喚醒百年前輕便且甜蜜的美好記憶—
日治時期大臺中地區輕便鐵道漢詩研究

周志仁*

摘要

1895 年甲午戰敗，臺灣成為日本殖民地，殖民政府為達成軍事、政治、經濟有效的統治，特別建設縱貫鐵道。明治 41(1908) 年 4 月，舊山線鐵道貫通，臺灣鐵道最艱難的葫蘆墩至三叉河段正式通車，並於同年 10 月 24 日，假臺中公園辦理鐵道全通式。

日治時期的臺中，是縱貫線鐵道最晚通車的地區，但因臺中天然資源豐富，再加上地理上位居臺灣中央，因而快速發展成為交通樞紐，可謂是鐵道建設最大受惠者。當時臺中公路系統尚未修築完善，為了連絡周邊城市交通與運輸，輕便鐵路修築格外重要，私人手押臺車與糖廠鐵道，四通八達，猶如血管般遍布中部各城鎮。

日治時期留存鐵道史料，對輕便車多僅以經過路線及客貨運量統計為主，甚至闕而弗錄，缺少人文溫度。並且如今，隨著臺中交通建設與都市發展，日治時期臺中地區的輕便鐵道漸成歷史陳跡，甚至消失，尤其可惜的是老輩多半已經凋零，無從徵詢。又臺灣研究鐵道文學著作不多，以傳統漢詩為對象者，尤屬罕見。日治時期鐵道文化考述多有困難，誠屬憾事。

本文考述，以日治時期大臺中，「山」、「海」、「屯」、「城」四區域的手押臺車，以及月眉、中南線糖廠鐵道為研究對象，以日治時期傳統漢詩紀錄為主要參證史料。假篇章為車，化文字為軌，企圖結合傳統漢詩作品的描寫，勾勒日治時期臺中地區輕便車的軌道發展概貌，從而帶領讀者重溫百年前的輕便鐵道風情，喚回甜美的歷史記憶。

關鍵字：日治時期、臺中地區、輕便鐵道、鐵道文學、傳統漢詩

* 周志仁，國立中興大學中文系博士，現職臺中市政府文化局葫蘆墩文化中心展演股長

Recall the light and sweet memories of a hundred years ago— A Study of Chinese Poems on Light Railways in Taichung Area during the Japanese Occupation

Abstract

In 1895, after the Sino-Japanese War of 1894-1895, Taiwan became a Japanese colony. In order to achieve effective military, political, and economic rule, the colonial government specially built a continuous railway. In April of Meiji 41 (1908), the old mountain line was completed, and the most difficult section of the Taiwanese railway from Huludun to Sanchahe was officially opened to traffic. On October 24 of the same year, the all-pass railway was opened in Taichung Park.

During the Japanese occupation, Taichung was the last area where the longitudinal railway line was opened to traffic. However, due to its rich natural resources and its geographic location in the center of Taiwan, Taichung has rapidly developed into a transportation hub, which can be said to be the biggest beneficiary of railway construction. At that time, Taichung's highway system was not yet complete. In order to connect the surrounding cities with traffic and transportation, the construction of light railroads was extremely important. Private handcart and sugar factory railways were connected in all directions, like blood vessels spreading across central cities and towns.

The historical data of railways during the Japanese Occupation period are preserved. Most of the light cars are mainly based on the statistics of the passing routes and the passenger and freight volume. They are even out of order, lacking humanistic temperature. And now, with the construction of Taichung's transportation and urban development, the light railway in

Taichung area gradually became a historical relic during the Japanese occupation, and even disappeared. It is a pity that most of the older generations have faded and there is no way to consult. There are not many books on railway literature in Taiwan, and those who target traditional Chinese poetry are especially rare. It is a pity that there are many difficulties in studying railway culture during the Japanese Occupation.

This article examines and examines the hand-carried trolleys in the four areas of "mountain", "sea", "tun" and "city" in Taichung during the Japanese occupation, and the Yuemei and Zhongnan Line Sugar Factory Railway as the research objects. The records of traditional Chinese poetry of the period are the main reference historical materials. The false chapter is a car, and the text is a track. It is an attempt to combine the description of traditional Chinese poetry to outline the development of the track in Taichung during the Japanese Occupation, so as to lead readers to relive the light railway style a hundred years ago and recall sweet historical memories.

Keywords: Japanese rule, Taichung area, light railway, railway literature, traditional Chinese poetry

一、前言

甲午戰敗後，依據馬關條約，清朝將臺灣割讓予日本，從此開啓殖民統治時期。臺灣總督府深知要徹底控制臺灣必須自交通下手，縱貫鐵道開通後，位於中部的臺中市區，成爲日本統治下的樣板城市，電燈、自來水、公園……等公共設施發達，爲了便利民眾出入，多條輕便軌道向四方幅散至鄰近鄉鎮，縮短城鄉間往來距離。

輕便鐵道之定義，依據大正元年（1912）年所制定頒布的《臺灣私設軌道規則》第一條所示：「所謂軌道係指鋪設於公共道路而供一般大眾交通運輸之用，至於使用瓦斯力、蒸氣加以及電氣為動力者，則根據私

設鐵道規則辦理」[1]，所以不論爲手押臺車或糖廠五分車鐵道都屬於輕便軌道。臺中天然資源甚多，爲促進農林工商各業的發展，以產業爲主所敷設的輕便鐵道，如蛛網般遍布在大臺中的每一個地區[2]，輕便鐵道帶動地方進步與繁榮，也構築今日臺中道路的雛型。

圖 1：日治時期臺中地區軌道路線圖
（資料來源：國家發展委員會）

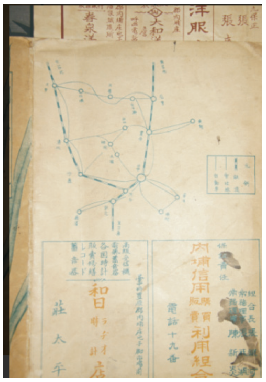

圖 2：台中地區軌道運輸圖
（資料來源：臺中市政府文化局）

臺中輕便鐵道除了增益地區發達，亦使各地之間連絡更密切，進而消弭城鄉差距，在日治時期除了臺中，大甲、沙鹿、豐原……等車站，都曾是三鐵共構的車站（總督府官營的縱貫鐵道、糖廠五分車鐵道、林業鐵道、手押輕便車軌道），民眾可藉由三種交通工具交互轉乘，快速抵達目的地。今日所提倡的「臺中山手線」，在日治時期亦早已成型，並有列車縱橫其間。

臺灣鐵道研究者多針對臺灣縱貫線爲大宗，對於民間所屬輕便鐵道知之甚微，許多資料亦不存在於國家文獻及地方志中，鐵道遺跡又因年

[1] 陳家豪，《近代臺灣人資本與企業經營：以交通業爲探討中心（1895-1954）》(臺北市：政大出版社，2018 年 1 月初版一刷)，頁 79。

[2] 據昭和 9 年（1934）統計，臺中州下的民營軌道業者，有臺中輕鐵株式會社、帝國製糖株式會社、臺灣軌道株式會社、昭和製糖株式會社、南投輕鐵株式會社、臺灣製糖株式會社、新高拓殖軌道株式會社、集集拓殖軌道株式會社、龍井運輸株式會社、日南企業株式會社、霧峰宏業株式會社、霧峰輕鐵公司、昭和製糖株式會社、臺中州有財產管理者、臺中州青果同業組合、新社庄、林膽、張澄渠等，在地方產業，交通上扮演重要的角色。該年度總計營運路線 365.1 公里，臺車 1,628 輛，乘客 966,475 人，貨物量 170,497 噸，收入 570,727 圓。詳見張勝彥等，《臺中縣志（續修）·經濟志》(臺中縣政府，2000 年 10 月)，頁 616。

代久遠，化爲風中揚塵，再加上老成凋零，可徵資料甚少。詩歌言情賦志，是心聲心語的表現，也是當時生活的最佳紀錄。本研究將以日治時期傳統漢詩爲對象，藉由詩文的爬梳與整理，重構當時大臺中輕便鐵道的真實面貌，以及對民眾生活的影響。

二、海線地區輕便鐵路

臺中開發主要集中於西半部平原，其中又以海岸地區開發最早。臺中海岸地區受阻於大安溪、大甲溪、大肚溪……等大河橫亙，並考量臺中市區大量的運能，以及臺灣總督府民政長官後藤新平與鐵道部長長谷川謹介「鐵道速成主義」目標，故縱貫鐵道未規劃自海線經過。海線地區多港口且地勢平坦，故多以河運與牛車，與臨近市鎮連繫。

海線輕便鐵道，首先由清水仕紳蔡惠如、蔡年驂籌資 4 萬元，創辦牛罵頭輕便鐵道株式會社。此條輕便車道爲手押臺車的設置，是爲了載運製糖原料，其次才是載運民眾。三條主要的路線：大肚至牛罵頭（長 12 哩）、牛罵頭至神岡（長 7.1 哩）、沙鹿至梧棲（長 2.3 哩）。大正 7（1918）年，轉由臺中輕便鐵道株式會社經營。[3]民眾遠途以輕便車代步，[4]十分便利。

圖 3：清水街役場前可見輕便車鐵道（資料來源：文化部）

圖 4：清水大街路洗衣婦上方臺車軌道（資料來源：國家圖書館）

海線地區輕便車路線，起自大肚站前，[5]經大肚、山仔腳（今龍井區

[3] 吳長錕、賴萱珮，《海線散步：清水人文地誌學》(臺中市政府文化局，2016 年 12 月初版)，頁 97。

[4] 黃秀政，《臺中縣海線開發史》(臺中縣立文化中心，2001 年 12 月)，頁 7。

[5] 明治 38（1905）年 5 月 15 日，開通縱貫鐵道所設大肚停車場，即現今成功火車站。

山腳里）、龍目井（今龍井）、沙轆（今沙鹿）、梧棲、牛罵頭（今清水）、公館（今沙鹿區公館里近清泉崗機場）、神崗（今神岡）……等地區。霧峰林朝崧喜好吟遊各地，曾於臺中自神岡轉往牛罵頭，拜訪陳基六等吟社詩友，留有〈自神崗赴鰲峰道上作〉：

> 轣轆雙輪響，蜿蜒十里間。隔林遙見海，下阪始知山。
> 風勁無飛鳥，天寒促刈菅。昨朝傳府帖，官柳禁人攀。[6]

神岡至清水，必須經過沙鹿公館，此處屬臺地，地勢較高，能遠眺海岸，時值冬季，山路崎嶇，下坡顛簸，再加蕭瑟的東北季風拂面，更顯孤寒。清水鰲西詩社曾於大正 7（1918）年，與櫟社辦理聯合會，訊息刊登於《臺灣日日新報》，即告知各方詩友赴會以自王田搭輕便車前往會較爲平坦，[7]免受顛躓之苦，公告後共吸引 30 位文友前往拈題分韻。

輕便鐵道以清水鰲峰山下土地公廟爲中心，[8]除了往東越過大肚山脈可抵神岡，往南可達大肚、王田外，市街輕便車發達，處處可見其蹤跡。[9]向北除了到高美，還可到大甲溪畔。由於當時未有橋樑修築，故必須再乘竹筏渡溪。嘉義第一位臺籍西醫林玉書曾由此北上，其〈大甲溪〉一詩，即寫停車換筏渡溪的光景：

