

# 玉山仰望

## 新中橫時代

Gazing at Yushan

The Era of the New Central  
Cross-Island Highway of Taiwan

李瑞宗 著  
Lee Jui-Tsung







攝於2015年1月，照片右方永興大橋上游處的濁水溪床有兩支短胖石柱，昔日稱為石燭岩或麒麟眼。

在雲林縣採訪冊（1894）記載，

濁水溪，溪流至牛軋轆，有石柱二，高三、四丈，圍亦數丈，對峙溪中，相距丈餘，儼若中流砥柱，居民以其形似插燭，謂為石燭。

1937年陳保宗曾作〈石燭岩〉一詩吟之：

一双巨石立江隈，恍如仙家大燭台，

千古溪風吹不動，淙淙濁水響如雷。





基隆中學登山隊在鹿林山莊附近的莫里遜臺仰望新高山，1941年7月。左側雲起處為玉山北峰，順次向右可見玉山前峰，玉山西峰，玉山主峰。登山隊員打綁腿，戴寬邊帽，揹登山背包，手執登山杖，前方不遠處為塔塔加駐在所與鹿林山莊





海鷗救難隊S-70C直升機於大水窟山屋起降，2005年11月14日







台21線穿越豐丘，接上高架化的十八重溪橋與陳有蘭溪橋，總跨度1,155公尺，攝於2014年10月





愛玉橋空拍，有優美的圓弧橋面造形，2014年10月





## 〈山路〉

我們穿越森林數著樹，  
我們露宿仰臥數著葉子，  
我們掏出水壺來喝水，而且  
一手一手地傳下去……  
傳給花鹿 傳給黑熊 傳給  
貓頭鷹的時候，  
天空就暗暗的像熄燈後的兵營了。

我們又數著星星，  
(是數也數不完的呀！)  
我們明早又要走路了  
(是走也走不完的呀！)

鄭愁予《雪的可能》，1985

# 目次

局長序 .....	16
處長序 .....	17
緒言 在遠方美麗的玉山山下 .....	18
1 浮雲 .....	22
2 山通大海 .....	34
3 龍神 .....	50
4 踏勘 .....	96
5 闢建 .....	132
6 逆境 .....	192
7 往玉山之路 .....	220
跋—真青春 .....	246
Gazing at Yushan: The Era of the New Central Cross-Island Highway of Taiwan .....	250
引用文獻 .....	252
新中橫的新舊地名與里程對照表 .....	257
新中橫公路清代與日治時期年表 .....	260
新中橫公路戰後年表 .....	264
索引 .....	276

# 局長序

回想 1950 年代興建的老中橫——東西橫貫公路（台 8 線），肩負著國防戰略、安置榮民、發展沿線農林、礦業、縮短運輸里程等等的需求，在興建過程中發生許多可歌可泣的故事。相隔 30 年之後，新中橫的興建除了工程技術的提昇，各項工程機具的進步外，不變的是人心，公路從業人員與當地居民因道路闢築亦發生了許多感人的事件。

新中橫公路由嘉義—玉山線、水里—玉山線、玉里—玉山線構成，其中玉里—玉山線並未完成。嘉義—玉山線編為台 18 線，水里—玉山線編為台 21 線，原先規劃橫貫東西的新中橫公路，變成往來嘉義至南投之縱貫幹道，這是新中橫公路未曾料及的演變。

興建新中橫公路的 1980 年代，是臺灣經濟起飛的年代，也是開始重視生態景觀的年代。時至今日，經由台 21 線一日往返玉山成為可行，經由台 18 線往返阿里山便捷又快速，新中橫公路變成探訪玉山國家公園的主要景觀公路。因為國土保育的考量，爾後臺灣的公路不超過海拔 2,600 公尺，新中橫可說是臺灣最後的高山道路，養護守護，珍惜愛護，是臺灣社會不斷進步的一項表徵。

透過本書的出版，讓我們對新中橫公路有了不同面向的瞭解，豐富了我們對這條路的情感。讀者看了本書後，想必有股衝動實地造訪新中橫，親身體驗這些故事的場景。公路更加地與常民文化緊密相連，是朝夕相處的伙伴，也是我們生活的重要依賴。

交通部公路總局局長

趙興華



## 處長序

新中橫公路的闢築，在台灣公路史上，無論選線、地質、生態保育、自然環境，以及幾次毀滅性的重大災害搶修、復建及養護，對土木人員及研究生態環境的專家學者來講，均具有極為重要且深遠的意義。

有感於意義深遠，為留給後世子孫，對先賢前輩開疆闢路的尊敬，以及學習如何從以前強調人定勝天的思維，到現在重視環境永續、生態保育及與大自然友善，更謙卑地和諧共處，乃思發行本書以留下歷史見證。

本路1979年動工，分出嘉義—玉山、水里—玉山、玉里—玉山，此三線構成丫字狀路網。1985年因玉山國家公園劃設於新中橫公路通過之區域，形成公路開發與生態保育之間的轉捩點，最後在環境影響評估審查下，由行政院下達放棄興建玉里—玉山線之決定，而水里—玉山線於1991年1月1日通車，為今日的新中橫公路。

水里—玉山線因地質條件不穩定，很容易形成坍方，前後歷經了賀伯颱風、921大地震、莫拉克颱風等影響，對沿路居民的生命財產造成威脅。有鑑於此，本局從業人員無不殫精竭慮竭盡所能，全力改善沿途各項設施，堅持守護這條公路。透過作者溫潤而帶有感情的筆法娓娓道來，使得這條公路更加動人、感人。

新中橫公路闢建後，利用型態從原先的資源開發到現在的休憩旅遊與登山運動，讀者可藉由本書的導覽，更便利的親近大自然，算也是本書的附加價值。

最後本書得以發行，要感謝一些公路前輩及耆老，無私提供寶貴意見及珍藏的資料以豐富本書內容，一併致謝。

交通部公路總局第二區養護工程處處長

陳敬明

## 緒言

# 在遠方美麗的玉山下

那一條公路面迎玉山而行？

那一條公路與八通關古道一路相隨？

那一條公路將日月潭與阿里山串聯起來？

那一條公路是台灣最後的高山公路？

沒錯，那就是新中橫。單單這些，還不足以證明新中橫公路的獨特性。還要加上，那一條公路曾有台灣最長的吊橋？曾計畫建造台灣最大的水庫？還有還有，那裡找到全島最老又最大的樟樹？那裡是首次發現台灣杉與巒大杉的地點？這些都在名叫橫貫，實際卻是縱貫的新中橫。

新中橫，對於一般大眾來說，或許只是台21線76K至145K的路段，有時還是頭痛的災害路段，交通阻卻的路段。對於過去的歷史古道、登山舊徑、臺車路線、自動車道路、森林鐵道似乎都與它無關，人們沒有感覺，從來未曾銜接與傳承，領略不到深深潛藏的地靈與脈息。現在，該是正視這條公路的時候了。

新中橫公路全線通車於民國80年，包括水里頂崁至塔塔加的部分台21線路段（水里玉山段），以及嘉義後庄至塔塔加的部分台18線路段（嘉義玉山段，俗稱阿里山公路）。而原先規劃的玉里玉山段，因為生態保育意識的抬頭及玉山國家公園的成立，最後在環境影響評估的審查下放棄興建，只留下了大心（瓦拉米步道起點）至玉里14.6公里的

路段，最後併入台30線，因為山風至塔塔加的路段並未興建，雖名為「新中橫公路」，卻是一條沒有橫貫台灣東西部的公路。

台21線沿途可觀賞玉山群峰、沙里仙溪、阿里山山脈、神木溪等山川景觀。台18線95.5K處的自忠為特富野古道的起點，102K處可順遊台灣排名第二的鹿林神木，石山附近山坡遍佈台灣紅榨槭，每年深秋楓紅似火，還有矗立公路兩旁的紅檜、雲杉、台灣杉等巨木，來到上東埔停車場，還可到塔塔加遊憩區賞景散心。

對於玉山的詮釋與鍾愛，身為阿里山鄒族人的高一生（族名 Uyongu Yata'uyungana）寫出〈登上玉山〉（Bosifou ne Patungkuonu）這首歌，歌詞是這樣：

登上玉山，正好吹起風  
爬在地上的樹發出聲音  
周圍的山峰也發出回音  
杉木林的聲音真好聽

登上玉山山頂，風吹得更大  
風把胸衣吹動  
風把頭髮吹亂  
我冷得發抖

登上玉山山頂，更是寒冷  
手要凍僵了  
腳要凍僵了  
原來雪已經結成冰了  
  
終於可以看到平原了  
風已經停了  
那兒是花蓮，很遙遠  
被雲霧遮住了  
  
那邊可能是大海吧  
所以是藍色的  
那兒是台南  
那兒是高雄  
都在眼底下

這首〈登上玉山〉屬即席創作曲。歌詞裡的花蓮、高雄，標註了它寫作於日治以後的歷史時間，而它的曲式，也有東洋抒情小調的趣味。風好大，吹過杉木林的聲音真好聽，以及胸衣的掠動，髮亂了，人感到寒意，側寫玉山的高峻；而做為鄒族聖山的玉山，是通往世界的起點，因而看到了遠方的花蓮、大海、高雄……。

仔細傾聽這首歌，聽著聽著，想像玉山，實在令人神往。

我不禁記起地球的彼端，有一座吉力馬札羅山，海拔5,895公尺，長年積雪，據說是非洲最高的一座山，在山頂覆蓋從未融化的積雪。海明威（Ernest M. Hemingway）曾經寫過，它的西峰稱為上帝的殿堂，在西峰的近旁有一具已經風乾凍僵的豹子屍體。豹子到這樣高寒的地方來尋找什麼，沒有人知曉。

同樣地，在台灣第一高峰的玉山山區，清朝時期吳光亮總兵曾留

下一座過化存神碑。過化存神是甚麼意思？令人百思不解的是，爲什麼要在這兒設立此碑？在荒寒的高山之巔或遙遠的步徑之旁，有甚麼虔誠習俗或安撫神靈的理由，設立這塊無人知曉的碑石呢？這也成爲玉山最神祕、最難以窺見，迄今無人尋獲的碑石。

這本《玉山仰望——新中橫時代》，不只寫這條路，也寫玉山。將玉山的古往今來，與新中橫的闢築做結合，這樣的氣度才會恢弘，格局才會遠大。新中橫不僅僅是公路從業人員的投入與努力，它更是台灣人對玉山日夜的憧憬與追尋。新中橫闢築時，適逢經濟建設與自然保育衝突的年代，我們看到人與大自然的抗爭，還有人與人之間不同理念的抗爭。

新中橫歷經長達12年的工期，還有迄今已逾24年的養護，絕不只是一般的工程。對於獻身這條公路的工程人員而言，那是一段驚險、苦悶、停滯、懸而未決的矛盾處境；對於當時方興未艾的自然保育運動而言，更是一段苦戰、抗爭、等待希望的日子。

那是一段活生生的過去，清楚明白，並不虛幻。

# 浮雲

# 1

玉山，標高3,952公尺，為臺灣第一高峰。日治時期稱為新高山（今玉山），因為位於日本新得的領土臺灣島上，而且是一座比日本第一高峰富士山（標高3,776公尺）還高的山峰，遂得此名。

## 望玉山

清代文獻裡，講述玉山最有名的一篇文章，即陳夢林所寫的〈望玉山記〉。啓始便說：

玉山之名莫知於何始，不接人境，遠障諸羅邑治，去治莫知幾何里。或曰山之麓有溫泉，或曰山北與水沙連內山錯，山南之水達於八掌溪。然自有諸羅以來，未聞有躡屩登之者。

但是玉山如何看見？盼了又盼，終於在冬末時出現了。

臘月既望，館人奔告，玉山見矣。時旁午，風靜無塵，四字清澈。日與山射，晶瑩耀日，如雪如冰，如飛瀑、如鋪練、如截肪。顧昔之命名者弗取玉韞於石，生而素質，美在其中而光輝發越於外耶？

玉山的山容到底如何呢？只看三座山峰的輪廓而已。

山莊巖瑰偉三峰並列，大可盡護邑後諸山而高出乎其半。中峰尤聳，旁二峰若翼乎其左右。二峰之凹微間以青，注目瞪視，依然純白。

然而，真貌瞬忽即逝，不久雲霧遮掩，失去蹤影，愈增添玉山的神秘之感。

俄而片雲飛墜中峰之頂，下垂及腰，橫斜入右，於是峰之三，頓失其二。游絲徐引諸左，自下而上，直與天接。雲薄於紙，三峰勾股摩盪，隱隱如紗籠香篆中。微風忽起，影散雲流，蕩歸烏有。<sup>1</sup>

在那個時代，攀登玉山，不可能。窺看玉山，不容易。

至於日治時期「新高山」的由來，係於明治30年（1897）6月28日，明治天皇賜給的名稱。因為玉山標高3,952公尺，為臺灣第一高峰。然而實際情況卻有些不明之處，亦即新高山是由主山與相鄰而立的四峰組成，更細分為東山、西山、南山、北山。根據1904年調查完成的臺灣堡圖（臺灣土地調查圖）以最高峰稱為新高山（新高主山）。1901–1909年臺灣總督府設立20廳的行政單位，新高山亦是各廳轄區的交界。從各廳望去，因視角的不同，最高峰不一定是新高主山。例如從斗六廳望去，最高峰反而是新高北山，又名斗六新高；從臺東廳望去，最高峰反而是新高東山，又名臺東新高；從嘉義廳望去，最高峰才是新高主山，又名嘉義新高。戰後，新高山更名玉山，東山更名玉山東峰，西山更名玉山西峰，南山更名玉山南峰，北山更名玉山北峰。

## 登玉山

明治29年（1896）11月21日，齋藤音作、本多靜六、石井八萬次郎等一行27人，是新高山第一批的探險者。接下來，明治31年（1898）12月26日，德國人史坦貝爾（Karl Stöpel）也登上新高山。明治32年（1899）11月，熊谷直亮探險

---

1. 周鍾瑄主修、陳夢林等編纂，〈望玉山記〉，《諸羅縣志》，南投：臺灣省文獻委員會，1993，頁259–260。



玉山主峰，最早期的玉山登頂照片，1900年4月11日



自玉山主峰望玉山南峰(左)、小南山(右)，最遠方為關山，1900年4月11日



新高山，12月6日，齋藤讓、山下三八郎、野田螺州登上新高山。但這些先期探險家登上的或許是玉山東峰，事實上第一位登主峰者為鳥居龍藏，他在明治33年（1900）4月11日成功登頂。

歷來登玉山的記遊文不乏名作，每個時期反應出當時的交通狀況，還有作者的遊程與心境。下雪，便是一種特殊情況：

（12月30日）早上七點，自八通關駐在所出發，到達新高避難所時正是早上九點，雖是個避難所，建物倒很好，是為登山客休息而建，這建物在此山中是一個珍貴的地方，在此休息的話，就不必擔心被凍死，但是如果過夜，一定要帶寢具。

我們終於決心登頂，這是一個一萬五千尺（約4,545公尺）的靈峰，冒著風雪，絕不可發生抵觸神威的事。既然來了，不登頂而折返的話，恐是終生的憾事，於是鼓起勇氣，勇往直前。到山頂有一百四十個彎道，這個數字是臺中州理蕃課算出來的，我們也不知此後的里程及時間，只以彎道為準而前進。其實腳很痛，呼吸困頓，勉強忍耐也不管用，只有邊數一個彎、二個彎來前進，不管是樹根，還是岩角，有任何可支撐的東西即作片刻的休息，抓把雪送入口中。

不久，出了森林邊緣，再往前就是偃松帶（即玉山圓柏），「富士標高」位於進入偃松開始的地方，據說「富士標高」正好與富士山等高，約一萬二千七百尺（約3,848公尺）。……日本各地的山頂高度也各別標示在適當的地點，相當有意思，而富士標高就是最有名的，而今建好新的道路就不再經過富士標高了。

終於越過偃松帶，雪也變多了，風淡淡然，似乎在啃咬著岩石。雪從下方吹上來，眼鏡被吹到看不到前方，嘴也要緊閉著，極為寒冷，連拂去外套上雪花的時間都沒有，該碰到的都碰上了。遠方山脊綿延，如果我們強硬前行而被吹入谷中，將是一件遺憾的事。在此無奈的時刻，坐在雪地，再做評估。兩個蕃人忽然大叫，警察也在那邊等著，只剩下鱒淵氏及我們，這時鱒淵氏勇敢地

日治時期八通關駐在所  
全景，登山者群集山徑  
旁留影，1930年代





玉山仰望——新中橫時代



從觀高西望玉山，最先見到高聳的玉山東峰，常被誤認為玉山主峰。最初的登山者多攀此峰，以為登上臺灣的最高峰，後來才發現錯誤。攝於2007年5月



從觀高西望玉山，遠處左方最高尖峰為玉山東峰，右方平頂卻是玉山主峰，近處裸露坡地為金門峒斷崖。攝於2007年5月

說：「上次森丙牛氏（森丑之助）來的時候，雨勢更糟糕，臺南一行三十人的情況雖然無雨，但風非常強」，「只是像今天冒著風雪的日子，倒是第一次碰上。」

他又說：「山頂就在那兒，山脊也走完了，沒什麼好說的啦！」雖說如此，前面只能看到二、三十尺（約6-9公尺），晦暗咫尺不辨，仰望山腹，大家說：「既然來到這兒，只有通往山頂啦！」大夥兒作了決心。的確是到了山頂近處，山道急直，絕壁處處，這裡可遠望主山的山腹，路途還算良好。終於到了九彎十八拐，見到山頂的三角臺，一鼓作氣而上，時刻正是十點半，早上出發到此正好三個半鐘頭。

總之，到了新高山頂。來臺時就一心想登新高，終於在今天實現了，冒著大風雪的危險，到此一萬三千零四十尺（約3,951公尺）的「日本第一高山」。高山雄姿何其偉大，但是今天是幸還是不幸，什麼也看不到，我們站的地方，不知是高還是低，天外孤懸，唯有囂然的風聲。在照片中看到的三角臺、巨岩、神祠，到此真是感到非常激動。神祠為石造的小建物，神祠下方風稍緩和，大家相視，互祝健在，站在新高神祠之前，拜了又拜。

千言萬語，無論怎麼說，我們終於登上新高，呼吸平復時，胸中仍是充滿歡喜的澎湃，站在峰頂，直到永遠……。

另一篇則是昭和9年（1934）的登山日記，是在盛夏的天候下攀登的。

（八月三十日）一早三點起床，由於感冒及空氣稀薄，食慾不振，到四點十分從新高下駐在所出發時，已恢復了元氣，到山頂只剩二十九町（海拔約3,261公尺），路並不太危險，但是比西山更加峻峭。踏上新高主峰的興奮，令人元氣百倍，前面的主山只有岩石及匍匐松而已，越接近山頂，山風越強，加上冷風，手腳頓失感覺。更往前進，越過幾個山頭之後，終於到達山頂，五點四十五分，達成多年來的心願，登頂成功。

新高山頂只有數坪大的岩石地，是臺灣最高的地方，風勢非常強，不允久留，此地海拔一萬三千三十五尺（約3,949公尺），在高度一千米之處的飛機看來只是一個小黑點，何況新高山的高度，足足有四倍高。

大約花了十五分鐘左右，看看遠處下方的臺中市、嘉義市、臺南市，也看見了日出，瀏覽萬尺以上的中央連峰，我們沿著新高山路下山，往臺中方面的道路整頓美觀，不像在西山所見的獨木橋，這裡有相當不錯的渡橋，水清山秀，如果說嘉義方面的溪谷像魔鬼的深淵，這兒倒可比擬為神仙的小調，葉先生褒以勝過朝鮮的金剛山，山腰一帶有一些未被命名的瀑布，有幾處垂懸而下的白色錦帶。七點十分，不覺疲勞地到達新高駐在所。八點再從新高駐在所出發，約莫半個小時到達八通關。

時至今日，攀登玉山也許不太難，但也不是人人皆可辦到，皆能實現。姑且不論實際攀登的壯舉，就是望一下玉山，也許就有某種欣悅與滿足，不是嗎？

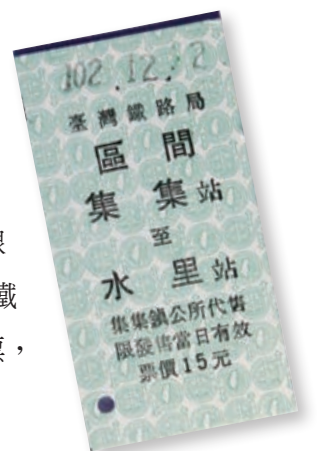
到底哪裡可以見到玉山？

有人說澎湖，有人說臺南四草，有人說花蓮縣富里鄉吳江國小，有人說花蓮縣玉長公路24.5K皆可看到，這在玉山的外圍，初遇時都不太相信。我自己是從中南部找起，在國道3的226K-230K（中二高草屯段），台16線12.5K-14.5K（集集至水里途中），八卦山的縣道139，南投市南崗路，縱貫鐵路的斗南至水上之間（旁側為省道台1線），還有集集支線的龍泉至水里之間都可見到。愈接近玉山，愈熟稔而清晰，信義鄉愛國村、羅娜村、新中橫監工站，還有阿里山區的龍頭、自忠，這可是天天都能見到玉山的地方。

玉山，以其百變神采，不斷幻異，真是太有魅力了。

## 集集線火車

從1922年1月開始營運的集集線火車，起自二水，止於車埕，全長29.7公里，是一條目前仍在行駛的地方線火車。集集線的前身為臺灣電力因應日月潭水力電氣工事而興建的外車埕線鐵道，今日已成為熱門的觀光鐵道，搭乘本線，可以買到名片式車票，猶有懷古風味。



很少有人知道，搭乘這條鐵道可以望見玉山。

從濁水站出發，靠近隘寮站（今龍泉站）時，隔著右側的濁水溪，遠雲之下，群峰之外，玉山出現了。先是迎來玉山北峰，在其右後方的突角才是玉山主峰。離開隘寮站，通過第一隧道，靠近集集站時，玉山再次出現。隨著火車前進，玉山北峰左方的山列隱去，右方的玉山西峰、玉山前峰、鹿林山、東埔山逐一跳出。

在集集稍事停留，走訪600年樹齡的樟樹神木，附近是集集神社的舊址。等待下一班車，繼續旅程。穿出第二、第三隧道，大約4分鐘後抵達水里站。<sup>2</sup>

這是日治時期的旅遊紀錄。

我在2013年12月2日，搭乘集集至水里的火車尋找玉山，往復4次。先是9:03從水里往集集，在桃花心木與蒲葵的交錯中，看到15–20秒的玉山，接下來都是累累卵石的濁水溪床。再搭9:49集集往水里的火車，在12分鐘的車程只有間斷的50–60秒能看到玉山。接著，跳上10:18水里往濁水的班次，但火車直到10:20才開車。車行2分鐘後，首見玉山，讀秒計程如下：先是主峰，接著是主峰與北峰，1分12秒進入第四隧道，1分25秒出第四隧道，二見玉山，只剩北峰，1分50秒，進入第三、第二、第一隧道，從此玉山失去蹤影。10:32，火車至集集。集集站完成於1930年，造型古樸典雅，但在1999年9月21日集集大地震中倒塌，後由企業認養方式進行原地原貌的重建工程，於2002年2月7日完工啓用，是全國最高知名度的木造車站。10:36火車再由集集開出，異常緩慢，先前回報有一部車輛卡在鐵軌，還好障礙迅速排除，在甘蔗田裡有警員不斷手搖紅旗警示，10:44至龍泉，此站前後便是有名的樟樹綠色隧道，10:51至濁水，正好遇到從二水駛往車程的對向車次在此停站，交接路牌。濁水站以簡潔的風格，候車室屋頂透明採光的設計為其特色。跳下火車，換搭這一車次續往水里，10:58至龍泉，11:07至集集，11:19至水里。再次讀秒計程：11:12–14，進入第一、第二、第三隧道，11:15北峰先出現，迅速進入第四隧道，接著北峰與主峰出現，然後北峰不見，只剩主峰，11:17，玉山被近山遮擋，消失蹤影。

---

2. 〈集集線，颯爽と行く旅の車窗風景〉，《旅と運輸會報》36號，1939年4月，頁4–5。



現在知道了，從濁水出發，經龍泉，再經集集，到水里的這段路程，只有那最後一刻，才能驚鴻一瞥發現玉山。就在快要抵達水里前，且慢，火車匆匆進入隧道，又出隧道，一個閃神，玉山出現又消失，只有短短60秒。就在你與朋友談天那一剎，就在你瀏覽沿途風光，無暇顧及遠方山脈，玉山來了又離去。好，你現在焦切尋找，但天候不佳；或者你手氣很背，被擠在靠山壁這一側，一溜煙，玉山跑掉了，追也追不回來。別灰心，這一次你搭上回程的火車，再全神貫注一下，莫錯過了。

玉山，在火車移動中，如飛靶般很難擊中。試一試運氣，我這麼想。



平靜的濁水溪面，最遠方為玉山主峰與玉山北峰，藏於群山之中，2015年1月

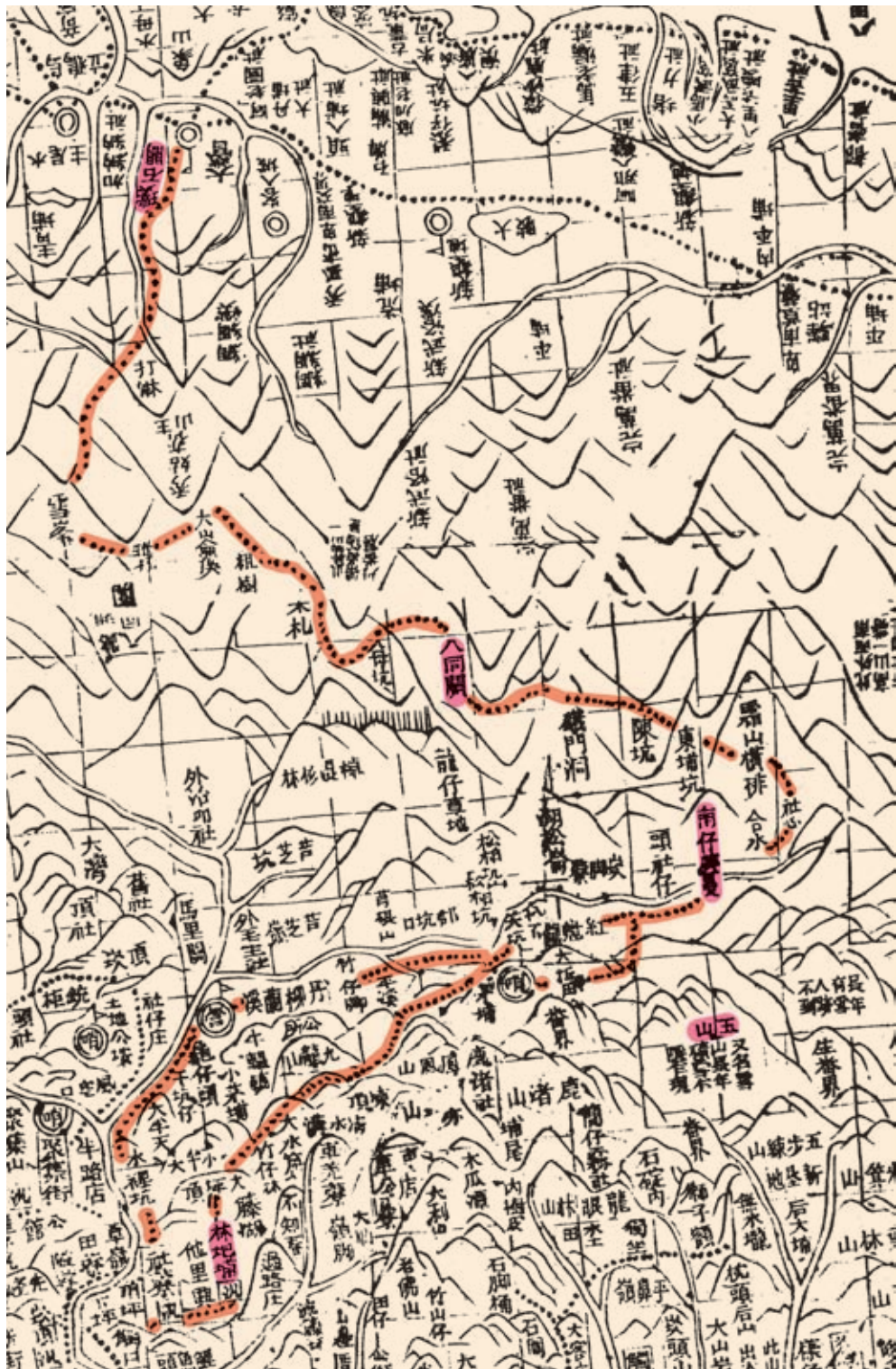
# 山通大海

## 2

### 吳光亮

總兵吳光亮在光緒元年（1875）農曆1月9日率兵2,000餘人由林圯埔（今竹山）開山東進，兵分二路，一經東埔蚋（延平里）、崎腳（延山里）、崎頭（初鄉）、大坪頂（鹿谷村），另一經社寮，轉而向南，二路在大坪頂會合，繼續向南，經大水窟（麒麟潭），至頂城（鳳凰村），這是第一階段，計1個月（1.9–2.6）。再由頂城出發，經鳳凰山麓（萬年亭衢碣）、平溪（清水溝溪上游）、大坵田（田底）、扒不坑（白不仔溪）、抵茅埔（愛國村），這是第二階段，計1個月（2.7–3.8）。從茅埔往南關路，經紅魁頭（風櫃斗）、頭社仔坪（新鄉）、南仔腳蔓（久美）、抵合水（同富村，和社溪右岸），這是第三階段，計1個月（3.9–4.8）。再從合水，經東埔社心（東埔一鄰）、霜山橫排（東埔斷崖對岸）、東埔坑頭（樂樂溫泉），這是第四階段，計1個月（4.9–5.8），此時另從牛輻轆（永興村）向南接至茅埔。接著繼續前進，經陳坑、鐵門洞、獅頭山、八同關（八通關駐在所的南方附近）、雞公山、八母坑（杜鵑營地下方溪底）、架札（水堀，大水窟池3,230公尺）、大崙溪底（米亞桑溪），至雅托（那那托克），這是第五階段，計3個月（5.9–8.8），此時另從牛輻轆向西接至社寮，向北接至水裡坑口。再從雅托前進，經打淋社（塔洛木社），同年農曆11月8日抵達璞石閣（花蓮玉里鎮），這是第六階段，計3個月（8.9–11.8），最後的路程採雙向開鑿，有19華里（約9.5公里）是從璞石閣開來。

中路八通關清古道工程共計投入兵工1,500名，外加工工及石工若干名，另



《臺灣前後山輿圖》的清八通關古道路線，自林杞埔（今竹山）出發，沿丹柳蘭溪（今陳有蘭溪），經南仔腳（今久美）、八同關（今八通關）至璞石閣（今玉里），1878年



清八通關古道，東埔至樂樂的石階殘跡，2002年3月1日



清八通關古道，東埔至樂樂途中，對岸為日八通關越嶺道，2002年3月1日



萬年亨衢碣，位於南投縣鹿谷鄉，2005年1月



開關鴻荒碣，位於南投縣集集鎮集集攔河堰附近，2014年10月



化及蠻貊碣，位於南投縣集集鎮，2014年10月

外僱用臨時工500餘名，總工程費耗資白銀1萬兩，路寬6尺（約1.8公尺），全長152.64公里，費時10個月。遇岩石便砌石築成階梯，遇溪流便鋪棧道，並於要地設置營壘。此道完成之後，清廷即刻廣募民眾，配合官兵屯墾，但拓墾政策因天然環境及原住民抵抗，成效並不好。又因山崩及布農族抵抗，古道維持20年就廢除。

目前，已由玉山國家公園全程修繕完畢，起點於東埔，終點於台30線起始的瓦拉米步道口，一般行程大約7-8天可走完全程。

吳光亮率兵開拓中路，闢建後山道路，途中曾題刻「萬年亨衢」、「山通大海」、「過化存神」3件石碣。目前，僅有「萬年亨衢」碣尚存，行書刻於高約7公尺，寬6公尺的砂岩上，此碣距地面140公分，邊框高150公分，寬223公分，旁邊還有兩道空框，未曾落款。「過化存神」於八通關，即雲林探訪冊碑碣上說：「過化存神碑，在八通關山頂，俗（稱）水窟碑，高7尺（約2.1公尺），寬3尺餘（約1公尺），前吳光亮立」，但今已無從尋覓。「山通大海」碣，已遭洪水沖失。

另外，還有「開闢鴻荒」碣與「化及蠻貊」碣。「開闢鴻荒」碣位於南投縣集集大橋旁思源亭左側下，相傳為同治13年（1874）吳光亮率軍辦理開山撫番所題，行書橫刻於高約2公尺，寬約12公尺之砂岩上，每字寬35公分，高41公分，間距8公分，目前以紅漆重繪。工程單位增加2億元經費變更大壩設計，時人笑稱石碣每字價值5,000萬元。由於淤塞造成河床升高，目前觀看「開闢鴻荒」係在木造的看臺上俯視，據耆老稱，早年可是從河床上仰看。

「化及蠻貊」碣位於集集鎮廣明里，從特有生物保育中心旁的小巷右轉進入約走850公尺即可到達，此石碣係光緒13年（1887），雲林撫墾局委員陳世烈所題。行書刻於高約2公尺，寬約3公尺的砂岩上，每字寬35公分，高41公分，間距8公分，目前以金漆重繪。上款：「欽命布政使銜署臺灣兵備道陳方伯撫番開墾處」，下款：「大清光緒十三年春雲林撫墾局委員陳世烈題」。上款署名「陳方伯」是指陳鳴志，方伯係布政使之雅稱；下款署名「陳世烈」，是雲林縣首任知縣兼雲林撫墾局委員。

此二碣的字體、大小、神韻均很類似，因此日治時期認為「開闢鴻荒」碣可能亦為陳世烈所題，只是沒有上款與下款，顯得較為倉促，是一件沒有完成的作品。



吳光亮，廣東英德人，原任廣東南澳鎮總兵。他於1874年得沈葆楨令後，即募得粵勇2千餘人來臺。1875年1月開始開鑿中路，自南投竹山貫通至花蓮玉里，以功授福寧鎮總兵。1877年8月，調臺灣鎮掛印總兵。1879年，他廣設義塾，頒〈化番俚言〉三十二條，啓迪後山諸番社，列出非常詳細的全銜：「賞戴花翎、賞穿黃馬褂、記名提督軍務、統領臺灣後山中南北三路諸軍辦理開墾撫番事務、鎮守福建臺澎等處地方水陸掛印總鎮、誠勇巴圖魯、帶尋常加三級吳」，哇，好大的官也。

## 尋碑記

1905年11月7日，尾崎秀眞（尾崎白水）一行從牛輻輳出發，經竹仔腳庄，過白不仔溪，上方爲樟湖山，再涉渡陳有蘭溪，遇十八重溪，抵山通大海碑。然後，再橫渡陳有蘭溪，經蘆竹楠溪（今筆石溪），朝楠仔腳萬社而去。

山通大海碑在十八重溪金銀山前，高六尺，寬三尺多，這是採訪冊上記載的。一般認爲，吳光亮在開鑿的道路上，選擇形勝之地刻字，聽說這碑至今尚有留存。爲尋找此碑，以譯員爲嚮導，尋覓所在。

其實這碑是沿著溪的左岸，在距離溪流約十幾步之處。我們一行先隔溪沿著右岸走，急湍水流沖下，兩耳宛如失聰一樣聽不見，除非越過此急流，否則終難覓得此碑。稍稍徘徊片刻，選擇急流之稍緩處，一行人以柺杖串聯扶持，前後相互照應，逐漸上岸。一步一步地如履薄冰，如一失足，則會變成水底亡魂，那可說是極危險的地方。碑石面向北方，是宛如大屋一樣的巨岩，碑面卻完全與採訪冊記載的不同。巨岩的中央，刻著橫六尺、高二尺的長方形匾額，並以5-6寸大的文字，正楷寫著「山通大海」四個字。雖經過三十餘年，塗在字面的丹紅色，至今點點殘留。很可惜的是，因臨著溪流，長年洪水沖刷，此岩下方已有崩壞，碑石顯著前傾，現在碑面至少有十度以上的傾斜。今後如再遇洪水，碑石將會跌入溪底，往新高山途中的這處古蹟將難以尋覓。

我認爲目前碑石所在的位置，無論如何都很難保存，計畫尋找類似的河床石類，再鐫刻碑面，其位置稍微再高一些，讓手摸不到。一行人中，烏健先生負責拓字，淡海先生已拍照了，不過因字面不清，又有反光，可能成功機會渺茫。我對此感到很可惜，今後的登山者再找到碑石時，很難想像是否留存昔日題字的痕跡？<sup>1</sup>

1906年11月13日，山田案山子一行由牛輻輳出發，經竹仔腳庄，過白不仔溪後，再涉渡陳有蘭溪，在右岸山腹看見掛有日本旗的防蕃警察，遂於旁側的崖下休憩吃午餐。下午1點從警察啓程，沿著溪流前行約一日里（約3.9公里），自左邊山峽奔流而來，名叫「十八頂溪」（十八重溪）。根據藤井警員說，此溪回溯2日里（約7.8公里）處之左岸山腰，有稱爲「十八頂溪社」（十八重溪社）之蕃社，屬於濁水蕃之郡大社，有10戶，44人，土目叫「ARIPAN WANKIRAAN」。從這蕃社再進去之深山一帶，可見矗立天際的茂密老杉，形成一片深山密林，自古以來被禁止砍伐，現在已被編入農科大學的練習林，這是一行中該大學的書記青木氏親口說的。

由此附近逐漸穿過溪谷，仰望兩岸峭壁，高聳屹立，堵塞河床之岩石，非常巨大，流經此處的奔流更加急湍，宛如雷音一時撞擊。不久，一行人已在左岸，但吳光亮開鑿中路紀念之「山通大海」碑，還是沒找到，爲了橫過湍急的奔流險灘，水底石頭滑溜，寸步難行，時常滑倒，令人驚惶失色。很幸運地無人落單，皆平安上岸，再往前走幾十尺，終於抵達碑石下。

碑石面向溪流，稍傾向前方，是一塊高二丈、寬三丈之巨大岩石，從岩面中央稍向上方處，橫刻有「山通大海」四個大字，尚保有丹紅色的清晰色彩。小林、高木等兩人即在此擺放三角架，合照留念。一行人在碑下小憩20分鐘，續往楠仔腳萬社而去。<sup>2</sup>

---

1. 白水，〈新高山紀行〉（十四），《臺灣日日新報》，1905年12月8日，第3版。

2. 山田案山子，〈新高行〉（九），《臺灣日日新報》，1906年12月31日，第3版。

## 佐藤春夫

大正9年(1920)夏天，作家佐藤春夫曾至臺灣一遊，他來到了集集。

9月19日，走出集集的街道時，人們都朝著我看。我們一行，有兩個抬轎的苦力，另有一個是隨時準備輪替的苦力。加上打從昨天就一直招待我的那個中年紳士——聽說是電力公司的這個工程區域的監督——以及另外一個負責拿便當和茶水的年輕工人。有這麼一大群隨從跟著，可以想像我有多神氣吧！我們一行人，沿著濁水溪河岸的道路，溯行而上。很多地方因前些日子的漲水而崩崖。當我們走下一個崩崖到乾河床上時，年輕工人有心要提醒我注意似地對著監督說：

打從這裡可以看到新高山哩！<sup>3</sup>

依他手指的方向望去，從對岸的山與山之間可看到兩座山，再從那兩座山之間，隱隱地可看到兩座似如夫婦並列而立的山峰。從這裡看過去，看起來較高的，事實上是比較低，而較低的乃是主峰。從阿里山看過去的話，就可以看的很清楚了。

跟從阿里山看，景象差異可真大啊！<sup>4</sup>

最後一句話，年輕工人好像是自言自語似地帶過去。這個工人大概尚未二十歲吧，監督則是來臺灣才半年左右，當然還不知道阿里山。中途，在一個名為第某區事務所的地方下轎休息了。水社事務所的監督特意到這裡來迎接我。

從水社來的監督好像是個頗富話題的人。對我說：看過了刻著「化及蠻貊」的大石頭了沒？這太遺憾了。要是我跟您一起，一定告訴您呢！對了，就在還沒有到達可以看到新高山(今玉山)的河床之前的路邊，是一個巨大的石頭——寬約1丈，高有5尺(約1.5公尺)左右吧。上面刻著光緒13年立的。<sup>5</sup>

---

3. 佐藤春夫著、邱若山譯，〈日月潭遊記〉，《殖民地之旅》，臺北：草根出版，2002，頁60。

4. 同上。

5. 同上，頁61。

## 本山文平

大正10年(1921)2月，水裡坑至楠仔腳萬(今久美)，約6日里(約23.4公里)，道路尚未開鑿完成，經過溪底或山腳，稍屬惡路。楠仔腳萬至東埔約3日里(約11.7公里)，3月底開鑿完成。同年3月31日，八通關越西段竣工。

大正11年(1922)3月，新高登山道路(水裡坑至楠仔腳萬)改修，架設蘆竹湳溪(今筆石溪)、十八頂溪(今十八重溪)、陳有蘭溪等十數座鐵線橋與木橋，總經費預計82,000日圓，5月完成。

大正14年(1925)6月17日，新高郡守今井昌治建立新高祠，在新高山頂建了一座石造的新高神社。7月8日，臺中州知事本山文平開始新高山之行，他從臺中出發，至水裡坑，經過龍神橋，到內茅埔(今信義)，受到暴風雨影響，溪流暴漲，道路崩潰，宿內茅埔。9日，早上八點出發，過稜威橋(陳有蘭溪吊橋)，在陳有蘭溪左岸，與十八重溪合流點附近，一行人與山通大海這塊著名的石碑合影拍照，這石塊高約6尺(約1.8公尺)，周圍約30尺(約9公尺)，約近中午至楠仔腳萬社(今久美)，再抵東埔。10日，受颱風環流影響，滯留東埔。11日，至八通關。12日，自八通關登頂玉山，再順原路下山，宿八通關。

本山知事一行。十二日午前四時五十分。由八通關出發。新高郡下代表蕃人四十餘名偕行。自八通關。至絕頂約三里程。因八日來之暴風雨。沿途破壞。乃先發道路補修隊。急造假道路。一行元氣旺盛。午前九時。至絕頂。于前月新建山祠。供神饌。知事以下蕃人等。均皆參拜。斯時也。天氣晴霽。偉觀之山嶽。映于眼簾。乃由知事發聲。三呼天皇陛下萬歲。眾和之。十時半。就途下山。至下午二時。無事抵八通關。<sup>6</sup>

本山文平一行人13日宿楠仔腳萬社，14日宿集集，15日回抵臺中，這次新高山之行，便是視察這項工程。此時，水裡坑至東埔的輕便軌道(臺車)尚未鋪設，

6. 〈知事登新高絕頂〉，《臺灣日日新報》，1925年7月14日，第4版。

全憑步行，依著改修後的八通關越道路前進，但沿途的吊橋皆已架設完成，無需行走溪床。

## 失去的風景

「山通大海」碣，原鑄於金銀山前陳有蘭溪畔石壁，位於陳有蘭溪左岸十八重溪吊橋（即今之新中部橫貫公路新建之陳有蘭溪水泥橋）下游約200公尺處，正書山通大海四字，字徑約18公分，字距約25公分，其文意為山海交通，暢達自如之義。1959年八七水災之際，該石碣遭洪水沖失埋沒，雖經二次挖尋，均無所獲；1988年由南投縣政府另覓巨石重刻，不料，2001年桃芝風災，筆石溪爆發土石流，大量土石流入陳有蘭溪，重刻石碣也遭土石流吞沒。「山通大海」碣兩度遭淹沒，南投縣政府2012年在筆石橋附近重建，兩顆巨石分別鑿刻山通大海原碑拓本及經歷的風雨滄桑，這便是現在的模樣。

吳光亮開闢由林杞埔（南投縣竹山）翻越玉山山脈及中央山脈至璞石閣（花蓮縣玉里）的前山通後山的中路，也就是八通關清古道。但璞石閣是在花東縱谷中，如何「山通大海」呢？原來，吳光亮續開玉里鎮安通翻越海岸山脈，抵達太平洋岸長濱鄉竹湖村的安通越道路，才算真正完成了山通大海的壯舉。時至今日，吳光亮留下的三件石碣，目前僅存「萬年亨衢」碣。人，總是追尋失去的風景，新中橫因為伴隨著八通關古道，有了更深更悠遠、迷人又令人費解的魅力，不是嗎？

(海大運山'刻'即'際'盤'開'塔'道'街'橋'亮'光'是'五'運'我'所'稱'謂')



山通大海碣，1920年代



山通大海碣，左方著黑色官服，戴眼鏡為臺中州知事本山文平，1925年7月9日



1988年南投縣政府在陳有蘭溪覓石重刻「山通大海」碣





2012年南投縣政府在筆石橋附近重刻「山通大海」碣

# 龍神

# 3

## 往水裡坑<sup>1</sup>

陳有蘭溪名由來有數個，最可信者，根據1878年出版的《全臺前後山輿圖》，圖中標示的地名為丹柳蘭溪，以閩南語發音和「陳有蘭」相似，故可推知DANYULAN之音實為原住民語地名，而丹柳蘭、陳有蘭均係音譯，原地名意義不明。明治43年（1900）4月15日，烏居龍藏、森丑之助、加上日警和阿里山蕃人，從東埔社啓程沿著陳有蘭溪岸往北前行，午後一點抵達楠仔腳萬社（今久美），這是屬於阿里山蕃的一個蕃社，在此留宿。

那個晚上，有很多螢火蟲在附近飛舞。<sup>2</sup>

16日從楠仔腳萬社出發，經過Rotelan社臺地（羅羅娜社，今羅娜），再次向陳有蘭溪下降。行行復行行，經過茅埔（內茅埔，今信義鄉愛國村）。午後4點，走入牛輻轆庄（今永興社區），森丑之助寫道：

從牛輻轆庄到集集街，一般都先乘竹筏到對岸，但是船夫打獵去了，找了半天才找到一個苦力操舟。渡船口一帶人煙稀少，午後五點才抵達社仔庄（今水里

---

1. 水里舊名「水裡坑」，日治時期原屬新高郡集集街。戰後初仍為集集鎮所轄，1950年7月1日獨立設水裡鄉，1966年8月1日改稱水里鄉。

2. 森丑之助著、楊南郡譯，〈臺灣蕃地探險日記〉，《生蕃行腳》，臺北：遠流出版，2000，頁276。

鄉社仔)，借宿於當地的警察出張所。今天一共走了七日里（約27.3公里）的路。<sup>3</sup>

4月17日早晨，一行人從社仔庄出發，11點抵達集集街，在辨務支署休息了一下，就向林圯埔（今竹山鎮）動身。途中，再次乘竹筏過溪，上岸後走上平坦的大路。這是一趟順著陳有蘭溪而下的旅行。

## 往東埔社

這一年8月，鳥居龍藏與森丑之助從集集往東埔，沿八通關古道而行，算是一趟追溯陳有蘭溪源頭之旅。8月12日，一行人從集集街出發，快到社仔庄的時候，通事Subari說：

從社仔庄要直接到對岸的牛輻輳庄，水很深，很難涉水過去，非用澡盆之類的渡具不可，剛好牛輻輳那裡有個親戚，讓我先下到溪畔，叫親戚把收穫稻子要用的大木桶（摔桶）送過來，當做渡溪的工具。準備好了，我會鳴槍，你們聽到我的槍聲再下來就可以。你們在社仔派出所等我好了。

在派出所等候半天，還是沒有槍聲。在焦急不安的心情下，鳥居、森等人走出社仔，沿著田埂到溪畔。Subari已經取得了大木桶，他和2、3個蕃人從對岸推著木桶向鳥居等人游泳過來。溪水急而渾濁，一如其名。這時候，太陽正要沒入西山，景色顯得淒艷嚇人。<sup>4</sup>

Subari對鳥居龍藏說：「準備好了，上木桶吧。」<sup>5</sup>

鳥居、Subari的妻子、小孩和通事的妻子4個人跳進木桶內，Subari和2、3個

3. 同上，頁277。

4. 鳥居龍藏著、楊南郡譯，〈臺灣中央山脈之橫斷〉，《探險臺灣》，臺北：遠流出版，1996，頁384。

5. 同上，頁385。

蕃人馬上用力地一面游泳，一面推著木桶前進，木桶隨著流水，自上游斜斜地漂流到下游的方向，隨即被溪水直沖到下游。Subari的妻子看到急流，臉色發青，緊抓著鳥居的手臂，用蕃語念著禱告詞：

保佑安全通過，安全通過！<sup>6</sup>

幸而木桶衝過急流，抵達對岸了。後面還有森、安井，以及行李等等要過溪，所以大木桶一共來回了5、6次，才把全體人員和行李送到對岸。上岸後，由Subari帶路到牛軋轆庄。當夜一行人在Subari的親戚家過夜。他的親戚準備了當地最高級的漢式酒食款待。鳥居寫道：

牛軋轆是漢人的村落，人口和社仔庄差不多，本來是很繁榮的村子，到了日本領臺的年代，開始沒落了，但是屋內仍可以看到豪華的陳設。牛軋轆位於濁水溪南岸，是最深入山區的漢人部落，由牛軋轆為起點，即進入陳有蘭溪的範圍，溯行陳有蘭溪，可以到蕃地。它在濁水溪本流和其支流陳有蘭溪的匯流點中央，海拔一千二百尺（約364公尺）。<sup>7</sup>

