

「2024 寫高雄—屬於你我的高雄歷史」

出版及文史調查獎助計畫

研究成果報告書

計畫案名

1941 運轉高雄—東勢客家人與高雄客運的故事

(因作者本文有其他因素，故本文僅以摘要供閱)

執行單位

蔡幸娥

結案日期

2025 年 12 月

(研究成果報告書僅供參考，未經作者同意請勿引用)

摘要

一、計畫名稱：

1941 運轉高雄—東勢客家人與高雄客運的故事

二、前言

交通運輸建設與經濟發展，存在著密不可分之關係，深刻影響了地方社會結構、居民生活方式與城市發展進程。臺中東勢客家人張德榮於 1919 年（日大正 8 年）自臺中南下鳳山創辦「高旗自動車株式會社」；至 1941 年（昭和 16 年），高旗自動車株式會社與高雄地區其他七家的自動車株式會社聯合組成「高雄乘合自動車株式會社」；國民政府來臺後，重新營業登記改為「高雄汽車客運股份有限公司」。

臺中東勢客家人是高雄客家族群移民的代表之一，本文「1941 運轉高雄—東勢客家人與高雄客運的故事」，雖然文題以「1941 年」來突顯成立逾 80 年的「高雄客運」，透過文獻檢閱與口述訪談，以日治時期臺灣現代交通網絡的建構，到臺中東勢客家族群投入高雄交通運輸業，如何經營「高雄客運」成為今日南臺灣最具代表性的公路汽車客運企業之一；進而探究臺中東勢客家族群的經營團隊與「高雄汽車客運股份有限公司」自日治時期以來的營運發展脈絡。

三、相關章節及架構說明

壹、道路建設與交通工具

交通運輸是區域發展的核心動力，交通網絡的建立，不僅影響人流與物流的流動，也改變地方的經濟結構與社會空間。運輸交通系統更是推動行政治理和經濟物產得以貨暢其流的重要基礎工程。

昔日臺灣陸路交通多為人行小徑及牛車路，明鄭時期，西班牙人進占雞籠、淡水時，於 1630 年（明崇禎 3 年）開通淡水到雞籠（今基隆）道路；到荷蘭人治臺，為擴展統治領域，鼓勵漢人墾殖，陸續貫通安平到諸羅山、安平到恆春、北港到大肚溪間、高屏溪至安平及恆春到臺東、花蓮的道路；鄭成功接替荷人治臺，23 年間寓兵於農，養兵備戰，道路建設多為營鎮間道路的修築。

清治時期對臺灣的陸路建設則以官道和驛路為主，交通以簡易道路與河運為主，交通方式主要以人力一步一腳印徒步為主，運輸工具多依賴人力車、轎及獸力的馬車、牛車，運輸效率受限。

臺灣陸路現代化的鐵路交通設施，肇端於 1876 年（清光緒 2 年），福建巡撫兼臺灣學政丁日昌視察臺灣，停留臺灣期間，為方便開採基隆地區煤礦及運輸，興建完成基隆八斗子官方煤場礦區至海岸邊的運煤輕便鐵道，為全臺第一段鐵路。接著 1887 年（清光緒 13 年），清廷批准臺灣首任巡撫劉銘傳所奏請建造基隆至臺南的鐵路，著手興建臺灣西部鐵路計畫，正式開啟臺灣陸路交通進入機械化的鐵路建設。1890 年（清光緒 16 年），臺灣第一條客運鐵路完工，基隆至臺北段通車。清治時期，臺灣鐵路建設僅止於 1893 年（清光緒 19 年）完成臺北、新竹段之鐵路交通。1895 年，日治臺灣後，為推動行政治理和物產得以貨暢其流的經濟發展，臺灣總督府致力展開鐵路建設工程，引進人力輕便鐵道的工法，於該年 12 月日本陸軍鋪設完成臺南安平至高雄間的第一條軍用人力輕便鐵道。