> 軋軋車聲雜馬蹄，行人到此首爭低。
> 夕陽一角天將晚，竹筏斜過大甲溪。[10]

沙鹿至梧棲港線的闢建，也連繫梧棲港的對外交通。[11]斗六黃紹謨〈留

---

[6] 此詩收於《無悶草堂詩存》，又載《無悶草堂詩鈔》。

[7] 《臺灣日日新報》1918.9.18 第 6 版〈伯仲樓雅集〉：「中部櫟社鰲西社兩詩社，訂定本月來二十日起，至二十二日止。即舊曆八月十六日起，至十八日止。在牛罵頭伯仲樓，開秋季雅集。經由兩詩社東邀島內詩人列席。赴會者可於大肚驛下車，轉乘輕便，較為平坦云。」

[8] 呂順安，《臺中縣鄉土史料》(南投：臺灣省文獻委員會，1994 年 12 月初版)，頁 170。

[9] 昭和 10（1935）清水小學校校舍前、文昌祠前埤仔口圳及五福圳一帶、昭和 4（1929）年清水自來水廠落成啓用皆可見輕便車鐵軌。詳見吳長錕，《回想清水：牛罵頭老照片專輯 2》(臺中：臺中縣立文化中心，1999 年 8 月初版)，頁 111、124、126。

[10] 此詩收於《臥雲吟草》初集。

[11] 梧棲耆老黃海泉亦提到了當時輕便臺車的盛況：「梧棲昔日與沙鹿大肚間曾敷設輕便臺車，臺中交易出入頻悉臺車至大肚轉悉火車，此臺車軌道廢止後便感不便，臺車車頭處（即今文化里之黃德順地址）。」由此可見，當時梧棲人主要靠輕便臺車對外

別梧津楊子江詞友〉，即顯示詩人曾搭乘此線訪友：

桃源此日幸知津，詩酒論交分外親。
回首同車沙轆驛，春風一路送行人。[12]

此時縱貫鐵道海岸線未開通，出門皆假輕便車，當時自南王田至沙鹿，車資等於一個工人兩天的薪水。[13]當時爲海線輕便車鐵道最繁盛的時代，爲輕便鐵道株式會社帶來豐厚的收入。[14]後因大正 11（1922）年海線鐵道通車，以及昭和 3（1928）年往豐原、臺中的公路建成，輕便車遠程運輸才日漸不敵鐵公路，從而退出歷史舞台。

大正 11（1922）年，沙轆製糖株式會社設立。昭和 6（1931）年，曾開辦沙轆往清水、三塊厝、四塊厝路線，然僅歷時 3 年便廢線。沙鹿、梧棲、清水地區，僅剩昭和製糖株式會社經營沙鹿往梧棲 2.8 哩，以及清水運輸組經營沙鹿往清水 2.8 哩的臺車鐵道。[15]糖廠鐵道由於客運營業不佳，僅剩週邊的原料線。自昭和 17（1942）年，沙轆糖廠結束營業後，僅剩大肚近郊於農忙期間，仍可見糖鐵五分車於田間穿梭[16]，至最後也不敵現代化運輸，而消失於時間的洪流中。

大甲溪南岸輕便鐵道發達，大甲溪北岸的輕便鐵道亦不遑多讓。除了大安港至后里的月眉糖廠營業線鐵道，自縱貫鐵道海線開通後，也將臺中大甲溪流域與大安溪流域連繫在一起。陳藻芬〈和香國君原韻〉，即

聯絡，北可至清水，東可至沙鹿再轉搭海線火車，南可至大肚再到臺中。詳見王仲孚，《梧棲鎮志》，(臺中：梧棲鎮公所，2005 年 5 月 1 日)，頁 436。

[12] 此詩收於《臺南新報》，「詩壇」欄，1922 年 3 月 24 日，第 6 版。

[13] 劉麗華，《中縣口述歷史—第一輯》(臺中市：臺中縣立文化中心，1991 年 11 月再版)，頁 120。

[14] 在大正 7 年（1918）年 12 月，臺中輕鐵株式會社中的牛罵頭道分爲兩條路線，牛罵頭至大肚驛及沙轆至梧棲港兩線，有 190 輛輕便臺車可供乘坐。一整年內有 13 萬 960 人次坐上兩線輕便臺車，貨物運量也有 3 萬 3,758 公斤。詳見王仲孚，《梧棲鎮志》(臺中：梧棲鎮公所，2005 年 5 月 1 日)，頁 436。

[15] 王仲孚等，《沙鹿鎮志》(沙鹿鎮公所，1993 年 12 月)，頁 559-560。

[16] 至於日治時期，因製糖業興盛，所鋪設之糖廠五分小鐵路，即北自龍井茄頭村南下，經磺溪村之東、新興、營埔等村，過大肚溪橋之北，東入三和村，頂勞胥，全長約 10 公里，與縱貫鐵公路並行，亦曾擔當運輸任務。然自從糖業不景氣及汽車運輸之興盛後，已失去功能裁撤停駛。
詳見陳炎正，《大肚鄉志》(臺中：大肚鄉公所，1993 年 1 月 19 日)，頁 501。

寫出大甲與日南之間的鐵道運輸。杜香國爲陳氏大甲衡社好友，由於火車交通便捷，得以經常聚首：

汝在甲城我日南，今宵聚首興方酣。
知君師友情偏重，故肯驅車到草庵。[17]

圖 5：日治時期日南山腳線手押臺車
（資料來源：國家圖書館）

圖 6：日南火車站前手押臺車照
（資料來源：作者所攝）

陳藻芬時任日南地區五里牌區長，經常利用鐵道往返日南與大甲之間。日南地區毗鄰大安溪，綠野平疇，農業十分豐饒，沖積平原土壤肥沃，成爲大安溪北米倉。昭和 6（1931）年 1 月 1 日，郭木榮先生籌設日南企業株式會社，以日南火車站爲起點的手押臺車軌道開通，向北經過跨越現在慈德宮前的廣場，再經黑板橋（現稱日南社橋，爲日南社與樹仔腳界線）東方，分離爲五里牌線及山腳線兩線，[18]昭和 6 年（1931），共運輸旅客 42,782 人，運貨 4,002,000 斤，利潤頗豐。

日南的輕便車，除了帶來許多人潮，每當春暖花開，五里牌平原野花遍地，更是騷客詞人尋春所在。許天奎〈金城先生轉五里牌適余辭職四月六日開餞別宴席上書此以呈〉:「五里溪頭柳帶煙，吟旌欲去又流連。[19]」筆名如昔的詩人，亦作〈苗栗攬勝〉:「五里牌邊花爛熳，三叉河畔蕨

[17] 此詩收於陳藻芬《南村唱和集》。
[18] 日南企業株式會社鋪設輕便車鐵道於昭和 6（1931）年 1 月 1 日開通，資金爲 15 萬日圓，臺車有 50 輛，車伕共 48 人。分兩線行駛：一、五里牌線：日南驛（車站）—日南社—日南—五里牌—頂後厝（今西岐），共長 6.3 公里；二、山腳線：日南驛（車站）—山柑—社苓—山腳，全長 6 公里。詳見張慶宗等，《發現道卡斯：大甲村庄史一》(大甲鎮：大甲鎮公所，2004 年 12 月初版)，頁 218。
[19] 此詩收於《鐵峰山房吟草》。

豐饒。[20]」一般熟知的地理，均以大安溪爲苗栗與臺中的天然分界，由於大安溪改道，才令大安溪移至日南與大甲之間，此地爲臺中市最北的行政區，由於中部米價較優於北部，苑裡山腳地區的稻穀，亦以此線至日南轉運臺中販售，以致於火車站前縱貫鐵道、輕便鐵道橫陳其間，囤貨倉庫林立，造就大安溪北繁榮。

三、百年山手線巡禮

日治時期最重視即爲鐵路交通事業，然而鐵道建設非一蹴可就，總督府提倡鐵道速成主義，除了縱貫鐵道的修築，也以臺車建設補鐵道敷設不足處，[21]透過交通達成政治、軍事、文化的殖民目標。明治 34（1901）年，自苗栗公館尾敷設輕便車軌道，下后里、大甲溪、葫蘆墩，行駛手押臺車爲交通工具，[22]以利運輸。

圖 7：大安溪輕便鐵道
（資料來源：苗栗縣政府文化觀光局）

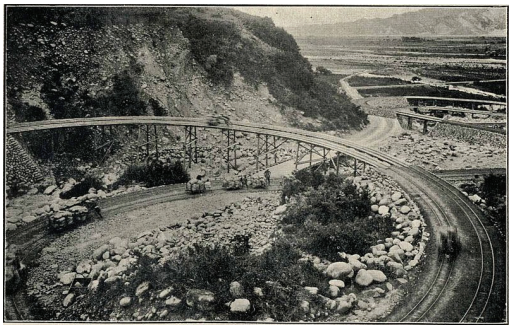

圖 8：大安溪左岸軍事速成線
（資料來源：維基百科）

[20] 《詩報》294 期，1943 年 4 月 23 日，頁 17。

[21] 所謂台車，就是加了輪子的木製平台，將一張四隻腳的木桌子翻倒就是台車大致的樣子。是一種特殊的交通工具，因爲在軌道上手推行進，所以往往也被稱爲輕便軌道（light rail）或手押軌道（push rail）。根據台灣總督府在 1912 年公布的台灣私設軌道規則，則定義爲鋪設軌條以供一般交通運輸之用的設備。日本 1895-1898 年間首先完成軍事輕便軌道鋪設，最早完成的是高雄到台南這一段，在日軍來到台灣第一年年底就已經竣工通行，可見輕便軌道的速成性。日本人稱手押軌道，大部分以人力推送最多，但也有用獸力推拉、用竹竿撐或以風帆爲動力。鋪設成本非常低，據研究每臺輕便車依車輛、軌道狀況，普通長 5 尺、寬 3 尺 4 寸的臺車，車載運約 230 公斤貨物，至多還可運送 10 至 15 包大米，重量約 300-450 公斤。詳見洪致文等，《烏來台車時間旅行》(新竹市：行政院農業委員會林務局新竹林區管理處，2009 年初版一刷)，頁 66-68。

[22] 陳炎正，《后里鄉志》(臺中：后里鄉公所，1989 年 6 月 1 日)，頁 316。

爲了提高運輸效率，設置雙線，並於大安溪與后里之間，利用螺旋狀的軌道路線設計，以便精簡推送爬高的人力，兩條軌道中間也留 6 尺寬步道，以利部隊行進。鹿港陳懷澄〈北遊雜詩－伯公坑口號〉，寫有縱貫鐵道未完成之際，搭乘火車在此換臺車，渡大安溪：

峭壁懸崖俯視深，奔流淙淙送清音。
輕車大甲溪橋渡，一點青山望鐵砧。[23]

此輕便車道，自明治 41（1908）年縱貫鐵道豐原至三叉河通車後廢止，爲后里地區最早的輕便鐵道。

隨著縱貫鐵路通車，大正 3（1914）年，東洋糖廠（後併入帝國製糖株式會社）也選擇落腳內埔（今臺中市后里區），建立月眉製糖所，年產量可達 750 英噸，並有 762 釐米軌道相連。糖廠種植面積甚廣，支線如蛛網般密布於山海之間。[24]糖廠鐵道修築原以供應甘蔗原料採收，後爲因應民眾出入需求，也辦理客運營業線，大安港至后里車站爲主線，里程 27.4 公里，[25]橫跨臺中山海線地區。葉劍如曾搭乘輕便車，〈內埔途中感作〉描寫夕照火車奔馳的景象：