8月13日清晨5點出發，鳥居一行人開始走上急坡，不久登上標高1,550尺（約470公尺）的山頂，比山下的牛軋轆高出350尺（約106公尺）。這一帶的植物和濁水溪北岸所見差不多一樣，但是楓樹特別多。從這裡下降，便到一個漢人的村落，戶數只有8、9戶。通過這村落便到陳有蘭溪畔，小徑穿過茂密的茅叢，因為陳有蘭溪有很多支流，一行人數次通過被茅草掩覆的小溪，有時走進寬大的河床，這樣反覆數次，過了中午抵達一個突稜下有樹蔭的地方休息，海拔2,100尺（約636公尺）。鳥居一行人由此續行，是上坡路。午後4點左右，已近楠仔腳萬社。

今天的天氣不好，不然可以從陳有蘭溪的溪床仰望新高山。<sup>8</sup>

---

6. 同上。

7. 同上。

8. 同上，頁387。

繼續前行，陳有蘭溪的東岸有一條支流匯入，叫做十八重溪。據說（總兵）吳光亮從這裡開鑿一條通後山的道路，就在溪畔一塊砂岩上刻「山通大海」4個大字，以紀念他開通橫越中央山脈的橫貫路，起自前山，通到後山那邊的大海。再前行十町，便到楠仔腳萬社丘陵下，已經是午後5點，決定今天只走到這裡，選擇陳有蘭溪畔的巨石，做為露宿之地。蕃人砍下了一把一把的茅草，鋪蓋在兩塊岩石之間，也用茅草做幾個臨時的雨棚，分為2、3個小組各自爬進雨棚下過夜。蕃人也迅速地起灶做飯。這裡標高2,600尺（約788公尺），比牛輻轆高出1,400尺（約424公尺）。入夜後蕃人撿來枯木，升起營火，讓大家能熟睡一晚。

8月14日，晴天。鳥居一行人吃過早飯後於五點出發。太陽還沒升起，沿溪前進，左右都是山，全身沐浴在清涼的晨風中，感覺舒爽極了。不久，通過阿里山蕃楠仔腳萬社與和社的山丘下。午前11點，升到標高3,100尺（約939公尺）處，從這裡前往布農蕃的東埔社，有一個天然的峽谷關門，可以說是進入東埔社地界的門口，在這裡休息並準備午飯。吃過午飯以後，沿溪走一日里不到的地方，已是東埔社山丘下，爬坡五、六町就到東埔社，標高4,250尺（約1,288公尺），時間是午後5時。

## 沿溪床前進的總督

明治41年（1908）3月20日至4月6日，佐久間總督至阿里山、巒大山、埋石山巡視。24日從阿里山出發，宿和社溪上游。25日，經和社，宿楠仔腳萬社。26日，經牛輻轆庄，宿社仔。

3月24日，早上8點半，由阿里山起程。天朗氣清，出小笠原山東山間之佳處，乃登危峰。再行於林道，約下1,000尺（約303公尺），達曾文溪和社溪之分水嶺，阿里山之境界，於斯已盡。約下2,000尺（約606公尺），出一溪流，是為和社溪之上流，於岩角休息，吃便當。更沿溪而下者十數町（約1-2公里），抵和社溪頭，時已下午3點半，在溪畔搭帳篷宿營，海拔仍有5,000尺（約1,515公尺）。



楠仔腳萬（今久美）駐在所有高密的竹柵掩護，1908年3月25日



佐久間左馬太總督一行在陳有蘭溪床短暫休息，1908年3月26日

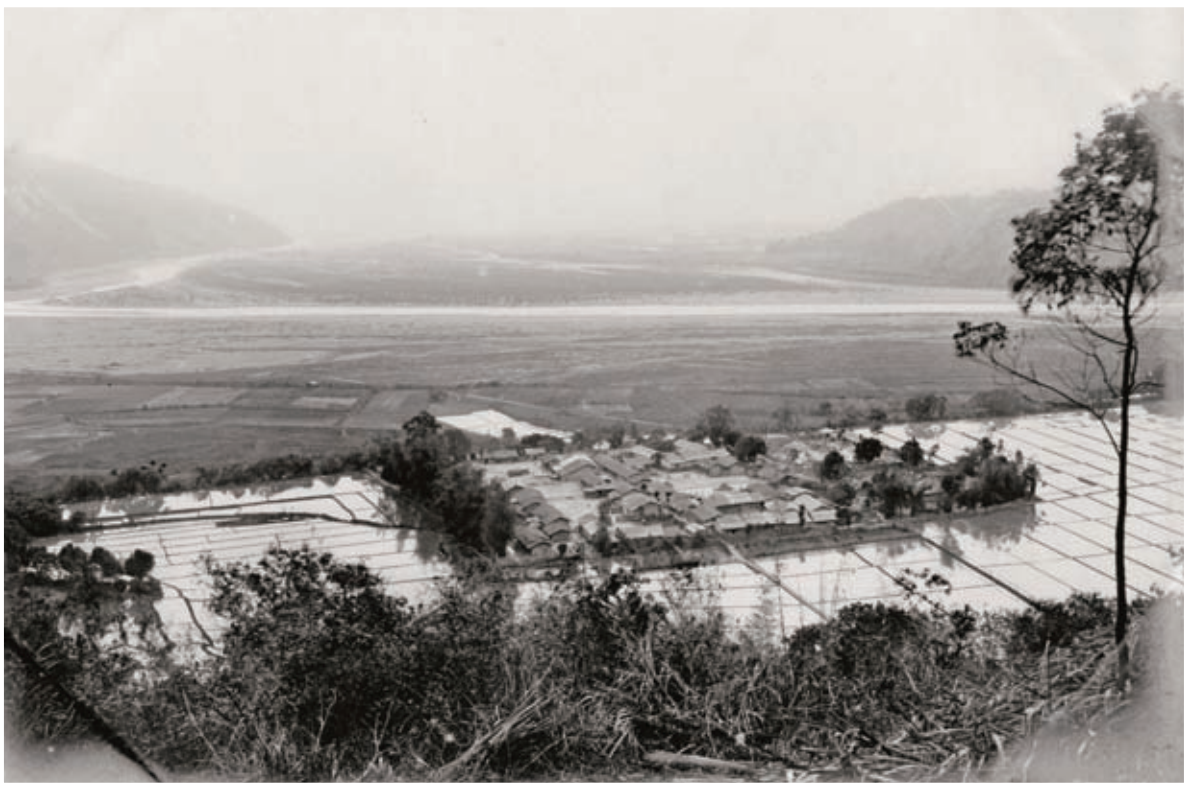


自楓樹臺南望陳有蘭溪床，1908年3月26日





現今陳有蘭溪床不斷擴大切割，昔日楓樹臺下的水田已消失蹤影，2014年4月



自楓樹臺北望牛軋轆（今永興社區），四周為水田圍繞，更前方為濁水溪，1908年3月26日



現今永興社區的屋舍增多，水田亦消失無蹤，2014年4月



濁水溪與陳有蘭溪交會口，未築龍神橋之前，1908年3月26日



現今的濁水溪與陳有蘭溪交會口，築有龍神橋，2014年4月





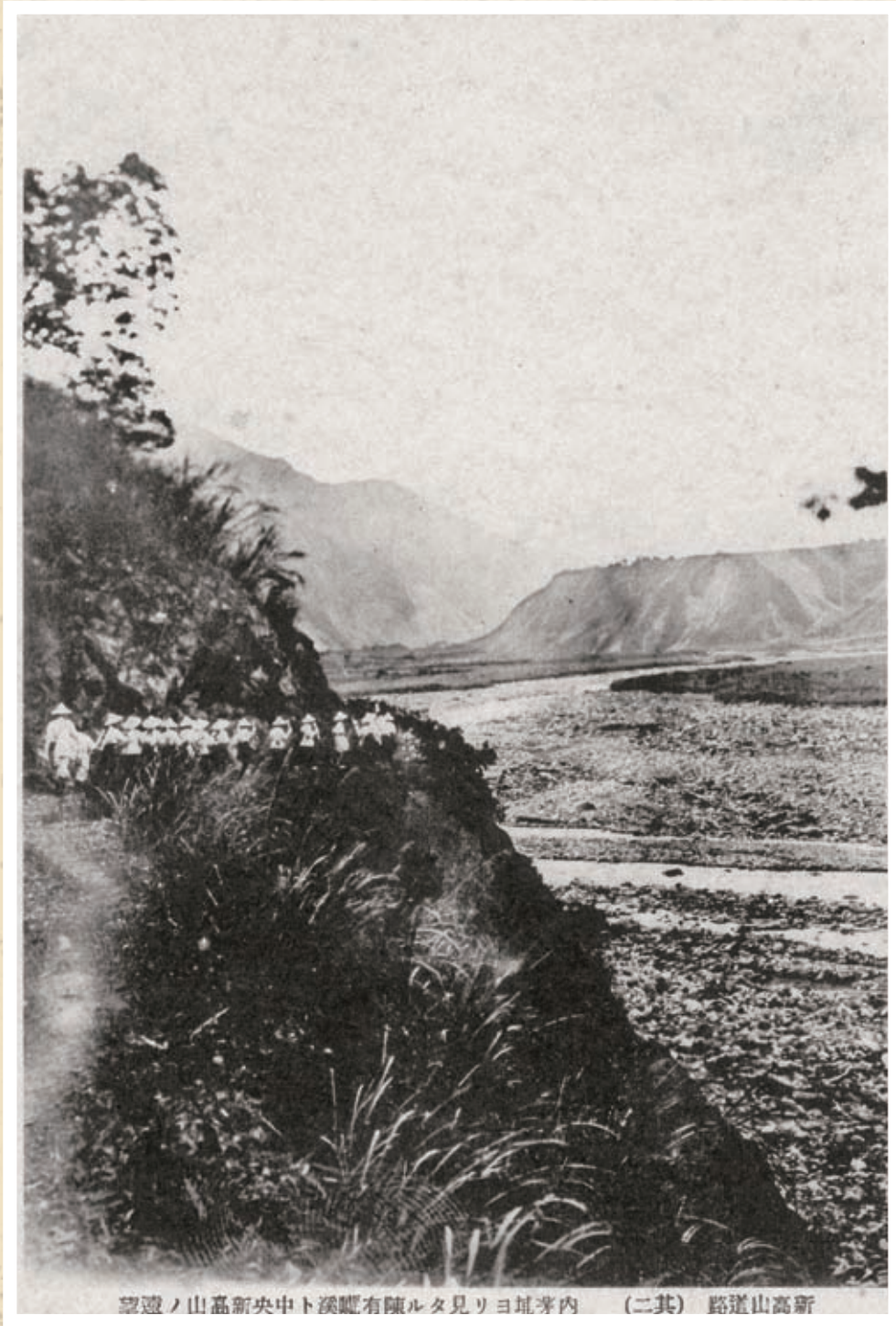
3月25日，早上7點鐘起程，沿溪而行，該和社溪係發源於兒玉山，遠流與陳有蘭溪會合。不久，山路峻急難以形容，總督以次隨行者，俱各下乘，徒步以行。既而出溪畔，岩角縱橫，彼此跳躍，辛苦以行，約經2小時，身倦足疲，於是小憩。再行3小時半，至小溪埔，憩於石上，吃便當，是處有和社蕃人捕魚。到了下午2點半，抵和社，該社人口147人，恭候於道，於是攝影紀念。更下約有十町（約1,090公尺），是處係和社溪流注陳有蘭溪之地點，水略帶灰色。至下午4點半，抵楠仔腳萬社。此日行程約7日里（約27.3公里），常在亂山叢樹中，溪流曲折，或激而為瀑，或注而成潭，千變萬化，奇妙無窮。楠仔腳萬社戶數45，人口160餘，住屋皆繞竹籬，外部斜削成尖，銳利如錐，蓋藉以防郡大社之來襲也。此處海拔2,800尺（約848公尺），溫度華氏76度（約攝氏24.5度），停午有華氏82度（約攝氏28度），如逢夏時也。

3月26日，上午7點半出楠仔腳萬社，此社與和社合稱為鹿株大社。自是沿陳有蘭溪而下，經2小時許，小歇片時，以聳立雲際，殘雪點點之斗六新高山（玉山北峰）為背景，一同攝影。至11點半，抵郡溪與陳有蘭溪會合之溪埔，此處在明治39年間（1906）蕃害頻仍，尾崎秀真（尾崎白水）欲登新高，曾經此地。既至牛輻輳，已下午2點，各戶咸揭國旗，表歡迎之意，是處為陳有蘭溪與濁水溪合流地點。遙望隔溪，笋仔林山屹立於前，垂手可撫。此山川，此村落，宛如圖畫。此岡陵楓樹極多，因名之曰楓樹臺。更下渡濁水溪，已是南投廳治下，能勢廳長候迎於此，自是警官壯丁嚴為戒備，每約50步，有1名鴟立道旁。至下午4點鐘，抵社仔庄。<sup>9</sup>

27日，從社仔出發至巒大山視察，宿藤田組伐木事務所。28日，登至8,000尺（約2,424公尺）視察伐木作業，宿吐勳溪（今卓棍溪）。29日，至埔里社。這次巡視，同行者有川上瀧彌與森丑之助等人，總督府曾將照片集成相簿，題為《明治四十一年臺灣奧蕃社の駐警治安防備施設と主要山嶺の實踏調査狀況寫真帖》，但

9. 北仙生，〈雜報，隨轅紀錄〉，《臺灣日日新報》，1908年4月1日，第2版。





往玉山途中，女學生登山隊伍穿裙子，戴斗笠，沒有登山背包，右方為陳有蘭溪，最右方為新鄉臺地，1930年代

並未出版。這組照片正好看出道路未闢前，仍靠步行時代的清八通關古道、日八通關越的路況，甚至呈現了新中橫未闢之前的狀態。橫渡濁水溪最初並沒有橋，靠的是竹筏，後來搭設竹橋木橋，卻是臨時短暫的設施，遇大水就沖毀。

步行，是最主要的交通方式。但夏季颱風來襲，洪水暴發，連步行河床也不可能。1909年7月，臺灣日日新報記載：

自斗六廳林杞埔方面赴新高山通路，有楠仔腳萬、和社、東埔社等，皆有濁水溪支源陳有蘭溪上流沿岸，例年若至夏季，溪流漲滿，交通杜絕。為此楠仔腳萬社警察官派出所員困苦不勝。<sup>10</sup>

該年7月，一戶直藏博士一行人為勘查玉山建設天文臺計畫，本擬取道楠仔腳萬，經和社，至東埔，再登玉山，因交通斷絕，遂改從嘉義，經達邦，至玉山。

## 臺灣杉與巒大杉

有二種很重要的特有植物與新中橫有關，一是臺灣杉 *Taiwania cryptomerioides* Hayata，命名依據的模式標本採自烏松坑，即新中橫的西側山區；另一是巒大杉 *Cunninghamia konishii* Hayata，命名依據的模式標本採自巒大山，即新中橫的東側山區。

臺灣杉又名亞杉，是唯一以 Taiwan 作為屬名，為杉科的針葉樹，臺灣特有种，樹高可達90公尺，幹徑3公尺。新枝葉鑿狀，老枝葉鱗片狀，尖硬刺手。

1906年7月23日，早田文藏發表臺灣杉新屬新種於《林奈學會雜誌》*The Journal of The Linnean Society* 37(260):330-331，引用的是小西成章1904年2月採於烏松坑的標本，靠近玉山的山坡，海拔2,000公尺。

小西成章於烏松坑採集的這份標本，現藏於東京大學小石川植物園標本館。這標本的臺紙上，貼有二段成熟果枝（一大一小）與二段營養葉枝（一大一小）。二段

---

10. 〈交通杜絕〉，《臺灣日日新報》漢文版，1909年7月2日，第2版。

成熟果枝採自烏松坑，其中較大的枝條綁有小布條，以毛筆書寫採集時間地點。另二段營養葉枝是1902年6月14日採於臺東方面馬太鞍溪上游溪底，海拔1,740公尺，其中較大的枝條亦綁有小布條，以毛筆書寫採集時間地點。但臺灣杉的正模式標本Holotype，是指採於烏松坑的那二段成熟果枝。在臺東馬太鞍溪上游，是小西成章最早的採集記錄，但僅有營養葉枝，沒有成熟毬果。可見早在1902年6月，小西成章便已發現這特殊的樹種，只是一直等到1904年2月，才在林杞埔方面的烏松坑採到成熟果枝，再一併送交早田文藏鑑定。

烏松坑在那裡？

自台21線95K+600的筆石橋前，右切上去，順著新鄉部落聯外道路，朝北可至新鄉，朝南可至羅娜與久美。朝南行，進入羅娜部落深處，這裡有一條亞杉坪林道。亞杉就是臺灣杉，沿著亞杉坪林道上山，直抵鞍部，附近即烏松坑山，海拔2,268公尺。烏松坑山位處阿里山山脈的北稜，西側為杉林溪、溪頭、鹿谷，東側為牛稠坑、坪瀨、木瓜坑，至今仍可散見臺灣杉族群，是臺灣杉的故鄉。

但是，臺灣杉最早由誰採得？

在東京大學小石川植物園標本館裡，目前能看到最早的採集紀錄是1900年鳥居龍藏在玉山(monte Morrison)採得，共有2份，這是比小西成章更早的標本，但是當時被當作未定名的柳杉屬植物(*Cryptomeria* sp.)處理。

命名者早田文藏曾多次來臺，他是否曾採集臺灣杉標本？在臺灣，未能見到早田文藏親自採得的標本，遍查文獻亦無，真是令人百思不解。

這個謎題終於在東京大學小石川植物園標本館獲得解答。原來，早田文藏有三份臺灣杉標本：二份是1912年採集(可能為1月，在阿里山)；另一份是1916年4月6日，採集地為勞水坑。

巒大杉又名香杉，烏杉，為柏科的針葉樹，臺灣特有種，樹高可達50公尺，幹徑2.5公尺。葉線形略呈鐮狀彎曲，在枝條上排列參差，葉片質軟觸摸起來較不刺手。

1908年3月28日，早田文藏發表新種於《園丁紀事》*The Gardeners' Chronicle* III. 43:194，引用的是小西成章1907年在巒大山海拔7,000尺(約2,100



臺灣杉模式標本，中央的營養葉枝是1902年6月14日採於臺東方面馬太鞍溪上游溪底，成熟果枝是1904年2月採於烏松坑，皆為小西成章採集，現藏東京大學小石川植物園標本館



戀大杉模式標本，小西成章 1906 年 7 月採於戀大山，現藏東京大學小石川植物園標本館

公尺)採集的標本。1906年7月,小西成章在巒大山首先採得巒大杉,在東京大學小石川植物園標本館指定為正模式標本Holotype,館章編號H92-1 11。1907年5月,小西成章又在巒大海拔7,000尺(約2,100公尺)採得帶有雌毬果的巒大杉,採集號2681,在臺灣大學植物標本館TAI,指定為等模式標本Isotype。不過那時,應該不知道這是甚麼植物,只感覺可能是新種。

2個月後的1907年7月30日,森丑之助也來到巒大山,採集了大葉楠、瓊楠、木荷、大葉苦槠等植物,同時也採集巒大杉(流水號013514,在臺灣大學植物標本館),不過卻是一般標本,命運真是不同呀。

1908年8月,早田文藏來臺灣。8月9-10日,川上瀧彌、森丑之助、早田文藏一起去巒大山,採得了臺灣二葉松、臺灣華山松、巒大花楸、巒大菝葜、巒大香桂、巒大雀梅藤、巒大金絲桃、巒大越橘、紅毛杜鵑、森氏杜鵑等植物。在東京大學小石川植物園標本館有一份川上與森共同採集的巒大杉標本,早田文藏沒列名,真是太奇怪了。

早田文藏最後還是在東京大學小石川植物園標本館留下巒大杉的標本,一份是1912年採集(可能為1月,在阿里山);另一份是1916年4月12日,採集地為溪頭;早田文藏還有二份1916年4月7日的標本(學名標示川上氏杉 *Cunninghamia kawakamii* Hayata, 現已併入巒大杉 *Cunninghamia konishii* Hayata),採集地為車軌寮。

巒大山在哪裡?

自台21線80K附近,新山橋前左轉進入人倫林道,前行通過17K的林務局人倫工作站檢查哨,至海拔1,550公尺的登山口,循西北稜往三角點。由登山口到三角點,需爬升1,500公尺,輕裝上行約需6小時,回程4小時。昔日的巒大山,就是指西巒大山,海拔3,081公尺,百岳列名97,因位於布農族巒大社西方而得名,隨林業資源枯竭,1966年停止伐木。

巒大山最早從1904年由鹿島組開始伐木,1908年藤田組接手,主要樹種為紅檜、臺灣扁柏、鐵杉、臺灣五葉松、巒大杉等。木材伐取後,以木馬道拖運至巒大山與治卯山鞍部,再以長達4公里的滑道下至卓棍溪(杜郡溪、吐勳溪),然後藉濁



巒大山伐木作業的滑道，總長4里，1908年3月28日

水溪漂運至二水上岸貯木，最後以鐵路運送。從卓棍溪至二水，需趁每年4月中旬至9月中旬的豐水期，這段距離需漂運28–60天。<sup>11</sup>

藤田組接手後，擔任鋸匠運夫的日本人有120–130名，本島人有160–170名。上等木材輸日本，以東京、大阪、馬關最暢銷，中等以下銷本島，臺灣製糖會社及鐵道部需用尤多，搬出物大抵運至臺北。<sup>12</sup>

巒大杉的發現地與生產地，就在目前很難抵達的西巒大山。

## 龍神鐵線橋

明治44年（1911），開鑿新高理蕃道路，3月21日龍神鐵線橋（吊橋）竣工。臺灣日日新報如此記載：

開鑿道路為理蕃上最必要之事，年年進步，在最近竣工之道路，其在南投廳者，自牛輻輳經內茅埔及楠仔腳萬社，至東埔社，約八里七町（約32公里），其間架設木橋八處，此外架設於濁水溪陳有蘭溪合流點之鐵線橋，百二十間（約218公尺），於二月七日起工，三月二十一日竣成。<sup>13</sup>

陳有蘭溪與濁水溪合流點的橋梁就是龍神橋。龍神橋因理蕃道路而興建，從此往東埔玉山的路線不再經過牛輻輳庄（今永興社區），也不需擺渡了，在頂崁至豐丘的路線遂依著陳有蘭溪的右岸而行了。自水裡至和社東埔的交通迭經幾番變遷，最初全憑步行走溪床，1911年闢建新高理蕃道路，沿途架設龍神鐵線橋與8座木橋，方便步行連絡。即使如此，從水裡坑至東埔，需住宿內茅埔（今信義）或楠仔腳萬（今久美），需時2天。

大正8年（1919）6月15日，在大批武裝警察的警戒下，八通關越警備道路西段（楠仔腳萬至大水窟）正式動工。南投廳開鑿自楠仔腳萬至大水窟約28日里

11. 金平亮三，〈巒大山伐木事業〉，《臺灣農事報》第54期（1911.5），頁1–3。

12. 〈藤田組採檜況〉，《臺灣日日新報》1911年5月6日，第2版。

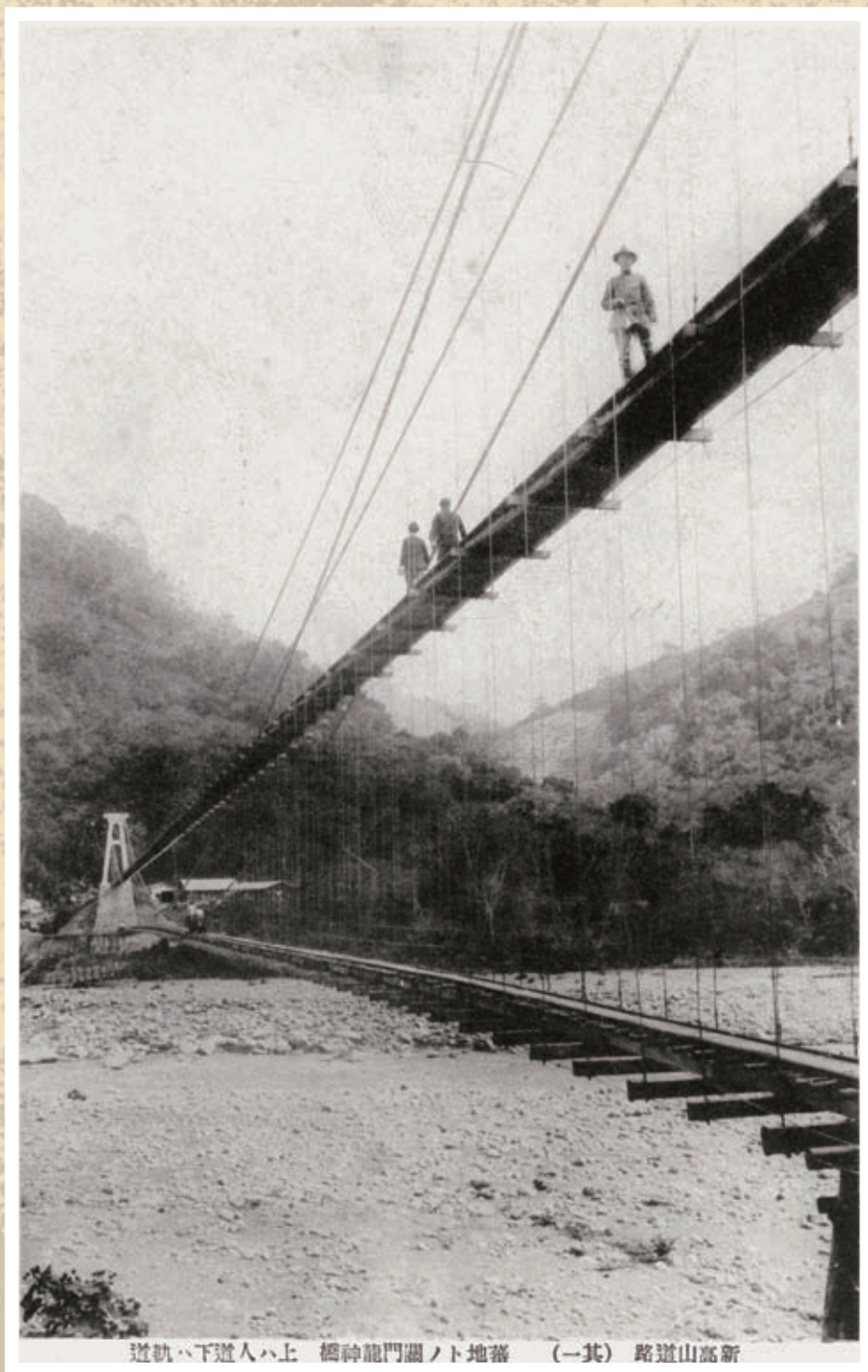
13. 〈臺政要聞，番界風雲片片，開鑿道路〉，《臺灣日日新報》，1911年5月14日，第2版。



新高郡下龍神橋（延長百四間（當今溪陳有南合流矣）



龍神橋，橋塔鐫名「りゅうじんばし，明治四十四年三月二十一日竣工」，此時僅為人行吊橋，1911年



龍神橋的人行道在上段，登山者正往信義方向走去，下段加設臺車道，1930年代



自玉山登頂後的下山途中，基隆中學登山隊員坐於龍神橋下段的臺車上，自信義方向駛來，1941年7月

的道路，於大正10年（1921）3月31日完工。東、西二段以大水窟為分界點，西段自楠仔腳萬起至大水窟，長約42公里，東段自玉里至大水窟，長82公里145公尺。日人修築之八通關越道路與清朝之八通關古道，路徑完全不同。但是從水裡坑至楠仔腳萬，約6日里的新高登山道路尚未改修完成，需步行溪床或山腳，仍屬惡路。

大正11年（1922）3月，進行新高登山道路改修（水裡坑至楠仔腳萬），在沿途的十八頂溪、陳有蘭溪、蘆竹湍溪（今筆石溪）等處，總計架設十數座鐵線橋與木橋，5月完成。從此，步行這條道路，可沿山腰前進，藉十數座吊橋跨越河谷，無須下降溪床，也可避開溪水暴漲，交通阻斷的時候。從1911年5月的1座鐵線橋與8座木橋，至1922年5月改為十數座鐵線橋與木橋，步行往來方稱便利。這些鐵線橋包括龍神橋（龍神吊橋）、常盤橋（十八重溪吊橋）、稜威橋（陳有蘭溪吊橋）、常代橋（千歲吊橋）、雲懸橋（和社吊橋）等。

1926年3月3日，新高拓殖軌道株式會社創立，資金30萬圓，成立宗旨在經營水裡至東埔的貨物運輸與人員往來。6月臺車自水裡至龍神橋開通，8月臺車自龍神橋至內茅埔開通，第二代龍神鐵線橋（雙層吊橋）便在此時竣工。1927年6月，登新高山的隊伍便從水裡坐臺車（車程依英制計算）至內茅埔，長度11哩（約17.6公里），需時3小時，當時車資每1哩6錢，11哩需66錢。再從內茅埔步行（步程依日制計算）至東埔，長度5日里29町（約22.6公里），需走9小時。1930年9月完成水裡至東埔的臺車道，11月延伸至沙里仙溪，這是步行轉為臺車的階段，路程也由2天縮短為1天，在交通的演進上具有很大的意義。

從水裡至內茅埔的這段臺車道在龍神橋最初是單層吊橋，昭和元年（1926）8月之後，因闢建臺車道，龍神橋遂加建為雙層吊橋，原有的上層走行人，加建的下層走臺車，是一座很特殊的吊橋。日治後期攀登新高山的人對此第二代龍神橋留下許多鮮明生動的描述。

昭和6年（1931）11月2日，發生臺車墜橋的事件。

新高郡蕃地蘭崙社（今人倫社）蕃丁那卓區拉達蘭外四名，二日下水裡坑歸

途，在頂崁飲酒，其中三名乘線路修理用臺車走出，至龍神橋上，臺車翻覆，三名跌落三丈餘濁水溪底，頭額粉碎慘死。<sup>14</sup>

1932年12月13日，阿部軍司令官自水裡搭臺車至東埔，此後續登玉山。  
1935年9月22日，林獻堂自水裡搭臺車至東埔，此後續登玉山。

1939年4月22日，水裡至內茅埔自動車路開通，長度12公里，昔日臺車約3小時，自動車行30分鐘。這個時期方始出現龍神隧道（龍神洞），在濁水溪的上游處建了龍神新吊橋（車行）與第二代龍神鐵線橋（臺車與步行）並存。1942年12月30日，葛山等人從水裡至東埔，先搭卡車經龍神橋，過龍神隧道，駛河床，至望鄉，再換臺車至東埔。這是臺車與自動車並存的階段，此種狀態延續至戰後的1950年代。

對於新高山沿途的歌詠，1937年陳保宗曾作〈龍神橋〉一詩吟之：

停筇人立半天搖，路入新高第一橋，  
俯視奔流濁水急，黑龍捲浪嘯囂囂。

1942年周定山亦作一首〈水裡坑龍神洞〉吟之：

絕壁中開大隧懸，長橋如箭軸心穿，  
洞深莫誤桃源路，山險終疑劍閣天。

## 臺車疾跑

1930年代，新高登山道路（水裡坑至玉山主峰），全程66.1公里。從水裡坑至內茅埔，長度20.7公里，從內茅埔至東埔臺車發著所，長度17.2公里。從東埔臺車發著所至東埔溫泉，長度1.7公里。再從東埔溫泉出發，經樂樂、對關、觀高，至八通關，長度17.5公里。從八通關至玉山主峰，長度9公里。<sup>15</sup>

14. 〈蕃人三名乘臺車，跌落三丈餘溪底，頭額粉碎慘死〉，《臺灣日日新報》，1931年11月5日，第8版。

15. 臺中州理蕃課，《臺中州蕃地里程表》，1937年9月。

從水裡坑至東埔臺車發著所，搭臺車約需7小時。4人共乘，費用5日圓96錢；3人共乘，4日圓99錢；2人共乘，3日圓99錢。從東埔臺車發著所至東埔溫泉，步行約40分鐘。再從東埔溫泉出發至八通關，步行約7小時。從八通關至玉山主峰，步行約4小時。新高登山道路需住宿於東埔溫泉、八通關，宿泊費各約2日圓50錢。原路來回約4天3夜，婦女腳程較慢，爲了安全起見以5天4夜較妥當，要在集集的新高郡役所事先辦理入山證。<sup>16</sup>

1941年8月9日，川越敏雄等一行人自嘉義坐火車至阿里山，10日抵達新高下駐在所（今排雲山莊），11日玉山登頂後，下至八通關，12日從八通關走至東埔，再坐臺車至水裡坑，最後抵日月潭水社。現今，新中橫從和社至水里這段路，昔日便是臺車道。

1941年8月12日（晴）

八通關（上午6：15）→東埔（上午10：05）→東埔臺車發著所（下午12：20）  
→水裡坑（下午4：00）→水裡坑巴士站（下午6：10）→水社（下午7：30）

揉著雙眼，天未明起床是四點半，在油燈下準備妥當。六點一刻，從八通關的住宿地出發。臺灣的朝晨與內地不同，天亮的比較晚，這時東方漸白，在日本內地的話，五點之前天就亮了。目前全國採用同一時區，內地與臺灣沒有時差。

踏上朝露，腳步稍快，步向東埔方向十分鐘，回頭看看新高主峰（玉山主峰）浴在朝陽下，先前黝黑而怪奇的岩峰，如今光芒閃耀，在紅紅的朝陽照射下，燃成一片火紅，好像對著我們作明朗的微笑。到東埔臺車站的五日里山路（約19.5公里），就是理蕃道路，路幅寬廣，無陡坡，沿著陳有蘭溪而下，高低曲折。這條道路稱爲八通關越道路，是臺中州集集庄社子通往花蓮港廳玉里的越嶺道路中最長的，路長四十哩，在大正八、九年（1919-1920）開鑿，爲貫穿險惡中央山脈的一大迂迴道路。

到達東埔爲上午十點五分，預約至水裡坑的臺車還沒有到，不得已再等兩

16. 〈集集線，颯爽と行く旅の車窗風景〉，《旅と運輸會報》36號（1939.4），頁4-5。

個小時多，臺車才抵達。所謂臺車，在內地看不到，只限於臺灣特有的交通工具，像內地的Truck馬車，卻以人力代替馬來拉動。坐在臺車粗糙的椅子上，一臺坐四人，下坡路甚暢意與快速，要坐之前非常擔心安全。一旦坐上開動後，卻非常順暢。迎著涼風，我們感到非常愉快，急轉彎時，得將身子比臺車更加伸出，但雙手靠緊臺車四周的木架，努力不懈，這種暢快的經驗只有坐上臺車才能感受到。路線為單線，碰到水裡坑上行的臺車時，一定要讓行，時而碰到黃牛或水牛拉引的重裝臺車時，我們只好下車讓給他們，將臺車從軌道拉下來迎接他們，這是在內地完全看不到的珍奇風景。沿著陳有蘭溪的臺車向目的地前進，越往下走，可以看到更多的香蕉田，有幾片山坡與田地滿滿都是香蕉，在臺車上就可以用手摸到。偶爾臺車在小村落停下來時，會有二三個人火速衝下車去買香蕉，大把香蕉用手拎著回來，每次都驚嘆價格如此低廉。臺灣不愧是香蕉之島，在臺車上品嘗這水果的美味，臺車走著走著，熱風兼涼風，這才是臺灣特有的南國風情。不知不覺到了水裡坑，已是下午四點。休息二個小時後，搭乘巴士前往日月潭。<sup>17</sup>

## 臺灣最大水庫與最長吊橋

1952年1月，開始研議建設龍神水庫，當時列為六大水庫工程之一，積極進行勘測與設計。龍神水庫位於濁水溪中游，南投縣水裡鄉的南方，陳有蘭溪與濁水溪合流之處，此水庫如果築成，蓄水量大於日月潭6倍，灌溉面積大於嘉南大圳烏山頭水庫的3倍，發電量大於鉅工大觀等電廠總電量的3倍，實為臺灣古今無以匹敵的偉大建設。當時擬在龍神橋下，設一月形混凝土拱壩，標高420公尺，壩高如增至160公尺，壩長2,000公尺時，蓄水面積可達2,620公頃，16億3,900萬立方公尺，為全省既成或計畫中最鉅大的優良水庫。<sup>18</sup>

17. 吉川貫二編著，《臺灣蕃界踏查記——同志社高商山嶽部臺灣遠征隊報告書》，京都：澤田書店，1941，頁59-61。

18. 謝堡丁，〈空前的水力建設計畫，龍神水庫簡介〉，《聯合報》，1952年9月10日，第6版。

龍神水庫其實包括2座水庫，一為龍神橋水庫，一為集集水庫。1953年1月，龍神水庫在第二壩址（龍神橋附近）疑似發現斷層。儘管如此，同年4月1日，龍神水庫舉行開工典禮。1954年2月，在第一壩址（集集吊橋附近）進行地質鑽探。同年11月，亦在第二壩址（龍神橋附近）進行地質鑽探，判別斷層之可能影響。後來此二壩址，皆停止建設。1990年，臺灣省政府水利局編列預算執行「集集共同引水計畫」。1996年1月，集集攔河堰工程上梁。2002年1月，集集攔河堰管理中心成立，正式營運。

今日，經過龍神橋，很少有人知道曾經有座全省最鉅大的水庫消失了。至於龍神橋在日治時期曾列名全臺最長吊橋，享有「橫綱」美譽，長達254.5公尺，後來到哪裡去了？

2013年1月30日在龍神橋北端，遇到78歲的劉阿足女士，她這樣說：

龍神是因橋北端小聚落的飲用水都取自橋南端隧道內的龍水（泉水）而得名。至於濁水溪與陳有蘭溪，因溪水太混濁不能飲用。橋南端隧道上方原有龍神廟，921地震後崩壞。在此之前，隧道內曾有集集地區的廟壇來此寄放神像，後來果然發生地震，原來是來避難的。

我6歲坐過臺車（輕便車），12歲拆掉，但龍神新吊橋繼續使用，後來改建水泥橋時才拆掉。昔日，父親便是靠推臺車，運木材維生。每天清晨從水裡將臺車推至和社之前的土場，然後把木材運出，推回水裡溪西岸的板仔場，如此一天往復二次。因為龍神橋至水裡坑這一段是上坡，所以龍神橋這裡的人家，每戶至少都養一頭赤牛（黃牛），也有養二頭赤牛，幫忙把運載木頭的臺車拖至水裡坑。從土場至龍神橋的路線較平坦，臺車速度又快，載貨又重，推車人都要口含哨子，不斷吹哨警告，通常都會幾臺連著一起行動。從龍神橋往土場的臺車，會先問過來的第一位推車人，還有連續幾臺會下來，這時迅速將自己的臺車翻下鐵軌在旁等待，待下山的臺車群通過後再上山，因臺車是單線通行。<sup>19</sup>

---

19. 2013年1月30日，在龍神橋訪談劉阿足女士。



第一代龍神鐵線橋是單層吊橋，第二代龍神鐵線橋是雙層吊橋。1939年新建龍神隧道（龍神洞）與第三代龍神新吊橋。1947年拆除第二代龍神鐵線橋，但仍繼續使用龍神隧道與第三代龍神新吊橋。1962年4月，將第三代龍神新吊橋改建為第四代龍神水泥橋。到了新中橫公路闢建時期，拆除第四代龍神水泥橋，在下游處新建第五代龍神橋，於1981年9月11日竣工，不再通過龍門洞（龍門隧道），以迄於今。新中橫公路通車後，在龍神橋北端（水里端）曾設收費站，收了許多年。

第三代龍神新吊橋，在北端（水里端）設有二錨座，一座如今還有水泥基礎留存，另一座埋於省道柏油路面之下。南端（信義端）亦設有二錨座，均在龍神隧道下方，依然還在。

2015年之後，龍神橋將改建第六代橋。劉阿足女士，她是龍神橋最後的見證人。

## 楠仔腳萬

1930年開始，臺北帝國大學土俗人種學教室移川子之藏教授，率領宮本延人助手、馬淵東一等人投入臺灣原住民族系譜之調查工作，從1930年至1935年間共達六年的調查，於1935年將跋涉全臺各部落的採訪資料，整理出版《臺灣高砂族系統所屬の研究》，這部畫時代的紀念性大作，建構各族各群的起源、離合聚散的路徑、移動遷徙的關係，並獲得帝國學士院賞。

1938年1月17日，臺北帝國大學語言學教室淺井惠倫教授首次發掘臺中州埔里大馬璘遺址。2月25日至3月3日，淺井惠倫、金關丈夫、宮本延人等進行第二次發掘。8月，宮本延人進行花蓮港廳知亞干、立霧溪地區的泰雅族體質調查。10月1日，宮本延人至達邦社；10月26日，他來到楠仔腳萬社，就是今日稱為久美的地方。<sup>20</sup>

20. 〈臺中州能高郡〉，臺灣大學人類學系，臺大數位典藏中心，宮本延人1938年10月26日，編號A1223。

在楠仔腳萬社走著走著，面前是陳有蘭溪，層層疊疊的群山。突然眼前一亮，遙遠的天際，更高一重，玉山出現了。就在下方順延而上的土路，兩名布農族婦人背著重物而來，宮本延人拿起相機按下。玉山就在雲海之上，山腳下有青色綠色的森林，多麼清楚，既遙遠又貼近。

楠仔腳萬社是清代吳光亮修築中路，通往後山經過的地方。1887年，也就是光緒13年，清政府在楠仔腳萬設立萬興關學堂，漢人約在此時開始移墾，這是外族正式進入鄒族的生活領域。鄒族在陳有蘭溪流域，只有二社：和社hosa、楠仔腳萬社mamahavana。1920年，和社併入楠仔腳萬社成為單一大社。楠仔腳萬是漢人的用語，鄒族人自稱mamahavana，意指肥沃平坦之地。

1934年，日人將布農族郡社群集團移住至楠仔腳萬社北方的口口ナ(Lolona)，當時共有76戶，1,102人遷入，建立了這座名為羅羅娜的新部落，地名來自最早住在本地的鄒族人Lulunana，日人並以羅羅娜Luluna為主要的行政中心。宮本延人拍攝玉山的地方，就在羅羅娜的入口，也許他正接洽一些事務，也許這裡住有許多布農族人，也許他要去久美途中，那個鄒族部落，就在筆直而下的道路前方，越過倉庫溪，就在不遠處……。

1946年，羅羅娜簡稱羅羅Luna，為鄉治所在，稱羅羅鄉；1950年鄉治遷至明德村，改稱信義鄉。羅羅村目前有514戶，1,755人，是布農族人口最多的部落，也是全臺灣原住民族中最大的部落，僅有很少數的漢人住居。有趣的是，住在羅羅村的漢人卻將楠仔腳萬這個地名帶過去，立石為記，這果然是漢人的標誌，並不是鄒族或布農族宣稱的傳統地名。

特殊而多元化的信義鄉地名，來自漢名、日名、鄒族語、布農族語。信義原名內茅埔，為漢名，因附近河谷的芒草極多。豐丘來自日本人稱此地toyo oka（意指物產豐富的丘陵）而來，布農人稱此地為沙里洞Salitun，木瓜樹的意思。新鄉原名頭社仔坪，為漢名，地勢平坦。鄒族語稱Sinapalan，palan是睡床的意思，Sinapalan意指像睡床一樣平坦的地方。筆石，為漢名，來自陳有蘭溪對岸有許多裂開的山壁。望鄉來自日語發音Bukiu，這裡可以看見玉山高處，那是布農族的原居之地、故鄉之地。布農人遷居至此，稱為卡里布安Kalibuan，因發現該地長滿楊

梅kalibu，遂以爲名。同富Teocfunga，是鄒族語，指兩溪交會之處。和社Hosa，鄒族語，大社之意。東埔Tumpu，鄒族語，爲製作斧頭的地方。

## 新高登山自動車道路

隨著臺中州在1911年、1919–21年、1922年多次整修新高登山道路後，攀登臺灣第一高峰的壯舉變得較爲容易，此時多由水裡坑入山。1926年9月17日–11月6日，臺南州修築新高登山新道（阿里山沼平經塔塔加至新高主峰登山步道改修），長度7日里（約27.3公里），工員約50人，架橋39座，並建設鹿林山、前山、新高下3個避難所。11月14日，在鹿林山舉行新高登山新道開通式，加闢了一條更爲便捷，又能搭乘阿里山鐵道的途徑，這是臺中州與臺南州各自關建登山道路的時代。

1928年6月，郡大社原住民48名突破日警嚴密監視，遷居到新高山南方的雲峰附近，與玉穗社拉荷阿雷等人會合，新高山被宣布爲禁區。6月22日，新設新高駐在所與巴奈伊克駐在所。1929年6月，因郡大社脫走事件影響，新高登山只限由嘉義阿里山進出。12月，施武群原住民出沒，新高駐在所危險，禁止散客登山，只准集體登山。此後，山區漸趨平靜，新高登山活動恢復，但配合阿里山鐵道上山，再登新高的路線因安全更顯熱門。登山者多由嘉義出發，新高登頂之後或循原路折返，或轉至八通關、東埔下山。

1931年12月的臺灣日日新報便曾刊載臺南州將於1932年度著手進行新高登山自動車道路第一期開鑿作業，營林所也有意將森林鐵道延長至鹿林山第一鞍部，這二項工事可以併行，經費或可節省。<sup>21</sup> 這段自動車道路是如何開闢呢？桑原生在1932年12月至工區實地採訪，並將工程狀況發表於臺灣日日新報。

桑原生當時所見，自動車道路自兒玉第二鞍部開始，分爲五個工區進行。第一

21. 桑原生，〈臺南州暗中計畫新高登山自動車，營林所鐵道亦延長〉，《臺灣日日新報》，1931年12月13日，第8版。



宮本延人探訪楠仔腳萬社（今久美）拍下的照片，遠方為玉山主峰，1938年10月26日



自羅娜村向南眺望玉山主峰，2014年12月24日

工區長度520公尺，由津間巡查負責；第二工區長度200公尺，由山中巡查負責；第三工區長度320公尺，由藤崎巡查負責；第四工區長度180公尺，由岡村巡查負責；第五工區長度60公尺，由高萩巡查負責，總計全長1280公尺。第一至第二工區由原住民警丁開鑿，第三至第五工區則由本島工人開鑿。他這樣寫道：

離開原住民警丁諸君的作業區域，進入第三工區，途中並不難走，路寬2尺（約0.6公尺），無斜坡，隨同嚮導的原住民警丁行走，行程約1日里（3.9公里），右側出現緩斜路，可聽到噠噠的挖掘響聲，這是日月潭工地常聽到的，令筆者非常懷念。從角落轉彎，往右前方看，令人吃驚地竟然在急傾斜面看到約三四十人的本島工人，拿著圓鋤從事開鑿工事。竣工的新道路寬約12尺（約3.6公尺）的黃土路面，在日光照射下顯得格外壯麗，真令人高興。新高山現在已能通行自動車（汽車），對誰來說都值得誇示。從新道路走來二個人，其一為臺南州土木課的水野技手，他負責監督整個工區，聽說12月初入山後，從未下山，當然新年也在山上渡過，另一人是第三工區的主任—藤崎巡查，有時候第四工區的主任—岡村巡查也會過來打招呼。第三工區與第四工區的往來很方便，共有77名工人住同一工寮。打探一下：

「飯場（工寮）在何處？」

有人指著200尺（約60公尺）下方看得到淺藍色衣物的地點。

「飯場（工寮）就建在遙遠乾溪谷附近，下去約20分鐘，上來約30分鐘，晚上有熊出沒在小屋旁。而熊為了覓食果實，常折斷樹木，發出可怕的聲音，山豬有時也會出現。」

真是令人心驚膽顫的談話，最後水野技手說：

「雖然水鹿不斷發出悲傷的泣聲，不過身在洪荒野地的本島工人卻很高興，實在令人欣慰。」

整個工區的水源利用很不方便，實在令人同情。這裡的生活如此寒冷、不自由，但缺乏飲水是無法生活的，但除了表示真可憐啊，此外沒有更好的問候語了。本島普通工人每日工資為96錢，有「工夫」之稱者從1圓40錢支給，與流行瘧疾的日月潭工地相比，還算不錯（前面二個工區的原住民警丁每月工資20圓）。

（從石山這裡）遙望前方，是新高登山路有名的希望坂之險，蜿蜒小徑沿著箭竹芒草坡。

「向塔塔加駐在所前進，上上下下……」

「啊！夠了，請饒了我吧……」

海拔已經到了9千尺（約2,700公尺）。

「還在攀爬箭竹芒草坡……」

氣壓低，頭有點暈，抵達希望坂之前，希望能視察一下第四工區的繩索作業，長約360尺（約109公尺）道路的危險工作，有斷崖、樹根、巨岩、大樹等，須克服這些障礙才能造路。在斷崖上，完全沒有踏腳的地方，須把繩索綁在上方巨樹，纏住並垂掛身體，再將砂石等慢慢地降下，非常辛苦地工作，道路上有巨大樹根蔓延，用鋸子切斷很費時，但綁上黃色炸藥爆破，根本行不通。

