



# 丹大林道與車埕風華

文、圖 ■ 陳文樹 ■ 前台灣省政府農林廳員工

**位**於南投縣境，東端已靠近南投、花蓮兩縣交界處的丹大山區，中央山脈南北縱互其間，總面積廣達118,000餘公頃，是台灣高山的中心地帶，可喻為中央山脈的屋脊。範圍區內之標高係從近約400公尺的丹大溪、郡大溪合流點上延至3,400公尺高的丹大山頂，原皆為茂盛密生的林木所掩覆，其內聳立有多座3,000公尺以上之峰巒如丹大山、東巒大山及東郡大山。本處山區為濁水溪、花蓮溪和秀姑巒溪三條重要溪流的上游支流發源區，如濁水溪的若干支流—卡社溪、丹大溪、郡大溪…等溪流便是源起於丹大山區；地勢巍峨磅礴的山林區內景貌極為壯麗，遠近馳名的七階連瀑，和屬高山湖泊、在登山界內甚受山友崇讚仰止的七彩湖，即皆位於林區中。丹大山區涵蓋有多種的棲地類型，植物景相和生長於其間的野生動物多元而豐富，其中的台灣黑熊、藍腹鷗、帝雉、林鸛…尤為台灣獨有的稀珍動物，行政院農委會業於民國89年依據野生動物保育法，將丹大山區公告為「丹大野生動物重要棲息環境」之一部份，得銜接其他的保護區，共組成一遼闊且連續的「中央山脈保育軸」。

1930~1940年間，斯時的日治政府為推展理蕃政策，曾下令居住在山區的布農族裔遷移出山區，但仍可在山中狩獵維生，迄今散布於山區的部落遺跡和關門越嶺古道，則是布農族原住民留下的生活文化資產。民國40年代的台灣經濟尚屬貧困，極需以採伐林木事業來賺取外匯，扶植猶待奠立的工業，遂在遍布天然林木和草生植物的丹大山區內，劃設出面積達42,300公頃的丹大林區以供採伐取木，「丹大林道」即在民國47年由林木商孫海標得丹大林場的採伐權後，為運輸伐自丹大林區之原木，爰循原本細小隘窄、僅可供人行走的羊腸蹊徑開闢成可供載木卡車通行，並一直延伸至深山區內的林道。

林道之起點為南投縣信義鄉的地利村，沿著濁水溪上游河岸深抵中央山脈中段的山林區，由起點處約400公尺之標高綿延上升至2,400公尺的高度，全長約68公里（七彩湖離該林道盡頭僅約十公里，民國78年台電公司為從事高壓輸電工程，又將林道開闢到標高2,952公尺的七彩湖處），末段路段已趨抵花蓮縣的萬榮鄉境（註一），長久以來一直號稱是台灣最長的林道，即便在全球亦是少有的高山林道。該條林道早期原以林木商—孫海



里山森林鐵路築竣後未久，嘉義火車站附近便如雨後春筍般的新設有多家製材所或木業公司，俱是因鐵路運輸之便而帶動並集中於一處的產業。

孫海便是在該段時期從雲林遷徙至車埕，投入木業的行列並自行創業，因經商手腕高明，生意漸隆再將經營範圍擴延至林木事業上游的採伐，他不但投標獲致丹大林區的採伐權，並連同伐木後重新造林的產權也歸屬之，此舉不但將事業推向高峰，也使得車埕、二水兩鄉鎮的木材製造業持續興盛了二十餘年之久，甚且因為引進新式的合板（veneer）製造技術，而開啟了車埕、二水兩地木材產業新一波的黃金年代，在木業最盛之際，全村庄中居然有六成的就業人口是在木材工場討生活。木材商、伐木工、造林員等從二水（註三）和集集支線上的諸鄉鎮，絡繹不絕的前往水里謀利營生，連帶的也使得其他的商業跟著興盛繁榮。

依山而建的车埕，社會變遷型態和台灣北部瑞芳鄉以產煤聞名的九份一般，曾經因發達的木業而有過一段繁榮的歲月，自集集鐵路支線通車起車埕倏即人氣鼎盛，木材製造加工廠櫛比鱗次的設立，因基於運輸上的考量，大抵是將從山區採得的原木，於村內從事屬初級加工的裁切，再將木板、木柱、木條等木製品，以列車運送到集集支線起點的二水去製成傢俱器物，直接在車埕製作成傢俱品的工廠倒並不多見，此一現象沿續有數十年之久，係因地方環境、交通運輸而形成特殊產業的特色。過去，車埕當地常用的

一級製材是取自針葉樹，計有檜木、扁柏和櫟木，二級製材為鐵杉、雲杉、冷杉等杉木，其餘等級較低者則為闊葉樹之木材。現今，日本東京明治神宮前、南北參道交會處，所植建之一座以巨型扁柏搭建而成的「鳥居」，便是伐取自民國64年的南投縣丹大林區之內（確切地點因眾說紛云而不易查考），並於車埕裁切後輾轉以鐵路、貨輪運至東京的珍貴巨木（註四）。

待木業沒落後，車埕宛如一重歸平靜祥



圖1 日本明治神宮前，以產自丹大場之扁柏巨木搭建的大鳥居。



圖2 現仍存留於水里鄉車埕村內的貯木池。

之名稱為「孫海林道」，而在山林區內還建有一座跨越深壑的「孫海橋」（原是一座以木材建造的吊橋，民國58年改建為水泥橋，但已毀於民國92年7月的敏督利颱風，並因政府決定停止當地的高山農作，故不再重建孫海橋）。昔日於大力闢築丹大林道之期間，孫海創設之振昌木業公司便鳩集了近乎3,000名的人員，分段築建林道，從開始動工迄林道的完成通車，僅約六個月的光景，效率甚為驚人，幾可謂是難得的奇蹟；然而，過去的年代和社會並未有環境評估、生態保育的概念，趕工闢建林道帶致的禍害在當時幾乎是全被漠視或毫不在意的，此一現象在其他的採礦事業或初步萌芽的工業亦皆如此！

