

問路北橫

A Journey of Quest:
Traversing the Northern
Cross-Island Highway of Taiwan

著者／李瑞宗

Lee Jui-Tsung





北部橫貫公路起點的木牌，立於大溪武巔橋的東端，約1967年



霞雲峭壁，地點在今台7線19.4K。北部橫貫公路初闢，土石路面，邊坡裸露，小孩快樂奔跑，還有一名年輕小姐撐傘前行，約1967年





從池端往百韜橋途中，最明顯莫過前方的北橫大峭壁，地點在今台7線68.8K，約1967年





冬日清晨一群小孩很興奮看著羅浮橋，這座上路式鋼拱橋長度230公尺，寬度10.8公尺，1994年7月完工。羅浮橋現況，攝於2014年2月





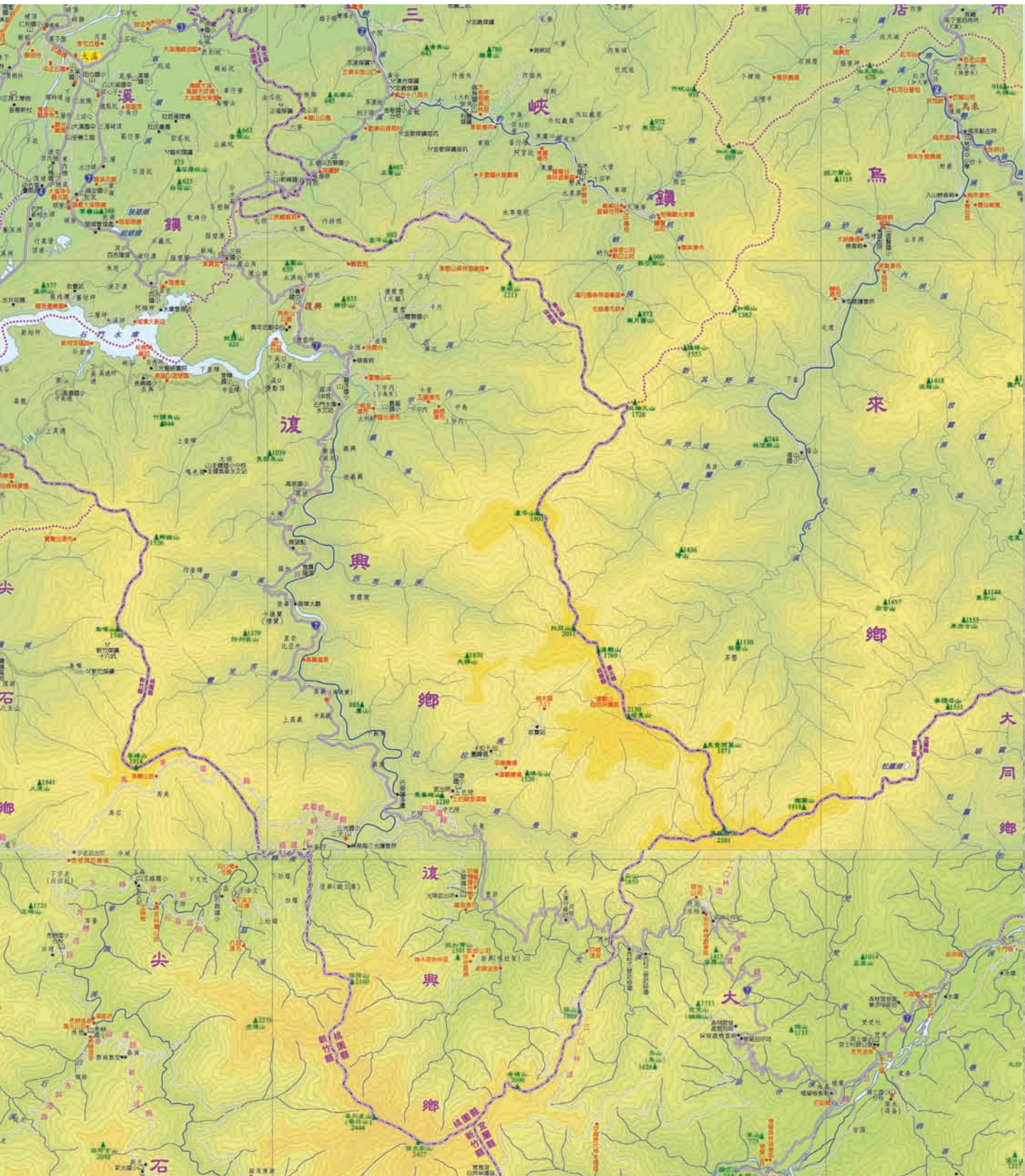


俯視巴陵雙橋，攝於2014年6月



深秋時節的大漢橋，攝於2013年12月





台7線北橫公路路線圖(大溪—百韜橋)



台7線北橫公路景觀據點圖(大溪—百韜橋)

獻給

Dedicate to

孫源楷先生

Sun Yuan-Kai

嚴啓昌先生

Yen Che-Chang

巫燐先生

Wu Lin

林昭光先生

Lin Zhao-Guang

目次 Contents

局長序.....	18
處長序	19
緒言 那朵	20
一、碑文.....	24
二、山雨.....	53
三、壽山旅社.....	86
四、發言單.....	138
五、不滅榮光.....	168
六、北橫三橋.....	184
七、往事未必塵封.....	262
跋 愛而難忘	322
Postscript Memorable because of love	327
謝辭	333
引用文獻 Literature Cited	335
圖片出處 Illustration acknowledgements	342
附表1-6 Tables 1-6	344
索引 Index	369

局長 序

民國100年本局第四區養護工程處出版「天命行腳-中橫半世紀」一書，回首中橫公路的開拓史，堪稱是令人動容的族群融合、血汗交織打造的一條天險道路。天命行腳的發表，活化了公路生命力，也啟動用路人的知性。有感於歷史人文整理保存的重要與傳承，第四區養護工程處經二年多的籌畫，103年再度以省道「台7線」進行史料蒐集及人文記錄，編纂出版名為「問路北橫」一書，名為「問路」，適切點出「現代人」與「來時路」的對話。

省道台7線為穿越臺灣北部雪山山脈之東西向橫貫公路，故稱北部橫貫公路、簡稱「北橫」。西端起於桃園縣大溪鎮，穿越雪山山脈進入宜蘭縣境，途經明池、棲蘭、大同、員山、宜蘭、東迄宜蘭縣壯圍鄉，路線全長129.7公里。

台7線公路自然景觀豐饒，路線穿越棲蘭山區檜木原始森林環抱，終年降雨量達3,000毫米，又因常年雲霧水氣，成就自然天成的觀光軸線與森林生態行旅路線。行旅其間遠離塵囂雲淡風輕，感受路不再只是用路過境，而是能帶領人更深入貼近路的人文內涵。

期許這本專屬台7線「問路北橫」的專輯發表，讓國民領略先輩辛勤打造的自然環境道路，在現在及未來繼續保有聽蟲鳴、潺水聲、芬多精、參天樹、入雲霧、迎山嵐的意境道路，更期望我等公路人在披星戴月的養路歷程中，能自豪傳承這一條美麗之路。

交通部公路總局局長

Handwritten signature in black ink, reading '趙興華' (Zhao Xinghua).

處長 序

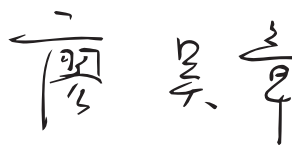
「北橫」，一條宛如魔法故事從無到有、陪伴了我們超過50年自百韜橋至大溪的道路，兩側大樹林立，自然景觀優美。現在，許多用路人常為了欣賞美景，拋棄快捷迅速的高速公路而改走這條雲霧繚繞的山區道路。但當我們使用這條美麗道路時，是否看見了由血淚交織而完成的開闢故事呢？

這次公路總局第四區養護工程處將藉由「問路北橫」這本充滿豐富圖片的作品，帶著我們回到那個道路還是由闢築人員，一步步靠著簡單工具，充滿血淚，以及靠著毅力只為完成一條便利道路的樸實年代，回顧道路無中生有的景象。

由書中節錄當年築路工人的發言單內容看來，即使是已過半世紀的現在，仍能深刻感受到當年在開闢時所遭遇到的窘境，以及現場人員內心的血淚斑斑。為了紀念也是為了感謝，我們將藉著「問路北橫」一書，讓人們知道北橫公路上最美麗也最真實的築路故事。

本書作者使用「問路」二字，簡單卻也直接的表達出50年前人們的疑問—究竟要從百韜橋到四稜，我們所需要的道路在哪裡？因為這個單純的疑問，開啟了日後長久的施工過程，也因為這個單純的疑問搭配先人們的努力不懈，讓現在的我們擁有一條可以欣賞到自然景觀的山區公路，且讓我們跟作者一起搭上時光機進入時光隧道，返回半世紀以前，用我們的眼睛紀錄這一切真實存在的故事。

公路總局第四區養護工程處處長





紋面阿媽與微笑孫子，這是林昭光的母親帶著長孫，行走於初關的北橫公路，位於角板山水源地附近，約1966年

緒言 那朵

2014年2月末的春天，陽光從冷冷的雲層穿出，我多想去前山公園看水仙。但不行，我要趕北橫公路的稿子。幾天前，接連下雨，難得的陽光終於看見了，我本應該走出去，到前山公園賞水仙，拿水仙。因為有一門課要用到，過了這個特別時刻，只好等明年了。那朵，從不等人。

現在，我要寫關於北橫公路的文章，這都源於當初輕率的承諾。現在，截稿的日子干擾我，纏著我，我走不開，只能想像那朵，還是很安靜地綻開，散發幽幽香氣，安慰我，別急，就在森林邊緣的池邊，它這樣說。綻開如小傘的瓣蕊，黃心白邊，等你，它這樣說。

重返森林，我想到，我這樣想。

關於北橫，一般人都不熟悉也不陌生，彷彿知道又不太明瞭，我也是。寫書就是弄清楚，知曉它的由來，它的去向，它的心意。

1979年6月，記得大三上植物分類學時，我那時真是認真哪。每週六我自己選一個新地點採集，從大屯山、石門、萬里、木柵、烏來、石碇、坪林、三峽五寮尖，到和平島、鼻頭角，舉凡一日可以搭乘客運車往返，我都去。這是我的日歸旅行、日歸採集。還有甚麼地點未曾去過？甚麼地點的植物相不錯，種類豐富？我問了植物系的謝長富老師，從高坡，經榮華，到高義那段路的植物不錯呀，他建議。我翻找地圖，又看到雪霧鬧這個很特殊的名字。好，那大概是高海拔山區，有雪，有霧，雪霧穿插，交揉飛舞，我一定要去。記得從大溪搭往巴陵的金馬號班車，到高義下車，然後往回步行，沿途採集，過榮華之後，就到了那個迷死人，光看名字就浪漫到不行，卻沒有雪、沒有霧的地方。只有沙塵蔽天，尚未鋪柏油的北橫公路，金馬號巴士輾過石子路面，揚起漫天灰塵，落滿我的衣服、我的鞋、我的採集袋。次年，北橫公路才鋪柏油，從此灰撲撲的路面景象一去不復返，我灰矇矇的北橫印象也消失了。

那時的我，當然無從得知，1917年7月著名的植物學家早田文藏與佐佐木舜一曾走過這條路，1918年6月島田彌市也走過，1929年7月鹿野忠雄也走過。他們沿途採集，那時的山徑更窄小，陡壁斷崖更驚險萬分，而生物種類迄今是否如舊呢？那次，我採了許多標本，其中有木犀科的披針葉茉莉花 (*Jasminum lanceolarium* Roxb.)，這爬藤正開花，在榮華採到。謝長富老師說，它很特別，標本數也不多，送給植物標本館收藏吧，這也成為我第一份採集的正式標本。同樣的披針葉茉莉花，很巧地，1917年7月佐佐木舜一在北橫的高崗也採到。睽違不同的時空，這是我與佐佐木舜一的另一種相遇。

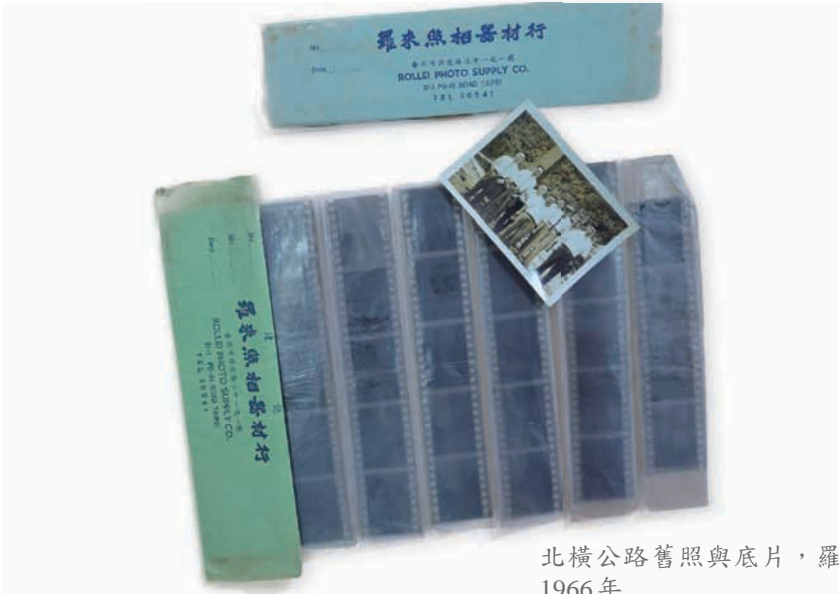
問路北橫，表面上似乎在北橫問路，實際卻是向北橫問路。想要了解北橫公路的過往與今生，還有未來。我把北橫問路這書名告訴我的我的學長吳新傑，請他翻譯英文書名，他曾擔任香港浸會大學語言中心主任。我說，在北橫公路旅行，因迷路，因資訊不足，因路標紛歧，不知方向，不辨方位，必須向當地居民，必須向旁人，問明目的地與距離，才能繼續前進，有點指引迷津的意味。他寫來這書的英文書名 A Journey of Quest: Traversing the Northern Cross-Island Highway of Taiwan，並作一番闡述。他說，英文很難把文字如中文般“精煉”。例如“問路”一詞，在中文可以有很多解讀（在北橫問路、向北橫問路、詢問有關北橫的資訊……），在英文則比較難。又“北橫”對中文讀者，尤其是臺灣讀者，很容易明白，對外國人便不然了。

由於英文書名比較長，用冒號分開，再引入副題會比較好，否則會有點累贅。如果把書名譯作“A Journey of Quest Along the Northern Cross-Island Highway of Taiwan”，便顯得平白、累贅了。Quest是指“尋索”，比“asking(問)”和inquiry(詢問)”要強和有深度，比較符合你說的”想要了解北橫公路的過往與今生，還有未來。”依我了解，你描述的是有某人、或某些人走過北橫，探索它的歷史與未來。這樣說來，書裡描述的是一個旅程(journey)，一個探索的旅程。由於這人是走過北橫，而不是在北橫的某些點考察、詢問、探索，用”traverse”(跨越、走過)一詞，看來較適合。

除了北橫的過往與今生，也許還能碰觸一點我們的未來。

我們常常不敵日常生活中的柴米油鹽或房租或寂寞，沒能力爬出窘境。每個人都被困在某個不知名的辦公室裡，每天準時上下班。我也坐在桌子前，就像別人去上班一樣，不停地寫，不停地擊劃我的個人地理學，加上小日誌。

親愛的讀者，在你我之間，存在言語難以言明的默契，那是很必要的心靈感應。大多數人只是隨手翻翻書本而已，他們失去閱讀的樂趣，只是囫圇



北橫公路舊照與底片，羅東照相器材行沖洗，1966年

吞棗，膚淺又快速地讀過，或希冀找到某些實用的資訊而已。但你不是，因你知道，我寫的是正在成形的，沒有結束的，溫度一直燃燒的，變動不已的個人地理學或心理世界。你千萬別以為我走入那個遭到遺棄的小山村，遇到迷失在北橫公路的小女孩，我老實告訴你，只是在書頁裡舊地重遊。那些往事來來去去，宛若回音，衝擊著耳鼓，彼此對撞。

現在，我要從《女巫》這本書選摘一段話，然後便可以開啟全部了。

男人狩獵和打戰，女人動腦筋和想像。

某天，女人變得可以通靈，

她擁有一雙載滿無垠慾望和無窮夢想的翅膀；

她觀察星相，但對地球的關心並不見減少。

女人雙眼低垂，俯視愛的花朵，

她本身也既青春又如花兒一般，

她要花兒治癒她所愛的一切。¹

1 朱爾·米榭勒 (Jules Michelet) 著、張穎綺譯，《女巫》(La Sorcière)，臺北：立緒文化，2012，頁14。

1

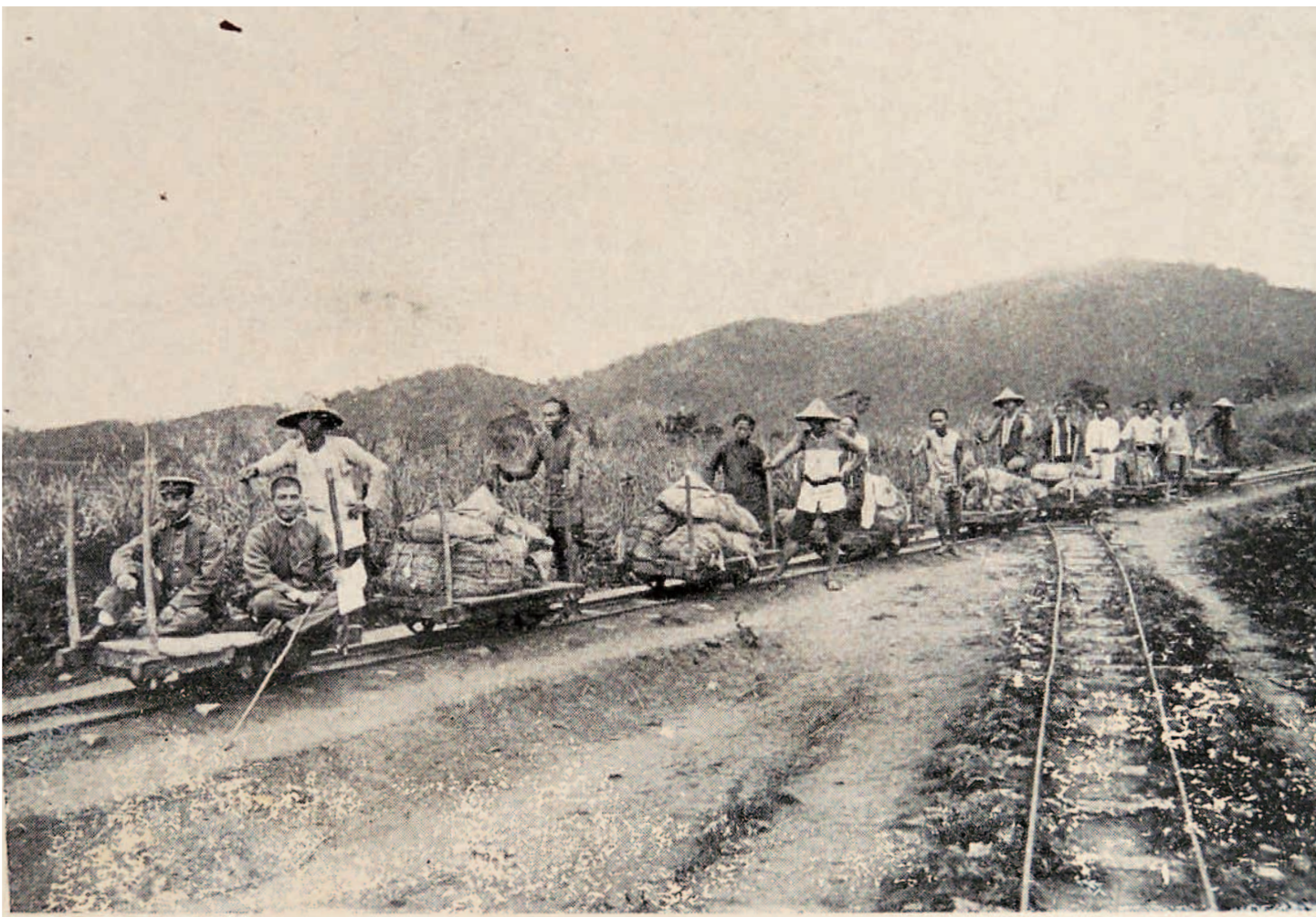
碑文

說起北橫公路高崗群的抗爭戰鬥，那是高梅花祖父那一輩的事。

輕便軌道

輕便軌道為因應產業需要的輕便型交通工具，軌道車輛名叫「臺車」，外型像桌子倒置的樣子，約於臺灣環島鐵路未鋪設前，作為臺灣地區主要的交通系統，約於大正年間達到最高峰。臺車係用人力推押行進，亦有稱為「手押車」，遇下坡時可利用軌道滑力前進，時速可達16公里，平地約10公里，臺車車上置有制動器，在急坡處可剎車減速。通常軌道設路面中央，兩側充為通行路。

1903年12月20日，桃仔園至大崙崁(今大溪)間輕便軌道舉行通車典禮。至於大崙崁至角板山(今復興)輕便軌道要到攻打高崗群(今三光)戰事開始後的1910年8月才通車。大崙崁至角板山輕便軌道，長度4里18町(22.7公



大崙崁至角板山的臺車，1910年

里)，鐵軌寬度49.5公分，臺車50輛，開設總經費59,976日圓。從大嵙崁往角板山，是上坡，臺車約需4.5小時；從角板山往大嵙崁，是下坡，臺車約需3.5小時。車資以等級區分，再依搭乘人數計算，1930年時，一人乘坐三等臺車需1圓44錢，二人共乘三等臺車需1圓64錢，三人共乘三等臺車需1圓84錢，而乘坐一等臺車需加價五成。¹大嵙崁往角板山的臺車發著所在桃園客運大溪站附近，而角板山往大嵙崁的臺車發著所在角板山忠孝路24-28號附近。

攻打高崗群

北橫公路與隘勇線推進極有關聯。1906年9-10月，推進三角湧(今三峽)加久嶺山，延伸至熊空山，然後下至插角，最後抵五寮的隘勇線(大豹社隘勇線)。同年10-11月，連接從五寮至阿姆坪、石門的隘勇線(阿姆坪五寮隘勇線)。1907年5-8月，推進枕頭山至插天山隘勇線，控制了角板山與合脛(今合流)。

而北橫公路具體形成最具關鍵性的事件，是1910年的討伐高崗群這項軍事行動。

這一軍事行動，兵分三路。

宜蘭廳前進隊(主力)：1910年5月21日至11月11日。

新竹廳前進隊：1910年6月15日至11月7日。

桃園廳前進隊：1910年9月12日至11月25日。²

1 《臺灣鐵道旅行案内昭和十年》，(1930)，頁68。

2 田野口慎四郎、田野口懿惠，〈事項別編年表〉，《年表・臺灣の記録-明治時代下》，1993，頁13。

宜蘭廳前進隊部分：5月，宜蘭廳在圓山（圓山溪，今執信橋附近，台7線92.5K）設置前進隊本部，由警部率領，包括隘勇達1,500餘人，編成4個部隊。5月21日，宜蘭廳前進隊自圓山出發。5月26日，占領芄芄山最高地。

6月8日，派遣臺北步兵第一聯隊第二大隊本部以及二個中隊共224人、巡查練習生120人，步兵一中隊120人，砲兵一小隊等，前往宜蘭增援，投入戰鬥。

6月中旬，高崗原住民300名攻擊宜蘭廳前進隊陣地，戰鬥開始，雙方激戰，死傷慘烈。接著，軍隊來援，此後警察與軍隊一同作戰，並以軍隊為作戰主力。6月下旬，高崗原住民夜襲芄芄山，宜蘭廳前進隊受創慘重，軍隊方面戰死21人，負傷23人；警察方面戰死3人，負傷2人。從6月中旬至下旬，這是戰事最激烈的一段時日。

7月上旬，高崗原住民與宜蘭廳前進隊在芄芄山第二高地交戰。7月中旬，宜蘭廳前進隊向嘎拉賀社與西納列庫山（Sinaleku山，今復興尖山）砲擊。接著，雙方在西納列庫山山腹交戰。

8月中旬，宜蘭廳前進隊占領庫魯社，奪占庫魯山，砲擊巴塑山。8月下旬，宜蘭廳前進隊占領巴塑山，砲擊高崗社（今三光）、高義蘭社等地，至此大勢底定。

9月下旬，宜蘭新竹桃園三廳各前進隊在大崙崙溪徒涉點（今高義附近）完成聯絡。10月下旬，繼續向各社砲擊，逼迫歸順。11月11日，宜蘭廳前進隊解隊式。



圓山溪，今執信橋附近，台7線92.5K，下游留有日治時期吊橋橋頭，攝影2014年11月



至西村南望，最左邊遠處為芄芄山(1713公尺)，正前方山峰頂部為大內臺，攝影2014年11月



△望ヲ(C)臺澤佐及(B)臺内竹山「ルク」(A)地營廠隊部備守溪「シマタ」リヨ山「シロバ」

自巴壘山望向庫魯山(A.塔曼溪守備部隊營地B.庫魯山竹内臺C.佐澤臺)，1911年



自上巴陵的巴陵國小附近望向右方的庫魯山，左方遠處為復興尖山(1852公尺)，攝影2014年11月



新 竹 桃 園 連 絡 點 之 於 此 橋 釣

新竹桃園連絡點的吊橋，自高義蘭伸至對岸，築有多間屋舍，1911年



新竹桃園連絡點，位置在今高義吊橋附近，原房舍地點已為竹林，自台7線39.4K望向大溪谷，攝影2014年7月

新竹廳前進隊部分：1910年5月5日，新竹廳先由五峰推進，牽制秀巒、新光的原住民。6月15日，新竹廳前進隊行動開始，至9月下旬，共有7次行動。9月下旬，與宜蘭廳、桃園廳各前進隊完成連絡。11月7日，新竹廳前進隊解隊式。

桃園廳前進隊部分：1910年2月14日，佐久間總督巡視角板山。4月22日，許可鋪設大崙崁至角板山輕便軌道。8月，大崙崁至角板山輕便軌道通車。這些，都是攻擊行動的先期準備。

9月12日，桃園廳前進隊行動開始，9月13日，桃園廳輸送路作業隊編成，在大崙崁溪右岸進行道路作業。

10月，桃園廳前進隊開鑿大崙崁溪左岸道路（新隘勇線）。10月11日，桃園廳前進隊沿大崙崁溪右岸道路竣工。

11月16日，步兵一中隊(71人)駐屯巴壠山，4個月輪調一次，這是巴壠山駐軍的開始。11月20日，巴壠山舉行歸順式。11月25日，桃園廳前進隊解隊式。

總計本次攻打高崗群行動，巡查戰死106名，傷124名；軍隊戰死79名，傷141名。可以推測，原住民的死傷其實更慘重，只是沒有正式的紀錄留下。

地名由來

北橫公路沿途的地名由來與這次攻打高崗群行動息息相關。1910年6月29日宜蘭前進隊命名漆崎山(紀念漆崎精一大尉)。7月26日發布占領地之命名，旗山(紀念聯隊本部所在地)、竹內合流點與竹內臺(紀念竹內大隊隊長

步兵少佐竹內儀平)、長崎合流點(紀念長崎重次郎警部補)、小林合流點(紀念宜蘭隊第五部隊第二分隊長警部補小林留藏駐屯地)。7月27日再發布占領地之命名,大內臺(紀念砲兵大尉大內升)、西村合流點(紀念西村常輔中尉)。此外,還有田丸合流點(紀念宜蘭隊第一部隊長警部田丸直之率部前進,往sinaleku山)、佐澤臺(紀念步兵第二聯隊第一大隊長佐澤少佐)、吉村臺(紀念步兵大尉吉村長藏)、小城合流點(紀念第五部隊長警部小城成斛)等。10月12日,桃園前進隊命名「拉哮」原野,即拉號。「儀兄」吊橋,即義興吊橋。「跋慕」原野,即高坡。第二「跋慕」溪,即榮華隧道附近。「丕野礙」原野,即比亞外原野。「跋儀蘭」,即高義蘭。³

1910年11月攻打高崗群行動結束,1911年5月《蕃匪攻打紀念寫真帖》出版⁴。這本寫真帖可以看出當時的道路系統,大嵙崁溪右岸道路是最早的隘勇線,大嵙崁溪左岸道路原為輸送道路,因為地勢較平坦,日後可鋪設輕便軌道之計,道路就移到右岸了,這也是今日北橫公路的最初樣貌。1911年7月,李嶼山隘勇線推進。8月6日,佐久間總督至高崗群山區巡視,他自臺北出發,至高義蘭、拉拉溪、巴壘山、第四稜、芄芄山、圓山,然後掉頭折返,自小林、田丸、萱原,8月17日抵角板山,8月19日回至臺北,可以說把桃宜山區防務,徹底走了一遍,這個時期的道路系統仍屬軍用道路(隘勇線)的狀況。

桃宜橫斷線

在高坡路邊,有一塊大石,刻了一些難以辨識的文字。

來來往往的人雖多,幾幾乎乎無人停下腳步,看一眼。

3 「丕野礙」原野,即比亞外原野。「跋儀蘭」,即高義蘭。

4 遠藤寬哉編,《蕃匪攻打紀念寫真帖》,臺北:杉浦和作,1911。

蕃之圖



カガオカ



這塊大石的文字已遭毀壞，清楚又能認出只剩有斗大〈紀念〉這二個大字。紀念甚麼呢？征討勝利？殉難告慰？道路起工？開鑿竣工？總督視察？知事巡視？都有可能，都沒把握。甚至哪一年設立都不清楚，字跡模糊，無從查考。前前後後查了半年，無眉目。從臺灣日日新報到臺灣總督府公文類纂，再到理蕃誌稿，再到《理蕃の友》雜誌，通通沒有記載這巨石的由來。完了，只能從私人的遊記著手。誰走過這條道路，為什麼都沒記上一筆。沒看到嗎，不可能忽略呀？問誰，啊，誰能救我？眼看，就要付梓了。無法破解，認了。

仍不死心，再找文獻，再找各種可能。

道路修築一定有記載，可偏偏沒提到高坡路旁這粒碩大又醒目的巨石呀。

最後，在1922年入澤滲的《生蕃國の今昔---附新竹蕃地行腳》這本書的第41頁，〈尖塔上の境〉這一篇看到這粒巨石了，謝謝入澤滲先生，你的遊記終於在90多年後，解答了迷津。

入澤滲寫道，從高坡カウボ出發，約行50-70公尺，路旁有巨石刻著：

「ラハウ、カウイラン間

道路工事作業員

監督陸軍工兵大尉 松山隆治

主任技 手 鈴木楠雄」

此外，還有十幾位參與的作業員名字。最後標明起工竣工年代。

「明治四十三年五月起工

大正元年十一月竣工」⁵

5 入澤滲，《生蕃國の今昔---附新竹蕃地行腳》，臺北：臺灣蕃界研究會，1922，頁41。

我認為，巨石所載應該不是明治四十三年(1910)五月起工，那是當年攻打高崗群時，總督府道路開鑿隊修築大崙崁溪右岸道路的事蹟，比較可能是明治四十五年(1912)五月開鑿桃宜橫斷線的工事。這可從明治四十五年(1912)3月11-17日，龜山理平太警視總長與高橋辰次郎工事部長從角板山經高義蘭，至拉拉溪、巴壟，再至萱原、芴芴山、濁水，最後至宜蘭的這件事，看出視察道路工程的用意，其實非比尋常。再從明治四十五年(1912)7月22日，臺灣日日新報刊載〈桃園蕃界開鑿道路〉的訊息，足資證明。

大崙崁附近蕃界，自前頭開鑿道路，已過半成功，現在惟二三難處，尚未完竣耳。如第二「高拔」峭壁附近，剩下已用多工開掘削平，其工作開路隊，總計約一千五百左右名。衛生狀況極佳，病者不過少數而已。現下第二「高拔」赤十字救護班，已派醫師一名，前往治療，其病甚輕，不過外傷內感而已。非如前進攻打隊時，多有麻刺里亞(瘧疾)及胃腸諸病也。該地氣候寒冷，雖際暑天，比臺北平原，亦差約十度，工人頗健康云。⁶

高拔，即高坡；第二高拔，即榮華隧道附近。到了7月31日，明治天皇逝世，改元大正。此後到了11月，工事大致告一段落，因此刻載大正元年(1912)11月竣工。再從大正二年(1913)1月12日，臺灣日日新報刊載〈蕃界道路開鑿已竣〉這則新聞，更能確定該項工程的緣起與完成。

大崙崁內山蕃界道路，自客年五月一日開鑿，至秋間大半將成，不圖為八月洪水，衝流破壞，至使功敗垂成。嗣後又有太田山之事件繼起，引出蕃界征伐，與彼披髮文身之徒，共訴於炮煙彈雨之中，是皆該路之意外阻碍，以致竣工稽延，步武不進。茲以臘底經告竣成，康莊備具。自角板山對岸之拉哮為起點，沿崁溪上流左岸，而至于牙澳伊蘭，延袤五里半，路寬五尺。

6 〈桃園蕃界開鑿道路〉，《臺灣日日新報》，1912年7月21日，第5版。

該道完成，擬布置輕便，以資輸運。又與角板山接續一線，距離雖僅一二里，然以工程異常困難，旋未可倉促開辦也。⁷

由上可知，這條以拉哮(拉號，今羅浮)為起點，沿大料坎溪上游的左岸，而至于牙澳伊蘭(高義蘭，今高義)，延袤五日里半(一日里約3.9公里)，路寬五日尺(一日尺約30.3公分)的道路，是由客年(去年，1912年)的5月1日開鑿，到了同年年底(臘底)才告完成，未來將鋪設輕便軌道，運輸往來。開鑿此路時，遇到颱風來襲與太田山事件，致使工事拖延受阻。同年8月28日，颱風來襲，道路崩壞，橋梁流失，李嶼山隘勇線之通電鐵絲網與電話均斷電。9月11日，馬里可灣與基那吉原住民趁此機會攻陷太田山砲台，引爆火藥庫。直到9月底，日方攻克奪回，太田山事件日本軍警死36人，傷16人。此路終於完成，但拉號與角板山之間的距離雖僅一、二日里，惟工程異常困難，恐無法倉促開鑿也。

桃宜橫斷線在1912年5月1日起工。1914年10月，巴壟鐵線橋竣工；1914年12月，大曼鐵線橋竣工。1915年4月加緊趕工開鑿，1916年3月22日圓山至牛鬥的吊橋竣工，全部工程在1916年5月22日完工，另再增加修補工程，於1917年3月31日完工。從拉號至高義蘭的道路，可視為警備道路第一階段的工事。總括來說，桃宜橫斷線不似軍用道路以稜線道路為主，路線陡升陡降，亦不再聯繫各砲臺與制高點，而漸漸轉為坡面道路，緩昇起伏，暢達易行，可視為北橫公路的前身。

巴壟行

1912年3月11-17日，龜山理平太警視總長從角板山經高義蘭，至拉拉

7 〈蕃界道路開鑿已竣〉，《臺灣日日新報》，1913年1月12日，第5版。



巴塹鐵線橋(巴龍吊橋)西端的紀念柱，大正3年(1914)10月竣工，臺灣總督府土木局，攝影2014年2月

溪、巴壘，再至萱原、芄芄山、濁水，最後至宜蘭。5月1日，桃宜橫斷線開鑿。9-11月，李嶼山隘勇線前進。10-12月，馬里可灣(今玉峰)隘勇線前進。11月，拉號至高義蘭道路工事竣工，工費19萬日圓，於高坡巨石刻有紀念文字。12月11-14日，筆名餘霞樓的敘述者從桃園至大崙崁(今大溪)，與大崙崁支廳長同行，抵角板山(今復興)住宿，再經高義蘭至巴壘，並與大津麟平蕃務總長會合。1913年3月，他寫了一篇〈パロン行〉(巴壘行)，發表於《蕃界》第二期，記述這次的所見所聞，走的就是拉號至高義蘭剛剛竣工後的桃宜橫斷線新道。