到日治初期，總督府鐵道部官方經營的國鐵於 1908 年（明治 41 年）4 月南北縱貫線全線完工通車，陸續進行海線、宜蘭縣、花東線等主要路線的建設，同時間礙於交通建設經費有限，鼓勵民間出資經營鐵道運輸。國鐵延伸的各地區支線，加上民間經營的私鐵及遍布連結各鄉間和街市的輕便鐵道，奠定臺灣綿密的鐵道網絡系統。

路是人走出來的，但現代交通工具普及需有相對應的道路建設。汽車運輸產業，相較於鐵路運輸，更具便利性的自動車需求日高，道路運輸系統的發展益顯重要。而後來許多投入自動車運輸行業的經營者多為原本即為輕便鐵道業經營者。

1912 年（大正元年）之後，臺灣逐漸有汽車進口。1912 年，臺北市「日の丸」旅館老闆杉森與吉（日三重縣人，1895 年來臺）進口一輛輛汽車，做為接待旅館之住宿者接送車，是臺灣第一次出現汽車的最早記錄。車子是進口一回事，道路狀況、車輛本身的保養維修、機械零件、燃料，加上駕駛員以及汽修技工等，汽車的普及並不容易。汽車於 1912 年出現於臺北州之後，汽車數量以個位數增加，隨後至 1919 年（大正 8 年）才在臺南州出現 5 輛，

1920 年臺中州 4 輛與高雄州 2 輛，道路上才看得到汽車的蹤跡；之後臺北、臺中、臺南及高雄各州廳的汽車呈倍數成長，1926 年至 1930 年間，臺中的汽車增長了約 10 倍，而臺南約 5 倍，高雄近 4 倍的數量，汽車正式進入了榮盛時期。

臺灣第一份管理汽車運輸的法令由臺北廳官方於 1919 年發佈「自動車取締規則」，1923 年，修正為「臺北州自動車取締規則」；之後臺灣各州廳陸續訂定自動車管理規則。1920 年起，在臺灣總督府鼓勵下，獎勵地方設置自動車會社，汽車運輸業更是迅速發展。1919 年（大正 8 年），臺中東勢客家人張德榮南下高雄，在鳳山創辦「高旗自動車株式會社」，並在高雄等地經營木材行。與張德榮先後自臺中東勢來到高雄，同樣投入交通運輸業的客家鄉親還有陳乾，他於高雄成立「高雄自動車合資會社」。張德榮與陳乾可說是臺中東勢客家鄉親開拓高雄的先行者，兩人以其在東勢原鄉的人脈、資金及事業資源，在高雄的事業發展除了交通運輸，還有木材業及汽修業。

貳、東勢客家人在高雄發展交通業

高雄是一個典型的移民城市，港口開放、多族群匯聚。高雄市的客家族群，多屬於島內二次或三次移民，最早定居於高雄的客家人約在 1880 年左右來到高雄，而多數移民應在日治明治時代後期，1920 年左右到高雄。隨著西部縱貫鐵路的開通，工業化腳步加快，首先吸引許多來自北部桃竹苗與中部臺中東勢地區的客家人南遷，從族群源流來看，移居高雄的客家人可大致分為：來自新竹、桃園、苗栗地區的「北客」，來自臺中東勢一帶的「中客」，與鄰近高雄分布於高屏地區的「南客」。

日治初期在臺灣鐵路通車的交通便利下，新竹州客家移民先落腳高雄，為人墾耕居多。有別於北客選擇務農，日大正年間，東勢客家仕紳南下與日人投入自動車營運事業，往後並在汽車修配與木材業嶄露頭角。戰後六堆客家人考量就學與就業因素，投入高雄工業區或公職人員為多。就世代而言，高雄客家移民，北客來高時間最久，東勢客家其次，六堆客家時間最短，移居高雄的北客最高有五、六代之多，次為東勢客家有四代，六堆客家族群移居高雄僅二、三代。而多位先來後到的「中客」鄉親以其在東勢種植及經營木業的經驗，到高雄經營木材生意。

