

重見台 3 線苗栗獅潭地區四代橋故事 紙湖社區紙湖糯米橋與百壽隧道

陳嘉盈*、陳禎康**

壹、前言

台 3 線於苗栗縣境內多沿者丘陵溪谷興建，南北蜿蜒，隨著社會發展，歷經多次拓建，於台 3 線 108K 百壽村賽夏族部落之處，同時並存者早期日治時期至今，臺灣唯一同時存在四代橋梁，依年代順序有分別為盛興橋、紙湖二代橋、紙湖三代橋、百壽橋，以及台 3 線百壽隧道，在獅潭鄉百壽村這寧靜賽夏族部落及客家庄，見證著臺灣交通建設的縮影，本文藉由訪談地方耆老及開拓台 3 線的工程前輩，紀錄台 3 線歷史片落。



照片 1-1 百壽村台 3 線 4 代橋

* 交通部公路總局第二區養護工程處處長

** 交通部公路總局第二區養護工程處苗栗工務段段長

貳、 百壽村

獅潭鄉位於苗栗縣地理中心，是個美麗農鄉，地形介於仙山、八卦力與八角嶼山脈之間，獅潭溪和桂竹林溪南北走勢流貫全鄉，切割沖積成許多河階台地及山間小平原。受到山脈走向的影響，全鄉地形東西狹窄，南北綿長，屬於典型的縱谷地形，詳圖 2-1~2。

百壽村位於獅潭鄉最北端，是賽夏族居住區及客家庄，百壽村舊名「紙湖村」，因為日據時代此地造紙業發達，製紙過程中，須挖闢湖塘，灌注石灰水以浸泡竹子，將竹子纖維分解後製成紙漿，再經過曝曬處理，以製成粗紙並供應至竹南作為金銀紙使用。這些用來製紙專用的湖塘，日本人稱為「紙湖」，而成為地名的由來。而如今百壽村地名則是因在原台 3 線古道上，在舊永興國小校址南面山坡有一直徑 3~4 尺百色樹（即扁柏）綠蔭如蓋，為附近鄉民及以及往來行人挑夫休憩納涼話家常之地，以「百色樹下」為地名，後來取其諧音稱為百壽，也成為村名。

台 3 線行經此處跨越獅潭川支流紙湖溪，以興建橋梁方式通過，歷經日治時期應戰爭需求開闢、光復後交通建設、6 年國建計畫等建設，歷代所建設四代橋梁仍保存完好，十分難得。



圖 2-1 蜿蜒曲折獅潭縱谷（台 3 線 108K 百壽村路段）



圖 2-2 蜿蜒曲折獅潭縱谷（台 3 線 124K 竹木村路段）

參、 台 3 線前身--紙湖一代橋

一代橋，原名「盛興橋」後經地方於辦理城鄉風貌時將其改命名「紙湖一橋」，興建於日治時期昭和三年（民國 17 年）的糯米橋，橋長 13.3 公尺，為日治時期南北往來重要通道，此為台 3 線的前身，橋梁為單孔拱形石造橋身，石造的護欄顯得典雅堅固，保存狀況十分良好，目前仍是當地居民進出利用要道，詳照片 3-1、3-2，橋梁南側可見一片空地，為日治時代（民國 15 年建）「紙湖警察官吏駐在所」的所在地，後於民國 75 年遭火災損毀，目前僅留部分石牆殘跡，詳照片 3-3。橋梁結構橋體以糯米粉、紅糖、石灰預拌黏著劑，接合石塊砌成，黏結材主要以石灰為主，糯米、黑糖只是「緩黏劑」，不讓石灰太快硬化，故名「糯米橋」。橋面以長石板鋪成，兩側護欄為石造欄杆，石欄接合處係以榫接結合，石欄之間有簡樸的柱頭雕飾，詳照片 3-4~5。



