

臺灣林業文化廊道之脈絡探索 以竹東林場線爲例

文、圖／洪廣冀（國立臺灣大學地理環境資源學系副教授）

李昇峰（通訊作者 | 國立臺灣大學地理環境資源學系研究助理）

搭乘臺鐵內灣線拜訪竹東，從竹東車站出站後，除了尋覓竹東鎮上的特色美食外，在街上遊覽鄉鎮風光的過程中，會發現竹東郵局一旁有一座林業故事展示館，竹東鎮衛生所對面則座落甫登錄新竹縣文化聚落的竹東林業宿舍群。這些建築透露了竹東發展史中「林業」開發留下的城市發展軌跡。

竹東林業發展起始

林產管理局（今林業及自然保育署，簡稱林業保育署，2023年8月1日組改前為林務局）於1947年成立的竹東林場，開啟了竹東林業發展史，竹東林場源自於日治時期，由植松材木店開發的香杉山、以及臺灣拓植株式會社（簡稱臺拓）開發的鹿場大山。這2個事業地發展於1935年新竹臺中大地震後，當時新竹州為了增闢木材資源，因應震後重建的木材需求，將目光放到今日新竹尖石與苗栗南庄山區的森林資源。1935年7月，新竹

州開始伐採鹿場大山事業地，但不到1年則由民間的櫻井組接手開發，是新竹開始進行林業開發的始祖。時至1940年9月，植松材木店進駐竹東，設立植松材木店竹東支店，統籌其向臺灣總督府申請開發香杉山針葉林的相關作業，植松材木行在現今竹東郵局一帶設置貯木池、土場、製材廠等設施，將香杉山砍伐下來的原木集中至此。

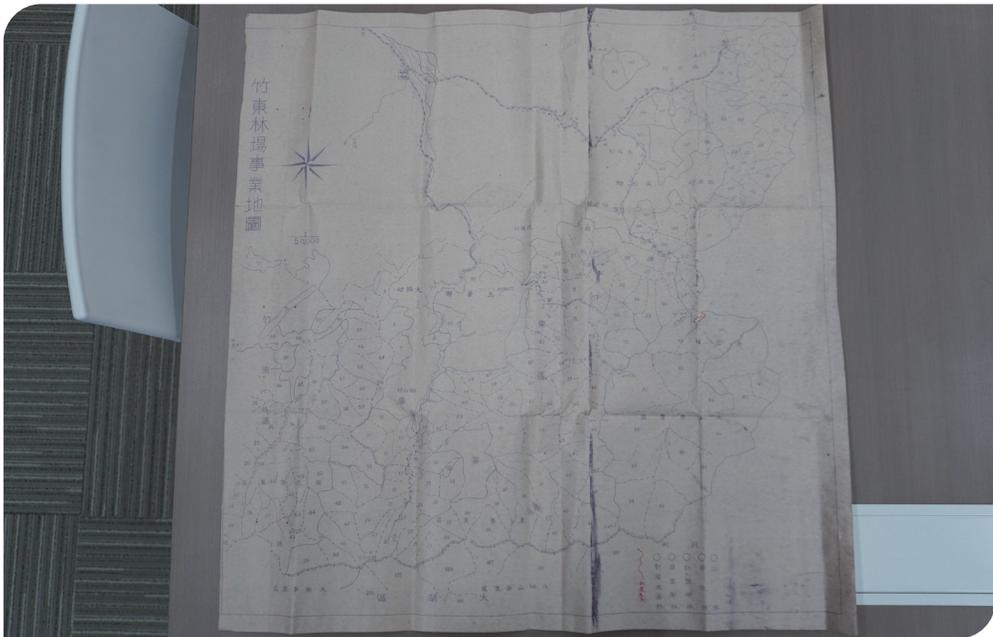
1942年總督府將櫻井組開發的鹿場大山事業地，交由臺拓接手經營，臺拓在竹東設立竹東出張所，不過到1945年因日本戰敗投降，臺拓在鹿場大山伐採的原木都尚未搬出，現場作業就因為政權更迭暫時中止。戰後初期，臺灣省行政長官公署林務局下設的林業管理委員會，進行臺灣各林區的接收作業，該會分成3組進行工作，第一組接收了臺拓鹿場大山的事業地，成為第一組竹東辦事處，而第二組接收了植松材木店在香杉山地區的事業地，成為第二組竹東辦事處，因而在竹東出現2個不同但同屬林業

