



東亞第一森林木材

文 | 郭家秦

提到嘉義，你腦中第一個跳出來的會是什麼呢？是火雞肉飯？是夜市抑或是噴水池圓環？以上這幾個名詞表現了大多數臺灣民眾對於嘉義的想像，但在近幾年，有一個名詞被頻繁提起，許多報章雜誌、政府部門甚至是民間店家爭相露出，彷彿在一夕之間，嘉義有了新的代名詞——「木都」。

近年來嘉義市彷彿掀起一股老屋熱潮，閒置老舊的木屋或舊屋翻修改建成為咖啡廳、餐館或藝廊，文青又帶點懷舊的氛圍吸引許多年輕人的目光，嘉義木都一詞甚至因此被頻繁提起。但木都與嘉義的連結真的如此淺薄嗎？其實嘉義與木材可是有一段淵遠的故事。





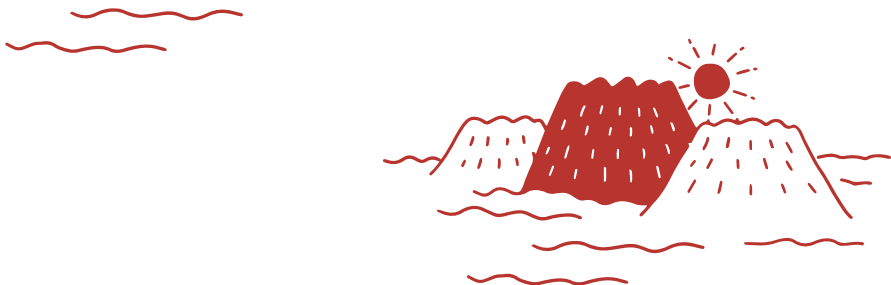
舊時的無限風光
阿里山木材的集散地

早期阿里山林業的開發，帶動了嘉義這座城市的繁華，日治時期，日本政府發現了阿里山上擁有的豐富檜林資源，決心開發這塊無盡藏的森林，不過由於山區地形險惡，如何將砍伐下來的巨大木頭運到平地，是件傷腦筋的事。當時曾規劃八條運材路線，最終選擇由嘉義經獨立山的方案鋪設鐵路，也開啟了阿里山林業開發史，現今國人所熟知的阿里山觀光小火車，一開始建設目的是作為開發載運使用。而後在阿里山上開發林場、建設鐵路，整條林業產業鏈從山上一路往下，當年木材的集散地－嘉義製材所更設置在現今的嘉義市中心，林鐵關建與阿里山開發，加速工商發展，讓清代的嘉義縣城，在短短10年內，快速轉變成現代化木材工業都市。

從阿里山上被砍伐下的木頭，搭乘火車繞過了一處又一處的山頭，最終來到了山腳下的嘉義製材所。嘉義製材所為日治時期三大官營製材工場之一，所在的位置坐落於嘉義車站與北門驛之間，日治時期是儲存從阿里山林場運送下山的林木，並且進一步加工製材及販售的重要基地。

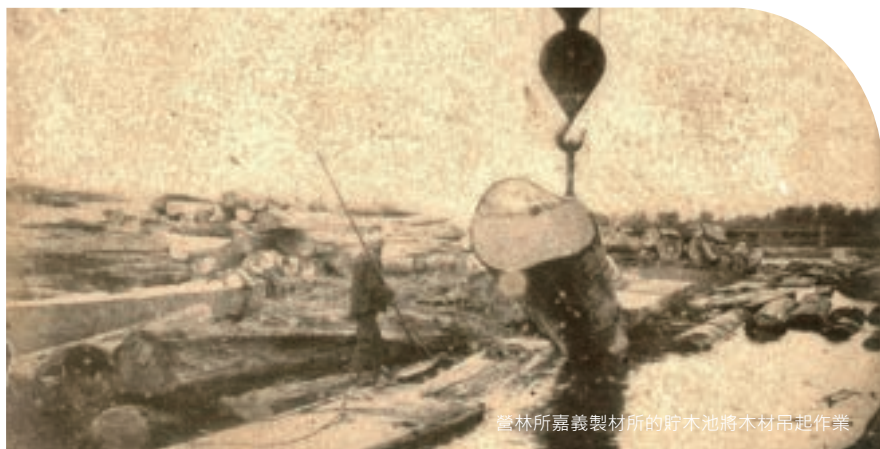
當時總督府引進當時歐美最新的原動機（發電設備）、傳動系統、以機器取代人力，是當時東亞第一個近代化的製材工場，當年《臺灣日日新報》更報導了這樣的消息。