照片 3-1 日治時期獅潭地區南北往來要道，此為台 3 線前身。



照片 3-2 一代橋為拱型橋身，古樸典雅。



照片 3-3 日治時期「紙湖警察官吏派出所」，目前僅存部分石牆遺跡。



照片 3-4 橋面以長石板鋪設，護欄為石造欄杆



照片 3-5 簡樸的柱頭雕飾，接合處係以榫接結合

橋頭兩側石柱都有石刻對聯，南側上聯「盛世與人共」，下聯「興工不日成」，意指興建糯米橋時，人們享有豐足、安和樂利的生活，但工程非短期內即完成，營建署當初在推動"城鄉新風貌"時在南側橋頭新設有水泥碑，兩側對聯已被新設水泥碑擋住，殊為可惜。北側上、下對聯石柱均因農路拓寬及住戶出入等拆除，其中北側對聯上聯是「興起善念藉」，係由世代居住於橋頭鄰長「鄧阿生」尋回予以復舊，詳照片 3-6。石柱另一面刻有「昭和戊辰年二月」其中「昭和」二字已被蓄意抹去，戊辰年，是日治時代昭和三年，即民國十七年，詳照片 3-7。下聯於 20 餘年前拓寬橋旁農路時拆除，目前已無法找到。



照片 3-6 北側石柱，經鄰長「鄧阿生」尋回予以復舊



照片 3-7 北側石柱，刻有「昭和戊辰年二月」
其中「昭和」二字已被蓄意抹去

拱型石橋基礎坐落於岩盤上，上下游護岸亦是以石塊砌成，橋身以石塊相互交錯疊砌，橋形優美，屹立近百年不墜，詳照片 3-8。在橋身拱橋頂合攏之處兩側各寫有「魚躍」、「龍門」二字，地方文史工作者彭文淦先生經常予以維護，詳照片 3-9~11。



照片 3-8 砌石基礎直接坐落於河岸兩旁岩石上，石塊交錯疊砌



照片 3-9 地方文史工作者彭文淦先生熱心解說「魚躍」、「龍門」



照片 3-10 上游合攏處石塊刻有「魚躍」。



照片 3-11 下游合攏處石塊刻有「龍門」。

肆、紙湖二代橋

位在紙湖溪上游，原橋為一石造橋梁，經鄰長鄧阿生及當地耆老廖松鎮（民國 26 年生）說明及參酌獅潭鄉誌台 3 線拓建史，日治時期日本政府為因應戰爭需求拓建台 3 線，民國 31 年左右由民眾集資所興建單孔拱型石造橋，長約 13.2 公尺，寬約 3 公尺，光復後公路局於民國 44 年 5 月予以重建，所謂重建，經當年參與施工楊萬壽老先生（民國 30 年生）及當地耆老廖松鎮說明，係在原有拱形石造結構下方，再增加施作一拱形混凝土結構物，以利重車行走，並將橋梁加寬至 7.7 公尺，並配合路面高程調整橋梁高，橋梁兩側以砌石塊加高，兩側護欄為簡單石造護欄，原有民國 31 年建石橋則完全包覆在內，詳照片 4-1。



照片 4-1 二代橋原為單孔拱型石橋，後經民國 44 年重建，原拱形石橋下方增建一拱型混凝土結構，增強結構承載力。

楊萬壽國小畢業後 13 歲時跟隨父親學打石，紙湖一代橋即為楊君父親參與施作，14 歲時參與紙湖二代橋施作，承攬施作過 20 餘座石橋，直至民國 70 年後已無石橋相關業務案件，45 歲進入鄉公所上班至退休，詳照片 4-2。



照片 4-2 楊萬壽（左）說明所施作簡潔石護欄及橋身兩側砌石牆。

橋梁兩端橋名柱刻有「紙湖一橋」及「中華民國四十四年五月重建」，詳照片 4-3、4-4，橋北端道路旁並立有「路 3 橋 080」里程碑面，詳照片 4-5。



照片 4-3 橋名柱上刻有「紙湖一橋」。



照片 4-4 橋名柱刻有「中華民國 44 年 5 月重建」。



照片 4-5 橋北端道路旁並立有「路 3 橋 080」里程碑。

苗栗縣境內台 3 線沿線橋梁仍保留原石造拱橋共構，至今仍使用的尚有 106K+146 新庄橋及 110K+154 永興二號橋等，二座橋均於民國 70 年拓寬時保留原石拱橋共構拓寬，詳圖 4-1，至今保存完善且功能良好。



