

探析臺灣巡撫劉銘傳的〈擬修鐵路創辦商務摺〉

■ 蔡承豪

鐵路是近代化建設的重要項目，其增加了運輸效率，縮短了往來時間，可謂重組了空間與時間感。臺灣至十九世紀晚期，也捲入鐵路建設浪潮，而其起源，可溯至光緒十三年（1887）臺灣巡撫劉銘傳（1836-1896）所上陳的一件奏摺。

前言

鐵路是近代化建設中的指標項目，若然完善建設，將可增加運輸效率、縮短往來時程，而相對距離的拉近，亦重組了空間與時間感。隨著歐洲列強挾帶著工業革命以及產業革命所積蓄的政經實力快速擴張到世界各地，蒸汽動力火車也隨之外移，逐步改變了東亞世界的原有節奏。至十九世紀晚期，臺灣也捲入這股浪潮，展開了自己的鐵路故事。

國立故宮博物院（以下簡稱故宮）所藏清代典籍檔案、志書圖冊、契約文書等，蘊含著量豐質精的各色臺灣文獻，係研究近三百年臺灣歷史文化發展之第一手史料，當中也包含了清代臺灣鐵路的初始歷程，尤其是首任臺灣巡撫劉銘傳為鐵路建設陸續奏陳的相關檔案。而諸多論及臺灣鐵路歷史的專論或通俗著作，皆不免提到劉巡撫的創始之功，部分相關鐵路展覽與活動亦會探詢故宮是否典藏有所謂創始臺灣鐵路的奏摺。（圖 1、2）固然故宮所典藏約四十萬件冊的清代檔案在國內首屈一指，但就整體清代檔案的比例而言僅佔若干。劉銘傳身上的「鐵路奏摺」其本尊面貌為何，故宮所度

藏者的本貌又是什麼，而劉銘傳從上奏到獲允准行的過程，公文書又是如何流動，以下略做介紹。

外力衝擊下的意外捲入

十九世紀可謂是鐵路的時代，近代化的鐵路運輸，改變了傳統空間觀與時間觀，連帶牽動了社會經濟的發展走向。而隨著十九世紀中葉，西方勢力挾帶著蒸汽動力前來，以武力優勢打破了東亞原有的政治局面，連帶刺激了清代官員與有識之士提倡於清帝國境內興建鐵路，認為除有助於國防，更可加速貨物與勞力的流動。但反對者亦不在少數，著眼於擾亂民心、破壞田地、衝擊原有運輸業，或是給予外國勢力長驅直入的憑藉等等，不一而足。此外，外商評估鐵路興建將帶來大量的商機，亦是躍躍欲試，希冀可以引進母國的鐵路經驗大展拳腳。

鑒於鐵路可帶來的國力提升及運輸動能，清朝政府在咸豐十一年（1861）啟始的「自強運動」（或稱洋務運動），乃於「師夷長技以自強」和「師夷長技以求富」之目標下，決定

將有利於運輸及國防的鐵道亦納入建設的一環。但臺灣初始並未被列入優先考慮鐵路的地區，畢竟臺灣遠離清朝主要的政治中心及陸路運輸

路線上。然而在動盪的大環境中，位居海上要衝的臺灣陸續被捲入一連串的國際事件中，後更因緣際會於全世界逐步邁入鐵路時代的同時，原是以水路運輸為主的臺灣，迎來了屬於臺灣的鐵道故事。

臺灣有機會成為率先興建鐵路的省份之一，其契機來自於外力的挑戰。位於東亞海上要衝的臺灣，具有戰略與樞紐位置，又有煤礦出產，因此引起了自海路而來列強的覬覦，認為臺灣可作為中繼與補給處。加以海上往來頻繁、船難機率增加之際，時有難船飄至島上，故亦有著人道救援及急難救助的需求。

自十九世紀中葉起，諸多外力事件波及臺灣。如道光二十年（1840）的中英鴉片戰爭有英國軍艦進窺臺灣。同治六年（1867），美國商船羅發號（Rover，或譯為羅妹號）於南臺灣遭難，美軍因而出兵恆春半島。續有同治七年（1868）英國軍艦砲轟臺南、攻破安平火藥庫



