

相鄰卻際遇迥異的 八仙山林場與大雪山林區

文、圖／藍朝金（東勢林區管理處森林解說志工）

伐木歷史的回顧

八仙山林場與大雪山林區^(註1)，是臺灣林業史上2個著名的官營伐木作業區域。八仙山林場在日治時期，為3大官營林場之一；大雪山林區則是二次戰後國民政府以美援為後盾，投以鉅資，作為全臺林業工業化的示範。兩者在臺灣林業經營史上，均有其歷史定位。2個伐木作業區域相鄰，隔著大甲溪對望，森林資源的調查時間也相近，八仙山是1914年，大雪山則是1916年，實地調查負責人均為網島政吉技師^(註2)。雖然近在咫尺，卻有著截然不同的開發歷程。兩者伐木事業的正式展開相隔43年之久，八仙山為1915年，大雪山則遲至二次戰後的1958年。

八仙山林場的開發優勢

八仙山原始檜木林的發現，是1911年臺中廳理蕃過程中的意外收穫；雖然檜木數量不如阿里山，但促成總督府決定開發八仙山的重要原因，是可以用木馬與管流法取代林鐵進行長途運輸，以遠低於阿里山的開發成本獲取優質的檜木。八仙山林場伐木初期，管流的放流地點在久良栖溪（今松鶴一溪）與大甲溪的匯流處，終點位於土牛的八寶圳進水口附近（今臺中市石岡區的和盛）。八仙山林場的管理中心—八仙山出張所，1916年12月設立於管流終點附近的土牛貯木池旁。1917年，由於遭逢第一次大戰後期物價與工資上漲的壓力，日籍工人以罷工、離職等手段要

註1 「八仙山林場」，日治時期正式名稱為臺中出張所管內八仙山事業地，二次戰後省府將台拓公司林業部豐原出張所（1942年9月以前為營林所臺中出張所）改制為八仙山林場後，林場一詞除了代表機構名稱外，也同時成為官方所劃定伐木作業範圍的通稱。日治時期八仙山林場（八仙山事業地）範圍幾經調整，面積不斷擴大，二次戰後則縮小至大甲溪南岸的14,609公頃。「大雪山林區」為戰後省府大雪山林業公司專屬的伐木作業區域，又稱為「大雪山示範林區」，面積為59,864公頃。

註2 1914年八仙山森林資源調查時，網島政吉擔任阿里山作業所業務課技師。1915年7月，阿里山作業所改制為營林局。1916年大雪山森林資源調查時，網島政吉擔任營林局事業課課長。

求加薪，導致林場產能難以掌控，因而開始陸續興建機械運材設施以取代部分人力。

大雪山檜木資源雖然比阿里山更勝一籌，且被寄予厚望；但當時臺灣北、中、南部的檜木市場分別由太平山、八仙山與阿里山等 3 大官營林場

負責供應，短期內已無增加官營林場的必要，以避免生產過剩導致市場價格的崩跌。因此，最後的規劃是將大雪山原始檜木林予以保留並劃歸八仙山林場，作為日後延續林場原木生產的作業區。例如 1926 — 1935 年，總督府進行全臺森林計畫事業施業案編



■ 八仙山林場伏地索道（照片出處／《八仙山林場史話》封面）



■ 八仙山林場伏地索道第 1 段起點的起動所遺址，位於斜頭角，海拔約 1,950 公尺。



■ 八仙山林場伏地索道第 1 段砌石路基現況，接近斜頭角。

成調查，第一期共完成 29 個事業區的施業案檢定，就將日後大雪山林區的絕大部分範圍劃入「八仙山事業區」。八仙山事業區中的「八仙山事業地」（即八仙山林場）範圍大幅擴增，涵蓋了大雪山林區 1/2 以上的面積；然而總督府投資在八仙山林場的經費有限，囿於人力、機械設施與運輸能力等，直到日治時期結束，始終未能正式開發大雪山林區。