1912年12月11日

敘述者餘霞樓在下午1點抵達桃園，於臺車公司前的旅館，吃了午飯後，約2點多，搭臺車朝著角板山出發。桃園至大崙崁的臺車路又直又平坦，車子經過茶園與相思樹間。這時下起霧雨，被霧雨淋濕的相思樹遍佈滿山，茶園忽隱忽現，臺車有時快有時慢，如夢似的行駛在平坦的道路上。在大崙崁溪附近，臺車左轉後開始下坡路，望著寬約4~5百公尺的河床，還有漫天彩霞，令人胸襟開闊。

約下午4點多抵達大崙崁支廳，休息20~30分鐘後，與(大崙崁)支廳長同搭1部車。不久沿著大崙崁溪行駛，一路深入蕃山，車內2人，一同感受寒冬的雲山。有時為下坡路，不過幾乎都是上坡路，臺車似乎很難行駛的樣子，迂迴繞著。然而夜長日短的冬天，往角板山不到一半的途中，業已日落，剛剛與下山的臺車相會，現在已看不到幾臺車的影跡，只有我們的臺車獨行，在寂靜的山區轟轟地前進，四面一片漆黑，翻山的夜裡，一點火光也沒有，寂靜無聲，支廳長默不作聲，我也不作聲，苦力也是。只見臺車向前衝，夜深寒意濃，越過幾度寒山，寒風如冰。向水流東派出所借了提燈，吊



巴峻鐵線橋東端，原巴峻隧道洞口，有水泥碑記「上款：長城部隊天山演習紀念；中幅：善攻者動於九天之上；下款：中華民國五十年八月師長李光達題」，攝影2014年2月

掛在臺車前，光芒一點，如流星似的，穿過黑夜而去。⁸

不久，有位穿著日式短外衣的二十幾歲的年輕人，追著臺車而來，他說要前往角板山的三井事務所，因看到臺車的光點，才拼命地追趕。蕃山的黑夜裡，獨自1人行走，其勇氣令人欽佩。這位年輕人上坡時追了過來，下坡時被甩掉，追丟了又被甩掉，甩掉後再追過來，終於上了臺車，一同抵達角板山。5小時的車程，有3小時在黑夜裡，空腹忍受寒冷，抵達角板山已9點了。在深夜寒冬的薰風館，小酌共飲。

敘述者餘霞樓對角板山作了如下的記述：

攻打高岡群時，角板山與宜蘭的圓山遙望相對，為物資供應地，以檜御殿(即薰風館)為先頭，由大小幾十個倉庫、建築物等，並列建於狹窄的山上，當時每天早上有幾百名苦力聚集，與前進地往來頻繁，山上瞬間成一市集。攻打結束後，前進隊解散，昔日繁榮如夢般消失。⁹

到角板山的臺車很方便，幾乎四季前來的觀光客絡繹不絕，不但有臺灣的公私單位人員，也有來自日本的內地人、外國人等。唯一的一棟檜御殿(檜木造御殿風日式建築，被誤為樟木建築)，稱為薰風館，是最早的住宿旅館。至於貴賓館，要到1914年5月才落成。

紀念存真

1912年12月12日

早上八點，敘述者餘霞樓與支廳長，還有二名隨從一同出發，他們穿著

8 餘霞樓，〈パロン行〉，《蕃界》2(1913.3)，頁100。

9 同上，頁101。



高坡路邊右側大石刻有紀念1912年11月拉號至高義蘭間道路工事作業員名單，攝於2014年2月



高坡紀念刻石正面，攝影2014年2月

夏天外套，戴上攻打斗笠。從角板山至拉號的新吊橋以河床中島的岩石作為基底，橫渡吊橋後，往左岸前進。在新橋附近鋪設了一條小路，順此小路上坡，則為通往鷹山，長度約有五日里半的新道入口。

新道入口兩邊，立有門柱，上面刻有新道開鑿日期的題字。新道為攻打高崗群當時的輸送路，沿著大崙溪左岸，將來預定開鑿一條輕軌用道路，延長至宜蘭。這條道路穿鑿岩壁，蜿蜒約5日里半，花費19萬日圓，費時8個月，為未曾有的宏偉道路。¹⁰

不久，道路深入溪谷，懸崖下方就是大崙溪。在暖和的春日下，敘述者餘霞樓與支廳長沿路閒話家常。到了斷崖駐在所，發現這裡真的位於斷崖之上。過了高坡駐在所，道路上有標示清水瀑布之立牌。再過瀧下駐在所，兩岸的岩石非常陡峭，穿過巖洞(隧道)，終於抵達平坦的道路，但前方有一段大崖(今霞雲隧道外側)，不易行走。在巖洞邊，看到對岸也是矗立的岩壁，由此至高義蘭約2日里(約8公里)的道路，兩岸岩壁緊逼相連。

前進不久，可見架設於比亞外溪之模範鐵線橋，吊橋寬約3尺，很穩固，行走不會感到搖晃，被命名為山月橋。接著，遇到尚未完工的鐵線橋，其名為仙琴橋。

從事架橋工程的守屋氏說，山月橋長約50尺，仙琴橋長約55尺，山月橋的吊索主線，由8號鐵絲計240條組成，仙琴橋由同號鐵絲計250條組成，山月橋架設於比亞外溪，高約120尺，仙琴橋架設於無名溪，高約65尺，兩橋皆可耐重約3千公斤。

¹⁰ 同上，頁103。

從遠處遙望，山月橋(今榮華橋位置)與仙琴橋(今台7線33K處)皆如浮橋般懸掛著。渡橋時飄飄欲仙，像駕鶴騰空一樣，是不可錯過的新道奇景之一。橋下大崙崁溪的溪底，敘述者餘霞樓看到一群採砂苦力工人，從幾百尺的溪底，繞著陡峭險峻的岩角，將所需的砂粒擔上來，約需2百人力。

一切順利的話，山月橋的費用約八千日圓，仙琴橋的費用約九千日圓。仙琴橋的右邊懸崖有小瀑布流出，瀑布聲如仙人彈的琴音，因得此名。

橫越二橋後，道路向右轉，為通往高義蘭監督所之路，與新道路分道揚鑣。在大崙崁溪之右岸，矗立幾百尺的大岩壁，可稱為萬丈幕。即使天真無邪的原住民也不得不讚賞此一雄偉奇觀，如總督官邸高聳壁立的紅褐色岩壁(今榮華峭壁)，令人肅然起敬，而得此名。

敘述者餘霞樓蜿蜒而上，抵達監督所已是下午3點半。在屋內與支廳長盤腿而坐，閒話過往，那天晚上卻難以入寐。

在破曉寒風中，聽著大崙崁溪水流過，正好從遠方傳來敲打竹鼓的聲音。

自己每次來到隘勇線，總會聯想起萬里長城。隘勇線遠看呈現一片白色，一山隔著一山，可見到隘寮、分遣所等。從遠方蜿蜒而來，竹鼓的響聲。……起初宛如溪谷間的細流聲音，逐漸接近，不久敲打聲如鼓一樣，發出響徹雲霄的回音。過了不久，又傳向遠方而去。¹¹

1912年12月13日

敘述者餘霞樓清早站在高義蘭監督所前方遙望，小道沿著半山腰而上，對岸鷹山之陵線，瞭如指掌。中午蕃務總長一行由李嶼山來，自己也要隨行

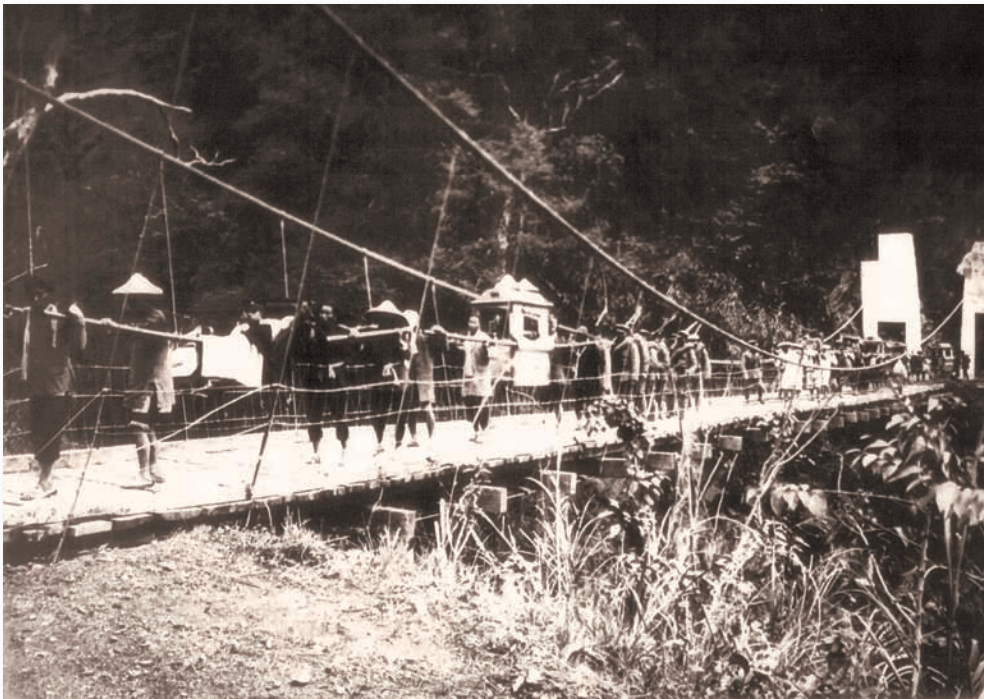
11 同上，頁108-109。



前方山嶺正中央的鞍部即為榮華隧道所在，榮華隧道東側岩壁陡峭，亂石纍纍，
2014年11月



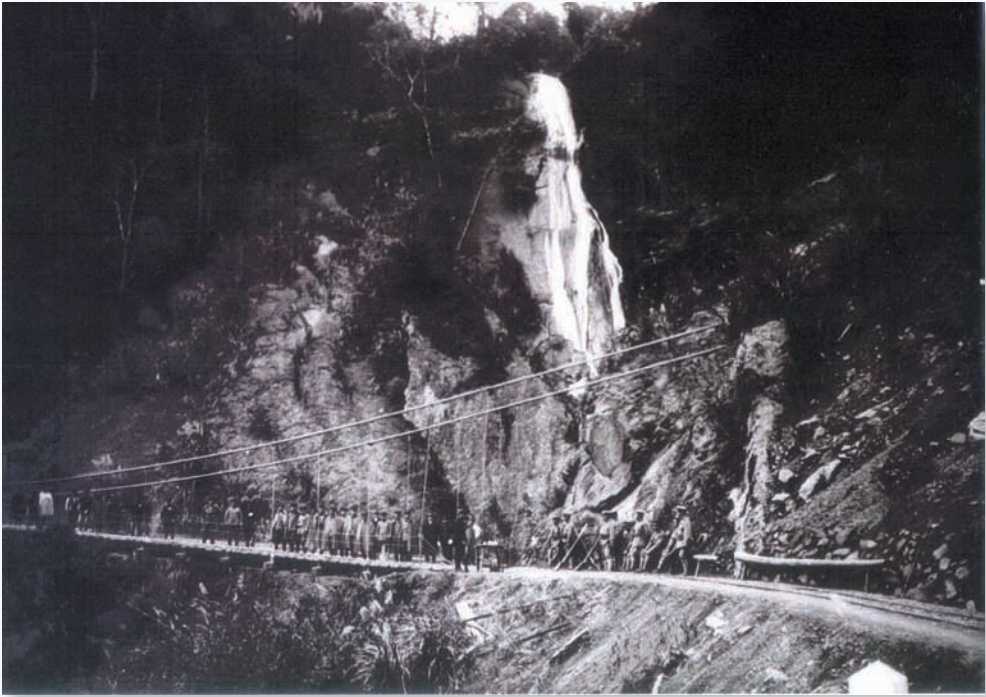
大崖在雪霧隧道的外側，岩壁如削，易落石，今已無法通行，攝影2014年11月



山月橋，即今榮華橋，1916年3月25日



榮華橋，攝影2014年7月



仙琴橋，即今台7線33K處，1916年3月25日



台7線33K處，為仙琴橋舊址，現今為新山月橋短橋，攝影2014年9月

前往巴壘。下午一點由高義蘭出發，下大崙崁溪，渡船到對岸，再登塔卡散社（今鷹山社），抵達拉拉溪時，冬天的太陽已下山，暮色瀰漫。晚上七點，從拉拉溪出發，火把照亮小道，往巴壘山走去。抵達巴壘山砲台，已晚上九點多了。

1912年12月14日

從海拔四千多尺的巴壘砲台遙望，非常開闊，俯視馬里可灣溪（今玉峰溪），周圍的山景一覽無遺。砲聲響徹雲霄，可看到右翼部隊旗幟隨著晨風飄搖。

日正當中時，離開巴壘山，走下砲台，來到當時攻打高岡群的舊本部遺跡。山川依然，萱原、佐澤部隊、其他巡查與軍隊駐紮的模樣彷彿出現眼前，不過現在都短草叢生，土塊堆滿地面，很難想像曾是昔日的本部所在。大津蕃務總長一時茫然不知所措，深覺今非昔比。¹²

敘述者餘霞樓以這段話做為結束。

¹² 同上，頁111。

2 山雨

說起北橫山區警備道路完成，日本皇族陸續到訪角板山，那是高梅花父親那一輩的事。



《角板山の一日》，薰風館發賣

薰風館

1910年5月25日，桃園廳長西美波建薰風館，作為大津蕃務總長的宿舍，亦是隘勇線前進行動中的住所，佐倉孫三(佐倉達山)寫了一篇「薰風館記」誌之。

廳長西君卜其巖角風光最佳之地，築一屋以為官民遊息之處，廣數十弓，皆以樟樹構之，柱楹也，牕櫳也，戶扉床机之屬，皆有樟氣，薰然襲人，誠天下之至寶，而人生之奇觀也。¹³

薰風館，是最早出現於角板山的官式宿泊設施。

13 たのむら生，〈角板山行(二)〉，《臺灣日日新報》，1912年6月11日，第4版。

貴賓館

1914年5月，角板山檜御殿(貴賓館)落成。這其實要溯自1912年的源起，該年3月11日，龜山理平太警視總長與高橋辰次郎工事部長、野村技師、森山技師至角板山，為次年(1913年)皇太子(大正)來臺灣行啟，將建行邸，進行勘察規劃。1913年8月11日，侍從武官西義一抵角板山，桃園廳長還在薰風閣前解說地形，當時後方的檜御殿還在建設中，次年終於落成，作為討蕃的紀念建築。8月12日，西義一抵高義蘭。8月13日，抵李嶼山。此後數日，巡視新竹山區各駐地。8月18日，抵新竹，繼續南下視察的行程。

1915年2月14日，侍從武官長內山小二郎至角板山視察。在薰風館前，由桃園廳長報告地形概要，此時貴賓館已完工落成。2月15日，內山小二郎抵巴壘。2月16日，經大曼鐵線橋，至李嶼山。2月17日，抵新竹，返台北。內山小二郎留下的照片可以看出桃宜橫斷線初關的樣貌，尤其高義蘭路段崖壁嶙峋，更見險峻，而巴壘鐵線橋與大曼鐵線橋剛剛完工。

林本源城

很巧地與此同時，1915年2月16日，瀛社與桃園吟社的詩人趁春節邀約同遊，亦有一次難得的大崙崁與角板山之旅，成員計顏國年、洪以南、許梓桑、林凌霜、李碩卿、周瑞碧、鄭永南、謝雪漁、簡朗山等9人。他們先至大崙崁，遊公園，看到附近殘存的林本源故居通議第的石門樓，還有圍繞的荒廢石牆，並訪萬基公司(桃園墾荒製腦事務所)。

略坐片刻，乃遊新設公園，憑高望遠，四面雲山，一溪煙水，風景甚麗。園接壤處，危牆一列，高丈許，苟添雉堞，當成一小縣城。磚灰剝蝕，

苔草縈迴，已云百年前物。石門樓上置一橫額，刻通議第三字。問何舊家，永南朗山二君交口相告，謂是板橋林本源故居。其祖自漳徙臺饒有冒險的精神，入居茲土，籠絡蕃族，力事墾荒，沃野半收掌中。致富之後，以蕃性難馴，其變不知何日，聚族於此，終非久計，乃擇新棲於板橋，而以此為辦事處。改隸以還，戍埃軍隊，假以為營。多年來未加修繕，屋宇坍塌過半，花木亦存無幾，是令人起今昔之感，然是其發祥之地也。¹⁴



大溪通議第

2月17日，顏國年、洪以南、謝雪漁一行人至角板山參訪貴賓館。

角板山，……自來內外官紳，渡臺視察遊歷者，靡不足履其疆，以考撫墾成效，且觀蕃族風俗，蕃山景色。而吾臺之人，除於是處墾荒製腦者外，到者殆稀。蓋跋涉頗艱，又有蕃界取締規則，非請許可不得往，遂厭其煩，而裹足不前也。¹⁵

有貴賓館一座，玄關塗以青色，土人稱為太子宮。云是今上天皇陛下為皇太子時，欲行幸臺灣，兼巡蕃界，特設以為行宮者，經費約需二十萬餘圓。然此說吾儕嚮所未聞，督府亦未曾發表其事，想傳說之誤也。一行思欲參觀，萬基公司員為請於駐在所警官，有巡查大崎誠氏出為前導。從旁門入，室內裝飾質朴，體制則和洋並建，頗為宏敞，材料純用檜樹，悉取無節目者。在室內一週，乃辭而出。¹⁶

14 雪，〈角板山遊記〉，《臺灣日日新報》，1915年3月2日，第6版。

15 雪，〈角板山遊記〉，《臺灣日日新報》，1915年2月23日，第6版。

16 雪，〈角板山遊記〉，《臺灣日日新報》，1915年3月8日，第4版。



大溪通議第(林本源城)，本照片攝影1906年



薰風館，亦即角板山宿泊所，1910年5月落成。本照片攝於1913年8月11日，右後方的貴賓館仍在建設中。



修築中の角板山檜御殿，亦即貴賓館，1913年8月11日



明説形地長廳園桃：對長官武ヲ於山板角

1915年2月14日，侍從武官長內山小二郎抵達角板山視察。在薰風館前，由桃園廳長報告地形概要



路道ノ近附ニライウカ

高義蘭附近道路，1915年2月15日



高義蘭輕便臺車停車場與附近的通電鐵絲網，1915年2月15日



巴望山下方的大曼鐵線橋(大曼吊橋)，1915年2月16日

這是日治時期，除了日人的記述文字之外，難得的一篇漢文遊記，也揭露出本島人其實很難進入蕃界，甚至少有漢文談及蕃界的諸般事務。

總督明石

1916年3月24日，川村景明檢閱使抵角板山視察軍隊防務。3月25日，抵巴壘。3月26日，抵李嶼山。3月27日，抵新竹。透過川村景明當年的寫真，無論是山月橋或仙琴橋，曾有浩浩蕩蕩的隊伍走過，山川栩栩如真，散發恍如隔世之感。

1917年3月底，桃宜橫斷線修補工程竣工之後，到底有誰走過呢？同年5月，早田文藏與佐佐木舜一從芄芄至池端，再至桃園，他們沿途採集標本，可視為最早的利用者。1917年夏天的颱風與冬天的寒害，造成作物歉收，致使1918年5月間在桃園山區發生悲慘的飢荒情形。1918年6月15-19日，島田彌市至角板山、高崗調查寒害饑饉實況，並調查當地野外可食植物的名錄，這是臺灣第一份民族植物研究的文獻。1918年9月16-21日，明石元二郎總督到桃宜山區視察，他從臺北至角板山，經巴壘至芄芄山，再至濁水、蘇澳，最後抵宜蘭，回返臺北。

明石元二郎總督是武官總督，他到山區視察，除了接見原住民，順便也慰問駐軍，了解軍事防務內容。很遺憾地，目前尚未發現明石總督這次視察的紀念寫真。這時的桃宜橫斷線到底經過哪些地點，從明石總督的隨行報導稍可看出昔時面影。這一次的視察，隨行有一位田中特派員，逐日將沿途所見，以〈總督支蕃界橫斷〉為題，發表於《臺灣日日新報》。

秋天吹著冷風，在裹著厚衣服的今天九月十六日，明石總督從臺北出發，橫越桃園蕃界角板山、巴壘、芄芄山的懸崖到宜蘭。同行者有井上、末松海陸兩副官、及石井秘書官、東參謀長、服部營林局長、那須憲兵隊長、

江口蕃務警視、殿村醫官、各技師、各單位長官、新聞記者等十五名。

早上八點五十五分，明石總督下了車，臺北火車站天空佈滿了雲，受到官民團體歡迎，總督向下村長官與各位歡迎者舉手答禮。富島臺北廳長、擔任警衛的本間、警務課長及官員的陪伴下、九點準時開車。九點四十八分到桃園，走到車站外面，搭乘臺車，朝大嵙崁出發。十點時到了大嵙崁，在中壢埤圳監督事務所下了臺車，停一會。再由山形技師詳細地報告工程狀況，吃些茶點，稍事休息。

（從大嵙崁）朝角板山邁進，這一天天氣晴朗，微風徐徐吹來、可欣賞郊外的野景。一行人的臺車，有二十余輛，以總督為中心，很有威風，在綠意充滿林間的道路行進的光景，更是壯觀。接近大嵙崁時，眼角下可看到如帶狀的大嵙崁溪，天氣晴朗，還有潺潺的水聲，傳到耳朵底下，氣氛一新。¹⁷

溪流旁的大嵙崁公園誘發了食慾，總督一行在此地午餐，於公園內的綠樹間稍事休息，然後坐上臺車開始巡行。一路上逼近懸岸，四周飄盪著原住民部落的氣氛。下午三點的時候到達警戒線，有幾位武裝的隘勇守衛。進入三井八結事業的區域，山中傾斜區有開墾茶園的痕跡。通過三井開墾的山野，到達楠仔警官派出所稍事休息，接著總督一行人坐上臺車，黃昏時分約六點時，到達角板山。列隊出迎的一群原住民小學生在前面引導，還有板尾中尉指揮的臺北聯隊兵一箇小隊及山本大尉率領在鄉軍人、在臺日本人、本島人向總督一行人點頭打招呼。總督徒步到三井樟腦館，接著視察教育所，擔任教員的巡查彈著手風琴，在場所有的人都唱和著日本國歌。然後總督來到貴賓館，在洋館裏面的庭院中、非常熱鬧的有著四百多位等待著歡迎總督的原住民。

17 田中特派員，〈總督の蕃界橫斷〉（第二報），《臺灣日日新報》，1918年9月17日，第3版。



角板山貴賓館(正面)，自建物右前方拍攝，左方為和館，右方為洋館，1914年5月落成



角板山貴賓館(背面)，自建物左後方拍攝，僅見洋館的部分，1915年2月14日



角板山鐵線橋，又名拉號鐵線橋、大崙崁第一鐵線橋，長度235公尺，寬度0.8公尺，1912年5月完成。

明石總督於十七日早上六點，從角板山出發。一行人都搭乘轎子，走下非常傾斜的山路，再步行走過大崙崁第一鐵線橋，經過斷崖駐在所，再到高坡駐在所，稍事休息後出發，也觀賞了附近的瀑布。到達高義蘭分遣所，午餐後接見蕃人三百名。¹⁸

當高坡溪注入大漢溪時，因地勢陡峭，數處硬岩阻水形成落差大的瀑布。下午一點半，明石總督出發，經過高義蘭，三點到巴壘鐵線橋，稍事休息後，登上巴壘山。明石總督並未從高義蘭渡溪，取道拉拉溪至巴壘山。他視察巴壘山砲台及分遣中隊後，六點半下山到巴壘駐在所住宿。

在巴壘山上的土塙家屋住了一晚的總督一行人，十八日早上七時半出發，每個人都用走的，走下陡峭的斜坡，渡過有著潺潺流水聲的塔曼溪，從那裏開始坐轎子。在和巴壘山砲臺相對的高地，爬上加野哈拉山於九點半到達設在高台的休息所。放眼望去，可看到高崗、基那吉、馬里可灣各部落的住居地。總督按圖索驥，詳細地聽取武藤、山之內、江口等人報告昔年激烈交戰的狀況。¹⁹

高崗即今三光、基那吉即今鎮西堡、馬里可灣即今玉峰。明石總督在早上十時沿著隘勇線，在西納列庫山(Sinaleku山，今復興尖山)山腰斷崖絕壁前行，順著一尺寬的山徑，幾次下轎，正午到達四寮(四稜)，午餐後稍事休息，沿著懸崖小徑，辛苦通過。二時半抵達記念當年的討蕃之戰，創下偵察大功的西村常輔中尉，並以其命名的西村合流點。總督與武藤廳長、山之內警務課長道別，並接受小松廳長、中田警務課長的帶領前導。

十八日下午三點自西村合流點出發，剛好遇上小雨。看這相當傾斜的山

18 同上，〈總督の蕃界橫斷〉(第五報)，《臺灣日日新報》，1918年9月19日，第3版。

19 同上，〈總督の蕃界橫斷〉(第八報)，《臺灣日日新報》，1918年9月21日，第3版。

坡，濕濕地讓人難以攀爬，連習慣地形的轎夫也互相大聲地叫著，配合行動。總算安全地於五點到達海拔五千六百尺的芄芄山，此時接近太陽下山，四周被晚霞包圍，有點看不清楚。²⁰

下午五時明石總督抵芄芄山警戒所，進入警察官宿舍安歇。

十九日七點總督一行人從芄芄山出發，通過樹葉茂盛的檜木林，向著明治四十二年（註：應為明治四十三年（1910））討蕃戰死的將官士兵及警官的記念碑合掌朝拜。八點半到達巴壑時、總督閣下眺望檜樹密林一會兒，密林裏漆黑一片。²¹

渡過宜蘭濁水溪（蘭陽溪），明石總督一行於十點到達濁水警戒所，吃完午飯後接見原住民311名、並分給他們禮品，再視察九芎湖堤防，晚上八點半到達蘇澳。

1918年9月19日，從蘇澳發出的紀行電報，最後一句是：

「在濁水，有原住民兒童獻上一頭鹿，總督很高興笑納。」²²

今昔行腳

1922年12月，入澤滲出版《生蕃國の今昔---附新竹蕃地行腳》。他記錄前一年（1921）8-11月踏勘蕃地情形，不僅寫到高坡、高坡神社、境駐在所（榮華隧道附近）、比亞外溫泉，也寫到鷹山坂、巴壑鐵線橋、高崗。他深入探訪，抵達新竹廳最深入的一稜分遣所，還有宜蘭廳最邊境的西村分遣所。相較歷來的視察記述與參訪紀行，他的觀察最為翔實。關於角板山的薰風閣

20 同上，〈總督の蕃界橫斷〉（第九報），《臺灣日日新報》，1918年9月21日，第3版。

21 同上，〈總督の蕃界橫斷〉（第十報），《臺灣日日新報》，1918年9月21日，第3版。

22 同上，〈總督の蕃界橫斷〉（第十一報），《臺灣日日新報》，1918年9月21日，第3版。

(薰風館)，他如此記載：

薰風閣是很有名的地方，且於臺灣總督府發行的「臺灣名勝舊蹟誌」內亦有記載，是令人嚮往的好去處，但其記事與風評卻很少，讓人大為訝異。1910年中隘勇線前進之際，被建造為大津蕃務總長的宿舍，作為隘勇線前進之戰鬥行動中的宿舍，經常成為美談。首先，寬九間半，深二間半。其他尚附有廚房、浴室等，建材皆為樟樹，室內時常飄逸著香氣，宛如薰風似的，因而命名為薰風閣。室內有四間八塊榻榻米大。皆附有地板間，四面牆壁鑲著木板，屋頂為土瓦片，為一般的平房建築。不過日久屋頂遭受春風秋雨寒霜的破壞，瓦片已破損不堪，從室內破損的天花板可透視藍天。雨天則全部的榻榻米會受雨淋濕，真的破損不堪啊！

薰風閣，實際上不怎麼雄偉。庭院前方有大嵙崁溪，迂迴曲折的溪流打在岩石上。前方可對望枕頭山，還有那如沐浴後涼爽的夜晚，這些都是與夏天有關的避暑景色。另一方面，山櫻、石楠、梧桐等樹木使滿山洋溢著春意。角板山薰風閣具有生命力的地方，就是在於春、夏等二季。²³

薰風館的樟木建材其實是誤載，這棟建物是檜木構築。

要來角板山的人須先到「大溪郡役所」，申請蕃地入山許可，取得入山許可證，一般申請手續簡便，馬上就可取得。但是以營利為目的之商人欲入山者，則須受嚴格的審查，如只是一般的「蕃地觀摩」，則手續不會這麼麻煩。即使是以營利為目的，表面上的手續仍是一樣。如未受許可之民間戲班、說書相聲等，通常警察會來關照一下，不過他們結果還是若無其事地入山。如此一來，郡役所仍是非常歡迎，經由鎮長或課長出證明，給予特別待遇入山，讓他們行走原住民部落，賺錢滿載而歸。關於角板山的貴賓館，入澤滲

23 入澤滲，《生蕃國の今昔---附新竹蕃地行腳》，臺北：臺灣蕃界研究會，1922，頁31。

這樣說：

嚮往「角板山見物(角板山觀光)」的客人，都是中層階級以上的人，大部分為知名人士。當然，他們皆受到郡役所的特別待遇。到角板山的客人，會住宿於薰風閣與貴賓館。不過能入住貴賓館者，皆為上流社會人士，通常也能入住薰風閣。除此之外，未受郡役所的特別待遇之商人，則非其客人，不能入住薰風閣或貴賓館。那麼，他們只好入住臺北旅館。臺北旅館的名稱叫天晴，為一平地的木造旅店，極其簡陋。不過，住宿一夜仍需二日圓。²⁴

8月24日，深入至四稜分遣所與一稜分遣所入澤滲寫下他的感想：

從四稜到一稜之間，有三稜、突稜、二稜等分遣所及幾十個隘寮，除突稜之外，其他都是廢寮，突稜與一稜有幾位警員駐守。從四稜到一稜，約有7千尺，其中有突稜分遣所。此深山幽谷當中，僅由幾位警員駐守，實在可悲呀！內地人的妻子，沒有人願離開小城分遣所，到此一偏僻地方。一稜分遣所，為新竹州管轄區的最遠處所，距大溪郡役所約25里。一稜完全是隔世的蕃山，整年與野獸叫聲、山谷溪流等為友度日。此線以李嶼山為起點，從田勝山、Kawairan(高義蘭)、Takasan(鷹山)、拉拉溪、Baron(巴塢)、萱原到一稜之線，為舊線之隘勇線，是1910年所鋪設的。此線將面臨廢線，所以鐵絲、建築物等不再進行修補，維持現狀。²⁵

最後他走到西村分遣所，那裏是溪流的底層，如同袋子的底部。不論從左右前後看也好，皆是極為突出聳立之山岩。周圍都是千年的密林交錯，不見天日，晝間亦昏暗。冬天滿山積雪，極為寒冷。夏天涼爽，是避暑勝地。溪流如同自然的冰箱，山間的溪風，勝過電扇的涼風。

24 同上，頁32。

25 同上，頁68。

位於一稜之後的分遣所為西村分遣所，屬臺北州宜蘭郡的管轄，為舊宜蘭廳之最偏僻的分遣所。此處為警員沉迷酒色行為不良者，受懲戒而被調職流放之所在地，設有拘留所。距離平地約5千多尺，需翻山越嶺才能抵達。此地為1910年攻打高崗群時，被派遣去偵察敵情的西村中尉，踏到警察隊的地雷而失去一條腿之處所。當時，西村中尉於此處對隨從驚叫說「把腳拿過來」！此處所建造之分遣所，因而稱為西村分遣所。前進攻打當時，稱為西村合流點。²⁶

西村分遣所的建築物，寬6間，深5間，中央為辦公室左右隔間為巡查的宿舍。皆為8疊加4疊半的榻榻米寬。建築物將於最近完工，為高級檜木、純平地式的構造，屋頂亦使用檜木板建造。

西村分遣所被稱為拘留所，是以前的情形，現在為渡邊熊次先生及攜帶妻子的一名巡查在此服務，那名巡查有孩子。而渡邊先生尚無小孩，其妻子還是保持那麼豔麗。²⁷

對於當時宜蘭廳管轄最邊境的這個分遣所，入澤滲最後如此補述。

道路改修

1921年8-11月，入澤滲踏勘新竹蕃地。從角板山至高義蘭走的是新道（新隘勇線），從高義蘭至巴塑山砲臺，再至舊塔曼溪分遣所、萱原警戒所、四稜分遣所、一稜分遣所、西村分遣所，走的是舊道（舊隘勇線）。就在這一年的12月3日至次年（1922）的1月30日，圓山西村道路改修，工費12521日圓。1922年5月13日，在臺北州的圓山西村道路，新設歧路、小林、瀧上、

²⁶ 同上，頁68。

²⁷ 同上，頁69。

池端、田丸、源(後改回西村)駐在所。5月14日，在新竹州的角板山至三星道路，新設ソロ(今蘇樂)駐在所。這時的桃宜橫斷線分由二段道路銜接：角板山至三星道路，從角板山出發，經高坡、高義蘭、蘇樂、塔曼溪，不遶上庫魯山，而是沿著山腰，逕抵四稜、再至一稜駐在所，至州界，長度11里18町(44.8公里)，然後接上圓山西村道路，自源駐在所出發，不遶上大內臺、芄芄山，而是經田丸到池端，續往瀧上、小林，下至芄芄(今英士)，再抵圓山，長度6里34町(27.1公里)。此時的圓山，已向北延伸至今牛鬥橋西端的地點。這時的路線才完全擺脫軍用道路的樣貌，成為真正的警備道路，不再取道稜線，陡昇陡降，而是順沿山坡而行，平緩起伏，走來較為輕鬆，總長71.9公里。今日北橫公路從角板山至池端的路線，在此階段大致成形，這同時也是1958年勘測北橫公路，預計開鑿的路線。

1925年6月1-2日，秩父宮殿下至角板山參訪，曾於八結隧道上方山嶺停留，該地成為名勝「宮の台」，這是第一次有日本皇族至角板山，從此使該地聲名遠播。秩父宮雍仁親王為大正天皇的第二皇子，昭和天皇的弟弟。1926年，三井合名會社在水流東(今三民)興建新式機械製茶工廠(角板山工場)。1927年8月，大溪與角板山均入選為臺灣八景十二勝的十二勝之中。

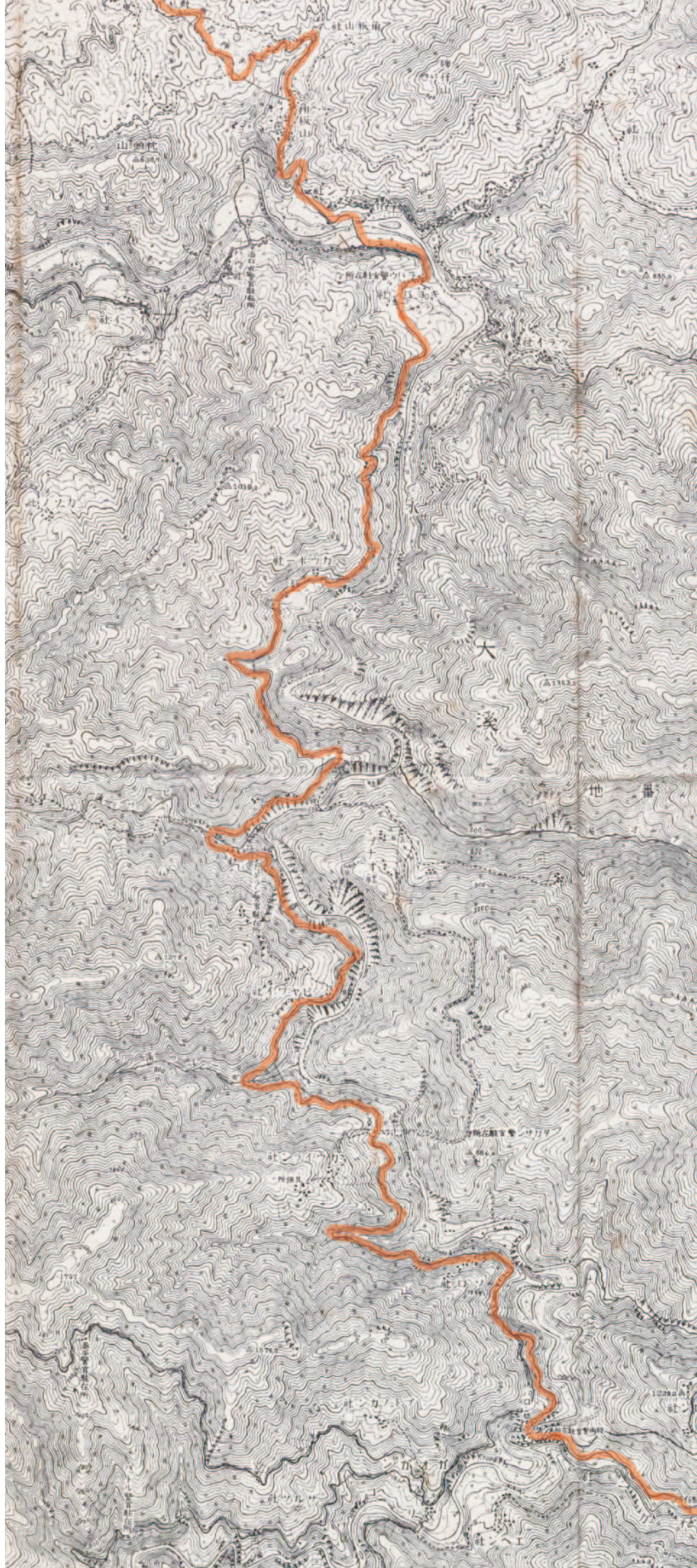
雨中巡視

1927年11月23日至12月1日，增田秀吉警務部長一行從宜蘭經芄芄，抵巴壘，再至烏來。筆名刈谷生的敘述者一同隨行，並將沿途見聞，以〈雨に降られつゝ蕃界を巡る〉為題，發表於同年12月14-23日的《臺灣日日新報》。

