

巍巍上谷關、戀戀久良栖— 懷舊消失的八仙山森林鐵道

文 ■ 汪文豪 ■ 國立政治大學法律科際整合研究所研究生

鐵道不只以有形的方式溝通城市與鄉村，也以無形的方式聯結著現代與過往。鐵道文化除了是一個國家展現工業實力與生活水準的櫥窗，更承載著地方產業與人文變遷的歷史記憶。相對於大眾旅遊採取乘坐大型遊覽車的方式走馬看花，強調慢活、自在與文化知性的鐵道旅行，在國內不但始終有一群忠實的愛好者，年齡層更是遍布老、中、青三代。

在眾多鐵道旅行的類別當中，森林鐵道雖然沒有高鐵的快速便捷，也沒有台鐵的四通八達，但森林鐵道的種類多樣與文化深度，卻是高鐵與台鐵所遠遠不及的。無論是阿里山的登山鐵路、太平山的「蹦蹦車」，或是烏來的台車，森林鐵道因地制宜的發展特性，不但是後人遙想台灣不同地區林業發展歷史的最好見證，也成為鐵道迷懷舊所津津樂道的題材。

其實，林業與鐵道，有著密不可分的關係。嘉義阿里山、台中八仙山與宜蘭太平山是日治時期以來台灣官營的3大林場，當年日本殖民政府為了剝削台灣的山林資源，同時

征伐深山中的原住民，在這3處林場均鋪設綿密的鐵道網絡，同時發展出不同的林業聚落。直到國民政府修建山區公路替代森林鐵道，再加上保育觀念興起，林業政策轉變為育林、造林為主，森林鐵道的產業運輸功能才逐漸式微，退出人們的記憶。

昔日的3大林場當中，除了阿里山森林鐵道剩下觀光與客運用途，太平山森林鐵道只保留太平山莊至茂興段約2.5公里的「蹦蹦車」路段供遊客體驗，八仙山森林鐵道則早已消失在荒煙漫草中。尤其相較於阿里山與太平山的森林鐵道盛名，對許多年輕一輩的林業人來說，初次聽聞八仙山曾有森林鐵道的蹤跡，甚至還會問「真的嗎」？

雖然八仙山森林鐵道早已廢棄，但《鐵道情報》總編輯古庭維曾撰文指出，在鐵道旅行當中，有一種稱為「廢線跡踏查」的遊法，就是要親身踏上已荒廢的鐵道進行調查。這不僅僅是要尋找廢鐵道的殘跡，更希望藉此了解當地的人文風貌、產業發展過程，重回時光隧道，將自己置身於歷史溯源的軸線上。



因此，不甘於八仙山昔日的光輝歲月，只能靜靜地看老照片供後人追憶，台中市和平區有一群在地居民，包括位於中橫公路沿線的松鶴社區發展協會總幹事涂麗美，以及位於上谷關的斯卡巴原住民文化及休閒農業發展協會總幹事王金川等人，希望透過探查八仙山林場、森林鐵道有關的人事物，找回中部被遺忘的林業歷史，並期許將來透過規劃「森林鐵道廢線跡踏查」的遊法，讓鐵道迷或遊客聯想森林鐵道時，腦海中除了浮現搭乘阿里山小火車或太平山蹦蹦車的印象之外，也能用雙腳尋跡的另類緬懷方式，體驗八仙山森林鐵道的前世今生。

一、森林鐵道見證八仙山盛衰

時光倒回民國3年（西元1914年），當日本殖民政府開發了阿里山林場之後，第5任總督佐久間左馬太發現八仙山林區資源豐富，值得以官方力量進行開發，因此由台灣總督府殖產局派遣阿里山作業所技師綱島正吉前往八仙山做基本調查。

八仙山森林地區屬於中央山脈合歡山支脈，範圍綿延現今台中、南投兩縣境內，即日治時期的台中州東勢與能高兩郡（現今東勢與集集鎮之間），起伏的山巒內孕育著豐富的高級紅檜、扁柏、肖楠等各式各樣的針葉樹1、2級木。

