

檜林、溫泉、鐵線橋

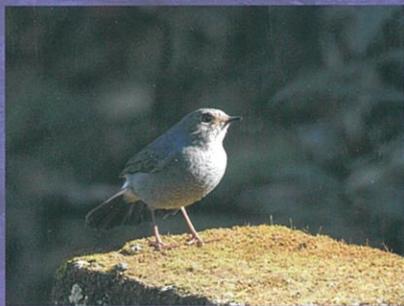
近代八仙山林場的成立與旅行書寫

(1910-1930)

台灣·文·化·系·列

72

吳政憲◎著



本書榮獲
科技部
人文社會科學
研究中心
補助出版

檜林、溫泉、鐵線橋

近代八仙山林場的成立與旅行書寫(1910-1930)

吳政憲◎著

稻鄉出版社 發行

目次

第一章 緒論.....	1
第一節 研究動機與回顧.....	39
第二節 章節安排.....	70
第三節 體例與單位說明.....	79
第二章 理蕃與森林事業的展開.....	85
第一節 理蕃與森林調查.....	86
第二節 伐採軸線分期.....	116
第三節 針葉樹市場供需.....	148
第四節 組織與經費配置.....	165
小結.....	194
第三章 林場運作與運輸系統建置.....	199
第一節 道路、臺車與森林輕鐵.....	202
第二節 大甲溪放流運輸.....	238
第三節 山地運輸.....	252
小結.....	307
第四章 旅行文本與書寫.....	313
第一節 八仙八景今昔.....	316
第二節 旅行遊記與森林思維.....	352
第三節 八仙山人事物.....	386
小結.....	420
結論.....	425
徵引書目.....	433

第一章 緒論

1915 年臺灣發生三件事，一是臺中一中的成立，二是八仙山林場開始運作，三是「五年理蕃計畫」結束。前兩者當被稱為臺中廳「二大事業」，「臺中街商況，必有一番振作」。¹伐木的產能多少？將帶來何種助益？充滿很多想像與期待。一百年後的 2017 年底，一次八仙山森林公園步道之旅，進入海拔 2 千公尺以上的檜木林，呼吸到不同體驗的清新空氣，目睹孤立的木馬道解說牌，篤銘橋下十文溪與大甲溪的匯合處等。之後以八仙山為關鍵字搜尋後，發現有百年伐木史的這座山，似可讓造訪者有更多的歷史感，但八仙山故事匱乏，曾為「臺灣八景」一事，識者無多，遑論還有「八仙八景」，更細節的人文地理幾乎空白，因為故事散佚，故首要之務，不是評論林業營運成敗，而是找回被遺忘的森林紀事。

故事應該被重新挖掘、詮釋，反饋到人類對森林利用的反思，增進人文旅遊內涵。八仙山不缺戰後故事，最被研究者忽略的是 1910-1930 年代，從木馬道、輕軌、傾斜鐵道，再到空中索道的過程。有別阿里山與太平山，八仙山擁有所有日治林業運輸工具，傾斜鐵道更是臺灣唯一、日本首創與東洋第一，但這些運輸系統都因 1959 年的八七水災後中止，從那之後的半世紀，耆老凋零，傳承斑駁，故事沒於蔓草。

八仙山有 102 年開發史，但最初 20 年卻如迷霧，被遺忘在

¹ 〈臺中市況有望〉，《臺灣日日新報》第 5261 號，大正 4 年 2 月 10 日，6 版。

2 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

歷史的八仙山之美，只能從史料中喚醒。2012年8月，臺中市政府計畫恢復八仙山森林鐵道，探勘後發現：「鐵道沿途風景『超美』，壯麗的山光水色，特別適合規畫為旅遊路線。」²本文將進一步根據史料歸納，大甲溪左、右岸運輸系統所見的歷史之美，美的具體內涵為何？八仙山之美的特色是什麼？

現況中，對曾於1927年入選臺灣八景的八仙山，論者稱為「被遺忘的臺灣八景之一」，2005年觀光局票選臺灣八景，已無八仙山，現在到八仙山，除步道通八仙山主峰外，基於安全種種考量，活動範圍僅限於佳保臺週邊，讓現代訪者難以想像為何八仙山會在1927年入選臺灣八景，美在哪裡？那裡才是八仙山之美？缺乏地理資訊，也無美的體悟，論者歸因於缺乏前瞻全盤規畫，造成八仙山被世人遺忘。³無論是否缺乏規畫，但活動地域的大幅萎縮，行程安排縮減為一日遊為主，類此循環，交互影響。另一種觀光的做法是新增設施，但會短多長空，隨著熱潮過後失去新鮮感（例如天空步道、天梯吊橋等），沒有歷史脈絡的設施，不易長久。

一、森林敘事「扁平化」與「立體化」

八仙山故事偏向戰後初期，日治時期則以後期為主，本文透過旅行文本史料，或能將「扁平化」的故事敘述，從空間上略為

² 〈拚觀光！催生八仙山小火車〉，《聯合報》2012年8月6日，B2版。

³ 〈被遺忘的台灣八景之一：八仙山〉，網址：

<http://brezel.pixnet.net/blog/post/22361126-%E8%A2%AB%E9%81%BA%E5%BF%98%E7%9A%84%E5%8F%B0%E7%81%A3%E5%85%AB%E6%99%AF%E4%B9%8B%E4%B8%80%3A%E5%85%AB%E4%BB%9%E5%B1%B1>。引用日期：2017年12月31日。

擴充，時間上往日治前期延伸，讓整體敘述更「立體化」。

臺灣森林良材經過千年演化，荷蘭人 17 世紀到瑯嶠指出，老佛附近森林，樹木的數量幾乎無法計算，除可做粗重木樑外，也可做很好船的肋材，木材用推車經平地道路，容易運到海邊。到了清代的瑯嶠社，「喬木茂盛，長林蒼蒼」。⁴顯示臺灣良材自古有之，數量令人讚賞，低海拔地區即有。日人抵臺後，對臺灣中海拔森林的書寫，亦充滿驚嘆，開始有系統地經營中海拔最具經濟價值的「針葉五木」，本書就是要透過八仙山旅行書寫，結合現在地景地貌，重現過去與現在八仙山林場的對話，套疊同地跨時空的書寫歷史，讓森林敘事從「扁平化」增加「立體化」元素，進而理解，愛惜森林。

旅者造訪某地，期待被滿足諸多要項中，有一項是歷史。故重新詮釋八仙山的歷史原貌，特別八仙山各歷史景點都不是險峻山徑，甚至是登八仙山必經之地，例如從松鶴部落上八仙山，會經過一片空地，如果梳理史料，便知這是最初伐木的樵夫聚落，但因八仙山歷史最初 20 年的空白，我們看到的還是一片空地，而不是想像，因為沒有歷史素材可供憑藉，這種同一地點歷史與現況完全脫節的景點，還有傾斜鐵道、清水臺伐木聚落等，日治的八仙山是以週邊整個系統在運作，因伐木的結束，這些點線面的鏈結逐漸斷裂，最後八仙山只是指佳保臺與八仙山主峰而已。本文嘗試重拾故事，希望兼俱研究與應用價值。

⁴ 吳玲青，《界外之人：琅嶠地方的歷史與人群》（臺北：麗文文化事業公司，2017 年 2 月），頁 27-28、47。

4 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫



八仙山林場開發歷史自 1910 年代開始，至今超過百年，林場也轉型為國家森林遊樂區，但林場最初的 10 年，伐木軸線在久良栖（今松鶴部落），而非佳保臺。久良栖是八仙山伐木的「初始」，這個經驗對 1920 年代敷設森林鐵道、傾斜鐵道，甚至是空中索道，都有珍貴的經驗累積，在現有關於八仙山林場研究中，這一段似乎完全空白。回歸原點是近年風潮，如麵包師傅跳脫精緻，追尋原料初衷，八仙山亦同，八仙山，自然、人文地景變化太大，最初原貌不復追尋。本文希望透過史料，能梳理八仙山原來樣貌。

「圖 2」是 1998 年的八仙山觀光報導，裡面有詳實的住宿交通路線，但對於八仙山的歷史人文，除了指出是昔日三大林場外，餘皆空白，這是 20 年前的報導，故謂八仙山林場歷史的空白，並非虛語。



圖 2 《臺灣日報》刊載八仙山觀光資訊（1998 年）

資料來源：《臺灣日報》1998 年 5 月 1 日（臺灣文獻整合查詢系統）。

2006 年 7 月，東勢林管處統計進入八仙山遊樂園人數僅 3600 多人，與其它遊樂區動輒上萬人相比，顯得冷冷清清。曾經的臺灣八景，與阿里山、日月潭並列，今卻兩極。七二水災重創，入口車道難以擺脫災區形象，有的遊客表示，不一定是中橫 921 地震後管制，因為到八仙山不需通過管制站，而是「八仙山相關遊憩點不多，設施又老舊，才會乏人問津。」⁵設備老舊是經費問題，但遊憩點不多，是管理問題，沒有故事素材，是更深層的基礎問題。與其在挹注經費設備、委外降低成本等方面努力，不妨參考太平山在羅東有林業博物館，從深化林場故事的文化面著手。

⁵ 〈八仙山遊樂區整修拼觀光〉，《聯合報》2006 年 8 月 1 日，C2 版。

6 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

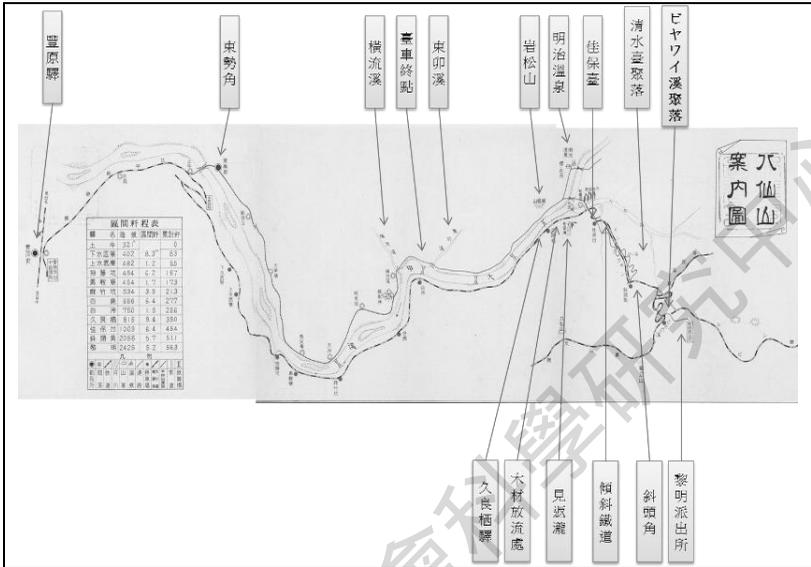


圖 3 八仙山週邊重要地點位置圖

資料來源：臺灣總督府營林所，《八仙山案內》（臺北：該所，出版年原件不詳），內頁插圖。

八仙山的前 10 年無疑是關鍵期，營林所庶務課長能澤外茂吉指出，「古來十年為一昔，其間事物變遷頗著」。⁶借用這句話，八仙山林場的第一個十年，史料不多，論述也少，重要卻蒼白。

日治時期八仙山地景、開發概況，空間配置，被化約在 1920-1930 年代，最初的 1910-1920 年代反而呈現空白，因為文本的堆疊，易使研究者將 1930-1940 年代八仙山文本化約為整個

⁶ 能澤外茂吉，〈營林所の今昔〉，《臺灣警察協會雜誌》第 108 號（臺北：臺灣警察協會，無版權頁，從內容年代推測為 1926 年出版），頁 132。

日治時期文本，甚至連結到戰後。例如，蛇木溪出現的年代，八仙山伐木路線未偏向谷關方向，而是西側的松鶴部落，木材放流也是從松鶴部落下大甲溪至土牛，最初的 5 年奠定人與地勢、技術與設備的磨合期，至關重要，但都未被過去研究者探討過，容易讓讀者以為，八仙山東側的佳保台、遊客中心、空中索道、十文溪、八仙山登山口等，才是過去林業史跡的全部。事實上，松鶴部落上八仙山一線，才是八仙山林業最初發源地，過去研究者未發現此點，所見松鶴部落是久良栖、車站、林場巷與檜木宿舍群，還有松鶴到谷關的森林鐵道，若能補上八仙山最初伐木區域在松鶴部落的歷史，文化資產與觀光導覽會更完整，檜木宿舍群與久良栖車站，不會是松鶴歷史最悠久的文化財，因為久良栖到佳保台森林鐵道尚未敷設前，山區伐木已經啟動。

八仙山是中臺灣唯一官營林場，在日治到戰後的百年伐木歷史中，從《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》一書中顯示，⁷能口述的最資深耆老為 1920 年代出生，最快到八仙山當學徒也是 1930 年代的事，距八仙山運作至少 15-20 年，因此口述會有最初 20 年的空白，耆老固然可以聽聞父執輩轉述，記憶力也不曾斑駁，但畢竟不是親身經歷，口述會遇到顯而易見的瓶頸。最初的空白，耆老們來不及參與的過去，只能透過史料、現地調查來釐清，特別是基礎軟硬體的摸索與經驗累積，這也是本文選擇 1910-1930 年代為研究時間斷限的原因。

八仙山在三大林場中，特色是「三低」，分別是產能低、營收低，及被關注度低，從經營史角度而言，八仙山林業的前 20 年，是林業經營值得借鑑的個案。造成虧損主因，是八仙山地勢

⁷ 行政院客家委員會，《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》，頁 129、144。

8 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

陡峭，運材系統的設計與搭配別具特色，有臺灣唯一傾斜鐵道的地貌景觀，是旅者必乘的交通工具。八仙山在最短距離、空間壓縮內，同時擁有檜林、溫泉與豐富林相變化，八仙山美的內涵與特色，值得重新回顧。

1920年，一位到八仙山的旅人，眼見溫泉檜木、雲海彩霞、奇岩白溪、翠松楓紅後，驚嘆說八仙山宛如一位「不用化妝的山姑娘」。⁸

原始森林，多維視野，這是最初的八仙山，也是消失在歷史中八仙山，特別八仙山是中臺灣唯一日治官營林場，具有森林紋理，與都市古建物不同，森林最重要的資產是樹木，特別是數百年以上樹齡的巨木，這些珍貴資產在過去一百年皆已伐除，要搶救的不是保留一棟建築，而是從史料回到「山姑娘」百年倩影，這是研究首要動機。



圖 4 縱貫線豐原站戳章(1938年)

資料來源：《旅と運輸》第8號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1938年2月發行），昭和13年2月18日，1版。

⁸ 〈思ふまいと〉，《臺灣日日新報》第7279號，大正9年9月13日，6版。

日治八仙山除林場經濟功能外，其符號也與中臺灣連結，是地方特色行銷的核心，如今提起八仙山，大概不會是中臺灣的特色符號。1930 年代，縱貫線豐原站的戳章中，已經出現地方特產與自然人文地理，請參考「圖 4」。豐原站戳章背景即八仙山，蜿蜒流出的是大甲溪，前排左方是二株八仙山林產特產樹種檜木，連樹的分枝特性都有繪出，右方是豐原結穗稻米，八仙山麓的再升霧氣為明治溫泉。日治時期各火車站幾乎都有戳章，1930 年代已有不少人開始搜集這些戳章，每個戳章代表車站所在地的特色，能在極短時間內，給旅者直觀印象。戳章設計難度高，因為要在有限空間內，放入象徵土地特色元素，讓觀者一目瞭然。⁹

八仙山的歷史，被聚焦在林場經營數據上，沒有旅行書寫，而想瞭解八仙山林場最初 20 年，只有透過旅行文本才能拼湊，而非官書檔案，這是八仙山研究與史料上的反差。

日治時期不少個人或組織到八仙山調查、參訪與觀光，留下的文本未被歸納與分析，每個文本對於人事時地物詳簡不一的描述，透露很多地理位置與距離，細心梳理，可拼湊出沿線鐵路、手押臺車、吊橋（鐵線橋）、城鎮素描、民眾百工、生活樣態、警察家眷、蕃漢關係、山川景勝等寶貴資訊，折返點則是明治溫泉。伴隨登八仙山的話，文本還會緩緩釋放出林場的立體圖像，包含身處八仙山檜林中的聽覺、觸覺、視覺與嗅覺，還原八仙山歷史的感官體驗，故將旅行文本當成史料，應是研究八仙山議題的重要視角。

火車、城鎮與森林文本，不獨臺灣，也是 19-20 世紀殖民者、

⁹ 《旅と運輸》第 8 號，昭和 13 年 2 月 18 日，1 版。

參與殖民經營者的常見主題，如法國在越南、荷蘭在印尼，以及英國在印度等，具有跨國的共時性，貫穿東勢到八仙山的大甲溪、鐵路與臺車，也是當時全球化縮影之一，亦能以這個共時性研究框架為參照對象，在印度擔任警察的英國人怎麼看英國殖民政策？到久良栖旅遊的殖民者怎麼看待被殖民者？這些既是主題，亦透露「他者」視角下的八仙山。

日治時期，臺灣重要產業區域，都會帶動週邊聚落成長，形成產業發展地與前進基地、後勤基地的依存關係，如八仙山與東勢、豐原，阿里山與嘉義，太平山與羅東，這些城鎮發展都與林業關係密切，營林所的行政中心（出張所）都在這些城鎮，而不是在山上。伐木的儲木池，也逐漸轉移到這些城鎮，便於銜接鐵路，所以 1930 年代豐原驛的戳章，表現的是八仙山、大甲溪、明治溫泉與檜木，除了豐原的稻米外，五分之四都與八仙山有關，一幅以檜木為核心的山水意象，儘管豐原驛是往八仙山第一個轉運站，距離八仙山尚有 40-50 公里，但豐原特產與八仙山符號，在戳章中結合。1945 年後，隨著臺灣經濟起飛，旅遊活動增加，八仙山百年風采，卻往相反方向走入歷史，漸為世人遺忘。現行論述的八仙山都未觸及最初樣態，目前八仙山開放區域，只是以前旅者活動範圍的一小部分，透過史料及田野調查，是活化八仙山歷史想像的路徑之一。

二、八仙山、阿里山與太平山的比較

日治初期阿里山、太平山與八仙山都以伐採檜木見長，稱為「三檜山」，這個稱謂到 1920 年代仍被沿用，「三檜山」就是三

大林場的統稱。¹⁰

三大林場中，八仙山在產量、被關注度、鐵道系統特色等各項指標，皆敬陪末坐。本文將闡釋，八仙山的特色不在於上述項目之比較，而是特殊自然風景、人文地貌與美感特色，並藏於各旅行文本中，這才是八仙山與另外兩座林場的最大差異。

八仙山產能曾被營林局寄予厚望，將阿里山、太平山與八仙山的產能，設定為 20 萬、5 萬與 3 萬尺締。¹¹當時評估阿里山還可開發 25 年，太平山 60-70 年，「至於補植樹苗，以為將來製料計，亦要經許多年月，始能入斧也」。¹²八仙山在三大林場中，開發時間不是第一，但與另二處林場有區位分工的相對基礎，既能滿足中臺灣市場需求，也能透過縱貫線輸出島外，更是阿里山林場的接班者，在沒有新的林場開發前，八仙山與太平山都被充分期待。最後，八仙山是三大林場中，評估使用年限與藏量最小的。

根據 1926 年調查，八仙山單位產量最高，特別八仙山面積只有太平山四分之一，阿里山二分之一，故八仙山稱為森林寶庫是名實相符的。¹³

¹⁰ 〈營林局新事業〉，《臺灣日日新報》第 5940 號，大正 6 年 1 月 13 日，2 版；〈八仙山遊記（一）〉，《臺灣日日新報》第 9256 號，大正 15 年 2 月 11 日，3 版。