八仙山林場的機械運材設施中，最具特色的莫過於 1923 年啟用的「伏地索道」，為當時日本第一座林場專用的傾斜鋼軌索道；以總長度達 1,982 公尺，海拔落差高達 1,000 公尺的創新工法，被譽為「東洋第一」，也被遊客列為「八仙八景」之一。伏地索道的啟用，使原木的運輸，從木馬道約需費時數天時間，縮短至 1.5 小時內，大幅提升運輸效率。

十文溪南岸舊八仙山的檜木經過 20 餘年的伐採，到 1930 年代中期已漸告枯竭。1938 年，十文溪第一索道與第二索道啟用後，林場的伐木重心正式轉移至十文溪北岸的新八仙山。為了因應 1937 年中日戰爭全面爆發後臺灣內部木材的自給自足與軍方需求，3 大官營林場均積極增產。八仙山林場的產能從 1938 — 1941 年，

連續 4 年均維持在高峰狀態。尤其是 1941 年，伐木材積與造材材積分別高達 111,502 立方公尺與 64,830 立方公尺，為八仙山林場 50 年伐木史上的最高紀錄。

八仙山林場直營伐木的結束

二次戰後初期，受國共戰爭的衝擊，物資短缺與通貨膨脹導致八仙山林場員工生活受到影響；加上林場內部發生數次火災，波及原木運出，導致產能銳減；而大雪山林區在 1948 年經林產管理局實地調查後^{註 3}，也由於政府財政拮据而未進一步加以開發。直到 1950 年 6 月「韓戰」爆發後，在「美援」的挹注下，各官營林場均積極增產，八仙山林場在新八仙山積極修建與延伸各線輕便軌道後，產能在 1957 年來到戰後的高峰；大雪山林區則在歷經籌備過程後，伐木事業也於 1958 年正式展開。

1952 年省府林產管理局決定將開發大雪山林區的任務，交由八仙山林場負責。1956 年則改變政策，決定成立直接隸屬於省府的「臺灣大雪山林業股份有限公司」（簡稱「大雪山林業公司」）來負責開發與建廠等事宜，大雪山林區的開發從此脫離八仙山林場。

註 3 1947 年 6 月 16 日林務局改制為林產管理局，簡稱「林產局」。至 1960 年（民國 49 年）2 月 16 日，再改制為林務局。1947 年林產管理局曾組隊實地調查楠梓仙溪、大雪山、棲蘭大山與西巒大山等處原始森林，分別作為阿里山、八仙山、太平山與巒大山等 4 個林場伐木生產的延續。

八仙山林場的伐木區域由於往東接近大甲溪上游集水區的保安林，受到嚴格的限制，導致 1958 年以來原木生產量急遽銳減，1963 年 6 月，奉令準備結束直營伐木；1964 年底，間伐造林木及殘材整理完畢後，正式結束了長達 50 年的伐木事業；其後華麗轉身為八仙山森林遊樂區，於 1985 年正式對外開放。

大雪山林業的誕生與結束

大雪山林區的開發，與八仙山林場的模式截然不同；八仙山屬於傳統模式，採用手鋸，並以鐵道與索道的

運輸系統為主；大雪山除了成立企業化的公司外，並引進先進的美國模式，包含使用動力鏈鋸、興建卡車公路（林道）直抵伐木現場、引進美式聯車、採用高曳式集材法與興建當時東南亞地區規模最大的製材工廠，在東勢建立一座占地 28 公頃的現代化林業工業園區^(註 4)。1958 年 11 月，大雪山林業公司正式誕生，接續在 1959 年 5 月 8 日開始對外營運。

大雪山林業公司的大製材廠是一個重要的投資案，耗資新臺幣 1 億 174 萬元，1962 年 4 月開始興建，1964 年 5 月就完工啟用；全廠仿照美國西雅圖的大型製材廠，機械設備全