圖1 臺灣巡撫劉銘傳 取自維基百科：<https://reurl.cc/DgKIQ5> (Public Domain)，檢索日期：2021年6月30日。

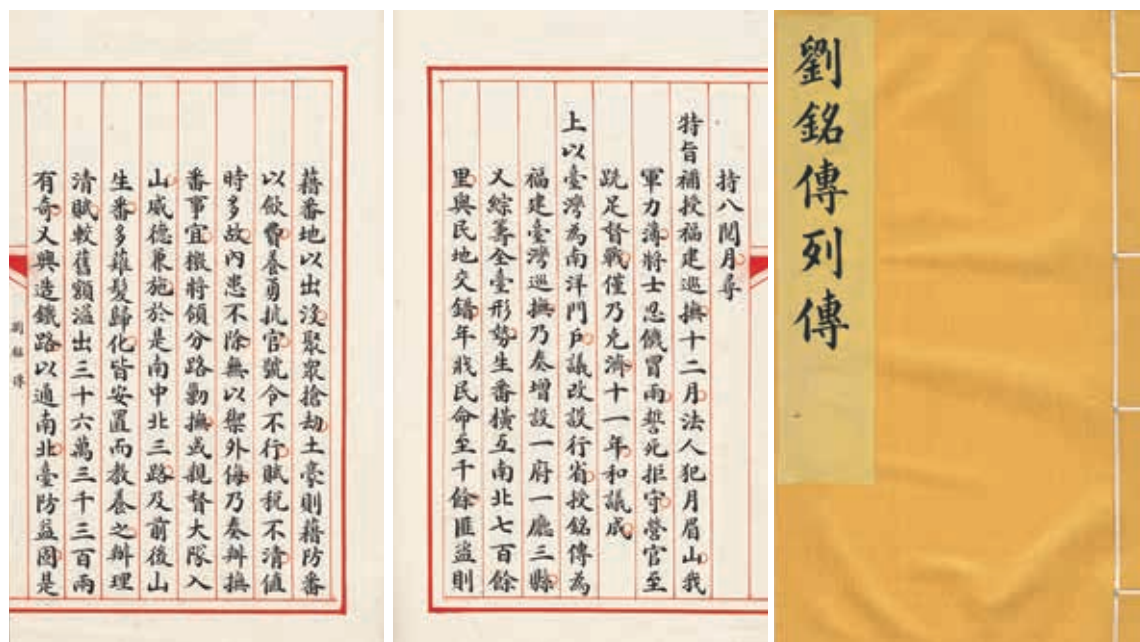


圖2 《劉銘傳列傳》 《清史大臣列傳》 冊195 清內府朱絲欄寫本 國立故宮博物院藏 故殿004807

的「樟腦戰爭」（Camphor War），同治十三年（1874）日軍大舉侵臺的「牡丹社事件」，光緒十年（1884）封鎖全臺的「中法戰爭」等等。

接連不輟的外力侵擾波動，使得清朝政府不得不正視臺灣這個在清朝體制下原只是福建省所轄的一個府之地，在國防、經濟上的重要性。而當中震醒清廷對臺灣重視者，莫過於日本發航進兵且駐紮長達半年以上的牡丹社事件。清廷在收到日軍登陸的急報後，隨於五月下旬派遣船政大臣沈葆楨（1820-1879）為欽差大臣來臺坐鎮主持防務及外交事務。事件結束後，為更加強臺灣與福建的聯繫，開始採取了福建巡撫半年駐臺、半年駐閩的政策。

後繼乏力的曙光

在晚清加強臺灣防務與開發的規劃中，沈葆楨等人並未提出有關鐵道的措施，要至光緒二年（1876）十二月，福建巡撫丁日昌（1823-1882）渡海駐臺時方有較具體的規劃。

面對晚清變局，廣東秀才出身，長期參與海軍事務的丁日昌，於國政革新及實業改革上有著諸多見解，並早在同治七年就曾提出臺灣應作為南洋海防重心，且需在臺興建鐵道以謀迅速之聯絡。故當他執掌福建，並受命駐臺之際，即於渡航前再度上奏指出，臺灣應「開鐵路、建電線，以為通信、運貨、調兵之用」，即究其長期投身海防的經驗而認為臺灣應儘速興建鐵路。¹（圖3）

丁日昌抵臺巡視後，除多次奏陳興建鐵路（當時稱為「輪路」）及開礦的優點，並運作將上海吳淞鐵路所拆除的全部軌道及列車運到臺灣以鋪設於安平至打狗（高雄）間。且為了落實建設，更向望族板橋林家勸募大筆款項。但在各種情勢未能配合的情況下，僅能無疾而

終，無法實現。²

丁日昌離臺後，雖偶有官員提及臺灣鐵道建設，卻因種種限制及政策的不明確而遲遲沒有實際進展。直到光緒十年，劉銘傳因中法戰爭而來到臺島，後並成為首任臺灣巡撫後出現轉機。

創始奏摺的陳述

劉銘傳對於鐵路建設是採取支持的態度，光緒六年（1880），中俄因交涉歸還伊犁而陷入情勢緊張之際，劉便曾應召提出建言，指出應以京師為中心，速造多條鐵路，以圖自強，但惜未被接納。

等到劉銘傳執掌臺灣事務後，此時他已是地方大員，故考量兼顧基於國防、交通和產業的需要，劉銘傳決議推動「興造鐵路為網紐、撫之以電線郵政」方針，再度提出其鐵路藍圖，欲藉由修建縱貫鐵路，增進臺島南北防務的相互支援。其完整理念於光緒十三年三月二十日（1887年4月13日）正式繕奏陳明，後獲批准，使臺灣鐵路的建設之行不再僅是文書往來間的議論構想，而得以實際落實。這件曠宇天開的鐵路創始奏摺也成為講述臺灣鐵道史必提的檔案。

