

國建縱橫談

(本文插圖刊第4、29頁)

——台中建港滄桑史

●陳樹曦(中外雜誌特約撰述委員·前交通部政務次長)

蔣經國召見談建港

在第二次世界大戰前，日本軍閥想完成大東亞共榮圈，認為台灣是一個不沉的航空母艦，可以作為西進南侵的基地。他們在台灣建立了不少的空軍基地，像木更津航空隊就是以新竹為基地，飛往大陸轟炸，為我空軍殲滅。同時，擴建高雄港，預備南侵菲律賓；又在台中港設置施工所，動員了民工一萬多人，計劃在台灣海峽內建一個人工港，結果，因為淤砂問題與施工困難而失敗。第二次世界大戰日本戰敗投降，台灣歸還我國政府，我政府接收時，這一個施工所依舊存在，隸屬於基隆港務局。

民國六十一年五月，我在台灣鐵路管理局局長任內，隨同交通部張部長繼正，航政司朱司長登臯，路政司許司長家驥，公路局李局長錫燮等一行五人，應美國政府的邀請赴美，參加在美國華盛頓首都舉行的一九七二年近代運輸展覽會。行前就有徵兆，行政院將在六月初改組，當時的行政院長是副總統嚴家淦兼任，蔣經國為副院長，傳說改組後，嚴家淦專任副總統，行政院長改

由蔣經國出任。果然，在展覽會未結束前，行政院已改組，蔣經國被提名出任行政院長，經立法院通過後，行政院立刻改組，交通部長由台北市長高玉樹接任，省政府主席由省議會議長謝東閔出任。後又陸續傳來消息，我被派接任省政府的交通處處長。聽了這個消息真是一頭霧水，我對於這一項交通行政的工作，並沒有一點經驗，實在有一些畏縮。但張部長繼正積極鼓勵我接任，認為我可以配合中央政令的推行。

我於六月十日返國後，十二日赴省府報到接任，十九日就奉蔣經國院長召見。當時，院長似乎很忙，只同我談了兩個問題，他說：『台中港雖然我已同意興建，但是淤砂的問題不能解決，我可以下令隨時停辦。還有，目前基高兩港發生船舶擁擠，貨物裝卸困難，要趕快設法解決。』，解除基高兩港擁擠不在本文報導外，關於台中建港與淤砂問題究竟情形如何？我真是茫然得一無所知。

陳大慶要我負全責

回到處內後，纔查出台中港已決定闢建為國

際商港，是行政院在民國五十八年十一月院會通過，交由省政府辦理。換言之，是在嚴前院長家淦任內通過，當時省政府主席為陳大慶。省府在民五十八年十二月一日先成立了台中港建港籌備處，五十九年十月又成立了台中港建港委員會，由省主席陳大慶自兼主任委員，下設四個副主任委員，由秘書長徐鼎，交通處長陳來甲、廖文毅（原係反政府人士由日本轉變歸來），暨中部地區的一位士紳四人担任。民六十年二月纔成立台中港工程局，派由海軍退役的陳鳴錚任局長，王知勳任副局長。該局在行政系統上並不隸屬於交通處，直接向建港委員會負責。似此情形，建港工作如何推動？值得考慮！我乃向當時的省府秘書長徐鼎商量。徐的意見，以主席公務繁忙，自然無法專管台中建港一事，仍應由我以副主任委員身份推動建港的工作。後來，我去見陳大慶主席，將蔣經國副院長指示的情形報告陳主席，主席立即授我全責，囑我負責建港的工作，並儘先研究與解決「淤砂」問題。

着手研究淤砂問題

事實上，每個港都有淤砂。所謂淤砂，就是海內漂砂，流入港內，沉入港內海底，即成為淤砂。淤砂如不淤濶，慢慢加深，影響港內吃水深度，就會影響到船舶進港。如基隆港與高雄第一港口水深均為十一公尺，三萬噸級輪船可以自由進港。高雄港第二港口，水深在十五公尺以上，十萬噸級輪船可以進港。但每年均須派挖泥船，定期赴兩港浚濶淤砂，交通處有一條挖泥船東海號，就是擔任這一項任務。換言之，淤砂並非絕症，要看每年滲入淤砂進港內有多少，暨外廓堤防阻攔情形如何而定。台中港是一個人工港，而且在台灣海峽內與海爭港，但外廓堤防的防波堤並未做成，大量淤砂隨時滲入港內，據初步估計港內淤砂已積存在數千萬立方以上。當時的日本人就是無法解決港內淤砂問題而失敗，蔣經國院長指示我的重點也在此。