「岩石巨大，爆破雖然容易，但對此一巨大樹根反而起不了作用，還更浪費錢。」水野技手發出悲鳴之聲。

爆破後，土砂崩塌下來，要很辛苦地用岩塊填埋。先前已填好的土壤一旦崩塌，道路就坍方，還得慌忙地再填埋穩固，結果一事無成。這樣勞苦的工作，筆者實在難以清楚敘述。總之，百聞不如一見，僅約30分鐘的目睹，深深感動。只能說，非常辛苦危險啊，迅速地離開希望坂。<sup>22</sup>

22. 桑原生，〈新高登山自動車道路，開鑿作業を見る〉（四），《臺灣日日新報》，1932年12月14日，第3版。

1933年3月16日，新高登山自動車道路開通式，長度6,263公尺，自兒玉第二鞍部至塔塔加駐在所。就在1933這一年，森林鐵道東埔線完成，這是從新高口分出向東延伸的森林鐵道，一直朝東埔山而去。1934年8月12日，作為攀登新高山宿泊地的鹿林山莊完成啓用。此後，阿里山來的登山者多行走這條新高登山自動車道路，既便利又安全。名為自動車道，卻是步行賞景之用。

1935年12月29日，臺灣山岳會冬季登山，下午4點至新高口，雇挑夫5名，便步行這條新高登山自動車道路，經過石山神木，在望峰角看見玉山主峰、北峰、西峰，郡大、望鄉、巒大諸峰，6點15分抵鹿林山莊。1938年5-6月，岡田紅陽至阿里山、新高山拍攝風景。1939年4月，岡田紅陽出版《臺灣國立公園寫真集》，作品有〈石山神木〉、〈鹿林山莊莫里遜台〉等，自動車道路沿途的景觀更為人熟知。1942年8月5日，小富清一登頂玉山後，從鹿林山莊取道新高登山自動車道路，經莫里遜臺、望峰角、石山神木、默禱之崖，抵兒玉。

值得注意的是，日治時期的石山位於新高口東側第一道稜線的山頭，其下方的鹿林神木，舊稱石山神木。位於第二道稜線山頭的望峰角展望良好，其下方也就是現今石山服務站所在。

## 哆哆咖線森林鐵道

新高登山自動車道路於1933年完成，東埔線也於1933年完成，哆哆咖線（塔塔加線）則於1940年興築完成。

哆哆咖線，雖然與東埔線平行，實際上卻不是當作上線使用，而是為了聯繫南方楠梓仙溪森林的另一超長路線。1939年「楠梓仙溪線計畫」開始興築，但因二次大戰影響，終止了楠梓仙溪線的建設，才產生只有一半的「哆哆咖線」。可以理解，在哆哆咖線出現之前，東埔線一直是新高口延伸出的作業鐵道之一。後來，在哆哆咖線施工之際，上方土石砸毀下方的東埔線，後來的東埔線也就無法銜接新高口，成為孤立的殘線，要靠索道將木材吊至哆哆咖線運送。

水山本線（阿里山至新高口）長度10.7公里，有隧道13座、橋梁34座，是日



治時期阿里山森林鐵道客運的終點。日治時期攀登玉山，從阿里山搭森林火車，經兒玉至新高口，登山者多在此下車，然後取道新高登山自動車道路前行，直抵鹿林山莊。先車行再步行，節省不少時間與體力，這也成爲難忘的回憶。

哆哆咖線（新高口至哆哆咖），哆哆咖爲今塔塔加停車場，長度9.3公里，沒有隧道，但有橋梁49座，多爲森林作業之用。

倒是戰後初期，從阿里山利用哆哆咖線登玉山的事例增多了，這時的哆哆咖改稱東埔或上東埔：

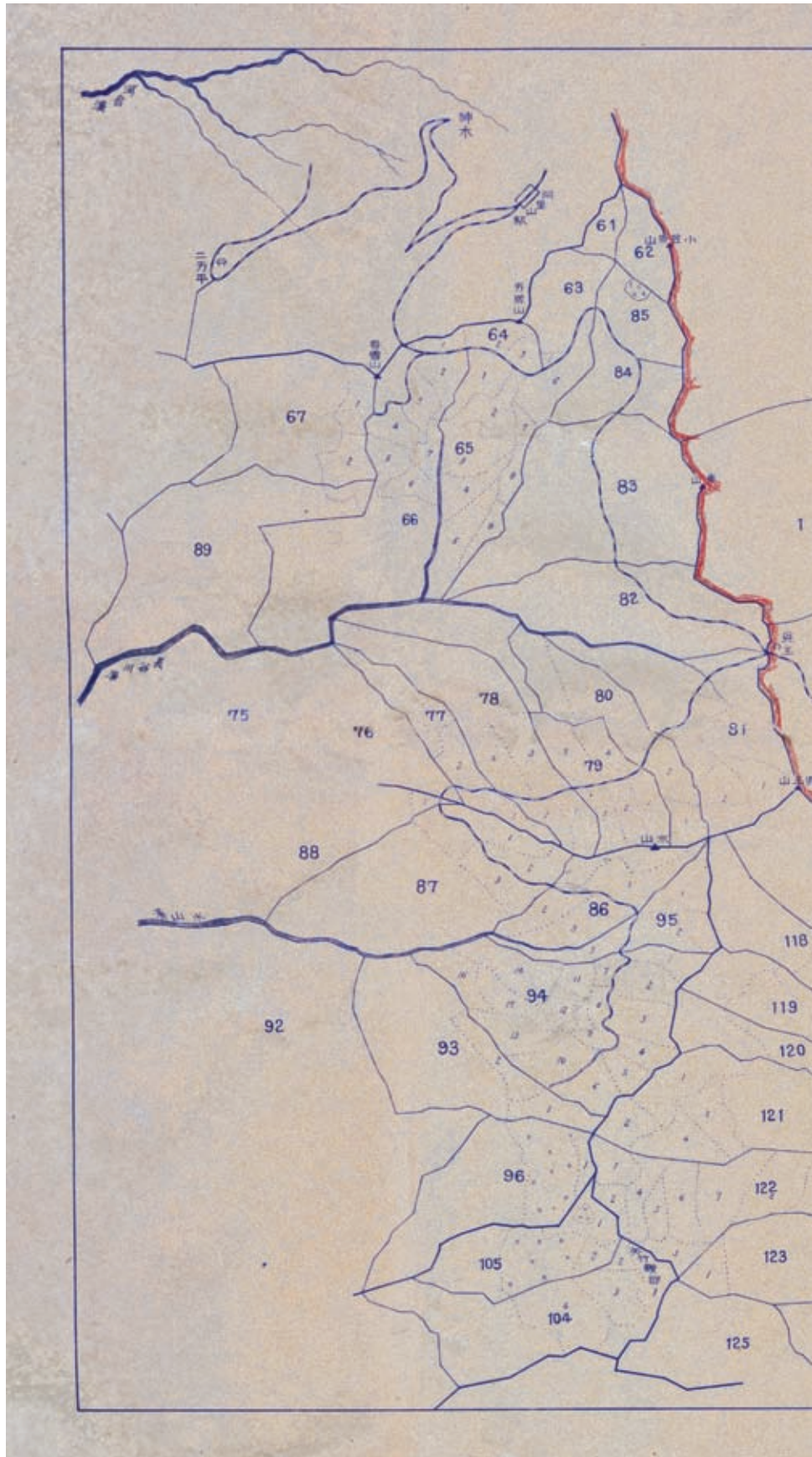
（1965年4月4日自阿里山往東埔）不知是否因爲別無其他途徑，近年來攀登玉山的人，幾皆由阿里山經東埔入山，東埔是阿里山森林鐵道的真正終點，火車全程需2小時左右。由於天氣晴朗，出發前部份山頭已經浴滿朝陽，襯著谷裡的藍烟和墨綠的叢林，山區晨景極爲動人。爲了不願失去任何一個飽覽高山風光的機會，我們捨「客車」而爬上運材空車的平臺。車過自忠，無意間抬頭，一座在橘紅碎雲朵兒簇擁下的高峻而尖峭的山峯，竟驀的巍巍然聳現在遙遠的天際，剎那間短暫的神奇景象，使我記起臺灣府誌上的話：「玉山人跡罕至，三峯並列，終歲雪峯，如沙帽香篆，冬日晴明乃見，有頃則復合矣……及夜望之，則玉色璘璘，故名玉山。」懷著一份教徒的虔誠與仰慕，我癡癡的凝望著，直到它們又默默的隱入另一個較近的黃綠色光禿的山嶺，不知不覺中，列車已抵達知名的登山基地—東埔。<sup>23</sup>

1966年8月，楊森將軍登玉山亦利用哆哆咖線。1970年代，救國團在寒暑假舉辦的玉山健行隊多次搭乘哆哆咖線，或由阿里山搭至上東埔，或由上東埔搭至阿里山。

至於新高口，因作爲新高山（即玉山）之登山口，是伐木時期森林鐵道客運的終點，亦是1967年整修玉山林道（原新高登山自動車道路加以改善，連結楠梓仙溪林道）的起點。在玉山林道整修改善之後，逐漸取代哆哆咖線的運材任務，哆哆

---

23. 王淑貞，〈玉山重踏記〉，《臺灣山岳》第14卷第4期，（1965.7），頁5。



阿里山事業地斫伐基本圖，繪有森林鐵道路線，1940年代

- ①水山本線
- ②東埔線
- ③哆哆咖線
- ④新高登山自動車道路（後修整改善為玉山林道）

大學演習林研伐地基本圖

# 阿里山事業地研伐基本圖 (縮尺二万分一)



例凡



研究協定區域

(但シテ林種ハ本圖並ニ各社ノ實地ニ依リテ定ムル)

阿里山事業地斫伐基本圖，繪有森林鐵道路線，1946年

- ①水山本線
- ②東埔線（已中斷）
- ③哆哆咖線
- ④新高登山自動車道路（後修整改善為玉山林道）



控

阿里山事業地研伐基本圖(縮尺二萬分)



民國十五年夏

例	凡
集材	伐木

例	凡
集材區域	集材機位置
	伐木區域

咖線亦在1968年底停駛定期客運班次，如因特別需要則有不定期客運班次開出。

從阿里山至哆哆咖的森林鐵道全長20公里，在1978年底全面停駛，1979年7月開始拆除，部份轉作新中橫公路的路基，僅餘少數遺跡及路軌留下來。歷經38年的歲月（1940–1978），哆哆咖線終於步下歷史的舞臺，當然，水山本線也是。

就像新中橫台21線利用了水里至和社的部分臺車路線，阿里山公路台18線也借用了森林鐵道水山本線與哆哆咖線的路床，這段鐵路轉成公路的過程，見證了臺灣交通的百年變化。

森林鐵道還在嗎？其實還在，別忘了最為大家忽略的東埔線，就在哆哆咖線的下方不遠處……。我曾在兩處地點發現東埔線的舊跡，一在台18線101K+600處，朝北順山坡走下去，就在森林中遇到垂直相交的鐵道路床，這裡仍有散落的鐵軌錯落分布；另一在石山管理站，一樣朝北往下走，約行50公尺便可遇到鐵道路床，亦有數根散落的鐵軌。有空去找找吧，這可是阿里山公路隱藏版景點。



阿里山與新高旅遊摺頁，1930年代



水山本線遺留的木隧道遺跡，2009年7月8日



東埔線舊跡，在台18線101K+600處，朝北順山坡而下，仍有鐵道路床殘留，2009年7月8日

# 踏 勘

# 4

## 縣道 131

從日治末期以迄 1979 年新中橫公路闢建前，自水里至和社的道路歷經一番悠遠演進的歲月。

根據《東京帝國大學臺灣演習林第 4 次經營案》記載，1942 年 5 月和社地區對外的交通概況，計有鐵道、軌道（臺車）、自動車路線、林道、登山道路、步道等項。<sup>1</sup>

- |                  |   |         |
|------------------|---|---------|
| 1. 鐵道            | 臺灣拓殖株式會社阿里山森林鐵道線（原營林署森林鐵道線）（嘉義—阿里山沼平）                               | 35.2 公里 |
|                  | 臺灣拓殖株式會社阿里山森林鐵道線（原營林署森林鐵道線）（阿里山—兒玉—新高口）                             | 10.7 公里 |
| 2. 軌道<br>（臺車）    | 臺灣軌道運輸株式會社軌道（原新高拓殖軌道株式會社軌道）（水裡坑—頂嶺—龍神橋—郡坑—內茅埔—十八丁溪—筆石—和社—東埔—沙里仙溪土場） | 47 公里   |
| 3. 自動車路線<br>（公路） | 員林交通株式會社線（水裡坑—內茅埔—和社）   | 33 公里   |

---

1. 東京帝國大學臺灣演習林，《東京帝國大學臺灣演習林第 4 次經營案》（手稿本），南投：東京帝國大學臺灣演習林，1942，頁 51-54。



4. 林道	和對林道(和社—對高岳)	16公里
5. 登山道路	臺中州新高登山道路(水裡坑—新高主山)	67.6公里
	臺南州新高登山道路(沼平—新高主山)	28公里
6. 步道	沙里仙塔塔加步道(沙里仙溪土場—塔塔加鞍部)	6.2公里

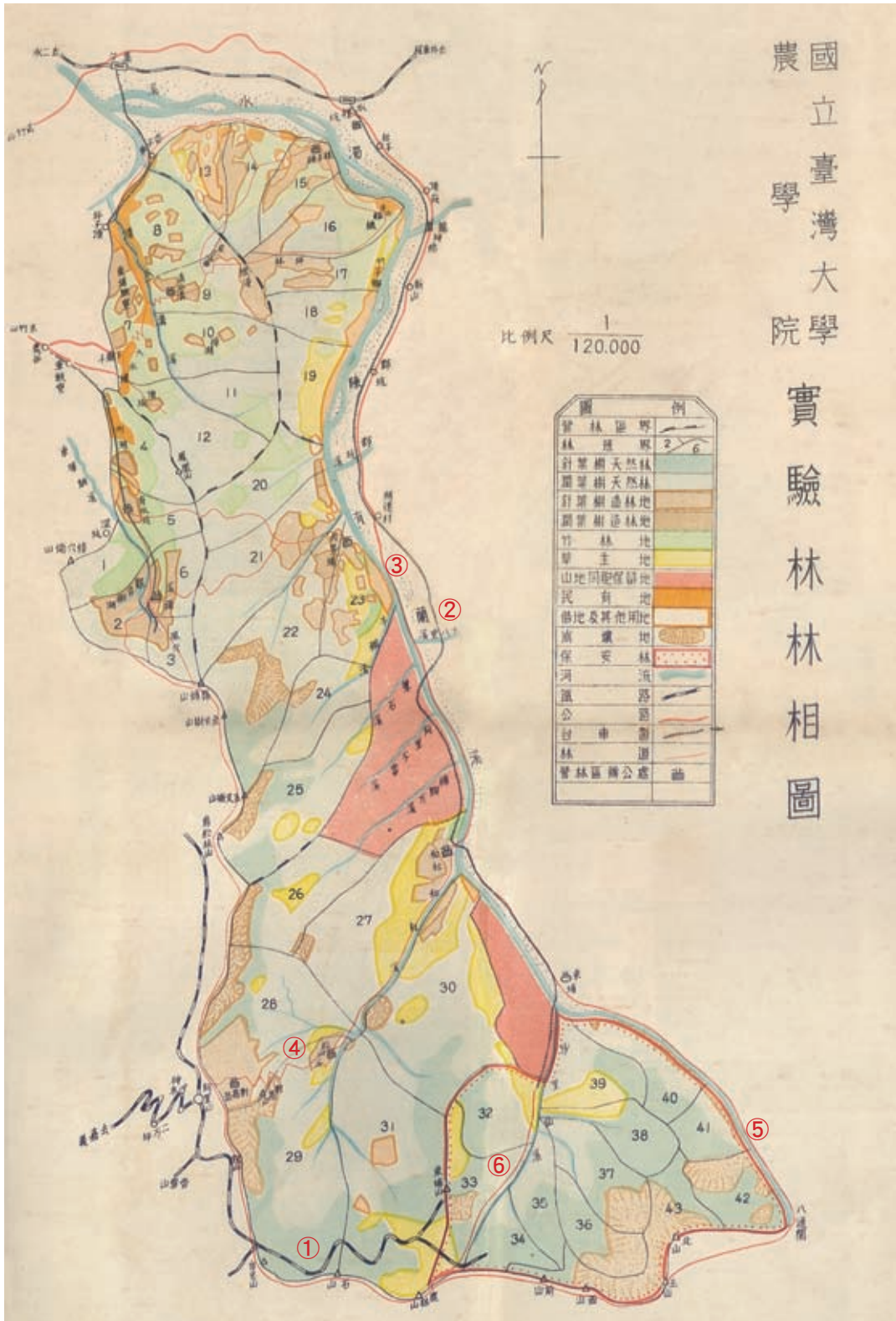
戰後，1949年7月1日臺灣大學實驗林成立，接收東京帝國大學臺灣演習林。1953年出版的《國立臺灣大學農學院實驗林概況》記載和社地區的交通情形：輕便軌道(臺車)由內茅埔至和社17.4公里，由和社至沙里仙溪12公里，總計29.4公里，而水裡坑至內茅埔的輕便軌道(臺車)15.6公里已經拆除。和對林道由和社至松山溪(神木村)11.8公里，由松山溪至對高岳4.2公里，總計16公里。<sup>2</sup>

和社地區於乾燥季節或淺水時候，可於陳有蘭溪岸畔及河床架設木橋，修築道路，行駛汽車，直達水裡坑，惟雨季時陳有蘭溪水位陡漲，木橋即遭沖毀，汽車交通亦告停止，往來僅賴吊橋與輕便軌道(臺車)以運輸。在1950年尚可利用臺車直達水裡坑，但因汽車運輸事業日益發達，臺車運輸費事費力，幾無人利用，業務一落千丈，遂停止營業，軌道棄置不加修理。1951年冬起，陸續將水裡坑至內茅埔及東埔至沙里仙溪兩段輕便軌道拆除。1952年4月4日，水土保持考察團一行考察南投縣信義鄉十八重溪，當時吉普車沿陳有蘭溪溪床行駛，沿途尚見日治時期留下的吊橋。同年7月，南投縣政府發動民工，合力闢建內茅埔(信義鄉明德村)至和社公路完成。1953年5月26-29日，臺大校長錢思亮、農學院長周楨、森林系主任朱惠方、林產管理局副局長陶玉田等人至信義、竹山、溪頭考察。當時因郡坑溪臨時橋被洪水沖失，無法通行而折返。1956年10月30日，內茅埔至和社輕便軌道完全拆除，從此臺車運輸宣告結束。

1957年6月，公路局曾就既成路線及計畫路線，初擬臺灣公路網，出版《臺灣省主要公路編號圖》，從水裡頂坎至信義(內茅埔)初編為縣道149，但這並不是正

2. 國立臺灣大學農學院，《國立臺灣大學農學院實驗林概況》，臺北：國立臺灣大學農學院，1953，頁9。

國立臺灣大學  
農學院  
實驗林林相圖



臺大實驗林林相圖，1953年。本圖呈現1940-1950年代，和社地區對外交通概況

①鐵道 ②輕便軌道（臺車） ③自動車路線（公路），公路自民德村（今信義）後即走陳有蘭溪右岸溪床，直抵和社 ④林道 ⑤登山道路 ⑥步道



《臺灣地區主要公路編號路線圖》縣道 131 由臺中新社開始，經埔里至水里，延伸至和社，1962 年 7 月



水土保持考察團一行考察南投縣信義鄉十八重溪後留影，楊榮啓（右1）、劉棠瑞教授（右3）、周楨教授（右4）、王子定副教授（右6）、李守藩主任（右7）、戴廣耀（左前蹲者）、廖樹楨（左1）、朱惠方系主任（左3），1952年4月4日



李守藩主任（右2）、臺大校長錢思亮（右3）、森林系主任朱惠方（右4）、農學院長周楨（右5）等人至信義、竹山、溪頭考察，因郡坑溪臨時橋被洪水沖失，無法通行，1953年5月26-29日

式訂定的路線編號。1960年7月實施之公路法規定，規劃公路路線系統分為省道、縣道、鄉道三級。1961年7月公路局舉辦公路普查，出版《公路普查手冊》，本路線又編為縣道127。1962年7月，全省公路編號完成，為臺灣省公路全面編號之始，本路線正式編為縣道131，這時公路由信義延伸至和社。縣道131的起點從臺中新社開始，經埔里、水裡，終點是南投信義的和社，當時長度有128.16公里，分為北段（新社至埔里）、中段（埔里至水裡）、南段（水裡至和社）。到了1978年1月，公路局出版《臺灣地區主要公路編號路線圖》，縣道131只剩中段的埔里至水里，而南段的水里頂崁至和社改為台21線，既成公路由和社延伸至神木，計畫公路預計自神木延伸至沙里溪頭。

1979年之前，從水里到和社約31公里，搭乘員林客運，車費13.5元，車行90分鐘。在郡坑橋之後，設有檢查哨，旅客須在水里鄉先辦妥入山證，以備查驗。從和社至東埔，有載客中型貨車行駛，按人收費，人齊就開，車行約30分鐘。從和社至神木坑，亦有載客中型貨車行駛，單程每人10元，約可搭乘30人，每日2班，車行25分鐘。<sup>3</sup>

## 溪阿和縱走

每逢颱風豪雨交通中斷，神木村民並不取道和社、信義至水里，而是取道九轉十八彎的神木山徑（又稱神對林道，由神木至對高岳），直接與阿里山取得聯繫。1970年代，一些登山隊伍嘗試踏勘這條路線，他們的考量是，從臺中地區縱走阿里山，有兩條路線可以選擇，一從溪頭，一從和社。從溪頭到阿里山需走十個鐘頭，由和社則只要五個鐘頭就足夠。

1971年3月底，彰化銀行臺中分行登山隊趁青年節出發，從和社走向阿里山，行程是第一天住宿和社，第二天徒步爬阿里山，第三天經由嘉義回臺中。

3月27日下午1點20分，彰銀登山隊由臺中出發，2點50分抵水里，略事休

3. 陳遠建，《中臺灣最佳去處》，臺北：戶外生活雜誌社，1979年3月，頁151。

息。下午5點搭上往和社的員林客運班車，車子經新山到信義，然後順著陳有蘭溪溪谷爬行。這一段行程不但路窄，而且崎嶇不平，經過1小時40分的顛簸，6點40分到達和社，已是萬家燈火，一行直接入住臺大實驗林招待所。

3月28日，清晨6點半，運材卡車準時到達，於是大家爬上卡車，開始今天的行程。由和社到神木坑都是上山的坡路，卡車在只能容納一輛車子爬行的林道上疾速行進，忽而右轉，忽而左轉，彎度之大，使人膽戰心驚。在車上跳了約35分鐘的曼波舞，車子終於在神木坑山上的苗圃停下來，從這裡起，是我們徒步的開始。

我們順著山路一步一步地前進，翻過了一座山頭，就到了十八彎山的山腳下。大家略事休息就開始往上攀，十八彎山顧名思義有十八個彎，開始的時候每轉一個彎，就有人高叫第一彎，第二彎，隨著海拔的升高，叫聲越來越小，到了最後，到底轉了幾個彎已沒有人能記起。爬了約一個多小時，大家在一處山泉旁休息，泉水清涼如冰水，洗了臉精神為之一振。偶而向右看，從樹縫裡看到二個鐘頭前看到的大塔山就在眼前，這時我們才發覺不知不覺之中已在海拔2,000公尺的高山上。

從這裡又往上攀，山徑兩旁都是聳入雲霄的杉木和檜木。這一段路為全行程中最艱難的一段。近六十度的陡坡，加上一彎連著一彎，使大家爬不了十分鐘就氣喘如牛。10點半，上面傳來了嘹亮的呼叫聲，原來先鋒隊已到達十八彎盡頭的卡車路。

11點半再度出發，從這裡到阿里山路途較為平坦，約20多分鐘就到達阿里山鐵路眠月支線。我們再順著鐵路走了10分鐘，就到達了阿里山車站。看看錶，是12點5分。從早上6點35分由和社出發，到達阿里山剛好是5個半小時。<sup>4</sup>

吃過晚飯，登山隊一行去欣賞阿里瑪合唱團及阿里山之鶯山地歌舞表演，大家

---

4. 陳瑞生，〈阿里山徒步旅行記〉，《彰銀資料》第20卷第6期（1971.6），頁64-65, 58。

坐在第一排高級長官的座位。3月29日，在祝山看日出後，登山隊搭上開往嘉義的中興號快車下山。這是一則由和社縱走阿里山的珍貴紀錄。

後來，這條山徑更爲便捷，1979年從神木坑至阿里山，僅需2小時半。從和社到了神木坑，再通過檢查哨，約5分鐘抵神木工作站，此後一路上行，順著舊卡車路，經過俗稱九轉十八彎的山徑，至苗圃，約需60分鐘。接著，在大塔山懸崖下轉上小徑，沿山壁行走，沿途咬人貓很多，而且路滑坡陡。通過山壁後就是杉木林，再穿過一片檜木林後，一個急下坡後接上森林鐵道眠月線1.8K處，便可以依循森林鐵道直抵阿里山。此路徑一天可抵阿里山，不必顧慮溪頭沒有住宿地方，運材卡車難以接洽等問題。<sup>5</sup>

在1970年代，這條神木山徑是救國團舉辦阿里山登山隊的路線，通稱溪阿和縱走。四天三夜的行程，第一天中午在南投報到，宿溪頭。第二天早上登鳳凰山，赴愛國村，下午至東埔洗溫泉，宿信義國中和社分部（同富國中）。第三天早上從神木坑走九轉十八彎的神木山徑，攀向大塔山與對高岳之間的鞍部，下午穿越黑森林至眠月線森林鐵道，再抵阿里山，宿香林國小。第四天早上遊覽阿里山，中午搭車下山，經石棹至嘉義。阿里山登山隊後來分成南隊與北隊，一由嘉義入山，一由南投入山，對向而行，中間會在同富國中與香林國小舉辦同歡晚會。救國團舉辦自強活動前，林務局受託雇工，進行雜草清除、路床整修的工作，這條登山步道其實是暢達可行的。後來由此分出，只從溪頭取道杉林溪而行，直赴阿里山，不再繞去神木村的另一路線，這就是熱門的溪頭阿里山縱走登山隊，通稱溪阿縱走。

到了1980年代開闢新中橫公路時，九轉十八彎的神木山徑依然暢通，直到1999年的921地震之後，整座阿里山脈的地形翻轉變動，神木地區崩陷斷阻，便很少聽到有人利用這條山徑了。

---

5. 同上，頁150-151。



阿里山鐵道眠月線3.5K，2015年2月



和對林道（和社一對高岳）現況，2015年2月



## 日月潭阿里山公路

目前稱為新中橫的台21線，脫胎於1972年的日月潭至阿里山公路規劃，這是包含三段路線（和社至阿里山、溪頭至阿里山、嘉義至阿里山）的公路新闢改善計畫。在和社至阿里山這條路線，係改善日月潭至和社間現有56公里道路，並自和社興建盤山公路以達阿里山之單車道。如該段道路實施有困難時，可考慮自和社附近建纜車線以抵阿里山。道路予以正常改善後，自日月潭至和社之行車時間約為一小時又半，自和社至阿里山則不及1小時，即全程行車時間將低於3小時。

風光明媚，氣候宜人的阿里山，蔣中正總統曾多次造訪。1951年10月28日至11月5日，到此歡度壽誕，曾至祝山看日出。1959年2月15日，蔣中正總統一行坐森林鐵道水山本線到自忠賞景。當然，那時的哆哆咖線仍在運轉，新中橫公路尚未闢建。

日月潭阿里山另一選擇是溪頭線。當時公路局的一份內部調查報告建議和社線優於溪頭線之主要原因為：<sup>6</sup>

- (1)自日月潭至阿里山行車時間，和社線較溪頭線為短，因經溪頭線將需4小時。
- (2)工程費較省，依臺灣省公路局估計1億5,300萬元，而溪頭線則需2億5,500萬元。
- (3)改善和社線可使該地區之溫泉及壯麗景緻更易吸引遊客，而溫泉更可成為阿里山觀光客主要遊憩地點之一部份。

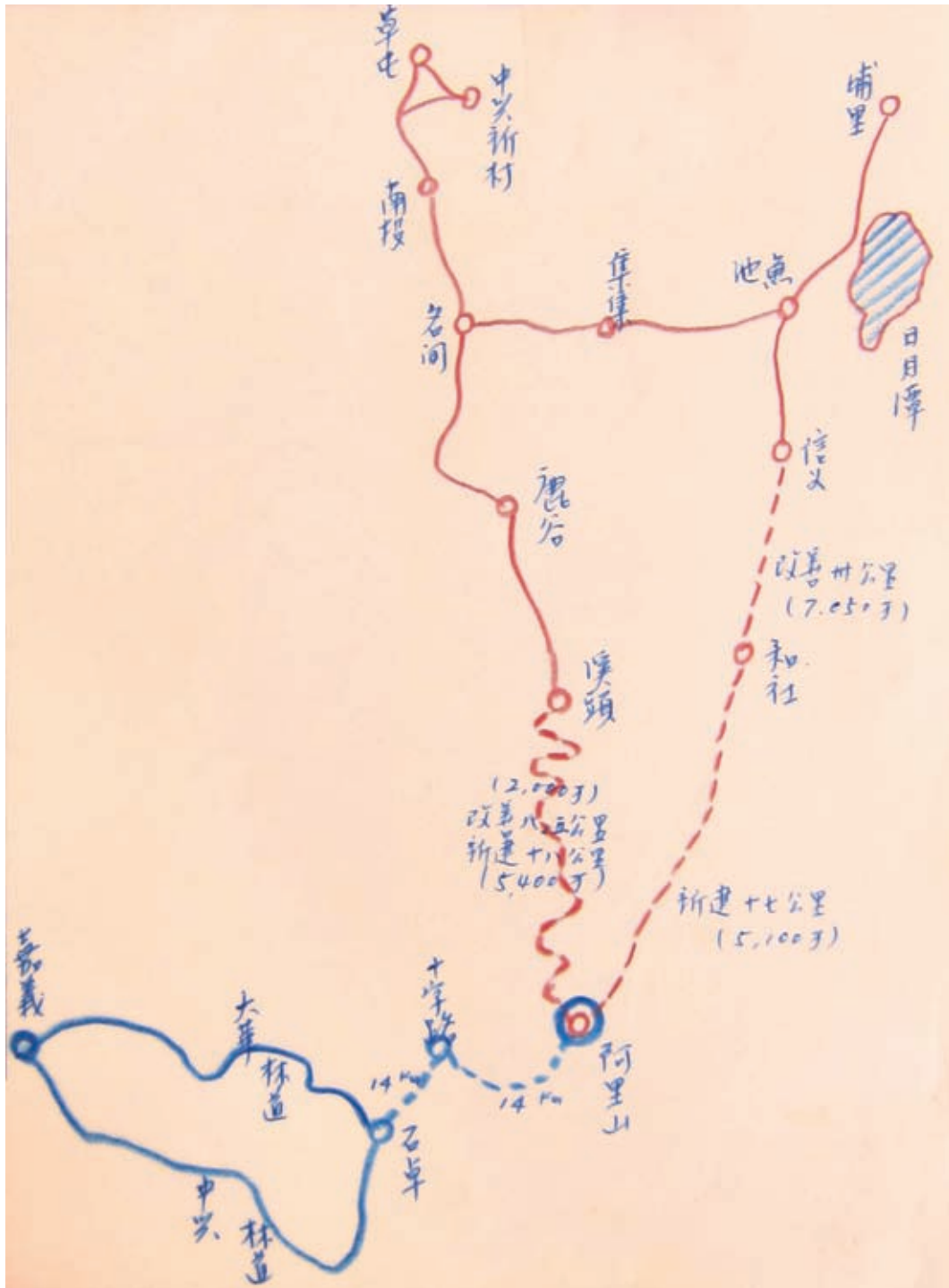
至於嘉義至阿里山路線，為將嘉義至奮起湖道路予以徹底改善，而繼續保留奮起湖至阿里山之森林鐵道，旅客可自嘉義乘汽車至奮起湖，然後改乘火車至阿里山。

## 老三橫與新三橫

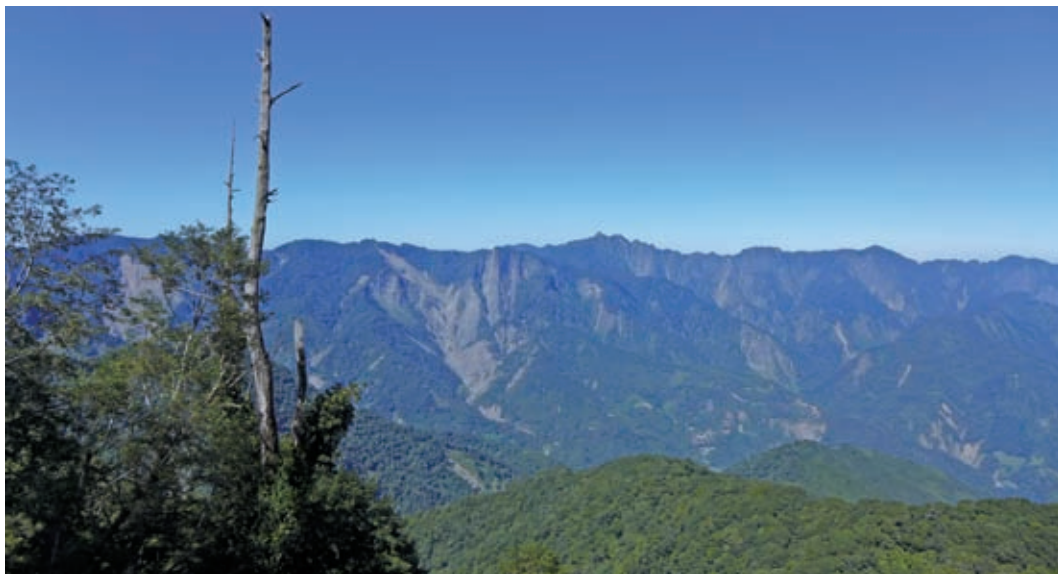
新中橫計畫其實是新三橫計畫的一部份。有別於老三橫的三條新闢橫貫公路，

---

6. 臺灣省公路局，《阿里山計畫公路勘查報告》，1972年3月，頁8。



1972年日月潭至阿里山公路規劃構想



遠眺阿里山山脈，自左而右依次為對高山2,405公尺，大塔山2,663公尺，松山2,557公尺，2014年10月



日月潭，自涵碧樓眺望，2014年2月



蔣中正總統（右）與蔣經國（左）眺望和社溪谷，最遠方山峰自右而左依次是郡大山、金子山、西巒大山，左前方為對高岳崩壁，1951年10月28日



兒玉站（今自忠），蔣中正總統與隨員搭乘森林鐵道石山本線，自忠對面山坡為兒玉駐在所，左方為兒玉站房舍，1959年2月15日



新闢中部橫貫公路踏勘隊出發前，公路局常撫生局長（前排中央，著藍色短袖襯衫），方恩緒副局長（前排中央，著白色長袖襯衫）於公路局第二區工程處送行，最右方執登山杖為張澎處長，1975年10月14日中午

即新三橫，包括了新北橫、新中橫、新南橫。後來，新北橫與新南橫未能實現，新中橫亦有一段未能闢建。

1974年9月，行政院長蔣經國宣佈，政府為改善東西部交通，將於十大建設完成後，選擇適當地區再開闢三條橫貫公路。公路局隨即著手規劃，先在5萬分之1地形圖上，作紙上定線，費時月餘，在北部選定烏來宜蘭線；在中部選定霧社銅門線；水里鳳林線及嘉義玉里、水里沙里溪頭線；在南部選定三地門知本線等五線，擬定勘查計畫，以備實地踏勘。<sup>7</sup> 選定之路線，穿越中央山脈部分，渺無人烟，路途艱險，風雨莫測，雲霧低迷。一日之內，氣候不一，踏勘時必須配合各地區氣候，以策安全；經依據歷年氣象統計資料，擬定勘查順序，自1975年3月至1976年6月，分五次組隊踏勘，並按預定時間勘查完成。關於新中部橫貫公路選線時分為三條，(1)以霧社為起點，經廬山、萊銅門至仁壽橋止；(2)以水里為起點，經丹大林道至萬榮止；(3)以嘉義為起點，經阿里山公路、鞍部、沙里溪頭、八通關、卓麓至玉里止；另自水里南下經信義、和社至沙里溪頭與主線會合。上述三線經評估結果，以嘉義玉里及水里沙里溪頭線價值最高。



新橫貫公路踏勘紀念  
(背面)，1975年10月

## 百人踏勘

1975年9月公路局邀請有關單位召開踏勘會議。

踏勘計畫預計1975年10月14日出發。因計畫路線既長且須翻越高山峻嶺，橫跨深水溪流故不能沿計畫路線進行，僅利用羊腸古道、山胞獵道、登山小徑或另開闢小路行走，並對照將來經過路線之控制點，概估土石方之數量及成份，橋

7. 臺灣省交通處公路局，《新橫貫公路踏勘總報告書》，臺北：臺灣省交通處公路局編印，1976年9月，頁1。







踏勘隊全隊合影，在和社實驗林招待所前，1975年10月14日下午4點50分（第一排左3為南投縣長劉裕猷，左4為張泐處長，第二排左2為南投縣建設局長陳進山，第三排正中央戴眼鏡的年輕人為省府建設廳技佐林明湊）



新橫貫公路踏勘紀念  
(正面)，1975年10月

梁、涵洞之數目及長度，以及調查沿線可利用土地、林業、礦業及觀光資源之開發，前後歷時18天（10月14–31日）完成任務，聯合報記者吳振福先生隨隊採訪。11月1日在嘉義縣政府簡報室舉行踏勘成果研討會，完成了第一步工作。

踏勘隊員26人，公路局規劃處處長張澎為領隊。1975年10月14日，在臺中市三民路一段187號公路局第二區工程處會齊，當日下午1時30分乘專車出發，當晚住同富村，15日住東埔，16日張領隊因病退出，改由公路局課長吳雲法領隊繼續入山，當晚住樂樂1,710公尺營地，17日住巴奈伊克，18日住杜鵑，19日住塔芬尖山水池營地，20日住闊闊斯溪上游會流點，21日住烏塞澗，22日住大分，23日住十里，24日住黃麻溪底，25、26日住玉里，27日再由張處長領隊西行，夜住嘉義，28日住阿里山，29日早上搭運材火車往東埔，繼往塔塔加鞍部分組踏勘，夜宿東埔山莊，30日早上整理資料，下午回阿里山住宿，31日住嘉義，11月1日在嘉義縣政府開會。

出發時，張澎處長說：我預定今天開始工作是看過曆書的一他說：今天是癸巳，是一個很好的日子，我們必須要在「午」時出發，這是一個很難得的好時刻。在編組時，張處長避免用不吉利的數字，如「十三」、「四」、「十四」，一共編了16個小組，卻找不到以上這三個組別。

踏勘人員，所攜帶的配發物品，是1. 派克原子筆壹支、2. 自動鉛筆壹支、3. 測量日記簿壹本、4. 鋼筆型電筒壹支、5. 三號電池壹打、6. 臂章壹枚、7. 拖鞋壹雙、8. 塑膠袋壹只、9. 衛生紙壹包、10. 牙籤壹包、12. 萬金油壹包、13. 白花油壹瓶、14. 口味兒壹瓶、15. 濟眾水貳瓶、16. 擦勞滅藥膏壹支。借用物品：1. 登山背包壹個、2. 小型公文袋壹只、3. 安全帽壹頂、4. 雨衣壹件、5. 腰帶壹條、6. 口笛壹只、7. 水壺壹個。<sup>8</sup>

8. 真跟班，〈新中部橫貫公路踏勘拾零（一）〉，《公路工程月刊》革新版第2卷第4期（1975.10），頁65。

由於踏勘工作非常艱鉅，所經路程又多是2千公尺以上，人跡鮮至的崇山峻嶺，所以踏勘隊的補給就顯得非常重要了，公路局特派二工處的總務主任胡裕申負責，在他的細心擘畫下，從水壺、厚夾克、寢具、帳篷、糧秣、勘測工具乃至一些急用的成藥都備齊了，而且還透過信義鄉公所招募了許多年輕力壯的山胞隨隊背負補給品；算起來參加這次踏勘的隊員共26人，加上供應支援的人數（加上以後花蓮、嘉義方面派出的）一共有114人，平均每一個隊員有3.5人支援。胡主任為踏勘隊人員自16日到25日每天預備的水果是，16日香蕉，17日柳丁，18日香瓜，19日蕃茄，20日桔子，21日文旦，22日柳丁，23日香蕉，24日文旦，25日蕃茄。<sup>9</sup>

10月17日在海拔2千多公尺的觀高，遠眺玉山，山骨嶙峋，高聳雲表，氣勢懾人，不愧為東南亞第一高峰。高山空氣清新，深吸幾口，沁人肺脾，仰望俯視，頗有與天地相合的感覺。稍歇一會，大隊繼續向八通關前進。海拔2,800公尺的八通關，是玉山接連關山的鞍部，凡自南投縣爬越中央山脈前往臺東方面以及攀登玉山都必經此地。從清末以迄日據時期，均為控制山地的要隘，其地勢平坦，遍長尺許箭竹，樹木稀疏，像是一幅鵝黃底，點染了幾片鮮綠的水彩畫，看了令人神迷，鞍部下臨荖濃溪支流，有松蔭夾道，路上遍舖一層薄薄枯葉，踩在上而柔軟異常，沙沙作響，當夜住宿巴奈伊克。

18日出發後不久，就看到形如拇指般的塔芬尖山，隱約現在南方，而在東南方不遠處，則是巍峨的大水窟山，矮生的箭竹一叢叢的連接起來，佈滿山野，間有嶙峋怪石，好像一張奇大的綠色絨毯被石頭壓覆在山坡上；此時碧空如洗，朵朵白雲，隨風掠過群峰，踏勘隊員精神莫不為之一振，紛紛拿起相機獵取鏡頭。

當夜在海拔3,300公尺的躑躅（杜鵑）紮營。



新橫貫公路踏勘紀念（正面圖案），1975年10月

9. 同上，頁66。

躑躅，因有大量的杜鵑花野生，故又名杜鵑。每年五月，是這個地方最美的時候，陽光普照，群花怒放，而遠方山頭猶有殘雪，……躑躅地勢高，當晚氣溫低到攝氏三度，再加上強風勁颳，似乎寒意倍增，睡至半夜竟被凍醒，見到有幾束光線射入帳篷內，忍不住起身外出察看，這才發現山區的月光是那麼的澄澈，照在石頭上、樹葉上，映出耀眼的星芒。<sup>10</sup>

19日，天氣生變，細雨斜織，踏勘隊先下到荖濃溪上游的谷底，再升上峰頂，沿3千公尺以上的稜線前進。踏勘隊目前已經過了2個縣，即南投縣及高雄縣，南投的路段很長，高雄卻僅有一步之寬，這是因為在踏勘路線所經過塔芬尖山的一段山脊上，有一顆三角點，此點為南投、高雄與花蓮三縣的縣界，所以隊員只跨一步，就等於走了3縣，許多人在那兒攝影留念，當夜在塔芬尖山水池宿營。

半夜，忽然聽到陣陣悉悉索索的聲音，原來山胞出獵回來了。此次跟隨踏勘隊背負補給品的88名山胞，多屬布農族。是南投縣府及信義鄉公所事先僱好的，他們都有親戚關係，便於相互照顧。那一晚，山胞獵到了16隻飛鼠，毛都很長，有深赤及白面兩種顏色，剝皮刷肉，肉是佐餐的佳餚。

20日，早上8點踏勘隊自海拔3,060公尺的塔芬尖山出發，經鞍部營地，11點半至塔芬山。因下雨，隊伍拖得很長，至下午1點半全數方抵達塔芬山草原，下午3點半南行步入闊闊斯溪，下午5點抵海拔2,100公尺的闊闊斯溪上游會流點，在此宿營。

21日，路徑更壞，沿闊闊斯溪南岸的坡面而行，不知翻過了多少支稜。擔任嚮導的山胞為了打氣，說再15分鐘就可抵達宿營地，結果走了2個半鐘頭還沒到，這時天色已暗，使得隊員們提心吊膽，水資會的邵維光差點掉落崖下，好在山胞眼明手快，搶過去拉了他一把，這一晚住宿烏塞闊，大家穿著溼衣服，睡在溼的帳篷中，是最艱苦也最難以忘懷的一夜。<sup>11</sup>

烏塞闊意為轉彎，此處地形平坦，土質肥沃，卻無人居住，也無明顯的人工遺

10. 吳振福，〈勇渡關山，新中橫路踏勘（上）〉，《聯合報》，1975年12月5日，第12版。

11. 吳振福，〈踏勘新中橫貫公路，八天行程歷盡艱辛〉，《聯合報》，1975年10月25日，第3版。

跡；據主管山地業務的省民政廳技正鄭老潭說，烏塞闊是老部落，因日軍鎮壓，山胞紛紛遷徙他居，遂告荒廢。

自杜鵑至烏塞闊的行程，因塔芬尖山、塔芬山、大分山的混淆不清，還有每日宿營地的說法不同，同行的登山家陳榮哲曾撰文，重作明細報導。<sup>12</sup>

22日，從烏塞闊出發，渡過樂樂溪的便橋，前有原始森林阻路，踏勘隊僱用的山胞隨身攜有番刀，此時揮刀闢路，將一些雜草或小樹砍倒，供大家攀扶行進；雨還在下著，地面奇滑無比，隊員們手腳並用，上下起伏前進。

遠遠看到大分吊橋時，大家興奮得跳了起來，以為有好路可走了，不料近在眼前，遠在天邊。連轉幾個山頭，還沒轉到吊橋邊，等過吊橋後，古道確實平坦，且有3公尺寬，走起來一身輕快。

過大分吊橋後，約四百公尺的上坡，有日式木造平房3棟，住有一戶山胞，全家共七口。隊員走了百餘公里，初次在山上遇到住戶，覺得非常親切。久居山區的這一戶山胞，主人叫李乾源。<sup>13</sup>

因為踏勘隊存糧不足，遂向他購買2百台斤小米，而小米必須用杵臼去殼才能食用，有人猜測，恐怕他們舂一整晚，也不可能交貨。不料，晚飯過後，踏勘隊僱用的山胞全部齊集李乾源家的大院中，有人舉火，有人舂米，有人撿雜物，幾個小時後就完工了。因舂米是由2名或3名山胞拿著杵，將放在臼裏的小米不停的打碎，除了要有足夠的體力外，還要有很好的默契，才能一上一下之間，不致於砸到對方的杵。

23日清早起程，這一帶林務局已稍有開發，在坡地上僱工墾地造林，樹苗以紅檜為主，經過多美麗、抱崖，當晚住宿山陰，由於運補未按時間送到，大家只好吃些小米稀飯，以罐頭佐餐。

24日繼續行程，經過山陰，上午11點在瓦拉米午餐，中午12點山胞由玉里帶

12. 陳榮哲，〈新中央橫貫公路踏勘記（下）〉，《野外》第85期（1976），頁49-52。

13. 吳振福，〈勇渡關山，新中橫路踏勘（上）〉，《聯合報》，1975年12月5日，第12版。

來公路局規劃處長張滂所送的慰勞品，包括水果，內衣褲及餅乾等。大家許久未嚐水果，拚命往肚子裡塞，吃了個痛快。下午3點10分抵黃麻溪邊，與運補給品的山胞遇個正著。領隊下令紮營，此時氣溫已高，熱得難耐，隊員們迫不及待的跳進湍急且冰涼的溪中洗個冷水澡，然後換套內衣褲，涼風一吹渾身舒暢。踏勘隊自南投東埔進入山區後，一直是在下雨，同仁所攜帶的衣服可說沒有一寸是乾的，張處長在玉里就地採購每一隊員內衣褲一套，尺碼也相差無幾，同仁對張處長雪中送炭均表示感謝。



新橫貫公路踏勘紀念(背面圖案)，1975年10月

25日，10點半通過山風吊橋，12點45分通過鹿鳴吊橋，抵達鹿鳴，匆匆午餐。再以急行軍的方式，由鹿鳴步行4公里前往卓溪鄉，這時雖是滿頭大汗，卻無人掉隊，個個精神抖擻，一份急欲接觸平地的狂熱，推動大家加速的前進。當踏勘隊人員下午2點半抵達卓麓的出口處，遠遠望去卓鹿國民小學(今卓樂國小)的體育場，真是人山人海，鑼鼓炮竹聲，好像歡迎凱旋回來的大將似的。

花蓮縣各界所組成的歡迎隊伍，上午光復節大會完後，就直接趕到卓溪鄉公所等候，當鬍鬚滿腮，臭汗難聞，有點類似「野人」的踏勘隊員出現在卓溪鄉的山巔時，歡迎的序幕即已揭開，鑼鼓喧天，軍樂齊奏，玉里高中女學生穿著山地服裝，向每位隊員獻花，地方人士緊緊的握住每位隊員的手，流露著感激的眼神，盼望這條新中橫公路能早日開闢，給地方帶來繁榮。

隊友在軍樂隊的引導下，於該鄉社區的一個亭子裏休息，這時地方老百姓爭相奉茶，遞毛巾，沿途的商店鞭炮放個不停，由卓溪鄉到玉里八公里的旅程，鞭炮聲此起彼落，隊友們個個感動不已，所有的辛苦都在瞬間消失無形。在玉里鎮，穿著制服的踏勘隊員倍受禮遇，當地民眾經常主動以機車帶問路的隊員回旅社，並幫隊員寄信，這種發自內心的歡迎，簡直把踏勘隊員看成了是英雄。<sup>14</sup>