兩行軌上駛如飛，片片紅霞映夕輝。
難得同車歌有女，翱翔不覺醉忘歸。[26]

本線列車由糖廠火車頭牽引，東西驅馳，夕陽西下紅霞滿天，又有美女同車，載欣載奔十分雀躍。當時后里地區稱爲「內埔」，輕便鐵道以月眉製糖所爲中心，東經泉州厝、后里下車，到達臺鐵后里站側。后里驛前在日治時期植有百株梅樹，凜冬時節寒梅開放，瀛社詩人洪以南曾南下至此賞梅，留有〈次仙坡博士後里庄觀梅韻乞正〉觀後感：

[23] 此詩收於《臺灣日日新報》,「詞林」欄，1906 年 10 月 13 日，第一版，又載《漢文臺灣日日新報》,「藝苑」欄，1906 年 10 月 13 日。
[24] 糖場鐵道主線爲后里驛至大安港原料線則有六分線、七星農場線、舊社線、中和線、省鐵聯絡線、舊社支線、溪北線、銅安支線、泉州厝支線。
[25] 張勝彥等，《臺中縣志（續修）· 經濟志》(臺中縣政府，2000 年 10 月)，頁 615。
[26] 《詩報》164 期，1937 年 11 月 4 日，頁 15。

圖 9：后里附近五分車軌道
（資料來源：臺中市政府文化局）

圖 10：昭和 10 年大甲順天路輕便車軌道
（資料來源：大甲鎮志）

迎眸後里驛前梅，萬朵臨風著意開。
料得滿腔和靖癖，為花知己折花回。[27]

后里車站在當時除轉乘外，亦已具觀光功能，在換車之餘，亦可細賞梅花風韻。此次同遊者爲勝島仙坡，在〈後里庄觀梅花韡吟乞正和〉詩中，寫他與洪以南同遊觀賞美景，甚至還想攀折梅花數枝返回：

八仙山下萬株梅，傍竹臨流闌漫開。
欲助吟筵明夕興，柏輪載得數枝回。[28]

內埔在二戰後取車站名，改名爲「后里」，然而隨著土地開發，現今后里火車站已遍尋不著梅樹，「后里觀梅」成爲在地人們心中最深的回憶。2018 年臺中市舉辦花卉博覽會，后里車站成爲重要的轉運中心，時植冬寒春暖之際，若能植上梅花數株，亦能爲文史增色，重溫近一世紀前的回憶。

月眉糖廠往西，經四塊厝、口庄、二崁、三崁、磁窯[29]（今外埔）、馬鳴埔、大甲東、山腳、南門、市場前，抵大甲火車站旁。[30]另有再往東，

[27] 此詩收於猪口安喜《東閣倡和集》。
[28] 《臺灣時報》86 期，昭和 2（1927）年 1 月 15 日，頁 162。
[29] 糖鐵於外埔設置四站即磁窯（外埔）、馬鳴埔、大甲東和二崁（水美）月眉糖廠輕便鐵道中，磁窯（外埔）站是鐵道線上重鎮，上下行列車必定要停靠加煤、加水，在站內也有五條股道。詳見黃日昇，《外埔情懷—老照片專輯》(臺中：外埔鄉公所，1998 年 12 月 31 日出版)，頁 59。
[30] 昭和 12（1937）年所繪製的大甲街地圖，將當時大甲街市之機關、商店標得非常清

經庄尾、橫圳、奉化、松子腳、腳踏站，直抵大安港。[31]也有經福興、中庄、東中庄的中庄線，成爲連絡大安、大甲、外埔、后里鄰近鄉鎮的民眾最佳交通工具，[32]也是大安溪南、大甲溪北各村莊的農產品運輸動線。

大甲鐵砧山望族許天德，爲大甲鳳梨罐頭商會會長，曾至月眉山附近開墾，闢建佔地達 300 甲的大同農場，當地人稱「鳳梨園」，透過輕便車將鳳梨運出製成罐頭運銷各地，是除了甘蔗外，重要的農產品。許天德亦在此地建有別墅，題爲「眉山草店」，常邀集詩友前來。好友鄭星五曾爲座上賓，〈冬日過許天德詞兄別墅〉，即寫赴會的冬景：

眉山山半鳳梨園，萬綠菁菪別有村。
一片郊原成坦道，驅車來往不須煩。[33]

圖 11：許天德別墅植物愛石碑（資料來源：外埔區公所）

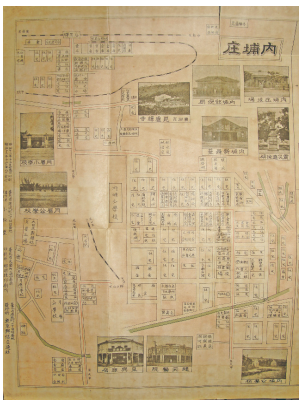

圖 12：內埔庄地圖（資料來源：臺中市政府文化局）

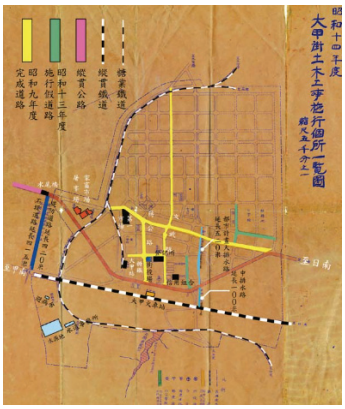

圖 13：大甲地區中火車站附近軌道三鐵共構（資料來源：大甲鎮志）

楚，也繪有糖廠鐵道。詳見張慶宗，《往日情懷：大甲老照片徵展專輯》(臺中：臺中縣立文化中心，1994 年 6 月)，頁 109。

[31] 日治時期臺灣第一期志願兵，庄民歡送入伍，攝於頂庄五分仔車站，即現在的現用部（1943 年 6 月 30 日）。詳見張慶宗，《大安鄉新形象及老照片專輯》(臺中：臺中縣大安鄉公所，1998 年 1 月)，頁 27。

[32] 出生於大正 9（1920）年的林鍚雲女士受訪時回憶表示：「日本時代，已經有火車，隴坐載甘蔗的五分仔車，按（從）和安宮前面坐去大甲，火車會一直駛到月眉糖廠去。」詳見柯帕，《臺灣的老港口與老碼頭》(新北市：遠足文化，2004 年 7 月 1 版 1 刷)，頁 126。

[33] 《臺南新報》10814 期，1932 年 2 月 23 日，頁 8。

許天德用心經營別墅，置有假山、石燈，甚至在東南隅修建人工湖，園中茂林修竹，風景幽然，也吸引許多詩友前往吟詩玩賞。昭和 12（1937）年，日本參院議員頭山滿前來參觀，題有「植物愛」碑，許天德感受此植物對人類之貢獻，於碑背書文以誌，此碑現存外埔區內分里水頭巷中。

由於糖廠鐵道的連接，將大安溪中游的后里，與出海口的大安港[34]連成一氣，員林詩人黃溥造〈後里〉詩中，即有「後里東環山疊嶂，大安西去浪淘沙。」[35]句。由縱貫鐵道山、海線及月眉糖鐵的甲后線，三線鐵道環繞大臺中地區，山手線在百年前業已成形。王竹修〈春日遊毗盧寺題壁〉:「后里煤煙迷曲徑，大安帆影映高原。」[36]即寫輕便鐵道貫穿山海，隨著糖鐵與縱貫鐵道海線的通車，與糖鐵及往苑裡的輕便車的建置，大甲火車站成爲日治時期少數三鐵共構[37]的車站，大甲因而成爲當地農產中心，[38]許多鄰近地區農產品，均冠以「大甲」之名，例如現今的大甲草帽、大甲草蓆、大甲芋頭……等。

圖 14：大甲水源地糖廠鐵道
（資料來源：大甲鎮志）

圖 15：月眉糖廠月臺及貨車車廂
（資料來源：維基百科）

[34] 大安港港務興盛，爲大甲外港，後因大安溪、大甲溪洪水侵襲及東北季風吹來的飛沙而使港灣漸次淺窄。更名大安乃求其商旅安泊之意。詳見蔡培慧等，《臺灣的舊地名》(新北：遠足文化事業，2004 年 8 月 1 版)，頁 100。

[35] 此詩收於《瀛海吟草》天集，「今人佳作」欄，1952 年 10 月 20 日。

[36] 此詩收於《南方》第一百五十二期，「南方詩壇」欄，1942 年 5 月 15 日，又載《詩報》第二百七十二號，「詩壇」欄，1942 年 5 月 20 日。

[37] 大甲擁有官設公營鐵道、私設民營鐵道及私設民營輕便鐵道等縱棋交錯於鎮內，雖然民營鐵道的后里糖業鐵道及日南的輕便鐵道已拆除，但仍在大甲鎮民心中留下深刻的記憶。詳見廖瑞銘等，《大甲鎮志》(臺中：大甲鎮公所，2009 年 1 月)，頁 827。

[38] 苑裡藺草帽蓆，即通常所謂之「大甲帽蓆」。此項特產原產地並非大甲。只因日治初期，苑裡地區對外交通不便，產品都由設在大甲的帽蓆檢查所檢驗後，經大安港或轉運后里，再外銷各地。故苑裡帽蓆才被稱爲「大甲帽蓆」。詳見黃鼎松，《苗栗開拓史話》(苗栗：苗栗縣立文化中心，1991 年 1 月 1 日)，頁 125。

月眉糖廠營業線最西站，爲大安港站。大安港爲西部重要口岸，萬商雲集，「大安飛帆」曾是清代大甲八景之一，每逢端午，龍舟競渡，遊人如織。大正 11（1922）年大安庄長李城，更創設海水浴場，每年 6 月至 9 月開場。日治時代，提倡海水浴，鐵道部也鼓勵民眾搭火車前往。[39]此時大甲至大安港的五分車鐵道，成爲縱貫鐵道浴場支線，帶著許多遊客前往海濱戲浪，王竹修〈海水浴〉:「港署大安少濁流，任教熱客半沉浮。」[40]寫盡泳浴滌塵的舒適。地方詩社亦以「大安港遊記」爲題徵詩，[41]歌詠大安港之美。

大甲至外埔地勢較高，火車必須迂迴攀爬，[42]方能橫越大肚山臺地，造成燃煤運輸成本高昂、車程耗時、事故頻仍……等，後期客貨不多，再加上機動性低、轉運配合不便，1970 年元旦起停辦所有客貨運業務，[43]僅留原料線。1976 年甚至因成本考量將鐵軌全面拆除。至今僅能從舊版地圖，與月眉糖廠僅存的五分車廂，印證過去的歷史榮光。

四、山城地區輕便鐵路

豐原原名爲「葫蘆墩」，乾隆年間客籍張達京帶領族人築圳開墾，爲臺中地區早期發展地區之一。豐原開發完成後，客家移民又沿大甲溪進入石岡山區發展，築有土牛、隘寮，[44]以斷番、漢界地。隨著先民一步步

[39] 日治時期到大安、通霄、福隆等海水浴場，亦是以搭乘火車最爲方便，甚至鐵路局還曾親自經營福隆海水浴場。詳見戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島臺灣鐵道》(台北：臺灣博物館，2009 年 11 月初版一刷)，頁 80。