¹¹ 「尺締」，有時寫為尺或才，指的都是同一單位。其數據再乘以 0.33 即為立方公尺。基本上 1 尺締約指樹木直徑 30 公分，長度 360 公分，換算約 0.324 立方公尺。

¹² 〈營林局之伐檜〉，《臺灣日日新報》第 6133 號，大正 6 年 7 月 25 日，5 版。

¹³ 〈八仙山遊記（一）〉，《臺灣日日新報》第 9256 號，大正 15 年 2 月

12 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

八仙山在日治三大林場的敘述排序上，1930 年代逐漸標準化，在論述臺灣總督府營林事業時，最先討論的都是阿里山，次為太平山，八仙山居末。如 1936 年出版的《躍進臺灣的全貌》，提及營林事業，順序、頁數皆如此。¹⁴1941 年總督府出版的《臺灣讀本》也提到八仙山，但只有 2 頁，如果字數跨頁合併，則只有 1 頁，相較阿里山及嘉義製材所則有 6 頁。¹⁵八仙山產能雖敬陪末座，但不代表沒有主體論述，透過史料，本文將闡釋八仙山自然地貌與人文風景的獨特性。



圖 5 白毛山俯瞰右方大甲溪谷

說明：拍攝位置為白毛山山頂，左前方 11 點鐘方向為東卯山，

11 日，3 版。

¹⁴ 池上清德，《躍進臺灣的全貌》（臺北：臺灣教育資料研究會，1936 年 6 月發行），頁 133-137。

¹⁵ 臺灣總督府情報部，《臺灣讀本》（臺北：臺灣時報發行所，1941 年 2 月發行），頁 22-23。

山下即為蜿蜒而上的大甲溪谷，從這可看到裡冷部落、久良栖(松鶴部落)兩座跨越大甲溪的紅色鐵拱橋，本文所探討的故事，皆於此溪谷中。

資料來源：作者自行拍攝（日期：2017年11月3日），地點：谷關七雄白毛山步道。

阿里山森林成名最早，還有日本最大、世界巨木群之一的阿里山神木（紅檜），直徑6公尺、高51公尺，材積1,800石，是臺灣木材重鎮。¹⁶阿里山除了森林著名外，同時也是知名觀光地點，投入龐大硬體生產設備，包含三大林場中最長、最早敷設的森林鐵道系統，與玉山（新高山）同列國立公園候選地點。¹⁷營林所作業課長指出，阿里山伐採天然林木的餘命有限，今後期待收益增加的可能性不高。¹⁸而能接替阿里山產能的，只有太平山，而非八仙山。太平山在1924年，被評估藏量有阿里山的三倍之多。¹⁹

1916年《營林局事業一斑》推估，八仙山有853萬尺締，以每年伐採4.5萬尺締計算，單針葉樹可使用82年。²⁰1933年，

¹⁶ 吉井隆盛，〈特種林木の分布竝に其蓄積に就て〉，《臺灣の山林》第85號（臺北：財團法人臺灣山林會，1933年5月發行），頁20-21。

¹⁷ 大石浩，〈本島の官營斫伐事業〉，《臺灣の山林》第123號（臺北：財團法人臺灣山林會，1936年7月發行），頁108。

¹⁸ 同上註，頁105。

¹⁹ 〈阿里山に三倍する太平山の檜林〉，《臺灣日日新報》第8484號，大正13年1月1日，15版。

²⁰ 臺灣總督府營林局，《營林局事業一斑》（臺北：該局，1916年4月發行），頁45。

14 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

八仙山林場伐木區朝十文溪上游發展，海拔約 1,800-2,400 公尺，當年推估藏量有 536 萬石，阿里山 528 萬石，太平山 583 萬石。²¹透過不同時期，不同調查方法，不同伐木區域，要掌握三大林場木材蘊藏量，基本上是逐年變動，而非固定不變的。

1932 年，鈴木重良針對太平山植被調查報告指出，太平山面積於三大林場居首位，事業發展也凌駕阿里山與八仙山，到 1930 年止的 10 年間，太平山共搬出 32.1 萬立方公尺 (Cubic meter)，歸因於造林成績極佳的結果。²²1930 年代青木繁到太平山視察，接待的警察攤開地圖說，太平山森林與阿里山相比，無論面積或蓄積量，都凌駕阿里山。²³

表 1 日治八仙山、太平山與阿里山林場優缺點比較

項目	阿里山	太平山	八仙山
運輸道路	42 哩	20 哩	30 哩
檜材藏量	2 (800 萬尺 締)	3	1 (200 萬尺 締)
檜材年齡	高	中	中
主要運輸方	鐵路	放流 (蘭陽)	放流 (大甲)

²¹ 吉井隆盛，〈特種林木の分布並に其蓄積に就て〉，《臺灣の山林》第 85 號，頁 21-22。

²² 鈴木重良，〈太平山森林の植生調査報告(豫報)〉，《林學季報シルビア》第 3 號 (臺北：臺北帝大附屬專門部林學教室，1932 年 7 月)，頁 157。

²³ 青木繁，《森を顧みて》(臺北：南日本新社，1931 年 6 月 10 日發行)，頁 378。

式		溪)	溪)
總面積	18,173 甲	66,064 甲	16,555 甲
伐採面積	1,657 甲	1,009 甲	324 甲
伐採比例	9%	2%	2%
針葉樹藏量	508 萬石	402 萬石	2,591 萬石
闊葉樹藏量	1,281 萬石	576 萬石	2,699 萬石
總森林藏量	1,790 萬石	978 萬石	5,291 萬石

說明：「尺締」，有時寫為尺或才，指的都是同一單位。其數據再乘以 0.33 即為立方公尺。基本上 1 尺締約指樹木直徑 30 公分，長度 360 公分，換算約 0.324 立方公尺。

資料來源：〈檜材統一計畫〉，《臺灣日日新報》第 5188 號，大正 3 年 11 月 27 日，2 版；〈八仙山之真相（續）〉，《臺灣日日新報》原件號次不清，大正 3 年 6 月 28 日，5 版。（總面積、伐採面積、針與闊葉樹藏量）能澤外茂吉，〈營林所の今昔〉，《臺灣警察協會雜誌》第 108 號，頁 134。

1920 年底，原為臺灣木材寶庫的阿里山，經過數年開採，二萬坪、奮起湖一帶森林，「人跡所通，斫伐已盡」，如沼平地方，「一望如牛山濯濯，再閱六七年必罄」，當時在眠月東西兩側，沿鐵道所及採伐，「扁柏紅檜之良材少，眠月西部，多產亞杉、姬子杉、姆杉」，所出大率此類。太平山則一年一年有機會產量超越阿里山（每年約 12-13 萬石），「以扁柏香杉居多，其它杉類，與阿里山略同，尚足二十年伐採」。²⁴接著提到八仙山謂：

²⁴ 〈八仙山木材漸盛〉，《臺灣日日新報》第 10635 號，昭和 4 年 11 月

16 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

若豐原八仙山，無甚特色，滿山紅檜拇杉占多，拇杉尤易腐朽，本年產量約 4-5 萬石。²⁵

當時報導標題謂八仙山樹種，多為「樗櫟散材」。1936 年，阿里山木材銷售量是圓木 9.6 萬石，八仙山 7 萬石，太平山已經達 13 萬石。²⁶這個變化趨勢是阿里山圓木銷量降低，八仙山在增加，太平山則超越阿里山成為第一。

若將日治三大林場比喻為三姐妹，八仙山是「小妹」，產能敬陪末座，檜木單位密度不及阿里山，伐木面積不如太平山，既無阿里山「大姐」的宏偉莊嚴，也沒太平山「二姐」的雍容華貴，「小妹」的特色是空靈輕巧，結合週邊自然人文元素營造出的特殊旅境，而且將溫泉、檜林與山水濃縮在一日往返的地域，毋需長途跋涉，即可飽覽山溪雲谷、霧檜松楓，別有意境，這一點是八仙山的差異化優勢，為其它景點所不及。

當時將阿里山多稱為巨木森林，多數所謂的神木都是紅檜為主，八仙山則稱為大檜林，不以個別巨木見長，而是檜木森林的群聚景觀為擅。八仙山 1927 年入選臺灣八景，除前一年《臺灣日日新報》拍攝之影片行銷奏效外，原始美的體質才是核心，故八仙山當時被稱為「不用化妝的山姑娘」。

八仙山是一個相對年輕的檜木森林，巨大材少，在運輸技術不純熟的年代，巨大材可能面臨運輸困難，木材中空機率高，加工不易等缺點。神木級的檜木有很多用途，特別是印象宣傳，但對商業而言，中小尺寸的標準材更佳，有效率運輸與銷售，創造

25 日，4 版。

²⁵ 〈八仙山木材漸盛〉，《臺灣日日新報》第 10635 號，昭和 4 年 11 月 25 日，4 版。

²⁶ 池上清德，《躍進臺灣的全貌》，頁 138。

產值。這一點，可能與認為檜木年齡愈長愈好用的刻板印象，有所相違。

標準材也有尺寸級距，1916年1月，大盤商鈴木商店，希望木材尺寸能更標準化，詳細如切面方正，直徑從頭到尾一致，這都影響材積的計算，表面缺損小等。但另外官方也規定，八仙山木材尺寸分為5種，最短是2.1公尺，最長是6公尺，阿里山最長則達11-12公尺，故八仙山是以生產標準材，而非巨大材為主的林場。材積計算單位為尺締，一尺締為直徑30公分、長度3.6公尺的圓木。另外，直徑如何標準化，當時會發給樵夫頭巾，全長60公分，故頭巾拿下來測量後，頭巾的一半就是30公分，這是山上便於切割木材時，不須另攜測量工具的簡便方法。²⁷

再將八仙山與週邊中級山相比，八仙山與同樣是日治伐木區的馬崙山，加上松鶴部落對面的東卯山，部落後方的唐麻丹山，以及白毛山，麗陽營區內岩松山後方的屋我尾山，加上明治溫泉後方的波津加山等並稱「谷關七雄」。但真正在日治時期有豐沛人文歷史的八仙山反而只是其中之一，而且只是在佳保臺附近環形步道健走，或往返八仙山頂，對八仙山週邊的文化積累，似已被塵封在歷史中。

三、八仙山林場地理範疇界定

八仙山林場數十年運作中，地理範疇先東西、後南北，不斷擴張，1973年出版的《八仙山事業區森林資源》一書中，已擴張到大安溪以北，現今苗栗與新竹的交界處，而且兩個林區未連

²⁷ 臺灣總督府營林局，《法規提要（全）》（臺北：該局，1917年5月發行），頁70-71。

接。²⁸這已經超出八仙山地理的範疇，故必須界定本文探討的八仙山林場，地理範疇為何？

林場雖以八仙山為名，因為八仙山只是最初作業區，或稱前 10 年的作業區。事實上，八仙山林場在日治時期採伐區是從合歡山支脈，白姑大山以西開始，稜線上經過ルビン山、奇崙山（ギルン山，現稱基隆山）到八仙山一帶森林之謂，是營林所臺中出張所砍伐樹木事業地之總稱，非單指八仙山主峰周邊而已。²⁹在日治時期史料中，很少提及到往新山、馬崙山方向伐採，那是戰後的重點區域，時間起迄完全不同，不在本書討論時間斷限與範疇。

根據 1914 年林政單位提交總督府的〈八仙山森林作業方針〉指出，八仙山森林位於中央山脈中，從合歡山開始分歧的一條支脈，以白姑大山以西林地為主，東西長 11.78 公里，面積約 1.2 萬公頃，南有北港溪、北有大甲溪兩大溪流，海拔 600-2700 公尺。伐木、觀光、聚落及活動等故事，多發生在這一片森林間。³⁰到 1938 年，八仙山林場範疇擴大為東西 16 公里，南北 12 公里的大檜林，面積 16,057 公頃，有傾斜鐵道 2.3 公里，到土牛儲木場 48 公里鐵道敷設運材。³¹

²⁸ 臺灣省農林航空測量隊編印，《八仙山事業區森林資源》（臺北：該隊，1973 年 6 月出版），頁 8。

²⁹ 張萬源，〈八仙山の概要〉，《瑞穗》第 12 號（嘉義：嘉義農林學校校友會，1937 年 7 月發行），頁 44。

³⁰ 〈八仙山ノ經營ニ關スル通牒〉，《臺灣總督府公文類纂》15 年保存，第 5783 冊，第 3 號，大正 3 年 1 月 1 日，頁 59。

³¹ 〈二月の旅(上旬)八仙山〉，《旅と運輸》第 7 號（臺北：臺灣交通問題調查研究會，1938 年 2 月發行），昭和 13 年 2 月 5 日，21 版。

現今臺八線位於大甲溪左岸，交通網的便利，使得八仙山週邊都被視為一個整體，而不限於八仙山，故應以「流域」概念取代「山脈」。基於上述，所謂的八仙山林場，實則為白姑大山到八仙山之間，南北兩側以南邊北港溪、北邊大甲溪為界限的林業資源，日治初期的檜林調查，也是從八仙山登白姑大山，用流域的概念來調查資源分布，故以溪流概念來涵蓋，亦符合日治時代森林調查的思路。

本文探討的區域以 1914 年的調查為範疇，加上大甲溪明治溫泉（谷關溫泉）到豐原驛的左右岸重要據點，如土牛驛、東勢街、藤竹坑驛、久良栖社、橫流溪、東卯溪等，是本文討論的地理範疇。

四、「微區域」的個案研究

「區域研究」下還有「微區域」研究，能更細緻處理多維度史料，讓歷史元素更豐沛，細節釐清與還原，但前提是史料的質與量必須足以支撐。不只八仙山，另外兩個林場，若能從旅行文本出發，「微區域」的研究方式，應能找出以往研究未曾注意的面向，找出歷史事實中特別的、有可讀性的、有應用潛能的素材，既是學術研究，亦能促進人文觀光。

本文探討地理範疇的核心區域，是久良栖、佳保臺與黎明派出所這一片森林的微區域研究。這片區域 80-90% 都是伐採檜木，因為是一大片，故稱為「大檜林」。檜林是指豐富扁柏、紅檜的原生林，這些三大林場都有，是特色必備要素。其次，太平山與八仙山週邊都有溫泉，但八仙山的作業地與明治溫泉距離最近，山上據點清水臺、黎明都能泡湯，八仙山有地理上最群聚的效果。阿里山有龐大鐵路系統，大甲溪兩岸有很多鐵線橋，八仙

20 檜林、溫泉、鐵線橋：近代八仙山林場的成立與旅行書寫

山還有當時號稱東洋第一的傾斜鐵道，太平山也有傾斜鐵道，但設立時間、長度與斜度，都不及八仙山。1920 年代前後，檜林、溫泉與鐵線橋都已建置完成，1930 年代運用純熟，帶給造訪者在短時間內，就能在海拔 1,000-2,400 公尺間快速移動，體驗垂直林相變化，稜線盡覽南北群峰，這是八仙山獨有特色。

旅行對日治時期一般人而言，是生活中不存在的單元，純粹到八仙山旅行的也不多。以 1930 年代為分水嶺，在此之前，與其稱為旅行，實際上多半有目的，主要以調查、實習為主，或可稱為「調查旅行」。在分水嶺後，旅行的行程隨著交通網啟用，空間移動可在時間中預期，行程標準化，加上五萬分之一地圖，才陸續有純粹到八仙山、明治溫泉，三天二夜的旅遊行程。

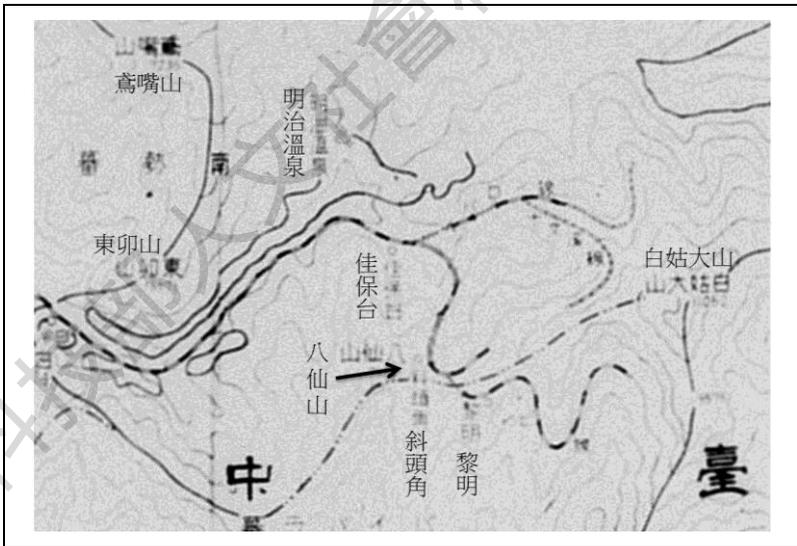


圖 6 八仙山林場事業地圖（1939 年）

資料來源：臺灣總督府營林所，《營林所の事業》（臺北：該所，

1939 年 12 月發行)，頁 68-69 (地圖)

「圖 6」是 1939 年八仙山林場事業地圖，可以看到鳶嘴山、明治溫泉、八仙山主峰、傾斜鐵道終點站斜頭角、黎明派出所、白姑大山，裡面最重要資訊是黎明附近軌道敷設到黎明往白姑大山方向，越過鞍部，是現在裡冷林道的前身。從黎明往八仙山主峰方向，反而沒有軌道延伸標示，整個林場伐木作業地域，已往東、南方向轉移。做為一個林業、旅行的個案研究，這些「微區域」的地點變化，很容易轉化為導覽內容，延伸歷史研究的附加價值。

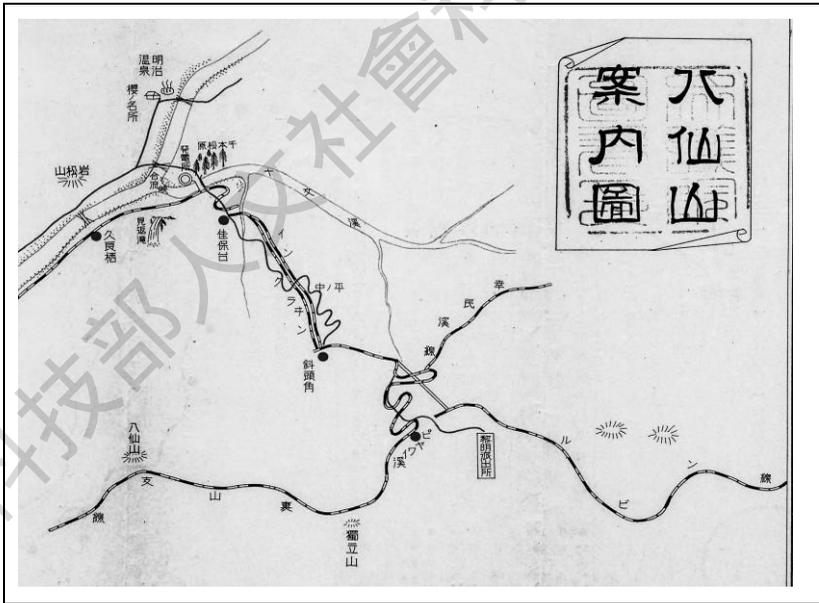


圖 7 八仙山介紹地圖 (全圖)

資料來源：臺灣總督府營林所，《八仙山案內》(臺北：該所，1937

年發行)，內頁折疊地圖（原件無頁數），（国立国会図書館デジタルコレクション）。

研究八仙山林場的歷史，困難處在於提到的微區域地名，如八仙八景、合流峽、岩松山、斜頭角、黎明辦公室、黎明派出所等地，地理資訊付之闕如，極少數如 1930 年代營林所出版的《八仙山案内》有一張跨頁折疊地圖，是少數提供全景地理資訊脈絡者。如「圖 7」所示，可以看到明治溫泉、發電所、久良栖、見返瀧、明治溫泉、佳保臺、傾斜鐵道（還標註有中平段），以及史料中常提到的ピヤワイ溪、黎明派出所等，對各點相對位置的釐清，很有幫助。其次，雖然有此地圖，但這不是測量後繪製地圖，而是一張旅遊為主的導覽示意圖，資訊量有限，除佳保臺、久良栖、明治溫泉等位置與今日相同外，其餘名稱都只是歷史名稱，位於現地何處？多數無人知曉。

