

糖國小鎮旗山 打開內山九區的門戶

文、圖／容容



“五分車 藍皮車廂”

坐上五分仔車，透過車廂內的綠色車窗，跟月台上的站長揮揮手，聽到高亢的汽笛聲響，五分仔車發出轟隆聲，震動搖晃的感覺隨之而來……。

這是糖鐵旗山車站的日常，雖然一樣是藍皮列車，但不同於縱貫線鐵路，從旗山開到美濃的五分仔車是動力較小的鐵道系統，車速慢，爬坡更慢，加上是窄軌鐵道，只要開得稍微快一些，車身就會搖晃得很厲害。不過如今的五分仔車已經卸下昔日載運蔗苗、蔗渣、鹽和菸葉等貨物的重擔，客運車也不再有人如織的搭乘場景，小小的藍皮車廂靜靜地停靠在月台邊，成為參觀遊客的另類體驗。

坐在車廂裡，一邊跟著車廂搖晃，一邊想像著作家鍾理和描寫旗尾線的沿途景致——「上好的天氣，糖廠的五分車哼著輕快的調子在藍天底下向前直奔……右邊是阿里山系的餘脈，山形險峻，奇岩突起，氣勢迫人；左邊是下淡水河，碧波悠悠，雲煙淒迷，平沙無垠。青山綠水，風景如畫，火車便在這中間奔走著。一過嶺口，山與水漸遠，兩旁的耕地漸廣，終於沒入青青田野中，以後一直到大樹，平疇交錯，廬舍相望。」。

車站是一個充滿旅人記憶的地方，而搭火車又是一段抹不去的往事，更何況在那個交通閉塞的年代，偏遠山區的人們要靠五分仔車出外打拼、讀書或探親訪友。



- 1 旗山車站東北角為八角攢尖頂，以類似傘骨構造組成，造型別緻。
- 2 旗山車站為和洋混合風格之磚木構建築，外型優美特殊（方雲鑿繪）。
- 3 旗山車站的「山頭」上有「台糖」字樣，意味著它是因糖而生的糖鐵車站。

“糖鐵旗尾線”

這便是糖鐵旗尾線的故事，自西元1910年開通以來，打通了沿線聚落間的交流，早期旗山鄰近六鄉鎮（旗山、美濃、

旗山車站糖鐵故事館參觀資訊

地址：高雄市旗山區中山路1號
 開放時間：一、三至五：10:00-18:00 (17:30 停止售票入園)
 六、日及國定假日：10:00-19:00 (18:30 停止售票)
 週二休館，若遇颱風、天災等，高雄市宣布停止上班則休館

自行車：

- 下南二高-田寮交流道，循高184東行即可抵旗山。
- 下國道10號-旗山交流道。

大眾運輸：

- 火車：搭乘臺鐵至旗山車站
- 客運：搭乘高雄客運，於旗山轉運站下車後步行約5分鐘即可抵達。
- 高鐵：高鐵站搭乘旗美國道快捷至旗山下車，步行約10分鐘即可抵達。

六龜、杉林、甲仙、內門)的居民,若要走出山外,大多搭乘糖鐵小火車沿著旗尾線到九曲堂站,再換乘縱貫線鐵路到高雄、臺南或屏東。搭乘旗尾線的多半是本地人,列車上除了搭載學生和旅客外,也會有一些做生意的小販。

也因為糖鐵旗尾線,旗山這個內山九區的門戶變得很熱鬧。旗山舊稱「蕃薯寮」,這樣的地名往往跟漢人的移墾有關,旗山具備「山腳平原、隘口、渡口、接近番界」等特徵,自清朝起即是進出高雄山林要地的前哨站,亦是採樵、取樟和貨品交易的轉運站。日治時期,旗山設「蕃薯寮廳」,管轄範圍涵蓋現今高雄市的旗山區、美濃區、田寮區、燕巢區部分、內門區、杉林區、六龜區、甲仙區和臺南市南化區部分,廳治所在即是旗山,故旗山有「內山九區對外門戶」的說法。民國9年配合行政區改制,「蕃薯寮街」更名為「旗山街」,旗山的地名也從此確立。

糖業是臺灣命脈

臺灣從17世紀時便開始種植甘蔗作為原料來生產蔗糖,近400年間蔗糖一直是臺灣的主要出口商品,進入廿世紀迎來臺灣製糖業的黃金時期,數以百計的製糖所遍布臺灣的西部平原,產量最高紀錄是



