

ISSN 1997-3721

師大台灣史學報 No. 11

2018年12月31日出刊

BULLETIN OF TAIWAN HISTORICAL RESEARCH, NTNU

TAIWAN

「土牛」作為一個車站

席名彥

《師大台灣史學報》
第 11 期 頁 145-155
2018 年 12 月
國立臺灣師範大學臺灣史研究所

「土牛」作為一個車站

席名彥*

一、前言

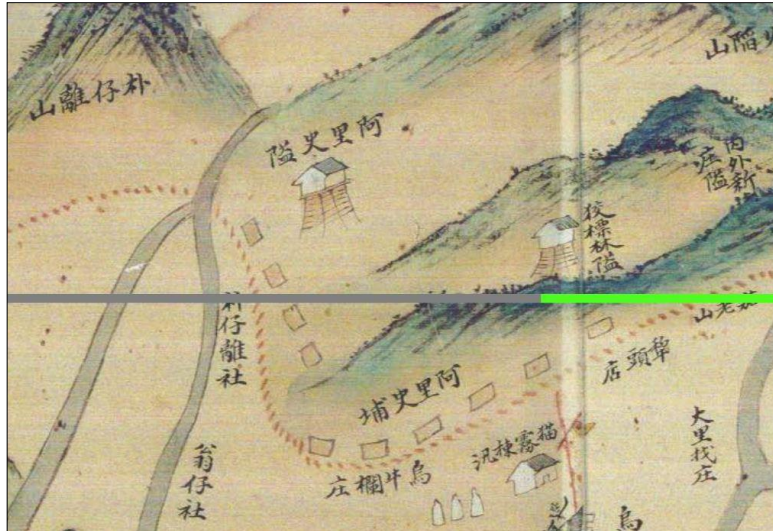
清代臺灣多次劃設了番界，並且以挑溝、築土牛的方式做為一目瞭然的地標，如乾隆 25 年（1760）閩浙總督楊廷璋的奏摺中即提到：

彰化縣沿山番界車路、旱溝外，各有溪溝、水圳、山根為界；其無溪圳處，則挑溝、築土牛為界。淡水廳一帶，前僅於隘口立石；今酌依山傍溪，並挑溝、堆土牛分界。¹

現今臺中市石岡區的土牛里，地名即來自於「土牛」界的設置，當地還留有全臺僅存的「土牛民番地界碑」，碑文具體描述了土牛和土牛溝應該具備的規格：「每土牛長二丈，底闊壹丈，高捌尺，頂闊陸尺，每溝長壹拾五丈，闊壹丈，深六尺」，這樣的土牛在當地一共堆有 19 座，土牛溝連起來長達將近 1 公里，標示著合法開墾範圍的邊界。

* 國立臺灣師範大學臺灣史研究所研究生

¹ 楊廷璋，〈臺灣番界查完酌定章程〉，出自《明清宮藏臺灣檔案匯編（v.44）》（北京市：九州出版社，2009），頁 199-212。國立臺灣大學，《臺灣歷史數位圖書館》，檔名：ntul-3052653-0019900212.txt。