五、研究八仙山歷史的三條路徑

八仙山旅行文本提供本文研究三條路徑，分別是環境、人事與物質。透過旅行書寫，呈現八仙山在「他者」眼中的自然樣態，人與自然的感官體驗為何？透過樵夫、木挽勞動條件的考察，理解基層的工作分工、飲食起居、風險與喜樂悲苦。三條路徑都會用到不清楚的黑白照片，也是珍貴史料，它顯示八仙山更早的森林樣態，本文保留這些照片，雖然解析度差強人意，因係首度引用，照片的樸素樣態，不是缺失，反是優點，跟《八仙山林場史話》中的清晰照片，一樣重要。

研究的三條路徑以「圖 8」呈現，八仙山是一個由環境、人與物組成的三角型，無論到八仙山的動機是考察、調查、見習，

基本上都是一種旅行文本，真正以八仙山純粹為旅遊動機的反居少數，至少 1930 年代後才陸續增加。其次，林場這個概念是基於經濟開發、文化向上而進行的生產行為，也就是人、物與環境三者互動的過程與累積，加上時間沉澱，成為今日現況。

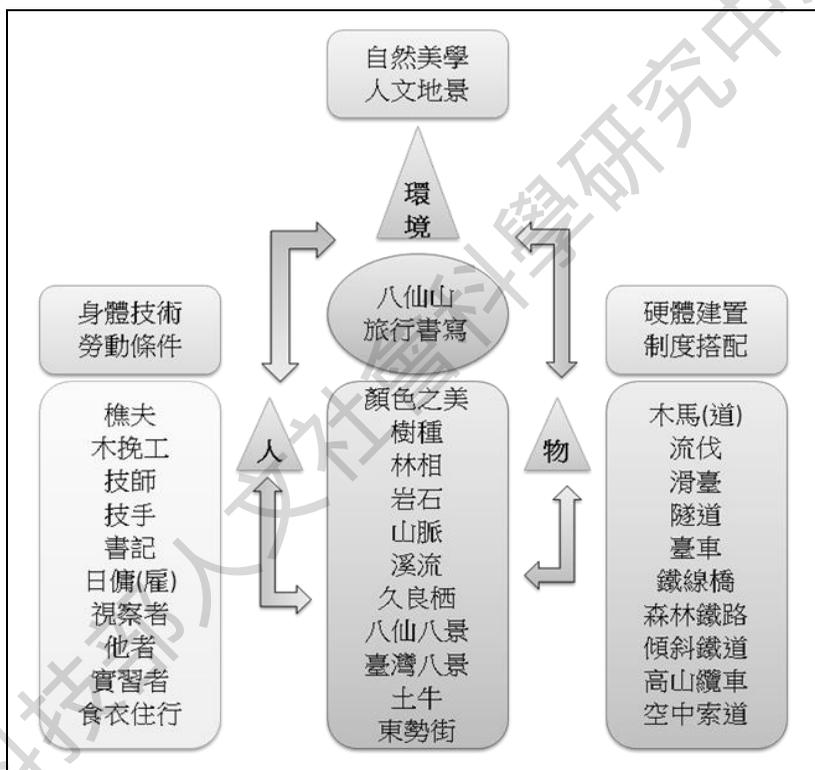


圖 8 日治前期八仙山林場書寫歷史的研究三路徑

資料來源：本文自行繪製。

「人」是身體技術，可看出當時在何種勞動條件開發森林，依職銜、專業不同，廣泛食衣住行範疇內，主要職稱有樵夫、木

挽工、技師、技手、書記、雇員、視察者、他者與實習者，不同職業、專業動機而到八仙山林場的人，留下所見所聞，經梳理呈現初始時期八仙山的原貌，特別有可讀性。

其次是「物」，物是身體功率放大化延伸，透過當時最新的機具，輔助、取代人力增進伐、採、集、輸送木材效率極大化，這些硬體建置包含木馬、木馬道、滑臺、隧道、臺車、鐵線橋、森林鐵路、傾斜鐵道、高山纜車與 1930 年代普遍引進的空中索道。而配合「物」的使用，需要制度做為人與物的媒介，這個互動過程中產生匹配率的變化，如景氣高低連動薪資，陳情到罷工等，山下的波動，連動影響山上作業。再舉一例，新引進的鐵道取代大部分木馬道、木挽工，新引進的設備，讓新科技壓縮木挽工展示身體技術的空間。

物的部分，八仙山最有名的人工地景是「東洋第一」、2 公里長的傾斜鐵道，包含提供整個八仙山電力的十文溪水力發電廠，現址、遺跡，規格細節等，幾乎一片空白。極少人可能知道八仙山伐木軸線始於久良栖社，但當時作業地的空間功能分布，在那些動線伐採？在那條溪放流木材？同樣一片空白。本文將重建這些消失的歷史圖像，如果正確故事愈多，八仙山的森林教育題材就越完整，才能形成一個活化的人文生態系統。

第三部分是「環境」，理想狀態的永續就是不要開發，但理想既不存在，如何有經濟生產又能兼顧自然資源年限，成為追求目標，名曰「永續」。經濟數據愈亮眼，自然環境耗損愈多，觀光資源逐漸消失，最壞狀況是隨時間淪為人、物與環境「三輸」局面。

本文所謂的環境包含自然美學與人文地景，旅遊文本中對八仙山週邊書寫，反映日本人對視覺、色彩的獨特審美觀，看似突

兀，最終和諧的美感體驗，另外能突顯這部分的還有對樹種、林相、岩石、山脈、溪流、久良栖（部落）、八仙八景、土牛站、東勢街等。透過這些多數現況消失的人文地景，史料能增進我們對八仙山的合理想像，提升愛林思想，促進人文旅遊誘因。

人、物與環境形成一個三角，在人與物的不斷運作的利用環境資源下，永續慢慢成為不可逆的汲取，這個過程約 50-60 年，不需要戰後，1937 年調查指出珍貴一級木伐採殆盡的記錄：

大甲溪右岸，位於八仙山及其附近，過去鬱蒼的針葉樹林，現在幾乎都已伐採，並於跡地植林。³²

1960-1970 年間，八仙山慢慢與伐木解離，轉型為觀光、教育及生態復育展示空間。這個漫長歷史進程，對人類而言約 3-4 代，對檜木而言，100 年並不漫長，為求聚焦並細緻處理史料，本文研究時間斷限為 1910-1930 年代，探討百年八仙山林場，最初 20 餘年是如何標準化並制定運作模式，原始八仙山的森林樣態不復追尋，只能在史料中還原與想像。

六、釐清日治林場的幾個刻板印象

對於臺灣日治林場與森林事業，可能有幾個刻板印象，進入實質論述章節以前，須先說明及釐清。首先，八仙山針葉樹種有 5-6 種，但日治前期 80% 都伐採扁柏一種而已。其次，八仙山原始森林的樣態，今不復存，最初的原始美，只能在文字中想像。第三，八仙山珍貴木材，80% 都在臺灣市場銷售，只有 20% 移往日本，而且日治初期，臺日間木材還呈現入超。第四，檜木雖

³² 臺灣總督府殖產局，《森林計畫事業報告書(上卷)》(臺北：該局，1937 年 3 月發行)，頁 269。

然珍貴，但市場是價格導向，基於實用，檜木不是一般民間的首選，福州杉才是。第五，臺灣特有種是紅檜，但在日本不易打開銷路，影響消費變項很多，甚至關係到文化品味、嗅覺體驗。釐清這些刻板印象後，發現原本特殊的，逐漸變平常；過去忽略的，反而是特色，有助於八仙山歷史的後續探討。

（一）森林伐採只以扁柏為主

森林有針葉樹與闊葉樹兩大樹種，日治伐採的是針葉樹，因為經濟價格最高，故有「針葉五木」、「針葉六木」的說法，五木指的是紅檜、肖楠、香杉、油杉與臺灣杉，稱為「臺灣五木」，這五種被稱為「木材界的王者」，加上扁柏為針葉六木。³³本文時間斷限的八仙山林場，80-90%都是伐採扁柏。我們常稱的檜木，指的是扁柏與紅檜，紅檜是臺灣特有種，扁柏是市價最高者。

臺灣 1912-1933 年的 21 年間，營林所伐木量 683 萬石，平均每年 32 萬石，其中有 70% 樹種是扁柏，17% 是紅檜。臺灣森林總量約 7.42 億石，其中闊葉樹 4.88 億石，約 60%，但闊葉樹產量少，僅楠仔、柯等，一方面又從日本移入雜木、栗與椎等闊葉樹種。³⁴

為何只以伐採扁柏為主？除了扁柏市場價格最高外，也與臺灣各林場運輸成本很高有關，八仙山也是以扁柏伐採為主，即便如此，仍然虧損，其它樹種市價不如扁柏者，與其伐採，不如從大陸或日本進口，反而便宜。

³³ 吉井隆盛，〈特種林木の分布並に其蓄積に就て〉，《臺灣の山林》第 85 號（臺北：財團法人臺灣山林會，1933 年 5 月發行），頁 20。

³⁴ 佐治孝德，〈臺灣の營林事業〉，《臺灣遞信協會雜誌》第 134 號（臺北：臺灣遞信協會，1933 年 3 月出版），頁 13。

（二）對原始森林的嚮往

我們現在看到的八仙山林場，已經過 50 年以上伐採，日本木曾山，臺灣的阿里山，後起的太平山，產能最低的八仙山，都有使用年限，不論再怎麼植林，伐採速度遠高於自然生長速度。我們處於伐木結束後的 50 年，新的樹木要回到原始狀態，可能需要數百年，而多數人的壽命，都不會超過 100 年，所以也看不到了。正因為看不到，只能透過旅行、調查文本，重建我們對臺灣中海拔原始森林的想像，「大檜林」、「密林」、「非內地可比」等形容，究竟是怎樣的圖像？

日治初期，臺灣「深山高嶺」地區，有「巨樹良木」的大密林，蘊藏「千古神秘」，特別阿里山、八仙山與太平山等作業地，有純天然的扁柏、紅檜類針葉樹，阿里山還號稱七千平，即一町步平均有 7 千尺締產能，巨木參差，指聳天際，進入巨木林中，雖白晝仰望，不見天日，「此種偉觀壯嚴，究竟非內地所能想像。」³⁵這段對阿里山的森林描述，也適用於八仙山，及後來居上的太平山。

漢人進入阿里山砍伐樹木製作棺材等歷史悠久，日治時期進入阿里山區，仍能見到古老巨樹殘株，顯示盜伐久遠。日治初期阿里山為世人所聞，約 1899 年，臺南縣技手小池三久郎到南部森林探險，提出發現大檜林報告；另一說是當時派駐達邦社的警部石用常平，目擊臺人從達邦社內山運出扁柏，始知扁柏大純林存在並向臺南縣當局報告。不論那一種說法，1899 年起，阿里山神秘面紗逐漸揭開，經過數次森林調查，砍伐運輸方法研究，

³⁵ 佐治孝德，〈臺灣の營林事業〉，《臺灣遞信協會雜誌》第 134 號，頁 12。

1906年2月，因官營困難，委由藤田組經營，1908年該組收支無法相償，中止契約，1910年發布〈阿里山作業所官制〉，又重回官營。³⁶此後歷經組織變革，可以看出臺灣雖有珍貴檜材，但如何用最小經費，創造最大營收，顯非易事。將山上檜材如何運送到最接近的縱貫鐵路銜接，非單一伐木，而是整套物流系統的建置。

（三）扁柏（ヒノキ）與紅檜（べにひ）

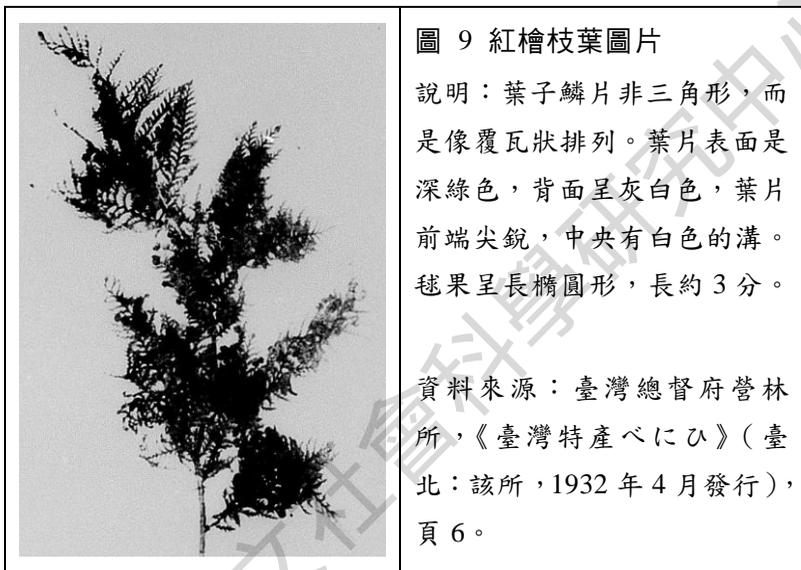
紅檜是臺灣特有種，性質與扁柏相近，但初期市場接受度低，這可能有違我們認為特有種都是珍貴高價的印象，紅檜雖特有，市占率卻不高，怎麼行銷？是營林所的任務。其次，臺灣總督府既是殖民臺灣，珍貴木種可能都運往日本，因為指標性建築，特別宗教性的神社等，都是阿里山的巨大材。但看了不少史料發現，有80%以上的臺產檜木，都是在臺灣島內流通，而不是運往日本，因為日本也有木曾山等傳統檜木林場，加上長途船運到日本的臺灣材，價格不具競爭力。第三，景氣有榮枯，檜木雖好但價昂，一般工程基於預算考量，並不會選擇最貴的檜木，而是其它更低價的代用品，雖然物稀為貴，市場卻非首選。最後，臺日間的木材流通，初期是日本移入臺灣多，後期仍有一定比例，而不是單向臺灣木材移往日本。

1917年，八仙山與太平山流放木材，「二者一將送赴內地，一在本島銷售，營林局現為各面多到訂購，頗為應接不暇。」³⁷

³⁶ 佐治孝德，〈臺灣の營林事業〉，《臺灣遞信協會雜誌》第134號，頁12-13。

³⁷ 〈搬出新檜材〉，《臺灣日日新報》第5982號，大正6年2月24日，6版。

日本文版報導則說新產檜材一部分輸出日本，大部分是「島內消費」。³⁸

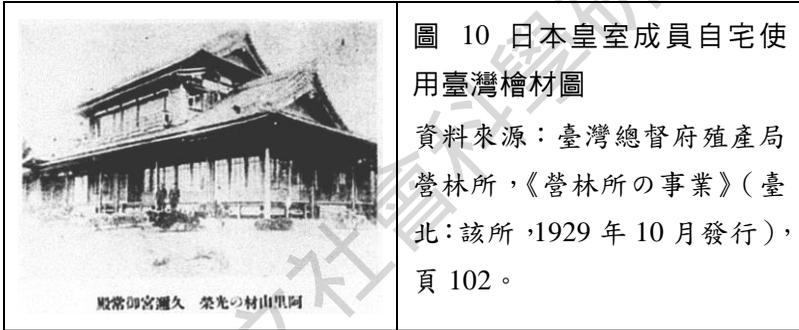


1912 年以降，阿里山開始陸續運出紅檜，每年約 30-40 萬石，島內販售約 80%，日本 20%。日本對扁柏的價值初無所知，甚至有不知扁柏者，一開始臺灣檜只能混入日本長野縣木曾町的檜木以低價販售，求市占率擴張，1923 年關東大地震後，臺灣檜在日本打出知名度，說臺灣檜類似木曾檜，同樣富於光澤，木紋（質）優雅，伸縮度小，硬度適中，容易加工，耐久力強，是

³⁸ 〈新檜材搬出〉，《臺灣日日新報》第 5981 號，大正 6 年 2 月 23 日，2 版。

建築材料最好木料。³⁹

研究臺灣三大林場的銷售，比較關注在臺灣移往日本數量，忽略日治前期，日本輸往臺灣木材比臺灣輸日本更多，根據 1905-1914 年統計，日本移入臺灣木材總值 2,310 萬 4,699 圓，臺灣移出日本僅 61.5 萬圓，僅有日本移入的 2.67%。⁴⁰這顯示三大林場產能全力開出前，臺灣市場需要的中高級木料，相當數量是日本移入。



另一統計指出，1909-1923 年間，臺灣輸入及移入木材總額達到 6,430 萬圓，其中日本移入 4,698 萬圓（73%），島外輸入 1731 萬圓（27%），平均每年輸入 50 萬石。⁴¹

1936 年，臺灣每年 30-35 萬石出材，大約 80% 島內消費，

³⁹ 佐治孝德，〈臺灣の營林事業〉，《臺灣遞信協會雜誌》第 134 號，頁 13。

⁴⁰ 佐治孝德，〈臺灣の營林事業〉，《臺灣遞信協會雜誌》第 134 號，頁 15。

⁴¹ 永山止米郎，〈臺灣ニ於ケル木材貿易〉（無版權頁，完稿於 1924 年 10 月），頁 9-10。

20%輸出日本，島內一部分加工後輸出內地、中國與朝鮮方面，每年為總督府帶來 300 萬圓營收。⁴²1929-1933 年間，臺灣平均每年產出 62 萬 7,288 石（金額 442 萬 7,155 圓，一石 7.05 圓），其中 52 萬 7,522 石是島內消費，占 84%；移出日本 89,508 石（其中 96%是扁柏），占 14.2%；輸出 10,558 石，占 1.7%。賣到日本一石單價 19.2 圓，輸出 8.15 圓，島內消費 4.98 圓。⁴³檜木賣到日本與臺灣固然距離運輸成本有別，但價差是 3.85 倍，這也是一個有趣的比較。

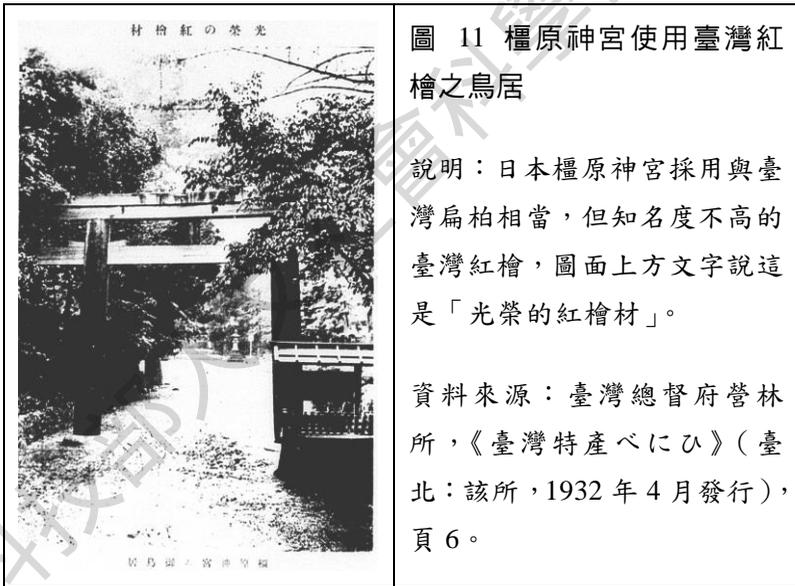


圖 11 檜原神宮使用臺灣紅檜之鳥居

說明：日本檜原神宮採用與臺灣扁柏相當，但知名度不高的臺灣紅檜，圖面上方文字說這是「光榮的紅檜材」。

資料來源：臺灣總督府營林所，《臺灣特産べにひ》（臺北：該所，1932 年 4 月發行），頁 6。

⁴² 〈臺灣の山が持つ富源〉，《臺灣農林新聞》第 12 號，昭和 11 年 11 月 10 日，頁 15。

⁴³ 臺灣山林會，《臺灣の林業》（臺北：該會，1935 年 8 月發行），頁 90-91。

紅檜是臺灣特有種，營林所為推廣紅檜，1932 年出版一本《臺灣特産べにひ》，頁數不多，可謂營林局推廣紅檜的行銷書。裡面指出臺灣扁柏被稱為「臺灣材」、「臺灣檜」或「臺檜」，其名廣為周知，在日本販路普及，受到愛用與讚賞。但紅檜適用性幾與扁柏相同，具備工藝的要件，卻不為所識，將扁柏紅檜混為一談，誠屬遺憾。⁴⁴

