

戰後初期臺灣造船公司的接收與經營 (1945-1950)*

洪紹洋**

摘要

本研究針對戰後初期臺灣船渠株式會社在監理和接收時期，公司體制先後轉為臺灣機械造船公司及臺灣造船公司的過程，如何進行工廠的接收和復舊進行考察。本文的研究由技術面切入，先就接收人員分為中國大陸及臺灣籍兩個面向，再進一步由管理技術和工程技術兩種職務對其學經歷進行分析。此外，亦針對戰後初期臺灣造船公司的資本、資金動向及公司營運加以討論。

關鍵詞：臺灣船渠株式會社、臺灣造船公司、資源委員會、技術、通貨膨脹

*本文初稿寫作過程，蒙黃紹恆與瞿究文兩位教授針對文中具體論點提出指正，在審稿期間，兩位匿名審查人不吝指正，諸多寶貴意見讓筆者受益良多，在此一併致謝。本研究並獲得財團法人至友文教基金會研究獎助，在此謹呈致意。

**國立政治大學經濟學系博士候選人、中央研究院人文社會科學研究中心東亞經貿研究計畫博士生獎助

- 一、緒論
 - 二、戰後初期的接收與臺灣造船公司的成立
 - 三、資本的轉變
 - 四、戰後初期的營運
 - 五、結論
-

一、緒論

第二次世界大戰結束後，國民政府設立臺灣省行政長官公署，負責處理對臺灣的接收工作。在諸多項目中，所謂「日產」的接收，即針對日本在臺灣殖民時代所擁有的財產，把這些財產的清查和接收視為首要工作之一。

總的來說，列入國府接收的對象，分別為總督府所轄各機關、企業及私人財產，接收後的處理原則，依其重要性的高低交由資源委員會獨自經營的國營企業、資源委員會及臺灣省行政長官公署共同經營的國省合營企業，和由臺灣省行政長官公署獨自經營的省營企業。⁽¹⁾ 這些企業可說是戰後臺灣公營企業的濫觴，也可說是戰後臺灣資本主義歷史性發展過程中，國家權力干預產業的典型。

自 1945 年至 1950 年，在當時的政經中心位於中國大陸的情況下，臺灣所扮演的角色多作為提供中國市場內需的供給者，因此對臺灣經濟的治理，多採消極的管制方式，較少關切臺灣產業的政策性和長遠性的發展。⁽²⁾

過去針對戰後初期日產接收及當時臺灣經濟結構重組所撰寫的相關文獻，多屬於制度性研究，以具體個案的形式呈現者，則相對較少。另一方面，也有部分

(1) 資源委員會檔案，〈臺灣區接收日資企業單位名單清冊〉，檔號：18-36f 2-(1)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），經濟部稿，送達機關：包可永，〈據呈送臺灣省劃撥公營日資企業單位開列名冊請核備一案即准予備查由〉（1946 年 11 月 19 日），(35)京接字第 16857 號。

(2) 此部分可參照吳聰敏，〈1945-1949 年國民政府對臺灣的經濟政策〉，《經濟論文叢刊》25: 4（1997 年 12 月），頁 521-554。

的文獻關注於這段時間國民政府對臺灣進行管制性的經濟政策，或臺灣因中國大陸經濟混亂所導致超級通貨膨脹衍生的幣制改革，唯亦較少就單獨企業進行個案探討，並論述其意義；縱使對單獨企業進行研究，常見的研究成果多數僅止於生產的數量和品質。⁽³⁾ 本文認為，生產數量方面的研究固然重要，但在探討戰後生產復員的過程時，這些研究卻較少在技術層面討論因應日本人遣返所產生的技術力缺口是如何地進行填補。

日治時期臺灣重要企業在經營和技術管理方面，以日本人為主體，臺灣人多擔任較低階層工作，鮮有機會在管理和技術職缺獲得任用。戰後國民政府接收後，這些日本人原有的職缺，多數由外省籍員工接任，過去研究戰後接收的論文，多數僅針對省籍任用問題進行討論，在管理與技術專業能力方面，卻較少有充分的討論。本文基本上並不否認上述各研究的成果，惟進一步以臺灣造船公司為案例，以職員的管理與技術職等、專業技術能力作為探討的方向。

除此之外，本文亦將對臺灣造船公司股權的轉換進行探討。也就是說，在日治時期臺灣船渠株式會社為日本人所經營，戰後是如何將日本企業和日本人持有股份加以清算，轉型為公營企業體制。再者，1940年代末期發生在中國大陸和臺灣的通貨膨脹和衍生出的幣制改革，對臺灣造船公司經營層面下的資本和財務所發生的衝擊及因應之道，也將是本文探討的範疇之一。

過去有關臺灣造船公司的研究，可參見陳政宏和許毓良分別就不同觀點所提出的成果。陳政宏《造船風雲 88 年》以科技史的觀點探討臺灣的造船業，觀察對象包括日治時代的臺灣船渠株式會社、戰後的臺灣機械造船公司、臺灣造船公司、股格斯臺灣造船公司及晚近的中國造船公司，對各企業進行組織型態沿革的探討和企業經營史的概說。⁽⁴⁾ 但戰後初期臺灣船渠株式會社轉變為臺船公司時，陳氏僅就接收人員背景進行概述性的介紹，並未對當時自臺灣船渠株式會社時代即任職的臺灣籍職員，在戰後所面對的職位變化進行考察。陳氏針對組織的沿革、股份的持有和資本額的變動，進行初步的回顧。然而，在人事構成方面，較少對外

(3) 如吳聰敏，〈1945-1949年國民政府對臺灣的經濟政策〉，頁521-554；劉士永，《光復初期臺灣經濟政策的檢討》（臺北：稻鄉出版社，1996），是針對戰後初期臺灣的農工統計數字進行探討，較少就企業轉型結構進行論述。

(4) 陳政宏，《造船風雲 88 年》（臺北：行政院文化建設委員會，2005）。

省籍和臺灣籍員工過去的學經歷進行更進一步的探討。筆者認為，對於戰前和戰後，企業組織的變化以及經營權的轉變，可進行更深入的研究。

許毓良〈光復初期臺灣的造船業(1945-1955)——以臺船公司為例的討論〉，以中央研究院近代史研究所檔案館所藏之〈經濟部國營事業司檔案〉為主要史料來源，除回顧戰後十年臺灣造船公司的成立背景和經營業務，並提出臺灣造船公司的初期經營帶有「大陸經驗」的影子。許氏研究的考察期間以1945年至1955年為主，但所引用的主要史料〈經濟部國營事業司檔案〉卻是1952年9月資源委員會解散後改組成立的單位，該史料群可說以1952年以後為主，以此對資源委員會時期的臺灣造船公司進行探討顯見力有不逮之嫌。如就資源委員會接收的過程，僅提及1946年至1948年臺灣機械造船公司和1948年至1955年的臺灣造船公司時期，主管皆為大陸高級工程人才；中級工程師方面，提及因日籍技術人員遣返，只能徵調他省人員支援，並未就此事實進一步深入探討。另一方面，亦未對歷經臺灣船渠株式會社轉變為臺灣造船公司的戰後臺灣籍員工的職位變遷進行足夠的說明。⁽⁵⁾

本文將在上述的認知之下，針對日治時代臺灣船渠株式會社乃至戰後臺灣造船公司，如何歷經政權轉換導致的經營制度之變化，以及資源委員會管理制度的取而代之進行探討。

在章節安排上，本文首先就戰後初期臺灣造船公司成立的歷史背景進行介紹；其次，就臺灣船渠株式會社人員的監理和戰後的接收進行分析；最後，對戰後初期臺灣造船公司資本變化和公司的營運進行討論。

二、戰後初期的接收與臺灣造船公司的成立

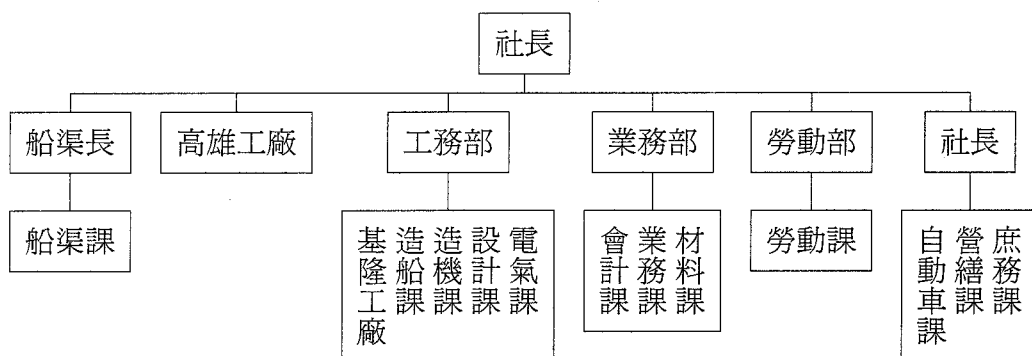
臺灣造船公司（以下簡稱臺船公司）前身為1919年設立的基隆船渠株式會社，由當時日本在臺之礦業家木村久太郎於臺灣總督府支持下，集資100萬圓，設於基隆牛稠港，最初設備僅有石造船塢3,000噸一座、50噸級船臺一座、200

(5) 許毓良，〈光復初期臺灣的造船業(1945-1955)——以臺船公司為例的討論〉，《臺灣文獻》57:2(2006)，頁192-233。

噸級船臺兩座，以及小型鑄造、機械、製罐等工廠。至 1937 年止，業務以船舶修護為主。同年，三菱重工業株式會社、臺灣銀行、大阪商船株式會社、臺灣電力株式會社、近海郵船株式會社及臺灣顏欽賢家族等共同出資創辦臺灣船渠株式會社，並將基隆船渠株式會社併入。⁽⁶⁾ 同年 12 月向臺灣總督府申請設立高雄分工場，並於 1938 年 3 月獲得總督府的許可。⁽⁷⁾

總的來說，日治時代臺灣船渠株式會社將總公司設於基隆社寮町（即今和平島），工廠設有三處，一為社寮町工場（即今之臺船公司現址），二為大正町工場（即原有之基隆船渠會社），三為高雄市旗後町工場（即今臺灣機械公司之旗後分廠）。⁽⁸⁾

日治時期的臺灣船渠株式會社的組織如圖一所示，最高管理者為社長，其下設總務部、勞動部、業務部、工務部、高雄工廠、船渠長等單位，其下並設立各課和工廠。⁽⁹⁾ 在經營和業務方面，由基隆船渠株式會社和臺灣船渠株式會社的營



圖一 臺灣船渠株式會社組織圖

製表：洪紹洋。

資料來源：臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈公司簡介〉，檔號：01-01-01（臺灣國際造船公司基隆總廠藏），「臺灣造船有限公司概況」（1950年2月）。

- (6) 臺灣船渠株式會社，〈第壹期營業報告書（自昭和 12 年 6 月 1 日至 12 月 31 日）〉（出版資料不詳），頁 3-13。
- (7) 同上註，頁 3。臺灣船渠株式會社，〈第貳期營業報告書（自昭和 13 年 1 月 1 日至 6 月 30 日）〉（出版資料不詳），頁 4。
- (8) 經濟部，〈廿五年來之經濟部所屬國營事業〉（臺北：經濟部國營事業委員會，1971），船頁 1-2，〈臺船廿五年篇〉。
- (9) 臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈公司簡介〉，檔號：01-01-01，「臺灣造船有限公司概況」（1950年2月）。

業報告書內容，可瞭解兩會社以修船為主要事業，造船方面僅止於建造小型船舶。日本對華侵略戰爭爆發後，兩會社開始配合軍事單位，協助戰爭所需物資的生產。⁽¹⁰⁾ 1943年10月起，至戰爭結束為止，社寮島工廠交由海軍管理，基隆工廠則由陸軍和海軍共同管理。⁽¹¹⁾