芄芄現在已有六甲四分之水田。本年因為其中的九成遭受水害，受了損失。但是還有收穫一百九十九石八斗的米。養豬方面，以前是有迷信，不喜

問路北橫

圖名〈角板山〉，1934-1935年測量，1936年5月印刷發行。圖線標示為1922年道路改修之後，新竹州角板山三星道路的行經路線



歡畜養。近年捨棄迷信，飼有四十一頭豬。雞也養了二百八十隻左右，並且都努力在繁殖。養蠶方面由大正十二年開始，有美麗的桑樹園，亦有種植桐樹。²⁸

這時路況已大為改善，原先的軍用道路已廢，走的是圓山西村道路，經過歧路、小林、瀧上、池端、田丸、西村駐在所，再由大曼鐵線橋直上，至巴壘山，再經林望眼至烏來。

濁水、芄芄、巴壘等地方，本來是有許多瘧疾的，從1926年開始有計畫實行防治後，達到有效的遏止。冒著降下來的山雨，一行人向小林急走。雨量不斷增大，可聽見芄芄溪的流水聲由遠處傳來。

「又被今早的天氣騙了，中午開始降下的山雨。」

對山中天氣非常失望的理蕃課長瀨野尾，很憤慨地作了詩句。

左手邊可看到旗山、漆崎山、芄芄山並排在一起。旗山是明治四十三年隘勇線前進當時，奧村大佐所率聯隊的本部地點。在芄芄山附近，當時的激戰地上，是軍隊、巡查、隘勇與原住民苦戰的地方。有一百五十人的英魂和三百六十餘傷者的血淚染在此處。現在，由此處地下陸續挖出白骨、兵糧、彈藥等。在附近的老檜樹上，也殘留著彈痕。漆崎山是當時的勇將，漆崎大尉。在損失眾多兵士後，帶領僅剩數名的部下佔領此處。為了嘉賞其功勳，將此山命名為漆崎山。²⁹

警務部長一行人一邊緬懷，一邊走下寂寞的山路。芄芄溪的流水，從漆崎山直落下數百公尺，成為飛天大瀑布。有大小二個飛瀑。附近的人都稱之

28 刈谷生，〈雨に降られつゝ蕃界を巡る〉（六），《臺灣日日新報》，1927年12月14日，第3版。

29 同上。

為親子瀑布或夫婦瀑布，事實上是沒有名字的瀑布。在知道是無名的瀑布後，警務部長一行人為了紀念，想取個名字。叫做小林瀑布，還是山彥瀑布好呢？各自頻頻主張，卻找不出一個好的名稱。大家於是拜託橫山郡守及增田警務部長命名。

邊走邊沉思的增田警務部長提議，「就稱之為『呼朋引伴的瀑布』吧！」除了俠骨的攝影師末吉巡查反對外，其餘全數通過。一邊走路，一邊沉思的橫山郡守不久後也作了一首詩：

「瀑布的聲音，像呼朋引伴的秋天山路。」

「瀑布的聲音，像呼朋引伴的秋山。」

呼朋引伴的話，像紅葉飄散的聲音。在古戰場的舊地懷念瀑布。解除行旅裝備的一行人眺望著降下蕃山的雨，忘卻了艱辛的雨中山路旅程。³⁰

第二天，11月27日，天氣看來不容易放晴的樣子。在雨中沿著瀑布到達駐在所。原來無名的瀑布，現在叫做呼朋引伴的瀑布。

從瀑布的上面走32丁步左右，右手邊的路上即是大正駐在所。在海拔3,300尺(1,000公尺)的地方是要害之地。溫度華氏最高87度，最低38度。隔著溪流，左手邊可看見屹立的巴壘山的檜木林，從旁邊的小道進去，可走到長崎合流點。合流點是鄉勇線前進當時，分隊長長崎警部補佔領及露營的地方。有一天夜裏，被偷偷摸摸進來的敵蕃偷去數十發彈藥之地。再往前走，遇到分歧路，是蕃路和本道合流之地。再從小林開始，步行抵達池端駐在所，在此用餐。

30 同上，〈雨に降られつゝ蕃界を巡る〉(七)，《臺灣日日新報》，1927年12月16日，第3版。

池端是羅東郡最高的駐在所，地點在三千八百尺的地方，溫度最高華氏八十度，最低華氏三十度。沿大曼山道走去的話，左邊大約周圍十丁左右的地方，有個很大的古池塘，保持著自然原貌。茂盛的樹林草木映在睡著了的水面上，也可看到一些鹿的足跡。古池是圓形的，俗名日之丸池，增田部長建議命名為鹿鳴池或妻戀池。

從池端前行，終於走到東西臺灣山脈的最低分水嶺，羅東郡在這兒立了一支路標寫著：東行為芄芄溪，流至東部海岸；西行為塔曼溪，注入北部海岸。不久，路旁遇一新築的無緣塚，有一枚三尺高的尖石，刻著招魂碑三字。這是去年十月道路改修時，意外掘出八、九人的骸骨與陸軍徽章鈕扣，研判為1910年攻打高崗群殉難的無名將士，遂收容於此。³¹

走過野草茂盛的田丸合流點，一邊穿過樹林，到達幽谷。左邊走下幾十個山橋之後，遠遠地可看到，在霧中的西村駐在所浮現雨中，使得疲倦旅程中的一行人欣喜雀躍不已。橫山郡守又做了一首詩：

「山中的駐在所，在霧中，踏著落葉。」

一行人到達西村合流點，是下午三點左右，當晚住宿於此。

西村從地形上來說應屬於新竹州。到大正十二年為止皆為新竹州管轄。大正十二年之後，在行政上劃歸臺北州羅東郡。此地是當年隘勇線前進攻打隊的西村中尉發現，並作為堅固的要塞。西村中尉在此後方踏到自軍的地雷而死。原來的西村駐所在溪底附近，現移至西納列庫山（今復興尖山）山腰，靠近溪源的稜線上，更確定是屬於新竹州境的地方，附近有名的是肖楠木。³²

31 同上，〈雨に降られつ、蕃界を巡る〉（八），《臺灣日日新報》，1927年12月18日，第3版。

32 同上，〈雨に降られつ、蕃界を巡る〉（九），《臺灣日日新報》，1927年12月19日，第3版。

第二天，天亮了。走進新竹州的地界，新竹州的山道是較寬廣的路，不愧是理蕃州的道路，走起來很舒服。離開人煙幾十里的旅程，沒有些微的恐懼，如走平地一樣的安心，這是駐在所巡查的勞苦所賜，想到這兒就有無限的感慨。

過了西村駐在所，再經短隧道，抵達一座無名的長吊橋，增田部長名為行會橋(紅檜橋)，但看周圍景緻，實應稱為幽翠橋。細雨中到了四稜，沿線的路旁栽種了桑、樟的行道樹，不知不覺通過庫魯社，於十一時抵萱原。³³

從塔曼山流出的塔曼溪是巴壘、西那列庫兩座山的分界。作為分界的塔曼溪合流的地方是大曼鐵線橋。山腳下有著激烈的水流，刻劃出斷崖，產生奇石與奇景。闊葉樹與老檜木交叉，紅葉相映，成為天下第一的絕景。

被蕃界的美景著迷，突然下起雨來，一行人趕到塔曼溪駐在所午餐。這時是二十八日，正午十二點。駐在所和合流點附近的巴壘山稜線景色美麗，如遊仙境一般。在充滿秋天氣息的塔曼溪合流點流連忘返。³⁴

從芴芴溪上來，沿著1922年改修後的路線，警務部長一行經過小林、灌上、大正到池端，道路較平順，也新設了駐在所。從池端沿新道，依次經過田丸(田丸合流點的西方)、西村(西村合流點上方)、四稜(四稜分遣所的西方)，再至萱原(並非隘勇線舊道的萱原)，抵大曼鐵線橋，過塔曼溪駐在所。健腳的增田警務部長發揮了他的本領，沿著六十餘度的稜線行走，直取捷徑至巴壘社、巴壘山，最後往烏來而去。

33 同上，〈雨に降られつゝ蕃界を巡る〉(十)，《臺灣日日新報》，1927年12月21日，第3版。

34 同上，〈雨に降られつゝ蕃界を巡る〉(十一)，《臺灣日日新報》，1927年12月23日，第3版。

自力更生

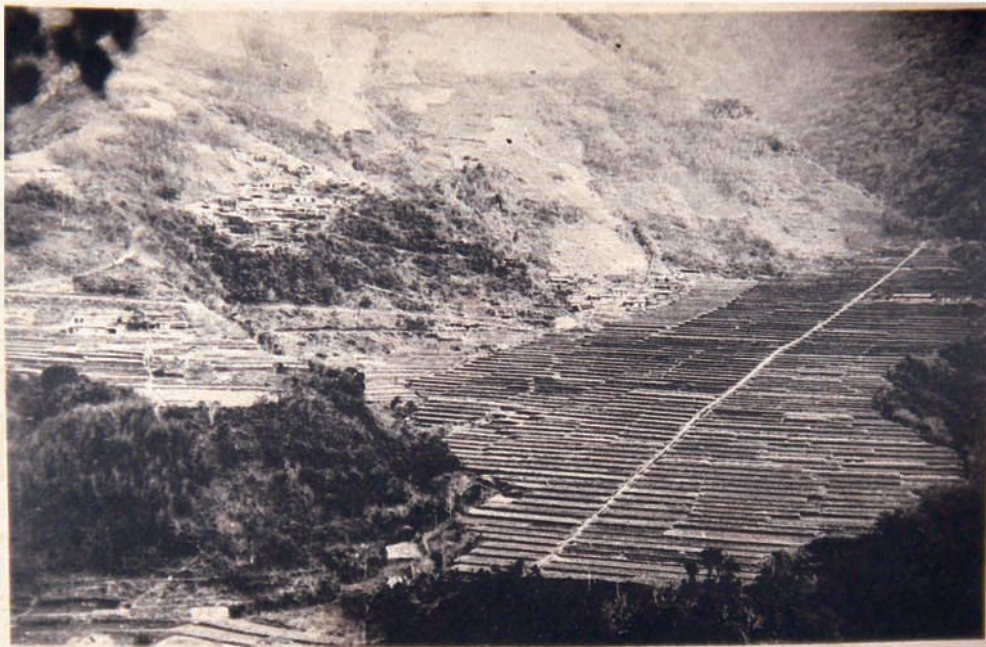
增田警務部長走過桃宜山區，此後有甚麼重要事件在這裡發生嗎？

1929年7月，鹿野忠雄從芄芄至角板山，但詳細行程與停留地點至今仍不很清楚。1931年9月19日，佐久間總督追懷紀念碑揭幕式在角板山舉行。

1932年7月，日本首相齋藤實倡導「自力更生」，作為施政目標，台灣隨之積極推行。遍及內務、商工、農林、交通各部門。主要在農村、中小企業推展，水稻耕作亦屬其一，希望達到自給自足也。新竹州在全島的蕃地水田面積向來居首位，產量亦最高。溪口台地、爺亨台地均積極建設水圳，拓展水田的稻作事業。1934年，霞雲村志繼部落設立「自力更生之碑」（定耕階段紀念碑），更具有極高的象徵意義，宣告原住民部落已從漁獵游墾階段，進入定居與水田定耕的完成。



自力更生之碑，1934年立。紀念水圳完成，開始栽種水稻，部落進入定耕階段，此碑位於志繼部落外面的小丘上，攝影2014年7月



高砂族の水田 (大溪郡蕃地エヘ社)

爺亨梯田，氣勢壯觀，為原住民定耕水田的代表，攝影2014年7月



爺亭梯田，現已栽種水蜜桃、梨與甜柿，攝影2014年11月

最後的光線

1931年7-8月，宮本延人至大崙崁溪上游採訪口述的系譜資料，8月2日至合脗社(今合流)，8月3日至宇內社(今小烏來)、義興社，8月6日至爺亨社，8月7日至武道能敢社(今三光)，8月8日至卡拉社、庫魯社，8月9日至嘎拉賀社。1932年4月，宮本延人再次進行採訪，4月8日至芄芄社(今英士村)，4月9日至松羅社，4月11日至塔卡散社(今鷹山社)。1935年，移川子之藏、宮本延人、馬淵東一將5年來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》，這部劃時代的紀念性大作，建構各族各群的其起源、離合聚散的路徑、移動的關係，並獲得帝國學士院賞。

1934年8月12日，中川健藏總督至太平山巡視。早上從羅東搭乘森林鐵路至土場，卻因數日前的颱風將濁水至土場的鐵軌沖壞掩埋，無法通行。中川健藏總督臨時在濁水下車，改乘轎子，並繞至芄芄教育所，留下數幀意外的照片。

1938年8月15日，角板山祠鎮座式；8月16日，高坡祠鎮座式；8月17日，高崗祠鎮座式，這是桃宜山區原住民部落設立神社的日子。1941年8月，大溪至角板山自動車路修建，八結隧道(舊百吉隧道)開鑿，預計2年完成。屆時臺車軌道撤廢，內定轉賣臺灣電力會社，作為新竹州內電源開發時利用。

1942年9月28日，長谷川清總督至角板山視察。他的隊伍從大溪進入，經過頭寮，只見台車伏魚貫前進，當然望見水流東的三井茶葉工場。到了角板山，進入貴賓館休息。9月29日，還有百步蛇的剝皮秀等他觀賞，這可是當時最具特色的原鄉工藝體驗活動。長谷川清總督此次的視察看似輕鬆，但已是戰爭的緊繃狀態，鏡頭下的風光與人物襯著落日最後的光線，有種黯淡消沉的感覺。1944年，八結隧道打通，為人行、防空、疏散專用隧道，已近二次大戰的尾聲了。



日東紅茶廣告，喝紅茶是時髦女性的最愛，三井物產株式會社發售



2013年12月，大溪老茶廠（原水流東三井製茶工場）重新改造並營運



水流東的三井製茶工場，1942年9月28日



水流東的三井製茶工場，今為臺灣農林公司大溪老茶廠，位於三民附近，2013年12月重新改造並營運，攝影2014年2月



中川健藏總督至濁水，再至太平山視察，1934年8月12日



中川健藏總督至芄芄教育所視察，1934年8月12日



頭寮宮ノ台間ノ途上

長谷川清總督一行的臺車前進，頭寮往宮の臺途中，1942年9月28日



皮剝

在角板山的百步蛇剝皮秀，眾人圍觀拍照。帳棚下著白色官服，左胸配有勳章，右手拿香煙為長谷川清總督，1942年9月29日

3

壽山旅社



《新竹大溪至羅東三星公路踏勘報告書》，1950年

問路北橫

說起北橫公路，從大溪角板山路的義務勞動、運材卡車路的修建，還有先期勘測與正式測量，開工典禮到完工通車，那是高梅花這一輩的事。

公路初勘

《新竹大溪、羅東三星公路踏勘報告書》是一本藍曬的報告書，非常特殊的寶藍色頁面，字是手寫的，黑白照片一張張貼上，純手工製作，最右側打了四個洞，再以二條深藍緞帶扎緊成冊，幾乎可說海內孤本，卻奇蹟般倖存下來。它在等待，問路北橫。

這本踏勘報告的參加者是：公路局第四區工程處主任工程司孫源楷、幫工程司林伯杰、工務員杜崇實、監工員蘇文德、姚立本，測工及校工各二名，於1950年7月下旬出發，迄8月中旬勘竣。這本踏勘報告將日治時期的

巴壘寫成巴龍，而日治時期的芄芄寫成梵梵。沿途到底發生甚麼，現在只能從照片揣測，色彩是黑白，心情看來還不錯，至於沿途點滴沒有留下文字敘及，日後更是無法回到過去了。

大溪至角板山段，由大溪鎮南行至頭寮約6公里，已有公路路寬6公尺有餘，汽車暢通無阻，路旁尚敷設臺車輕軌，直達角板山交通便利。由頭寮東南行至八結亦6公里，日治時代曾築有公路。惟此段須穿越一隧道，距八結約1公里有餘，俗稱八結隧道，峒身全長370公尺，原計畫隧道高寬各4.5公尺，日人於1941年開鑿此峒大部完成，嗣以戰事影響，工程停頓，致峒內尚有三處以木架臨時支撐，寬高各2公尺，維持臺車交通。隧道出口外，須跨越小河溪兩次，現用木柱搭架便橋，橋長各15公尺。此段路基完好如初，坡度平順，曲線亦合標準。³⁵

由八結改折東北行4公里至水流東，路線稍有彎曲，路基敷設臺車輕軌，將來須局部加寬，始可通行汽車。水流東為山地溪口之門戶，設有入山檢查所。在街市西端跨越木橋一座，長18公尺，此橋載重不足須加改造。由水流東東南行6公里至角板山，盡屬山巒地帶，大部路線迂緩上坡，路幅寬約2公尺，土多石少稍事加寬或局部改線修整，工程尚屬簡易。總計由大溪鎮至角板山共長22公里，已通車地段6公里，已具公路規模者又6公里，待徹底修整者僅10公里。

角板山海拔為470公尺，由此地沿日人原築小路下山南行，其開始一小段坡度太大，已超過百分之十，且於3公里處降至河底，並須跨淡水河（今大漢溪）一次，現有人行吊橋共長235公尺，人行其上搖擺不定，且該橋北端彎急坡陡，據角板山鄉公所黃技士游亮陪同勘查時指告，由角板山村北之神社

35 公路局第四區工程處編製，《新竹大溪、羅東三星公路踏勘報告書》，蘇澳：公路局第四區工程處，1950，頁3-4。

附近沿東南山溝行，跨過小溪，復沿山邊展緩繞抵淡水河邊（今大漢溪邊），在拉號警官駐在所建橋過河，則橋長既可縮短至120公尺，坡度亦可改善平易。³⁶

此後，改溯淡水河左岸（今大漢溪左岸），仍沿人行路繼續南行約5公里至高坡，路線平坦寬約3公尺左右，兩旁樟樹成行，改築公路極為簡易。

由高坡再沿人行路南行4公里，穿過隧道1座，峒長60公尺，峒寬2.2公尺，峒高3公尺，石質極佳，擴大開鑿輕而易舉。³⁷

故自高坡起改築公路，不必提高路線，避免隧道，蓋改線挖石較多反不經濟。由此隧道沿河灣山邊，向右側繞一巨彎至比野瓦，須跨越吊橋計長60公尺，目前該橋僅可行人。由比野瓦再南行，沿山邊繞一巨彎至高義蘭，一路均甚平坦，雖有急彎數處，略為加寬即可行車。總計角板山至高義蘭共22.5公里。

高義蘭設有山地檢查所，由此東南行1公里，隨山勢及河道向右側繞一巨彎，繼續向東南行至巴龍吊橋。由高義蘭至此共長7公里，路線及坡度甚佳。

以往日治時代可通牛車之巴龍吊橋，為1914年日人所建，橋長170公尺，橋寬2公尺，橋之南端曾鑿有隧道1座，峒長58公尺，高3.2公尺，寬2.2公尺，石質尚佳，並無漏水痕跡，擴大峒深當無困難。³⁸

過橋穿峒後向東南沿河左側行經稜角，越大曼吊橋後，再改折南行而抵萱原（今台7線52K+300）。

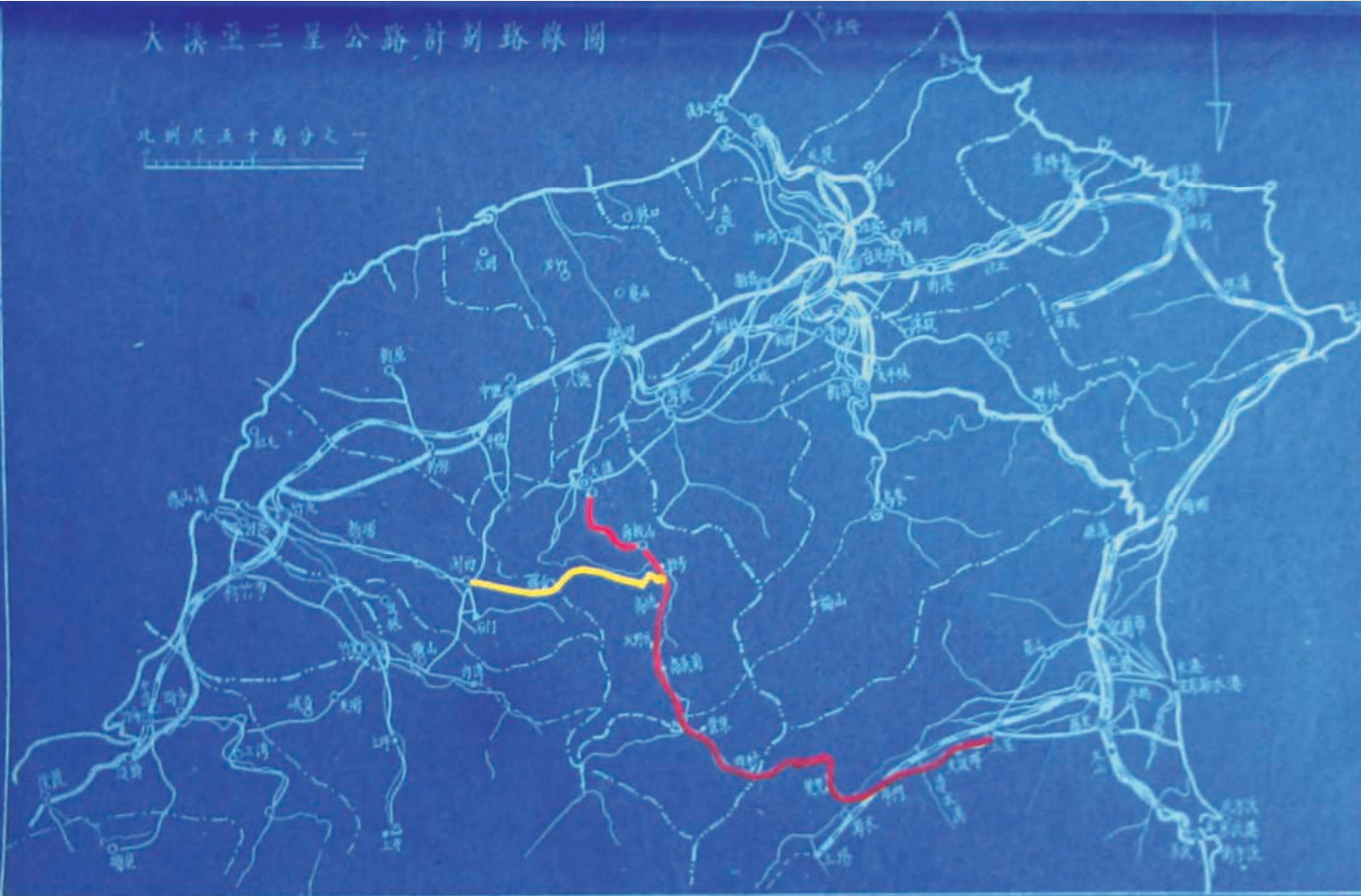
36 同上，頁5-6。

37 同上，頁6。

38 同上，頁7。

大溪至三星公路計劃路線圖

比例尺五十分之一



大溪至三星公路計劃路線圖，1949年

大曼吊橋跨越淡水河上游支流，故過橋後仍溯河之左側而上，橋長90公尺，寬1.5公尺，橋之東端山坡岩石風化坍塌毀80公尺，下臨深澗約50公尺，人經此處蛇行而過，至為危險。³⁹

由巴龍吊橋至萱原共6公里，路幅約1-2公尺不等，坡度仍甚平順，為地質大部均屬堅石。萱原在日治時代設有警察駐在所，目前四壁皆空，所幸尚餘屋頂可避雨而已。總計本段由高義蘭至萱原共長13公里。由萱原東南行約2公里，改折東北行經四稜，再東行至西村。

西村，是地為臺北新竹兩縣交界處，原有警官駐在所房舍已凋敝不堪，蘆葦叢生，倍感荒蕪。萱原至四稜間坍塌方兩處，目前行人已屬勉強，距西村約半公里有吊橋1座，長180公尺，寬僅8公尺，橋板大部損毀已不能行人，此橋距溝底深達70公尺，修整公路時路線可向山溝內側繞行，俾減橋長。⁴⁰

由西村東北行經田丸，逐漸爬升至分水嶺，距萱原11公里，拔海1170公尺，為全線最高點。再次水流東之西方，分馳於臺北及新竹兩縣境內，田丸有木橋1座長40公尺，現已損毀，必須重建。由分水嶺東行經池端、大正因河谷狹窄，路線則沿梵梵溪左側山腰彎曲前進，至小林忽又轉折東南行，而抵梵梵，計長17公里，拔海已降至430公尺矣。

分水嶺至梵梵間有吊橋三座，跨度為60公尺一處，90公尺一處，30公尺一處，均已損毀不能通過，目前行人改由梵梵小林間下山，跨梵梵溪，再爬梵梵大山繞道而行。⁴¹

總計本段由萱原至梵梵共長28公里，路線彎曲。由梵梵出梵梵溪，改沿

39 同上，頁7-8。

40 同上，頁8-9。

41 同上，頁9-10。

濁水溪左側折向東北，行至牛鬥對岸之圓山，為濁水溪河谷最窄之處。

原設吊橋長200公尺，寬1.5公尺，高25公尺，橋之兩端面臨懸崖，無路可通，故西端已鑿峒50公尺，東端鑿峒30公尺，銜接道路。峒寬1.5公尺，高2.2公尺，穿過東峒後，即繞抵牛鬥。⁴²

梵梵至三星共長18.5公里，此段圓山橋西端山坡坍方數處，原有人行路現已無跡可尋，加以圓山橋及清水溪橋必須重建，又牛鬥至天送埤一段亦須開闢新路，故此段工程稍感艱鉅。

吊橋

吊橋9座。

- 1.角板山吊橋，長度235公尺，寬度0.8公尺，高度25公尺，1912年5月竣工。
- 2.仙月吊橋，長度60公尺，寬度2公尺，高度30公尺，1912年5月竣工。
- 3.巴龍吊橋，長度170公尺，寬度2公尺，高度90公尺，1914年10月竣工。
- 4.大曼吊橋，長度90公尺，寬度1.5公尺，高度30公尺，1914年12月竣工。
- 5.西村吊橋，長度180公尺，寬度0.8公尺，高度70公尺。
- 6-8.分水嶺至梵梵間吊橋(3座)，長度各為60尺、90公尺、30公尺。
- 9.圓山吊橋，長度200公尺，寬度1.5公尺，高度25公尺，1907年竣工。

⁴² 同上，頁10。



角板山吊橋(鐵線橋)全貌，共長235公尺。接連這11張照片貼在藍晒圖紙上面，攝於1950年8月



角板山吊橋(鐵線橋)北端正面



巴龍吊橋(鐵線橋)全貌，計長170公尺



巴龍隧道東洞口



大曼吊橋西端，正面損壞情形



荒蕪之萱原，夜宿該地



西村吊橋全貌，已損壞不能行人



西村隧道東峒口



前日人池端警官駐在所淒涼情景，夜宿該地



芄芄社清晨出發，正中央為孫源楷



清水至天送埤間，涉清水溪情形
清水至天送埤間，涉清水溪情形，左二為孫源楷

上述仙月吊橋原名山月吊橋，現為榮華橋。距離仙月吊橋300公尺附近，原有一座仙琴吊橋，已損毀，設有木橋一座，長度16公尺。

隧道

隧道6座。

1. 八結隧道，長度370公尺，寬度4.5公尺，高度4.5公尺。
2. 角板山附近隧道（今榮華隧道），長度60公尺，寬度2.2公尺，高度3公尺。
3. 巴龍吊橋東端隧道（巴龍隧道），長度58公尺，寬度2.2公尺，高度3.2公尺。
4. 西村吊橋東端隧道（西村隧道），長度15公尺，寬度2公尺，高度2.5公尺。
- 5-6. 圓山吊橋兩端，長度各為150公尺、30公尺，寬度均為1.5公尺，高度均為2.2公尺。

上述角板山附近隧道，現為榮華隧道。除八結隧道須擇要襯砌外，其餘五座石質甚佳，開鑿擴大，石方既少，施工亦無困難。八結隧道原設計高寬各4.5公尺，日人開鑿此峒已大部完成。惟峒頂一部份漏水，且峒內支撐木架三處，寬高各2公尺，共長70公尺，有礙行車，需全部拆除，擬擇要加築襯砌共100公尺。

日治時代為理蕃計，曾於1912年起，由大溪東向角板山籌築公路，修至八結因故停頓。然日人仍於1939修通此段人行道路，穿峒架橋，耗費鉅款，在所不惜，此路之重要性可見一斑。茲者政府飭令踏勘此線，並計畫修整公

路以利交通，尤具遠見。一俟公路修竣，則本省北部地區交通可逕由西部，於4小時內橫斷飛馳東部，便利行旅。……日治時代，每年沿此路演習行軍一次，一日夜可由西部穿抵東部。而今路坍橋毀，已有數處不能通過，改道而行必須爬山越嶺，強健腿快之人亦須行程5日，且沿線村舍傾圮荒蕪，滿目淒涼，山頂缺水已感困難，食宿更成問題。⁴³

孫源楷以這段話作為戰後第一次北橫踏勘的結尾。他提到公路修竣，可逕由西部，於4小時內橫斷飛馳東部。今日看來，即使路面改善，車輛性能提昇，從大溪出發4小時內馳至梵梵，還是不容易也。

還有一點弄不明白，這一次的踏勘照片依報告順序而排列，亦即從角板山以迄三星，但照片看來卻怪怪的，隊員的行進方向總是不太對，彷彿一直跟在後面拍照，總是掉隊。孫源楷終於在回憶錄寫出：

三十九年七月間，正當四區同人聚精會神，研討如何徹底改善蘇花公路，俾期一勞永逸之際，公路局忽命令組踏勘隊，查勘大溪鎮經角板山至羅東三星一段路線，並編估施工計畫及概算呈核。此係臨時性的特殊任務，為明瞭底蘊，我於七月二十一日由蘇澳去臺北路局請事機宜，索取草圖參考；當決定；(1)七月二十五日由蘇澳出發，以羅東為起點，經三星，天送埤，角板山，大溪，至桃園為終點。(2)參加工作人員為四區主任工程司孫源楷，幫工程司林柏杰，工務員杜崇實，監工員蘇文德、姚立本(冬風)等及測工技工各二名。我們按照既定日期出發：隨身攜帶，手水平儀，氣壓溫度表，羅盤儀，皮尺花桿，計時表，望遠鏡等用具，依照局定方針，一路推進，迄至八月中旬，順利勘竣，完成任務。⁴⁴

踏勘行程是從羅東、三星、天送碑，至梵梵，再經小林、大正、池端，

43 同上，頁33-35。

44 孫源楷，《交通圈內四十年》，1970，頁256。

然後朝桃園的大曼吊橋、巴龍吊橋、蘇樂、高義蘭、高坡而去，最後行抵角板山、大溪。所以，吊橋上的隊員行走方向由南向北，一旦走過去，當然不會為了拍照，折回來重走一次呀。

滄桑五年

1949年1月31日，人民解放軍進入北平。時任錦州鐵路局工務處長的孫源楷被困城中亟思脫離虎口，但盤查的關卡森嚴，他千思百慮，苦無良策。幾次前往天橋問卜，卜者的答覆都說農曆三月間定可成行，心始稍釋。

1962年，他在《滄桑五年》這本回憶錄寫道：

四月上旬，決定冒充身分，在4月14日闖關出境。離平前一天，內子問我：路費怎麼辦？要帶多少？根本不能多帶路費，我答，只有走一站，說一站，路費帶得多，還不是被沿途八路軍關卡搜去沒收。她聽完了，默然不語，最後她將手上金戒指脫下來，撥直成條，裝入牙膏筒內，告訴我說，倘若半途路費不夠，記住用這金戒指，掉換燒餅吃吧！我聽到她的話，心裏的感動和愧疚，真是難以形容。……臨行當天離家時，我簡直不敢正視老母一眼，自思有著溫暖的家庭，老母在堂，以為可以承歡膝下；有著痛癢相關的妻兒，以為可以終身相守，而大難來時，只因自己苟全偷生，不能不分離避亂。⁴⁵

孫源楷終於通過盤查，搭上離開北平的列車，妻子在旁送別。

列車快要開了，我們含淚相對，欲言不語。唉，一切罪過，都應由我承

⁴⁵ 孫源楷，《滄桑五年》，1962，頁80-81。

擔，今後妻如遭到厄運，完全受我牽連。她一生受苦，沒有一時快樂。從今以後，親生子女們的教養責任，又落在她的肩上，我作父親的根本就沒有盡到一點義務。此次分離，還不知道何時可以再圓，任憑他們飢寒啼嚎，充耳不聞，至今思之，慚愧欲死！⁴⁶

1949年10月30日孫與內弟李拓疆從香港抵達基隆，於1950年元旦至蘇澳，接任公路局第四區工程處主任兼主任工程司。同年7-8月，偕林伯杰、杜崇實等人進行新竹大溪、羅東三星公路踏勘，這是北橫公路在戰後的第一次踏勘。多年後，孫回顧這次的踏勘：

桃園羅東道路，即為本省北部橫貫公路之前身。雖然延至五十五年(1966年)始築成通車，而且工程標準提高，路線亦與三十九年(1950年)所勘者非盡相同，但我們首先踏勘這條路線，謂為開路先鋒，應可當之無愧。⁴⁷

1951年3-5月，孫進行中橫公路北線初勘。1954年3月調至臺中，擔任公路局第二區工程處主任兼主任工程司。1956年，因交通處長侯家駒的關切，遂有鐵路局朋友代為介紹對象，終於在台重新建立家庭，與育有一子二女的楊德智女士結婚。1958年7月調至嘉義，擔任公路局第五區工程處主任兼主任工程司。1964年4月，因糖尿病引發右腳足趾疼痛難行，北上求診。住院期間，外孫由嘉義來臺北探望。孫在《交通圈內四十年》一書寫出病中的感受：

外孫僅是兩歲多的孩子，稍懂人意，他看到我因腳痛而愁眉苦臉的樣子，走向床邊就用口對我的病腳吹一口氣，叫一聲不痛，果真一時痛止，這固然是心理作用，其實我看到他時已然忘卻了腳痛。我最喜歡外孫，大有一

46 同上，頁82。

47 孫源楷，《交通圈內四十年》，1970，頁257。

日不見，如隔三秋之概。但是等他到來，我又不願他和我這病人在一起接觸，可謂矛盾之至。有一天，我孤獨一人坐在病室內高床上，因腳痛實在難忍，一時神經錯亂，恨不得一頭撞死地下，了此殘生。這又是病者脆弱和矛盾的心理病態，竟有時置生死於度外，令人費解。好在漫長住院期間的痛苦日子，僅有一次自殺之念。⁴⁸