圖一 乾隆中葉臺灣軍備圖局部—朴仔離社

資料來源：乾隆中葉臺灣軍備圖。

說明：朴仔離社即今天大甲溪中遊的石岡一帶，方塊狀物體即為土牛。

在清代，「土牛」這個地名，意味著「禁止進入」的界線，理論上，這是一塊禁止開發的區域。²

然而，到了大正 13 年（1924），此地卻出現了一個四通八達的熱鬧小鎮，有至少三條鐵路經過，能夠穿越田園、橫跨溪流、深入山林，載著旅客及各式物產來來去去。

當時，人們提到「土牛」的時候，腦海中浮現的已經不再是禁區，而是一個車站的名稱。

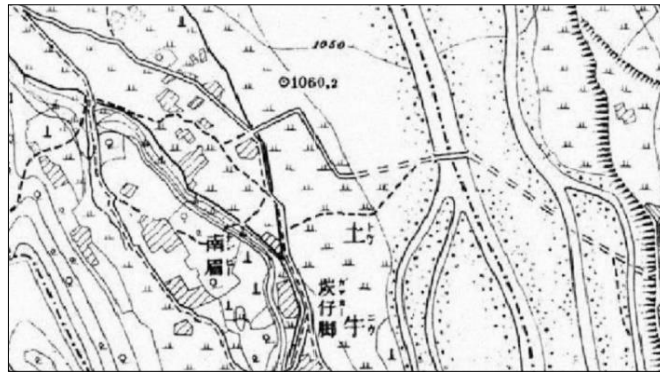
「土牛」一詞，也因此有了完全不同的意義。

² 施添福，〈臺灣歷史地理研究劄記（一）——試釋土牛紅線〉，收於《清代臺灣的地域社會：竹塹地區的歷史地理研究》（新竹：新竹縣文化局，2001）。

「土牛」作為一個車站

二、土牛運輸圈的形成

明治 37 年（1904）繪製完成的《臺灣堡圖》中，土牛炭仔腳一帶的聚落集中在近山一側，那時沿途道路崎嶇、土牛仍未築堤，鄰近大甲溪畔與東勢角相望的一端都還是田園。



圖二 明治 37 年《臺灣堡圖》

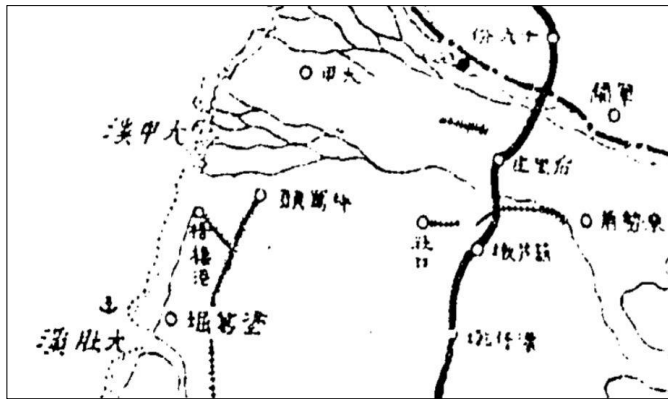
資料來源：臺灣百年歷史地圖網站。

大約在明治 39 年（1906）之後，臺灣各地紛紛成立人力輕便鐵道會社，而製糖會社也為了營業所需，申請鋪設許多糖業輕鐵軌道。大正元年（1912），臺灣日日新報以〈全盛の輕鐵界〉為題報導，提到當時全臺輕鐵企業已有 42 家，營運里程達 613.8 公里，每個月還是有 2 到 3 家新的會社出現在輕鐵運輸市場上。³

在土牛地區，最早由明治 44 年（1911）2 月成立的「葫蘆墩輕鐵合資會社」投入經營，申請了「葫蘆墩＝東勢角」、「葫蘆墩＝社口」兩條路線，也就是來回於今天臺中的東勢、豐原、神岡沿途。雖然被註記為「未成線」，這一年的鐵道部年報仍將它們畫上「全臺鐵道路線圖」。

³ 〈全盛の輕鐵界〉，《臺灣日日新報》，1912 年 11 月 2 日，版 1。

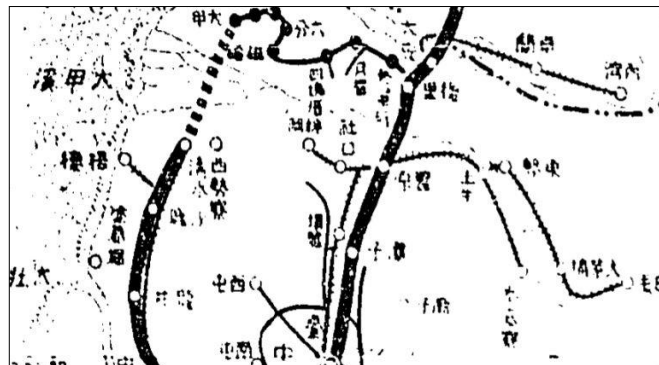
葫蘆墩輕鐵開始營運後，大正元年（1912）的統計數據顯示，這家公司有 70 輛車，營運 10.1 公里的 2 條路線，在這一年營運了 293 天，總收入為 1 萬 4,270.431 元。而同一年，川瀨製糖會社的川瀨周次，也申請了從土牛到水底寮 5.9 公里的糖業鐵路。⁴



圖三 臺灣鐵道線路圖（局部）

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，〈臺灣鐵道線路圖〉，《臺灣總督府鐵道部第十二年報 明治四十三年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1911），目次附圖。