新庄橋拓寬完成後，保留下部結構為石拱橋。

台 3 線 106K+146 新庄橋民國 80 年代(六年國建)拓寬施工(吳銚堂科長提供)。



台 3 線 110K+145 永興二號橋下部結構為石拱橋。

圖 4-1 台 3 線新庄橋及永興二號橋為與石造拱橋結構。

伍、紙湖三代橋

民國 69 年公路局於辦理台 3 線獅潭路段改善，為將路線改善更為平順，故於紙湖二代橋下游 20 公尺處，新建橋梁改善道路線型，於民國 71 年完成，長 18m、寬 12m，為 T 型梁橋，照片 5-1~2，係由公路局第二區工程處三灣工務所承辦建造，現仍供民眾通行，橋梁兩端刻有「紙湖一橋」，故原台 3 線於跨越紙湖溪地區新闢建橋梁取代原橋梁功能時，二代、三代橋梁均命名為「紙湖一橋」，後續公所於辦理城鄉風貌時將其改命名「紙湖二橋」，但此命名並不恰當，原一代橋已重新命名「紙湖一橋」，二代橋應命名「紙湖二橋」，三代橋應命名「紙湖三橋」才較合適，照片 5-3。

橋兩端竣工時間註記「45 年 5 月建 71 年 10 月拓寬」，但經查訪當地鄰長鄧阿生、地方耆老廖松鎮以及當時辦理監工高秀煥，原址於興建前並無橋梁，但註記「45 年 5 月建 71 年 10 月拓寬」令人費解，經查應係於民國 70 年代同時拓寬台 3 線 106K+146 新庄橋及興建 108K+500 紙湖三代橋，其中新庄橋是保留原石造拱橋上辦理拓寬，但紙湖三代橋是另選址新建橋梁，且新庄橋與紙湖二代橋同樣為石拱橋，光復後公路局於民國 44~45 年代同時於 2 座橋在原有拱形石造結構下方，再增加施作一拱形混凝土結構物，紙湖二代橋完成後註記〈民國 44 年 5 月予以重建〉，新庄橋亦註記重建完成時間，故所註記(45 年 5 月建 71 年 10 月拓寬)係誤用新庄橋竣工時間名牌，照片 5-4。



照片 5-1 紙湖三代橋梁，橋面鋪設瀝青混凝土路面。



照片 5-2 橋面為 T 型梁結構



照片 5-3 左邊原竣工時所註記橋名為「紙湖一橋」，後續城鄉風貌營造時更改為「紙湖二橋」。



照片 5-4 竣工時間註記「45 年 5 月建 71 年 10 月拓寬」，係誤用同時間施作「新庄橋」資料。

陸、紙湖四代橋-百壽橋

國家建設六年計畫，台 3 線拓寬為 4 車道，道路曲線彎度較大處，截彎取直改善，詳照片 6-1，故於下游處新建「百壽橋」並開鑿「百壽隧道」，百壽橋為單垮 I 型預力梁橋，橋長 35 公尺、寬 17.2 公尺，由公路局第二區養護工程處三灣工務所辦理改善工程，詳圖 6-1。



照片 6-1 台 3 線於民國 86 年興建百壽橋改善後，線型更加順暢筆直。

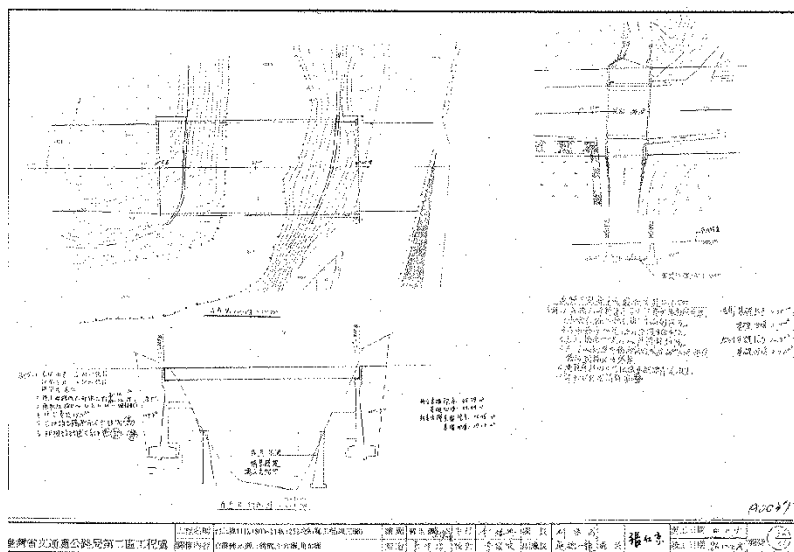


圖 6-1 於民國 86 年竣工，百壽橋竣工圖。

柒、百壽隧道

百壽隧道的開鑿，大幅度改善台 3 線的線型，縮短兩地距離，由原來 1.1 公里，縮短至 300 公尺左右，詳照片 7-1，於 82 年 8 月 29 日開工，87 年 1 月 26 日竣工，詳照片 7-2，由於紙湖聚落位於新莊隧道及百壽隧道之間，此兩座山類似城牆，而隧道則似城門，詳照片 7-3，地方風貌再造，則在新莊隧道北側設立「紙湖山城北門」，百壽隧道南側設立「紙湖山城南門」，詳照片 7-4、7-5，傳達出入歷史傳統聚落入口意象概念。



