

第3章 「挑夫古道」之調查與研究

第1節 歷史脈絡與路線位置

海岸山脈橫亙在花東縱谷與東海岸之間，地形上的阻隔，造成交通往來的不便。伴隨時間與基礎建設的挪移腳步，時至今日，花蓮縣境內東西向的網絡上，已有連接光復鄉、豐濱鄉的台 11 甲線（光豐公路），自瑞穗鄉到豐濱鄉的台 23 線（瑞港公路），由玉里鎮到長濱鄉的台 30 線（玉長公路），其他尚有鄉道如花 62 線（瑞穗至奇美）、花 38-1 線（豐坪到水璉）、花 46 線（蕃薯寮到山興）、東富公路（富里到東河），這些道路的興築，讓人們可以透過汽機車等方式，快速的往返於海岸與縱谷。但，早在這些道路建設之前，住在山脈兩側的人們，是否有往來交流呢？

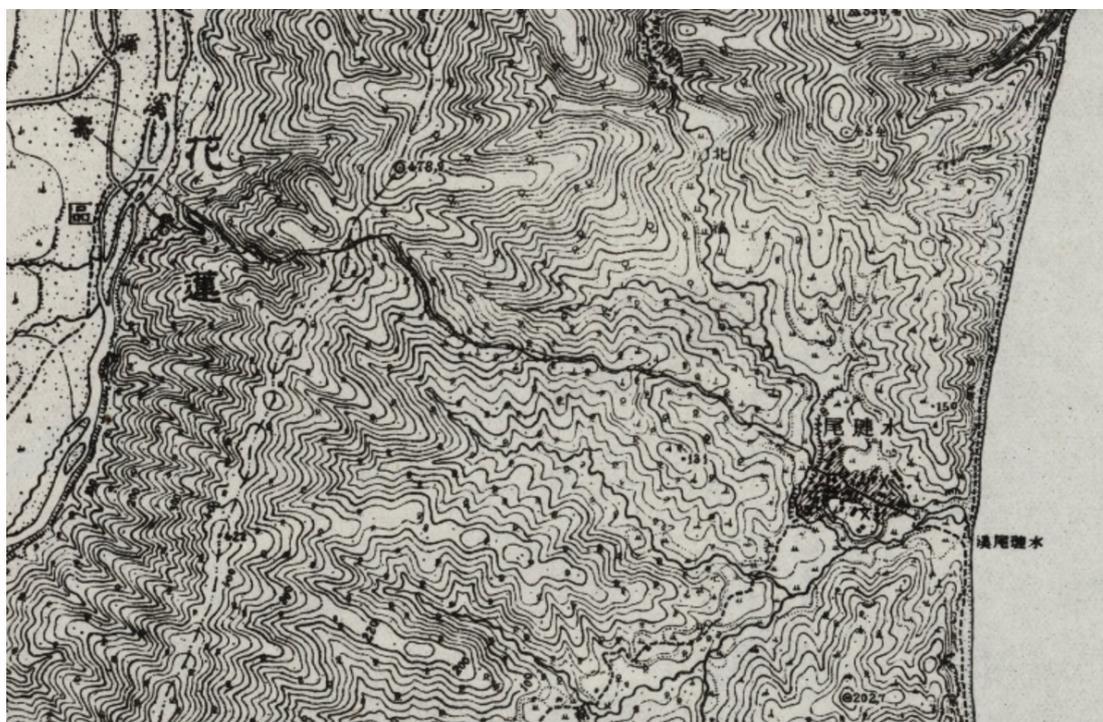


圖 3-1 水璉村與周邊區域之 1924 年日治五萬分之一地形圖

引用自：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>

在〈海岸山脈越嶺道之區位與變遷的初步調查〉一文中指出，在 1895 年之前，已知的橫越海岸山脈的路徑，就達 11 條之多。而在進入日治時期後，臺灣總督府一方面為強化對原住民的控制，另一方則考量資源的開發，故陸續闢建多條道路，以利清查戶口和產業發展¹⁰。