台中港淤砂的來源有二，一為台灣海峽順海流方向自北而南漂入的泥砂，一為台中港以北台灣本島各溪流入海內的泥砂，再經台灣海峽南下，其中以最近的大甲溪流入最多。交通部已聘請美國專家協助研究，台中港工程局也在局側設置一個大型的模型室，委託中華顧問工程司聘請專家研究，做各種不同的模型試驗，研究南北防波堤最適宜的長度與位置暨方向佈置，以及風速漂砂等情形，並經常聘請國內外專家開會商討。記得最後一次的會議，據台灣電力公司總工程師王忠漢說，德基水庫（原名達見水庫經蔣中正總統改名為德基水庫）可擋掉大甲溪上游流下泥砂的一半，建設廳為供應台中地區飲水又在下游建立

石岡水壩，又可將下流的泥砂，擋了一半的一半，流入海峽內的泥砂，僅為原來流入量的四分之一。另外專家建議在大甲溪河口南岸建立一道防砂堤，再將台中港預備興建的外廓堤防北防波堤延長，使與上述的防沙堤之間，形成一個「U」形盆地，使大甲溪流出的泥砂與海峽漂流南下的淤砂，儘先流入此一盆地之內淤存，再緩慢的流入港內。據專家估計外廓堤防建成後，進入港內的泥砂，每年不會超過八十萬立方，如果每年加以適當的浚濶，則保持港內吃水的深度，絕無問題。

工程督導協調會議

雖然陳大慶主席和謝東閣主席先後都命我負責推動台中港建港的工作，但在體制上，交通處對台中港工程局並無直接管轄權，考慮至再，乃於民國六十二年八月起成立台中港工程督導協調會議，由我以建港委員會副主任委員身分召集，每月開會一次，與建港業務有關單位均請參加，並函請蔣院長指派的督導委員連政務委員震東與行政院研究考核委員會派員列席指導。事實上，連委員震東只來過一次，以後均請我負責，只按月將會議紀錄一份寄給他就可以了。但研考會每次均派邢組長參加，他認為這項會議是解決問題的最有效方法。計自民國六十二年八月起，至民國六十五年十月三十一日通航為止，共計開了三十九次會議，每月一次，從未間斷。會議的主要功能在考核上一個月的工程進度，與遭遇的困難問題，加以檢討改進，一經列入決議，大家必須遵守，不得有所異議。在會議之下，設置一個工程技術聯

繫會報，由工程局副局長兼總工程師王知勳召集，每兩週舉行一次，所有技術與施工單位均須參加，討論與解決技術上的問題，重要事項或有所爭論時再提會議討論。

羣策羣力突破困難

台中港工程可分為兩類：一類為一般性的工程，像港區內道路房屋建設與辦公大樓等，則大部交由中華工程公司承包。一類純與港區技術工程有關，像浚濶工程、外廓堤防工程與港埠碼頭工程等，均交由榮工處承包。中華工程公司港區負責人為鄭昌文，所包工程多為一般性者，爭議較少。榮民工程處港區負責人為齊寶鏞，所包工程均與建港技術有關，齊君就是現在台北市捷運工程局的局長，學驗能力極強，且辯才無礙，而台中港工程局長除鳴錚，雖係海軍將領，老成持重，不大講話，但工作極為認真與努力，副局長王知勳，係交大畢業，從事港埠工程多年，學驗俱豐，技術方面的三位處長，像浚濶工程處王處長，外廓堤防工程處的徐處長，港埠工程處的沙處長等，都是學有專長，認真能幹與負責的主管，其中也不乏口才便給之士，所以每次開會，對重要技術問題的討論，經常的爭論不已，也可以說是一種可喜的現象。我主持三年多的會議，最重要的一點，就是要把舵掌穩，慎謀能斷，公正無私。所以，台中港在第一期施工階段，雖然遭遇了種種的困難，但都能一一克服，這大概是全體參與工作人員的努力合作與遵守會議決議的結果吧！