孫的右腳終因傷口壞死，截斷小腿，成為癱腿之人。5月15日撐著代步的拐杖出院，醫囑兩個月後再來裝義肢，由妻子與外孫伴同，自臺北返回嘉義。

傍晚，路過斗南第一工務段門前時，不意五區各單位主管偕同部份同仁竟在路邊列隊歡迎，這是一個感人的場面。自顧非凱旋英雄，充其量只能說是一個傷殘敗將，何敢勞動大家遠迎？一時感愧交集，幾乎淚下。⁴⁹

1966年12月，孫調任公路局副總工程司。1969年9月1日，孫於任上突告昏迷，溘逝臺北，享年64歲。孫著有《滄桑五年》(1962年)、《住院日記》(1964年)、《行餘隨筆》(1966年)、遺著《交通圈內四十年》(1970年)等書，文筆愷切，真誠感人。

他的經歷很能代表當年大陸撤退，逃難來台的某些人，他們別妻棄子，另組新家，埋骨於此。那是一個兩岸勢不兩立、互不往來的時代，要到1987年11月2日政府才開放兩岸探親，那時孫已過世18年了。

大眾似乎較能接受故事性與寫實性的表象，至於猶豫、挫折、不滿好像不存在，未曾找到，也沒有留下。於是，熱血又激昂，奮力前進，衝破難關總能得到掌聲，賺取熱淚，但果真如此嗎？我們，有著平凡生涯的我們，也

48 同上，頁319-320。

49 同上，頁324。

許該想想，非故事性與非寫實性之可貴。因為遺忘，我們才活下去；因為失去，才能卸除苦難的巨大折磨；因為困獸的恐懼，使驚惶離奇的故事還沒結束，只是書寫稍稍停頓一會。忘了寫實性，沒有寫實性，我們所受的困厄得失又算什麼？比起孫源楷，還有諸多默默無名的人與難以名狀的苦痛，真的不算什麼。

大溪角板山路

就在孫源楷等人完成新竹大溪、羅東三星公路踏勘的前一年，1949年11月26日，公路局第一區工程處戚季超完成《大溪角板山道路察勘報告書》。該報告書對這段路的察勘與整修建議是：

大溪角板山路為新竹縣道之一，光復前十年左右日人動工興築，原有路線迂迴曲折，全長二二·四公里，後經改線並穿鑿隧道一座，使路線縮短至十八·七公里，全線經行頭寮、八結、水流東諸村落。

從大溪至八結雖已築成六公尺之礫石路面，然汽車僅能通至隧道口，隧道中央部分拱壁未經石砌，木支架部分又極狹窄，致汽車無法通過。由隧道至八結，中間橋梁一座中斷(三號)，一座用樹木支架(二號)僅可通行臺車。

隧道全長336公尺，西口(6.7K)砌塊石長4公尺，東口砌塊石46公尺，中間樹木支架部分長100公尺，原洞身而未修建若何材料者186公尺，其中一段漏水頗烈。

大溪鎮公所認為修復該路對於該鎮利益較少，故僅同意土石方工程及路面工程由民眾勞働服務修復之。角板鄉公所對於修復該路之意較殷，同意若省方能負擔隧道及十公尺以上之橋梁工程，則該鄉願負責修復土石方及路面

工程外，並自行籌建十公尺以內之橋梁和涵洞。⁵⁰

對於大溪角板山路較為殷切期盼的角板鄉，執行民眾勞動服務修路的工作便落到未來的鄉長林昭光身上。

高梅花

高梅花，1933年出生，桃園縣復興鄉三光村爺亨部落的人，日文名字是山路菊美。

戰後那段歲月，高梅花第一次走路去大溪，跟伯父、堂妹等親戚，一行七人去賣苧麻絲、蓮草，但她只是跟去順便買回5斤鹽巴供家用而已，那年她17歲，1950年的夏天。從爺亨走8小時到角板山(路程34公里)已過中午，再到大溪(路程18公里)是下午4點，已近黃昏。賣完苧麻絲、蓮草後，順道買些鹽、鹹魚乾就返程。從大溪折返，不久天色就黑了，大家選一塊路旁空地舖上草蓆就睡了。第二天再經角板山，走回爺亨。她從17歲至20歲每年都會走這條路，但苧麻絲漸漸沒人要，部落的人就少去大溪販賣了。

從爺亨到宜蘭松羅，她也走過一次。那年她15歲，約莫是1948年夏天，跟姑媽一起去。她們二人從池端(今明池)沿日治古道而下，到達芄芄，再至松羅，走了一整天(12小時)，從早上6點出發，要到晚上6點才抵達。松羅住有一些親戚如阿姨、表哥等。在此留宿四、五天，回程時卻碰到大颱風。她姑媽體力很好，身上背負親戚送的一大包日本衣服，還緊抓她的手臂渡過小溪與瀑布，即使水深及胸，姑媽還是面無懼色涉渡。

路況實在很不好，到處都是黃泥，歷經一番艱困，回到爺亨，已是晚上

50 戚季超，《大溪角板山道路察勘報告書》，臺北：公路局第一區工程處，1949，頁1-5。

六點。那包日本衣服沾滿黃泥，而受託攜回的鹽巴也全部濕掉了。

高梅花一到家就發燒，家人說，她得了瘧疾，忽冷忽熱，就這樣躺床上三個月，頭髮都掉光，再長出來。媽媽很憂心，每天餵她吃稀飯、吃藥，終於痊癒。

隨著戰後政權的更迭，花朵意象也會轉換，日名山路菊美的她改為中名高梅花。1951年她獲選為角板鄉青年服務隊的班長，每月有一次幹部訓練，大部分在角板山集合操練，有時移到大溪，有時改在桃園舉行。那一年12月7日在角板國民學校操場拍的這張照片，真奇妙，半蹲在前面第一排，從右邊算起第6位就是她，那時18歲。坐在第二排，唯一穿深色西裝打領帶那位，是當時角板鄉長林昭光，26歲，也是全臺灣最年輕的鄉長，沒想到後來成為她的先生。當時，靦腆少女的她，遇到長官問話，可是連看都不敢看，連話也不敢說呢！

林昭光

林昭光，1925年出生，桃園縣復興鄉澤仁村溪口部落的人。大溪國小畢業後，念了5年的宜蘭農校，然後到新竹山地興業株式會社上班半年，適逢二次大戰期間，又到日本福岡縣大刀洗飛行學校特別幹部候補生3年，他的日文名字是日野昭夫。

1950年10月25日，蔣中正總統伉儷至角板山植樹。10月26日，蔣中正一行走霞雲橋，抵宇內瀑布(小烏來瀑布)。10月27日，蔣至溪口台遊覽。10月31日，在角板山貴賓館舉行第一回壽辰祝賀會，此時蔣中正64歲。當天，蔣走大和橋(角板山鐵線橋)至拉號遊憩。蔣中正一直留在角板山，直到11月1日過完壽辰才離開。

1951年4月20日，林昭光當選桃園縣角板鄉長，任期二年。6月1日，



桃園縣自衛總隊角板鄉青年服務隊四十年度校閱長官及各級幹部合影，四十年(1951)十二月七日。前方第一排的少女半蹲，右方算起第六位，留長髮為高梅花。第二排的長官坐於椅上，穿深色西裝打領帶為角板鄉長林昭光

桃園縣自衛總隊角板鄉青年服務隊四十年度校閱長官及各級幹部合影，四十年(1951)十二月七日。前方第一排的少女半蹲，右方算起第六位，留長髮為高梅花。第二排的長官坐於椅上，穿深色西裝打領帶為角板鄉長林昭光

桃園縣第一屆鄉鎮長會議第四十二年十二月十一日



桃園縣第一次鄉鎮長會議，民國四十年(1951)十二月十一日。攝於桃園縣議會，第二排右起第三位為角板鄉長林昭光

蔣夫人至角板山參加桃園縣角板鄉婦聯分會。8月10日，蔣中正總統伉儷至角板山宇內瀑布，並與黃君璧合影。8月12日，蔣中正總統伉儷再與黃君璧同遊大和橋。

蔣中正會說日文呀，他跟我們都用日文交談。

林昭光如此回憶。

1952年1月18日，臨時省議會通過林瑞昌(樂信·瓦旦)是林昭光的伯父，臺灣總督府醫學校畢業，曾任角板山公醫10年，是戰後臺灣原住民的代表性政治人物。2月，總統面諭「俟經費充裕時再辦，目下可緩」。3月，桃園縣議會決議，發起本縣13鄉鎮義務勞動，以人力及器具，拓寬大溪至角板山公路，全長14.075公里，自3月10日開工，預計三個月完成。3月15日，角板鄉開始動工修路，拓寬圓山至角板鄉的公路，全長4公里，路基寬7.5公尺。

大溪角板山路工程以義務勞動方式攤派，進行路基拓寬需103,266工，十三鄉鎮分攤工數計大溪鎮43,450工，角板鄉18,510工，其他11鄉鎮41,306工。1951年度，角板鄉從18歲至50歲的男子有1,447人，平均每人應作12.79工，而大溪鎮人口較多，平均每人應作6.34工，至於其他11鄉鎮的負擔較輕，平均每人只作0.675工。⁵¹角板鄉人最少，平均出工數最多，大溪鎮次之，其他鄉鎮的人只要半天的義務勞動即可。這便是林昭光當鄉長任內，對北橫公路的付出，當時的他，真是苦幹實幹，全心任事呀。

8月4日，張芳燮省議員提案「請政府撥款民工義務勞動部分補助」，提到實際上拓寬修建迫切，業已發動桃園縣13鄉鎮(今桃園市各區)民工義務勞

51 張芳燮，〈請政府撥款民工義務勞動部分補助，附大溪角板山道拓寬工程計劃書〉，1952。



民工義務勞動開鑿拓寬大溪至角板山公路，1952年



民工拿鋤頭與畚箕開鑿拓寬大溪至角板山公路，1952年



山 板 角

溪口台地水田，大崙崁溪緩緩流過，景緻平靜如畫，溪口鐵線橋在1922年重修



蔣中正總統伉儷遠望溪口台地，1953年10月31日





大漢溪繞過溪口台地，日治時期吊橋在西側(右側)，今已移至東側(左側)，
後方山列的中央尖峰為那結山(1,520公尺)，攝影2014年11月

動開鑿，其精神實為可佩，另附大溪角板山道拓寬工程計畫書一份。張芳燮建議政府應補助每工新台幣10元，共計新台幣1,032,660元。10月11日，臺灣省政府核准補助民工拓寬大溪角板山公路，共103萬元。

然而就在同年的11月，林瑞昌與高一生遭到逮捕入獄，後來被槍決。

1953年10月31日，蔣中正伉儷再到角板山，在此留下合影，望著對面的溪口台地，山川是多麼恬靜安詳。蔣夫人戴著洋式大草帽顯得特別搶眼，與眾不同。到了11月，大溪至角板山的公路拓寬完成，此段的輕便軌道亦拆除。諷刺的是，卸任鄉長的林昭光因林瑞昌與高一生案在12月2日遭到牽連逮捕，判處感訓三年半。

那就是白色恐怖的時代呀！

林昭光這樣說。

12月28日，大溪至角板山的公路正式通車，定名為介壽路。

壽山旅社

1957年5月，高梅花嫁給林昭光，那是在他出獄後不久。因為二家本有親戚關係，在服刑期間，林昭光的父親至爺亨部落懇求這門親事。

回憶這段過去，高梅花說：

一開始我不喜歡，不能接受。媽媽告訴我，爸爸已經答應人家，小孩只能聽爸爸的決定，不能違抗。媽媽一直安慰說，這就是緣分哪。



壽山旅社，蔣渭川題，另有一小塊英文牌示。第一排右起第三名女性為高梅花，與投宿旅客合影，1958年初，現址為角板山中正路48-52號

與林昭光的這段婚姻，那是連一點少女綺夢也沒有。這個她從未相識的男人，只是出獄後，來爺亨看一面，兩人就結婚了。以前的時代，老人家說好就好，年輕人沒有辦法。若是女孩早有喜歡的人，該是多大的痛苦，高梅花說，一切只能聽天由命，捨棄啦。

林昭光當鄉長時(1951.4-1953.4)在角板山開設一家旅社，取名壽山旅社，門匾是請蔣渭川題字，壽山當然與蔣中正有關係。1953年底他入獄，業務只能委由父母與二個弟弟接手。1957年5月之後，壽山旅社有了老闆娘高梅花，業務略有起色。但不巧地，從大溪往角板山的八結隧道崩塌了，一般民眾要爬上草嶺(宮之台)這段彎繞的舊臺車路，再走一大段距離才能續坐臺車，再抵角板山，因此旅館生意不算太好。高梅花留有一張站在壽山旅社門口和客人的合照，她身穿一件漢人女性的小棉襖，帶有紅色暗花，是她自己裁製，那是1958年初，春寒料峭。同年1月23日，公路局先行勘測北橫公路的人員也來投宿，那是巫燐一行人。1月25日深夜，北橫公路勘測隊長蕭藏文也來壽山旅社投宿。3月底，公路局正式勘測北橫，當然亦從壽山旅社開始這一切的行程。公路局的工程人員一定與林昭光、高梅花有過數面之緣，在那個時空下彼此談過話。1959年底，壽山旅社因生意清淡，不得不結束營業。

林昭光夫婦育有三女一男。雖然他曾是全臺灣最年輕的民選鄉長，但受到白色恐怖的牽連，三年半的感訓回來，公家機關都不敢用他，到處找不到工作。最後連旅社的生意都無法經營下去，只好帶鋤頭、畚箕，搬到自家山上開始種柑橘、養豬，而孩子就在那個窘迫的時代，一個個出生。

問及薰風館與貴賓館的情況，林昭光說，誠如李教授所言，一般人常將

這二棟房子混為一談。薰風館起造的年代較早，是木造，原地點讓出來蓋了貴賓館，拆至前方(西方)，面朝大漢溪(朝南)，這個位置就在角板山公園的小水池邊緣。薰風館當作休憩所，算是角板山排名第二的旅館(第一名是貴賓館)。戰後，轉為警察主管的宿舍，直到1957年才拆掉，成為角板山公園的一部分。

2014年6月的某個下午，初夏陽光和暖，我們就在角板山壽山旅社舊址談天，一邊訪談，一邊懷想，一邊笑得合不攏嘴。年近90歲的林昭光有重聽，81歲的高梅花常將嘴唇湊近，在他的耳朵旁大聲複誦我的問題。高梅花對我說：

北橫公路的故事、壽山旅社的故事、薰風館的故事都告訴你了，你以後會想念山路菊美阿媽，你會想念我們的。⁵²

大華木材行

1956年12月20日，大華木材行向太平山林場與林產管理局呈大溪事業區第42林班倒木作業改由陸路搬運案，因適逢政府興建石門水庫，林木無法依賴大崙崁溪水漂運，願自行修築角板山至蘇樂的卡車路來搬運木材。

1961年4月15日，大華木材行向政府各部門呈運材卡車路補償案，從此展開長達10年(1961-1970)的陳情纏訟。

到底從角板山往蘇樂的這段道路是誰修築的？是日本人，是公路局，還是木材商？從各種文獻看來，日治時期雖有步道聯絡，但戰後確由木材商人修成卡車路以利木材載運。

52 2014年6月1日，於角板山訪談林昭光先生、高梅花女士。

汪峻律師代表大華木材公司以北部橫貫公路復興至蘇樂一段係利用大華公司原投資興建之運材卡車路。該公司有鄉公所出具之「路權證明書」，認為北部橫貫公路興建，要求政府予以補償，究竟應否節省開鑿費用而予以補償？補償多少？希研究答覆。⁵³

1970年1月19日，大華木材行再向臺灣省議會遞交人民請願書。

為公路局拓寬北部橫貫公路復興至蘇樂段，係利用民行原段投資350萬餘之建設運材卡車路，曾經多次向省府交通處公路局陳情，依照實情予以補償。⁵⁴

大華木材行曾經多次向臺灣省政府交通處公路局陳情，依照實情予以補償，均未蒙照准，致負債累累瀕臨絕境。臺灣省議會推請議員李建和（召集人）、廖秉輝、賴榮松等組織專案小組進行調查。

同年10月2日，臺灣省議會函檢送「陳和正請願案調查報告書」。

依據公路局之報告：以請願人開設之大華木材行，於46年投資修建復興至三光段卡車道路，係為開發大溪事業區第42林班，利用該道路將木材搬運下山，其復興至蘇樂一段，據查係利用日據時期開闢之巡山道路而稍加擴建，有高坡附近之石碑記載測量及施工負責人姓名可資佐證。該局奉令於五十二年開始興建北部橫貫公路，其中復興至蘇樂一段，部分路線因係利用原卡車道路，惟該卡車路在北橫公路興建前因遭受風災已損毀而無法通車，該局興建北橫公路予以拓寬，改建為高標準之道路…。

53 〈臺灣省政府1965年公文，臺灣省政府合署辦公各單位首長會談紀錄（第三十九次）〉，1965。

54 〈陳和正請願為北部橫貫公路之一段係利用民行原投資建設運材卡車路請政府予合理補償案〉。(003_44_200_59001)。(1970-01-19/1973-03-08)。中央研究院臺灣史研究所臺灣史檔案資源系統。http://tais.ith.sinica.edu.tw/sinicafrsFront/search/search_detail.jsp?xmlId=0000228693

處理意見

本小組調查研究結果，認為該項作業之改變既出自請願人之聲請並具切結併願不要求任何補償，在法理上殊難再向政府請求補償費用。⁵⁵

該報告書處理意見：請願人不得要求任何補償。主要依據乃係當初投資修建卡車路時，請願人已附呈文載明不要求任何補償也。此案引起的諸多紛爭，方告平息。

巫燐日記

巫燐，臺灣東勢人，1931年出生。1953年6月，畢業於臺中高工。1954年2月，初至公路局坪林工務段服務。1954年11月至1958年1月，參與修築大雪山運材公路。1958年1月21日至30日在北橫勘測，1958年5月在南橫勘測，接著入伍服役。退伍後，1960年3月起在公路局大埔三民工務所服務，1964年4月1日至1966年6月2日在北部橫貫公路工程處。北橫結束後，調大肚溪橋新建工程處。1970年12月，調至高速公路局擔任測量隊隊長，此後歷經25年半，直到1996年7月退休。退休之後，在昭凌工程顧問公司工作。

人生經歷與巫燐大略相似的陳精微，與巫燐一起待過大雪山、一起做過大肚溪橋，最後一起調至高速公路局共事，他這樣說：

巫燐是默默做事的人，在繁重的工程進展中，生活條件不好的狀況下，

55 同上

能數十年如一日持續寫日記，真不簡單。⁵⁶

如同中橫時期的陳廉泉，巫燐亦有寫日記的習慣。終其一生，力行不輟，從1954年迄2004年，巫燐真不簡單，寫了50年，超過半世紀。那日記不只交待個人敘事，還有整個北橫時代與完整人生，可算臺灣早期公路史與高速公路史的個人書寫與觀察。在那個尚未出現電子資訊的年代，巫燐很用心，留下最真切的見證。接下來，很多地方就引述借用巫燐的第一手觀察，來看北橫公路的點滴進展。

先期勘測

很少人知道北橫的正式測量之前有過這次勘測，這是《巫燐日記》的記載，時間是1958年1月下旬，隊長是蕭藏文。他是隧道專家，曾測量過北基高速公路基隆隧道和省公路局的許多隧道。蕭藏文後來擔任臺北市政府工務局養護工程處處長、新建工程處處長，中華顧問工程司主任委員。

這次的北橫先期勘測行程由大溪出發，經八結、角板山、巴侖、西村、池端、梵梵、碼崙，最後抵羅東。1958年1月的巫燐日記將1949年7月孫源楷所稱的巴龍寫成巴侖，但沿用了梵梵這個稱呼。

這次的北橫先期勘測行程是這樣：

1/21 豐原－大溪

1/22 大溪

1/23 大溪－洞口－八結－角板山

1/24 角板山

1/25 角板山－三民－八結－角板山

⁵⁶ 2014年5月2日，於臺北訪談陳精微先生。

1/26 角板山－巴侖(巴峻)

1/27 巴侖－西村

1/28 西村－田丸－池端－大正

1/29 大正－梵梵－碼崙

1/30 碼崙－羅東－臺北

1957年，八結隧道(舊百吉隧道)崩塌，無法通行。

1958年1月23日這一天，星期四，天氣雨後陰，巫燐與鄭段長一起(自大溪)乘11時左右的客車赴洞口(即八結隧道)，從洞口到八結是步行，因為這一段繞昇的山路(即百吉林蔭步道)正在修築混凝土與瀝青路面，暫時未准通車。

大部分的路程自己是順著公路走，一部分則走小徑。已完成路面的路線大約合乎公路標準了，但還有不少的彎道，仍有改善的必要。從八結至角板山(復興鄉)的巴士一天有八次，若是沒有特殊的情形話，用巴士來載我們的東西是沒有問題的，可是今天正巧逢見特殊的情形，即是高山同胞到大溪領許多棉被等的救濟品，以致於每班車子都是擠得很，我們從十二時一直等到下午三時三十分，才用閃電式的方法把東西弄上車。而於四時二十分左右來到角板山，投宿於壽山旅社。⁵⁷

等了許久，終於從八結再搭車至角板山。當夜，巫燐投宿於壽山旅社，他應該有看到老闆娘高梅花。

1月24日，星期五，天氣陰。巫燐今天在角板山要辦的工作(1.購買白米 2.聯絡搬運行李的腳踏車隊)均於昨天下午抵達角板山那時辦好了，於是今天沒有甚麼工作可做。鄭段長決定明天讓行李與十個小工先往巴侖吊橋，他們

57 《巫燐日記》手稿本，1958年1月23日。

二人則暫住在這裡，並從這裡步行至大溪看路線。

1月25日，星期六，天氣晴。早上巫燐與鄭段長自角板山步行至八結，11時50分左右從八結坐巴士回角板山。從角板山至八結的一段路已經全部鋪裝混凝土路面，行車完全無阻。這一天走了9公里多的路，巫燐的腳稍微發痛了。

1月26日，星期日，天氣晴。

(蕭藏文隊長1月25日夜間抵達角板山)早晨六時左右起床，七時整就從角板(山)出發，沿著木材商所修的公路向巴侖吊橋出發。我們為了看地形及拍攝照片，行走的速度較普通速度要緩慢些。於八時來到拉號，九時一刻到高坡，十一時五分到達榮華，就在榮華我們吃午餐，僅停留二十分我們又開始進行。從這個時候起，我的腳發痛，同時兩個肩膀為挑段長與自己的一些東西覺得非常地痛，自己的身體變得相當軟弱矣。⁵⁸

下午1時來到高義蘭，巫燐在此稍微休息吃鳳梨，然後又拖着疲憊的身體與發痛的腳步行，此時的苦實在無法用言語來形容，經過「ソ口社」(今蘇樂)，下午2時55分好不容易來到巴侖橋(巴壟鐵線橋)，在巴侖橋與巴侖隧道的地方觀察約莫10分鐘，然後再走10分鐘就到達第一個夜宿地，時間為下午3時15分。

1月27日，星期一，天氣陰。巫燐自早上8時出發，通過大曼吊橋。11時左右，來到距巴侖約6公里的萱原，在這裡休息10分鐘又開始走，再走1公里的路程停歇下來吃午飯，這時候大家已經相當疲倦了。由於便當飯太硬，又無茶可喝，大家的飯量均不佳。約莫休歇了20分鐘後，再拖着笨重的腳

58 《巫燐日記》手稿本，1958年1月26日。

走，好不容易通過四稜。

過四稜(稜)，並穿過大樹林，而來到西村警官駐在所前面的大吊橋下的溪邊，這個吊橋的高度約有130公尺左右，大吊鋼索早就斷去一根了，所以這座吊橋無法通行人矣。我們走得已經夠累了，乃決定夜宿在這吊橋下的溪谷。今天所經過的路線(巴倫—西村)均相當地平坦，他日開路時，一定可以修成一理想的公路吧。路程共走了十二公里半左右，今天一路堪稱為平安。⁵⁹

1月28日，星期二，天氣晴。巫燐在8時30分出發。開始爬坡，爬到原有的路線，這一段坡路花了40分鐘的時間，夠辛苦了。接上原路後，巫燐為幫忙挑運最大的帳篷，將自己的小行李交給邱乾坤，而自己荷著大帳篷走。但大帳篷的確很重，背了300公尺左右就返還挑運行李的小工。

西村警官駐在所出發後約一小時以後就開始沿溪底，一會兒此岸，一會兒彼岸，最初穿襪子走，但走了一段距離後，覺得脫鞋不是辦法，所以穿着鞋就走水路矣。十二時前十分來到田丸警官派出所，大家就在這裡吃午飯，而後仍沿溪底上行，惟這個地方是上流，沒有水，比前些一段路好走得多矣。下午一時左右走到分水嶺，於二時左右到池端警官駐在所，在這個有一個大小40公尺直徑的池湖，奇異也。⁶⁰

巫燐經過池端不多久，開始走捷徑，這個捷徑不但甚陡，而且幾乎順著溪底流水而行，其艱難程度無法以筆墨形容也。拖着發痛的左腳，終於在4時10分勉強趕到大正警官駐在所對岸。

1月29日，星期三，天氣晴後陰雨。巫燐8時40分從大正警官駐在所出發後，不久就開始爬相當陡峻的小徑，挑行李的小工大叫特叫。整個上午的

59 《巫燐日記》手稿本，1958年1月27日。

60 同上，1958年1月28日。



巴壟鐵線橋，1914年10月竣工，接連這4張照片攝於1958年1月



大曼吊橋，1914年12月竣工，本圖雖稍模糊，仍屬難得之作



梵梵溪上游，左為蕭藏文，右為巫燐



梵梵溪上游，跋涉河床

時間都是爬陡坡山路或下光滑的山徑，真是苦壞了大家。

上午十一時五十五分，終於跛行至梵梵溪岸，大家就在這裡吃午飯，再經過梵梵溪到舊路的一岸，從這裡我們要上舊路去了，這又給我們莫大的吃力。從溪底至舊路的小路是相當陡峻，雖然是不超過數百公尺，可是費了十五分鐘的時間(挑行李者花四十分鐘)才得達到。當我們上到舊路時天色很快就變，不一會兒下雨來，所幸雨不見得很大，免得打濕行李等。於下午三時，我們終於來到橫貫公路四季工程處梵梵工務段了。⁶¹

接著，巫燐乘坐載水泥的老巴士到碼崙。晚上，住在碼崙保養場的倉庫，為發工資與抄錄勘測隊員名冊及清點東西等事情，忙得不亦樂乎。

1月30日，星期四，天氣雨。為了趕上午6時40分碼崙開的太平山林場火車，巫燐一行在上午5時30分就起來打捆行李，很快就到火車站等候車子，然後乘小火車往竹林出發。從三星以後雨漸漸地大起來，到羅東附近時下得更厲害，行李都被淋濕了。從竹林至羅東火車站之間，巫燐雇車搬運行李。在羅東火車站將行李托運後，大家即解散自由活動。

蕭段長、鄭段長與我乘公路班車至宜蘭，再赴礁溪的樂園旅社洗澡。從家裡出發後一直沒有洗澡，今天在溫泉洗澡是多麼高興啊。在樂園旅社洗過澡後，兩位段長去修面，自己則在停車站裡等候。

可以想像，長達十天的野外踏勘，最終的補償就是洗溫泉澡與修面，多快樂啊。巫燐在礁溪等候，下午2時45分左右搭乘往臺北的公



臺灣省北部橫貫公路測量報告，1958年12月

61 同上，1958年1月29日。

路客車，4時左右到坪林，5時30分到達臺北。

正式測量

《臺灣省北部橫貫公路測量報告》完成於1958年12月，這本正式測量報告使用巴峻來稱呼原先之巴侖，但沿用芄芄的日治時期地名，而非使用梵梵。

測勘隊除由大雪山工程處各工務段及東西橫貫公路測量隊調用部份人員外，餘均臨時雇用。凡測量應用物品、儀器、帳篷、醫藥、炊具及開路給養運輸等簡便器材，皆於大雪山運材卡車路3月18日通車典禮後分頭日夜定製採購，3月末旬一切粗告就緒。同月30日會集於桃園縣大溪鎮辦妥入山手續，翌晨分批進山。

3月31日入山後，駐地距路線起點3公里淡水河邊，4月1日勘察路線起點地形，校正測量儀器及其他一切準備工作，4月2日就已到員工先分成選點、中線、水準基點三組開始施測，至同年7月17日測畢全線，計長69公里又144.22公尺。

北橫公路的正式測量，適逢5、6兩月山地雨季，每日下午必驟雨1-2小時，阻礙工作進展。測量期間計雨天32.5天，颱風2次。實際工作109.5工作天，每工作天平均進度630公尺。

橫斷面組工作最為辛勞艱苦，每遇陡壁或坍方，全體員工無不小心翼翼，牽藤附葛危險萬狀，且本路線所經山地為全省有名毒蛇地區，百步蛇青竹蛇等必數見，工作時不得不步步留意，以防萬一。但因地形陡峭複雜，施測困難，曾一度較其他各組落後2公里多，臨時增設一組同時工作，俟其進

北部橫貫公路附近林道計劃簡圖

比例尺 1:50,000



問路北橫



退輔會森林開發處以排骨溪林道(綠色實線)為基礎，再延伸開闢110線林道(黑色虛線)至池端，最後增闢300線林道(紅色虛線)，自池端經西村至四稜，這便是後來北橫公路的路線，北部橫貫公路附近林道計劃簡圖，1958年



北橫公路正式測量，1958年。角板山下石門水庫水文站附近，淡水河春夏之間流放竹筏情形(上)0K~30k改善地段中線組工作情形(左下)測量工作情形(右下)



北橫公路正式測量，1958年。拉號至高坡間路線一般情形(左上)木材商修建之運材便道(右上)大曼吊橋損壞情形，每次僅限一人通過(下)

度勉可與中線配合後仍改由一組施測。⁶²

北橫公路沿線，日人原開有人行隧道三處(自角板山至芄芄段)，寬約2公尺，高3公尺，石質均佳。人行吊橋7座，長者200餘公尺，短者30-40公尺，寬約1公尺，專供行人之用，載重量薄弱，且完工迄今均達40年之久，5座已告斷毀，僅存巴峻、大曼兩橋，人行其上搖搖欲墜，危險萬狀。

上述的人行隧道三處，就是榮華隧道、巴峻隧道、西村隧道。人行吊橋7座，係扣除西村吊橋與圓山吊橋。

本路附近林道計劃，計列有棲蘭山至池端，池端至濁水村，及芄芄至分水嶺三線，而芄芄至分水嶺即可利用本路之一段。聞橫貫公路森林開發處亦擬興建排骨溪至43林班及芄芄至32林班兩林道，倘將濁水村32班及36林班兩林道接通，再輔以若干支線，則形成一林道開發網，而北部橫貫公路則為該林道網之主幹。⁶³

北橫公路西端角板山、高坡一帶，煤礦蘊藏豐富，礦區廣達21.5公頃，蘊藏量約970萬公噸，煤質甚佳，可供煉焦之用，且焦煤為東南亞各國所缺。北橫公路東端芄芄附近蘊藏硫化鐵礦亦多。

電力公司尚擬有建造高義及玉峯兩水庫計畫。高義水庫的流域面積544平方公里，有效蓄水量317千萬立方公尺，年平均發電量高達3億4,000萬千瓦時。

總結

(1) 復興至高義蘭長24公里，已開有寬2-3公尺小路，復興山附近原有人

62 臺灣省公路局，《臺灣省北部橫貫公路測量報告》，臺北：臺灣省公路局，1958，頁18。

63 同上，頁45。

行吊橋一座長100餘公尺，年久失修已斷毀。本路擬改在復興山前1公里為起點，迴繞下山跨淡水溪，經拉號(今羅浮)、高坡、比野瓦(今里安)至高義蘭。沿線住有山胞百餘家，以耕作造林謀生。本段須建150公尺大橋及60公尺吊橋各一座。

(2)高義蘭至萱原15.5公里。高義蘭至巴峻橋8公里間已有人行小路寬1.5公尺，餘無路可循。唯地勢較劣，土質欠穩，坍方頗多。須建長107公尺及90公尺吊橋各一座。

(3)萱原至四稜長5公里，有人行小路，寬約1公尺，沿途懸岩峭壁，石方較多。

(4)四稜經西村至池端長8.5公里，原開小路，年久失修，荊棘塞途，無法通行。西村吊橋長180公尺，亦告損毀，但將來路線內繞2公里或可避免，擬改建鋼筋混凝土橋以收一勞永逸之效。

(5)池端至芄芄長21.5公里，小路已無法通行。自池端東行2公里至分水嶺(註：巴博庫魯山的南稜)標高1,170公尺，為本路最高據點。自分水嶺循山而下經大正、小林至芄芄長19.5公里，地形險惡，原開小路為坍方阻梗，無法通行。其中人行吊橋三座均毀，但可繞道避免改建鋼筋混凝土橋，至芄芄與中部橫貫公路相銜接，為本路終點。⁶⁴

趙世治

1958年3月底進行北橫正式勘測，19歲的趙世治也參加這個行列。4月初，他從臺北出發，自三民入山，抵角板山。再向前推進，經拉號、高坡、高義蘭，遠及萱原、西村。時隔56年，半世紀之後，他依然印象深刻。

64 同上，頁42。

他說，當年測量，大約七天搬一次宿營地。約莫6月時，家中突然收到入伍令，所以他從西村折返高義蘭，再搭卡車出山，當兵去了。這支北橫公路測量隊，人數約60人，隊長鄭傳燧。當時，熟稔測量的人大都練就一副好眼力，總想不靠儀器，先定睛一看，迅速報出測量數字，再經實測，驗證自己的直覺。如果正中標的，完全吻合，那就得意揚揚，信心大增。趙世治說，那時他們還沿用日語，一邊測量，一邊將數字寫下，帶點押韻的報數法，就像唱歌一樣。我想起自己在大三暑期工讀時，在台大實驗林和社營林區進行每木測量，每天帶著儀器為森林中的成木測樹高、測胸徑。幾天訓練下來，摸熟了，大家都會預報自己估測的數值，再藉儀器來校正，不，不是校正，而是確認，並肯定自己的神準能力。那種自信自傲與志得意滿的感覺，與趙世治一模一樣。

趙世治一直思索，奇怪，我去北橫測量這件事很少有人知道，李教授如何得知？他反覆猜想，對，一定是蘇鶴壽告訴他，只有這可能。啊，趙猴，你測量北橫這件事曾刊在《天命行腳—中橫半世紀》這本書哩，但相關內容要到這本書執筆，方始稍稍披露呀。

至於當年勘測北橫的印象最深刻是什麼？

「像手臂那麼粗的百步蛇，萱原那裡特別多。咬一口，走一百步就死了！」

趙世治說的沒錯。1942年9月28日，臺灣總督長谷川清來角板山視察，也是安排一場百步蛇的展示剝皮秀，給他開開眼界。1958年12月出版的《臺灣省北部橫貫公路測量報告》⁶⁵裡有一張手臂粗的百步蛇，體側為連續三角形的黑色斑紋，只是這隻不會咬人，而趙世治早已入伍當兵去了。

當然，他從未看過這本報告。

65 臺灣省公路局，《臺灣省北部橫貫公路測量報告》，臺北：臺灣省公路局，1958。



萱原附近特産百步毒蛇，1958年

4

發言單

問 路 北 橫

森林開發處

1957年，隨著中橫公路的修築，政府對宜蘭支線的著眼點，主要是在森林資源的開發。10月，中央日報刊出這樣的訊息：

配合橫貫公路之興建，開發沿線各種資源，將為今後政府及人民一致努力之目標，林產管理局針對此一目標，業已著手勘測宜蘭濁水溪北岸棲蘭山林區，該林區位於橫貫公路宜蘭段線上，林區廣闊，木材蓄積量甚為豐富，據林管局統計，該林區包括太平山及大溪兩事業區可砍伐面積一五、九七三·六三公頃，木材蓄積量三、五九三、九五四立方公尺。

林管局對該林區之開發，業已擬定初步計畫，將選擇與橫貫公路最接近地點，先行建設卡車路或索道，逐步向裡開發，所有木材，均將沿橫貫公路搬出宜蘭，並在宜蘭附近，設置貯木場，加工製材，以提高其利用價值。預定勘測規劃及設計等準備工作，均將配合橫貫公路宜蘭線之施工進度，於明