(一) 監理至接收時期的臺船公司

戰後初期資源委員會曾派遣工礦事業考察團來臺灣進行工業調查，其中特別針對30間較大的機械產業工廠進行參訪和調查，認為除了以機械和船舶維修為主要業務的臺灣鐵工所⁽¹²⁾和臺灣船渠株式會社規模較大外，其餘規模多偏小。臺灣鐵工所下轄兩個工廠，臺灣船渠株式會社則有三個廠區，兩社皆進行造船、修船和製造機械業務。但就修船和造船的規模而言，臺灣船渠株式會社的規模又較臺灣鐵工所來得大。⁽¹³⁾ 此外，兩社因戰爭造成的毀損狀況，如表一的報告所示，可知兩間會社都因戰爭受到了不同程度的毀損，並處於局部開工的情況。在資本額方面，臺灣鐵工所株式會社估計為850萬元，臺灣船渠株式會社為500萬元。

資源委員會就兩社的發展提出建議，指出臺灣鐵工所擅長機械製造，臺灣船渠株式會社則以修造船隻為主，建議為配合工業生產的互補性和效率性，可將兩廠合併，進行統一管理，因而建議與臺灣省政府共同組設臺灣機械工業特種股份有限公司，認為如此不僅能夠振興臺灣的工業和交通事業，對閩粵地區發展新興工業亦能提供支援。資源委員會並對兩社提出修復計畫，希望能於1946年4月以前著手進行修復，臺灣鐵工所需臺幣460萬元，臺灣船渠株式會社則需臺幣650萬元，預計以6個月的時間修復完成。⁽¹⁴⁾

(10) 臺灣船渠株式會社，〈第拾壹期營業報告書（自昭和17年7月1日至12月31日）〉（出版資料不詳），頁1、4。

(11) 臺灣船渠株式會社，〈第拾參期營業報告書（自昭和18年7月1日至12月31日）〉（出版資料不詳），頁4。

(12) 臺灣鐵工所設立於1919年，由臺灣各製糖會社共同出資成立，並以製糖、化學、農業、鐵道等各項機械的生產作為主要業務內容。〈臺灣鐵工所設立〉，《臺灣日日新報》，1919年8月31日，第2版；千草默先編，《會社銀行商工業者名鑑》（臺北：圖南協會，1943），頁126-127。

(13) 高祺瑾，〈臺灣機械工業考察報告〉（1945年1月25日），收於陳鳴鐘、陳興唐主編，《臺灣光復和光復後五年省情（下）》（南京：南京出版社，1989），頁52-55。

(14) 〈資源委員會經濟研究室：臺灣工礦事業考察報告〉（1946年2月1日），收於同上註，頁31。

表一 戰後初期臺灣鐵工所和臺灣船渠株式會社狀況(1946年)

事業名稱	資本額 (臺幣萬元)	現況(1946年)	
		損壞程度	生產情形
臺灣鐵工所株式會社	850	廠房損壞約 40%， 機械設備損壞輕微	局部開工
高雄東工場			
高雄西工場			
(另有馬尼拉工場，業已停頓)			
臺灣船渠株式會社	500	廠房損壞約 60% 甚微	局部開工
社寮町工場			
大正町工場			
高雄工場			

資料來源：〈資源委員會經濟研究室：臺灣工礦事業考察報告〉(1946年2月1日)，頁29。

臺灣船渠株式會社初期先由海軍監督，至1945年11月由臺灣省行政長官公署與經濟部臺灣區特派員辦公處共同負責監理，⁽¹⁵⁾負責監理的人員為時任基隆港務局局長徐人壽。⁽¹⁶⁾

1946年5月1日，日治時代的臺灣船渠株式會社、株式會社臺灣鐵工所正式合併，成立臺灣機械造船公司，為資源委員會與臺灣省政府合資經營之公營企業。⁽¹⁷⁾公司成立後，位於高雄的臺灣鐵工所並更名為高雄機器廠。由於臺灣機械造船公司於船舶和機器修繕的過程中需要使用氧氣，而高雄機械廠附近的東光興業株式會社⁽¹⁸⁾具有氧氣生產設備，臺灣機械造船公司遂於同年8月將東光興業株

(15) 財政部國有財產局檔案，〈臺灣船渠株式會社清算狀況報告書〉，檔號：275-0294（臺北：國史館藏）。

(16) 陳政宏，《造船風雲88年》，頁33。

(17) 〈經濟部呈送行政院國省合辦工礦企業辦法〉，京企字第3738號，1946年6月6日，收於薛月順編，《臺灣省政府檔案史料彙編——臺灣省行政長官公署時期(-)》（臺北：國史館，1996），頁181。

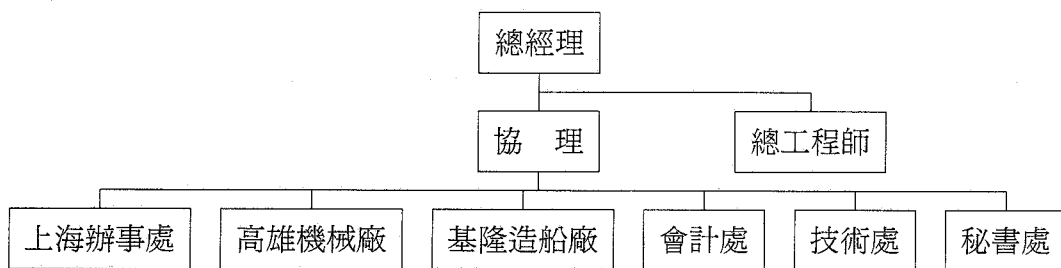
(18) 東光興業株式會社於1936年設立於高雄前金，主要經營業務為氧氣與瓦斯的生產。戰後由於臺灣機械造船公司於船舶和機器修繕過程中，需要使用氧氣。而當時位於臺灣鐵工所附近的東光興業株式會社擁有氧氣設備一套，因而併入臺灣機械造船公司。〈東光興業の創立 差當り高雄方面で酸素瓦斯を製造〉，《臺灣日日新報》，1936年1月11日，第1版；〈東光興業の酸素工場 高雄市前金に建設の事に決定〉，《臺灣日日新報》，1936年1月28日，第3版；〈臺灣機械造船公司為請將高雄市東光興業株式會社撥交本公司致資源委員會呈文〉(1946年5月17日)，收於陳鳴鐘、陳興唐主編，《臺灣光復和光復後五年省情(下)》，頁111-112；千草默先編，《會社銀行商工業者名鑑》，頁116-117。

式會社併入。在表一所提及原有之社寮工場改為基隆造船廠之本廠，基隆工場為分廠，高雄工場則就近併入高雄機器廠。

臺灣船渠株式會社自 1946 年 5 月下旬開始接收，6 月底接收完畢，並於 7 月開工。⁽¹⁹⁾ 在接收初期，因受到戰爭的炸燬程度嚴重，原本應停工修復至完成後才開工。但當時顧慮停工將導致工人失業，因此接收後採取一面加緊修復整理工作，一面開展業務之策略。⁽²⁰⁾

就公司組織而言，當時分成基隆造船廠和高雄機器廠。首任總經理為高禎瑾，協理為陳紹村，本研究所探討的臺船公司如圖二所示，當時稱為基隆造船廠，廠長為薩本斡，副廠長為陳薰。⁽²¹⁾

改組後基隆造船廠的主要設備為 1919 年由基隆船渠株式會社興建的 3,000 噸船塢和 1937 年由臺灣船渠株式會社建成之 25,000 噸船塢各一座。此外，1942 年開始興建的 15,000 噸船塢，由於到接收時點尚未全部完工，故成立時的經營目標就是將此船塢修建完成，以利進行更大噸位的修船業務。⁽²²⁾ 戰後臺灣機械造船公



圖二 臺灣機械造船公司組織圖

說明：1. 洪紹洋繪。2. 本組織圖僅討論至處級及工場階層，其下所屬各級單位則予以省略。
資料來源：臺灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會臺灣省政府臺灣機械造船股份有限公司概況〉，頁 156。

(19) 臺灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會臺灣省政府臺灣機械造船股份有限公司概況〉，《臺灣銀行季刊》1: 4 (1948 年 3 月)，頁 156。翁文灝，〈臺灣的工礦現狀〉，《臺糖通訊》1: 22 (1947)，頁 3。

(20) 臺灣機械造船股份有限公司，〈資源委員會臺灣省政府臺灣機械造船股份有限公司概況〉，頁 156。

(21) 全國政協文史資料研究委員會工商經濟組，《回憶國民黨政府資源委員會》(北京：中國文史出版社，1988)，頁 221。

(22) 薛月順編，《資源委員會檔案史料彙編——光復初期臺灣經濟建設(中)》(臺北：國史館：1993)，頁 263。

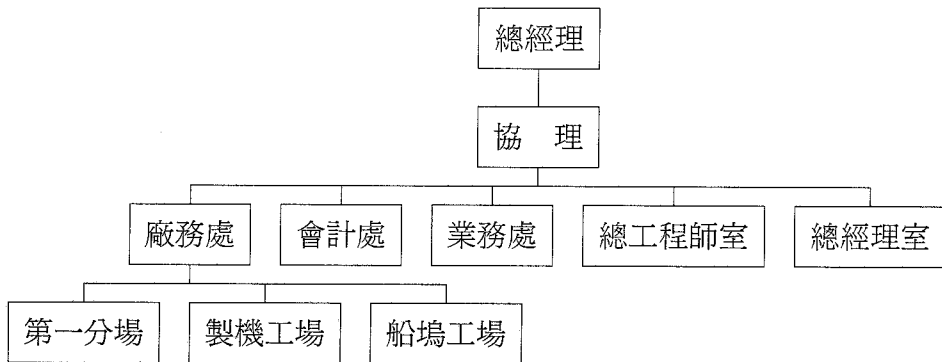
司所擁有的船塢和船臺，合計容量約佔當時全中國船塢總噸位三分之一強。(23)

1948年4月，資源委員會為促使機械和造船生產專業化的政策，將臺灣機械造船公司高雄廠區和基隆廠區分離，各自改組成立臺灣機械公司及臺灣造船公司。本研究所指之臺船公司，為分割後設於基隆的臺灣造船公司。(24)

(二)組織的建立

臺船公司的管理架構，由總經理負責執行公司業務，監督指揮所屬單位。協理為輔助總經理，負責主持各項工程和管理事務。此外其組織如圖三所示，設立了總經理室、總工程師室、業務處、會計處、廠務處。負責生產單位的廠務處，其下分設船塢工場、製機工場、第一分場。(25)

在技術人員的建制方面，依循資源委員會的人事職位分配，分為管理技術人員和工程技術人員兩種。前者由高而低分為正管理師、管理師、副管理師、助理



圖三 臺灣造船公司組織圖

說明：1. 洪紹洋繪。2. 本組織圖僅討論至處級及工場階層，其下所屬各級單位予以省略。
資料來源：〈臺灣造船有限公司組織規程〉（1948年7月1日會令公布），《資源委員會公報》15: 2（1948年8月16日），頁31。

(23) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），「臺灣造船公司三十七年度總報告」。

(24) 交通銀行，《臺灣的造船工業》（臺北：交通銀行，1975），頁15。資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船有限公司三十七年度總報告」。