首期工程正式開展

工程督導協調會議成立後，淤砂問題的研究也獲得解決的方法，乃決定第一期正式施工日期，是自民國六十二年十月三十一日開始，到民國六十五年十月三十一日止，共計三年。工程目標：(一)外廓堤防工程要做完南北兩道防波堤；(二)浚濬工程要浚挖淤砂兩千三百萬立方，使港內吃水深度可達十五公尺，可以允許十萬噸級輪船可以自由進出（漲潮時水深可超過十九點四公尺，二十萬噸級輪船可以自由進出）；(三)港埠工程要完成七座碼頭（包括倉棧及道路），每天按八小時計，每年莊卸貨物要能達到二百八十萬噸。所幸者，在正式開工前，重要施工道路均已完成，工作船舶機具與施工設備，也大致有所安排與準備。此項工程最大優點有二：第一，「用地取得」多為浚濬淤砂所產生海埔新生地，不需徵購花錢；第二，建港經費財源，是以港工附加捐收入支付，如不够支應，則先發行公債或貸款調度，再附加捐收入償還，不需中央與省府撥款，為十大建設中經費最無困難的一項。

淤砂風濤難題解除

蔣院長最關心的淤砂問題，也就是浚濬工程。總共第一期就要抽挖泥砂兩千三百萬立方（含陸續流入量），以三年計，每年平均要浚濬淤砂達七百三十萬立方，纔能達到進度。但是，榮工處在港担任此項工作的設備，只有大漢、大華、大高暨榮工九號四條小挖泥船，每天抽挖泥砂的

工作量，加起來只能達到一萬立方，每天不停工的話，一年也只能浚濬淤砂三百六十五萬立方，只能達到需求目標的一半，如不及早設法，勢必延誤工期！經與榮工處一再協調，再向日本租得一艘大型定位式挖泥船「日德丸」，有九千兩百匹馬力，每天可浚濬淤砂在兩萬立方以上。上述的困難乃迎刃而解，不僅趕上進度，而且多出三分之一的能量，不但第一期浚濬工程可以如期完成外，尚可提前浚濬第二期工程，與代辦台中港都市特定區所需土地的回填工程。換言之，所挖出的泥砂，一方面可以回填海埔新生地，一方面可以協助台中港都市特定區所需土地的回填計劃。按此項海埔新生地即可用為開闢港埠道路，碼頭倉庫用地，辦公廳及宿舍用地等多種用途。台中港每年十月起到第二年四月止，共有七個月為季候風期間，在此時期內施工，常因浚濬淤砂的關係，滿天遍野都吹起風砂，飛砂襲人，工人做工時，必須戴風帽，而且要以紗布圍臉，纔能工作，港外人士要入港，也會飽受風砂之苦！謝東閣主席是中部人（彰化二水），對這種情形非常瞭解。他告訴我，港區內道路兩旁行道樹是「木麻黃」，是一種最好的防風林，拓寬馬路時，只可移植，不要砍掉，而且要告訴我告訴陳鳴錚局長，要大量種植「木麻黃」，纔能發生防風砂的功效。在此之前，陳局長為便利工人做工，也做了擋風牆，防風網等等，績效都不好。後來，遵照主席的指示大量移植「木麻黃」的樹苗，利用新生地，開闢了兩座大的「木麻黃」苗圃，並在所有港區道路兩側，大量栽植「木麻黃」，做為行道樹

。工程局並在苗圃附近，開闢蓄水池，培植樹苗及養魚。因此，隨工程的進展，木麻黃長成，風砂為患也逐漸減輕，到了第一期工程的末期，港區道路辦公室房屋廳舍以及碼頭倉棧等都已陸續完成，風砂為患已不成問題了。