熟悉阿里山林場的綱島正吉調查結束後，將八仙山與阿里山的林業資源做了個比較。他認為八仙山林木雖較阿里山少，但其木質卻勝於阿里山，加上緊鄰大安溪與大甲溪，

運輸的便利性相當高，如果官方經營八仙山，獲利的潛力將遠大於阿里山。因此1915年八仙山事業區脫離阿里山作業所，轉而由營林局直屬管理。

不過日本人開發八仙山林場初期，遭遇許多困難。由於八仙山屬泰雅族原住民生活之區域，日本人在此伐木被視為嚴重的侵犯，多次引發原住民出草攻擊。除此之外，八仙山樹木體積過於龐大，原先運用大甲溪水流來運輸木材的方式，經常使木材嚴重毀損，因此殖民政府考慮後，決定採取興建鐵道、平地軌道、山地軌道、架空索道等設施的方式，提升八仙山的運輸品質。



▲連接松鶴社區與谷關八仙山森林遊樂區的步道，是昔日八仙山森林鐵道的遺跡。

與其他林場相比，八仙山的森林鐵道種類最複雜，部份路段的高低落差達1,000公尺，設有台灣最早的「斜面鐵路」（即伏地索道）。若依路線區分，可分為平地線（豐原線）、山地線（大甲溪線）、林場線（佳保溪線、十文溪線、馬崙線等）。林鐵平地線由豐原至和盛站，計13.1公里，設有翁子、半張、朴子、埤頭、石岡、九房厝、社寮角、林厝、梅子、學校裡、土牛、和盛等13站。

林鐵山地線則自和盛站至久良栖，稱為大甲溪線，計有45.4公里，設有水底寮、馬鞍寮、麻竹坑、白鹿、久良栖等站。久良栖之後再接續佳保台支線、十文溪支線、馬倫支線，以架空索道、伏地索道、山地軌道、平地鐵路等方式，將深山中的木材輸出，再轉運至豐原貯木所（今台中縣政府所在地）。

八仙山森林鐵道的興建，降低巨木運輸的時間與成本，也間接加速殖民政府「理番」的進度。警察與軍隊藉由八仙山林場的輕便鐵路與軌道，快速的進入泰雅族人生活領域展開圍剿，使得八仙山周圍的泰雅族社群頭目在不敵日人威逼的情況下，被迫從深山遷出歸順，就近接受監視。

在八仙山森林鐵道的眾多車站中，久良栖站、和順站與豐原站是3個重要的大站，同時設有車站站體、車庫與監工區，與沿線其他地點僅設有車站站體不同。尤其久良栖車站銜接著林鐵山地線與林場線，是重要的木材、人員與物資的轉運點，可說是進出八仙山林場的重要門戶。從八仙山運出來的林木，必須在久良栖進行登記與丈量的工作後，才能輸出至豐

原貯木所，等待轉運日本。

直到從日本人手中接收經營八仙山林場的國民政府，於1956年開始闢建中橫公路，在鐵道對岸沿著大甲溪興建卡車可以行駛的公路，逐漸取代鐵道的交通功能。又為了配合台電開發大甲溪流域的水力，確保沿線水庫及電廠安全，政府於1960年結束八仙山的伐木作業，並於1963年撤離林場所有的設備及人員。加上鐵道遇上風災，沿線土石崩落，維修不易，政府遂全線廢除八仙山森林鐵道，陸續拆除鐵道相關設施，昔日機關車運材的身影，才正式走入歷史。

40多年過去了，八仙山森林鐵道看似在人們的記憶中逐漸褪去，但是仍有與鐵道相關的人、事、物，靜靜地沉寂在中橫沿線的山城。台中市松鶴社區、上谷關的斯可巴部落，即有與八仙山林場鐵路相關的遺跡，等待發掘。

二、在松鶴戀戀久良栖

講到松鶴社區，大家常聯想到這是省道台八線上一個曾飽受水患與土石流所苦的泰雅部落，事實上，這也是八仙山森林鐵道當中極重要的久良栖車站所在地。即使40多年過去了，當地仍然保持著相當完整的車站站體與林業聚落，甚至還有曾在八仙山林場工作的耆老定居於此。