清代奏摺不如現在公文有一固定標題，故劉銘傳所稟陳的這件奏摺，因而被賦予各式稱呼。如在清代，有時僅簡單稱為〈臺灣創辦商務摺〉，又或是稱為〈擬興修臺灣鐵路摺〉、〈臺灣擬修鐵路創辦商務摺事宜〉等；戰後的出版品則多稱為〈擬修鐵路創辦商務摺〉。在故宮的「清代文獻檔冊月摺檔全文影像資料庫」中，則著錄為〈為臺灣擬修鐵路創辦商務以興地方而固海防請旨遵行事〉。但無論哪個名稱，指的都是同一份摺子。

就內容來分析，這份奏摺劉銘傳所持的主

福建巡撫 臣 丁日昌 跪

奏為 微臣 統籌臺灣全局擬請開辦輪路礦務以裕軍實而固邊防謹將利害變晰密陳恭摺仰祈

聖鑒事竊維謀國貴於可大可久議雖創而流弊無虞籌邊期於能發能收費雖繁而成效可睹臺灣雖屬海外一隅而地居險要物產豐饒敵之所必欲爭亦我之所必不可棄 臣 自五虎門渡海來抵雞籠歷復山蘇澳復折回前至郡全臺形勢約已十得七八深惟目前情形不在兵力之不敷而在餉需之不足不思番洋之不靖而思聲氣之通譬如入之一身其精神血氣本足自強而禁衛久宜以致筋絡不舒手足痿痺雖有復岑之劍不為功良醫相其脈絡治以鍼砭則沉疴立起竊以臺事設郡置縣無益之役岑也輪路礦務奏功之鍼石輪路宜於臺灣而不必宜於內地礦務善諸現在即可取效於將來其間形勢互異利害迥殊有可以屈指計者 謹為我

皇上 太后

皇上鑒晰陳之臺灣前山業已開闢無遺後雖于曠膏腴遠避前山然道里哀長亦與前山相等當夏秋溪河盛漲時前山南北文報往往經月不通後山更不必論即如日本窺伺臺南紮營業已經旬郡中尚未得信近者如此遠者可知幸而疫

往洋人既知而我尚未知洋人既來而我尚未來欲處處設官置吏則無此經費皆由地方邊潤礦事不興故官與地不習官與民又不習其害十人以輪路礦務之不舉行其害之可睹固灼然有如此者今試以輪路礦務之利言之輪路計一日約行二千餘里由台南至台北頃刻即達軍情可瞬息而得文報無滯滯之虞利一也後山瘴癘盛行若有輪路則屯軍擇善地駐紮遇有緊急方軌而馳朝發夕至不必使有用之兵受瘴疫之害利二也輪路比輪船捷至一倍甲居精練二枝勁兵駐紮南北二路海上有事電報卯來精銳辰集隨敵所向合兵急攻以逸待勞以費來寮主客之勢既異勝負之券可操是無輪路而兵多餉重徵調遲延我處為敵所制有輪路而兵精餉省援神速敵且處處為我所制矣以視株守一隅軍符已下累日而消息仍覺杳然者相去豈可同年而語利三也內山奸民縱有煽動而勁旅呼吸即達朝聞萌孽夕履焉兵比於迅雷不及掩耳教民無所用其簧鼓奸究無所用其機智者眾無所用其兇橫禍亂不生商民安諸百貨流通舟車輻輳利四也日本環嶠一役海七省因臺事而設防耗餉何止十餘萬臺中若設輪路與礦務則敵人知我已得窺壘可無意外之虞不惟大宗之餉可省即常年防軍亦可酌裁漏卮已塞庫藏自有餘裕利五也輪路開兵

圖3 清 丁日昌 《光緒朝月摺檔》〈為微臣統籌臺灣全局擬請開辦輪路礦務以裕軍實而固邊防〉 光緒3年正月4日 局部
國立故宮博物院藏 故檔003687 摺內的「輪路」一詞，即是鐵路。

