

台灣糖業創世紀

橋頭
甜蜜五分車

文 / 謝秋霞、圖 / 沈孟儒



1

① 建於 1901 年號稱「巴洛克建築」的辦公室，是珍貴的古蹟

橋頭糖廠已不再製糖，但甜蜜滋味猶存，又有捷運加持，步出車站，熱帶氣息林蔭處處，從老糖廠時代保留下來的房舍、糖鐵火車等等，為高雄地區增添了一處知性之旅的好去處。

106 年前台灣縱貫鐵路全線通車，有了物流利器，才有招商的條件，號召日本資本家來台灣投資。台灣第一家新式糖廠，居然由橋仔頭（橋頭）雀屏中選，全拜氣候、地利與交通之賜，奠定台灣糖業發展的基礎。其後大資本家紛至沓來，不同隸屬的各家製糖會社如雨後春筍般紛紛成丘，遍布中南部

各地，其中橋頭糖廠即是台灣機械製糖的濫觴。

糖業政策的推手

日本統治台灣前 3 年，在治安上就耗掉許多時間與精力，導致施政空轉，三年間連換了 3 任總督，怎麼治理台灣？仍不得其門而入。1898 年派兒玉源太郎（こだまげんたろう）來台接任第四任總督，兒玉指名後藤新平（ごとうしんぺい）擔綱副手，委以內政全權操盤。台灣縱貫鐵道建設就是在他任內規劃的。此外，推動台灣近代化最顯

著的成果，即進行都市計畫，改造舊城鎮為最新穎的街衢，街道兩旁開挖衛生工程之上下水道和樹立電線桿。

至於產業開發的對策，後藤新平一邊實施土地調查，同時重金禮聘農業專家新渡戶稻造（にいとべいなづくり，1862～1933）來台，於 1901 年拔擢為總督府殖產課長。

兒玉總督的燃眉之急是如何讓總督府財政獨立，不必仰賴中央補助？那麼台灣要怎樣才能自給自足？他催促新渡戶稻造提出台灣產業振興方案，不久，一份由新渡戶稻造

獨具慧眼擬定的「糖業改良意見書」，已被總督細讀過兩遍。

總督召見新渡戶稻造，有以下一段對話：

「新渡戶君，你說砂糖產業是台灣財政獨立之根本的意見書，…行得通嗎？」

「技術上和學術上都沒問題，…做不做全看總督的決定」

「好，新渡戶君，就照這樣辦！」

（原文：「新渡戶くん、・・・砂糖產業は台灣財政獨立の基を築く根底であるがら、君の意見書は・・・これでやって



2

行けるか」，「はい、技術上、學術上から推せば必ず行けると思います・・・總督、あなたの決心ひとつにかかっていきます」，「よろしい、新渡戸くん、やっつけよう！」)註

翌年（1902年）新渡戸稻造升任糖務局長。同年，總督府頒佈「台灣糖業獎勵規定」，確立糖業政策的基本大法。

新渡戸稻造是北海道札幌農學校（さっぽろのうがっこう）（今北海道大學，ほっかいどうだいがく）第二期生，1877年入學。這所學校模仿美國學制，校長是麻薩諸塞州農業大學

註：〈新渡戸稻造—物語と史蹟をたずねて〉井口朝生 成美堂出版 1996年6月第一刷 第147~8頁。

② 轉型為台灣糖業博物館的橋頭糖廠
③ 橋頭糖廠早期使用的壓榨機設備
④ 機械化生產，讓台灣製糖業成功轉型，圖為採收及裝卸甘蔗之農具

(Massachusetts Agricultural College) 博士克拉克 (William Smith Clark)。1884年新渡戸稻造赴美留學，1887年公費轉往德國深造。在德國期間，一位教授問他，「日本的學校沒有宗教教育，那又如何傳授道德課程呢？」新渡戸稻造一時愣住，無言以對。這積存在他心底三年之久的疑惑，終於在1900年出版的英文著作《武士道》一書中，始回應「武士道」是日本少年正邪善惡觀念形成之源。