松鶴社區在日治時期被稱為「久良栖」社，據說是以開山頭目的名字Kurasu・Watan命名，因為Kurasu日語譯音漢字就是久良栖。光復後因本地以台灣五葉松為代表性植物，



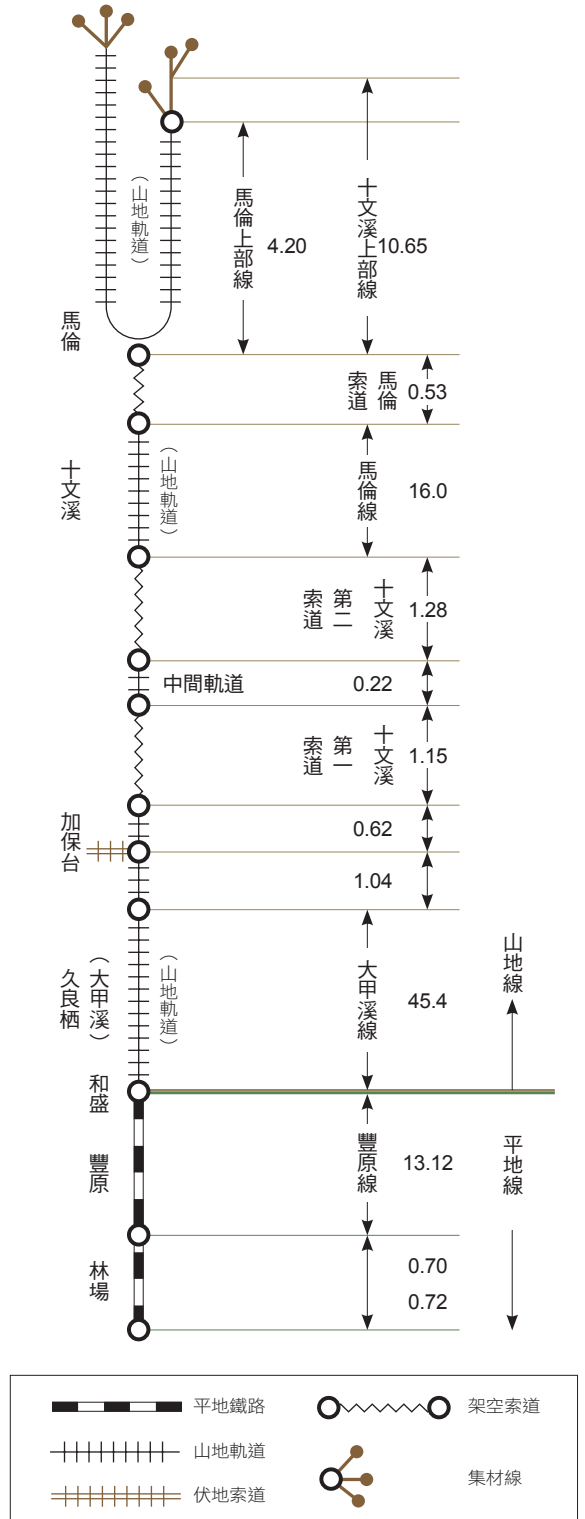
又因地理環境常見大量白鷺鷥於大甲溪覓食，遠遠眺望有如白鶴飛舞，故取名為「松鶴」。

事實上，松鶴社區這幾年經過整治，已走出土石流的陰霾，社區居民為了發展深度旅遊，在松鶴社區發展協會總幹事涂麗美的帶領下，也開始對目前久良栖所保留下來的老車站、老宿舍以及當年曾在八仙山從事伐木的林業耆老與後代，進行林業故事的口述訪談，並希望成為社區發展深度懷舊之旅的文化財。

涂麗美與丈夫楊萬益並不是松鶴在地人，大約30年前，從事教職的他們因為愛好山林，選擇從后里到松鶴定居，並且在博愛國小谷關分校任職。幾年前兩人退休後，除了經營民宿，也積極投入社區事務，夫妻倆



