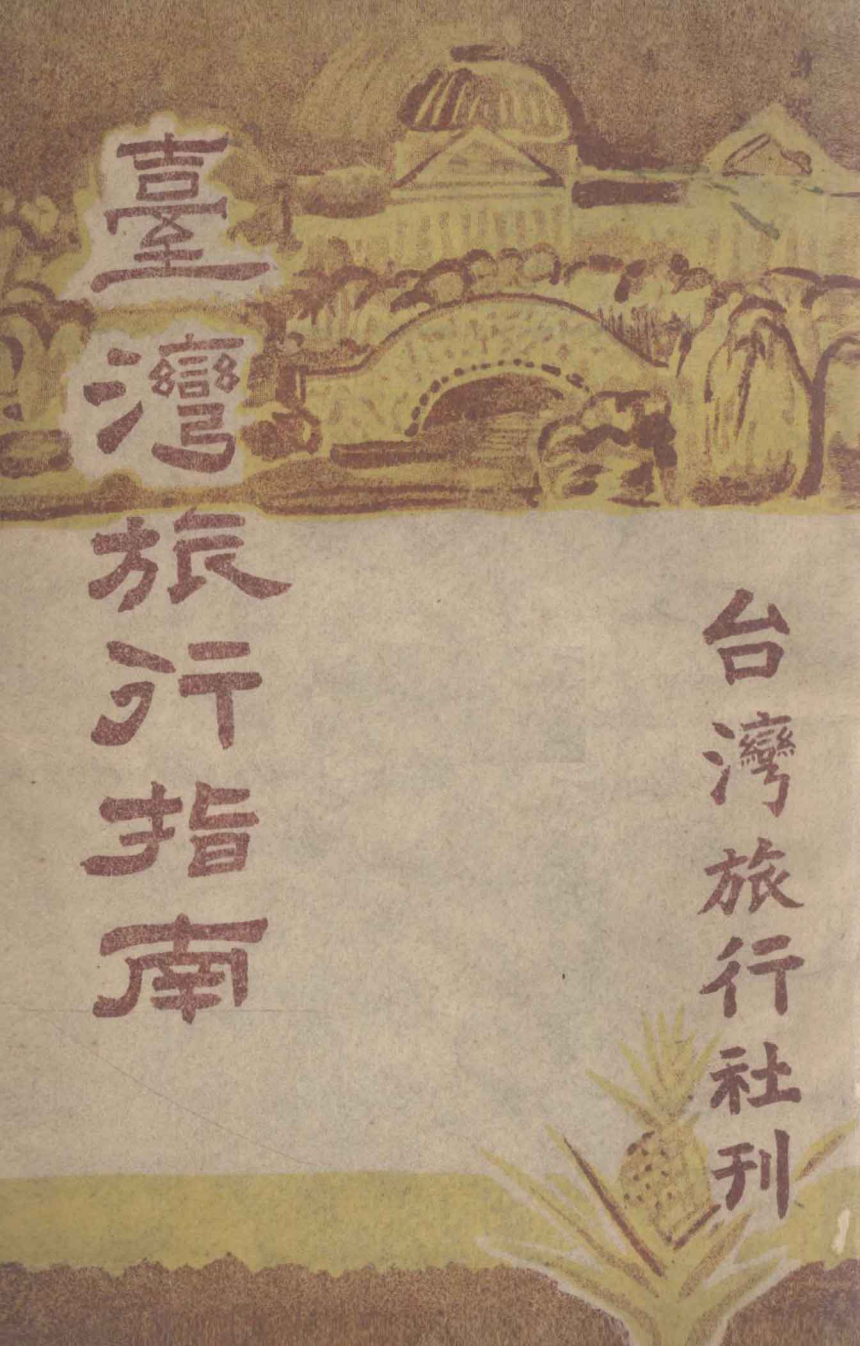


臺灣族外指南



台灣旅行社刊

臺灣
旅行指南

新訂 臺灣旅行指南

民國卅六年五月一日 印刷
民國卅七年十月廿五日 重版

發行所 臺灣旅行社

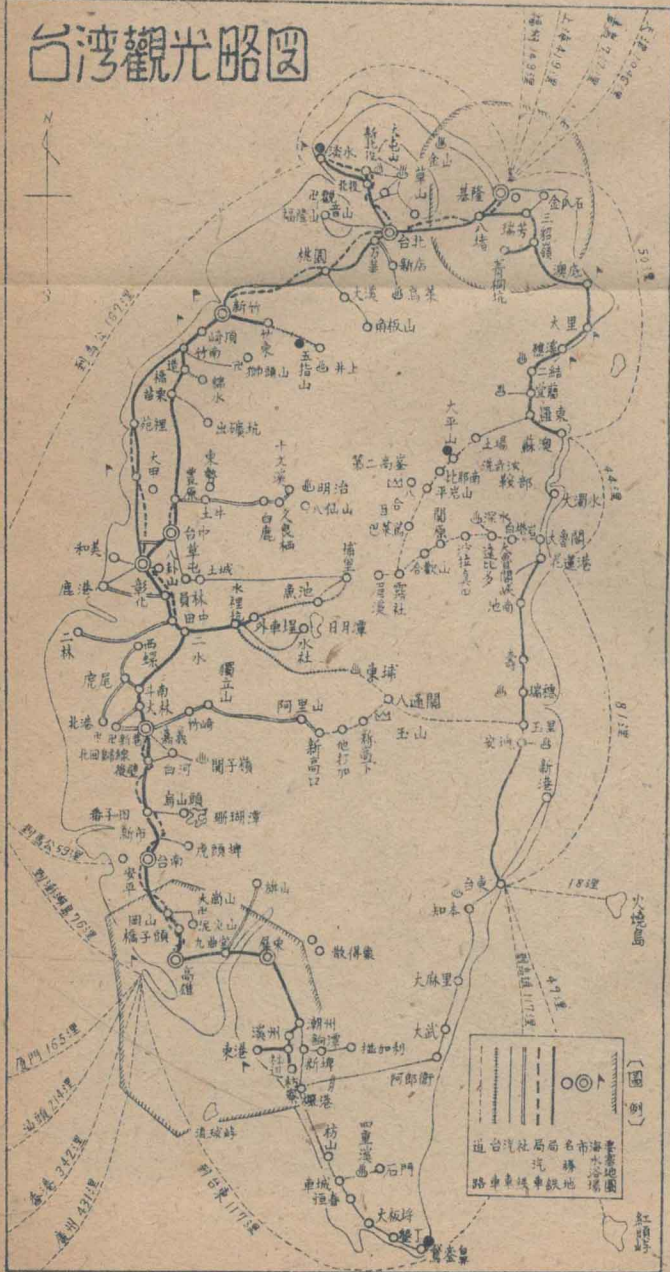
臺北市中正西路七七

電話 二二九一
五七六一

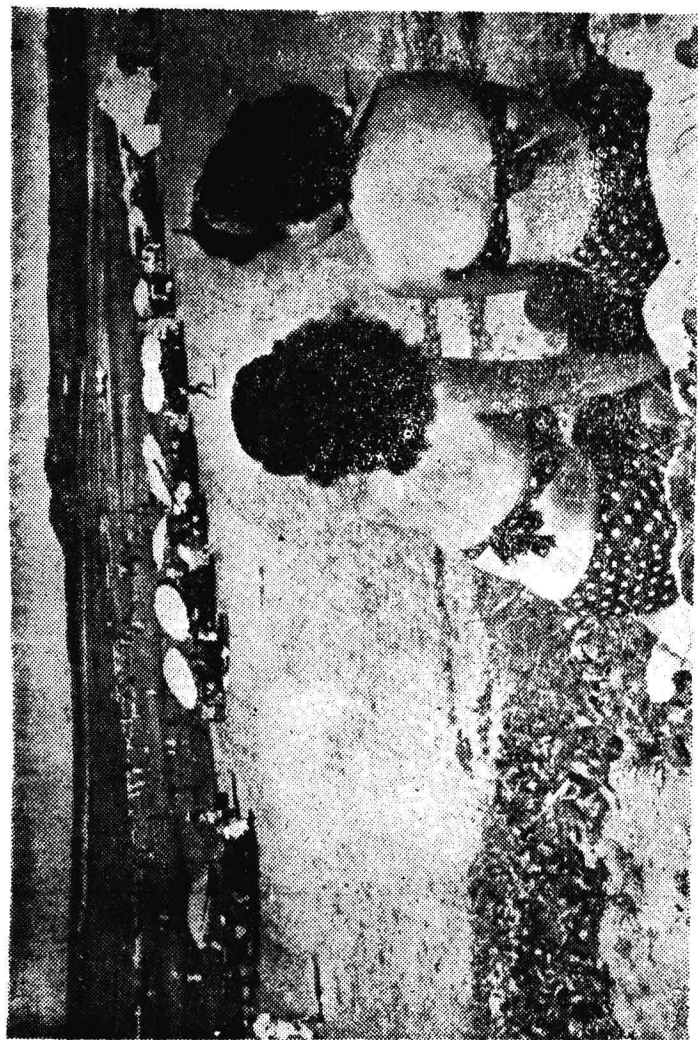
印刷所 精華印書館

臺北市長沙街二段六〇號

台灣觀光略圖

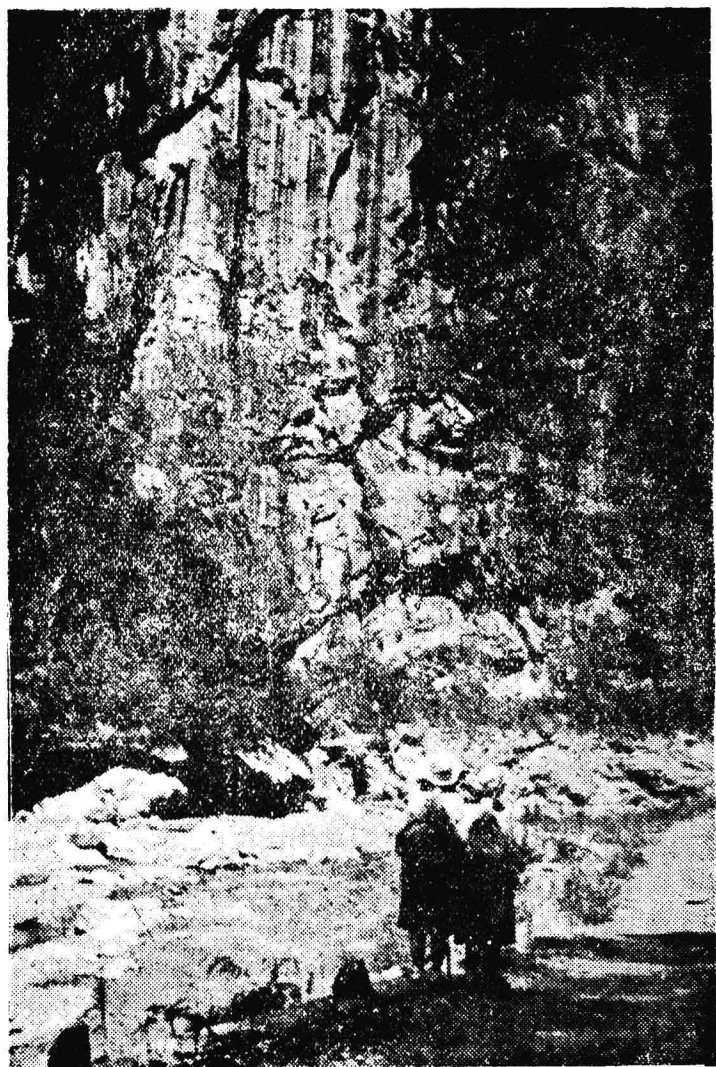


淡水海濱浴場

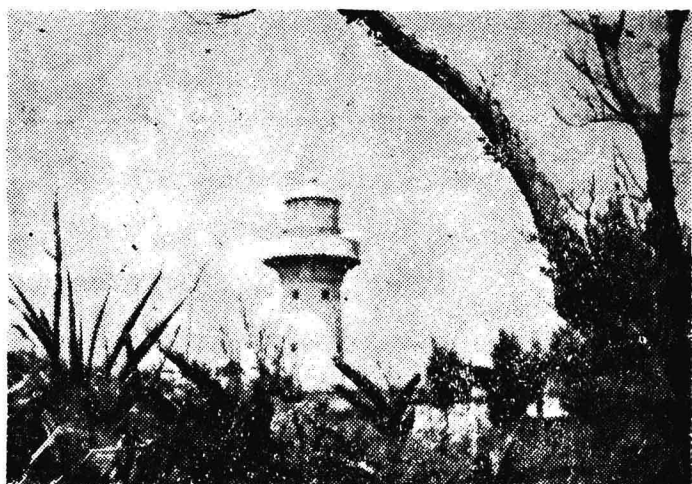