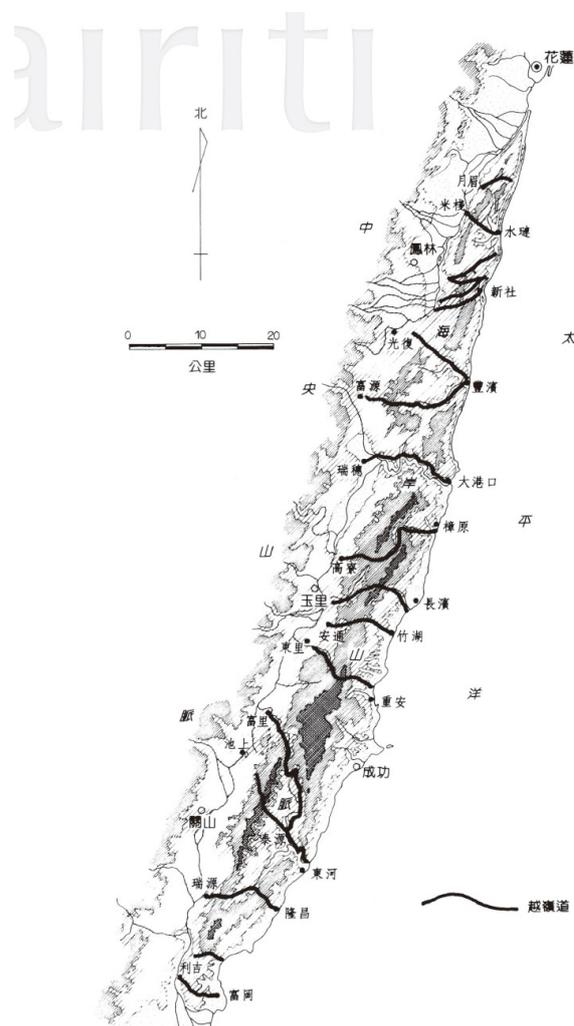


圖 3-2 日治時期海岸山脈越嶺道分布圖。

資料來源：林白梅、夏黎明，〈海岸山脈越嶺道之區位與變遷的初步調查〉，《東臺灣研究》創刊號，1996，頁 54。

¹⁰ 林白梅、夏黎明，〈海岸山脈越嶺道之區位與變遷的初步調查〉，《東臺灣研究》創刊號，1996，頁 55。

透過「臺灣百年歷史地圖」網站，逐一檢視清代、日治時期的圖資，其中在 1924 年日治五萬分之一地形圖（陸地測量部）中，即可觀察到幾項訊息。首先，此時該區域名稱標示為「水璉尾」，依據建物分布密度，推測此時該區域已具一定的部落規模，並設置有教育單位（水璉尾公學校）。此外，在地圖中有一自水璉部落橫越海岸山脈，直抵西側山麓的路線，出口位置坐落於米棧。此路線聯繫著水璉與米棧，由此判斷，正是今日所稱的「挑夫古道」或「米棧古道」。而路徑被標註於地圖上，也顯示出其在當時有一定的使用頻率和重要性。

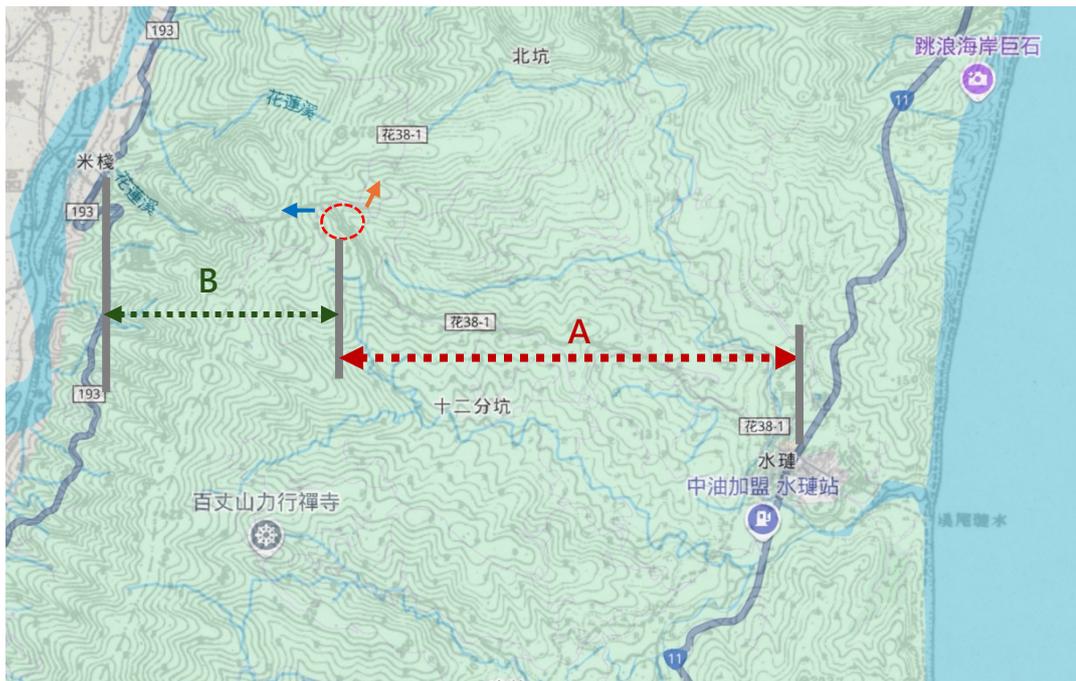


圖 3-3 「挑夫古道」今昔（1924 年日治五萬分之一地形圖）比較圖

引用自：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>，研究團隊後製。

細部觀察 1924 年的這張地形圖，可發現該路徑的特徵之一，是採取近乎直線，以最短距離的方式，連接著海岸山脈東西兩側。而透

過將該地形圖與今日地圖比對（參圖 3-3），可觀察到該路線自水璉村出發，到約莫北坑溪上游位置（如圖 3-3 中的 A 段），其路線大致與花 38-1 鄉道雷同，但有明顯區別的是，相對於古道的筆直，花 38-1 鄉道則配合山麓地形而多有彎折，推測其係基於現代交通工具，如汽車行駛之考量，必須保留較大迴旋空間所致。