▲松鶴社區發展協會總幹事涂麗美正在進行久良栖林業故事的口述訪談，希望發展深度懷舊之旅。



數字單位：公里

圖 八仙山林場運材路線圖。(資料來源：八仙山林場史話)

都是松鶴社區發展協會的理事。無論是社區美化、植樹造林、文史探查等工作，都經常可見到夫妻的身影。

涂麗美說，社區人口當中，大約有5分之2屬於泰雅族原住民，其餘5分之3則是閩南、客家與外省住民，其中包括當年在八仙山林場工作的林務局員工。難得的是，松鶴社區至今仍然保持著當年久良栖車站的建築，車站對面的林場巷內，則保留著當年林場官員與員工居住的木造官舍與招待所。有些房舍雖然已經頹圮，有些房舍至今仍住著林務局退休的老員工，室內外都還維持著當年日式老房子的格局。

住在林場巷的耆老王錫灝表示，當年進入八仙山林場伐木，必須前往海拔800公尺的加保台分場（現今八仙山森林遊樂區），搭乘伏地索道纜車與流籠，爬升至1,500百多公尺的八仙新山林場（即馬崙山），再搭乘山中的3條支線鐵道機關車，進入林場各個工作區工作。深山中所砍伐的原木，則經由山中支線鐵路、流籠與伏地索道運至加保台分場做處理，再運至久良栖站進行丈量後運上機關車，沿著鐵道一路運往豐原，待由商人運往日本。

雖然八仙山森林鐵道是運材路線，但八仙山林場所屬的新山林場與加保台分場工作人員與眷屬，出入也高度依賴森林鐵道。先總統蔣公當年計畫巡視八仙山林場前，軍方曾動員士兵修築便利轎夫行走的步道，最後蔣公還是捨棄轎子不坐，與林場員工一樣採取交錯搭乘機關車、流籠、索道纜車的方式登上八仙新山巡視。

「我記得小時候蔣公要到八仙山巡視，準備從久良栖車站搭索道纜車上山。現場戒備森嚴，我只敢偷偷地在車站內打開窗戶往外瞄，看蔣公與他的侍衛長得什麼樣子，」居住在林場巷內、今年67歲的婦人劉素珠津津有味地回憶。

劉素珠的父親是林務局老一輩的員工，當年擔任久良栖車站的站長。1952年先總統蔣公前往八仙山巡視時，當時只有9歲大的她被父親叮嚀要乖乖地待在車站裡，不要亂跑。但小孩子總是禁不住好奇心，劉素珠和兄長們還是偷偷地打開車站窗戶往外看，只見身軀挺拔的蔣公正在和父親寒暄話家常，一旁的侍衛長相英俊，眼神銳利地向四周警戒著。

劉素珠的記憶中，印象最深刻的除了當年蔣公與帥氣的總統侍衛到訪，最難忘的，還是父親站在車站月台上指揮著機關車進出的身影。即使當年兩線道的鐵軌如今已鋪設成為社區的柏油路面，劉素珠對父親當年指揮車輛進出的手勢與動作，仍歷歷在目地比劃著。

至於劉素珠所稱的久良栖車站，於1923



▲劉素珠回憶起昔日擔任父親的站長指揮車輛調度的情形。



年所設立，是利用上等的檜木所興建。即使站體已歷經將近90年的風霜，外觀也因住戶增建而有所變化，但是以檜木為材料的屋頂與天花板，依舊保持著非常完整與牢固。今年82歲的劉邱招老太太就與夫婿住在車站建築內。



▲用上等檜木製成的久良栖老車站，至今仍維持得十分完整。



▲久良栖老車站內的天花板用檜木製成，歷久不衰。

劉邱招回憶起在八仙山林場的過往，即使已82歲，依舊眉飛色舞地講起小時候在新山國小就讀的情景。當時她的父親在加保台（現八仙山森林遊樂區所在地）擔任林場的股長，身為林場員工的子女，必須搭乘索道纜車與流籠頭前往八仙新山（馬崙山）上課。新山上面種滿了吉野櫻，每到冬、春之際，開滿白色的櫻花，真的是美不勝收。直到小