說明：葫蘆墩往來社口、東勢角的未成線，首次出現在鐵道部年報上。



圖四 臺灣鐵道線路圖（局部）

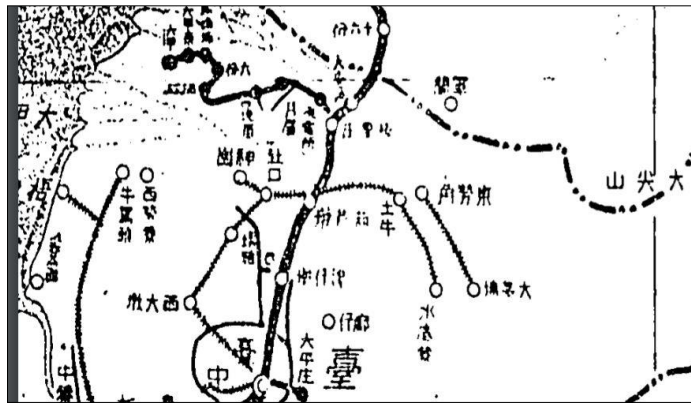
⁴ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十三年報 明治四十四年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1912），頁 144-145。

「土牛」作為一個車站

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，〈臺灣鐵道線路圖〉，《臺灣總督府鐵道部第十四年報 大正元年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1913），附圖。

說明：大正 2 年（1913）的全臺鐵道線路圖，已經能夠看到「土牛」這個站名了。

位於大甲溪左岸的土牛站，是前往東勢、大茅埔等內山市街的中繼站，官民合作架起了鐵線吊橋，方便行人和臺車往來。但雨季的大甲溪兇猛難擋，讓此處輕鐵橋幾乎每隔幾年就得重建一次。如大正 6 年（1917）7 月新建好的輕鐵橋，在隔一年 3 月暴雨中就遭到沖毀，⁵ 這一年的「全臺鐵道路線圖」也標示出了土牛、東勢間軌道的中斷。



圖五 臺灣鐵道線路圖（局部）－土牛到東勢角軌道中斷

資料來源：臺灣總督府鐵道部編，〈臺灣鐵道線路圖〉，《臺灣總督府鐵道部第十九年報 大正六年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1918）。

不過，大甲溪帶來的並非只有災害，上游的八仙山林場也利用大甲溪做為天然水道來漂運木材。大正 5 年（1916）2、3 月間，臺灣總督府營林局在土牛站南方 1 公里處設立了駐木場，讓上游運來的木材能在此浸存。

隔年輕鐵公司延長了「土牛＝駐木場」線，營林局也從土牛駐木場開始架設通往久良栖的木馬道，⁶ 一直連通到佳保臺的林業軌道。

⁵ 〈臺中の降雨被害 橋梁流失交通杜絶〉，《臺灣日日新報》，1918 年 3 月 27 日，版 7。

⁶ 木馬道是一種在地上鋪設枕木，以狀似雪橇的木馬拖運物品的運輸用道路。

鐵道部年報顯示，葫蘆墩輕鐵在大正 4 年（1915）申請建設「葫蘆墩＝東勢」複線，⁷ 報紙上則刊載大正 5 年（1916）葫蘆墩輕鐵擴張承攬了「土牛＝水底寮」路線的運輸業務。⁸ 大正 6 年（1917），葫蘆墩輕鐵會社的發車量為 18 萬 1,989 輛次、載客量 22 萬 559 人次，高居全臺第 3。⁹ 隔年載客量更突破 30 萬人次，載貨量也達到 4,162 萬 2,630 斤。¹⁰

土牛做為一個車站的存在感，在這波開發趨勢中與日俱增。

三、土牛車站的盛與衰

大正 7 年（1918）成績耀眼的葫蘆墩輕鐵會社，和中部的牛罵頭、員林等 3 家輕鐵業者，被規模較大的「臺中輕鐵株式會社」收購，經營資本額增加。土牛站附近的芭蕉市場也在這一年落成。¹¹

1920 年間，北勢群泰雅族因致命流感引起恐慌，發動獵首儀式，一度造成八仙山林業停擺。在事件結束後，當局有意加強開發八仙山林業，輕鐵業者也順勢推出「豐原（原葫蘆墩）＝土牛鐵道計畫」，要將該路段從人力臺車升級為蒸氣動力五分車。當時報紙還提到，豐原、土牛輕鐵運轉後，八仙山的木材能夠迅速運送出來，就不用再仰賴嘉義方面供應木材。¹²

⁷ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十七年報 大正四年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1916），頁 99。

