河壩排沙門、閘板、吊門機組四座。替美商美孚石油公司（Mobile Co.）製造10,000加崙臥式儲油槽，以及直徑1.4公尺，高3.68公尺圓柱型地下儲油槽一座。又替國防部鋪設台南機場—嘉義機場，六吋油管一根。⁶¹

不過台船在業務的推展上，現又遇到二個插曲。其一，國內造船業務受到遠在高雄的台灣機械公司競爭。該公司在光復接收時與台船合併成一家公司，之後又分開各自經營。雖然台機的主要業務是製機，但擁有小船塢，因此也有承造百噸船隻的能力。當時台機總經理就是高祺瑾（台灣機械造船公司首任總經理，參閱第二節），以台船搶去承造台電80噸煤灰船訂單為由，向經濟部申訴表達不滿。⁶²其二，航運業不景氣的結果，迫使大量海員失業。中華海員總工會向交通部陳情，希望台船公司能代為“安插”失業的船員。交通部行文給經濟部，並轉飭台船遵照辦理。結果台船平白無故，多了

60 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：064，題名：台船業務項（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

61 同註40、49。

62 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：064，題名：台船工司業務項（六），中央研究院近代史研究所檔案館藏。



百餘名的人事支出。⁶³

1954年台船《業務計劃書》透露出該公司在新的一年事業發展上，逐漸要改弦易轍的動向。文中提到以本公司現有之優良船塢與設備，最適合修船的業務；但是近年航運運價日趨低落，迄今仍未好轉。使得公、私航商均感無力修船，即使勉強交修，亦拖欠價款久不付清。所以從隔年開始，營運方針略有轉變；即修船業務減少，製機業務增加。

在計劃產量方面，預計大修船舶100,000噸，小修船舶150,000噸。大修的原則退守到僅維持船隻航行最低安全限度，而不再改善或加強各船隻的性能。小修則力爭外籍輪船來台，設法賺取外匯。在計劃造船方面，新的一年預計建造船隻的總噸數，要達到1,295噸。在計劃製機與金屬鑄品方面，二者各要達到800公噸產能的要求

至於在場區擴充計劃方面，預計需花費新台幣4,800,000元，其開支包括：一、增加製造漁船與駁船的設備，特別在“反攻大陸”時可以改成製造登陸艇。二、購買修理船，避免船隻修理定要停泊碼頭，讓小修能力再達50%。三、添建製造鍋爐的設備，每年可以節省外匯甚鉅。四、添建製造柴油機的設備，每年估計可以量產漁船用柴油機總數為2,500HP。⁶⁴

事實上從1954年以後，台灣產經人士對於工業政策的走向存有歧見。甫上任的經濟部長尹仲容認為，以台灣現在的環境，首先要發展的是國防工業，其次是民生必需品工業，最後是可以增加外匯收入的工業。可是部分學者建議，順序應調整成第一要發展民生必需品工業，第二是可以增加外匯收入的工業，第三是可以減少外匯支出的工業，最後才是軍需補助工業。⁶⁵尹

63 同註54。

64 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：020，題名：民國四十三年度造船公司營業決算書、審訂書，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

65 陳華洲，〈「台灣工業政策試擬」讀後〉，《自由中國之工業》，第1卷第5期，1954年5月，頁19~20。

氏的專文亦引起極大的迴響，各報社論紛紛表達己見；台灣省建設廳趁此時機，召開工業管理問題座談會。會中針對工業原料及外匯分配問題、工業產品檢驗問題、管制外資進口問題、一般工業成本問題做出共識。⁶⁶不過從現階段台船業務的擴充來看，它的成長多少也帶有國防需求的色彩。

五、造船業務的奠基（1955）

1955年台船公司第四屆第四次董監聯席會議，審議〈台灣造船有限公司董事會組織規程草案〉（見圖四）。草案共有一十五條，內容摘自如下：

- 第一條 本會依公司法第一九二條之規定組織之，並定名為台灣造船有限公司董事會。
- 第二條 本會會址設於基隆和平島本公司。
- 第三條 本會董事名額依本公司章程規定，定為九人；由經濟部選派五人，省政府選派四人。
- 第四條 本會董事任期定為三年，連選得連任。
- 第五條 本會置董事長一人，由董事互選之，處理董事會經常事務。
- 第六條 本會得置秘書一人，並視事務繁簡設職員一人至五人，由董事長就公司職員調用之。
- 第七條 本會之職權如下：
 - 1.業務方針之擬定。
 - 2.業務計劃之審議與執行之監督。

66 編輯部，〈台灣工業建設之途徑〉，《自由中國之工業》，第1卷第5期，1954年5月，頁21~25；編輯部，〈台灣工業政策問題—工業管理問題座談會第五次會議記錄〉，《自由中國之工業》，第1卷第5期，1954年5月，頁26~27。



- 3.預、決算之審議。
- 4.資本增減之擬訂。
- 5.盈餘分配之審議。
- 6.對外重要合約之審議。
- 7.公司章程修正之擬議。
- 8.公司組織規程及重要章則之審定。
- 9.分支機構設立、改組或解散之議定。
- 10.公司總經理、協理及總工程師之任免。
- 11.公司主持人提請一級職員異動之議定與任免。
- 12.股東會之召集。

- 第八條 本會每一個月，開常會一次，必要時得召開臨時會。
- 第九條 本會會議由董事長召集並為主席，董事長因故缺席時，得由出席董事互推一人為臨時主席。
- 第十條 本會會議之決議，應有過半數董事之出席，並以出席董事過半數之同意行之如可否，同數時取決於主席。
- 第十一條 本會開會時，董事有因事不能出席者，得以書面委託其他董事代表行使其表決權。
- 第十二條 本會得因必要，由董事長召開董、監聯席會議，並由董事長為主席。
- 第十三條 本會會議紀錄，應分別呈送經濟部、台灣省政府核閱；但重要議決案或依法應經主管官署核准者，並應專案報請核示。
- 第十四條 本章程未規定事項，悉依公司法及本公司章程之規定，暨其他有關法令辦理。