民國28年的141萬8731公噸。可以說,糖業是臺灣經濟文化之母。

民國前2年(西元1909年),臺灣製糖株式會社選定旗山設置旗尾製糖所(今旗山糖廠),是所有製糖所中,距離縱貫鐵路最遠的工廠,並開闢糖鐵旗尾線,也是糖業鐵道營業線中單一路線里程數長度最長者,總長39.4公里,全線大小橋梁多達54座,其中最長者為楠梓仙溪,長約



400公尺,其次是旗尾溪長約300公尺,使用枕木約5萬塊。該線自九曲堂站銜接縱貫鐵路,經旗山至美濃竹頭角站,全線於民國2年完成,共設有22個車站,負起旗美地區物產交流、砂糖、香蕉與客運之運輸重任。旗山車站更因處於旗尾製糖所7條鐵道的交會處,負責集中貨品和乘客轉運,車站周邊因人潮而商業繁榮,成為一個重要的娛樂商圈和生意買賣交易中心。周邊美濃及內山地區的居民,還有糖廠員工都會搭乘旗尾線來旗山消費娛樂,因此旗山車站周邊的旅館、商店和戲院林立,造就了今日的旗山老街。

產業興盛也帶動產業鐵道的建設,民國9年,臺灣糖業鐵道已發展至基礎規模,專用載運糖業生產稱為原料或專用線;提供民間客運之運輸服務稱為營業線。國民政府來臺初期,臺灣糖業鐵路的專用線全

長約2337.5公里,營業線約627.1公里,總長約2,964.6公里,為當時的臺灣縱貫線鐵路長度近3倍之多。到了民國43年,迎來糖鐵最鼎盛時期,全臺糖鐵營業線的里程增加至約675公里,每日定期班車逾600車次,民國47年達到頂峰,全年客運人數約2,300萬人次,每日旅客人數約6萬人,已遠遠超越縱貫線鐵路的載客量。糖業鐵道,承載著島內貨客運之時代任務,交織成臺灣西部綿密的運輸網路,全盛時期更提供了各類運輸服務,可說是臺灣糖業王國的命脈。

① 磚牆基礎構造為防蟻混凝土層,這是日治時期認為可有效預防白蟻的建築工法。

② 旗山車站內部的木桁架上有製造廠商的出廠字樣,可見當初建造之嚴謹。

③ 編號353比利時製蒸汽機車頭,在與旗尾線離別了40年後,重返旗山車站安置展示。



糖鐵故事館

這些「糖國鐵道」的黃金歲月，都在旗山車站內的「糖鐵故事館」一一呈現。更加吸睛的是，原配屬於旗尾線上奔跑之編號 353 比利時製蒸汽機車頭，全黑車頭上的紅色標誌顯示它在民國 37 年製造，民國 67 年因旗尾線停駛而封存。在與旗尾線離別了 40 年後，重新修復並安裝蒸氣與鳴笛設備，於民國 105 年 4 月 1 日重返旗山車站安置展示。另外臺糖公司還提供了兩節傳統無動力客車車廂，藍皮車身上噴塗著白色「靖」字說明它來自嘉義南靖糖廠，噴塗著「蒜」字說明是來自嘉義蒜頭糖廠，是不是很有趣呢。這兩節車廂在改裝了動態體驗裝置後，讓參觀民眾可以坐進車廂裡親身體驗糖鐵客運車廂的律動節奏，糖業小火車的歷史場景得以擬真重現。

因糖而生、因人而起的旗山車站，舊稱旗山驛。從糖鐵故事館內的一幀老照片可以看到旗山車站座落在老街區之端點，其建造年代推測約為民國 2 年~4 年，為和洋混合風格之磚木構建築，建築造型優美特殊。車站屋頂是由三種不同型式構築而成，主要屋頂為切角頂懸山式，兩側山牆另以東方式簡易樑柱桁架支撐切角部分之屋頂；站體東北角為八角攢尖頂，以類似傘骨構造組成，造型別緻；北側山牆懸山，屋架為東方簡易樑柱桁架。早期火車站為

- 1 參觀民眾可以坐在車廂裡親身體驗糖鐵客運車廂的律動節奏，糖業小火車的歷史場景得以擬真重現。
- 2 藍皮車身上噴塗著白色「蒜」字，說明它來自嘉義蒜頭糖廠。
- 3 旗山車站現已化身「糖鐵故事館」，講述臺灣糖業的歷史和糖鐵的黃金歲月。
- 4 糖鐵故事館內有一幅畫作，生動描繪出早期五分仔車運輸甘蔗的場景。