另，在北坑溪上游（圖 3-3 紅圈處），花 38-1 鄉道轉折向北繞行（橘色箭頭方向），通往壽豐鄉豐坪村。而古道路徑則如藍色箭頭所示，逕向西側前行，直抵米棧。

此外，由地形圖判讀，可得知海岸山脈分水嶺偏西，且山脈西側寬幅短，山勢相形更為陡峭（圖 3-3 中的 B 段）。山脈東側則距離長，雖同樣屬爬升上坡的態勢，但起伏較西側來得緩和。這樣地形上的樣態，或也影響著當時人們在往返移動時的身體經驗與空間記憶。



圖 3-4 鄉道花 38-1 線路線圖

引用自：<https://www.openstreetmap.org/#map=14/23.83199/121.54003>

綜整上述訊息，一方面可確認該古道路徑，在日治時期，甚至更早的時間點即已存在。而其以步行為主的交通方式，也構成古道採直線最短距離的方式橫越山脈。若自地圖上由水璉部落拉直線至米棧測距，約莫 4.2 公里。此外，由於山脈東側坡度較緩，因此在闢建花 38-1 鄉道時，應係參考舊有路徑進行施工，唯考量現代交通工具（汽車）需要的迴旋半徑等因素，讓該鄉道明顯多了折繞的彎道。同時，也正因為山脈西側過於陡峭，現代道路無法以人步行的原路徑直接下切，緣此，如圖 3-4 所示，花 38-1 鄉道於山脈接近稜線處，反而轉折向北繞行，最後銜接至北側的月眉。有趣的是，因道路工程的北轉，反而讓「挑夫古道」的東側路線，保留下了相對更完整的過往路徑樣貌。

第2節 特殊時空下的文化記憶與紋理

在民國 57 年舊台 11 線通車後，這條溝通、聯繫水璉與花東縱谷區域的山林路徑，逐漸失去過往所擔負的各項機能，重要性的下滑，讓越來越少人來往於此，路跡逐漸隱沒，也逐漸為人所遺忘。本節內容，將以田野調查、訪談等資料為基礎，輔以相關文獻、圖資訊息，梳理與紀錄過往的文化記憶，並分別由路徑、生活與產業幾個面向切入。

一、「挑夫古道」之路徑、地景與行走記憶

在上一節中，我們透過 1924 年的地圖資訊，確認了「挑夫古道」的大致路徑，但其實際路況、路徑維護方式等，卻缺乏了當時的照片或相關文字紀錄等，進行資料佐證。故，本計劃透過田調踏查、口述訪談，嘗試逐步推擬、建構路徑早年之樣貌。

1. 路徑形成背景與年代

關於該路徑起源的背景，在林白梅、夏黎明的〈海岸山脈越嶺道之區位與變遷的初步調查〉研究中，認為越嶺道的發展，可區分為三階段，初始多為簡單的獵徑，依發展條件添附不同功能，如省親、開墾等，此時交通量尚低。第二階段時，隨著交通需求提升，路徑開始承擔日常通行、貨物運輸及通學等多重功能。若當使用密度與路況改善至更高層級，則可視為第三階段，演變為地區主要出入要道。在該研究中則將水璉米棧這一路徑，歸屬於第三階段¹¹。

在口述訪談中，多數耆老對於此路徑的記憶，均涵蓋探親、拜訪親友、物資輸入輸出，以及通往壽豐與花蓮之交通要道等功能。然因受訪者年齡多介於 60 至 90 歲，其回憶多落於民國 40 至 50 年代，當時此路徑已發展為主要出入通道，故無人提及路徑與狩獵活動之關聯。至於路徑起始年代，受訪者多以「很久以前就有了」回應。

¹¹ 林白梅、夏黎明，〈海岸山脈越嶺道之區位與變遷的初步調查〉，《東臺灣研究》創刊號，1996，頁 61、62。

至於關於該路徑的形成與修築，米棧部落徐金福頭目的說法則引人留心。他說該路徑為什麼會好走、那麼多人走的原因，實則是跟理蕃政策相關，在七腳川事件後，日方會將一些軍隊駐紮到各部落內，所以那時在修築古道時，是有軍事的意圖，讓武器、人員的運送移動可以更加快速。

綜合目前訪談與文獻資料，足以確定該路徑在日治時期已然存在，依據越嶺道發展歷程推論，其形成時間或可上溯至清代。而在日治時期或源於部落規模與日方統治需求，因而針對路徑進行一定程度的修築改善，這也促使路徑使用頻率更為提升。

2. 路徑狀況

關於路徑的寬幅，多位受訪者表示，山脈西側到米棧的路段，路徑寬幅窄，屬於較陡的山路；至於東側則坡度緩、寬幅較寬，普遍認為路況穩定，易於行走。於耆老的記憶中，路徑寬幅約落在 60 公分到一米二左右。



