

論文

尋找雨都詩聯的軌跡：日治時期基隆郡鐵道系統考察

周志仁*

摘要

基隆港自大航海時代以來，即活躍於世界舞臺。清代視臺灣為東南各省鎖鑰巖疆，不僅設置新式國防設施，劉銘傳主持新政，亦修築基隆至新竹間鐵路，活絡交通。待日治以來，除擴充縱貫鐵道，更大力整建基隆港，成為臺日連絡口岸，也令基隆成為臺灣第一大港。

基隆港座落臺灣北端，毗鄰大洋，擁有優越的地理區位，峽灣地形亦造就海晏水深的天然良津，近郊所盛產煤礦，更是提供火車、船舶、工廠……等機械設備源源不絕的燃料，帶動產業發展。這些礦山多位於山巔海崖處，在公路運輸不發達的時代，以輕便鐵道載運礦產，提供臺灣產業走向世界的動能。

基隆除了縱貫鐵道、宜蘭線、平溪線等官營鐵道，也有輕便鐵道縱橫交錯於市街，更深入金山、萬里、瑞芳，甚至遠達九份山區與八斗子海濱。日治時期，輕便鐵道多依山傍海而建，詩人乘坐在手押臺車上面對壯闊的大洋或高聳的山崗，車聲輾轉，遷思迴慮，神品立成。

本文企圖以輕便鐵道結合詩歌為跨界研究，除漢詩外，亦參照當時報刊、時文與地方志及實地踏查……等方式進行爬梳與統整。詩是心聲心語展現，透過詩作不僅描繪沿途景致、分享搭乘體驗，構築基隆港民間能源、貨物與人員運輸路網絡，呈現海洋文化新視野。

關鍵詞：基隆、鐵道、漢詩、日治時期、炭礦

* 國立中興大學中國文學博士、臺中市政府文化局纖維工藝博物館秘書。

Investigation of the railway system in Keelung County during the Japanese occupation: a case study of Chinese poetry

Chou Chi-ren

Abstract

The Port of Keelung has been active on the world stage since the Age of Discovery. The Qing Dynasty regarded Taiwan as the key to the southeastern provinces, not only set up new national defense facilities, Liu Mingchuan presided over the new policy, but also built the railway between Keelung and Hsinchu to activate transportation. Since the Japanese occupation, in addition to expanding railway, greater efforts have been made to rebuild the port of Keelung and become a connecting port between Taiwan and Japan, which has also made Keelung the largest port in Taiwan.

Keelung Port is located at the northern end of Taiwan, adjacent to the ocean, and has a superior geographical location. The fjord topography also creates a natural lake with deep water. The suburbs are rich in coal mines and provide an endless supply of machinery and equipment such as trains, ships, factories, etc. fuel to drive industrial development. Most of these mines are located on mountain tops and sea cliffs. In an era when road transportation was underdeveloped, light railways were used to transport minerals, providing momentum for Taiwan's industry to go global.

In addition to the government-operated railways such as the Central Railway, Yilan Line, and Pingxi Line, Keelung also has light railways crisscrossing the city streets, going to Jinshan, Wanli, Ruifang, and even as far as Jiufen and Badouzi. During the Japanese colonial period, railways were mostly built near mountains and seas. The poet rode on a hand-operated trolley and faced the mighty ocean or towering hills.

This article attempts to combine light railways with poetry as a cross-border research. In addition to Chinese poetry, it also refers to

contemporary newspapers, periodicals, local chronicles, and on-the-spot investigations... to conduct combing and integration. Poems are expressed from the heart. Through poems, they not only describe the scenery along the way, share the riding experience, but also build a private transportation network for energy, goods and people in Keelung Port, and present a new vision of marine culture.

Keywords: Keelung, railway, Chinese poetry, Japanese colonial period, carbon mine

一、前言

自光復以來，一般定義「基隆」多以基隆港市區為範圍，日治時期「基隆」範圍甚廣，包括基隆市與基隆郡，除港區外，東至貢寮，西至金包里，南至汐止都曾是基隆地界。¹位於臺灣的東北端，形狀南北狹長，與英國極為酷似，²戰後除基隆港市週邊外，其餘金山、萬里、瑞芳……等皆劃歸臺北縣。

行政區域雖有別，但民眾生活常模仍未變。筆者曾於新北市雙溪區擔任小學教師，久居煤鄉，也了解至今新北市北海岸與東北角地區居民仍多以基隆為生活圈。基隆市位居交通輻輳，運輸網路四通八達，除海運可連繫世界港口，更可透由鐵道連結臺灣南北城市及郡內各街庄。

本研究除鐵道漢詩的爬梳，也將充詩歌為軌，化文字為輪，引領讀者至基隆郡的山巔海崖處，領略陽春煙景、品味大塊文章，探掘地脈寶藏。除了官方詩新聞統計資料為積澱，也透由詩家以眼傳心、以手寫口的蘊藉，進行基隆鐵道歷史與文學的探究。



圖 1：1933 年基隆郡管內圖
(資料來源：維基百科)



圖 2：基隆港
(資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)

¹ 基隆市政府：《基隆市志卷一：土地志境界篇》（基隆：基隆市政府，2001 年），頁 19-33。

² 張炎憲主編、陳存良譯：《基隆、淡水郡彙編》（臺北：臺北縣政府，2001 年），頁 11。

二、基隆郡南方暨西北部鐵道運輸系統

基隆為天然良港，再加上鄰近地區的煤礦生產，提供船舶靠碇的最佳選擇。臺灣改隸後，日本政府積極經營港口與鐵道，縱貫鐵道七堵、五堵山區的煤礦成為燃料來源，與汐止一山之隔的平溪亦是煤鄉，為了掘取炭礦，特地修築支鐵道深入基隆河上游谷地。而西北部的金山、萬里亦有豐富煤層，以基隆港為集散地，輸運全島內外。

（一）縱貫鐵道

基隆獅球嶺自古即為南北交通要道，自基隆登岸的行旅越嶺至八堵買舟前往臺北、淡水。³劉銘傳新政為國防、交通之利，欲開闢臺北與基隆間的鐵道，為了連結基隆與八堵交通特別建築獅球嶺隧道。光緒 15 年（1889），劉銘傳在隧道南口親題「曠宇天開」四字題額，⁴以示工程艱鉅。

光緒 17 年（1891），基隆臺北段完工後，彰化吳秀才德功曾作〈臺北雞籠頭上奇峯另巔怪石嶙峋今將獅毬嶺開地道以通火輪車〉「另巔雞籠道，輪車瞬息通。」⁵交通便利不僅令詩人有感，地方民眾亦流傳「基隆落雨，南港澹路，松山出日頭。」⁶諺語，令原本要星夜趕赴的路程更方便、易達。

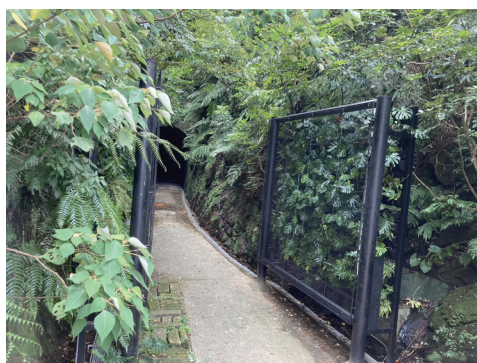


圖 3：獅球嶺隧道
（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 4：臺灣第一輛火車頭騰雲號
（資料來源：筆者拍攝 2021.12.12.）

³ 劉克襄：《北臺灣漫遊：不知名山徑指南 I》（臺北：玉山社，2009 年），頁 158。

⁴ 曾石南：《臺灣風土特色旅遊》（南投：臺灣省政府，2004 年），頁 185。

⁵ 吳德功：《瑞桃齋詩稿》（南投：臺灣省文獻會，1992 年），頁 33。

⁶ 許梅貞：《基隆市民間文學採集（二）》（基隆：基隆市立文化中心，2001 年），頁 62。

日治初期，以基隆港為中心，以順、逆時鐘方式巡航臺灣船隻，⁷是全島最重要的交通線。明治 41 年（1908），縱貫鐵道通車，基隆至高雄一日可達。島內巡迴船隻耗時，終為時代所遺棄。1920 年代，每月有 12 班日本郵船從神戶開往基隆，基隆到上海每 10 天有一班船，基隆到香港則是每週 1 班，基隆港亦有開往東海岸、澎湖、琉球及其他離島，⁸以上尚不計貨運船隻，舢舨相連是基隆港的日常。

明治 43 年（1910），頒布「輕便鐵道法」，明治 44 年（1911）又頒布「輕便鐵道補助法」，獎勵民間集資興築 762mm（含）以下「私設鐵道」。⁹煤炭開發最重交通區位，輕便鐵道軌距窄，能深入各礦坑地底的挖掘現場，並提供載人、運貨之功用。

百年前便捷的島內與國際運輸，均依賴煤炭為燃料，方能橫越大洋。基隆近郊擁有內外木山礦脈、田寮港、石底等炭礦，¹⁰透由鐵道為基隆港提供源源不斷的能源，不僅令資源充裕，無需再向八重山群島輸入，也開始向日本供應煤炭，為臺灣炭礦企業主獲取更多利潤。

著眼於東北角地區炭礦業，總督府決定修築宜蘭線鐵道，¹¹由八堵、蘇澳兩端修築，並將起點設於基隆。大正 8 年（1919），宜蘭線八堵自瑞芳間正式營運，¹²已陸續對原有輕便鐵道造成衝擊，自大正 9 年（1920）通車至猴硐，¹³炭礦運輸則多由官線取代。從清季煤炭僅年產不足萬噸，

⁷ 遠流視覺書編輯室：《臺灣世紀回味：生活長卷》（臺北：遠流出版社，2001 年），頁 12。

⁸ 歐文·魯特（Edward Owen Rutter）作、蔡耀緯譯：《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》（新北：遠足文化，2017 年），頁 176。

⁹ 蘇昭旭：《臺灣輕便鐵道小火車》（新北：人人出版社，2013 年），頁 8。

¹⁰ Reginald Kann 著、鄭順德譯：《福爾摩沙考察報告》（臺北：中央研究院臺灣史研究所籌備處，2001 年），頁 104。

¹¹ 不著撰人：〈宜蘭線之與炭礦〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1914 年 8 月 14 日）。

¹² 不著撰人：〈八堵瑞芳間開通す、五日より營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1919 年 5 月 3 日）。

¹³ 不著撰人：〈瑞猴間汽車開通、本日より一船營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1920 年 1 月 27 日）。

至昭和 2 年（1927），臺灣煤礦年產量達 185 萬多公噸，¹⁴鐵道運輸扮演至關重要的角色。

「程計蘭陽道，從茲再換車」¹⁵基隆的八堵位於縱貫線與宜蘭線的轉運站，由於貨運量可觀，列車川流不息，場站內外「鐵路紛披驛亭外，山高地狹少人家」¹⁶南下北上車流量大，為保護行車安全，特別建設臺灣第一座地下道，以利民眾轉乘月台間行進並確保鐵道淨空。¹⁷「八堵換車過土巷」¹⁸成為旅客搭乘火車的最深刻的印象。

除了清代至今的臺鐵（1067mm）軌道，其他如港區專用（914mm）、八尺門至水湳洞（762mm）、七堵煤炭（610mm）、礦業鐵道（508mm、495mm）¹⁹都曾出現在基隆近郊，豐富的炭礦資源令基隆港交通、工業得以發展，造就基隆鐵道密集度為全臺之冠。

日治時期的民間歌謠已有「店在鐵道部，鑄鼎豎大爐」、「店在機關庫，拭車面烏烏」、「也有做車長」、「在拆輕便車」²⁰……等與鐵道相關的職業，多元且專業的分工令鐵道運輸更趨專業。除此之外，北部優質的煤炭透由縱貫鐵道南運，也掖助臺灣糖業發展，成為臺灣經濟發展的基礎。

（二）七堵、五堵

基隆河右岸的五堵、七堵地區，丘陵橫斷，早年閩南人以「堵」類

¹⁴ 遠足地理百科編輯組：《一看就懂臺灣博覽：產業文化、工業美學全面圖解》（新北：遠足文化，2013 年），頁 159。

¹⁵ 蘇鴻飛：〈北遊吟草（車發八堵驛）〉，《詩報》第 5 版（1939 年 7 月 17 日）。

¹⁶ 林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《南方詩集》第 6 版（1944 年 3 月 15 日）。

¹⁷ 陳柔縉：《臺灣幸福百事——你想不到的第一次》（臺北：究竟出版社，2011 年），頁 110。

¹⁸ 俞丁旺：《臺灣雙溪相褒歌》（臺北：俞丁旺，2008 年），頁 29。

¹⁹ 蘇昭旭：《蘇昭旭的世界鐵道大探索 1：世界的蒸氣火車》（新北：木馬文化出版社，2022 年），頁 69。

²⁰ 臺灣省文獻會：《重修臺灣省通志：卷三住民志禮俗篇》（南投：臺灣省文獻會，1993 年），頁 275。

比「一堵壁」，以利行船記憶與導航。²¹起伏不平的地形，也造成汐止八堵間縱貫鐵道興建的障礙，為節省成本，循基隆河床溯源興建，沿岸逼仄，甚至必須搭橋越嶺而行，民間歌謠唱道：