註 4 大雪山林業公司的總部，位於今臺中市東勢區，包含今林務局東勢林區管理處雙崎工作站、東勢林業文化園區與東勢高工一帶。

■ 大雪山國家森林遊樂區
(豐年社提供)





■ 大雪山林業公司的美式聯車可載運 20 餘公尺長的原木，載重量高達 25 - 29 立方公尺，約為當時日式卡車的 5 倍。（照片出處 / 《大雪山林業史話》）



■ 大雪山林業公司的貯木池、燃料倉、鍋爐間、切片倉與大製材廠。（照片出處 / 《大雪山林業史話》封面）

部購自美國，並採用紅檜作為全廠超大跨距的結構材。公司成立時總資本額定為新臺幣 1 億 6 千萬元，實收資本額只有 8,570 萬元，不足的資本額將由公司日後每年的淨盈餘抵充。因此，大製材廠肩負著為公司創造更多盈餘的重責大任。實際上，大製材廠機器的鋸路太大，木材耗損率高，導致製材率偏低；加上每年的折舊與保險費用支出約新臺幣 630 萬元，因入不敷出而在停工與復工中不斷徘徊，最後在 1971 年永久停工。

1974 年 1 月 2 日大雪山林業公司正式解散，原管轄作業範圍、廠房設備與一切財產，隔日就全數歸併於林務局的大雪山示範林區管理處。隨著政府林業經營政策的改變，1988 年，大雪山林區正式結束 31 年的伐木事業。而在結束的前 3 年（1985 年），大雪山森林遊樂區就已對外開放。

大雪山林業公司時期（1959 - 1973 年），共生產原木 1,578,087 立方公尺，大雪山示範林區管理處時期（1974 - 1988 年），共生產原木

1,535,709 立方公尺^(註 5)，合計共生產原木 3,113,796 立方公尺。1950 年代後期至 1980 年代，大雪山林區的開發，對於提供國人就業、為國家賺取外匯、為省府籌措財源、供應中部地區的木材市場與充裕民生經濟，有不可抹滅的貢獻。

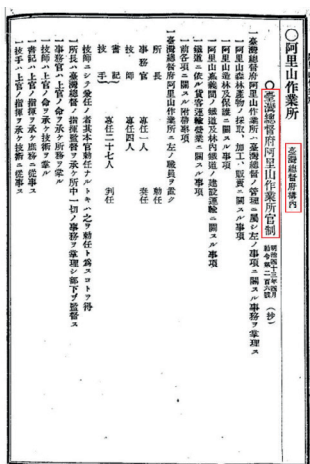
相關史實的釐清

阿里山作業所的設立

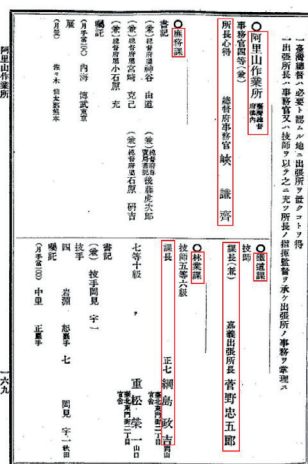
透過中央研究院臺灣史研究所官方網站中的「臺灣總督府職員錄系統」，得以釐清「阿里山作業所」的設立地點與層級。阿里山作業所於

1910 年 4 月成立於總督府內部，下轄庶務課、鐵道課、林業課與嘉義出張所，直接隸屬於總督府而非殖產局。第 2 年以後阿里山作業所辦公室遷離總督府，但從未離開現在的臺北市區。所以，「阿里山作業所」是全臺林產機構的濫觴。而成立初期，八仙山與太平山的森林資源均尚未進行調查與開發，因此重心與人力都放在位於當時嘉義廳嘉義街的「嘉義出張所」，並以興建阿里山林鐵及開發阿里山森林資源為主要任務。