圖 3-5 1959 年水璉村地圖。資料來源：臺灣百年歷史地圖，
<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>。

在路況的部分，受訪者普遍表述山脈東側坡緩路況較佳，亦可讓牛行走其間。查詢 1959 年水璉村地圖（圖 3-5），此時花東海岸公路已然貫通，但透過該空拍圖，可確認海岸山脈東側路徑依然清晰，且具一定寬幅，可推知路徑狀態應屬良好。而在路徑的兩側，有農耕稻作，也有樟樹雜林。在訪談中，有多位耆老不約而同回憶到，在山脈高點，有一大榕樹，其枝幹彎曲下垂至地面，形成如拱門之形狀。因此大家看到拱門榕樹，就知道到達山脈高點，而大家也會選擇在那稍作歇息。

山脈西側除坡度陡外，其不像東側土壤以黏土為主，反而多砂石，因此也增加行走難度。張進乙回憶在國小時，有次老師帶大家一起

到米棧搬課桌椅，由於坡陡路滑，因此老師利用藤蔓當繩索，讓同學可以拉攀前行，這段敘述也顯示出西側路段在地形上的特徵。

3. 關於路徑的維護

路徑的維護，大致可歸納為兩類，其一屬自發性，由於在族人的認知裡，那是「自己的路」，也就是自己經常要行走的路線，加上阿美族基於摘採野菜或採集等需求，上山習慣帶著鐮刀、獵刀等工具，因此行經此路時，就會順手進行清理。曾任教於米棧國小的蔡金木，在訪談中半開玩笑的表示，阿美族走過之地「寸草不生」，意思是可以摘採食用的，族人都會採集利用。

另一類的維護，則是會由村長或頭目主導，針對這個部分，部落耆老楊文生說，村長大約一週號召一次。現年九十歲的江永興同樣表示，會由在地人士發起，例如日治時期的保正、光復後的村長等，他自己不僅曾參與其中，更指出路徑維護的範疇，尚包括海岸山脈的西側路段。而蔡金木的記憶則是在颱風過後，路不通的情況下，頭目會特別發起，邀集大家集合一起整修、清理道路，至於清理範圍主要會以山脈東側為主。

4. 步行路程時間

在路程時間上，由於每個人腳程速度不同，受訪者在回答路程時間上，也略有差異。但在相互比較後，可歸納出，從水璉部落到山脈高點，腳程快者大約 1 小時，一般大約 2 小時，而從山脈高點下切到米棧，則約 30 分鐘至 1 小時。

因此從水璉部落出發到米棧的路程，約莫落在 1.5 小時到 3 小時左右。但由於米棧係屬物資的轉運站，而過往族人辦理行政手續，亦或採購、轉車等需求，還是需要到豐田，因此劉祥發、江永興等人均提及，那時從米棧到豐田，須經過船隻、三輪車接駁及步行等過程，約需耗費 1 小時左右。綜上，自水璉移動到豐田，約需 3.5~4 小時，也就是半日左右的時間。

表 3-1 水璉部落到米棧、豐田之步行時間說法彙整表

受訪者	水璉部落→ 山脈高點	山脈高點→米棧	水璉部落→米棧	米棧→豐田
蔡金木	-	-	一般：約 2 小時 年輕人：約半小時 (小跑步)	-
迴谷恩姆伊	約 1.5 小時	約 30 分鐘	約 2 小時	-
楊文生	-	-	約 1~2 小時	-
劉祥發	約 2 小時	約 1 小時	約 3 小時	約 1 小時
張進乙	-	-	未明確，但約早上 至中午抵達米棧。 若早一點出發，則 會到豐田吃午餐。	-
張正木	約 2 小時	約 1 小時	約 2~3 時	-
江永興	-	-	全程 (從豐田到水 璉)：約 3.5 小時	-
徐金福	-	-	約 2.5 小時	-