石料沉箱安放入海

防波堤工程必須拖放沉箱，在拖放地點又必須先拋放大量石料，而這項石料又必須笨重堅固，否則容易被海水漂走。經過調查在台中港附近，只有大甲溪生產石料，而且所產的石料都是小塊卵石，不能使用。因為外廓堤防所需拋放的石料，就工程技术來講，「E」級（每塊重一至三噸），與「F」級（每塊重三至五噸），大甲溪所產的卵石，根本無法使用。施工單位派人在附近尋找石源，最後在距離工地約六十公里的谷關山內，纔找到所需要石塊的來源。唯一的缺點，運輸距離太遠，成本增高，且必需使用大量重型卡車，纔能輸運。一輛七噸半的大卡車，只能運來三塊到五塊，而且經常超重，必將所經公路的路面壓壞。但是，只有此地石塊可用，也只好不得已而為之了。當時，台中港已被列入十大建設，蔣院長經常要來巡視，他曉得了這種情形。有一次，他對陳局長說，可否用「人造石塊」來代替？他的意思，就是可不可以用鋼筋水泥來製造石塊？但是，他又說這不是命令，可以比較一下成本再講。後來，真做了一塊，但是，算算成本約為採運天然石塊的二點四倍，只好放棄不用。最後仍以採運天然石塊為主要拋石的來源。至公

路面壓壞問題，請公路局派員列席工程督導協調會議說明。議決：一面限制施工單位車輛超載，一面由工程局在運石期內每年列一筆預算補助公路局，做為東勢至谷關一段公路加強維護費用的補償。

石塊來源雖已解決，但外廓堤防工程的防波堤，則需要製造大量的沉箱，所謂沉箱，顧名思義就是沉下的箱子，將沉箱按照計劃順序施放，就建設成一道堤防，也就是防波堤。沉箱多為立方形，最大的長寬高各為二十五公尺，等於一座八層高的樓房，製造與拖放都極為困難。普通的製造方法，先在港內建造一個工作船渠，在船渠內製造沉箱，造好後，再引水入渠，將沉箱浮起，拖到指定地點施放。施放方法，將沉箱下面塞子拔掉，引水進入，自然會慢慢沉下。但工作船渠因施工與驗收的延誤，第一年所需的十五座沉箱就無法如期的完成。經由每兩週一次的工程技术協調會報研究，王副局長建議將靠近港內的一段「沉箱堤」，改用「拋石堤」代替，並決定這一段「拋石堤」的長度，等於六座沉箱的長度。換言之，可以減少做六個沉箱。經工程局與榮工處雙方技術人員會同研究，都認為可行，但不敢決定，仍提由每月一次的工程督導協調會議決定，經討論通過後，纔決定實施。結果，這一段「拋石堤」順利的完成，另外也施放了三座沉箱，等於九座沉箱的長度，只能達到原計劃的百分之六十。

沉箱的功能，無論堤防與碼頭工程均有需要。不幸的是，原來完成工程船渠又發現地下滲水

，必須修理後始能使用，沉箱製造地點又發生問題，而第二、第三兩年防波堤工程，每年各需沉箱三十餘座，而碼頭工程也有三個沉箱碼頭，每個拾座，也需要三十座，加起來，共需要一百座沉箱，纔够應用。如此大量需要的沉箱，工作船渠發生問題，勢必無處製造，對於工期有嚴重的影響。

工程局建設在砂灘上製造沉箱，地點大，可以一排一排的製造，每排可以製造拾餘座，完成後，再用刮砂下斜辦法，利用斜度下滑，引水浮起拖放。榮工處則認為施工困難下放危險。雙方爭論不決，又提至會議上商討。工程局由外廓堤防工程處處長徐忠獻代表發言，他認為工程局為發包單位，俗稱甲方，負技術設計責任，而榮工處則為承包單位，俗稱乙方，負施工執行責任，如技術設計失敗，則由甲方負責，乙方不應有何異議！徐忠獻君問我，主席究竟應聽甲方意見還是聽由乙方決定？乙方代表為榮工處施工隊長齊寶鏗君，仍認為執行困難，施工危險。雙方爭論不已。最後，由我裁決，照甲方意見辦理，如果失敗則由甲方負責，乙方應尊重甲方意見，不必爭執。結果，順利的達成製造的目標與數量；至於用傾斜法施放問題，經慎重實驗後，也順利的成功。