⁸ 〈葫蘆墩輕鐵擴張〉，《臺灣日日新報》，1916 年 11 月 14 日，版 2。

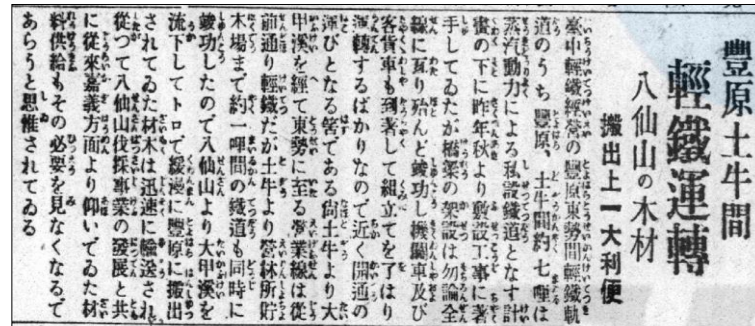
⁹ 臺灣總督府鐵道部編，《臺灣總督府鐵道部第十八年報 大正五年度》（臺北：臺灣總督府鐵道部，1917），頁 176-177。

¹⁰ 臺中廳庶務課編，《臺中廳管內概要》（臺中：臺中廳庶務課，1920），頁 473。

¹¹ 〈果物市場落成〉，《臺灣日日新報》，1918 年 5 月 4 日，版 7。

¹² 〈豐原土牛間 輕鐵運轉 八仙山の木材 搬出上一大便利〉，《臺灣日日新報》，1924 年 7 月 4 日，版 1。

「土牛」作為一個車站



圖六 豊原土牛間輕鐵運轉的報導

資料來源：〈豊原土牛間 輕鐵運轉 八仙山の木材 搬出上一大便利〉，《臺灣日日新報》，1924年7月4日，版1。

大正13年（1924）8月23日，「豊原＝土牛」鐵道正式上路，每天來回各5班車，首班車早上6點20分從土牛出發，末班車則是傍晚7點30分從豊原出發，¹³ 沿途經過豊原、翁子、朴子口、石岡、社寮角、梅子樹腳、土牛和駐木場8站。豊原到土牛的軌道交通所需時間，從將近3個小時縮短到大約50分鐘。¹⁴

大正14年（1925），營林所也將土牛至久良栖的木馬道升級為機關車軌道，並在昭和2年（1927）由官方接手了「豊原＝土牛」線，將平面鐵道與林業鐵道全面串接，五分車能夠從豊原一路直達八仙山佳保臺。¹⁵

在昭和3年（1928）以前繪製的《臺灣地形圖》，能發現往來豊原、土牛間的道路已被規劃成筆直的並木大道，大甲溪畔也出現了一個三叉路交會而成的聚落，周邊還有派出所、市場，以及分往不同方向的三個發車站，一旁標示著站名為「土牛」（どぎう）。

¹³ 〈豊原土牛間 鐵道時間發著時〉，《臺灣日日新報》，1924年8月7日，版2。

¹⁴ 〈豊原土牛間の鐵道 二十三日から營業開始〉，《臺灣日日新報》，1924年8月24日，版5。

¹⁵ 張賜福編，《八仙山林場史話》（臺中：行政院農委會林務局，2004），頁7。



圖七 昭和 3 年《臺灣地形圖》

資料來源：臺灣百年歷史地圖網站。

除了鐵路運輸，經營自動車業的「近藤自動車株式會社」（今豐原客運），也在大正 13 年（1924）開設豐原至土牛的客運路線，土牛端起點就在東勢大橋頭旁，東勢、新社要往豐原、臺中市區方向的旅客，都要到土牛搭車。¹⁶

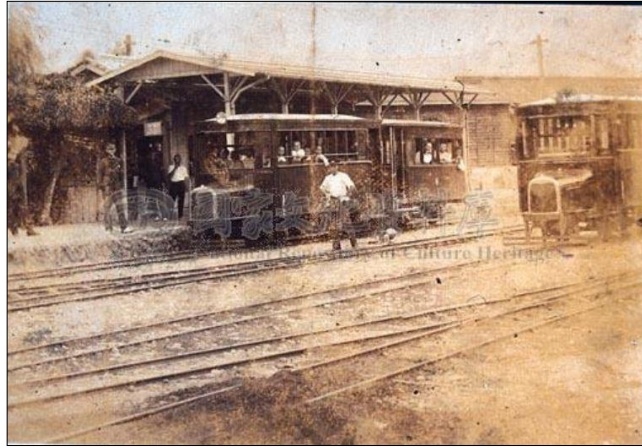
串聯豐原到八仙山的五分車林鐵、往水底寮的糖鐵、往東勢大茅埔的臺車，以及出入山區的道路客運，都集中在土牛這個聚落，促成了土牛運輸圈的全盛時期。