臺灣橫貫公路森林開發處棲蘭山林區出口，1961年

(四十七)年六月，全部完成，七月起開始進行林區開發工程，並將利用橫貫公路，將各種機械設備(包括集材機起重機等)運進林區，預計四十八年年初，即可大量出材。⁶⁶

這片林區主要生產甚麼木材呢？原來棲蘭山一帶，多雨濕潤最宜於扁柏紅檜等優良樹種之生長，砍伐後，最宜於改造為經濟價值最高之人工林。

修築中橫公路時，有幾次的工程會議都提到北橫公路，沒有錯，那應該就是下一條要推動的未來公路計畫。

1958年3月5日的第十五次工程會議：

「角板山至員山公路之建築，其性質與橫貫公路稍有不同，可洽安全分署以山地開發計畫或森林開發計畫，另行編造PPA申請。」⁶⁷

PPA，即計畫申請核准書(Project Proposal and Approval)，這是申請美援的英文文件，通常來說，須由我方準備計畫書(Preparing a project proposal)，再獲得美方的承諾(Getting approval)。

1958年7月11日的第十六次工程會議：

「公路局提：請輔導會洽安全分署，爭取興建北部橫貫公路，以安置本路撤離榮民案。

決議：1.請公路局計劃成立北部橫貫公路工程處，積極策劃進行。

2.由本會協助爭取美援。

主席結論：

66 〈配合橫貫公路興建，棲蘭山林區開發計畫擬定，已著手勘測定後年出材〉，《中央日報》，1957年10月6日，第3版。

67 臺灣省公路局編，《東西橫貫公路工程專輯》，臺北：臺灣省公路局，1966，頁368。

請林局長考慮，將四季工程處改為北部橫貫公路工程處。」⁶⁸

1958年7月19日，中央日報刊出〈開發橫貫公路森林，先從棲蘭山區著手〉的訊息。

經濟部昨天邀集有關機關，商討開發橫貫公路森林計劃，會議由楊繼曾部長主持，初步決定由省林產管理局主持此一開發工作，成立一個開發工程處，直接負責推動，選定宜蘭縣境的棲蘭山區，做為第一個開發地區，預定經費新臺幣三千三百萬元，商由美援撥款。

據記者獲悉，此一開發橫貫公路森林計劃，係由行政院退除役官兵輔導就業委員會所提出者，呈送行政院核定，由院指定經濟部邀集有關機關研討。這一開發森林計劃，伐木工作將全由榮民擔任，由開發工程處指揮，預期將大量安置退除役官兵，但將選擇體格能勝任此項伐木工作者。棲蘭山區蘊藏林木約數百萬立方公尺，可以連續十餘年開發，不生問題。⁶⁹

最直接有效的森林開發計畫，就是在行政院退除役官兵輔導就業委員之下成立臺灣橫貫公路森林開發處。

事實上，1958年10月29日，臺灣橫貫公路森林開發籌備處就成立了，設於宜蘭市光復路48號2



〈台灣橫貫公路森林開發事業〉摺頁，橫貫公路森林開發處發行，1963年

68 同上，頁369-370。

69 〈開發橫貫公路森林，先從棲蘭山區著手，由林產管理局負責推動，指揮榮民擔任伐木工作〉，《中央日報》，1958年7月19日，第3版。

樓。不到三個月，1959年1月22日，行政院院會核定「橫貫公路沿線森林資源開發方案」。

這個開發方案，是將臺灣省橫貫公路沿線棲蘭山與大甲溪兩處國有森林資源，撥為安置國軍退除役官兵就業開發，並以其收益撥充退除役官兵安置基金。依照上述方案，將訂定逐步實施，已開發棲蘭山森林為第一階段，並先就太平山事業區濁水溪北岸部分著手開發。開發所需員工，除必須的技術人員外，均應訓練退除役兵官充任。⁷⁰

1959年10月10日，臺灣橫貫公路森林開發處成立，棲蘭山區的伐木作業開始，林道也向前闢建延伸了。

擔任承築橫貫公路的榮民總共有三千四百人，自1959年5月1日起四個總隊縮編為兩個總隊，均由榮民工程管理處督導管理。這批築路榮民，省公路局決定長期安置一千人，目前已有三百五十八人安置在橫貫公路及花東公路從事養路工作，其餘六百四十二人，公路局擬就安置辦法呈請省府核示，在未核示前，為免誤榮民工作，將以過度辦法處理，予以臨時安置。

除了公路局安置的一千位榮民外，其餘築路榮民，已自五月中旬起分批撤離下山，預定五月底前撤離一千一百人，其中已有一百九十人安置石門水庫工作，一百七十人安置棲蘭山開闢道路。六月底前將繼續撤離九百人，其餘四百人則將於八月底前全部撤離完畢。⁷¹

70 〈陳院長昨在院會中強調生產建設重要〉，《中央日報》，1959年1月23日，第1版。

71 〈築橫貫路榮民獲得妥善安置，繼續從事其他建設工程將開發棲蘭山森林〉，《聯合報》，1959年5月22日，第2版。

排骨溪

1963年5月1日北橫正式施工時，從四稜至百韜橋這一段林道(約30公里)已由退輔會橫貫公路森林開發處築成，北橫就由東西兩端夾擊，向中央推進了。

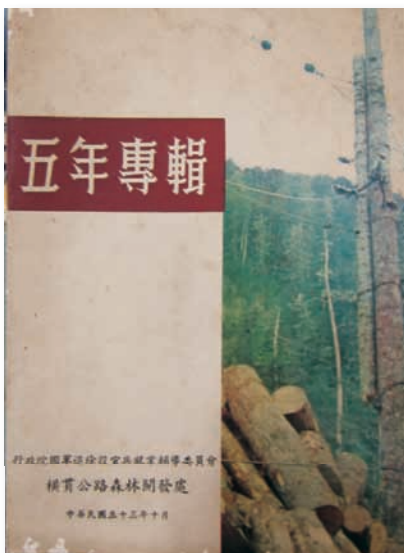
四十九年與五十年間，行政院退除役官兵就業輔導委員會橫貫公路森林開發處，為開發棲蘭山森林資源，輔導榮民就業，經由輔導會協調省府，先行墊款512萬元，興建由棲蘭至池端一段，以應木材運輸之急切需要，再於五十二年間將該林道自池端延伸至四稜，計完成路基新闢30公里。

五十二年四月，本路奉令復工後，除對棲蘭至四稜段加以整修，以符該路線之標準並補充防護工程外，同時辦理四稜至復興間長40.6公里之新闢工程，至五十五年五月完成通車，計耗資一億零五百餘萬元。⁷²

這段路既由橫貫公路森林開發處築成，日後又納為北橫主線系統，當然退輔會要求省交通處撥付築路費用，才願意將路產歸還。

受文者：橫貫公路森林開發處

一、本會第二六七次業務會報奉主任委員指示：「北部橫貫公路之修建，



《五年專輯》橫貫公路森林開發處，1964年

72 周一士等編，《中華公路史》下部，臺北：臺灣商務印書館，1984，頁118。

目前以開發林道為主，對該路全線工程之進度與經費問題，可洽請美援補助。並須正式與臺灣省政府研商分年建成辦法，待承諾後再作進一步施工」等因。

二、相應函請查照為荷。⁷³

受文者：臺灣橫貫公路森林開發處

案由：據呈三〇〇號林道工程預算一案，令復遵照

一、50.4.24森工字3046號呈暨附件均悉。

二、北部橫貫公路全線工程，正由本會洽請臺灣省政府列入下年度計畫辦理，在未定案前，可暫就41K~51K段，編列預算，作為本會墊款依據。⁷⁴

受文者：行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會

案由：為本處三〇〇號林道維護問題，祈請核示。



〈據呈三〇〇號林道工程概算一案令復遵照〉，(50)輔工字第0899號，1961

73 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1961年4月28日公文〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(50)輔業字第2933號，1961。

74 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1961年7月7日公文，據呈三〇〇號林道工程預算一案，令復遵照〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(50)輔工字第0899號，1961。

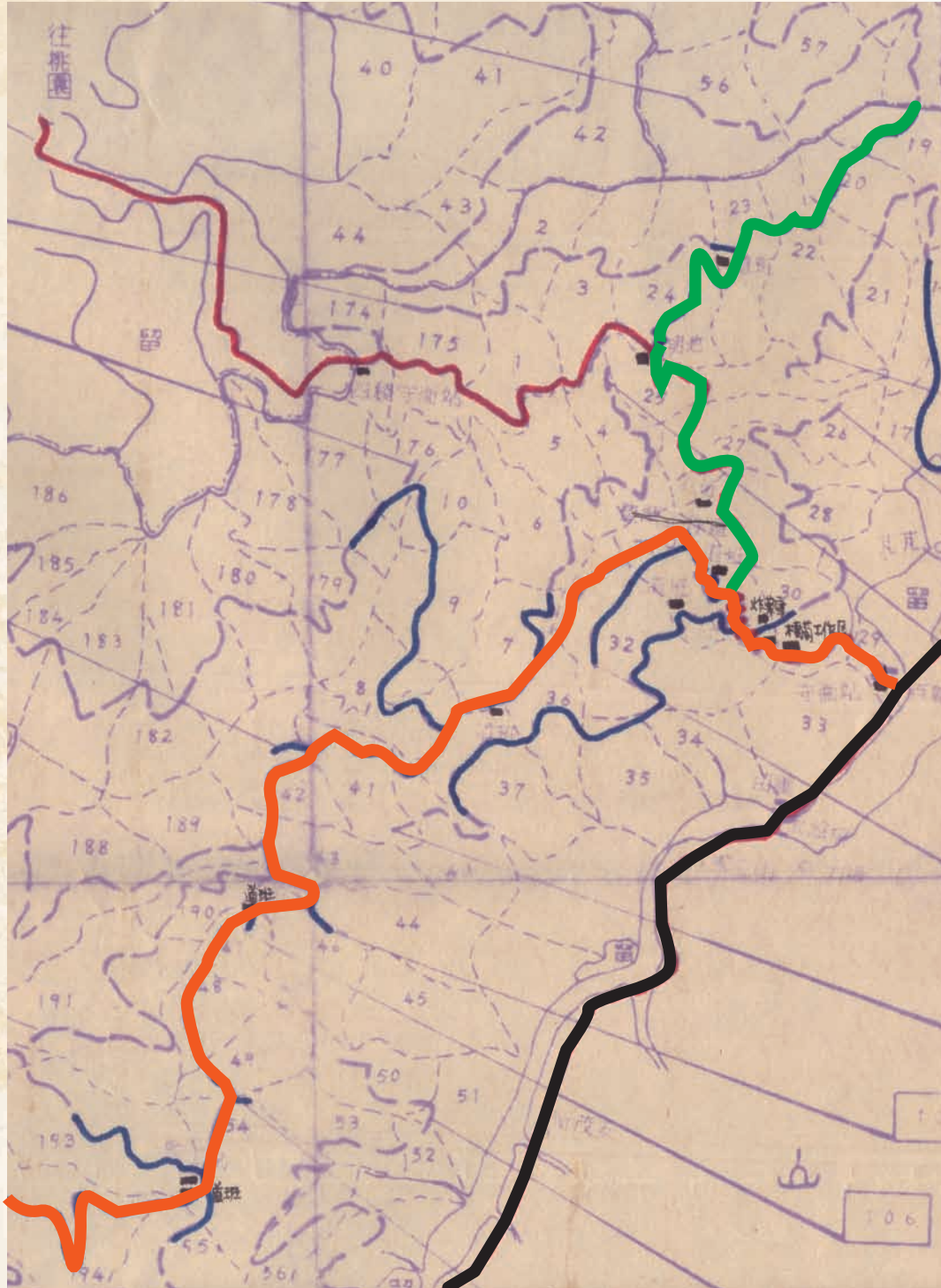
- 一、五十二年二月廿六日(52)輔計字第一二四號令節開「准臺灣省政府交通處撥還該處墊付五十年度北部橫貫公路工程費新臺幣五、一二六、一二三·〇〇元，省府撥還墊款後，該路產已屬省府所有，乙節奉悉。
- 二、查前項已完成之北部橫貫公路(及三〇〇號林道)本處為配合該沿線林班運材作業計，在省府未接管養護前，除暫設一道班負責該線沿途路面養護及零星坍方清除與維護工作至本處運材作業完成外，偶遇有重大災害或交通阻斷，非本處道班工能力所及者，如仍須繼續辦理新工程(防護搶修及修復)工作，其工程費由本處以短期墊款支付，抑或轉鈎會送洽由臺灣省政府撥付代辦。⁷⁵

其實，從百韜橋至四稜這一段路是由3段林道銜接而成。退輔會森林保育處資深技師楊義水對棲蘭山林道的路線與編號極為熟稔，他說，百韜橋至守衛站10.5公里，屬100線林道；從守衛站至池端10.5公里，屬110線林道；從池端至四稜9公里，屬300線林道。⁷⁶

1959年4月1日排骨溪15公里改線測量開始，到了9月10日，排骨溪15公里改線測量完畢，其中的前段10.5公里就是百韜橋至守衛站，後段4.5公里則自守衛站向西深入，這就是100線林道，後來前段併入北橫，100線林道遂以守衛站為OK起點，朝歷代神木區、鴛鴦湖推進，此是後話。其實，橫貫公路森林開發處未成立之前，在1951年3月太平山林場就來這裡伐木，闢建一條最早的林道，位置在排骨溪右岸，稱為排骨溪林道舊線。1958年闢建的林道，取排骨溪左岸而行，稱排骨溪林道新線。草創之初，橫貫公路森林開發處沒有專業人才，測量工作由東西橫貫公路四季工程處奉令代辦，並派鄧書才副工程司負責。

75 〈臺灣橫貫公路森林開發處1963年5月7日公文，為本處三〇〇號林道維護問題，祈請核示〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(52)橫森工字第3121號，1963。

76 2012年10月5日，於宜蘭訪談楊義水先生。



棲蘭山林道路線與編號，原100線林道(橘色)，原110線林道(綠色)，原300線林道(紅色)，中橫宜蘭支線(黑色)，其他支線林道(藍色)，1960年代

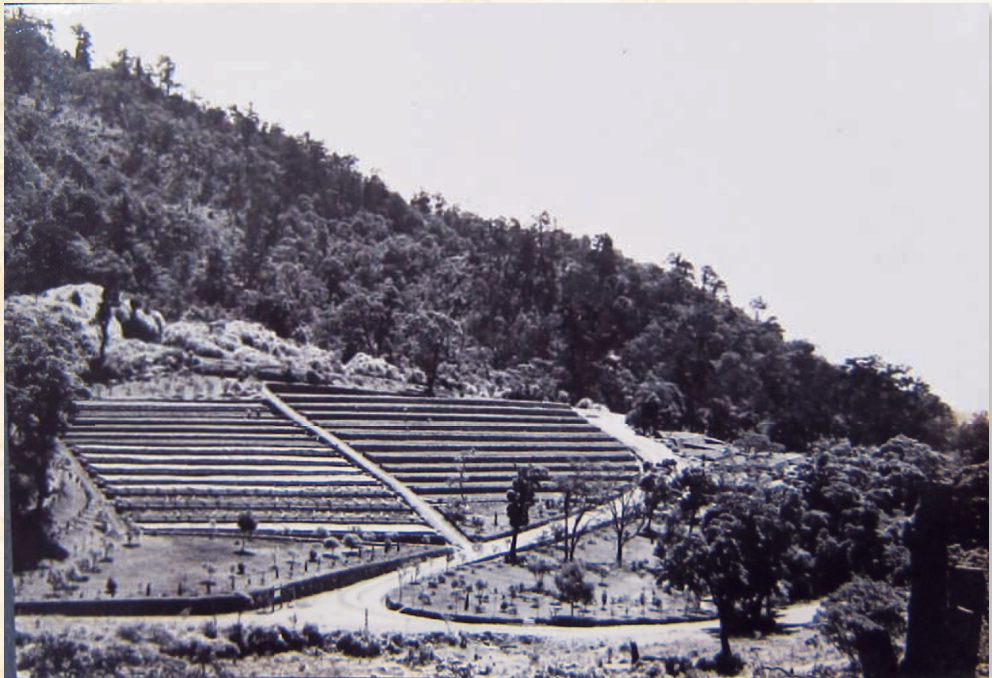
森林保育處棲蘭山林區行程路線示意圖



森林保育處棲蘭山林區行程路線示意圖，2013年



公路局員工攝於宜蘭排骨溪底便道，1957年秋



明池苗圃，約1960年代

但測量尚未全部完畢，排骨溪林道新線就開始興工了。8月6日至9月6日，排骨溪新線0K+360-1K+300林道路基土石方新建工程，由救國團青年建設工程隊及橫貫公路森林開發處機械作業完成。



所以，北橫東段的闢築與救國團青年建設工程隊，還有榮民極有關係。救國團青年建設工程隊就是暑期青年戰鬥訓練建設工程隊，是當時的大專青年報名參加，從事體力勞動，打工賺取學費的一項工作。1959年的這一梯次，借用公路局第四區工程處第五工務段（現獨立山工務段）的房舍住宿，來修築北橫。期間還遇到瓊安、露意絲颱風侵襲，第五工務段房舍倒塌3間，一部分被服裝具被洪水沖沒，獨立山至宜蘭公路路面斷裂，路基完全沖毀者二十餘處。全隊於9月5日徒步下山，9月6日在宜蘭結訓，所留被服裝具須俟通車後，始能裝運下山。⁷⁷

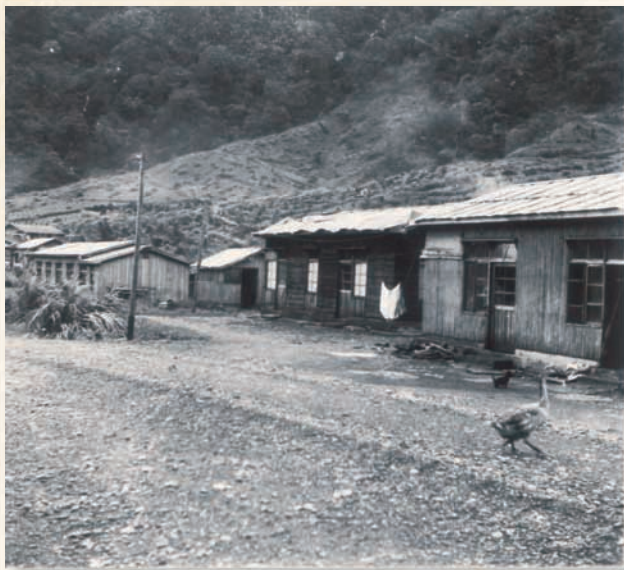
100線林道

1959年12月8日，第二林道工程所主任廖福裕向森林開發處呈閱一份報告，詳述100線林道闢築的始末。⁷⁸

本所自四十八年九月十五日成立，接辦前測量隊負責承辦排骨溪新線林道0K+000~11K+380路基土石方新建工程。本所成立之初，因時間侷促，人手不足，籌備不全，致工作繁重，日甚一日，諸如現場施工測量，及二十餘項工程預算與零星工程預算之編製皆於成立之後逐步實施。

77 〈中國青年反共救國團四十八年暑期青年戰鬥訓練建設工程隊1959年9月8日公文〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，1959。

78 〈第二林道工務所1959年12月8日公文，檢呈報告書一份附統計圖一張，祈鑒核〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，林二工字第113號，1959。



颱風過後的第五工務段(現獨立山工務段)房舍，
1959年9月



颱風過後的第五工務段房舍，1959年9月



颱風過後的第五工務段房舍，1959年9月



颱風過後的第五工務段房舍，1959年9月

一、榮工部分

本所轄內排骨溪新線林道自0K+000~11K+380，全長約十二公里，總計土石方數量299,413M³，除部分土石方由本處推土機作業外，其餘發包榮民第一工程總隊承建。該隊共分十一分隊，約三百人，於本年五月分別進入工地承建6K+660~11K+380路基土石方，五月份該隊出工人數296工，完成約1,000M³。六月份計出工人數2,058工，完成土石方，8,400M³。七月份計出人數5,120工，完成19,600M³。八月份計出工人數4,773工，完成約20,000M³。九月份出工人數3,793工完成土石方約18,500M³十月份出工人數4,557工完成約18,500M³十一月份出工人數3,873工，完成約17,500M³。全部總共出工人數24,470工，完成土石方數量約100,000M³，約四公里，業已完成。3K+000附近亦已陸續開工，並作成圖表以資參考。

二、推土機部分

推土機D4、D7兩部於本年五月間開始作業，承建4K+260~5K+260全長一公里，土石方數量23,000M³，於本年八月二十七日全部竣工。十月份開始承建5K+160~6K+660全長約一公里500公尺，計土石方數量44,500M³。其間因歷次災害之修復及坍方之清除，工作人員(包括作業手及修理工)總計出工人數3,816工完成土石方總數約38,000M³，詳見圖表本所遠離本處兼無機械修理設備，致機械故障，材料補給機械人員之缺乏致未能及時修復使用影響工作效力至鉅。

三、橋涵駁坎部分

本轄內里程中經調查需建造小橋六座，涵洞二十三處，駁坎等。上項橋涵駁坎因路基工程之趕工，未暇編製預算，尚未發包興建。



排骨溪林道的木駁坎，約1961年

110 線林道與 300 線林道

隨著排骨溪林道新線的闢築推進，又從管制站另出一線向北延伸，這就是 110 線林道。但山勢起伏，沿途地形地質條件複雜，橫貫公路森林開發處的經驗不足，遂請公路局派員協助勘查，公路局派來王子莊，時任北部橫貫公路工程處副主任。12 月 14 日至 19 日，王子莊勘查北部橫貫公路棲蘭線林道（自排骨溪新線 10K+600 起點至池端），全長約 9 公里。王對沿途路況做了一番評估：

0K~2K 較為平坦，以普通土為主。

2K~3.5K 地形陡峭，以軟石及堅石為主。

3.5K~4K 峭壁，以堅石為主。

4K~9K 地形較陡，土石成份各半⁷⁹



1960 年 4 月 1 日，成立 31 至 24 林班林道測量隊，4 月 5 日開始測量，亦即從管制站（排骨溪新線 10K+600 起點）測至池端。此測量隊由鐵路管理局借調的林啟敏擔任隊長，負責執行。110 線林道闢建至池端 9 公里，再從國父紀念林分叉口向東延伸。從管制站至池端，這條 110 線林道的前段 9 公里，後來亦併入北橫主線，110 線林道遂以國父紀念林分叉口為 0K 起點，向東依傍馬望來山山腹而行，再向西迴折，直驅玫瑰西魔山推進。

後來，從池端國父紀念林分叉口向西再闢一條 300 線林道，折往四稜。300 線林道長度 9 公里，後來亦併入北橫主線。

79 〈臺灣橫貫公路森林開發處第二工務所 1960 年 1 月 9 日公文，檢呈棲蘭山林道踏勘報告一份，祈鑒核〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，林二工字第 175 號，1960。



棲蘭林道養路道班房，約1960年代



一輛轎車通過百韜橋至池端途中的大峭壁，這是北橫公路東段的明顯地標，位置在今台7線68.8K，約1961年





二名工程人員步行於百韜橋至池端途中的大峭壁，約1961年





運材大卡車行走於排骨溪林道，約1960年代



森林開發處的運材十輪大卡車行走北橫公路，約1960年代

生活不能「為」持下去

到底當年關築北橫公路的榮民他們的工作與生活情況是如何？說實在，從來未曾留下記錄，就連口述資料都很少。橫貫公路森林開發處林道修建工作隊在1959年11月第四次擴大業務會報的提案單，可以反映一些實情。

「請上級注意我們工人的工資發放和我們工人的生活，我到山上來才有四個月，我自己覺著，要是今後這樣的話，生活不能為持下去。」

「我們現在所做的工作與輔導就業的原則脫節。因天雨之關係，每月出工之天數未能達到廿個晴工，故之未能合乎所規定之待遇的所得。」

「娛樂問題，山地工作精神苦悶，整日呆在狹小的工寮寸步難行，更是無聊。」

「沒有真實理髮店之設立，如工作逼緊時，使一般工人均感頭痛。」

「醫葯缺乏，醫務人員經常不守崗位。」

「山上氣候嚴寒，缺乏床被。」

「住居宿舍陋雨，是否修理及廚房等。請上級派員同居數月試查，是否應用。」

「林業隊員工作很苦，有的年齡過大，體力難支。」

「請問何時才算正式就業？」⁸⁰

雖然時隔半世紀，如今讀來依然句句心酸，血淚斑斑。

80 〈橫貫公路森林開發處林道修建工作隊1959年11月第四次擴大業務會報提案單〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，1959。

橫貫公路森林開發處林道修建工作隊第一分隊發言單

由進改即應山蘭棲於業就軍役退

- (一) 山古其保不佳時而時晴時雨半個連集務維持生活。
 - (二) 交通不便補給不便，增設運糧車輛，足分補給。
 - (三) 醫務缺乏，醫務人員經常不守崗位。
 - (四) 康樂活動室與林場生活。
 - (五) 山上氣味嚴寒，缺乏床被。
 - (六) 請向何時才算正式栽業。
 - (七) 住的房子太山，有影響健康。
1. 增設醫務人員(三人以上)增加藥品。
2. 每分隊要設置乾電收音機，同時每月至少要有文化康樂隊，以上各案一次或致對電報，所應設法應給棉被及背心。
3. 宿舍要即極擴充。

附註：
一、提案請以一事一案，一案一紙，一案一份編擬。
二、案號請勿編列，留待本會彙編時統一編排。

橫貫公路森林開發處林道修建工作隊第一分隊發言單，1959年

從百韜橋開始，這條榮民關築的棲蘭山林道先沿著排骨溪逐次爬昇，經過100線林道入口守衛站向池端而去時，就已來到芄芄溪的集水區，過了池端，越過雪山山脈分水嶺，更是進入大漢溪的流域範圍。從百韜橋延伸至池端，再至四稜，森林開發處總計新闢路基已達30公里。待北橫公路復工時，從角板山經巴峻再至四稜，便可以直接利用棲蘭山林道，經池端，下抵百韜橋，接上中橫公路的宜蘭支線，也就不須經由先前規劃從池端下至芄芄的路線了。誰都知道，只要將四稜至百韜橋這一段既成道路稍加整修，便是現成的北橫公路，這也是森林開發處對臺灣公路的貢獻。

重機械作業手

田洪福先生，生於1929年，山東省日照縣田家溝村人。

我們是大戶人家，從小過著樸實的農村生活，種小麥、大豆、蔬菜，日子過得還可以，雖然外患內亂不斷，農民的韌性熬得過來。民國三十五年(1946)，共產黨進入我家鄉，我父親的成分有問題了，紅五類，被五花大綁的遊街賠罪，家中三位祖爺輩的老人家，甚至被活活打死。

田洪福跟著父親和叔叔，只好隨著敗退的國軍南下。

我們像難民一樣，有什麼吃什麼，有地方住便過一夜。十八歲投考海軍陸戰隊，隨軍隊來到臺灣，從此離鄉背井，和家鄉的親友分隔。

田洪福靠著在家鄉私塾所學的語文基礎及在戰亂中的自修，轉入工兵學校，學習重機械技能，但在一次演習中，左腿被機械壓斷，在海軍醫院醫治將近半年才復元。



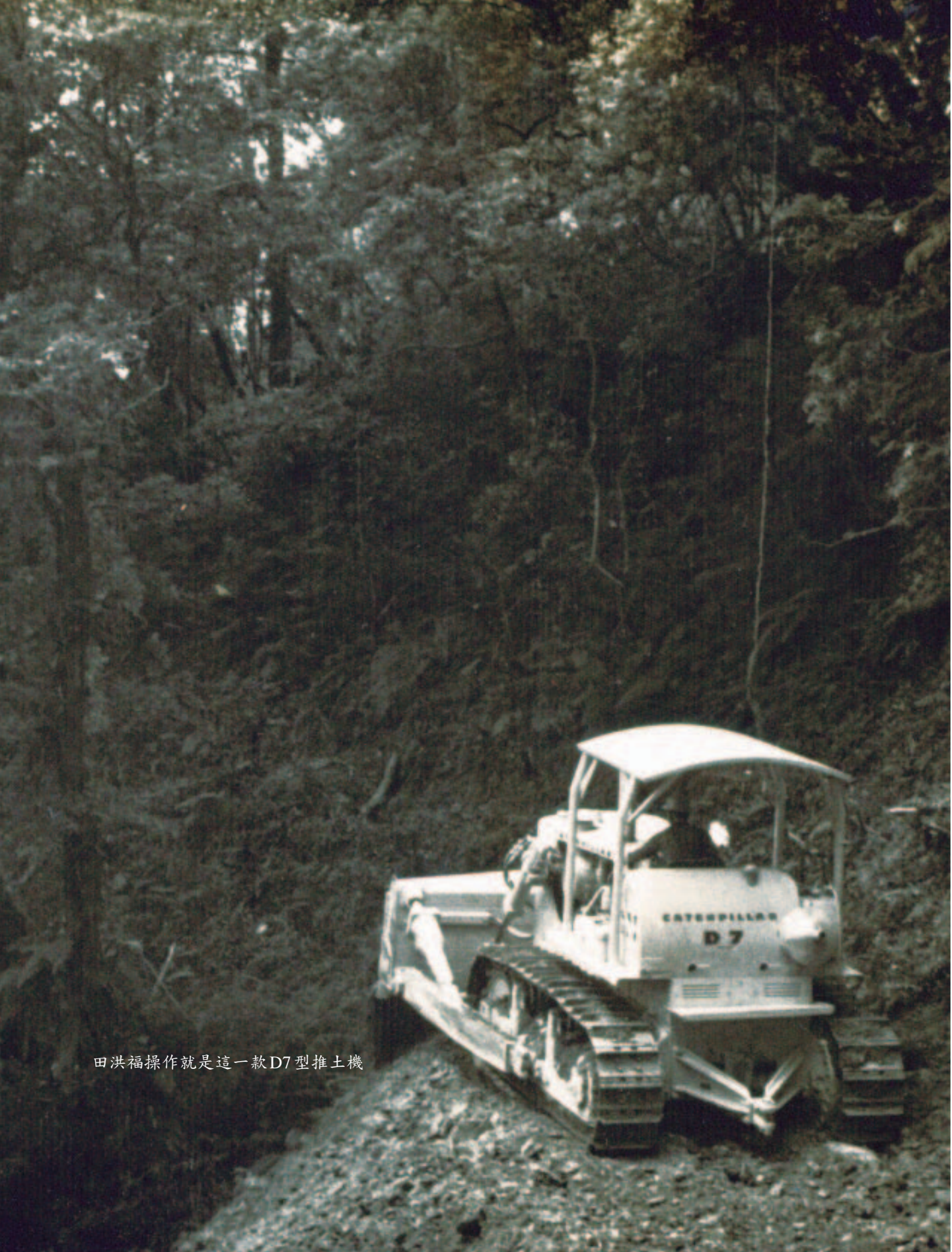
榮民操作D4型推土機築路，約1961年

1959年4月28日，田洪福參加森林開發籌備處招考，正式錄取為重機械作業手。重機械作業屬於高危險性工作，山崩、落石、樹倒、車毀時有所聞，田洪福親身經歷了幾次危難，僥倖逃過大劫，他說：

只能說我的名字取得還可以，洪福、洪福，洪福齊天，才能大難不死，但是，一些同來的榮民弟兄的遭遇，卻讓我們覺得哀傷。

田洪福的重機械工作場地，包括棲蘭山各林道，北橫公路至桃園西村、思源710線、環山730、732、734線及大禹嶺，福壽山、佳陽到和平各林道，擔任築路與災害搶修。

田洪福進入森林開發處那年，曾有一次救人及護機的事蹟獲得記大功及參百元獎金的記錄。那時，他和另一位伙伴周澤隆在北橫公路八十三公里附近築路，周澤隆所開的D四型推土機故障，眼看就要連人帶機滾落下山，田



田洪福操作就是這一款D7型推土機

洪福反應靈敏，立刻急速開他操作的D七型推土機硬將他推回來，幸運地挽回同事性命和那部推土機。

田洪福說：

我是一名重機械作業手，我使用過各種推土機、怪手、空氣壓縮機和炸藥，常在大雨、颱風、地震後上工，無日無夜的搶修，最危險的地方，我們越派得上用場，假日？這也沒得計較的。我常想，這麼危險、辛苦的工作，要不是吃過逃難的苦，恐怕也撐不下來。

1962年，波蜜拉強烈颱風侵襲臺灣，強風豪雨，全台幾無一處倖免。當時三十四歲的田洪福和一夥榮民弟兄躲在池端(明池)工務所的鐵皮工寮避難，驚人的暴風雨卻撕裂紙張似的將屋頂鐵皮撕去，摧枯拉朽的將整座工寮擊倒，一夥人躲到辦公桌底下、床舖下，一齊抓緊桌腳、床腳，抵擋風雨，以求保命。

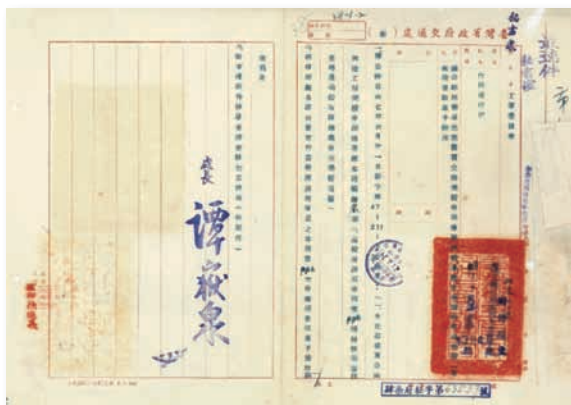
池端工務所雖為雪山山脈包圍，連綿山巒對波蜜拉颱風卻無抵擋之力，濃密山林在入夜後更顯恐怖。田洪福躲在山邊一棵風倒木下，這樣度過驚悚而漫長的一夜。

重機械作業手，是森林開發處的開路先鋒，無路開路、路斷修護，有了暢通的林道才能運載林木下山。田洪福在森林開發處三十五年來的大多時間，便從事這工作任務。⁸¹

81 〈劈荊斬棘的開路人—田洪福〉，國軍退役官兵輔導委員會榮民文化網<http://lov.vac.gov.tw/memory/Print.aspx?i=90>

5

不滅榮光



公路局興建北部橫貫公路申請美援的公文，1958年7月7日

問 路 北 橫

美援北橫

北橫公路的修築與中橫公路一樣，都是在美援的歷史背景之下開始推動，卻有不同的遭遇與結局。這條列為1959年七大建設的公路，沿線資源極為豐富，在經濟上、國防上具有重大價值。

當時，臺灣省政府省府一方面積極申請美援，一方面亦提撥配合計費準備施工。省政府交通處1959年7月16日的公文簽呈，這樣寫道：

查北部橫貫公路修建工程擬申請美援美金210,000元及新台幣77,950,000元，政府配合款4,600,000元，預計自本年十月開始修築，十八個月完成。⁸²

數日後報紙刊出〈北部橫貫公路預定九月開工，西起桃園，東至排骨

82 〈臺灣省政府交通處1959年7月16日公文，簽為請緩辦北部橫貫公路及南迴鐵路測量工程案〉，臺灣省政府交通處1959年9月臨時報告事項(七)，1959。

溪，一三九公里，三年完成〉這則新聞。依照計畫，全部工程費預計需新台幣7,900萬元，但省府決以七千萬元內使之完成。因此，決定將原計畫路線的出口加以改變，另外利用一段棲蘭山的既有林道為出口，這既有林道便是排骨溪林道，出口接上中橫公路宜蘭支線的百韜橋。

臺灣北部橫貫公路的艱巨工程，預定於今年雨季過後，九月間開始構築。這條貫連北部東西兩端的公路，預定三年完成。公路局現已成立工程處，積極籌備興工。第一年的工程費新台幣一千四百萬元，已列入台省今年度總預算之內。

原計劃的路線全長共一百三十九點七公里，西面起點是桃園經大溪、澤仁、角板山、高義、巴嶺、西村入宜蘭縣境，過大正、小林至芄芄出口，與中部東西橫貫公路連接，直達宜蘭。新計劃則是在原路線末段，利用現有的棲蘭山排骨溪林道，作為東端出口，不再經過芄芄。這項新的出口路線，公路局與林管局現正勘測研究中，日內即可決定。⁸³

這個時期，大溪至角板山已築公路，北橫公路主要係角板山至排骨溪的工程，省府遂在1959年度編列經費預算，由公路局成立工程處籌備開工。一切都準備好了，老天卻在此時降下一場重大的天然災害，那就是八七水災。