營運碼頭提前完工

但沉箱拖放工作，仍極為艱巨，首先須測知海底到水面的深度，做為製造沉箱高度的參考。拖放時，先派潛水人員潛入海底，將所拋入的石

塊整平，加蓋塑膠布，再拋石整平，纔能拖放沉箱。拖放時，必須等風平浪靜漲潮的時候，纔能拖到預定地點施放。所以，在季候風期間不能施放，每年只有五月至九月，在這五個月的時間內纔能施放。第一年應施放十五座，已因工作船渠的延誤，只完成了百分之六十，已見上述。第二年則必須拖放三十八座沉箱，纔能趕上進度，其工作的艱難當可預料。所以，在第二年開始，工程局與榮工處甲乙雙方均無把握能趕上進度。

行政院秘書長費驊是一位工程專家，可能根據研考會每月列席會議的報告，認為問題嚴重，他代邀了前基隆港務局長徐人壽，前基隆港務局總工程師趙春官，前高雄港務局副總工程師丁鶴年三位港灣工程專家前來勘查。回程時，與我相遇於台中車站。他們也認為很難達成目標的進度，並且說如果能在五個月內施放二十座沉箱，已屬不容易等語。我聽了，心情很為沉重！就在下一次工程督導協調會議的時候，把他們三位專家的說法提出報告。鼓勵大家能否在風平浪靜漲潮的時候，一天能否施放兩個（即上下午各一個）。後來經一再努力實驗的結果，居然成功！有了這次的經驗，再進一步，獎勵研究「羣放」辦法，即一天之內，可否連續施放三座至四座？結果，設計與施工單位雙方人員共同努力，居然研究出「跳島式」施放法，就是用電算機計算沉箱施放的距離，在適當位置先放一座，然後在前後兩端再各放一座，但其間隔必須與順序施放時相同。在民國六十四年七月八日一天之內，連續施放了四座沉箱，創下了一個新的紀錄，也奠定了

工程與施工人員雙方人員的信心。總計，在民國六十四年五個月內，共計施放了四十座沉箱，另外再加上又做了一個短的拋石堤（等於一座沉箱的長度），打破了高雄港第二港口一年放廿座沉箱的紀錄。第三年（民國六十五年）根據第二年的經驗又順利的施放了三十六座沉箱，並且在十月三十一日通航前一個月完成，使外廓堤防的工程得以順利的提前完工。

照上述淤砂浚深與外廓堤防兩大工程均已提前完工，為達到如期通航，營運所需的碼頭，也必須提早完成。台中港工程目標為一深水港，碼頭工程也很困難。第一期工程要做七個碼頭，預定計劃，四個為「打樁式」碼頭，三個為「沉箱式」碼頭。「沉箱式」碼頭因沉箱製造與施放問題都已解決，困難不多。但四個「打樁式」碼頭，要打樁一千一百九十八根，每根長三十點六公尺，重十七噸，因此，打樁技術問題頗大，如措置失當，就無法達成任務。這項工作，工程與施工單位甲乙雙方又發生爭執，甲方主張用直接打法，將樁一根一根的吊起，直接用樁錘打下；乙方主張用沖樁打法，先將樁下水沖入淤砂之中，再用樁錘打下。雙方又各持己見，爭論不決，又再提會議討論。決議：照甲方意見先行試打，如果失敗再改用沖樁辦法。但築工處缺少打巨型樁的設備，乃一面向外採購，一面在國內尋找，結果，在淡水河找到一套打巨型樁的設備，立刻租用。試打的成績，非常成功。等增添的打樁設備運到，積極進行，到民國六十五年五月底止，已打下一千零八十九根，尚差一百零九根，每天可