新 店 碧 潭



太 魯 閣 峯 崖



塔 燈 鼻 壘 鷲：上
 泉 淵 山 草：下

臺灣旅行指南(增訂本)

目次

一、沿	革	.....	一
二、地	勢	.....	二
三、氣	候	.....	四
四、民族及人口		.....	五
五、商業經濟		.....	五
六、交通建設		.....	六
七、縱貫線		.....	八
八、基隆市		.....	九
九、臺北市		.....	一一
一〇、新竹市		.....	二〇
一一、臺中市		.....	二一
一二、彰化市		.....	二五
一三、嘉義市		.....	二六

市	市	市	市	線	市	市	市
三九	三二	三二	三七	三七	三六	四一	四二

臺灣旅行指南

一、沿革

臺灣孤懸東海，爲我屏藩，推其歷史，太古無從稽考，列子湯問篇有：渤海之東，不知幾億萬里，有大壑焉……一曰岱輿一曰員嶠。後人因以附會，將岱輿員嶠，各取一字而爲岱員，後爲臺灣，此說似不免類同神話。後秦朝稱「夷州」，漢朝稱「東鯤」，隋朝稱「琉球」，「披玖」，至隋朝始發現澎湖併於臺灣，唐朝稱「流鬼」，「澎湖」，元朝稱「波羅公」，「澎湖」，「留求」者是也。據蔡洲文稿稱：明朝萬曆間，顏思齊據其地，始稱臺灣。較荷蘭人之侵入早三年，此說較明確，則在荷蘭人侵入前，已稱爲「臺灣」，惟無從證實。

據鄭百詠序稱：明朝福建蕭山縣周嬰著遠遊篇載其東番記內，稱臺灣爲「臺員」，蓋閩音也，臺灣之名，或始於此，終以史籍記載不詳，無從考證。然臺灣之名，始於明代殆無容置疑，又明史外國傳內雞籠條內亦具同一記載。所謂雞籠，即今基隆者焉。

荷蘭人初入臺灣，見其樹木蒼鬱，山青水秀，遂目爲華麗福地，因名以「福爾摩莎」(Formosa)，即美麗島之意，如荷語謂華美也，今臺灣省之西名，蓋本於此。又以其地方風景美麗，或稱之爲「南海樂園」！

元朝……屬我版圖。

明天啓二年(一六二二年)，荷蘭人復率艦十七艘，再據澎湖，於媽宮城(今馬公)附近登陸，掠漁舟六百餘隻，迫令當地土人建築房舍砲壘，明軍與之戰，八閱月不克，乃與締約如左：

一、明政府許荷人棄澎湖而居臺島……。

二、荷人在中國自由貿易，明政府不得予干涉……約成。荷蘭人遂舍澎湖而入居臺灣。

明天啓四年（一六二四年），荷人在鹿耳門（今安平）設政務廳於臺南（今稱赤崁樓），受東印度公司（Dutch Privileged East Indian Co.）管轄，對於工、商、實業、交通等項，積極建設，不遺餘力。