▲松鶴社區的林場巷仍然保持著完整的林業聚落。



▲林場巷內至今仍有昔日的林場工作人員居住。



▲涂麗美（中）與劉素珠（左）、劉邱招（右）詢問昔日久良栖的盛況。

學畢業後，劉邱招的父親安排她在加保台擔任電話接線生。

日治時期，八仙山林場的工作人員，除了日本幹部以外，大部分是來自東勢、豐原等地的客家族群。日本戰敗後，國民政府接收，林場開始有大量隨軍來台的外省退役軍人參與伐木，因此林場巷除了聚集了許多閩南、客家人，也有少數外省退伍老兵居住，譜出許多跨省籍的愛情故事。

今年86歲的王錫灝就是最典型的例子。來自山東煙台的王錫灝，由於在抗戰勝利後擔任國民政府的警察，當時共產黨勢力興起後，警察的背景讓王錫灝家人成為共產黨批鬥的對象，因此王錫灝的父親要他不要回家，趕快逃走。當年25歲的王錫灝就加入國軍部隊，並隨著國共情勢的逆轉而撤退台灣。

王錫灝到台灣後，原先接受退輔會的安排，參與萬大水庫的興建，民國46年又被安排到八仙山林場工作，在林務局一待將近30年才退休。他回憶民國40年代，在八仙山林場工作的員工分為甲級工與乙級工，只有甲級工算是正式的林務局員工，人數不多，林場的大部分工作則外包給退輔會或包商進行，這些接受派遣的員工就統稱為乙級工。

由於乙級工的待遇與保障都不如甲級工，王錫灝為了爭取成為甲級工的機會，認真工作，每天搭乘索道、流籠與小鐵道的機關車來回穿梭各個山區工作站，進行伐木、巡山、造林與辦事等工作。他積極的態度深受同樣在林場工作的老丈人賞識，將自己的女兒陳春蘭介紹給他認識。

在當時窮困的年代，無論是閩南還是客家的本省籍家庭，反對將自己的女兒嫁給外省兵仔，是很司空見慣的事，除了不知何時會反攻大陸將女兒帶走，當時軍人的待遇微薄也是原因之一。然而客家籍的陳春蘭，其生父生母固然反對她嫁給王錫灝，但養父母因為在林場工作，對王錫灝勤奮的個性點滴在心頭，因此這段婚姻就算有反對的聲音，陳春蘭仍在養父母的支持下嫁給王錫灝。

事後，王錫灝也不負眾望地通過轉任甲級工的考試，成為林務局正職員工，並且在久良栖車站擔任檢尺的工作，負責丈量從山中運出的林木尺寸。檢尺的工作十分重要，因為這關係到木材大小與拍賣價格的多寡。

「我在八仙山林場娶妻生子，在久良栖落地生根，台灣已是我的家鄉，」王錫灝回憶起在八仙山林場的點滴，有感而發說出自己生命的歸屬。

松鶴社區發展協會總幹事涂麗美說，在社區內探查八仙山森林鐵道的過程，不只是找尋有形的車站、鐵軌與老屋的遺跡，更是探索林業耆老埋藏記憶中的生命長河。久良



▲王錫灝夫婦在久良栖落地生根，譜出跨省籍的愛情故事。



▲林場巷的老宿舍內仍然保持著日式建築的格局。

栖難得地保有完整的林業聚落與森林鐵道遺址，可說是無價的林業文化之寶，值得思考如何再活化利用，將林業前輩輩路藍縷的故事，永久流傳。

三、巍巍上谷關

除了位在台八線29公里處的松鶴社區外，沿著中橫公路深入谷關上方，一處名叫



▲林場巷的林業者老仍然收藏著昔日檢修車輛與設備的器材。

「斯可巴」部落的地方，也可看到八仙山林場與森林鐵道的遺址。

位於上谷關的「斯可巴」部落，其傳統領域範圍內至今仍保留著泰雅文化與日治時期以來的八仙山林場開發遺跡。由於當地生態環境未受過度開發，在兼具豐富的生態與人文資源的情況下，部落居民於民國94年3月8日成立了台中縣和平鄉「斯可巴原住民文化及休閒農業發展協會」，希望能朝著低密度開發之生態休閒產業目標邁進，找回凋零與失落的部落文化與八仙山森林鐵道故事。