14. 吳振福，〈勇渡關山，新中橫路踏勘(下)〉，《聯合報》，1975年12月6日，第12版。



百人踏勘渡溪，闊闊斯溪上游，1975年10月20日



踏勘人員抵達卓麓，玉里各界在卓鹿國校操場歡迎，1975年10月25日



踏勘隊一行在嘉義火車站，自左而右依次為嘉義縣長陳嘉雄、嘉義縣建設局長呂秀崑、公路局規劃處長張泚、陳榮哲（登山家），1975年10月28日上午



歷史的一瞬：踏勘隊核心人物，自左而右依次為林榮昌、盧文德、呂秀崑、張泚、陳進山、吳雲法，在塔塔加鞍部合影，1975年10月30日。林榮昌後來擔任水里玉山測量隊隊長、盧文德後來擔任水里玉山測量隊副隊長、呂秀崑為嘉義縣建設局局長，後來擔任嘉義玉山關建工程處處長、張泚為公路局規劃處處長、陳進山為南投縣建設局局長、吳雲法後來擔任水里玉山關建工程處處長



由和社到玉里、原預定17天的時間，提前5天抵達目的地。這次能夠提前下山，其原因如下：

(一) 山上每天在下雨，隊員們都願意趕路提前下山，所以每日均在趕路，原來預定要走3天，而現在改為1天半。(二) 食米計算錯誤，怕不縮短時間，補給不上，恐有斷炊之慮。所以拼著命在趕路，由於趕路，也引起若干同仁的不太願意。王忠魁博士對此就有些不滿的表示。他說：「不要命的趕路」。10月26日休息一天，27日，踏勘隊人員在玉里得鐵路局的同意特地掛了二節車箱，到臺東又乘三輛專車，經楓港過屏東、鳳山、高雄、在臺南市休息吃飯，飯後又向嘉義進軍，到嘉義已是晚上10時多，整天坐了11小時的車，李春生博士說這比走山路還要苦。這是真的嗎？嘉義縣建設局的呂秀崑局長，爲了踏勘的事真夠他煩的，原定30日到嘉義提前於27日到達，原訂好的旅社要退，上阿里山的火車票也要退，真是爲難了他。因爲嘉義旅社不多，何況還要旅館業給踏勘隊人員優待呢。<sup>15</sup>

## 飛鴿傳書

由第二區工程處洽租隨帶通信鴿20隻，在山中踏勘隊與外界通消息的是「飛鴿傳書」，可是在豪雨或能見度極低之情況下，飛鴿也就派不上用場了，不過，這次全體100餘人能安全下山，飛鴿自有其功勞。這是糧食局南投管理處的副處長提供的廿隻名種通訊鴿。鴿子在沿途中放了10隻，最後一隻是離玉里約一天行程的抱崖放的，主要的消息是說，他們將提前在25日到達玉里。南投接到消息後，迅速地以電話通知在玉里接應的規劃處處長張澎，讓他佈署接應工作。「飛鴿傳書」中通知到達玉里的時間，其準確的程度不差一個鐘頭。由南投所帶來的廿隻鴿子，沿途已有10隻帶著任務回家去，所剩下的10隻在玉里火車站全部放回，隊員們頗爲依依不捨，因而非得攝獵鏡頭留念。事實上，同年3月踏勘新南橫時便已用過飛

15. 眞跟班，〈新中部橫貫公路踏勘拾零(二)〉，《公路工程月刊》革新版第2卷第5期(1975.11)，頁61-65。

鴿傳書。<sup>16</sup> 幾近40年之後，終於看到新中橫飛鴿傳書的真跡，那真是臺灣公路史上極珍貴的文書。隨著電子通訊的發展，手機與網路的普及，有誰知曉公路踏勘曾經用過飛鴿傳書？這個古老通訊法幾乎成爲一則傳奇，也是歷史絕響。

以下爲吳雲法以飛鴿傳書所寫的信（1975.10.18-22）

卓麓青年活動中心羅幹事轉張處長

李信，茲派顏坤勇、林宗賢二名工人到卓麓領取補給品。

職 雲法 10180620

請順帶 10.14-10.20 聯合報各乙份。

卓麓青年活動中心吳主任發祥

轉交公路局規劃處張處長 澎

張處長：昨夜我們住「杜鵑」，在原定紮營地點（投高縣界）前約三公里，因原定紮營地點僅能容納20餘人，故只好提前紮營也，隊員工人均好，請放心。東埔帶來的糧食預估可吃到本月廿五日止。玉里補給數量，請加以估計補給，我們的行程不致延後。今日派周德松、林宗榮2名工人下卓麓，請補給35斤桔子，35斤文旦（或其他可以保存水果），昨日放下兩名工人最好也帶水果上山。今日預定到塔芬尖山（即十九日原定紮營地點：高花縣界），此間天氣霧濃，不能放信鴿，俟天氣好轉，當會隨時放信鴿與鈞座聯繫也。

職 雲法 敬上 1019 0640

張處長：

1. 我們冒雨安抵尖山（塔芬尖山）紮營，路上均平安，請放心。
2. 我們預定十月廿八日抵達玉里，東埔帶來的糧食預估可吃到廿五日，故玉里僅該準備二天半的糧食。
3. 茲派工人張等四名下山搬運糧食，糧食請飭工搬到多土滾紮營地點即可。
4. 搬來糧食請寫明清單，以便查點。

16. 〈飛鴿傳書〉，《聯合報》，1975年3月13日，第12版。

5. 今日又下雨，霧濃不能放信鴿，但仍繼續前行。
6. 報紙請隨時帶下。
7. 我們預定十月廿五日到多土滾，糧食在廿五日前運到。
8. 祝好！

職 雲法 敬上 1020 0640

張處長：

1. 我們已於20號冒風雨安抵闊闊斯溪上游紮營，今日擬在烏塞澗，明日（22日）即可抵達大分。
2. 我們的行程變更如下：（10.23）伊霍霍爾溪上游，（10.24）抱崖，（10.25）瓦拉米，（10.26）佳心，（10.27）玉里。
3. 請於廿七日下午三時前派專車到卓麓國校操場等候（如有變更當另行通知）。
4. 請送綠豆二斤、砂糖三斤。
5. 米請不需補給，因在大分花蓮工人留有米十包，可以動用。
6. 請代購公文包一個。
7. 玉里補給膳食僅需一天半。
8. 茲派榮清風、黃金塗、史清雲、何三秋四名工人下山，請將補給品交該四名工人帶下。
9. 祝好！

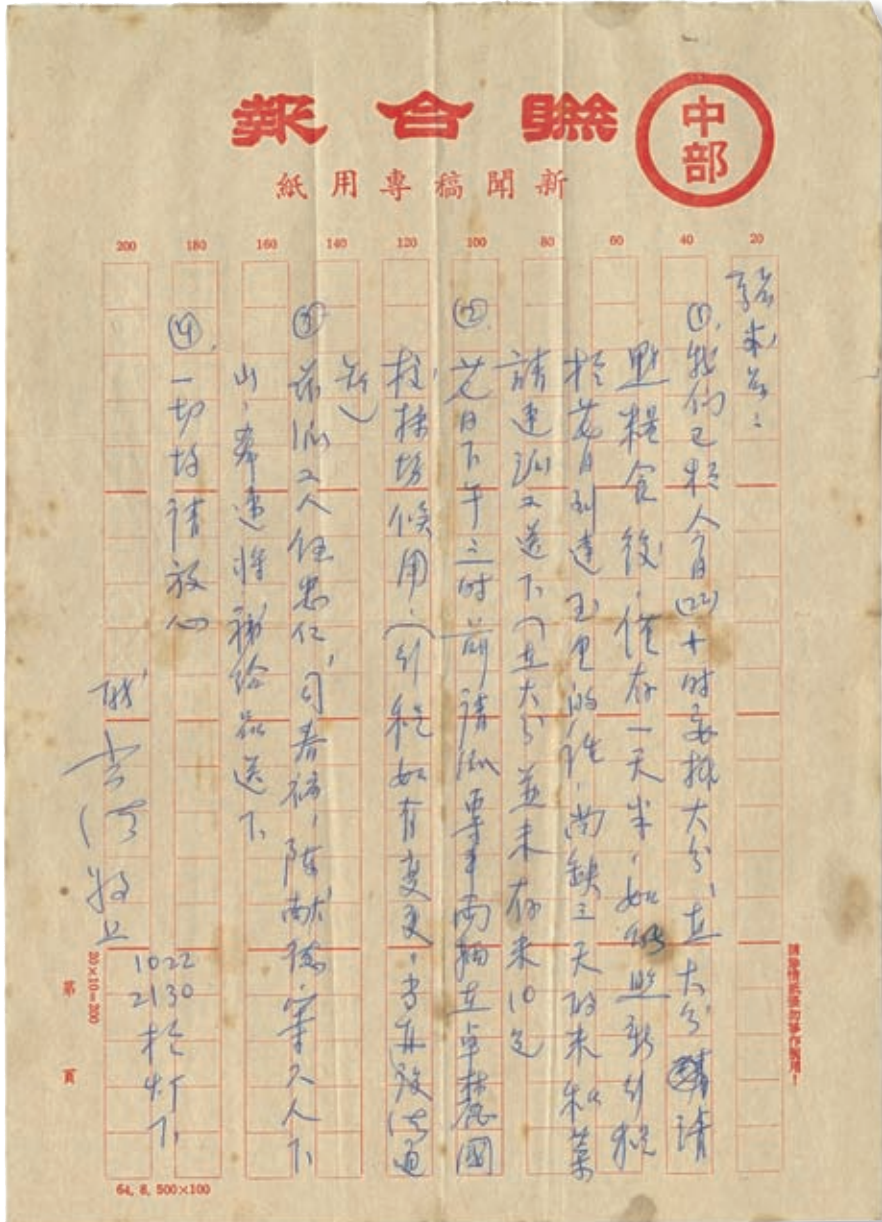
職 雲法 敬上 1021 0710 闊闊斯溪上游

因近二日天氣不佳，故未放信鴿。

張處長：

1. 我們已於今日（22）十時安抵大分，在大分清點糧食後，僅存一天半，如能照新行程於廿七日到達玉里的話，尚缺三天的米和菜，請速派工人送下（在大分並未存米10包）。
2. 廿七日下午三時前請派專車兩輛在卓麓國校操場候用（行程如有變更當亦設法通知）。





飛鴿傳書 (1975年10月22日)

3. 茲派工人伍忠仁、周春福、陳獻德等三人下山，希速將補給品送下。
4. 一切均請放心。

職 雲法 敬上 1022 2130 於灯下<sup>17</sup>

飛鴿傳書第一次說已通過「八通關」，第二次傳書告食米多了，今後可不再補給，可是沒有經過24小時，第三次飛鴿傳書說：食米不夠，急需星夜運送。臺北、臺中、花蓮電話，不斷的傳來「食米怎麼會不夠？」這問題使在玉里指揮辦補給的張處長與胡主任傷透了腦筋。後來事實證明是計算錯了，吳雲法真該打。<sup>18</sup>

新中部橫貫公路踏勘工作，有下列幾點特性：

- 第一、行程最長：山區徒步路程達127公里；連同乘汽車408公里，乘大小火車257公里，總行程792公里。
- 第二、人員最多：包括隊員26人，山胞88人，共計114人。
- 第三、標高最高：起伏翻越3,000公尺以上山峯四、五處，因此氣候變化最大，四季氣候，均將遇到。
- 第四、補給最難：行程中經過渺無人煙的深山地區，露宿十幾個夜晚，對外連絡既不方便，沿線也無食物可吃，一百多人全賴入山補給維生。
- 第五、路程最險：沿路須爬過大小斷崖40餘處，獨木橋、臨時吊橋廿餘處。

## 古道難行

事實上，公路局正式踏勘之前，在1974年底嘉義踏勘隊便率先走了這條八通關古道，12月22日自阿里山出發，經排雲山莊、玉山北峰、八通關、南大水窟山、意西拉、大分，12月30日抵達卓溪鹿鳴，行程8天。到了1975年5月17日，玉里各界組成八通關道路（古道）踏勘隊36人，由玉里出發，22日抵達東埔溫泉，

---

17. 張澎，《張澎文庫》，公路總局圖書室藏，2014年。

18. 真跟班，〈新中部橫貫公路踏勘拾零（二）〉，《公路工程月刊》革新版第2卷第5期（1975.11），頁61-65。

行程6天。玉里踏勘隊的路線沿稜而行，速度飛快驚人，5月20日從大分向西攀升，至大分山東側的2650凹地宿營。5月21日經大分山、塔芬山、鞍部營地、尖山（塔芬尖山），抵荖濃溪營地宿營。5月22日經杜鵑、八通關，抵東埔溫泉。因為當時從大水窟至大分的八通關古道部分中斷，踏勘隊只好另覓路徑而行。

1975年10月14–25日，公路局踏勘隊算是最浩大、最有準備的陣容。14日自臺中出發，經和社、東埔、樂樂、八通關、巴奈伊克，18日至杜鵑。19日自杜鵑經荖濃溪營地，至尖山（塔芬尖山）下水池宿營，20日從尖山下水池經鞍部營地、塔芬山，至闊闊斯溪上游會流點宿營，21日沿闊闊斯溪南岸而行，至烏塞關，22日自烏塞關至大分，25日抵達卓麓。

比較這3次行程，以公路局這次的百人踏勘隊走得最辛苦。

到了1982年5月3–12日，內政部營建署隊24人依循玉里踏勘隊的路線，逆向而行。從尖山（塔芬尖山）至鞍部營地紮營，次日再經塔芬山，東行越過斷崖，沿著10多公里長的稜線下降，沿途盡是火災過後的臺灣二葉松次生林，直到晚間才抵達大分，這條山稜路線也挺累人，但是比公路局的溪谷路線稍稍好走。

荒廢難行的八通關古道一直要到30年之後，2005年11月才由玉山國家公園管理處全線修復。

## 國家登山步道系統與國家公園之倡議

今日看來，這份1976年臺灣省交通處公路局編印的《嘉義玉里，水里沙里溪頭線新中部橫貫公路踏勘報告》確有時代性意義，對於玉山地區之資源與保育率先提出進步且高瞻遠矚之建議。縱觀全書之盱衡論述，對於總執筆人吳雲法與複閱人張澎當年之宏觀卓見益發敬佩，茲舉其大要如下：

一、國家登山步道系統之建立：自阿里山至沙里溪頭段間，自塔塔加鞍部向東之登玉山步道，以及水里到玉里段間之古道，所經地區之景色秀麗，尤其東埔溫泉到八通關之古道，沿線較突出者有彩虹瀑布、父子斷崖、雲龍瀑布等，目前因受入山管制及缺少旅遊設施，能有機會享受者所佔比例甚微，觀光資源未能供國民大眾



修復前的拉古拉吊橋

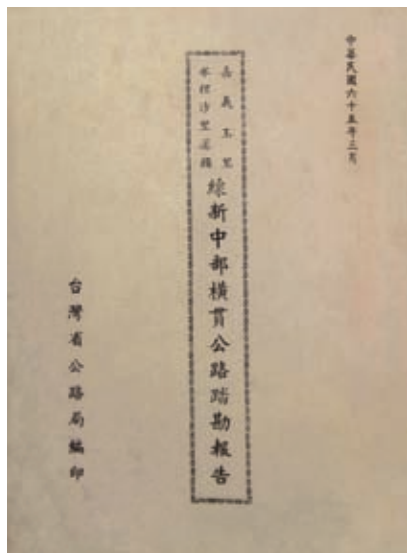




修復後的拉古拉吊橋

八通關古道踏勘與修復路線圖

- ① 1974年12月嘉義踏勘隊路線
- ② 1974年5月玉里踏勘隊路線
- ③ 1975年10月公路局踏勘隊路線
- ④ 1982年5月營建署踏勘隊路線
- ⑤ 2005年11月玉山國家公園修復首勘路線



嘉義玉里、水里沙里溪頭線新中部橫貫公路踏勘報告，1976年3月

之利用實為可惜。爰建議設為國家登山步道，簡化入山申請手續，沿途於適當地點設站供應簡易住宿設備，飲水設備，食物及急救站等，使各階層各級年齡者均能沿步道踏步而上。<sup>19</sup>

國家登山步道系統（國家步道系統）要到2001年行政院經濟建設委員會召開「研商建立全國登山步道網會議」，決議由林務局協調各相關單位，規劃整合建置全國登山健行之步道系統。2002年，行政院納入國家重點發展計畫，由農業委員會林務局在臺灣的國家公園、國家級風景區、國家森林遊樂區等範圍內之步道予以規劃整合，此時距新中部橫貫公路踏勘報告的印行已是26年之後的事了。

二、國家公園：本線中央山脈之高海拔地區，經調查發現確為大型野生動物之家園，同時更是國際間公認需予保護之雲豹棲息地。我國臺灣地區原產之梅花鹿及雲豹同被國際野生動物保護組織列為有滅種危險之種類。除此之外，國內外學者經實地勘察所提出之報告書，均指出本省玉山及中央山脈地區之地形景觀及生態體系有充分的條件可設為國家公園。建議由有關單位盡速完成國家公園法施行細則之立法程序，俾便實地探勘訂定範圍，設立適當面積之國家公園，使一些特殊景觀及珍貴動植物得以留存，則我國之自然生態體系之保育，乃至觀光旅遊事業可謂更趨前邁進一大步。<sup>20</sup>

這裡要注意，本踏勘報告印行之後，到了次年的1977年7月8日，行政院才指示由行政院經濟設計委員會、內政部、交通部及臺灣省政府成立國家公園規劃工作小組，初步選定太魯閣地區為第一座國家公園。同年9月1日，行政院長蔣經國至墾丁視察，指示從恆春到墾丁鵝鑾鼻一帶可依國家公園法規劃為國家公園，推動

19. 臺灣省交通處公路局，《嘉義玉里，水里沙里溪頭線新中部橫貫公路踏勘報告》，臺北：臺灣省交通處公路局編印，1976年3月，頁52。

20. 同上，頁53。

國家公園規劃小組於是捨太魯閣而優先規劃墾丁。1979年7月31日，訂定發布內政部國家公園計畫委員會組織規程。同年9月，內政部成立國家公園計畫委員會。1983年6月2日，公布國家公園法施行細則。1984年1月1日，成立墾丁國家公園管理處，面積32,631公頃，為臺灣第一座國家公園。1985年4月10日，成立玉山國家公園管理處，面積105,490公頃，為臺灣第二座國家公園。本踏勘報告對於設置國家公園的這項建議，終於在8年之後成立墾丁國家公園管理處，在9年之後成立玉山國家公園管理處。

三、自然保護區：陳有蘭溪上游地段之天然植被屬茂密之針葉樹林，其中冷杉、鐵杉、雲杉、扁柏及紅檜往往分別自成群落或混生，此等森林群落可能為本省諸林型中最完美，經濟價值最高之森林，但因山勢峻拔而崩山情形至為嚴重，為國土保安計，應畫定範圍列為自然保護區，除有水土保持，維護水資源之功效外，對學術研究、環境科學教育及觀光事業方面均有莫大裨益。<sup>21</sup>

本踏勘報告印行10年之後，到了1986年政府終於公告設立淡水紅樹林、坪林臺灣油杉、鴛鴦湖、火炎山、臺東蘇鐵、臺灣穗花杉等8個自然保留區。

---

21. 同上，頁54。

## 新中橫三線

1977年8月，《新關三條橫貫公路案研究報告》完成。9月23日，行政院宣布將三條橫貫公路列入12項建設。11月，《北、中、南三條新橫貫公路新關計畫》完成。12月，經濟設計委員會改為經濟建設委員會。1978年1月17日，經濟建設委員會第7次委員會結論，新關北部橫貫公路與新關南部橫貫公路另行妥予研究，新關中部橫貫公路三線尚可採行。<sup>1</sup> 2月，行政院核定新中橫公路路線。5月，《新橫貫公路關建計畫》完成。

### 新橫貫公路關建計畫

#### 一、計畫目的

- (一) 改善東部對外交通。
- (二) 開發山地資源。

#### 二、計畫範圍：包括下列三線：

- (一) 嘉義玉山線 — 以嘉義為起點，以玉山為終點。全長99.7公里。除嘉義後庄段3.8公里，係經現有公路，不需改善外，全線須利用舊路改善者71.2公里，新關24.7公里。

---

1. 〈行政院經濟建設委員會1978年1月26日公文，關於臺灣省政府檢送新關三條橫貫公路踏勘及研究報告，奉示由本會核議一案，謹將討論結果報請鑒核〉，秘(67)字第0192號函。

(二) 玉山玉里線 — 自嘉義玉山線之玉山為起點，玉里為終點。全長102.7公里。其中利用舊路改善者7.1公里，新闢95.6公里。

(三) 水里玉山線 — 以南投縣水里鄉頂崁為起點，以玉山為終點。全長63.2公里，其中利用舊路改善者35公里，新闢28.2公里。

### 三、計畫年期：

自1979年7月起先自嘉義玉山及水里玉山兩線分別向玉山施工，預定至1985年6月，三條路線全部完成。為期6年。

### 四、所需經費：三線總工程費36億2千萬元。<sup>2</sup>

水里玉山線的築路計畫：全長63.2公里。

1. 頂崁(台21號85K+662)和社(113K+816)段：長28.1公里，擬利用原有公路按五級路丘陵區標準路基9公尺、橋梁7.5公尺拓寬，鋪7.5公尺寬7.5公分熱拌瀝青路面。

2. 和社(113K+816)玉山(148K+912)段：長35.1公里，其中和社至神木村段6.9公里，擬利用原有林道拓寬外，其餘28.2公里需全部新闢。擬均按六級路山嶺區標準路基8公尺、橋梁7公尺拓寬及新闢，俟路基穩定後，鋪7.5公尺寬7.5公分熱拌瀝青路面。<sup>3</sup>

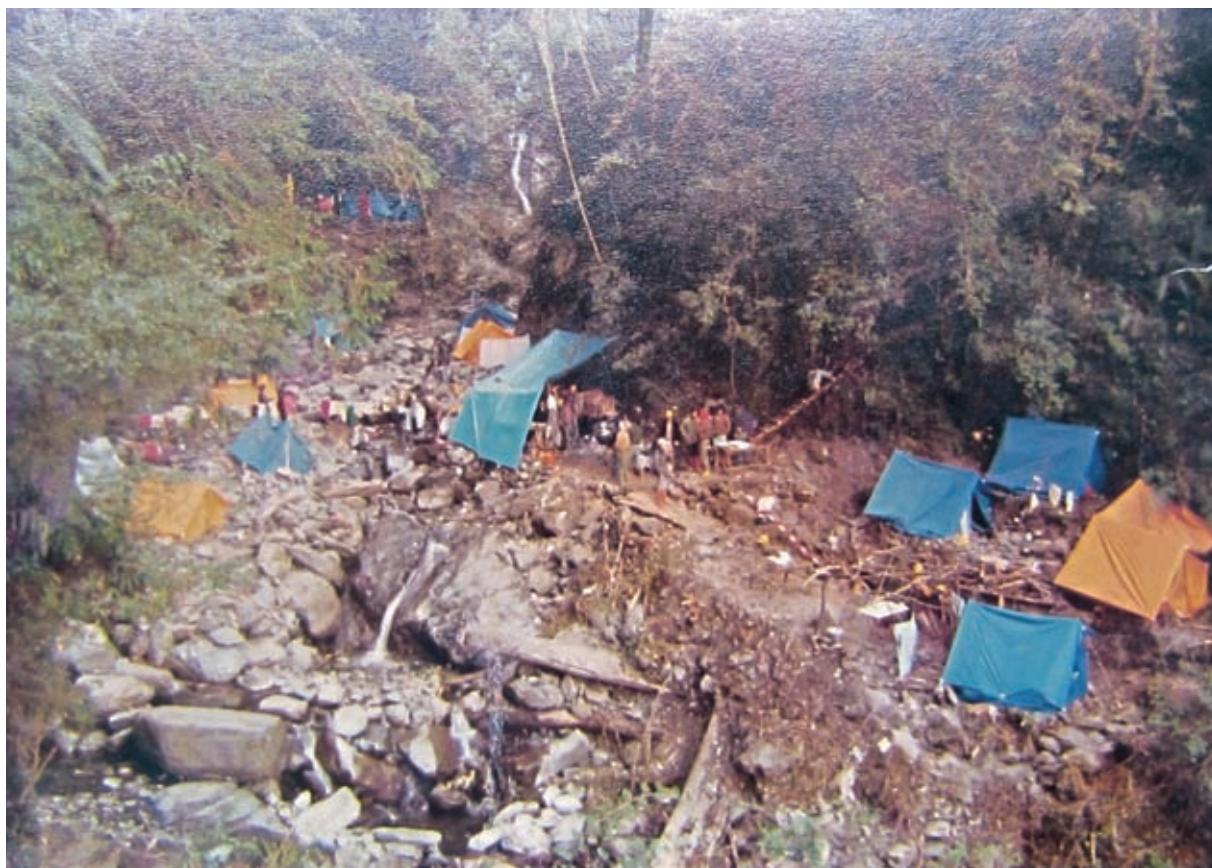
## 定線測量

臺灣的自然保育倡導與國家公園設立，觀念的啟蒙很早，具體的推動執行卻很晚，並且與強人政治有很大關連。1972年6月13日，總統令公布國家公園法，但這個法卻沒有施行細則作為執行的依據，也沒有權責單位來推動。

1977年7月8日，行政院指示由行政院經濟設計委員會，內政部、交通部及臺灣省政府成立國家公園規劃工作小組，初步選定太魯閣地區為第一座國家公園。<sup>9</sup>

2. 臺灣省交通處公路局，《新橫貫公路關建計畫》，臺北：臺灣省交通處公路局編印，1978年5月，頁1-2。

3. 同上，頁4-5。



測量隊紮營於沙里仙溪源頭，1978年10月至1979年3月



呂秀崑至玉山主峰勘測，1980年11月

月1日，行政院長蔣經國至墾丁視察，指示從恆春到墾丁鵝鑾鼻一帶可依國家公園法規劃為國家公園，這個契機是當時的屏東縣長張豐緒適時進言的。推動國家公園規劃小組於是捨太魯閣而優先規劃墾丁，但當時內政部民政司只有一位科員負責管理古蹟，兼辦此規劃業務，這位科員叫彭茂雄。9月23日，行政院宣布將三條新中橫公路列入十二項建設。這時並沒有任何衝突，因為國家公園規劃在墾丁，而三條新中橫通過的範圍在玉山。

1978年10月1日，公路局開始測量嘉義玉山線，由石桌（現今石棹）經十字路、阿里山、自忠至塔塔加，約34公里路段，翌年3月底完成測量。當時已由嘉義縣府調公路局任測量隊長的呂秀崑這樣敘述：

測量隊之組織有選線組、中線組、水平組、橫斷面組、地形組及內業組等六組，除隊長副隊長外各組有工程司二人、測工三人、小工（山胞）二至六人總共五十人左右。選線組可以說是開路先鋒由隊長兼任任務有二，第一是帶著氣壓計、手水準儀、標杆木樁及紅白旗在高山峻嶺、古木參天盡是原始森林之處選定符合標準的路線，因此必須披荊斬棘選定I.P點（路線之轉折點）插小旗、釘木樁、並開闢一條小徑讓跟住後面之各組能循跡而進。

第二任務是尋找測量隊之住處，這次測量所經之處全無人煙，故必須找有水源之山谷，臨時搭蓋帳篷工寮與工寮間相距步行約二小時，因此選線組在測量隊裏是最辛苦的工作，人員亦最多的一組。中線組是依據選線組所釘的木樁為準放置經緯儀測設I.P與I.P之方向角及丈量距離後計算每一個樁號之里程放樣於地面上，除整樁（二十公尺為準）外彎道及地形變化點亦應加添樁號。

水平組是利用水準儀測量路線樁號之高度而且閉合為準，並測設臨時性之水準標點（B.M）以利將來施工時校對路線之樁號之高度，水準標點一般都是用固定物體為佳，否則在大樹根部加釘鐵帽釘做記號標明之。橫斷面組是依照中線組放樣之樁號測量與路線垂直方向之地面變化情形，在山區以每邊各三十公尺為準。地形組是參照橫斷面組測量之地面高度繪製地形圖，如遇橋梁位置時，利用大平板儀測量河川之水流方向及二百分之一地形圖以利橋梁設計之



用。涵洞、橋梁及計算工程數量編列工程預算書等工作。測量隊於1978年10月1日開始至翌年3月底完成。11月2日，水里玉山線亦開始測量，由信義向和社前行，進入玉山地區，翌年2月底完成測量。<sup>4</sup>

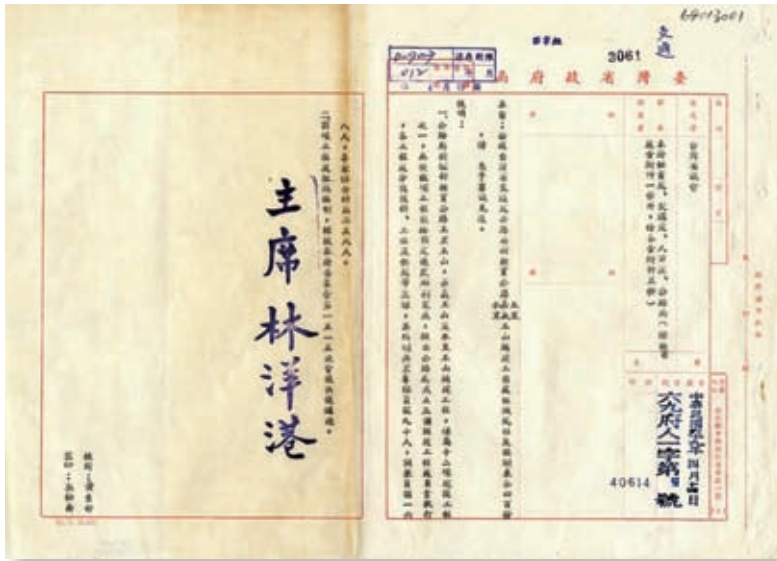
1979年4月，嘉義玉山線與水里玉山線測量完成，兩線之第一次會合點於沙里仙溪源頭，海拔2,100公尺；在此同時，行政院院會通過臺灣地區綜合開發計畫，指定玉山、墾丁、雪山、大霸尖山、太魯閣、蘇花公路、東部海岸公路等地區為國家公園預定區域。這時玉山方始列為國家公園預定區域，但只是紙上作業而已。

## 兩線施工

新闢中部橫貫公路依1978年1月17日經建會建議，三線尚可採行，其中嘉玉線與水玉線可即進行規劃，預定69年度開工。69年度需款5億3,800萬元，擬申請中央補助半數2億6,900萬元，省府籌列半數2億6,900萬元。1979年1月12日，行政院審議69年度中央補助款案時，中央僅核列補助1億5千萬元，經建會並提議先完成嘉玉線工程。5月8日，省府建議自籌1億5千萬元配合款，同時辦理嘉玉線與水玉線兩線工程。<sup>5</sup>

林（洋港）省主席說：中部新橫貫公路因為經費龐大，中央補助有困難，所以要我們先開闢嘉義通往阿里山的這一條，可是交通處基於經濟效益觀點，又認為南投經信義鄉這一條比較有價值，這又使本人受到困擾。如果照這樣決定，嘉義方面必定認為我有偏心，而使本人百口莫辯。因此，本人希望能夠盡力設法籌措財源，能夠兩條路線同時開闢，以免引起無謂的誤解。<sup>6</sup>

- 
4. 呂秀崑，〈興建阿里山公路經緯〉，《嘉義一週》，1982年11月10日，嘉工校友通訊專刊版。
  5. 〈臺灣省政府1979年5月8日公文，新建東西橫貫公路三條計畫，本府擬於六十九年度同時辦理嘉義玉山及水里玉山兩線，以符需要，敬請核備〉，(68)府交二字第31399號函。
  6. 葉昭雄，〈新中橫之開闢及玉里玉山線之放棄闢建歷程〉，《臺灣公路工程》第28卷第4期（2001），頁11。



臺灣省政府函，〈檢送新橫貫公路關建工程處組織規程及編制表〉，1980年4月14日

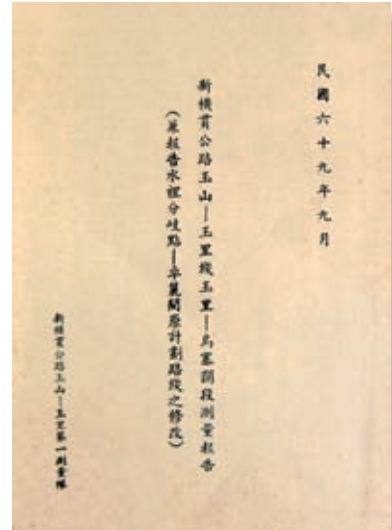
新中橫工程建設微妙的施工順序，牽動著地方民意的感受，這時的省主席是1967-1972年曾任南投縣長的林洋港，他的繼任者是劉裕猷，對於新中橫公路是否兩線同時施工當然很在意，即使經費被砍一半，還是要爭取平等對待。林洋港省主席很技巧地，很嫻熟地處理了新中橫公路。

1979年8月1日，新橫貫公路嘉義玉山關建工程處成立，設於嘉義縣中埔鄉頂六國小，嘉義玉山線施工。9月1日，新橫貫公路水里玉山關建工程處成立，設於南投縣信義鄉愛國國小舊校址，水里玉山線施工。新橫貫公路預計1985年6月底完工，需時約6年。9月，內政部成立國家公園計畫委員會。10月30日，開始進行水里分歧點至卓麓原計畫路線修改重測，以及玉里至烏塞關（闊闊斯）段測量。這是因為新橫貫公路嘉義玉山線與水里玉山線會合點原在沙里溪頭，但經研究檢討後，發覺幹線與支線在前山北側坡上所形成上下線相靠太近，影響路線將來之維護，故再變更會合點位置。

東埔山莊附近原計畫路線有一長一千三百公尺的隧道，由於施工經費不符經濟價值，因此自東埔至沙里仙溪頭段的卅公里路線，自去年（1979年）十月卅日起，由關工處副處長蔡欣斌率隊出發，計畫以六個月時間重新施測，並於

測設完成後立即施工。沙里仙溪頭，是一海拔二千九百公尺的山區。由東埔山莊經東埔山、塔塔加鞍部、玉山前山、玉山西山山腹、沙里仙溪接玉山主峰、北峰山腹至八通關的卅公里，是一尚無人跡的山野，當地的氣溫，晨昏都在冰點以下，白晝氣溫雖略升高，但也都在攝氏四至五度之間。蔡副處長率領五十名組成的測量隊，就露宿在沙里仙溪支流的一處溪谷內。<sup>7</sup>

1980年3月，內政部營建署成立，國家公園業務由民政司移到營建署，編列345萬元經費推動，新設一個科負責執行這項業務，科長為馬以工。6月3日，內政部國家公園計畫委員會第三次會議決議組專案小組研究玉山國家公園之預定範圍，葛錦昭為召集人。<sup>8</sup> 玉山國家公園預定範圍與新中橫施工的衝突開始被注意到了。8月，財團法人中華顧問工程司、中華水土保持學會完成新建東西橫貫公路三條計畫工程環境評估及沿線水土保持初步規劃報告，新中橫玉里玉山線為進行環境影響評估之示範性個案選定。新中橫到底影響多大？擔憂與關注的焦點集中在通過八通關的玉里玉山線，這也是未來即將成立的玉山國家公園的核心地帶。但是關建公路的腳步並沒有停下，因為新中橫的計畫在先，公路局基於業務責任，當然積極執行。9月，公路局完成《玉里至烏塞闊（闊闊斯）段測量報告》，同時，將新中橫第二次測量會合點定於東埔山東側的塔塔加鞍部附近，海拔2,550公尺。但這個會合點還是不太好，大家都不滿意，於是再進行重測。12月1日，新橫貫公路玉里玉山關建工程處成立。



《玉里至烏塞闊（闊闊斯）段測量報告》，1980年9月

7. 林長青，〈新中橫公路南線工程進行順利，東埔山莊至八通關重新測量四月完成〉，《中央日報》，1980年12月21日，第9版。
8. 〈內政部營建署1992年4月，關於新中橫公路玉里玉山段之關設乙案，謹將本署十年來承辦本案之經過情形，簽請鑒核〉，《內政部營建署公文檔案》，1992。

# 嘉義~玉山段路線簡圖

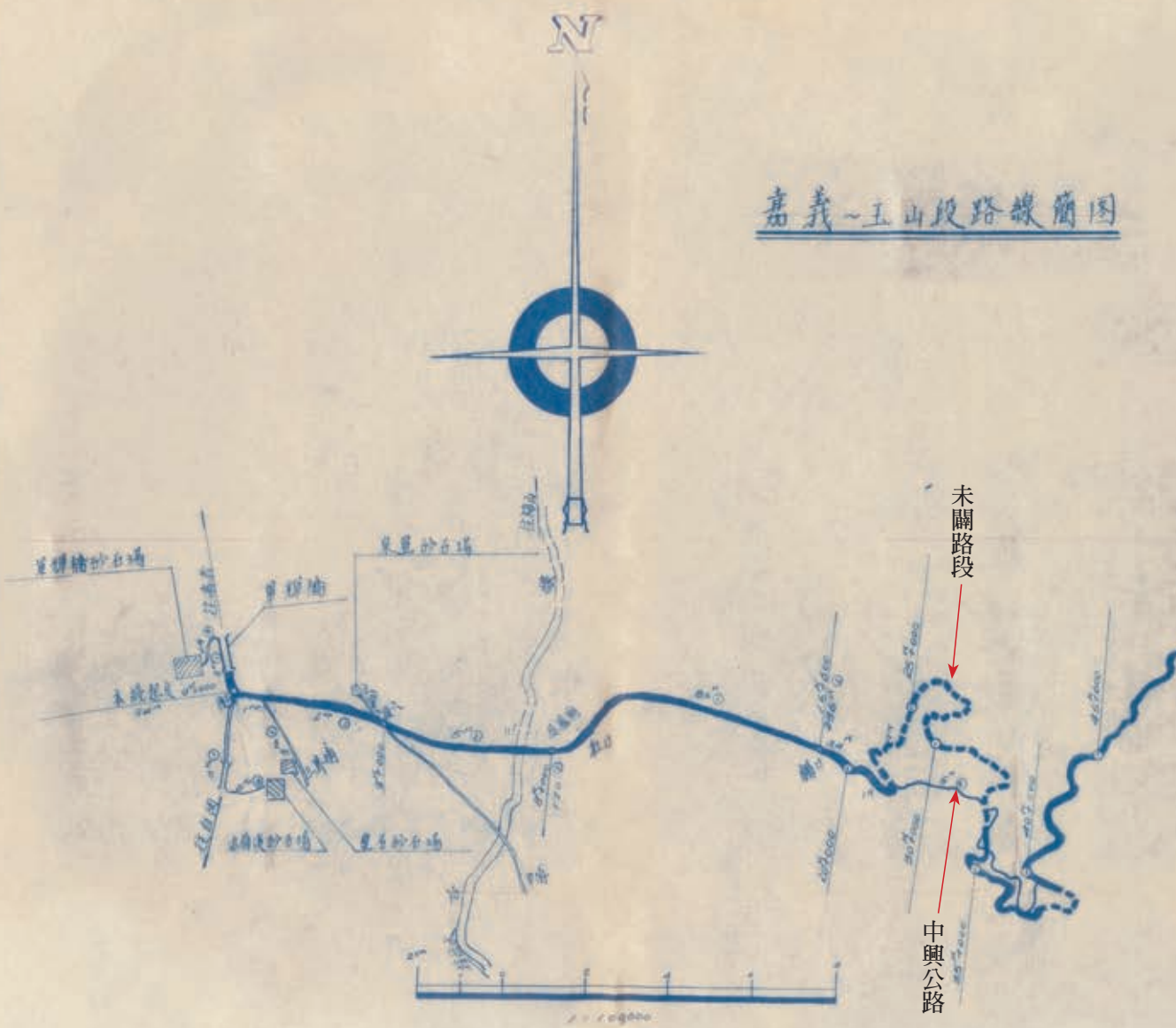
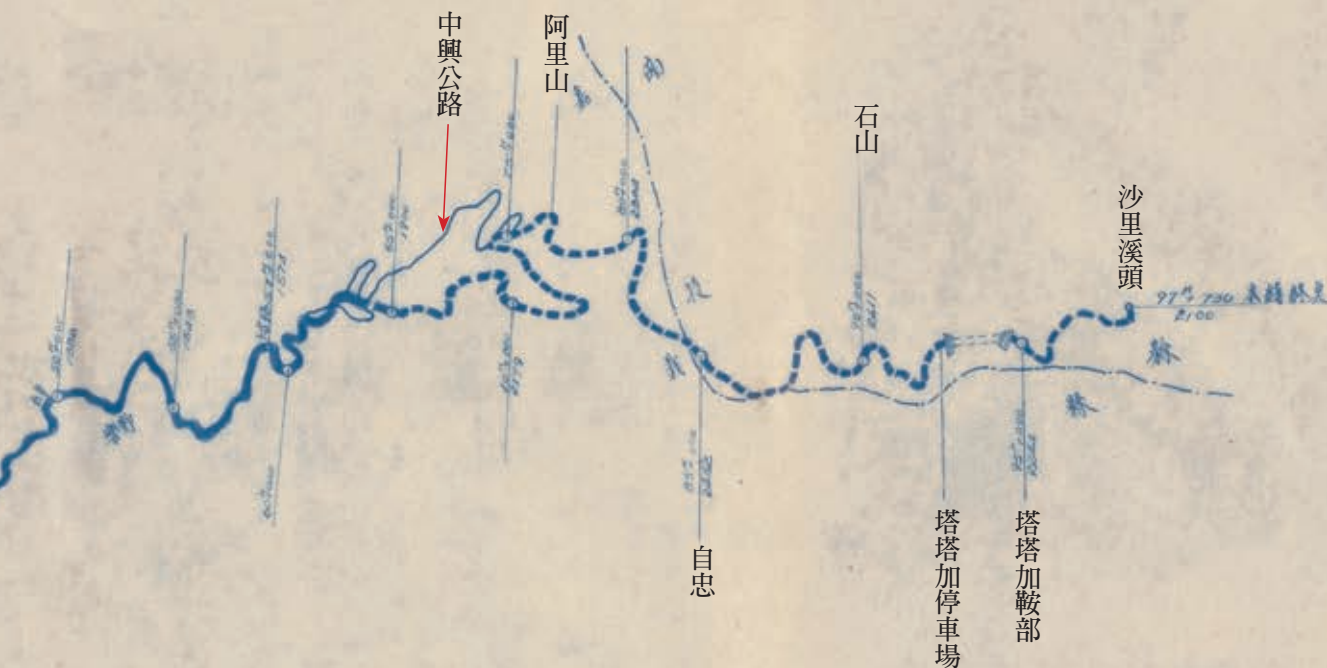


圖 例

符 號	說 明
——	現有道路加以改善路段
- - - - -	新闢路段
⊃ - - - - ⊃	隧 道
——	阿里山產業道路
——	界 界
○	橋 樑
▨	砂石場
⊙	里程及路線等號
——	現有道路

項次	砂石場名稱	地 址
一	單羅橋砂石場	後庄
二	赤崁橋砂石場	後庄
三	雙石砂石場	三界埔
四	東麓砂石場	後庄
五		



嘉義玉山段(阿里山公路台18線)路線，係利用1969-1974年闢築的中興公路為基礎。最初規劃路線自嘉義後庄起始，經阿里山，至沙里溪頭為止。當時已築路段(實線)為嘉義後庄，經頂六、吳鳳廟、社口至觸口，還有隙頂經樂野(石桌)至十字路。未闢路段(虛線)為觸口至隙頂(此段後採中興公路路線)，十字路至沙里溪頭。後來，台18線僅從阿里山延伸伸至自忠、塔塔加停車場(圖上隧道左方)，再向北延伸1公里，至塔塔加遊客中心，未至沙里溪頭。1979年8月

砂石場現示

設備	品質	儲存量	石場主路 距離	備	註
完整	尚好	200000m <sup>3</sup>	1.5km		
完整	尚好	150000m <sup>3</sup>	500m	擬配料	
完整	尚好	100000m <sup>3</sup>	200m		
完整	尚好	100000m <sup>3</sup>	1.5km	擬配料	

公路局新橋舊公路嘉義玉山開建工程處			
路線圖			
嘉義-玉山段中間資料示惠函			
繪圖	王士衍	課長	
設計	王士衍	課長	呂方華
校核	徐漢興	課長	
日期	000	圖號	



水玉線第二次測量於大水窟山屋往西的溪底獵寮附近，本次進行水里分歧點至卓麓原計畫路線修改重測，1980年2月。站於正中央穿白衣，高瘦的男子為忻元發。忻元發的左方第二人，戴小圓帽，著紅夾克為伍玉龍；忻元發的右方第四人，穿紅白橫紋毛衣，戴黑帽為司忠民；站立最後方，著紅短袖紅長褲為司忠勇；蹲於前方地上，肩靠測量桿，戴黃膠帽為伍治興，他們均為東埔村布農族人



水玉線第二次測量於玉山北峰下，忻元發（正前方），林榮昌（後方，戴毛線帽，手拿小木樁），1980年2月



玉里玉山線烏塞闊段測量，繪算組人員於工寮外整理資料，1980年5月



玉里玉山線烏塞闊段測量，挑夫挑運行李渡溪，1980年5月





玉里玉山線烏塞闊段測量，工作人員住宿的草屋，1980年5月



玉里玉山線烏塞闊段測量，工作人員搭設帳篷於溪邊河床，1980年5月

1981年4月9日，水里玉山工程處吳鎮封段長，在塔塔加與嘉義玉山工程處蔡欣斌副處長交會，水里玉山線改線測量完成，第3次會合點於東埔山和鹿林山之鞍部，海拔2,610公尺。<sup>9</sup>嘉義玉山線之施工終點，變更為90K+200。6月，玉里玉山線完成初測。7月，水玉線筆石橋竣工；7月26日，十八重溪橋、陳有蘭溪橋竣工。8月，玉里玉山線開工。9月，玉里玉山線塔芬八通關路線設計完成。9月11日，第四代龍神橋竣工；10月9日，信義橋竣工。此時，水里玉山線的工程計畫正如火如荼推動。

## 修正的水里玉山線

水里玉山線後來因改線的緣故，施工範圍自南投縣水里鄉頂崁村經信義鄉至上東埔與嘉義玉山線會合，道路自第一回頭彎（今台21線127K+900）開始盤旋上繞，以迄塔塔加。全長71公里，其中自起點頂崁村至神木34公里為改善路段，神木至塔塔加計37公里為新闢路段。

計畫內容：

- （一）路基路面工程：全長71公里，路基寬度8.5公尺，路面寬度7.5公尺、全線以瀝青混凝土路面鋪築、修築混凝土邊溝及涵洞、擋土牆等。
- （二）橋梁工程：全線橋梁跨徑20公尺以上之預力混凝土橋計17座，長1,405公尺、跨徑20公尺以下鋼筋混凝土橋計8座，長154公尺，另鋼梁橋1座長45公尺（烏乾溪鋼梁橋，後來沒作），合計26座，共長1,604公尺、橋面淨寬均7.5公尺。
- （三）隧道工程：隧道2座，各長185公尺（東埔隧道）及280公尺（同富隧道），合計共465公尺，隧道淨寬7.5公尺，淨高4.6公尺。<sup>10</sup>

---

9. 呂秀崑、葉東榮，〈新建東西橫貫公路三條之一嘉義玉山線闢建工程成效評估報告〉，《臺灣公路工程》革新第14卷第11期，1988，頁7。

10. 臺灣省政府研究發展考核委員會編印，《交通處七十八年度施政計畫列管項目「新建東西

## 三姊妹尋父記

那是1980年的春節，新中橫公路剛剛施工不久，擔任水里玉山關建工程處（水玉處）副處長的呂江賜先生，因為值勤留守，無法回家團聚。她的三個女兒商議，那就到工地，陪陪父親吧。

三姊妹從臺中搭早班車到水里，然後改搭客運到信義。員林客運從水里經過頂崁、龍神橋，再順著陳有蘭溪東岸而行，一切是那麼新鮮，看著遠山，看著村庄，不知不覺就通過新山、郡坑，終於到了信義，父親早就在候車亭等著她們呢。下了車，走過愛國橋，不久便抵達水玉處辦公室。那時已近下午1點。匆忙備些飯菜，當作午餐。水玉處設於南投縣信義鄉愛國國小舊校址，是在1979年9月1日成立，而水里玉山線亦開始施工。

飯後略為休息一會，有位司機將大家載去一個景點走走。記得那是木瓜坑瀑布，是一個多高多壯觀的瀑布嗎？印象有點模糊，只記得車子不斷盤旋上昇，到了山頂平臺，大家下了車。那時，大姊念牙醫系五年級，二姊念大三，小妹呂清清是大大一新鮮人。三姊妹與父親一路同行，順著山徑彎折下降，冬天的陽光逐漸加溫，二女兒有氣喘，走很慢，大女兒與三女兒在旁，有說有笑相伴，終於看到從山壁高處傾洩而下的一注瀑泉。在濃密楠木與散生山芎蕉的森林裡，涼風從谷間拂來，瞬間將燠熱的汗水吹乾，真舒適。這個號稱是全臺落差最大的瀑布，長度有200餘公尺，就這樣留在3名大學女生的腦海。