明天啓六年（一六二六年）五月，西班牙人亦以保護彼在日本、中國、呂宋（今菲律賓）間之商業為藉口。由基隆登陸，據臺島之北部，築城防守，與荷人對峙，凡十六年，遂逐荷蘭人而經營臺北，時我國與日本及臺灣間之貿易，亦漸臻興盛，為臺島商業之肇始。

明崇禎八年（一六三五年），何楷建議佔領臺灣。

明永曆六年（一六五二年），郭懷一與荷人戰。

清順治十八年（一六六一年），鄭成功蒞臺，驅逐荷蘭人，據其地以抗清，計臺灣為荷蘭人所據，前後凡三十七年。

清康熙廿二年（一六八三年），清派提督施琅，率水兵二萬攻臺，鄭成功孫克塽出降，始奉清正朔隸入福建，設府置縣。

清光緒十二年（一八八七年）改為行省。

清光緒廿一年（一八九五年），中日戰後，以馬關條約割與日本，臺民不服，對日抵抗，卒以寡不敵衆，又無後援，劉永福於定年十月初九日由安平港赴廈門，臺灣遂為日本所有，次年六月十七日完全淪陷，今已五十一年矣！

民國三十一年（一九四三年）十一月廿二日開羅會議，在北非埃及首都開羅（Cairo）舉行會議，由中國（蔣中正委員長）、美國（故羅斯福總統）、英國（邱吉爾首相）三大領袖會議結果，發表聯合聲明：「決迫使日本歸還我國東北四省，臺灣、澎湖群島，逐出其武力貪慾所攫取之土地，剝奪其在太平洋上所奪得或侵佔之一切島嶼……」

民國三十四年（一九四五年）八月十日，日本接受波茨坦宣言，向我盟國無條件投降，後根據開羅會議宣言，臺灣正式重返國懷抱。

二、地 勢

一、位置 在中國大陸之東南，菲律賓群島之北，東經一一一度三〇分至一二度六分七度，北緯至二十五度三八分之

間，北迴歸線橫貫於本省之中央，全省略成一狹長之芭蕉葉形，走向爲北東至南南西，西隔臺灣海峽，與福建僅一衣帶水，南與菲律賓隔一巴士海峽，從基隆至上海約四百二十六哩，至福州市爲一百四十六哩，至香港約爲四百七十哩，由高雄至馬尼拉約爲五百五十二哩，西南去星加坡約爲一千七百哩。

二、面積 如左表：（本省面積統計表）

區域	屬島數	周 圍 (公里)		面 積 (公里)	
		本 部	屬 島	本 部	屬 島
本 部	一四	一,一五九,二四八	一〇〇,三七三	一,二五九,五七六	一,二五九,五七六
澎 湖	三三	一,四四九,〇六一	二二,二五四	一,四七〇,二六〇	一,四七〇,二六〇
全 省	七七	一,一五三,七五七	二二,五八七	一,四六六,八三六	一,四六六,八三六

註：本省總面積三五、九六一·二二二五方公里之內，平地佔一九、八〇四·九八〇〇方公里；山地佔一六、一五六·二二二五方公里。

三、主要平原 (一) 東北部—濁水溪流域之宜蘭平原(又稱蘭陽平原，爲本省穀倉)。(二) 東南部—臺東平原。(三) 西部—臺南平原(土地肥沃，出產豐富，稻穀年可收二季)。(四) 南部—鳳山屏東原野(稻穀每年可收三季)。

四、山脈 本省多山，南北不及四百公里，東西最廣不過一百六十公里，所謂中央山脈起自本省北端，蜿蜒于南端，縱貫全省，其中最高峯爲玉山，海拔達三、九〇〇公尺，次爲第二高峯，亦達三、八八四公尺，全省海拔在三千公尺以上之高山共有七十九座。次爲海岸山脈(又名臺東山脈)，緊依東部海岸，自北向南與本省脊樑之中央山脈平行，溫泉星羅棋布，常有地震發生，但不甚猛烈，風景秀麗，四時皆春。東部海岸有六七千公尺之峻嶺，懸崖峭壁，突兀海岸，爲本省東部之天然屏障，在中央山脈北端有大屯火山，溫泉隨處湧出。