斯可巴原住民文化及休閒農業發展協會總幹事王金川表示，八仙山林場與新山（馬崙山）步道周邊與斯可巴部落的傳統狩獵領

域是重疊的，以前常聽部落裡長輩提起在深山中看過八仙山林場載運木頭的機關車火車頭。為了一探究竟，協會召集了幾位部落勇士沿著印象中的八仙山與新山林場步道前往探勘。



▲斯可巴部落是上谷關地區一處世外桃源。



▲通往新山遺址的步道隨處可見柳杉造林地。

王金川回憶，那次探勘過程非常辛苦，昔日的林場步道早被比人高的雜草湮沒，甚至還碰到坍方，沿途還得藉由垂降、攀岩、溯溪、開路等方式，請長輩將印象中的步道找出，過程非常辛苦，也體會早期林業員工在沒有索道纜車、流籠與森林鐵道的時期闢建林場，任務有多麼艱巨。

王金川說，可惜的是，這次探勘沒有找到火車頭，族人研判可能是九二一地震把火車頭震落山谷裡去了。但令人驚喜的是，族人也發現了廢棄鐵道的設施，還有昔日新山林場當中的行政區域，包括派出所、新山小學等建築基地仍然保持完好。



▲通往新山遺址的步道亦可見到昔日的木製電線桿。



▲昔日林場工作人員所架設的燒炭窯遺址。



▲新山林場昔日的派出所遺址。



▲昔日蔣公巡視新山林場，軍方鋪設堅固的步道供輜夫行走。



▲新山林場遺址可見到森林鐵道遺跡，昔日供機關車行駛。



▲新山國小遺址。



▲昔日林場員工的子女都要搭森林鐵路到新山國小上課或外出。

此外，根據老人家的口述，昔日八仙山林場風景甚美，曾經被選為台灣八景之一，而部落勇士此次探查，看到沿途溪流瀑布、山巒稜線與原始森林交錯縱橫，景色非常優美。昔日春、冬之際，白色吉野櫻開滿整個山頭的盛況雖然不再，但是在雜草堆中仍可見到零星幾株粗壯如大腿般的櫻花樹被藤蔓包覆而苟延殘喘。部落勇士們立即替這些可能有百年歷史的櫻花老樹除去四周的雜草與藤蔓，讓它們重現天日。果不其然在隔年花季，這些老櫻花樹果然又綻放出潔白無暇的花朵。

在動植物方面，部落勇士們也拍攝到百步蛇、長鬚山羊的骨骸、新近遺留的山羊糞便等，夜晚也看到飛鼠等夜行性動物的蹤影，動物生態很豐富；植物方面，則發現為數眾多的檜木巨木群，已知可量到的檜木最大樹圍為15公尺60公分、直徑約5公尺，而向遠方目

視，還有更大棵的巨木，可惜因山路坍方無法到達而作罷。

王金川表示，幾次在八仙山與馬崙山探勘森林鐵道的舊線跡，看到昔日林場建築的基地，遙想當年林業盛況，再遠眺群山，真是美不勝收，難怪八仙山能入選為台灣八景，日本人並計畫將這兒規劃為旅遊勝地。可惜，這些富有深厚文化意義的林業史蹟埋沒在深山雜草堆中，若能重新整理或部分復原，賦予解說教育的功能，並結合林場周遭的原住民文化特色與生態導覽，將有助於將八仙山打造出有別於阿里山、太平山的森林鐵道旅遊特色。

巍巍八仙山、戀戀久良栖，森林鐵道舊線跡之旅，不只是連結過往與現代記憶的歷程，也是一條林業變遷與生命長河的探索，值得細細規劃與品味。▲