火車行到五堵橋，五堵板橋齊齊搖，
火車行到五堵嶺，若無盡磅真歹行。²²

從文中體會火車行進五堵段行路之難，必須加足馬力「盡磅」方能通過。為了克服天險特開闢隧道，以增進行車效益。明治 33 年（1900），完工通車，技術總監新元鹿之助技師特別在隧道南口題下「見可而進」²³匾額，以喻五堵嶺的險峻難行。當時隧道多以人工鑿穿，隧道無灌漿或導水系統，明治 40 年（1907），板橋青年，至花蓮充當軍伕，留有〈警丁歌〉「火車入去磅空內，磅空冷水滴落來。」²⁴成為宜蘭民謠〈丟丟銅〉的先聲。

五堵除了留下鐵道與民謠，更是炭礦的原鄉，各礦坑軌道均以縱貫鐵道五堵車站前廣場為終點站，²⁵基隆河對岸的鄉長厝，擁有廣濶的河階地，充作調車場，車流熙來攘往，日夜無輟。三噸蒸氣機關車、手押臺車及索道等運輸系統在其間穿梭，²⁶余萬森曾到訪，留有〈遊鹿寮雜詠：鄉長厝偶目〉云：

一鄉長厝景清幽，田面波澄碧似油。
幾陣輾轡風過處，押車女渡吊橋頭。²⁷

²¹ 陸傳傑：《被誤解的臺灣老地名 1：空間篇》（臺北：遠足文化，2023 年），頁 6。

²² 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》（宜蘭：宜蘭縣政府，2002 年），頁 492。

²³ 看到適宜的時機就前進，碰到危難的情況就後退。《晉書·卷七〇·鍾雅傳》「見可而進，知難而退，古之道也。」

²⁴ 臺灣省文獻委員會：《重修臺灣省通志：卷十藝文志文學篇第二冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年），頁 1082。

²⁵ 臺灣省文獻會：《臺北縣鄉土史料（下冊）》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年），頁 655。

²⁶ 汐止鎮公所：《汐止鎮誌》（臺北：汐止鎮公所，1998 年），頁 318-319。

²⁷ 余萬森：〈遊鹿寮雜詠：鄉長厝偶目〉，《詩報》第 20 版（1939 年 3 月 18 日）。

日治時期，礦業工作可分四類，分別為掘進、採煤、洗煤、運煤，前二者工作多在礦坑內部，危險且必須技術性，故為男性專任，而場外的洗煤、運煤則可委由婦女擔任。²⁸北部礦業諺語「平水揀車用查某，入坑採炭用查甫。」²⁹臺車除了運送煤炭，更是出入當地的交通工具，蘇木德〈宿農村即景〉云：

白鷺紛飛滾雪花。叭噠山外夕陽斜。

途傍有女嬌聲問，是否乘儂輕便車。³⁰

當時礦區女性就業率高，擔任車夫，運送旅客，貼補家用。瀛社詩人陳槐澤曾擔任礦場書記，「一意來為友蚋人」³¹遂全家移居至此，友蚋為輕便鐵道交會處，³²因為工作緣故，必須往返五堵與各礦場，此間唯一交通工具即是運煤的臺車，³³為了搭乘必須忍受種種不便與辛苦，曾作〈北港口道中〉抒發感受：

煤車坐我衣裳黑，棧軌令人心膽寒。

雖說瑰奇開絕頂，焉知詰曲幾千盤。³⁴

此詩道出上班族為五斗米奔波的辛苦。隨著輕便鐵道密布於各礦區，也令山中美景呈現於世人眼前，文人騷客常利用臺車前往「北港雲山外，珠宮擁八蓮。」³⁵的拱北殿、「瑪陵坑訝武陵源。徑曲峰迴水拱門」的仙洞湖等地。就連偏遠的七堵鹿寮地區，亦有輕便鐵道連結。姚燿東〈夜宿鹿寮遇雨感作〉云：

²⁸ 劉還月：《臺灣產業誌》（臺北：常民文化，1997年），頁230-231。

²⁹ 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》（臺北：昊天嶺文史工作室，2004年），頁171。

³⁰ 蘇木德：〈宿農村即景〉，《詩報》第8版（1941年3月21日）。

³¹ 翁菴：〈移家友蚋寄懷親友〉，《詩報》第12版（1937年9月1日）。

³² 劉克襄：《迷路一天，在小鎮》（臺北：皇冠出版社，2002年），頁152。

³³ 臺灣總督府殖產局：《臺灣地質鑛產地圖說明書》（臺北：臺灣總督府殖產局，1926年），頁152。

³⁴ 陳槐澤：〈北港口道中〉，《臺灣日日新報》第3版（1923年9月29日）。

³⁵ 泰山：〈拱北殿即景〉，《詩報》第19版（1943年5月25日）。

登上臺車仰面看，層巒聳翠接雲端。

偶來此地饒清福，飽覽山原一日歡。³⁶

今日的鹿寮地區是煤業懷古的最佳地點，在友新河畔有橋臺與三座橋墩佇立溪中，³⁷毗鄰礦場附近亦設有輕便車站，透由仿古實景，提供旅客同騷人懷想「千夫採礦今何在，惟剩當年貯炭場」³⁸的思古幽情。



圖 5：礦藏豐富的友蚋溪曾兩岸礦場林立（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 6：狹窄的鹿寮華新二路曾經為臺車道（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 7：鹿寮臺車橋墩
（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 8：復建鹿寮坑車站及手押臺車
（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）

³⁶ 姚燿東：〈夜宿鹿寮遇雨感作〉，《詩報》第 14 版（1936 年 4 月 2 日）。

³⁷ 黃育智：《大臺北·山水·蒐秘》（臺北：朱雀文化出版社，2005 年），頁 147。

³⁸ 余萬森：〈遊鹿寮雜詠：內寮頭舊炭坑〉，《詩報》第 20 版（1939 年 3 月 18 日）。

（三）平溪

日治時期，宜蘭線鐵道列車沿著基隆河岸迂迴而行而行，「猴洞瑞芳乍望間，飄輪又過一重山」³⁹即抵達三貂嶺，三貂嶺車站地處山林與河谷交會處，氣候潮濕，鐵道迷每每以「月臺永遠有未乾的積水」作為戲稱。⁴⁰林文昭〈蘭遊雜詠〉曾有此車站描述：

三貂嶺下水冷冷，石壁樓岩迫驛亭。
客欲平溪遊覽去，須過橋棧換車乘。⁴¹

「背山面河」的地理環境，故場站無擴充之可能，只能搭火車前往，故被稱為「全臺灣唯一開車到不了的車站」。⁴²由於岸站式月臺僅容一人站立，⁴³臺灣火車營運承襲日規系統，靠左行駛。自八堵搭乘宜蘭線列車轉乘平溪線的乘客，必須依站務人員指引橫跨月臺。平溪線司機亦須與站務員交換路牌，確認路線淨空後，方得進入平溪線駛往煤鄉。此地資源豐富如劉育英〈臺北竹枝詞之四〉云：

北迤遍地是黃金，何止埋煤廣且深。
無數溪流無數谷，資糧豐富待探尋。⁴⁴

平溪煤業開發始於明治 39 年（1906）鄉紳潘炳燭發現平溪地區煤層露頭並取得礦業權。隔年（1907），潘炳燭委請藤田組試掘，送交化驗後，認為此地煤質優良，然交通閉塞無法運銷，只能望煤興歎。明治 42 年（1909），潘炳燭為期地方繁榮，特將採礦權轉讓顏雲年。

顏雲年與藤田組合資 100 萬圓，成立臺北炭礦會社並於大正 7 年

³⁹ 黃景南：〈遊蘭陽〉，《南方》第 33 版（1943 年 11 月 15 日）。

⁴⁰ 洪致文：《臺灣鐵道傳奇》（臺北：時報出版社，1992 年），頁 84。

⁴¹ 林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《詩報》第 6 版（1944 年 1 月 19 日）。

⁴² 許傑：《臺灣秘境鐵道旅，探訪山城聚落、海岸風景、特色景點的火車深度漫遊提案》（臺北：電腦人文化出版社，2020 年），頁 29。

⁴³ 劉克襄：《11 元的鐵道旅行》（臺北：遠流出版社，2009 年），頁 78。

⁴⁴ 陳香：《臺灣竹枝詞選集》（臺北：臺灣商務印書館，1983 年），頁 159。

（1918）開築平溪運煤鐵道，惟藤田組精算後，認為此建設獲利不高，遂中途放棄，後又與賀田組合作，耗費 230 萬圓的鐵道最終在大正 10 年（1921）完工通車，⁴⁵「石底部民齊感德，絃歌聲徹載煤車」⁴⁶，自此平溪經濟開始發展。

大正 9 年（1920），石底與十分寮合併，潘炳燭深受居民愛戴，被推舉為基隆郡平溪庄首任庄長。⁴⁷「石底」原指曝露於基隆河底的石頭，⁴⁸為利鄉里團結，取地近基隆河源頭，水流微、地勢坦，故更名「平溪」。⁴⁹平溪全境由基隆河貫串，然河谷平原狹窄、礦脈又深藏山中，臺車與火車構築當地生命動線，⁵⁰成為典型的礦業聚落。

平溪線全長 12.9 公里，起自三貂嶺，沿途設有十分寮、嶺腳寮、石底、菁桐等 4 站，⁵¹後再增設大華、慶和（後依村莊名改回望古）兩站。除三貂嶺至菁桐的路線，也曾計畫再延伸至石碇、深坑、景美，接連新店線鐵道至萬華。⁵²石碇、平溪、十分寮……等地皆賴其運輸。

平溪線沿基隆河上游河岸為路基，夾岸臨河，尾崎秀真曾搭火車前往，並留下〈平溪〉30 首詩作。初由三貂嶺前行，予人「洞天中斷石成門，行盡溪頭忽有村」如入桃源仙境之感。途中遇瀑布、山林、田疇等景致，美不勝收，期間「鐵笛一報山欲曙，快車穿上半天青」令人耳目一新，最後結語云：

懸棧穿雲躋碧灣，吟情彷彿在仙寰。

⁴⁵ 林再生：《平溪鄉煤礦史》（臺北：臺北縣平溪鄉公所，2000 年），頁 130

⁴⁶ 謝汝銓：〈感舊百詠（八）潘炳燭區長〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1931 年 4 月 29 日）。

⁴⁷ 鍾明盛：《平溪之美：天燈民俗文化產業史》（臺北：平溪鄉公所，2000 年），頁 4-6。

⁴⁸ 黃育智：《平溪旅行地圖》（臺北：南港山文史工作室，2015 年），頁 1。

⁴⁹ 黃育智：《大臺北宜蘭小村 × 步道 100：Plus》（臺北：朱雀文化出版社，2022 年），頁 100。

⁵⁰ 李欽賢：《宜蘭鐵道物語 1924 文化列車首航》（臺北：五南出版社，2013 年），頁 153。

⁵¹ 臺北縣文獻委員會：《臺北縣志卷二十四：交通志》（臺北：臺北縣政府，1960 年），頁 45。

⁵² 戴寶村、蔡承豪：《縱貫環島·臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2009），頁 65。

行行半日平溪路，聽盡泉聲看盡山。⁵³

平溪地區所屬的石底煤，因煤層分布狀態不一，必須依煤田所在地，分區設站，沿途各站均有臺車鐵道與礦坑相連，最遠的鴻福煤炭所的臺車輕便鐵道甚至距離嶺腳寮車站有 7.2 公里之遙。⁵⁴「十分寮及嶺腳寮，軌道迂迴架吊橋」⁵⁵是日治時期常見的景象。

礦坑輕便車與車站相連，難免會遇到民事糾紛，均有賴保正協調，故當地保正勢力甚大。地方流傳「石碇仔保正截火車」、⁵⁶「火車小等，我是十分寮保正」⁵⁷等諺語，暗諷地方下吏僚氣沖天。顏氏家族主導的鐵道路線營運始終不如預期，最後在昭和 4 年（1929）為總督府以 100 萬圓收購官營。⁵⁸然而，總督府籌劃打通基隆河分水嶺、修築隧道、沿景美溪連通新店線至萬華的計畫，卻因經費措辦不利，始終無法動工。

終點站菁桐，北臨石底大斜坑，煤炭蘊藏豐富，品質極佳，曾是日治至光復前期，全臺產量最多的單一坑口，⁵⁹當時僅平溪出炭量即高達全臺一半。炭礦的發展不僅帶動產業發展，更為當地居民帶來就業機會，如呂漢生〈平溪庄竹枝詞（八）〉云：

娛樂機關設備週，球場妓館好優遊。

誰云近日無燒酒，晝夜人爭上酒樓。⁶⁰

礦工充裕的收入不僅帶動地方娛樂業，每當公休日，也利用鐵道前往臺北、基隆等大城市消費，他們穿著頭戴高帽、身著西裝、佩戴名錶，

⁵³ 尾崎秀真：〈平溪〉，《臺灣時報》第 127 版（1922 年 12 月 1 日）。

⁵⁴ 平溪鄉志編輯委員會：《平溪鄉志》（臺北：平溪鄉公所，1997 年），頁 276-280。

⁵⁵ 呂漢生：〈平溪庄竹枝詞（七）〉，《風月報》第 29 版（1940 年 7 月 15 日）。

⁵⁶ 古山：《臺灣今古談》（臺北：時報文化出版事業，1983 年），頁 119。

⁵⁷ 許梅貞：《基隆市民間文學采集（二）》（基隆：基隆市立文化中心，2001 年），頁 92。

⁵⁸ 蔡龍保：《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍出版社，2004 年），頁 49-50。