[40] 此詩收於《詩報》第七十五號，榕社一週年紀念會次唱，1934 年 2 月 15 日。

[41] 《臺南新報》10214 號，1930 年 6 月 28 日，頁 4。

[42] 大甲往后里須一路迂迴攀爬，是老鐵道迷口中的糖鐵山岳鐵道之一。詳見李長明，《台灣鐵道漫遊（三）糖廠、鐵道、五分車》(臺北：人人出版，2004 年 9 月 1 日初版 1 刷)，頁 48。

[43] 月眉糖廠原料及產副品運輸作業，以往均以有設鐵道爲主幹，后里大甲間兼管對外客運，由於山坡陡峭，牽引量小，客貨不多，成本奇昂，且契約原料零星散佈，鐵道鐵路機動調節性低，運輸配合不便，乃於民國 56 年年停辦大甲至月眉段之營業，59 年起月眉至后里段相繼停辦，對外定期營業客運全部結束。詳見陳炎正，《后里鄉志》(臺中：后里鄉公所，1989 年 6 月 1 日)，頁 346。

[44] 土牛溝中所謂的土牛，爲所開挖出來的土堆，其大小規格爲每土牛長二丈，底闊一丈，高八尺，頂寬六尺。每溝長一十五丈，闊一丈二尺，深六尺，其開挖地點，大抵以與土番接壤，依山傍溪挑溝築土牛爲界。因此以自然環境爲畫界的優先考量，餘者才採用人工開挖的方法，藉此節省人力物力的成本，而其線狀的分布，成爲清代首條的行政界線，以分行政內外效力的依據。清政府並於土牛溝內設立防守武力，以保護界內漢人，在重要入口設置隘寮，以警覺山地原住民的出入。詳見施雅軒，《區

地拓展，又進入新社、東勢、和平等地區，將原本的榛莽荒原，開發爲沃土平原。日治時期手押臺車鐵路即以豐原爲中心，向神岡、潭子、石岡等地四方幅散，[45]明治 44（1911）臺灣輕便鐵道株式會社經營葫蘆墩地區的臺車軌道，更向南延伸臺中市區。

豐原爲臺中北方門戶，亦是前進中央山脈地區的重要城市，外地旅客可從豐原後站，搭乘手押臺車，在石岡土牛轉乘，[46]經東勢，至橫流溪[47]、牛欄坑[48]、中坑坪[49]等地，或經新社，達水底寮。由於軌道成本低且易於興築，許多支線密布鄉間[50]，最偏遠的橫流溪線，沿著大甲溪畔開築，是往山地區域的要道，周定山〈茅埔歸途〉，即是寫暢遊中央山脈後下山的景色：

> 軟塵逐客欲膏車，雲意綢繆曳短裾。
> 怪底涓泉寒澈骨，太清終恐水無魚。[51]

此段已深入中央山脈西緣，可見大甲溪上游急湍奔流的景致，後來興建的中部橫貫公路部份路線，[52]即沿臺車軌道路基闢建道路。沿線的居民亦

域、空間、社會脈絡：一個臺灣歷史地理學的展演》(高雄：麗文文化事業，2010 年 10 月初版二刷)，頁 46。

[45] 仲摩照久主編、葉婉奇翻譯，《北臺灣文史踏查》(臺北市：原民文化，2002 年 1 月一版一刷，頁 141。

[46] 日治初期，石岡土牛設有青果集貨場，於和盛設有製糖廠、營林所（八仙山林場）等，1911 年臺灣輕鐵會社在此設立輕便車（臺車），至 1924 年復有小火車（俗稱五分車，以利林木及山產貨物運輸。詳見陳炎正等，《石岡鄉誌》(臺中：石岡鄉公所，1989 年 10 月 1 日)，頁 235。

[47] 沿途自東勢經新伯公、大茅埔、馬龍、天冷、稍來坪、橫流溪，全線橫跨今東勢、和平兩行政區，長 22.3 公里。

[48] 沿途自東勢經中科、牛欄坑，全線橫跨今東勢、和平兩行政區，長 6.6 公里。

[49] 沿途自東勢經石角、中坑坪，全線橫跨今東勢、和平兩行政區，長 6.8 公里。

[50] 大正 3（1914）年，日本人臺灣輕便株式會社在庄內主要道路，鋪設輕便鐵道，行駛推推輕便車（俗稱臺車），以運輸客貨事業。行駛的手推臺車，每輪可搭乘 4 人。上坡時須用人力推動；下坡時，則順著坡度自動滑行，速度也快。計設有從土牛鋪設到上水底寮的象鼻角，長約 10 公里爲主要幹道。另一支線則從鳥銃頭分支到大南、茅埔角直達矮山坪。此支線在大南蔗苗養成所第二苗圃的事務所前，分一支到馬力埔，另一線到三科口，全長約 15 公里，主要爲運送蔗苗及香蕉出貨。詳見林香梅，《永遠的新社：新社鄉老照片專輯》(臺中：新社鄉公所，2008 年 12 月初版)，頁 128。

[51] 選自 1942 年 7 月 10 日《詩報》第 275 號。

[52] 呂順安，《臺中縣鄉土史料》(南投：臺灣省文獻委員會，1994 年 12 月初版)，頁 58。

將山區農產品透過押臺車及五分車，轉運至外地販售，[53]爲臺灣輕便鐵道株式會社帶來豐厚利潤。

日治時期由於泰雅族原住民反叛無常，此輕便鐵道亦成爲撫蕃鎮壓的交通線，許多輜重亦由手押臺車運至中央山脈。在明治 45（1912）年日軍討伐北勢地區的原住民，發現八仙山豐富森林資源，大正（1915）4 年 11 月開始著手伐木事業。原本只是利用大甲溪搬運木材，但常時遇洪水，沖散木材，且河道年年改變，造成集材困難，集材後以臺車運輸。[54]然而臺車線路危險，且不敷日益增益的林業業務。有鑑於此，大正 7(1918）年臺中輕鐵株式會社決定鋪設軌距 2 呎 6 吋的五分車軌道，由蒸汽火車取代手押臺車，擔當運輸重任[55]，五分車站即設於豐原後火車站[56]，以利轉乘，商旅絡繹於豐原至土牛間。

大正 8（1919）年，隸屬於臺灣殖產局營林所臺中出張所八仙山林場[57]成立，爲利運輸，乃闢建機關車鐵道。以和盛村爲起點，修築至佳保臺

[53] 以新社香蕉爲例，山城耆老彭秋武曾說：「日據時期新社的香蕉以茄冬寮為主要產地，以合夥的方式由產地以輕便車運送到土牛的五分車站，再用五分車（糖廠的小火車）載運到豐原火車站，再以大火車轉縱貫線到基隆港，轉貨船銷日本。」詳見呂順安，《臺中縣鄉土史料》(南投：臺灣省文獻委員會，1994 年 12 月初版)，頁 46。

[54] 戶水昇〈由東勢登八仙山〉所述：「大正 6（1917）年 12 月 6 日下午 1 時半，火車抵達葫蘆墩，換乘臺車，到土牛貯木場車資 50 錢……而八仙山木材長度有 14 尺以上，因此要兩節臺車連結才能搬運，可謂不便之至，但尚未有任何新設備。從土牛再坐臺車往東勢角，途中大甲溪河床橫臥在眼前。前年因水災而流失鐵軌，雖有修繕，但以木軌外面包鐵。甚不安全，我恐懼脫軌而成河中人，……聽說這條輕便鐵路是本島收益最高的輕鐵公司，只一味提高運費而不改善設施……。」（大正 13（1924）年 412，戶水昇著、臺灣遞信協會發行《一官吏の生活から》）詳見張良澤，《臺中繪葉書：日治時期影像與遊記》(臺中：臺中市政府文化局，2017 年 11 月初版一刷)，頁 165。

[55] 陳家豪，《近代台灣人資本與企業經營：以交通業爲探討中心（1895-1954）》(臺北：國立政治大學，2018 年 1 月初版一刷)，頁 107。

[56] 臺中縣葫蘆墩文教協會，《足跡、歲月、印痕豐原市老照片專輯》(臺中縣立文化中心，1998 年 6 月初版)，頁 74。

[57] 八仙山位於白姑大山（今白狗大山）西邊，附近以臺灣檜木原始林而聞名，與阿里山、太平山並稱三大林場。臺中廳的官員市來半次郎來此登山，想爲這座山命名爲檜木山，可是附近山頭多生檜木，極易混淆。後來得知此山標高 7,998 日尺，而聯想到八千山三字，最後因顧及字面的文雅，而把此山命爲日文發立相同的八仙山。詳見松本曉美、謝森展，《臺灣懷舊》(臺北市： 創意力文化，1990 年 11 月初版)，頁 23。

的八仙山線[58]，長達 45.4 公里的鐵道[59]，於大正 10（1921）完工。初期並未開放客運，爲了便利員工、眷屬和附近住民，在地方要求下，昭和 6（1931）年起，每天上午 8 點自土牛及佳保臺對開第一班列車，開始附掛客車兩節，以利沿線居民搭乘。

圖 16：八仙山機關車行駛於危橋
（資料來源：臺中市政府文化局）

圖 17：土牛車站機關車與五分車會車
（資料來源：臺中市政府文化局）

鐵路大部份架設在崎嶇山腰之中，懸崖峭壁之旁，安全堪虞[60]，再加上當時車資太高，並且尚無旅遊風氣等因素，但除員工眷屬外，乘客寥

[58] 據新社耆老彭秋武所述：「本路線以和盛村為起點，經崁子下，南眉、春箕湖、上水底寮、莆杓柄、牛屎鬱，雙連潭、河排、山黃蘚林、抽籐坑口、馬鞍龍、麻竹坑、阿俊溪，白毛臺的下坪，和平鄉轄的白鹿，中冷、裡冷、久良栖（松鶴），直達佳保臺，歷時二年才完成。此一鐵路初期係隸屬於臺灣殖產局營林所臺中出張所管理，並在土牛、水底寮、馬鞍寮、麻竹坑、白鹿、久良栖、佳保臺等地設驛頭（即火車站）管制區間火車（當時稱機關車）行駛，各驛頭並設鐵道工夫（道班工）維護鐵路安全，驛長、驛夫及道班工等各站有八人之多。」詳見王正雄，《中縣口述歷史——第三輯》(臺中市：臺中縣立文化中心，1994 年 6 月)，頁 71。

[59] 彭百顯，《大歲月：臺灣政治經濟 500 年》(臺北市：紅螞蟻圖書，2018 年 8 月一版一刷)，頁 217。

[60] 曾任司機員的邱榮樹說：「關於八仙山林鐵，出軌翻車的事件不在少數，運氣好只是丟了貨物，運氣差命就沒了。森林鐵路坡度陡，曲度大，穿梭於縱谷懸崖，這樣的路線標準，加上不太可靠的運材設備，司機的駕駛技術，決定列車能否準時平安進站。開機關車，不僅只是顧著往前就好，隨時都要泣意臺車上的木頭有沒有鬆脫；減速停車時要與車長、助理司機配合好，否則煞不住……。」曾任列車長廖玉樹也說：「首先，必須以電話機在各交會據點做連結，協調要在哪會車，以免列車追撞、對撞；再來就是要配合機頭緊軔、鬆軔來控制車速，這動作看似簡單，但是要在有坡度的情形下，把七節重車煞停，也是費力艱苦的事情，列車交會與加減速就是貨物能否平安到站的關鍵。」詳見蔡金鼎、管雅菁，《千面八面：八仙山的百年樣貌》(臺中市政府文化局，2018 年 12 月初版)，頁 135-136。