到了黃昏，回到工程處，在此留宿一夜。工程處的留守人員準備了豐盛的晚餐，大家都很豪爽地敬酒乾杯，但父親從不喝酒，他只喝飲料。看得出來，父親很想跟女兒多說一些話，他幫三姊妹各挾了一支雞腿、一根香腸，嘴裡只說這多吃一點，這很好吃。因工作關係父親不常在家，對小孩總有些愧疚，而祖母年事已高，他很想調回平地工作，善盡孝道。這是父親第二次調赴外地工作，第一次是去修築

---

橫貫公路水里玉山線新闢工程」實地查證報告》，南投：臺灣省政府研究發展考核委員會，1989年1月28日，七八研三字第948號函附件。

# 新橫貫公路阿里山至



新橫貫公路阿里山至八通關  
 段路線示意圖，三線交會於  
 沙里溪頭（圖①位置）。後來  
 取消沙里溪頭交會點，水里  
 玉山線與嘉義玉山線交會於  
 東埔山和鹿林山之鞍部，海  
 拔2,610公尺（今塔塔加遊客  
 中心，圖②位置）。水里玉山  
 線廢止，水里玉山線亦重新  
 測量改線。1981年4月  
 藍線：原水里玉山線  
 綠線：原嘉義玉山線  
 紅線：原水里玉山線



日月潭環島公路。祖母畢生的希望都在他身上，而他也很爭氣考取臺灣大學土木系，畢業後進入公路局工作，得以發揮所長。在寒風中，在黑夜裡，在當時仍很荒僻、交通不易到達的信義山區，三姊妹渡過那一年的農曆春節。

呂江賜先生後來轉任第二區工程處（二工處）副處長，也就離開轟隆工事的新中橫公路了，後來昇任二工處處長，1993年退休。

這是呂清清小姐的回憶。我因本書承辦人，也是二工處規劃設計中心工程司林乙如小姐的引薦，在臺中與呂小姐相見，記錄下這段塵封三十多年的往事。<sup>11</sup>

## 夜行瓦拉米至大分

關於新中橫，蔡欣斌以一位服務滿40年的公路人，回顧當年測量與施工的往事，內心有許多感慨。1979年9月至1986年10月，他擔任嘉義玉里關建工程處副處長，處長呂秀崑是臺南工學院土木系同班同學，他們從學生時代感情就很好，兩人配合無間。

1955年大學畢業後，通過就業考試分發到公路局。1956年當兵，1957年6月至1959年3月參加中橫關路，在梨山工程處工作，先去谷關至達見的改線，再負責梨山至環山路段的施工，當時的月薪只有700元，但差旅費有1,200元。新中橫本來只從阿里山至塔塔加，再至八通關，然後一路下至玉里。1979年，他帶領50人進行阿里山—玉里段的測量，在玉山北峰下，向前推進。

那些原住民都很樂天，邊測量、邊唱歌。

但是每天早上7點出門，走了2至3小時山路，來到昨天測量結束的地方，再向前施測1至2小時，霧就起來了，工作也就結束了，其實很懊惱。

1980年，測量玉里大分線時，早上8點半由玉里出發，他帶著4名測工，一路往瓦拉米、抱崖、大分前進。下午4點，經過瓦拉米，再繼續走，然後天黑了，拿

---

11. 2013年1月16日，在臺中訪談呂清清小姐。

著手電筒照亮山徑，後來距離越拉越遠，他一個人過吊橋，一個人砍草，從半夜走到天亮，終於抵達瓦拉米，5個人全部安全到達，這是最深刻的印象。

長久以來，我一直有個最疑惑的秘密，幾乎是心中的癌症，就是水玉線為什麼爬不上來？為什麼會這樣呢？

如果坡度最初是1%，那麼改為坡度2%，路線長度就少一半，如果是4%那就再省一半。但水玉線一開始就沒爬昇，等到經過神木林再爬昇就來不及了。因為爬不上來，所以設了回頭彎，切過坡面，形成公路最忌諱的上下線，加上地質脆弱，屢修屢塌，工程不斷延後，幾乎無法收拾。

至於後來沒有完成的玉里玉山線，蔡欣斌說，不開，還是比較好，未來的公路養護，不是那麼容易。問起公路生涯的遺憾，他覺得長年在外築橋修路，沒陪小孩成長，是永遠無法彌補的內疚。雖然自己曾經修築新中橫這條往玉山之路，但直到小孩長大出國留學之後，他才首次登上玉山。從主峰與北峰之間的鞍部，看到新中橫公路穿梭東埔山、同富山而過，激動不已，想起那段往來山中，幾乎消失人間的歲月，不由百感交集。<sup>12</sup>

## 今山古道

1982年1月，水里玉山線的松泉橋、神和橋竣工。4月18日，行政院政務委員費驊等人勘查八通關草原。5月，公路局完成新中橫公路玉里玉山線規劃研究報告。看來，通過八通關的新中橫玉里玉山線一定要開闢了，此時營建署對玉里玉山線頗為憂慮。6月16日，韓韓於聯合報副刊發表〈我去八通關〉，6月17日，馬以工於聯合報副刊發表〈今山古道八通關〉。這是一波非常重要的生態理念與文化遺產的宣示，讓社會大眾知道臺灣的生態環境正遭受一項即將來臨的破壞，引起極大的注目。

---

12. 2013年1月10日，在臺北訪談蔡欣斌先生。

車子進入郡大林道後，開始以K計路程。1K，2K，19K……一直往上開去，到望鄉大約是25K左右。

馬以工這樣感性地開場，她與政務委員費驊一行人，坐了5小時顛躓山路抵達觀高，又跋涉了1個半小時陡峭危險的登山道，爲了實地看一下新中橫公路與八通關草原、金門峒大斷崖的關係。次日清晨回程時，經由觀高往東埔的古道，沿山稜下降，經過對關、樂樂、父子斷崖，沿著陳有蘭溪的陡急谷坡穿行，兩岸是郡大山和玉山北山。

一路走下去，清晨的陽光由濃密的樹梢射進，踏在青苔和樹葉鋪滿的古道上，我的心情是十分沉重的。抵達東埔時，已經連續不停走了六小時山路。

馬以工繼續寫道，目前八通關古道的前途極堪憂慮，公路局正打算由阿里山經過玉山西側的塔塔加鞍部，經過北峰下的金門峒斷崖接八通關草原，然後大部分將沿著古道直達玉里，如此，這最後一條古道將蕩然無存。雖然文化資產保存法已經立法，但在經濟掛帥的社會中，保存古蹟卻往往被認爲最不重要。

首先，公路必須克服一處又一處的大斷崖，因爲這裡是全省三大河流濁水溪（陳有蘭溪）、高屏溪（荖濃溪）與秀姑巒溪（拉庫拉庫溪）的源頭，這種河流侵奪的崩坍必是永遠地在進行中，工程理論上是可以克服各種困難，但付出這麼高昂的代價，值得嗎？

公路局也將通過秀姑巒山、大水窟山到大分這一帶是臺灣目前碩果僅存的原始地區，尚有長鬃山羊、水鹿、帝雉、楚南氏山椒魚等已瀕臨絕滅的稀有珍貴動物生存。公路一開通，這個野生動物最後的棲息地亦將被破壞，換上另一種面目，大概是如同今日的梨山吧！山坡給濫墾得似癩痢頭。

馬以工最後發出她真誠的呼籲：

如果我們按吳光亮的舊跡把古道的棧道、吊橋整修，沿途再把營盤舊址恢復成爲休憩所在，公路則開在公路應該經過的地方。這一百餘公里的八通關古





行政院政務委員費驊等人勘查八通關草原，自右而左依次為營建署張隆盛署長、馬以工小姐、費驊政務委員、王鑫教授、費驊的秘書方仲寰，1982年4月18日

楠溪林道 ———→ | ←—— 4.8K 未連通部份 ———→ | ←—— 梅蘭林道  
37.2K 42K



玉山國家公園管理處建議新建梅楠道路，用以銜接楠溪林道與梅蘭林道，1983年2月

道雖然與美國比起來微不足道，但很可能，保存這條古道，將是我們這一代的人能夠送給後世萬代子孫最好的禮物。<sup>13</sup>

1982年夏天，水里玉山線的工程開始有大災害發生，愈向塔塔加推進，山坡不斷崩塌。7月，公路局長胡美璜發表〈玉里玉山公路配合國家公園計畫之研議〉。9月30日，嘉義阿里山段通車，較預定的10月1日提早一天，所有準備工作全部更改，幸賴全體工作人員通力合作，不眠不休趕工，真是忙得不亦樂乎。<sup>14</sup>

## 玉里玉山線爭議

1982年11月21日，韓韓於聯合報副刊發表〈感應〉。12月10日，內政部國家公園計畫委員會第七次會議審議通過玉山國家公園範圍。1983年1月1日，公告玉山國家公園範圍。營建署便與公路局針對玉里玉山線展開多次協調。在生態觀念尚未普及的臺灣，誰能阻擋建設？當時，新中橫在哪裡？未來的玉里玉山線工程到底有多大影響，一般社會大眾其實不太明瞭。很不巧地，水里玉山線烏乾溪段的場陷非常嚴重，公路單位遇到難以克服的地質災害，工程幾乎處於停頓的狀態。6月2日，公布國家公園法施行細則。國家公園的推動有了法源的依據，更具體化也加快了腳步，營建署有了更大的力量。6月24日，內政部營建署召開「研商新中橫公路玉里玉山段有關問題」會議，提三原則重新規劃玉里玉山線（一）路線高程不宜超過2,500公尺。（二）不宜通過八通關。（三）儘量避讓玉山國家公園。內政部營建署同時表示（一）玉里玉山段之關建宜俟玉山國家公園經過完全妥慎規劃，納入有效管制之後再來關建。（二）梅楠道路絕非用以取代玉里玉山段。（三）若經費有著，玉里玉山段建請先行關建卓麓至大分段。<sup>15</sup> 8月9日，內政部完成「新中橫公路

13. 馬以工，〈今山古道——八通關〉，《聯合報》，1982年6月17日，第8版。

14. 呂秀崑，〈新橫貫公路嘉義玉山線關建工程記要〉（手稿本），2000年代。

15. 〈內政部1983年7月19日公文，檢送研商「新中橫公路玉里玉山段有關問題」會議記錄乙份，請查照〉，（72）台內營字第165544號函。

玉里玉山段與興建梅楠道路評估報告」，建請重新評估選線關建。8月14日，通過玉山國家公園計畫。9月23日，行政院決定新中橫公路玉里玉山段工程大幅修正。10月26日，經建會決議玉里至大分段同意關建，長度約63公里，且需作環境影響評估，但大分至玉山段待選定新路線後再議。可見當時的玉里玉山線是要延伸至大分，至於大分以上再議。整體而言，嘉義玉山線問題較少；水里玉山線可通至神木，長度約34公里，較難施工的路段出現在新關的神木至塔塔加路段；玉里玉山線，前途未卜。

1984年1月，公路局完成「新橫貫公路玉里玉山線大分—塔塔加鞍部段改線規劃研究」。3月，公路局預計將新中橫公路改線關建，自塔塔加鞍部南繞玉山，再銜至塔芬，以接續原路線。3月2日，新橫貫公路嘉義玉山關建工程處經辦水里玉山段61K+000至74K+820路基工程施工，其中71K+260至74K+820改線。<sup>16</sup> 因為水里玉山線在烏乾溪段一直無法完成，屢挖屢坍，所以改由進度較快的嘉義玉山處代為執行從塔塔加往烏乾溪的13公里路線工程。4月6日，營建署與公路局勘查交會點經塔塔加鞍部至南玉山埡口的路段。4月15日，營建署、中華顧問工程司、公路局實地踏勘完成。5月，營建署完成玉山國家公園植物生態景觀資源調查，玉山國家公園動物生態景觀資源調查，玉山國家公園地理地質景觀資源調查、玉山國家公園景觀及遊憩資源之調查與分析，為玉里玉山線不適合開闢取得更有力的學術論據。

此時，營建署建議玉里玉山段改道路線，自塔塔加鞍部接梅楠林道（楠溪林道與梅蘭林道），再接南橫公路，就是不同意經過八通關的這條預定的路線。陷入膠著的新中橫公路建設，在5月下旬由中央日報記者李孟典至現場採訪並發表「拋妻別子，長住在深山；淌血流汗，關建新中橫」一文。

在雨霧迷濛中，工程人員操作推土機與怪手所發出隆隆的吼聲，震碎了

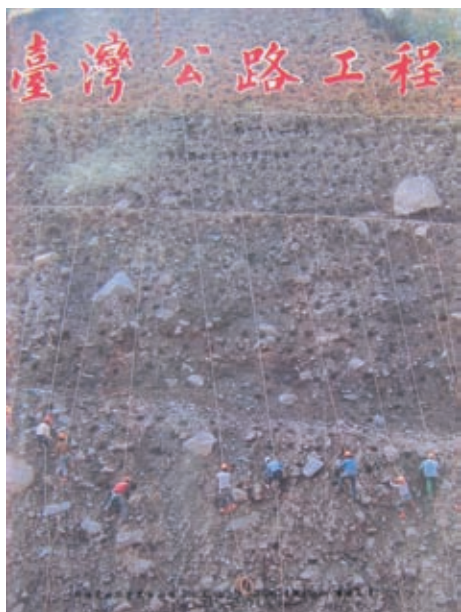
---

16. 〈嘉義玉山關建工程處1984年3月2日簡便行文表，檢呈新橫貫公路水里玉山段61K+000至74K+820路基工程中71K+260至74K+820部份改線增減計算書四份，擬請准予先按新改路線施工案，報請鑒核〉，工73-112-1(45)。





公路局研議玉里玉山線改線替代計畫圖，原計畫由玉里開至大分，再由大分經八通關至塔塔加鞍部（粗紅虛線），預計開鑿兩條長隧道（多美麗隧道、尖山隧道）。新研議三條改線替代路線（A.綠線 B.黑線 C.黃線）避開八通關草原，另有一條玉山梅山聯絡線（細紅虛線），自塔塔加鞍部通至梅山，亦即楠溪林道至梅蘭林道，可自新中橫銜接南橫公路，到達臺東海端。1984年3月



《臺灣公路工程》第11卷第1、2期，1984年8月15日

山區應有的謐靜，爛濺滿一身，卻又被那早已分不出是汗是雨沖刷褪了泥色。……摸黑回到工寮，洗澡吃飯後，三、四十名工人圍守在閉路電視前，這是他們長年居住在山中唯一的娛樂，錄影機還是今年初橫貫公路闢建處才為他們添購的。嘉義玉山闢建工程處處長呂秀崑說，最難過的是炸山闢路三年中，已犧牲了7位好弟兄，有的是炸山時不幸捐軀，有的是操作推土機時路基崩陷，翻落數百公尺深谷身亡。已在山上住了三年多的水里玉山線闢建工程處處長吳德壽，自臺大土木系畢業後即服務於公路局迄今已有卅一年。早年孩子小的時候，每當開闢新路時，家人即跟隨他遷移，到孩子大了，他才放心把孩子和

太太放置在臺北家中，隻身前往山區為闢建新路而埋頭苦幹，和吳處長相同境遇的同儕不勝枚舉，有位工程人員的子女，因他工作地點隨時遷移的關係，從小學到高中共換過十二個學校，工程人員的辛苦由此可見一斑。<sup>17</sup>

8月，公路局委託財團法人中華顧問工程司開始進行新中部橫貫公路卓麓至大分段（11K-63K）計畫環境影響評估。就行政程序言，新中橫公路計畫，六年前即核定為政府所必需完成之計畫。國家公園法施行細則第五條之規定：「國家公園計畫實施後，在國家公園區域內，已核定之開發計畫或建設計畫，……應協調配合國家公園計畫修訂」。就適法問題言，國家公園區內宜優先適用國家公園法，原訂公路計畫勢須配合修訂。玉里玉山線所擬方案欲穿過玉山國家公園生態保護區心臟地帶而達塔塔加鞍部。在國家公園生態保護區內，有穿越性運輸行為，顯然與國家公園之精神不符；而所穿過之地帶，又適為臺灣高山地區內所僅存少數仍保持原始

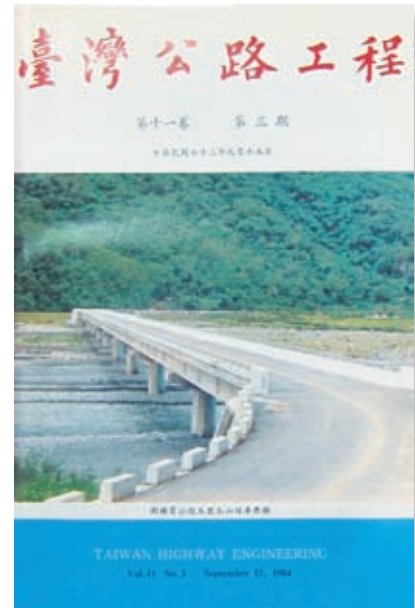
17. 李孟典，〈拋妻別子，長住在深山；淌血流汗，闢建新中橫〉，《中央日報》，1984年5月22日，第8版。

風貌之山區，為玉山家公園計畫所欲保存原生狀態及維護區內各項資源完整之主要據點，甚難輕易對外開放。山地公路施工行為，常影響當地生態環境、水土保持與美質景觀，間接誘導林業礦產之伐採意願以及人類對野生物之干擾；且其後遺症常非原當事者或管理經營者所能掌握控制。故新中橫公路玉里玉山線之計畫目標與其後果，對玉山國家公園計畫目標之衝突甚大。

行政院經建會日前開會審查玉山國家公園計畫時，決議暫緩進行新中部橫貫公路玉里玉山段工程，全案近日將提交經建會委員會討論。經建會日前就玉里玉山段工程，邀集省公路局、內政部營建署等有關單位會商，由副秘書長張祖璿主持，與會代表皆認為新中橫玉里玉山段的經濟效益極低，且嚴重破壞國家公園景觀，同時選線無論如何迴避，也必然穿過生態保護區，違反國家公園法規定。

省公路局長嚴啓昌在會中提出南橫經濟效益統計數字，南橫全年因坍方而關閉的日數達八十二天，運輸量平均每日「小客車當量」僅七十五輛，光是處理坍方的修路費用每年即達八百餘萬，若加上平時養路的人事及業務費用，更不止此數；而計畫興建的新中橫公路穿過中央山脈，坍方及養護問題必然更嚴重。……上月中旬，趙耀東、馬紀壯、周宏濤、張豐緒及郭為藩五位政務委員勘察玉山國家公園時，即對新中橫水里玉山段工程造成景觀破壞認為不妥，對玉里、玉山段的必要性，多持保留態度。

經建會十月下旬的委員會議，已決議廢棄大分至塔塔加鞍部的路線，待玉山國家公園計畫通過後，再重新選線。<sup>18</sup>



《臺灣公路工程》第11卷第3期，  
1984年9月15日

18. 〈考量經濟效益生態保護，新中橫玉里玉山段叫停〉，《聯合報》，1984年12月9日，第3版。



1984年10月27日，政務委員趙耀東（左一）等人視察玉山國家公園預定地，呂秀崑（右三）、葉世文（右二）、徐國士（右一）在旁解說



1984年10月27日，政務委員趙耀東、馬紀壯、周宏濤、張豐緒、郭為藩視察玉山國家公園預定地，實際到塔塔加地區了解現場。1985年2月7日，行政院第1921次院會核定通過玉山國家公園計畫。4月6日，公告玉山國家公園計畫，列為十四項重要建設計畫之一。4月10日，成立玉山國家公園管理處，面積105,490公頃，為臺灣第二座國家公園。4月25日，財團法人中華顧問工程司舉辦「新中橫公路卓麓至大分段環境影響評估生態專題座談」。

因為水里玉山線的延滯與棄土影響，而輿論也拿水里玉山線施工的破壞慘狀，批評未來的玉里玉山線是否亦將走上同樣的命運，這其實有點錯誤類比，但卻造成很大的震撼力，民心幾乎都站在玉山國公園這邊。就目前之科技水準言，欲降低開挖及棄方之影響並非不可能。在規劃階段，由有經驗之工程地質師及大地工程師，詳細調查沿線地層特性審慎選線，避免穿過地質構造脆弱地區，多勘棄土場；在細部設計時，開挖及土方運棄之有關控制或防護措施詳加研選設計，對於長程棄土單價以及環境保護費用，均予寬列配合。有關開挖作業、棄土處理及環境保護之施工規範，由環境工程師詳加研究規定。藉由各種結構及軟體措施，加強邊坡穩定，當可儘量降低疤痕之產生。惟上述一切均須大量增加經費，是否影響計畫之經濟性，須先計較。

1985年6月底，財團法人中華顧問工程司完成新中部橫貫公路卓麓至大分段計畫環境影響評估報告，建議由卓麓築至瓦拉米18公里，而瓦拉米至大分34公里則暫緩實施。

玉山國家公園計畫之分區計畫擬將大分河階地附近闢建為遊憩區，其對外聯絡道路擬利用新中橫公路由大分經國家公園東區入口而達卓麓玉里，聯接其他交通系統。……因此在大分地區闢建為遊憩區，不論其規模如何小，仍為加速人類在生態保護區活動誘因之一。專案工作小組與生態專家討論研究，認為在大分地區設置遊憩區實不符設生態保護區之原意，有商榷他遷之必要。如遊憩區改設在一般管制區瓦拉米一帶，其對外聯絡道路即無延伸至大分之必要。換言之，此段公路欲延伸至大分或穿越生態保護區，已失去原玉山國家公園計



操作鑽岩機，原里程39K+800路段（今台21線113K+100），1986年



操作推土機，原里程41K+500路段（今台21線114K+800），1986年1月25日



箱尺測量，原里程 42K+200 路段（今台 21 線 116K+900），1986 年 2 月 4 日



工人操作手持式鑽岩機，原里程 42K+280 路段（今台 21 線 117K），1986 年 1 月 26 日



測量情形，原里程50K+400路段（今台21線124K+700），1987年5月8日



怪手作業，原里程52K+700路段（今台21線127K），1987年3月16日

畫支持之立足點，非國家公園之必要設施，其申請建造獲准之希望，就現階段言，當屬極微。<sup>19</sup>

根據《玉山國家公園計畫》，原本大分是遊憩區，對外聯絡道路擬利用新中橫公路由大分經國家公園東區入口而達卓麓玉里。國家公園不想新中橫公路中段穿入八通關，卻允許新中橫公路東段自玉里卓麓延伸至大分，而且公路還是由公路局修建，方便大分遊憩區的交通進入。幸好有這次的環境影響評估，指出公路無延伸至大分之必要，還有國家公園規劃遊憩區之不當。但還是建議玉里玉山線縮短，僅由卓麓關至瓦拉米。

9月5日，省府函報行政院，建議玉里玉山線關建至玉山國家公園東端入口處大心（14.6公里）為止，其餘進入國家公園內路段，請國家公園主管機關自行研辦為宜，這就是目前的公路為何只通到玉山國家公園東界為止。12月11日，經建會同意省府意見，建議卓麓至大分段關建計畫應予放棄，應就已築路線之現況予以結束。南玉山埡口至三線交會點建議停辦，拓展梅楠林道計畫亦緩議。<sup>20</sup> 本年度玉里至卓安橋東方（0K-11K）已通車。

1986年4月3日，行政院第1977次院會通過緩辦新中橫公路玉里玉山線卓麓至大分段關建計畫，並研辦在玉山國家公園中的橫貫人行步道與旅遊設施。4月16日，西部濱海公路南區籌備處成立。5月，水里玉山線完成0K-37K，44K-50K，61K-71K。6月，阿里山至東埔山埡口完工通車，長21公里。嘉義玉山線耗時7年。6月，新橫貫公路嘉義玉山關建工程處人員陸續轉入西部濱海公路南區工程處。8月，吳鎮封至西部濱海公路北區工程處，有些人至中潭公路（霧峰一日月潭）工程處。10月29日，新橫貫公路嘉義玉山關建工程處裁撤。12月，水里玉山線完成37K-44K。這是新中橫衝突的第一階段，嘉義玉山線完成，水里玉山線處於分段隔離的狀態，要作不作，玉里玉山線緩辦。

19. 財團法人中華顧問工程司，《新中部橫貫公路卓麓至大分段計畫環境影響評估報告》，臺北：臺灣省交通處公路局，1985年6月，頁柒-2-3。

20. 臺灣省公路局，《台十八線新中橫公路玉里—玉山線關建說明》，臺北：臺灣省公路局編印，1991年5月，頁2。

## 自忠的小土地公廟

在自忠附近有一座小土地公廟「福安宮」，小雖小，卻頗有古意。當年新中橫施工時，爲了拓寬道路必須把它稍稍挪移，經與當地居民商量，並獲得土地公應允後，用一些工程剩餘材料，蓋成現在的袖珍模樣。小廟的側壁嵌以一塊小石板，鐫刻了參與移廟的工程人員姓名，如此寫著：

公路局嘉義玉山工程處處長呂秀崑、段長林義弘、陳中鈞、何衛民，榮工處新橫施工所主任劉興謀、站長蕭榮池暨全體同仁，民國癸亥瓜月。

這是1983年8月（農曆7月）的事，約莫一年之前，阿里山公路在1982年9月30日完工通車，隨即嘉義玉山關建工程處（嘉玉處）從阿里山出發，再向自忠、塔塔加推進。現任公路總局規劃組林義弘副組長，當年是嘉玉處第四工務段段長，他回想這段公路關築的情形，因爲施工過程中意外傷亡較少，也就不立碑悼念了。嘉玉處負責的工程（嘉義至塔塔加，再經辦水里玉山段61K+000至74K+820）於1986年6月底全部完工，並陸續移交第五區工程處接管。接著，嘉義玉山關建工程處的原班人員於1986年10月29日由觸口遷至新營，畫下休止符。新的名稱改爲西部濱海公路南區工程處，所以能留下的當年記錄就更少了。

嘉義玉山線爲新中橫公路計畫興建的一部分，西起嘉義頂六，東迄於東埔山埡口（今塔塔加），全長96公里。全線橫跨嘉義縣中埔、番路、竹崎、阿里山等四鄉以及南投縣信義鄉，並以觸口分成平地與山區兩路段：觸口以西是利用原有道路進行改善，行經後庄、頂六、吳鳳廟，越過八掌溪後，抵達觸口，此路段計長16.8公里；觸口以東屬於山區路段，僅在20K-24K與60K-66K爲新闢道路，以及從72K開始之路段，乃利用原有的運材鐵道新闢道路，其餘路段皆利用原有道路進行改善，行經觸口、龍美、隙頂、石棹、十字路、阿里山、自忠、新高口，抵達終點東埔山埡口，此路段計長79.2公里。通車之後，嘉義玉山線編入台18線。現今的台18線從太保至塔塔加，因爲是嘉義通往阿里山的主要道路，又稱阿里山公路。

林義弘說，最初嘉玉處分爲三個工務段：第一工務段負責十字路到阿里山

(60K-72K)；第二工務段是觸口到湖底(今阿里山鄉公所)(16K-50K)；第三工務段是頂六到觸口(0K-16K)。然而，第一工務段段長因水土不服，便和第三工務段段長對調負責的路線(亦即第三工務段改為十字路到阿里山，第一工務段改為頂六到觸口)。後來，第一工務段段長意外去世，由林義弘接任。阿里山公路到了後期，增加第四工務段負責阿里山到石山(72K-91K)，此時第一工務段結束工程，林義弘遂帶領第一工務段同仁接掌第四工務段，工務段設於自忠。石山到塔塔加(91K-96K)，再到水里玉山段61K+000的工程，則由後來結束工程的第三工務段調來負責，工務段設於東埔山莊。

阿里山至東埔山埡口在1986年6月完工通車，迄今已歷28年，林義弘雖然沒有留下照片，卻分享不少施工的感言。在自忠施工期間，深處荒僻山區，平均一個禮拜下山採買食材一次，而廚工就由司機的太太擔任。大家喝山泉水，電力來源靠柴油發電機。雖有冰箱卻不太能保存食物，雖有電視卻收不到訊號，只能看錄影帶。

若說在自忠工作最大的好處，就是空氣好、身體好，每天還可以看玉山日出。在山上，不單是身體好，凡事都得自己來，自己排遣寂寞，自己修摩托車。看日出很方便，不同季節的雲起雲落也很迷人，到了晚上，還有螢火蟲飛進工寮，至今想起，仍是深刻難忘的影像。<sup>21</sup>

## 東埔山莊的司機

蕭桂英從小住自忠(原名兒玉，Kodama)，她與廖陳美珠一樣，也是開闢新中橫時開始擔任臨時廚工的工作，這一作就是30多年。只是她在嘉義玉山關建工程處(嘉玉處)，廖陳美珠在水里玉山關建工程處(水玉處)，兩人雖不常見面，但彼此是知道的。蕭的先生彭嘉德擔任處長司機，談到嘉玉處處長呂秀崑，他這樣說：

---

21. 2013年6月25日，在臺北訪談林義弘先生。



工程處設在觸口，透早7點，處長已經到了東埔山莊視察，你想，那要幾點出發？

那是1983年到1986年的情形，他早上4點載處長出發，七早八早，從東埔山莊一路視察回來。談起新中橫施工那一段日子：

路很壞，一路顛來顛去，好幾小時都這樣，幾乎無禮拜天，真認真啊！

我透過蘇鶴壽的引介，到嘉義拜訪呂秀崑，是誠懇的老處長，年事已高，有點重聽，多由太太幫助回答，他給了我幾張當時報紙的剪報資料與公路工程月刊的文章，至於施工照片，大多沒有留存，至為可惜。<sup>22</sup>

彭嘉德夫婦隨著工程推進而轉移，先住石山，再住東埔山莊。石山（現玉管處石山服務站）原先留有破舊工寮，四周雜草叢生，工人戲稱為鬼仔厝。石山往自忠途中，有塊空地很平，稱為石山飯場，曾是森林鐵道員工用午餐的地方。這東埔山莊沒有電力，僅有一臺發電機每天只開1-2小時，晚上還需點上蠟燭照明。他們夫婦在此一住就是3年，看盡風雨霜雪，與玉山朝夕相伴。至今，仍在第五區養護工程處（五工處）阿里山工務段阿里山差勤宿舍服務，此生真的與玉山分不開了。<sup>23</sup>

## 夫妻樹

2013年2月24日早上10點，我到自忠附近，調查森林鐵道東埔線消失的路段，遇到謝錦忠（綽號阿忠龜）與詹淑貞夫婦。阿忠龜夫婦見我不時張望石山遠處，似乎在尋覓甚麼？三人很自然聊起新中橫的往事。

1982年9月30日，嘉義阿里山段通車。1983年11月，阿里山公路交五工處接管養護。1984年3月，新橫貫公路嘉義玉山關建工程處經辦水里玉山段61K+000至74K+820路基工程開工。

22. 2013年2月3日，在嘉義訪談呂秀崑先生。

23. 2013年2月25日，在阿里山訪談彭嘉德先生、蕭桂英女士。



無意間說出夫妻樹這個名字的詹淑貞（左），右側為夫婿謝錦忠，攝於自忠，2013年2月24日

一般而言，道路工程要先進行地上物查估、編界作業、公路用地障礙木補償，待施工單位繳納價金後，核發林木採運許可證，這時才能闢路。道路開闢完後，還要進行邊坡綠美化。新中橫公路這一段屬於臺大實驗林的30、32林班與林務局嘉義林管處的31林班，這二棵檜木正好位於新中橫預定路線的71K+500處，檜木屬林務局所有。當時承包闢路的榮工處因趕工在即，只要查估議價完成，半小時後就要砍樹了。因為對補償價金的落差太大，雙方一直談不攏，僵在現場，而工程亦無法推進。

當時對這2棵「景觀枯木」現場查估的補償價金，林務局估36萬元，榮工處認為太高了，只願意出10萬元。詹淑貞先前就聽謝錦忠說過，當天要協調此事，於是好奇地從自忠來到現場。定睛一看，這二株檜木，一胖一瘦，並肩而立，好像夫妻喔。

這不就是夫妻樹嗎？她脫口而出。

雙方主事者面紅耳赤爭論著，幾經協調後，公路局做出決定，將道路改線，於是炸開岩壁，道路切入山體，讓「景觀枯木」保留下來。

詹淑貞回到自忠後，逢人便說當日的所見所聞，夫妻樹之名遂不逕而走，傳開了。<sup>24</sup> 後來，玉山國家公園用此名來稱呼這景觀點，從此大家都知道了。來新中橫遊覽一定要看夫妻樹，連沒來過的也都聽過夫妻樹，是這條公路的第一名勝。

1986年5月，水里玉山線完成61K-71K。1986年6月，阿里山至東埔山埡口（今塔塔加遊客中心附近）完工通車。

## 廚工生涯

迄今仍在新中橫監工站服務的廖陳美珠算是見證這條路的元老，人稱阿珠姐或阿珠，從小姐待到現在。那是1978年11月1日，一群公路局測量人員在信義的早

24. 2013年2月24日，在自忠訪談謝錦忠先生、詹淑貞女士。





夫妻樹空拍，  
2014年10月



臺視記者至新中橫拍攝工程進度，於夫妻樹留影，當時稱為景觀枯木，1986年5月



早期的夫妻樹，1986年6月

餐店用餐，當時26歲的廖陳美珠鼓起勇氣，主動趨前問道，請問你們是否有欠煮飯洗衣的工作？測量人員紛紛把頭轉向一位穿著淡藍色青年裝，身材胖胖的工程司，那就是吳鎮封，他一口就答應了。從此，廖陳美珠開始了公路局的生涯。

提起新中橫公路，吳鎮封說，那時測量隊租借信義教會活動中心二樓居住，一樓則有乒乓桌、報紙、象棋的休閒娛樂設施。早上7點上工，下午5點下工。每天帶著水壺便當，一群人浩浩蕩蕩出去測量，但下午常常起霧下雨，大隊人馬只好拉回來畫圖核算。

廖陳美珠則是5點來到測量隊，先煮稀飯，蒸饅頭，7點後測量人員出發，她開始洗碗洗衣服晾衣服，9點至10點去買菜，順便送公文領公文，接著回來打掃房間、整理內務、接聽電話。因為測量人員都帶便當外出，她自理午餐，然後繼續打掃房間、整理內務、接聽電話。下午3點再送公文領公文一次，4點至5點開始煮晚飯，順便製作第二天中午的便當，弄到晚上7點至8點將一切工作打點完畢，再拿起手電筒走夜路回家。最初，廖陳美珠送公文都用走路，很耗體力與時間，她後來學騎腳踏車，再後來學騎摩托車。那時沒有洗衣機，測量人員大多穿牛仔褲，又硬又重，她洗不動，只好通通泡在浴缸裡，大力用腳踩，再翻起來，反覆揉搓，弄到手臂大腿酸痛無比。記得測量隊長是吳雲法，吳鎮封是副隊長，也兼總務的工作。吳鎮封還教她做饅頭、做麵條的竅門。就這樣日復一日，主要測量工作進行4個月，後續的核算繪圖也一直持續進行，終於新中橫公路要施工了。

1979年9月1日，水里玉山關建工程處成立，設於南投縣信義鄉愛國國小舊校址，人員主要是從高屏沿海公路工程處調撥改編而來。她還記得，在秋老虎襖熱的天氣下，數臺卡車載來各式各樣、琳瑯滿目的裝備，包括幾十組的木桌、藤椅、上下鋪鐵架雙人床、辦公用品等等，卸貨。接下來，她光刷洗、曝曬這些裝備就花了一個禮拜，洗到手指頭都破皮，刷到差點中暑。關建工程處有工友的編制，於是她由臨時廚工轉任工友這份較為穩定的職位，這時開始學習油印、刻版、曬圖、打字、印圖、摺圖的工作。除了這些，收發公文、清掃環境、準備茶水還是份內要做的事。現今，她仍在公路局第二區養護工程處信義工務段新中橫監工站負責午餐，至於早晚餐就是同仁自理了。

吳鎮封是學測量的，廖陳美珠對他的初始印象是：

講話很大聲，會罵人。

就是吳鎮封給她這份工作的機會，這廚工至今邁入第36年。

當年雇用我的，就是吳鎮封。

毛遂自薦的廖陳美珠還是很感激的。<sup>25</sup>

## 命運之人

1979年9月，吳鎮封擔任水里玉山關建工程處第一工務段段長，龍神橋就是他手上完成的。第一工務段的工程結束後人員裁撤，他又調任新設且更向內移的第一工務段段長。而第二工務段的工程結束後人員裁撤，大多調至第三工務段。第一工務段設在明德村的教堂旁，第二工務段設在和社，第三工務段設在隆華活動中心，新設的第一段工務段設在烏乾溪附近。後來，第三工務段改到桐子林，第一工務段改到沙里仙茶場。最後，第一工務段併入第三工務段，但地點卻移至最偏僻、最深入的沙里仙茶場。

談起新中橫的改線，為什麼在同富山、東埔山繞來繞去？

第一回頭彎為何在53K附近？

為何來回穿越烏乾溪三次？

最初新中橫要去沙里溪頭會合，後來要改線，不進沙里溪頭，於是髮夾彎迴轉，第一回頭彎就設在那裏。轉出去之後，被迫反覆盤旋上昇，這樣才能在東埔山和鹿林山的鞍部，也就是塔塔加，海拔2,610公尺之處與嘉義玉山線相接。新中橫原先不是這樣的，是玉山，是玉山國家公園改變了新中橫的命運。

命運可以改變嗎？

---

25. 2013年3月10日，在新中橫監工站訪談廖陳美珠女士。



吳鎮封談起當年有位小包商潘先生，後來變大營造商，變大總裁，變億萬富翁。潘先生承包許多件新中橫的工程，肯學肯做，人也豪爽。這位小包商出身的大總裁，就是潘俊榮。<sup>26</sup> 這位領導工信工程集團，天天穿運動鞋上班，每日走一萬步的總裁是如何辦到呢？

早上上班前，在捷運忠孝敦化地下街走5,000步，晚上9點又到地下街走5,000步，一點都不難。

潘俊榮快步走在地下街時，或許想起，這段路比起新中橫的風沙滾滾、灰塵蔽天的景況好太多了。1943年出生的他，頓時回到與公路局長官合影那一幕，從左算起，有吳鎮封、忻元發、曲保綱處長、嚴啓昌局長，那一年他43歲，人生的改變悄悄從此開始，那是1986年的春天。

## 邊坡大坍方

1987年12月，水里玉山線59K+600邊坡大坍方，至翌年5月處於停工狀態，大為影響進度。12月27日，省府決定暫停興建新中橫公路玉里玉山線卓麓至大分段。

1988年8月6日，玉里鎮民郊遊抗議新中橫公路停止關建。12月3日，玉里鎮民代表會向內政部遞交《陳情繼續關建新中橫公路玉里玉山線說明書》。本年度水里玉山線的工程執行情形：

(一) 路基路面工程：

1. 0K-37K段，已於1986年5月全部完工。
2. 37K+100-44K+100路基工程，已於1986年12月完工。



《陳情繼續關建新中橫公路玉里玉山線說明書》，1988年12月3日

26. 2013年5月16日，在塔塔加訪談吳鎮封先生。



公路局視察水里玉山線第三工務段工程，吳鎮封（左1）、忻元發（左5）、水里玉山線闢建工程處長曲保綱（左6）、包商潘俊榮（左7）、公路局長嚴啓昌（左8）

3. 44K+100-50K+100及61K+000-71K+000路基工程，於1986年5月完工。
4. 50K+400-60K+920路基工程因在59K+600段有大坍方，施工困難，尙未完工。
5. 37K-71K路面工程正陸續施工中。

(二) 橋梁工程：

橋梁工程共計26座，除48K+025橋（烏乾溪橋）及50K+315橋（大勇橋）正施工外，其餘24座橋梁均已完工。

(三) 隧道工程：

隧道兩座，東埔隧道，已完工；同富隧道已大部分完工，僅剩側壁貼磁磚工作，正施工中。<sup>27</sup>

1989年1月14日玉山國家公園管理處對恢復中橫公路玉里玉山線開闢提出意見：(1)違背玉山國家公園計畫與國家公園法，(2)不同意此路開闢對地方成長為唯一條件之說法，(3)已發展八通關古道較汽車公路遊覽更富挑戰性與實質意義，總結意見是不贊成新中橫公路恢復闢建。<sup>28</sup> 3月13日，省府函報行政院建議准予繼續興建新中橫公路，玉里玉山線仍未放棄闢建。4月10日，玉管處在日月潭青年活動中心召開保育研究暨經營管理座談會，邀集學者研商新中橫玉里玉山段闢建之抉擇，多位學者對於省府建議予以抨擊。5月3日，經建會結論，俟公路局研訂施工規範與作業準則後再行研議。5月，59K+600第二次邊坡大坍方，新中橫總進度又落後了。

工程人員越來越少，嘉義玉山線人員裁撤了，玉里玉山線停工了，水里玉山線又災害不斷，留下的人繼續苦撐。爲了甚麼呢？爲了一種使命感吧。忻元發預官退役後，加入了新中橫測量隊，一開始只是測工的職位。而林榮昌副隊長把他拉到選

27. 臺灣省政府研究發展考核委員會編印，《交通處七十八年度施政計畫列管項目「新建東西橫貫公路水里玉山線新闢工程」實地查證報告》，南投：臺灣省政府研究發展考核委員會，1989年1月28日，七八研三字第948號函附件。

28. 臺灣省公路局，《台十八線新中橫公路玉里—玉山線闢建說明》，臺北：臺灣省公路局編印，1991年5月。

線組，因為在所有測工中他的學歷最高。後來，水里玉山工程處成立，分成三個工務段，他隸屬第二工務段。第一工務段由頂坎做到豐丘，第二工務段從豐丘做到和社，做到和社後就解散，第三工務段由和社做到烏乾溪。後來，第一工務段的工程結束後，再負責烏乾溪以上的部份，而忻元發也調到第三工務段繼續完成剩下的工作。剩下的兩年做邊溝與柏油鋪設，但是很困難，爲了鋪設柏油還得到山上設廠，並不如想像中簡單。<sup>29</sup>

12月，公路局簡報玉里玉山線改道。12月28日，省府審議新中橫公路玉里玉山線關建工程施工規範及作業準則草案，認爲該作業準則除繼續研究外，宜俟政策另有指示時再議。<sup>30</sup> 12月31日，新橫貫公路水里玉山關建工程處裁撤，原第一工務段改爲二工處水里玉山關建工程工務所，原有人員陸續轉入西部濱海公路北區工程處。本年度水里玉山線完成50K預力混凝土橋（大勇橋），長80公尺新增建設，57K隧道（同富隧道）長280公尺新增建設，50K-60K路基工程建設。

## 屢塌屢修的烏乾溪

新中橫烏乾溪谷因公路盤昇，至少切過三段坡面，計有：

1. 48-49K
2. 58-59K
3. 59-61K

在新中橫新關階段的1987年12月，59K+600發生第一次邊坡大坍方，築路工程停頓。在1989年5月，59K+600發生第二次邊坡大坍方，於48K+25公尺預計建設烏乾溪橋（鋼梁橋），係45公尺跨徑之鋼梁，其鋼梁部分由唐榮公司於工廠已製作完成，橋臺部分因59K上線坍方，土石方大量滑落，宣告停工，需俟59K上

---

29. 2013年2月21日，在關渡訪談忻元發先生。

30. 〈臺灣省政府交通處1991年3月13日，貴局檢送「台十八線新中部橫貫公路玉里玉山線作業準則」審議小組書面意見與擬訂單位說明對照表案，經函轉省經動會審議結果，復如說明二三，請查照〉，文號80-252-1(52)。

線完工後，始能繼續施工。<sup>31</sup> 但因崩塌範圍加大，原設計的鋼梁橋長度不足，遂將鋼梁移至其他公路使用。這次的邊坡大坍方，亦使得新中橫總進度落後。因地質的因素所致，烏乾溪谷讓工程人員備感棘手，難以對付。

## 通車了

1990年12月20日，水里玉山線完工，12月31日二工處水里玉山關建工程工務所裁撤。1991年1月1日，新中橫公路水里玉山線通車，新中橫公路開工至完工，計11年5個月。檢視一下新中橫三條路線的經費：嘉義玉山線總工程費16億7,000萬元，水里玉山線總工程費27億6,563萬元，至於玉里玉山線總工程費682萬元，僅用來進行路線測量、鑽探試驗等工作。<sup>32</sup>

忻元發幾乎是唯一從頭到尾做完新中橫公路水里玉山線的人，從測量的第一天，到通車那一天。那一天，他孤單地離開新中橫，回至臺北公路局報到。歷經將近12年的光陰折磨，新中橫卻是一條沒有通車典禮的新闢道路，在臺灣公路史上確很少見，也許歲月與情感太沉重了吧。

後來的導覽簡介這樣敘述新中橫：

由信義鄉和社村開始，景觀公路沿著玉山山脈迂迴上山。在里程41公里（即今同富山北稜）附近，公路開始溯行濁水溪上游的陳有蘭溪、沙里仙溪，一幅幅自然的溪谷、山林美麗迎面而來。到了53公里的休息區（即今第一迴頭彎）後，公路再緊急繞行上坡，途經48-61公里處（即今烏乾溪至同富山鞍部），為陡直的山壁、斷崖路段，常有落石、坍方發生，駕駛須特別小心。這

31. 〈公路局新橫貫公路水里玉山關建工程處1989年12月22日，檢送新橫貫公路水里玉山線關建工程79年度年中自行檢討報告兩份，請鑒核〉，《公路局新橫貫公路水里玉山關建工程處公文檔案》，工78-151-1(20)號附件，1989。

32. 〈公路局第二區工程處1991年1月9日，檢送新建東西橫貫公路工程彙總表影本一份，請參照編製78年以後部份一式三份，報處憑轉，請查照〉，《公路局第二區工程處公文檔案》，工80-233-31(8)號函附件，1991。

段公路雖驚險，但視野展望非常優美，遠山深谷盡在腳下。到了71公里處，路旁有兩棵比鄰的紅檜枯木，為以前森林大火留下的殘跡，擎天而立的身影猶向天際伸展，是遊客聚集的重要地標，被命名為「夫妻樹」。在74公里處為公路分段點，以後的路段屬嘉義—玉山線，由嘉義玉山線96公里啓行，經國家公園遊客中心、塔塔加停車場（東埔山莊）、石山服務站、雪峰（自忠）檢查哨到阿里山加油站。

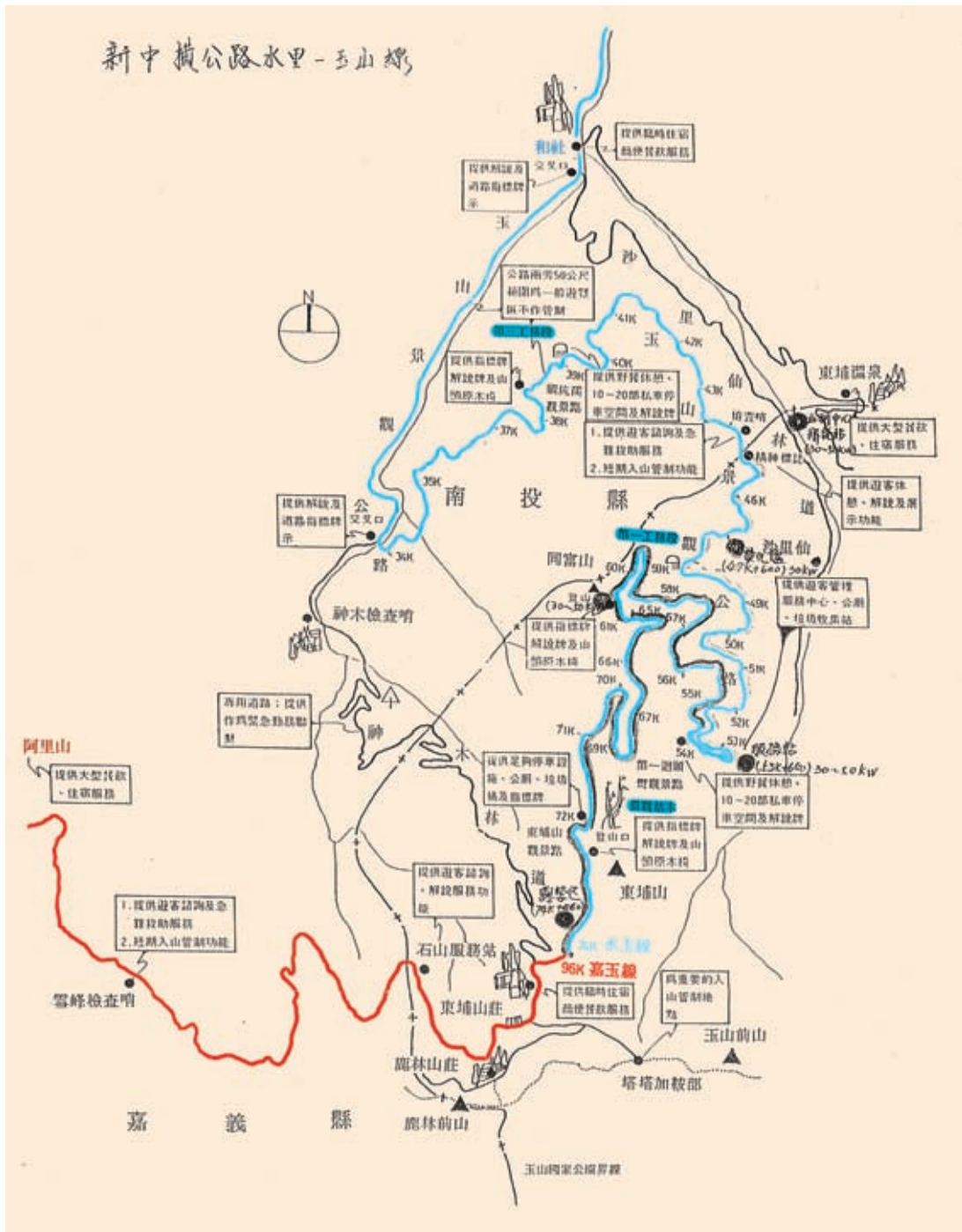
歷經11年多才開闢完工的新中橫公路水里玉山線，把阿里山與日月潭、溪頭、杉林溪、九族文化村、霧社等中部重要風景區串連起來，而且沿線景觀優美，是一條觀光旅遊的交通動脈。