該書指出，民眾因不瞭解紅檜特性，將紅檜稱為「普通檜」，扁柏能應用的，紅檜亦然，且毫不遜色。從植物學來看，臺灣扁柏與日本扁柏幾乎相同，紅檜則屬松柏科，日文稱べにひ，土名稱薄皮，臺灣特有種，分布海拔高度 1,500-2,400 公尺之間最多，扁柏林的下半部有紅檜混生狀態。紅檜樹幹多半比扁柏大，樹皮比扁柏薄，樹皮帶有淡紅褐色，樹形、樹葉與扁柏相似。紅檜聞起來有帶有些微赤味，比起扁柏有幾分輕軟，未乾燥時比扁柏重，耐重力與抗壓力比扁柏稍小，保存期永久（意即超過至少一代人的生命週期）。⁴⁵

臺灣人過去多將紅檜用於製做各種桶類，最適合用於建築、橋樑、棺桶、土工及水管用材。一般消費者多以價格高低選擇木材，不太考慮耐用性與材質，這種利益本位的承包與選材，並非得策。價格固然是必要條件之一，但亦需具備十分的耐用性，甚至是最重要的一點，由此考量，紅檜才是最理想用材。⁴⁶

紅檜與扁柏都是可彈性選擇的「長大材」（特殊大型尺寸用途之稱，如神社鳥居等），樹齡數百或數千年的原生林，紅檜的

⁴⁴ 臺灣總督府營林所，《臺灣特産べにひ》（臺北：該所，1932 年 4 月發行），頁 2-3。

⁴⁵ 同上註，頁 3-4。

⁴⁶ 同上註，頁 6-7。

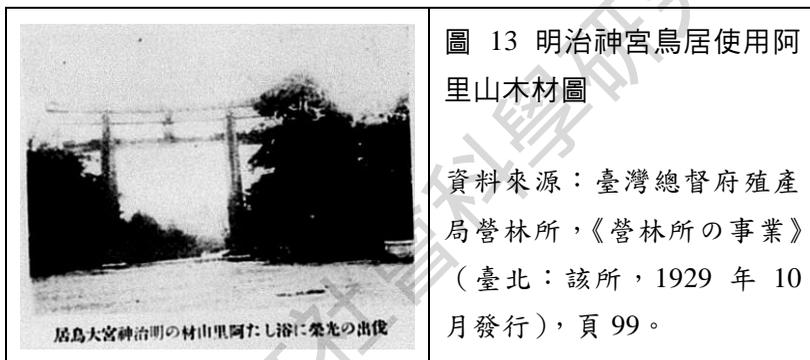
「長大材」能力更甚於扁柏，阿里山有神木之稱的多為代表性的紅檜，周長 19.2 公尺、樹展 13.5 公尺，一株材積達 1,800 石，樹齡推估三千年。太大的「長徑材」（直徑過大）會被切割為二分割或四分割，便於運送，處理時會將中空的邊材削掉，品質更高。此外，紅檜因比扁柏輕軟，更易加工，並保有優異韌性。又根據總督府中央研究所試驗，紅檜耐蟻、耐濕能力更勝扁柏，跟多數樹種評比，扁柏、紅檜都是理所當然的第一名。⁴⁷

<p style="text-align: center;">靖國神社造營に 臺灣産檜の註文</p> <p style="text-align: center;">阿里、太平、八仙山より選定</p> <p>内務省では數百萬圓を投じて繼續事業として靖國神社の大改修工事をなすことに内定しこれが準備を進めてゐるが大鳥居其他の長幹材は内地では絶對に求むるを得ない状態にあるので最近増産局森林所に對して大輪材の註文を發して來たので森林所でもこれが需に應ずべく準備を進めてゐる、阿しる阿里山、太平山、八仙山には大輪材も少なくないが靖國神社の造營工事に使ふべき大輪材は手近にあるものではなく漸次伐り進んで行く作業地から探さねばならず、又これを搬出するにはこれに應ずる施設をもなさねばならぬので茲一、二年内に樹木を選定し靖國神社の造營工事に支障</p>	<p>圖 12 日本靖國神社向臺灣總督府下訂超大檜材報導（1936 年）</p> <p>資料來源：〈靖國神社造營に臺灣産檜の註文〉，《まこと》第 233 號（臺北：臺灣三成協會，1936 年 3 月發行），4 版。</p>
---	---

臺灣檜材因係原始林，不乏巨大材，直徑以 0.6-1.2 公尺之間最多，少數還有 4.5-4.8 公尺者。相對開發歷史悠久的木曾檜，巨大材逐漸減少，價格異常升高，社寺等特種木料難以取得，從明治神宮令參詣者印象深刻的大鳥居使用臺灣檜起，陸續湊川神

⁴⁷ 同上註，頁 9-11。

社、乃木神社、深川富岡八幡宮、本福寺、永平寺等全國著名社寺，幾乎都使用臺檜。其中有趣的是，位於檜木產地的高野山金剛峰寺建材，也使用臺檜，其後久邇宮家蓋「新建築」全部建材都使用臺灣紅檜，得到皇室成員使用，進一步打開臺檜知名度。扁柏建築用料的卓越特徵，擴大到船艦、車輛、橋樑與飛機等，都可運用木料為重要資材。⁴⁸



明治神宮的大華表樹齡 1,095 歲，餘檀原神社、桃山御陵等鳥居為 1,093 歲，都是臺灣檜木最具代表性的「長大材」。⁴⁹論者指出明治神宮用的圓木是阿里山的「超長大材」，也稱為「華表材」，直徑 1.5 公尺，長 16.5 公尺，超過平常貨車 10 公尺的上限，需兩車合併運送。⁵⁰

⁴⁸ 佐治孝徳，〈臺灣の營林事業〉，《臺灣通信協會雜誌》第 134 號，頁 15。

⁴⁹ 〈本島森林利用の現狀＝阿里山と八仙山と宜蘭濁水溪水と＝〉，《内外情報》第 1 號（無版權頁），頁 51。

⁵⁰ 長友綠，〈阿里に於ける鐵道運材〉，《臺灣の山林》第 133 號（臺北：

1936年，日本內務省撥款數百萬圓整修靖國神社，準備樹立大型鳥居，這種長幹美材在日本已不可得，只好向臺灣總督府下訂，請營林所在三大林場擇材，這種超大材需要整個運輸系統的擴建與調整，故給予兩年時間準備。⁵¹

1920年4月，臺南神社興建，木質部分全部使用阿里山及八仙山檜木。⁵²到1938年，日本已有多處宗教建築，部分皇室成員住家等，指定使用臺灣檜材，臺灣檜的價格、品質已無疑義。⁵³

臺灣植物帶依海拔高度大體分為四區，第一區是熱帶林，海拔1,200公尺以下都是，椰樹類、榕樹、相思樹、蛇木等生長旺盛，林相是一種熱帶氣氛，這在內地也罕見。次為1,200-1,800公尺的暖帶林，柯、楠仔等常綠闊葉樹林，自然發展為蔚然狀。在此區域上，約1,800-2,700公尺的溫帶林，這區是有名的扁柏、紅檜的大森林，以及姬小松、亞杉（臺灣杉）、唐檜、香杉等。2,700公尺以上為寒帶林，蝦夷松、杜杉等為主要樹種。⁵⁴

財團法人臺灣山林會，1937年5月發行），頁14。

⁵¹ 〈靖國神社造營に臺灣産檜の註文〉，《まこと》第233號（臺北：臺灣三成協會，1936年3月發行），4版。

⁵² 〈總工費二十萬圓の臺南神社建立〉，《臺灣日日新報》第7134號，大正9年4月21日，7版。

⁵³ 〈大原生林の開拓營林所事業大觀〉，《臺灣農林新聞》第29號，昭和13年6月18日，6版。

⁵⁴ 能澤外茂吉，〈營林所の今昔〉，《臺灣警察協會雜誌》第108號，頁135。

森林植物帶	區域		
	北部	中部	南部
寒帶	9,500尺	10,500尺	11,000尺
溫帶	5,000尺	6,500尺	7,500尺
暖帶	300尺	2,500尺	3,500尺
熱帶			

圖 14 日治時期森林植物帶海拔高度表

資料來源：臺灣山林會，《林政一覽》（臺北：該會，1930年9月發行），頁66。

據「圖 14」所示，北中南的植物帶分布高度，北往南遞增，北部較低，南部較高，相差約 600 公尺，八仙山檜木在溫帶，以此圖海拔換算為 1,950-3,150 公尺，日治時期以在 1,800-2,400 公尺作業為主，主要是考量生活起居、水源及運輸系統的搭配情況。筆者曾從松鶴部落往八仙山，約在步道 3.1 公里處（海拔 1,800 公尺），轉往佳保臺方向下山，大約在海拔 1,500 公尺左右，還有紅檜分布，故溫帶林的海拔高度區間，僅是參考，實際作業是因地制宜。

營林所賣出的木材有 88% 是扁柏與紅檜，餘 12% 為香杉、亞杉、姬小松等。扁柏還細分為日本產、臺灣產與美國產三種，物理檢測後，第一名是臺灣產，第二是日本產，第三是美國產。扁柏特別能負重與耐久，加上耐蟻，「在任合國家都受到讚賞，

可謂良材。」⁵⁵

香杉除用於一般建材外，最適合做棺木，每年輸往中國大陸甚多。杉與松因價廉，是進口同等品如美國杉、北海松、日本杉等的代用品。⁵⁶

但良材在臺灣森林中畢竟是少數，根據「圖 15」顯示，檜木在森林面積占比僅 11%，主要是種是扁柏、紅檜、巒大杉、臺灣杉與臺灣松。尚楠、樟樹、油杉等 31%，最多的是榕樹、茄苳、檳榔與龍眼樹等，占 56%。故檜木類不僅價高、質精，而且量少，其次是日本人對於森林獨有的價值感，及對高級木材的審美觀與文化取向。

概略面積	百分率	主要林木
80,779 <small>公頃</small>	2 <small>%</small>	新高檜、新高じやくなげ、新高びやしん
413,692	11	扁柏、紅檜、巒大杉、臺灣杉、臺灣松
1,140,257	31	樟、かし類、たぶ類、しひ類、なご、尚楠、まさ、おひけまのき、臺灣けやき、油杉
2,074,101	56	いねびわ類、榕樹類、林投樹、茄苳、檳榔樹、龍眼樹
3,708,929		

圖 15 日治時期森林樹種與分布面積百分比

⁵⁵ 能澤外茂吉，〈營林所の今昔〉，《臺灣警察協會雜誌》第 108 號，頁 135。

⁵⁶ 久多良木武次，〈臺灣ニ於ケル官行斫伐事業〉，《臺北帝國大學附屬農林專門部卒業報文-林學科》（1938 年），頁 58。

資料來源：臺灣山林會，《林政一覽》（臺北：該會，1930年9月發行），頁67。

能澤外茂吉指出，日本人愛扁柏特性如上述，加上氣味香芬，很少國家像日本那麼鍾情扁柏的原生性質，因此，檜材在日本市場搶手，從評價來看，日本產第一，臺灣第二，美國產第三，臺灣檜比重高，色澤少了濃厚光澤，比起長野縣木曾町檜木略遜一二，此缺點可透過浸水一年加以彌補。⁵⁷

1920年代，雖有使用柚木（チーク、teak）取代檜木趨勢，造船亦兼用柚木，但訪問臺灣的軍艦長門號甲板，仍全部使用阿里山扁柏。⁵⁸

紅檜生長時比扁柏重，但乾燥後反而比扁柏輕，原因是生長時吸收很多水分，其質略低於扁柏。但紅檜因硬度高，加工容易，便於薄板裁切，適合建築材料，可替代性低。能澤外茂吉認為，今日商品競爭力決定貿易力，臺灣生長扁柏之優良，可謂世界第一。⁵⁹

紅檜（ベニヒ）是臺灣特有種，用途與性質與扁柏（ヒノキ）同，一般人無法鑑別兩者差異，紅檜較扁柏材質輕軟，加工容易，耐蟻耐濕。紅檜比扁柏價廉，一般家屋建築、造船、土工、家用、器具皆可使用，也可用於天花板、窗戶、床板等，紅檜比扁柏大，週長可達18公尺，覆蓋直徑13.5公尺，一株材積1,800石，樹齡3千年。1930年代後期因戰爭需要，陸軍省大量

⁵⁷ 能澤外茂吉，〈營林所の今昔〉，《臺灣警察協會雜誌》第108號，頁135。

⁵⁸ 同上註，頁135-136。

⁵⁹ 同上註，頁136。

使用，甚有超越扁柏之勢。⁶⁰

綜上可知，時人對檜木做為建築首選材料，反映時代對木材偏好，投射文化價值觀，也浮現在對森林的書寫文本中。

第一節 研究動機與回顧

本文並非聚焦八仙山林場功過成敗、銷售數據的學術論著，主題同樣是八仙山，但重心放在同地、不同時間點的旅遊文本，透過歸納爬梳，開啟對百年前圍繞八仙山森林的人事物的歷史視野。

東勢到八仙山，沿途都有故事，消失的地貌與人文圖像。特別久良栖到佳保臺間，與日本桂川上游相同，充滿綠紅黃三色的變化景象，綠樹、楓紅、黃葉，雖然只有三種顏色，但衍生出無數飽滿的色階組合，營造山水意境，而在日本人的審美觀中，似喜將風景透過火車上窗框，建物的窗戶，讓有限空間框架中，釋放人融入自然的無限想像，此時的窗框、窗戶，都變成自然山水的畫框，令旅者流連往返。其次，如果只是把八仙山週邊風景視為日本風景的「替代物」，並非本文的目的，因為八仙山還兼有林場的功能，地勢也比日本類似風景名勝陡峭，本文將嘗試提出，八仙山之美，賴地形與運輸工具之賜，兼具「平地美」與「山岳美」。這樣的論述，在營林所出版品無法呈現，只能從旅行文本中尋覓，那是阿里山、太平山林場沒有的美，也是早已走入歷史的真。

⁶⁰ 〈大原生林の開拓營林所事業大觀〉，《臺灣農林新聞》第 29 號，昭和 13 年 6 月 18 日，5 版。

從旅行文本產生的季節來看，欣賞八仙山風景需進入秋末冬初，聆聽鳥蟬則選春夏，八仙山的旅行文本，以每年冬季居多，夏季居次，春季與秋季最少。

旅行文本必定包含照片，既存日治時期八仙山照片中，多有出版品與數位檢索，取得並不困難，困難的是從照片細節中找出有意義資訊，而不是只看照片汲取懷舊元素。

旅行文本不比營林局正式出版品、調查與統計，但真正細節部分，多數不在官方出版品，而散見各種旅行報導，與官方出版品互相參照，相得益彰，這是本文以旅行文本為史料的原因之一。

八仙山週邊是一個歷經半世紀伐木，半世紀復育的自然教室，久良栖到八仙山，結合史料、田野與口訪的立體場域，希透過本文的研究，讓歷史與現地八仙山不同時空地貌因套疊重建想像，既是研究，也是教學應用嘗試。

研究回顧方面，分為學位論文與專書兩類討論。

一、與日治三大林場有關之學位論文

臺灣博碩士論文知識加值系統 (<https://ndltd.ncl.edu.tw>)，阿里山出現 273 筆學位論文，太平山僅有 23 筆，不到阿里山的 1/10，呈現研究數量上的顯著落差。八仙山林場最少，僅 17 筆，僅阿里山林場研究論文的 6.2% 弱，有關八仙山林場的日治空白，是本文可以切入之處。其次，也想進一步理解，何以學位論文對八仙山林場的研究，有這麼大的落差？原因為何？

關於阿里山林場的學位論文最多，涵蓋面也最廣，計切入角度及關鍵字有文學之旅、文學書寫，還細分散文、新詩與小說。以及日治林業起點與空間轉換、森林火車搭乘體驗，旅遊意象(還可細分為視覺傳遞的印象、意象與映像)，還有諸如價值體驗、

生態旅遊與解說度、文化景觀、漢詩中的林場書寫、體驗行銷、自然課輔教室、林場與鄰近城鎮發展、永續觀光、旅遊動機與場所依戀、鄒族的顏色世界、森林意象與自我探索、部落觀光危機與轉機、非營利組織、理蕃政策與原住民社會、文資時間資訊模型、日治時期林場與國立公園、木材產業，區域意象與單一景點意象、針闊葉樹、遊樂體驗、戶外教學、情緒體驗與環境知覺等。以上顯示林場研究的切入角度非常多元，也呈現跨科系、跨領域整合的趨勢，但無論各種取向，還原歷史細節與人文景觀，應該是多數研究取向都能對話與借鑑的平臺。

阿里山的相關課題，繽紛多樣，幾乎是林場研究的代表。阿里山研究很多與茶葉有關，或與部落傳統領域有關，這兩個研究面向，八仙山都沒有。八仙山除檜木外，週邊沒有重大產值的作物，另外在日治初期調查報告中，八仙山麓僅有少數的原住民家屋，也無世居八仙山的原住民，這一點與阿里山及鄒族密切關係有別。其次，林場週邊的部落觀光議題上，八仙山外圍是松鶴部落，篤銘橋附近有十文部落，馬崙山下也有斯可巴部落，松鶴部落旁還有裡冷部落，其中松鶴部落最具規模，交通最方便，與八仙山林場開發互動最密，本文將提出，八仙山最初的伐木軸線就在松鶴部落，這一點即便是松鶴部落的居民，也未必知道，因為這是百年前的往事了。

另外阿里山常被提到森林鐵路營運永續議題，但八仙山的森林輕軌（松鶴-佳保臺段）在 1959 年的八七水災後，因毀損而停駛，故無森林鐵路的議題可以永續，但不代表八仙山輕軌運輸系統沒有特色，未來若要重建，對過去八仙山運輸系統的歷史梳理，找出與另外兩個林場的差異化特色，是重要關鍵。

三大林場的學位論文研究中，多數都與歷史有關，但歷史相

關的論文很少。時間斷限上，日治較少，戰後居多，日治前期的更少。研究目的與建議上，不少是希望能從林場再增加觀光等應用附加值的方法，少有將觀光資源的脈絡與歷史源流相結合，如透過史料重現昔日自然人文風光等。

莊璧宇 2010 年碩士論文《日治時期阿里山林場之開發》，篇幅 113 頁，由於阿里山幾乎是臺灣日治林場經營的同義詞，從章節佈局而言，較接近總督府營林局的史料體系方式來呈現。陳麗如 2002 年碩士論文《日治時期理蕃政策與阿里山鄒族社會》，也可用於大甲溪流域理蕃前後，以松鶴部落及八仙山林場互動為探討對象。但是基本上，松鶴部落是日本人所稱的模範蕃社，與其它流域相較，大甲溪蕃情相對穩定，雖有零星蕃害，但規模有限，難從抗日衝突中來探討。承上，適用阿里山林場的部落研究意識，不一定適用於八仙山，本文嘗試從旅者對部落的書寫，歸納「他者們」眼中的松鶴部落，究竟是什麼樣的實態？