臺省山岳風雲變幻之奇觀，使世界人士策杖登臨者嘆爲觀止，其特點如左：

一、其地質構造有水成岩、粘板岩、砂岩、石灰岩等。

二、山岩上變遷變化，蔚如雲海大觀，風雨飄激，更見雄偉有致，有時霞光煥彩，夕照懸空，豐富華麗之色調，湧出無限之壯美。

三、山岳上有溫帶熱帶，寒帶，亞熱帶等不同之氣候。

四、山樹婆娑，原始生物繁殖，到處遺有原始痕跡，天真未鑿，大有考古之價值。

五、有熱帶林，寒帶林，原始森林，蔚成怪異之樹海。

五、港灣 臺省東部多山，層巒疊嶂，多峭壁巖岩，港灣良好者頗多，如基隆（東北部），港深達一百六十英尺，形勢極佳，南部高雄，爲天然之隱蔽港灣，唯西部海岸平直，淺水沙灘頗多，優良港灣很少，間有一、二，今日皆非疏濬不能再用，其他如澎湖馬公港與白沙港，惜風大濤洶，停泊時有困難，且係火山噴火口，故地質構造亦不堅固。

三、氣候

臺灣氣候爲亞熱帶，北迴歸線橫貫中央，然因海洋季風隨時調和，常年無嚴寒酷暑，夏季酷熱時甚少，春季亦如夏時，其最高溫度，鮮有達九十度以上者，惟夏季午後一時至二時偶一見之，冬季亦少嚴寒，僅中部以北之高地帶，略有積雪，至於平地結霜，更二三十年中不一見，夏季七、八月間最熱時，約華氏八十八度，全省平均七十二度至九〇度，冬季寒冷至冰點以下者，二十五年僅見一次云。

本省雨量南北不同，北部自十月至次年三月，常受季候風之影響，雨量特多，所謂「竹風蘭雨」之宜蘭地區，幾乎終年皆在細雨紛霏之中，茲舉基隆與臺南二地爲例：

基隆	一月 一七%	七月 五八%	七月比一月增三倍強。
臺南	一月 五八%	七月 五八%	七月與一月相同。

冬季從內地大陸吹來強烈之季候風，本省變成東北季節風，自十一月至翌年二月，澎湖島，彭佳嶼等處風速猛烈，船舶往來寄泊殊感困難，夏季颱風，不時侵襲，損失尤鉅，平時風力甚微弱。風向轉西南者，六月至八月亦最弱。

四、民族及人口

本省居民大都爲漢族，高山民族僅佔少數，漢族以由閩粵泉漳潮汕等地播遷而來者最多，其他各地次之，故臺灣同胞乃炎黃之後裔，實不容置疑。至於高山民族則多屬馬來血統，原始土著蕃人已不多見。本省人口共計約六百五十萬餘，平均每平方公里有一七六人，戶口平均每戶六·三人，密度是相當的高，其分佈情況，福建人大部分住居于平原地帶，廣東人（客家）則移居丘陵地者較多，大抵北、中部以福建人爲主，而南、中部則以廣東客家人較甚，高山民族則多在險峻之高山地帶，其居屋建築材料，多採用樹枝與茅草，屋內泥土築地，過着原始農業社會生活，間營農耕，在山坡之上，種植粟米，早稻及菸草等，但糧食不足自給，常以狩獵捕捉魚類以資補充，閩粵人則純是耕稼而食，紡織而衣，故風俗習慣與國內無異。

五、商業經濟

本省商業多集中於臺北、臺中、臺南等大都市人口密集之區。

現在之二大商埠——基隆、高雄爲全省貨物集散轉運之中心，經濟上的兩個活眼。

出口物品：以糖、米、茶葉、紙、樟腦、酒精、木材、青葉、煤、碱、枕木等爲大宗。

入口物品：以紡織品、機器、原料、肥料等爲主。

主要農產品：有米、甘薯、茶、落花生、豆類、胡麻、黃麻、苧麻、苧麻、棉花、煙草、柑橘、香蕉、鳳梨、文旦、龍眼、荔枝、柿子、椰子、木瓜、蔬菜等。

六、交通建設

本省交通建設肇始於前清光緒十三年（一八八七年）巡撫劉銘傳之奏請興築基隆至臺北間之鐵路，雖同治五年（一八六六年）在國內曾有滬滬鐵路之開工，至光緒二年（一八七六年）而告完成，但以當時官民反對而折去，所以臺灣鐵路，實爲我國官辦鐵路的先聲，在中國交通史上實占光榮之一頁。