1903年新渡戸稻造離台返回日本，出任京都帝國大學教授，短期間仍兼任台灣總督府技師，每年皆須來台灣出差。

新渡戸稻造的「糖業改良意見書」的「改良」，就是要革新舊式糖廠，台

灣早期以牛隻作為勞力的製糖土法，難以大量生產，遂提出「機械化、企業化和管理學」的經營策略為改良方針。「台灣糖業獎勵規定」的基本主張是「補助資本、確保原料和保護市場」，已然釋出招商利點，再加上總督早就親自上東京遊說，果然大實業集團紛紛摩拳擦掌，準備來台灣大展宏圖了。

縱貫鐵道興築中，提前完工的南台灣第一條鐵路從打狗（高雄）到台南，於1900年通車。「三井物產」的大掌櫃益田孝（ますだ たかし，1848～1938），於同年立即召集深諳夏威夷製糖智識的武智直道（たけちなおみち，1870～1962）等人，試探到台灣設廠的可能性，經數度開會討論的結果，以當年的交通條件和土地之取得，相中了高雄橋頭，因為橋頭是台南、高雄中間的一站。1900年成立「台灣製糖株式會社」，1901年興建廠房，隔年開始製糖，台灣第一家新式機械製糖於焉誕生。

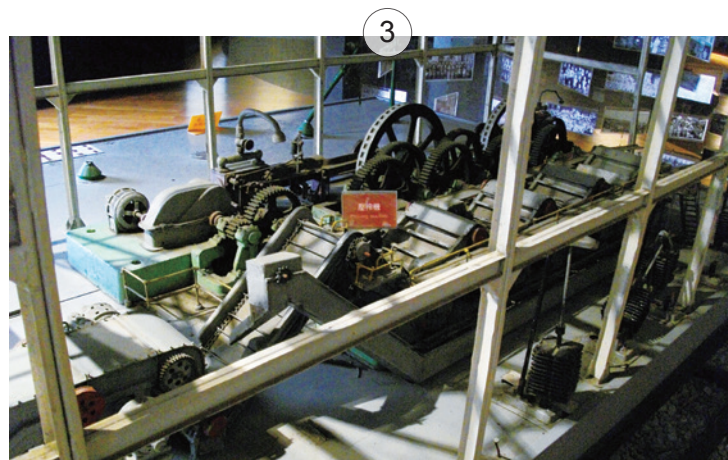
歐美殖民地製糖典範

陽光、雨量、土壤是種甘蔗的條件，高溫多濕的熱帶、亞熱帶是最適宜種植之地，所以夏威夷與爪哇已是世界知名的蔗糖產地，但19世紀時皆屬歐美國家的殖民地。

橋頭糖廠初創時，是承接北海道「紋別甜菜製糖所（もんべつてんさいせいとうしょ）」的設備改修後，與新購之壓榨機併合的製糖裝置。還有，最早引進的甘蔗小莖品種，經不起台灣每年強颱風摧殘，利潤有限。

武智直道是橋頭糖廠創立的功臣之一，他出身夏威夷歐胡學院（Oahu College），主修經濟學。曾經訪問夏威夷唯一種植甘蔗的茅夷島（Maui），接觸過島上的日本移民勞工，因而儲備了一些有關糖業的概念。

1905年台灣製糖株式會社擬設立橋頭第二工廠，由社長率領幹部考察夏威夷在茅夷島上的Oluwalu糖廠，看到有小火車行駛軌道運送原料的方式，相當適合在台灣



3



4

田野間操作。同時期，橋頭糖廠技師為引進爪哇大莖抗風苗種，考察爪哇歸來，亦認同窄軌蒸汽火車奔馳蔗園間的效率性。是以1906年，橋頭糖廠第二工廠成立，完全仿造夏威夷製糖工廠的規格，連大型機具也從火奴魯魯引進。從此橋頭生產的台灣糖和廠房模式，成為往後新製糖會社來台灣建廠的典範。