70年代之後，台灣的經濟發展已無需再倚靠伐林取木，林業政策改為禁止採伐而逐步邁入保育自然生態環境之階段，往昔常有大車來回梭行的丹大林道，今已不再有運木卡車奔馳其上。但因廣袤的山林區並非採取封山保育的模式，以致仍有由原來林地所闢成，用以種植高冷蔬菜、存在已久的農園分布其間，今之丹大山林區內依然不乏有依賴農事維持生計的人口。此外，沿途豐富多元、變化多端的林木生態，富有原始風味的溪谷秀色，位於山林間的農場以及七彩湖深邃幽美的景貌，照樣吸引不少的遊客慕名前往，也屢有喜愛旅遊的民眾駕車行駛於林道上，這些蓬勃躍動的生機和人氣，對於林相的復育自然會有不利之處，必須善加防治管制甫可降低對森林保育的負面影響。

在30餘年前，伐木事業鼎盛時期的孫

海，曾擁有「林業鉅子」的美譽，而南投縣水里鄉的車埕則是孫海創設之振昌木業的廠房所在地。早在1900年的日治時代初期，官府部門和日資之企業行號即發現位於濁水溪中、上游岸邊的水里車埕山區一帶，既蘊藏有豐盛的森林，且林產之運輸亦遠較伐自內山（包括今仁愛、信義等鄉境內的大片山地）者方便甚多，遂紛在車埕設立官方的管理機構、林班，以及多座民營的木業工場（廠），砍伐之原木先標售予木材商，木材商再運送原木下山轉售予製材所，裁製加工成各種木料。若有體形龐然粗大不易以車載運的巨木，則是採行讓巨木順著濁水溪漂流而下，再於河邊打撈上岸的方式來移運。

之後，相關木材加工業者接續在今南投集集和彰化溪州之間，架設了以運載貨物為主、兼可載送人員的輕便型台車車道，以將從山間採伐的林木運至彰化，並將供自彰化的米糧、食物和日用品東運至南投。1919年，日治政府基於興建日月潭發電廠必須運送大批資材，及因應其他多項建設之目的，遂建造從今之彰化二水通往南投東境的縱貫鐵路集集支線（今南投的集集、水里等數鄉鎮在該時皆係隸屬於台中州的「新高郡」，註二），水里的車埕乃支線之終點站，並於三年後、即1922年的元月完工通車。集集支線的建竣，使得自水里伐採的林木愈可方便的西運，支線終點的車埕車站和起點的二水車站，則分別在車站附近紛紛新設有設備愈為進步的木業工廠，與此相似的情形在台灣其他地方亦常得見，像是原以運木為目的之阿



和的小村，昔日用以貯放杉檜原木的貯木池和吊運巨木的大型天車，迄今仍保存下來，可成為歷史的見證暨地方重要的文化資產。現今，由地方志工組成的社區發展協會，定期舉辦一系列名為「再現車埕風華」的活動，由配置於各個景點的解說員，熱心的為遊客講解木材工廠設施的作用，當地還有一座甚為別出心裁的「木工房」，可由房內員工教導遊客如何製造木工器具，完成的作品尚可烙上車埕的特殊標記，似能讓人感受到車埕的木業雖已凋落，風華卻是長存不搖。🌳

**註一：**在孫海麾下多人齊施斧斫機具、闢築林道時期，政府亦正逐步展開中部橫貫公路之建設，因丹大林道已深達花蓮邊境，故孫海曾建議政府可將該林道闢建成第二條中部橫貫公路，惟因其寬度、彎度與坡度不符省道級公路之規格而未被進一步考量。

**註二：**因集集車站位於本條鐵路支線之中心點，故將其稱為集集支線。該鐵路支線建成之後，不僅集集當地之對外交通大為改善，同時亦帶動沿線鄉村之興起及經濟之繁榮。集集在日治時期隸屬於當時台中州的新高郡，並且是郡役所的所在地，轄區包括有現之集集、水里、魚池及信義諸鄉鎮。

**註三：**20世紀初，位居交通運輸要衝的二水，因為是巨木、原木和初級木材加工品被運往人口較稠密的平地之時必會經過的市鎮，故早在1906年便已設立有一家「巒大山伐木會社」，在內山林場從事伐木，並設置有貯木場和造材工場，供應各種民生建設所需的木料；集集支線完工通車後，出身鐵路運輸業的日人增澤深治，旋於二水創立「二八水製材株式會社」，經營項目包括有採伐原木、採收林產、製材、造林及其他相關業務等。

**註四：**鳥居為一種樹立於日式神社或寺廟之前的牌樓，且大都是以巨木建成。聳立於日本明治神宮前高12公尺，寬17公尺的大鳥居，支柱直徑為1.2公尺，是日本最大的木製鳥居，但斯座鳥居並非竣工時即併建的原物。原之第一代鳥居係在1966年（昭和41年）時遭雷電擊中受損，因在日本已難再覓獲同等的巨木良材以便重建，遂赴台灣尋找重建鳥居需用的巨大原木，終於在海拔3,300公尺的丹大林場密林深處覓得一株樹齡1500年的巨型扁柏，將之採伐運往日本，而於1975年12月重新建成此一日本最大的鳥居。