吳仁傑 1999 年碩士論文《阿里山森林鐵道研究》，時間斷限是 1896-1915 年，這本學位論文亦參考八仙山森林鐵道的研究，特別是佳保臺-斜頭角是三大林場最早設立的傾斜鐵道，2 公里鐵道罕見爬升海拔 1000 公尺，這個全臺唯一的林場運輸工具，遠在鳶嘴山就能看見，如此地景特色，現隱身於山林中，早被遺忘。比較受人關注的是佳保臺-土牛段輕鐵道，及土牛-豐原段鐵道，基於前人研究較未提及部分，本文將久良栖-佳保臺，及佳保臺-黎明派出所的鐵道、傾斜鐵道、步道列為探討重心。

太平山林場相關學位論文方面，陳家豪 2010 年碩士論文《太平山林場與聚落關聯》，時間斷限是 1915-1982 年，內容也提到作業現場、人文景觀及木材集散等，有別於「營林局式」的章節佈局，有著林場經營以外的面向呈現，但時間跨度長，從日治到

戰後 1980 年代。本文時間斷限因史料甚夥，集中 1910-1930 年代林場人文景觀為主，以便深入討論後，能釐清一些細節問題。

2011 年，邱曉君碩士論文《林場開發與羅東社會經濟的發展》，頁數達 186 頁，是目前關於日治三大林場研究中，篇幅較多者，內容針對木材產銷、木材業者有所著墨，也是別開生面的切入視角。以上二本，是近年關於太平山林場研究學位論文中，僅有的二本。

林家禎 2013 年碩士論文《從環境倫理觀點看八仙山林場之變遷》，時間斷限比較偏向戰後，聚焦在生態理倫與森林經營新典範等，是一本觀點與方法論較為擅場的著作。另外林雨璇是森林系碩士研究生，其 2013 年發表的《應用紮根原理建立森林文化服務架構-以八仙山地區為例》之學位論文，結合歷史與森林文化生態服務的觀點，讓本文能從其研究提出的森林經營歷史、軼事軼聞的面向，進一步透過史料來探討。

與八仙山林場最接近且最常被引用的學位論文，應是陳伯炎的著作。陳伯炎 2000 年出版的碩士論文《日治時期官營林業：以八仙山為例（1895-1945）》時間最早，也是第一本以學術格式進行的專書論著。⁶¹陳伯炎系統性歸納廣汎的一手史料，從大甲溪沿岸理蕃開始，到初期木材放流大甲溪，謂八仙山的木材運輸方式，不選鐵道，卻反其道而行，仍執意選擇大甲溪放流，「其失敗是必然的結果」（頁 65），但在頁 66 的表 2-2 中顯示，當大甲溪水況良好的 1917-1918 年，木材運出率都能分別達到 64% 與 79%。因此在 1920 年代輕鐵運輸未啟用前，選擇大甲溪放流是「不得不」的選項，不是反其道而行，而是在沒有經費短期敷

⁶¹ 陳伯炎，《日治時期官營林業：以八仙山為例（1895-1945）》（中壢：國立中央大學歷史研究所碩士論文，2000 年）。

設鐵道系統情況下的次佳選項。

陳伯炎的研究在史料上開創近年八仙山林場研究之先，讓後面林務局等官方單位出版的《八仙山林場史話》、《林鐵尋跡》兩書，有參考的依據，本文研究的起點，也站在陳伯炎的研究基礎上進行。為了避免重覆的投入，本文選擇陳伯炎研究較少著墨的田野與口述，史料方面，則以史料中關於八仙山及其週邊旅行考察文本為主。

田野調查或稱踏查，應是人文研究的必備方法，林場研究也不例外。由於總督府營林所、營林局或組織變革後列入殖產局內，基本上每年營林局都會出版年度統計、概要類的史料，故關於日治時期三大林場的研究，都必須以上述史料為基礎，當使用這些官方史料時，從章節佈局就能看出所受官方史料影響的優勢與侷限。官方史料比較會提及數據、績效、優勢與困難如何解決等，很少提到細微地理位置、人文景觀等，而後者與前者，其實是一樣重要的。本文除了使用營林局等官方出版品外，也盡可能利用旅行文本來與官方史料交互印證，能看到營林局史料以外，不一樣的林場風貌。本文從 20-30 年間，零散旅行文本中拼湊八仙山之美，以及林場初期運作狀況，雖然旅行時間不一，但訊息量卻意外豐沛，用一種史料迂迴的方式，找到林場經營的細節。例如同一地點，跨度 30 年的旅行文本，就能看出該地點的歷史變遷，這一點，可能是營林局出版品較難提供的。

日治時期八仙山林場研究的學位論文這麼少，可能原因有三：（一）一手史料數量限制有關，純歷史研究少，戰後跨領域研究多，營林局史料在陳伯炎纂寫為碩士論文後，已無八仙山林場關於日治時期之學位論文。其次，使用官書檔案，容易將論文導向對於林場經營成敗績效的詮釋，而這些並不是林場經營的歷

史細節，也較少對自然人文的描述；(二)耆老記憶的世代鴻溝，能在 1930 年代以前參與林場運作的耆老幾乎未留下口述，反而最初參與者的下一代耆老(第二代)，對 1940 年代以後口述逐漸增加，但這類口述是父兄輩體驗的間接轉述。松鶴部落阿嬌姨近 70 歲年紀，雖然資深，但算是八仙山林場營運以降，第三代的子女了，對於最前端 20 年的空白，始終未變，時間堆疊，愈加朦朧；(三)未將史料與田野交互參照，兩者合則兩利，史料上地名與現況地景相結合，彼此參照，能活化歷史合理想像與推測，再隨史料閱讀量的增加逐漸釐清，但以往可能史料與田野各自孤立，走過歷史地點的旅者不接觸史料，接觸史料的研究者，可能未至現地考察。以上三點，是本文歸納八仙山林場歷史研究較少的可能原因。

基於上述三點，解決八仙山林場最初的營運細節，只能透過轉換史料運用方式，本文最初從旅行文本中發現對於木材放流大甲溪的描述，以及對木馬運輸的細節，比營林所出版品還要詳緻，興起了從旅行文本來重建八仙山林場歷史的想法，隨著寫作進度推進，又發現旅行文本中對因受到自然景物的體驗，產生很多體驗與感悟，形成人文景觀的特色，這也是八仙山林場研究中，以及現在地貌中，已經消失的片段。最初使用旅行文本是一種重建歷史的迂迴作法，但中間發現旅行本身就是目的，旅行的自然與人文，互相影響。旅者因是「他者」，對初次所見印象最深，也最易留下記錄，就史料原始性而言，與營林局出版品，同等重要。

旅行文本已是一種研究的常用方式，近日北京大學歷史系教授羅新出版的《從大都到上都：在古道上重新發現中國》一書，就是從北京步行到內蒙古，路程 450 公里，看似非學術書籍，卻

是多年學術為基礎寫出的報導文學作品。這是一條元朝皇帝春去秋來的往復道路，農耕漸變到草原的路，一本關於道路歷史、當下與自我深刻探尋的路。經過親身的田野與步行後，與自己多年接觸史料對話，並自問：「真瞭解我所研究的中國嗎？」⁶²

類似這一種採用史料加田野的報導文學作品，羅新不是第一人，臺灣的楊南郡、徐如林發表多本關於臺灣古道的報導文學，也採用了學術史料為基礎，報導文學為媒介的形式呈現。本文以八仙山週邊這麼小的「微區域」小題大作，雖無法達到元代大都到上都的 450 公里，但或許是日治三大林場人文地理研究的新嘗試，八仙山林場的久良栖到黎明派出所的「微區域」雖然面積不大，距離僅 20 餘公里，但細緻度卻豐富多樣，在本文決定以此為題目前，進行過初步的史料涉獵，及數次田野調查，而田野調查以前，是以單純健行的心態去八仙山週邊，事後粗閱史料後，在腦海開啟了史料與地形地貌的對話，對史料中常見的地名究竟在何處？產生一股探索的欲望，做為一個國家級的森林育樂園區，如果山上歷史的將近 30 年的空白被遺忘，不僅是森林教育資源損失，也未能完整論述八仙山林場的百年歷史中，最前端的一段空白。在最初的研究預想下出發，隨著各種史料的歸納分析，修改增補，最後形成這一本論著。臺灣森林系相關科系，都會到林場實習，希望不僅森林科系相關，只要對八仙山人文、歷史等有興趣的一般人，乃至研究者，都能透過各種研究文本，形成自己的八仙山的走讀體驗。

⁶² 羅新，《從大都到上都：在古道上重新發現中國》（北京市：新星出版社，2018年1月第1版），頁17。

二、與八仙山林場有關之專書

2004 年林務局東勢林管處出版一本小書，全彩印刷，名為《再見桃花源：八仙山國家森林遊樂區導覽解說手冊》，鑑於森林旅遊，在知性與感性環境中，改變使用自然環境的方式，改變價值觀很難，但希望珍愛臺灣島。這本書中主要是生態水文與地質，歷史只有 K-L 兩頁，因為重心不在於八仙山歷史部分。⁶³但若能從林場歷史還原切入，或能透過瞭解最初使用自然環境的方式，增加森林旅遊內涵的豐富度。

《再見桃花源》附有一張折圖，將森林浴步道分為輕鬆級，即入口收費處至佳保臺，以及一般級，即園區週邊步道山徑。吸引本文注意的是挑戰級，即從靜海寺開始到八仙山主峰間登山步道，還註明「具高山登山經驗及耐力者」。這令人想起 1926 年臺中實業團安排三天二夜活動，可能是中小企業負責人，是否具備高山經驗不得而知，但有登頂八仙山主峰照片，以及百年以來，我們行走能力的退化。

2004 年，林務局出版《八仙山林場史話》，搜集了日治到戰後數百幅八仙山相關的珍貴黑白照片，也參考了陳伯炎 2000 年的碩士論文，高度可讀性的照片與說明，是瞭解八仙山林場變遷著作中，最具可親近性的著作。⁶⁴

《八仙山林場史話》將日治到戰後生產、生活圖片廣泛搜集，包含 1926 年臺中實業團登八仙山等一系列照片，對本文的

⁶³ 行政院農委會林務局東勢林區管理處，《再見桃花源：八仙山國家森林遊樂區導覽解說手冊》（豐原市：該處，2004 年 12 月初版），頁 K-L。

⁶⁴ 行政院農委會林務局編印，《八仙山林場史話》（豐原：該局，2004 年 6 月增版）。

進一步探討，提供很多訊息與借鑑。在請益有關人員的過程中，林場遊客中心、松鶴部落阿嬌姨商店老闆，不約而同都拿出這一本，顯示本書所具之分量。

八仙山林場前 20 年的建置，包含後來定型的傾斜索道、木馬道、久良栖到佳保臺的軌道敷設等，影響後面 30 年林場經營，因此格外重要。《八仙山林業史話》，奠定日治後期到戰後的八仙山林業消長、社區變遷與集體記憶的研究基礎，但對於八仙山林場的前 20 年論述較少，故本文擬以日治前期八仙山林業為研究重心，希能在前人研究的基礎上，補充不同面向的視角。

另一本著作是探討石岡、東勢地區五分車，即八仙山森林鐵路的專書，名為《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》。這本書也參考了陳伯炎的碩士論文，1915-1930 年木材產量數據，也引用陳伯炎著作製表。同時，本書加上大量的田野調查，對於土牛為分界，到豐原的平地段輕軌，與到佳保臺的山地段輕鐵，進行大量細緻考證、定位與解說。對於想瞭解這一段鐵路歷史的讀者，這是一本圖文並茂，又兼具實用性的專書。⁶⁵從時間斷限而言，本書主要側重戰後，日治時期居次，日治前期則寡。

《林鐵尋跡》另一貢獻是從頁 118 開始，口述很多耆老，透露很多寶貴訊息。例如受訪耆老會與八仙山林場有關係，是因為上一代父兄就在林場擔任各種職務，但對於父兄的工作細節，泰半不是很清楚。受訪者世代多為 1930 年代出生最多，其中最年長的是 1920 年生的曾定坤。假設曾定坤 15 歲就職，其所親身經歷的林場是從 1935 年開始，距離林場營運的 1915 年，正好有

⁶⁵ 行政院客家委員會，《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》（台北市：該會，2009 年 12 月出版），頁 34。

20 年的空白，本文聚焦林場最初的 20 餘年，以史料、田野，補充耆老口述的空白。另一位更年長的曾巫雙女士，1915 年生，但其口述未透露太多關於輕軌的訊息或林場歷史。⁶⁶《林鐵尋跡》豐富了石岡、土牛地區的集體記憶，但 1910 年代，松鶴部落（久良栖）比石岡、土牛更早發展，重現林場前 20 年的發展，對松鶴部落的社區營造與人文導覽，應能提供更多豐富的歷史素材。

輕軌鐵道的消失，讓石岡的張清淼認為非常可惜，曾想恢復林務局的輕軌鐵道，不然後代子孫只能憑空想像過去所發生的事情了。⁶⁷就像現在我們騎車通過東豐鐵道到舊東勢火車站一樣，過去被稱為東豐鐵道，有一陣子與土牛輕軌車道並存。近 20 年的史料數位化，改變史料搜尋的方式，除了傳統的系統性閱讀外，關鍵字檢索的助力很大，改變知識生產的模式，配合田野調查，提供八仙山林場最初 20 年的發展情況，變得比較容易，但數位化讓史料搜尋範疇擴大很多，將檢索所得的相關史料系統性閱讀與歸納，應是最好的方法。

《林鐵尋跡》是第一本有相當篇幅對八仙山有關耆老有規模的口述歸納，但本文發現這些口述多在輕鐵軌道與石岡週邊社區，田野調查亦同，對於八仙山內的細節披露較少，這也是提供本文可以補充的地方。

馮豐隆《探討八仙山國家森林遊樂園區的地景變遷計畫期末報告》，其中關於歷史部分亦多引用陳伯炎等論文（頁 20-23），對傾斜鐵道亦稱為伏地索道（頁 34），但此報告最重要是以日治時期《八仙山案內》一張地圖為基準，繪製多幅 GIS 套疊電腦地圖，對八仙山百年變遷，宏觀地提出很多觀點與省思，對本書

⁶⁶ 同上註，頁 129、144。

⁶⁷ 同上註，頁 139。

多有啟發。⁶⁸但本文則提出 1932 年，江崎悌三到八仙山採集昆蟲的手繪地圖，這張地圖可能是日治史料中，唯一將十文溪上游到黎明派出所的路線、位置及溪流名稱加以標註，這張圖對瞭解伐木軸線及樣態的貢獻，有關鍵性的突破作用，可與《八仙山案内》地圖相互參照，豐富八仙山早期歷史的研究。

上述五本著作是近年關於八仙山林場歷史文化的專書，主要透過史料、田野與影像來切入，但真正日治前期八仙山林場及週邊的細節，幾乎空白。透過旅行文本的歸納分析，或能從另一個角度，讓林場最初階段的歷史敘事更完整，相較太平山與阿里山，八仙山的故事有自身特色，若能歷史敘事闡釋得更完備，人文特色才能彰顯並應用。

三、營運數據看八仙山林場

1936 年，營林所作業課長大石浩統計三大官營林場 20 餘年的伐植、容積等數據，由於不是推估，而是事後統計實際數據，有高度參考性。

根據「表 2」所示，八仙山占三大林場 1912-1934 年間伐木面積總和的 15%、伐木材積 14%，造材面積 14% 與搬出材積 13%，四個項目比較，八仙山都敬陪末座。八仙山調查初期，常被稱為是蘊藏量很多的「大檜林」，進入森林調查後也常指出是「密林」，但從三大林場的單位伐木材積來看，阿里山是 535 立方公尺，八仙山是 430 立方公尺，太平山為 398 立方公尺，故八仙山排名第二，但比不上阿里山檜林的密度，故八仙山能稱得上「密

⁶⁸ 馮豐隆，《探討八仙山國家森林遊樂園區的地景變遷計畫期末報告》（臺中：林務局東勢林區管理處，2012 年 4 月）。

林」，但不是密度最高的檜木森林。這也顯示日治初期調查數據的變動性隨著時間而變化，研究者不能只用單一史料來解釋林場營運數據。

從產能趨勢來看，太平山占地大，單位伐出材積最低，但因伐木面積大，隨面積增加，產能隨之增加，故被視為阿里山的接班者，這一點八仙山也是敬陪末座。儘管從數據觀察，八仙山在各項指標都未領先，但因位於中臺灣的特殊條件，豐沛的人文地理風情，包含鐵線橋、蕃社、山水、溫泉、旅遊、鐵道等，加上距離可親近性最高，附加價值不遜於阿里山與太平山，無論歷史或現況，皆極具特色與研究價值。本文擬將八仙山歷史與現況結合，拼湊被遺忘許久的人事物，活化八仙山原本風貌。

表 2 日治時期三大官營林場伐木面積、材積一覽表

地區 項目	阿里山 (1912-1934)	太平山 (1915-1934)	八仙山 (1915-1934)	計
伐木面積	3,991 (51%)	2,589 (33%)	1,197 (15%)	7,777
伐木材積	2,133,919 (58%)	1,031,177 (28%)	515,028 (14%)	3,680,124
造材材積	1,309,178 (59%)	614,225 (28%)	306,419 (14%)	2,229,822
搬出材積	977,106 (58%)	490,451 (29%)	214,070 (13%)	1,681,627
搬出率	46%	48%	42%	46%
植伐率	61%	60%	59%	61%
單位產能	535	398	430	473

說明：材積單位、單位產能：立方米

資料來源：大石浩，〈本島の官營斫伐事業〉，《臺灣の山林》第123號（臺北：財團法人臺灣山林會，1936年7月發行），頁92-94。

伐木量與運出量的比例關係稱為搬出率，三大林場平均搬出率46%，八仙山42%，低於平均值。搬出率的數據關係到庫存、市場調節、運輸難度等，阿里山投資金額最大，太平山後期產能大增，搬出率達48%。相對八仙山金額投入較少，集材運輸效率未進一步提升，又或八仙山地形運輸困難，甚至蓄積是否穩定、天災等都會影響搬出率。其次，森林事業需要永續，故有「伐植併行」之原則，平均植伐率61%，八仙山為59%，也是三者最低，平均伐採10個單位面積，新植6個單位面積，故森林事業永續是目標，現實上無法達成，只能延後，基本上森林伐木事業，是對自然不可逆的取用，故以各種經濟、改善人類生活水準等理由開發森林，基於森林檜材發展數百年以上致有「大檜林」美譽，所謂永續，幾難達成。

阿里山林場平均作業高度2,100公尺，加上理蕃、疾病控制等需求，一開始就是以大規模設備出發，八仙山與太平山就不是以阿里山模式來開辦。其次，空中索道能克服地勢陡峭問題，大徑材（大直徑）檜木不必切割，能完整運送下山，提昇作業效率，營林所課長說這種索道對伐木「開發應用，貢獻甚大」。阿里山每生產1立方公尺，成本從1926年的16.8圓，降低到1934年的11.5圓，生產成本降低31.5%。太平山從21.6圓降到9.5圓，八仙山從19.1圓降到11.7圓。以上只是伐木直接成本，包含伐木、造林、集材、運輸與儲放經費。若加上附加成本如調查、補充、災害與事務費用，八仙山從31圓降到19圓，太平山從34圓降到17圓，阿里山從23圓降到18圓，除了1927-1930年因

不景氣市場需求降低，價格下跌，造成單位成本上升外，成本趨勢是降低的。⁶⁹能在 9 年內降低單位生產成本三成的結果，應與引進空中索道有很大關係，省下過去木挽、日傭的人力成本。

1912-1934 年間，阿里山營收 3,530 萬圓，支出 2,588 萬圓，盈餘 942 萬圓。太平山數據分別為 1,615 萬圓、1,207 萬圓，盈餘 408 萬圓。八仙山數據為 669 萬圓、717 萬圓，虧損 48 萬圓。⁷⁰三大林場中，只有八仙山林場入不敷出。