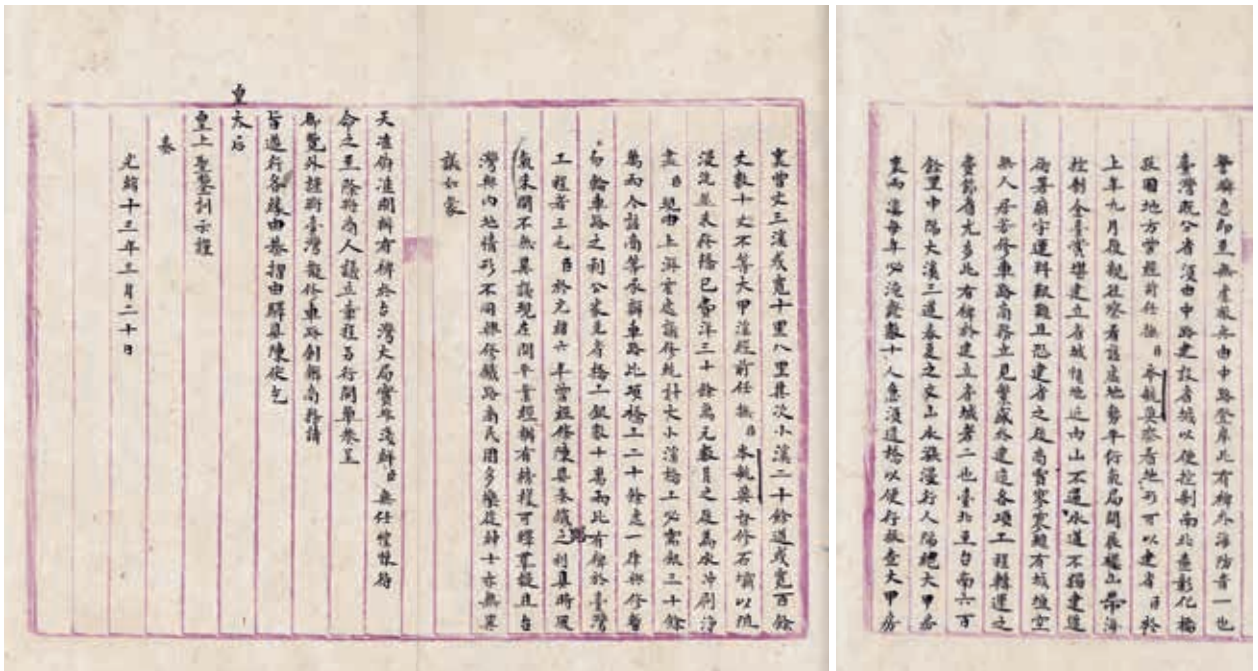


圖4 清 劉銘傳 〈為臺灣擬修鐵路創辦商務以興地方而固海防請旨遵行事〉 《光緒朝月摺檔》 光緒13年4月上 國立故宮博物院藏 故檔004084

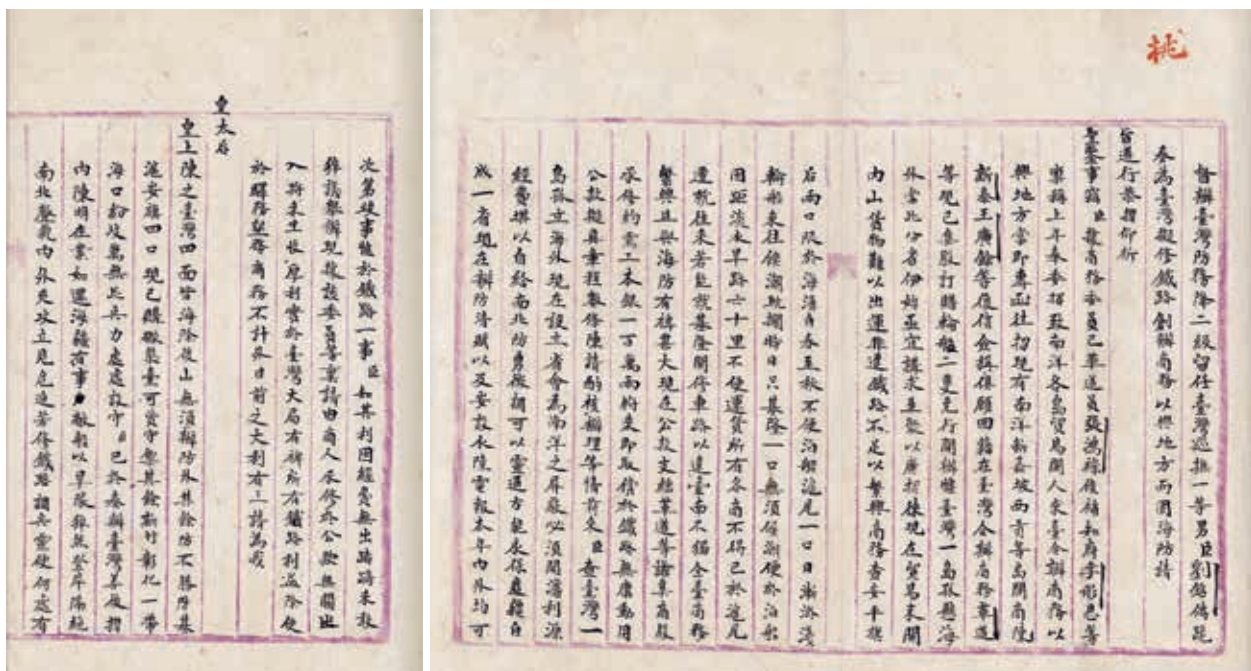
要論點，即在於臺灣的財政自主與國防。由於臺灣方獨立建省，財源自籌項目繁多，故勢必先振興商務；而如欲活絡經濟，則必須建設鐵路。此時根據招商成果，「無庸動用公款」、鐵路即「由商人承修，於公款無關出入，將來坐收厚利，實於臺灣大局有裨」。故劉銘傳在奏摺一開始，就先強調自於南洋華商的投資即將到位，而這些借來的籌款將來靠著鐵路營收即可陸續償還，等於官方平白賺到一條貫通臺灣南北的鐵路。更甚者，劉銘傳並加碼陳述說修築鐵路另有三大優點：1. 有利臺灣防務，2. 有助於中部興建省會的相關事宜，3. 可無償獲得跨越溪流的二十餘處橋梁。而且此時內地開平鐵路業已開通營運，臺灣民情也支持等。