打八根，六月中旬就可打完，七座碼頭均在預訂通航日提前一個月完成。

大老參觀多予嘉許

淤砂問題解決，建港工程進行順利，蔣院長非常高興。特在通航前，邀請了黨內大老資政陳立夫、黃少谷、戰略顧問何應欽、顧祝同、彭孟緝、胡璉、劉玉章等高級將領，由國防部高部長魁元陪同來港參觀。由我及王副局長長勵接待，開始由我簡報施工時遭遇的困難與如何克服等情形，並陪同參觀港內各項建設。大家都很高興，認為日本軍閥沒有成功的工作，我們能够克服種種困難，如期的完工通航，真不是一件容易的事。

民國六十五年十月三十一日是先總統蔣公中正的誕辰，也是台中港第一期工程竣工所定的通航日期，事前一切都照預計計劃準備就緒。決定邀請海軍派小型艦艇，排定隊形，按照次序依次懸旗駛入港內，然後一艘大型軍艦入港，並約定一艘到港卸貨的大型輪船入港，同時，由港內消防船噴射水龍鳴放鞭炮祝賀。港內也開放，准許民衆自由入港參觀，並參加通航典禮。

消息傳出，自凌晨起，民衆車輛就陸續進入港內。台中港的涉外道路共有五條，兩條通往南北高速公路交流道，兩條與縱貫線一號道路銜接，另有一條直接通往彰化鹿港。所有民衆暨車輛均按照五條路線陸續入港。不到半天，五條道路均發生車輛阻塞情形，同時人潮也一批一批的擁入港內，據初步估計已超過三十萬人。中港大道

寬為十線路也都塞滿車輛與羣衆。少數參加典禮的重要貴賓（包括交通部的代表）都無法進入港內，只好派直升機將他們迎接入港。通航典禮總算能够照原訂計劃進行，也足以證明中部民衆對台中港通航的高興與期待。

根據數字答覆質詢

通航後，台中港工程局就奉令改為台中港務局，隸屬於交通處。正好是省議會輪到交通質詢的時間，省議員許信良首先對台中港提出質詢，他說：『台中港已通航兩個月，進口貨只有兩萬七千五百四十八噸，出口貨只有五百七十三噸，加起來也不過是兩萬八千一百廿一噸。謝主席負責全省省政，而且也不是學交通的，不應該對這樣的成績負責。但交通處長負責全省交通建設與行政，台中港的完成，花了不少納稅人的錢，運量如此的少，請問處長，你如何對省民交代？』我答復說：『一個港剛完成通航，進出口業者要變更航程港口與船務代理等等手續，並非一蹴可就。現在台中港務局已分函中部八個縣市（新竹以南嘉義以北）的進出口業者及重要廠商調查，詢問他們對於使用台中港的意願，一共發出調查函件九百八十件，已復函者有四百十八家，就回信統計，一年內將有三百萬噸以上的貨物可以使用台中港進出口。舉例來說，像王永慶先生在彰化的台灣化學纖維公司，每年要進口六萬噸原木、六萬噸木片、四萬八千噸硫磺，這些貨物原來係自高雄港進口再經鐵路運到彰化。現已決定全部改由台中港進口，每年可節省運費台幣二仟

九百四十五萬餘元。第二個例子，在追分的聯福食品工業，每年進口大小麥及玉米十七萬至二十萬噸，也決定改自台中港進口，每年可節省運費台幣一千二百萬元。還有台灣糖蜜公司已向台中港租地，建立糖蜜槽，每年進口糖蜜十八萬噸，可節省運費台幣兩千萬元。類此情形，不必一一列舉，就該局營運小組會同經濟日報記者所做的抽樣調查，認為台中港前途希望甚大。但一個港新完成，必須加強宣傳，使進出口業者、輪船業者、船務代理業者等多加瞭解，纔能使他們增加使用台中港的信心。我相信在短期內，可以達成預訂的目標。』，因為我答復得很具體，也有數字根據，許議員也沒有再問。

航運業績三年有成

台中港通航後，爲了推展業務，另外成立一個「營運策劃小組」，經常開會商討，並分別邀請輪船業、船舶代理業、麵粉業、飼料業與植物油業三個公會所屬中部地區業者、玉米進口業、中部食品進出口業、木料工業暨紡織工業進出口業者分批來港參觀。同時派員出國訪問世界各國重要港口，並舉行酒會招待當地港埠機關輪船業者、船務代理業者與進出口業者等，介紹台中港，以推廣與招徠業務。