嘉義製材所建設完成後，是當時日本政府轄下幅員最廣大的「官營」木材產業園區，主要設施包含第一代製材工場、送材臺、動力室、排煙道、煙囪、鋸屑室、焙房、天車、貯木池、乾燥室、第二代製材工場、辦公室等等，上述建築有些已消失了，有些還留存至今。當年，隨著阿里山檜木逐漸量產，大部份做為臺灣國內建材，少部份外銷日本內地，外銷價格甚至超越日本本州長野縣木曾山林場所生產的木材，可見其品質之優良。



嘉義製材所舊照片





營林所嘉義製材所的貯木池將木材吊起作業

原木下山後的第一處，池中或陸上？

在耆老們的回憶中，嘉義製材所內有一處十分廣闊的水池，嘉義在地人俗稱「杉池」，年少的孩童有時會偷偷進到裡面玩耍，我們從舊照片中可發現水中好似漂浮著大塊大塊的漂浮物，皆是從阿里山上載運下來的原木。各地大型的製材所多數會配置貯木池儲放木頭，早年阿里山的原木透過火車載運到嘉義製材所後，第一步會先依不同的樹種分別存放於貯木場或貯木池中。在嘉義，鐵杉、臺灣杉及大部分的闊葉樹，大致會存放於陸地；而臺灣扁柏及紅檜，則存放於貯木池中。嘉義製材所的貯木池面積很大，在鼎盛時期來到了七個水池，範圍甚至涵蓋了現今的嘉義市立文化局、嘉義市立博物館並一路延伸至森林之歌，在1948年（昭和23年）貯木池曾經被選為嘉義八景之一，稱之為「檜沼垂綸」。

要從貯木池中搬出巨大原木，便需要利用起重機，製材所的起重機是以塔形架索搭成的，俗稱「天車」。天車由兩座20公尺高的高塔組成，兩塔之間有鋼索可以吊起龐大的原木。當原木需要切割時，木材工人便會控制天車，透過機械將木材從貯木池或貯木場中吊起，移動到送材車上前往下一個地點。



製材工場的變遷 一代與二代

嘉義製材所裡面有各種建築設施，每一棟建築都有不同的任務與工作。專門「製材」的那棟建築稱為「製材工場」。

在一百多年前當水泥還是一個很新潮的建築材料時，臺灣總督府便向歐美國家學習先進的技術，並且為了抵抗嘉義頻繁的地震，於是決定在製材所內用混凝土興建動力室、乾燥室、鋸屑室及製材工場等設施。第一代製材工場興建於1913年（大正2年），是一棟三層樓建築物。當製材師傅從貯木場選好要加工的木頭後，木頭便會透過「送材臺」送至工場二樓，由九呎帶鋸機針對巨型的木頭進行快速轉動大割，最後變成一塊塊木板後，再進行中割、小割，加工成各種木板的板材或是柱狀的角材，切割後再移動到其他建築座後續加工。這樣的日子直到1941年（昭和16年）製材工場因中埔大地震而被震垮，製材工作也暫時停擺。不久，日本政府便在製材所內另建一棟製材工場，因此我們便稱倒塌的工場為「第一代製材工場」。