第十五條 本規程自呈奉核准後施行。⁶⁷

該草案在審議後通過，而從上述的章程內容來看，可以很明顯地看出台船，欲從“人治”轉型為“法治”。首先在公司職權上，1948年最早的稱呼為台灣造船公司，但到了1952年已更名為台灣造船有限公司。在名稱上添加“有限”二字，就代表該公司的經營，有股東化、規模化的趨勢。只是在1955年以前，即便台船早已成為“有限公司”，但做為經濟部下屬的國營企業，受到非專業因素的干擾在所難免。所以才有被迫出借船塢予海軍，或是吸納失業海員充做零工的案例出現。不過在董事會成立以後，公司內部職權的行使均有明文規定，省卻日後再出現公司外部因素的干擾。

其次在董事會的組織上，整個董事會的九名董事，全由經濟部與台灣省政府官股代表出任，這跟1945年國府接收時的比例如出一轍。然而所不同的是董事長的任命，已不再由上級單位指派，現必須由各個董事們互選產生。另外，總經理、協理、總工程師的任命，也不能像以往全由董事長指定，現亦須由董事會通過才能算數。這讓公司的人事任命更加透明，降低任用私人的風險。

大體而言台船現階段發展尚稱健全，若從財政收支的角度來看，更可以支持這一點。1954年該公司營業收入為新台幣30,600,000元，營業支出為新台幣30,090,000元，共盈餘新台幣510,000元。不過同年該公司民股股東，以持股太少為由，希望以換股的方式，釋出台船的股票，轉投資到其他的企業。當時台船的持股比例，經濟部出資新台幣11,550,345元，佔總數的57.75%。台灣省政府出資新台幣4,344,726元，佔總數的21.72%。台灣銀行初資新台幣3,895,356元，佔總數的19.46%。基隆顏氏家族的台陽礦業

67 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：造船公司第四屆董監聯席會議記錄（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。



公司出資新台幣48,902元，佔總數的0.25%。（基隆顏家）顏欽賢出資新台幣34,927元，佔總數的0.18%。（基隆顏家）顏滄海出資新台幣90,817元，佔總數的0.46%。（基隆顏家）顏滄波出資新台幣34,927元，佔總數的0.18%。⁶⁸台船董事會允許顏家的要求，並呈送經濟部國營事業司批准同意，惟條件是換股的對象須以其他國營企業為限。⁶⁹

事實上從1954年以後，台灣社會對於國營事業扮演的角色，有非常熱烈地討論。1949年國民政府公佈的〈國營事業管理法〉，已經不符合當前的需要。因此在1954年立法院通過決議，改定〈國營事業法〉，並遵循二大原則：其一，將適宜於民間經營的公營事業開放出售，准許民間經營。其二，使公營事業合理化，消除“虛盈實虧”的不良現象。⁷⁰不過從台船持股比例來看，很顯然政府並不認為該公司有准許民營的空間；所幸當時台船的體質還算健全，尚未出現赤字連年的窘境。

民股所佔比例實微不足道，無法左右台船業務的發展。經過十年當經營，台船的造船能力已逐步提昇。1954年11月的董、監事會議，董事之一的李國鼎提議，不妨把業務拓展至南韓，並向韓國爭取300噸漁船的承造權。雖然這筆生意，最後由日本搶得，但也表示出台船對爭取國外造船業務的努力。⁷¹事實上在1954年上半年，同樣受到航運業不景氣的影響，日本造船業也受到波及。據估計當時營運者僅佔總數的一成，其餘均被迫停工。但是下半年局勢丕變，短短三個月的時間，日本就取得總數約410,000噸，總價高

68 同註66。

69 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：004，題名：造船公司民股股東建議交換股票，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

70 編輯部，〈國營事業法的修訂〉，《自由中國之工業》，第2卷第2期，1954年8月，頁15~19；潘銑甲，〈公營事業如何企業化〉，《自由中國之工業》，第2卷第3期，1954年9月，頁1~4；翁序東，〈國營事業之管理與國營事業法問題——國營事業法修正期間之私見〉，《自由中國之工業》，第2卷第6期，1954年12月，頁1~9。

71 同註66。

達80,000,000美元的合同。考其原因又二：一為佔訂單來源半數的希臘籍船主，預估世界經濟將轉向通貨膨脹，故趁此造船價格低廉之際，趕緊投機訂造。另一為日本造船業的補貼政策即將終止，船廠也急於在此時吸收訂單趕製。⁷²不料此舉間接影響台船的業務，原來日本造船業的短期繁榮，使得鋼鐵需求量大增，為此日本通產省只能下令禁止鋼材出口。台船當時都仰賴日本製的厚鋼版，若無法取得鋼材，將嚴重影響修船、造船業務的進行。幸好當時駐日使館出面協商，向通產省洽談特准出口，稍解燃眉之急。⁷³

在克服上述的困難之後，1955年台船造船的業績一路成長，並破記錄承造6艘漁船（參閱表三・編號6~11）。尤其所建造的遠漁11、12號一百噸鋼質手操網漁船，不僅按照美規製造，完工後還由美國驗船協會檢驗合格。⁷⁴由於技術已受到肯定，經濟部漁管處、漁業增產委員會遂與台船商討，建造4艘350噸鮪釣漁船事宜。該案的推動，由已卸任的經濟部長，現任漁業增產委員會主任委員鄭道儒負責。在鄭氏的構想下，發展鮪釣漁業不但能提供軍需民食，還是台灣發展遠洋漁業的起點。⁷⁵當時決議造船部分，例如：規格、性能、價格、時間等，由台船負責，漁管處與漁增會隨時提供意見盡力協助。再者，本案造船所需的資金，由漁管處與台船雙方向台灣銀行借貸。所有債務在船隻未造竣前，由台船負責；交船後，按船價數額將債務轉由漁管處負責。⁷⁶