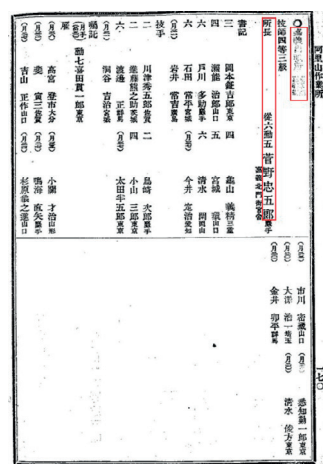
1915 年，八仙山與太平山將正式展開伐木事業，總督府因此於當年 7 月將阿里山作業所改制為「營林局」，



1910 年 4 月總督府阿里山作業所官制 (下載自「臺灣總督府職員錄系統」1910 年)

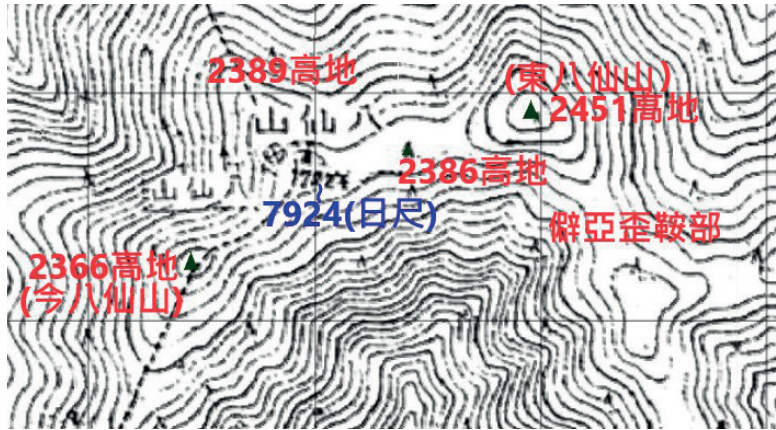


1910 年 4 月阿里山作業所成立時的組織架構之一：下轄庶務課、鐵道課、林業課與嘉義出張所。(下載自「臺灣總督府職員錄系統」1910 年)



1910 年 4 月阿里山作業成立時的組織架構之二：嘉義出張所位於嘉義廳嘉義街。(下載自「臺灣總督府職員錄系統」1910 年)

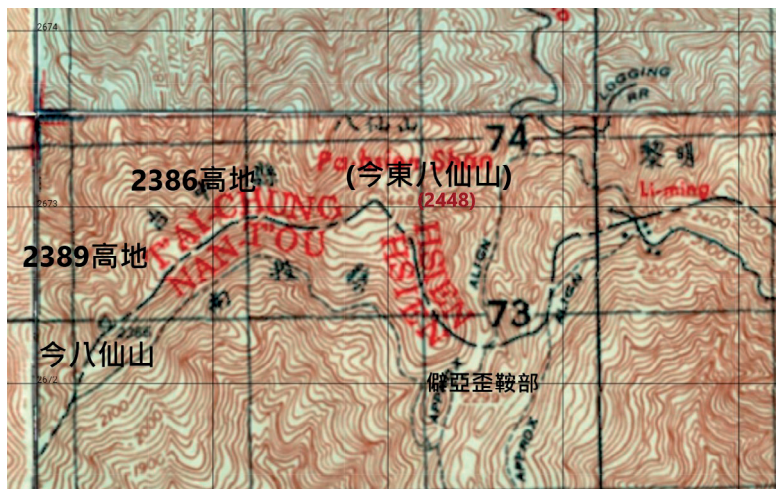
註 5 1959 - 1973 年的原木生產數據參見《大雪山林業史話》p119。1974 - 1988 年的原木生產數據則根據林務局官網：「林務局局誌 > 局誌 > 前篇 > 歷期林務機制 > 第五章 事業機構之林務局 > 第六節 林產處分與作業」所提供的大雪山年均原木生產材積加以換算。