八七水災

臺灣現代史上最嚴重的八七水災發生於1959年8月7日，日本南方海面的艾倫颱風把東沙島附近的熱帶低壓引進臺灣，使得中南部豪雨成災。專家研判造成重大災情的原因一方面與連續不斷的豪大雨、臺灣本身的地形地質

83 〈北部橫貫公路預定九月開工，西起桃園東至排骨溪，一三九公里三年完成〉，《聯合報》，1959年7月28日，第4版。

先天不良有密切的關係，另一方面則是當時的訊息流通管道不足、缺乏環境保護及防災觀念，因而使得災況更為慘重。八七水災所造成災情的範圍相當廣泛，遍佈臺灣十三個縣市，尤其以苗栗、臺中、南投、彰化、雲林、嘉義等六縣及臺中市受災最為嚴重，當時人口數約佔臺灣總人口數的38%，為臺灣的主要農業區域。暴雨集中在8月7日至9日三天，所及區域幾乎包含臺灣整個西部，而以7日的降雨量最多。據學者指出此次日雨量超過500公釐者達15處之多，主要的暴雨中心集中在苗栗、豐原、芬園、烏溪上游、斗六與阿里山等處。



《臺灣省八七水災救濟暨重建工作報告書》，1961年

這場突如其來的災害共造成667人死亡、408人失蹤、942人受傷，各地哀鴻遍野，災民經政府予以收容者竟高達30萬人以上，是臺灣戰後僅次於九二一大地震最嚴重的災情。在房屋受災方面，房屋全倒共計有27,466間，半倒者18,303間。農、林、漁、牧業均損失慘重，光是農地損失其總面積便高達136,542公頃。在交通方面，鐵、公路嚴重癱瘓，鐵路受災297處，而公路更高達476處之多。而在電信與電力方面，其所帶來的大停電及通訊中斷更是可想而知。公共設施如學校、衛生所、醫院等也均遭波及。據官方統計，損失高達35億元以上，約佔當時國民所得的11%，對當時的臺灣造成嚴重的打擊。八七水災的重大影響，使得原核定的北橫施工經費不得不移作水災重建之用，工程遂告停頓。省交通處簽請緩辦北部橫貫公路：

查本省中南部八、七水災有關交通鐵公路損失頗為嚴重，依目前初步估計，其搶修及重建費用，鐵路部分需約七千萬元，公路部分需約一億一千餘萬元，業經先後呈報。……唯際此財政支絀之時，籌措上項鉅款，似非易事，



八七水災公路損失，1959年



八七水災救濟工作，1959年

查列為本省七大建設之一之北部橫貫公路新建工程，原分三年完成，本年度第一期工程，所需工程費一千四百萬元，已列入公路局本年度預算以內，查該路開工以後，分三年始能完成，水災以來重要交通要道之待修為高，故不得已擬請前將該北部橫貫公路新建工程，暫緩辦理，並將本年度已列該路之預算一千四百萬元移作此次水災公路方面搶修及重建工作之一部分，以濟眉緣，俟美援款項等其他方式籌措之款項有著落後，再行鋪墊。⁸⁴

經費困難

北部橫貫公路決定不開闢，因所需的經費太多。

1960年5月21日，新建大溪橋(水泥橋)通車，取代日治時期的大鐵線吊橋。交通處長譚嶽泉在參加通車典禮時表示：

原定今秋興工的北部橫斷公路，頃因經費問題，將移於五十年秋天才能動工。譚處長說：該項原已編列的預算業已被刪除，而留待五十一會計年度才能列在預算之內。⁸⁵

雖然北部橫貫公路決定暫不開闢，但是仍將修築一條產業道路，這便是排骨溪林道，是配合棲蘭山林區開發用的，並以榮民來擔任這項艱鉅的任務。

隨著各地對八七水災受損的逐漸復原，要求恢復北部橫貫公路關建的呼聲也越來越強。1961年7月，臺灣省公路局完成《北部橫貫公路與資源調查報告》。同年8月21日，省主席周至柔、省議會議長黃朝琴、國軍退除役官兵輔導委員會主委蔣經國暨公路局長林則彬等一行10餘人，參觀橫貫公路森林

84 〈臺灣省政府交通處1959年7月16日公文，簽為請緩辦北部橫貫公路及南迴鐵路測量工程案〉，臺灣省政府交通處1959年9月臨時報告事項(七)，1959。

85 〈北部橫貫公路延至明年動工〉，《聯合報》，1960年5月22日，第2版。

開發處的作業情形。周主席等人在棲蘭山林區第42林班參觀鏈鋸伐木及機器集材，中午在棲蘭山工作站進餐，旋即驅車經宜蘭縣邊境的池端，至桃園縣復興鄉境，巡視正在計劃興建的北部橫貫公路沿線情形。二時許至土場苗圃稍作休息，即在林才添縣長的伴送下登車往梨山。

公路局長林則彬亦在參觀棲蘭山伐木作業時說：

該路全長將為七十一公里，但橫貫公路森林開發處已建有二十公里的林道，故僅餘五十一公里；即桃園縣角板山至宜蘭縣池端這一段，尚待興建。……北部橫貫公路將於何時動工，俟財源有著落時才能決定。⁸⁶

周至柔、黃朝琴、蔣經國、林則彬都到棲蘭山參觀，已經展開伐採作業的運材林道已闢至池端、四稜。林則彬心中一定想著，只要從四稜向西延伸，接到巴陵，北橫公路不就連接起來了。

奉令復工

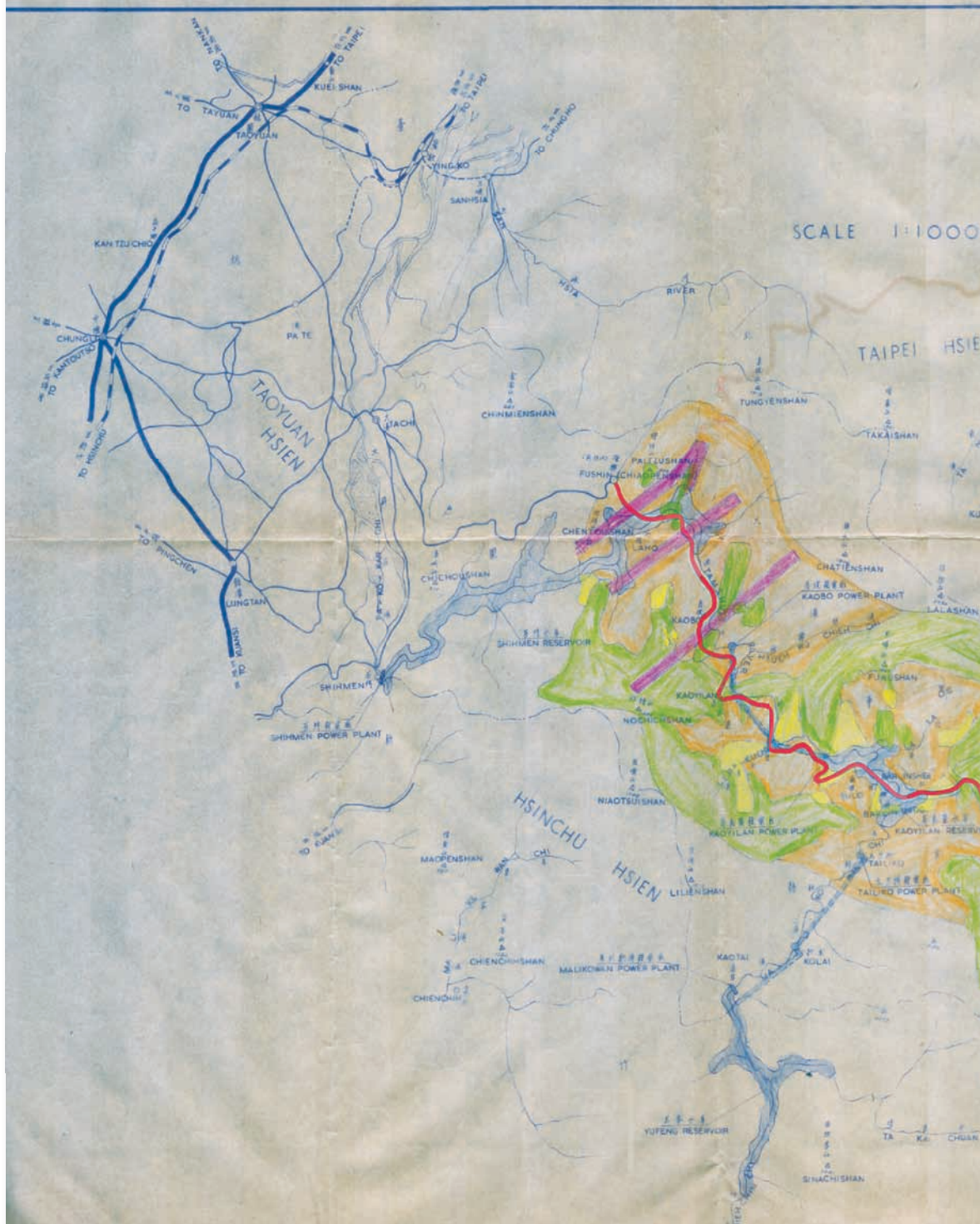
歷經八七水災的三年半之後，終於在1963年4月，省府決定復建北部橫貫公路。

此一路線，西起桃園縣復興鄉，中經高坡、巴陵、池端，東達宜蘭縣之棲蘭銜接中部橫貫公路之宜蘭支線，全長七十一公里。其中東西兩端各三十餘公里，路基雖已草略開通，但大橋、長隧、涵洞、駁坎等附屬工程均未施建，中段巴陵至四稜長十一公里，則全部尚未動工。其中橋隧工程浩大，施工艱難，為此路修築時之主要工程。此路設計標準，容量為單線道，速度每小時廿公里，最短視距為廿公尺，最小半徑為十五公尺，最大坡度為百分之

86 〈興建北部橫貫公路擬定兩項方案〉，《聯合報》，1961年8月22日，第2版。

北部橫貫公路

NATURAL RESOURCES ALONG NORTH

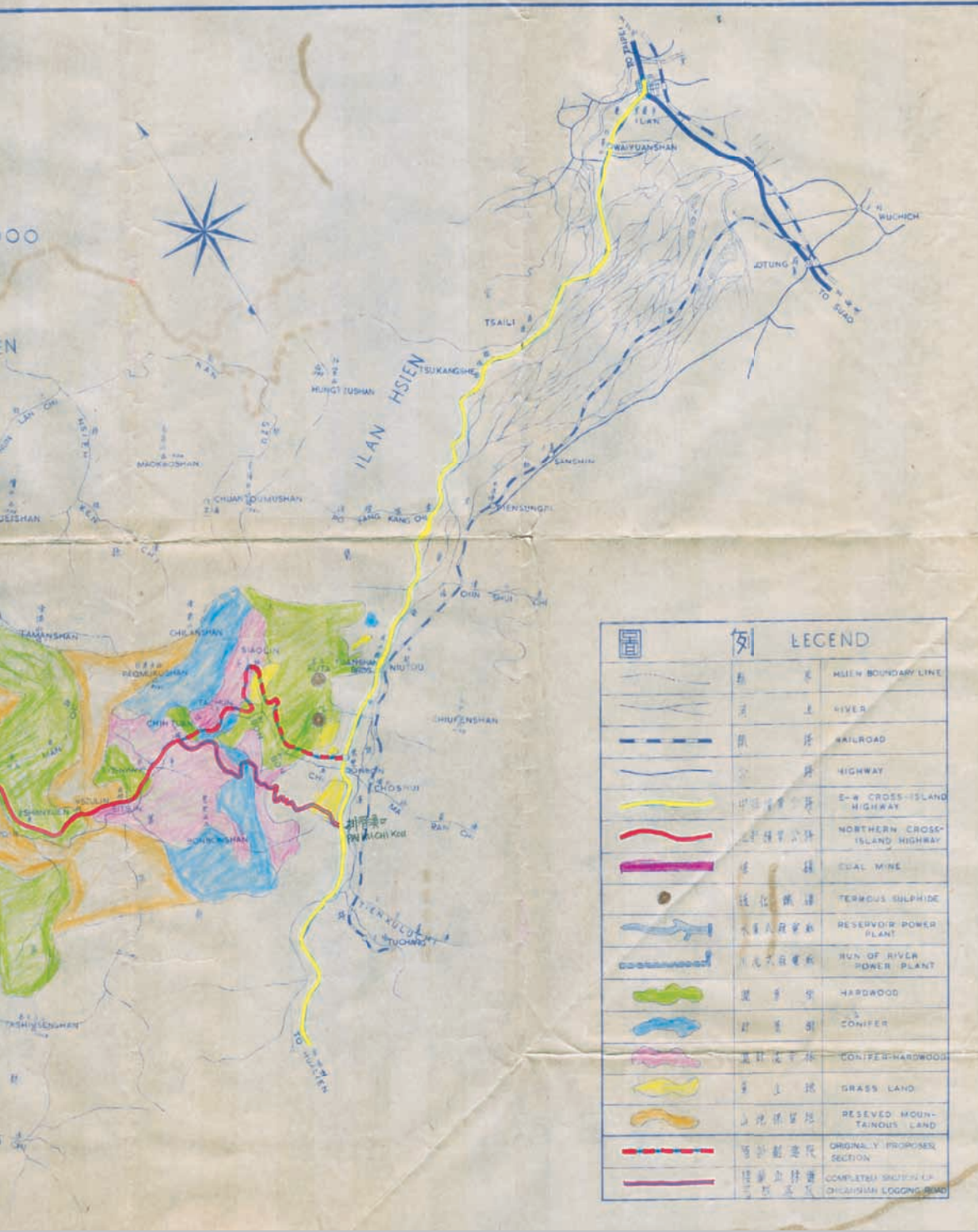


問路北橫

北部橫貫公路沿線資源圖，1961年。圖上可見，北橫公路原計劃路線（池端、小林、梵梵）變成虛線，已不採用，新路線由池端向東南行，到達排骨溪口（今百韜橋）

圖源資線沿路

NORTHERN CROSS-ISLAND HIGHWAY



十，路基寬度為四·二公尺至五公尺，隧道淨高為四·二公尺，橋樑載重為H-20，路面為級配沙石路面。將於廿一日成立之工程處專辦此路工程，該工程處下設四個工務段。⁸⁷

北部橫貫公路工程處奉令復工，並於4月21日成立北部橫貫公路工程處，派定張農祥為主任，鄒元輝為副主任，主持興工事宜。而派定為北部橫貫公路工程處長的張農祥，在1963年4月20日簽呈北橫公路的人事案⁸⁸：

副處長鄒元輝、曹鳳藻

督導工程司陳廉泉、吳保障

設計課長胡再成

工程課長孫宗濂

機料課長徐秉章

總務課長許金城

第一段長另案簽請委派

第二段長李懷烈

第三段長李祥思

第四段長劉嘉訓

後來名單略有調整，第一段長李懷烈，第二段長劉炳勳，加上巴峻大曼兩橋工務所主任嚴啟昌，復興橋工務所主任潘自明。北部橫貫公路於1963年5月1日動工，不舉行儀式。國軍退除役官兵數百人當日抵達工地，肩負起開鑿這條公路的任務。北橫公路工程處的首任處長張農祥，次任處長為鄒元輝。就是這個工程團隊的帶領之下，三年後終於完成北橫公路。

87 〈興建北部橫貫公路擬定兩項方案〉，《聯合報》，1961年8月22日，第2版。

88 〈臺灣省公路局1963年4月20日公文，張農祥簽呈〉，1963。

初度巡禮

關於北橫公路初闢的情形，少有親歷採訪的記載。這是筆名寄浮的一位工程人員，在1968年12月發表於《養路月刊》第二卷第十二期的文章，篇名〈北部橫貫公路施工紀略〉，是一篇難得的佳作，文筆流暢且觀察入微地記錄了1963年6月底北橫沿線施工的情形。留意一下，就在二個月前的5月1日，北橫公路方才動工。

北部橫貫公路起自桃園縣復興鄉，經拉號、高坡、榮華、高義、巴陵、四稜越雪山山脈分水嶺至宜蘭縣大同鄉之棲蘭，與東西橫貫公路宜蘭支線85公里處(百韜橋)相銜接，全長71公里；其中復興至四稜長41公里係新闢，四稜至百韜橋長30公里，係就原有運材道路擇要改善。本工程自1963年5月開工，至1966年5月完工，歷時3年。

1963年6月，敘述者寄浮奉調北部橫貫公路工作。他在下旬報到，當時開工未久，僅2K~4K(霞雲坪—霞雲橋)及37K~41K(萱原—四稜)局部動工，兩端各約有榮民工程隊員10個分隊。後來，北橫公路的施工高峰期，曾動員多達36個榮工分隊，人數約一千餘人。

報到的第三日，敘述者寄浮即偕吳工程司自宜蘭乘吉普車由西段入山。是日天氣晴朗，車循宜蘭支線至百韜橋後，折入北部橫貫公路主線，盤山而上，經迴旋彎道卅餘處，達棲蘭山(即今100線林道入口)，此地海拔約1,100餘公尺。前行過池端，路線較為平坦，再越雪山山脈分水嶺，入桃園縣境，此時麗陽當空，寒氣大減，自四稜後，前行無路，是為北部橫貫公路新工地段，海拔約為1,040公尺。

自百韜橋至四稜，長30公里，係輔導會森林開發處所開闢，亦係榮民工程隊員血汗結晶，設計標準較東西橫貫公路為低，沿線陡坡急彎，峭壁深

谷，工程亦頗艱巨，上有多處木涵及木駁坎，已有腐朽跡象，每日有重載運材車輛行駛，養路方面設有養路道班，養護情況尚佳。

車抵四稜(41K)，寄浮一行人改為步行，當地已住有10個分隊，榮工亦設有西村工務所，主持施工事宜。四稜至萱原(37K)長4公里，已全線開挖，隊員們大部分曾參加東西橫貫公路工作，開山去土，動作熟練。

步行至萱原附近，野草過膝，羊腸小徑，無法暢行，據聞此一地區，各種毒蛇出沒無常。他誠惶誠恐，手持竹杖，不停揮舞，以收打草驚蛇之效。

萱原工務段係借用山林管理所之竹寮一棟，加以修葺克難居住，無水無電，利用山間泉水以竹管引入食用，照明則以洋燭代替，入夜未久，正聚燭下聊天，忽聽屋外高呼「蛇！蛇！」繼之啪的一聲，擁往屋外一看，見一同仁一手執電筒，一手執竹杖，地下則臥死蛇一條，長約一公尺又半，識者曰係百步蛇，該同仁機警有加，打蛇手法亦準，否則不堪設想，是夜難以入睡，深恐軟體動物游入室內，登炕共眠。

翌日繼續行程，陳國寶先生嚮導，循羊腸小道前進，抵大曼橋址。橋位適處峽谷，兩岸壁立，有人行吊橋1座，長約70公尺，抗風索朽斷多股，橋面寬約1公尺，橋面僅以桂竹臨時搭設，橋面距溪底深約70公尺。風勢強勁人行其上搖擺不定，且上下抖動落腳困難，通過十分艱險，他們三人分三次通過。

巴峻工務段是臨時搭建之竹屋，該地段尚未開工，同仁們正整理測量資料，編製預算。此時，劉炳勳亦加入嚮導，繼續前進。

巴峻原有隧道1座，長約70餘公尺，可通行吉普車，係軍工辦理。隧道出口有吊橋一座，長約160公尺，亦可通行吉普車，過橋後即循原有運材道

路(寬約4公尺左右)前進，因沿線多處坍方，久未通車，故雜草通膝。

12時許，四人行抵高義(24K+000)。高義住民10戶左右，緊沿公路建屋，均為生意人家，另派出所一所，此地為三光及後山山胞出入口。繼續前行多為下坡，原有道路陡坡急彎，棧橋多處，木料多已腐朽，不堪行車，至彼野瓦(今里安)，對岸石壁矗立，氣勢雄偉，頗為壯觀。下午2時抵榮華，地處峽谷，涼風習習。

有人行吊橋1座，長約40餘公尺，運材道路則自橋頭沿榮華溪上行，迂迴以木棧橋聯絡對岸，全長200餘公尺，棧橋業已朽亂，多處塌陷，榮華至巴陵不能通車此為癥結所在，所以峽口設有牛攬(索道)，利用索道吊運竹木材，以轉運至復興。過榮華橋後即逢大坍方(14K+500)，此一坍方起自山顛，順勢下滑以迄山腳，連綿達百餘公尺，土質成分多為土夾石，孤石不多，僅西端坍方末段有山澗一條，順流而下者為風化石。

敘述者寄浮所說的大坍方，要到1992年完成雪霧隧道後，才避開此一易落石的地段。他在這裡停留一下察看地形，突聞車聲隆隆，原來工程處派中型車輛來接。於是上車繼續前進。惟路面狹窄，急彎頻頻，加以沿線木棧橋鬆動，行車十分驚險，平均車速15公里，仍感顛疲不堪。至高坡(10K)見一石碑立於路側，他下車細看，刻載著日本人構築角板山至巴陵砲車道路經過，及參加工作之工程人員姓名，後來此石碑為築路工人破壞。

高坡至拉號(5K)路基較寬，但路面坑洞密佈高低不平，此段路面經常有運竹木材卡車通行，無人保養，路況甚劣。

拉號至霞雲坪以人行吊橋聯絡，長150公尺，高約40餘公尺，此處計畫新建公路吊橋，目前車輛繞道河底，淺水時涉水而過，直達復興。自霞雲坪至復興一段便道，地勢高差過大，以迴頭彎道直上，坡度百分之十五以上，

行車不便。

下午四時餘，他們四人返抵復興。敘述者寄浮寫下他對北橫公路工程的初步瞭解與建議：自復興至拉號長5公里必須新闢，拉號至巴峻長25公里，循原運材路加以改善即可，巴峻至四稜長11公里全部新闢，四稜至百韜橋長30公里，視經費情形擇要改善，凡木駁坎木涵洞處所必須辦理。⁸⁹

不滅榮光

1964年7月1日，蔣經國發表〈永生不滅的榮光〉於聯合報。就在3月時，他接任國防部副部長並兼行政院政務委員，7月1日辭去退輔會主委的工作，臨別依依，他對榮民說：

記得八年前，當我奉命主持退除役官兵輔導工作的時候，總統再三可囑我：「你必須好好地照顧退除役官兵，就像照顧自己的家人一樣！」這兩句意義深長的話，顯示出總統對於退除役軍人的關懷和愛護，也是我在職八年零一個月的工作指針。茲值即將離職的今天，檢討過去，發見了許多地方還是不如理想；尤其是很多可以做而應該做的事，還沒有做；不少可以做得更好的工作，也沒有能做。這些，都使我的內心深處充滿了不安和歉咎；並希望榮民弟兄們能原諒我！⁹⁰

蔣經國還特別提到：

我永遠不能忘記榮民們勤苦堅毅的精神和忠厚淳樸的風度；在中央山脈的原始森林中，在與海爭田的新生土地上，在全省各地的榮民工廠，大同農場間。……榮民們完成了前人所未能完成的東西橫貫公路；現在又有北部橫

89 寄浮，〈北部橫貫公路施工紀略1〉，《養路月刊》第2卷第12期(1968.12)，頁18-20，頁3。

90 蔣經國，〈永生不滅的榮光〉，《聯合報》，1964年7月1日，第3版。

貫公路的艱鉅工程正在興建。榮民們對於復興基地作了如此重大的貢獻。⁹¹

蔣經國也來北橫，卻少見像中橫時期的步行視察與隨行報導。

他在北橫的某一次足跡與記載，在《巫燐日記》找到了，那是1965年1月24日，星期日，天氣晴，多雲。就在12天前的1月13日，發布蔣經國接替俞大維，繼任國防部長。

為迎接蔣經國部長來本路視察，上午大家都比往常早些起床。吃過早飯後，與李清賢兄前往巴峻佈置簡報用的的圖表，並且在隧道附近等候鄒副處長與吳工程司保障等。鄒副處長等於上午九時三十分左右到達巴峻橋，而同在隧道口等候，桃園縣警察局正副局長與大溪分局長也來隧道口迎接。上午十時二十五分，蔣部長等一行乘中型吉甫車到達隧道口，部長下車後，與每一位迎接的人握手。今天能夠與兩位上將握手，實在是難得也。(部長)在隧道口聽了張處長的簡報後，步行至對岸，與開隧道的榮工寒閒(喧)後，即乘卡車赴高義了，我們送他們一行上車後，也趕回大曼哩。蔣部長走後，我們似乎了了一件重任，頓覺得輕鬆多了。⁹²

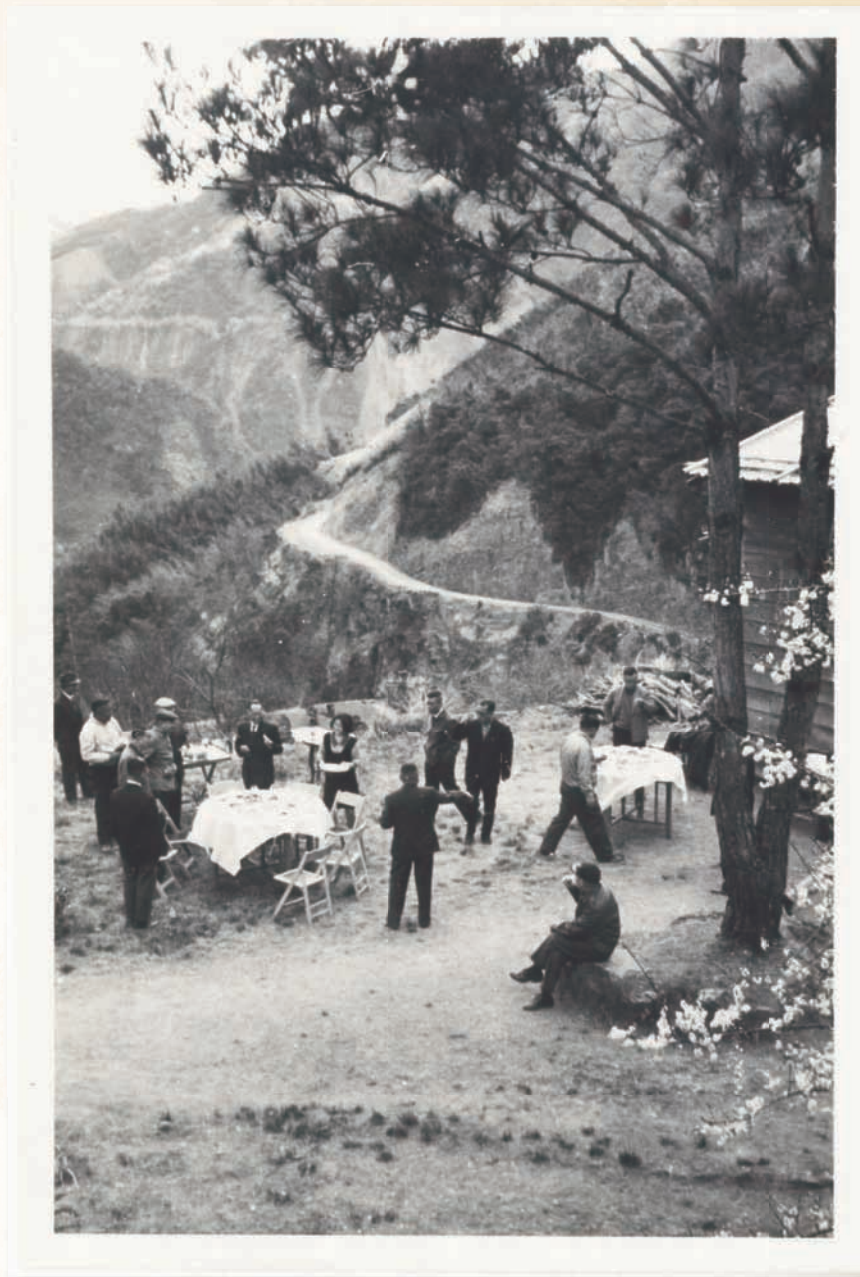
兩位上將就是劉安祺與劉玉章。就在前一天(1月23日)他們一行住宿棲蘭，1月24日視察巴峻橋，經高義，抵達北橫公路工程處第二工務段的榮華，在此享受了一頓豐盛的午餐，這個時節適逢梅花盛開。蔣經國久久才來視察一次，確實大家都輕鬆多了。為什麼？也許他更忙了。1月25日，他正式接任國防部長，行政院與國防部還有許多事情等著呢。

91 同上。

92 《巫燐日記》手稿本，1965年1月24日。



蔣經國部長等人搭乘運送工程材料之拼裝車往高義，1965年1月24日



蔣經國部長在北橫公路工程處第二工務段(今榮華派出所)，與隨行之劉安祺、劉玉章將軍等午餐，1965年1月24日

6

北橫三橋

施工概況

1963年5月1日北橫公路開工，分四個工務段進行，工程處設於復興鄉角板山忠孝路22號。第一工務段設於拉號(今羅浮，復興工務段)，負責0K－10K，自角板山至高坡；第二工務段設於榮華(今榮華派出所)，負責10K－18K+340，自高坡至榮華峭壁；第三工務段設於高義，負責18K+340－29K，自榮華峭壁至蘇樂崩壁；第四工務段設於巴峻(今巴陵道班房)，負責29K－41K，自蘇樂崩壁至四稜。

筆名寄浮的工程人員又於1969年3月在《養路月刊》發表〈北部橫貫公路施工紀略2〉，他寫到，第一、第四工務段係於1963年5月10日及6月21日先後開工，第二工務段於1963年11月9日開工，第三工務段於1964年6月開工。原計畫先完成0K－5K及30K+500－41K，利用中間一段原有運材道路加以整修，暫維材料補給之運輸，至1964年中再行全面開工，惟遭葛樂禮風

災後，原有運材道路已無法利用乃變更計畫，除兩端已開工地段外，中間地段亦予重點施工，以爭取時效。北橫公路各工務段皆於1964年12月完工，路基土石方工程總計80萬立方公尺。

1964年底，東段小型車輛可通至高義(大曼橋施工中，小型車輛利用索道吊至大曼橋西端)，西段卡車可通至榮華(復興橋施工中，利用河底便道便橋通行)，僅餘之榮華高義(18K~24K)路段已無材料補給運輸之困難矣。

沿線大小橋梁共計12座，除復興、大曼、巴峻三大橋係另成立工務所(隊)主持施工外，其餘均由各工務段負責施工。

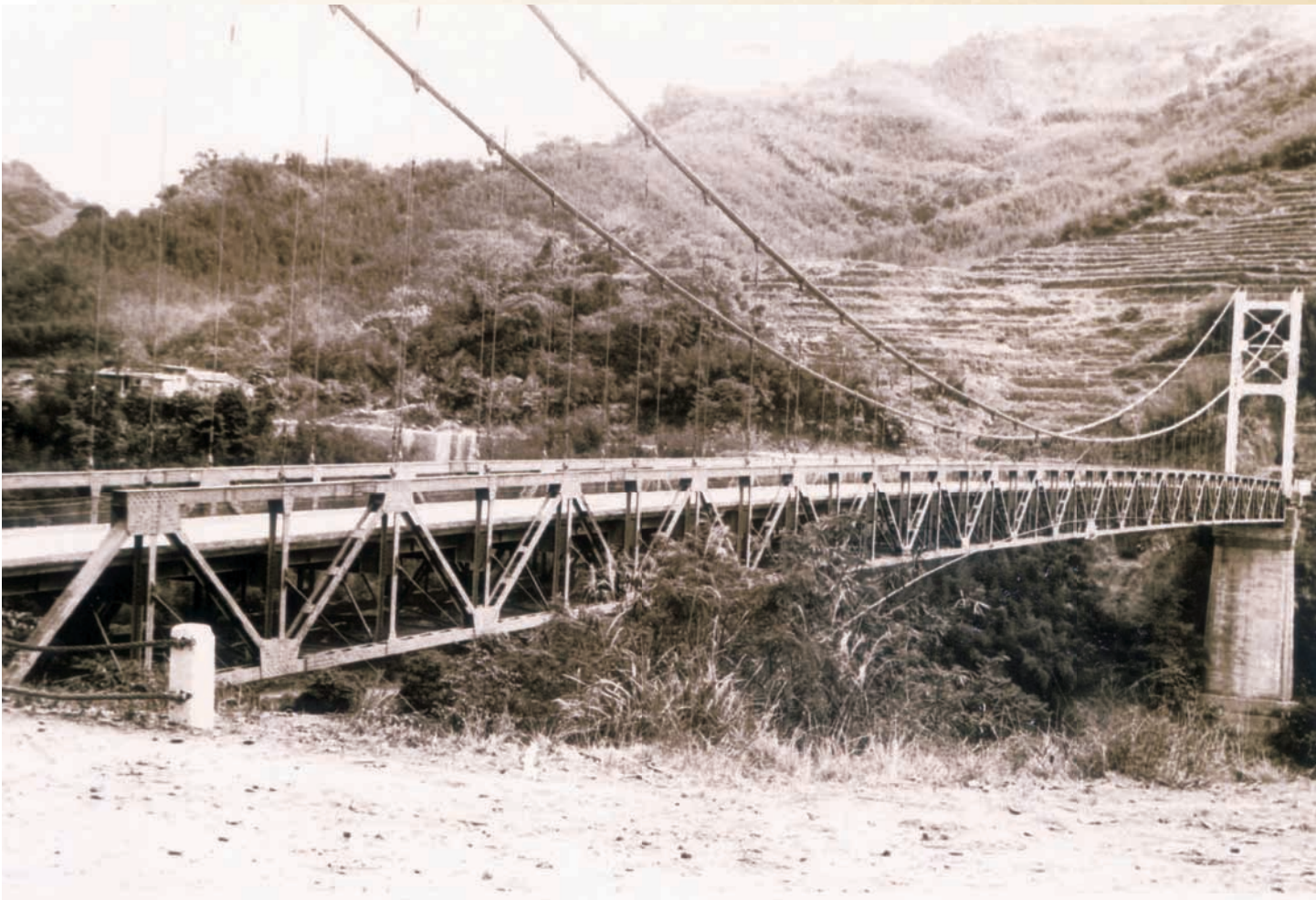
三大橋全係採用高拉力電鍍鋼構件，原係向日本訂購，惟於1964年間受中日外交影響，部分鋼構件改向歐洲等其他國家購買，因此施工進度頗受影響，直至1964年10月日本鋼板角鐵始陸續進口，於年底交唐榮鐵工廠加工，並由公路局成立監造小組，專主其事。

復興橋由橋涵隊成立施工分隊負責施工，係長152公尺之吊橋，橋位在原人行吊橋上游約五十公尺處，兩端錨座西端明挖，東端隧道。西端錨座施工極為順利，東端穿鑿隧道期中，由於石層含水量大，土壓力特大，直徑20公分圓木支架，屢遭壓毀，施工極為危險，幸防範得宜始終無人受傷。因之進度極慢，不僅石方不能大量開炸，而且開通幾十公分至一公尺，即需隨建鋼筋混凝土襯砌，故此項工作，不僅十分危險，而且影響進展，施工分隊人員為爭取時間，採日夜輪班制，不眠不休趕辦，倍極辛勞。

巴峻橋結構與復興橋完全相同，兩端錨座均係以隧道方式進行，東端尚稱順利，西端於開挖完成，正擬灌製混凝土之際，突發生抽心坍方，直透洞頂。至山頂檢視，錨座頂部已形成大坑，所挖成之坑道，全部為坍方填滿，所有開挖工作功虧一簣。幾經研究，如再改變橋位，不僅在地形上有困難，