三年後，民國六十八年台中港全年進口貨物已達二百六十六萬九千五百五十七噸，出口貨物十九萬七千一百五十八噸，共計爲二百八十六萬六千七百五十五噸，已達到當初所訂二百八十萬噸貨物裝卸量的目標。

民國六十六年十二月我調離交通處後，第二期第三期工程計劃繼續進行，因前述初期的各項困難均已克服，後期工程都很順利的完成，而業務量也隨着繼續的成長，到民國七十八年，台中港全年進口貨物已高達九百九十四萬四千六百二十七噸，出口貨物也有八十九萬八千五百零四噸，進出口貨物共計爲一千零八十一萬三千一百二十五噸，與同年基隆港進出口貨物的兩千零七十七萬三千零三十三噸與高雄港進出口貨物的七千零八十八萬零二百五十八噸比較，台中港已成爲本省第三大港，對解除基高兩港碼頭裝卸的擁擠，幫助甚大。

貨櫃運務較不理想

台中港營運中最不理想爲貨櫃運輸。民國六十八年進口貨櫃僅有一千三百四十八個，出口貨櫃爲兩千零五十六個；十年後，民國七十八年進口貨櫃增加到四萬九千九百十八個，出口貨櫃五萬八千六百四十八個，轉口貨櫃只有八十四個，成長不能說不快。但是與同年基隆港進口貨櫃七十九萬八千七百三十個，出口貨櫃八十七萬二千五百二十二個，轉口貨櫃十萬零五百八十八個；高雄港進口貨櫃一百零七萬七千九百五十七個，出口貨櫃一百零五萬三千三百二十個，轉口貨櫃一百二十五萬一千二百三十四個等情況比較，簡直不成比例。

全世界前十名貨櫃港口，高雄港進出口貨櫃數量總是排名第二位或是第三位，基隆港排名也在第七名至第九名之間。其原因在貨櫃船爲定期

船業務，貨物來源船務代理與貨櫃集散場地等均有一定，不易隨時變更。貨櫃船業者在一個區域內，經常以停靠一個港口爲原則，很少在一個區域內有停靠兩個港口情形，我國基、高兩港發展貨櫃運輸較早，而且都已有了相當的歷史。一個國家已有兩個港口排名在世界前十名貨櫃港口之內，得來已屬不易。台灣區域較小，想再爭取將台中港列入前茅，實爲一件不可能的事情。例如：美國海陸輪船公司兩度宣稱，要自高雄港退出，轉移到台中港，實際上只是一種手段，與高雄港討價還價，想減少碼頭場地租金而已。

最後，台中港務局爲了永久防止「淤砂」問題，已向荷蘭購進一條馬力較大的挖泥船，每年可浚淤淤砂在兩百萬立方以上，專家估計每年流入港內淤砂只有八十萬立方，以及蔣經國院長所顧慮的「淤砂」問題都已經不是一個問題了。

敬告留學生家長

慰藉 貴子女異鄉作客寂寞的最佳禮品，便是爲他們訂份「中外雜誌」。請將 貴子女在國外詳細地址填妥，連同全年訂費新台幣壹仟肆佰伍拾元，交郵政劃撥〇〇一四〇四四一四號中外雜誌社帳戶，寫明收件人姓名，本社立即按址按期寄書。



陳樹曦「國建縱橫談」插圖（文見13頁）

①右起：作者陳樹曦、黃少谷、彭孟緝、陳立夫、劉玉章、何應欽等參觀台中港時合影。

②作者陳樹曦（二排右四）與前排右起：王知勵（港務局副局長）顧祝同，二排右起：鈕先銘、胡璉、彭孟緝，二排左二起：何應欽、黃少谷、陳立夫、劉玉章等在台中港合影。





陳樹曦「國建縱橫談」插圖（文見13頁）

①作者陳樹曦（左）報告台中港建港情形，右起為高魁元、何應欽、顧祝同、黃少谷。

②作者陳樹曦（前排右二）與家人合影。