管理委員下的辦事處。2 個辦事處接收的事業地，在林政部分都屬於新竹山林管理所的管轄區域內。1947 年長官公署改組為臺灣省政府，林務局改制為林產管理局，第一組與第二組竹東辦事處合併成立竹東林場。

初期 經營困境

竹東林場成立之際，場長王子君曾表示因該場較晚開發，設備簡陋，與早開發的阿里山、八仙山林場相比可謂先天不良，在過去竹東辦事處階段，香杉山在 1946 年 4 月發生火災造成設備損毀，而鹿場大山則一直出現盜伐事件，則稱為後天失調。竹東

林場初期的經營困局還不僅止於此。1948 年竹東林場的馬伊馬來事業地於 7 月 5 日至 6 日間，因臺灣遭遇 Pearl 颱風侵襲，新竹山區出現暴風雨，一舉造成該區運材軌道與房屋設施遭土石流損毀，還有尚未搬運下山的原木遭到沖失，埋沒約 110 立方公尺，若要搶修需耗資舊臺幣 1,575 萬元，該事件發生當下，馬伊馬來事業地即將在 7 月底結束作業，正處於將設備轉往鹿場山與香杉山分場的階段。後由當時林產管理局長唐振緒裁示，因受災過鉅且殘存木材不多，應予放棄搶修並將器具搬運他處使用。同年 5 月，竹東林場著手推動香杉山 99 林班軌道延長工程，當時適逢國共內戰造成臺



1948 年竹東林場事業區圖

資料來源：〈呈覆為補送香杉山軌道延長略圖及樹種數量表等請見核示遵由〉，國家發展委員會檔案管理局藏，《竹東香杉山軌道延長工程》，檔號：0037/工 B4/16。

灣嚴重通貨膨脹時期，該 920 公尺的延長軌道計畫，自預算規劃送出至招標階段，所需預算一直增加，從 1948 年 5 月所需舊臺幣 360 餘萬膨脹至 1949 年需要舊臺幣 2 億多元，儘管後來以最低價標招標出去，但仍追不上通膨的速度，後來還碰上貨幣改制新臺幣，在辦理變更預算階段時，林產管理局認為該案工程費用過高，決議暫緩辦理興建。上述事件可以看到，竹東林場在開辦初期的經營困境。

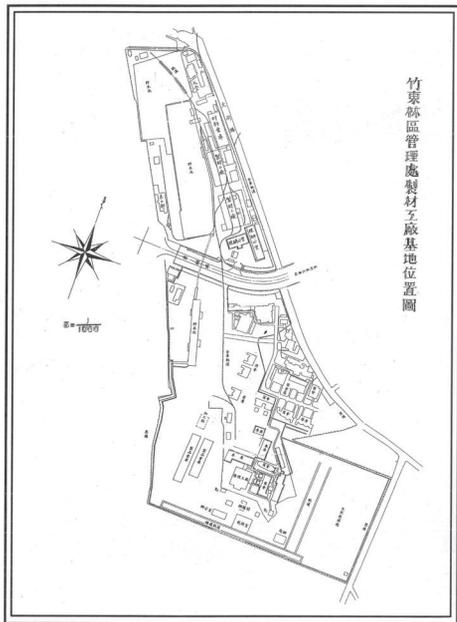
轉折 邁向林業重鎮

不過在 1950 年代美援開始進駐臺灣後，竹東林場爭取相關預算，陸續

修繕現有的砍伐、運材設備。1960 年林產管理局改制為林務局，竹東林場與負責規劃經營的新竹山林管理所合併，成為竹東林區管理處。在美援的挹注下，當時林務局參考美援顧問的建議，引進美式機具、修繕部分運材軌道、另外闢建公路林道，林業政策也轉往「多造林、多伐木、多繳庫」的方向進行，竹東林場陸續修築貯木廠辦公室、擴建貯木池、設置乾燥工廠、興建卡車停車棚與職員宿舍等設施，以因應林場生產能量提升的業務需求，整個竹東林業經營開始突飛猛進。但擴充基礎設施的同期，竹東林場遇上新的問題，那就是最先開發的香杉山、鹿場大山 2 個分場，陸續面