藉由一千一百餘字、兼顧各層面的分析，劉銘傳希冀可以獲得當時仍垂簾聽政的慈禧太后（1835-1908）及光緒皇帝（1871-1908）批

准，開啓臺灣的鐵道事務，如此「有裨於臺灣大局實非淺鮮」。此外，劉銘傳更另上奏推薦板橋林家當家、有著內閣侍讀學士頭銜的林維源（1840-1905）督辦。藉由聯手「喊水會結凍」的在地鉅富，確保修築工程的後續事宜。（圖4）

奏摺的流動與批核

劉銘傳的恭摺，從上陳到獲得批准期間，歷經了如何的流動？在三月二十日上奏後，奏摺一路北上，並進入御前，於四月十日由慈禧太后與禮親王世鐸（1843-1914）等軍機大臣商議。由於劉銘傳所奏者不僅是鐵路興建，更涉及海防要務，故當日並未直接做出裁決，而是另行降旨指示：「劉銘傳奏臺灣擬修鐵路，創辦商務，暨懇飭林維源督辦各摺片，著總理海軍事務衙門議奏，單併發。」



1891) 擔任總理大臣，慶郡王奕劻 (1838-1917) 與大學士直隸總督李鴻章 (1823-1901) 會同辦理，另正紅旗漢軍都統善慶 (?-1888) 及兵部右侍郎曾紀澤 (1839-1890) 則幫同辦理，組成核心可謂皆是一方要臣。

而劉銘傳的奏摺涉及了海防相關事務，故自撥交海軍衙門研議。同月二十八日，海軍衙門歷經討論後，上奏陳報指出：

今劉銘傳招致新嘉坡、西貢各島閩商回籍合辦商務，又勸令由商承修鐵路，所需工本銀一百萬兩將來即於鐵路取償，於公款無關出入，約為裕國便民起見。摺內所陳三大利，均係實在情形，既稱該處商民樂從，紳士亦無異議，應請旨准其開辦，以裨臺防大局。……查林維源籍隸臺北，鄉望素孚，擬請准如該撫所奏。⁴

總理海軍事務衙門創設於光緒十一年 (1885)，負責統轄水師以及海防等近代化事務，是涉及洋務運動的重要單位。其創設與臺灣牡丹社事件所帶來的衝擊甚有關聯，因在事件的處理過程當中，總理衙門意識到海防的重要性，奏請朝廷廣徵各方意見。爾後，當時在野的丁日昌即向朝廷建言應統合海防事務，然一時並未被採納。³但後續隨著日本併吞琉球等外交事件，總理衙門為因應海防事務，先是在光緒九年 (1883) 設置「海防股」，負責「南北洋海防之事，凡長江水師，沿海砲臺船廠，購製輪船、槍砲、藥彈，創造機器、電線、鐵路，及各省礦務」等重要事務。而光緒十年中法戰爭的震撼，使清廷決心重整海防，更推速了專責獨立單位的創設。

光緒十一年九月，總理海軍事務衙門的設置拍板定案，主要成員由醇親王奕譞 (1840-



圖5 清代臺灣鐵路圖，起自基隆，南抵新竹。 取自臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》，臺北：臺灣總督府鐵道部，1910，無頁碼。



圖6 20世紀初期的臺北車站樣貌 取自臺灣總督府鐵道部，《臺灣鐵道史》，無頁碼。

而海軍衙門既議覆贊同，認為此舉有利於臺灣防務，朝廷也從善如流，在同日頒諭同意劉銘傳奏議，宣告臺灣鐵路事務得以展開。

同日，海軍衙門接到最終議決後，即陸續將結果咨行臺灣巡撫、閩浙總督、總理衙門與戶部等相關單位。閏四月二日，海軍衙門咨行總理各國事務衙門；而劉銘傳則在閏四月二十日，接獲以欽差北洋大臣、直隸總督李鴻章名義所傳來的結果通知。如此重大之事終得同意，其心情應是相當愉悅。不過在收到准許修築的

隔日，劉銘傳又上奏，指出臺北墾務亟須清丈分界，故請旨開去林維源鐵路商務差使，俾使其得以專意幫辦墾墾，改由道員楊宗瀚（1842-1910）總辦。在兩個月前，劉銘傳希冀仰仗林維源來督導鐵路事務，但期間林維源卻不斷表示墾務與商務實難兼顧，最終劉巡撫也不得不妥協。這樣的人事變動，或預示著臺灣鐵路由商賈經營路線的隱憂，此奏後在五月十八日獲得同意。

五月二十日，「全臺鐵路商務總局」於臺



圖7 「清臺北火車票房舊址」紀念碑，位於臺北大稻埕的臺北市立聯合醫院中興院區旁。作者攝



圖8 臺北大稻埕的歷史壁畫創作，呈現了船運、鐵道運輸、人力拉車與古蹟的古今對話樣貌。林姿吟攝

北大稻埕設立，後續並向英、德等國訂購相關設備。隔年（1888）春，鐵道工程正式啓動，臺灣鐵路建設之路自此展開新的一頁。然從後續發展來觀察，劉銘傳雖理想認為建造毋須使用公款，且可縱貫延伸至臺南。但由於招商不順，最後還是由官方買單，並需動用軍隊協助，路線也僅抵達新竹，或可謂計畫永遠趕不上變化。（圖5～8）