另一份史料也呈現同樣的趨勢，阿里山林場在 1912-1934 年間，共有 23 個年度，僅 1912-1914 年，及 1920 年是虧損，餘 19 個年度都有盈餘。太平山 1915-1934 年間，共 20 個年度，虧損的僅 1915-1916 年、1919 年及 1926 年共 4 個年度，盈餘年度有 16 個。八仙山 1915-1934 年間，一樣 20 個年度，虧損 12 個年度，盈餘 8 個年度，是三大林場中，唯一無法收支相償的林場。⁷¹兩項史料不僅趨勢一致，數據也完全相同，八仙山林場的長期入不敷出，與其陡峭地勢有直接關係。

透過其它部門的產值，更能看出林業貢獻金額的比例關係，八仙山林場營收可能不如農產品，如 1935 年鳳梨年產值 278 萬圓，柑橘 201 萬圓，香蕉 619 萬圓，茶 645 萬圓。⁷²阿里山每年營收平均約 200 萬圓，太平山約 100 萬圓，八仙山約 35-40 萬圓。以三大林場每年 350 萬圓為基準，比農產品的鳳梨、柑橘營收

⁶⁹ 大石浩，〈本島の官營斫伐事業〉，《臺灣の山林》第 123 號，頁 95-99。

⁷⁰ 同上註，頁 96-105。

⁷¹ 久多良木武次，〈臺灣ニ於ケル官行斫伐事業〉，《臺北帝國大學附屬農林專門部卒業報文-林學科》（1938 年），頁 32-33、50-51、69-70。

⁷² 臺南新報社，〈臺灣〉（臺南：該社，1935 年 10 月發行），臺灣統計略圖（無頁數）。

多，比香蕉、茶要少，是一個重要產業部門，但不是產值很突出的部門。以三大林場內部比較，如果太平山每年平均營收為阿里山的 50%，八仙山則為阿里山的 20%。

1914 年八仙山伐木經營理由書預估，伐木從接近溪谷處開始，漸轉移到更好林相地域，樹種以扁柏、紅檜與杉類，訂定 10 年計畫，每尺締單價訂為 8.5 圓，1915 年預定營收 36.5 萬圓，支出 22 萬 5,137 圓，粗估會有盈餘。⁷³實際上第一年就虧損 6.3 萬餘圓，估價並非樂觀，而是牽涉細節很多，難以精準估算。

1915-1937 年間（23 年），八仙山林場歷年營收、支出與盈餘一覽表如「表 3」所示。首先，八仙山經營 23 年，總支出 844 萬圓，總收入 876 萬圓，逐年累計都是虧損，到 1936 年才由負轉正，1937 年大幅增加收入。因此八仙山 23 年盈餘是 38.1 萬圓，平均每年只淨賺 1.39 萬圓。

表 3 八仙山林場歷年營收、支出與損益（1915-1937 年）

時間（年）	支出（圓）	收入	損益	支出/收入比
1915	75,946	12,360	-63,586	6.1
1916	87,229	106,592	19,363	0.8
1917	123,214	30,938	-92,276	4.0
1918	117,285	186,694	69,409	0.6
1919	288,510	60,325	-228,185	4.8
1920	334,726	217,643	-117,083	1.5
1921	369,718	302,234	-67,484	1.2
1922	570,218	112,593	-457,625	5.1

⁷³ 〈八仙山ノ經營ニ關スル通牒〉，《臺灣總督府公文類纂》15 年保存，第 5783 冊，第 3 號，大正 3 年 1 月 1 日，頁 56-57。

時間(年)	支出(圓)	收入	損益	支出/收入比
1923	252,833	71,231	-181,602	3.5
1924	377,811	158,837	-218,974	2.4
1925	461,154	404,063	-57,091	1.1
1926	407,273	388,156	-19,117	1.0
1927	454,071	417,593	-36,478	1.1
1928	495,148	577,593	82,445	0.9
1929	575,158	642,814	67,656	0.9
1930	539,992	655,031	115,039	0.8
1931	429,483	617,669	188,186	0.7
1932	391,464	561,606	170,142	0.7
1933	388,601	546,008	157,407	0.7
1934	417,777	605,888	188,111	0.7
1935	412,107	666,145	254,038	0.6
1936	399,170	647,051	247,881	0.6
1937	479,342	779,429	300,087	0.6
計	8,448,230	8,768,493	320,263	
平均	367,314	381,239	13,924	

資料來源：臺灣總督府營林所，《營林所の事業》（臺北：該所，1939年12月發行），頁77-80；大石浩，〈本島の官營斫伐事業〉，《臺灣の山林》第123號，頁104-105。

其次，在八仙山營運的前23年，負盈餘年度有11年，占48%，正盈餘12年，占52%。1915-1927年的13年間，有11年虧損，只有1916及1918年有盈餘，1919-1927年間還連續虧損9年。

1927年八仙山林場經《臺灣日日新報》票選後，入選臺灣

八景，1928年起損益轉為正數，此後到1937年止，都無虧損，獲利能力愈來愈高。因此，1928年是轉虧為盈的分水嶺，看起來與入選臺灣八景有關，但細想當時倚靠觀光將整個林場營運數據由負轉正，是將問題過於理想與化約推論的結果。轉虧為盈的主因不是觀光，而是1923年啟用的傾斜鐵道帶來的運輸效益，隨著伐採軸線隨著往ビヤワイ溪鞍部，以此為據點的1920年代後期，傾斜鐵道啟用的1923年，支出/收入比（以下簡稱支收比）就從5.1降到3.5，虧損在縮小，1924年降到2.4，1925-1927年的連續三年，降到1.0-1.1，已經接近損益兩平，因此是木材運輸系統降低最大變動成本，伐採區擴大後的產能以較低廉、更有效率的方式運送下山所致。

傾斜鐵道啟用前後，支出/收入比的降幅是穩定而明顯的趨勢，為印證此點，必需再對照林場開始的1915年到1923年的支收比。1915-1922年的平均支收比3.0，高於1923-1937年的1.1，這樣更能顯示傾斜鐵道引進前後的經濟效益。

再看1915-1922年間的收支狀況，僅有1916、1918年是正數，在沒有運輸系統更新的情況下，倚靠人力情況不變時，隨著海拔升高，伐採區擴張，運輸距離隨之增長，成本墊高，故到1922年竟達到虧損45.7萬圓的歷史紀錄。其次，1919年較前一年支出增加2.45倍，主因是敷設土牛到佳保臺輕軌所致；傾斜鐵道敷設的1922年，支出也較前一年增加1.54倍；1929年引進第一條空中索到支出也較前一年增加1.16倍，因此引進輕軌、傾斜鐵道、空中索道，正好是八仙山運輸系統的三個階段，三個時間點，支出都顯著增加。這三個關鍵支出時間點的圖像化，請參考「圖16」。

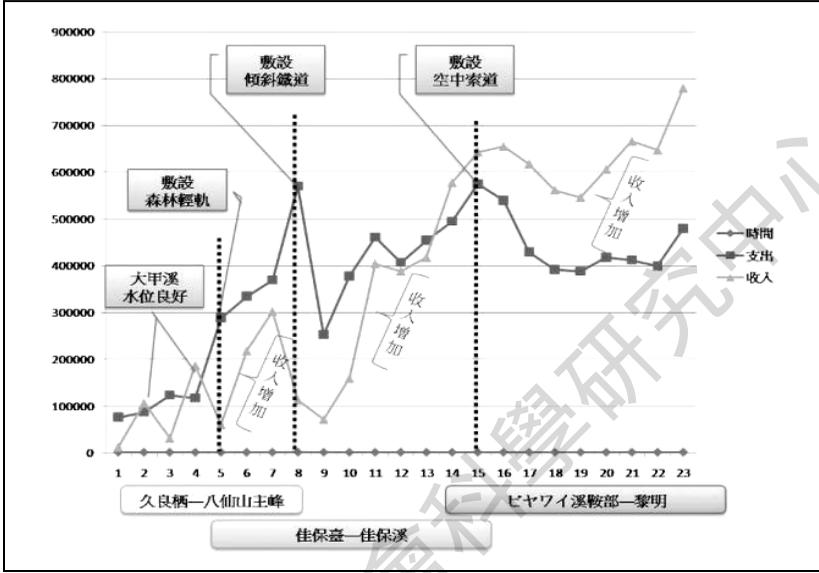


圖 16 八仙山林場歷年營收、支出趨勢圖

說明：單位（圓）。

資料來源：根據「表 3」數據製圖。

八仙山創業的前 8 年，沒有新的運輸系統投資，但伐採區不斷擴張，運輸費也等比增加，若該年大甲溪因流速過快、水位太高或過低，都無法將木材放流到土牛，那一年就會虧損，反之，水位適當的 1916、1918 年，就有盈餘。輕軌沿土牛到佳保臺，大甲溪放流雖未立刻結束，但已不是首選。傾斜鐵道引進後，海拔高低從近 1,000 公尺推進到 2,000 公尺，再到霧林帶的黎明派出所，源源不絕的檜木從稜線運抵佳保臺，續往豐原接縱貫線，年年盈餘穩定增加。1930 年代空中索道運用純熟後，1935 年盈餘首度突破 20 萬圓，隔年再創 30 萬圓高峰，原因是空中索道跨距長，相較鐵道系統，維護費用要低很多，當空中索道從一條增

加到數條時，收入始終高於支出的趨勢更加穩定，變更伐木軸線時，不需另設新軌道，只需變更空中索道安裝位置，完全能發揮空中索道的效率彈性與成本優勢。1939 年空中索道的軸線移往新山-馬崙山方向，那已經是日治後期到戰後，八仙山研究比較被著墨的時代了，也是 1910 年代樵夫難以想像的新時代。換言之，是每隔 10 年引進的新機具，提高林場集材能力與作業效率，直接帶動財務狀況翻轉。

「圖 16」顯示，八仙山林場營運第 5、8 與 15 年時，分別引進森林輕軌、傾斜鐵道與空中索道，三個時間點之後，都會帶來一波收入增加。其次，八仙山林場第 1-8 年（7 年）的伐木軸線在久良栖-八仙山主峰軸線上。第 5-15 年間（10 年），軸線慢慢轉移到佳保臺-佳保溪軸線。第 14-23 年（9 年）軸線轉移到ピヤワイ溪鞍部-黎明派出所軸線。故久良栖軸線在 7 年轉移，佳保溪軸線使用了 10 年，黎明軸線至少使用 9 年以上。從年代時間來看，1910 年代是久良栖時代，1920 年代是佳保臺時代，1930 年代是黎明派出所年代。綜上，這是本文針對八仙山前 20 年提出的三條伐木軸線重心的轉移，每個軸線快耗盡前，會轉移重心，因此軸線轉移是漸進的，時間上有若干重疊，每次移轉約重疊 2-4 年。雖然林場稱為八仙山，但八仙山主峰實際上是林場的最西邊界，軸線變遷趨勢是每隔約 10 年，由西往東偏移，縱然軸線有橫或縱，但從稜線往白姑大山方向前進趨勢不變。

上述這些運輸系統變革，因交通更加便利，是促成旅者到八仙山觀光的誘因，而不是入選臺灣八景帶來的經濟效益。因為即便有了鐵道系統，相對縱貫線沿線觀光據點，八仙山仍是一個交通不便的「奧地」（深山），入山前還要去東勢郡役所申請「入蕃許可」（入山證）。

森林鐵道本為伐木運輸而建置，後來增加客運業務，阿里山、八仙山鐵道皆如此。長友綠指出，阿里山鐵道付出許多勞力與毅力才完成，並得向世人介紹阿里山事業與風光，知名度打開後，登山者逐漸增加，1918年12月下旬，開始辦理旅客搭乘業務。1930年代，阿里山、新高山成為國立公園候選地點，觀光客有逐年增加傾向，將來成為國立公園後，將加深登山（高山）鐵道的意義，當時一年收費乘客有19,600人次，營收7萬圓，運輸物資、山產收入6萬圓，加其它合計13-14萬圓。⁷⁴由此觀察，阿里山鐵道載客收入，到1936年已占一半營收。

四、地理資訊看八仙山林場

1910年代是木馬時期，1920年代是鐵道時期，1930年代是索道時期，相較阿里山的龐大鐵道系統，太平山的鐵道、索道系統，八仙山沒有一個系統最大、最長，但三種近代運輸木材的演進階段，在八仙山林場皆曾引進，且並存運作，但比重有別，這是當年主事者因時、因地制宜的結果，形成所謂「八仙山式」的伐木作業特色。

1914年下半年開始八仙山林場的「試營運」工作，當時預算尚未通過，到1920年代久良栖到佳保臺鐵道未上軌道以前，至少5年時間，八仙山林場重心在松鶴部落，伐木也是松鶴二溪往一溪，在松鶴山徑上八仙山步道3.1k交匯處，擴大伐採範圍，木馬、木馬道、挽工、樵夫、滑臺、芻場、放流等，標準化的摸索與經驗累積，都在久良栖完成。這些因林業開發而來的產官學及就業者，在久良栖站接待、道別，無數送往迎來，車站附近還

⁷⁴ 長友綠，〈阿里に於ける鐵道運材〉，《臺灣の山林》第133號，頁13。

有一家名為夕照館的旅店，從桌邊往左前方看岩松山，成就有名的「岩松夕照」，故名曰「夕照館」。雖然現在這條鐵道改稱為林場巷，山城榮光不再，但文化教育功能，猶可發揮。

八仙山林場最初伐木在松鶴部落，其實史料有很多蛛絲馬跡，但沒到部落走過、調查過、爬過松鶴上八仙山，即便看過史料，亦難產生共鳴。重新描述此一被遺忘的歷史，補充八仙山林場研究最前端一塊拼圖，對於松鶴社區營造的參與者而言，故事素材能更豐富。

現行對八仙山林場之實證研究中，以 1930 年代前後為中心，其硬體以森林鐵路、傾斜鐵道、十文溪發電所等為代表，但本文以 1910 年代為中心，前述硬體在 1910 年代都未建置，可謂探討八仙山林場的「最初」、「初始」與摸索起步狀態。1910 年代是八仙山研究的空白段，既存文本的照片、口述，看到的是 1930 年代，甚至 1940 年代以降林場片段，以至八仙山林場的代表，長期以 1930 年代為主軸，容易忽略 1910 年代最原始、珍貴與摸索的起步階段，缺乏初始階段，八仙山林場研究，難稱完整。

八仙山林場研究不能將林場孤立於所處地理區位上，本文將林場與大甲流域視為一個生態系統，著重在八仙山佳保台地區到久良栖部落間的探討，次為久良栖到東勢街、土牛儲木場、土牛站。由大甲溪串連的東勢到八仙山，是林場的一套完整系統建置，人員、軟硬體、地景地貌的綜合變遷，惟有如此，才能與現況在時間軸上套疊出立體圖像，讓讀者反思，百年前與現在的八仙山，有何差異？期能延伸學術研究的附加價值與旅遊應用。

旅行文本對人文地景的描述，內含對美的詮釋，而美學又是文化系統內的產物。以大甲溪為例，流經八仙山，是全臺第 6 長溪流，全長 115 公里，其中有 82 公里形成所謂大甲溪溪谷。

分為上下兩段，上段是佳陽到比亞南(ビヤナン或ピヤナン皆有)鞍部，是山岳美的聖地，下段是佳揚到久良栖(松鶴部落)間，是溪谷美的絕景。⁷⁵整條大甲溪無論上下段，風景特色有如下描述：

絢爛莊重，隱藏纖細、優雅之風，多彩之極，變化多端，
在本島山岳中，能將山水之美調和者罕有如大甲溪者。⁷⁶

大甲溪谷最美的前端，從久良栖始，兩岸進入山岳地形，所謂八仙八景，也集中在久良栖到八仙山間 5 公里的區段，百年累積的人文、文本、史料與故事，與地景相互揮映的人文美。

論者綜合大甲溪上段有斷崖美、山岳美，這個段落落在谷關以上，有登仙峽、小澤臺，可見到直立超過 4 千尺的大斷崖，到了比亞南鞍部，由於鞍部通過南湖大山與桃山之間，在這可環視次高山、南湖大山、中央尖山、大雪山、北合歡山、桃山與白姑大山，這種山岳美的「大景」隨著往大甲溪上游前進，視野逐漸展開。⁷⁷但自 921 地震後迄今，谷關以上路段管制快 20 年，一般民眾無緣一睹日治時期所稱的山岳美、斷崖美。

大甲溪下段方面，則以八仙山週邊可親近性最高，有上段沒有的「溪流美」、「森林美」，八仙山下方的明治溫泉附近有八仙八景的松本千原，附近複雜多樣林相也很少見，從明治溫泉以上，有楠、楠仔、堅木等闊葉樹，夏天有視覺新綠，冬季則有如唐錦織般紅葉(楓紅)。海拔 1,500 公尺以上有繁茂的椎、堅、栂、楠、拇等，1,800 公尺以上有櫟林，2,400 公尺的松嶺則覆蓋

⁷⁵ 森忠平，〈大甲溪的美觀〉，《臺灣の山林》第 123 號(臺北：財團法人臺灣山林會，1936 年 7 月發行)，頁 177。

⁷⁶ 同上註，頁 177。

⁷⁷ 同上註，頁 178-180。

松的純林。自古以來，此山巍峨，晝間暗、夏季涼的森林境地，這是指明治溫泉附近的「森林美」。⁷⁸

八仙山地圖有限，常被引用的是一張《八仙山案内》的地圖，裡面有十文溪，無佳保臺溪，有傾斜鐵道，但地圖上有的名稱，除佳保臺現在也是服務中心外，餘如斜頭角、黎明派出所、八仙山警官駐在所等，地圖無法提供明確方位與距離資訊，只有相對方向概念。本文經過數次探勘，發現地圖所繪溪流沒有名子，與現地溪流方位、數量不盡相同。可能原因有二，一是經過數十年，歷經八七水災、921 地震等自然變異，地貌產生鉅變。第二可能是地圖是旅遊寫意圖，不是正式地圖。本文經過數次探勘，最先早排除傾斜鐵道在佳保臺溪右岸（下往上游方向），接著在某個角度，發現一座由右向左逐漸降低高度山體，頓時理解為何山頂被稱為「斜頭角」的命名由來。沿著道路回到佳保臺，再從左方天籟步道往上走，發現斜頭角山體底端連接十文溪與佳保臺溪匯流口，才瞭解原為鐵道的天籟步道，從我們腳下跨越十文溪，開始登上斜頭角終點站，這就是當時號稱「東洋第一」，視覺、體驗極為震撼的高山纜車，稱為傾斜鐵道，才知數張關於此硬體的清晰黑白照片，現在正確位置。

本文謹探討八仙山林場最初 20 餘年歷史，基於前人研究成果，並不討論大甲溪理蕃細節、林場經營、林業行政、林學方法論等，時間斷限以 1910-1930 年代為主，只有討論主題必要時，將時間後移至 1930 年代後期至 1941 年。地理空間方面，聚焦在久良栖部落到佳保臺，外圍包含山上的黎明派出所，溪畔的明治溫泉，及大甲溪南北兩岸運輸系統等，會略為提及東勢、土牛及豐原，但不會是討論的核心，期將八仙山林場核心「微區域」的

⁷⁸ 同上註，頁 177。

歷史，加以爬梳釐清發展細節，更清楚的故事，易於轉化為閱讀文本，透過導覽，普及愛林教育。

其次，結合旅行文本，是因為每一位旅者抵達八仙山年代不同，所見所聞並非一般官方出版品、年鑑類史料的視角，而是一位、或一群他者的視角，更為詳細多元，可與官方出版品相互印證，對還原當時微區域的地名、位置與相互關係，很有幫助，若沒有這些斷續大量的旅遊文本，八仙山林場最初的 20 年，恐怕仍是一片模糊。