本省現有鐵路如左：

1 省營鐵路——主要幹線

幹線名稱	起訖地名稱	長度（公里）	幹線名稱	起訖地名稱	長度（公里）
縱貫線	基隆至高雄	四〇四・二	宜蘭線	基隆至蘇澳	九八・八
臺中線	竹南至王田	九一・四	臺東線	花蓮至臺東	一七七・〇
淡水線	臺北至淡水	二二・四	集集線	二水至外車埕	二九・七
竹東線	新竹至竹東	二二・〇	平溪線	三貂嶺至菁桐坑	一二・九
屏東線	高雄至林邊	五六・〇	共・長		九一四・四

2 私營鐵路

本省中南部地方，有糖業及林業公司普遍經營之鐵路，除運輸原料外，兼營客運，其車輛及路軌等皆較幹線爲小，故又稱爲「五份車」有助於本省交通，實爲不少。

3 輕便鐵路

輕便鐵道，普通稱爲臺車，在公路與橋樑未甚完成地方，極爲便利，普通軌幅約爲一・七五英尺，軌條多爲十二磅，乃

民團用以營業者，就偏僻遙遠之處，鋪設軌路，以人力推動之四輪車置於其上，每輛乘客多至四人，若作野外風景之流覽，乘此頗饒興趣。

4 公 路

本省公路交通，素極發達，現時全省共有路線一萬七千五百餘公里，平均每百平方公里有公路約四十八公里，其密度遠較國內各省爲高，且主要幹線多爲柏油大道，平坦寬濶，建築十分堅實，自三十五年八月公路局成立以來，二年之間，經主管當局不斷努力，業務日漸擴充，一切公路建設，更有極顯著的進步，成績且超過日治時代之最高紀錄。除普通班車及市區公共汽車外，尚辦理有夜班車，特別快車，遊覽車，包車等業務，對於省內外人士旅行遊覽，殊多貢獻，而其裝備華美，舒適快捷，手續簡便，收費低廉，更深獲各界好評。

5 航 運

本省內河航運，除臺北、淡水間輕型船隻可資航行外，其他各河川並無航運之利可言，唯海運尙稱發達，國內沿海各線皆有定期輪船往來，遠洋航運光復後一度停頓，現在正逐漸開展中，其吐納港情形如下：

1. 基隆港——爲本省北部對外貿易及貨物輸出入之最大又最優良港口，一萬之噸以上輪船可以碇泊及裝卸，且絕對安全，裝卸能力每年可達一百五十萬噸，港內航路泊地深達於潮面下六七公尺，水面積二十萬零四百八十八平方公尺，岸壁一千六百七十八公尺，起卸用護岸二千三百二十公尺，護岸二千五百公尺，港內有鋼管水泥的活動碼頭（浮棧橋）及繫船浮標，岸壁配有多數電氣絞盤及電力起重機，並有種種倉庫及其他設備，海陸聯運極稱方便。

2. 高雄港——爲本省南部對外貿易之主要港口，一萬噸以內之輪船可安全碇泊，起卸亦極便利，每年貨物之吞吐量爲九十萬噸，港口幅濶一百五十公尺，較基隆爲大，港面廣袤五十餘萬平方公尺，水深在大干湖面下六至九公尺，岸壁一百六十公尺。建有安全之水陸連絡設備，已爲僅次於基隆之第二大港。帆船林立，而風光明媚，宛如圖畫。

其他如安平、馬公、花蓮港、淡水、大坂埕、布袋港等皆爲本省次要之海港，昔本繁榮，而今盛勢漸衰，貿易業一落千丈，不知何時始更能恢復其本來面目！