劉銘傳差點一年沒薪水？

雖然興建鐵路的政策獲得通過，但在上奏

的過程當中，則出現了一件小插曲。

奏摺既係直達御前之文書，隨相關制度日趨完備後，體例上的要求也隨之更為嚴謹，並嚴格要求臣子絕不可代筆。故官員們上奏時皆會親自書寫，並特別注意格式。然因體例不符而受罰者亦時有所聞，劉銘傳此次即犯下了這樣的失誤。

隨劉銘傳的鐵路奏摺抵達，慈禧太后即與軍機大臣商議，後除下令轉交海軍衙門研議外，更發現了劉銘傳奏摺當中的格式有誤。四月十日所頒下的上諭即指出：「劉銘傳奏臺灣創辦

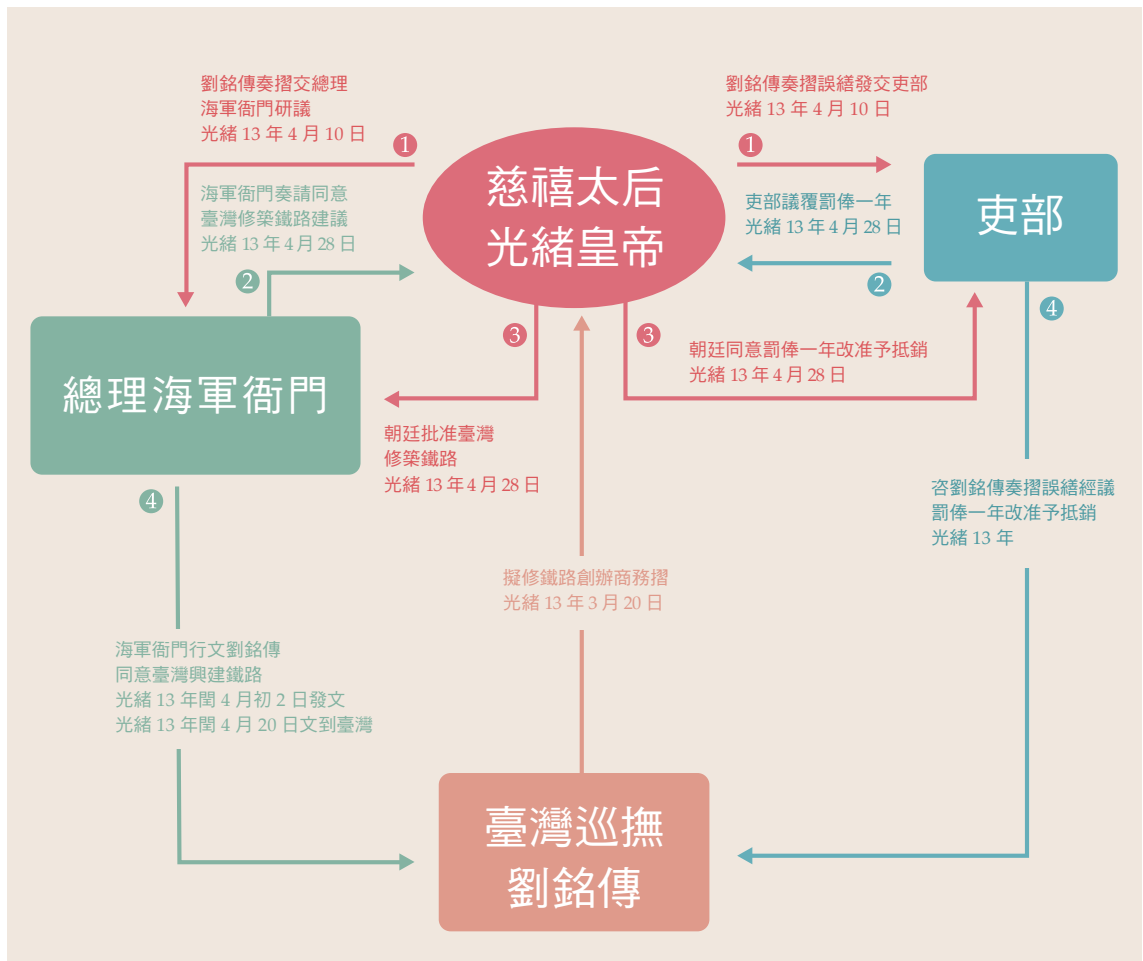


圖9 劉銘傳所上陳的鐵路奏摺，自具奏到批准期間的傳遞流動概況。書畫文獻處提供



圖10 中研院近史所典藏《海防檔》內，錄有劉銘傳上奏奏摺之內容，格式並保留原奏樣貌。中央研究院近代史研究所提供

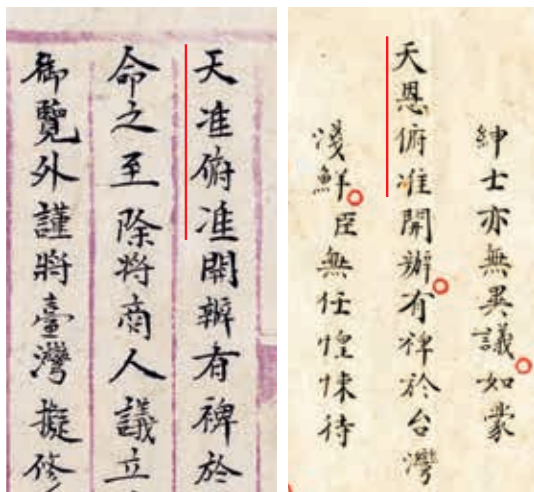


圖11 故宮《光緒朝月摺檔》(左)內如實抄錄了劉銘傳誤書之處，《海防檔》的抄件(右)則已經改正。

商務摺內，棧寫處天恩字樣，誤書天准，殊屬疏忽，著交部察議。」劉銘傳在奏摺的最後，誤把「如蒙天恩俯准」，寫成「如蒙天准俯准」，雖僅一字之差，但代價可就不小了，嚴

