

想念甜日子

縱谷糖故事

從光復鄉南下，
一過花蓮糖廠就可以嗅到平地森林的味道，
台9線旁的青翠一路相伴，直到瑞穗鄉的富興村，
這片綠意取代了近80年瀰漫在空氣中的糖香。

「大農」與「大富」， 怎麼來的？

「大農大富平地森林園區」之名來自「大農」、「大富」兩座農場，這兩座農場是花蓮種植原料甘蔗的中心，歷史可追溯到日治時期。

20世紀初期，「鹽水港製糖株式會社」逐漸由台灣西南部往東部挺進，先接管了「花蓮製糖所壽工場」，又在1918年取得光復到瑞穗間的大片土地，開墾出「一農場」、「二農場」與「三農場」。1921年「花蓮製糖所大和工場」成立，煙囪在縱谷上空吐出悠悠的糖香。

光復後，三農場併入一農場，改稱「大農農場」；二農場改稱「大富農場」，兩大農場持續產蔗，直到1950年代，砂糖一直是外銷收入的主力。

白金田化為綠森林

1960年代之後，國際糖價起起伏伏，1980年代大跌，台糖



大和農場



蒐集苗栽



井然有序的超大苗圃



蔗莖上台車



樹苗漸長



蔚然成林



眾人合力開墾植苗

糖廠陸續關閉，2000年4月2日上午11點「花蓮糖廠」也停爐，結束了「大農」、「大富」農場的製糖歲月。

2002年，農委會提出「6年平地造林」政策，花東縱谷間2,000多公頃休耕地交由林務局與台糖合作造林。「大農」與「大富」農場佔地1,250公頃，當時長滿了棄收的甘蔗，株高超過2公尺，清除甘蔗與整地就是一件浩大的工程。

林務局估算，每公頃土地可種1,500棵苗木，1,250公頃需要1,875,000棵。該怎麼種呢？大面積造林必須考慮防制病蟲害及森林火災，所以樹種穿插搭配是必要的；此外，為了管理及適地適種，台

灣原生樹種當然成了優先選擇。林務局從台灣各地購集百餘萬株苗木，與台糖合作，開啓了農場「平地造林」的時代。

會社輕鐵，四通八達

日治時期，供應「大和工場」的原料源源不絕地輸入，全靠「輕便鐵路」來運送。當時以糖廠為中心，往南往北各有幹線；農場之間則有4條支線，交織成綿密的路網。光復後，在既有輕便鐵路的基礎上，冒著黑煙的五分車繼續穿梭於廣闊的農場。

穿越大農與大富農場的「幹線」後來改稱「台安幹線」，往南直抵水尾（今瑞穗鄉），往北是林田幹線，壽豐以南生產的甘蔗都透過這條路線來運送。



五分車軌



林田幹線

BOX

歷史上的白色金子——糖

蔗糖在17世紀初傳入歐洲時被稱為「白色金子」。製糖的甘蔗經榨汁、過濾、脫色處理，再結晶、分蜜、乾燥，就成了白晶晶、貴參參的特號砂糖，一直到20世紀中期，蔗糖始終是熱帶國家很重要的出口產品。



花蓮製糖所大和工場



運蔗的牛車



鋪軌



運蔗五分車來了 台糖公司花蓮區處／提供



編號「366」的五分車展示於花蓮糖廠

「輕便鐵道」與「黑達仔」

輕便鐵道

早期的輕便鐵道可隨時拆除、安裝，平時管制，甘蔗收割期才取出使用。這是台車的鐵軌，台車使用人力，通常一輛台車會有三人跟隨，一位駕駛，一位在車下轉彎時負責操縱「方向桿」，一位押車，上坡時需推車，同時顧甘蔗（防止路人抽取）。

黑達仔

是一種蒸氣火車頭，因燃煤，會冒黑煙，俗稱「黑達仔」；又因為行駛鐵軌的軌距為國際標準軌距1435mm的一半，僅762mm，又叫「五分車」。

今日為地球固碳的「綠金」

假設每公頃土地種植1500棵樹，每年每公頃的材積平均生長量為5~10立方公尺，估計每公頃的固碳量為7.45~14.9公噸／年。依此推算，廣達1250公頃的「大富大農平地森林園區」，固碳量總計約可達9312.5~18625公噸／年。