今日臺中市東勢區在日治時期行區名為「東勢角」，地處臺中市中部偏東位置，位於大甲溪與大安溪之間，東鄰和平區，西與石岡區、后里區為界，南毗新社區，北隔大安溪與苗栗縣卓蘭鎮為鄰，是臺中市面積排位第三位的行政區。東勢鄰近八仙山、大雪山林場，產業發展有深厚的林業淵源；清治時，因軍工砍伐樟木造船，群聚的木工寮被稱為「枋寮」；於 1920 年(日大正 9 年)改名為東勢庄。從清治時的伐樟到日治、國民政府時期的採樟，山林開發、木業，是東勢早期最重要的產業經濟。東勢區居民以客家人為主，約佔八成左右人口，是臺中市客家族群最多的行政區，共通語言以客語大埔腔為主。

日治時期，南遷高雄的東勢客家鄉親憑著在臺中東勢時所從事的木材業的經驗，順勢在高雄拓展相關木材行業；陳乾與張德榮獨具眼光，是少數投入高雄交通業的中客之一，而張德榮從「高旗自動車株式會社」到日後「高雄客運」，公司營運都與東勢客家鄉親子弟緊密聯結，成就了「中客」在高雄交通運輸業的一頁傳奇。

一、陳乾與「高雄自動車合資會社」

張德榮的「高旗自動車株式會社」與陳乾的「高雄自動車合資會社」，兩人選擇到高雄投入自動車的營運，除了看到客運業的前景可期，也與其在東勢原鄉時，就已是自動車經營者有密切關係。

陳乾，清光緒 13 年生(1887 年)，臺灣府臺灣縣揀東上堡匠寮人(今臺中東勢角下城里)。他於日大正 13 年(1924 年)，毅然南下高雄，收購各線小規模客運組織，創設「高雄自動車合資會社」，擔任社長。

「高雄自動車合資會社」由臺中東勢客家人陳乾、張海造、彭煥郎、陳天德、陳萬林、徐阿旺、邱養及唐水玉等人合資，除了公司創業資金的投資者，社長陳乾也號召、帶領一批客家鄉親的工作團隊來到高雄，核心幹部有總務徐阿旺、會計陳萬林、工務陳慎利、楠梓站張海造、監督邱養及車體部陳和珍等人。創立團隊中的主要幹部陳慎利即是高雄東勢同鄉聯誼會 創會會長陳銑滋的父親，陳乾是陳銑滋的堂伯父。陳慎利在陳銑滋約兩歲時南下高雄創業，與陳乾等親族合資成立「高雄自動車合資會社」，營運之初，購置了 3 輛自動車，專跑岡山、楠梓路線。後擴充大約有包租汽車 4 輛、巴士 14 輛，

包括最古老的 7、8 人座位的帆布窗車；主要行駛高雄至岡山、臺南等黃金路線，及岡山至二層行溪間、二層行溪至茄萣及舊城右沖 至楠梓間等線路。汽車交通進入全盛時代，運輸業受影響不只是傳統的人力車及私鐵、輕鐵，國鐵的營運及收入也受到波及，1930 年（昭和 5 年）臺灣總督府臨時產業調查會做出「國（局）營汽車」的決議，1933 年（昭和 8 年）6 月臺灣總督府交通局設自動車課職掌國營汽車事業。

臺灣總督府交通局的國營巴士政策，提出以「補償金」方式強制「收購」北中南特有路線的經營自動車業者。1936 年，高雄自動車合資會社被收歸國有。

高雄自動車合資會社於 1936 年被國營巴士收購後，依法解散。解散後的高雄自動車合資會社成員，有的選擇回鄉，部份人員選擇留在高雄繼續打拼，從事與汽車相關的行業，改行經營汽車租賃、汽車修理、汽車零件的業務。