水玉線全長74公里，起自南投縣水里鄉頂崁村，末端在玉山國家公園塔塔加與通往阿里山的新中橫公路嘉義玉山線銜接，而水里頂崁路端走台21線可到達日月潭、九族文化村、霧社等風景區；如走台16線公路則可到溪頭、杉林溪、鳳凰鳥園等風景帶。

新中橫水玉線的觀光功能除了讓阿里山、玉山國家公園與中部風景區能連接起來，沿線景觀宜人，也具有觀光旅遊價值，故玉山國家公園管理處特別把阿里山自忠管制哨起至東埔夫妻樹之間的路段取名為「玉山景觀公路」，這段約16公里長的路段，目前正陸續闢建遊憩設施。

新中橫水玉線沿線有層巒疊嶂、雲海、日落日出等高山景觀，依照玉山國家公園管理處的整體規劃構想，在新中橫公路45公里處到53公里處的路段（即今宇宙萬聖宮入口至第一迴頭彎）強調鄉村山野、人工造林、高山蔬果墾地的景致，讓遊客感受樸實的鄉村風貌，並可選購地方特產，在53公里至62公里的路段（即今第一迴頭彎至東埔山尾稜迴繞點）強調近原始性山林景致，讓遊客感受在眾山懷抱中的雲霧變化，玉管處打算利用這段公路兩旁的空地，發展預約式野地宿營。

62公里至75公里路段（即今東埔山尾稜迴繞點至塔塔加停車場）的景觀特色有原始性的山林及寬廣的視野，遊客可在這裡享受公路健行、觀霧覽峰、



新中橫公路水里玉山線里程圖，景觀枯木後來改稱夫妻樹，1990年6月

賞鳥的樂趣，好好吸幾口高山清涼的空氣；75公里至95公里路段（塔塔加停車場至阿里山）已是公路最高點，是東西交通樞紐，這裡有高密度的遊憩區及汽車露營區、停車場、解說資訊等規劃，也是遊客的聚集地，遊客可在這裡認識國家公園資源。

遊客到達塔塔加，可依照自己體力、時間，安排行程步行遊覽鹿林山自然公園，約需一個半鐘頭的步程。可從塔塔加停車場登上鹿林山頂或麟趾山頂，在鹿林山頂或麟趾山頂，均能將附近山嶺、溪谷景觀盡收眼底，飽覽玉山園區景觀之美，不過返程須循原路下山。

在71公里處路段，路邊有兩棵紅檜枯木，相偎相依，景觀淒美，玉山國家公園管理處將這裡取名為夫妻樹，遊客可在這裡取景拍照留念。

新中橫公路水里玉山線53公里至56公里處路段（即今第一迴頭彎至同富隧道）有青楓分布，而新中橫嘉義玉山線自忠到石山一帶則有滿山遍野的紅榨槭，每逢秋冬時刻一片火紅，十分亮眼。

從水里鄉頂崁村的路段算起，約20分鐘，16.5公里的路程，可到達信義鄉豐丘村的葡萄觀光果園，這裡出產的巨峰葡萄，有如黑珍珠般的渾圓厚實，每年12月至次年1月下旬是生產季節，遊客可在這裡稍事停留，享受採葡萄的樂趣。

從豐丘村葡萄觀光果園再走9.5公里的車程抵達和社，由和社走8公里的鄉道可到達東埔溫泉，在這裡除了可以泡溫泉澡外，也可上山健行，附近有雲龍瀑布、樂樂谷溫泉、父子斷崖、彩虹瀑布等處遊憩景觀。

新中橫公路水里玉山線沿線及東埔溫泉的山地管制將同時於元旦撤銷，遊客不必辦理入山證便可進入，不過道路兩旁50公尺外的範圍仍屬於山地管制區，遊客應注意不要越界。<sup>33</sup>

據估計，從南投縣水里鄉經由新中橫水玉線到阿里山的車程，需1小時50分

---

33. 余炎昆，〈元旦特別行動之三，新出爐的要玩趁熱，新中橫公路水里玉山線元旦正式通車，「消閒」帶著你一路玩過去〉，《聯合報》，1990年12月29日，第27版。



左右的車程，而水里鄉往臺中市約1個半鐘頭的車程，往日月潭有25分鐘車程，往溪頭則需1個多鐘頭的車程。

## 最後的抗議

1991年1月31日，行政院院會通過「國家建設六年計畫」，其中並未包括新中橫玉里玉山線計畫，反而列入玉山國家公園建設計畫，顯示政府決策對國家建設的遠景已作出調整。3月，立法委員莊金生質詢新中橫玉里玉山線時，行政院長郝柏村一句「停止關建」，正式宣告這條公路的終結。3月19日，玉里鎮代會抗議玉里玉山線停工。

曾經帶隊踏勘的前規劃處處長張澎說，蔣經國院長原宣布的新建三條橫貫公路，每條都是獨立的，現在核定的以玉山為中心的三條，實際上是呈上形的一條半路線，但尚能維持橫貫東西的樣貌。現在將玉里玉山線停建之後，變成一條呈「」形，卻無法橫貫的路線，現今仍稱它是新中部橫貫公路，已經名實不符了。<sup>34</sup>

1992年3月31日，新任營建署長潘禮門會見花蓮首長時，表明不再反對新中橫玉里玉山線開關，潘署長後來解釋，這是在公路局完成該路段之施工規範及作業準則，不破壞自然生態，不破壞水土保持的原則之下，有條件的同意。4月下旬，因為花蓮玉長公路的開通，而新中橫玉里玉山線卻毫無希望復工，花蓮居民為玉里玉山線至立法院請願。花蓮南區140位民眾為「新中橫公路」復工請命，希望獲得重大的突破。經建會表示，公路局的工程計畫，如果能夠合乎營建署的條件，將撥專款興建。4月29日，花蓮居民分乘三部遊覽車前往省議會及中興新村陳情，表達地方強烈的意願。4月30日，由臺中北上前往臺北，到立法院陳情，在立法委員莊金生的安排下，花蓮居民和經建會、交通部、營建署、省公路局等單位當面講通。東部民眾很激動的表示：新中橫公路在十多年前，即列入國家12項重大建設計畫中，至今未有復工打算，回顧新中橫公路的西段早已通車，且納入公路管理系統。

---

34. 2014年4月11日，在臺中訪談張澎先生。



前組長吳鎮封(左)  
與前副處長忻元發  
(右)，在新高登山  
口，2013年8月13日

同樣是屬12項重大建設，一條公路兩種命運，政府厚待西部，薄待東部，是何道理？

經過此次表達抗議後，因「國家建設六年計畫」自1991年開始即不再編列玉里玉山線的預算經費，這是很難改變的決策，新中橫的復工提議逐漸沉寂，此後少有爭論了。

## 新高登山口路標

2013年8月，離開新中橫將近22年之後的某一天，吳鎮封與忻元發再次經過南投縣水里鎮頂崁的路旁，在濁水溪旁的高崖，看到一座新高登山口的路標，是1937年推動新高阿里山國立公園時設立的，新高阿里山國立公園的範圍大致就是後來的玉山國家公園。這路標基座以砂岩塊石砌成，簡單造型，約2人高。大雨下來時，略顯粗糙的石面很快加深顏色，由淺灰至深色，上面還有斑駁地衣，那雨水滲入地表，緩緩流向後方的溪床，消失不見。大部份時候，這路標孤獨站在那裏，不發一語，大部份時候，天氣是乾熱晴日，口乾舌燥。

修築新中橫的十二年，未曾見過哪！

奇怪，為什麼沒見過？

他們2人撫摸石座，不時交換意見，最後還在前方合影。

這碑隱沒於道旁民宅內，直到1999年921地震後，部份建物毀損，方重見天日。2002年10月，玉山國家公園管理處加以複製，並安置於水里遊客中心前庭，並恢復原有2面「新高阿里山國立公園 臺中口」吊牌字樣。他們2人心中或許想到，若加上離開新中橫之後，匆匆流逝的22年，那就是34年的寒暑。

新中橫，未嘗立過一座紀念碑。昔年攀登玉山的人，當年修路築橋的人，現今揪團旅行的人，都從它前方悄悄走過，未嘗發現。這，或許是亙古彌新的新中橫紀念碑吧。

## 「水里玉山公路」領帶夾



我對王榮棻課長留下特別的印  
象，是在公路總局材料試驗所翻查  
公物文物時，無意中看到一枚領帶  
夾，藍色的山脈有公路直切而上，  
鑄有「水里玉山公路」。這枚小小的

領帶夾絕無僅有，很少人看過此物，提供者便是王榮棻。咦，他怎會留有此物，又為何捐出來典藏？

來到臺中公路局第二區養護工程處，約好王課長進行訪談，他特地抱了3大箱舊資料給我。包括從1990年至2013年，共計23年的行事曆記事本，一本不缺，真太厲害了，讓我可以鉅細靡遺找出想要的資料。王榮棻，逢甲大學交通暨運輸管理研究所畢業，1974年進入公路局二工處服務，1979年任職機械施工隊，1988年任彰化工務段副段長，1990年任谷關工務段段長，1992年任信義工務段段長。

1994年8月道格颱風侵臺，豪雨不斷，使得新中橫107K（現今103.5K，在和社至神木之間）的路基，下陷30公尺滑到溪底，長度幾達100公尺。因為災情相當嚴重，受災地段有可能繼續坍方，在103K+500路段受損尤其嚴重，8月23日決定新建隆華橋，連絡桐子林道作為輔助線，以解決交通受阻的情況。台21線107K附近支線隆華橋工程，係公路局代辦施工，於1996年元月5日竣工，5月間驗收，並於月7移交信義鄉公所接管。7月底的賀伯颱風，竟將剛剛建好的隆華橋沖斷了。龍華橋橋頭擋土牆上端3公尺處，原設計即無鋼筋，屬重力式擋土牆，橋臺基礎受到沖刷滑移下沉，橋面凹陷。<sup>35</sup>

「當時豪雨一連下了1,900 mm，打破歷來所有的記錄。」王課長說，「後來判定雨勢過於強大，並非人為疏失。」

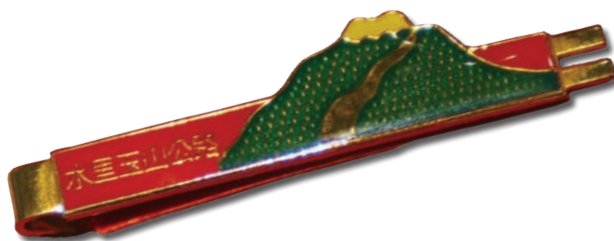
35. 行政院馬政務委員，1996年8月20日《賀伯颱風災害搶修交通復建小組督導勘查報告》，頁6。

隆華橋輔助線後來由地方接管並復建完成，於1999年921地震及2009年莫拉克颱風兩次災害時，均充分發揮功能。

在信義工務段段長任內，從頂崁到信義的路段，他種了華盛頓椰子作為行道樹，很水（臺語），賞心悅目，從信義到和社的路段就種聖誕紅，是新中橫的景觀賣點，只是颱風一來就慘了，通通打壞。後來，水里到集集的行道樹也種華盛頓椰子，因為很好看，王課長說。

只有老二工處的人才那枚領帶夾，是縮編後的水里玉山關建工務所在新中橫通車時致送各界的最後一份禮物。多年後，公路總局徵集各項文物，就順勢捐出去，王課長說。沒想到，躲在材料試驗所角落這麼多年，竟被我看到找到了。葉昭雄前局長得知這個訊息，說他有二枚領帶夾，一藍一綠，咦，這麼巧，現把這一組紀念品呈現給大家囉。<sup>36</sup>

在公路局服務多久？他笑答：「40年」，接著補上一句：「我7月15日就要退休了。」他從1974年2月1日進入公路局服務至2014年7月15日屆齡退休。問及：「谷關段與信義段有何不同？」王說，「谷關這裡都是山谷，沒有腹地，只有風景；而信義腹地大，種了許多高經濟作物，像是梅子、葡萄等，物產相當豐富。」這是他的親身證言。<sup>37</sup>



36. 2015年8月18日，在臺北訪談葉昭雄先生。

37. 2014年7月24日，在臺中訪談王榮棻先生。



塔塔加遊客中心，2013年12月



## 土石流來了

從1991年4月至1996年7月，新中橫似乎渡過一段短暫無事的5年安全期。

土石流於臺灣聞名的開始，即於1996年賀伯颱風於南投縣信義鄉神木村產生的災情。1996年賀伯颱風侵臺，南投縣信義鄉神木村爆發嚴重災情，大量山石傾瀉而下。其後，隨著碧利斯颱風、桃芝颱風、敏督利颱風、艾利颱風、海棠颱風、馬莎颱風與泰利颱風相繼侵襲臺灣，歷年災害頻繁不斷，常發生公路邊坡崩塌掩埋道路、路基坡腳遭洪水掏空而流失，或橋梁被溪洪、土石流沖斷毀損，甚或大規模災害，造成民生上的不便與國家經濟上的損失。新中橫公路沿線曾經發生重大土石流災情的地區有：水里鄉二部坑（郡坑）、水里鄉三部坑（上安）、信義鄉豐丘村野溪、信義鄉筆石溪、信義鄉出水溪（神木村）、信義鄉烏乾溪（神木村）等。

1996年7月31日下午起，賀伯颱風風雨轉強，位在愛國村的公路總局第二區養護工程處第七工務段（今信義工務段）在下午5時許停電，到了晚上10時，對外通訊全部癱瘓。8月1日清晨，工務段長顏召宜冒雨查看災情，發現損失慘重超過他的想像。決定回報信義鄉消息。顏召宜打定主意，與工務段的2名工程師一起冒著風雨沿新中橫公路往水里方向步行，走到明德村辦公室前，發現整座辦公室堆滿巨石，不少巨石比人還高。再到與水里鄉交界的信義橋，橋上滿布溪石，3人爬上爬下，才到阻斷信義鄉對外交通的新山村公路塌陷處前。

深達四層樓高的深谷，湍急的水流，還是阻斷不了他們3人到水里鄉通報信義





上安橋上游三廊坑溪桃芝颱風後空拍相片，2001年8月1日



神木村土石流場景，神木國小已廢校。前方神木大橋（舊名霍薩溪橋）於1998年5月因土石流沖毀後重建，又於2001年8月桃芝颱風再沖毀，後又重建，始改今名。攝於2014年10月



鄉災情的決心。3人慢慢的往溪谷下滑，到了河床上，手連手在急流間通過。當時岸上聚集不少民眾，一再向他們高喊：

太危險了，不要過溪啊！

3人總算安全過溪，距離他們從工務段出發已5個多鐘頭。

8月6日，新竹工業技術研究院地質專家到颱風災害最嚴重的南投縣信義鄉勘查，發現賀伯颱風之所以造成如此大的災情，除因雨量較大外，該地區的地質風化嚴重、地質脆弱，同時土地超限利用，使得上游土石隨著雨水沖刷而滾落，造成可怕的「土石流」，摧毀民眾家園。

工研院能源與資源研究所地礦資源組為實地了解地質對災情的影響，由組長黃鎮台率領到信義鄉勘查，他表示，這次颱風造成的破壞層面很廣，尤其是邊坡的土石流是造成當地災情嚴重的主因。「土石流」的成因和上游土地利用有關，像是大面積種植高山蔬果、檳榔、高山茶等，使得水土保持失調，加上當地地質風化嚴重，地質脆弱，一旦大雨滂沱，就像沿著河谷挾帶土石滾落到緩和地帶，而當地的河谷扇形區又是民眾種植葡萄的地方，甚至有人養豬，一旦雨勢過大，如果不及時逃離，往往連生命都沒了。

8月1日賀伯颱風一過，各地災情陸續傳出，但在神木國小所在的神木村第10鄰，除了大風大雨那天有土石崩落，3日開始到13日，先是平均3、4個小時，後來平均每6個小時，就會出現土石流，規模大時土石流下如萬馬奔騰。對其他地區來說，現在是災後重建的時候；但對神木國小附近的居民而言，災難還在進行，甚至正要開始。

即使到了10月初，土石流還是不斷沖下來。中興大學水土保持系教授段錦浩指出，神木村10、11鄰是最近土石流十分嚴重的地區，而且山上還有很多土石塊排隊等著雨送它們下來。神木村土石流從賀伯颱風來襲起，前後發生20餘次，且似未中斷，沖刷的土石把霍薩溪橋橋孔都填滿了。目前村內已有20餘戶遷走，還有百餘戶住在危險區等待遷居。

賀伯颱風終於過去了，接下來還有甚麼災害呢？



陳有蘭溪橋右岸橋孔遭沖毀，1996年8月

1999年9月21日的921大地震造成中臺灣廣大面積區域土石鬆動，也埋下了日後更大天然災變的隱因，這也是臺灣戰後傷亡損失最慘重的天災。根據調查，震後造成的土石鬆動讓觸發土石流所需要的雨量遠低於地震前；震後一年所需的雨量僅需震前的4分之1，震後7年仍只需震前雨量的2分之1。

## 難忘的勘災之行

2001年7月30日的桃芝颱風造成新鄉、同富、神木等部落通往信義、水里主要道路全面中斷，這是新中橫公路有史以來最大的受創，其嚴重程度猶勝賀伯颱風。7月31日，時任公路局副局長的葉昭雄馬上南下，邀集當時的第二區養護工程處處長吳瑞龍、信義工務段段長廖敏坤一起勘災。因為路面受落石阻絕，車輛無法通行，他們早上10點由信義農會開始徒步，沿途見到汨濫滾滾的陳有蘭溪，水勢險惡湍急，路面柔腸寸斷，山壁野溪到處沖下泥石流。而且商家閉戶，根本沒有人開門營業，也找不到食物。好不容易走到一家雜貨店試著敲應，老闆將鐵捲門拉開後，匆匆買了一包餅乾當午餐。3人繼續前行，好不容易爬過橋面錯位的十八重溪橋後，再也無法向前推進，因為陳有蘭溪橋、筆石橋都斷掉了。於是心情沉重地坐在十八重溪的南側橋頭嚼著餅乾，望向溪水，心想還有多少路段與橋梁被沖毀，未來的重建工作更是難以預卜呀，這時已過中午12點了。適巧有一位當地農民去巡田，因為颱風剛過，民眾紛紛走避躲藏，卻還有公路局人員深入災區了解情況，感動之餘還送他們幾粒新採的蕃茄當作解飢水果。

「3個人吃一包餅乾，再加幾粒蕃茄，就是那一天的中餐。」吳瑞龍說。<sup>1</sup>

那位雜貨店老闆，還有偶逢的巡田農民一定不曉3位深入挺進的公路局人員是誰，這也成為葉吳廖3人日後回憶，關於新中橫公路最深刻的勘災印象。

一幕幕暴漲溪水、挾帶大量的土石瞬間衝擊橋墩的畫面，很難不讓人情緒沸騰

---

1. 2014年4月11日，在臺中訪談吳瑞龍先生。

或置身事外。從都市來的電子媒體，利用鏡頭與SNG掌控詮釋的能力，這一年的桃芝颱風，我們得以遠在幾百公里外身歷其境。此後，談起信義鄉、神木村、陳有蘭溪，許多人有了共同的畫面、共通的話題：

哦，我知道，那裡有土石流。

7月底桃芝颱風之後，9月16–19日的納莉颱風，9月25–28日的利奇馬颱風對新中橫公路造成連續性傷害，工程單位暫以便道與鋼便橋來搶通，解決當地交通阻斷的情況。

後來，吳瑞龍處長有個機會向921震災重建委員會的郭瑤琪主委進言，是否能將新中橫的重建工作納入此專款項下，因為桃芝颱風的嚴重受創與921地震息息相關，大地震的激烈搖晃造成土石鬆軟，一遇颱風豪雨就傾瀉而下，導致巨大災害。獲得專款補助修復的新中橫公路，日後才能重建5條高架橋梁，也讓居民有了一條更安全的道路。從2001年7月受創，2003年12月施工，2006年10月完工，新中橫公路最重要的復建工程，總共歷經5年3個月。

靠著便橋維持通行，新橋同時施工的情況下，新中橫沿線居民度過那段不平靜、不穩定、戰戰兢兢的日子。2004年7月的敏督利颱風，2005年6月的艾利颱風、7月的海棠颱風，8月的馬莎颱風、珊瑚颱風，還有8月31日至9月1日的泰利颱風不斷重創新中橫公路。

泰利颱風襲臺，南投山區再度傳出災情，新中橫對外唯一聯絡道路—陳有蘭溪便橋，原本用貨櫃和型鋼支撐著，不過豪雨加上溪水不斷沖刷，就連貨櫃鋼柱基樁也被沖走，路基嚴重掏空。豐丘明隧道邊坡爆發嚴重土石流，交通完全中斷，民眾進出得靠徒步爬過亂石堆，險象環生。

居民：「啊，你看，你看，快點，快點，水都下來了。」

民眾冒險想要通過，外出採買生活用品還在觀望的同時，民眾大聲驚呼，順著手指的方向，大家目睹這個驚險場面。

陳有蘭溪便橋的貨櫃鋼柱基樁被湍急溪水沖走，路基嚴重掏空，原本底下用4



十八重溪橋受損空拍，2001年8月



十八重溪橋的南側橋臺損壞下陷，2001年8月





十八重溪橋因河道束縮、發生落橋，2001年8月



前副局長吳瑞龍在十八重溪橋頭，回憶桃芝颱風勘災情形，2013年8月13日

個貨櫃支撐，只剩下3個貨櫃，橋面懸空，到了下午，整座橋應聲斷裂，基樁隨著滔滔巨浪沖走。

施工工人：「整個，嘩的一下，慢慢的，整個都塌了，便橋整個都塌下來。」

新中橫路段柔腸寸斷，另外的替代道路投59線也是一樣，山壁野溪到處沖下滾滾泥流。主幹道和替代道路都不通，包括豐丘、同富、羅那以及新鄉、神木村等5個村落，超過5百位居民交通受阻，道路何時能搶通，除了看工程人員的搶修進度，也要看老天爺的臉色。<sup>2</sup>

## 避災選線的新觀念

土石流的災害，對於國內的公路工程是一大考驗，公路局也隨著災害的歷練而不斷修正觀念。在這段避災選線與工程適應的日子，時任副總工程司的王慶一絕對是關鍵性的人物。

王慶一，1943年生，1971年省立中興大學土木系畢業。因為那時的省政府交通處與建設廳在省立大學都設有獎學金，而他從大二後每年都領交通處獎學金，畢業後於同年10月26日分發到公路局工作。1971-1973年參與南橫公路的建設，1973年3月調至桃園區改善工程處服務。1973年8月至1974年4月，奉派至曼谷的亞洲理工學院研習進修二個學期。回國後，先後參與臺北光復橋、關渡橋、雲龍橋、石門水庫溪洲橋的設計與施工，累積了許多橋梁的現場經驗。此後，歷任西濱中段工程處長、公路總局規劃組長、養路組長、副總工程司，在2008年8月升任總工程司。

在新中橫公路的土石流災害復建工程中，需要有一位夠份量的人物對選線作出定奪，而橋梁設計的長度與高度，甚至橋墩的落位，均需有豐富歷練工程師的認可才能得到信服，王慶一適時發揮了這項能力。他從災區現場的地質條件、等高線疏密、山坡坍方狀況、林木留存、土石流堆積高度各方面作綜合考量，先研判攻擊

---

2. 徐祕康、林隆士、陳奇君，〈陳有蘭溪橋沖毀〉，《聯合報》，2005年9月1日，第3版。

表1 陳有蘭溪歷次風災受損橋隧彙整表

編號	冊別	橋名或 公路里程	路線名	溪流	民國85年 賀伯風災	民國88年 921大地震	民國89年 碧利斯颱風	民國90年 桃芝颱風	民國93年 敏督利颱風
1	一	壽山橋	台21線 83K+325	平坑溪	✓			✓	
2	一	新安橋	台21線 83K+630	南平坑溪	✓				
3	一	郡坑橋	台21線 86K+572	二廊坑溪	✓				
4	一	郡安橋	台21線 86K+901	流籠坑溪				✓	
5	一	上安橋	台21線 87K+794	三廊坑溪				✓	
6	一	信義橋	台21線 89K+959	郡坑溪		✓		✓	
7	五	豐丘明隧道 —豐丘村 (沙里仙洞橋)	台21線 94K+475 —94K+848	野溪				✓	✓
8	五	十八重溪橋	台21線 97K+401	十八重溪	✓		✓	✓	
9	五	陳有蘭溪橋	台21線 98K+402	陳有蘭溪	✓			✓	✓
10	五	筆石橋	台21線 99K+117	筆石溪	✓			✓	✓
11	一	望鄉橋	台21線 103K+850	阿里不動溪				✓	
12	一	玉平橋	台21線 108K+247	和社一 一號溪					
13	一	新興橋	台21線 109K+997	和社一 三號溪	✓				
14	四	110K-111K 明隧道段	台21線 110K+111	和社溪畔 崩塌地				✓	✓
15	四	松泉橋	台21線 112K+798	和社溪				✓	✓
16	四	神和橋	台21線 112K+877	和社溪	✓	✓		✓	✓
17	四	愛玉橋	台21線 114K+008	野溪				✓	✓

註：勾示處（✓）表該次颱風或地震受災（包括橋涵阻塞、然而結構體未受損）之橋梁。

資料來源：交通部公路總局第二區養護工程處，《台21線等公路橋梁歷年颱風土石流沖刷災害復建資料彙編》，2006

面，再躲避鏡射面，將這些知識與經驗傳授給新進的工程師。時至今日，他每次勘查工程時，會從GOOGLE地圖先作研判，甚至預查歷年的航照圖，這樣對現場才能作出精準的判斷。

他表示，土石流時代之前，選擇橋位考量的因素如下：

1. 除非陡直深峻之溪谷才考量建造鋼桁架橋、吊橋、鋼拱橋。
2. 橋梁儘可選擇在最窄溪谷、最接近溪底之直角位置建造，使橋梁儘可能減短，以擲節工程建設經費。
3. 橋基之地質如為泥岩或砂岩，即認已遇岩層，只要有嵌入即不再做深基礎設計。

後來，雖然出現連續性45公尺左右跨徑的預力混凝土橋，但因梁量體大且重，基礎亦相對較大，導致施工期長，因此較不利山區施工，也不符合活動斷層地震帶地區之橋梁原則要求。

無論在任或退休，王慶一屢屢闡述土石流河域中橋梁設計的理念，經由多年來歷次的災害考驗，歸結出避災選線與工程設計的原則：

1. 考量跨河角度，避開彎道。
2. 為防土石流有再度擴大發生的可能，新橋位儘可選在河道較寬廣之下游段。
3. 山區橋梁因跨溪谷為多，如採鋼橋設計跨徑可加大，鋼梁可在工廠同時施工，縮短工期。
4. 橋梁梁底之高程比原受災橋淤高之最高水位至少再提升2-3公尺以上。
5. 橋梁上部結構之重量應愈輕量化愈好，以降低受水平震力之影響。
6. 受土石流影響而改建之新鋼橋均以側跨在60公尺以上、主跨在80-110公尺，使在土石流中之橋墩數儘可能的減少。
7. 橋墩、沉箱、基礎均加防撞熱浸鍍鋅鋼板之設計，以防大石撞擊及混凝土被磨損使鋼筋外露。

「河岸如鏡子，除了攻擊面之外，還要注意鏡射面。」他說。<sup>3</sup>

---

3. 2014年6月5日，在板橋訪談王慶一先生。

這就是考量跨河角度，避開彎道。彎道，就是攻擊面與鏡射面。

新中橫公路的十八重溪橋、陳有蘭溪橋、筆石橋的選線原則依此而來，另外還需考量工期，減少徵用民地，儘量利用既有道路等等。

1. 跨越十八重溪橋：於原橋下游約250公尺重建，避免設於土石流堆積區。為連續中長跨徑鋼橋，橋墩最高25公尺，總跨度416公尺。本橋另於十八重溪左岸設聯絡道，總跨度113.5公尺，銜接郡大林道及原台21線。
2. 十八重溪橋至陳有蘭溪橋路段：為五跨連續的中跨徑鋼橋，橋墩最高25公尺，總跨度275公尺。
3. 跨越陳有蘭溪橋：於原橋下游約400公尺重建，避開土石流攻擊區。為五跨連續的中長跨徑鋼橋，橋墩高40公尺，總跨度464公尺。
4. 筆石橋：於原橋上游約200公尺重建，提高橋高，大跨徑跨越河道，河中不落墩，為四跨連續長跨徑鋼橋，橋墩高18公尺，總跨度360公尺。另於筆石溪左岸設聯絡道，銜接筆石道路。

至於松泉橋、神和橋、愛玉橋3座橋的選線原則，也是避開原有已遭塌毀的明隧道，改以松泉橋第一次跨越和社溪到東岸，因東岸無法迴繞而上，再以神和橋第二次跨越和社溪到西岸，而原神和橋流失，原愛玉橋遭土石流掩埋，遂放棄舊路線，直接以愛玉橋第三次跨越和社溪到東岸，選岩壁較堅硬處接至新中橫原有路段。這樣，路線由原先的長葫蘆形內縮成圓形，逐步爬昇，並採高架路面相互銜接。

1. 松泉橋，為長跨徑橋梁，總跨度360公尺。本橋呈S形彎，最具幾何線條的美感。
2. 神和橋，為長跨徑橋梁，總跨度280公尺。本橋略呈小C形彎，銜接兩突出的岬角，再作爬昇，可看到對岸新中橫舊路線的明隧道殘跡。
3. 愛玉橋，為長跨徑橋梁，總跨度210公尺。本橋呈大C形彎，向上爬昇，坡度不超過5%，亦有幾何線條的美感。



台21線95K-100K (十八重溪橋、陳有蘭溪橋、筆石橋) 復建工程示意圖



全套管基樁R.C.D鑽岩用反循環基樁系統機組，為國內第一次引進此類鑽岩機首例，後續國道六號興建也有沿用，是國內山區道路得以改線闢建長跨距高架橋梁的重要因素，2005年2月



鋼架吊裝需避開汛期，在不平整的河床更需考量穩定度，避免吊裝過程倒塌，2005年11月

## 十八重溪橋至陳有蘭溪橋施工過程照片



陳有蘭溪橋施工過程，2004年6月6日



2005年9月27日





2005年12月20日



2006年10月12日



台21線111K-114K(松泉橋、神和橋、愛玉橋)復建工程示意圖



松泉橋，總跨度360公尺，2014年4月



神和橋，總跨度280公尺，2014年10月



愛玉橋，總跨度210公尺，2009年7月

## 信義鄉的高速公路

2006年10月26日，號稱國內最大規模的土石流災害復建工程的新中橫高架道路，斥資14億5千多萬元，歷經2年10個月的施工，終於全線通車。這段從豐丘村到神木村的路段，在2001年桃芝風災嚴重受創，路面則受到土石流侵襲，只要山區下雨，道路立刻中斷。爲了徹底解決土石流威脅，捨棄平面路段，原本蜿蜒的山路變成筆直寬敞的高架道路。

此項工程包括兩大工程主軸，其中95K-100K復建工程，2003年12月開工，從豐丘到筆石橋，全長4.66公里，採高架道路方式施工，跨越了十八重溪橋、陳有蘭溪橋和筆石橋，工程費用高達10億1千萬元，鋼箱型梁橋最大跨徑達110公尺，而高架橋梁的橋墩高度達40公尺，2006年10月完工。另一主軸則是111K-114K路段，2004年3月開工，主要是連接松泉橋、神和橋與愛玉橋3座橋梁，並進行這三座橋梁的復建工程，全長1.494公里，工程經費爲4億2千萬元，2006年9月完工，鋼箱形梁橋最大跨徑爲90公尺，高架橋梁的橋墩高度達32公尺。這項工程被譽爲信義鄉的高速公路，通車之後不但打通南投到阿里山觀光旅行的任督二脈，也讓當地居民徹底擺脫山中孤島的惡夢。

完工之後，十八重溪橋消失，併入陳有蘭溪橋。陳有蘭溪橋爲主線3段，支線1段的複合橋，跨越十八重溪與陳有蘭溪，橋墩高度達40公尺，爲當時國內最高。主線包括北段、中段、南段，支線即爲聯絡道。筆石橋爲4跨連續之長跨徑鋼橋，最大跨徑達110公尺，亦爲當時國內最長。

2007年7月，新中橫高架道路獲得交通部金路獎傑出工程公路類第1名，同年再獲公共工程金質獎（土木類）設計品質優良獎優等，2008年榮獲交通部金路獎景觀類殊榮獎項。

雖然有了嶄新的高架道路，但新中橫的災難並沒有停止。

豐丘明隧道段改建橋梁工程於2007年7月即動工，2008年9月中旬辛樂克颱風襲臺，原路線台21線豐丘明隧道旁野溪發生土石流，公路阻斷無法通行，往南距離明隧道約100公尺旁邊坡，因坡頂種植蓮霧並無做好適當水土保持，於9月15

日下午17時5分發生邊坡崩塌，產生崩塌坍方土約5萬立方公尺，並造成離公路約100公尺農路上淹沒7輛轎車和1輛機車。

2009年3月底，豐丘明隧道高架路段通車，將可避開經常發生土石崩落的沙里洞溪路段，新中橫公路將可更便捷安全，至於舊有的明隧道路段將予以廢道。「沙里洞」為布農族語，意思為木瓜樹，當地人士認為豐丘地區每逢大雨必成災，可能是「洞」字讓災害像無底洞般的永無止境，因此決定將「洞」改成「凍」，讓豐丘地區災害就此凍結。

## 莫拉克風災

2009年8月8日，莫拉克颱風襲臺，造成嚴重災害，又稱88風災。當晚6點，濁水溪流域最上游神木村雨量站附近持續降下超大豪雨，累積降雨量於9日凌晨即達800 mm。新中橫公路有多處土石崩塌，許多村落聯外道路中斷，車子無法通行。在東埔有養鱒場被沖掉，11人失聯；神木村隆華國小及15戶民宅被土石流沖毀，湍急的溪水也沖進同富村民宅，第五鄰牛車寮14戶民房，一天之內被河水沖垮。

同富村民：「白天11點左右，那時候還在。」

記者：「然後幾點就不見了？」

同富村民：「傍晚5、6點的時候，全部…，同富第五鄰全部都不見了。」

當時水量暴漲，漫過橋面，村民嚇得逃開，但混濁的溪水還是淹進村內。村民一早起床，清理房子，但沒水沒電，只能提山泉水擦地板。

同富村民：「我嫁來這邊24年了，第一次。」

新山村路段79-80K則因上游和社溪水暴漲造成該路基沖刷流失長420公尺、深達50公尺，有23棟民宅全部被沖走。3層樓高的房子，現在有3分之1懸空，路



台21線79-80K新山路段以路堤回填方式復示意图



台21線79-80K新山路段，2011年11月4日竣工

基幾乎已被淘空，顯得搖搖欲墜；換個方向，這一整排房子，同樣也是面臨懸空狀況，當地居民看到家園變得如此殘破不堪，不敢置信。

當地民眾：「當然會緊張啊，房子一直陷下去，我走的時候只有後面崩掉，現在回來後面整個都不見。」

颱風來襲時，眼看滾滾溪水湧上來，他們像逃命一樣撤離家園，上午趁著天氣放晴，想回來看一看，沒想到卻是這樣殘破又荒涼的景象。

復建方案經工程處與地方溝通，地方政府及民眾強烈要求應以路堤回填方式復建，以保護裸坡及殘存房屋。道路工程復建長度約420公尺，採用路堤回填方式進行，淨寬9公尺，回填河床砂石料約35萬立方公尺，共施作擋土牆730公尺。另有壽山橋梁工程，採單跨49公尺長鋼梁設計。全案於2010年4月20日開工，2011年11月4日竣工，工程經費3.2億元。

這是公路工程少見的土堤回填，就近利用河川砂石料回填，減少運距及節省復建經費，並縮短復建期程。工程完成後，獲交通部2012年度金路獎傑出工程類殊榮。

### 烏乾溪變栓兒明隧道

莫拉克颱風過後，台21線新中橫公路烏乾溪路段出現「貨櫃奇觀」！主要是這個地方經過八八風災重創，出現深達52公尺的路基缺口，爲了短時間內搶通，以230個貨櫃，堆疊13層，充當路基，創下國內貨櫃堆疊最高紀錄。

前信義工務段長汪令堯：「用土填的話，安全性不夠，用填土的方式，一下子就會流失，而且如果要讓路可以過，可能是現在填土的3到4倍。」

貨櫃顏色有藍、有綠、有橘色，也有紅色，堆得整整齊齊，從溪谷沿著山壁向上延伸，每個貨櫃中間，不只用水泥固定住，貨櫃裡頭，也裝了滿滿的土石，外頭再由鐵皮包覆，防止大水一來就被沖毀。這樣的工法，創下國內貨櫃堆疊最高紀

台21線 122.6K 受災與復建過程  
(烏乾溪南端)

烏乾溪栓兒明隧道貨櫃工法，  
是公路總局第二區養護工程處  
工程人員累積寶貴實務經驗傳  
承所創

2007年12月30日



2011年8月3日



2013年5月15日





## 逆境 6



台21線122.6K受災與復建過程  
(烏乾溪北端)

2009年9月6日



2009年10月3日



2013年11月29日



第二區養護工程處處長陳敬明與金路獎考評委員，在栓兒明隧道南口合影。左一信義段陳俊彰段長、左二陳嘉盈副處長、左三華夏科技大學湛淵源委員、左四黎明工程顧問公司石建愉技師、左五義力營造總經理劉進輝、左六中興大學林宜清委員、左七二工處陳敬明處長、右一成功大學陳建旭委員、右二華梵大學高維新委員、右三臺北科技大學林利國委員、右四公路總局許阿明副總工程司、右五臺灣科技大學張大鵬委員、右六交通部鄭賜榮技監、右七逢甲大學徐耀賜委員、右八海洋大學郭世榮委員，2013年5月24日

錄，往來車輛大概不知道，他們車輪下的道路，竟然是這樣的壯觀畫面。<sup>4</sup>

烏乾溪段的修復工程，在2009年8月的第一階段共花15天搶通便道，18天完成工程，計堆疊貨櫃13層，這項貨櫃工加勁法歷經2010–2012年颱風豪雨，皆無重大損毀。第二階段的復建工程在2011年8月21日發包施工，並於2012年12月29日竣工，施工經費達2億100萬元。本工程復建方式，考量工址地質條件及無法免除土石流衝擊，期能在原搶修基礎下儘速完成復建，故採明隧道（栓兒明隧道）方式辦理，下邊坡再加地質改良以回填、岩錨及地錨幕牆等方式加固，進行該路基缺口復建。工程完成後，獲交通部2013年度金路獎傑出工程類殊榮。

4. 黃茂松，〈台21線奇觀！230貨櫃堆疊當路基通車〉，《聯合報》，2009年10月25日，第12版。



桂兒明隧道空拍，可見深達50公尺的水泥嵌入地錨「幕牆」，2014年10月



烏乾溪桂兒明隧道貨櫃工法，2009年10月3日

# 往玉山之路 7

## 登我玉山

1999年1月開始，玉管處開始核發玉山登頂證書，更是帶動國內攀登玉山的風氣。目前登玉山主要有塔塔加與東埔兩個入口，一般皆由塔塔加入山，第一天住在海拔3,528公尺的排雲山莊，第二天再登頂玉山觀日出，然後由原路下山，絕大多數的遊客都採這條路線。隨著周休二日的推展，這樣的登山模式也為一般上班族接受。除非專業或特別的登山團體，才會在玉山登頂後，下八通關草原，至觀高住宿，再下到東埔風景區結束行程。反之，從東埔上山，多取八通關日古道健行，至觀高住宿，再抵八通關草原，然後原路折返。除非專業或特別的登山團體，才會攻上玉山，經塔塔加，抵新中橫公路，或向東前進，取八通關日古道行，至鹿鳴，抵玉里。

隨著登山活動的熱絡開展，公路局亦不落人後。事實上，早在1995年元旦，公路局登山社由葉昭雄副局長兼社長領隊，一行25人攀登玉山，登頂成功，揚升國旗及公路局旗，創下公路局社團活動的新紀錄。此後，陸續皆有舉辦玉山登頂活動。1999年6月19-21日，公路局本局暨附屬機構一級主管亦攀登玉山，由梁樾局長領隊，3位副局長、主任秘書、總工程司、各工程處處長、各區監理所所長都參與，一行45人，堪稱很特殊的玉山之行。公路人開闢新中橫，玉山仰望，玉山前瞻，來了。

很多遊客將東埔山莊誤認為是東埔溫泉區的山莊，經常有人跑錯。為了區別起見，才有人將塔塔加的東埔，稱之為「上東埔」，以有別於南投信義鄉的（下）東埔



1995年1月1日，公路局登山隊首登玉山，當時于右任銅像仍在，正中央黃色局旗上方穿藍衣藍帽為葉昭雄副局長，最左方穿紅衣為陳俊雄主任秘書，最右方穿紅衣為洪鏘敏人事室主任

溫泉。從新中橫公路的「上東埔停車場」到東埔山莊，還有400公尺距離，路邊有指標。

玉山國家公園成立時，當時內政部吳伯雄部長前來巡視，見到附近有鹿林山，而此山尚未有正式稱呼。有人提議，鹿為瑞獸，麒麟亦是，既然部長親自登臨，何不定為麟子山（吳父吳鴻麟）。當初雖是戲言，日後轉稱麟芷山，後來改為麟趾山，與附近的鹿林山呼應搭配。

通往玉山最主要的省道，即新中橫公路，這條路是國人親近玉山最主要的道路，每年遊客量達120萬人次，是親近玉山，進入玉山國家公園最便利的通道。

## 高地路跑與自行車賽

1991年4月14日，為慶祝玉山國家公園成立六週年暨塔塔加遊客中心啓用儀式，舉辦第一屆玉山盃高地路跑賽，比賽分為兩大類：競賽組開放給社會大眾參加，而聯誼組則是由內政部營建署、各國家公園同仁、眷屬以及玉山之友而設。賽程由塔塔加遊客中心出發，跑到夫妻樹附近，距離5.2公里。此後繼續舉辦，每次約有百名至上千民眾參加，亦邀請外國知名馬拉松選手參賽。

但高地路跑不是每年舉辦。2008年11月9日的玉山馬拉松，分為21公里挑戰組與12公里健康組，21公里屬於半程馬拉松（半馬）。但因冷鋒過境，氣溫驟降，雨霧霏霏，實際參賽人數大幅腰斬。2012年11月10日的玉山盃高地路跑——跑給黑熊追活動，分為21公里競賽組（半馬）與5公里健跑組。競賽組限時3.5小時完成，路線從塔塔加遊客中心出發，往台18線阿里山方向，經石山、鹿林神木、玉山口，跑到98K+500的瑪叔如湓明隧道之前折返。從出發到折返，一路下坡，但是抵達折返點之後，變成一路上坡到塔塔加遊客中心。主辦單位為了因應高地氣候，將起跑時間由早上7點改為9點，雖然溫度比較舒服些，但一開始的10.5公里下坡，其實挺累人，奔跑在海拔2,600公尺的公路上，果然是一條適合黑熊競逐的路線。本次路跑時陽光普照，氣候宜人，參賽者很滿意。

自行車，是新中橫的新旅遊方式，也是競技比賽的項目。2007年5月開始，南



自行車競賽為新中橫新興的運動，2014年3月

投縣政府、中華奧會、臺北市自由車委員會共同主辦的「永不放棄·探索新中橫」自行車高山公路賽，吸引數千名車友參加。2009年的比賽，如此報導：

四千七百多名自行車友，(5月17日)挑戰全長七十二公里、爬坡高度超過兩千三百公尺的新中橫極限賽程，廿歲北京奧運國手馮俊凱只花兩小時三分廿九秒即抵達終點。新中橫自行車挑戰，前四十二公里路程約從海拔二百四十三公尺的水里國中，到海拔一千兩百公尺第一補給站；從第一補給站到海拔一千九百公尺第二補給站，約十八公里。最後十二公里挺進海拔兩千六百一十公尺的終點玉山國家公園塔塔加停車場，足足爬升七百一十公尺，越到最後越需要堅持與毅力。<sup>1</sup>

此次比賽的車友年紀最大是67歲，最小10歲，還有美洲、亞洲、澳洲等11國32名外籍選手參加，騎完全程約需4小時。這項「永不放棄·探索新中橫」自行車高山公路賽，年年接續舉辦。參賽選手從水里出發後，一路往終點信義鄉塔塔加騎去，沿途山巒起伏，經過濁水溪及陳有蘭溪，生態資源豐富。選手飽覽山水，騎起來感受十分特別，也考驗耐力與毅力。尤其從海拔243公尺的水里，一路爬升到海拔2,610公尺的塔塔加最高點，這落差2367公尺的賽事，限時7小時內完成都算挑戰成功。

2015年3月15日，有1,800人(其中33位外國選手)亦來參加此項自行車賽。

彰化選手柯茂桐第六度參賽，他說，喜愛新中橫沿途的生態景致和高低起伏地形；第二次參賽的美國車友Peter Kurz則說，臺灣最高的玉山陪我騎車，感覺很特別。最後12公里持續爬升的700公尺是關鍵，勇奪第一的陳昱銘說。<sup>2</sup>

新中橫公路在自行車界有最美麗公路之稱，探索新中橫已成為全國自行車挑戰賽最熱門、規模最大的路線。

1. 紀文禮，〈近5千單車 新中橫挑戰極限〉，《聯合報》，2009年5月18日，A6版。
2. 賴香珊，〈新中橫自行車賽，玉山陪騎，1800人挑戰塔塔加〉，《聯合報》，2015年3月16日，B1版。





烏松崙、風櫃斗、牛稠坑為著名的賞梅地點，2015年1月

## 另一種欣賞

新中橫水玉線的觀光功能除了讓阿里山、玉山國家公園與中部風景區能連接起來，沿線景觀宜人，也具有觀光旅遊價值，故玉山國家公園管理處特別把阿里山自忠管制哨起自東埔夫妻樹之間的路段取名為「玉山景觀公路」，這段約17公里長的路段，目前正陸續闢建遊憩設施。

12月上旬開始，車行新中橫，打水里出發，沿途風光美不勝收。新中橫公路水里玉山線53公里至56公里處路段有青楓分布，在夫妻樹至塔塔加途中可見紅榨楓，紅得令人欲醉的景色。而新中橫嘉義玉山線自忠到石山一帶則有滿山遍野的紅榨槭，每逢秋冬時刻一片火紅，十分亮眼。

若由阿里山公路銜至新中橫，向西可回眺阿里山，向東可欣賞玉山主峰及北峰，向北則可遠眺郡大、望鄉及西巒大山。從阿里山行經玉山稜線到石山前，有一整片紅榨楓，高山芒花也盛開了，隨風飄逸，好似點點白雪灑落山頭。

12月下旬，信義鄉有4條不同特色的賞梅路線：一是從新中橫公路到信義鄉公所前右轉，過愛國大橋，續行信和產業道路到風櫃斗；二是烏松崙石家梅園；三是牛稠坑柳家自然休閒梅園；四是十甲牛相觸梅園。2009年開始，信義鄉舉辦踏雪尋梅活動，除了賞梅，信義鄉也是全臺著名的青梅產區，在台21線新中橫93.5K處的信義農會酒莊（梅子夢工廠），販售冰梅、茶梅、脆梅、紫蘇梅、梅醋、梅酒、梅子醬更是絕佳伴手禮，成為遊客必經必停的景點。

另外，在2月的農曆春節前後，開車到台21線新中橫公路111K處右轉，進入草坪頭賞櫻。草坪頭這個山中秘境，茶農20年來在茶園周遭步道栽種逾3千株各種櫻花，有富士櫻、八重櫻、緋寒櫻，如今櫻花樹長得高大壯碩，形成櫻花隧道，還有穿插的桃花、重瓣桃花、李花、梨花爭勝，是不錯的賞花路線。在草坪頭觀光茶園賞櫻，感受翠綠茶園與盛開櫻花的新春禮讚。

豐丘葡萄是信義鄉的特產，就在陳有蘭溪與濁水溪交會的河谷地帶，成片低矮的棚架，幾乎都是紫色的葡萄，一年三期，豐丘葡萄聞名全臺，因為河谷地區溫差

大，果實不但甜度高，果粒大而結實，吃起來QQ的，由於產量不多，通常在產地就被搶購一空。

信義鄉除了水果之外，還有甜椒、番茄等農產。

因為新中橫的便利，方便遊客到此賞梅賞櫻，但變成熱門路線，也會造成大排長龍，徹底塞爆。賞梅賞櫻要趁早，莫待新聞播出後，才來搶道爭看，人擠人。2014年9月信義鄉正式營運的坪瀨琉璃光之橋，就是把原有吊橋的木板踏面改為強化玻璃踏面，吸引不少遊客前來觀光。