(25) 〈臺灣造船有限公司組織規程〉（1948年7月1日會令公布），頁31。

管理師、管理員、助理管理員。後者則分爲正工程師、工程師、副工程師、助理工程師、工務員、助理工務員。除此之外，並招收實習員和練習生，訓練在學及甫自學校畢業之人員，使之有機會進入公司服務。⁽²⁶⁾ 在資源委員會的人事結構安排上，工程技術職和管理技術職兩者地位並重，此點可由薪資制度體現。凡職級相同者所獲得的薪資相同，即正管理師和正工程師的薪水相同，副管理師與副工程師的薪水亦相同。⁽²⁷⁾

(三)技術人員的銜接

日治時代的臺灣船渠株式會社將員工分爲職員和工人兩種，戰後監理期間的臺灣船渠株式會社仍由日本人負責經營。1945 年高祺瑾赴臺灣船渠株式會社參訪後，在提出的報告載明臺灣船渠株式會社有職員 265 人，工人 1,050 人。⁽²⁸⁾ 此後由資源委員會派遣中國內地的技術人員接收臺灣船渠株式會社，根據 1946 年 6 月 10 日統計，共留用 78 位日籍技術人員，以維持生產的運作。⁽²⁹⁾

由臺灣機械造船公司正式接收臺灣船渠株式會社的移交清冊（1946 年 7 月 3 日）中，如表二所示當時臺灣船渠株式會社職員共 95 名，其中日本人佔 40 名，臺灣人 52 名，浙江籍的外省人 3 名，其中技師、工程師、事務員等高階技術和管理人員幾乎全由日本人擔任。臺灣籍擔任職級最高者爲設計課技師，其次爲服務於電器課和造機課的技手共 4 名、書記 22 名、雇 12 名、雇見習 4 名。然而，在移交清冊中的 95 名職員中，有 51 名職員是於 1945 年 8 月 15 日之後所聘用。其中臺灣人爲 40 名，日本人 8 名，還有 3 名浙江籍的外省籍人員。上述 3 名外省籍職員，應是受到交通處指示，派遣至臺灣船渠負責監理的工作。

然而，戰後受聘至臺灣船渠服務的職員，多擔任書記、技手、雇和雇見習等職級。其中臺灣人有 1 名擔任技手、20 名擔任書記、6 名擔任雇、4 名擔任雇見

(26) 〈臺灣造船有限公司組織規程〉（1948 年 7 月 1 日會令公布），頁 32。

(27) 全國政協文史資料研究委員會工商經濟組，《回憶國民黨政府資源委員會》，頁 202。

(28) 高祺瑾，〈臺灣機械工業考察報告〉，頁 55。

(29) 〈資委會呈送行政院臺灣工礦事業留用日籍技術人員及眷屬統計表〉，資京(35)人字第二九九八號，1946 年 8 月 6 日，收於薛月順編，《資源委員會檔案史料彙編——光復初期臺灣經濟建設（上）》（臺北：國史館，1992），頁 3-5。

表二 戰後臺灣船渠株式會社移交時人員職位分布(1946年7月3日)

聘用職級	日本籍	臺灣籍	外省籍	總計
取締役	1	0	0	1
工程師	2	0	0	2
工程師補	1	0	0	1
技師	9	1	0	10
技手	0	4	0	4
事務	8	0	0	8
書記	4	22	0	26
雇	15	12	0	27
雇見習	0	4	0	4
不詳*	0	9	3	12
總計	40	52	3	95

資料來源：臺灣造船公司檔案，〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號(臺灣國際造船公司基隆總廠藏)，「接收臺灣船渠株式會社職員名冊 20」。

*「接收臺灣船渠株式會社職員名冊 20」共 5 頁，於清冊第 5 頁部分，共有 9 名臺灣籍與 3 名外省籍職員，且均於戰後聘入，因居住地址皆為高雄地區，因而推論為協助接收高雄工廠之職員。

習；日本人 8 名全數擔任雇。(30)

另一方面，在接收清冊中的日本籍員工，乃依據當時日籍人員留用政策予以聘用，但在 1947 年 2 月的時點調查顯示，臺灣機械造船公司已無日籍人員，為十大公司中最早結束日人留用的公營事業。(31)

在第一階段的臺灣機械造船公司成立時期，從 1946 年 10 月的〈臺灣機械造船公司調用後方廠礦員工報告表〉，可明白為接收臺灣船渠株式會社所調用的 37 名人員中，來自資蜀鋼鐵廠和中央機器廠的員工，分別佔了 16 名和 15 名。此兩

(30) 臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號，「接收臺灣船渠株式會社職員名冊 20」。

(31) 河原功編，《臺灣協會所藏 臺灣引揚·留用紀錄第 5 卷》(東京：ゆまに書房，1997)，頁 30。十大公司為戰後由資源委員會獨自經營或與臺灣省政府合營的公營企業，分別為臺灣電力公司、中國石油公司、臺灣機械造船公司、臺灣鹼業公司、臺灣肥料公司、臺灣水泥公司、臺灣紙業公司、臺灣糖業公司、臺灣鉛業公司籌備處、臺灣銅礦籌備處。

所工廠為戰時遷至後方的重點工場，雖非以修造船隻作為專業，卻擅長機械生產。就這些職員來臺灣所獲得的職位和先前於中國大陸所擔任職務相比，共有 22 人獲得了升遷。值得注意的是，臺灣機械造船公司總經理高祺瑾赴臺前曾任資蜀鋼鐵廠廠長，因此接收臺灣機械造船公司時，部分成員來自資蜀鋼鐵廠。其中陳志炘、施彥博、于一鵬、翁惠慶、陳霞山、尙恩榮等 6 人原本準備前往東北接收機車工廠，但由於尙未收到接收派令，因而集中至上海待命，爾後轉赴臺灣至臺灣機械造船公司負責接收。⁽³²⁾

船廠的業務基本上可分為造船、修船和製機三部分，上述於 1946 年 10 月底以前第一批派遣接收臺灣船渠株式會社的員工，多擅長於生產機械部分。但部分資蜀鋼鐵廠系統的員工，隨著 1948 年臺灣機械造船公司改組，高祺瑾派任臺灣機械公司總經理後，亦隨之調任。

1948 年臺船公司改組成立後，當時總經理周茂柏，因其同兼上海中央造船公司籌備處主任，遂將中央造船公司籌備處員工調赴臺船公司。⁽³³⁾ 中央造船公司籌備處為戰後資源委員會新成立的單位，原擬拆除日本三菱造船廠的賠償設備約 50 萬噸器材，以之為基礎，在中國大陸設立現代化的造船廠，預定之規模遠大於當時的江南造船廠。為此，在日本賠償的計畫尙未擬訂前，先成立中央造船公司籌備處，並調集了一批技術人員進行策劃。⁽³⁴⁾ 惟當時日本賠償物資拆遷尙未開展之際，適逢臺船公司改組成立，技術業務人員缺乏，經資源委員會同意後，中央造

(32) 資源委員會資蜀鋼鐵廠檔案，〈資蜀鋼鐵廠人事案〉，檔號：24-13-15 1-(2)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），資源委員會資蜀鋼鐵廠呈，「孫特派員冊請調用接收東北機車工廠人員即將集中上海後命請予分別指復以便遵調」（1945 年 11 月 23 日）。

(33) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員（1946-1952 年）〉，檔號：24-15-04 3-(3)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），資船(37)第 3211 號，臺船(37)第 0195 號，「資源委員會中央造船公司籌備處資源委員會臺灣省政府臺灣造船有限公司會呈，事由：為本職員薛楚書等 41 人調赴本公司工作檢附清冊至請鑒核備案由」（1948 年 6 月 3 日）。

(34) 全國政協文史資料研究委員會工商經濟組，《回憶國民黨政府資源委員會》，頁 119。中華民國駐日代表團及歸還物資接收委員會，《在日辦理賠償歸還工作綜述》（出版地不詳：中華民國駐日代表團及歸還物資接收委員會，1949），頁 27-28、30-31，說明當時中國在草擬日本賠償方案時，參考國內工業情況，制定「中國要求日本賠償計畫」，以戰後建設之工業為中心，依據此計畫向日本要求工業設備的拆遷，提出了年產 50 萬噸的造船廠。1946 年 5 月 26 日，國府於南京發表我國迫切需要之設備，其中造船廠需要 7,500 噸、10,000 噸、12,000 噸浮塢各一座之造船廠一所。

船公司籌備處 41 名員工，自 1948 年 4 月 1 日起，調赴臺船公司。⁽³⁵⁾ 同年 5 月 31 日，周茂柏再將中央造船公司籌備處兩名副主任朱天秉和李國鼎，調至臺船公司擔任協理。⁽³⁶⁾ 由附錄一可知，當初由中央造船公司籌備處調任至臺船公司的員工，至 1949 年 7 月時，有 13 位已擔任臺船公司的中級以上管理階層。然而，亦有部分職員選擇於中國大陸易幟前回到中國大陸。

由於戰後第一批接收臺灣船渠株式會社的資源委員會職員多數調任至臺灣機械公司或轉任其他單位，另一方面，由於中國大陸戰事吃緊，雖有職員選擇回到中國大陸，但也有人陸續轉任至臺船公司服務。1949 年後臺船公司的職員中，屬戰後初期派遣接收至臺船公司的員工所剩不多，而是後來陸續調任至臺船公司的員工，構成往後公司發展的主要成員。以下將針對 1949 年臺船公司的職員學經歷進行分析。

1949 年臺船公司的職員共 205 名，由表三顯示在工程技術職方面，工程師 10 名、副工程師 12 名、助理工程師 20 名、工務員 31 名、助理工務員 8 名。管理技術職方面，總經理 1 名、協理 2 名、秘書 2 名、管理師 6 名、副管理師 9 名、助理管理師 14 名、管理員 27 名、助理管理員 20 名。其餘部分為醫師 2 名、練習生 6 名、甲種實習生 13 名、雇員 18 名。

這時公司的職員結構，由表三可知臺灣人於臺船公司的職位最高僅擔任至副工程師和副管理師，其餘多數集中在工務員、管理員、助理工務員、助理管理員等職位。

(35) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員（1946-1952 年）〉，檔號：24-15-04 3-(3)，資船(37)第 3211 號，臺船(37)第 0195 號，「資源委員會中央造船公司籌備處資源委員會臺灣省政府臺灣造船有限公司會呈，事由：為本職員薛楚書等 41 人調赴本公司工作檢附清冊至請鑒核備案由」（1948 年 6 月 3 日）。另依據中華民國駐日代表團及歸還物資接收委員會，〈在日辦理賠償歸還工作綜述〉，頁 79、80、90，日本賠償物資拆遷工作自 1947 年 4 月美國政府頒發臨時指令起，至 1949 年 6 月，執行績效僅為十分之一，其中一部分原因為 1948 年 5 月，美國主張減少日本賠償物資，因此盟總執行拆遷時，主要僅侷限於日本的陸海軍兵工廠。當時中國提出的賠償順序共十二項，其中飛機軍需工業和民營軍需工業分別位居前兩項，造船工業及船隻名列第三項，中華民國駐日代表團及歸還物資接收委員會於 1948 年 11 月以此作為我國爭取的標準。但至 1949 年 5 月美國宣布停止拆遷日本器材為止，並未完成拆遷造船業設備。

(36) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員（1946-1952 年）〉，檔號：24-15-04 3-(3)，簽呈，資船(卅七)字第 03213 號，37 年 5 月 31 日，「事由：朱天秉專任臺船公司協理免去中船協理。李國鼎准予調用」。

表三 1949年臺船公司職員分配及分布表

職 級	外省籍	臺灣籍	總計
總經理	1(1)	0	1
協理	2(2)	0	2
秘書	2(1)	0	2
正工程師	2(2)	0	2
工程師	10(9)	0	10
副工程師	9(5)	3	12
助理工程師	18(12)	2	20
工務員	22(15)	9	31
助理工務員	0	8	8
管理師	6(6)	0	6
副管理師	8(5)	1(1)	9
助理管理師	13(7)	1	14
管理員	15(2)	12	27
助理管理員	7	13	20
練習生	1	5	6
甲種實習生	13(13)	0	13
醫師	0	2(2)	2
雇員	0	18(1)	18
合計	131	74	205