寥無幾。昭和 2（1927）《臺灣日日新報》辦理八景十二勝票選，八仙山亦以森林美景榮獲臺灣八景之一，開始有旅客前來旅遊，火車沿著大甲溪而行，迂迴曲折，其驚險程度不亞於阿里山，詹阿龍〈登山與炳添兄同作〉:「曲徑迂迴汗滴頻。強登幽谷近天濱[61]。」即寫迂迴山中冷汗直流的情景。豐原詩人張麗俊也曾搭機關車造訪林場，〈八仙山即景〉，即書寫林場線中的各種伐木設施：

臺中名勝八仙山，萬仞黎明在此間。
百丈鉛橋高百米，千町鐵路曲千彎。
危崖絕頂神工出，箐密林深古木刪。
政府經營真周到，運輸全部是機關[62]。

圖 18：八仙山林場大門新建懷舊軌道
（資料來源：2020.07.11 自由時報）

圖 19：八仙山森林鐵道
（資料來源：國立臺灣大學）

當時的運輸可分爲：林場線（伐木現場至佳保臺）、山地線（佳保臺至和盛村）、平地線（和盛村至豐原），而林場部分因地形嚴峻，因此配合伏地索道、架空索道（空中纜車），是一條充滿各種運輸載具的鐵道。

有鑑於阿里山森林鐵道資金投入太高，此時八仙山已大量運用機械化設備採集[63]，後又陸續增建中平、馬崙、十文溪……等支線，以便利運

[61] 《南方》183 期，1943 年 9 月 15 日，頁 37。
[62] 此詩收於《水竹居主人日記》（十），1936 年 8 月 15 日。
[63] 八仙山林場採集可分爲下列幾種方式：1.林場輕便車；2.伏地索道：當林鐵遇上坡度較大，無法鋪設鐵軌時，便改用鋼索牽引；3.架空索道：把車廂改掛在空中溜索上，以類似空中纜車的方式來運載；因此土牛當地民眾會把土牛至林場間的火車稱爲機關車，而土牛往豐原則稱五分車。詳見臺中縣石岡鄉石岡人家園再造協會，《林鐵尋

材，長度自 0.53 公里至 19.04 公里不等。戰爭結束後，並不因爲政權更替而改變林業政策，依舊延續日治時期的經營與管理。曾任省議員的張李德和同僚至八仙山考查，在佳保臺等候機關車時，留有〈佳保臺〉一詩，以記錄當時搭火車至佳保臺搭車的情狀：

圖 20：架空索道

圖 21：伏地索道

圖 22：八仙山軌道運材

（資料來源：臺中市政府文化局）

佳保台前換火車，蜿蜒山道走龍蛇。
斷崖絕壁凌雲過，俯視深坑萬丈賒[64]。

時至民國，八仙山鐵道依舊險相環生，由於運輸的需要，使豐原成爲中部木材轉運中心[65]，天車、儲木池、加工廠……等生產設備舉目可見，輕便鐵道縱橫其間，工商發達，以致飯館、旅店林立[66]市街。

葫蘆墩自古即爲臺灣米倉，日治時期曾爲天皇的貢米，由於運銷之需，臺灣製麻會社在此設廠，生產麻袋以供包裝[67]，自古即有「水清、米

跡—尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》(臺北市：行政院客家委員會，2009 年 12 月一版一刷)，頁 40-46。

[64] 張李德和，《琳瑯山閣吟草》(嘉義市：嘉義市諸羅山醫院，1953 年)，頁 88。

[65] 日治時期八仙山載貨柴油車，木桶內裝鐵丁與雜貨。當時八仙山林場伐木興盛，以火車運輸至豐原製材、貯存。詳見張裕宏、施金柱，《葫蘆墩老照片特輯》(臺中縣立文化中心，1999 年 6 月初版)，頁 176。

[66] 陳理厚、陳稔惠，《迴遊：老店廠司：看見奮鬥在豐原，努力在傳承》(臺中：腳踏實地文史工作室，2020 年 9 月)，頁 30-41。

[67] 李欽賢、謝秋霞，《臺灣原味車站輕鬆蹓》(臺北：玉山社，2010 年 5 月初版一刷)，

香、查某美」諺語，趙鍾麒〈臺中竹枝詞之五〉，即寫出自葫蘆墩手押臺車站下車後，當地女性的描寫：

葫蘆墩下送臺車，後押雙枝姊妹花。
稱體衣衫紅窄窄，酴香春透出羅紗[68]。

圖 23：豐原五分車站（今豐原東站）
(資料來源：臺中縣立文化中心)

圖 24：日治時期搭乘臺車的女性
（資料來源：國家圖書館）

當時傳統漢服已日漸式微，洋服傳入臺灣也漸爲人們所接受，時髦穿著的女性，行走在繁華的葫蘆墩市街，當時的洋裝售價高出傳統服飾，映襯出 1930 年代因林業造就豐原繁榮。

圖 25：豐原市街
（資料來源：國家圖書館）

圖 26：豐原貯木池（今臺中市政府陽明大樓）（資料來源：國家圖書館）

昭和 10（1935）年，發生墩仔腳大地震，災後市街全毀，重建後利用賑災餘款，建立一條又一條筆直對外聯絡道，通往鄰近鄉鎮，自動車

頁 194。

[68] 此詩收於中研院臺史所檔案館「杜香國文書」，地理之隅。

運輸事業發達[69]，致使輕便車不敵新式運輸，節節敗退，淪爲當地民眾依稀的追憶。

五、市區近郊手押臺車線

臺中自明治 41（1908）年，縱貫鐵道通車後，工商各業日益發展，最後凌駕鹿港、彰化、員林……等地，成爲臺灣中部地區的政治經濟中心。臺中爲日本總督府特意營造之城市，棋盤式街道，筆直且開闊。日治時期爲增益交通往來，特別設置多線手押臺車道以聯絡市區近郊，臺南南社社長趙鍾麒曾到訪臺中遊覽，作〈臺中竹枝詞〉12 首，於第 9 首即描繪臺中手押臺車：

兒家生小慣崎嶇，緻緻光圓一尺趺。
郎若出山儂作伴，朝朝隨唱押輕車[70]。

圖 27：臺中湧泉閣附近臺車
（資料來源：國家圖書館）

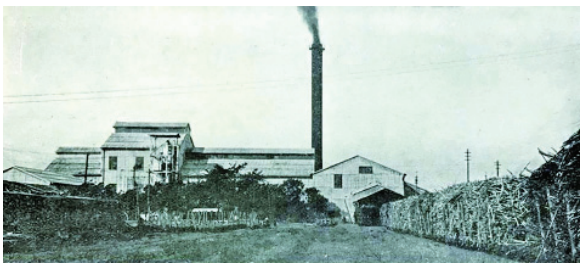

圖 28：日治時期臺中帝國糖廠
（資料來源：臺中市政府文化局）

臺中爲盆地地形，手押臺車也是鄰近山城交通連繫路線。爲了增益行車速度，臺車伕也裝設以帆布，藉由風力，御風而行，造成陸上行舟的特有現象，如上述同名第 12 首所述：

---

[69] 1935 年墩仔腳大地震，致使豐原可藉外來龐大的補助金來發展現代化的市街建設，並打寬原有僅能行駛的保甲路爲方格的碎石路，連帶帶動豐原境內自動車運輸業的蓬勃發展諸如豐原豐南貨物、豐原大利貨物商會、豐原榮發貨物、豐原寶藏庫貨物、豐原明庚貨物自動車商會，豐原崑輸自動車商會、豐原豐里巴士等，其中將平和自動車公司（豐原經潭子往臺中線）、明星自動車公司（社口、神岡、大雅往清水）、近藤自動車會社（豐原經由翁子、石岡往東勢線）、豐里自動車會社（豐原經后里、外埔往大甲線）、金豐自動車會社（豐原經社口、馬岡厝、七張犁、四張犁、北屯往臺中線）五家公司於昭和十七年四月合併，資本額高達七十萬日圓的豐原乘合 自動車株式會社。詳見李君如等，《豐原采風》(臺中：豐原市公所，2001 年 7 月)，頁 39。

[70] 此詩收於中研院臺史所檔案館「杜香國文書」，地理之隅。

軌條流水去滔滔，箬笠珠纓映絳羅。
布練一帆風力飽，輕車撐得似輕舠。[71]

大正 8（1919）年 5 月，臺中至豐原手押臺車線建設完成，此路線爲臺中輕鐵株式會社所經營，自臺中火車站出發，沿著今臺 3 線北上，經北屯、潭子而行駛至豐原，全長 11.7 哩，當時擁有手押臺車 160 輛，往返其間。新竹王石鵬〈冬日遊潭子澹廬呈傅詞長〉詩，即寫搭乘臺車自臺中出發訪潭子傅錫祺，在詩中還原百年前臺中市北部地區的景色：

欲訪知交宅，驅車出大墩。人應詩作伴，地以水為村。
四壁圖書富，三弓草木蕃。我來偏不速，歸去月黃昏[72]。

此路線可補快車未停小站之憾，也可便利沿線居民轉乘至臺中市區。臺中輕鐵株式會社也經營火車站沿旱溪至太平頭汴坑，長 7.1 哩的臺車路線，鹿港詩人蔡世賢曾乘車尋春，留有〈暮春遊頭汴坑〉：

鐵線橋邊石徑幽，山花爛漫鳥鉤輈。
輕車十里城南路，誰念春來寂寞遊[73]。

圖 29：臺中輕鐵株式會社所經營頭汴坑水泳場（資料來源：臺中市政府文化局）

圖 30：吳家花園現今僅存的石橋（資料來源：臺中市政府文化局）

此線擁有 130 輛臺車，爲當時最密集的臺車道。頭汴坑座落於太平山區，崖壁、巨石、深潭、吊橋……等美景甚多，有「小桂林」之稱，輕鐵公

[71] 此詩收於中研院臺史所檔案館「杜香國文書」，地理之隅。
[72] 此詩收於《臺灣新聞》，「臺灣漢詩壇」欄，1940 年 12 月 17 日，第六版，又載《詩報》第二百三十九號，「詩壇」欄，1941 年 1 月 1 日。
[73] 此詩收於《臺灣日日新報》，「詩壇」欄，1926 年 5 月 13 日，第四版。

司也在此設水泳場，方便山區民眾戲水，亦是臺中居民出遊的最佳去處。

此輕便車道亦經太平吳鸞旂、吳東碧父子宅邸，吳家是當時臺中首富，建有「吳家花園」，亦稱「東山別墅」，爲當時臺灣名園[74]。潭子區長傅錫祺，時常搭手押車前往，〈東山消夏〉一詩，即可見兩人之情誼：

> 沈李浮瓜憶老吳，輕車來就日將脯。
> 身依叢桂花間石，口接赬○樹上珠[75]。

當時吳子瑜在櫟社中以好客聞名[76]，傅錫祺也以老吳稱之，許多詩友們都曾是其座上賓。鹿港詩人蔡穀仁〈九日東山別墅即事〉，即是重陽節時，亦曾應東碧舍之邀至此作客：

> 怡園門第署迎曦，五里輕車瞬息馳。
> 馬鬣封崇苔碣在，虹腰影跨鐵橋危[77]。

吳家橫跨清季、日治及民國，造就百年盛業，然隨著吳子瑜死後，家業遽衰，花園成爲建地，蓋爲住宅，僅餘吳鸞旂墓園與石橋，供人憑弔當時的繁華。透過詩句重新回味詩人赴吳家雅集，追懷當年盛況，令人不免唏噓。