■ 1916年日治時期蕃地圖，八仙山標示在現今的2389高地，當時海拔高度是7,924日尺。



■ 1924年陸地測量部新地圖，八仙山標示在現今的2386高地，當時海拔高度2,382公尺；2366.2高地（今八仙山）則標註有三角點符號。



■ 1956年臺灣地形圖，八仙山標示在今東八仙山，當時海拔高度是2,448公尺。

阿里山作業所所長永田正吉同時轉任營林局首任局長。根據「臺灣總督府職員錄系統」的資料顯示，嘉義出張所始終位於今嘉義市區內，且名稱未曾改變。而1916年8月與12月，營林局之下先後成立的宜蘭出張所與八仙山出張所，則均曾歷經地點的遷移與名稱的改變。位於土牛的八仙山出張所於1926年5月改稱為臺中出張所，並於1927年10月搬遷至豐原。

八仙山標示地點的變遷

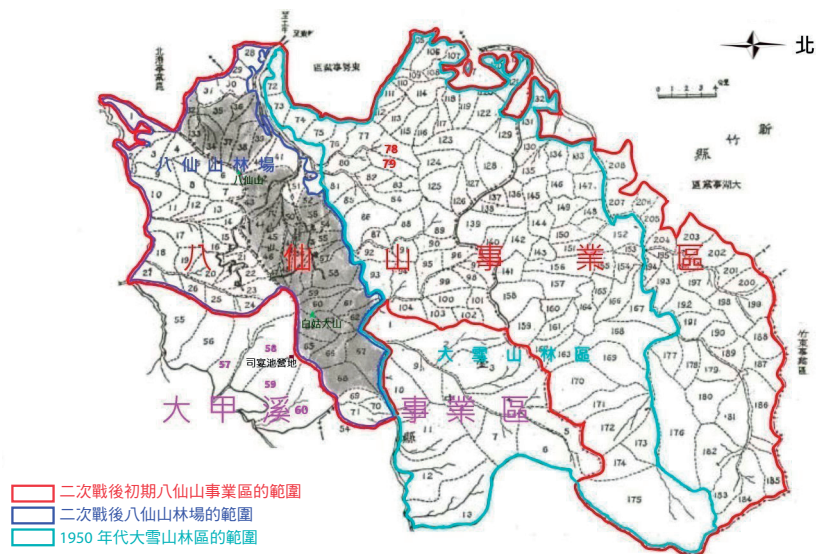
利用網站「中央研究院臺灣百年歷史地圖 WMTS 服務」與「地圖瀏覽器 v4.34」查閱日治時期以來的地圖，並參考1993年東勢林區管理處的《八仙山森林遊樂區計畫》，發現自1911

年以來，八仙山的標示地點至少歷經了4次變遷。

1911年時，八仙山的正確位置已難考證；1915年林場伐木初期至1924年前後，八仙山標示在現今的2389高地；1924年前後至1945年二次大戰結束，位移到現今的2386高地；戰後初期在現今東八仙山；現在則標示在二等三角點所在的2366高地。這個發現打破了山友間所流傳的一現今的2389高地與2386高地各有一座樹靈碑的說法。因為這兩座木柱均是日治時期的八仙山紀念碑！

「施合發盜林案」與八仙山林場無關

對照《八仙山林場史話》書中的戰後初期「八仙山林場事業區圖」的



■ 戰後初期八仙山事業區、八仙山林場與大雪山林區相關位置圖（以《八仙山林場史話》p9「八仙山林場事業區圖」為底圖加以繪製）。

林班編號，得以釐清「施合發盜林案」發生地點^(註6)。本案爆發於1951年12月9日，由於媒體報導發生於八仙山林地，又被稱為「八仙山盜林案」。發生地點位於當時八仙山事業區的第78、79林班，與現今的林班地圖對照，分別是八仙山事業區第49與50林班，也就是現今的鞍馬山工作站附近與大雪山遊客中心附近的2個林班，並不在戰後八仙山林場範圍內，且大雪山林區的開發當時也尚未進入籌備階段。釐清這個案件的發生地點，有助於瞭解現今大雪山林道41K—43K附近的木馬道，是在戰後初期由施合發商行所修築，日治時期大雪山林區修築了木馬道，並用來運送檜木的傳聞並非屬實。