二、1919 年，張德榮與高旗自動車株式會社

比陳乾更早期到高雄投入客運業的張德榮，清光緒 9 年（1883 年）生，臺灣府臺灣縣揀東上堡匠寮人（今臺中東勢區東安里鯉魚巷），1915 年（大正 4 年）五月任東勢庄長，於 1919 年，看重高雄港都經濟發展的未來性，邀集東勢客家鄉親，南下高雄鳳山創辦「高旗自動車株式會社」，創業伊始，張德榮有極深的家鄉情感，所招募投入經營「高旗」行列的都是東勢客家人。營運之初，主要經營路線有：鳳山至高雄、鳳山至楠梓線、鳳山至林仔邊、鳳山至九曲堂、旗後至汕尾等 5 條，每日有 13 輛巴士行駛於營業路線上。

1938 至 1941 年臺灣公路運輸業企業型態隨著營運規模擴張，經營型態也轉型為以株式會社為主，在配合企業整併統合及管制汽油消費的政策推動下，1941 年，張德榮的高旗自動車株式會社與高雄地區其它七家自動車會社，包括：旗山地區三家業者，劉龍傳所經營的「旗楠自動車株式會社」、何金榮所經營的「榮和自動車株式會社」；美濃劉阿桂所經營的「東英自動車株式會社」；及高雄劉朝田所經營的「興產自動車株式會社」、朱彩清所經營的「廣通自動車合資會社」、蘇德成所經營的「蓮甲興產株式會社」與陳啟貞所經營的「烏樹林製鹽株式會社」所屬汽車運輸部門與張德榮「高旗自動車株式會社」，合併為「高雄乘合自動車株式會社」，由張德榮擔任首任社長。

參、1941 年，高雄乘合自動車株式會社

1941 年，「高雄乘合自動車株式會社」成立，為日後「高雄汽車客運股份有限公司」的前身。高雄乘合自動車株式會社所合併的八家公司登記地點包括：鳳山、旗山、美濃、阿蓮、岡山（阿公店）、永安（烏樹林）等地，營運路線南來北往一併整合，合計 25 條路線，將客運行駛路線的版圖更加擴大，其中 8 條行駛路線以旗山為起迄點。

1941 年 6 月 30 日，高旗自動車株式會社、旗楠自動車株式會社、榮和自動車合資會社，東英自動車商會、蓮甲興產株式會社、廣通自動車合資社及烏樹林製鹽株式會社等八家自動車業者，代表人張德榮、中城龍雄、何金榮、朱天寶、劉朝四、蘇德成、宋彩清，議定合併為「高雄乘合自動車株式會社」。同年 9 月 5 日召開第一次發起人大會，推選張德榮為委員長，議定公司資本額為 80 萬元，總公司設高雄市及鳳山、旗山、岡山三處分設營業所。同年 9 月 20 日在高雄市鹽埕町一丁目五番地設置事務所。

隨著戰事吃緊，鐵道部因應時局，可視實際需求整合並支配汽車客貨運輸之交通設施，到了戰爭末期，時局更顯艱困，汽油、零件、輪胎等物資奇缺，民間汽車運輸業務幾陷停擺。高雄乘合自動車株式會社在 1943 年，車輛被日軍徵用，業務全面停頓。1945 年（昭和 20 年、民國 34 年）8 月 28 日，日本戰敗宣布投降，二戰結束，高雄乘合自動車株式會社開始重整啟動營運工作。

1945 年 9 月 1 日臺灣省行政長官公署建立，新的行政體系建立，民間企業面對需向省府聲請變更公司行號重新登記。1946 年（民國 35 年）年 2 月 29 日，高雄乘合自動車株式會社重新組織，將公司改稱「高雄長途汽車股份有限公司」，並改選新任董監事，張德榮選任董事長。1947 年 3 月 16 日，高雄汽車客運股份有限公司的公股讓售民營；此時董、監事多為東勢客籍人士，且高雄汽車客運股份有限公司的股份已大都為東勢客籍股東所持有。

肆、東勢客家人在高雄客運

高雄汽車客運股份有限公司，以下簡稱「客運客運」，從 1919 年由張德榮創辦「高旗自動車株式會社」，1941 年，「高旗」與高雄地區其它七家自動車會社合併為「高雄乘合自動車株式會社」，再到 1947 年 1 月 30 日，變更公司