開放式，並無設置大門，後方候車月台僅設欄杆為剪票口。從內部配置圖來看，大廳右側為候車處，左側為辦公區域、站長室及休息室，並設有售票口及貨物託運櫃台，目前室內候車椅仍保持原樣。站內並保存了一塊車站屋頂原使用之日產菱形石棉瓦，製造廠商為門司市野セメント株式會社，這在當時是相當先進的建材。另外內部木桁架上也有製造廠商的出廠字樣，可見當初建造之嚴謹。民國 98 年車站在進行站屋抬升工程時，於磚牆下方發現防蟻混凝土層，該地板層約 10~13 公分高，混凝土層下方砌築三層紅磚約 18 公分高，紅磚下還有約 12 公分高三合土層，再下方則為卵石鋪底，這是日治時期認為可有效預防白蟻的建築工法。

舊時的旗山車站前後皆有軌道，車站前（北側）的鐵道是往圓潭、杉林方向，專供甘蔗運輸使用，不做客運，目前車站前路面仍可見鐵軌遺跡；車站後側（南側）鐵道，有 4 道平行軌道，供客運及貨運火車停靠，靠近車站為客運月台，往南兩軌



道為貨運月台；4道鐵軌往西逐漸合併為單線，為九曲堂運輸線；往東合併為美濃竹頭角運輸線。車站周遭亦有許多產業林立，如旗山青果會社的檢驗場、倉庫及辦公室與旗山碾米廠等。

旗尾線在民國前1年(西元1910年)8月20日獲准營運，後續發展以民國17年為分水嶺，前階段的車站設置和旅運量都不甚出色。後轉以乘客為本位的經營模式，採增設車站，平均不到2公里就有一處停車點，並增加班車等策略。民國18年乘客人數飆升超過30萬人，當時僅次於高雄驛和屏東驛，為高雄州運輸量的第三名，其經營理念近似今日的捷運系統。

小鎮風光 旗山市街

走出旗山車站，便是清代即已出現的旗山市街，當時的舊街道包含旗山天后宮廣場兩側、還有福德祠前南北向之巷道。



日治時期，推動市街改正計畫，旗山市區出現棋盤式規劃，並以砂岩石拱圈亭仔腳形成整齊一致的街景，成為旗山騎樓建築的一大特色。現在旗山的公園綠地，也加入了這種「石拱圈亭仔腳」的元素，保存了小鎮與眾不同街廓特色。

在民國9年代配合第二次市街改正計畫，旗山街屋逐漸形成今日所見的仿巴洛克式的洋樓型式，街屋主面以RC結構，並以清水磚、洗石子、磁磚裝飾，強調柱子、門窗及窗台樣式，更重要的是著重在



「山頭」的裝飾圖案，有花草紋、家族姓氏、鳥獸、貝殼等，形式極為華麗繁複。這些街屋由旗山最負名望的吳萬順家族帶頭起造，地方仕紳陸續跟進，由北至南共16姓人家、23間店面，有診所、布莊、金飾、鐘錶、皮鞋及冰果店等等。

旗山天后宮背對著旗山老街，山門朝向旗尾溪渡口，是進入旗山的第一站。宮廟為磚木構造二進式傳統閩南廟宇，分為三川殿與正殿，以廊相接，正殿樑柱構架為疊斗式，廟兩邊為後廳與廟室，中軸空間配置自前而後為廟埕、三川殿、天井和正殿。旗山天后宮為地方信仰中心，香火極為鼎盛。

除了現在遊客熟知的旗山老街，旗山

還有一條蓋在河道上的「老街」—永安街，在當地人口中叫做大溝頂老街，位於旗山車站前幾十公尺的二號排水渠道上。上個世紀60年代，因外銷興盛，高雄港國際貿易熱絡以及舶來品的引進，大溝頂老街就是在當時發展出來的特色商店街道。街屋空間是小家庭格局，一樓開業做店面，後面是簡便的廚房設施；二樓以木造建材為主結構，兩間房分做主臥與孩童臥房，中

- ❶ 旗山天后宮為磚木構造二進式傳統閩南廟宇，為地方信仰中心。
- ❷ 在旗山的公園綠地，也可以看到「石拱圈亭仔腳」的元素，與眾不同。
- ❸ 日治時期存留至今的砂岩石拱圈亭仔腳，是旗山旗樓建築的一大特色。
- ❹ 旗山街屋也著重在「山頭」的裝飾圖案，有花草紋、家族姓氏、鳥獸、貝殼等，型式極為華麗繁複。