資料來源：臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈公司簡介〉，
檔號：01-01-01，「中華民國 38 年夏季職員錄」。
說 明：括號為具有大學學歷人數(包含肄業)。

然而，過去服務於臺灣船渠株式會社的臺灣籍職員，至 1949 年還繼續留在臺船公司者，其人事安排與戰後接收臺灣船渠株式會社時點相較，原本最高職位者為設計課技師黃德用，此時則升任副工程師；原任造機課技手詹昭財，在臺船公司成立後轉任工務員；其餘擔任書記和囑託者則轉任為工務員或管理員。另外，許多在日治時代擔任工人職務者，戰後被拔擢為職員。如擔任工長者，戰後則轉

任助理工程師和工務員。其餘擔任基礎工人者，亦有少部分升任助理工務員和助理管理員。而先前擔任雇員者，至 1949 年止並沒有繼續留在臺船公司。其中助理管理員褚明堂和許三川畢業於臺灣船渠株式會社養成所，為日治時代臺灣船渠株式會社自行培育的人才。普遍來說，這些臺灣籍員工的學歷不高，其最高為工業學校畢業。

另一方面，表三顯示臺船公司總經理、協理、秘書、正工程師、工程師、管理師等中高階職員都是由外省籍擔任。但觀察由中國大陸來臺的職員中，10 位工程師全是外省籍，其中 9 位具有大學學歷。6 位管理師也全為外省籍，全都有大學學位。在 12 名副工程師中，9 位為外省籍職員，但具有大學學歷者為 5 位。9 名副管理師中，外省籍佔 8 名，5 名為大學畢業。助理管理師 13 位中，外省籍共 12 位，有 6 位具有大學學歷。助理工程師中，外省籍 18 位中有 12 位具有大學學歷。工務員 30 位中，外省籍佔了 21 位，14 位具有大學學歷。管理員 27 位中，外省籍佔了 15 位，其中 2 位具有大學學歷。甲種實習生共 13 名皆為外省籍，但都具有大學學歷。

由上述瞭解，從中國大陸來的管理和技術職員中，極高比例具有大學學歷，且工程技術職具有大學學歷者相對於管理技術職來得高。其中值得注意的是，在工程技術職中有許多的職員為交通大學和同濟大學畢業（見附錄二）。在當時中國大陸，上述兩所大學設有造船系。然而，過去在中國大陸最大的江南造船廠隸屬於海軍管理，和這兩所大學屬於不同系統，又加上對日抗戰時期，政府播遷後方使得這些人才無法發揮其專長。戰後接收日產成立的臺船公司，屬於當時中國規模較大的造船廠，提供這些人才發揮專業所長。⁽³⁷⁾ 如當時總經理周茂柏即為同濟大學造船系畢業。在工程師職務中，金又民和顧晉吉為同濟大學造船系畢業。值得注意的是，在工務員中，有 9 位皆為同濟大學和交通大學造船系畢業。在 13 名甲種實習員中，則有 8 名為這兩所大學畢業。⁽³⁸⁾

(37) 周茂柏，〈臺灣造船工業的前途〉，《臺灣工程界》2:8（1947 年 11 月），頁 3。戰後臺灣造船公司為資源委員會惟一的造船廠，其餘規模較大的造船廠如上海的江南造船所為海軍所管理，其餘上海的英聯船廠（外資）、老公茂船廠、求新船廠、中華造船廠、馬拉造船廠（外資）和位居重慶的民生公司，皆屬私人所經營。

(38) 1960 年代起擔任臺船公司總經理的王先登在回憶錄亦提及「臺船公司在創立初期的成員構成背景，部

(四)員工訓練計畫

在 1950 年以前臺船公司的重要幹部多由中國內地來臺之職員所組成，但技術員工的補充和缺乏卻也是臺船公司所面臨的困境。1950 年適逢臺船公司業務擴展，對技術員工的需求增加，故在短期內訓練出一批員工遂成為當務之急，其具體作法分成職員及工人兩部分的訓練計畫。⁽³⁹⁾

職員訓練計畫方面，鑑於當時臺灣大學、臺灣省立工學院（今成功大學）和臺北工專（今臺北科技大學）等教學機構並未設立造船工程學系，故 1950 年以後為補充造船之幹部人材，臺船公司與臺灣大學機械工程學系洽商，對有志學習造船的學生，在大學四年級兼修一部分有關造船課程，仍以機械系畢業。畢業後再由臺灣大學授與一學年之造船學課程專門訓練，其成績及格者，錄取為臺船公司幹部。⁽⁴⁰⁾ 此項訓練於 1952 年起由臺灣大學機械系第四年分設造船組和輪機組開始實施，⁽⁴¹⁾ 由臺船公司的韋永寧支援並轉任臺灣大學擔任副教授，開設電焊和內燃機兩門課。電焊課程的實習課，則在臺灣大學實習工場進行，由陸志鴻負責。⁽⁴²⁾

在工人訓練計畫方面，於 1950 年 5 月 16 日召開的「資源委員會在臺檢討會議」中，技術工人缺乏問題成為討論焦點。臺灣船渠株式會社時代工人數曾高達 2,400 人，但戰後接收時僅剩約 1,000 人，且戰後造船所需的技術工人在當時並無來源。在此困境下，臺船公司擬自行興辦訓練班，但因經費欠缺並未執行。⁽⁴³⁾ 1951 年臺船公司擬具擴建計畫，增建藝徒宿舍等設備，但又因財力有限亦未執行。於是臺船公司在藝徒訓練班未舉辦前，先就急需補充而不易在外招僱之裝配和冷作

分為上海交通大學和同濟大學兩所學校之校友」，能夠在此加以印證。王先登，《五十二年的歷程——獻身於我國防及造船工業》（出版地不詳：王先登自行出版，1994），頁 66。

(39) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-2)，「臺灣造船公司四十年度業務報告書」。

(40) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-2)，「臺灣造船公司四十年度業務報告書」。

(41) 同上註，「四十一年度上半年業務檢討報告資料」。

(42) 劉鳳翰、王正華、程玉鳳訪問，《國史館口述歷史叢書(3) 韋永寧先生訪談錄》（臺北：國史館，1994），頁 33。陳政宏，《造船風雲 88 年》，頁 39。

(43) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2-1)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），「資源委員會在臺事業檢討會議記錄檢討單位：臺灣造船公司」（1950 年 5 月 16 日）。

兩種工人，分別在各工場內作小規模訓練。即在裝配、冷作組內，各招收小學畢業之員工子弟或優良學生若干名為見習工，給予最低階之工人待遇，照一般工人管理。半日授以工程知識，半日隨同實習工作，由職員及領班擔任講師義務講授。至 1951 年底，裝配組有這類見習工人 14 名，冷作組有 20 名。⁽⁴⁴⁾

以培養基層作業員工為目的的藝徒訓練班則要遲至 1953 年 6 月，才由臺船公司和教育部普通司合辦，正式開始，以加強電焊和鐵工的訓練為主要內容。⁽⁴⁵⁾ 藝徒訓練用教室和宿舍等設備方面所需經費，來自美援貸款。⁽⁴⁶⁾ 基層員工之訓練方式以實習為主，經考試錄取後先受學科訓練一個月，使新進人員能夠瞭解工廠常識，此後再受兩個月實習訓練，教授實習時所必需之知識及技術，此後接著從事工作實習 2 年 9 個月，滿三年結業考試及格者，即可升格為正式技工。⁽⁴⁷⁾ 之後在基層工的培訓課程方面，亦陸續增加造船和冶鑄等項目。⁽⁴⁸⁾

總的來說，在人才方面，臺船公司在戰後初期是由資源委員會提供的中國大陸人才作為發展的起始。此外雖有應急的措施並培養出若干技術人才，然而嚴格來說，臺灣的造船人才要至 1950 年代末期起，海洋學院造船系、臺灣大學造船研究所及成功大學造船系相繼設立後，才正式培養出戰後臺灣第一代的高級造船技術人才。⁽⁴⁹⁾

三、資本的轉變

日治時期的臺灣船渠株式會社的股份構成如表四所示，1937 年會社於成立初始共發行 2 萬股，主要股東為三菱重工業株式會社、株式會社臺灣銀行、大阪商

(44) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船公司四十年度業務報告書」。

(45) 經濟部國營事業司檔案，〈造船公司第四屆董監事聯席會議記錄(-)〉，檔號：35-25-20-001 (臺北：中央研究院近代史研究所藏)，「臺灣造船有限公司工作報告 (四十三年度)」。此部分教育部僅負責一次補助 600 萬，訓練和管理全由臺船公司負責。

(46) 同上註，「臺灣造船有限公司業務報告」(1948 年 4 月至 1954 年 12 月)。

(47) 同上註，「臺灣造船有限公司業務報告」(1948 年 7 月至 1954 年 12 月)。

(48) 同上註，「臺灣造船公司工作報告 (四十三年度)」。

(49) 魏兆欽，《海洋論說集(四)》(臺北：黎明文化事業公司，1985)，頁 138。

表四 臺灣船渠株式會社股份變化

	1937年12月31日	1943年12月31日	1946年6月30日
三菱重工業株式會社	8,900(44.5%)	65,000(65%)	64,900(64.9%)
株式會社臺灣銀行	3,100(15.5%)	14,900(14.9%)	14,900(14.9%)
大阪商船株式會社	1,100(5.5%)	5,900(5.9%)	5,900(5.9%)
臺灣電力株式會社	1,000(5%)	4,900(4.9%)	4,900(4.9%)
近海郵船株式會社	400(2%)	0(0%)	0(0%)
日本郵船株式會社	0(0%)	4,900(4.9%)	4,900(4.9%)
海山輕鐵株式會社	0(0%)	500(0.5%)	0(0%)
顏欽賢	1,000(5%)	500(0.5%)	500(0.5%)
顏滄海	0(0%)	800(0.8%)	1300(1.3%)
顏滄波	0(0%)	0(0%)	500(0.5%)
顏禮二	0(0%)	500(0.5%)	0(0%)
臺陽礦業株式會社	0(0%)	700(0.7%)	700(0.7%)
日本個人持有	4,500(22.5%)	1,400(1.4%)	1,500(1.5%)
總計	20,000(100%)	100,000(100%)	100,000(100%)

資料來源：臺灣船渠株式會社，〈第壹期營業報告書（自昭和12年6月1日至12月31日）〉，頁13；臺灣船渠株式會社，〈第拾參期營業報告書（自昭和18年7月1日至12月31日）〉，頁15；財政部國有財產局檔案，〈臺灣船渠株式會社清算狀況報告書〉，檔號：275-0294。

船株式會社、臺灣電力株式會社等。⁽⁵⁰⁾ 之後歷經多次增資，至1943年止統計，公司股份已增至10萬股，其中持股最高者為三菱重工業株式會社，其持有比例高達65%，因此為會社主要的經營者。其餘為臺灣銀行、大阪商船株式會社、臺灣電力株式會社、日本郵船株式會社等，除此之外亦包含由員工所認領持有的股份，但規模都不大。但較值得注意的是，由基隆顏欽賢家族和臺陽礦業公司等臺灣人