⁵⁹ 周文德：《臺灣見聞錄》（上海：中國科學圖書儀器公司，1947 年），頁 246。

⁶⁰ 呂漢生：〈平溪庄竹枝詞（八）〉，《風月報》第 29 版（1940 年 7 月 15 日）。

時髦新潮，以致「居然一介洋裝者，孰敢輕他採炭人」⁶¹利用平溪線便捷的運輸，使沈積於地底深處的黑金成為黃金，也讓全島各地人士湧入山城，採礦為生，締造臺灣礦業盛景。

戰後，平溪線歸臺鐵管理。平溪鄉民為感念潘炳燭、顏雲年、顏國年等人修築平溪鐵路帶動地方發展有功，在民國 41 年（1952）5 月 31 日，立頌德碑紀念。⁶²民國 78 年（1989），臺鐵曾打算廢除平溪線，在地方積極陳抗下方罷手。⁶³「車聲輾輾到平溪，細雨疏煙野鳥啼」⁶⁴煤鄉的特色，吸引各方人士前來攬勝者，絡繹於途，在鐵道帶動下，瀑布、天燈、煤礦，成為當地旅遊特色。

（四）金包里、瑪鍊

新北市金山區，昔稱金包里，位淡水、基隆之間，為北海岸要津，亦是行旅往來中繼點，除有船隻接駁，更有陸運來往。金包里大道（今魚路古道）越嶺與士林相通，為臺北至金包里捷徑，除了新鮮魚貨外，更將草山的物產——硫磺運送下山。每逢嚴冬東北季風吹襲，常令人止步，民諺云：「草山風，竹子湖雨，金包里大路。」⁶⁵描述沿途多變的天候。

大正 6 年（1917），黃東茂創設淡水興產輕鐵公司，⁶⁶鋪設三芝與淡水間 15.2 公里輕便車道，分設 10 站，⁶⁷全程約 2 小時，⁶⁸解決往昔「危

⁶¹ 呂漢生：〈平溪庄竹枝詞（十）〉，《風月報》第 29 版（1940 年 7 月 15 日）。

⁶² 黃清連：《黑金與黃金：基隆河上中游地區礦業的發展與聚落的變遷》（臺北：臺北縣立文化中心，1995 年），頁 177。

⁶³ 臺北縣政府文化局：《一盞天燈一個希望：品味平溪》（臺北：臺北縣政府文化局，2007 年），頁 37。

⁶⁴ 李悌欽：〈平溪登山同林子楨社兄句作舊（其二）〉，《風月報》第 27 版（1937 年 11 月 1 日）。

⁶⁵ 黃佩陞：《金包里大路導覽手冊：魚路古道草山行》（臺北：內政部營建署陽明山國家公園管理處，2005 年），頁 6。

⁶⁶ 不著撰人：〈小基隆輕鐵〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1917 年 3 月 10 日）。

⁶⁷ 黃繁光等：《淡水鎮志（上）》（新北：淡水區公所，2013 年），頁 236。

⁶⁸ 松澤聖：《臺內往來旅乃槳》（臺北：臺北活版社，1929 年），頁 226。

坐籃輿若御風，幾家煙火小基隆。」⁶⁹搭轎的不便，此路線於大正 14(1925) 年因不敵公路客運而告終。⁷⁰

然而，從三芝至金山輕便車未通，至淡水後仍必須轉乘火車進城，再加上輕便車事故頻繁，⁷¹並未帶給北海岸石門、金山等地的居民安定的交通線。此際，金山、萬里煤業興盛，吸引許多礦業主前往投資，交通不便，必須步行前往。李建興〈往萬里經營炭腳煤礦〉云：

萬里行程道路艱，一身揮汗復盤山。

十年徒步多辛苦，鐵索輸煤霄漢間。⁷²



圖 9：自瑪七產業道路眺望瑪鍊港
(資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)



圖 10：曾是鐵索蔽空的炭腳地區
(資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)

居住平溪的李建興爲了督工，長途跋涉，到達到萬里炭腳。因爲無輕便車道運輸，炭腳地區所產的炭礦，多倚賴沿著瑪鍊溪河岸所架設的鐵索纜車接駁至瑪鍊港，再由舟船運送至基隆西岸的牛稠港，籍由縱貫鐵道運銷全臺。張麗俊〈觀流浪口占〉云：

⁶⁹ 李黃海：〈石門路上雜詠之四〉，《臺灣日日新報》第 1 版（1908 年 4 月 7 日）。

⁷⁰ 練國義、徐福全：《石門鄉志》（臺北：石門鄉公所，1997 年），頁 332。

⁷¹ 不著撰人：〈臺車の顛覆〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1918 年 6 月 28 日）、不著撰人：〈臺車の脱線四名負傷〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1921 年 4 月 8 日）、不著撰人：〈臺車で重傷〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1923 年 3 月 4 日）。

⁷² 李建興：《紹唐詩集》（臺北：龍文出版社，1992 年），頁 28。

往復如飛電氣通，運搬巧妙比神工。

牛稠港透金包里，風雨無停晝夜同。⁷³

張麗俊在日記記載基隆港所見的流籠，實為山背的孚基煤礦索道運煤，⁷⁴誤以為流籠可由基隆直通金包里。煤碳的運輸可藉流籠、船運克服，當地居民至基隆卻只能靠步行、乘轎來解決，沿途多為蠶叢小徑，且必須經過大武崙、外木山、野柳岬……等天險。瀛社詩人倪希昶曾從臺北搭火車至基隆乘竹輦至萬里，作〈遊基隆堡馬鍊港口沿途偶成之四〉云：

知是前宵雨乍晴，新泥滑滑阻前程。

籃輿欲度高峰去，怕聽鷓鴣啼喚聲。⁷⁵

詩人乘筏尚覺侷促危殆，更何況倚杖而行的老幼婦孺。大正 8 年（1919），開通基隆金包里間的金山丸船運航線，⁷⁶暫時解決行的問題。然而，船隻噸數不足，僅能搭載 26 人，再加上海面風大浪高，更增行船危險。大正 13 年（1924）交通船因超載於野柳海域沈沒，⁷⁷重大的傷亡，金山地區的交通開始為人所注意。

基隆株式會社於大正 6 年（1917）開鑿崁腳煤坑，⁷⁸囿於冬季東北季風吹拂，造成「十里揚波浪未平」，⁷⁹常使運煤船隻無法開航，造成交貨延期，蒙受龐大損失，故必須有更安全的運輸系統。基隆輕鐵會社決定

⁷³ 臺灣日記知識庫：〈水竹居主人日記／1928-04-19〉，檢自：
<https://taco.ith.sinica.edu.tw/>，檢索日期：2023 年 9 月 23 日。

⁷⁴ 楊桂杰：《閱讀家鄉：2007 閱讀家鄉讀書會紀錄》（基隆：基隆市文化局，2007 年），頁 44。

⁷⁵ 倪炳煌：〈遊基隆堡馬鍊港口沿途偶成之四〉，《臺灣日日新報》第 1 版（1910 年 4 月 1 日）。

⁷⁶ 不著撰人：〈出入船舶金山丸〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1919 年 3 月 27 日）。

⁷⁷ 不著撰人：〈金山丸沈沒事件後、報金に眼が咳んだ、船長の無責任、定員廿六名的小船に、百廿名を載せ此慘事〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1924 年 5 月 11 日）。

⁷⁸ 薛化元、翁佳音：《萬里鄉志》（臺北：萬里鄉公所，1997 年），頁 245。

⁷⁹ 占春：〈基隆港泛槎〉，《詩報》第 12 版（1931 年 12 月 15 日）。

開闢基隆至金包里輕便鐵道，⁸⁰昭和 4 年（1929）已由基隆營業至瑪鍊，⁸¹並在昭和 5 年（1930）通車至金包里，⁸²眾人期盼的輕便鐵道終於完成。

輕便鐵自基隆到金山總里程為 24.7 里，共有牛稠港與蚵殼港，內木山、大武崙、中幅、瑪鍊、野柳、八斗子、頂寮、金包里等 10 站，全程約 3 小時，⁸³昭和 5 年（1930）共有 151 輛臺車行駛其間，⁸⁴載運量龐大，縮短金山至基隆間的路程，達到「不盡沿途一日歡，崎嶇忘覺路行難」⁸⁵之效果。甚至金山的漁民開始以臺車轉運魚獲至基隆、臺北，而不再走魚路，⁸⁶以致古道成為荒煙蔓草。



圖 11：野柳隧道旁磚石處即是金包里線的舊隧道（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 12：輕便隧道西口望金包里海岸（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）

當時基隆東岸的八尺門附近地區尚無臺車路線，基隆至金山是北海

⁸⁰ 不著撰人：〈顏氏籌設輕鐵庄民開宴歡迎〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1926 年 5 月 21 日）。

⁸¹ 不著撰人：〈基隆瑪鍊間輕道開通每日乘客約百名〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1929 年 1 月 6 日）。

⁸² 不著撰人：〈基隆金山間輕鐵，一日全線開通，延長十三哩九分，同日在金包里舉開通式〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1930 年 3 月 1 日）。

⁸³ 王志鴻、周守真：《臺北縣的舊街》（臺北：臺北縣立文化中心，1994 年），頁 181。

⁸⁴ 金山鄉公所：《金山鄉志》（臺北：金山鄉公所，2004 年），頁 287。

⁸⁵ 李竹朋：〈與梅癡居士到中幅訪一枝詞兄賦此〉，《詩報》第 15 版（1931 年 2 月 17 日）。

⁸⁶ 劉克襄：《臺灣舊路踏查記》（臺北：玉山社，1995 年），頁 175。

岸交通最便捷處。⁸⁷雖然方便、迅速，由於基隆至金山間必須翻越諸嶺，且有諸溪橫布必須行經木板製的危橋。下山時，手押臺車亦僅有木棍充作剎車之用，不時令乘客膽戰心搖。

英國詩人約翰·泰勒 1623 年曾譴責泰晤士河畔臺車：「吵鬧、搖晃、嘈雜的時代」、「全世界都在輪子上運作」，⁸⁸此景象在 300 年後的福爾摩莎依舊上演，臺灣詩人搭乘輕便車時，亦存「可憐世路崎嶇甚，覆轍須防或隕生」、⁸⁹「卻防前路無完軌，推挽還須慎去程」、⁹⁰「險途還望關心挽，莫蹈前車恨不平」⁹¹惶惶不安，若生若死，全憑車夫的推挽技術與剎車の木棍支持。

由於臺車的車體安全性低，再加上行進速度快、路徑彎曲，事故發生率是一般私設鐵道的 4 倍。⁹²金包里輕便車由於路線長，所越的山嶺、陡坡又較其他路線更多，全程諸嶺連綿更令旅人心懷惴惴、唯恐顛覆傾仆，陳覺齋曾將搭乘經驗以〈遊金山〉傳達行路難：

性慍有前程，下阪車如飛。

崩濤響連灣，崖石亦崔巍。⁹³

為徹底解決金山交通，總督府也開始進行道路興築，⁹⁴隨著公路客運行駛班次增加，⁹⁵民眾再也無須「最是關心途上雨，淋漓濕透病頻生」⁹⁶，

⁸⁷ 仲摩照久主編、葉婉奇翻譯：《北臺灣文史踏查》（臺北：原民文化，2002 年），頁 24。

⁸⁸ 理查·羅德斯：《能源，迫在眉睫的抉擇》（臺北：格致文化出版社，2019 年），頁 48。

⁸⁹ 施梅樵：〈輕便車〉，《臺南新報》第 5 版（1924 年 11 月 26 日）。

⁹⁰ 榮堂：〈輕便車〉，《臺南新報》第 5 版（1924 年 11 月 26 日）。

⁹¹ 海樓：〈輕便車〉，《台南新報》第 5 版（1924 年 12 月 3 日）。

⁹² 陳家豪：《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》（新北：左岸文化出版社，2020 年），頁 51。

⁹³ 陳覺齋：〈游金山〉，《臺南新報》第 6 版（1930 年 5 月 30 日）。

⁹⁴ 不著撰人：〈基隆金包里間的道路工事視察〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1934 年 8 月 2 日）。

⁹⁵ 不著撰人：〈基隆金山間のバス運行増加〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1941 年 6 月 2 日）。

安全穩定、遮風擋雨的汽車成為居民前往基隆的最佳選擇，⁹⁷外地人士亦可「輦路雞籠便往還」⁹⁸隨著基隆港口與車站的新建，聯外運能大幅提升，⁹⁹再加上民眾陳抗不斷，¹⁰⁰臺車運能不足，凋零已成必然之勢。

三、基隆郡東部鐵道運輸系統

基隆東部的鐵道系統則以基隆輕鐵三爪子線為主，以炭礦運輸為主的輕便鐵道，在日治時期曾經是營業額最高的輕鐵會社，終不敵宜蘭線鐵道，遂將線路延伸至九份、金瓜石。雙溪地區盛產黃金、水銀、炭礦……等天然資源，車站前輕便臺車散置，等待輸送至外鄉。隨著日本礦業株式會社併購金瓜石礦山株式會社，八尺門至水湳洞鐵道終於完工。時至今日，多數鐵道雖已成歷史陳跡，卻有少數的鐵道至今仍擔負觀光重任繼續奔馳向前。

（一）瑞芳

明治 45 年（1912）4 月，木村久太郎、近江時五郎及顏雲年集資 20 萬圓，成立基隆輕軌會社，¹⁰¹並於同年 11 月開通，¹⁰²為宜蘭線的先驅。¹⁰³每輛臺車約可載運約 230 公斤貨物。¹⁰⁴三爪子線沿途經田寮港、圓窗嶺、深澳坑、龍潭堵、瑞芳（柑子瀨）、九芎橋，終點站為三爪子（猴硐），¹⁰⁵

⁹⁶ 洞雪：〈輕便車〉，《台南新報》第 5 版（1924 年 11 月 26 日）。

⁹⁷ 臺灣省文獻會：《臺北縣鄉土史料（下冊）》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年），頁 1058。