村子為蔗而生，煙囪因糖而香

農場周圍的村落幾乎全因糖業而生。日治時期，煙囪周圍稱「上大和」，以現在的大進村為中心，為糖廠主管與職工聚居的村落。煙囪以南統稱「大和」，包括現在的大全、馬佛、大興、大富、大豐、富興，都在日治「大和保」的範圍內。大全、馬佛在「一農場」邊，大興村鄰近「三農場」；大富、大豐與富興、富源四村圍繞著「二農場」。「大和保」有如衛星，餵養著上大和。

大富與大豐

甘蔗的栽種和採收需要大量勞力，因此農場吸引了許多蔗工並形成村落，最具代表性的就是大富村和大豐村。最初，蔗工像候鳥一樣，在種植、

採收的季節才來，住在工寮裡；當工作越來越多，來來去去不是辦法，於是落腳住下，成員來自四面八方，宜蘭、苗栗、虎尾……。鼎盛時期，火車站前這條輕便鐵路後來成了「店仔街」，有酒肆、茶室、戲院、旅社、藥房……，要什麼店有什麼店。

消失的大農村

從服務中心往東行，過了「大農橋」約

100公尺處就是昔日的「光復新村」，這是1952年為台糖墾地而匯集的榮民形成的村子，約40年後榮民全部離退，村子消失，獨留表揚墾地退役官兵的「忠義祠」。

繼續往海岸山脈前進，往北直到馬佛，則是昔日的大農村，鄰近「大農農場」，也是一個因甘蔗而形成的聚落，日治時期台灣人慣稱「大農場」，光復後設了村，稱為「大農村」。隨著工作愈來愈少，村民陸續遷出，1978年，大農村便併入大全村了。

糖一般豪華的大進村

花蓮糖廠保有日式宿舍群，讓我們得以一窺殖民管理階層居住的生活情調，與煙囪以南的蔗村是兩個世界。

糖廠的東宿舍每戶8坪，專供台籍職工居住，如今已拆除。西宿舍保留完好，是目前台糖最完整規模最大的日式宿舍群，也是花蓮具有代表性的文化資產，當年是依日本總

大和工場場長全家福



日籍職員的子女搭著五分車通勤上學



督府官舍建築標準來建造，供糖廠日籍職員居住，他們等同日本國內公務員，宿舍分甲、乙、丙、丁四級，坪數與居住格局都不一樣。

打開糖廠老相簿，可以看見日籍場長帶著妻眷在優雅的宿舍中留下紀念照；高級職員的兒女穿戴白淨衣帽，搭五分車通勤上學；辦活動、放電影的禮堂播映與台北同步的首輪電影，還有後來分別稱為花糖診所與福利中心的「醫務室」與「酒保」、公共澡堂、理髮燙髮院、運動場……。

林中騎鐵馬，輪下即鐵軌

想來一趟輕便鐵路巡禮，可以園區服務中心為起點，往北繞行「北環道」，這是昔日「第四支線」接「台安幹線」的路線。服務中心旁是俗稱「火犁庫」的農機股，所有曾經耕耘蔗田、開墾森林園區的機具都在這裡；農機股與服務中心之間，公共藝術「生命寶樹」所在的位置，是從前大農農場（一農場）的職員宿舍，對面的原住民農作區是農場事

務所在地。

農機股旁道路往南通往「南環道」，是昔日「第二支線」接「台安幹線」的輕便鐵道路線，沿途通過七彩釣竿橋和極長極美的綠蔭道，騎到花56線路口，繼續往南可抵富興村，這是昔日的「台安幹線」；從花56線往西可抵大富村，台9線路口處是花蓮農場辦公室，也就是日治大和「二農場事務所」，「事務所」旁是成排的職工宿舍。辦公室已翻新改建，而職工宿舍仍留有一幢，維持日式建築原貌；過台9線進入明德路，也就是大富的「店仔街」，地圖上標示為「大富車站線」，古早古早以前，台車上的甘蔗或前往光復看病購物的村民，都在這條軌道上來來去去。

農機股旁路口往西向大農路去，將抵台9線入口處有兩棵光臘樹，樹旁是「第一支線」終點，是甘蔗車集貨調頭的迴轉空間；轉出台9線往北行，255K處路邊土地公廟之後，就是曾經熱鬧的「三農場」聚落，「第一支線」鄰村而過。



昔日二農場的職工宿舍，建築保留至今。