間以木梯作為連結。街屋沒有臺灣騎樓的樣式，而採用遮雨棚的方式建造，棚架以旗山五分車鐵軌焊接而成，十分堅固，可以避免遊客逛街時被雨淋到。大溝頂的街屋早期為木造拉門式設計，由於旁邊有警察宿舍，因此治安良好，從耆老口中得知早期都是夜不閉戶的情形，反映了當時臺灣南部的特殊社會氣息。不過，由於大溝頂建物老舊不堪，加上排水渠道改善拓寬工程，很多街屋因安全疑慮陸續拆除，昔日老街榮景已不復見。

旗山香蕉王國

旗山小鎮以糖業起步，後期卻是以香蕉打響名號，香蕉的種植面積及產量都曾居全臺之冠，並創造大量的外匯產值，因此旗山有「香蕉王國」和「蕉城」的美譽。旗山香蕉種植業在 1930 年代到 1960 年代

最為鼎盛，民國 25 年出版的《香蕉年鑑》中，全臺灣只有旗山有兩個檢查所，蕉界名人錄中旗山人占比最多，其中盧廷更被稱為「香蕉大王」。臺灣香蕉在西元 1907 年已有出口的紀錄，但出貨、檢驗及銷售等程序規格混亂，尚未成氣。西元 1924 年臺灣青果株式會社成立，開始大量出口，於該年達到 117.30 公噸，民國 56 年更是達到高峰，共 382,051 公噸，占總產量的 58%，出口值比例占總出口值的 9.54%。民國 54 年高雄青果社在旗山地區共有 43 個香蕉集貨場，民國 57 年增至 72 個，當時蕉農的年收入可達數十萬元，而一般民衆的年收入僅約數千元不等，當時的旗山農會、商家、茶室無不把身上沾滿香蕉汁液的蕉農奉為上賓。

如今走在旗山街市上，打著香蕉旗號的甜食飲品店家比比皆是，不時看見路邊



人家將粗大的香蕉花蕾對半剖開，取出如細筍狀的香蕉花，汆燙過後入菜，當地人說這可是平時餐桌上的家常菜。

如詩如畫的旗山之美

離開旗山老街，轉進旗山國小的巷道，迎面看到一幢宏大的仿唐式宮殿建築，紅磚解說牌上寫著「旗山武德殿」。不過眼前所見是重建的武德殿，樑柱為鋼筋混凝土加強磚仿木結構，外牆洗石子，僅屋架為木造結構，屋頂為黑瓦歇山式。原本建於民國 23 年的旗山武德殿為木構建築，已遭祝融之災全毀，只存大殿後方的木造房舍。武德殿在日治時期遍布全臺，戰後大多遭到毀損，目前高雄市也僅存鼓山和旗山這兩處。

武德殿的後方為鼓山公園，是旗山的另一名勝，山上古木參天、環境清幽怡人。日治時期鼓山之上建有旗山神社，目前僅存參道遺跡。鼓山是當地人登高攬勝的好去處，上山的步道更是四通八達，山頂上有一座孔子廟，依山勢次第而建，規模為



全臺孔廟之冠。站在孔廟前的泮池廣場，視野極為遼闊，不但旗山小鎮的風貌一覽無遺，不遠處的旗尾山以犄角之勢與鼓山對峙，成為守護旗山的兩道天然屏障。更遠處，是臺灣地標的中央山脈綿延至南臺灣最高的南大武山，搭配楠梓仙溪橫流於旗尾、鼓山兩山之間，有著山水畫作般的美麗景致，此景在民國 16 年曾被評選為臺灣風景十二名勝之首。

旗山，走過臺灣糖業的黃金歲月，也走過「香蕉王國」的榮景，更因糖鐵一度成為現代經濟運輸之樞紐重鎮。如今，這些寫入歷史的輝煌都成了甜蜜印象，在注入了歲月時間，昇華成獨一無二的文化風景後，旗山又重新回到文學家筆下那個看似不起眼卻有著道地十足風景的鄉村小鎮。

- ① 武德殿後方的日式木造房舍還保留原樣，散發些許舊時氛圍。
- ② 旗山武德殿為後來重建，已不復當年木造的古味。
- ③ 香蕉花是旗山人飯桌上的一道家常。
- ④ 旗山的「三樣寶」甘蔗、糖和香蕉。