(50) 臺灣船渠株式會社，〈第壹期營業報告書（自昭和12年6月1日至12月31日）〉，頁13。

所持有股份，約佔公司股份的 3% 左右。⁽⁵¹⁾

戰爭結束後，臺灣船渠株式會社經由清算得知，原臺灣船渠株式會社共發行 10 萬股，以每股 50 圓的價格計算，資本額共為 500 萬圓，但由於戰爭損失使得資本減少至 413 萬 6286.34 圓。⁽⁵²⁾ 依據財政部國有財產局的清算結果報告書，可知戰後初期對日治時期的企業股本進行清算時，歸類成國人持有、日本人持有及法團持有三部分。⁽⁵³⁾ 但臺灣船渠株式會社的股份構成又可分為四大性質，第一類是基隆顏家及其家族企業臺陽礦業株式會社所持有的國人股份，列入民股範圍，但劃歸省政府股份部分；第二類為三菱重工業株式會社、大阪郵船株式會社、日本郵船株式會社等日本國內會社所持有股份，分別由資源委員會和臺灣省政府接收；第三類是臺灣船渠株式會社日本籍職員所持有的股票，也由資源委員會和臺灣省政府接收；第四類是臺灣電力株式會社和株式會社臺灣銀行所持有股份，由接管後的臺灣電力公司和臺灣銀行接收，國民政府將其劃分為法團股。⁽⁵⁴⁾

由表五可知，資源委員會所持有的股份，為接收日本會社和日本人所持有的股份；臺灣省政府所持股份包含臺灣電力公司、臺灣銀行和臺灣人所持有的股份，以及日本會社和日本人所持有的股份。上述日治時期所持有之股本在經過切割與整併後，構成由國營的資源委員會和臺灣省政府以六比四的持股比例合資組成的臺灣機械造船公司。⁽⁵⁵⁾ 總的來說，戰後初期股權轉換的意義在於，日治時期屬於民營的臺灣船渠株式會社，戰後轉變為公營企業的臺灣機械造船公司。此外，

-
- (51) 臺灣船渠株式會社，〈第拾參期營業報告書（自昭和 18 年 7 月 1 日至 12 月 31 日）〉，頁 15。由日治時期臺灣船渠株式會社營業報告書及戰後初期財政部國有財產局檔案〈臺灣船渠株式會社清算狀況報告書〉可瞭解，在日治時期會社社員都持有股票，但比例卻不大。如依據清算狀況報告書指出，臺灣船渠株式會社社員持有股票者為臺灣船渠株式會社元良信太郎和臺灣電力株式會社總裁松本虎太等 15 人，每人各持有 100 股。總的來說，這些個人持股對整個臺灣船渠株式會社而言，規模並不算大。財政部國有財產局檔案，〈臺灣船渠株式會社清算狀況報告書〉，檔號：275-0294。
- (52) 臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，「接收臺灣船渠株式會社資本清冊 18」，「接收臺灣船渠株式會社股東名冊 18」（1946 年 7 月 3 日）。
- (53) 財政部國有財產局檔案，〈臺灣船渠株式會社清算狀況報告書〉，檔號：275-0294。
- (54) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2-(1)，「工作報告書 自 1948 年 4 月至 1951 年 5 月」。
- (55) 〈11.資源委員會關於接辦臺灣工礦事業進展情形及週年簡報呈（1947 年 7 月 22 日）資源委員會呈 資(36)業字第 10965 號（國民政府行政院檔案）〉，收於中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料彙編 第五輯第三編 財政經濟(四)》（南京：江蘇古籍出版社，2000），頁 708。

表五 臺灣機械造船公司接收日產後的股份構成

戰後界定日治時期股份種類	戰後之處理		原股數 (股)	原股款(舊 臺幣千元)	股份 性質
	區別	名稱			
法團部分	法團股	臺灣電力公司*	5,000	250	省股
		臺灣銀行	14,900	745	省股
臺灣會社和 臺灣人所持有	包括民股在內	臺陽礦業公司	700	35	省股
		顏欽賢	500	25	省股
		顏滄海	1,300	65	省股
		顏滄波	500	25	省股
日本會社和 日本人所持有	省政府股份	省政府	17,100	855	省股
	資源委員會股份	資源委員會	60,000	3,000	國股
	總計		100,000	5,000	—

*戰後臺電公司持有股份較接收時期——即表四於1946年6月30日清算臺灣電力株式會社股票時——多100股，是因為納入臺灣電力株式會社總裁松本虎太個人所持有之股份。

資料來源：資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2-(1)，「工作報告書自1948年4月至1951年5月」。

雖然臺灣機械造船公司包含部分的民股，但因官股持有的比例超過半數，因而被認定為公營企業。

在公司資本方面，臺灣機械造船公司時期的資本為臺幣6,088萬2,028.75元，當中六成由資源委員會投資，四成為臺灣省政府投資。1948年4月臺灣造船公司成立後，經資源委員會增資國幣1,500億元，臺灣省政府增資1,000億元，但當時省政府應支付部分，由於財政調度困難，由臺灣銀行按照借貸手續先行代墊。⁽⁵⁶⁾

臺船公司在改組成立初始，為添購材料、機具和修建廠房，首先於1948年5月中旬向資源委員會借貸國幣300億元，借期為一個月，然後在1948年上半年以創業經費850億元歸還向資源委員會所借款項後，其餘用來購買機械及原料。之後中央造船公司籌備處雖在名目上以其創業費預算項撥交臺船公司國幣350億元，但實際上係以等值材料價抵方式撥給臺船公司。1948年上半年度總計撥國幣

(56) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船有限公司三十七年度總報告」。

表六 1948 年度創業經費收入明細表(1948 年 4 月 1 日至 12 月 12 日止)

月份	撥到創業經費原幣額	折合臺幣金額	匯率
4	法幣 35,000,000,000.00	147,058,823.53	238 : 1
5	法幣 30,000,000,000.00	88,757,396.45	238 : 1
6	法幣 55,000,000,000.00	146,666,666.67	375 : 1
7、8	法幣 112,000,000,000.00	68,501,529.05	1635 : 1
9	金圓券 33,800.00	62,023,000.00	1 : 1835
10	金圓券 16,850.00	30,919,750.00	1 : 1835
11	金圓券 14,800.00	5,476,000.00	1 : 370
12	金圓券 9,214.75	2,534,056.25	1 : 275
合計		551,937,221.95	

資料來源：資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船有限公司三十七年度總報告」。

1,150 億元，下半年度 7 月和 8 月兩個月份撥國幣 1,120 億元。金圓券幣制改革後，自 9 月至 12 月，又再撥金圓券 74,664.75 元，綜計全年度 4 至 12 月，又再撥到之數如表六所示折合臺幣 5 億 5,193 萬 7,221.95 元，其中支出於修建倉庫宿舍廠房及添置工具材料，計臺幣 4 億 3,999 萬 5,048.19 元。⁽⁵⁷⁾

然而，由表六顯示 1948 年臺船公司成立時，正好遇上戰後中國的通貨膨脹時期，因而臺灣與大陸之間的匯率在短期間產生了劇烈的變化。在戰後初期，決策當局原先欲將臺灣和中國兩個經濟體系予以適度的切割，以阻絕戰後中國大陸的通貨膨脹影響到臺灣經濟，因此中國以法幣作為通用貨幣，臺灣則使用臺幣。法幣與臺幣間的匯率關係，原本採用 30 : 1 的固定匯率，但隨中國大陸的物價快速上漲，開始出現資金進入臺灣進行套利行為的現象，遂促使臺幣和法幣之間改採浮動匯率制度。⁽⁵⁸⁾ 由表六的匯率，可清楚瞭解 1948 年 4 月到 8 月法幣對臺幣匯率由 238 : 1 攀升至 1635 : 1。同年 8 月，國民政府頒佈財政經濟緊急處分令，擬於

(57) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船有限公司三十七年度總報告」。

(58) 徐柏園，《政府遠臺外匯貿易管理初稿》（臺北：國防研究院，1967），頁 1-2。

同年 11 月 20 日以前回收當時流通的法幣，並以十足準備的金圓券替代。當時公告的兌換值為 300 萬法幣兌換 1 元金圓券。⁽⁵⁹⁾ 但因時局的變化，依舊無法阻擋金圓券貶值的趨勢。

當時臺船公司所需的修船原料，因臺灣無法自行生產，需從中國或國外進口。⁽⁶⁰⁾ 但在通貨膨脹時期，政府提撥的創業基金是由中國匯至臺灣的臺船公司，臺船公司購買物資則需赴中國購買，因而在貨幣匯兌往來及商品採購決策的過程中，便因物價迅速飆漲因素的介入，使得臺船公司的資金調配在該公司甫創立的 1948 年即出現危機。綜觀這段期間物價上漲劇烈，獲得的資金無法追上物價上漲的速度，由表六可知，以 4 月和 7、8 兩月相比，臺幣和法幣的匯率約上漲了 6.83 倍，因此在進行原物料的採購計畫時，往往因物價的快速波動，無法達到所預期進度。總的來說，臺船公司於 1948 年改組成立時所面臨的危機，主因或可說是受到通貨膨脹所造成的影響。

1949 年 6 月 15 日，臺灣省政府公佈「臺灣省幣制改革方案」和「新臺幣發行辦法」，以舊臺幣 4 萬元兌換新臺幣 1 元，並採行以新臺幣 5 元兌換美金 1 元釘住美元的方法，藉以穩定當時的物價情勢。同時再公告「臺灣省進出口貿易及匯兌金銀管理辦法」，進行經濟管制以有效抑制通貨膨脹。⁽⁶¹⁾ 幣制改革對臺船公司所造成的直接影響為資產重估和公司資本額的調整。臺船公司的因應是於同年 6 月 30 日進行資本額的調整，將資本額定為新臺幣 200 萬元。⁽⁶²⁾ 但對造船事業而言，因所需流動資金龐大，許多器材必須先行購買儲備，以充分供應修船所需零件。然而，當時臺船公司的資本額僅為新臺幣 200 萬元，致使在資金借貸的過程中經常受限於資本額過小，無法借得較多的金額。再加上此時，許多航商無力付清船舶修繕帳款，使得臺船公司應收帳款數目龐大，結果使得臺船公司在流動資金的調度上顯得相當吃緊。

(59) 〈國民政府頒佈財政經濟緊急處分令及王雲五的談話和蔣介石手啟〉，收於中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料彙編第五輯第三編 財政經濟(四)》，頁 803-804。

(60) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船有限公司三十七年度總報告」。

(61) 中央信託局臺灣分行，《臺灣省現行金融貿易法規彙編》（臺北：中央信託局臺灣分行，1950），頁 1-3。

(62) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：資本調整明細表、資產重估價明細表〉，檔號：24-15-04 5-(1)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），「臺船公司：資本調整明細表」（1949 年 6 月 30 日）。

臺船公司在成立初始財務處於艱困的原因，如上所述受到中國超級通貨膨脹的拖累外，另一個原因在於修船所需材料種類極多依賴國外進口，必須大批購買存貨才不致使修船業務停頓，因而需為此數量龐大的儲備資材投入大量資金。另一方面，由於有些承接業務性質特殊，收款困難，因此經常墊付工料款項。⁽⁶³⁾

1949年12月31日的資產負債平衡表顯示，臺船公司當年流動資產值新臺幣541萬3,832.18元，週轉金僅有6,375元，應收票據為42萬4,000.90元，應收帳款為20萬9,713.22元。由於週轉金明顯偏低，說明了其經營處於較艱困的狀況。⁽⁶⁴⁾ 臺船公司的經營困境，要至1950年美援修船貸款的實施，才開始步入穩定狀況。1954年經濟部核准增資800萬元，使得資本額增至1,000萬元，並配合下