臺中火車站前，由臺中輕鐵株式會社所經營的豐原、頭汴 18.8 哩的手押車線，兩線臺車合計近 300 輛，爲當時的黃金路線。除此之外，臺中軌道株式會社臺中出張所，也於柳川旁的樂舞臺建置往西屯 3.6 哩的臺車線，王少濤〈西屯途中〉即寫車中所見景致：

> 十里輕車七里途，黃昏煙景漸模糊。涼生細草微風綠，日落深林小徑烏。村北村西人散亂，枝頭枝下鳥相呼。靜中領略無窮趣，寫入新詩

[74] 吳鸞旂，人稱吳部爺，是清光緒時東大墩的首富。吳東碧（子瑜）是吳鸞旂的兒子，人稱東碧舍。風光如繪的吳鸞旂墓園，俗稱吳家花園，坐落在車籠埔的山丘之上，背山臨流，景色絕佳，是吳東碧精心建造，周圍有婉蜒將半公里的粉牆，牆上開了不計其數的綠色磁窗，園內遍種荔枝，古木參天，蒼翠欲滴。詳見林衡道，《戀戀臺灣風情—走過日治時期的那些人那些事》(臺北：賽尚圖文)，頁 102。

[75] 傅錫祺，《鶴亭詩集》，1976 年，頁 152。

[76] 吳東碧號子瑜字小魯，大正 15（1926）年，經林獻堂推薦加入櫟社，廣交聲文士，聲譽不亞於其父，光復後僅留東山別墅及社塋地，其餘全部出售。詳見周少左，《尋臺灣史蹟的根》(臺北：九歌出版社，1995 年 6 月 30 日初版)，頁 51-52。

[77] 此詩收於《臺灣日日新報》，「詩壇」欄，1926 年 12 月 23 日，第四版。

當畫圖[78]。

西屯臺車軌道沿西屯路而建，市區重劃後此地已是車水馬龍都市景象，百年農村風景僅能從詩句中自我想像。隨著城市的發達，日治時期已有私人設立的運輸經營公共汽車業務，公車站牌設立密集，機械代替人力，也嚴重打擊到手押臺車業。臺中西屯鄰近市區，到了 1930 年代已漸次發展，臺北詩人黃水沛〈待車〉即是昭和 11（1936）年拜訪朋友後，等待客運回市區情景：

待車未厭立西屯，為有良朋共款言。
舊日逶蛇輕鐵廢，宵途寂寞冷風翻[79]。

圖 31：日治時期臺中輕便車大本營臺中後車站（資料來源：國家圖書館）

圖 32：臺中後火車站（資料來源：臺中市文化資產處）

除了前站臺車線設置，後火車站鄰近帝國糖廠，也是輕便車的大本營[80]，由毗鄰縱貫線，再加上產量大，也常是中外遊客參訪的必經之地，大正 4（1915）年 12 月 4 日至 12 月 15 日間福建省立甲種農業學校二年級 40 多名師生來臺灣參訪並留下旅行遊記[81]，詳細考查糖廠一切，刊載其產

[78] 此詩收於《臺灣詩報》第十一、十二號，「南雅詩壇」欄，1924 年 12 月 26 日。
[79] 此詩收於《黃樓詩》。
[80] 戴震宇，《臺灣的老火車站》(新北市：遠足文化，2004 年 8 月，2 版 7 刷)，頁 43。
[81] 邱文鸞〈臺灣旅行記(一)〉：「寅刻興，進早飯。飯後，至車站。卯初三刻，偕栗田確君（總督特派員）隨校長及諸友乘汽車，過十一重山穴；午正二刻，抵臺中。自臺北至臺中，計程一百零三哩七分（一哩合二里八分）。臺中廳派員迎於車站，導觀帝國製糖會社。此會社成立於明治四十五年（按即民國元年），資本有五百萬圓。分第一、第二兩工場；第一工場壓榨加有七百五十噸，第二工場三百噸；第一工場每日

量、人力及糖廠以輕便鐵道運輸十分方便。

除了糖業五分車外，也經營至大里的 3.5 哩的臺車道至大里，明治年間大里杙（大里溪）逐漸向南改道，離舊市區漸遠，河港功能能不振，造成大里老街乃逐漸隱於內陸，成爲沒落的小農墾市集[82]。由於非糖鐵主要業務，因此臺車僅有 18 輛，偶遇特殊狀況，即容易造成延遲，鹿港詩人施梅樵曾於此候車至大里訪友，在此久候不至，作有〈由臺中將之大里候車殊久始至作此以示古戟〉，以吐胸臆，在片語隻言中，也能了解詩人忐忑不安的焦慮：

> 人生萬事鮮如意，半日待車車不至。東屯大里咫尺間，一面之緣慳難致。雙魚曾寄約行期，恐君怪我來匪易。平昔踐約期不愆，詎料驅車今昔異。驛亭雜沓人如蟻，無地立足反受累。中心焦躁且徘徊，恨不似鵬展雙翅。鵲俟直到日西斜，乘客長嗟復短氣。車行倏忽到村前，下車入門無猜忌。洗盞備酒話年來，等是小飲偏不醉。把管約略記此行，留與後人談趣事[83]。

日治時期手押臺車密布臺灣城鄉，[84]此詩所作應當爲手押臺車最興盛的 1920 年代，[85]在詩中與人約期相會，臺車卻遲遲未至，日治時代重視守時

需蔗一百二十六萬斤，第二工場五十六萬斤。自十一月至翌年五有止，計六個月，須預定蔗二億四千萬斤。一年可出糖二十四萬俵；一俵一百斤，值十二元至十六元不等。普通蔗對糖之分量，殆十之一。此工場有小工一百六十人，苦工一百二十人；技師工場一人、農場一人、鐵路一人，計共三人。小工工資每日三百錢至一千五百錢，苦工四百錢。蔗多購自民間，由會社補助其肥料而使之改良；然有自種者。其運蔗，皆有鐵道或輕便鐵道。製糖工廠之大小，視一晝夜壓榨甘蔗之噸數以為準。」詳見臺灣銀行經濟研究室，《臺灣旅行記》(南投市：臺灣省文獻委員會，1996 年 9 月 30 日)，頁 24。

[82] 賴志彰，《臺中縣街市發展——豐原、大甲、內埔、大里》(臺中縣立文化中心，1997 年 6 月)，頁 104。

[83] 此詩收於《鹿江集》。

[84] 據歐文所述當時還有一千多英里的私營鐵道,絕大多數是供輕便車行駛的窄軌,每年也載運將近兩百萬人次的旅客。詳見歐文・魯特，《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》(新北：遠足文化，2017 年 9 月初版二刷)，頁 136。

[85] 1922 年台灣總督府修改臺灣私設軌道規程，積極獎勵民間鋪設輕便軌道以改善地方交通，使得地街庄間輕便軌道鋪設數目大增。1925-1929 年間台車運輸達全盛期，種類多元，在汽車尚未普遍的年代，是有趣的人力捷運網。詳見洪致文等，《烏來台車時間旅行》(新竹市：行政院農業委員會林務局新竹林區管理處，2009 年初版一刷)，頁 74。

與紀律，此詩亦可爲當時作印證。

圖 33：回憶五分路-4：偷抽火車甘蔗
（資料來源：臺中市政府文化局）

圖 34：現存田心牛墟輕便車站
（資料來源：臺中市南屯區公所）

帝國糖廠亦經營南屯線手押臺車，此線建於大正 2（1913）年，自後火車站發車經土庫，全長 2.7 哩長，終點爲牛車店仔，除了連通臺中，輕便車軌道亦可達西屯、大雅。昭和 2 年（1927）臺中通往南屯公共汽車開通，手押臺車也和西屯線一樣，不敵公共汽車的運輸，昭和 7 年(1932)，臺中至南屯間軌道車廢止[86]。軌道今雖不存，但在社區民眾通力合作下，重置輕便車站，並復刻軌道與臺車於田心仔舊土地公廟旁，稱「牛墟田心」站，再現當時風華。

六、詩人鐵道中南線

臺中輕便車設置甚早，明治 38(1905)年 7 月 12 日《臺灣日日新報》即以〈中部輕鐵問題——臺中運動〉爲主題，報導臺中後火車站至豐原和南投市街輕便鐵道修築計畫。在臺灣輕軌株式會社擘劃下，不久即完成臺中至南投手押臺車鐵道建造與營運。手押臺車除運送甘蔗與農產品外，也提供民眾搭乘，成爲民眾往來大里、霧峰、草屯、南投……等地，最常使用的交通工具。

當時自動車甫問世，昂貴稀少，再加上路幅狹小，路面品質欠佳，居於霧峰且喜愛四處雲遊的的林朝崧，自然是臺車的重度使用者，於明治 39（1906）年作〈霧峰雜詠〉10 首，第 9 首即是以輕便車爲主題：

幾處溪橋鐵線敷，蜿蜒直接霧山隅。

[86] 謝永茂，《南屯歷史與文化導覽》(臺中市：中華嘉應學會，2017 年 5 月初版)，頁 24。

眼前世事誰能料？此日康莊昔畏途。[87]

由於臺車的建置，令原本出入的蠶叢險徑也成爲康莊大道，各地詩友由臺中火車站轉乘手押臺車赴霧峰林家，得利於地理位置及萊園美景，成爲南北詩友聚會方便之所，櫟社創辦人林朝崧曾多次舉辦全臺詩會。

圖 35：萊園五桂樓與飛觴醉月亭（資料來源：維基百科）

圖 36：霧峰錦州路為日治輕便車軌道（資料來源：維基百科）

隨著詩友多次的造訪，臺中市區至霧峰沿線各站，也逐漸爲詩人所熟稔，大正 2（1913）年，櫟社詩人於鹿港舉辦例會雅集，也以此手押臺車所經過的大里塗城爲主題。塗城原名土城，原漢人拓墾防止原住民侵擾，以土造城[88]，遺構尚在，手押臺車通過其間，中部詩人大多曾遊歷其地，如鹿港詩人施家本〈過塗城故址〉：

軌道遙遙故壘橫，廢垣秋草夕陽明。
行人日暮聞吹笛，猶記當年畫角聲[89]。

同時與會的鹿港莊嵩，亦作〈土城故址〉：

廢壘成墟野草生，當年此地久屯兵。
只今輪鐵縱橫處，一桁頹垣認故城[90]。

[87] 此詩收於《無悶草堂詩存》，又載《無悶草堂詩鈔》、〈無悶草堂軼詩〉，《詩文之友》第七卷第二、三期，1957 年 5 月 1 日。
[88] 蔡培慧等，《臺灣的舊地名》(新北市：遠足文化，2004 年 8 月 1 版)，頁 49。
[89] 此詩收於《櫟社癸丑年鹿港小集詩稿》。
[90] 此詩收於《太岳詩草補遺》，又載《櫟社癸丑年鹿港小集詩稿》。