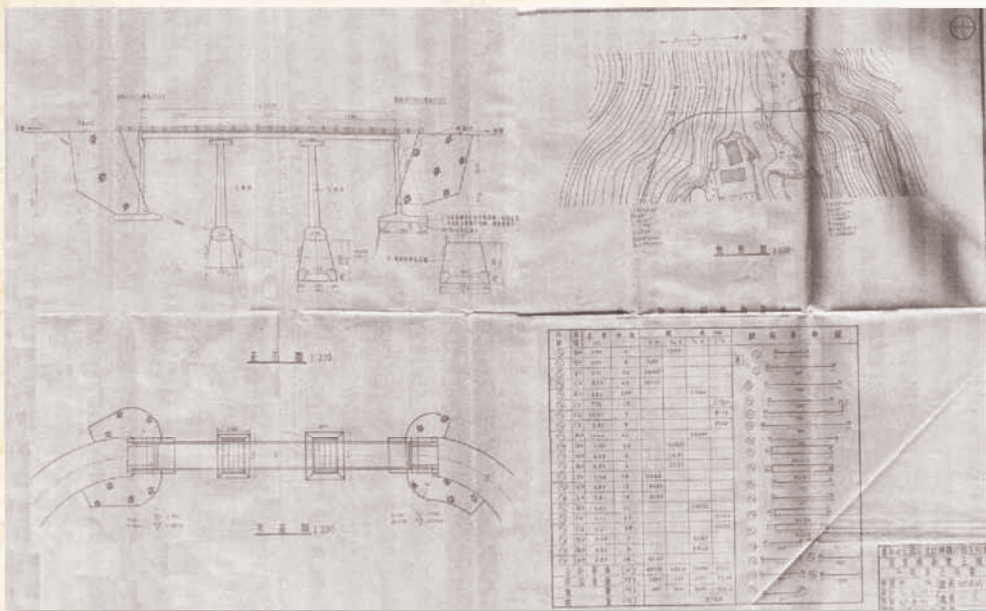
復興橋，自桃園端往宜蘭端拍攝，桃園端有一展望台，1966年



復興橋，自宜蘭端往桃園端拍攝，附近猶有梯田，層級而下，1966年



霞雲橋施工情形，1964年



霞雲橋竣工圖，1964年10月



榮華橋，自宜蘭端望向復興端，單線道，橋欄為鐵桿。今已改為雙線道，約1960年代



榮華道班房，在榮華橋東側，今已不存，約1960年代

且兩端進出口隧道業已完工，路線不容更改，乃決定在作法上採復興橋辦法，一面在坍方中重行清挖，一面繼以鋼筋水泥襯砌，其工作之艱巨尤甚於復興橋。蓋在坍方中打隧道，隨時有坍塌之慮，其危險性不堪設想，由此可見工程人員所歷之艱苦。大曼橋橋台施工期中，因兩岸均為峭壁，橋位測量不能用直接量法，必須以十分精密之導線為依據。橋墩挖基係以繩索，將人垂下工作，諸如樹立模板，挑紮鋼筋，均以此法進行，加以地處峽谷，山風強勁，工作之艱巨，可以想見。因係拱橋，故須由兩端起分別向中央進行，以至合攏。鋼拱安裝工作凌空進行，作業技工均有十餘年以上(鳶工)經驗，攀吊索，在鋼架上各部穿行，彼等安之若素，令人咋舌不已，其危險性亦復令人膽寒。

以上三大橋由於受鋼構件延誤影響，均不能按預定期限完成。⁹³

復興橋於1964年11月開工，1966年4月完工。巴陵橋於1965年5月開工，1966年5月完工。大曼橋於1964年6月開工，於1965年7月31日完工。復興橋係由橋涵工程隊成立施工分隊辦理，其餘兩橋則由工程處成立兩橋工務所主持其事。

道路橋隧與經費

當時擔任巴陵大曼兩橋工務所主任的嚴啟昌回憶起北橫公路，他這樣說：北橫公路自大溪至百韜橋，全長91公里。大溪至復興，長20公里，為既

93 〈北部橫貫公路延至明年動工〉，《聯合報》，1960年5月22日，第2版。

成道路，酌予改善。復興至四稜，長41公里之新闢工程，由北部橫貫公路工程處負責施工，此段工程主要有吊橋二座(復興橋、巴峻橋)，拱橋一座(大曼橋)，計長551公尺；隧道三處(八結隧道、巴峻1號隧道、巴峻2號隧道)，計長140公尺。除吊橋二座與拱橋一座，係由工程處發包及部分自建外，其餘全部工程均交由榮民工程處配合辦理。四稜至百韜橋，長30公里，為既成道路，酌予改善。

細部而言，復興至拉號(羅浮)間5公里，因石門水庫蓄水被淹，需另闢新線。榮華附近6公里，原有路線起伏曲折，路基狹窄，必須改線。巴峻至四稜長11公里，僅有人行小路，必須全部新闢。

本路較艱難之工程乃為以下三座橋梁工程：：

1.復興橋長152.4公尺，淨寬4.6公尺，橋面距溪底深40公尺，工程費1,130萬元。

2.巴峻橋長160公尺，淨寬4.6公尺，橋面距溪底深48公尺，工程費1,030萬元。

以上兩橋，均為加勁鋼桁梁單孔吊橋，鋼梁採用電焊，為本省首次採用。

3.大曼橋長72.5公尺，淨寬4公尺，為本省第一座鋼拱橋，橋面距溪底深72公尺，工程費243萬元。

上述三橋，在當時均屬臺灣光復以來之開創性工程，各方矚目。三橋均係結構專家陳文奇工程司精心之設計。陳氏係國立廈門大學土木工程系第一屆畢業生，以上三橋設計完成後，由於興趣關係即轉任臺灣大學土木工程系教授。復興吊橋工務所主任為潘自明君。

北橫公路的橋梁工程費共7,576萬元。

復興橋施工

復興橋由公路局橋涵工程隊負責，隊長周培堃，組長唐紹東，主任潘自明，繪圖陳德章，1965年10月開工，1966年4月竣工。由於復興橋施工的細部資料蒐集不易，又缺乏第一手記錄的佐證，因此本書重點放在大曼橋(今大漢橋)與巴陵橋(今巴陵橋)，俟日後有復興橋的資料出土，再予補述。

進駐大曼橋

依臺灣公路史北部橫貫公路一節所述，大曼橋在1964年6月開工，1965年8月完工。若依大曼橋新建工程竣工圖的註記來看，大曼橋開工日期為1965年3月27日，竣工日期為1965年7月31日。開工日期有了不同的認定標準，而實際的施工細節與進度呢？我認為，以前一說法較正確，因為架橋之前，尚有前置的橋台混凝土基礎工程、工作拉索錨座工程等等。

1964年5月28日，巴陵大曼兩橋工務所成立，兼主任嚴啟昌到職。6月1日大曼橋開工，隨即進行各項準備工作。

竹屋

吳聖任這樣回憶：大曼橋施工時，在橋址西方的小山坡上，搭建一間竹製的工寮，除了4名工程師，加上總務、廚工、洗衣工，臨時支援的工程人員等，大約住了10人。而施作鋼橋的承包商與工人，大約有30人，他們住在公路旁的大工寮。

在大曼橋工作的人員，多從宜蘭進出，一天有二班車上山，開到距大曼橋址的500公尺前就需下車步行。有時路坍了，也許要從西村或四稜步行進來。偶而也會從復興入山，先搭乘工程車至高義，再走路到巴陵，然後抵達

大曼橋址。無論從哪一側入山，都需經過檢查哨，要辦入山證才能進出北橫。工程人員平均每隔2-3週才回家一次，平日沒什麼娛樂，也沒電視可看，至多只能打打麻將消磨時光，不然就是喝點小酒，紅露酒是最常見的。⁹⁴

住大曼工務所，除小蚊蟲給我們極大的困擾外，每當颶風而竹紛紛飛，也是我們感到極討厭的事！昨夜刮起的風，將竹壁竹屋頂的竹粉吹得飛揚，到處都披上厚厚的一層白粉，影響眼睛與鼻孔的衛生太大了，實在是太討厭了。由於刮風對大曼橋的拼裝也有很大的害處，因為鋼材受風壓形成不穩定的狀態，影響安全甚大。⁹⁵

可以想像這桂竹搭建的大曼工務所，每天黃昏就會升起裊裊炊煙，到了晚上，點起煤油燈，山中有甚麼娛樂嗎？憎惡麻將聲的巫燐一定將這不滿心緒清楚地記於日記裡。無人知曉的是，向黯黑森林發出暈黃光芒的這竹屋，是否引起獸群莫名的不安與騷動。

吊運意外

大曼橋的工事繼續進展，就在架設拱圈工程之前，1965年3月末的春天發生一件不幸的工安事件。

(3月25日)下午一時四十分，在巴峻監工站稍微休息後，搭乘鐵牛回大曼，在大曼橋頭看工人吊運鐵牛出去(即由桃園端吊到宜蘭端)。當鐵牛從桃園端橋台離開後，絞索有點兒毛病，等了數分後未繼續拖，覺得沒什麼好看，於是回辦公室。

進辦公室未達5分鐘，就聽到很大的轟隆聲響，是什麼崩塌的聲音，自己馬上猜測是鐵牛掉下谷底的聲音，跑出去看果然如此。由於鋼索斷切，鐵

94 2014年2月10日，於臺北訪談吳聖任先生。

95 《巫燐日記》手稿本，1965年5月1日。



巫燐留影於大曼吊橋西端，1964年6月

發信：靜枝

住大曼工務所，除小蚊蟲給我們極大的困擾外，每當刮風而竹粉紛飛，也是我們感到極討厭的事！昨夜刮起的風，將竹壁竹屋頂的竹粉吹得飛揚到處都被上厚々的一層白粉，影响眼睛與鼻孔的衛生太大了，實在是太討厭了。由於刮風，對大曼橋的拼裝也有很大的害處，因為鋼材受風壓形成不穩定的狀態，影响安全至大。拱圈鋼材的拼裝，尚能够按我們的預定五月一日開始。上午自己正在室內寫設計圖上的字時，李清員兄說宜蘭端的第一節拱圈開始拼裝了，最初自己與吳聖任兄不大相信，過一會兒跑出去看，才相信真的開始拼裝，不是我們不得不出去監工。拼裝第一節，我們就遇上困難了，因為第一節的底飯不平而有很小的扭曲現象，以致於無法與起拱座之承座完全密着。四角中有一個月撓起約3mm。這可是電銲時，鋼飯變形所致。嚴主任的意思是，要用錫或鉛末填平，可是該陳冠那麼小，錫或鉛受高熱後，也許無法把灌滿。經商量結果，決定剪鉛片來墊平。今天僅接上下游的第一節。下午為準備其他的工作，沒有繼續吊裝。

下午將己峻橋復興端銷座開挖變更設計圖繪好後，擬變更設計的公文。



大曼橋旁的工務所，1964年6月



公路局長官視察大曼橋，由左至右依次為張廷珩、王賢彬、鄒元輝、胡美璜、李清賢、楊廷英、魏傳基，1965年。日治時期的大曼鐵線橋(大曼吊橋)宜蘭端橋塔仍在

牛掉下深谷，而整個車支離八散，可以說是粉碎哩。宜蘭端有一人被因拉索跟車子摔下而粉碎的木絞架打到，似乎有點嚴重的內傷，馬上請朱醫官來打強心針，並請榮工處的救護車運下，這是我們意外的事端，真是可怕也。⁹⁶

索道與定距

大曼橋是北橫公路唯一跨長72.5公尺的鋼拱橋，就當時而言乃為臺灣光復後跨距最大之鋼拱橋。該橋橫跨深達八十餘公尺之溪谷，兩岸懸崖峭壁，因此鋼橋如何架設乃為工地工程司面臨挑戰之難題。

嚴啟昌這樣說，當時與我同艱共苦之同仁有副工程司兼工務所副主任李清賢、工務員吳聖任、巫燐。我們參考了幾本英、日文書籍，最後決定採用索道架設法。其法是在橋址之兩端就地砍伐木材各架設高大之木構橋一座，有如吊橋之橋塔，以支持鋼索；木構架後方遠處則架設混凝土錨座，用以固定鋼索之尾端，這樣就構成了一條索道。鋼拱橋之鋼材係在唐榮鐵工廠製造，兩側主拱各分為六節，每節重約五、六噸，利用上述索道，自兩端橋座向中央分節吊裝，最後在拱頂處接合，然後再逐步架設橋面之鋼材。

解決了架設的方法後，另一難題乃是如何準確的定出兩端鋼拱之承點的橋座位置，使其水平距離恰好為71.5公尺(橋面72.5公尺)，如有差錯，則鋼拱架設時，就無法在中央拱頂處接合。我們先用三角測量，定出兩岸橋座位置。

鋼拱基座位置用三角測量測定後，嚴啟昌說，我與工作同仁仍不安心，生怕此種間接測量萬一有所差錯怎麼辦？在鋼材尚未運抵工地時，我偶然在

96 同上，1965年3月25日。

一本書上看到有一種直接量度距離之「鋼琴線法」(Piano Wire Method)，心中欣喜萬分。立即驅車下山，在開封街的一家五金老店中購得一盒鋼琴線。回到工務所後，即與同仁照書本所示步驟，利用鋼琴線直接量度兩岸基座間的水平距離，最後證實我們用三角測量所得的結果無誤，我們大家因此都十分快慰！⁹⁷

斜吊法架橋補述

時隔近50年之後，實際參與大曼橋施工的吳聖任工程司對斜吊法架橋(即索道架設法)做一補述：大曼橋距溪底約72公尺高，不能用支架法架設。經參考國外施工方法，工務所決定採取斜吊法架橋。斜吊法架橋，先在兩岸各設門形木製運材索塔，架鋼索供運輸構件、材料等。再建造鋼製直立門形索塔，供斜吊鋼纜跨於其上。木製索塔與鋼製索塔的後面皆建造錨碇為錨固鋼纜用。

斜吊法架橋示意圖：

1. 每一拱圈主梁接合後，掛上一條斜吊鋼纜支承其重量。
2. 拱圈主梁及K型橫隔梁等接合，先用螺栓釘栓緊，日後再以鉚釘逐一接合。
3. 拱圈主梁及K型橫隔梁全部接合完成後，鬆開斜吊鋼纜收回。
4. 由兩岸拱圈座開始，逐一鬆開螺栓釘改以紅燒鉚釘接合。
5. 鉚釘接合全部完成後，整座拱圈構成，足以承受橋上自重及荷重之穩定結構。

吳聖任特別強調，1963-1966的北橫年代，各項工安法尚未制定，高空

⁹⁷ 嚴啟昌，〈《公路生涯四十年》〉，1997，頁35-36。

架橋特殊技術工人身上未帶任何安全設備，在高空中走動工作，著實令人膽戰心驚。工程人員則身上綁住繩索，手握沿著引道垂下之繩索，步步為營，下降到拱圈座上，解開身上繩索，施行測量及放樣等工作。那個年代，光波測距經緯儀、電腦、電算機等尚未普及，工務所的設備僅有經緯儀、水準儀、手搖機械式計算機、七位對數表、三角函數表、機械製圖器、三角形比例尺、工程用計算尺等傳統工具而已，能完成這麼精準的工程著實很不容易。⁹⁸

鋼琴線定距法補述

關於大曼橋的施工，吳聖任又說：大曼橋距巴峻約5公里，跨越大漢溪支流之一的塔曼溪谷。橋面長約72.5公尺，橋面距溪底深72公尺，為單孔上路式(或稱上承式)鋼拱橋，採用鉚釘接合構件。那個年代，高強度螺栓及焊接尚未普及，而目前鉚釘接合已不多見。兩岸拱圈座，位於峭壁中腹，直接開鑿岩壁設置。

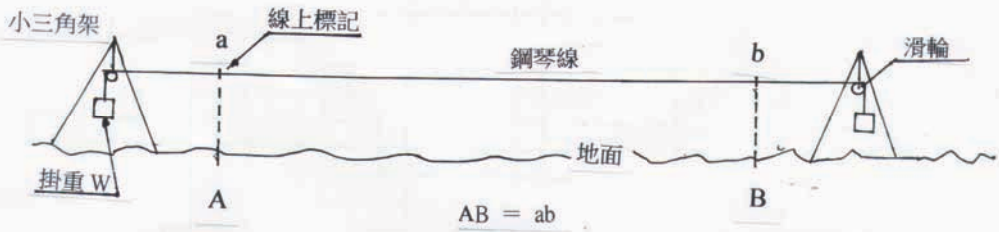
大曼橋由三大部門合辦建造：

1. 室內設計部門：依照臺灣、美國、日本等公路橋梁設計規範設計。
2. 鋼鐵工廠部門：依照設計圖說，打造各部分構件，並加以實體拼裝成功後拆解，運交施工部門。
3. 現場施工部門：北橫巴峻大曼兩橋工務所，負責現場施工。

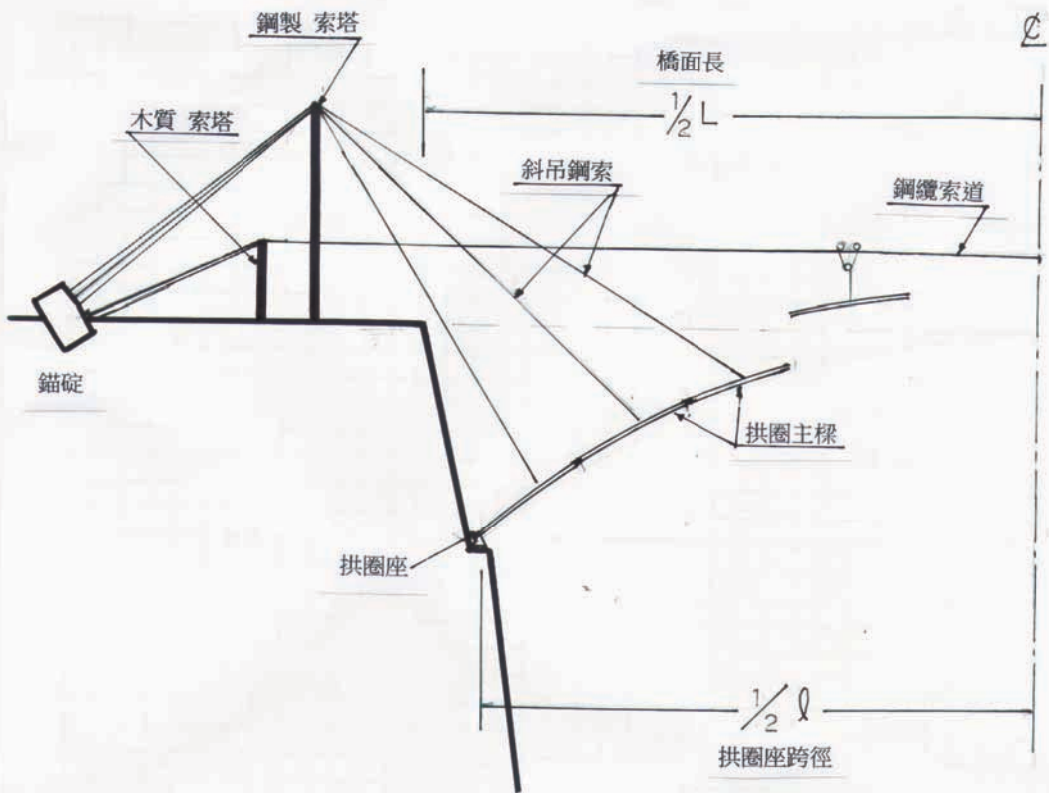
大曼橋兩岸間拱圈跨徑距離，因1965年時，光波測距經緯儀尚未問世，無法直接精確量測距離。雖然，可先以三角測量間接測算拱圈跨徑距離，但三角測量中，需精測一邊長度為基線，因受地形限制無法精確量出，若以正

⁹⁸ 吳聖任，〈大漢橋施工〉手稿本，2014年3月。

鋼琴線定距法示意圖



斜吊法架橋示意圖



鋼琴線定距法示意圖/斜吊法架橋示意圖，2014年3月吳聖任補繪

弦定律算出之長度恐誤差大。因拱圈由拱圈座開始組裝，拱圈跨徑距離要求高精度，始能順利組合各部構件。巴峻大曼兩橋工務所團隊參考國外施工書籍，決定以”鋼琴線定距法”，複查三角測量所得間接量測的距離。

”鋼琴線定距法”原理簡單，預先在地面上定出兩點AB，精測其水平距離等於或約等於拱圈跨徑。

鋼琴線定距法示意圖：

1. 在AB兩點外架設三角架掛一滑輪，使鋼琴線穿過滑輪垂下並掛W重物，給鋼琴線適度張力。
2. 調整鋼琴線在AB兩點垂直面上。
3. 使用經緯儀，讓AB兩點移上鋼琴線上並做標記ab。
4. 兩端引道測設拱橋縱向中心線，使用經緯儀移到兩拱圈岩座上。
5. 將地面上鋼琴線定距三角架等移到拱座上複製。
6. 使用經緯儀，將線上標記移下岩座上中線。
7. 即為已知距離之兩定點，供日後拱圈座放樣之根據點。

1952年畢業於臺北工專土木科的吳聖任真是太謙虛了，他說那是巴峻大曼兩橋工務所團隊參考國外施工書籍，來複查三角測量所得間接量測的距離。這鋼琴線法及斜吊法均記載於日文“鋼橋”一書上，那是受過日式教育的臺灣第一代工程師才會閱讀的文獻。50年後的再次解析，那名當年提出此法的年輕工程師已經呼之欲出了。

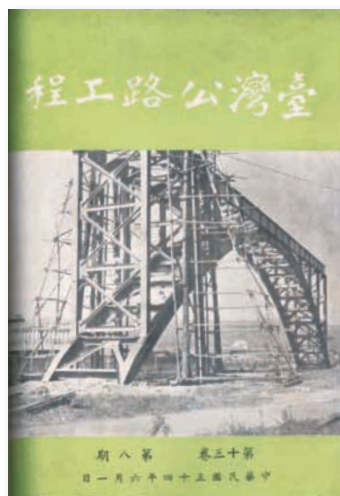
吳聖任，臺北市人，1932年出生，現今(2014年)82歲。我最初寫Email向他請教時，總是收到很長很長，又很口語化的答覆。我總是想，一定是他的孩子幫他回覆，真是辛苦了，還要清楚回答那麼多提問，還要適度表達自

己的心情，這打字的人真不容易。更令我訝異的，卻是每一封回信都是這82歲的長者親自敲打鍵盤，啊啊，公路局耆老真是太強了。吳對電腦很早就會，不是退休後才學的，我對他既感動又佩服呀。

他1952年畢業後，即到公路局一工處及第二工務段服務，1955年調四工處第一工務段。1956年間參與四工處中橫測量隊，負責水準點測設，後來支援花蓮木瓜溪橋位測量，首先採用三角網控制測量。1963年調北橫工程處第一工務段主辦選線測量。1964年調巴峻大曼兩橋工務所，採用鋼琴線定距，採用斜吊法架設鋼拱。1966年調臺北大橋工程處，第二次採用鋼琴線定距法測設各橋墩。1974年自公路局辭去公職，從事臺日間商務17年。1991年再任公職，自備電腦文書處理機，率先倡行文稿、報告書表等檔案的存取與列印。1997年，自公路總局退休。這樣，終於明白他的測量專業與電腦能力，至老不變哪。

架設大曼橋拱圈

嚴啟昌日後談起大曼橋，總是覺得很順利，無缺點，零誤差。他說，鋼材運達工地後，由於先期的準備工作早已完成，架設工作進行十分順利，兩道鋼拱圈一週內即架設完成。拱頂接合時，沒有任何錯誤，測量拱頂高度時與設計高度相差僅二公厘。⁹⁹



大曼橋鋼拱假組裝於臺北，這是臺灣公路工程月刊第13卷第8期的封面，1965年6月1日

99 嚴啟昌，《公路生涯四十年》，1997，頁35-36。

架設拱圈過程實錄

然則，當年的實際情又是如何呢？大曼橋工程進度大致為：1965年4月6日，三角網測量完成，工作拉索用的錨座開始挖基礎。4月30日，載運大曼橋鋼材的卡車從宜蘭抵達，並把宜蘭端之兩根塔柱豎起。5月1日，風撐安裝好，大曼橋開始架設宜蘭端的第一節拱圈。從5月1日至17日，架設拱圈。5月17日，大曼橋拱圈合攏。5月29日，搭鋼支架。6月，水平梁完成。7月，進行橋面混凝土澆灌，7月31日完工。總計架設鋼拱工程進行4個月。

《巫燐日記》將架設鋼拱的過程，作一真實的描述。

4月6日星期二天氣晴多雲

大曼的天氣比臺北方面的氣候為佳，所以三角網的測量，吳聖任兄已經做好，與以前的測量結果僅差5mm，這個誤差在容許誤差之內，所以不需要再換人測量。有關資料已經他計算好，目前自己要看的的工作，僅有工作拉索用的錨座建造。上午才開始挖基礎，何日能挖好並打混凝土，大概誰也說不上來吧。

4月30日星期五天氣晴

(上午)載運鋼材的卡車(從宜蘭)進來了，昨天的雨未給予交通的斷絕，使我們放心不少哩。大曼橋的施工有些兒像樣了，今天出工的鳶工(鷹架工)有十四人，所以一天之內就把宜蘭端之兩根塔柱豎起來，明天也許可以將風撐都安裝好，可以正式架設拱圈呢。上午在工地點收運來的鋼材，下午把上午運來的鋼材上墨。

5月1日星期六天氣晴後雨

上午自己正在室內寫設計圖上的字時，李清賢兄說：宜蘭端的第一節拱圈開始拼裝了，最初自己與吳聖任兄不太相信，過一會兒跑出去看看，才相信真的開始拼裝，於是我們不得不出去監工。拼裝第一節我們就碰上困難了；因為第一節的底鈹不平而有很小的扭曲現象，以致於無法與起拱座之承座完全密着。四角中，有一個角翹起約3MM。這可是電銲時，鋼鈹變形所致。

5月2日星期日天氣雲後雨

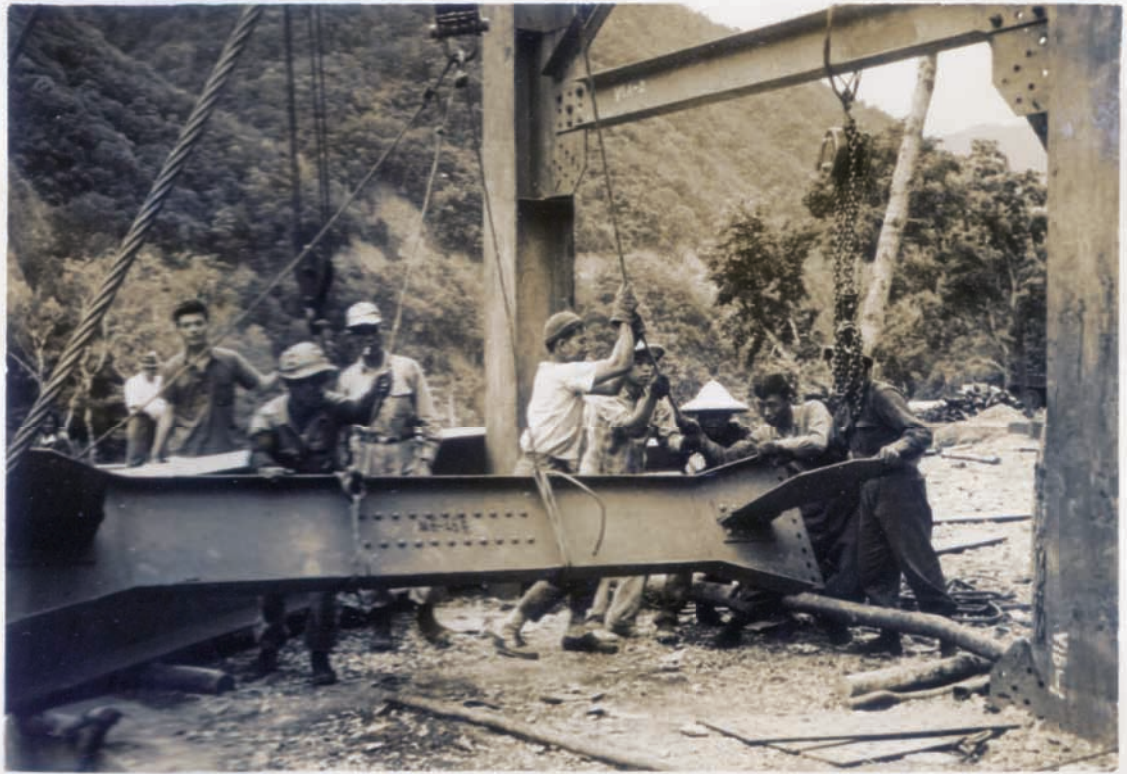
唐榮臺北機械廠製作鋼材的技術實在太差了。昨天的問題是第一節底鈹扭曲，無法與承座鈹密着。今天的問題則第一節(上游)拱圈底鈹略較承座之槽為大，曾以扁鋼鈎來鏟平，可是鋼鈎的強度不夠，以致於無法將過寬部分鏟除，不得不藉助氧氣來燒了，可是這裡是山上，無法馬上取得氧氣來做，不得不等明天借本所的吉甫車下山運來運用了，倘若無這種製作上之差誤的話，今天也許有更多的進度，可是實際上，一點兒進度也沒有，真是可惜也。

5月4日星期二天氣晴

臺灣製作的鋼材準確度實在太差了。昨天下午，把尺寸大些的第一節拱圈底鈹割切2~3mm，我們滿以為今天的安裝是毫無疑問的，實際上還大有疑問呢？重要的原因是底鈹或承座鈹沒有製作成正方形，有點變為梯形或稜形，所以今天安裝的二個第一節拱圈鋼材底鈹再次割切1~2mm，影響電焊強度至大矣。安裝四個第一節拱圈鋼材，沒有一節是合乎設計標準，這是多麼差勁的事。今天同時拼裝了兩支端橫梁，發現橫梁的鉚孔與拱圈的相對鉚孔不盡相符，最大的差錯達2mm多，這都是我們意料外之事。

5月5日星期三天氣晴

今天的架設進度為宜蘭端的第二節，倘若不是上午一根橫撐的裝錯，進



大曼橋吊橫隔梁，這組施工照片攝於1965年5月1-16日



吊橫隔梁，架上運材索纜



吊拱圈主梁



橫隔梁連接拱圈主梁



橫隔梁連接拱圈主梁



橫隔梁連接主梁後斜纜吊掛固定



吊裝拱圈主梁



橫隔梁次第連接拱圈主梁



拱圈高程水準測量，施測員吳聖任，身穿深藍色風衣，頭戴晴雨帽



橫隔梁連接拱圈主梁



先以螺栓固定，再以鉚釘連接拱圈頂主梁，1965年5月17日



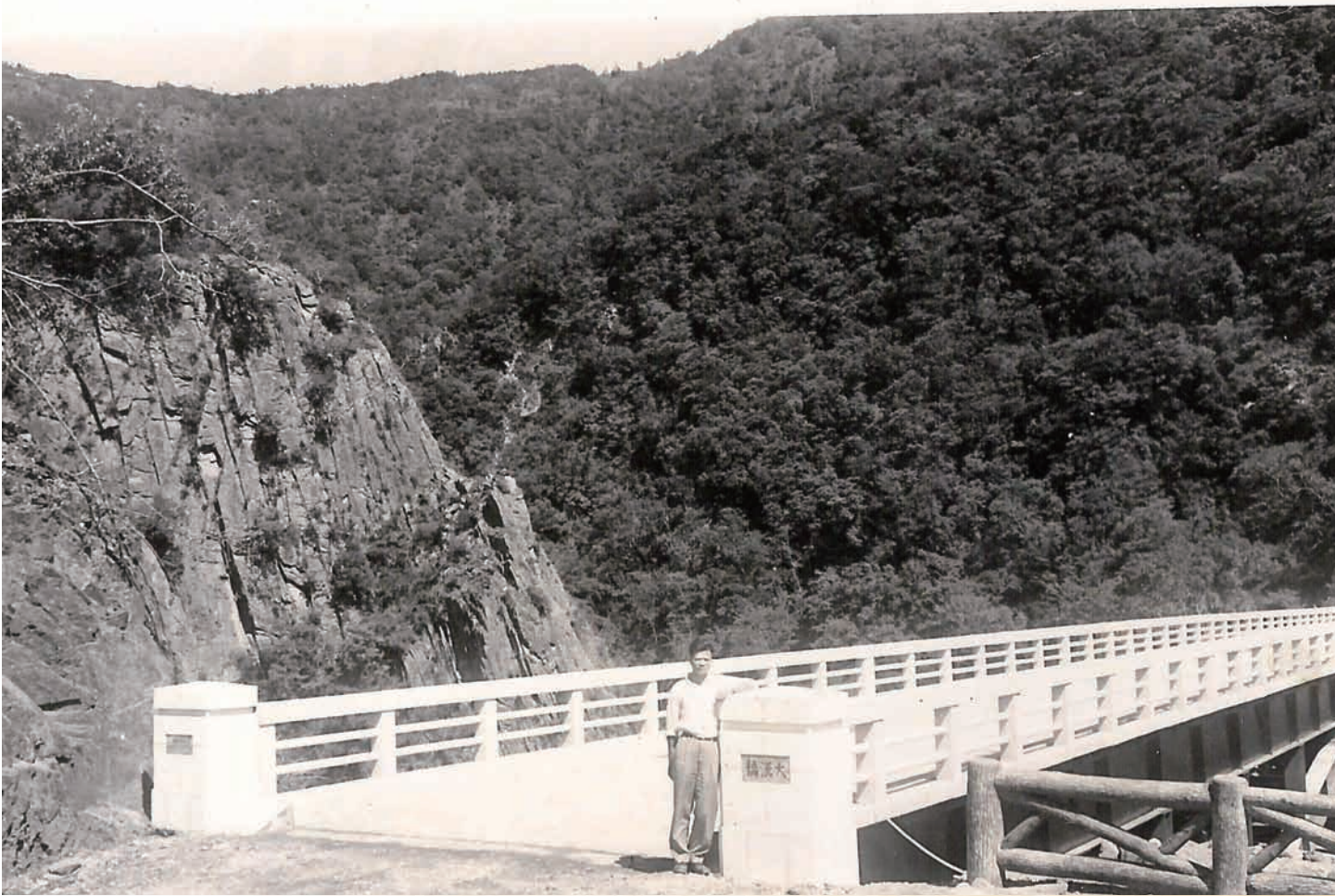
連接拱圈頂主梁合攏， 1965年5月17日



大曼橋搭鋼支架，巫燐坐於拱圈上，1965年5月24日



大曼橋水平梁完成，1965年6月



1965年7月31日大曼橋完工，1966年5月28日北橫全線通車改名大漢橋，嚴啟昌主任在橋頭留影

度也許要好些呢。發生錯誤的原因是唐榮鐵工廠的監工人員交給工人的鋼材拼裝記號圖不大清楚，以致於工人拿錯橫撐後，拼裝斜撐時發現錯誤，而耽誤的二小時半，真是可惜也。這是臺灣第一座的鋼拱橋，也是第一次的設計，以致於有許多地方不容易在半空中拼裝，今後再有這種橋梁設計時，有許多地方值得改良也。拱圈的長度愈來愈大了，值得研究的地方也隨之增多，同時給我們逐漸感到緊張哩。

5月6日星期四天氣晴後雨

拱圈的架設，自己預測18日完成，吳聖任兄則猜測月底完成，架設的工頭則猜測20日完成。由此觀之，拱圈的架設，不可能在兩星期以內完成，所以自己趁早回家休息，再上山時可以看到最後兩三節的架設，這也是相當理想的事，乃決定明天回家。

5月16日星期日天氣晴後雨

今天架設大曼橋宜蘭端第六節的拱圈，打算下午要架設復興端之第六節（即拱圈之最後一節），讓局裡來的攝影工程司拍電影，並給本局來參觀的二位工程司（其中一位為楊啟泰兄）看的，可是從十三時許天氣突變，下起綿綿的雨，下午的預定工作被迫停止，於是預定完成的拱圈架設，祇得延至明天或天晴之日了。

5月17日星期一天氣陰

我們所關心的大曼橋拱圈架設是否完全成功的問題，今天獲得證實了。前兩天吳聖任兄提出來的閉合差顧慮都獲得冰釋，使大家安慰哩。早晨的天氣不大好，有點兒小毛毛雨，工人就沒有出來做工，可是上午八時許不再下雨，有轉好的趨勢。為了給本局來參觀的三位同事能夠看見拼裝情形起見，

上午九時，嚴主任到工寮請工人出來工作。今天架設的部份是十二節拱圈中之最後一節，上午首先拼裝下游的拱圈鋼材，由於它是需要顧慮兩頭的符合，工作較其他任何部位都困難些。但由於距離及高度測量準確，終於獲得閉合，使我們高興極了。為了看閉合的情形起見，自己第一次爬上拱圈的中央部位，這也是本所員工爬拱圈的第一次。