照片 7-1 台 3 線於民國 86 年改善後，線型更加順暢筆直。



照片 7-2 百壽隧道北洞口，民國 82 年施工（吳鈞堂科長提供）。



照片 7-3 紙湖聚落位於獅潭縱谷台 3 線旁，前、後各一座山阻擋交通，後經台 3 線拓寬開鑿隧道改善對外交通。



照片 7-4 新莊隧道北洞口，「紙湖山城北門」，傳達出入歷史傳統聚落入口意象概念。



照片 7-5 百壽隧道南洞口，「紙湖山城南門」，傳達出入歷史傳統聚落入口意象概念。

捌、結語

台 3 線 108K 百壽村 300 人口小村莊，同時保存者早期日治時期至今，台 3 線交通建設的四代橋梁，盛興橋、紙湖橋二代橋（紙湖一橋）、紙湖三代橋（紙湖一橋）、百壽橋以及百壽隧道，當地民眾也相當積極予以整理維護，在言談期間即可感受到當地有心人士對家鄉土地關懷，第二區養護工程處於省道公路經營管理維護上，將加入更多對周遭歷史文物資料整理記錄，協助歷史設施保存，利於大眾深度了解，公路總局陳局長彥伯視察台 3 線亦期許盤點台 3 線拓建歷史、沿線景點等，可在各具特色點處等建置解說影音網頁，利用 APP 或 QR CODE 藍芽動態導覽或連結和地方人士扮演解說員，讓用路人能充分了解可以好好欣賞特殊景點與相關文化背景，照片 8-1，第二區養護工程處另於 107 年 10 月為整理浪漫台 3 線資料邀集歷任參與台 3 線施工養護主管吳前副局長瑞龍等回苗栗工務段並至現地現勘，照片 8-2，除經驗傳承敘述當時道路養護狀況與周遭人文景觀，協助記錄更完整台 3 線歷史資料，後續將整理所得資料，建立網站導覽資料以 QR CODE 等方式連結，可導引民眾停駐對當地作深度旅遊，帶動地方發展。



照片 8-1 107 年 8 月 3 日 陳局長彥伯等視察台 3 線紙湖糯米橋



照片 8-2 107 年 10 月 30 日吳前副局長瑞龍等歷任主管回段經驗傳承

參考文獻

1. 獅潭鄉誌，1998年。
2. 經典雜誌103期，2007年。
3. 台灣脈動，省道的逐夢與築路，2008年。
4. 獅潭鄉公所，獅潭鄉伯公群與祭祀圈客家文化資源調查保存規畫，2012年。

人物訪談

1. 鄰長鄧阿生，世代居於紙湖1代糯米橋頭，生於民國21年，附錄照片1。
2. 廖松鎮，為獅潭默默付出的建設者，新店村簡易自來水管理小組的理事長、推動獅潭義民廟改建、擔任仙山靈洞宮的主任委員，生於民國26年，附錄照片1。
3. 楊萬壽，13歲學打石，後承父業承攬石拱橋施工（石橋照1~3），直至民國70年代石拱橋業務沒落，生於民國30年，附錄照片2。
4. 村長房紹堂，熱心地方事務，百壽社區發展協會理事長，生於民國48年，附錄照片1
5. 彭文淦，土地關懷者，古道文史導覽員，紙湖農場主人，附錄照片3。
6. 高秀煥，公路局第二區工程處三灣工務所紙湖3代橋監工。
7. 吳銚堂科長，紙湖4代百壽橋施工，時任三灣工務所主任。



附錄照片1 訪談鄰長鄧阿生(左一)、苗栗段長陳禎康(左二)、村長房紹堂(右一)



附錄照片2 訪談廖松鎮(左一)、楊萬壽(左二)



附錄照片3 訪談彭文淦(左二)、村長房紹堂(左三)



石橋照1 獅潭 永通橋，民52年7月竣工。



石橋照2 獅潭 永東橋



石橋照3 獅潭 中興橋