⁹⁸ 魏清德：〈金山之一〉，《臺灣藝術》第 3 卷第 8 期「蓬萊詩壇」欄（1942 年 8 月 1 日），頁 44。

⁹⁹ 鄧志忠、廖明睿：《繪葉書中的臺灣鐵道・官鐵篇》（臺北：蒼璧出版社，2022 年），頁 126。

¹⁰⁰ 不著撰人：〈田寮港運河沿道，臺車線路撤廢問題，有影響於商人利益，基隆輕鐵，顏支配人談〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1932 年 11 月 7 日）。

¹⁰¹ 不著撰人：〈基隆輕鐵成立〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1912 年 4 月 17 日）。

¹⁰² 不著撰人：〈基隆輕鐵開通式〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1912 年 11 月 28 日）。

¹⁰³ 大園市藏：《臺灣產業の批判》（福岡：臺灣產業の批判社，1927 年），頁 320。

¹⁰⁴ 洪致文等：《烏來臺車時間旅行》（新竹：行政院農業委員會林務局新竹林區管理處，2009 年），頁 68。

¹⁰⁵ 鍾溫清：《瑞芳鎮誌》（臺北：瑞芳鎮公所，2002 年），頁 28。

瀛社詩人黃純青，曾搭乘臺車往返，在〈雞籠紀遊：瑞芳途上〉云：

輾輾輕車上瑞芳，綠陰滿路日初長。

居民到處爭開礦，草長山肥不墾荒。¹⁰⁶

此時用炭量需求日盛，當地民眾棄農從礦。瑞芳基隆輕便鐵道構築目的即為於龍潭堵久年一號坑煤炭開採，石炭運輸乃開採決定條件，¹⁰⁷爲了提升運能，容易壅塞路段，建築複線、¹⁰⁸開鑿隧道¹⁰⁹並在圓窗嶺（今基隆培德路韋昌嶺）設置索道，¹¹⁰鄭蘊石〈瑞芳雜詩〉云：

綠陰深處路還迷，約倩輕車喚小奚。

鐵索輾轡凌絕頂，休疑取月有雲梯。¹¹¹

此路線起自愛三路郵局附近，¹¹²溯田寮河而上，複線與索道設置後，張純甫〈瑞芳雜詠〉「奇絕兩行輕便路，人隨鐵索上層巒」、「流籠上下索千尋，人力無功電力侵。」¹¹³黃純青〈流輪〉「漫道木牛流馬巧，盤旋空際幾輪回。」¹¹⁴除輕便鐵道使用流籠，礦坑內部更是大加使用，¹¹⁵新技術克服天險，提升產能，增加運量。

在宜蘭線未開通前，此路線不僅是煤產運送到基隆的唯一重要交通線，更是瑞芳、雙溪、平溪……等地居民的連絡道。基隆至瑞芳單趟時間約 2.5 小時，每位乘客收費 1 圓 11 錢。¹¹⁶大正 4 年（1915）共載運 13

¹⁰⁶ 黃純青：〈雞籠紀遊：瑞芳途上〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1914 年 7 月 1 日）。

¹⁰⁷ 王志鴻、周守真：《臺北縣的舊街》，頁 201。

¹⁰⁸ 不著撰人：〈基隆輕鐵の變更線〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1913 年 7 月 11 日）。

¹⁰⁹ 不著撰人：〈基隆輕鐵の改善〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1913 年 2 月 4 日）。

¹¹⁰ 長濱實：《顏國年君小傳》（臺北：臺灣日日新報社，1939 年），頁 33。

¹¹¹ 顏雲年：《環鏡樓唱和集》（基隆：顏雲年，1920 年），頁 85。

¹¹² 臺灣省文獻委員會：《基隆市鄉土史料》（南投：臺灣省文獻委員會，1992 年），頁 103。

¹¹³ 顏雲年：《環鏡樓唱和集》，頁 76。

¹¹⁴ 顏雲年：《環鏡樓唱和集》，頁 78。

¹¹⁵ 臺灣銀行經濟研究室：《臺灣旅行記》（南投：臺灣省文獻委員會，1996 年），頁 57。

¹¹⁶ 松澤聖：《臺內往來旅乃槳》，頁 62。

萬 4,000 人次、貨運 1 億 3,600 萬 1,000 斤，¹¹⁷是當時最賺錢的臺車會社。¹¹⁸待大正 8 年（1919），八堵至瑞芳宜蘭線鐵道通車，¹¹⁹其營運額下修。隔年（1920），鐵道又通至猴硐，¹²⁰愈增加交通便利性，營收更是雪崩式下跌。



圖 13：郵局至愛三路間曾是輕便鐵道臺車的聚集地（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 14：基隆培德路的圓窗嶺（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）

瑞芳全境已是「東奔車駐猴硐驛，西走路通四腳亭。」¹²¹由於官線基隆至瑞芳 8.1 哩，三等車廂票價僅 21 錢，¹²²與輕便車相差 5 倍以上，瑞芳居民多選擇宜蘭線來往基隆。各個礦場的企業主，也將運量龐大、費用低廉的官線鐵道成為運輸首選，基隆輕鐵三爪子線風光不在，遂將眼光投入金包里與金瓜石等路線。

（二）四腳亭

¹¹⁷ 曹永和：《日據前期臺灣北部施政紀實警治篇政治篇》（臺北：臺北市文獻委員會，1985 年），頁 675。

¹¹⁸ 經典雜誌：《筆路臺灣：島嶼歷史行道》（臺北：經典雜誌，2019 年），頁 16。

¹¹⁹ 不著撰人：〈八堵瑞芳間開通す、五日より營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1919 年 5 月 3 日）。

¹²⁰ 不著撰人：〈瑞猴間汽車開通、昨日起一般開始營業〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1920 年 1 月 28 日）。

¹²¹ 王聯川：〈詠瑞芳〉，《詩報》第 14 版（1935 年 12 月 15 日）。

¹²² 武澤贊太郎：《改正鐵道旅客運賃表》（臺北：武澤贊太郎，1930 年），頁 74。

四腳亭介於暖暖與瑞芳之間，石底層煤礦即達 7 層之多，蘊藏量更達千萬公噸以上，¹²³明治 30 年（1897）臺灣總督府將四腳亭煤田定為海軍預備煤田，立碑禁採，鑑於臺灣經濟發展，遂於明治 40 年（1907）解禁。四腳亭煤炭一坑設空中索道運至田寮港煤場，部份炭礦則利用基隆河船運至八堵用捲揚機拖上八堵煤機，然遇枯水期即會影響降煤量，¹²⁴令產能十分不穩定。

礦場為求徹底解決，最後設置輕便車軌道直接跨越基隆河抵八堵煤場。隨著宜蘭線由八堵經基隆河谷地進入瑞芳地區，鐵道周邊的煤場，得利於鐵道場站的規模經濟效益，令運輸成本驟減、企業純益增加。四腳亭車站內外大小軌道橫陳，輕便鐵道綿延至各坑道，魏清德曾至此，作〈四腳亭漫句〉云：

山環驛路連雲黑，霜入秋林著葉緋。

長日攻煤工作苦，汝曹食力最無譏。¹²⁵

此地為傳統煤鄉，當地廟宇吉安宮外牆仍存留輕便車彩繪。四腳亭車站除了載運炭礦，更是月眉山靈泉禪寺的轉運地，¹²⁶靈泉寺主祀觀音，¹²⁷絡繹於途的輕便車成為善男信女朝山、參訪最佳首選，瀛社詩人李學樵曾率小兒與文友 7 人，搭乘臺車前來，作遊記云：

轉瞬間至四腳亭驛，下車入街，遇舊友沈順義君。案內顧輕便車，車行入隧道，空內滴水能污人衣，實惟三十分可到寺。未曾到者不知路徑平坦如夷，不必坐輕便車。途中屢屢下車，面沖炭車，不如

¹²³ 臺北縣文獻委員會：《臺北縣志卷二十一：礦業志》（臺北：臺北縣政府，1960 年），頁 37。

¹²⁴ 林再生：《基隆市煤礦史》（基隆：基隆市政府，1999 年），頁 47。

¹²⁵ 魏清德：〈四腳亭漫句〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1928 年 9 月 14 日）。

¹²⁶ 瑞芳鎮公所：《瑞芳鎮誌》（臺北：瑞芳鎮公所，2002 年），頁 76。

¹²⁷ 臺灣總督府交通局鐵道部：《臺灣鐵道旅行案内》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1940 年），頁 147。

步行更免隧道滴水為佳。¹²⁸

誠然這一次四腳亭輕便車的搭乘經驗並不愉快，尤其隧道污水滴落，更令人感到不悅。時逢炭車必須屢屢下車，符合輕便車單軌會車準則。當時規定：空車要讓載重車先行，客車要讓貨車先過，若同為客車或貨車，下行要先讓上行，適時將臺車搬出軌道外，讓對方通過後再搬入軌道繼續行駛。¹²⁹在遊記中，可見日治時期臺灣人行車守紀。

（三）猴硐

基隆輕鐵三爪子線，過了九芎柴構築而成的木板橋，¹³⁰即可到猴硐。猴硐可經大粗坑通往九份、金瓜石，「遨遊跋涉到金山，猴洞停車步不難。」¹³¹不願搭乘流籠的旅客，即可步行前往。原先為運煤的手押臺車已不敵宜蘭線蒸氣動力，「車迴又向礦山行，軋軋輪聲雜水聲」¹³²列車溯基隆河行進，到達猴硐。



圖 15：猴硐運煤拱橋

（資料來源：筆者攝影 2022.7.18.）



圖 16：猴硐瑞三本礦

（資料來源：筆者攝影 2022.7.18.）

昭和 9 年（1934），基隆顏家合股的三井株式會社以猴硐礦產量銳減，認為猴硐煤炭已近枯竭，遂轉售予李建興。同年（1934）7 月 1 日，李建

¹²⁸ 李學樵：〈詩瓢日記〉，《南方》第 18 版（1943 年 6 月 1 日）。

¹²⁹ 三芝鄉公所：《三芝鄉志》（臺北：三芝鄉公所，1994 年），頁 165。

¹³⁰ 柯一青：《猴硐的礦業資產研究：瑞芳區猴硐礦業文化產業環境發展經營分析》（臺中：白象文化出版社，2013 年），頁 55。

¹³¹ 喬仙福：〈金山大粗坑〉，《風月報》第 21 版（1938 年 7 月 15 日）。

¹³² 李神義：〈大魯閣峽雜詠〉，《詩報》第 14 版（1932 年 5 月 15 日）。

興成立瑞三鑛業。隨著開採漸上軌道，再加上世界經濟復甦，當時纜車凌空、煤車往來，不絕於途。謝汝銓〈贈瑞芳李建興君〉「半億萬圓評價值，蜿蜒新脈認遙深」¹³³形容其資產，當地亦有「愛生理，找顏李」俗諺。

昭和 13 年（1938）7 月 3 日，假猴硐瑞三炭礦俱樂部辦理，李建興獨當瀛社例會，¹³⁴會中特別以「猴洞炭」為題，¹³⁵眼見煙嵐雲岫、耳聽器械輾轉，總能生起無限詩意。仰望「輕便流籠猴硐迴，汽車自動在山隈」，¹³⁶俯見「過嶺車如蛇出洞，採煤人似甲穿陬」¹³⁷每臨夜晚，更是「鐵軌縱橫車運煤，電燈遠近路明滅」。¹³⁸礦場日夜無休，運轉不息。林清敦〈猴硐炭〉云：

村聯九份山靈蘊，嶺接三貂礦脈稠。

鑿破地與無盡價，萬車業績箇中求。¹³⁹

在李建興的巧手經營下，「瑞三鑛業品良優，產額頻增獨善謀」。¹⁴⁰除了在猴硐經營，龐大的生產量必須逾萬車次方能運輸完成。官線與輕便鐵道車廂星羅棋布般置放於工廠前。猴硐地區「工居商亦聚，漸見成市廛」，¹⁴¹熱鬧程度不輸瑞芳，形成「人家錯落沿溪住，掘出烏金滿驛頭」¹⁴²的獨特人文景觀。

（四）九份

光緒 13 年（1887），鐵道開始自臺北、基隆兩端建築鐵道，當八堵越基隆河鐵橋修築時，工人在基隆河畔無意間發現沙金。消息一出，淘

¹³³ 謝汝銓：〈贈瑞芳李建興君〉，《臺灣日日新報》夕刊第 4 版（1937 年 4 月 17 日）。

¹³⁴ 不著撰人：〈瀛社例會〉，《詩報》第 1 版（1938 年 7 月 4 日）。

¹³⁵ 簡荷生：〈瀛社例會盛況〉，《風月報》第 26 版（1938 年 7 月 15 日）。

¹³⁶ 筑客：〈猴硐似建興梅生〉，《詩報》第 7 版（1935 年 8 月 16 日）。

¹³⁷ 廷魁：〈猴洞炭〉，《詩報》第 9 版（1938 年 7 月 19 日）。

¹³⁸ 謝雪漁：〈天貺節猴洞雅集賦似主人李建興君一粲〉，《風月報》第 26 版（1938 年 7 月 15 日）。

¹³⁹ 林清敦：〈猴硐炭〉，《臺灣日日新報》夕刊第 4 版（1938 年 8 月 3 日）。

¹⁴⁰ 廷魁：〈猴硐炭〉，《詩報》第 9 版（1938 年 7 月 19 日）。

¹⁴¹ 高文淵：〈天貺節開瀛社例會於猴洞作〉，《風月報》第 21 版（1938 年 8 月 16 日）。

¹⁴² 林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《詩報》第 6 版（1944 年 1 月 19 日）。