第二代製材工場比第一代製材工場規模縮小許多，主要的原因包括新工場面積比較小、原木數量也減少。之所以會有第二代製材工場的興建，起因於第一代製材工場在被地震震毀時間，亦是「太平洋戰爭」剛發生之際，日本政府於是在製材所的北側用檜木再興建一座製材工場，並於1942年（昭和17年）底將第二代製材工場興建完成。不過第二代製材工場的機具從第一代的9呎及6呎帶鋸機，縮小為5呎及4呎帶鋸機，規模及產量已不復以往。直至戰後，1963年（民國52年）阿里山林場結束直營伐木，製材工場內的機具大部分移轉給其他政府單位，並將工場內的地面整平，並於1965年（民國54年）起改為勞工教育中心。

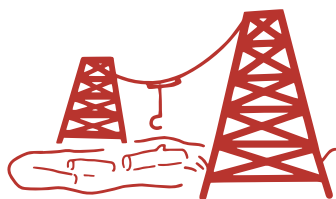


2023年第二代製材工場
內部地下動力遺構

2021年第二代製材工場外觀



現今嘉義製材所已轉型成休憩園區，園區內多棟建築物皆原地保存且被指定為歷史建築，而目前在製材工場內所看到的地下動力遺構，則是2016年進行修復再利用工程時，發掘出來的鋸材機基座、送材車機坑、發電機基座及集屑坑等。下次進到嘉義製材所園區參觀時不妨也進到各館內認識他們的歷史背景吧。



現在的觀光列車走在
昔日的運材路線上

走出嘉義製材所園區，正對面是一座展示各節車廂及火車頭的戶外園區，那裡便是阿里山森林鐵路車庫園區。車庫園區東往北門驛、西往嘉義車站、南有林業及自然保育署嘉義分署、北鄰嘉義製材所，這裡主要是鐵路車輛休息、準備出勤、保養修理的地方。由於以前從阿里山砍伐下來的原木會透過鐵路運送至製材場或放置於貯木池；製完材後也須將木材成品載運至嘉義車站並運往各地。所以在園區裡有很多鐵路股道可停放車輛，並擔負著載送木材物資的使命。園區在日治時期舊名為「北門修理工場」，當阿里山鐵路在1910年（明治43年）10月平地段通車時便設置了北門機關庫，直到兩年後阿里山鐵路鋪設才正式啟用，園區內有修理工廠、運輸鐵道、機車庫、調車線與洗車線等不同設施。

在1909年(明治42年)的嘉義市街改正圖上，可以發現有一條主線，這條路來頭不小，就是「原製材工廠專用線」，從1912年開通啟用到1963年伐木作業停止前，製材工場擁有一條獨立，不需與客貨車共用的運輸鐵道，這條沿途通過許多民間製材廠，然後直達嘉義車站，在戰後初期，這條鐵道所運載的木材外銷，所賺取的外匯，可說是撐起國家經濟發展重要的支柱。現在的車庫園區，有發生一些改變，園區外的「原製材工廠專用線」消失了，而園區內的「原製材工廠專用線」，成為林鐵正線。



日治時期民間製材廠





貯木池（來源：《阿里山地區林業經營史料蒐集及研析計畫》）

不僅是口號
更代表著昔日輝煌時刻

早期阿里山林業的開發，帶動了嘉義這座城市的繁華，阿里山檜木經由林業鐵路運送至其時為東洋最大的嘉義製材所加工與銷售，使嘉義城成為當時台灣最大的木材交易市場，在1935年（昭和10年），嘉義城從事林業相關人口高達十分之一，嘉義城因木材繁華興起。在日本戰敗後國民政府來台，木業開採仍然持續，直到1963年（民國52年）阿里山結束直營伐木，1980年代，嘉義木業逐漸沒落，後期年輕一輩甚至沒有經歷過那段興盛時期。

因此，木都這個名詞並不是近代才被創造，早在日治時期，日本政府為因應阿里山官營伐木事業，有系統性的規劃官營製材工場，進而帶動以製材所為中心，周邊木業產業及商家。

木都一詞不僅是近幾年政府的宣傳口號，它所代表的是嘉義曾經的輝煌時刻！來到嘉義，走訪林業景點，從現今仍保留的建築及口述分享中，一起來認識那個老嘉義人眼中，興盛繁華的年代。