不過這四艘船隻的建造，部分仍有得自日本技術合作才能完成，關鍵在於漁船發動機的製造。台船當時擬裝設240匹中型柴油機，而該型制的柴

72 同註54。

73 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：020，題名：造船業務卷（五），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

74 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：027，題名：造船公司向國外訂購器材申請結匯，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

75 參閱<http://www.fda.gov.tw/ff8b8b/8b9c.htm>

76 同註66。



油機製造廠，以日本新潟鐵工所產品最負盛名。因此台船遂與新潟鐵工所合作，新潟同意供給台船在台灣境內之獨家製造權。具體內容包括：一、新潟并應台船要求，售予或協助台船取得、製造柴油機，及漁船所屬的任何零件。而且只要台船不會製造的零件，台船應全部向新潟購買。然新潟在出售貨品時，應按“合理利潤”計算，不能以出售修理品或配件利潤計算。二、台船及其代理行貿易商，不得製造或出售整部、分拆許可製品，做為外銷之用。但第三者若將許可製造品，外銷到台灣以外地區，台船與代理商不負法律責任。三、本合約有效期限為十年，期間未經新潟同意以前，台船不得製造、出售、兜售非許可製造的柴油機。並且在未與新潟商議之前，台船不得受讓專利，或以其他合約方式，讓其他地方或國家取得專利之柴油機。四、合約取消以後，台船同意從終止之日算起五年內，不得製造、出售或攬售任何許可製造品的零件。⁷⁷

行政院經濟安定委員會審查該案後，決議除了這4艘外，再添建26艘，其經費由台灣銀行與美援貸款。1955先行建造的4艘350噸鮪釣漁船，於隔年完工下水。1956年漁增會再與日本“永福產業株式會社”簽訂技術合作計劃，由日籍船員示範、訓練與傳授鮪釣漁業的經營，並取得不錯的成果，奠定台灣遠洋漁業的基礎。⁷⁸

1955年初台船除了與日本接洽外，也跟美國廠商合作。鑒於翻砂技術之改進，對於修造船舶與製造機械之品質甚大。美國米漢納金屬公司（Meehanite Metal Co.）握有鑄鐵方法之專利權，性能優越為世界各工業先進國家所公認。美國本公司獲悉台船有合作的意願後，函囑日本米漢納金屬分公司前往洽談。可是台船認為與日本分公司接觸，

77 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：079，題名：台船與日本新潟廠技術合作卷，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

78 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：080，題名：台船承造三五〇噸漁船委託日本新潟貸款購料，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

屬於間接性質合作，日後技術交流恐有不便。直到同年十月，美國總公司建議台船出資先成立台灣米漢納金屬分公司，然後美國米漢納總公司再以製造商名義，與台灣分公司簽訂技術合作協定。⁷⁹

不過這一來一往的協商中，仍有一些波折存在。原來在1949年以前，美國米漢納總公司就曾與上海新中工程公司合作，當時已有“中國米漢納分公司”之設置。美方為避免國府“光復大陸”後產生專利權上的糾紛，建議新設的公司定名為台灣米漢納金屬分公司。然此舉台船視為不妥，並建議改名“台灣造船有限公司米漢納金屬分公司”。爾後針對名稱到底要冠上“中國”或是“台灣”，經濟部國營事業司權衡法律上的問題後，決定仍以“台灣米漢納金屬分公司”為名，與美商簽訂合同。⁸⁰

合同重要內容提到：其一，在簽訂合約時，台船須付給美國米漢納總公司1美元，並在三個月內組織台灣米漢納金屬分公司。其二，台灣分公司成立後，立刻要付給美國總公司技術合作費用3,000美元。之後每個月須再付給本身與製造商訂約收入的35%，當做回饋金。其三，雙方合作地區先暫定台灣省，等到“光復大陸”後，再考慮擴充到大陸其他地區。其四，台灣米漢納分公司資本額暫定新台幣100,000元。其五，由新成立的台灣米漢納分公司，派員赴美學習米漢納方法之鑄製技術。⁸¹

1955年台船的生產量，跟其他年度比較，雖然僅止於九月份，但其中的數據已可以說明產值的成長。該年台船大修船舶數量為106,099噸，小修船舶數量為191,217噸，造船數量為814噸，機械製造

79 同註56。

80 台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：020，題名：造船公司與美國米漢納金屬分公司技術合作，中央研究院近代史研究所檔案館藏。

81 同註66。



爲884噸，鑄鋼鐵件爲1,248噸。這些數據以小修最爲重要，因爲九個月小修噸數，跟歷年數據相比暫排第五，而且也超過1954年的成績（參閱表一・編號2、3、5、6/表五）。可是台船修理船舶的業務，此時仍受到一些困擾，尤其是承接到公家單位委託的工作。例如：民生實業公司所屬台生輪、亨達航業公司所屬有慶輪、濟運輪船公司所屬濟和輪，均屬L.S.T.（Landing Ship, Tanks/4,000~6,000噸）登陸艦。該項船舶之歲修與大修多由台船承包。惟連年專事擔任軍運工作，未經營其他貨運，收入不敷開支，致使船隻因修理費用無著，而不能及時加以修理。交通部遂約集台船暨有關航業、港務單位會商，對於該項船隻修理費用，由各公司自籌70%，暫予以記帳30%，以示優待。⁸²

至於在製機方面，爲了要承製350噸鮪釣漁船，而與日本新潟鐵工所合作，則是對中型柴油機生產的開始。不過此時台船亦自行研發八馬力的小型柴油機，專供舢舨使用做爲沿海漁撈。根據台灣省漁管處估計，本省所需小型柴油機約10,000部，並希望台船能製造十年使用壽命的柴油機。台船預估整個研發成本，包括購買物料、設備、添建廠房、生產線、人事開銷等，至少約新台幣6,800,000元。⁸³