■ 竹東林場戰後興建的二連棟宿舍（攝影 / 李昇峰）



■ 竹東林區管理處製材工廠基地位置圖
資料來源：鄧毅中，〈歷史進程下的竹東林場〉，《新竹文獻》，20（新竹：新竹縣文化局，2005）頁 76。新竹縣史料文獻館藏。



■ 1963 年竹東火車站一帶航照，紅線範圍為竹東林管處。（中央研究院人社中心 GIS 專題中心 52-199_114，李昇峰裁製。）

臨現有伐區將在 1960 年代中葉會砍伐殆盡的問題。

為了應對其他分場砍伐殆盡的問題，對此竹東林場除了積極開發檜山一代的森林資源，也將眼光轉往檜山附近的觀霧地區，欲積極開發該處的森林資源，從 1963 年起開闢大鹿林道，並在 1964 年 5 月在觀霧新設檜山工作站觀霧分站，待檜山工作站作業結束後再移置設觀霧工作站。於此同時 1964 年，經濟部與世界糧食方案（FAO，今稱世界糧農組織）一同簽訂林相變更計畫，林務局在林相變更第一期計畫中，選中竹東林場位於觀霧的林班地執行計畫，由聯合國世界糧食方案提供實物補助，林務局收到這

些物資補助後，再轉交執行計畫的林管處，各地林管處再對外招標造林業者，由得標領取物資補助的業者雇工，在林相變更預定區域進行砍伐、集運材與新樹種的造林工作，以改良臺灣老熟的針闊葉林為高經濟價值的樹種為目標，整個竹東林場的經營邁向高峰，伐木跟造林成績都不遜色於其他林場，連帶讓竹東鎮呈現繁榮景象，成為北臺灣地區重要的林業集散地。

沒落 殘存的林業遺跡

不過自 1970 年代中葉，國際經濟情勢的變化、加上國內自然保育意識抬頭，對國內林業相關加工業者頗有

影響，開始轉用進口的廉價木材、遷移廠房至能方便取得進口材的臨港地區，讓生產成本較高的臺灣木材逐漸喪失市場競爭力，並同步影響林務局各地區林場的業務成效，讓當時需要自籌財源的林務局而言，經營開始出現挑戰，林相變更計畫第二期在1976年執行結束後也暫告停止。直到1989



■ 葉兆鳴先生（左）於林相變更時期的竹東林場（葉名峻提供）

年林務局改制為公務預算，不再需要依靠伐木自籌財源，竹東林場的業務也逐漸告終，同時繁華的竹東城鎮風貌也逐漸變化，存放原木的貯木池陸續填平另作他用、林場與製材工廠設備拆除轉賣，林業宿舍也隨員工搬遷逐漸人去樓空，原有林場的相關場域，也改興建成竹東郵局、衛生所、消防局等公務機關，原先與竹東市區一同發展的林業場域逐漸消失不見，只剩今日的林業展示館、林業宿舍群與乾燥場域改建的竹東工作站。

竹東的林業文化廊道，以木材運輸面向為例，戰後初期的竹東林場，是以運材台車軌道、索道、公路搭配構成的運材體系，從現今林業展示館的前身的貯木場辦公室一帶為核心，運材軌道從林場出發，分成2個方向，

■ 今日已埋沒於山區通往香杉山的運材索道（洪廣冀提供）





■ 錦屏台車軌道現況（洪廣冀提供）

往香杉山、水田分場的方向，運材軌道經過頭前溪與油羅溪交匯處，經由橫山沿著油羅溪抵達沙坪與尖石，軌道抵達尖石後，會再分成 2 段，一段往嘉樂村的方向直達水田，另一段過去錦屏，在錦屏有一個土場，要過去香杉山，運材車會需要經過一段索道與中間軌道銜接，中間軌道的另一端則有 4 段運材索道前往香杉山。第二個主要方向，是前往檜山、鹿場大山方向，從林場出發沿著上坪溪前往清泉，至南口一帶會有另一條經由馬伊

馬來往新香杉山的路線，原有軌道在當時到十八兒一帶會變成公路路線過去井上溫泉跟清泉附近的土場，抵達土場後的運材體系又轉為索道與台車軌道相連直達檜山。

這個以運材體系為例的林業文化廊道，若要進行探尋，從竹東前往尖石與清泉的方向有公路可以用自駕的方式遊覽沿途風光，不過要探索更深入山區運材路線，就需要安排登山行程親自走一趟，或許有機會在森林間發現過去林業工作留下的運材痕跡。🌿