在詩中盡述當地典故，也可證其對當地名勝的嫻熟，在詩中以鐵軌與舊城相映襯，以突顯今昔之別，加深思古幽懷。

圖 37：帝國糖廠株式會社營業所（資料來源：臺中產業故事館）

圖 38:日治時期空照圖臺中後站糖鐵軌道縱橫（資料來源：文化部）

日治時期手押臺車的設置，主要仍是以運送甘蔗原料供給糖廠爲主。日本政府對糖需求甚鉅，每年均造成大量貿易逆差，爲改善此現狀，鼓勵民眾種植甘蔗，也造成未來臺灣米糖相剋的經濟現象。當時甘蔗由農民採收後，先由牛車載至軌道定點，再由手押車運至糖廠，牛車與臺車往來也成爲當時最常見的田間景象，林朝崧〈冬日郊居〉，即寫歲末甘蔗收割的時景：

> 溪邊輾轆走牛車，蔗境回甘不到予。
> 別有歲寒生計事，閒門抱甕學畦蔬[91]。

大正元（1912）年 2 月 25 日，帝國製糖株式會社正式購併臺日合資所創的臺中、松岡、協和三家製糖工廠，並於同日舉行始業式，進行企業化種殖、管理與銷售的時代。實行大規模種植雖對會社有利，但卻苦了農民，林獻堂曾攜林幼春與梁啓超會晤時，即將日本糖廠惡行[92]告知梁啓

[91] 此詩收於《無悶草堂詩鈔》。

[92] 當時總督府製糖廠取締規則，根據這項規則：栽種的甘蔗必須販售給該地區指定的製糖廠，違者須受罰。因此，只要是用日本資本建造總督府指定的大規模製糖工廠，鐵定穩賺不賠。而且在廣大的農地上可以鋪設簡易鐵路，甚至還能擁有自己的發電所。這些工程需要許多勞力，當時蔗農占了所有農家的二分之一。詳見乃南亞沙著，沈玉慧、蕭家如譯，《圖式年表日本統治臺灣五十年》(臺北市：五南圖書出版 2017 年 12 月初版一刷)，頁 37。

超，任公作〈贈臺灣逸民某兼簡其從子〉，即將此事錄於詩中：

一從製糖會社興，攘奪吾羶紾諸臂。
虎威狐假尚有然，澤竭魚勞可知矣。[93]

大正 4（1915）年，時值林朝崧因病去世，然而櫟社與林家的關係並未自此斷離，林獻堂承襲其好客之風，亦不斷於宅邸中舉辦詩會，聯絡眾詩友間的感情。由於林獻堂倡導文化運動、捨身爲公的情操，令更多文人願赴霧峰向其請益，或參與雅集，令這條臺中至南投的手押臺車私人鐵道，成爲名符其實的「詩人鐵道」。

自明治 42（1909）年，橋頭糖場以新機器搭配鐵道運輸，令利益倍增，帝國糖場亦依引進糖鐵鋪設。第一期工程，起自臺中經太平、車籠埔、番子寮、塗城、北溝、霧峰、萬斗六，至舊社仔，於大正 5（1916）年 6 月竣工後，先行通車。第二期工程，興建烏溪鐵橋、貓羅溪鐵橋，鋪設鐵軌，建造草屯、營盤口、南投等站，於大正 7（1918）年 7 月，全線完成[94]，此即全長 30 公里 289 公尺的中南線鐵路。

圖 39：日本製糖株式會社之中南運輸會社（資料來源：臺中市政府文化局）

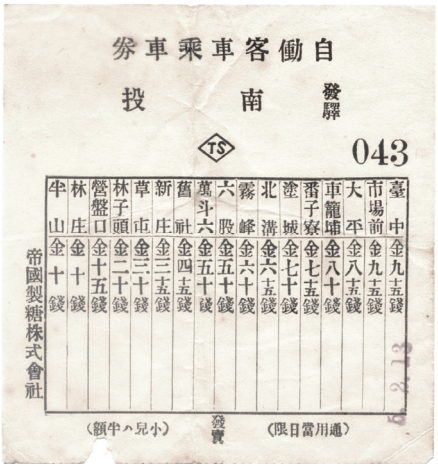

圖 40：中南線兒童客車票（資料來源：臺中市政府文化局）

[93] 此詩收於《飲冰室文集》，又載洪繻《洪棄生先生遺書．寄鶴齋集．卷六》、吳幅員《臺灣詩鈔》、陳漢光《臺灣詩錄》。

[94] 鄭瑞明、陳炎正，《新編霧峰鄉志》(臺中：霧峰鄉公所，2008 年 10 月 1 日)，頁 1303。

鐵道完成後，手押臺車路線正式廢止，由於原料線能夠鋪設更遠，霧峰成爲臺灣中部地區蔗糖生產重鎮[95]。行駛五分車的糖業鐵道，亦與手押臺車一樣，不僅運貨，也提供民眾搭乘。林獻堂〈次落伍生六月十七日始政紀念日過訪不遇原韻〉，即詠臺中搭中南線鐵道返霧峰，眼見田園之美：

中南車過霧峰間，來作菜園半日閒。
望月峰頭將欲暮，共看天際鳥飛還。[96]

鹿港詩人莊垂勝[97]，時任林獻堂秘書，亦常伴隨往來臺中與霧峰間，有〈秋夕歸自霧峰中南鐵路車上所見〉：

天高光景促，嶺上白雲悠。日落山疑畫，風來稻點頭。
火車歸鳥疾，煙突滾龍浮。樸鼻糖渣臭，巍巍望鐵樓[98]。

本詩詩首仍以題詠霧峰田園之美，然至中段一改詩轉爲批判，莊垂勝曾任職於糖廠，甚知蔗農之苦[99]，以詩代言，訴盡糖廠對農民的剝削。

中南線的營運，使用蒸汽火車爲主力，強大的牽引力與機動力，也

[95] 霧峰甘蔗種植關係較密切者爲台中糖場和烏日糖場。日治時期，南、北柳村一帶多屬台中糖廠用地，糖場常派人至鄉村中招徠或推廣甘蔗種植，促使本地種植甘蔗的土地愈種愈廣。當時蔗農採收甘蔗後，多用牛車載送至鐵路線上的黑臺，等待五分仔車前來裝運。霧峰北面各村落，如五福、四德南北柳村一帶的蔗農，都將收成的甘蔗載到北柳村的黑臺，再運至霧峰火車站，用火車送往台中糖廠製糖，至於南北勢村的甘蔗，恰好劃歸烏日糖廠處理，成了霧峰甘蔗分送不同工廠的有趣現象。詳見陳炎正，《霧峰鄉志》(臺中：霧峰鄉公所，2008 年 10 月 1 日)，頁 1148-1149。

[96] 此詩收於《南方》第一百六十一期，「詩壇」欄，1942 年 10 月 1 日，又載《興南新聞》，「興南詩苑」欄，1942 年 10 月 6 日，夕刊第二版。

[97] 莊垂勝曾任職大目降糖業講習所後又赴日本明治大學接受西潮，回臺後極力推動文化啓蒙運動，於臺中設立中央書局，辦理演講等藝文活動，由於講演時立論完整、條理清晰，素有「莊鐵嘴」之名。

[98] 莊垂勝，《徒然吟草》，1991 年，頁 28。

[99] 糖廠前來收購甘蔗時，都由該場檢驗人員視甘蔗數量品級喊價，說多少算多少，蔗農無力討價還價，致使種植者獲利微薄，難以改善生活。詳見陳炎正，《霧峰鄉志》(臺中：霧峰鄉公所，2008 年 10 月 1 日)，頁 1149。

減少了旅途所耗費的時間[100]，臺中至南投全程僅須 2.5 小時的車程。鹿港區長陳懷澄晚年即受聘於大里林瑞騰，任其千金教席於黃竹山莊，居其間可遠眺鐵道並感受轆轤車聲，在〈癸酉（1933）冬日寓黃竹山莊課餘即事〉一詩，即寫有中南線鐵道列車經過的景象：

於菟每發負隅威，虎視眈眈噬擇肥。
輕便車驅聲轆轤，昂頭擒得錦雞歸[101]。

在黃竹山莊鄰近中南線鐵道，詩中以旁觀者的角度看行駛蒸汽列車，當喧囂而過的火車通過寧靜的鄉村，打破原有的靜謐，但又益顯山居生活的靜謐，本詩弛張有度，可見其詩作老練精工。

中南線沿線上，也設有許多手押臺車，作爲偏遠村落的連絡道，北溝[102]即有通往桐林的臺車線[103]，王少濤〈偕了庵說劍佩芬遊青桐林靈山寺雜詠〉，敘述搭中南線轉車至靈山古剎，享受蟬鳴山幽的美景：

北溝驛上停車處，路轉溪迴數里程。
曉色蒼茫不見寺，吟風抱葉亂蟬聲[104]。

此寺也是林獻堂晚年小隱處，時常來此參悟佛理，暫脫凡塵，曾作〈嘯霞詞兄詩招觀菊賦此和之〉修書寄臺北詩人楊仲佐，抒寫胸懷，詩中即自述：「晚來研空理，時宿靈山寺[105]。」鐵道建成交通方便，中南線各景點不僅成爲消閒場所，亦成爲詩人尋找丘壑與值遇謬思最佳的去處。

昭和 10（1935）年，帝國糖廠爲大日本製糖株式會社購併，形成更

[100]中部長距離的人力臺車幹線，是臺中到埔里之線，清晨自臺中出發，深夜始到埔里。有時中途要住夜，隔日才能到達。詳見林衡道，《戀戀臺灣風情——走過日治時典的這些人那些事》(臺北市：紅螞蟻圖書，2014 年 7 月 1 日二版一刷)，頁 175 。

[101]此詩收於《沁園詩存》。

[102]北溝距離阿罩霧街上僅兩公里，庄頭住戶多，交通方便，寺廟、戲臺、雜貨店一應俱全。詳見廖振富，《老派文青的文學浪漫》(臺北：玉山社，2020 年 5 月初版一刷)，頁 22。

[103]沿途自北溝經交叉點、暗溪、青桐林，長 4.3 公里。

[104]此詩收於《臺灣新民報》，「心聲」欄，1940 年 8 月 16 日，第六版。

[105]此詩收於《興南新聞》，「興南詩苑」欄，1942 年 11 月 21 日，夕刊第二版，又載《南方》第一百六十五期，「詩壇」欄，1942 年 12 月 1 日。

具規模經濟的產業，在企業化管理之下，客貨運屢有成長[106]。昭和 8（1933）年，也自南投南下興建 9.2 公里連接濁水線，成爲總長達 39.2 公里的中濁線鐵道，大日本製糖株式會社全年營收，在全盛期可佔臺中工業產值 70%[107]，帶動臺中繁榮。

圖 41：中南鐵道太平車站
（資料來源：維基百科）

圖 42：中南鐵道遺構
（資料來源：維基百科）

中濁線鐵道，不僅連絡臺中至南投，亦可與員林到二水的輕便鐵路相連，光復後更成爲臺糖南北聯絡線的主幹，成爲中部地區重要運輸線。1958 年「87 水災」，導致烏溪橋沖毀，[108]維修無力，再加上不敵公路競爭而拆除，運行 40 年的鐵道線正式廢止，許多陳跡已作黃沙塵土。

除了臺中火車站的帝國糖廠，以及海線地區的沙鹿糖廠，還有大日本製糖株式會社所轄的烏日糖廠，[109]其原料區含括西屯、南屯、烏日、霧峰及大肚、龍井……等地。大正 7（1918）年的創設潭仔墘廠，也擁有黑