重者甚至需罰俸一年，等於一整年都做白工了。

此事移至管理官吏事務的吏部，歷經工部兼署吏部尚書崑崗(1836-1907)、吏部尚書徐桐(1819-1900)及左右侍郎等討論後，提出「查律載：『上書奏事錯誤者，杖六十，係應罰俸一年。』」等語……應請將臺灣巡撫劉銘傳照……議以罰俸一年。」認為劉銘傳確實書寫失誤，但在杖打與罰款間，建議以罰俸來執行。此外，吏部也提出「例准抵銷，可否準其抵銷之處，恭候欽定」，婉轉建請讓劉銘傳可以抵銷。⁵清代對於官員以公罪而獲處分，多認為仍應給予救濟之路，讓戮力奉公者得以有機會免除部分懲罰，並避免官員藏私，故吏部方恭摺提出此建議。而在接獲建言後，慈禧太后從善如流，於四月二十八日做出最終裁決的同日，也降下諭旨：「准其抵銷」，讓這個小風波得以無事淡出。(圖9)

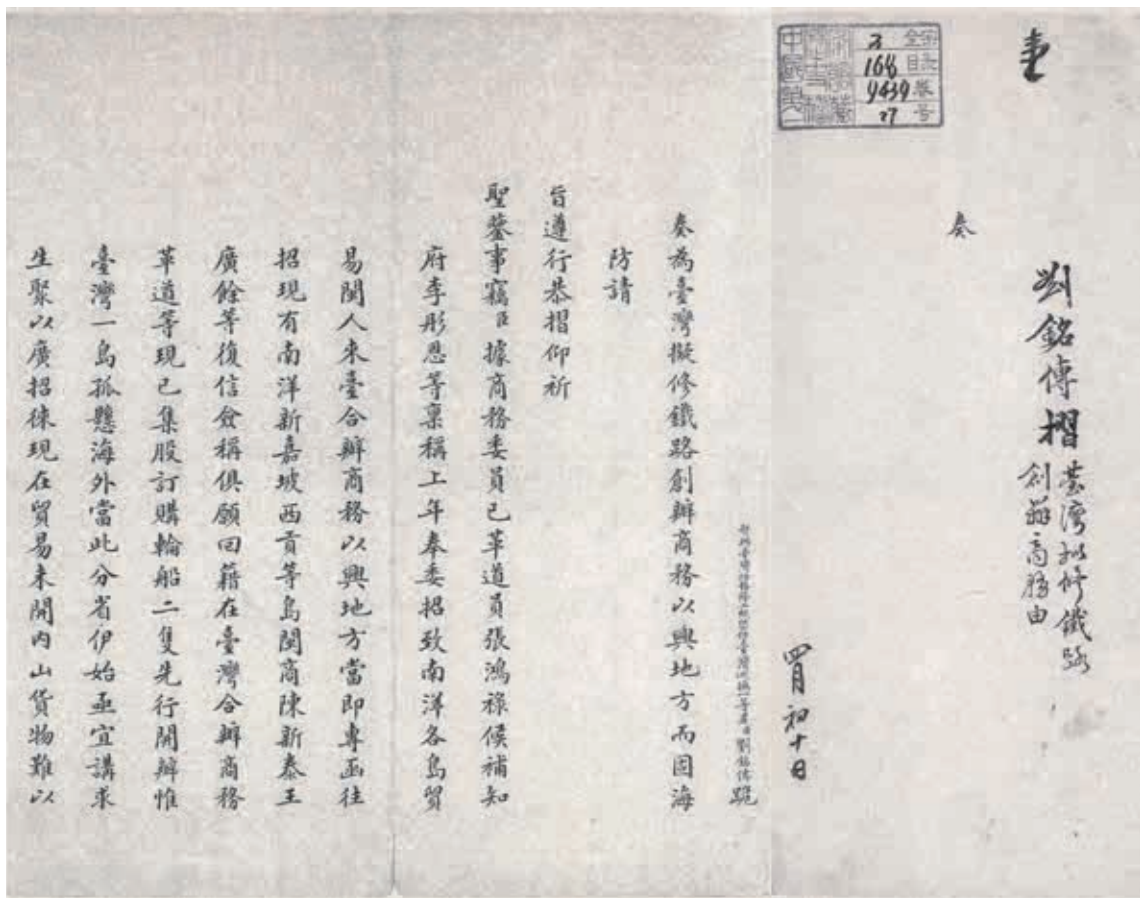


圖12 中國歷史第一檔案館典藏或為劉銘傳奏摺之原件局部樣貌，惟無硃批。取自中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編·第二〇三冊》，頁186-187。