表七 臺船公司股東持有資本分配變化

日期 股東	1948年4月1日 (臺幣元)	1948年12月31日 (臺幣元)	1949年12月31日 (新臺幣元)	1954年12月31日 (新臺幣元)
臺灣銀行	103,357.00 (4.91%)	3,111,422.28 (0.51%)	114,036.52 (5.70%)	3,377,671.00 (33.78%)
臺灣電力公司	34,049.00 (1.65%)	1,044,101.44 (0.17%)	34,743.80 (1.74%)	145,412.00 (1.45%)
民股	18,845.00 (0.99%)	626,460.85 (0.10%)	20,846.28 (1.04%)	105,348.00 (1.05%)
臺灣省政府	724,121.00 (32.46%)	20,570,826.93 (3.34%)	503,037.90 (25.15%)	724,121.00 (7.24%)
中央政府	1,117,448.00 (60.00%)	589,966,439.20 (95.88%)	1,327,335.50 (66.37%)	5,647,448.00 (56.47%)
合計	1,997,820.00 (100%)	615,319,250.70 (100%)	2,000,000.00 (100%)	10,000,000.00 (100%)

資料來源：經濟部國營事業司檔案，〈造船公司第四屆董監聯席會議記錄(一)〉，檔號：35-25-20001，「臺灣造船公司業務報告」(1948年4月至1954年12月)。

(63) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2-(1)，「工作報告書自1948年4月至1951年5月」。

(64) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2-(1)，「臺灣造船公司第三屆第一次董監聯席會議記錄」(1951年7月14日)，「資產負債平衡表」(1949年12月31日)。

文將提及的修船貸款之實施，才使公司險峻的財務狀況獲得紓緩。⁽⁶⁵⁾

在股權變化方面，由表七可瞭解戰後初期股東持有份額的變化。首先，參照表五戰後接收時的持有股票價值，發現民股所持有股份，在 1945 年原為 3%，其中雖歷經 1948 年金圓券改革，但是仍受中國通貨膨脹的波及，到 1948 年底僅剩下 0.10%。臺灣銀行、臺灣電力公司和臺灣省政府的股份資產也受到巨大影響，相反的，此時中央政府股權卻高達 95.88%。不過 1949 年新臺幣幣制改革，臺船公司因應幣制改革而進行資產重估，公司資本額調降為新臺幣 200 萬元，亦使民股和省股所持有的比例回復。1954 年由臺灣銀行作為主要增資單位，將資本額提高至 1,000 萬元後，使得臺船公司調度吃緊的現象稍行減緩。

總的來說，戰後臺船公司在成立初期，由於通貨膨脹的影響導致公司在財務方面接連受到影響，連帶使得在物料的對外採購過程中，無法精確地預測並控制成本。在歷經幣制改革後，臺船公司並未即刻進行資產重估，導致帳面上資本額過低，不容易向國外取得借款。另一方面，中國大陸實施金圓券幣制改革時，臺灣並未同步實行幣制改革，使得以六比四國省合營的國營企業經營體制受到波及，直到 1954 年臺船公司增資，才回復到原本的比例。

四、戰後初期的營運

戰後初期臺船公司的營運大抵上可分為兩個階段，第一階段為接收日產後成立的臺灣機械造船公司時期，此時期業務經營是以臺灣島內市場為主，競爭對象為上海的修船業；第二階段為臺灣造船公司成立後，同時間因中華民國政府的敗退來臺，競爭對象則由原先的中國大陸轉向日本的修船業。

就臺灣機械造船公司的生產實績而言，由於 1946 年 5 月高雄機器廠已經局部復工，同年 7 月基隆造船廠也恢復生產，當年 5-12 月共修船 84,414 噸。⁽⁶⁶⁾ 1947 年全年，基隆造船廠修理船舶共 43 艘，共計 113,361 噸，其中大修 15 艘，計 29,690

(65) 經濟部國營事業司檔案，〈造船公司第四屆董監事聯席會議記錄(-)〉，檔號：35-25-20 001，「臺灣造船公司第四屆第三次董監聯席會議記錄」（1954 年 11 月 30 日）。

(66) 臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈公司簡介〉，檔號：01-01-01，「臺灣造船公司現狀其當前迫切希望」（1950 年）。

噸，小修 28 艘，計 83,671 噸。(67)

臺灣機械造船公司時期的基隆造船廠，由於大陸各地船舶多選擇於上海修船，故基隆船廠的業務對象侷限於臺灣航業公司和在臺灣的各式輪船。(68) 就當時全中國的船廠和規模分布來看，主要的船廠都在上海。雖說上海的船廠在規模上比臺灣機械造船公司小，但因區位之便捷，航商多選擇於上海修船。(69)

1948 年臺船公司改組成立後，因設備和材料的缺乏，無法承接較大的工程。此外，由於大型船隻多屬入級船隻，在修船時需由驗船師進行認證，但臺船公司未派駐驗船師，因此不易爭取入級船隻業務。(70) 1949 年春天，終於聘得美國輪船協會及英國勞合驗船協會驗船師各一人來臺，因而吸引國內大型船隻及外國船舶赴臺船公司進行修船。(71)

當時擔任協理的李國鼎提及臺船公司驗船機制的成立背景：(72)

在國際上，船的情況有統一的檢驗標準，國際標準很多，我們依照美國驗船協會 (American Bureau of Shipping, ABS) 的標準 ANS (American Navigation Standard)。當時不管造船或修船，都要請美國驗船協會派人監督，目的是希望能維持相當水準。臺灣造船公司是當時唯一可以修船和造船的公司，美國驗船協會經常派人到臺灣造船公司監督。

臺灣要至 1951 年 2 月 15 日中國驗船協會成立後，才不必再依賴國外驗船協會驗船師駐廠認證，並能夠節省外匯的支出。(73)

1949 年起，隨著國民黨政權在中國大陸的敗退，撤退來臺的航運公司，失去

(67) 中國工程師學會臺灣分會，〈臺灣機械造船有限公司事業消息〉，《臺灣工程界》2:2 (1948 年 2 月)，頁 15。

(68) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：工作報告〉，檔號：24-15-04 6-(1)，「臺灣造船有限公司工作報告」(1948 年 4 月—1951 年 5 月)。

(69) 周茂柏，〈臺灣造船工業的前途〉，頁 3。

(70) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：工作報告〉，檔號：24-15-04 6-(1)，「臺灣造船有限公司工作報告」(1948 年 4 月—1951 年 5 月)。「入級」所代表的意思是，在新造船隻或是修船時，需聘請驗船協會的驗船師對船舶進行檢查和登錄，保險公司才願意對其船隻給予海上保險。日本造船教材研究會編、李雅榮等譯，《商船設計之基礎》(臺北：大中國圖書公司，2001)，頁 205。

(71) 薛月順編，《資源委員會檔案史料彙編——光復初期臺灣經濟建設(中)》，頁 263。

(72) 李國鼎口述、劉素芬編著，《李國鼎：我的臺灣經驗》(臺北：遠流出版社，2005)，頁 50。

(73) 中華民國交通史編纂小組，《中華民國交通史(上冊)》(臺北：華欣文化事業中心，1981)，頁 700。

廣大的中國市場，使得航運業景氣蕭條，許多航運公司停止了航運事業，更無力擔負船隻的修護費用，這也導致臺船公司的修船業務受到影響。但 1950 年下半，因海軍軍艦修理業務增加，約佔每月臺船公司業務量的 70% 左右，使臺船公司能夠維持一定的營收。⁽⁷⁴⁾

在此同時，臺船公司的競爭對象則由過去的上海修船業轉為日本的船廠。然而日本造船業屬於較成熟的產業，因此臺灣區生產管理委員會為保護本國修船業務，曾規定臺船公司的修船價格若不高於日本之 25%，應在國內修理。⁽⁷⁵⁾

臺船公司在面臨修船客源不足的困境和日本造船業的競爭時，1950 年臺日恢復貿易和韓戰爆發，卻使隔年的國際航運景氣得到了復甦。然而，當時國內航運業者並無力支付修船經費，⁽⁷⁶⁾ 經當時統整臺灣經濟的主要單位臺灣區生產管理委員會與交通部及臺船公司共同協商，希望經由美援提撥相對基金作為修船貸款，不僅可使臺船公司得到業務，又提供航運公司修船優惠。但上半年美援來不及支付經費，先由臺灣銀行提供修船貸款所需資金，下半年始由美援相對基金中的特別帳戶中支付。⁽⁷⁷⁾ 總的來說，1951 年上半年臺銀貸款經費為新臺幣 362 萬 5,000 元。下半年美援特別帳戶成立後，續撥貸款新臺幣 637 萬 5,000 元，兩者共計貸款 1,000 萬元。修船貸款使得久困復甦之航業，解決了修船問題。⁽⁷⁸⁾ 總之，修船貸款的貢獻不僅使臺船公司得到業務，也使航運公司獲得修船的優惠。⁽⁷⁹⁾

在招攬國外業務方面，1951 年 11 月菲律賓 Medrigal 輪船公司之 Argus 輪

(74) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船公司四十年度業務報告書」。李國鼎口述、劉素芬編著，《李國鼎》，頁 48-49 提及「當時海軍接收了很多美國的軍艦，大概都是美國人怕沈沒的舊軍艦，但還是很難得的。海軍在基隆雖然有自己的船塢，但不夠大，不能夠修理，而且技術人才不夠多，於是很多軍艦找造船公司修理。」

(75) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船公司四十年度業務報告書」。據招商局統計，1951 年上半年臺灣及日本修船價格比較，臺灣較低於日本 6%，其一至十月份統計則臺灣較日本低 11%，同上註。

(76) 戴寶村，《近代臺灣海運發展——戎克船到長榮巨舶》（臺北：玉山社，2000），頁 297-300。

(77) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2(1)，「資源委員會在臺事業四十年度檢討會議 檢討單位：臺灣造船公司」（1952 年 2 月 28 日）。

(78) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)，「臺灣造船公司四十年度業務報告書」。

(79) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2(1)，「資源委員會在臺事業四十年度檢討會議 檢討單位：臺灣造船公司」（1952 年 2 月 28 日）。

至臺船公司船塢大修，為臺船公司承修外輪船隻大修工程之首例。該船實際修理工作量約超出原本預估修理工程量之五倍，仍能在預定日期兩週內完成。⁽⁸⁰⁾

另一方面，自 1950 年臺日貿易協定簽訂後，重開戰後臺灣和日本間的貿易關係，當時臺灣出口至日本的貨物多數為農產品和農產加工品，其中香蕉的出口最為重要。⁽⁸¹⁾ 鑑於當時臺灣銷日農產品數量龐大，因此有船東將普通貨輪安裝通風設備，改裝為青菓運輸輪。臺船公司亦配合市場趨勢，承接改裝船舶的工作。在實績方面，1950 年和 1951 年相繼改裝鐵橋輪、滬廣輪、天山輪等。⁽⁸²⁾ 但在造船業務，至 1950 年以前並未具備建造船舶的紀錄。要至 1951 年臺船公司承接水產公司的 75 噸鮪釣漁船，方可謂為戰後臺船公司正式進行造船業務之始。⁽⁸³⁾

就總體而言，1950 年對臺船公司或可說是一個重要的轉折點，在此之前的營運主要集中在國內市場的修船業務。但自此之後，由於中華民國政府撤退來臺灣，政府開始經由政策扶植臺船公司的發展。首先經由修船貸款政策促使臺船公司獲得業務，其次為省營的水產公司向臺船公司訂購漁船，作為戰後臺灣公司造船業務的開端。另一方面，臺船公司也開始承接修船外銷，經由驗船協會的成立，吸引國外客戶來臺灣進行修船。

五、結論

戰後初期日產的接收，部分轉變為主導戰後臺灣經濟的公營事業，本研究以臺船公司作為個案分析。臺船公司接收日治時代臺灣船渠株式會社的設施後，從

(80) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈業務調查表、產量、器材材料調查表、會議記錄〉，檔號：24-15-04 7-(2) (臺北：中央研究院近代史研究所藏)，「臺灣造船有限公司第三屆第三次董監聯席會議記錄」(1952 年 3 月 20 日)。