在進入章節安排以前，對於八仙山週邊的地點名稱，屬性與功能，因為日治與現在，有些地點持續發展，有些荒廢已久，甚至被遺忘，故必須先做簡要說明，才會產生古今對照的效果。為便於對照，將八仙山各重要地點繪成簡單示意圖（請參考「圖 17」），有利於後續的討論。緒論部分只討論大甲溪南北岸的地名、概念與位置，其它如運輸系統的部分，將在後續各章另行討論。

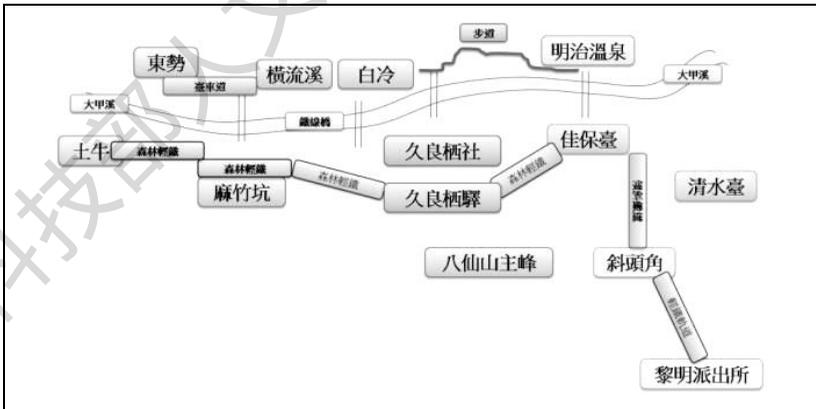


圖 17 八仙山週邊地點示意圖

資料來源：自行繪製。

(一) 土牛：根據《官報》記載，臺灣總督府營林局八仙山出張所，設在土牛庄的發布時間是 1916 年 12 月 30 日，依慣例，正式啟用應是 1917 年元月 1 日。⁷⁹土牛位於今天騎單車走東豐鐵馬道（豐原往東勢方向），接近過大甲溪橋樑前的右側，設有營林局輕鐵的土牛驛，從豐原搭民營輕鐵到此換乘營林局輕鐵，營林局最早的辦公室也在這裡，儲材所亦同，選擇土牛，是因為八仙山伐木初期，這是放流大甲溪木材理想的登陸儲放地點。另外，土牛往久良栖並非現行東豐鐵馬道路線，而是往新社麻竹坑，沿大甲溪右岸前進，古今路線有別。土牛的集散功能，在 1920 年代後期，儲材與行政都遷往豐原後衰退，但車站功能依舊。進入八仙山需申請入山證，故必須從土牛換車往東勢，可於土牛等候營林局火車空檔往返。土牛也有簡易過夜設備，夜間可隔著大甲溪，看到東勢角的零星燈火。

土牛到明治溫泉，是透過至少 7 座鐵線橋切換大甲溪左右岸，左岸是臺車軌道為主，右岸以營林局輕鐵為主。現今左岸擴寬為臺八線，右岸當時主流的森林輕鐵已廢棄多年，日治時期，大甲溪的自然風景描述，多是從右岸所見，今只能在文獻中追尋。

(二) 麻竹坑站：當時稱麻竹坑驛，從佳保臺往豐原之輕鐵，若不往土牛換乘，多於此站下車，步行過吊橋後抵達大甲溪左岸，換乘臺車、汽車後，經大茅埔，往東勢休息、過夜或洽公，也可直接經東勢，往豐原接縱貫線。

(三) 久良栖蕃社：也稱久良栖部落，即今天快到谷關前，在臺八線對岸，過松鶴橋後可進入的松鶴部落舊稱。現在的部落是以露營、養殖魚料理、部落文化觀光為主。但本文發現，久良

⁷⁹ 〈臺灣總督府告示第 140 號〉，《官報》第 1341 號，大正 6 年 1 月 24 日，頁 387。

栖的重要性被埋沒，這個部落是日治初期，大甲溪沿岸的模範蕃社，隘勇線、森林調查的前進基地，也因「蕃情」穩定，讓營林局輕鐵在此設站，旅客多在此下車休息、用餐，短暫參觀部落風情，對於部落「日本化」的原住民，有很多第一手的互動與描述。其次，我們可能要跳脫現在大甲溪道路系統的既有概念，久良栖是往明治溫泉及佳保臺的「Y型」交匯點，故稱為八仙山林場的「關門」，至於為何是Y型，會在後面章節中交代。最後，也是本文最大發現之一，八仙山林場的最初數年，伐木軸線就在久良栖，由於透過國家森林公園步道登八仙山主峰要繳費，很多民眾都走不用錢的松鶴上八仙山路徑，因為走的人不少，路徑清楚，但卻幾乎沒有人知道，八仙山林場最初歷史在久良栖，木材運到久良栖的大甲溪畔，接著放流到土牛上岸儲存。久良栖與八仙山林場開發密不可分，對於想要深化部落文化深度觀光的社區協會而言，應可增加更多關於部落人事物的元素。關於久良栖的相關發現很多，甚至是頭目的墳墓等，容在後面章節逐一探討。

（四）久良栖驛：就是營林局輕鐵的久良栖站，是現存土牛到佳保臺之間，保存最好的森林鐵路車站，現今仍有人居住的全檜木建築。通常到八仙山的旅者至此下車，改步行往返佳保臺，或到下方的部落參觀，或在車站用餐，或在此步行到明治溫泉。戰後林務局宿舍也在車站對面，車站前鐵路已改為產業道路，稱為林場巷，是松鶴部落內的重要文物資產。在1920年代以後，隨伐木軸線東移，重心轉移至佳保臺，戰後汽車道路與臺八線的開闢，鐵路因災損逐漸荒廢，久良栖站也走入歷史，功能萎縮，成為松鶴部落上方林場巷的一間民宅。1910年代，久良栖驛附近有一家由女侍相陪的料理亭，稱為望月亭，因為從這家料理店窗外，可看到八仙八景的岩松山，這樣的窗框景色，稱為「岩松

望月」。

(五) 八仙山主峰：這是日治時期三天二夜的行程，松鶴上八仙山的道路才是日治伐木的最初軸線，1920 年代軸線東移到佳保臺後，登山路徑才改由佳保臺出發，後來由林務局闢為登山步道，與松鶴上八仙山的傳統路線，交會在登山步道 3.1 公里處，海拔約 1,800 公尺。在松鶴上八仙山步道交會以前，會看到以往的集材區、生活起居區、木馬道轉場、木馬道遺跡等，下方的松鶴一溪匯入大甲溪，是最初八仙山木材放流的地點，故要瞭解八仙山林場最初運輸的歷史，盡在松鶴到八仙山主峰這條軸線上。這條傳統山徑至今功能良好，使用者眾，只須在各重要歷史據點豎立解說牌與老照片，即能達到很好的社會教育效果。

(六) 佳保臺：森林鐵道啟用後的 1920 年代，佳保臺取代久良栖，成為林場行政中心，這裡有住宿功能的俱樂部、營林所派出所、醫療站都在此。其次，輕軌、傾斜鐵道、空中索道也都將木材運到佳保臺，1920 年代後期起，木材加工廠也在佳保臺。以溪流而言，佳保溪與十文溪匯流處，也在佳保臺，1920 年代，佳保臺到稜線都是伐木軸線，現今旅客服務中心、八仙山國小與神社舊址、登山口、住宿區等仍匯集於此。儘管 1930 年代，伐木軸線越過稜線，往黎明派出所方向前進，或戰後往馬崙新山轉移，佳保臺的重要性，仍維持在一定的地位，今日仍是委外的民宿、遊客服務中心所在地。

(七) 清水臺：佳保臺成立初期，曾被稱為清水臺，意即能取得清澈水源之臺地，但真正的清水臺，是往八仙山稜線伐木過程中，一個海拔約 1,800 公尺的山地聚落，位於傾斜鐵道第二段（中平段）的東方，旁邊是十文溪上游支流，一條稱為ピヤワイ溪的溪畔。這個清水臺長期被八仙山林場的歷史敘述所遺忘，因

為不知其確切位置與重要性，1920 年代是清水臺最輝煌時期，有販賣部、警察駐在所、連同家眷數百人的大聚落，後勤支援完善。隨著 1920 年代後期啟，伐木重心往上游移動，清水臺從重要聚落蛻變為中繼基地，直到 1930 年，仍有其紀錄。

（八）斜頭角：斜頭角是傾斜鐵道的終點站，海拔高度約 2,100 公尺，與清水臺一樣，消失在歷史中，也很少知道其確切位置，從斜頭角可以接步道與輕軌鐵道，翻過稜線，到黎明派出所。在本文田野調查過程中，一度以為像饅頭形狀的新山，是斜頭角，因為新山的山溝暗處，很像黑白照片中，傾斜鐵道的路線遺址。但在向林務局及東勢林管處申請非開放路線調查後，才知道斜頭角需站在某一個角度上，才能看出地形特徵，這時恍然大悟，斜頭角原來是以地貌特徵命名的，與新山完全無關。現存黑白照片中，斜頭角照片僅 1-2 張，而且是局部視角，詢問相關人員，也少有人知道斜頭角在那裡？八仙山林場最初 20 年的歷史，幾乎都被遺忘了。1930 年代到 1970 年代，空中索道成為林場主力運輸工具，那個 1920 年代「落後的」鐵道加步道的軸線，隨著停用荒廢，早被遺忘。

（九）黎明派出所：黎明派出所是營林局最接近伐木作業地的行政單位，不是警察單位的派出所。其位置在越過八仙山稜線上，已經是北港溪一線，這裡有鐵軌在稜線左右延伸，是 1930 年代伐木新軸線，也是八仙山林場第一條的東西向軸線，也是今天裡冷林道的前身。在此之前，1910 年代的久良栖與 1920 年代的佳保臺伐採軸線，都是南北向軸線。黎明派出所所有住宿的俱樂部，這裡有樹靈碑，能俯瞰日月潭、埔里盆地，還有能遠望玉山群峰的見晴臺，從這往下看，北港溪全景式的大檜林，綠黑色的檜木連綴一條條在雲霧間穿梭巨龍，最能符合八仙山被稱為大檜

林的森林意象。日治時期能從傾斜鐵道，接輕鐵軌道，再加上步行抵達黎明，能夠在一天內來回佳保臺，海拔高度差 1,400 公尺，但 1960 年代傾斜鐵道廢棄後，加上伐木軸線轉移到馬崙新山線，到黎明派出所需經過裡冷林道，至少 3-4 天行程，不是對一般民眾開放的路線。

以上是大甲溪南岸，關於八仙山林場最初 20 年重要地點的簡介，接著探討北岸的重要地名、位置與功能。

(一)東勢街：東勢角支廳所在地，後來東勢郡役所所在地，八仙山林場未開發時，1910 年代這是理蕃隘勇的前線基地，從這裡出發，沿大甲溪左岸前進，隨著蕃情的掌握，理蕃戰鬥的結束，原本狹窄的理蕃警備道路，擴充為臺車道路，從東勢出發，臺車可行進至橫流溪與大甲溪交匯處，經過大茅埔後，開闊的大甲溪逐漸映入眼簾。在上個世紀的一百年中，多數時期到八仙山週邊需申請甲種入山證（入蕃許可），當時要趁著在土牛換車空檔時間，到東勢郡役所申請，再回土牛等候營林所火車到久良栖站。

直到 1920 年代初期，木材仍是靠放流大甲溪運到東勢，最初儲木場就在東勢林管處附近，由於儲木場在大甲溪北岸，但縱貫線豐原驛在南岸，隨著林業輕軌的敷設，後來儲木場先轉移到土牛，最後移到豐原。最後，東勢街是八仙山林場物資的後勤補給據點，東勢的本街上，已看不出昔日有四家知名料理亭，山上辛勤賺錢的樵夫、挽夫等，都到有女侍相陪的餐飲店盡情放鬆，被稱為「東勢街的無尾狐」。東勢街到八仙山，需聘苦力推臺車沿大甲溪左岸前進，至多到橫流溪下車，過鐵線橋改步行，因為已不在東勢角，其景色風光將另行敘述。

(二)白冷：這裡是大甲溪前進八仙山前，日本警力、撫蕃

的重要據點，有警察駐在所，就在東卯山下，東卯溪與大甲溪交匯處週邊。1910 年代各部落的武裝衝突結束後，陸續安置白冷週邊，過著日本人單向價值觀中的水田農耕生活，1920 年因流行性感冒引起北、南勢蕃聯合抗日行動，是大甲溪理蕃最大挑戰，原住民與腦丁、警察雙方都有傷亡，八仙山林場運作也受影響，這種影響是集體心理的不確定性，進而連動實際工作的進行。另外，白冷有吊橋，可從這過到大甲溪右岸，但日治時期，警察官吏駐在所在右岸，發生傷亡後，駐在所遷往左岸。現今當地警察派出所同樣在左岸，當地因接近臺電公司天輪發電廠，附近有白冷冰棒與天輪社區，鐵線橋沒有了，但過天輪壩可到達右岸。日治時期，因為有右岸的輕軌鐵道，左岸從白冷到久良栖之間，史料少有沿途記錄。從久良栖過鐵線橋到左岸，通常走此路到明治溫泉，現在路程約 6 公里，約 2 小時可到達，史料中也罕見記載沿途的細節。在日治前期八仙山林場的週邊，右岸白冷到明治溫泉這一段步行道路，是比較少被提及的。

（三）明治溫泉：明治溫泉就是今天的谷關溫泉區，最初是 1910 年代隘勇線前進時所發現，為體現明治天皇的功業，故命名明治溫泉。終日治時期，雖然林場稱為八仙山林場，但明治溫泉的可親近性與路程距離，皆優於八仙山主峰，最後，明治溫泉成為 2-3 日旅程的標準地點，關於更多明治溫泉的細節，將再後面章節探討。

綜上，日治時期大甲溪運輸系統重心在右岸，今多已荒廢，左岸居次的步道、臺車道，今闢建為臺八線，是 921 大地震前，所謂的中部橫貫公路的前段。

各種旅行文本中，有同一人用本名發表，又使用筆名投稿的現象，如 1918 年，時任總督府鐵道部書記的戶水昇，到八仙山

參訪，因當時營林局土牛到久良栖輕鐵尚未啟用，故戶水昇看到的八仙山，是最初的林場樣態，非常珍貴。但大約同一時間點，戶水昇似以筆名「露合二十六」投搞報刊，因為所述時間、內容、路線與細節，幾乎一模一樣。雖然是高度相似的旅行文本，但仔細比對後，細節詳略有別，皆可引用，並互相參照。

現在到八仙山，對照日治前期對自然人文的描述，因地貌改變、伐木結束，地景與歷史呈現「失語」狀態。除把旅遊文本當成史料運用外，並加上田野調查後，又形成新的文本，讓新舊文本產生對話，時間與空間套疊後，更能看到林場最初 20 年發展與變遷。

影像的古今對照最易讓人產生印象，最常用在建築物、街道街景，次為人物，很少使用地景地貌影像來詮釋歷史，因為同一地點，要找出古今對照影像，並不容易，因為地點不一定相同，需比對岩石、地形或重要地標協助確認。

第二節 章節安排

本文以透過旅行文本，梳理八仙山週邊地理資訊，確定位置，不能確定也提出最可能的合理位置。其次，提出四期的伐木軸線，論述每期每條軸線的人文景觀與生產樣態。最後，歸結八仙山美的特色，平地是顏色飽合的「變化美」，山地是環場視覺的「壯麗美」。故關於林場經營政策、營運數據、大甲溪理蕃政策等，不是本文主軸，但基於完整性，僅略為觸及，不是本文聚焦探討的議題。

本書除緒論、結論外，共分三章，各章探討重點與內容，介

紹如下：

第二章「理蕃與森林事業的展開」，山地高經濟樹種指的是檜木、扁柏，產銷問題牽涉多端：(一)樹種經濟規模值不值得開採；(二)山上運送到山下集材處，木馬、輕軌與各種索道如何搭配；(三)伐木需要專業人力，人材是流動的，人力資源如何招募、補充與維持；(四)作業區域的治安與衛生如何確保；(五)從山下到鐵路重要車站，配合地理因素，放流、鐵路或人力運輸，這牽涉更多成本、規模與市場價格的綜合分析；(六)伐木是復育是同時進行的工作，才能延後資源枯竭的最終結果，但自然樹木生長週期與市場價格波動週期常無法配合，短期或中長期利益衝突時，永續林業不易維持。上述變項需能配合，林業無法化約為單純的市場供需，八仙山林場最初 10 年，複雜度往往被忽略，反而視為理所當然。

第二章第一節是「理蕃與森林調查」，重點放在 1910 年代初期的大甲溪隘勇線前進行動，如何將隘線往上游挺進，控制久良栖社，使其成為模範蕃社，抗日的稍來社、白冷社等如何「討伐」。經數次武裝行動後，如何從久良栖登上八仙山主峰，將隘線越過稜線往眉原部落連接。控制秩序後，總督府技師綱島政吉與臺中廳技師久保隆三，如何從目視到入山實地調查，將大檜林的八仙山，透過報紙、演講介紹給臺灣社會，從傳聞變為真實，透過調查評估，啟動林場經營。

第二章第二節探討「伐木軸線的分期」，為何要分期？因為過去研究當將八仙山伐木統稱為日治時期，以時間分為日治前、後期，或以 1937 年爆發的中日戰爭或太平洋戰爭，來看八仙山的營運變化，但這些都是外部八仙山的歷史，整個八仙山被視為一個整體。本節則認為每座林場的開發都有內部順序性，八仙山

內部沒有分期是因為對內部歷史不清楚，對前期史料未有掌握所致。本節嘗試將日治前期八仙山開發依伐木軸線分為三期，每一期約 10 年，各期間有重疊時間，顯示伐木軸線的轉移，這些都是以往未曾被揭露的部分。

第一期是 1910-1920 年代，軸線是從久良栖社開始往上，終點是八仙山主峰，故稱為「久良栖-八仙山主峰軸線」，所謂萬事起頭難，最多樵夫、木挽的生活細節紀錄，也都在此一時期，這時還沒有佳保臺，也沒有鐵路運輸到土牛，而是放流大甲溪，可謂八仙山「最初十年史，盡在久良栖」，雖然這段故事已被遺忘，知道軸線、放流都在久良栖者，少之又少。久良栖社就是現在大甲溪的松鶴部落，對於有心推動社區發展的原住民、林務局員工第二代、外來移入民眾而言，這都是很好的歷史導覽故事，這條軸線就是現在松鶴部落登八仙山主峰的「非官方山徑」，行之者眾，但知道故事的人卻很少，沿途有木馬道、轉場、集材區、住宅區的遺跡，如能設立解說牌與老照片，可謂「本小利多」，一舉數得。

第二期是 1920-1930 年代，隨著第一期軸線的結束，1910 年代伐木軸線探勘已往佳保臺轉移，往十文溪上游發展，直到抵達白姑大山-八仙山間稜線為止，佳保臺取代久良栖，成為新的行政中心。這一期又可細分為三期，伐木聚落從佳保臺開始，逐漸往十文溪上游轉移，建立一個新的聚落，當時稱為清水臺。清水臺在既有八仙山林場研究中，是被遺忘的伐木聚落，其存續時間約 10 年。清水臺的位置更是一個謎，但根據史料，十文溪上游最接近佳保溪的一條支流，史料稱為ピヤワイ溪，清水臺位於ピヤワイ溪與佳保溪中間的小支稜上，因便於獲得兩邊的水源，水質清美，故被稱為清水臺。第三個聚落一樣隨著伐木區域往上

游發展，來到ピヤワイ溪上游接近稜線部分，但住宿仍在清水臺，隨距離拉長，清水臺發展持平，但ピヤワイ溪上游聚落興起，故謂此期又可細分三期，就是因為有三個聚落，都在ピヤワイ溪軸線發展，故第二期稱為「清水臺-ピヤワイ溪軸線」時期。以上二期，都是南北向軸線，由西往東約平行偏移，第三期則是東西向軸線。