二、 路徑的延伸：從米棧到豐田

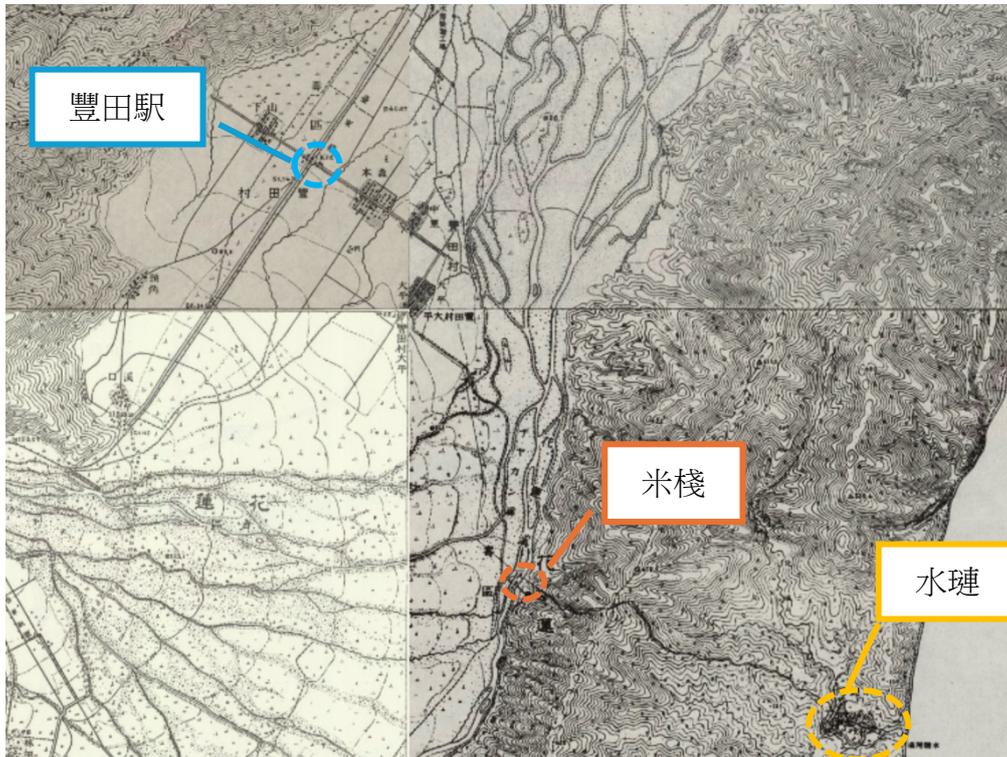


圖 3-6 1924 年日治五萬分之一地形圖，水璉、米棧與豐田駅位置關係圖
引用自：<https://gissrv4.sinica.edu.tw/gis/twhgis.aspx>，研究團隊後製。

當水璉部落的人們越過海岸山脈後，首先抵達的，便是米棧村。

由於此區域位處水璉通往花東縱谷的咽喉，故成為米穀、樟腦油等物資的重要轉運點，緣此，此地地名稱之為「米棧」。

物資貨品的往來在此集散，但水璉人們的移動腳步，卻不僅止於此。透過訪談中可得知，或因生活所需（看病、孕婦生產、娛樂、拜訪親友），或因產業需求（銷售香茅油、魚苗）等因素，許多人均有自米棧越過花蓮溪，前往豐田的經驗描述。

在如何跨越花蓮溪這部分，可分為三種交通方式，其一為在河水較少的時期，步行穿越河床。迴谷恩姆伊述及，過去有些老人家不想花

錢坐船，就會把褲子脫下來，直接涉水到對岸，到對岸後，有時甚至連三輪車都不坐，直接一路走到豐田。第二種交通方式則為搭乘船隻，該船係由鄉公所安排，耆老們的記憶中，船身木造，體積不大，長度約6~10米，寬約2.5~3米左右。在給付費用部分，從每人2~3毛，到每人5元，或是免費的說法皆有，判斷或許因不同時期、背景或記憶落差所造成，待有其他文獻資料方得進一步驗證。

表 3-2 自米棧越過花蓮溪之船費說法彙整表

受訪者	船費 (從米棧渡河)	三輪車 (渡河後接駁到豐田)	補充說明
迴谷恩姆伊	每人兩毛~三毛	三毛	若要求船夫來回需付雙倍費用
蔡金木	每人五毛	-	沒錢時，有時會用水璉這邊的田螺、泥鰍等山產抵付
楊文生	每人五元		實際為補貼性質，鄉公所有支付基本費
劉祥發	免費		由鄉公所支付船工薪資，居民不需自付

此外，船隻的運行機制上，則可分為人力划槳、繩索拉動等方式。人力划槳即是以木槳操作，而繩索操作部分，則是利用固定樁，以繩索牽引的方式擺渡過河。

表 3-3 花蓮溪船隻運行操作方式說法彙整表

受訪者	操作方式	說明
迴谷恩姆伊	繩索拉動	使用固定樁與繩索將船拉過河，單艘船運作，需等待時間
劉祥發	人力划槳、順流滑行	平時由多人划槳操作；漲水時順流漂渡或使用滑行方式
張進乙	人力划槳	使用兩支船槳划行過河

進一步值得關注的，則是搭乘船隻的位置。在水璉部落的耆老訪問中，有人說是在抵達米棧後稍往北走；也有人表示，是稍微偏南的位置。而米棧部落徐金福頭目，則明確表示，過往從米棧越過花蓮溪到對岸，共有三個乘船點，其一是在米棧古道出來後的前方，約今日米棧村活動中心附近。其他兩個點則分別在南、北兩側。同時，這些點位也是搭設竹橋的位置。

承上所述，第三種渡溪的方式，是走竹橋（便橋）。關於便橋的記憶，水璉村前村長吳茂坤指出，竹橋寬幅約一人通過，不用收費，但因夏季有颱風，竹橋會被沖毀，因此造橋時間點，會避開夏季。多選在冬季，或過年前搭設，這樣就足以使用半年有餘。

渡河之後，由於距離豐田火車站尚有一段距離，以今日地圖觀之，約莫 4~6 公里左右，有水璉族人表示，過往長輩有些想省錢的，會選擇直接步行穿越河床。而若不選擇徒步，則可搭乘三輪車。依據迴谷恩姆伊所述，三輪車伕會待在渡河口，等待有需要搭乘的客人，費用約 2~3 毛左右。