## 對抗與成長

2012年10月20日行政院重建會陳振川執行長訪視新中橫公路復建時，指示新完成橋梁及明隧道為道路明顯地標，應強化當地原住民文化意象，打造成為全臺灣最美麗的景觀大道。工程處已與當地居民座談，聽取部落意見後進行規劃設計，未來將新中橫公路打造成為一條結合布農族及鄒族等當地原住民圖騰意象，兼具文化美感與人文價值的景觀道路，並結合阿里山觀光資源，預期將可為東埔、日月潭旅遊線帶來更大旅遊經濟商機。

行政院重建會在2013年1月22日表示，台21線新中橫公路為連接日月潭通往阿里山的重要觀光道路，莫拉克颱風災後，投入重建預算近11億元，共計辦理40件標案。重建工程遭受610水災、泰利、蘇拉、天秤颱風等天然災害影響，導致工區災害擴大，在施工團隊逐一克服困難、日夜趕工下，終於完成復建，提供用路人更平穩安全的通行道路。

新中橫公路凸顯出氣候變遷導致豪雨成災，造成當地居民生命財產的巨大創痛，同時也改變了人們對自然環境的基本態度，也調整了公共建設的設計與施工。新中橫不斷向環境學習成長，大地災害的破壞力大，公路工程的抗壓適應力強，兩相對抗，兩相成長。環顧臺灣的公路發展史，再也找不出像新中橫這麼有挑戰性兼具時代意義的公路了。



台21線100K的岩錨護牆嵌有布農族歲時曆版的圖樣，2014年2月

## 布農傳說

台21線新中橫公路復建，共新增壽山、頭坑、香蕉園、隆華新、單及娜等5座橋梁，及單吉娜、栓兒等2座明隧道，名稱均尊重地方意見命名，現今行走新中橫公路，在栓兒明隧道與單及娜明隧道的洞口皆有原住民造型圖樣，在100K和社前方的岩錨護牆坎有布農族歲時祭圖版，在133K+900同富山的岩錨護牆坎有百步蛇紋樣、均為這條公路增添不少人文景緻。不管從命名或造型來看，都是極為尊重當地文化，既用心也貼近民意的展現。

### 單吉娜明隧道名稱由來

吉娜在原住民話意為母親，單吉娜是指從前有一個單親母親帶了三個小孩，在當地獨自開墾、生活，並把孩子撫養長大，後人為彰顯這名偉大母親的事蹟，把她開墾居住的地方叫做單吉娜。

### 栓兒明隧道名稱由來

烏乾溪原住民語為整年有水的地方，是從和社上來的唯一水源，吸引動物棲息，才成為原住民傳統獵場。布農族居民上午上山打獵時，會把小孩栓在平臺的樹幹，並留一些乾糧，打獵完再把小孩帶回，後來很多戶人家這樣做，就把那個地方叫做栓兒，栓兒也變成一處小孩的遊憩地。<sup>3</sup>

### 歲時曆版擋土牆設計緣由

傳說中布農族曾經有文字，但在一場洪水中，兄弟倆分別帶著先人留下的寶物避難，負責保管文字的哥哥把文字流失，從此布農族便失去文字。雖然失去了文字，仍擁有其他族群沒有的「曆版」，圖樣呈現一月開墾祭，二月播粟祭，三月除草祭，四月打耳祭，六月首飾祭，八月豐收祭，九月拔穗祭。

### 百步蛇擋土牆設計緣由

布農族傳說中衣服繡上的幾何紋樣，是一位婦人向百步蛇母子，商借蛇子回家

3. 吳素珍，〈莫拉克復建工程，新中橫信義至阿里山公路完工〉，《聯合報》，2013年1月22日，第12版。

參考織布樣式，不料蛇子竟意外死去，於是百步蛇對布農族進行大規模的攻擊，族人死傷慘重，最後由蜥蜴出面調停，雙方立約成爲好友。圖樣呈現黑紅白三角紋的二對百步蛇母子，交叉連續延伸。

## 最後的高山公路

按照原先規劃，新中橫將呈倒T字形，3條道路分由水里、嘉義、玉里出發，在臺灣的中心點交會，不只貫通東西，也串連南北。只是世事難料，往東部玉里的這條路線後來放棄了。所以最後看到的是L形的鏡射模樣。不過，在整體公路網架構裡還在，公路編號就是明證。

若依當初理想的藍圖繼續進展，倒T形的公路將會變爲十字形公路。南北縱向的是台21線，從臺中天冷出發，經埔里，過信義，來到塔塔加鞍部這個中心點，再朝南延伸，順著楠梓仙溪而下，然後從高雄那瑪夏出來。東西平行的是台18線，從嘉義高鐵站出發，經觸口，過阿里山，也是從塔塔加鞍部朝東南穿出，至大分，再依著拉庫拉庫溪而下，然後從瓦拉米步道口出來，抵達花蓮玉里。只是這個夢未曾實現，留下兩條殘念的公路。

回到新中橫公路初闢時，重新還原里程：

一是從嘉義後庄（18K+156）經阿里山到塔塔加（109K+300）的台18線公路，長度91.1公里。一是從水里頂崁（76K+300）經和社到塔塔加（145K）的台21線公路，長度68.7公里。要去塔塔加，還是水里線較近、較快抵達。這二條公路分別從平地一路迂迴上升，交會點塔塔加的海拔是2,610公尺，是玉山的門口。啊！原來新中橫不只連通日月潭與阿里山，還有遠在天邊近在眼前的玉山，久違了。

只是公路編號仍在，台18線分爲東西二段，台21線也是南北二段，中間都不相連、未通車，維持一種虛線的想像。關於新中橫公路，近年來最大的改變莫過於註銷台18線東段，納編爲台30線；註銷台21線南段，改編爲台29線。

2006年10月16日，行政院公告將嘉義高鐵站（太保）至嘉義的道路併入台18線，並將終點更改爲塔塔加，亦即註銷塔塔加至山風的計畫路線，也是第一條遭

到註銷的省道計畫線，從此台18線路線確定，長度109.3公里。2007年1月9日，將原台18線東段的大心（大仙，瓦拉米步道口），經卓麓部落（卓樂），至玉里的公路，公告納編為省道台30線。目前，沿台30線東行，自大心開始，沿途有谷景橋、卓安橋、南安遊客中心、卓麓部落、客城，然後進入玉里，再連接玉長公路至長濱鄉寧埔，全長35.3公里，可與花東海岸線串聯起來。

尤其2013年的「看見臺灣」紀錄片，對國土破壞、環境傷害等行為產生鉅大影響。對於高山公路興建相關議題，交通部有了長遠且重大的回應，基於環境保育因素，決議實現中央山脈保育軸之構想，對於尚未開闢且無推動計畫的高海拔地區公路（即海拔1,500公尺以上），逕行解編，以減免災害發生，確保國土安全。2014年7月16日，台21線調整路線，北段天冷至塔塔加不變，長度145公里；原塔塔加至高雄市那瑪夏區（原高雄縣三民鄉）達卡努瓦路段解編；而原台21線南段的達卡努瓦至林園的公路改編為台29線，長度112.3公里，因為由達卡努瓦至林園，民眾俗稱親愛的公路（達林公路、諧音達令，darling）。

臺灣的高山公路將不再闢建，彰顯出國土安全與環境保育的重要性，這是2條公路變成4條公路的故事。

## 久違了，八通關古道

在《天命行腳—中橫半世紀》出版後一個多月，就在2012年2月春初，陽明山國家公園的綠峰山莊裡，我作了一場如何寫作這本書的小演講。演講會上，有位資深解說員對我說，李教授，寫完了中橫，我希望有一天你也能寫本新中橫，因為這條路與我父親很有關係。他又說，手頭留有一些資料，屆時可以提供參考引述。就這樣，冥冥之中，好像受託一般，這條公路的意念在我心中逐漸加強。這位解說員是陳弘毅，他的父親是陳進山，當年擔任南投縣建設局長。

2005年11月19日在玉山國家公園南安管理站，迎接了第一批行走八通關古道的隊伍。這26人的隊伍有位很特殊的耆老，他是陳進山，1975年10月他便踏勘過這條路線。

八通關越嶺古道經玉山國家公園管理處整修後，11月11日首批登山者在水里授旗啓程，然後兵分兩路，從南投縣東埔入山，民生報先出發，次日中華山岳協會繼之，經觀高、八通關、大水窟、托瑪斯、大分、抱崖、佳心，歷經7天跋山涉水後，一起在19日清晨出山，抵達終點。

爲了歡慶古道貫通，玉管處於19日在南安遊客中心安排迎賓曲、祝禱、祭槍、黑熊舞臺劇、原住民傳統舞蹈等活動，並由林青處長表揚貫通後首批走過古道的山友。

26名見證古道貫通的山友，一路以民生報的10人爲主，一路以中華民國山岳協會的16人爲主，他們順利抵達會場，受到熱烈歡迎。登山者中以75歲的陳進山年齡最大，他30年前擔任南投縣政府建設局長時，曾經率隊踏勘過八通關越嶺古道，這條路對他有特殊而難以磨滅的回憶。<sup>4</sup> 陳進山不是公路人物，卻因緣際會連繫了新中橫公路的闢築與八通關古道的修復。

1975年首次的新中橫踏勘，另有一位25歲的年輕人也隨之同行，當時擔任省府建設廳技佐。踏勘隊伍出發前，在臺大實驗林和社營林區的合照，第一排爲南投縣長劉裕猷、公路局規劃處長張滂等人，第二排有南投縣建設局長陳進山等人，如果我猜得沒錯，第三排正中間，那位頭髮烏亮，戴著眼鏡的年輕人，是否就是他呢？他是否還記得沿途的艱苦歷程，憶起踏勘隊伍用飛鴿傳書與外界聯絡呢？

40年後的2015年，以打造觀光首都爲主要政見，勝選南投縣長，他叫林明濤。

## 搭員林客運一日遊

2014年10月3日下午2點，員林客運的這班車只有6名自由行大陸客搭乘，沒有本地人，整部車顯得空空蕩蕩。這班車，下午1點從阿里山開出，向日月潭而去，因栓兒明隧道與望高茶園附近均在修路，整點放行，這班車在此停留。

---

4. 張柏東，〈橫貫八通關古道，跋山涉水七天，總長125公里，穿越中央山脈，兩度目擊黑熊〉，《聯合報》，2005年11月20日，a06版。





「只要對準駕駛座這邊的輪子就好，另一邊不用管，因為車寬都差不多」，吳世全這樣說。

還有龍神洞因為太矮太狹窄，運材車有時卡在裡面，前有來車，後有隨車，進退不得，這是常有的事。最後，只好把輪胎的氣放掉，讓車身更為降低，小心翼翼緩緩滾動，才能脫困。龍神洞早已封閉多年，那種洩氣通行的場景再也不可能發生了。

「天天行駛新中橫這條路，最大的感受是甚麼？」

「這條路其實累積很多傷心的事」，他說。

只要一有災害發生，新中橫沿途都可看到執著靈幡，哭喚招魂的景況，那可不是一個人，有時一整戶，甚至好幾戶，令人為之鼻酸，無論在新山、在郡坑、在豐丘、在筆石、在和社、在神木……。最大的改變當然就是交通變得快捷順暢了。從水里到和社的巴士昔日要開2小時，後來縮為1.5小時，現在40分鐘就到了。

「今天只是代班開這條線，平時固定開水里羅娜線」，吳世全說。

「通過管制點後，客運車會一路逕向日月潭而去，不停留酒莊了」，他補充。<sup>5</sup>

我想像這巴士，早上8點從日月潭出發，經過向山遊客中心、頭社，到了水里頂崁，新高登山口路標就在路旁。不久之後，濁水溪展現前方，眼尖的遊客可瞥見下方溪床的麒麟眼。越過龍神橋，逕往陳有蘭溪上游前進。在信義附近，木瓜坑瀑布為昔日景點，坪瀨琉璃光吊橋為新興景點，遊客如織，而農會酒莊更是必停歇息的地方。過了陳有蘭溪橋、筆石橋，公路上方的羅娜村為全臺原住民最大的部落，聖誕晚會遊客湧至。羅娜附近的久美，則有蕃學堂碑、千歲吊橋等古蹟名勝。公路繼續前行，經過和社、隆華國小，在神泉橋旁有路通至神木村，那裏有全臺最高大的神木樟樹公。新中橫漸漸爬升，經過望高茶園、宇宙萬聖宮、新中橫監工站、栓兒明隧道、大勇橋，來到第一迴頭彎，公路在此轉折。通過東埔隧道、同富隧道、東埔二號明隧道，來到第二迴頭彎，公路再次轉折。繼續前行，來到台21線

---

5. 2014年10月3日，在信義訪談吳世全先生。



員林客運為目前行駛日月潭、阿里山線唯一的大眾運輸系統，背景為玉山主峰，攝於台21線140K處，2014年2月23日

日月潭至阿里山(台21線+台18線)沿線景點1(2012-2015年拍攝)



日月潭



頂崁



坪瀨琉璃光吊橋為新興景點



木瓜坑瀑布



羅娜村為全臺灣原住民最大的部落，聖誕晚會遊客湧至



久美蕃學堂碑



千歲吊橋跨越阿里不動溪（楠仔腳萬溪）



神木樟樹公



宇宙萬聖宮茶園



俯瞰東埔二號明隧道



140K 望玉山日出



夫妻樹



往塔塔加鞍部



鹿林山莊



鹿林神木



玉山口 (新高口)



自忠



自忠土地公廟



阿里山賓館



緋寒櫻(山櫻), 2014年3月



玉山杜鵑, 2013年4月



紅毛杜鵑, 2013年5月





臺灣繡線菊，2014年7月



玉山沙參，2013年9月



臺灣紅檜木，2013年12月

140K，這裡是展望玉山日出最佳的地點。接著是夫妻樹，為新中橫最著名的景點。然後來到塔塔加遊客中心，台21線與台18線在此交會。此後沿台18線繼續前行，在塔塔加停車場有路接至鹿林山莊，西行接玉山林道，可步行至玉山口（新高口），這是昔日的新高自動車道路。從鹿林山莊朝東南而行，可至塔塔加鞍部，若東行可登玉山，若南行為楠溪林道。回到塔塔加停車場，台18線繼續西行，經石山、鹿林神木、玉山口，再抵自忠。在自忠，有特富野古道、福安宮（自忠土地公廟），最後到達阿里山。

新中橫沿途的生態景觀變化又豐富，3月緋寒櫻，4月玉山杜鵑，5月紅毛杜鵑，6-8月臺灣繡線菊，7-10月玉山沙參，12-1月臺灣紅榨槭。

10月這個時節，正逢山芙蓉盛開，紅白爭豔的山芙蓉，我想，大陸客一定看到。

## 因新中橫而生

在新中橫的關建過程，忻元發工程師從開始測量的第一天，1978年11月1日，到離開的那一天，1990年12月31日，整整12年2個月都在這裡，從22歲至34歲的青春與歲月都在這裡。在此戀愛、成家、生子，可以說人生最重要的階段留在這裡。

有當年新中橫工務段的照片嗎？

他想了一想。

只有我女兒小時候在工務段前的玩樂照，可以嗎？<sup>6</sup>

可以，當然可以，太好了。從這照片，不只看到石綿板拼搭的簡陋辦公廳舍，還有小孩開心天真的笑容。爸爸就是在這裡工作，這裡是沙里仙溪的上游，如此荒僻，如此交通不便，如此受大自然環抱的地方，而山坡高處正有轟隆的壓路機與水

---

6. 2013年2月21日，在關渡訪談忻元發先生。



忻元發參與水玉線第一次測量，由信義向和社推進，1978年11月



忻元發的女兒在水里玉山關建工程處第三工務段（沙里仙茶場），1988年6月18日

泥攪拌車交錯駛過，工程就快完成了，再努力一下就完成，忻元發想要傳達而沒有說出，就是這個。

那就是他的玫瑰，獨一無二的。

「我和一朵花鬧彆扭。」小王子說，當蛇問他來地球做什麼？

接著，狐狸出現了。這個睿智的角色說服小王子，

你一定會明白，你的那朵是世界上獨一無二的玫瑰。

我望著照片，進入晚春初夏的季節，迎著微涼乍暖的陽光，彷彿回到1988年6月的施工現場。在新中橫關建的第二年，忻元發與信義老街如意食堂的千金結婚，婚後有一個女兒，此時已7歲。前一年村上春樹出版《挪威的森林》，前一年宮部美幸出版《鄰人的犯罪》，那一年席慕容出版《在那遙遠的地方》，那一年辛鬱出版新詩集《豹》。而那一天，唉，就在那一天，有一群很特別的雲彩飄越東埔山，很快飄越鹿林山，如魚如鯨游過，往玉山。

這女孩出生於1981年，而新中橫也歷練幾番的磨難與更新。我偶在忻元發的手機頁面瞥見這女孩，衣著端莊，頭戴后冠，靜雅獨坐的近照，顯見在父親心中的地位多麼重要，這女孩去過中橫最深入的沙里仙工務段。我終於找到因新中橫而生，伴隨新中橫成長的孩子，這本書，因而有了更真切、更直接的見證者。

## 盛雪

陳俊彰從2008年9月至2014年2月，一直都在信義工務段服務，共有5年多的時間，最後升任段長。

2009年8月莫拉克颱風來襲，新中橫公路即有多處坍方，在122.6K與133K-134K路基都不見了，搶通困難度最高。在122.6K施工時，疊了13層貨櫃，約有50公尺高，挖出來的土石方放入貨櫃之中，一方面使地基穩固，一方面又可解決土石方不易處理的難題。2012年6月泰利颱風來襲時，烏乾溪土石流又下來

了，掩埋正在施工的栓兒明隧道基礎，施工進度一度受阻，後來克服天候條件，增加人員機具趕工，才得以在當年年底完成。

133K-134K的復建工程包含迴頭彎與上、中、下三段山坡，陳段長說，山上受限於氣候環境因素，溫度變化大，冬季又冷又多霧，施工難度很高。起霧的話就無法施工，能見度只有5-10公尺，工人彼此根本看不到，很容易發生危險。新中橫公路每次受災時，裡面出不來，外面進不去，草坪頭（110K）以上路段又無替代道路，均仰賴工程人員積極搶修，才能讓用路人順利通行。

印象最深刻是甚麼？

新中橫 133K-134K 路段，就是容易起霧，就是看不見，霧都很濃！

行車到這裡，要特別注意，很可能上午10點、11點，或下午2點、3點就會起霧。他對新中橫最後迴頭彎的印象就是日夜溫差大，季節變化強，白天強烈日照影響，下午容易起霧，隱藏著危險性。可以想見，這個路段迴繞群山，卻又隱伏難以預期的落石與坍塌，壓力其實很深很重。

2014年2月，他離開待了5年多的信義工務段，調任南投工務段。在平地已經初春、山櫻燦爛的2月，高山的嚴霜寒流卻是一波接一波。離開信義段的前夕，他又走了一趟新中橫。這5年來，他每週至少往返新中橫一趟。新中橫的冬天沒有合歡山的雪勢盛大，雪，雖然無可期盼，卻仍要忍耐山區的嚴寒。算來這次的新中橫之行，已是幾百次中的最後一次了。他說：

從 140K 往玉山主峰看去，是一片皚皚白雪，從沒看過這麼厚的雪！

接著開車到塔塔加，沿路又結上滿滿的霜。<sup>7</sup>

風雪冰冷刺骨，攪弄著人心，新中橫不也是？盛雪在他離去信義段之前在玉山重重落下，曾經災害不斷的道路在他心中似乎幻化成綺麗的雪白。陳段長露出一抹微笑，這場雪是很新奇的感受，是複雜的回憶。

---

7. 2014年7月24日，在臺中訪談陳俊彰先生。

# 跋——真青春

在臺灣，無人沒聽過濁水溪，它是長度第一、流域最廣的河流。

注入濁水溪的最長支流是陳有蘭溪，長42公里，由南往北而行。陳有蘭溪的各支流分別自東西兩岸匯入。西岸有20條支流，以筆石溪、阿里不動溪、和社溪、沙里仙溪規模較大；東岸有23條支流，以郡坑溪、沙里洞溪、十八重溪規模較大。

傍依陳有蘭溪的公路，就是新中橫，為台21線水里玉山段，北起水里鄉頂崁，經新山、郡坑、信義、豐丘、筆石、望美、同富和神木等村落，南至玉山主峰西側的塔塔加鞍部，深受這條溪流的特殊水文與地文環境影響，可算是臺灣地區頻繁中斷、多災多難的公路之一。夢魘般的土石流傾瀉而下，沖走家園，席捲土地，瞬間奪走許多人的生命。

約翰·布爾曼(John Boorman)的電影《翡翠森林》(The Emerald Forest)之中，一名亞馬遜印地安人服用了一種精神藥物，想將他體內的動物或禽鳥靈魂釋放出來。當他因藥物失去知覺，昏躺在小屋中時，他的美洲獅或禿鷹分身從體內竄出，在精神世界的叢林與天空馳騁翱翔。當人的力量已用盡，聽命忐忑不安的未來安排時，是否看過這魔幻異象從誰身上躍出，進入真實的世界？是否真能保護卑微弱小的自己，協助渡過難關？

關於新中橫，我也藏有幻異的印象。

1977年夏天，我大三，就在那個酷熱的季節，我初次看到玉山。但印象是模糊的、支離破碎的、似有若無的，我真的看到玉山嗎？大三那年暑假，我與學長們到臺灣大學實驗林的內茅埔與和社營林區工讀，我一邊工作一邊抓蝴蝶。天亮得早，落得晚，清晨與黃昏的步伐很輕快，經過愛國大橋不知多少次。夏天的深山裡，陽光強烈無比，午後時常降下暴雨。走在橋上，向南望去，一排遠山清楚顯露，有時隱匿在雲霧之中。那是什麼山？是什麼山呢？遠山也在遙望我們的青春，我的昆蟲箱裡藏有那一段美而秘密的時光。

那時，有個朋友喜歡甲蟲，也熱愛蝴蝶。後來，他要去走八通關古道，走到秀姑巒駐在所，走到躑躅山駐在所，走到南駐在所，走到那些當時的我從未聽過的地名。要留一隻最大最美的蛾送給我，他說。那年的賽洛瑪颱風來勢洶洶，我們一聽氣象報告，正逢放假之前，趕快通過搖搖晃晃的十八重溪吊橋，才能免於受困山區。我還記得，風雨把橋吹斷了，我的昆蟲箱泡水，許多鋤形蟲、步行蟲、端紅蝶、紫斑蝶都遭難，只留一隻來不及押製的蛾，還在捕蟲網拍翅微動，那是當禮物的。風雨過後，這個朋友終究沒能從南駐在所安全歸來。那一年、報紙刊載許多年輕學生的山難。臨日之前，他寄來當月份的《文藝春秋》，雖然我的日文程度還不足以通曉閱讀，但我喜歡。那一期，至今還留著。我日後的書寫轉變，源於那次的受驚、失落、感傷，當然可以合理懷疑，我一定吃下某種迷藥來克制情緒，而魔幻異象從我身上飛出。

2014年夏天，我經過信義，再到豐丘，那時的豐丘四處都是結實纍纍的葡萄園。葡萄有飽滿、芳香、豐美、陶醉，更有紫色誘惑的意象。公路越來越深入，路旁的原住民部落都不見了，再一個轉彎，風景豁然開朗，遠方山脈逐一現身。玉山更逼近了，幾乎用手就能抓住，四周浮泛青藍色彩與情調。情調，現在已經很少有人這麼說，人們會使用更理性、更準確無誤的景觀這詞語。站在140K這裡，望向最高的峰頂，我開始心不在焉，因為我無法抵達，今天一定無法抵達，我永遠無法走到那個南駐在所的地方。我孤伶伶站著，薄風衣口袋裡插著當月份的《文藝春秋》。就是無法停止夢想著既愛又恨的美麗未來，而山脈開始移動，再次現出新的風景。

我曾經，對玉山如此懵懂，又如此喜愛。我在等待，很多年前的那個夏日歸來。

太陽漸漸失去威力，山脈由綠轉藍再轉黑，我終於把體內休眠的力量傾洩而出，既傷心又平靜，終於忘卻我的記憶，睜開我的雙眼，可以毫無畏懼地向下滑翔，向前飛行。我就是，那隻從未展翅的長尾水青蛾。

堅守新中橫12年的工程人員一定也需要幻化，在心中藏有一隻更強更巨大的魔獸，來克服且捱過險境。日後，養護新中橫24年的工程人員也需要幻化，湧生更大的堅忍力來弭平困難，衝破黑暗。正因人的渺小，所以才企求那些不可能，那些超能力來協助，撑起信心，看見暗黑黎明後方的晨光。

明天，當我們沿河上溯，前進，抵達源頭。我們很快樂，原始又自由。河流與人類一樣，有生命，有個性，有靈魂。從八通關往玉山之路，最後最高的一處水泉，人們稱它長命水。坐在長命水之旁小憩，風從四面吹來，寂靜異常。河流不能說話，但人們知道，涓涓之水自此流出，最後抵達海洋，獻身海洋。

爲了玉山的遙遠印象如此深刻，爲了忠於消逝的青春時代並使其復活，爲了灼熱複雜且難以言喻的感覺，我從未想過，30多年後有機會書寫玉山。公路總局第二區養護工程處帶來這個機緣，謝謝他們。當然，還有更多無私奉獻的築路養護英雄，他們才是這條公路得以暢達通行的最大功臣與幕後力量。

隨著這本書的發展，我遇到張澎顧問、葉昭雄局長、吳瑞龍副局長、吳鎮封組長、呂秀崑處長、楊崑鋒處長、蔡欣斌副處長、忻元發副處長、林義弘副組長、汪令堯科長、王榮棻課長、陳俊彰段長、唐鴻鑾先生、呂清清小姐、陳怡玗小姐，無意中順口說出夫妻樹的謝錦忠、詹淑貞夫婦，還有至今猶在第二區養護工程處信義工務段新中橫監工站服務的廖陳美珠小姐，在第五區養護工程處阿里山工務段阿里山差勤宿舍工作的彭嘉德、蕭桂英夫婦，每個人都將新中橫的回憶無私地告訴我，讓我得以豐富這本書的深度與廣度。

此外，提供很多珍貴的史料供我參考，不厭其煩回答我許多困惑與疑問，包括前監察委員馬以工、臺大實驗林管理處蔡明哲處長與鍾年鈞副研究員、前林務局嘉義林區管理處鐵路課蔡廣盛課長與前工務段許清溪主任、玉山國家公園管理處曾偉宏處長、吳祥堅前副處長、林智良先生、楊于欣小姐、營建署國家公園組詹德樞組長、排雲山莊伍玉龍先生、中原大學陳柏良先生、臺北榮總陳弘毅醫師、陽明山解說員王淑貞小姐等人，感謝他們熱心的幫助。我還要特別感謝臺灣大學園藝研究所的王君瑋小姐，還有臺灣藍染學會的賴麗霞小姐共同打完本書所有的文稿，辛苦了。好友陳泰元仔細檢閱，挑出了多處的錯誤，謝謝啦。

雖然我還是在玉山的外圍望著，等著，想著，那已足夠。此刻，親愛的讀者，當你拿起這本書，你知道，我還留在那座橋，那條河，那天空，那個下午，久久無法離去。也許不久之後，新中橫公路將以新的名字與世人見面，那是另一時代的開端，另一段的青春展翅飛翔，我確信。





2014年2月13日，玉山積雪。左方為玉山北北峰與玉山北峰，雙峰並列，較圓鈍；玉山主峰尖挺，看起來似較北峰低矮

## Gazing at Yushan: The Era of the New Central Cross-Island Highway of Taiwan

This road has been from time to time a road blocked by troubling disasters. It looks like that it does not concern the ancient roads, aged hiking paths, push car railways, roads for automobiles, or the forest railway, and people do not feel that it is necessary to connect with or pass down history of this road. The spirit and breath of the land has not been perceived by human. However, it is time to take a closer look of this highway now.

To most people, the New Central Cross-Island Highway refers to simply a highway leading from Dingkan at Shueili to Tataka, and a passage to Alishan and Yushan. This highway goes along Chenyoulan Stream, an affluent of Zhuoshui River, and it is also the section of Provincial Highway 21 from 76K to 145K. The construction of the highway began in 1979, and it costed 12 years to reach its open to traffic in 1991. In fact, totally three sections were included in the construction plan of this highway, involving part of Provincial Highway 21 from Dingkan at Shueili to Tataka (the Shueili-Yushan section) and part of Provincial Highway 18 from Houzhuang, Chiayi to Tataka (Chiayi-Yushan section, or so-called Alishan Highway). However, construction of the Yuli-Yushan section in the plan was abandoned under an environmental impact assessment which was implemented for rising emphasis on ecology protection and establishment of Yushan National Park. Only 14.6 kilometer of that section from Dashin (starting point of Walami Trail) to Yuli remains today and it was then merged into Provincial Highway 30. Despite of its title, the New Central Cross-Island Highway does not cross the east and west ends of Taiwan Island. The convenient status of the highway nowadays has been formed through out amendment, diversion, and elevation as the highway has been challenged by typhoons, storms, earthquakes, and landslides.

This book contains seven chapters which are composed of 87,000 words and 180 pictures. The first chapter, Floating Clouds, leads you to the beginning of better understanding of Yushan. The second chapter, From Mountains to the Ocean, describes how the ancient road Pattonkuan connected the east and west ends of Taiwan over the peaks. The third chapter titled Divine Dragon focuses on various

bridges in which lies implication of development from ancient hiking paths, push car railways, to roads for automobiles. Reconnaissance, the fourth chapter, records every details of the first inspection over the planned route in the past. In the fifth chapter, Construction, many anecdotes of related personnel are collected. The sixth chapter, Obstacles, introduces how people adjust, adapt to, reflect, and reform in the construction. The final chapter is titled Road to Yushan, it tells how general people can get close to and appreciate Yushan through the New Central Cross-Island Highway. Two hand-drawn engineering graphics are printed on the front and back endpapers to present the professional techniques required in construction of this highway.

I've never thought about that I would write about Yushan after over thirty years from the past, to describe the remote yet clear image of the mountains, to be honest to my past youth and make it alive in the sentences again, and to tell the searing, complicated, and indescribable feelings in me. My appreciation goes to the Second Maintenance Office in Directorate General of Highways for offering me the opportunity to write this book. Last but not least, many nameless heroes who have constructed or maintained this highway are the greatest support behind the scene, in which this highway is durably convenient.

The New Central Cross-Island Highway represents not only endeavors and devotion of related personnel, but also the continuous longing and pursuit of Yushan by all Taiwanese. The economic development and ecology protection was just at conflicts when construction of this highway was implemented, and therefore the struggle with nature and communication of different ideologies are also depicted in the book. Though construction of the section from Pattonkuan to Yuli was abandoned, it still leaves us a trail to step on to get closer to Yushan.

## 引用文獻 · Literature Cited

### 史料、檔案

- 〈內政部1983年7月19日公文，檢送研商「新中橫公路玉里玉山段有關問題」會議記錄乙份，請查照〉，(72)臺內營字第165544號函。
- 〈內政部營建署1992年4月，關於新中橫公路玉里玉山段之闢設乙案，謹將本署十年來承辦本案之經過情形，簽請鑒核〉，《內政部營建署公文檔案》，1992。
- 〈公路局第二區工程處1991年1月9日，檢送新建東西橫貫公路工程彙總表影本一份，請參照編製78年以後部份一式三份，報處憑轉，請查照〉，《公路局第二區工程處公文檔案》，工80-233-31(8)號函附件，1991。
- 〈公路局新橫貫公路水里玉山關建工程處1989年12月22日，檢送新橫貫公路水里玉山線關建工程79年度年中自行檢討報告兩份，請鑒核〉，《公路局新橫貫公路水里玉山關建工程處公文檔案》，工78-151-1(20)號附件，1989。
- 〈行政院經濟建設委員會1978年1月26日公文，關於臺灣省政府檢送新闢三條橫貫公路踏勘及研究報告，奉示由本會核議一案，謹將討論結果報請鑒核〉，秘(67)字第0192號函。
- 〈嘉義玉山關建工程處1984年3月2日簡便行文表，檢呈新橫貫公路水里玉山段61K+000至74K+820路基工程中71K+260至74K+820部份改線增減計算書四份，擬請准予先按新改路線施工案，報請鑒核〉，工73-112-1(45)。
- 〈臺中州能高郡〉，臺灣大學人類學系，臺大數位典藏中心，宮本延人1938年10月26日，編號A1223。
- 〈臺灣省政府1979年5月8日公文，新建東西橫貫公路三條計畫，本府擬於六十九年度同時辦理嘉義玉山及水里玉山兩線，以符需要，敬請核備〉，(68)府交二字第31399號函。
- 〈臺灣省政府交通處1991年3月13日，貴局檢送「台十八線新中部橫貫公路玉里玉山線作業準則」審議小組書面意見與擬訂單位說明對照表案，經函轉省經動會審議結果，復如說明二三，請查照〉，文號80-252-1(52)。
- 行政院馬政務委員，1996年8月20日《賀伯颱風災害搶修交通復建小組督導勘查報告》。
- 呂秀崑，〈新橫貫公路嘉義玉山線關建工程記要〉(手稿本)，2000年代。

東京帝國大學臺灣演習林，《東京帝國大學臺灣演習林第4次經營案》（手稿本），南投：東京帝國大學臺灣演習林，1942。

張澎，《張澎文庫》，公路總局圖書室藏，2014。

臺灣省政府研究發展考核委員會編印，《交通處七十八年度施政計畫列管項目「新建東西橫貫公路水里玉山線新闢工程」實地查證報告》，南投：臺灣省政府研究發展考核委員會，1989年1月28日，七八研三字第948號函附件。

臺灣省政府研究發展考核委員會編印，《交通處七十八年度施政計畫列管項目「新建東西橫貫公路水里玉山線新闢工程」實地查證報告》，南投：臺灣省政府研究發展考核委員會，1989年1月28日，七八研三字第948號函附件。

臺灣總督府，《明治四十一年臺灣奧蕃社の駐警治安防備施設と主要山嶺の實踏調査狀況寫真帖》，1908。

### 臺灣日日新報

白水，〈新高山紀行〉（十四），《臺灣日日新報》，1905年12月8日，第3版。

山田案山子，〈新高行〉（九），《臺灣日日新報》，1906年12月31日，第3版。

北仙生，〈雜報，隨轅紀錄〉，《臺灣日日新報》，1908年4月1日，第2版。

〈交通杜絕〉，《臺灣日日新報》漢文版，1909年7月2日，第2版。

〈藤田組採檜況〉，《臺灣日日新報》1911年5月6日，第2版。

〈臺政要聞，番界風雲片片，開鑿道路〉，《臺灣日日新報》，1911年5月14日，第2版。

〈知事登新高絕頂〉，《臺灣日日新報》，1925年7月14日，第4版。

〈蕃人三名乘臺車，跌落三丈餘溪底，頭額粉碎慘死〉，《臺灣日日新報》，1931年11月5日，第8版。

桑原生，〈臺南州暗中計畫新高登山自動車，營林所鐵道亦延長〉，《臺灣日日新報》，1931年12月13日，第8版。

桑原生，〈新高登山自動車道路，開鑿作業を見る〉（四），《臺灣日日新報》，1932年12月14日，第3版。

## 中文報紙

余炎昆，〈元旦特別行動之三，新出爐的要玩趁熱，新中橫公路水里玉山線元旦正式通車，「消閒」帶著你一路玩過去〉，《聯合報》，1990年12月29日，第27版。

謝堡丁，〈空前的水力建設計畫，龍神水庫簡介〉，《聯合報》，1952年9月10日，第6版。  
〈飛鴿傳書〉，《聯合報》，1975年3月13日，第12版。

吳振福，〈踏勘新中橫貫公路，八天行程歷盡艱辛〉，《聯合報》，1975年10月25日，第3版。

〈玉里熱烈歡迎，中橫路勘測隊，聯絡得力飛鴿傳書〉，《更生日報》，1975年10月26日。

吳振福，〈勇渡關山，新中橫路踏勘（上）〉，《聯合報》，1975年12月5日，第12版。

吳振福，〈勇渡關山，新中橫路踏勘（下）〉，《聯合報》，1975年12月6日，第12版。

林長青，〈新中橫公路南線工程進行順利，東埔山莊至八通關重新測量四月完成〉，《中央日報》，1980年12月21日，第9版。

馬以工，〈今山古道一八通關〉，《聯合報》，1982年6月17日，第8版。

呂秀崑，〈興建阿里山公路經緯〉，《嘉義一週》，1982年11月10日，嘉工校友通訊專刊版。

李孟典，〈拋妻別子，長住在深山；淌血流汗，闢建新中橫〉，《中央日報》，1984年5月22日，第8版。

〈考量經濟效益生態保護，新中橫玉里玉山段叫停〉，《聯合報》，1984年12月9日，第3版。

徐祕康、林隆士、陳奇君，〈陳有蘭溪橋沖毀〉，《聯合報》，2005年9月1日，第3版。

張柏東，〈橫貫八通關古道，跋山涉水七天，總長125公里，穿越中央山脈，兩度目擊黑熊〉，《聯合報》，2005年11月20日，a06版。

紀文禮，〈近5千單車 新中橫挑戰極限〉，《聯合報》，2009年5月18日，A6版。

黃茂松，〈台21線奇觀！230貨櫃堆疊當路基通車〉，《聯合報》，2009年10月25日，第12版。

吳素珍，〈莫拉克復建工程，新中橫信義至阿里山公路完工〉，《聯合報》，2013年1月22日，第12版。

賴香珊，〈新中橫自行車賽，玉山陪騎，1800人挑戰塔塔加〉，《聯合報》，2015年3月16日，B1版。

## 中英日專書、論文、報導

〈集集線，颯爽と行く旅の車窓風景〉，《旅と運輸會報》36號（1939.4），頁4-5。

王淑貞，〈玉山重踏記〉，《臺灣山岳》第14卷第4期（1965.7），頁5。

- 交通部公路總局第二區養護工程處，《台21線等公路橋梁歷年颱風土石流沖刷災害復建資料彙編》，2006。
- 吉川貫二編著，《臺灣蕃界踏查記——同志社高商山嶽部臺灣遠征隊報告書》，京都：澤田書店，1941，頁59-61。
- 佐藤春夫著、邱若山譯，〈日月潭遊記〉，《殖民地之旅》，臺北：草根出版，2002。
- 呂秀崑、葉東榮，〈新建東西橫貫公路三條之一嘉義玉山線闢建工程成效評估報告〉，《臺灣公路工程》革新第14卷第11期（1988），頁7。
- 周鍾瑄主修、陳夢林等編纂，〈望玉山記〉，《諸羅縣志》，南投：臺灣省文獻委員會，1993。
- 金平亮三，〈巒大山伐木事業〉，《臺灣農事報》第54期（1911.5），頁1-3。
- 眞跟班，〈新中部橫貫公路踏勘拾零（一）〉，《公路工程月刊》革新版第2卷第4期（1975.10），頁64-66。
- 眞跟班，〈新中部橫貫公路踏勘拾零（二）〉，《公路工程月刊》革新版第2卷第5期（1975.11），頁61-65。
- 財團法人中華顧問工程司，《新中部橫貫公路卓麓至大分段計畫環境影響評估報告》，臺北：臺灣省交通處公路局，1985年6月。
- 國立臺灣大學農學院，《國立臺灣大學農學院實驗林概況》，臺北：國立臺灣大學農學院，1953。
- 陳瑞生，〈阿里山徒步旅行記〉，《彰銀資料》第20卷第6期（1971.6），頁64-65, 58。
- 陳榮哲，〈新中央橫貫公路踏勘記（下）〉，《野外》第85期（1976），頁49-52。
- 陳遠建，《中臺灣最佳去處》，臺北：戶外生活雜誌社，1979年3月。
- 烏居龍藏著、楊南郡譯，〈臺灣中央山脈之橫斷〉，《探險臺灣》，臺北：遠流出版，1996。
- 森丑之助著、楊南郡譯，〈臺灣蕃地探險日記〉，《生蕃行腳》，臺北：遠流出版，2000。
- 葉昭雄，〈新中橫之開闢及玉里玉山線之放棄闢建歷程〉，《臺灣公路工程》第28卷第4期（2001），頁11。
- 臺中州理蕃課，《臺中州蕃地里程表》，1937年9月。
- 臺灣省公路局，《台十八線新中橫公路玉里—玉山線闢建說明》，臺北：臺灣省公路局編印，1991年5月。
- 臺灣省公路局，《阿里山計畫公路勘查報告》，1972年3月。
- 臺灣省交通處公路局，《新橫貫公路踏勘總報告書》，臺北：臺灣省交通處公路局編印，1976年9月。
- 臺灣省交通處公路局，《新橫貫公路闢建計畫》，臺北：臺灣省交通處公路局編印，1978年5月。

臺灣省交通處公路局，《嘉義玉里，水里沙里溪頭線新中部橫貫公路踏勘報告》，臺北：臺灣省交通處公路局編印，1976年3月。

## 訪談

- 2013年1月10日，在臺北訪談蔡欣斌先生。
- 2013年1月16日，在臺中訪談呂清清小姐。
- 2013年1月30日，在龍神橋訪談劉阿足女士。
- 2013年2月3日，在嘉義訪談呂秀崑先生。
- 2013年2月21日，在關渡訪談忻元發先生。
- 2013年2月24日，在自忠訪談謝錦忠先生、詹淑貞女士。
- 2013年2月25日，在阿里山訪談彭嘉德先生、蕭桂英女士。
- 2013年3月10日，在新中橫監工站訪談廖陳美珠女士。
- 2013年5月16日，在塔塔加訪談吳鎮封先生。
- 2013年6月25日，在臺北訪談林義弘先生。
- 2014年4月11日，在臺中訪談吳瑞龍先生。
- 2014年6月5日，在板橋訪談王精一先生。
- 2014年7月24日，在臺中訪談陳俊彰先生。
- 2014年7月24日，在臺中訪談王榮棻先生。
- 2014年10月3日，在信義訪談吳世全先生。
- 2015年8月18日，在臺北訪談葉昭雄先生。



## 新中橫的新舊地名與里程對照表

### 水玉線與嘉玉線

地 名	台 21 線 (水玉線)	台 18 線 (嘉玉線)
頂崁新高登山口	76K+300 (0K)	
龍神橋	78K+700 (2K+350)	
新山	80K+100	
郡坑口	82K (5K+500)	
上安	84K+500	
信義橋	86K+600	
信義	88K+500 (12K)	
豐丘	93K (16K+500)	
十八重溪橋至陳有蘭溪橋	94K-95K	
筆石橋	95K+600	
望鄉橋	99K+700	
和社	102K+400 (26K)	
隆華國小	106K+500	
松泉橋	108K	
神和橋	108K+500	
愛玉橋 (神木村)	109K (34K)	
草坪頭明隧道	110K	
草坪頭	110K+800	
單及娜橋 (頭坑溪)	112K (37K+800)	
同富山北稜	115K (41K)	
望高茶園	116K+500 (42K+300)	
宇宙萬聖宮入口	119K (45K)	
新中橫監工站	121K	
觀峰	122K+100	

地 名	台21線(水玉線)	台18線(嘉玉線)
栓兒明隧道(烏乾溪)	122K+500(48K)	
栓兒二號明隧道	123K	
眺望八通關古道	123K+500	
大勇橋	124K+800(50K+500)	
第一迴頭彎	127K+900(53K)	
東埔隧道	128K+300(53K+400)	
和社明隧道	130K+600	
同富隧道	131K+400(56K+500)	
觀山	132K(57K)	
和社第二明隧道	132K+400	
第二迴頭彎	134K(59K+500)	
最高崩塌點	134K+500(60K)	
同富山鞍部	135K+300(61K)	
東埔山尾稜迴繞點	136K(61K+500)	
玉山日出眺望點(東埔山中稜迴繞點)	140K(70K)	
夫妻樹(景觀枯木)	141K+300(71K)	
東埔山登山口	144K+100(73K)	
塔塔加遊客中心(東埔山壩口)	145K(74K)	109K+300(96K)
塔塔加停車場		108K+300(95K)
石山服務站		105K+200(91K)
鹿林神木		102K+400(89K+300)
東埔線森林鐵道(哆哆咖線)舊跡 (在公路下方50公尺)		101K+600
新高口		99K+500
瑪叔如湓明隧道		98K+500
自忠		97K(83K)
香雪山線舊隧道		90K+500
阿里山	(95K)	88K+600(72K)

玉玉線

地 名	台30線(玉玉線)
大心(大仙, 瓦拉米步道口)	0K (14.6K)
谷景橋(鹿鳴吊橋入口)	2.5K (12.1K)
卓安橋(南安瀑布)	4.1K (10.5K)
南安遊客中心	6K (8.6K)
卓樂橋	7K (7.6K)
卓麓部落(卓樂)	7.4K (7.2K)
客城	11K (3.6K)
玉里工務段	11.1K (3.5K)
臺鐵客城雙橋下	13.2K (1.4K)
玉里	15K 忠孝路興國路口 (0K 仁愛路中山路口)

## 新中橫公路清代與日治時期年表

年代	步行、公路	臺車、鐵路
同治13年 (1874)	農曆8月17日，吳光亮抵臺，紮營於郡城（臺南市區） 農曆10月14日，吳光亮率軍二營，由郡城北行，駐集集鋪 農曆10月，探人歸報	
光緒元年 (1875)	農曆正月初9，吳光亮率兵2,000餘人由林圯埔（竹山）開闢八通關清古道 農曆11月初8，關路抵璞石閣（花蓮玉里）	
光緒12年 (1886)	雲林撫墾局委員陳世烈題「萬興關」門額	
光緒13年 (1887)	春，雲林撫墾局委員陳世烈題「化及蠻貊」碣	
明治29年 (1896)	9月16日，長野義虎從璞石閣出發，26日至八通關，28日至東埔，10月2日抵林圯埔 10月中旬，長野義虎從集集出發，20日至拔社埔（民和），31日抵拔子庄（瑞穗富源村） 11月21日，齋藤音作、本多靜六、石井八萬次郎等一行27人，探險摩里遜山（玉山），僅齋藤1人獨登東峰。此行，本多靜六在途中發現紅檜	
明治30年 (1897)	6月28日，摩里遜山（玉山）測量完成，發現其遠高於富士山，明治天皇命名新高山	
明治31年 (1898)	4月22日，帖佐顯從林圯埔出發，23日至楠仔腳萬（久美），25日至和社，27日至東埔，29日登郡大山，此後再至巒大山，5月6日經人倫至集集，8日抵林圯埔 12月26日，德國人史坦貝爾（Karl Stöpel）登上新高山東峰	
明治32年 (1899)	11月，熊谷直亮探險新高山 12月6日，齋藤讓、山下三八郎、野田螺州登上新高山東峰	
明治33年 (1900)	4月11日，鳥居龍藏、森丑之助登上新高山主峰 4月15-17日，鳥居龍藏、森丑之助從東埔至竹山 8月12-14日，鳥居龍藏、森丑之助從集集至東埔	
明治34年 (1901)	2月，小西成章、右田半四郎至巒大山、郡大山調查	

年代	步行、公路	臺車、鐵路
明治36年 (1903)	6月，山下三八郎至陳有蘭溪與新高山調查	
明治37年 (1904)	2月，小西成章在烏松坑發現臺灣杉 鹿島組開始進行巒大山伐木事業	
明治38年 (1905)	10月28日，川上瀧彌一行從嘉義出發。先至達邦社，再抵塔塔加。11月3日攀登玉山。然後下至東埔溪，經楠仔腳萬社、牛輻輳，11月7日抵達林圯埔 11月7日，尾崎秀真（尾崎白水）一行從牛輻輳出發，抵山通大海碑，開始攀登玉山	
明治39年 (1906)	7月，小西成章在巒大山發現巒大杉 10月1日，川上瀧彌一行從嘉義出發。先至達邦社，抵塔塔加。20日攀登玉山。然後回至達邦社，27日抵達嘉義 11月13日，山田案山子一行由牛輻輳出發，抵山通大海碑，開始攀登玉山	
明治41年 (1908)	3月24-26日，佐久間總督從阿里山出發，經和社、楠仔腳萬社、牛輻輳庄，至水裡社仔 8月，早田文藏至巒大山採集 藤田組接手巒大山伐木事業	
明治42年 (1909)	7月，楠仔腳萬、和社、東埔之間，夏季2、3個月洪水氾濫，交通常斷絕	
明治44年 (1911)	3月21日，龍神鐵線橋（單層吊橋）竣工 5月14日，自牛輻輳，經內茅埔、楠仔腳萬社，至東埔社，新高理蕃道路改修八日里七町，沿途架設龍神鐵線橋與8座木橋	
大正4年 (1915)	5月17日，發生大分事件，布農族原住民攻擊大分駐在所，造成12名日籍警察死亡	
大正7年 (1918)	6月16日，南投廳由川畑警部補等10人編成搜索隊，踏查水裡坑至八通關的預定路線，6月29日完成	
大正8年 (1919)	6月15日，八通關越西段開工，南投廳開鑿自楠仔腳萬至大水窟約28日里的道路	
大正9年 (1920)	9月19日，佐藤春夫由集集至水裡、日月潭	
大正10年 (1921)	2月，水裡坑至楠仔腳萬，約六日里，道路尚未改修完成，仍屬惡路。楠仔腳萬至東埔約三日里，3月底完成 3月31日，八通關越西段竣工	