金客蜂擁而至，最高曾達到 3,000 人以上，基隆河畔的暖暖街民因販售淘金客與鐵道工人生活必需品，因而發達致富者甚多。據統計當地資產上萬者有 9 戶，而存款達千元者更高達 18 人，遂流行「九萬十八千。」¹⁴³諺語，桃園詩人簡朗山曾踏足基隆河淘金舊地，作〈金山有感〉云：

習習秋風鐵道臨，長途作客遇知心。

瑞芳景色渾如昨，猶憶當年問洗金。¹⁴⁴

此地的金礦係岩漿分化達到末期殘留的金離子貫穿火成岩體外圍岩石的裂縫而形成礦脈。¹⁴⁵淘金客溯源而上，最終發現九份、金瓜石、武丹坑等礦山。光緒 18 年（1892）於基隆准設金沙總局，由商戶「金寶泉」納銀包辦，¹⁴⁶管理開採事務。

乙未改隸（1896），藤田組率先取得金礦開採權，明治 32 年（1899）建築工廠並於坑道修築輕便鐵道，¹⁴⁷黃金產值自明治 30（1897）的 4,000 英鎊增長到大正 5 年（1916）的 20 萬英鎊，大正 9 年（1920）則下降至 7 萬英鎊，¹⁴⁸且有遞減之勢。一般咸認未有完善的交通線及大型器械，雖然顏雲年已於大正 6 年（1917）捐獻鋪設瑞芳至金瓜石保甲路，鄉人建頌德碑紀念，¹⁴⁹但仍無助大型機械進出。昭和 4 年（1929），基隆輕鐵決定再造輕便鐵道，¹⁵⁰加速九份山區發展。

爲利軌道建設與商業運輸，從柑子瀨到九份間因爲坡度甚大，基隆

¹⁴³ 余燧賓：《基隆市民間文學採集（一）》（基隆：基隆市立文化中心，1999 年），頁 19-20。

¹⁴⁴ 顏雲年：《環鏡樓唱和集》，頁 79。

¹⁴⁵ 楊貴三、葉志杰：《福爾摩沙地形誌——北臺灣》（臺中：晨星出版社，2020 年），頁 75。

¹⁴⁶ 李正仁：〈基隆自然史——土地與植被〉，《基隆文獻》第 16 期（2007 年 12 月），頁 67-68。

¹⁴⁷ Reginald Kann 著、鄭順德譯：《福爾摩沙考察報告》，頁 111。

¹⁴⁸ 歐文·魯特（Edward Owen Rutter）作、蔡耀緯譯：《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》，頁 177。

¹⁴⁹ 不著撰人：〈建立顏頌德碑〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1918 年 10 月 8 日）。

¹⁵⁰ 不著撰人：〈瑞芳輕鐵復活近工事に著手〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1929 年 11 月 1 日）。

輕鐵九份線排除傳統盤山展線法，改設流籠，¹⁵¹索道由九份壯丁團管理，民間有「九份團長楊仔枝，流籠伊咧開」¹⁵²歌謠。待昭和 6 年（1931）全線開通，¹⁵³不僅提昇交通便捷，更方便基隆、瑞芳之間貨物進出，¹⁵⁴頗得大眾好評，¹⁵⁵未曾搭乘索道經驗者則直呼「登臨怕坐上山車」、¹⁵⁶「輛車直上天梯險」，¹⁵⁷餘悸猶存。

有了流籠的輔助，「牽車上絕壁，幾似馬蹄輕」，¹⁵⁸隨流籠過嶺後，再搭乘輕便車，即能體驗「錯落樓臺煙繚繞，迂迴鳥道徑橫斜。」¹⁵⁹到達位於戲臺口及朝鮮樓（今之舊郵局）之間¹⁶⁰的九份輕便車站（即今輕便路 294 號）。¹⁶¹隨著交通問題紓解與礦山資源開發，九份在昭和 5 年（1930），「已超三萬餘人口」，¹⁶²此地如王少濤〈九份村〉云：

人家皆錯落，石徑盡盤旋。

地下多金窟，山中絕水田。¹⁶³

¹⁵¹ 賴舒亞：《一想到九份》（臺北：時報文化出版社，2020 年），頁 180。

¹⁵² 張璦文：《九份口述歷史與解說資料彙編》（臺北：行政院文化建設委員會，1994 年），頁 12。

¹⁵³ 不著撰人：〈瑞芳金瓜石間輕鐵本月廿七日開通，該地年省廿萬運資沿途眺望風景絕佳〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1931 年 9 月 29 日）。

¹⁵⁴ 柯焜耀等：《大九份：時空交錯的魔幻礦山故事》（新北：宏碩文化出版社，2012 年），頁 16。

¹⁵⁵ 不著撰人：〈瑞芳／輕鐵好評〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1932 年 7 月 7 日）。

¹⁵⁶ 葉蘊藍：〈重陽后一日遊九份金山呈奎山吟社社長如斌詞兄〉，《詩報》第 3 版（1933 年 12 月 2 日）。

¹⁵⁷ 施梅樵：〈遊九份望遠詞兄留飲席上賦贈〉，《詩報》第 5 版（1934 年 8 月 15 日）。

¹⁵⁸ 基隆市政府：《基隆市志卷六：文教志藝文篇》（基隆：基隆市政府，2003 年），頁 30。

¹⁵⁹ 陳萬安：〈和梁社長遊金瓜石原韻〉，《詩報》第 33 版（1941 年 1 月 1 日）。

¹⁶⁰ 陳世一：《九份之美》（臺中：晨星出版社，1995 年），頁 165。

¹⁶¹ 行遍天下採訪小組：《PK! 王者爭霸 Top 10 小城》（新北：宏碩文化出版社，2012 年），頁 42。

¹⁶² 蔡清榕：〈瑞芳金山竹枝詞〉，《詩報》第 15 版（1935 年 4 月 15 日）。

¹⁶³ 王少濤：〈九份村〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1932 年 3 月 4 日）。

由於地狹人稠，此地的建設屋宇只能以「山爲四壁石爲家」、¹⁶⁴「萬家重疊欲成堆」¹⁶⁵倚山而棲，縱然環境如此擁擠不堪，輕便鐵道還是將採金客帶來山上追夢。1930年代起，九份產金量日創新高，「三更窮、四更富，五更起大厝」的一夜致富金山奇譚，時有所聞，輕便車也帶來外地的摩登女郎，她們也摩拳霍霍準備向淘金客銷金，蔡清榕〈瑞芳金山竹枝詞〉云：

何關地僻路迂迴，日有輕車便往還。

消息一傳生意好，摩登女輒上山來。¹⁶⁶

當時，「傾城窈窕恰同車」¹⁶⁷成爲九份日常，日日繁絃急管、夜夜燈火通明，採金礦工收入豐饒，餐館、酒家、銀樓等行業應運而生，¹⁶⁸當年戲臺口至城隍廟前爲冶遊場所，¹⁶⁹繁華程度被稱爲「小上海」。隨著太平洋戰爭爆發，於昭和 17 年（1942）起，暫停臺灣的金礦業，將器材、員工、機械等，轉爲煤、鐵、石油等資源的探勘與開發，¹⁷⁰遂令九份日漸沒落。

戰後，公路客運發達，再加上流籠意外曾造成事故，¹⁷¹輕便鐵道已非居民進出九份瑞芳唯一運輸選擇，再加上礦業振興不利，入不敷出，遂於民國 43 年（1954）拆除。¹⁷²許多礦坑亦因安全因素，加以掩埋。現今除輕便路的地名，隧道、步道……等遺構，已難尋輕便鐵道軌跡。

¹⁶⁴ 梁盛文：〈遊金瓜石感作〉，《詩報》第 6 版（1940 年 12 月 17 日）。

¹⁶⁵ 黃坤松：〈和梁社長遊九份及金瓜石原韻〉，《詩報》第 7 版（1940 年 12 月 17 日）。

¹⁶⁶ 蔡清榕：〈瑞芳金山竹枝詞〉，《詩報》第 17 版（1936 年 8 月 2 日）。

¹⁶⁷ 黃坤松：〈和梁社長遊九份及金瓜石原韻〉，《詩報》第 7 版（1940 年 12 月 17 日）。

¹⁶⁸ 張倫：《老街誌》（臺中：晨星出版社，2018 年），頁 59。

¹⁶⁹ 張璦文：《九份歷史之旅》（臺北：行政院文化建設委員會，1994 年），頁 74。

¹⁷⁰ 鍾溫清：《瑞芳鎮誌：礦業篇》（臺北：瑞芳鎮公所，2002 年），頁 16。

¹⁷¹ 不著撰人：〈九分インクラインの椿事／乗客を満載した臺車七輛崖下に顛落傷四十八名に達す〉，《臺灣日日新報》夕刊第 2 版（1938 年 10 月 4 日）。

¹⁷² 行遍天下記者群：《臺灣好島遊 2》（新北市：宏碩文化出版社，2012 年），頁 38。



圖 17：九份山城

（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 18：九份金山、煤鄉意象

（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）

（五）金瓜石

明治 29 年（1896），九份金山採礦權由藤田組取得，原先事務所設於九份，後移轉於煥仔寮精煉場，¹⁷³在輕便鐵道未通之際，煥仔寮成為前往金瓜石、九份地區的門戶，有山徑可達。瀛社社長洪以南曾從臺北來此，僱轎上山，書寫此地人文景致，〈由煥仔寮入九份〉云：

籃輿逐隊上雲階，嵐影山光壯客懷。

市遠人何爭到此，淘沙水畔足生涯。¹⁷⁴

煥仔寮至九份山徑，地狹路險，為利礦石運輸與行旅貿易於明治 43 年（1910）開始建築鐵索流籠，¹⁷⁵並於隔年（1911）完工，¹⁷⁶成為當地人員與貨物進出路線。¹⁷⁷昭和 6 年（1931），瑞芳至金瓜石的輕便鐵道通車，¹⁷⁸九份搭往金瓜石的臺車的 3 公里行程，只要穿過雞籠山隧道，倚山勢環

¹⁷³ 不著撰人：〈藤田組鑛山事務所移轉〉，《臺灣日日新報》第 5 版（1903 年 12 月 29 日）。

¹⁷⁴ 洪以南：〈由煥仔寮入九份〉，《臺灣日日新報》第 1 版（1910 年 3 月 16 日）。

¹⁷⁵ 不著撰人：〈金瓜石鐵索工事〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1910 年 10 月 12 日）。

¹⁷⁶ 不著撰人：〈金瓜石鐵索の竣工〉，《臺灣日日新報》第 5 版（1911 年 3 月 26 日）。

¹⁷⁷ 臺灣省文獻會：《臺北縣鄉土史料（下冊）》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年），頁 703。

¹⁷⁸ 不著撰人：〈瑞芳金瓜石間輕鐵營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1931 年 9 月

繞即可抵達金瓜石山事務所。



圖 19：金瓜石下方黃金瀑布
(資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)



圖 20：遠眺金瓜石與基隆山
(資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)

軌道建設完成後，金瓜石可以倚賴此線與基隆、瑞芳連結，運輸金鑛山所需的煤以及石灰石等生產原料，¹⁷⁹旅客也可以「追隨驢尾趁輕車，歷盡康莊向郭家」¹⁸⁰更安全、便捷前往，享受「驅車一路曉風清，客到車頭鐵笛鳴」¹⁸¹的悠然，魏清德〈金瓜石雜詠之一〉云：

遠近橫拖黛色奇，車行輾轉上嶽崎。

微風五月金山路，喜值輕陰卓午時。¹⁸²

遠山青翠，吸引大批民眾入山攬勝，大有山陰道上之盛況。張天眷曾至金瓜石訪兄，留有〈金山道上口占〉描述「驅車輾轉傍山行，路險渾如九折驚。」¹⁸³下山時的驚險。隨著公路開鑿至金瓜石，基隆輕鐵投資汽車運輸，¹⁸⁴讓交通更為便利，如醉嘯〈金瓜石金山竹枝詞〉寫道：

28 日)。

¹⁷⁹ 古庭維、鄧志忠：《臺灣舊鐵道散步地圖》(臺中：晨星出版社，2010 年)，頁 153。

¹⁸⁰ 古清雲：〈和盛文詞友遊金瓜石原韻〉，《詩報》第 5 版(1941 年 2 月 18 日)。

¹⁸¹ 醉嘯：〈重遊金瓜石〉，《詩報》第 15 版(1934 年 4 月 1 日)。

¹⁸² 魏清德：〈金瓜石雜詠之一〉，《臺灣日日新報》第 8 版(1932 年 6 月 11 日)。

¹⁸³ 不著撰人：〈金山道上口占〉，《詩報》第 7 版(1939 年 12 月 20 日)。

¹⁸⁴ 不著撰人：〈基隆瑞芳間乘合車本月下旬開始運轉，基隆輕鐵增資六十萬〉，《臺灣日日新報》第 8 版(1934 年 10 月 11 日)。

年來甚喜交通易。輕便還兼自動車。

金山休作俗山看。時有詩人此駐鞍。¹⁸⁵

基隆輕鐵所經營的客運公車與輕便鐵道，壟斷當地交通線。然而，初營運的客運票價奇高，單趟即半天的工資，¹⁸⁶當時一般民眾爲了省錢，仍是以步行爲主，不得已才搭乘輕便車，隨著公路普及與客運班次增加，此地的輕便車亦不敵公路客貨運，終告落幕。