綜上口述資料可見，居民因生計、社交與生活等多方面需求，因而需往返於水璉、米棧與豐田之間。而其跨越花蓮溪的方式因地形與季節變化而展現出多樣性，包括涉水、搭船與使用竹橋等，反映出地方社群對自然環境的高度適應性與行動彈性。船費與操作方式的不同說法，揭示出與個人經驗、記憶與年代背景等有所關聯。

三、 生活面向

在梳理「挑夫古道」的路徑、地景與行走記憶後，接下來要探討這條路徑所具備、擔負的相關機能與作用。誠如「挑夫古道」這一名稱所示，「挑送物資」是一般普遍對這條路徑的認知，但挑送的物資有哪些呢？

1. 物資的輸入與輸出

先由物資流通的角度切入。水璉村的部落居民多以務農維生，早期主要種植作物包括稻米、玉米、花生等雜糧，民國40~50年代則有香茅及後期種植的柑橘類。這些農作物一方面供部落自給自足，部分亦會輸送至他地進行交易。

針對農產輸出的方式，受訪者意見略有分歧。例如，王來旺提及稻米與玉米會透過「挑夫古道」運往米棧或豐田；但劉祥發、迴谷恩姆伊與江永興等人則表示，若需將稻米向外輸出，主要仰賴海運載送至花蓮市。迴谷恩姆伊指出，稻米因重量較重，不太可能以人力挑運，且米棧地區亦有稻作，無需從水璉輸送。江永興亦表示，透過人力挑運的稻

米數量有限，大多等待補給船隻抵達時，方能較大量的對外運輸，而補給船的到來時間，需視天候與海象而定，以春夏或天氣穩定之時為主。

整體而言，水璉地區所產稻米主要用於部落內部糧食供應，僅有部分輸出，並依照時間、需求等條件因素，分別透過挑夫或海運的方式進行。而除稻米外，耆老們普遍提及民國40至50年代盛行的香茅產業，於水璉蒸餾完成的香茅油，亦是經由挑夫古道，挑運至豐田進行交易。

至於輸入水璉的物資品項，則以部落無法自產的民生用品為主，如米酒、香菸、鹽、糖、針線、煤油等。其中尤以香菸與米酒的需求為大宗。這些物資的輸入，一部分來自水璉雜貨店。繼承家族在水璉經營雜貨店的江永興說明，當時會向花蓮市「建發行」¹²等批發商採購，商家會托運火車，運送至豐田車站，接著由三輪車或人力送至米棧第五鄰，也就是挑夫古道西側入口附近，最後再由挑夫（或稱「挑工」）運送至水璉。

挑夫人員主要由當地原住民與平地人共同組成，根據長年投入米棧文史調查的徐金福頭目說法，當時因香菸與酒類屬專賣事業，挑運菸酒尚須經過公賣局核可，確認身家背景清白與無不良嗜好後，方能獲發

¹² 建發行，由花蓮客運第一代董事長張新發於 1947 年創立。資料來源：
<https://old.ksnews.com.tw/w2024112543/>

證照，得以擔任挑夫。由於有資格門檻，挑夫人數不多，僅約6至8人。

此外，由於空酒瓶需回收，挑夫在返回米棧的途中，會先將空瓶等回物資運至步道中段（山稜線高點）之水璉涼亭（約1.7公里處）暫置，再返回水璉挑運稻米至米棧，之後再回涼亭將空瓶挑下山。如此往返可達每日2至3趟，以提高運輸效率。徐金福補充，挑夫一般採前後各一擔方式搬運，每擔重約五十斤，一趟合計負重可達百斤，對體力要求甚高，部分挑夫為體格健壯的客家人。

在上述運輸系統中，米棧由於地理位置居中，逐漸發展為物資轉運與集散的節點，具備如同現代「物流中心」的功能，並進一步促成聚落的形成與發展。

此外，除了雜貨店的補貨需求外，水璉居民如赴豐田、壽豐等地探親或辦理事務時，亦常在返程順道採購家用民生物資，為物資輸入途徑之一。

2. 醫療層面

「挑夫古道」過往承擔物資運輸的功能外，在醫療層面亦具有相當重要意義。由於早期交通不便，導致部落醫療資源相對缺乏，居民多仰賴傳統信仰或有限的轉運系統應對疾病與緊急醫療需求。