年代	步行、公路	臺車、鐵路
大正11年 (1922)	3月，新高登山道路改修，架設蘆竹浦溪（今筆石溪）、十八頂溪、陳有蘭溪等十數座鐵線橋與木橋，總經費預計82,000日圓，5月完成	
大正14年 (1925)	6月17日，新高郡守今井昌治建立新高祠 7月12日，臺中州知事本山文平攀登新高山頂，在新高祠舉行鎮座祭，水裡已建往新高山第一鳥居	3月3日，新高拓殖軌道株式會社創立，資金30萬圓
昭和1年 (1926)	東大演習林設內茅圃作業所 9月17日-11月6日，修築新高登山新道（阿里山沿平經塔塔加至玉山主峰登山步道改修），長度7日里（約27.3公里），工員約50人，架橋39座，建設鹿林山、前山、新高下三個避難所 11月14日，在鹿林山舉行新高登山新道開通式	6月，臺車自水裡至龍神橋開通 8月，臺車自龍神橋至內茅埔開通，第二代龍神鐵線橋（雙層吊橋）竣工
昭和2年 (1927)	7月，水裡至新高山馬拉松賽，鐵道部選手往復150公里，13小時半完成，上山7小時12分，下山6小時10分 12月，東大演習林設內茅圃苗圃15公頃（今愛國國小校址附近）	
昭和3年 (1928)	6月，郡大社原住民48名突破日警嚴密監視，遷居到新高山南方的雲峰附近，與玉穗社拉荷阿雷等人會合，新高山被宣布為禁區 6月22日，新設新高與巴奈伊克駐在所	
昭和4年 (1929)	6月，因郡大社脫走事件影響，新高登山只限由嘉義阿里山進出 12月，施武群原住民出沒，新高駐在所危險，禁止散客登山，只准集體登山	
昭和5年 (1930)	7月26日-8月8日，石塚英藏總督登玉山。7月26日宿嘉義，27日宿阿里山，此後颱風受困，8月2日宿塔塔加，3日宿新高下，4日登頂玉山，5日經八通關至東埔，6日至內茅埔，7日至臺中，8日回臺北 10月27日，霧社事件	9月17日，新高軌道水裡至東埔線開通營運
昭和6年 (1931)	5月，東大演習林設和社保護所 6月，東大演習林設和社苗圃5.4公頃	11月2日，蕃人3名乘臺落橋慘死
昭和7年 (1932)	10月26日，兒玉第二鞍部至塔塔加駐在所的新高登山自動車道路開工式 12月11、13、14日，桑原生在《臺灣日日新報》發表〈新高登山自動車道路，開鑿作業を見る〉	12月13日，阿部軍司令官自水裡搭臺車至東埔。此後續登玉山

年代	步行、公路	臺車、鐵路
昭和8年 (1933)	3月16日，兒玉第二鞍部至塔塔加駐在所的新高登山自動車道路開通式，全長6,263公尺 8月19-24日，中川健藏總督經八通關越登玉山。 19日自玉里出發，宿蕨，20日宿大分，21日宿八通關，22日登頂玉山，宿阿里山，23日自阿里山至嘉義，24日回臺北 11月1日，布農族與邵族移住羅娜、久美宣誓式	森林鐵路東埔線完成
昭和9年 (1934)	5月，布農族與邵族共1,000人移住羅娜、久美完成 8月12日，鹿林山莊完成啓用	
昭和10年 (1935)	12月29日，臺灣山岳會冬季登山，下午4點至新高口，雇挑夫5名，步行新高登山自動車道路，經過石山神木，在望峰角看見玉山主峰、北峰、西峰，郡大、望鄉、巒大諸峰，6點15分抵鹿林山莊	9月22日，林獻堂自水裡搭臺車至東埔，此後續登玉山
昭和12年 (1937)	水裡頂崁設立新高登山口路標	
昭和13年 (1938)	5-6月，岡田紅陽至阿里山、新高山拍攝	10月26日，宮本延人至楠仔腳萬社
昭和14年 (1939)	4月，岡田紅陽出版《臺灣國立公園寫真集》，作品有〈石山神木〉、〈鹿林山莊莫里遜臺〉 4月22日，水裡至內茅埔自動車路開通，長度12公里，昔日臺車約3小時，自動車行30分鐘。新建龍神隧道（龍神洞），龍神新吊橋（車行）與第二代龍神鐵線橋（臺車與步行）並存	
昭和16年 (1941)		7月，基隆中學登山隊員登頂玉山後，自東埔坐臺車至水裡坑 8月9日，川越敏雄等一行人自嘉義坐火車至阿里山，10日抵達新高下駐在所，11日玉山登頂後，下至八通關，12日從八通關走至東埔，再坐臺車至水裡坑，最後抵日月潭水社
昭和15年 (1940)		森林鐵路哆哆咖線完成
昭和17年 (1942)	8月5日，小富清一登頂玉山後，從鹿林山莊步行新高登山自動車道路，經莫里遜臺、望峰角、石山神木、默禱之崖，抵兒玉	12月30日，葛山等人從水裡至東埔，先搭卡車經龍神橋，過龍神隧道，駛河床，至望鄉，再換臺車至東埔

## 新中橫公路戰後年表

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
1949	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 7月1日，臺大實驗林成立，接收東京帝國大學臺灣演習林</li> <li>◆ 11月哆哆咖支線（東埔山莊—東埔山下）完工，長度0.8公里</li> </ul>	
1950	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 7月1日，水裡鄉設立</li> </ul>	
1951	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 冬，陸續拆除水裡坑至內茅埔及東埔至沙里仙溪輕便軌道（臺車）</li> <li>◆ 12月20日，阿里山林場完成哆哆咖線森林鐵路1.2公里</li> </ul>	
1952	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月，研議在龍神橋附近建設龍神水庫</li> <li>◆ 2月19日，阿里山林場決定延長哆哆咖線森林鐵路2.2公里，到預定設置空中高架鐵路所在地之安堡（鞍部），須穿過沙里仙溪保安林</li> <li>◆ 4月4日，水土保持考察團一行考察南投縣信義鄉十八重溪</li> <li>◆ 5月20日，開發楠梓仙溪預定改設索道</li> <li>◆ 7月，發動民工合力闢建之信義鄉明德村至和社公路完成</li> </ul>	
1953	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月，龍神水庫在第二壩址（龍神橋附近）疑似發現斷層</li> <li>◆ 4月1日，龍神水庫開工典禮</li> <li>◆ 5月20日，楠梓仙溪原始森林開始建設運材交通道路</li> <li>◆ 5月26–29日，臺大校長錢思亮、農學院長周楨、森林系主任朱惠方、林產管理局副局長陶玉田等人至信義、竹山、溪頭考察。因郡坑溪臨時橋被洪水沖失，遂無法通行而折返</li> <li>◆ 9月，從哆哆咖線九公里處，開闢10.6公里的卡車道，直達楠梓仙溪溪底</li> </ul>	
1954	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月，從哆哆咖線9公里處，直達楠梓仙溪溪底的卡車路完成（楠溪林道）</li> <li>◆ 2月，在龍神水庫第一壩址（集集吊橋附近）進行地質鑽探，預計建為集集水庫</li> <li>◆ 11月，在龍神水庫第二壩址（龍神橋附近）進行地質鑽探</li> </ul>	



年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
1956	◆ 10月30日，明德村至和社輕便鐵道鐵軌完全拆除	
1958	◆ 1月，和社營林區舊木造辦公室燒毀，10月改建，歷4個月完成 ◆ 6月15日，全省林道幹線構築計畫通過	◆ 12月，自忠至鹿林山發生大火
1962	◆ 4月，第三代龍神橋（水泥橋）竣工	
1963		◆ 3月，新高口與東埔之間的124林班（塔塔加）發生森林火災，23日撲滅 ◆ 4月3日，和社營林區33林班火災，焚毀草生地40公頃 ◆ 5月9日，和社營林區32林班東埔山發生森林大火，延燒6日，焚毀天然林4公頃，草生地105公頃，動員神木村民及原住民共200餘人滅火
1964	◆ 12月，中華山岳協會王淑貞等人登玉山利用哆哆咖線	
1965	◆ 4月，中華山岳協會王淑貞等人登玉山利用哆哆咖線	
1966	◆ 8月，楊森將軍登玉山利用哆哆咖線 ◆ 8月1日，水裡鄉改稱水里鄉	
1967	◆ 改善玉山林道（自玉山口經鹿林山莊至大鐵杉），再接楠溪林道，全長9公里 ◆ 5月1日，省府擬妥交通資金辦法，計畫開闢南投至阿里山公路 ◆ 8月，玉山林管處於玉山主峰頂建于右任銅像竣工揭幕	
1968	◆ 因玉山林道完成，哆哆咖線定期班次停駛	
1969	◆ 4月，李錫煜任公路局長	
1970	◆ 7月，救國團玉山健行隊利用哆哆咖線	
1971	◆ 3月27-29日，陳瑞生等人從和社縱走阿里山 ◆ 7月，救國團玉山健行隊利用哆哆咖線 ◆ 8月14日，中山高速公路興工 ◆ 南投縣長林洋港等人踏勘由南投縣通往阿里山觀光公路路線	

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
1972	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1-2月，救國團玉山健行隊利用哆哆咖線。阿里山二登山隊取道神木村九轉十八彎山徑至對高岳，再至阿里山</li> <li>◆ 3月，公路局踏勘阿里山計畫公路，完成《阿里山計畫公路勘查報告》</li> <li>◆ 7-8月，救國團玉山健行隊利用哆哆咖線</li> <li>◆ 新中橫的前身——日月潭至阿里山公路規劃（和社至阿里山、溪頭至阿里山、嘉義至阿里山）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月13日，總統令公布《國家公園法》</li> </ul>
1974	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1-2月，救國團玉山健行隊利用哆哆咖線</li> <li>◆ 5月，常撫生任公路局長</li> <li>◆ 9月20日，行政院長蔣經國在立法院54會期提出闢建三條新橫貫公路構想</li> <li>◆ 10月5日，臺灣省交通處函請公路局早日規劃</li> <li>◆ 12月22日，嘉義縣早覺會登山隊自阿里山出發，經排雲山莊，八通關、南大水窟山、意西拉、大分，12月30日抵達卓溪鹿鳴，行程8天</li> </ul>	
1975	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月，公路局選線</li> <li>◆ 5月17日，玉里各界組成八通關道路（古道）踏勘隊36人，由玉里出發，5月22日抵達東埔溫泉，行程6天</li> <li>◆ 9月26日，公路局召開新中橫踏勘會議</li> <li>◆ 10月14日，公路局踏勘新中橫公路路線，上午在二工處開會，下午出發至南投和社，15日踏勘隊116人抵東埔溫泉，25日至花蓮玉里，歷時12天</li> <li>◆ 10月28日，公路局踏勘隊自嘉義出發至阿里山，29日至塔塔加鞍部踏勘，住東埔山莊，30日回阿里山任宿，31日抵嘉義</li> <li>◆ 11月1日，在嘉義縣政府舉行踏勘成果研討會</li> </ul>	
1976	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月，《嘉義玉里、水里沙里溪頭線新中部橫貫公路踏勘報告》完成</li> <li>◆ 8月，踏勘完成</li> <li>◆ 9月，《新橫貫公路踏勘總報告書》完成</li> <li>◆ 9月27日，行政院長蔣經國訪問南投地利村</li> <li>◆ 11月，主支線</li> </ul>	
1977	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 8月，《新闢三條橫貫公路案研究報告》完成</li> <li>◆ 9月23日，行政院宣布將三條橫貫公路列入十二項重大建設計畫</li> <li>◆ 11月，《北、中、南三條新橫貫公路新闢計畫》完成</li> <li>◆ 12月，經濟設計委員會改為經濟建設委員會</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 7月8日，行政院指示由行政院經濟設計委員會，內政部、交通部及臺灣省政府成立國家公園規劃工作小組，初步選定太魯閣地區為第一座國家公園</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 張豐緒任內政部長，謝東閔任臺灣省主席</li> <li>◆ 9月1日，行政院長蔣經國至墾丁視察，指示從恆春到墾丁鵝鑾鼻一帶可依國家公園法規劃為國家公園。推動國家公園規劃小組於是捨太魯閣而優先規劃墾丁</li> </ul>
1978	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月9日，胡美璜任公路局長</li> <li>◆ 1月17日，經濟建設委員會第7次委員會結論，新闢北部橫貫公路與新闢南部橫貫公路另行妥予研究，新闢中部橫貫公路三線尚可採行，其中嘉玉線與水玉線可即進行規劃，預定69年度開工</li> <li>◆ 2月，行政院核定新中橫公路路線</li> <li>◆ 5月，《新橫貫公路闢建計畫》完成</li> <li>◆ 7月1日，公路局成立新橫貫公路工程總處籌備處</li> <li>◆ 9月，新建東西橫貫公路三條計畫完成</li> <li>◆ 10月31日，中山高速公路完工通車</li> <li>◆ 11月2日，開始測量嘉義玉山線，由石棹經十字路、阿里山、自忠至塔塔加，約34公里路段，翌年3月底完成測量，呂秀崑（嘉縣建設局長）擔任隊長，徐復興擔任副隊長</li> <li>◆ 11月2日，水里玉山線亦開始測量，由信義向和社前行，進入玉山地區，翌年2月底完成測量，吳雲法（規劃處測勘課長）擔任隊長</li> <li>◆ 年底，水山本線與哆哆咖線停駛</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月，邱創煥任內政部長，林洋港任臺灣省主席</li> <li>◆ 7月18日，臺大實驗林會同玉山林管處前往八通關處理濫墾案</li> </ul>
1979	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月12日，行政院審議69年度中央補助款案時，經建會建議嘉玉線先行施工</li> <li>◆ 3月15日，林洋港省主席希望嘉玉線、水玉線同時施工</li> <li>◆ 4月15日，嘉義玉山線與水里玉山線測量完成，兩線之第一次會合點於沙里仙溪源頭，海拔2,100公尺</li> <li>◆ 5月8日，省府建議同時辦理嘉玉線與水玉線兩線工程</li> <li>◆ 7月，水山本線與哆哆咖線開始拆除</li> <li>◆ 7月27日，財團法人中華顧問工程司召開「新建東西橫貫公路三條計畫經濟效益評估成果簡報與工程環境評估及沿線水土保持初步規劃工作簡報」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月，行政院院會通過「臺灣地區綜合開發計畫」，指定玉山、墾丁、雪山、大霸尖山、太魯閣、蘇花公路、東部海岸公路等地區為國家公園預定區域</li> <li>◆ 7月31日，訂定發布內政部國家公園計畫委員會組織規程</li> <li>◆ 9月，內政部成立國家公園計畫委員會</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 7月31日，公路局撤銷新橫貫公路工程總處籌備處</li> <li>◆ 8月1日，新橫貫公路嘉義玉山關建工程處成立，設於嘉義縣中埔鄉頂六國小，嘉義玉山線施工</li> <li>◆ 9月1日，新橫貫公路水里玉山關建工程處成立，設於南投縣信義鄉愛國國小舊校址，水里玉山線施工</li> <li>◆ 新橫貫公路預計1985年6月底完工，需時約6年</li> <li>◆ 10月30日，進行水里分歧點至卓麓原計畫路線修改重測，以及玉里至烏塞關（闊闊斯）段測量</li> <li>◆ 12月，財團法人中華顧問工程司完成《臺灣省新建東西橫貫公路三條計畫經濟效益評估報告》</li> </ul>	
1980	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 8月，財團法人中華顧問工程司、中華水土保持學會完成《新建東西橫貫公路三條計畫工程環境評估及沿線水土保持初步規劃報告》</li> <li>◆ 9月，完成《玉里至烏塞關（闊闊斯）段測量報告》（兼報告水里分歧點—卓麓間原計畫路線之修改）</li> <li>◆ 9月，第二次測量會合點於塔塔加鞍部附近，海拔2,550公尺</li> <li>◆ 12月1日，新橫貫公路玉里玉山關建工程處成立</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月3日，內政部國家公園計畫委員會第三次會議決議組專案小組研究玉山國家公園之預定範圍，葛錦昭為召集人</li> <li>◆ 7月29日—8月3日，配合新中橫公路開闢，規劃第二處（玉山）國家公園，專案小組包括游漢廷、林曜松、郭城孟、黃文卿等專家學者20餘人，從和社、東埔、八通關、玉山、排雲山莊等地，進行6天的實地調查</li> </ul>
1981	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月，新橫貫公路水里玉山關建工程處借用南投縣信義鄉愛國國小舊校址，並與臺大實驗林管理處辦理交接</li> <li>◆ 4月9日，水里玉山工程處吳鎮封段長，在塔塔加與嘉義玉山工程處蔡欣斌副處長交會，水里玉山線改線測量完成，第3次會合點於東埔山和鹿林山之鞍部，海拔2,610公尺</li> <li>◆ 6月，玉里玉山線完成初測</li> <li>◆ 7月，筆石橋竣工</li> <li>◆ 7月26日，十八重溪橋、陳友蘭溪橋竣工</li> <li>◆ 8月，玉里玉山線開工</li> <li>◆ 9月，玉里玉山線塔芬八通關路線設計完成</li> <li>◆ 9月11日，第四代龍神橋竣工</li> <li>◆ 10月9日，信義橋竣工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月2日，內政部營建署成立，國家公園業務由民政司移到營建署，編列345萬元經費推動，開始積極規劃墾丁、玉山國家公園</li> <li>◆ 4月1日，中華民國自然生態保育協會成立</li> <li>◆ 11月19—24日，內政部邀集專家學者勘定玉山國家公園預定範圍，自阿里山至塔塔加，經排雲山莊，玉山主峰、八通關，再至東埔。參加者計有張隆盛、王鑫、徐國士、陳仲玉、馬以工、吳德壽、楊崑鋒等</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
		<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 11月，林洋港任內政部長，李登輝任臺灣省主席</li> <li>◆ 12月2日，營建署召開研討玉山國家公園預定範圍以及新中橫關建對國家公園之影響</li> <li>◆ 12月10日，內政部國家公園計畫委員會第七次會議審議通過玉山國家公園預定範圍</li> </ul>
1982	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月，松泉橋、神和橋竣工</li> <li>◆ 1月11日，臺灣省政府劉裕猷民政廳長建議嘉玉線可由自忠逕接和社，不必繞經阿里山區之高山峻嶺，惟未獲採納</li> <li>◆ 5月，公路局完成《新中橫公路玉里玉山線規劃研究報告》</li> <li>◆ 7月，公路局長胡美璜發表〈玉里玉山公路配合國家公園計畫之研議〉</li> <li>◆ 9月30日，嘉義阿里山段通車</li> <li>◆ 10月1日，熊裕生任公路局長</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月18日，行政院政務委員費驊等人勘查八通關草原</li> <li>◆ 5月3-12日，營建署踏勘隊24人走八通關古道，自東埔溫泉至玉里，行程10天</li> <li>◆ 5月6日，行政院頒布「觀光資源開發計畫」，指示內政部應於二年內完成規劃玉山國家公園</li> <li>◆ 5月26日，總統令公布《文化資產保存法》</li> <li>◆ 6月16日，韓韓於聯合報副刊發表〈我去八通關〉</li> <li>◆ 6月17日，馬以工於聯合報副刊發表〈今山古道八通關〉</li> <li>◆ 6月23日，生態學家林俊義於聯合報副刊發表〈不再跳躍的綠野〉</li> <li>◆ 9月1日，公告墾丁國家公園計畫</li> <li>◆ 11月21日，韓韓於聯合報副刊發表〈感應〉</li> <li>◆ 11月11日，行政院第1806次院會核定通過玉山國家公園範圍</li> </ul>
1983	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月5日，水玉線豐丘村九層坑塌方200公尺，道路中斷</li> <li>◆ 8月，嘉玉處遷移自忠附近小土地公廟「福安宮」</li> <li>◆ 11月，阿里山公路移交五工處接管養護</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月1日，公告玉山國家公園範圍</li> <li>◆ 2月，張豐緒、張隆盛、劉小如、徐國士等人自塔塔加至梅山村，評估梅楠林道</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 12月15日至1984年1月30日，玉里大分段勘測隊入山</li> <li>◆ 12月20日，公路局盧文德在玉里大分段迷路失蹤，25日獲救</li> <li>◆ 水里玉山線改善舊車道完成，水里至神木0K-34K</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月2日，公布國家公園法施行細則</li> <li>◆ 6月24日，內政部營建署召開「研商新中橫公路玉里玉山段有關問題」會議，同意可先行開闢玉里至大分段</li> <li>◆ 8月9日，內政部完成《新中橫公路玉里玉山段與興建梅桶道路評估報告》，建請重新評估選線闢建</li> <li>◆ 9月23日，行政院決定新中橫公路玉里玉山段工程大幅修正</li> <li>◆ 10月7-11日，營建署玉山國家公園勘查隊進行勘查</li> <li>◆ 10月26日，經建會第253次委員會議決議玉里至大分段同意闢建，長度約63公里，並需作環境影響評估，但大分至玉山段待選定新路線後再議</li> <li>◆ 10月30日-11月3日，營建署玉山國家公園勘查隊進行勘查</li> <li>◆ 11月11日，行政院第1806次院會核定通過玉山國家公園範圍</li> </ul>
1984	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月，公路局完成《新橫貫公路玉里玉山線大分—塔塔加鞍部段改線規劃研究》</li> <li>◆ 3月，公路局預計將新中橫公路改線闢建，自塔塔加鞍部南繞玉山，再銜至塔芬，以接續原路線</li> <li>◆ 3月2日，新橫貫公路嘉義玉山闢建工程處經辦水里玉山段61K+000至74K+820路基工程施工，其中71K+260至74K+820改線</li> <li>◆ 3月9日，公路局修正嘉玉線與水玉線會合點由塔塔加鞍部附近移至海拔2,600公尺的東埔山埡口</li> <li>◆ 3月22日，公路局召開「研商新中橫公路玉里玉山線及塔塔加鞍部路線有關問題座談會」</li> <li>◆ 4月13-14日，公路局長熊裕生至水玉線、嘉玉線視察</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月1日，成立墾丁國家公園管理處，面積32,631公頃，為臺灣第一座國家公園</li> <li>◆ 2月29日，費驊政務委員逝世</li> <li>◆ 4月6-9日，營建署、中華顧問工程司、公路局勘查新中橫公路交會點，經塔塔加鞍部至南玉山埡口</li> <li>◆ 4月15日，營建署、中華顧問工程司、公路局實地踏勘完成</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 5月28日，新中橫公路玉里玉山線第一次工作研討會</li> <li>◆ 6月11日，新中橫公路玉里玉山線第二次工作研討會，同意11K-14K先行施工</li> <li>◆ 7月，公路局第四區工程處開始闢建玉里玉山線11K+600至14K+600路段</li> <li>◆ 8月，嚴啓昌任公路局長</li> <li>◆ 8月，公路局委託財團法人中華顧問工程司開始進行新中部橫貫公路卓麓至大分段(11K-63K)計畫環境影響評估</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月27日，內政部召開「研商玉山國家公園計畫草案會議」</li> <li>◆ 5月1日，營建署完成《新中橫公路玉里—大分段複勘調查報告》</li> <li>◆ 5月，營建署完成《玉山國家公園植物生態景觀資源調查》、《玉山國家公園動物生態景觀資源調查》、《玉山國家公園地理地質景觀資源調查》、《玉山國家公園景觀及遊憩資源之調查與分析》</li> <li>◆ 6月，吳伯雄任內政部長，邱創煥任臺灣省主席，林洋港任行政院副院長，李登輝任副總統</li> <li>◆ 6月，完成玉山國家公園計畫草案</li> <li>◆ 6月，營建署建議玉里玉山段改道路線，自塔塔加鞍部接梅楠林道(楠溪林道與梅蘭林道)，再接南橫公路</li> <li>◆ 8月14日，內政部國家公園計畫委員會第10次委員會會議通過玉山國家公園計畫</li> <li>◆ 10月27日，政務委員趙耀東、馬紀壯、周宏濤、張豐緒、郭為藩自阿里山至塔塔加，視察玉山國家公園預定地</li> <li>◆ 年底，經建會審查通過玉山國家公園計畫</li> </ul>
1985	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月25日，財團法人中華顧問工程司舉辦「新中橫公路卓麓至大分段環境影響評估生態專題座談」</li> <li>◆ 6月3日，新中橫公路水里玉山段廢土棄置河谷</li> <li>◆ 6月，財團法人中華顧問工程司完成《新中部橫貫公路卓麓至大分段計畫環境影響評估報告》，建議由卓麓築至瓦拉米18公里，而瓦拉米至大分34公里則暫緩實施</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2月7日，行政院第1921次院會核定通過玉山國家公園計畫</li> <li>◆ 4月6日，公告玉山國家公園計畫，列為十四項重要建設計畫之一</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 8月23日，豪雨大作，48K路基坍塌，泥土沖刷，沙里仙鱒魚場大量暴斃</li> <li>◆ 9月5日，省府函報行政院，建議玉里玉山線闢建至玉山國家公園東端入口處大心（14.6公里）為止，其餘進入國家公園內路段，請國家公園主管機關自行研辦為宜</li> <li>◆ 玉里至卓安橋東方（0K-11K）已通車</li> <li>◆ 本年度玉里玉山線停工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月10日，成立玉山國家公園管理處，面積105,490公頃，為臺灣第二座國家公園，臺大實驗林31林班，計8224公頃納入玉山國家公園範圍</li> <li>◆ 9月12-19日，玉管處首次踏勘觀高至玉里的八通關越道路</li> <li>◆ 9月16日，成立陽明山國家公園，面積11,456公頃</li> <li>◆ 12月11日，經建會第346次委員會同意省府意見，建議卓麓至大分段闢建計畫應予放棄，應就已築路線之現況予以結束。南玉山埡口至三線交會點建議停辦，拓展梅楠林道計畫亦緩議</li> </ul>
1986	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月16日，西部濱海公路南區籌備處成立</li> <li>◆ 5月，水里玉山線完成0K-37K，44K-50K，61K-71K</li> <li>◆ 6月，阿里山至東埔山埡口完工通車，長21公里。嘉義玉山線耗時7年</li> <li>◆ 6月，新橫貫公路嘉義玉山闢建工程處人員陸續轉入西部濱海公路南區工程處</li> <li>◆ 8月，吳鎮封調至西部濱海公路北區工程處，有些人調至中潭公路（霧峰一日月潭）工程處</li> <li>◆ 10月29日，新橫貫公路嘉義玉山闢建工程處裁撤</li> <li>◆ 12月，水里玉山線完成37K-44K</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月3日，行政院第1977次院會通過緩辦新中橫公路玉里玉山線卓麓至大分段闢建計畫，並研辦在玉山國家公園中的橫貫人行步道與旅遊設施</li> <li>◆ 11月28日，成立太魯閣國家公園，面積92,000公頃</li> <li>◆ 公告設立淡水紅樹林、坪林臺灣油杉、鴛鴦湖、火炎山、臺東蘇鐵、臺灣穗花杉等8個自然保留區</li> </ul>
1987	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 12月，59K+600邊坡大坍方，至翌年8月底仍未完全清除，大為影響進度</li> <li>◆ 12月27日，省府決定暫停興建新中橫公路玉里玉山線卓麓至大分段</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月17日，內政部公告八通關清古道為一級古蹟（目前為國定古蹟）</li> </ul>
1988	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月17日，二工處第7工務段成立</li> <li>◆ 8月6日，玉里鎮民郊遊抗議新中橫公路停止闢建</li> <li>◆ 12月3日，玉里鎮民代表會向內政部遞交《陳情繼續闢建新中橫公路玉里玉山線說明書》</li> <li>◆ 53K+900隧道（東埔隧道）長185公尺完工</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 公告設立大武山自然保留區</li> <li>◆ 1月13日，李登輝接任總統</li> <li>◆ 7月，許水德任內政部長，邱創煥仍任臺灣省主席，林洋港任司法院長</li> </ul>



年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
1989	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 2月1日，林務局水里頂崁林產物檢查站撤銷</li> <li>◆ 3月13日，省府函報行政院建議准予繼續興建新中橫公路玉里玉山線</li> <li>◆ 3月14日，交通部召開「研商新中橫公路玉里玉山線相關事項會議」</li> <li>◆ 5月，59K+600第二次邊坡大坍方</li> <li>◆ 12月，公路局簡報玉里玉山線改道</li> <li>◆ 12月4日，水里玉山線第一次全線打通</li> <li>◆ 12月28日，省府經濟建設動員委員會審議《新中橫公路玉里玉山線關建工程施工規範及作業準則草案》，該作業準則尙欠周延，退回再議</li> <li>◆ 12月31日，新橫貫公路水里玉山關建工程處裁撤，原第一工務段改為二工處水里玉山關建工程工務所，人員陸續轉入西部濱海公路北區工程處</li> <li>◆ 48K，45公尺烏乾溪橋（鋼梁橋）建設</li> <li>◆ 50K，80公尺預力混凝土橋新增建設</li> <li>◆ 57K，同富隧道長280公尺新增建設</li> <li>◆ 50K-60K，路基工程建設</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 4月10日，玉管處在日月潭青年活動中心召開保育研究暨經營管理座談會，邀集學者研商新中橫玉里玉山段關建之抉擇</li> <li>◆ 5月3日，經建會第505次會議結論，新中橫玉里玉山段之關建應俟施工規範與作業準則研訂後，再行研議，目前仍不宜恢復施工</li> <li>◆ 5月31日，行政院正式函覆臺灣省政府，目前暫不考慮關建新中橫公路玉里玉山線</li> <li>◆ 7月1日，玉管處成立鹿林山管理站</li> </ul>
1990	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月27日，春節期間民眾擁入，自水里開車抵塔塔加，欣賞風光</li> <li>◆ 2月1日，59K+600大坍方又崩塌</li> <li>◆ 12月，陳世圯任公路局長</li> <li>◆ 12月20日，水里玉山線完工</li> <li>◆ 12月31日二工處水里玉山關建工程工務所裁撤</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月19日，連戰任臺灣省主席，邱創煥任總統府資政</li> <li>◆ 7月，行政院研擬「國家建設六年計畫」，包括玉山國家公園建設計畫</li> </ul>
1991	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月1日，新中橫公路水里玉山段通車，新中橫公路開工至完工，計11年5個月</li> <li>◆ 1月29日，雪峰派出所（自忠）附近待鑑界</li> <li>◆ 3月8日，五工處將台18線83K+170-95K+745（自忠至東埔山埡口）移交二工處接管養護</li> <li>◆ 3月，行政院長郝柏村答覆立法委員莊金生質詢，玉里玉山線停止關建</li> <li>◆ 3月19日，玉里鎮代會抗議玉里玉山段停工</li> <li>◆ 4月5日，玉里鎮代會通告鎮民降半旗，抗議玉里玉山段停止關建</li> <li>◆ 玉里玉山線確定停止興建</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月31日，行政院院會通過之「國家建設六年計畫」，並未包括玉里玉山線計畫</li> <li>◆ 2月，玉管處委託《新中橫公路沿線設施規劃》</li> <li>◆ 4月14日，塔塔加遊客中心啓用，同時舉辦玉山盃高地路跑賽</li> <li>◆ 7月1日，成立雪霸國家公園，面積76,850公頃</li> <li>◆ 12月1日，玉管處成立南安管理站</li> </ul>
1992	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月31日，營建署長潘禮門表明不再反對新中橫玉里玉山線開關，但係在公路局完成該路段之施工規範及作業準則，不破壞自然生態，不破壞水土保持的原則之下，有條件的同意</li> <li>◆ 4月30日，花蓮居民為玉里玉山線至立法院請願</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 公告設立插天山、澎湖玄武岩、烏山頂泥火山等6個自然保留區</li> </ul>

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
1993		◆ 1月，塔塔加森林火災，焚燬300公頃
1994	◆ 8月6-14日，道格颱風侵襲，造成812水災，和社神木段台21線103K+500前後路基坍塌約100公尺，交通中斷，除積極修復外，另籌建隆華橋，連接桐子林道作為輔助線	◆ 公告設立挖子尾、烏石鼻海岸等三個自然保留區
1995	◆ 隆華橋完工通車	◆ 10月18日，成立金門國家公園，面積3,780公頃
1996	◆ 7月31日-8月1日，賀伯颱風，神木村出現全國第一次土石流	
1999	◆ 9月21日，集集大地震（921地震）	◆ 1月，玉管處開始核發玉山登頂證書
2000	◆ 8月21-23日，碧利斯颱風	◆ 公告設立九九峰自然保留區
2001	◆ 7月30日，桃芝颱風 ◆ 9月16-19日，納莉颱風 ◆ 9月25-28日，利奇馬颱風	◆ 中央大學鹿林天文臺正式啓用
2004	◆ 7月2-4日，敏督利颱風（72水災） ◆ 8月24-25日，艾利颱風	
2005	◆ 6月12日，梅雨（612水災） ◆ 7月18日，海棠颱風 ◆ 8月4-5日，馬莎颱風 ◆ 8月11日，珊瑚颱風 ◆ 8月31日-9月1日，泰利颱風	◆ 11月12日，八通關越嶺道修復後，首批踏勘隊26人自東埔出發，19日抵南安
2006	◆ 6月9日，梅雨（69暴雨） ◆ 10月16日，註銷原台18線橫越玉山國家公園公路計畫 ◆ 10月26日，新中橫高架道路完成	
2007	◆ 1月9日，將大心（大仙），經鹿鳴、卓樂（卓麓），至玉里的公路，公告納編為省道台30線 ◆ 5月，「永不放棄·探索新中橫自行車挑戰」首屆舉辦 ◆ 7月，新中橫高架道路獲得交通部金路獎傑出工程公路類第1名	
2008	◆ 9月14-19日，辛樂克颱風，南投縣的豐丘明隧道倒塌，造成7人死亡及9人受傷	

年代	新中橫公路	自然保育與國家公園
2009	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 3月底，沙里凍橋完工通車</li> <li>◆ 8月8日，莫拉克颱風（88風災）</li> </ul>	
2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 6月10-12日，梅雨（610水災）</li> <li>◆ 頭坑溪段便道沖毀</li> <li>◆ 烏乾溪段坍方</li> <li>◆ 6月19-20日，泰利颱風</li> <li>◆ 8月2日，蘇拉颱風</li> <li>◆ 8月24-28日，天秤颱風</li> </ul>	
2013	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月22日，133K-134K復建工程完成</li> </ul>	
2014	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 7月16日，台21線南段原塔塔加至達卡努瓦（原民生村）路段解編，現今台21線自天冷至塔塔加，長度145公里。達卡努瓦至林園路段改編為台29線，長度112.3公里</li> </ul>	
2016	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 1月，《玉山仰望——新中橫時代》出版</li> </ul>	

## 索引 · Indexs

〔粗體字為照片〕

### 二劃

十八丁溪(十八頂溪、十八重溪) 96  
十八頂溪(十八丁溪、十八重溪) 42, 44, 76  
十八重溪橋 8-9, 146, 198, 200, 201, 203,  
205, 206, 207, 208, 209, 212  
八同關(八通關) 34, 35  
人倫社(蘭崙社) 76  
八通關古道 18, 35, 36, 37, 45, 51, 66, 76,  
126, 127, 128-129, 152, 179, 231, 232  
八通關駐在所 25, 26-27, 34  
九轉十八彎 101, 103

### 三劃

大水窟山屋 6-7, 142  
大勇橋 179, 180, 234  
上東埔(東埔山莊) 19, 89, 146, 220, 222  
久美(楠仔腳萬、南仔腳蔓) 34, 35, 44, 50,  
54, 67, 72, 81, 82, 84, 234, 237  
山通大海碇 46, 47  
小南山 24  
小富清一 88  
川越敏雄 78  
千歲吊橋 234, 237

### 四劃

水山本線 88, 90-91, 92-93, 94, 95, 105  
水土保持考察團 97, 100  
水里玉山線 133, 137, 138, 146, 147, 148-  
149, 151, 154, 155, 158, 161, 166, 171,

177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184,  
226

水里玉山闢建工程處 138, 147, 168, 175,  
176, 180, 181, 243  
化及蠻貊碇 39  
木瓜坑瀑布 147, 234, 236  
夫妻樹 169, 170, 171, 172-173, 174, 182,  
183, 184, 222, 226, 238, 242  
丹柳蘭溪(陳有蘭溪) 35, 50  
內茅埔 44, 50, 72, 76, 77, 82, 96, 97  
牛稠坑 67, 225, 226  
牛輻轆 2-3, 34, 41, 42, 50, 51, 52, 53, 58,  
64, 72  
王榮棻 188, 189  
王子定 100  
王鑫 153  
方恩緒 110

### 五劃

玉山口 222, 239, 242  
玉山主峰(嘉義新高) 4-5, 24, 29, 33, 84,  
85, 135, 235, 249  
玉山北峰(斗六新高) 4-5, 23, 32, 33, 64,  
126, 143, 150, 249  
玉山西峰 4-5, 23, 32  
玉山東峰(臺東新高) 23, 25, 28, 29  
玉山前峰 4-5, 32  
玉山杜鵑 240, 242  
玉山林道(新高登山自動車道路) 83, 88, 89,  
90-91, 92-93, 242  
玉里玉山線 139, 144, 145, 148-149, 151,

- 154, 155, 156-157, 158, 159, 161, 166,  
177, 179, 180, 181, 185, 187
- 玉里玉山闢建工程處 120, 139
- 本山文平 44, 47
- 永興大橋 2-3
- 石山 19, 53, 87, 88, 94, 109, 141, 168, 169,  
182, 184, 222, 226, 242
- 石燭岩(麒麟眼) 2-3, 234
- 六劃**
- 竹山 34, 35, 41, 45, 51, 97, 100
- 自忠(兒玉) 19, 31, 89, 105, 109, 136, 141,  
167, 168, 169, 170, 171, 182, 184, 226,  
239, 242
- 自忠土地公廟 239, 242
- 同富(和社) 34, 83, 103, 114, 146, 151,  
176, 179, 180, 181, 184, 198, 202, 213,  
229, 234
- 同富山 151, 176, 181, 229
- 同富隧道 146, 179, 180, 184, 234
- 朱惠方 97, 100
- 曲保綱 178
- 伍玉龍 142
- 七劃**
- 佐久間左馬太 55, 62
- 忻元發 142, 143, 177, 178, 179, 180, 181,  
186, 187, 242, 243, 244
- 汪令堯 215
- 吳光亮 20, 34, 40, 41, 42, 45, 53, 82, 152
- 沙里洞(豐丘、沙里凍) 82, 213
- 沙里溪頭 101, 111, 127, 130, 138, 140-  
141, 148-149, 176
- 呂江賜 147, 150
- 呂秀崑 120, 121, 135, 136, 137, 146, 150,  
154, 158, 160, 167, 168, 169
- 吳雲法 114, 120, 122, 123, 126, 127, 175
- 吳瑞龍 198, 199, 201
- 吳德壽 158
- 吳鎮封 146, 166, 175, 176, 177, 178, 186,  
187
- 佐藤春夫 43
- 李守藩 100
- 八劃**
- 兒玉(自忠) 64, 83, 88, 89, 96, 109, 168
- 岡田紅陽 88
- 阿里山賓館 239
- 阿里不動溪(楠仔腳萬溪) 203, 237
- 林杞埔(竹山) 35, 45, 66, 67
- 林明濤 112-113, 232
- 林榮昌 120, 143, 179
- 林義弘 167, 168
- 松泉橋 151, 203, 205, 210, 211, 212
- 東埔二號明隧道 234, 238
- 東埔山莊(上東埔) 114, 138, 139, 168, 169,  
182, 220, 222
- 東埔線 88, 90-91, 92-93, 94, 95, 169
- 東埔隧道 146, 179, 234
- 周定山 77
- 周楨 97, 100
- 和對林道 97, 104

金門峒斷崖 29, 152

金關丈夫 81

坪瀨琉璃光吊橋 234, 236

拉古拉吊橋 128, 129

### 九劃

員林客運 235

員林客運路線 233

紅毛杜鵑 70, 240, 242

南仔腳蔓（久美、楠仔腳萬） 34, 35

哆哆咖線 88, 89, 90-91, 92-93, 94, 105

風櫃斗 34, 225, 226

洪鏘敏 221

### 十劃

高一生 19

桐子林 176, 188

神木村 97, 101, 103, 133, 192, 194-195,  
196, 199, 202, 212, 213, 234

神木國小 194-195, 196

神木樟樹公 234, 237

神和橋 151, 203, 205, 210, 211, 212

眠月線 103, 104

馬以工 139, 151, 152, 153, 154

宮本延人 81, 82, 84

烏松坑 66, 67, 68

烏松坑山 67

烏松崙 225, 226

烏乾溪 146, 154, 155, 176, 179, 180, 181,  
192, 215, 216, 217, 218, 219, 229, 244

栓兒明隧道 215, 216, 218, 219, 229, 232,  
234, 245

桑原生 83, 87

徐國士 160

海鷗救難隊 6-7

### 十一劃

第一迴頭彎 181, 182, 184, 234

第二迴頭彎 234

移川子之藏 81

淺井惠倫 81

陶玉田 97

陳有蘭溪橋 8-9, 146, 197, 198, 202, 203,  
205, 206, 207, 208, 209, 212, 234

陳有蘭溪竹橋 62-63

鹿林山莊 4-5, 13, 88, 89, 238, 242

鹿林神木（石山神木） 19, 88, 222, 239, 242

鳥居龍藏 25, 50, 51, 67

陳保宗 2-3, 77

陳進山 113, 120, 231, 232

陳俊彰 218, 244, 245

陳俊雄 221

陳敬明 218

陳嘉盈 218

陳嘉雄 120

陳榮哲 117, 120

陳瑞生 102

張澎 110, 112-113, 114, 118, 120, 121,  
126, 127, 185, 232

張隆盛 153

費驊 153

望高茶園 232, 234

望鄉 77, 82, 88, 152, 203, 226

救國團 89, 103

基隆中學登山隊 4-5, 75

清八通關古道 35, 36, 37

梅蘭林道 153, 155, 156-157

常撫生 110

涵碧樓 107

### 十二劃

森丑之助 30, 50, 51, 64, 70

筆石溪 41, 44, 45, 76, 192, 203, 205

筆石橋 45, 49, 67, 146, 198, 203, 205, 206–  
207, 212, 234

單吉娜明隧道 229

彭嘉德 168, 169

開關鴻荒碣 39

### 十三劃

新中橫監工站 31, 171, 175, 176, 234

新高口 88, 89, 96, 167, 239, 242

新高拓殖軌道株式會社 76, 96

新高登山口 12, 186, 187, 234

新高登山自動車道路(玉山林道) 83, 88, 89,  
90–91, 92–93, 242

楠仔腳萬(久美、南仔腳蔓) 41, 42, 44, 50,  
52, 53, 54, 64, 66, 72, 76, 81, 82, 84

楠仔腳萬溪(阿里不動溪) 237

楠溪林道 153, 155, 156–157, 242

愛玉橋 10–11, 203, 205, 210, 211, 212

莫里遜臺 4–5, 88

溪阿和縱走 101, 103

詹淑貞 169, 170, 171

新鄉 34, 65, 67, 82, 198, 202

楊森 89

楊榮啓 100

塔塔加遊客中心 140–141, 148–149, 171,  
190–191, 222, 242

塔塔加駐在所 4–5, 87, 88

塔塔加鞍部 97, 114, 120, 127, 139, 140–  
141, 152, 155, 156–157, 158, 159, 230,

238, 242

楓樹臺 56, 57, 58, 64

葉世文 160

趙耀東 160

### 十四劃

廖陳美珠 168, 171, 175, 176

廖樹楨 100

緋寒櫻 226, 240, 242

嘉義玉山段 18, 140–141

嘉義玉山線 132, 133, 136, 137, 138, 146,  
148–149, 155, 166, 167, 176, 179, 181,  
182, 184, 226

嘉義玉山關建工程處 120, 138, 155, 158,  
166, 167, 168, 169

彰銀登山隊 101

臺大實驗林 98, 102, 171, 232

臺灣杉 66, 67, 68

臺灣紅榨槭 241, 242

### 十五劃

萬年亨衢碣 34, 38

劉阿足 80, 81

劉棠瑞 100

劉裕猷 112–113, 138, 232

葉昭雄 137, 189, 198, 220, 221

樂樂 34, 36, 37, 77, 114, 117, 127, 152,  
184

潘俊榮 178

### 十六劃

璞石閣(玉里) 34, 35, 45

龍泉 31, 32, 33

盧文德 120

錢思亮 97, 100

龍神水庫 79, 80

龍神橋 44, 60, 61, 72, 73, 74, 75, 76, 77,  
79, 80, 81, 96, 146, 147, 176, 234

縣道131 96, 99, 101

#### 十七劃

蔣中正 105, 108, 109

蔣經國 108, 111, 130, 136, 185

蔡欣斌 138, 146, 150, 151

謝錦忠 169, 170, 171

戴廣耀 100

#### 十八劃

豐丘（沙里凍、沙里洞） 8-9, 72, 82, 180,  
184, 192, 199, 202, 203, 212, 213, 226,  
234

蕭桂英 168, 169

關山 24, 115

#### 十九劃

羅娜 31, 50, 67, 82, 85, 233, 234, 236

羅羅娜 50, 82

麒麟眼（石燭岩） 2-3, 234

#### 二十劃以上

嚴啓昌 159, 177, 178

巒大山 53, 64, 66, 67, 69, 70, 71, 72, 108,  
226

巒大杉 18, 66, 67, 69, 70, 72

蘆竹浦溪 44, 76

麟趾山 184, 222

蘭崙社（人倫社） 76



## 圖片提供 · Illustration Acknowledgements

- 內政部營建署 page 153 (下)
- 內政部營建署玉山國家公園管理處 page 128, 129, 183
- 公路總局 page 99, 110, 119 (上)(下), 130, 134, 139, 144 (上)(下), 145 (上)(下), 158, 159, 160, 174 (下), 197
- 公路總局第一區養護工程處 page 8-9, 10-11, 172-173, 219 (上)
- 公路總局第二區養護工程處 前蝴蝶頁, 後蝴蝶頁, page 48, 140-141, 162 (上)(下), 163 (上)(下), 164, 165, 206, 207, 208 (上)(下), 209 (上)(下), 210, 214 (上)(下), 216 (上)(中)(下), 217 (上)(中)(下), 218, 219 (下), 223
- 王榮棻 page 188
- 吳瑞龍 page 200 (上)(下), 201 (上)(下)
- 吳鎮封 page 178
- 呂秀崑 page 135
- 忻元發 page 142, 143, 243 (上)(下)
- 李瑞宗 封面, 內封面, page 2-3, 4-5, 12-13, 26-27, 28, 29, 31, 33, 36, 37, 38, 39(上)(下), 46, 47, 49, 57, 59, 61, 68, 69, 73, 74, 75, 85, 95 (上)(下), 104 (上)(下), 107 (上)(下), 111, 114, 115, 118, 128-129, 170, 186, 190-191, 194-195, 211 (上)(中)(下), 225, 228, 235, 236-241 (25張)
- 東京大學總合研究博物館 page 24 (上)(下)
- 林呈與連永旺 page 193
- 林務局嘉義林區管理處 page 92-93, 148-149
- 花蓮縣玉里鎮鎮民代表會 page 177
- 南天書局 page 35, 54, 55, 56, 58, 60, 62-63, 65, 71, 94
- 員林客運 page 233
- 唐鴻鑾 page 174 (上)
- 馬以工 page 153 (上)
- 國史館 page 108, 109
- 張澎 page 106, 112-113, 120 (上)(下), 124 (4張), 125
- 陳弘毅 page 6-7
- 陳俊彰 page 249
- 葉昭雄 page 156-157, 189, 221
- 臺灣大學人類學博物館 page 84
- 臺灣大學生物資源暨農學院實驗林管理處 page 90-91, 98, 100 (上)(下)
- 臺灣省政府 page 138

玉山仰望：新中橫時代 / 李瑞宗著. -- 初版.  
-- 臺中市：交通部公路總局第二區養工處，  
2016.01  
面；公分  
ISBN 978-986-04-2408-9 (平裝)  
1. 公路史 2. 臺灣

557.38339

103019520

## 玉山仰望 — 新中橫時代

Gazing at Yushan: The Era of the New Central Cross-Island Highway of Taiwan

發行人 陳敬明  
總策劃 陳嘉盈  
審查委員 葉昭雄、吳瑞龍、張 澎、吳鎮封、忻元發  
顏召宜、汪令堯  
編審 王榮棻、廖敏坤、李西瑩、陳貴芳、陳俊彰  
盧勇廷、邵維國  
著者 李瑞宗  
題字 鄭治桂  
編輯 黃盈福

出版 交通部公路總局第二區養護工程處  
40344·臺中市西區大全街127號  
電話(04)2371-5030  
<http://thbtwo.thb.gov.tw/>  
編輯·印製 南天書局有限公司  
106·臺北市羅斯福路3段283巷14弄14號  
電話(02)2362-0190 傳真(02)2362-3834  
<http://www.smcbook.com.tw>

GPN 1010500104  
ISBN 978-986-04-2408-9  
版次 2016年1月初版一刷  
定價 新臺幣600元  
印刷者 皇甫彩色印刷有限公司

版權所有，本書文、圖局部或全部，未經同意不得轉載或翻印

展售地點：

國家書店（松江門市）  
104臺北市中山區松江路209號1樓  
電話：(02)2518-0207

五南文化廣場（臺中總店）  
臺中市中區中山路6號  
電話：(04)2226-0330