登記為「高雄汽車客運股份有限公司」，首任董事長皆為張德榮，而在高雄客運幾次增資過程中，臺中東勢客家鄉親以地緣及血緣的情感連結，成為股東及企業資金來源的基礎；更是東勢客家鄉親到高雄工作求職的重點企業。

「高雄客運」的公司名稱，雖然是在國民政府來臺後，聲請變更公司行號重新登記「股份有限公司」而來，但「高雄客運」的成立年份是從 1941 年，張德榮創辦的高旗自動車株式會社與高雄地區其它七家自動車會社合併為「高雄乘合自動車株式會社」開始。在 1986 年的《高雄汽車客運股份有限公司成立四十五週年紀念特刊》上，公司的簡介就寫到：「民國三十五年以前名稱：高雄乘合自動車株式會社。民國三十六年以後改稱：高雄汽車客運股份有限公司。」高雄客運董事長為林水金（1901-1983）與第一任董事長張德榮（1883-1957）兩人是臺灣公立臺中商業學校（1919 年創校）學長學弟關係，林水金後來因張德榮的邀約，在日治時期就投資張德榮創辦的高旗自動車株式會社，後於 1941 年擔任高雄乘合自動車株式會社的監查役（監事）。1949 年 10 月，第一任董事長張德榮因健康因素職職，改任董事，退休回東勢時，由林水金暫代，於隔年正式接任董事長。林水金在 48 歲時開始擔任高雄客運董事長，直到 81 歲（1982 年）退休。

在張德榮和林水金兩任董事長的帶領下，高雄客運公司業務穩健發展成為大高雄地區客運交通業的龍頭，也為臺中東勢客家子弟提供無數的高雄就業機會。

高雄汽客運公司第一任到第八任董事長，皆為東勢客籍人士。隨著公司人事聘任用的制度化，高雄客運非客籍的員工漸多；而且在大眾運輸業在汽機車愈來愈普及的情況下，高雄客運的營運量能及獲利都面臨極大壓力，2012 年，高雄客運這家具 70 年歷史的老公司已從東勢客家人的手中易主為非客籍的經營者。

伍、結語

臺中東勢客家人是高雄客家族群移民的代表之一，本文「1941 運轉高雄——東勢客家人與高雄客運的故事」，雖然文題以「1941 年」來突顯成立逾 80 年的「高雄客運」，然而內文實質探討之歷史進程直到 2024 年，「運轉」高雄之意，在於從臺灣交通運輸業的層面，透過文獻檢閱與口述訪談，以日治時

期臺灣現代交通網絡的建構，到臺中東勢客家族群投入高雄交通運輸業，經營「高雄客運」。

高雄客運自 1919 年由張德榮創辦「高旗自動車株式會社」到後來「高雄汽車客運股份有限公司」，臺中東勢客家鄉親以地緣及血緣的情感連結，成為股東及企業資金來源的基礎；更是東勢客家鄉親到高雄工作求職的重點企業，一直 1970 年代，東勢客家人來高雄求職、發展，蔚為風氣。

本文雖以「高雄客運」為題，但同時以陳乾的「高雄自動車合資會社」與張德榮的「高旗自動車株式會社」，來探討東勢客家人在交通運輸與遷移至高雄的打併過程。張德榮的「高旗自動車株式會社」挺過二戰前後統治政權更迭的政商局勢嚴峻的考驗，建構了「高雄客運」在南臺灣無可取代的客運版圖，成為今日南臺灣最具代表性的公路汽車客運企業之一。而在「高雄客運」營運團中的東勢客家鄉親，除固守著「高雄客運」的運輸與汽車修配業，還投入教育事業；而在日治時期末被日本官方收購而解散的「高雄自動車合資會社」，其會社原有營運人員因此走出交通運輸領域，於汽車修配與木材合板業嶄露頭角，更擴及建材水泥業在高雄新故鄉開拓人生新天地，都成為東勢客家人的企業家典範。