根據訪談內容，不同族群對於疾病處理方式存在差異。原住民長輩劉祥發指出，針對一般感冒等輕症，部落通常會請巫師施行傳統儀

式，如撒米酒等傳統信仰中的儀式性醫療。而漢人耆老吳茂坤則提到，他們傾向前往南坑祭拜觀音佛祖以求病癒，並回憶自己童年生大病時，亦曾因此獲救。

若病情嚴重，就必須經由「挑夫古道」將病患送往醫療機構。部分患者會在豐田就診，亦有再轉乘火車前往花蓮市區的情況。例如，有多位長輩提及，若遇緊急狀況，像高燒不退、重病或難產等，族人會以轎子扛起病患，快速穿越古道求醫。據王來旺描述，當時若孕婦難產，會將孕婦安置於藤椅上，兩人或四人抬挑，沿挑夫古道前往就醫。但因山路途顛簸不平，偶有孕婦尚未抵達醫院，便在途中生產的情形。住在豐田的吳勝復耆老也提及相似經驗。他表示，過去須至花蓮市（今衛生福利部花蓮醫院）方能接受較完善的治療，因此當水璉有人罹患重病，族人會以藤椅抬送至豐田火車站，再轉乘火車前往花蓮就醫。

除了水璉村居民經由古道向外求醫外，亦有縱谷地區民眾行經古道進入水璉，發送基礎藥品與醫療物資。根據張進乙與迴谷恩姆伊的敘述，當時家家戶戶皆備有簡易醫藥箱，常見藥品包括成藥與腸胃用藥等，由外來人員定期補充。然而兩人對發藥人員的背景看法略有不同：張進乙認為發藥者屬民間人士，迴谷恩姆伊則主張應為衛生所或衛生局派員。

在醫療資源缺乏的時代，「挑夫古道」實際上構成水璉部落與外部醫療體系之間的重要通道。無論是緊急傷病的轉送，或日常藥品的補給，此路徑皆承擔了醫療後送與基礎醫藥物資流通的功能。

3. 其他

「洽公」與「休閒娛樂」，同樣也透過此一古道路徑，串連起兩個空間裡的人們的互動。先就「洽公」來說，此與行政區劃有著密切關係。如第 2 章第 2 節所述，日治初期本區域名為「水璉尾」，隸屬花蓮港廳鳳林支廳新社區，在昭和十二年（1937），伴隨行政區域的重新劃分，被歸屬在「花蓮郡壽庄」。二戰結束後，國民政府來台，「壽庄」也易名為「壽豐」。而不論日治時期或光復後，「壽庄」與「壽豐鄉」之行政機關，均設立在海岸山脈西側的壽豐鄉壽豐村，因此水璉村落的人們，如要登記出生、死亡或是辦理其他行政庶務時，都得繞經古道，前往壽豐村。

在述及這段過往，迴谷恩姆伊便感慨的說：「我們水璉村的人想要登記什麼、辦什麼，那時候又沒有什麼村幹事，沒有。你只能這樣往返。如果少帶一件資料，就慘了，事情辦不成。你這樣一來幾天，是不是？所以以前我們水璉村的人真的很辛苦」。

至於在「休閒娛樂」這部分，可以注意到有些族人的親戚、朋友居住在壽豐、鳳林等花東縱谷區域，因此有時會是親戚拜訪，有時則是前往參加豐年祭。尤其豐田村在日治時期被規劃為官營移民村，加之台東線鐵路通過，設置有「豐田駅」，讓此區域的發展相對更為活絡與熱

開。諸如楊文生、黃金福、范素花等人，均表示年輕時，會經由此一路徑前往豐田，或是看電影、逛街，或是找親朋好友。這個面向，也揭露出「挑夫古道」在社會聯繫、文化參與以及日常交流上所扮演的角色。

四、經濟產業面向

1. 農耕作物及衍生品

在前一段有關生活面向的爬梳中，述及水璉部落村民有經由「挑夫古道」，將種植的稻米等作物運送往米棧的情形，雖然有多少量及多少佔比是經此一路線對外輸出，目前仍缺確切數據，但從中亦可得知古道具備的經濟廊道功能。

而除稻米之外，更引人注目的，當屬「香茅」產業了。對比於較少長輩提到稻米經由古道的對外輸送，在水璉山坡地種植香茅，提煉香茅油，再以人力挑運至米棧、豐田販售的記憶，則有較多長輩述及，並且敘述的層次更為豐富。

根據訪談所獲取之資訊，香茅大規模種植可能始於 1950 年代中期前後，並在 1960 年代進入興盛時期。多位水璉村的耆老，如陳小美、張進乙、范素花等人，均有描述到過往整個水璉山上都在種香茅的情形。其中，出生於昭和 18 年（1943）的劉祥發回憶兒時就學期間（約民國 45 年前後），便述及「部落裡家家戶戶都在種香茅」。而民國 50 年代，跟著父親從西部一起搬遷來到水璉的吳茂坤，同樣也說到那時抵達水璉，映入眼簾的景象，正是當地種植著大面積的香茅。

不過由於香茅的販售，並非直接以「香茅草」的形式銷售，而是需蒸餾成「香茅油」才具經濟效益。依據訪談調查，當時部落的山林地

不僅大面積的種植，「蒸餾」的地點，也是在水璉在地處理為主，數量上雖有不同說法（參表 3-4），但可得知幾項特徵。其一為蒸餾點多設於河邊或山坡，會利用河水進行冷卻，蒸餾後的香茅渣，也會以燃料形式再行利用，形成循環。

