

# 花蓮林業軌道的興築

文・圖片提供／張嘉榮（國立東華大學人文創新與社會實踐研究中心經理）



▲大安山軌道最困難的施工路段「天狗岩」，軌道上方還殘留路線勘查時架設的棧道。（圖片來源：《臺灣山林會報》）

花蓮最早興建的林業軌道為「林田山軌道」，但地點不在大家熟知的「林田山林業文化園區」，而是位在知亞干溪南岸，名為「平林」（今鳳林鎮林榮）的小聚落。

1918年5月，總督府營林局派遣技師川原勘次郎前往花蓮港蕃地調查，在木瓜溪、知亞干溪、馬太鞍河流域發現媲美阿里山的大森林。此時因第一次世界大戰（1914-1918）導致國際木材價格飆漲，同年7月15日，鹽水港製糖拓殖株式會社即以資本額50萬圓成立「東臺灣木材合資會社」，10月29日在臺東線鐵道設置「平林驛」，規畫將伐採下的木材轉運至位在花蓮港的製材工廠（今東大門夜市）。1919年10月25日更擴大規模成立「花蓮港木材株式會社」，同年12月著手興建林田山軌道，翌年6月竣工開始運材。

日治時期地圖顯示，林田山軌道由海拔不到160公尺的平林驛起，先沿知亞干溪南岸朝西北方前進，至平林山北稜後開始「之」字形爬升，最終抵海拔約1600公尺的林田山西側山嶺，用以載運林田山至鳳林山（今西鳳林山）一帶所砍伐的檜木。林田山與平林驛的直線距離約為8公里，受限於軌道坡度不能太陡，最終長度竟達45公里，且運材臺車仍倚靠人力推動及煞車，過程十分辛苦、危險。

因林田山砍伐將盡，花蓮港木材株式會社於1927年1月開發位於林田山西方的大安山事業地。此次吸取教訓，興建架空索道來跨越溪谷及爬升高度，因此大安山與平林驛的直線距離雖達14公里，於1930年竣工的大安山軌道最終「僅」修築約32公里。



▲林田山軌道路線及作業區圖。（圖片來源：《臺灣總督府報》）

大安山事業地的開發仍未能改善花蓮港木材株式會社的虧損情況，會社積極向總督府申請開發檜木蘊藏量更大的木瓜山事業地，1933年3

月終於取得經營權，1934年8月15日完成運材系統建設，包括「池南驛」（今臺鐵平和站）通往池南詰所（今池南森林遊樂區）的平地線軌道，爬升至木瓜山東側、海拔1,800公尺山地的3段架空索道及2段中間軌道，以及長約10公里、抵達木瓜山西側砍伐現場（今「舊木瓜」一帶）的山地軌道。之後軌道不斷往西深入，至二戰結束前已抵達今日「哈崙」一帶進行砍伐，也一改林田山、大安山軌道全靠人力作業的方式，使用汽油機關車運送木材與人員。

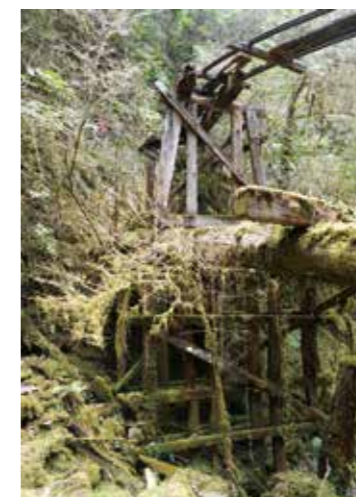
第四處開發的即今日「林田山林業文化園區」，因萬里橋溪上游生長非常多適合造紙的鐵杉、雲杉及二葉松，臺灣興業株式會社於1938年10月20日獲得總督府開發林田山事業地許可。1940年5月完成運材系統的建設與設備採購，至二戰結束前完成森榮驛（今臺鐵萬榮站）至森坂（今文化園區）之平地線、森坂至一號索道著點之溫泉線、4段架空索道及大觀、高嶺2段山地軌道。

趕在日治結束前登場的是太魯閣大山事業地，南邦林業株式會社於1943年9月獲得總督府同意取得事業地的經營許可，1944年2月動工建設運材系統。然而受到戰事失利、物資缺乏影響，直到1945年8月15日日本投降時，僅完成由佐倉土場（今秀林鄉水源村）通往臺

東線田浦驛的平地線軌道，並以3段架空索道、2段中間軌道及1條臨時索道勉強抵達稜線上的作業區。

戰後，太魯閣大山由省府林產管理局直營並大幅投資建設，1956年新建3段架空索道擴大運材能力，一掃開發初期的慘淡而成為新銳的「太魯閣林場」。木瓜山因考量花蓮縣財政困難而交由縣府經營「木瓜山林場」，但縣府無力投資且弊案叢生，1958年售予省府並由林產管理局接收。林田山則交由省營中興紙業公司經營「林田山林場」，並於1961年起修築緊鄰中央山脈主稜、長達34公里的高登線軌道。後因1972年森林大火損失慘重，翌年中興紙業便將經營權售予林務局（1960年由林產管理局改制），至此，三座林場全歸林務局經營。太魯閣及林田山因林木日漸短少，於1970年代不再新建山地軌道；木瓜山則至1983年才新建最後一段、長720公尺的軌道。最終主線長度太魯閣僅3段合計27.64公里；木瓜山4段合計42.115公里；林田山4段合計達54.26公里。

為了讓運材列車能在崎嶇的山勢中通行，軌道興建了無以計數、以木結構興建的半邊橋及橋梁，1989年伐木停止後，這些本能承載數噸重的木橋也不敵歲月而腐朽傾圮，成為昔日榮光的最後殘跡。



▲跨越深谷興建的高聳橋梁，見證木瓜山林場（哈崙）的繁華與沉寂。（攝影／張嘉榮）