第三期是 1930-1940 年代，當 1920 年代後期翻過稜線後，行政中心從清水臺遷於此，此處稱為黎明，因為營林所在此有第一線的辦公據點，本來稱為黎明辦公室（詰所），後來發現越過稜線後，面向北港溪這一面的東西向稜線，有更多的珍貴檜木，故運用臺車軌道敷設為東西向，清水臺聚落進一步沒落，ピヤワイ溪鞍部成為新聚落，黎明詰所也升格為派出所，有收費的住宿服務，旅遊也從佳保臺延伸到黎明派出所，派出所外有樹靈塔，顯示這裡檜木產量的豐富，這裡的道路系統從日治到戰後，不斷擴充，現今稱為裡冷林道，八仙山的盜伐史，與這一帶的蘊藏密不可分。派出所外還有觀景臺，可看到下方埔里盆地，及遠方的新高山（玉山）。基於上述，故稱此期為「黎明派出所」時期。

第四期 1940 年代以後，大約從 1930 年代起，從佳保臺透過空中索道的引進，往新山、馬崙山方向發展另一條伐木軸線，由於這一段歷史比較清楚，時間斷限略超過本書探討範圍，故不予討論。其次，上述分期只是以日治前期針葉樹種中的扁柏與紅檜為主，在八仙山林場的營運中，軸線也可重新利用，如戰後可以從第一期軸線再度伐採，原因在利用樹種擴張到闊葉樹種及其它針葉樹種，故本文的伐木軸線分期，是以日治前期，且以檜木為主要樹種的劃分，非指整個百年八仙山的伐採軸線，即便沒有涵蓋全部，仍具一定參考性。

第二章第三節「針葉樹市場供需」，探討檜木是木材之王，檜木指的是臺灣扁柏，但日本亦有扁柏，兩者略有不同，臺灣扁柏打開日本市場，不如想像順利，其次是臺灣特有種的紅檜，初期還降價力求擴大市占率，是否日治時期臺灣珍貴的檜木，一如米糖，多以滿足日本需求為主？抑或多數檜材都在臺灣銷售？那一種是刻板印象？那一種又是實相？

第二章第四節「組織與經費配置」，探討林場經營的營收趨勢，鑑於阿里山林場耗費巨資建立最長的鐵路運輸系統，林場經營的評估，能與後來發展契合嗎？如果有未掌握的部分，影響成本上揚，又如何因應？經營林場是一項高獲利還是高難度的事業？如果入不敷出，最大比重的支出是什麼？組織又如何因應？最終結果如何？

第三章「林場運作與運輸系統建置」，第一節「道路、臺車與森林輕鐵」，主要探討大甲溪左、右岸的道路運用狀況，旅行文本所見為何？經過理蕃與林場開發後，是什麼力量改變大甲溪左、右岸交通重心的轉移？

八仙山森林鐵道原為中期方案，初期以什麼方式降低成本，又能達成木材運輸的效果？什麼原因讓森林鐵道在日治中期敷設完成，鐵道啟用後，旅行文本中搭乘者的體驗，所見所感又是什麼？久良栖驛是平地段鐵道終點站，山地段的起點，為什麼是久良栖？而不直接開到佳保臺？最後，佳保臺驛是山地段的終點，也是行政中心，神社、聚落皆於此，百年林場變化最小的就是佳保臺，至今仍是行政中心，日治時期到佳保臺的旅者，所見與今日有何不同？有何感觸？昔日神社，今為涼亭，當年神社樣貌，又是什麼？

第三章第二節「大甲溪放流運輸」，八仙山在大甲溪與北港

溪稜線上，為何選擇放流大甲溪，而不是北港溪，兩溪在評估中何有優缺點？放流就是將木材放入大甲溪，利用水力漂放到東勢登岸，再轉運到豐原接縱貫線，看似理想的低成本運輸，約只到1921年大幅縮小規模，成為輔助措施，放流有何優缺點，將與鐵道運輸做比較一併探討。日治時期的放流，在史料中稱為「管流」，管流的木材稱為「流材」，在河面上控制木材的工作型態稱為「川狩」，探討森林鐵道是主流，對於臺灣放流木材的歷史而言，八仙山林場可能是史料最完整的。

其次，放流從何處放流，那一條河流放入大甲溪？現今安在否？溪流名稱為何，過去名稱與現在相同否？如果有溪無名，如何推測那一條是放流的河川？最後，木材並不會自動從山上掉到大甲溪放流，放流作業上要注意什麼？溪流與山上木馬道之間怎麼連接？需要靠木馬、木馬道、修羅、芻場、集材場等，這些構件與名稱又是什麼？如何製作、搭配與使用，也都將在本節探討。

第三章第三節「山地運輸」，探討八仙山林場最特別的運輸工具：傾斜鐵道。這項運具是一套機電、土木、通訊與電力的整合運輸系統，其重要性未被林場研究重視，這是全臺唯一的傾斜鐵道，出現時間最早，長度最長。這也是全臺最模糊的森林鐵道子系統，它位在八仙山林場何處，少人知曉，本節將木馬運輸、傾斜鐵道，再連接到空中索道，透過新舊技術的演變，定位傾斜鐵道的特殊性，回答為何舊技術的傾斜鐵道，沒被新技術的空中索道取代？這有助於我們理解技術新與舊的相對性為何？無論新或舊，要以自身需求能否滿足，資源能否負擔兩個指標考量，在這種條件下討論新舊技術，才有具體意義，而不是一味引進新技術。因為舊技術在每個引進的時代，可能都是那個時代最新技術。探討技術與社會變遷，要回到技術所處的時代，以古論古，

以今思古，才不會陷於以今論古、以今非古的窠臼。

第四章「旅行文本與書寫」，第一節「八仙八景今昔」，1927年八仙山入選「臺灣八景」後，八仙山本身還有被遺忘已久的「八仙八景」，分別是久良栖社、佳保臺、斜頭角、岩松山、明治溫泉、見返瀧、合流峽及八仙山主峰，這八景多位於久良栖至斜頭角之間，八仙山主峰過去有展望，現在沒有，那種環場式的俯瞰體驗，只能從旅行文本想像。久良栖社要從久良栖驛往下看，盡收眼底。見返瀧今日地點較少人知道，或因種種原因，要降雨時比較看得到，平常是乾涸的山腰洞穴。斜頭角是最隱匿的八仙八景，它是傾斜鐵道的敷設地點，從側面看才看得出斜頭角之意，而要看到側面，必須進入八仙山未開放步道，才能一睹風采，否則常誤以為斜頭角是八仙山收費口後方的新山而不自知。合流峽是十文溪匯入大甲溪處，古今都是站在篤銘橋上觀賞，匯流處的岩體紋路，是百年不變的特徵，透過古今照片比較，篤銘橋是鋼構橋，日治時代是鐵線橋，可能稱為十文橋，歷經 921 大地震後，合流峽風華減損，水量減少，變成石礫溪床的合流峽。岩松山在今天臺八線麗陽特戰營區後方，從哈崙台產業道路觀看最完整，日治時期在久良栖驛附近有一家料理店，名為夕照館，在館內窗外可眺望對岸的岩松山，故可稱為「岩松夕照」。明治溫泉就是現在的谷關溫泉區，但日治時期只有一家，泡在檜木筒中，倚窗望外，溪流楓紅，鳥鳴花賞，水潺綠翠，倘佯山水，別有畫境。今昔對比，有想像，有體驗，有讚嘆，當然也有今昔對比的感傷，永續與開發的平衡，不易掌握。

第四章第二節「旅行遊記與森林思維」，首先從整體描述來探討 1920 年代經過交通運輸系統的整合，到 1930 年代八仙山旅遊已經出現標準化特徵，出現在時間可掌握、旅程可規畫以及介

紹簡易化三項特徵，但 1930 年代的八仙山旅遊，費用成本如何，是否為一般人能負擔？其次，完整的旅行文本以 1932 年江崎悌三到八仙山採集昆蟲的手繪地圖，意外揭露了清水臺伐木聚落詳細位置，配合文本史料，建構第二期伐木軸線的動態。同年，臺北帝大農林專門部學生岡山從八仙山縱走白姑大山，環形路線下山後，因行李未拿，又回黎明派出所取物，其間過程聘請久良栖原住民為嚮導，其對話與遭遇，是第一篇以八仙山為主體的白姑大山縱走記，還遇到落雷，擔心熊豹出沒，重現原始森林樣貌，是八仙山旅記的珍貴紀錄。本節最末探討人類與森林的互動，日本是森林覆蓋率高的國家，究竟日本人對森林的態度為何？林場是伐木場，但伐木後植林是永續，當時稱為伐植並行政策，但真正落實上，當時學者如何看待這樣的政策？樹木成長歲月，與人類開發森林時間長度如何匹配，能真正做到永續嗎？日治時期曾於小學辦理全島愛林思想作文比賽，從得獎作品中，反映小學生對森林的思維，林場距離學生很遙遠，檜木也不是生活單元，那麼，小學生的愛林思想從何而來？林場不怕水災與地震，最擔心的火災，各種防火措施落實之後，八仙山每數年會發生一次森林火災，透過火災，探討林場預防與肆應方式，人類面對森林火災，是否有一種災難美學？回顧日治時期對森林的態度與思維，或許今日仍有借鑑之處。

第四章第三節「八仙山人事物」分別探討警政階層、林政階層與勞動階層，分別以中階警官、林業技師與伐木現場樵夫與木挽工為探討對象。警察負責控制、武裝攻擊與隘勇線前進行動，勞動條件風險最高，那些警官是負責大甲溪理蕃的關鍵人物？其次，前述提及綱島政吉與久保隆三兩位技師，但他們的出身、經歷是一片空白，在規畫八仙山林場計畫後，他們負責什麼工作？

最後又去了那裡？從《臺灣總督府公文類纂》中，可以歸納技師與警政階層的職業要求與特性，甚至是家庭狀況。

最末是樵夫與木挽工，在森林鐵道未引進以前，山上伐木到放流大甲溪，全程都靠樵夫與木挽工的熟練身體技術，豐富經驗微調，讓木材避免過度碰撞損傷，這群人少有全名出現在史料，規模約有數百人，縱使有了森林鐵道、臺車軌道輔助，他們仍攜家帶眷到八仙山謀生，擔任每條伐木軸線、支線最前端的箭頭。日治林場研究較偏向營運，較少注意基層人力如樵夫與木挽工，一群專業技術人員與家眷的山居歲月。

八仙山林場的研究少了「人」與「人群」，直到 1970 年代，這群靠山吃飯的人群才隨著林業終止而陸續離開。東勢津味小館老闆娘的婆婆，小時候隨父親在佳保臺宿舍居住，那是半世紀以前的事情，問八仙山林業何時結束，婆婆回答不清楚，因為這群與伐木有關的人群是逐漸離開，因為婆婆的父親比較早離開，故不知最後一批人何時撤離。⁸⁰

不僅最後一批未被確認，第一批到八仙山開創的人，同樣身影模糊。史料中，第一批專業分工的人群，工作職稱為樵夫、木挽與雇工，分別負責砍伐切割、運輸與雜務，這群人是總督府與檜木接觸的媒介，每年設定產能數據能否達成？都靠這群人的雙手執行，他們與其家眷，居住在八仙山何處？環境為何？勞動環境與條件為何？待遇高低與風險？如何從事休閒娛樂等，都是本文關切的問題，因為少了這群人，八仙山林場的歷史，不夠完整。在每一次往返八仙山旅行的文本中，旅者多少會接觸這群人，片斷積累不少拼圖，山麓下有明治溫泉，山裡有樵夫，共同組成八

⁸⁰ 臺中市東勢區津味小館老闆娘婆婆隨機口訪(日期：2018 年 1 月 1 日。地點：台中市東勢區豐勢路中盛巷 25 號)。

仙山有「溫度」的歷史。

第三節 體例與單位說明

本書以歷史研究法為主，透過對《臺灣總督府公文類纂》、官書檔案、期刊報紙的系統性閱讀、消化與歸納，進行梳理與研究。

口述是八仙山林場研究的基礎，林美容曾從民俗學詮釋「魔神仔」的人類學想像，使用非正式的「隨機訪問」，並說明不使用正式訪談的原因，一是不易實施，二是受訪者有工作家庭，三是隨機訪問的形式，可讓受訪者降低戒心，暢所欲言。⁸¹林美容的研究方法，受訪者 200-300 位，故在某些學術議題上，隨機訪問的學術效度，值得肯定。八仙山林場的退休員工、家眷，在大甲溪流域以松鶴部落及東勢區最多，一次在東勢區津味小館用餐，意外老闆娘婆婆，因父親在八仙山林場工作，提及小時候佳保臺宿舍的故事。又一次在松鶴部落的松鶴仙境社區，巧遇兩位長者等車倒垃圾，經說明來由後，發現他們對八七水災造成松鶴二溪龐大土石流當晚印象深刻。假日在佳保臺準備離去時，巧遇林務局麗陽工作站員工汪竣泰，得到很多日治史料解讀上的疑惑，又因汪先生聯繫上同樣是麗陽工作站員工孫嘉祥，孫先生是松鶴部落泰雅族原住民，常年活動在八仙山各林班地，包含史料的舊地名、掌故、地理位置、如何前往、沿途有何重要地標物件等，透過隨機訪問，對本文撰寫提供很大幫助。松鶴部落阿嬌姨

⁸¹ 林美容、李家愷，《魔神仔的人類學想像》（臺北：五南圖書出版公司，2017年9月初版三刷），頁4。

的店老闆娘是社區導覽志工，父親是八仙山伐木從業員工，半世紀前看過父執輩們在山上拖木馬蜿蜒而下，對部落溪流、舊地名、人事物都有深入瞭解。上述只想表達，隨機訪問所得到訊息量，不亞於正式訪問，八仙山是一個開放空間與議題，常到當地調查走訪，隨機訪問，才能得到更多資訊。

本書所使用圖片，除一張引用《八仙山林場史話》外，儘量不與現行出版品重覆，所引用圖片有助於理解當時林場的狀況，百張以上圖片中，不免部分解析度有限，但其質樸影像，透露黑白照片的珍貴，仍值得引用。

表 4 本書引用名詞與單位一覽表

項目	說明
尺締	樹木材積單位，1 尺締=0.324 立方公尺
石	樹木容積單位，1 石=180.39 公升
里	長度單位，1 里=3.927 公里
町	長度單位，1 町=109.09 公尺
間	長度單位，1 間=1.818 公尺
哩	長度單位，1 哩=1,609 公尺
町步	面積單位，1 町步=2934 坪，約等於 1 公頃
疊	面積單位，1 疊=0.5 坪
封度	重量單位，1 封度=1 磅
鐵線橋	吊橋
鐵道	輕鐵、五分車
詰所	辦公室
胴割	切割
木挽	用木馬在山區拖行木材之工作職稱

項目	說明
手押臺車	即使用人力推進之臺車，軌距比五分車更窄
密林	高密度的森林或樹林
土入作業	將木材從山上放入河川的運作方式
捨場	木材在山上的暫置場所

說明：

(一) 尺締：日治時期計算樹木材積單位為「尺^ぢ」(しゃくじめ)，漢字都譯寫為「尺締」，有時寫為尺或才，指的都是同一單位。其數據再乘以 0.33 即為立方公尺。基本上 1 尺締約指樹木直徑 30 公分，長度 360 公分，換算約 0.324 立方公尺。如果以 2 萬尺締 (6,600 立方公尺)，換算後約 20,370 支檜材，平均每天伐採 56 支樹木。

(二) 石：檜木有時以容積，即「石」，每石容積是 180.39 公升。日治後期森林面積用畝、甲計算，如果不涉及同一單位基準的比較，基本上從其原始史料單位。

資料來源：自行製表。

八仙山林場與東勢到橫流溪，最早都是臺車軌道，不是後來慣稱的森林鐵道，這種臺車軌道的軌條磅數輕，採手推或畜力牽引，後來才逐漸升級軌條磅數，但仍不是輕便軌道，應視為輕便軌道的「輕量版」。1920 年代才擴充為森林鐵道，但森林鐵道是俗稱，包含軌距 (ゲージ、Gauge) 2 呎 6 吋，即標準 76.2 公分輕便鐵道的整套系統。⁸²以八仙山林場而言，包含豐原到土牛的

⁸² 〈八仙山遊記 (六)〉，《臺灣日日新報》第 9262 號，大正 15 年 2 月 17 日，3 版。

私營輕鐵，土牛到久良栖的平地森林鐵道，久良栖再到佳保臺的山地段輕軌，還有一個常被忽略，是通往斜頭角的傾斜鐵道，及其往稜線的輕軌系統，整個都應視為八仙山森林鐵道系統，至少土牛到稜線輕軌系統是如此，長度約 50 公里。

勾配是指斜度，1/10 約 5.71 度，1/30 約 1.9 度，1/30 意即 30 公尺長度內，上升或下降高度 1 公尺的斜度。如果沒有特別比較或理解需要，仍從其原始數據標記。

關於史料中對於大甲溪左岸或右岸的判定，通常以水流方向判定，故從上游往下游看，左邊手即左岸，右手邊為右岸。但閱讀大量史料後發現，日治時期左右岸是由當事人自行判斷，未遵守水流流向為標準，從描述的地理位置，裡冷、久良栖及大甲溪支流等，加上手押車道從東勢到橫流溪，在大甲溪左岸（面對上游而言），森林鐵道從土牛到佳保站，在大甲溪右岸，加上大甲溪上有多座鐵線橋，要變換左右岸很容易，也易造成史料解讀的混淆。

表 5 歷次田野調查路線與項目一覽表

時間	路線	調查項目
2017 年 11 月 15 日	八仙山森林步道-八仙山頂	索道頭、檜木林、礙子
2017 年 11 月 30 日	松鶴部落	林場巷、久良栖站、林務局舊宿舍群
2017 年 12 月 18 日	松鶴部落-八仙山步道 3.1k-佳保臺山-園區收費亭	集材地點、木馬道
2018 年 1 月 1 日	十文溪、佳保溪	傾斜鐵道、鐵軌、斜頭角位置

2018 年 1 月 13 日	十文溪、佳保溪	傾斜鐵道第一段步道、路基、起登點
-----------------	---------	------------------

資料來源：本文自行製表。

事實上，史料中的大甲溪左、右岸之稱並未統一，從大甲溪上往下游，或從下往上游為標準皆有。1926 年臺中實業團往八仙山登山照片，圖中寫於大甲溪左岸前進中，但從文字描述中，他們已渡過吊橋，實際上在大甲溪右岸，往久良栖部落前進中，如果不察，常會被史料左、右岸混淆。⁸³由於行進方向與水流方向相反，以步行或開車的「逆流而上」方向為準，才是我們習慣的角度，故本文統一以從下游往上游方向，行進方向左手邊是左岸，右手邊是右岸，因此，東勢、明治溫泉在左岸，久良栖、佳保臺在右岸，全文統一，便於討論。

本文所有 GPS 位置，均以臺灣地區二度分帶格式表示，提及的溫度皆以攝氏為準。

探討八仙山人時需引用《臺灣總督府公文類纂》，當時退休前要申請「恩給」（退休金），計算過程繁瑣，替代率約 25-40% 之間，主要取決本俸與年資，計算後恩給金，每年分 4 次發放。而申請恩給時，要附上服務履歷、病歷與戶籍謄本，間接提供研究所需寶貴資訊。

本文提及的蕃人、蕃社、蕃屋、蕃童、兜蕃與蕃情等，皆以當時文字表示，以當時語境引用，僅用於學術探討，並無貶意或其它意義。

⁸³ 該圖片請參考：《臺灣日日新報》第 9257 號，大正 15 年 2 月 12 日，3 版。