表 3-4 水璉村香茅油蒸餾點數量之說法彙整

區域	估計蒸餾點數量	來源說明
水璉北坑溪橋頭一帶	至少 5 處	張進乙
水璉北坑溪河邊	約 2 處工廠型	迴谷恩姆伊
北坑周邊	多戶共用爐灶	劉祥發
山區分散家庭	若干戶（設備互借）	陳小美

其二，為蒸餾設備早期使用木板、木桶等天然木製材料，後期則逐漸轉向鐵桶、鋁製蒸鍋，提升耐用度與出油量。其三，雖「家家戶戶」都有種植，不過蒸餾設備卻不是每家戶都有，因此也衍生出數戶共享爐灶設施，輪流蒸餾，反映出地方間的勞動互助體系。此外，由於香茅多種植在山坡，為節省運送下山時的人力，多有採用「流籠」的形式，劉祥發等人均述，「流籠」並非使用鋼索，而是用如「八號線」的鐵絲所製。

在香茅蒸餾為香茅油後，下一步就是要運送至外地銷售。水璉部落村民，會將香茅油裝在桶內，以肩挑一擔，前後各一桶的方式，經由「挑夫古道」，越過山脈，步行至米棧。至於銷售的地點，迴谷恩姆伊表示依情況會運送至米棧、壽豐或鳳林等，米棧的位置雖較近，但通常價格較低，有時為了便利，會在此交易。而在其他受訪者的敘述中，則

多以銷售至豐田為主。值得注意的，是在吳貴妹的訪談中，明確述及豐田有位姓邱慶文先生，專門在收購香茅油，而他統一收購後會再進行轉售。

表 3-5 香茅油運送方式與銷售相關資訊彙整

受訪者	裝油容器	運送方式	銷售地點	補充說明
張進乙	桶子	肩挑一擔，步行至豐田，需搭渡船	豐田	北坑溪橋頭附近有兩座蒸餾場所
楊文生	鐵皮桶	肩挑香茅油賣出，再挑酒回來	未敘述（可能含豐田）	家族成員曾擔任擔夫，由水璉挑香茅油到米棧，回程再挑酒回來，形成油品與酒品雙向流通模式
劉祥發	未具體說明	部分自行肩挑，部分等商人來收購	不明（視收購者而定）	指出興盛的那段時間，香茅油價格約 1 斤一百元左右
迴谷恩姆伊	未具體說明	視價格而定，有時到米棧、有時鳳林壽豐	米棧、鳳林、壽豐	米棧收購價低但便利，有時為節省力氣選擇就地交易
黃金福 / 范素花	未具體說明	明確表示是以肩挑香茅油為主	主要是豐田，最遠到壽豐	-
吳貴妹	桶子（桶身大，壺嘴小，要蓋蓋子）	用桶子挑。挑一擔大約 70~80 斤。	豐田	豐田的邱慶文先生收購香茅油，價格約 1 斤 50 元。
江永興	-	會走挑夫古道或走海運送到花蓮市。	會賣到苗栗大湖。	1. 家族經營雜貨店，會跟族人收購香茅油，家族也有自己種，並自己有設備可以蒸餾處理。 2. 今日遠雄附近也有人收購。

水璉村香茅的栽種在民國 40、50 年代大為興盛，而依照張進乙、吳茂坤等人的說法，大約在 1960 年代末、1970 年代初，即慢慢走向下坡。但由耆老的描述中，可知香茅油產業不僅是水璉村過往的重

要經濟產業之一，也反映出因應地形、地理區位，所衍生而出的技術調適（流籠）、部落居民協作，以及步行越過山脈的歷史軌跡。

2. 漁獲

水璉村過往的經濟活動，係以農作及其衍生品（香茅油）為主要來源，但在這之外，亦有其他類型的經濟模式。例如，撈捕魚苗即是一例。在張進乙的記憶中，自小學中年級開始，夏季的清晨，就會下海撈捕虱目魚苗。而住在山脈西側豐田村的吳勝復，也講述到在高中通勤到花蓮上學的路途中，經常會看到水璉的人，會提著用竹子編的籠子，裡面有瓦盆，瓦盆內放水，裝魚苗，要拿去花蓮賣。

由這段描述可窺知，捕撈魚苗或許為季節交替，某段特定時節的副業之一，而部落村民當時不辭路程，由步行、坐船、轉車等方式，方得抵達花蓮銷售魚苗，其艱辛與辛勞，刻印在時代的記憶。

透過探索產業經濟的面向，可得知水璉村的經濟活動以農耕為主要軸線，除稻米、雜糧供自身食用外，多餘部分，有些經由挑夫古道運往縱谷，有些則會銷售給部落雜貨店，再經由船運送外花蓮市。而隨季節更替，也有不同的副業產生，如魚苗撈捕即為一例。

至於香茅產業，曾是部落重要的經濟作物。其盛行在 1950~1960 年代之間，村民就地蒸餾為香茅油後，裝桶肩挑，步行古道至米棧、豐田販售，一方面佐證挑夫古道是條連結產地與市場，維繫部落經濟活動的路徑外，香茅蒸餾設備的共用等，亦屬部落文化下的經濟協作運行模式。