最後在廠區擴充方面，本年度唯一的購地案，則是大門前的一片空地（參閱圖三/擬購地段部分）。該區域面積達200坪左右（360平方公尺），原本有外國人想要購買興建教堂。台船聞訊認爲廠區前的土地，若被外國人購得，以後就很難徵用。所以就搶先一步，以新台幣28,000元的價格購得，此爲台船廠區擴充的一段故事。⁸⁴

82 同註72。

83 同註54。

84 同註72。

六、結語

經濟學者劉進慶在研究光復後台灣的公營企業時指出，它們與民營企業最大的差別，在於增值的目的地僅爲了增加國庫的收入。再者公營企業的經營者，初期都被視爲國家的官吏，從業員亦被視爲國家公務人員。換言之，公營企業的組織、業務計劃、重要人事、資金與監察，都是基於〈行政院關係機關組織法〉，而接受主管機關的指揮。⁸⁵台船公司的成立與發展，也是在這一套脈絡下進行。1945~1955年間的這段歷史，台船內部員工把它稱做“造船工業初創時期”。⁸⁶它有七項特色值得注意：

其一，台船初期的經營帶有“大陸經驗”的痕跡。1946~1948年台灣機械造船公司時期的主管，如：高祺瑾、薩本炘，1948~1955年台灣造船（有限）公司時期的主管，如：周茂柏、李國鼎、譚季甫、齊熙等全是高級工程人才，亦主導台船業務的走向。台船早期援引國府在大陸時期，江南造船所的三級管理制度，做爲該公司經營的基礎，就是一個很明顯的例子。至於在中級工程師方面，由於日籍技術人員全部遣返，國府在接收時只能徵調或招募他省人員支援。一般技術員，則從台籍勞工中提拔。⁸⁷

其二，台船業務之盛衰，多繫於環境之變動。1948年台灣造船公司成立沒多久，就遇上國府在大陸內戰的慘敗，兵荒馬亂之際業務也難以維持。孰料1950~1952年發生的韓戰，讓航運業短暫地復甦，也帶給台船一線生機。可是1953年航運業景氣又黯然下來，甚至在1954年日本禁止鋼材出口的政策，均讓台船疲於應付。總體歸納來說，就是因爲台船以修船爲主，造船與製機爲輔的發展，讓該公司修船的業務，很容易隨著航運業波動而起伏。

85 劉進慶著，王宏仁等譯，《台灣戰後經濟分析》，頁104~105。

86 郭子楨主編，《中國造船史》，頁170~172。

87 曹立瀛，〈台灣工礦事業考察團紀要〉，《回憶國民黨政府資源委員會》（北京：中國文史出版社，1988年2月）。



其三，台船跟軍方、台電、漁業部門業務來往密切。軍方分為國防部與海軍。前者所發包的工程全是油管的焊接，台船承攬以後對於開源有一定的助益。後者以台船的立場來說，可謂好壞參半。好處而言即是修船、造船的業務，海軍也發包不少案子讓台船承接。可是壞處是在收取帳款時，總不能如願一次付清徒增困擾。台電則是一個合作愉快的對象，台船利用本身的技術，已替台電完成多次機組修復、鋼料的安裝。至於漁業部門，則是在1951年就先行接觸。然而最重要的是1955年台船所承造的鮪釣漁船，已替台灣遠洋漁業發展打下基礎。

其四，台船積極與國外公司發展業務。這些國外的公司包括：菲律賓、日本、美國、西德。菲律賓是台船國外業務拓展最重要的國家，除了承攬該國的船舶維修之外，還出口高錳鋼板賺取外匯。至於日本、美國、西德的往來，可說是全以技術合作為主。台船希望能透過此管道，學習專利的技術，累積造船的經驗。

其五，從日據與光復後台船的股份來看內部的組成。日據時期台灣船渠株式會社雖是日資企業，但卻是一間不折不扣的私人企業。其背後的大股東實為三菱財閥，而台灣本土資金投資者以基隆顏家為代表。可是到了光復後，台船改成國營，並按持股比例先以資源委員會、台灣省行政長官公署為大股東，爾後改成由經濟部、台灣省政府入主。基隆顏家在光復後，仍繼續持有台船的股票，可是持股比例從以往的3.5%驟降至1.07%；再經過顏家要求換股之後，台船可謂徹頭徹尾的國營企業。

其六，台灣銀行與美援成為台船資金挹注的主力。1950年台灣銀行與美援開始支援台船。可是嚴格地說這筆貸款，實際資助的對象是送船來台船維修的各個船主。1952、1953年台船得到美援大筆的貸款，得以擴充廠房與設備，才算是真正單獨受惠。1955年台船準備建造350噸鮪釣漁船時，台灣銀行又適時提供出援手。之後再續建的數艘鮪釣漁船，全靠台灣銀行與美

援的幫助。可以說若無兩者資金上的奧援，台船在短時間內無法達到這些成果。

其七，台船在發展的過程中，不乏有政治上的色彩。台船做為台灣主力的造船廠，在國府“反攻大陸”的國策下，充做海軍艦艇的維修本不足為奇。甚至台船還以此為理由，向經濟部爭取經費添建塢門。可是1955年台船與美商米漢納公司簽訂合同時，就為台灣分公司該冠上“中國”或“台灣”的名稱而費心。之後考慮到在1949年以前，早就有一家“中國米漢納分公司”存在，才決定用“台灣米漢納分公司”做為名稱，由此可見當時政治環境的敏感。