（六）雙溪

宜蘭線鐵道過三貂嶺隧道後即爲武丹坑（今新北市雙溪區），由於隧道全長 2,076 公尺，在隧道車程中，黑煙瀰天，難以忍受「三貂嶺隔武丹坑，隧道綿長最苦行。」¹⁸⁷列車司機開車經過隧道均會貼心地「汽笛忽然鳴，爲警車中客。」¹⁸⁸地方諺語「一錢鑽九孔」¹⁸⁹即是指坐火車從瑞芳到雙溪，花費日幣壹圓，火車卻鑽了九個山洞，可見路程險峻。

民間歌謠有「三貂一個小西天」、「九空行盡水流東」¹⁹⁰形容通過三貂嶺隧道後，雙溪河流向太平洋，故名小西天、水流東。武丹坑位於山坡上，山高水遠，爲增益行車安全，特別設計爲折返式車站，¹⁹¹以利通過陡長的武丹坡，民間流傳「火車卜行著鐵輦，著買塗炭來激煙」¹⁹²的歌謠。武丹坑爲不僅是宜蘭線必經路線，更是煤炭產地，周石輝〈重遊宜蘭雜詠八〉云：

¹⁸⁵ 醉嘯：〈金瓜石金山竹枝詞〉，《詩報》第 14 版（1935 年 7 月 29 日）。

¹⁸⁶ 安嘉芳：《瓜山校友會口述歷史暨影像紀錄成果報告書》（臺北：臺北縣立黃金博物館，2008 年），頁 12。

¹⁸⁷ 林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《詩報》第 6 版（1944 年 1 月 19 日）。

¹⁸⁸ 李碩卿：〈過三貂嶺隧道口占〉，《詩報》第 21 版（1939 年 4 月 1 日）。

¹⁸⁹ 蘇昭旭：《臺灣鐵道經典之旅——環島鐵路篇》（新北：人人出版社，2014 年），頁 238。

¹⁹⁰ 臺灣省文獻會：《重修臺灣省通志：卷三住民志禮俗篇》（南投：臺灣省文獻會，1993 年），頁 297。

¹⁹¹ 蔡龍保等：《鐵道技手前畑彥太郎的攝影記錄——「建主改從」時期的臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2021 年），頁 108。

¹⁹² 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》，頁 171。

武丹坑在翠微間，鐵路驛亭靜倚山。

賸有烏金堆驛外，兩三村舍繞潺湲。

火車再往前行即到頂雙溪驛（今新北市雙溪區）。雙溪以柑林煤炭與平林的水銀礦最著名。大正 10 年（1921），頂雙溪炭礦株式會社設立，礦場遠及內平林後番子坑、柑腳等地。「自從利便汽車通，今昔人情竟不同」¹⁹³人們可以往來臺北、基隆，商人也在此設酒樓、戲院、餐館，已非原本的荒村野店，尾崎秀真〈頂雙溪酒樓題壁〉「溪雲捲雨灑雙橋，香冷酒醒魂易銷」¹⁹⁴而在地居民亦「村女洋裝電髮新。」¹⁹⁵摩登裝束。當時礦工來自全臺各地，也有許多人與本地女子戀愛，當地流傳〈姑娘送哥〉褒歌：

九步送哥到鐵枝，分開拆散作一時。

阿哥返去恁鄉里，不知卜來治當時。¹⁹⁶

褒歌吐露姑娘送走情郎，卻不知情人是否再返的不安心境。除了宜蘭線鐵道開通帶來方便外，雙溪火車站前亦是輕便鐵道交錯，連通「平林銀鏡滿」¹⁹⁷的水銀礦坑，或直達柑腳的億山煤礦。¹⁹⁸此外牡丹坑、魚行、九份坑、埕子崙坑，所在的煤礦，亦多輕便路相通，¹⁹⁹促使行路便捷。

旅人亦可沿著輕便路，「十里魚行路，尋詩擬謝公。」²⁰⁰另外，臺車軌道多為臨時闢建，只求能載運炭礦往來即可。牽就於地形而修築，行車顛簸，常導致臺車炭灰、煤屑掉落車外，軌道旁常是污黑一片，亦有

¹⁹³ 醉嘯：〈雙溪竹枝詞〉，《詩報》第 15 版（1937 年 6 月 8 日）。

¹⁹⁴ 林錫賜：《瀛洲詩集》（臺北：光明社，1933 年），頁 120。

¹⁹⁵ 振馨：〈客雙溪有感〉，《詩報》第 5 版（1940 年 11 月 2 日）。

¹⁹⁶ 俞丁旺：《臺灣雙溪相褒歌》，頁 36。

¹⁹⁷ 余萬森：〈貂山月夜〉，《詩報》第 17 版（1937 年 4 月 20 日）。

¹⁹⁸ 黃福森：《走向古道，來一場時空之旅：尋訪 33 條秘境古道，了解你不知道的臺灣歷史故事（北臺灣篇）》（臺北：時報出版社，2016 年），頁 169。

¹⁹⁹ 唐羽：《雙溪鄉志》（臺北：雙溪鄉公所，2001 年），頁 245-246。

²⁰⁰ 張鶴年：〈貂山曉望〉，《詩報》第 5 版（1937 年 4 月 20 日）。

「載土炭沿路漏——炭屎連。」²⁰¹歇後語，顯露當時炭礦業的榮景。

（七）八尺門、水湳洞

臺灣盛產煤礦，自清領臺深怕風水被毀，曾立「奉憲示，私挖煤炭者立斃。」石碑，禁止民眾採掘。²⁰²光緒 2 年（1876）年 11 月至光緒 3 年（1877）8 月丁日昌駐臺舉新政，積極開發基隆八斗子煤礦，並在淡水洋稅務司霍生的協助下於礦場內設輕便鐵道，以方便運煤裝船外銷。

光緒 3 年（1877）年 3 月 15 日《申報·福州瑣聞》「是以從山上運煤下來，車行甚速，似可不假人力；觀者每日總有數百人。」²⁰³此為臺灣鐵道鋪設之始，邵友濂繼劉銘傳後上任，由於經費不足，以致礦場無力維持，徒留清國井遺址，²⁰⁴供人懷古，此後半世紀，八尺門地區再無「軌跡」可循。

1930 年代礦業開始復甦。昭和 8 年（1933），日本礦業株式會社併購金瓜石礦山株式會社，²⁰⁵為加速礦產開發，決意新建新式的浮選礦場（今十三層遺址）。鑑於原有金瓜石礦砂利用架空索道運至煥子寮，再以小船運至基隆港，²⁰⁶運量有限且耗時，再加上常因東北季風吹襲，造成小舟傾覆，徒增不定性，最終決意將煥仔寮鐵道再延長，²⁰⁷昭和 10 年（1935）開始興建，²⁰⁸醉嘯曾親目睹鐵道施工，作〈金瓜石礦山竹枝詞〉云：

運輸改用五分車，鐵道延長就海涯。

²⁰¹ 曹銘宗：《臺灣歇後語（三）》（臺北：聯經出版社，1994 年），頁 16。

²⁰² 陳建一：《基隆河文化》（基隆：基隆市立文化中心，1997 年），頁 53。

²⁰³ 中國哲學書電子化計劃：《清季申報臺灣紀事輯錄：有某者從雞籠致書於西報館云》，檢白：<https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=343259>，檢索日期：2023 年 9 月 25 日。

²⁰⁴ 許梅貞：《基隆第一：文物古蹟篇》（基隆：基隆市立文化中心，2004 年），頁 103-104。

²⁰⁵ 不著撰人：〈全盛金瓜石礦山轉賣日本礦業，兩社間假契約成按四月一日引繼〉，《臺灣日日新報》夕刊 4 第版（1933 年 3 月 29 日）。

²⁰⁶ 古庭維、鄧志忠：《臺灣舊鐵道散步地圖》頁 166。

²⁰⁷ 不著撰人：〈金瓜石鑛山的鐵道敷設計畫〉，《臺灣日日新報》夕刊第 2 版（1934 年 1 月 11 日）。

²⁰⁸ 不著撰人：〈煥子寮から基隆市八尺門の鐵道起工〉，《臺灣日日新報》夕刊第 2 版（1935 年 6 月 13 日）。

八尺門通水南洞，工程浩大足堪誇。²⁰⁹

鐵道除依深澳山地而建，八斗子居民曾因列車行經山邊噪污染影響魚獲而反對，²¹⁰後取道平地段（今海洋大學校區），²¹¹終於在隔年（1936）竣工。²¹²此鐵道為 762mm 軌距的窄軌鐵路，採用 10 噸的柴油機關車運轉，²¹³途中行自西而東經和平島、深澳山灣、八斗子半島、煥子寮灣，²¹⁴終點站為水湳洞選礦場。



圖 21：深澳自行車道仍可見柏油路下的鐵軌（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 22：八斗子車站與鐵道（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）

明治 37 年（1904），木村久太郎曾於武丹坑（今新北市雙溪區牡丹里）發現金礦，引進新式搗鍊與洗選設備，²¹⁵然而卻因為礦脈枯竭而無以為繼，偌大的建築遂遭廢棄，蔡青榕於水湳洞選礦場復見十三層，龐大的建物佇立眼前，產生興廢感懷，〈瑞芳鑛山竹枝詞〉云：

²⁰⁹ 醉嘯：〈金瓜石鑛山竹枝詞〉，《詩報》第 16 版（1935 年 9 月 1 日）。

²¹⁰ 不著撰人：〈金瓜石鑛山鑿路自水南洞繞鷄籠山麓至煥子寮，八尺門漁夫猛烈反對以魚類恐被驚走〉，《臺灣日日新報》第 12 版（1933 年 12 月 17 日）。

²¹¹ 陳世一、張雯玲：《八斗子耆老訪談錄》（基隆：財團法人海洋臺灣文教基金會，1998 年），頁 151。

²¹² 不著撰人：〈金瓜石八尺門鐵道竣工〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1936 年 2 月 12 日）。

²¹³ 鍾溫清：《瑞芳鎮誌》（臺北：瑞芳鎮公所，2002 年），頁 29。

²¹⁴ 臺北縣文獻委員會：《臺北縣志卷三：地理志（上）》（臺北：臺北縣政府，1960 年），頁 8-9。

²¹⁵ 臺灣省文獻委員會：《臺灣省通志卷四：經濟志礦業篇》（臺北：臺灣省文獻委員會，1969 年），頁 57。

武丹坑久著名稱。庚子寮同感廢興。

兩處工場精製鍊，亦曾建築十三層。²¹⁶



圖 23：水湳洞與十三層
(資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)



圖 24：濱海公路旁的臺鐵水湳洞廢棄隧道 (資料來源：筆者攝影 2023.9.21.)

列車每日上下午自水湳洞各發車一班，載運金銅礦土至八尺門，至集散場後再以小船運至基隆，最終接駁至日本精鍊加工成為金屬。除運礦外，此路線也兼載客服務，八尺門至水湳洞收費 12 錢，時程約 1 小時。²¹⁷鐵道築成後，旅客再也無須「聯袂登高步野村」，²¹⁸增益往來便捷性，即如簡竹村〈秋日遊水湳洞即景〉云：

踏海有人划小艇，橫空是處駕流籠。

雞鳴犬吠聲聲近，路轉峰迴曲曲通。²¹⁹

戰後，水湳洞與金瓜石礦場由金銅礦物局接收，民國 44 年（1955）改組成立臺灣金屬鑛業公司，繼續煉銅。²²⁰民國 49 年（1960），深澳火力

²¹⁶陳香：《臺灣竹枝詞選集》（臺北：臺灣商務印書館，2006 年），頁 173。

²¹⁷曾子良等：《水湳洞口述歷史暨影像紀錄成果報告書》（臺北：臺北縣立黃金博物館，2006 年），頁 1-33。

²¹⁸醉嘯生：〈敬和石鯨夫子九日遊八尺門瑤韻〉，《詩報》第 7 版（1932 年 2 月 6 日）。

²¹⁹簡竹村：〈秋日遊水湳洞即景〉，《詩報》第 9 版（1942 年 4 月 20 日）。

²²⁰不著撰人：〈金屬鑛業公司決修復煉銅廠〉，《工人報》第 4 版（1955 年 10 月 10 日）。

發電廠開始營運，²²¹亟需鐵道運煤，利用原本路基拓寬為 1,067mm 與宜蘭線相連。民國 51 年（1962），臺鐵完成瑞芳至深澳 1,067mm 鐵道。民國 54 年（1965），更計畫再延伸自水湳洞，²²²並於民國 56 年（1967）²²³通車營運。

當時濱海公路尚未通車，東北季風來臨時，礁岩上激起的浪花被強風吹，往往會透過打開的窗戶而濺入車廂內，²²⁴是此路段特殊的乘車經驗與感受。然而，好景不常，自濱海公路通車後，難敵公路運輸的競爭。民國 78 年（1989）年，終止辦理客貨運服務，²²⁵惟電廠運煤火車仍繼續行駛，以提供發電廠運轉能源。

民國 96 年（2007）9 月，深澳火力發電廠進行拆除改建，鐵道停駛。民國 100 年（2011），國立海洋科技博物館開館，決定利用原有深澳線鐵道路基與路廊復駛列車，²²⁶又為此路線帶來新的春天，依山傍海的旖旎風光，成為北臺地區民眾出遊的最佳去處。