(81) 廖鴻綺《貿易與政治——日臺間的貿易外交 (1950-1961)》(臺北：稻鄉出版社，2005)，頁 18-20、25。戴寶村，《近代臺灣海運發展》，頁 299-300。

(82) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：四十年年度工作檢討與考成報告表〉，檔號：24-15-04 6-(1)，資源委員會臺灣省政府臺灣造船公司代電，「為電送四十年年度工作考成報告表請查核轉由」臺船(41)字第 0145 號，1951 年 1 月 27 日。

(83) 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-14 6-(2)，「四十年度一至六月份工作檢討報告資料」，資源委員會臺灣省政府臺灣造船有限公司代電，臺船(41)發字第 1196 號，1952 年 2 月 1 日，「事由：為電送本公司上半年度工程生產業務財務等工作報告資料請察鑒」。

中國大陸來臺灣進行接收的資源委員會適時彌補日本人撤離臺灣所產生的技術及管理能力的缺口。然而，日治時代臺灣船渠株式會社的臺灣籍職員，在戰後最高僅能擔任副工程師和副管理師以下的職位，且多分布於助理工務員和助理管理員。一方面或可說係起因於日治時代管理及工程技術方面的重要職務，幾乎是由日本人擔任，臺灣人僅能擔任較低階級的職務，獲得晉升至較高層級的機會並不高。姑且不論異民族統治下，統治者基於政治考量刻意對被統治者的壓抑，更值得注意的是，日治時代的殖民政策和人事任用方式使得臺灣人到了戰後初期仍然無法擁有較多的管理和技術經驗。此外，資源委員會體系以學歷作為人事聘任的一個指標，或許也是戰後初期臺灣人無法晉升至較高層級的管理或技術職缺的一個原因。⁽⁸⁴⁾

另一方面，1950年代後臺灣大專院校因缺乏造船科系，使得臺灣出現造船人才需求的缺口。臺船公司雖早有成立藝徒訓練班的構想，但因資金匱乏，直到美援貸款的挹注和教育部普通司的援助，才能夠順利開班成立。由上述可看出戰後臺灣造船業從「大陸經驗」的移植，應有其不得不使然的歷史考量。

從總體面來看，戰後初期臺船公司在重建的同時，面臨了通貨膨脹的壓力，使得業務擴展和資金的需求出現困難。在1950年以前政府除提供創業經費外，幾乎未給予任何的援助。直至1950年後由臺灣銀行和美援提供修船貸款經費，政府才開始在政策上支持臺船公司的發展。

一個現代造船公司的業務項目，通常包含造船、修船和製機等三部分。綜觀戰後臺船公司的發展，在初期並未具備製造大船的能力，僅以修船和製造機械作為主要業務。臺船公司要到1957年將廠房租賃給美國殷格斯公司，以及生產36,000噸的自由號和信仰號之後，才具備較大噸位船舶的製造能力，但因財務運

(84) 鄭友揆、程麟蘇、張傳洪，《舊中國的資源委員會——史實與評價》（上海：上海社會科學出版社，1991），頁304-313提及資源委員會的人事制度，主要以大學畢業生作為各廠礦技術及管理人員的基本來源，並依據本身發展工業和管理所需，前後選擇與國內約三十餘所大學進行合作。其合作項目包含在這些學校設立獎學金、提供大學生進入資源委員會所屬廠礦企業實習。此外，資源委員會根據各大學的推薦和學生實習期間的表現，選擇優秀畢業生進入所屬單位工作。在上述的制度運作下，戰後接收日治時期企業改組而成的公營企業任職的原臺灣籍員工，有些雖具備豐富的實務經驗，或許是因學歷的限制，而導致其無法直接獲得較高的人事任用，也是一個可能的原因。

作欠缺穩當，於 1962 年將經營權歸還經濟部。⁽⁸⁵⁾ 此後，直至 1965 年臺船公司與石川島進行技術合作，才開始進行大規模的造船。本研究雖僅針對戰後初期臺灣造船公司的復員和重建進行考察，之後日本與臺灣在 1960 年代的技術轉讓，則值得作為往後進一步探討的研究課題。

定稿日期：2007.11.13

(85) 交通銀行，《臺灣的造船工業》，頁 16。

引用書目

《臺灣日日新報》

千草默先（編）

1943 《會社銀行商工業者名鑑》。臺北：圖南協會。

不著撰人

1948 〈臺灣造船有限公司組織規程〉（1948年7月1日會令公布），《資源委員會公報》15(2): 31。

中央信託局臺灣分行

1950 《臺灣省現行金融貿易法規彙編》。臺北：中央信託局臺灣分行。

中國工程師學會臺灣分會

1948 〈臺灣機械造船有限公司事業消息〉，《臺灣工程界》2(2): 15。

中國第二歷史檔案館（編）

2000 《中華民國史檔案資料彙編第五輯第三編 財政經濟(四)》。南京：江蘇古籍出版社。

2000 《中華民國史檔案資料彙編第五輯第三編 財政經濟(五)》。南京：江蘇古籍出版社。

中華民國交通史編纂小組

1981 《中華民國交通史（上冊）》。臺北：華欣文化事業中心。

中華民國駐日代表團及歸還物資接收委員會

1949 《在日辦理賠償歸還工作綜述》。出版地不詳：中華民國駐日代表團及歸還物資接收委員會。

日本造船教材研究會（編）、李雅榮等（譯）

2001 《商船設計之基礎》。臺北：大中國圖書公司。

王先登

1994 《五十二年的歷程——獻身於我國防及造船工業》。出版地不詳：王先登自行出版。

交通銀行

1975 《臺灣的造船工業》。臺北：交通銀行。

全國政協文史資料研究委員會工商經濟組

1988 《回憶國民黨政府資源委員會》。北京：中國文史出版社。

吳聰敏

1997 〈1945-1949年國民政府對臺灣的經濟政策〉，《經濟論文叢刊》25(4): 521-554。

李國鼎（口述）、劉素芬（編著）

2005 《李國鼎：我的臺灣經驗》。臺北：遠流出版社。

周茂柏

1948 〈臺灣造船工業的前途〉，《臺灣工程界》2(8): 2-5。

河原功（編）

1997 《臺灣協會所藏 臺灣引揚・留用紀錄第5卷》。東京：ゆまに書房。

徐柏園

1967 《政府遷臺外匯貿易管理初稿》。臺北：國防研究院。

翁文灝

1947 〈臺灣的工礦現狀〉，《臺糖通訊》1(22): 3。

財政部國有財產局檔案

〈臺灣船渠株式會社清算狀況報告書〉，檔號：275-0294。臺北：國史館藏。

高祺瑾

1989 〈臺灣機械工業考察報告〉（1945年1月25日），收於陳鳴鐘、陳興唐主編，《臺灣光復和光復後五年省情（下）》，頁52-55，南京：南京出版社。

許毓良

2006 〈光復初期臺灣的造船業(1945-1955)——以臺船公司爲例的討論〉，《臺灣文獻》57(2): 192-233。

陳政宏

2005 《造船風雲 88 年》。臺北：行政院文化建設委員會。

陳鳴鐘、陳興唐（主編）

1989 《臺灣光復和光復後五年省情（下）》。南京：南京出版社。

經濟部

1971 《廿五年來之經濟部所屬國營事業》。臺北：經濟部國營事業委員會。

經濟部國營事業司檔案

〈造船公司第四屆董監事聯席會議記錄(-)〉，檔號：35-25-20-001。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

資源委員會中央造船公司籌備處檔案

〈中央造船公司籌備處：人事〉，檔號：24-15-05 1-(2)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

資源委員會資蜀鋼鐵廠檔案

〈資蜀鋼鐵廠人事案〉，檔號：24-13-15 1-(2)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

資源委員會臺灣造船公司檔案

〈臺船公司：會議記錄〉，檔號：24-15-04 2-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船公司：人事任命〉，檔號：24-15-04 3-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員（1946-1952年）〉，檔號：24-15-04 3-(3)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船公司：資本調整明細表、資產重估價明細表〉，檔號：24-15-04 5-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船公司：工作報告〉，檔號：24-15-04 6-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈臺船公司：卅七年度總報告、事業述要、業務報告〉，檔號：24-15-04 6-(2)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

〈業務調查表、產量、器材材料調查表、會議記錄〉，檔號：24-15-04 7-(2)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

資源委員會檔案

〈臺灣區接收日資企業單位名單清冊〉，檔號：18-36f 2-(1)。臺北：中央研究院近代史研究所藏。

廖鴻綺

2005 《貿易與政治——日臺間的貿易外交(1950-1961)》。臺北：稻鄉出版社。

臺灣船渠株式會社

〈第壹期營業報告書（自昭和 12 年 6 月 1 日至 12 月 31 日）〉。出版資料不詳。

〈第貳期營業報告書（自昭和 13 年 1 月 1 日至 6 月 30 日）〉。出版資料不詳。

〈第拾壹期營業報告書（自昭和 17 年 7 月 1 日至 12 月 31 日）〉。出版資料不詳。

〈第拾參期營業報告書（自昭和 18 年 7 月 1 日至 12 月 31 日）〉。出版資料不詳。

臺灣國際造船公司基隆總廠檔案

〈公司簡介〉，檔號：01-01-01。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

〈接收臺灣船渠株式會社清冊〉，無檔號。臺灣國際造船公司基隆總廠藏。

臺灣機械造船股份有限公司

1948 〈資源委員會臺灣省政府臺灣機械造船股份有限公司概況〉，《臺灣銀行季刊》1(4): 156-158。

劉士永

1996 《光復初期臺灣經濟政策的檢討》。臺北：稻鄉出版社。

劉鳳翰、王正華、程玉鳳（訪問）

1994 《國史館口述歷史叢書(3) 韋永寧先生訪談錄》。臺北：國史館。

鄭友揆、程麟蘇、張傳洪

1991 《舊中國的資源委員會——史實與評價》。上海：上海社會科學出版社。

戴寶村

2000 《近代臺灣海運發展——戎克船到長榮巨舶》。臺北：玉山社。

薛月順（編）

1992 《資源委員會檔案史料彙編——光復初期臺灣經濟建設（上）》。臺北：國史館。

1993 《資源委員會檔案史料彙編——光復初期臺灣經濟建設（中）》。臺北：國史館。

1996 《臺灣省政府檔案史料彙編——臺灣省行政長官公署時期(-)》。臺北：國史館。

魏兆欽

1985 《海洋論說集(四)》。臺北：黎明文化事業公司。

附錄一 1948年調任至臺船公司之中央造船公司籌辦處職員
至1950年升任至主管者名單

姓名	原任職稱	調任職稱	1950年6月
劉曾适	工程師	正工程師	工程師
齊 熙	工程師	工程師	廠務處長
路松青	工程師	工程師	工務部份主任
黃仲珣	管理師	管理師	總經理室秘書
喻血輪	管理師	管理師	總經理室秘書
顧晉吉	副工程師	工程師	船舶工場主任及冷作組組長
金又民	副工程師	工程師	監驗部份主任及外勤組組長
劉敏誠	副工程師	副工程師	鍛工組組長及購運組組長
杜壽俊	副管理師	管理師	營業組組長
陸 琪	副管理師	副管理師	出納組組長
任關根	副管理師	副管理師	審核組組長
屈廣樑	助理管理師	助理管理師	庶務組組長
黃任坤	工務員	助理工程師	木工組副組長