八仙山林場晚期伐木

藉由《八仙山林場史話》書中的戰後初期「八仙山林場事業區圖」的林班編號與「中央研究院臺灣百年歷史地圖 WMTS 服務」，證實八仙山林場晚期十文溪上部線後段鐵道所經過的林班，已進入大甲溪事業區。

1951年啟用，並於1957年延伸的「十文溪上部線」林鐵，由北往南越過「白姑大山—八仙山」主稜線後沿著等高線往東前進，離開林場範

圍後進入戰後初期的大甲溪事業區林班。從現今海拔2,800餘公尺的司宴池營地上方所殘留的鐵道遺跡，佐證了動線經過第57（今八仙山事業區第164、165與166）、58（今八仙山事業區第167與168）林班。接著經過第59林班（今八仙山事業區第169、170與171林班），最後抵達第60林班（今八仙山事業區第172、173林班）。以上所提到的林班都屬於北港溪上游支流—帖比倫溪流域，且未劃入戰後八仙山林場的範圍。

未來努力的方向

保存八仙山林場的生活記憶

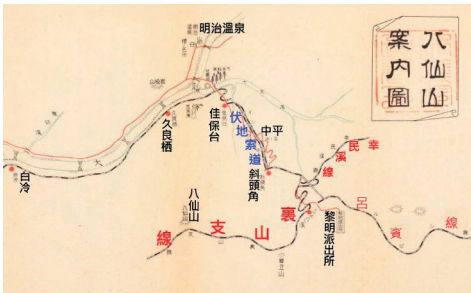
目前具有八仙山林場工作經歷的耆老多已年屆80歲以上，絕大多數也都是戰後才進入林場工作。這些耆老正逐漸凋零中，透過訪談耆老與蒐集林場生活的相關文獻報導，以保存林場的生活記憶，誠為當務之急。

建立完整的八仙山林鐵路線分布圖

八仙山林場內部先後修築有許多林鐵，在舊伐區作業結束後，通常會將軌道拆除用在新伐區的林鐵興建上，而林場結束時也會將大部分的軌道拆除；加上這些軌道路基歷經歲月

註6 有關「施合發盜林案」請參見林務局官網：「林務局局誌 > 局誌續編 > 台灣林務局局誌續編 > 附錄二 正篇大事紀要補正」401209條。

滄桑與天然災害，早已柔腸寸斷，試圖拼湊軌跡來尋回林鐵原始的完整路徑實屬困難。部分林鐵可以在地圖上找到確切路徑，但也有路徑不明，像裏山支線前段、幸民溪線後段與十文溪上部線後段等，必須藉由田野調查，才能建立正確且完整的林場內部林鐵路線分布圖。



1937年營林所「八仙山案內圖」裏山支線與幸民溪線林鐵示意圖（下載自「日本國立國會圖書館」）

建立八仙山林場聚落與據點分布地圖

全盛時期的八仙山林場，員工人數高達2,000多人。除了初期的蛇木溪聚落、1920年代的清水臺、1930年代的黎明，以及佳保臺與新山聚落外，根據耆老回憶，各林鐵沿線也有工寮宿舍、提供員工臨時住宿的招待所與機關車庫等。日治時期從斜頭角往僻亞歪鞍部沿途、呂賓線沿線，以及戰後新八仙山地區所修築的各線林鐵沿途，都有不少的據點呈點狀般分布，因為規模小且早已毀損，就逐漸被遺忘了。想瞭解這些據點的地理位置，除了訪談林業耆老與參考旅行文本外，還必須進行田野調查，才能一窺林場聚落與據點分布的全貌。📍



1920年代清水臺伐木聚落遺址現況，海拔約1,780公尺的蒲葵樹林。