圖 25：建立在深澳電廠原址的海科
（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）



圖 26：深澳平溪線海科館鐵道意象
（資料來源：筆者攝影 2023.9.21.）

²²¹ 不著撰人：〈深澳發電所，今正式發電〉，《臺灣民聲日報》第 1 版（1960 年 1 月 24 日）。

²²² 不著撰人：〈深澳鐵路支線延長〉，《臺灣民聲日報》第 2 版（1965 年 2 月 16 日）。

²²³ 不著撰人：〈鐵路深澳支綫延長工程完成，定於今日正式通車〉，《臺灣民聲日報》第 2 版（1967 年 10 月 31 日）。

²²⁴ 姚開陽：《福爾摩沙鐵道浪漫印象》（臺北：蒼壁出版社，2022 年），頁 108。

²²⁵ 古庭維：《鐵道新旅 4：臺鐵支線》（新北：遠足文化出版社，2014 年），頁 44。

²²⁶ 陳鴻麟：《鐵路隧道》（臺北：交通部臺灣鐵路管理局，2011 年），頁 63。

四、結論

臺灣毗鄰歐亞大陸與太平洋，自大航海時代以來即是交通輻輳。位處北端基隆擁有天然的峽灣，周邊更有煤炭資源，提供蒸氣動力來源。日治時期，有計畫地築港、修建鐵道，龐大的海外貿易，令基隆港穩坐全臺第一大港。各大礦坑皆有輕便鐵道連通至各車站，黑金成堆是基隆週邊車站常見的景象，鐵道密集度高、軌距多元，全臺難有一處可與之相疇。

透過漢詩的描述不僅可以了解鐵道沿途景觀，更可體會搭乘旅客的心境。以文字神遊縱貫線、宜蘭線及交錯縱橫的輕便鐵道，更可以了解各場站的特色，經歷手押臺車上坡的艱苦與下阪的戰慄心驚，更可見流籠、鐵索橫越天際的壯觀，藉由漢詩貫串山海景點，讓旅行更添人文風味。

筆者為完成本論文曾進入基隆鐵道所經之處踏查，鐵道與炭礦實存有緊密關係，為證實七堵友蚋煤礦與萬里炭脈相連，沿瑪七產業道路越嶺至埕腳，當翻山越嶺現炭礦遺址。也曾於野柳隧道旁探尋輕便鐵道軌跡，更在煥子寮濱海公路旁發現昔時臺鐵廢棄隧道，濱海公路即是沿著鐵道修築，見證書中所言確實不誣。在培德路仰望圓窗嶺陡坡、田寮港愛三路旁遙想萬車雲集，臺車軌道交錯的基隆港，透由漢詩的描寫，可以發現這些曾經存在過的鐵道與我們的距離並不遠。

臺灣的鐵道歷史並不長，但無論是靠著人力手押臺車輕便鐵道或蒸氣動力鐵道均首先於基隆地區出現，其中固然與炭礦資源有關，也與人民的海洋性格有關，不墨守成規，求新求變，以致軌道鋪設能克服天然環境的險阻，上山下海，令基隆郡每一個行政區均有「軌跡」可循。藉由前賢的漢詩與現今實境的考證，也令鐵道研究脫離冰冷的數字與圖表的單一呈現，讓歷史現場更加生活化。

參考書目

一、專書

Reginald Kann 著、鄭順德譯：《福爾摩莎考察報告》（臺北：中央研究院

- 臺灣史研究所籌備處，2001 年）。
- 三芝鄉公所：《三芝鄉志》（臺北：三芝鄉公所，1994 年）。
- 大園市藏：《臺灣產業の批判》（福岡：臺灣產業の批判社，1927 年）。
- 王志鴻、周守真：《臺北縣的舊街》（臺北：臺北縣立文化中心，1994 年）。
- 古山：《臺灣今古談》（臺北：時報文化出版事業，1983 年）。
- 古庭維、鄧志忠：《臺灣舊鐵道散步地圖》（臺中：晨星出版社，2010 年）。
- 古庭維：《鐵道新旅 4：臺鐵支線》（新北：遠足文化出版社，2014 年）。
- 平溪鄉志編輯委員會：《平溪鄉志》（臺北：平溪鄉公所，1997 年）。
- 仲摩照久主編、葉婉奇翻譯：《北臺灣文史踏查》（臺北：原民文化，2002 年）。
- 安嘉芳：《瓜山校友會口述歷史暨影像紀錄成果報告書》（臺北：臺北縣立黃金博物館，2008 年）。
- 汐止鎮公所：《汐止鎮誌》（臺北：汐止鎮公所，1998 年）。
- 行遍天下記者群：《臺灣好島遊 2》（新北市：宏碩文化出版社，2012 年）。
- 行遍天下採訪小組：《PK! 王者爭霸 Top 10 小城》（新北：宏碩文化出版社，2012 年）。
- 余燧賓：《基隆市民間文學採集（一）》（基隆：基隆市立文化中心，1999 年）。
- 吳德功：《瑞桃齋詩稿》（南投：臺灣省文獻會，1992 年）。
- 李建興：《紹唐詩集》（臺北：龍文出版社，1992 年）。
- 李欽賢：《宜蘭鐵道物語 1924 文化列車首航》（臺北：五南出版社，2013 年）。
- 周文德：《臺灣見聞錄》（上海：中國科學圖書儀器，1947 年）。
- 昊天嶺文史工作室：《平溪相褒歌》（臺北：昊天嶺文史工作室，2004 年）。
- 松澤聖：《臺內往來旅乃槩》（臺北：臺北活版社，1929 年）。
- 林再生：《平溪鄉煤礦史》（臺北：臺北縣平溪鄉公所，2000 年）。
- 林再生：《基隆市煤礦史》（基隆：基隆市政府，1999 年）。
- 林錫賜：《瀛洲詩集》（臺北：光明社，1933 年）。
- 武澤贊太郎：《改正鐵道旅客運賃表》（臺北：武澤贊太郎，1930 年）。

- 邱坤良等：《宜蘭縣口傳文學（下冊）》（宜蘭：宜蘭縣政府，2002 年）。
- 金山鄉公所：《金山鄉志》（臺北：金山鄉公所，2004 年）。
- 長濱實：《顏國年君小傳》（臺北：臺灣日日新報社，1939 年）。
- 俞丁旺：《臺灣雙溪相褒歌》（臺北：俞丁旺，2008 年）。
- 姚開陽：《福爾摩沙鐵道浪漫印象》（臺北：蒼壁出版社，2022 年）。
- 柯一青：《猴硐的礦業資產研究：瑞芳區猴硐礦業文化產業環境發展經營分析》（臺中：白象文化出版社，2013 年）。
- 柯焜耀等：《大九份：時空交錯的魔幻礦山故事》（新北：宏碩文化出版社，2012 年）。
- 洪致文：《臺灣鐵道傳奇》（臺北：時報出版社，1992 年）。
- 洪致文等：《烏來臺車時間旅行》（新竹：行政院農業委員會林務局新竹林區管理處，2009 年）。
- 唐羽：《雙溪鄉志》（臺北：雙溪鄉公所，2001 年）。
- 基隆市政府：《基隆市志卷一：土地志境界篇》（基隆：基隆市政府，2001 年）。
- 基隆市政府：《基隆市志卷六：文教志藝文篇》（基隆：基隆市政府，2003 年）。
- 張炎憲主編、陳存良譯：《基隆、淡水郡彙編》（臺北：臺北縣政府，2001 年）。
- 張倫：《老街誌》（臺中：晨星出版社，2018 年）。
- 張璦文：《九份口述歷史與解說資料彙編》（臺北：行政院文化建設委員會，1994 年）。
- 張璦文：《九份歷史之旅》（臺北：行政院文化建設委員會，1994 年）。
- 曹永和：《日據前期臺灣北部施政紀實警治篇政治篇》（臺北：臺北市文獻委員會，1985 年）。
- 曹銘宗：《臺灣歇後語（三）》（臺北：聯經出版社，1994 年）。
- 理查·羅德斯：《能源，迫在眉睫的抉擇》（臺北：格致文化出版社，2019 年）。
- 許梅貞：《基隆市民間文學采集（二）》（基隆：基隆市立文化中心，2001 年）。

年)。

許梅貞：《基隆第一：文物古蹟篇》(基隆：基隆市立文化中心，2004年)。

許傑：《臺灣秘境鐵道旅，探訪山城聚落、海岸風景、特色景點的火車深度漫遊提案》(臺北：電腦人文化出版社，2020年)。

陳世一、張雯玲：《八斗子耆老訪談錄》(基隆：財團法人海洋臺灣文教基金會，1998年)。

陳世一：《九份之美》(臺中：晨星出版社，1995年)。

陳建一：《基隆河文化》(基隆：基隆市立文化中心，1997年)。

陳柔縉：《臺灣幸福百事——你想不到的第一次》(臺北：究竟出版社，2011年)。

陳香：《臺灣竹枝詞選集》(臺北：臺灣商務印書館，1983年)。

陳家豪：《從臺車到巴士：百年臺灣地方交通演進史》(新北：左岸文化出版社，2020年)。

陳鴻麟：《鐵路隧道》(臺北：交通部臺灣鐵路管理局，2011年)。

陸傳傑：《被誤解的臺灣老地名 1：空間篇》(臺北：遠足文化，2023年)。

曾子良等：《水湳洞口述歷史暨影像紀錄成果報告書》(臺北：臺北縣立黃金博物館，2006年)。

曾石南：《臺灣風土特色旅遊》(南投：臺灣省政府，2004年)。

黃育智：《大臺北·山水·蒐祕》(臺北：朱雀文化出版社，2005年)。

黃育智：《大臺北宜蘭小村 X 步道 100：Plus》(臺北：朱雀文化出版社，2022年)。

黃育智：《平溪旅行地圖》(臺北：南港山文史工作室，2015年)。

黃佩陞：《金包里大路導覽手冊：魚路古道草山行》(臺北：內政部營建署陽明山國家公園管理處，2005年)。

黃清連：《黑金與黃金：基隆河上中游地區礦業的發展與聚落的變遷》(臺北：臺北縣立文化中心，1995年)。

黃福森：《走向古道，來一場時空之旅：尋訪 33 條秘境古道，了解你不知道的臺灣歷史故事(北臺灣篇)》(臺北：時報出版社，2016年)。

黃繁光等：《淡水鎮志(上)》(新北：淡水區公所，2013年)。

楊桂杰：《閱讀家鄉：2007 閱讀家鄉讀書會紀錄》（基隆：基隆市文化局，2007 年）。

楊貴三、葉志杰：《福爾摩沙地形誌——北臺灣》（臺中：晨星出版社，2020 年）。

瑞芳鎮公所：《瑞芳鎮誌》（臺北：瑞芳鎮公所，2002 年）。

經典雜誌：《筆路臺灣：島嶼歷史行道》（臺北：經典雜誌，2019 年）。

臺北縣文獻委員會：《臺北縣志卷二十一：礦業志》（臺北：臺北縣政府，1960 年）。

臺北縣文獻委員會：《臺北縣志卷二十四：交通志》（臺北：臺北縣政府，1960 年）。

臺北縣文獻委員會：《臺北縣志卷三：地理志（上）》（臺北：臺北縣政府，1960 年）。

臺北縣政府文化局：《一盞天燈一個希望：品味平溪》（臺北：臺北縣政府文化局，2007 年）。

臺灣省文獻委員會：《重修臺灣省通志：卷十藝文志文學篇第二冊》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年）。

臺灣省文獻委員會：《基隆市鄉土史料》（南投：臺灣省文獻委員會，1992 年）。

臺灣省文獻委員會：《臺灣省通志卷四：經濟志礦業篇》（臺北：臺灣省文獻委員會，1969 年）。

臺灣省文獻會：《重修臺灣省通志：卷三住民志禮俗篇》（南投：臺灣省文獻會，1993 年）。

臺灣省文獻會：《臺北縣鄉土史料（下冊）》（南投：臺灣省文獻委員會，1997 年）。

臺灣銀行經濟研究室：《臺灣旅行記》（南投：臺灣省文獻委員會，1996 年）。

臺灣總督府交通局鐵道部：《臺灣鐵道旅行案内》（臺北：臺灣總督府交通局鐵道部，1940 年）。

臺灣總督府殖產局：《臺灣地質鑛產地圖說明書》（臺北：臺灣總督府殖

產局，1926 年）。

遠足地理百科編輯組：《一看就懂臺灣博覽：產業文化、工業美學全面圖解》（新北：遠足文化，2013 年）。

遠流視覺書編輯室：《臺灣世紀回味：生活長巷》（臺北：遠流出版社，2001 年）。

劉克襄：《11 元的鐵道旅行》（臺北：遠流出版社，2009 年）。

劉克襄：《北臺灣漫遊：不知名山徑指南 I》（臺北：玉山社，2009 年）。

劉克襄：《迷路一天，在小鎮》（臺北：皇冠出版社，2002 年）。

劉克襄：《臺灣舊路踏查記》（臺北：玉山社，1995 年）。

劉還月：《臺灣產業誌》（臺北：常民文化，1997 年）。

歐文·魯特（Edward Owen Rutter）作、蔡耀緯譯：《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》（新北：遠足文化，2017 年）。

練國義、徐福全：《石門鄉志》（臺北：石門鄉公所，1997 年）。

蔡龍保：《推動時代的巨輪：日治中期的臺灣國有鐵路（1910-1936）》（臺北：臺灣古籍出版社，2004 年）。

蔡龍保等：《鐵道技手前畑彥太郎的攝影記錄——「建主改從」時期的臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2021 年）。