台船前十年的努力是值得肯定，若沒有他們的奮鬥，現在台灣造船工業不會生根茁壯。1950年代末期美國對台灣造船技術管制解禁，台船與美商股格斯造船公司合作，籌組“股格斯台灣造船公司”。並利用台船的廠房、設備、技術人員，加大船塢後建造出2艘3,600噸油輪。當時日本的技術可以建造4,500噸級的油輪，但以台船累積十餘年的技術就可急起直追，遂引起國際造船業的矚目與重視。1973年位於高雄的中國造船股份有限公司成立。1976年船廠完工後，即刻投入440,000噸巨輪的建造。隔年中船合併台船，此舉雖讓台船走入歷史，但台船對於台灣造船業的貢獻是難於抹滅。⁸⁸

88 林敦寧、徐榮祥著，《復興基地台灣之造船》（台北：正中書局，1988年4月），頁20~23。



表一 1948~1954年台灣造船公司歷年生產量統計表

編號	年 度	船 舶 修 理（總 噸）			造 船 （總噸）	機械製造 （公噸）	鑄鋼鐵件 （公噸）
		大修	小修	合計			
1.	1948年 4~12月	11,755	68,327	80,082	—	180	137
2.	1949年	87,865	260,718	348,585	—	200	237
3.	1950年	131,524	224,838	356,362	154	340	488
4.	1951年	127,152	148,344	275,496	509	557	618
5.	1952年	127,596	241,262	368,858	328	534	846
6.	1953年	121,288	256,996	378,284	290	1,255	952
7.	1954年	138,264	153,739	292,003	865	1,932	1,421

資料來源：全宗號：35，副全宗號：25，冊號：048，題名：造船業務卷（五），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

表二 1950~1954年台船維修代表性船舶內容表

編號	效果	承修船名	船隻所屬機構	承修年月	工作內容摘要
1.	工程繁	—	海軍總司令部	1950年2月	本艦主機係高速透平機，來修時已年久失修，傷損甚劇，修復工程艱鉅異常。幸經承辦員工悉心檢查、詳細研究、謹慎修理，卒能完全復蒙。
2.	雜卒能順利完成	鼎興（現改名為安定）	中興公司	1951年8月	三千五百匹馬力主機之曲軸直徑為十五吋半，在赴日途中損壞。需配換曲軸臂及曲軸銷，並全部校正。日本修船廠估計需時一百一十天完工，本公司承修僅九十日完成。成績優良，船主甚為滿意。
3.		鎮海	基隆港務局	1952年1月	鎮海在日據時代係鏟式挖泥船，被炸受損，經改為浮吊船應用。本次經本公司設計，重加整理改裝，補配新件，恢復其挖泥船性能。現已重新服務基隆港。每日可去除港內積泥300立方公尺。本船修改應用，對於基隆港新碼頭建設，及港道深度之維持，可以解除不少困難。
4.		台安	台安公司	1952年7月	修理中發現其二千五百匹馬力之主機曲軸臂有裂縫，必須換新。一時無適當鋼坯，倘向國外訂購，時間又將延誤甚久。乃由本公司自行試鑄成功，節省時間及外匯不少。本輪經設計，將燒煤改裝燒油，速度增至9.5節左右。耗油量僅達二十噸左右，以後航行國外，可不受燃燒之限制。
5.		建港一號	高雄港務局	1954年7月	此輪為吸入式挖泥船，進鍋後發現左委軸彎曲，前後中心線相差約二公尺。經燒紅壓直，並作磁力試驗後，得以繼續使用。又此輪入塢後，徹底大修。經本公司員工日夜趕工三月完成，航速及挖泥效率激增。船主對本公司之修理技術，及工作效率均表滿意。
6.		海菲	招商局	1952年1月	實行特檢，加強艙位，改裝鍋爐及配件。修竣後增加載重量一千二百噸，燃油耗量減少20%。



7.		延平	台灣航業公司	1952年7月	未修前因船身甚弱，航行時主機開至每分鐘62~65轉，即振動甚烈，平均速度僅7~7.5節。經以最少費用，作最緊要之加強工程，並將主機徹底修正後，主機開至每分鐘78~80轉，仍甚正常，速度更達9.5節。
8.					
9.		渝勝	復興公司	1953年3月	將油艙增改為貨艙，使載貨噸位增加約八百噸。經本公司員公在浮筒上，日夜趕工得以如期開航。
10.		漁台、漁贛	經濟部漁管處	1953年10月	原為燃煤蒸汽機船，經本公司員工悉心研究設計，將機器全部拆除，改裝500馬力之柴油機一部。拖網機、冷凍機、發電機等亦全部改用柴油機。漁艙冷凍機房等，全部改裝新作。惟全部機件直接由漁管處向國外訂購，機件到達費時日久，改裝後續航力、航速、裝載量均增。
11.		英杭	英杭輪船公司	1953年11月	實行特檢，主機大修，外板1/3以上換新，前後甲板亦換新，並設計將前後艙口改大，後艙亦加大。修竣後除裝載噸位及航速增加外，裝卸貨效率可增加40%。
12.		國際	大亞公司	1954年4月	此輪因遇險損壞不堪，尾舵、車葉全部破壞，遺落海中，船底破洞甚多，機艙已被海水淹沒。進塢修理，外板約1/2以上換新，尾舵重新設計，主機改用燒頭柴油機（Semi-Diesel Engine），主機底座重新設計，改裝竣工後，船主至為滿意。
13.		僑航	建通船務行	1954年7月	本為客貨船，經本公司悉心設計，改為貨輪。艙口改大增加裝卸效率約30%。
14.		台北	台灣航業公司	1954年11月	本輪原為燃煤透平機船，經本公司設計改為燃油。
15.	改裝青輪	鐵橋	招商局	1950年9月	普通貨艙設計，加裝通風設備，改為青菜運輸輪。
16.		滬廣	上海實業公司	1951年5月	同上
17.		天山	直東公司	1951年12月	同上
18.		和順	大通興公司	1952年4月	同上