1907年橋頭糖廠一改幾年來以牛車軌道的輸運方式，向美國H.K.Porter工廠購買馬鞍型蒸汽小火車三部，於當年9月15日，正式上路，是乃台糖「五分仔車」始祖。

台灣製糖株式會社橋頭工廠是台灣機械化產糖之嚆矢，糖鐵小火車也創下台灣窄軌鐵道第一號之紀錄。

第一條糖鐵從橋頭升火出發，翌年（1908）縱貫鐵道全通，此期間，「新興製糖」、「明治製糖」、「大日本製糖」、「鹽水港製糖」、「帝國製糖」、「新高製糖」、「昭和製糖」等各大製糖會社相繼設

立，糖廠之多，舉世無匹，共同包辦了台灣蔗糖生產，各廠區與原料區或蔗園間密布著「五分仔車」鐵道網。糖鐵762mm鐵道與縱貫線1,067mm接軌，通常加掛一軌成三線式聯運，橋頭糖廠也利用三線式軌道，從外地運來煤炭；將生產的砂糖輸出。

1927年，武智直道升任台灣製糖株式會社的社長，台灣製糖株式會社亦不斷地擴張，分佈到屏東、旗山、東港、車路墘（保安）、後壁、埔里等地設廠，甚至台北（大理街中國時報一帶）都有製糖工廠。其中，台灣製糖會社屏東製糖所是全台首屈一指的超大型糖廠。

轉型台灣糖業博物館

戰後，日本人留下來的各大製糖會社，全部整合為「台糖公司」，並一度成為台灣外匯最主要的來源，可說是1970錢潮。台糖龐大企業體面臨崩解之際，各地糖廠分別轉型，發展出花卉栽培、畜牧事業或研發生



5



6



7

技產品等多角化經營，然而大量土地釋出之結果，窄軌糖鐵線路亦全面滅跡。

1999年橋頭糖廠停產，廠區中具有歷史價值的建築、殘存的宿舍、黑銅觀音像和台座，以及五分車鐵軌股道、紅磚倉庫與防空壕，乃至蒸汽小火車、窄軌柴油車等皆有保留下來。2006年橋頭糖廠轉型為「台灣糖業博物館」，重新開張。

號稱「巴洛克建築」的原辦公室，建於1901年。其實那不是巴洛克建築，正統巴洛克形態係以繁複華麗與扭曲的線條著稱，但這幢宅宅是以木、磚、白石灰混合的單層洋房，拱門迴廊富英國殖民地的南洋風。台灣近代建築很少有年代那麼早的遺存，可說是相當珍貴的古蹟。

廠房中有尊1902年安置的「觀音像」，立佛形姿完全仿自奈良藥師寺（ならやくしじ）東院堂國寶級銅鑄佛像「聖觀音立像」，銅佛的表情、胸飾、衣紋等皆受初唐影響。

此尊極盡莊嚴的佛像，本來只是立在台座上供人瞻仰，但是橋頭糖廠開放之後，反而像民間拜土地公似地擺設過多的盆花，也燃起香火，又備有跪墊，造成環境雜亂，不復初期設置的靜穆氣氛。

橋頭糖廠是高雄捷運的一站，若離開遊人聚集區，愈往車庫一帶遊客愈少，那是橋頭糖廠窄軌鐵道的大本營，並排的軌道有的已沒入泥土中，幸好保存糖鐵時代的原汁原味，讓後人有跡可尋。

- ⑤ 利用三線式軌道，從外地運來煤炭；將生產的砂糖輸出
- ⑥ 橋頭糖廠中的糖業歷史館，展示並保存早期製糖文獻
- ⑦ 橋頭糖廠展示早期運輸甘蔗的火車設備