[106]據統計旅客的運輸與票價收入從 1917 年 16 萬 9,884 人次，3 萬 4,107 元，貨運達 1 萬 8,199 噸至 1930 年已達 67 萬 3,832 人及 18 萬 1,304 元，貨物有 9 萬 8,417 噸，收入達到高峰，18 年間旅客人數增長了 4 倍而貨運更高達 10 倍。詳見朱書漢、未德熹，《驛動軌迹：臺中火車站的古往今來》，臺中市政府文化局，2017 年 11 月初版，頁 102-107。

[107]1939 年臺中工業產值近七成爲製糖業，很大一部分仰賴著 1910 年設立，位於高砂町的帝國製糖所，全盛時期甚至有卅餘條通往周邊的原料區。在日本統治中期，也有一日開行近 20 趟來載運 200 噸甘蔗原料的業績。詳見賴萱珮，《臺中歷史地圖散步》(臺北市：中研院數位文化中心，2018 年 2 月初版二刷)，頁 49。

[108]陳炎正，《大里市志》(臺中：大里市公所，1994 年)，頁 204。

[109]王良行、蔡瓊慧，《烏日鄉志．經濟編》(臺中縣烏日鄉公所，2005 年 4 月)，頁 85。

臺 600 餘部，由小火車（俗稱五分車）載運原料蔗至廠製糖，其來往路線有臺中線、社皮分線、西分橫山等，範圍廣泛，包括神岡、大雅、北屯等地，[110]這 4 間糖廠鐵道經營以原料線居多。

當時的糖業鐵道多是臨時修築，會經過一般百姓的土地，有賴保正代爲協調路權，相關牛車與五分車的調度也由其處理，因此有手當（即津貼，公定的辦公費），[111]十分優渥，甚至賺取大量價差。賴惠川〈新詩〉提及：「甘蔗委員兼保正，衙門登錄有名聲。[112]」賴惠川爲嘉義人，甘蔗委員由保正兼任，不因中南部，而有殊異，從中可見證日治時期糖廠與地方政治的相關性。

臺中地區所有行政區除山地偏遠處，幾乎都有糖鐵經過，甘蔗採收季節，糖廠火車穿梭其中，成爲臺中民眾最深刻的回憶[113]。隨著科技進步，

---

[110]潭子糖廠又稱潭子工廠，創設於大正 7（1918）年，初稱潭仔墘工廠，係帝國製糖株式會社臺中製糖所之分工廠。每日最多可壓榨 1,600 公噸。以早期糖廠而言，就業人口約有職工 200 人，臨時季節工（採收原料）約千餘人，農地 500 甲，農場 1,350 甲，年收產量 1,800 噸，所用黑臺 600 餘部，由小火車（俗稱五分車）載運原料蔗至廠製糖，其來往路線有臺中線、社皮分線、西分橫山等，範圍廣泛，包括神岡、大雅、北屯等地。詳見陳炎正，《潭子鄉志》(臺中縣：潭子鄉公所，1993 年 5 月)，頁 300。

[111]林成德（臺中神岡人，1908 年出生，曾任保正、甘蔗原料委員、區總代）說：「我在二十七歲（1934）那年被推任為保正兼製糖株式社原料委員，當時原料委員多由保正兼任，因為運甘蔗的鐵道（就是臨時搭建的輕便車軌道）會經過一般百姓的土地，只有保正有辦法調解。原料委員領有公務「手當」（即津貼，公定的辦公費），每年必須到糖廠開一、二場會議，但要保證數十甲甘蔗田的收成，也就是負責將採收下來數十萬斤的甘蔗交付糖廠。搬運時主要工具是輕便車；輕便車是臨時搭建的，甘蔗一收成完畢就拆除。採收地點若是輕便車到不了的偏僻地點，就必須由人力搬運上牛車，再由牛車搬到有輕便車的地方。輕便車、牛車都是臨時徵調或借調的。北庄因為設有火車站，所以由五分仔來車站搬運，將甘蔗運到潭子分廠去。」詳見蔡慧玉，《中縣口述歷史第四輯：日治時代臺灣街庄行政》(臺中市：臺中縣立文化中心，1997 年 6 月)，頁 68。

[112]賴惠川(悶紅老人)，《悶紅小草》，1951 年，頁 22。

[113]世居賴厝廍（今進化路、梅川西路、元保宮一帶）的耆老簡明傳說：「疊滿甘蔗的臺車先在此處匯集，每天有一班火車前來載運，再把一節節車廂拖往後車頭的糖廠。」。昭和 3（1928）年次的方秋金居住於水湳機場前，他說：「機場這一段（五分車路）從水湳方向前來，原本路線較早向左轉向，進入機場跑道的北端，當時跑道較短，其位置在民航站航廈的南邊附近，再接往上橫山。」。陳平庄民江連登，老家就在五

已不及卡車運輸方便與迅速，再加上國際糖價暴跌，糖廠裁撤，21 世紀的臺中市已鮮能找到輕便車鐵道存留過的痕跡。

七、結論

日治時期是臺灣傳統漢詩最發展的時期，詩社、詩友、詩作，大量於此時出現，詩人們以詩文道盡淪爲次等公民的黍離之悲，從詩文中呈現生活、反映現實。詩人們邀友赴宴、歡歌宴享、離愁送別皆在軌道旁不斷進行著，透過輕便鐵道往返，日治詩友們可以酬答唱和，亦可同遊名勝，透過鐵道詩友們將珍貴的情誼交融在一起，這一切也拜當時交通方便之賜。

在詩中可以見到傳統文人面對異國文明的處世態度，並透過詩歌還原當時民眾的日常生活。由於輕便鐵道深入城市與街道，輕便鐵道的設置本求速捷、便利，必定以最易通過處爲主。從詩文的收集與整理，可以發現東勢經豐原、臺中直至霧峰大肚溪畔的臺車路廊，大抵與省道臺 3 線重疊，從大甲溪南至王田的手押車軌道，與省道臺 1 線平行，而后里經月眉至大甲的糖鐵軌道路線，又多與甲后路相同……等，進行今昔對照後，可以發現臺灣交通工具的變化與消長，輕便鐵道離你我並不遠。

詩人詩作多元，除了抒景敘物、一展文才、舒解胸臆，也有不少一澆塊壘的佳作，臺中詩人多爲櫟社的成員，許多亦是林獻堂提倡新文化運動的主要幹部，當時詩歌亦受杜甫、白居易等現實主義派詩風的影響，因此詩歌也有述及當時底層農民辛勞及糖廠剝削制度，也有不少作品敘述鐵道便利性，亦有名勝風光的呈現，隻字片言中亦展現當時社會氛圍與詩人的自處之道，更多屬於臺灣國民性格的重塑。

臺灣鐵道至 19 世紀末期才敷設，至今也僅百餘年，但由於臺灣傳統文人對於西方科技保有好奇性且易接納，反而透過詩文爬梳能夠加以挖

分車鐵道旁，現在的中平路邊，他說：「居家附近有許多蔗田，合院後方設月一個黑臺，作為匯集甘蔗的地方，附近蔗田以牛車載甘蔗來到這裡。黑頭火車吐著長長的黑煙，來到他家時，會減慢速度逐漸停止，再後退進入叉路的副軌道，靠近黑臺以便搭載甘蔗，再運往糖廠。」詳見黃豐隆，《蔗糖歲月》(臺中市：臺中市政府文化局，2012 年 5 月初版)，頁 14、50、52。

掘並重現已遺忘的歷史陳跡，除了可見臺中車站、臺中公園、帝國糖廠……等有形文化資產，可以透過新科技加以重建。亦可透過文字，以另類且無形方式，喚醒百年以來屬於臺中地區最深層輕快且甜蜜的輕便鐵道交通記憶。

參考書目

陳炎正，《后里鄉志》(臺中：后里鄉公所，1989 年 6 月)。

陳炎正等，《石岡鄉誌》(臺中：石岡鄉公所，1989 年 10 月 5 日)。

松本曉美、謝森展，《臺灣懷舊》(臺北市：創意力文化，1990 年 11 月)。

王仲孚等，《沙鹿鎮志》(沙鹿鎮公所，1993 年 12 月)。

陳炎正，《大肚鄉志》(臺中：大肚鄉公所，1993 年 1 月)。

張慶宗，《往日情懷：大甲老照片徵展專輯》(臺中：臺中縣立文化中心，1994 年 6 月)。

陳炎正，《大里市志》(臺中：大里市公所，1994 年)。

張慶宗，《大安鄉新形象及老照片專輯》(臺中：臺中縣大安鄉公所，1998 年 1 月)。

臺中縣葫蘆墩文教協會，《足跡、歲月、印痕豐原市老照片專輯》(臺中縣立文化中心，1998 年 6 月)。

張裕宏、施金柱，《葫蘆墩老照片特輯》(臺中縣立文化中心，1999 年 6 月)。

李君如等，《豐原采風》(臺中：豐原市公所，2001 年 7 月)。

仲摩照久主編、葉婉奇翻譯，《北臺灣文史踏查》(臺北市：原民文化，2002 年 1 月)。

李長明，《台灣鐵道漫遊（三）糖廠、鐵道、五分車》(臺北：人人出版，2004 年 9 月 1 日)。

戴震宇，《臺灣的老火車站》(新北市：遠足文化，2004 年 8 月)。

林香梅，《永遠的新社：新社鄉老照片專輯》(臺中：新社鄉公所，2008 年 12 月)。

鄭瑞明、陳炎正，《新編霧峰鄉志》(臺中：霧峰鄉公所 2008 年 10 月)。

洪致文等，《烏來台車時間旅行》(新竹市：行政院農業委員會林務局新

竹林區管理處，2009 年)。

戴寶村、蔡承豪，《縱貫環島臺灣鐵道》(台北：臺灣博物館，2009 年 11 月)。

廖瑞銘等，《大甲鎮志》(臺中：大甲鎮公所，2009 年 1 月)。

李欽賢、謝秋霞，《臺灣原味車站輕鬆蹓》(臺北：玉山社，2010 年 5 月)。

林衡道，《戀戀臺灣風情—走過日治時期的那些人那些事》(臺北：賽尚圖文，2014 年 10 月)。

吳長錕、賴萱珮，《海線散步：清水人文地誌學》(臺中市政府文化局，2016 年 12 月)。

吳長錕，《回想清水：牛罵頭老照片專輯 2》(豐原：臺中縣立文化中心，1999 年 8 月)。

歐文・魯特：《1921 穿越福爾摩沙：一位英國作家的臺灣旅行》(新北：遠足文化，2017 年 9 月)。

乃南亞沙著，沈玉慧、蕭家如譯，《圖式年表日本統治臺灣五十年》(臺北市：五南圖書，2017 年 12 月)。

朱書漢、朱德熹，《驛動軌迹：臺中火車站的古往今來》(臺中市政府文化局，2017 年 11 月)。

彭百顯，《大歲月：臺灣政治經濟 500 年》(臺北市：紅螞蟻圖書，2018 年 8 月)。

陳家豪,《近代台灣人資本與企業經營:以交通業爲探討中心(1895-1954)》(臺北：國立政治大學，2018 年 1 月)。

賴萱珮，《臺中歷史地圖散步》(臺北市：中研院數位文化中心，2018 年 2 月)。