19.	外籍船隻大修	ARGUS	菲律賓 Madrigal Shippinh Co.	1951年11月	本輪自菲來台，入本公司船塢大修，開本公司承修外籍船隻，大修工程之先聲。實際修理工程，約超出原定工程之五倍，仍能在預期之二週期限內完成。
20.		PIONEER MAIL	United States Lines Co.	1952年11月	本輪損壞工程頗大，需換新鋼板3噸餘。經本公司承修於四日內趕完，無需轉香港修理即逕行駛菲律賓。
21.		Sea-Veteran	Ocean Ways Steamship Co.	1953年1月	本輪抵基隆時，發現船舵中斷。入本公司塢內修理，依照美國驗船協會標準，修理完成，並經驗船師檢驗合格。
22.		COKSAIR	Compania Maritima Aristomar Co.	1953年5月	本輪船底損壞甚多，進塢修理，經漏夜趕工，卒能於39小時內，完成修理工作。
23.		惠須取丸	台安公司代理	1954年2月	此輪在基隆外海擱淺，艙內已被海水進襲，形將沉沒。經本公司趕派員工，漏夜搶修始免于難。進塢後未經卸貨，將艙內海水抽乾，破洞焊補後，得以平安返日。
24.		SILVANA	Jardine Matheson & Co.	1954年2月	此輪漁47小時內，完成修理。

資料來源：全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。

表三 1951~1955年台船建造船隻內容表

編號	船名	船別	船身尺度 (公尺)	吃水 (公尺)	噸位 (公噸)	馬力 (匹)	速率 (海里)	年份
1.	台漁 151號	鋼木合質 鮪釣漁船	27.4×4.8 ×2.65	2.3	75G	200	9.81	1951
2.	台漁 152號	鋼木合質 鮪釣漁船	27.4×4.8 ×2.65	2.3	75G	200	9.81	1951
3.	長風	登陸艇	50×14×6	—	15W	200	7.85	1954



4.	源昌	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.74	1954
5.	源盛	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.26	1954
6.	遠漁11號	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.39	1955
7.	遠漁12號	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.53	1955
8.	永發11號	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.63	1955
9.	永發12號	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.81	1955
10.	聯昌1號	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.72	1955
11.	盛昌2號	手操網漁船	30.5×5.4 $\times 2.65$	2.3	115.13G	240	10.76	1955

資料來源：郭子楨主編，《中國造船史》（基隆：台灣造船股份有限公司，1972年10月），頁171~172。

表四 1948~1954年台船員工人數統計表

編號	年份	職員			員工				員工總額
		技術人員	管理人員	合計	技術工	普通工	藝徒	合計	
1.	1848	104	112	216	900	87	—	987	1,203
2.	1949	99	85	184	721	105	—	817	1,001
3.	1950	98	84	182	976	123	—	1,099	1,281
4.	1951	106	91	197	1,182	145	—	1,327	1,524
5.	1952	110	92	202	1,219	179	—	1,398	1,600
6.	1953	111	88	199	1,155	169	60	1,384	1,583
7.	1954	119	87	206	993	169	134	1,296	1,502
資料來源：全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一），中央研究院近代史研究所檔案館藏。									

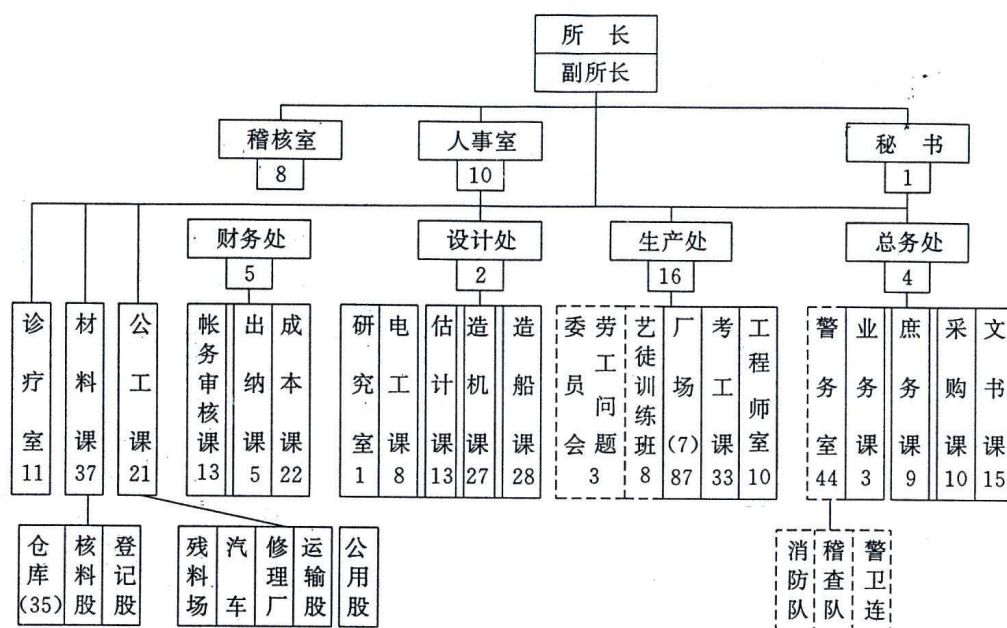
表五 1955年1~9月台灣造船公司生產量統計表

編號	月份	船舶修理（總噸）			造船（總噸）	機械製造（公噸）	鑄鋼鐵件（公噸）
		大修	小修	合計			
1.	1月	15,510	5,348	20,894	70	83	135
2.	2月	8,402	9,161	17,563	70	96	189
3.	3月	3,968	16,971	20,957	70	92	134
4.	4月	6,620	18,976	25,596	130	102	160
5.	5月	23,692	32,037	55,729	230	92	138



6.	6月	10,679	13,446	24,125	140	80	130
7.	7月	17,837	40,538	58,375	30	112	111
8.	8月	9,976	29,037	39,006	54	92	121
9.	9月	9,415	25,703	35,118	20	135	130

