

劉銘傳鐵道路線之今昔

文·圖片提供／李盛沐（國立臺東專科學校建築科助理教授）

臺灣鐵道的創建，始自1876年福建巡府丁日昌倡議臺灣開辦鐵路；1885年臺灣建省，首任巡撫劉銘傳奏議建造臺灣鐵路。1887年2月，臺北大稻埕至基隆間的鐵道開工，隔年完成大稻埕至錫口間路線，1889年再東築至水返腳；1891年10月，大稻埕至基隆間鐵路全線竣工通車。臺北大稻埕以南的線路也於1887年6月間興築，1889年底大稻埕至打類坑（今樂生療養院及迴龍寺一帶）通車，1891年經龜崙嶺（今龜山）至桃仔園，隔年再通至中壢。1893年11月，大稻埕至新竹段全線竣工，全長96公里。

當時所建置的軌道寬度為3呎6吋（1,067mm），路寬11.2呎，使用36磅重鐵軌。機關車分15噸及25噸級，共8輛，多購自於英國。此外，客車有20輛，貨車有26輛，客車分上、下等，設備頗為簡陋。客車車長約為二丈，貨車車長亦略同。

基隆至臺北的鐵道

「基隆—臺北」的鐵道，自基隆海岸為起點向西南前進，設有基隆火車票



▲清末繪製之臺北新竹間鐵道路線圖。（資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部，1910，《臺灣鐵道史》上卷）

房（今基隆港西三碼頭一帶），以平均坡度1/20，沿山腹迂迴登進（今基隆市崇德路），進入獅球嶺隧道，沿基隆河右岸（今基隆市八德路）渡川鐵橋（今基隆市大華橋），抵八堵火車票房（今舊七堵前站舊址）。

鐵道自八堵火車票房起，路線經過水田稍以直線前進，渡八堵川鐵橋後，以平均坡度1/32爬坡於山腹，沿基隆河左岸行經七堵、六堵及五堵等村落，再以平均坡度1/21於山區爬坡，抵水返腳火車票房（今汐止車站）。過水返腳後沿松樹灣山腹屈曲前行，抵南港火車票房（今南港車站），此段路線彎曲多，行進不久成一直線抵錫口火車票房（今松山車站），通過土碑頭庄水田，隨後沿臺北城廓之北行進，抵大稻埕臺北火車票房（今臺北中興醫院一帶）。

臺北至新竹的鐵道

「臺北—新竹」段鐵道，以臺北火車票房為起點，往北至分歧點大橋頭火車票房，渡淡水河橋（今臺北大橋）後抵山重埔（今三重）、頭前庄（今新



▲清國時代鐵道線路圖。（資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》上卷）

莊頭前地區）等聚落，前行至海山口火車票房（今新莊），此路段因通過水田路線並無特別傾斜處；之後，再經打類坑火車票房向西南行進，大致沿今日塔寮坑溪平行，之後開始以平均坡度1/32緩升進入龜崙山區，途經艱難的龜崙嶺頂後進入新路坑（約今臺一甲線龜山鄉萬壽路二段）一帶，再渡大樹林坑木橋（位於萬壽路三段與復興路口，今已加蓋）與桃仔園坑木橋後，抵達桃仔園火車票房（今桃園車站）。

自中壢火車票房（今中壢車站）後，大部分路線皆通過平坦的水田，通過宋厝安平鎮至頭崎溪，鐵道於山腹迂迴前行，經楊梅抵頭重溪火車票房（今臺一線，楊梅鎮中山北路一段交流道一帶）；接著沿山腹而行抵達太湖口火車票房（今新竹縣湖口鄉湖口老街天主堂一帶）；之後往南通過山原，左彎越鳳山崎以急斜下降，抵新車停車場（今鳳山溪北側），通過鳳山崎溪鐵木橋後往南抵古車（今竹北）。此一區間路線雖然平坦無屈曲，卻因築堤較低有水患之虞；之後鐵道繼續往南渡過頭前溪，抵

烏樹林，經埔心抵達終點新竹火車票房（今新竹車站附近）。

1895年日本領臺後，日人鐵道隊員坂倉勝文經踏查後曾提出報告，指出清代臺北至新竹間的鐵道，於古車附近分歧支線至舊港庄，作為搬運材料之用，鐵道沿紅毛田河南岸興築，全長約五哩，亦稱「舊港支線」，但完工後即廢棄不用。

結語

劉銘傳鐵道是臺灣地區唯一的清代鐵路，日本領臺後不久，將鐵道標準過低、路彎且陡坡多的嶺頂至桃仔園火車票房間的路段，改築今日縱貫鐵路所經之萬華、板橋、樹林、山佳及鶯歌之路線；清代鐵路廢線後大部分路基則改為南北縱貫道路，直至今日仍為臺北往來桃園的交通要道。至於桃園以南至新竹間的鐵道路線，除楊梅至竹北間稍有改線外，大致仍延續清代所築路線。因此，劉銘傳鐵道連結了臺灣、中國及日本的歷史脈絡，百年後之今日則有更先進的高速鐵路再次穿越龜崙嶺山區，並與清代鐵路舊址交會，可看出近代臺灣交通發展的演變過程。



▲25公噸級第六號機關車「掣電」。（資料來源：臺灣總督府交通局鐵道部，《臺灣鐵道史》上卷）