高雄市有來自北、中、南各地的客家移民，隨著社會的變遷在各行各業打拼，在高雄落地生根、開枝散葉，對高雄經濟發展貢獻甚大。本文礙於篇幅，著重於探析東勢客家人與交通運輸事業的歷史脈絡，至於高雄「中客」族群投入汽車修配、教育事業以及木材合板業的歷程，與東勢客家人移民高雄之後的日常生活面貌，是後續值得探究的課題。

四、研究內容摘要

交通運輸建設與經濟發展，存在著密不可分之關係，深刻影響了地方社會結構、居民生活方式與城市發展進程。臺中東勢客家人張德榮於 1919 年（日大正 8 年）自臺中南下鳳山創辦「高旗自動車株式會社」；至 1941 年（昭和 16 年），高旗自動車株式會社與高雄地區其他七家的自動車株式會社聯合組成「高雄乘合自動車株式會社」；國民政府來臺後，重新營業登記改為「高雄汽車客運股份有限公司」。

臺中東勢客家人是高雄客家族群移民的代表之一，本文「1941 運轉高雄——東勢客家人與高雄客運的故事」，雖然文題以「1941 年」來突顯成立逾 80 年的「高雄客運」，然而內文實質探討之歷史進程直到 2024 年，「運轉」高雄之意，在於從臺灣交通運輸業的層面，透過文獻檢閱與口述訪談，以日治時期臺灣現代交通網絡的建構，到臺中東勢客家族群投入高雄交通運輸業，如何經營「高雄客運」成為今日南臺灣最具代表性的公路汽車客運企業之一；進而探究臺中東勢客家族群的經營團隊與「高雄汽車客運股份有限公司」自日治時期以來的營運發展脈絡，而這個發展脈絡正與臺灣交通現代化的變遷歷史習習相關。

【關鍵詞】

高雄客運、臺中東勢、客家族群、自動車、交通運輸

五、部分參考書目

參考書目

一、專書

《高雄汽車客運股份有限公司成立四十五週年紀念特刊》，高雄：高雄汽車客運股份有限公司，1986。

《高雄汽車客運股份有限公司成立五十週年紀念特刊》，高雄：高雄汽車客運股份有限公司，1991。

《高雄汽車客運股份有限公司創業七十週年特輯》，高雄：高雄汽車客運股份有限公司，2011。

高雄市立歷史博物館，《展高雄系列專刊：旗山特展——旗去蕉遊》，高雄：高雄市立歷史博物館，2014。

高雄市立歷史博物館，《展高雄系列專刊：阿蓮·田寮特展》，高雄：高雄市立歷史博物館，2017。

莊淑姿，《圖說旗山紀事：美麗山城的百年今昔筆記》，高雄：高雄市立歷史博物館，2019。

陳炎正，《大臺中客家人足跡》，臺中：客家事務委員會，2016。

葉茂榮，《高雄市客家族群開拓史系列叢書（第二冊）：心懷家園與慎終追遠》，

高雄市政府客家事務委員會，2008。

張澎，《臺灣公路建設紀要》，臺北，財團法人中華顧問工程司，2017。

旗山郡役所編，《旗山郡要覽》，昭和 12 年。

二、期刊

〈八十八年耆老座談會記錄〉，《高雄文獻》第 12 卷第 1 期，高雄：高雄市文獻委員會，1999 年 9 月。

吳聰敏，〈臺灣戰後的惡性物價膨脹（1945-1950）〉，國史館學術集刊，第十期，2006.12.01。

趙祐志，〈日治時期高雄陳家的資本網絡分析：以企業經營與投資為中心〉，《臺灣文獻》，62：4（2011.12）。

戴寶村，〈日治時期臺灣鐵道網絡〉，《臺灣學通訊》第 106 期，2018 年 11 月。

蔡龍保，〈國營初現—日治時期臺灣汽車運輸業發展的一個轉折〉，《國史館學術集刊》第 16 期，臺北：國史館。