曾任土牛車站站長的許賢林，在當時留下幾張珍貴的照片，讓我們能夠一睹土牛車站的過往風光。¹⁷

¹⁶ 行政院客家委員會，《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》（臺北：行政院客家委員會，2009），頁 54。

¹⁷ 許昌明收藏，臺中縣客家文化協會提供，取自文化部《國家文化資料庫》，識別號：0000595663、0000595664、0000595665，2018 年 1 月 11 日瀏覽。

「土牛」作為一個車站



圖八 八仙山土牛車站

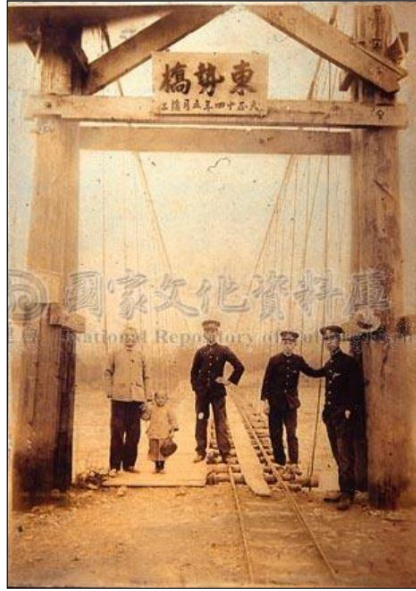
資料來源：許昌明收藏，臺中縣客家文化協會提供，取自文化部《國家文化資料庫》，識別號 0000595663，2018年1月11日瀏覽。

說明：月台上穿著制服者為收藏者之父許賢林先生。



圖九 五分車車廂

資料來源：許昌明收藏，臺中縣客家文化協會提供，取自文化部《國家文化資料庫》，識別號 0000595664，2018年1月11日瀏覽。



圖十 大正 14 年（1925）完工的東勢吊橋

資料來源：許昌明收藏，臺中縣客家文化協會提供，取自文化部《國家文化資料庫》，識別號 0000595665，2018 年 1 月 11 日瀏覽。

當地耆老回憶：「以前土牛車站也和石岡車站那裡差不多熱鬧，甚至比石岡還熱鬧，有米店、柑仔店、麵店。」、「土牛站當時很熱鬧，有雜貨店、酒家，但存在時間很短；有土牛街、戲院、市場、香蕉集配場、旅館，三、五天就有露臺戲，不輸豐原。」¹⁸ 可見土牛站這個交通聚落曾經輝煌一時。

然而隨著公路發展、林業減產，以及二戰爆發全臺進入戰爭管制，五分車的時代逐漸結束，「土牛轉運站」也迅速沒落。

戰後政府改道架設了東勢鐵路，深入開發大雪山林場，而八仙山林鐵遭逢八七水災受損嚴重，最終在民國 50 年（1961）全面拆除軌道，土牛做為一個車站的時光至此完結。¹⁹

¹⁸ 行政院客家委員會，《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》，頁 54。

¹⁹ 行政院客家委員會，《林鐵尋跡：尋找消失的五分車，八仙山森林鐵路》，頁 39-42。

如今，我們只能透過文獻、照片、口述經歷以及時人的日記，想像當年坐著五分車「來去土牛」是什麼樣的情景了：

晴天，仝振通坐七時五十分五分列車往土牛，十時餘又坐輕便到浸杉堀，方步行到八寶圳頭赴豐原水利組合普陰光也……參香讀祭文畢，停化紙、撤饌，遂開午宴，一時餘席散。仍坐輕便回土牛，入芭蕉市一遊，則見芭蕉似山堆，人如水聚，遂又坐二時十分列車回豐原，四方來觀普陰光者挨肩接踵……。²⁰

²⁰ 張麗俊，《水竹居主人日記》，1924年8月29日（舊曆7月29日）；取自中研院臺史所《臺灣日記知識庫》，<http://taco.ith.sinica.edu.tw/tdk/index.php?title=水竹居主人日記/1924-08-29&oldid=389153>，2018年1月11日瀏覽。