鐵路奏摺本尊何在

劉銘傳的鐵路奏摺雖然赫赫有名，但其原件本尊究竟身在何方，又是什麼模樣，則是另一個偶讓人們疑惑的課題。

故宮為國內典藏清代檔案的重鎮，不少人應推想劉銘傳的原摺應即在本院，過往有些鐵路歷史推廣活動即曾前來洽詢數位檔案，以作看板輸出或影片製作。然根據查找，劉銘傳當年上書、一般稱為「宮中檔」的原件並不在故宮庫房，所擁有者係為《月摺檔》。軍機處除抄錄奏摺，也會依經辦之文件分類，另以整齊楷書謄錄一份，可供日後依時間序快速查找；而由於

是按月裝訂成簿冊，故有此名。因此當其他單位希冀提供劉銘傳的鐵路奏摺時，故宮所提供者便是光緒十三年四月的月摺檔抄本紀錄。

那劉銘傳的〈擬修鐵路創辦商務摺〉的本尊既不在故宮，那現在身在何方？這仍是一個尚待探詢的議題。海軍衙門的卷宗因機構於光緒二十一年（1895）裁撤，先是併歸總理事務衙門，民國成立後，檔案再由外交部接手保管。至民國四十五年（1956），該部將前清檔案及北洋政府外交檔案卷轉交予中央研究院近代史研究所保管。近史所接手後，陸續整理船政、電線、鐵路等項目出版發行，稱為《海防檔》。⁶

劉巡撫的奏摺曾分會海軍衙門研議，故在《海防檔》當中即可見該件的抄錄。相較於故宮的《月摺檔》，其體例係依照原有格式謄錄，較可供推想原始奏摺的風貌。（圖 10）不過前述的劉銘傳寫誤事件，在《月摺檔》內仍如實抄錄，而於《海防檔》抄件中卻已經改正。些微差異，或可看出抄寫者的心思。（圖 11）

而另調查中國歷史第一檔案館所公開的奏摺，當中有一件內容與體例皆甚為工整，字跡也相當接近其他劉銘傳所書寫的奏摺，且前述誤寫處同樣有誤，或即為鐵路奏摺的本尊。但該件沒有硃批，另並加有抄寫的封面，除事由外，日期則註明「四月初十日」，當日是慈禧太后下旨轉交海軍衙門研議的日期，應是移交時所添加。而海軍衙門覆議後，事件的最終意

見或係批奏於海軍衙門轉回的卷宗上，以致劉銘傳的原奏上並無硃批。但更進一步的細節，仍待更多資料來比對。（圖 12）

小結

代表臺灣鐵路建設起源的〈擬修鐵路創辦商務摺〉，從三月二十日起奏，到四月二十八日獲得批示，歷經約一個多月。其流動非僅是直線的「上陳—批示」，除歷經了轉交研議，期間並發生劉銘傳誤書小插曲。但在獲得海軍衙門的覆議支持下，鐵路建設之議得以順利通過，劉銘傳的罰俸危機最終亦是無事落幕，整起事件可謂有驚無險。雖該檔案原件並不在臺灣，但藉由故宮典藏的紀錄，仍可資了解清代臺灣鐵路籌辦序幕的若干樣貌。

作者任職於本院書畫文獻處

註釋：

1. 洪安全總編輯，《清宮洋務始末臺灣史料·第二冊》（臺北：國立故宮博物院，1999），頁 1333-1337。
2. 李國祁，《中國早期的鐵路經營》（臺北：中央研究院近代史研究所，1961），頁 69-70。
3. 臺灣銀行經濟研究室編，《道咸同光四朝奏議選輯》（臺北：臺灣銀行經濟研究室，1971），頁 45-68。
4. (清) 奕譞等，《光緒朝月摺檔》，〈為議覆臺灣擬修鐵路創辦高（商）務事宜事〉，光緒十三年四月下，頁 243-246。統一編號：故樞 004085，國立故宮博物院藏。
5. 中國第一歷史檔案館、海峽兩岸出版交流中心編，《明清宮藏臺灣檔案匯編·第二〇三冊》（北京：九州出版社，2009），頁 292-295。
6. 《海防檔》出版後，學者吳幅員就當中臺灣的部分（比例佔約百分之二左右）輯成《臺灣海防檔》，收錄另成臺灣銀行經濟研究室出版的《臺灣文獻叢刊》第 110 種。

參考書目：

1. 吳小虹，《重回清代臺北車站：古鐵道和一座謎樣的火車站》，臺北縣：博揚文化，2006。
2. 國立故宮博物院編輯委員會編，《故宮臺灣史料概述》，臺北：國立故宮博物院，1995。
3. 莊吉發，《故宮檔案述要》，臺北：國立故宮博物院，1983。
4. 黃嘉謨，《甲午戰前之臺灣煤務》，臺北：中央研究院近代史研究所，1961。
5. 戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島·臺灣鐵道》，臺北：國立臺灣博物館，2014。