資料來源：全宗號：35，副全宗號：25，冊號：048，題名：造船業務卷（五），中央研究院近代史研究所檔案館藏。



圖一 1948年江南造船所組織系統及各單位實施工作職員人數分配圖

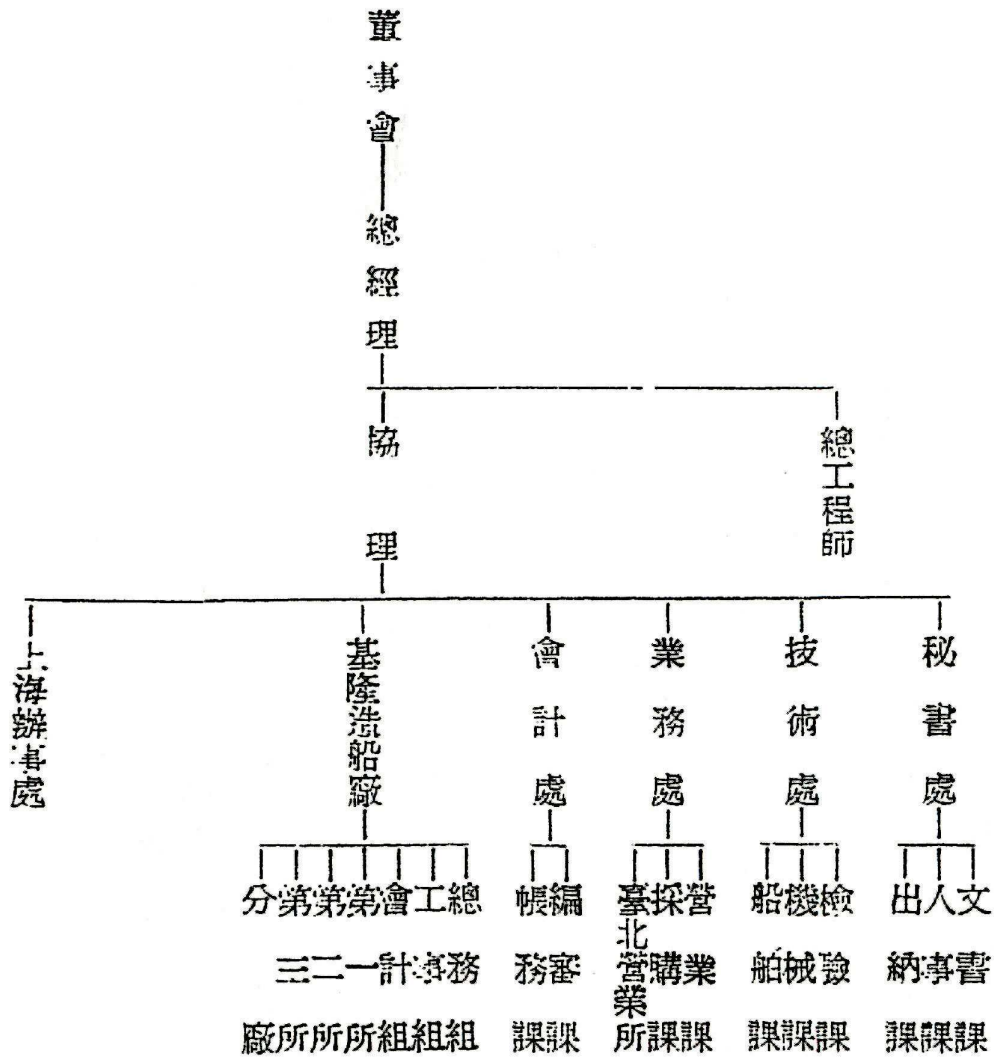
說明：1·虛線框格表示單行組織之單位

2·小方格內數字表示各單位職員數

3·括弧內數字表示單位數目

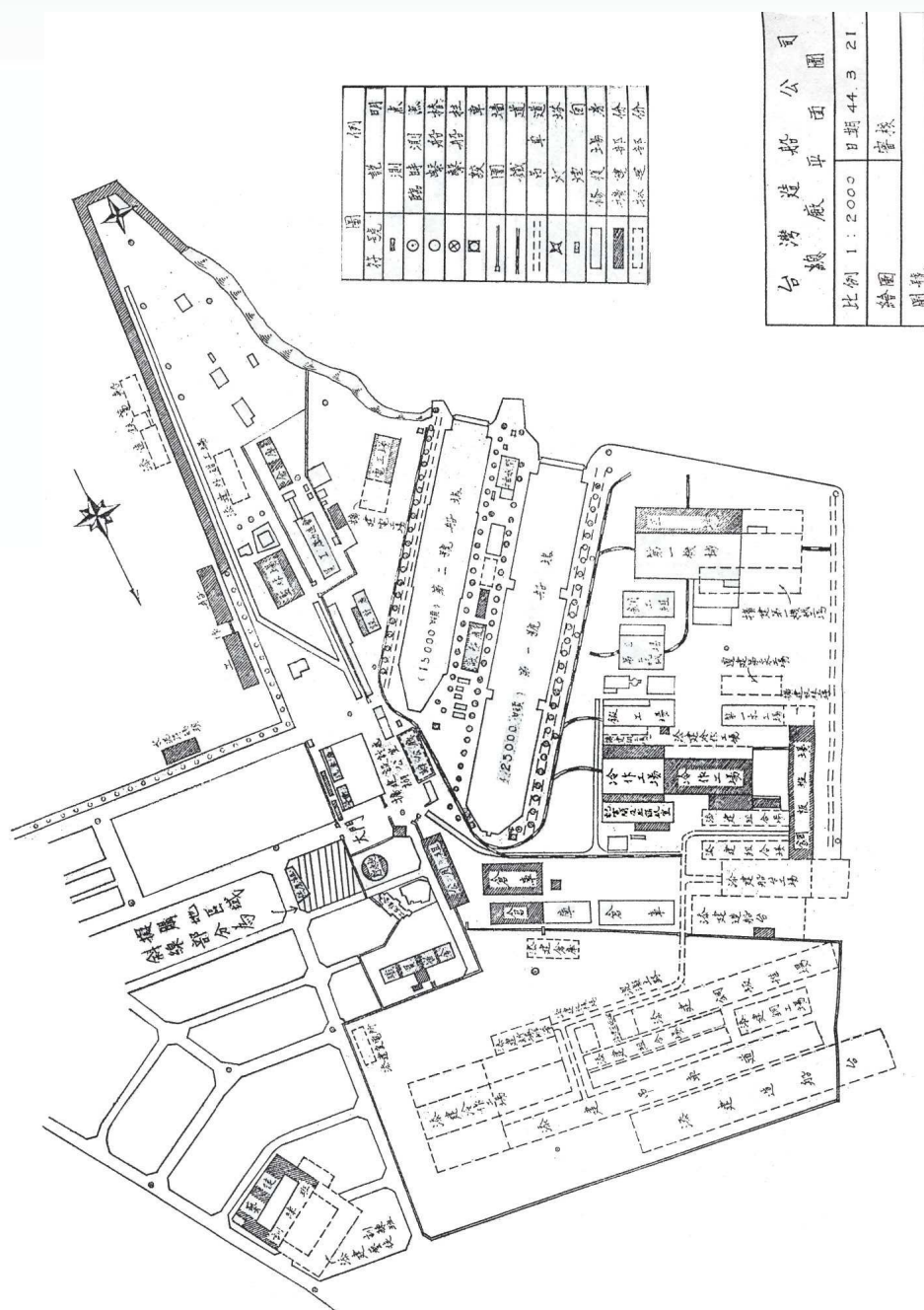
4·職員人數共456人

【摘自辛元歐，《中國近代船舶工業史》（上海：上海古籍出版社，1999年10月），頁255。】



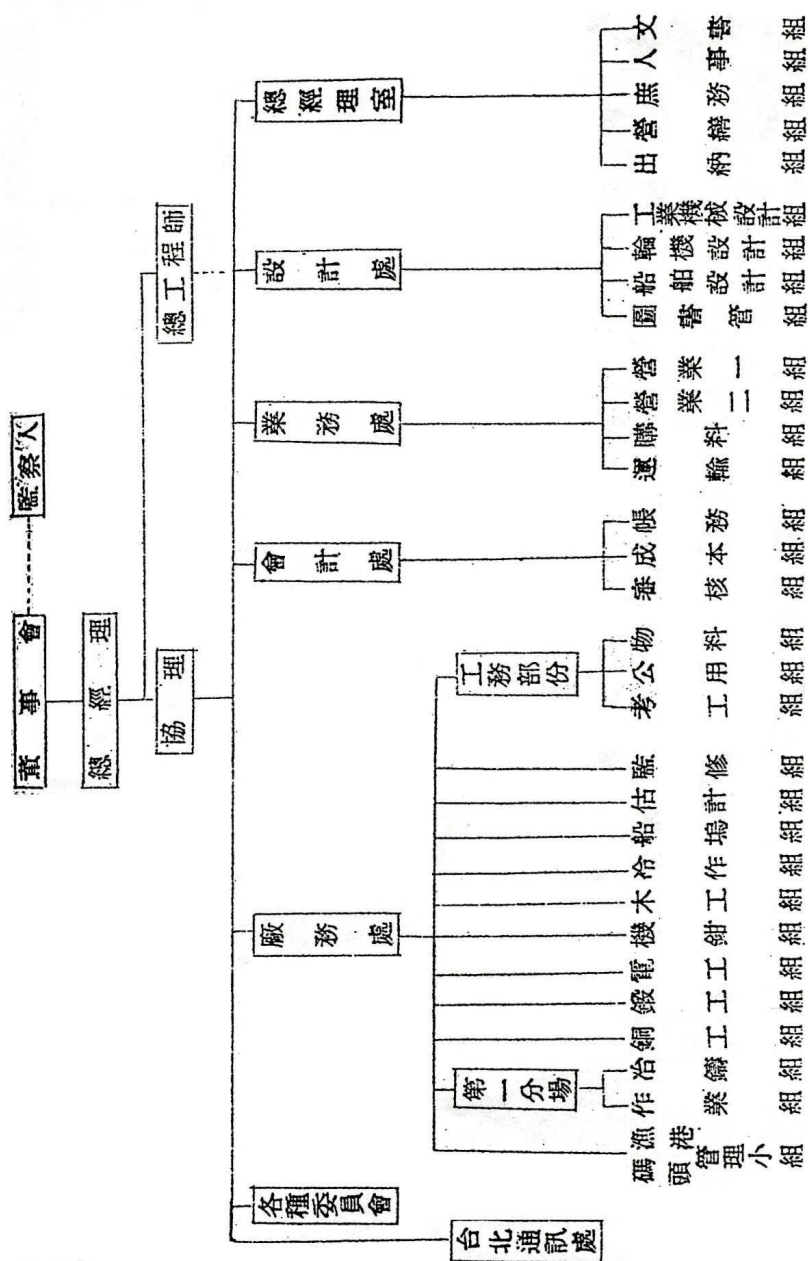
圖二 1948年台灣造船公司組織系統圖

【摘自台灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會／台灣省政府台灣機械造船股份有限公司概況〉，《台灣銀行季刊》，第1卷第4期，1948年3月，頁157-158。】



圖三 1948年台灣造船公司場區圖

【摘自台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一），中央研究近代史研究所檔案館藏。】



圖四 1955年台灣造船公司組織系統圖

【摘自台灣造船公司資料，全宗號：35，副全宗號：25，冊號：001，題名：造船公司第四屆董監聯席會議紀錄（一），中央研究近代史研究所檔案館藏。】