- 資料來源：1. 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：調用職員案、赴國外考察人員（1946-1952年）〉，檔號：24-15-04 3-(3)，「資源委員會中央造船公司籌備處資源委員會臺灣省政府臺灣造船有限公司會呈，事由：為本職員薛楚書等41人調赴本公司工作檢附清冊至請鑒核備案由」（1948年6月3日）。
2. 中國第二歷史檔案館編，《中華民國史檔案資料彙編第五輯第三編 財政經濟(五)》（南京：江蘇古籍出版社，2000），〈資源委員會所屬閩臺區事業概況〉（1949年7月），頁165。
3. 資源委員會臺灣造船公司檔案，〈臺船公司：人事任命〉，檔號：24-15-04 3-(1)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），「臺灣造船公司39年職員名冊」（1950年6月）。
4. 資源委員會中央造船公司籌備處檔案，〈中央造船公司籌備處：人事〉，檔號：24-15-05 1-(2)（臺北：中央研究院近代史研究所藏），資源委員會中央造船公司籌備處代電，資船(卅七)字第03161號，1948年5月18日，「事由：為選用大學畢業生實習期滿亟應正式派任檢送職員新任月報表暨實習報告等件呈請 鑒核備案由」。

附錄二 1949年夏季臺船公司部分職員職務分類表

(一)工程技術職

1. 正工程師(共2名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
齊 熙	河北	德國但澤大學造船博士	劉曾适	江蘇	交通大學機械系畢業

2. 工程師(共10名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
王慶方	江蘇	中央大學機械系	袁國瑞	江蘇	交通大學機械系、經濟部派 美實習兩年
路松青	安徽	中央大學工學院機械系	齊世基	河北	武漢大學機械系 美國實習兩年
金又民	浙江	同濟大學造船系	樓景湖	浙江	德國 Bingen 工業專門學校
顧晉吉	江蘇	同濟大學造船系	周輔視	山東	國立北洋大學土木科
魏嗣鎮	四川	同濟大學附設機師科			
傅宗祺	福建	海軍學校輪機科			

3. 副工程師(共12名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
韋永寧	南京	同濟大學機械系	黃伯華	湖北	河南第四區工業職業學校
劉敏誠	江蘇	中央大學機械系 留美實習一年	梁立桂	浙江	浙江省立寧波高等職業學校
杜同文	江蘇	江蘇省立蘇州工業學校機械系	黃德用	臺灣	臺北甲種工業學校
張家肥	浙江	浙江大學高工機械系	林明傑	臺灣	臺北工業學校機械科
林緝誠	福建	海軍學校輪機科	陸以楚	江蘇	美國普渡大學研究院肄業
張火爐	臺灣	日本大阪高等海員學校及通 信省高等海員學校畢業	翁家駉	江蘇	美國麻省理工學院造船系

4. 助理工程師(共20名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
周金桂	江蘇	不詳	蔡行敦	湖南	湖南省立工業專校建築系
侯國光	南京	武漢大學礦冶系	經寶生	南京	同濟大學造船系

吳大惠	浙江	中央大學工學士	吳廈源	江蘇	國立西南聯合大學工學士
林錦城	臺灣	臺北工業學校	高登科	山東	湖北省立第三中學校土木工程系
薩本興	福建	福建高工機械系	王啓潤	浙江	交通大學輪機系
王煥瀛	山東	交通大學工學士	傅振標	河北	私塾學校肄業
楊文生	臺灣	基隆第一公學校	李根馨	江蘇	國立西南聯合大學機械系
郭樹楠	湖南	廣西大學礦冶系	王金鰲	江蘇	同濟大學機械造船系
袁鉅追	浙江	交通大學電機系	林德經	福建	福建省工業學校
陳孔榕	福建	省立福州高級中學			
黃任坤	廣東	中正大學土木工程系			

5. 工務員(共31名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
汪大順	臺灣	大日本工業學院機械科校外生	何志剛	江蘇	交通大學造船系
劉 嬰	臺灣	基隆壽國民學校	黃秀華	福建	廈門大學電機系
洪文道	浙江	大公職業學校機械科	楊勤翻	福建	上海大公職業學校高等機械科
任立志	福建	馬尾藝術學校	張 申	江蘇	國立中正大學機電系
林來發	臺灣	基隆壽國民學校	余傳昌	臺灣	臺北市立學校
楊紹年	廣東	北平市立高工廠技土木科	陳廣業	江蘇	廈門大學機電工程系
羅貞華	廣東	同濟大學造船系	詹招財	臺灣	臺灣工業學校機械科
曾之雄	廣西	同濟大學造船系	余裕才	江蘇	中正大學電機系
魏兆桓	廣東	同濟大學造船系	潘克夷	福建	福建馬公勤工高工學校船工商標科
王國金	江蘇	中央大學機械系	林 福	臺灣	省立花蓮港工校
張則猷	浙江	交通大學造船系	陳天富	臺灣	日本所澤準備學校
孫兆民	安徽	同濟大學機械系	王進來	臺灣	基隆第一公學校
羅育安	廣東	同濟大學造船系	傅力行	湖南	唐山工學院礦冶系
武達仁	浙江	交通大學造船系	田瑤林	山東	私塾學校肄業
張道明	廣東	同濟大學造船系	吳邦基	臺灣	岐章飛行學校
周幼松	湖南	交通大學造船系			

6. 助理工務員(共8名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
許三川	臺灣	臺灣船渠株式會社養成所	陳泗川	臺灣	馬公海軍養成所
褚明堂	臺灣	臺灣船渠株式會社養成所	廖裕卿	臺灣	臺灣省立臺中工業職業學校
周金水	臺灣	臺灣船渠株式會社養成所	張民旗	臺灣	南開工業學校
汪錫華	臺灣	臺灣總督府工業技術養成所	蕭啓昌	臺灣	馬公海軍工作部養成所

(二)管理技術職

1. 高階主管(共5名)

職稱	姓名	籍貫	學 歷
總經理	周茂柏	湖北	同濟大學機械系畢業·德國斯特力大學機械系畢業
協理	李國鼎	南京	中央大學物理系畢業·英國劍橋大學畢業
協理	蔡同嶼	浙江	光華大學會計系畢業
秘書	喻血輪	湖北	北京法政專門學校畢業
秘書	黃仲珣	湖北	國立北平師範大學畢業

2. 管理師(共6名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
顧季煦	浙江	天津南開大學	楊慶燮	福建	復旦大學社會系
任松藩	福建	上海法政學院碩士	王乃棟	浙江	天津南開大學經濟系
余樹華	浙江	杭州之江大學文學士 中央政治學校人事班畢業	杜壽俊	廣東	金陵大學文學士 赴美實習一年

3. 副管理師(共9名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
楊 韜	福建	福建法政專科學校法律本科	萬人俊	湖北	武昌中華大學文學院政經系
徐保成	江蘇	福建法政專科學校法律本科	王力傳	臺灣	日本早稻田大學肄業
任關根	江蘇	國立上海商學院會計系	王文鋒	河北	重慶大學會計統計系
陸 琪	南京	金陵大學文科肄業	譚燾予	浙江	浙江財務專科學校
劉濟華	河北	蘇州東興大學法學士			

4. 助理管理師(共14名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
屈廣樑	廣州	九江聖約翰大學	姚兆基	江蘇	立信會計專科學校
胡升澤	安徽	西南聯合大學經濟系	李福桂	臺灣	臺北商業學校
關 昭	福建	福州格致中學	陳鍾文	福建	協和大學肄業
周以杜	江蘇	北平市立高商會計科	陳家衝	湖北	武昌文華高中
馬廷貴	上海	滬江大學會計系	鄧述壽羽	湖北	金陵大學農業經濟學士
彭望林	湖南	湖南大學經濟系	賀治亞	江西	國立西南大學商學系畢業
李西山	河北	北平市立師範學校語文組	陳治平	湖北	江蘇中學畢業

5. 管理員(共27名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
江阿海	臺灣	基隆商業專修學校	王錦鏞	湖北	東北葫蘆島航業學校輪機班
黃 澤	四川	成都中學	陳佛藝	浙江	時代中學畢業
張申如	上海	中華中學	劭木柯	臺灣	臺北成淵中學
簡振順	臺灣	臺北市中華中學	何金城	臺灣	臺北中學
黃秀琳	臺灣	日本大阪商科學校	吳 眞	福建	福建協和師範學校
李白生	江蘇	上海商學院會計系	吳忠賢	江蘇	復旦附中
李清琳	臺灣	基隆專修學校商科	范敏祺	臺灣	宜蘭農林職業學校
毛惕然	湖南	湖南惠民計政學校	盧安卿	浙江	大同大學經濟系肄業
張慶忠	廣東	福建育華高級中學	蔡添壽	臺灣	基隆壽公學校
杜同春	江蘇	正本中學肄業	何筱濱	臺灣	基隆志修學校
黃順德	臺灣	臺北成淵中學	尹佩軍	浙江	立信會計專科學校肄業
王慶藩	江蘇	宿遷縣立師範中學	王國鈞	江蘇	香港皇仁書院肄業
吳西平	臺灣	臺北市立中學	鄭志剛	天津	天津工商學院商學院肄業
羅春塗	臺灣	基隆壽國民學校			

6. 助理管理員(共20名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
張子明	山東	高苑縣立高級小學校	李 福	臺灣	農業試驗場甲科生
薛培英	福建	福州私立三山中學	林萬全	臺灣	基隆商業專修學校
周連水	臺灣	臺北市事務養成所	林英木	臺灣	基隆寶國民學校
丁 瀛	大連	大連市立中學	李昌時	臺灣	新莊農民學校
梁俊亭	山東	實業初級中學	王清香	臺灣	瑞芳公學校
陳 蔭	臺灣	西表高級小學校	關 勳	遼寧	福建省第一中學校
胡 彪	安徽	望江縣中學	張 毅	河北	河北省立警察訓練所
謝渭河	臺灣	省立臺北職業學校	林 鈺	臺灣	基隆商工校專修科
陳寶蓮	臺灣	臺北州力高等女學校	林水旺	臺灣	北屯國民學校高等科
詹阿文	臺灣	三重工業學校	張泐妹	臺灣	臺灣鐵道養成所護士畢業

(三)其他

1. 甲種實習員(共13名)

姓名	籍貫	學 歷	姓名	籍貫	學 歷
黃漢潔	廣東	中山大學機械工程系	方小胤	四川	交通大學造船系
任志城	江蘇	浙江大學機械系	臧建一	山東	同濟大學機械系
林三綱	浙江	交通大學機械系	田立勝	廣東	同濟大學機械系
孫以鈞	安徽	交通大學機械系	周家驩	四川	同濟大學機械系
王福壽	浙江	浙江大學機械系	周昌言	湖北	武漢大學機械系
周朝卿	河南	同濟大學機械系	周志繼	江蘇	交通大學機械系
蔡作儒	浙江	交通大學造船系			

資料來源：臺灣國際造船公司基隆總廠檔案，〈公司簡介〉，檔號：01-01-01，「臺灣造船有限公司1949年夏季職員錄」。

Taking Over and Managing Taiwan's Shipping Corporation during the Early Post War Period (1945-1950)

Sao-yang Hong

ABSTRACT

This research focuses on the recuperation of Taiwan Dockyard Company during its permutations from a wartime Japanese managed industry to becoming Taiwan Machinery and Shipbuilding Company, and subsequently the Taiwan Shipbuilding Corporation during the early post war period. We look at technological aspects, examine personnel by separating Taiwanese employees from their Chinese counterparts, as well as analyzing their education levels in job categories of management and technology. At the same time we also discuss the capital formation, fund appropriations and corporate management of Taiwan Shipbuilding Corporation during the early post war period.

Keywords: Taiwan Shipbuilding Corporation, The Resource Committee of National Government, Technology, Inflation