鄧志忠、廖明睿：《繪葉書中的臺灣鐵道・官鐵篇》（臺北：蒼璧出版社，2022 年）。

賴舒亞：《一想到九份》（臺北：時報文化出版社，2020 年）。

戴寶村、蔡承豪：《縱貫環島·臺灣鐵道》（臺北：國立臺灣博物館，2009）。

薛化元、翁佳音：《萬里鄉志》（臺北：萬里鄉公所，1997 年）。

鍾明盛：《平溪之美：天燈民俗文化產業史》（臺北：平溪鄉公所，2000 年）。

鍾溫清：《瑞芳鎮誌：礦業篇》（臺北：瑞芳鎮公所，2002 年）。

顏雲年：《環鏡樓唱和集》（基隆：顏雲年，1920 年）。

蘇昭旭：《臺灣輕便鐵道小火車》（新北：人人出版社，2013 年）。

蘇昭旭：《臺灣鐵道經典之旅——環島鐵路篇》（新北：人人出版社，2014 年）。

蘇昭旭：《蘇昭旭的世界鐵道大探索 1：世界的蒸氣火車》（新北：木馬文化出版社，2022 年）。

二、報章

不著撰人：〈全盛金瓜石礦山轉賣日本礦業，兩社間假契約成按四月一日引繼〉，《臺灣日日新報》夕刊 4 第版（1933 年 3 月 29 日）。

不著撰人：〈基隆瑪鍊間輕道開通每日乘客約百名〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1929 年 1 月 6 日）。

不著撰人：〈瑞芳金瓜石間輕鐵本月廿七日開通，該地年省廿萬運資沿途眺望風景絕佳〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1931 年 9 月 29 日）。

不著撰人：〈顏氏籌設輕鐵庄民開宴歡迎〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1926 年 5 月 21 日）。

不著撰人：〈八堵瑞芳間開通す、五日より營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1919 年 5 月 3 日）。

不著撰人：〈小基隆輕鐵〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1917 年 3 月 10 日）。

不著撰人：〈出入船舶金山丸〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1919 年 3 月 27 日）。

不著撰人：〈田寮港運河沿道，臺車線路撤廢問題，有影響於商人利益，基隆輕鐵，顏支配人談〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1932 年 11 月 7 日）。

不著撰人：〈宜蘭線之與炭礦〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1914 年 8 月 14 日）。

不著撰人：〈金山丸沈沒事件後、報金に眼が咳んだ、船長の無責任、定員廿六名の小船に、百廿名を載せ此慘事〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1924 年 5 月 11 日）。

不著撰人：〈金山道上口占〉，《詩報》第 7 版（1939 年 12 月 20 日）。

不著撰人：〈金瓜石八尺門鐵道竣功〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1936 年 2 月 12 日）。

不著撰人：〈金瓜石鐵索の竣工〉，《臺灣日日新報》第 5 版（1911 年 3 月

26 日)

不著撰人：〈金瓜石鐵索工事〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1910 年 10 月 12 日）。

不著撰人：〈金瓜石鑛山の鐵道敷設計畫〉，《臺灣日日新報》夕刊第 2 版（1934 年 1 月 11 日）。

不著撰人：〈金瓜石鑛山鑿路自水南洞繞鷄籠山麓至煥子寮，八尺門漁夫猛烈反對以魚類恐被驚走〉，《臺灣日日新報》第 12 版（1933 年 12 月 17 日）。

不著撰人：〈金屬鑛業公司決修復煉銅廠〉，《工人報》第 4 版（1955 年 10 月 10 日）。

不著撰人：〈建立顏頌德碑〉，《臺灣日日新報》第 6 版（1918 年 10 月 8 日）。

不著撰人：〈基隆金山間のバス運行増加〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1941 年 6 月 2 日）。

不著撰人：〈基隆金山間輕鐵，一日全線開通，延長十三哩九分，同日在金包里舉開通式〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1930 年 3 月 1 日）。

不著撰人：〈基隆金包里間の道路工事視察〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1934 年 8 月 2 日）。

不著撰人：〈基隆瑞芳間乘合車本月下旬開始運轉，基隆輕鐵增資六十萬〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1934 年 10 月 11 日）。

不著撰人：〈基隆輕鐵の改善〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1913 年 2 月 4 日）。

不著撰人：〈基隆輕鐵の變更線〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1913 年 7 月 11 日）。

不著撰人：〈基隆輕鐵成立〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1912 年 4 月 17 日）。

不著撰人：〈基隆輕鐵開通式〉，《臺灣日日新報》第 2 版（1912 年 11 月 28 日）。

不著撰人：〈深澳發電所，今正式發電〉，《臺灣民聲日報》第 1 版（1960 年 1 月 24 日）。

不著撰人：〈深澳鐵路支線延長〉，《臺灣民聲日報》第 2 版（1965 年 2 月 16 日）。

不著撰人：〈煥子寮から基隆市八尺門の鐵道起工〉，《臺灣日日新報》夕刊第 2 版（1935 年 6 月 13 日）。

不著撰人：〈瑞芳／輕鐵好評〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1932 年 7 月 7 日）。

不著撰人：〈瑞芳金瓜石間輕鐵營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1931 年 9 月 28 日）。

不著撰人：〈瑞芳輕鐵復活近く工事に著手〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1929 年 11 月 1 日）。

不著撰人：〈瑞猴間汽車開通、本日より一船營業開始〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1920 年 1 月 27 日）。

不著撰人：〈瑞猴間汽車開通、昨日起一般開始營業〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1920 年 1 月 28 日）。

不著撰人：〈臺車の顛覆〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1918 年 6 月 28 日）。

不著撰人：〈臺車の脱線四名負傷〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1921 年 4 月 8 日）。

不著撰人：〈臺車で重傷〉，《臺灣日日新報》第 7 版（1923 年 3 月 4 日）。

不著撰人：〈瀛社例會〉，《詩報》第 1 版（1938 年 7 月 4 日）。

不著撰人：〈藤田組鑛山事務所移轉〉，《臺灣日日新報》第 5 版（1903 年 12 月 29 日）。

不著撰人：〈鐵路深澳支綫延長工程完成，定於今日正式通車〉，《臺灣民聲日報》第 2 版（1967 年 10 月 31 日）。

不著撰人：〈九分インクラインの椿事／乗客を滿載した臺車七輛崖下に顛落傷四十八名に達す〉，《臺灣日日新報》夕刊第 2 版（1938 年 10 月 4 日）。

王少濤：〈九份村〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1932 年 3 月 4 日）。

王聯川：〈詠瑞芳〉，《詩報》第 14 版（1935 年 12 月 15 日）。

占春：〈基隆港泛槎〉，《詩報》第 12 版（1931 年 12 月 15 日）。

古清雲：〈和盛文詞友遊金瓜石原韻〉，《詩報》第 5 版（1941 年 2 月 18 日）。

余萬森：〈貂山月夜〉，《詩報》第 17 版（1937 年 4 月 20 日）。

余萬森：〈遊鹿寮雜詠：內漈頭舊炭坑〉，《詩報》第 20 版（1939 年 3 月 18 日）。

余萬森：〈遊鹿寮雜詠：鄉長厝偶目〉，《詩報》第 20 版（1939 年 3 月 18 日）。

呂漢生：〈平溪庄竹枝詞（七）〉，《風月報》第 29 版（1940 年 7 月 15 日）。

呂漢生：〈平溪庄竹枝詞（八）〉，《風月報》第 29 版（1940 年 7 月 15 日）。

呂漢生：〈平溪庄竹枝詞（十）〉，《風月報》第 29 版（1940 年 7 月 15 日）。

尾崎秀真：〈平溪〉，《臺灣時報》第 127 版（1922 年 12 月 1 日）。

廷魁：〈猴洞炭〉，《詩報》第 9 版（1938 年 7 月 19 日）。

李竹朋：〈與梅癡居士到中幅訪一枝詞兄賦此〉，《詩報》第 15 版（1931 年 2 月 17 日）。

李悌欽：〈平溪登山同林子楨社兄句作舊（其二）〉，《風月報》第 27 版（1937 年 11 月 1 日）。

李神義：〈大魯閣峽雜詠〉，《詩報》第 14 版（1932 年 5 月 15 日）。

李黃海：〈石門路上雜詠之四〉，《臺灣日日新報》第 1 版（1908 年 4 月 7 日）。

李碩卿：〈過三貂嶺隧道口占〉，《詩報》第 21 版（1939 年 4 月 1 日）。

李學樵：〈詩瓢日記〉，《南方》第 18 版（1943 年 6 月 1 日）。

林文昭：〈蘭遊雜詠〉，《詩報》第 6 版（1944 年 1 月 19 日）。

林清敦：〈猴洞炭〉，《臺灣日日新報》夕刊第 4 版（1938 年 8 月 3 日）。

姚燿東：〈夜宿鹿寮遇雨感作〉，《詩報》第 14 版（1936 年 4 月 2 日）。

施梅樵：〈遊九份望遠詞兄留飲席上賦贈〉，《詩報》第 5 版（1934 年 8 月 15 日）。

施梅樵：〈輕便車〉，《臺南新報》第 5 版（1924 年 11 月 26 日）。

洞雪：〈輕便車〉，《台南新報》第 5 版（1924 年 11 月 26 日）。

洪以南：〈由煥仔藁入九份〉，《臺灣日日新報》第 1 版（1910 年 3 月 16 日）。

倪炳煌：〈遊基隆堡馬鍊港口沿途偶成之四〉，《臺灣日日新報》第 1 版（1910 年 4 月 1 日）。

振馨：〈客雙溪有感〉，《詩報》第 5 版（1940 年 11 月 2 日）。

泰山：〈拱北殿即景〉，《詩報》第 19 版（1943 年 5 月 25 日）。

- 海樓：〈輕便車〉，《台南新報》第 5 版（1924 年 12 月 3 日）。
- 高文淵：〈天貺節開瀛社例會於猴洞作〉，《風月報》第 21 版（1938 年 8 月 16 日）。
- 商仙福：〈金山大粗坑〉，《風月報》第 21 版（1938 年 7 月 15 日）。
- 張鶴年：〈貂山曉望〉，《詩報》第 5 版（1937 年 4 月 20 日）。
- 梁盛文：〈遊金瓜石感作〉，《詩報》第 6 版（1940 年 12 月 17 日）。
- 陳萬安：〈和梁社長遊金瓜石原韻〉，《詩報》第 33 版（1941 年 1 月 1 日）。
- 陳槐澤：〈北港口道中〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1923 年 9 月 29 日）。
- 陳覺齋：〈游金山〉，《臺南新報》第 6 版（1930 年 5 月 30 日）。
- 筑客：〈猴硐似建興梅生〉，《詩報》第 7 版（1935 年 8 月 16 日）。
- 翁菴：〈移家友蚬寄懷親友〉，《詩報》第 12 版（1937 年 9 月 1 日）。
- 黃坤松：〈和梁社長遊九份及金瓜石原韻〉，《詩報》第 7 版（1940 年 12 月 17 日）。
- 黃純青：〈雞籠紀遊：瑞芳途上〉，《臺灣日日新報》第 3 版（1914 年 7 月 1 日）。
- 黃景南：〈遊蘭陽〉，《南方》第 33 版（1943 年 11 月 15 日）。
- 葉蘊藍：〈重陽后一日遊九份金山呈奎山吟社社長如斌詞兄〉，《詩報》第 3 版（1933 年 12 月 2 日）。
- 榮堂：〈輕便車〉，《臺南新報》第 5 版（1924 年 11 月 26 日）。
- 蔡清榕：〈瑞芳金山竹枝詞〉，《詩報》第 15 版（1935 年 4 月 15 日）。
- 蔡清榕：〈瑞芳金山竹枝詞〉，《詩報》第 17 版（1936 年 8 月 2 日）。
- 醉嘯：〈金瓜石金山竹枝詞〉，《詩報》第 14 版（1935 年 7 月 29 日）。
- 醉嘯：〈金瓜石礦山竹枝詞〉，《詩報》第 16 版（1935 年 9 月 1 日）。
- 醉嘯：〈重遊金瓜石〉，《詩報》第 15 版（1934 年 4 月 1 日）。
- 醉嘯：〈雙溪竹枝詞〉，《詩報》第 15 版（1937 年 6 月 8 日）。
- 醉嘯生：〈敬和石鯨夫子九日遊八尺門瑤韻〉，《詩報》第 7 版（1932 年 2 月 6 日）。
- 謝汝銓：〈感舊百詠（八）潘炳燭區長〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1931 年 4 月 29 日）。

謝汝銓：〈贈瑞芳李建興君〉，《臺灣日日新報》夕刊第 4 版（1937 年 4 月 17 日）。

謝雪漁：〈天貺節猴洞雅集賦似主人李建興君一粲〉，《風月報》第 26 版（1938 年 7 月 15 日）。

簡竹村：〈秋日遊水湍洞即景〉，《詩報》第 9 版（1942 年 4 月 20 日）。

簡荷生：〈瀛社例會盛況〉，《風月報》第 26 版（1938 年 7 月 15 日）。

魏清德：〈四腳亭漫句〉，《臺灣日日新報》第 4 版（1928 年 9 月 14 日）。

魏清德：〈金瓜石雜詠之一〉，《臺灣日日新報》第 8 版（1932 年 6 月 11 日）。

蘇木德：〈宿農村即景〉，《詩報》第 8 版（1941 年 3 月 21 日）。

蘇鴻飛：〈北遊吟草（車發八堵驛）〉，《詩報》第 5 版（1939 年 7 月 17 日）。

三、學術期刊

李正仁：〈基隆自然史——土地與植被〉，《基隆文獻》第 16 期（2007 年 12 月），頁 67-68。

魏清德：〈金山之一〉，《臺灣藝術》第 3 卷第 8 期「蓬萊詩壇」欄（1942 年 8 月 1 日），頁 44。

四、網路資源

中國哲學書電子化計劃：《清季申報臺灣紀事輯錄：有某者從雞籠致書於西報館云》，檢自：<https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=343259>，檢索日期：2023 年 9 月 25 日。

臺灣日記知識庫：〈水竹居主人日記／1928-04-19〉，檢自：<https://taco.ith.sinica.edu.tw/>，檢索日期：2023 年 9 月 23 日。