下午繼續拼裝上游的一根工字梁，這一根的拼裝較上午的一根更困難些，自己就跨坐拱圈的中央看最後的閉合。下午四時，未完全閉合，於五時左右就將拱圈部分的鋼材都拼裝完成，減少我們的一番心事矣。為表示拱圈拼裝順利完成，晚上殺一隻雞，並喝 BRANDY 洋酒。

1965年7月31日大曼橋完工，1966年5月28日北橫全線通車改名大漢橋。

生死一線間

談到大漢橋，吳聖任說：真懷念，離開北橫後，曾經開車去過三次。

為什麼復興橋、巴陵橋都增建了，而大漢橋依舊在。

「車子少，空氣好，沒有塩份，歲月留下它。」

許多北橫公路的橋梁陸續改建或新建，而大漢橋依舊安然無恙，留存於青山綠水之間，吳聖任工程司很謙虛地說。

當時搭建鋼橋的鷹架工，俗稱 Tobi，都是日治時代傳承下來的老師傅，經驗豐富，身手矯健。架設鋼橋是一項高危險的工作，需膽大心細，這專業技術不是人人皆可從事。當然，鷹架工的薪資也是一般工人的2-3倍。

大曼吊橋，長度有70-80公尺，木板壞朽，走起來搖晃不已，令人驚怕

萬分。施工時，先設二座木製門架(門形索塔)，主要運送構件、材料等。再架設二座鋼製門架，這是借用本橋的第一節塊豎撐架來搭設，等到鋼拱合攏後，再將這二座鋼製門架拆下，回歸作為第一節塊豎撐架。門架上斜拉拱圈的主索，是利用蘇花公路和平吊橋拆下的鋼纜，共有4條，物料主要為鐵線、板模、水泥、砂石等。

拱圈施工時，有一次，突然“劈啪”一大爆裂聲，自工地響起。工務所同仁急忙跑出去查看，發現第六條斜吊鋼纜斷裂，腕粗鋼纜，藕斷絲連，剩二、三條手指大鋼絲留在錨座上。幸好另外五條斜吊鋼纜撐住。吳聖任心想“糟了，不知有幾個鷹架工被抖下去？”待心神稍定，放眼望去，數名鷹架工，受到這陣不小的震動，卻機警且驚險地環抱拱圈，懸空撐住，竟無一人翻落。那底下可是高差七十公尺的深谷啊！生死一線間，他後來在睡夢中都會為这一幕驚醒。

巴陵橋施工實錄

巴陵橋是北橫公路開鑿時使用的名字，完工後改為巴陵橋。巴陵橋原設計與復興橋相同為一長152.4公尺吊橋，嚴啟昌這樣說，橋工所同仁詳勘工地後，認為原選定之橋址地質欠佳，橋位應該向上游移動約50、60公尺為宜。如果橋位按上述移動，吊橋的長度需增長10公尺。

吊橋工程中以固定主索兩端之錨座工程最為重要。先在岩壁上開挖兩個可容納主索之斜坑，坑之斜度與主索之傾斜度相同。斜坑開挖至設計規定之長度後，即向上下左右擴大開挖，形成一長、寬、高各約10公尺之大岩洞，以便安置縱橫交錯之鋼材。吊橋主索繫結於鋼材上，然後日以繼夜灌注混凝土，填滿整個大岩洞，錨座工程方告完成。

以上所述，大致為巴峻橋宜蘭端之施工概況，因此端岩質堅固，故進行順利。至於復興端之錨座工程因地質欠佳，施工中困難重重，一度發生落盤現象及抽心，落盤通常指坑洞上面岩石剝落，抽心是自山頂或坑頂形成垂直漏斗狀坍塌。不得不停工月餘，研究變更施工方法後，困難才告克復。

錨座完成後，在唐榮鐵工廠製作之橋面鋼材乃陸續運達工地，吊橋之架設工程均按部就班進行，不及一月即告竣工，北部橫貫公路乃宣告全線通車，並舉行通車典禮。

這座吊橋新建工程施工作業流程為：

1. 整體施工測量與放樣。
2. 架設索道。
3. 錨座與橋塔基礎混凝土施工。
4. 橋塔鋼結構施工。
5. 錨座安裝。
6. 主索，垂吊索安裝。
7. 測量與調整。
8. 加勁桁架(橫，縱)吊裝。
9. 鋼筋混凝土橋面版施工。
10. 耐風索安裝調整。

嚴啟昌敘述巴峻橋的施工過程，從錨座、主索安裝、加勁桁架、混凝土橋面等，還是一貫地很順利完成。

同樣地，《巫燐日記》才將巴峻吊橋的施工過程，作一真實的描述。

巴峻橋如同大曼橋也曾發生不幸的工安事故，巫燐這樣記載：

1964年5月14日，星期四，天氣多雲偶雨

上午十時十分左右，巴峻監工站的小工阿雄跑來告訴我們說，巴峻橋試挖有一個工人摔下溪底了，自己一聽就認為凶多吉少，他僅先來報信，至於摔成如何尚不得知道。李清賢兄於八時半離開這裡下山了，於是請黎松榮君跑第四段聯絡吉甫車。嚴主任和我就前往巴峻監工站，但我們走約一公里，遇見吳登秋兄與一個工人，他們告訴我們說，該工人已經歸西了。嚴主任連

絡工頭魏阿金進山處理善後，他交給我一些錢後就走開了。開工至今僅為第九天就發生這不幸事情，給人很大的刺激。

1965年3月7日，星期日，天氣陰

上午吃過早飯後，就和信宗(巫燐的長男，年7歲，暫到工地小住數日)慢慢走路到巴陵，從大曼至巴陵橋，我們共走了約四十五分鐘，說起來步速也不至於慢到什麼程度呢。到巴陵橋後，讓信宗坐在空壓機旁邊的橋頭，自己則到復興端。上午十一時，趕緊帶信宗走回大曼。信宗在橋頭整整坐等了兩個半小時，真是難得也。

4月16日，星期五，天氣陰後雨

巴陵橋之混凝土工程，唐榮已決定交給東城營造廠承包，所以橋台混凝土於近日內也許要開始灌打，嚴主任昨天要下山時，再吩咐要將宜蘭端橋台之放樣要測量，於是上午與李清賢兄到巴陵測量。上午七時五十分到達巴陵監工站。宜蘭端橋台之放樣，於十時三十分前完成。

5月1日，巴陵橋開工

首先，架設索道，進行錨座與橋塔基礎混凝土施工。但是復興端的地層不穩，主索錨座及橋台附近隧道口卻坍塌了。

5月14日，星期五天氣陰偶雨

昨夜嚴主任告訴我說，巴陵橋復興端主索錨座及橋台附近隧道口坍得相當嚴重，希望我到巴陵去看一趟，並着手設計隧道洞門，於是上午吃過早餐，就到巴陵工地去看。隧道口的確坍得不少，連主索導坑前的三公尺平台都坍掉了，清了兩天，堵塞的隧道口都還沒有清出來呢。主索錨座裡的坍方



巴龍吊橋旁，已築幾間工寮，可見日治時期紀念柱，1965年2月



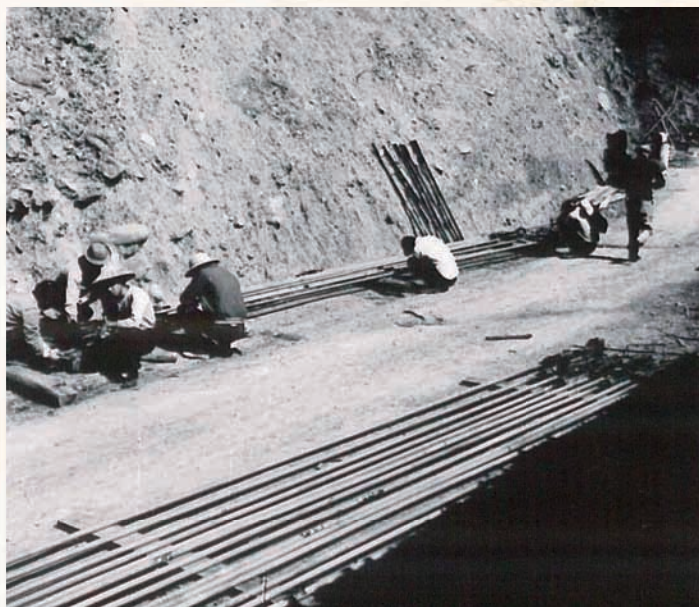
量切主索，1966年1月



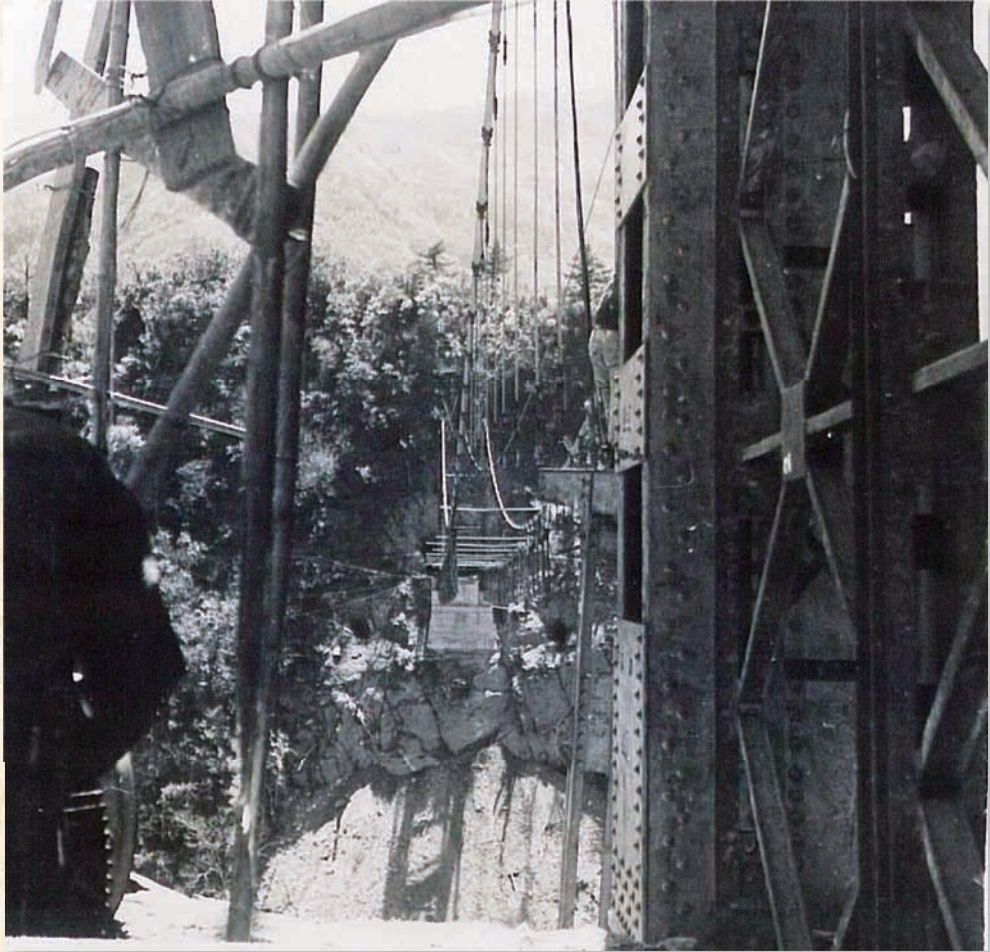
量切主索，1966年1月



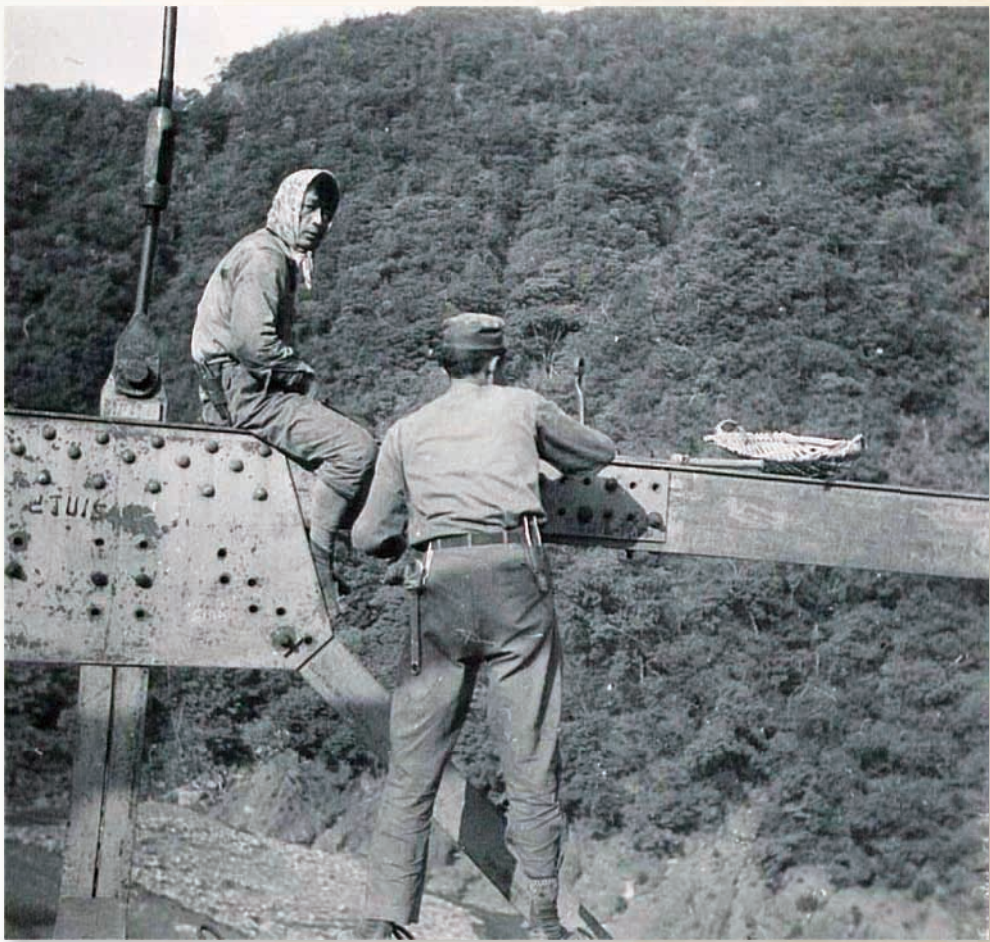
組合吊桿，1966年2月



組合吊桿，1966年2月



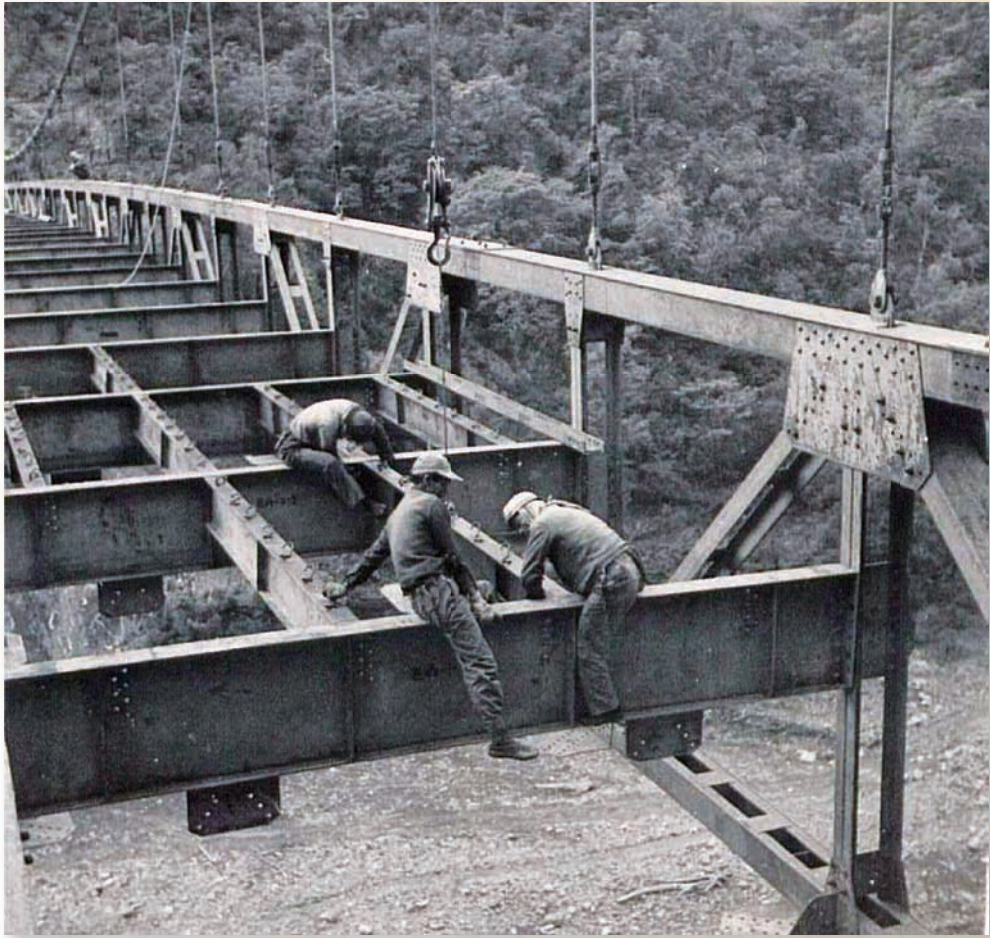
巴陵橋安裝主索、夾圈與吊桿，1966年2月17日



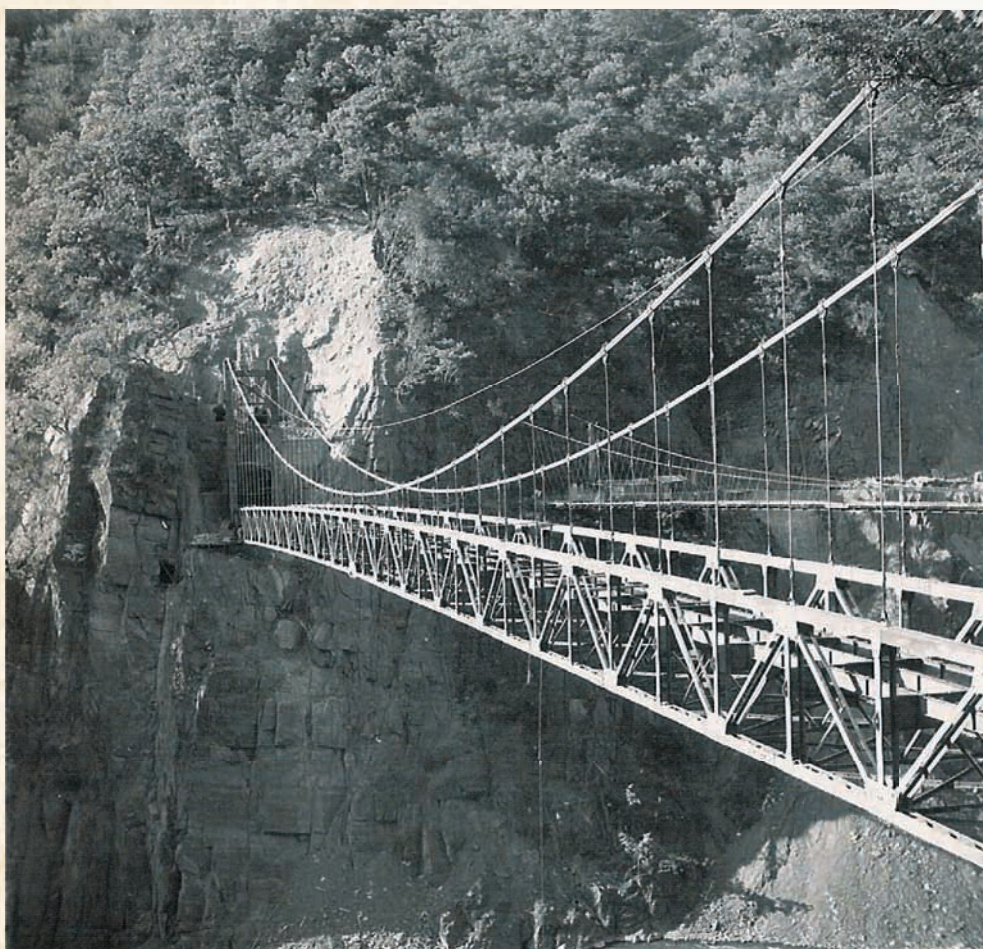
巴陵橋加勁桁架上弦鋼構件架設，1966年3月2日



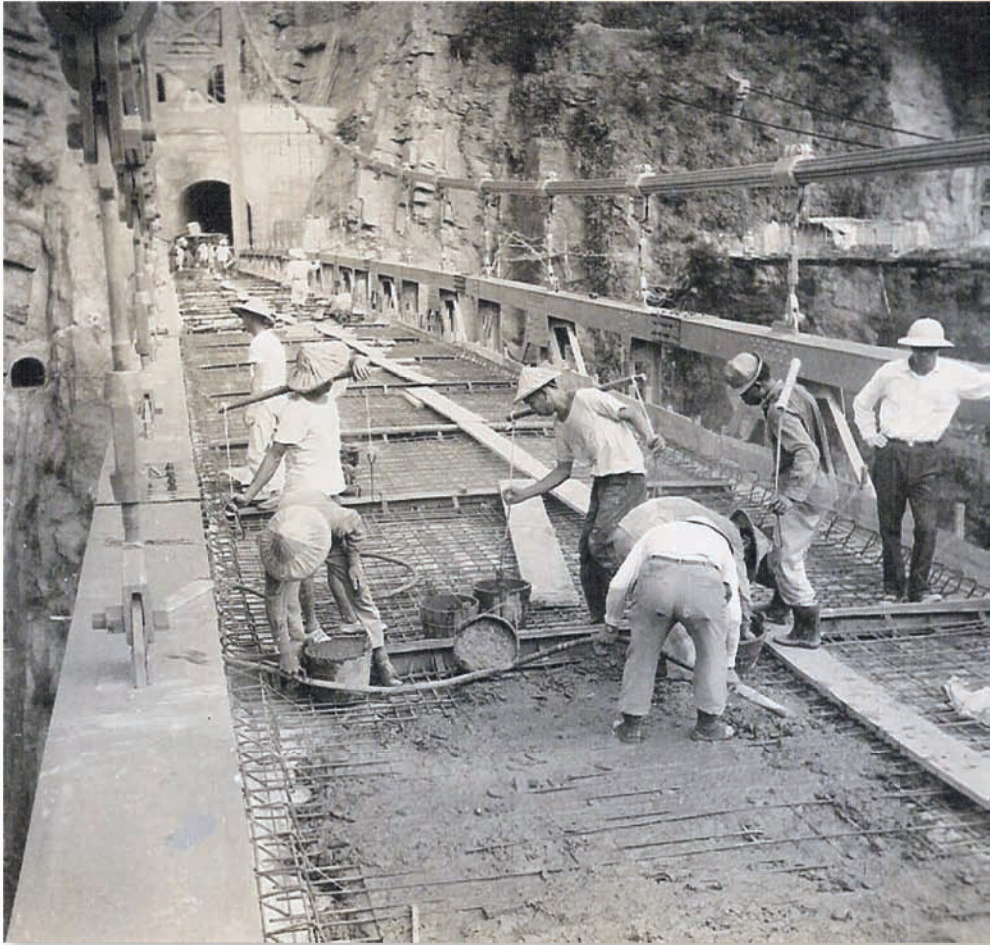
巴陵橋加勁桁架下弦鋼構件架設，1966年3月6日



巴陵橋縱梁架設，1966年3月16-19日



巴峻橋縱梁架設，1966年3月16-19日



巴陵橋澆灌橋面混凝土，1966年4月23日



巴陵橋，自宜蘭端望向復興端，1966年5月



巴龍吊橋旁，自復興端望向宜蘭端，1966年5月

問路北橫



巴陵橋通車前夕，巫燐(右)與服務於北橫公路工程處的羅仕崑(左)、關廣祿(中)合影，1966年5月20日

(抽心)更是傷腦筋的問題，所有的支撐牌架都被毀了，洞裡滿滿都是坍方，現在正在清除坍方。由於這次的坍方，該錨座之開挖於何時才能完工，就無從預測哩。

巴峻橋的錨座與橋塔基礎混凝土施工，終於克服困難完成，這項工程大概在1965年12月至1966年1月漸次完工。

1966年1月3日，復興端錨座混凝土完成。1月7日，灌打復興端上游耐風索錨座混凝土，宜蘭端橋塔打鉚釘。1月30-31日，灌打錨座內部側壁混凝土及主索導坑底混凝土。接著，進行橋塔鋼結構施工，然後是錨座安裝。2月2日，開始巴峻橋主索架設，2月14日，完成巴峻橋主索吊裝，進行橋塔中心檢測。2月17日，安裝主索夾圈與吊桿。巴峻橋採用加勁桁架梁設計，桁架在兩側，由橫梁連接，縱梁固定在橫梁上。縱梁上有很多剪力彎釘，供鋼筋混凝土橋面版連接用。3月2日，加勁桁架上弦鋼構件架設。3月6日，加勁桁架下弦鋼構件架設。3月16-19日，巴峻橋縱梁架設。3月31日，量切上游耐風主索的鋼索。

吳聖任後來回憶說，他在宜蘭市郊進行巴峻橋的主鋼索標記，並不包括各種長度不一的耐風鋼索。主鋼索很長，約有200公尺，所以需要廣大平地。因主鋼索懸掛在原設計之兩主索高塔間，形成固定垂距之拋物線，需要先計算其線長，並換算在平地上標記時，吊掛在低矮混凝土塔採用之短垂距之拋物線長度。耐風鋼索相對很短，且屬直線，可以在大曼橋頭施作標記。¹⁰⁰

100 2014年2月10日，於臺北訪談吳聖任先生。

4月23日，開始澆灌巴陵橋面混凝土

巴陵橋之橋面混凝土今天開始灌鑄了，今天從宜蘭端第18節開始灌打，上午打至第20節休息，下午仍然打了三節就收工，共計打了六節(22.5m)，於復興端第20節停止。倘若每天都平均進度為六節的話，七天即可將全部橋面混凝土灌好，連緣石混凝土可能在十天內即可完成吧。

1966年5月25日，巴陵橋完工，改名為巴陵橋。

徒步北橫

就在大曼橋剛剛完工之時，1965年7月29日至8月1日，救國團主辦的北部橫貫公路徒步隊第一梯隊來到北橫。第一天，由宜蘭搭車至棲蘭山站(即今100線守衛站附近)，再步行至池端(今明池，明池青年活動中心)；第二天，由池端徒步至高義；第三天，由高義徒步抵達復興；第四天，賦歸。

暑期活動的北部橫貫公路徒步隊第一梯隊於7月29日上午八時半自宜蘭出發，於下午一時到達棲蘭山站，中途曾參觀棲蘭苗圃。他們於下午實施了方向判別及學習指北針用法，並由劉雲家輔導員講授生存技能訓練。教導隊員們於得不到救濟時，如何利用自然，維持生存，這是在今年各項暑期活動中，其他營隊所沒有的課程。晚間他們舉行了「星光晚會」，包括康樂活動及講授星象方位判別法等。¹⁰¹



百韜橋至100線林道入口的北橫一景，公路彎繞，盤旋而上，這是臺灣公路工程月刊第13卷第4期的封面，1965年2月1日

101 〈宜縣林業隊整修棲蘭山，北部徒步隊抵宜宿營〉，《聯合報》，1965年7月30日，第7版。

7月30日，徒步旅行北部橫貫公路的男女青年，在高山峻嶺中步行了25公里，於下午全體安抵高義住宿。這些男女青年於清晨七時自池端出發，經萱原，抵大曼茶水站午餐，稍事休息後，又背起行軍包繼續行程，於下午二時許通過巴龍隧道與吊橋，再經蘇樂村，在四時半抵達高義接待站。他們抵此後，晚間則在營區舉行營火晚會。¹⁰²

7月31日，隊員們抵達復興後，晚間舉行晚會聯歡，由北部橫貫公路工程處處長鄒元輝主持。鄒處長在會中對全體隊員冒險犯難的精神表示嘉許，並祝賀他們成為第一批步行通過北部橫貫公路的英雄。8月1日，隊員們結束了高山行軍，分別北上賦歸。暑期活動北部橫貫公路徒步旅行隊第一梯次，共有隊員35人，其中19位是女性青年。大部份是中等學校高中學生，也有部份小學教員參加。他們自7月29日由宜蘭出發，在高山森林中，徒步走了71公里。在3天的行軍中，這些年輕隊員們，每天都要步行25公里。他們每到接待站宿營，晚間都有康樂活動節目，以調劑一日的疲勞。

這條正在修建而尚未通車的公路，除了森林開發人員及修路工程人員在沿途工作外，路上很少行人，偶而看到二、三位山胞在川溪中或在森林裡漁獵。以前沒有人從這條路旅行過，他們是第一批徒步走完這條驚險路途的年青人。¹⁰³



明池青年活動中心舊照

102 〈攀高山，登峻嶺，北部橫貫路徒步隊昨日安抵高義宿營〉，《聯合報》，1965年7月31日，第7版。

103 〈高山徒步行軍圓滿達成任務，北橫貫路旅行隊昨賦歸〉，《聯合報》，1965年8月2日，第7版。

植樹百年

1965年11月7日，蔣經國國防部長、黃杰省主席、陳聲簧省交通處長、林則彬公路局長等一行，視察北部橫貫公路興建情形，並至池端（今明池）國父百年誕辰紀念林地植樹，是夜，宿棲蘭苗圃。這是北橫通車的半年前，蔣經國少見的悠閒畫面，此時的他比起興築中橫時，僕僕風塵於谷關至太魯閣山區，多些不同的心境了。

連接桃園和宜蘭兩縣的北部橫貫公路，工程總進度現已完成百分之九十六，俟復興與巴陵兩座大吊橋完成後，即可通車。

北部橫貫公路工程處處長鄒元輝，昨（七）日向國防部長蔣經國和省府主席黃杰提出有關該路工程簡報時說，北部橫貫公路現在尚沒有完成的工程，主要的部份就是復興與巴陵兩座大吊橋的橋墩還有一半沒有完成，至於該兩橋的橋架部份，正在架設中，全部未完成的工程，預定今年年底可以全部完成，明年元月起，全線即可通車。

北部橫貫公路起自桃園縣復興鄉澤仁村，向東南行至宜蘭縣之棲蘭，與東西橫貫公路宜蘭支線銜接，全長七十一公里。現正趕工興建中的巴陵吊橋，全長一五九·九公尺，復興吊橋全長一五二·四公尺，前者現已完成百分之五十以上，後者現已完成百分之八十三。¹⁰⁴

雖然報紙記載1966年元月起，北橫公路全線即可通車，但是直到4月，復興橋才完工，5月25日巴陵橋完工，5月28日才舉行通車典禮。

104 〈北部橫貫公路明年元月通車，除兩吊橋其他全部完成，蔣部長黃主席昨往巡視〉，《聯合報》，1965年11月8日，第2版。



國父百年誕辰紀念林植樹合影，蔣經國國防部長(牌示右一)，陳聲簧交通處長(牌示右二)，黃杰省主席(牌示左一)，林則彬公路局長(牌示左二)等人，1965年11月7日

公路阻斷的日子

1964年4月1日，巫燐來到北橫，他先到角板山的工程處報到，那年他33歲，伸展身手的橋梁工程正等著。他取出布面的日記本，一頁頁寫下，關於這條公路的演出劇目。從困蹇難行的工程初期，隨著橋梁一座座搭建，公路一段段闢築，工程人員來來往往於宜蘭、西村、大曼橋、巴陵橋、蘇樂、角板山之間，並不是經常都能保持暢通，可以相互連繫的。有時豪雨成災，坍方落石，公路阻斷，班車不開，那就只能步行了。

1964年5月6日，星期三，天氣陰偶小雨

十時三十五分準備就緒，馬上踏上路途，中途幾乎沒有停過腳。想在高義蘭第三工務段吃午飯的，但是盧文德兄在工地不回去吃飯，再沒有熟識的人，實感不便。所以在店舖買些米糕，邊吃邊趕路，而於下午四時三十分趕到工程處，拿些公文後，就取道角板山、三民、三峽而返臺北，到時已為七時三十分矣。¹⁰⁵

1964年5月7日，星期四，天氣陰

昨天從巴陵監工站至角板山，共步行32km，花五小時又五十五分鐘，雖然比自己預定的每小時六公里要慢些，但是比他人預定的七小時要快得多矣。從出發至高坡(10km處)尚能按每小時6km之速度進行，可是自高坡至角板山，由於腳踵發痛，中午沒有好好補給，以至於體力顯然地減退，速度大為減低。尤其是從拉號橋監工站至角板山一段，感到更為吃力。這一段路都是山坡，兩條腿幾乎舉不起來爬坡呢。¹⁰⁶

105 《巫燐日記》手稿本，1964年5月6日。

106 《巫燐日記》手稿本，1964年5月7日。

1966年2月26日，星期六，天氣陰

早晨四時十分左右，離開臺北家裡，搭第一班往蘇澳的火車，到宜蘭了。在宜蘭站搭巴士(第二班)，上午十時十分左右到達西村，因為西村附近發生坍方，只得徒步。下午二時過數分，勉強走到巴陵，雙腳酸痛與挨餓的滋味，真是不好嚙也。¹⁰⁷

山上的兒童節

大曼橋完成了，巴陵橋也快要竣工，北橫通車指日可待。巫燐的家人應該常問，到底爸爸都在山上做甚麼呢？

(1966年4月3日)早上九時四十五分就前往大曼，因為自己寫信告訴靜枝說，自己要到大曼歡迎她們，於十時二十分到大曼橋那兒，翹首遙望遠處的公路，希望能早一點看到所思念的家眷乘坐的巴士。十時四十分終於看到巴士了。

午飯後稍微休息，就到巴陵去參觀，看一會兒就回辦公室休息，孩子們對這裡的環境相當感興趣，始終前後奔跑呢。¹⁰⁸

巫燐的日記中，描寫了那種期盼家人到訪的心情，是那顆等待之心。他一定拿著筆，就著陽光射入的窗邊，寫下這感覺。因為這感覺，他又記下更多事情。

107 《巫燐日記》手稿本，1966年2月26日。

108 《巫燐日記》手稿本，1966年4月3日。

許久沒有喝酒的緣故吧，昨夜給姓康的工頭請客，僅喝
一碗半的酒就有很大的反應，真是奇怪也。由於反應得厲
害，所以八時許就睡覺，而於清晨二時三十分醒來時
再也睡不着覺了，於是點起火來看報紙或雜誌，可是
煤油燈始終無法順利地點着，真是氣人也。一邊看雜
誌，一邊看手錶想像靜枝和孩子的動靜，若是靜
枝她們決定要來這裡時，於清晨三時三十分左右就起
床，四時四十分就該在松山乘火車。因受這件事的牽掛，
心裡時時刻刻都在盤算能見面的時間，這種現象
一直拖到天亮，起床後仍然在思念靜枝她們的動
態，好在自己以寫竣工圖面上之字來消耗等待的
時間。九時四十分就前往大曼，因為自己寫信告訴
靜枝說自己要到大曼歡迎她們。於十時三十分到大
曼橋頭，鶴首遙望遠處的公路，希望能早一點看
到所思念的家眷乘坐的巴士。十時四十分終於看
到巴士了，但靜枝她們究竟來了沒有，使自己掛念
不已。當巴士在大曼停車而自己看到靜枝她們時，
使自己高興極了！這是我們計劃許久的事，終獲
得成功，好極了！午飯後稍做休息，就到巴岐寺
參觀，看一會兒就到辦公室休息。孩子們對這裡
的環境相當感興趣，如臨前後奔馳呢。

巫燐日記，1966年4月3日

(1966年4月4日)上午陪靜枝和孩子們走路到大曼橋去參觀，上午的天氣非常良好，正宜於野外散步的好時光，我們邊走邊休息，花了約五十分鐘的時間才走到大曼橋。大曼橋附近來往的行人很少，我們在那裡拍照是最適宜的了，可惜我們沒有彩色照片，若有彩色照片那該多好，我們一直在大曼橋遊玩至巴士來時才搭回來巴陵。¹⁰⁹

無需彩色照片才能看到那種雀躍欣喜，那是怎麼也掩藏不住的。黑白，其實有著無限的深度。五十年後，將這段文字細細讀來，我彷彿也回到大曼橋邊，看著天，看著樹，陷入那份安靜的專注，啊，忘了那是一個很特別、很特別的兒童節。

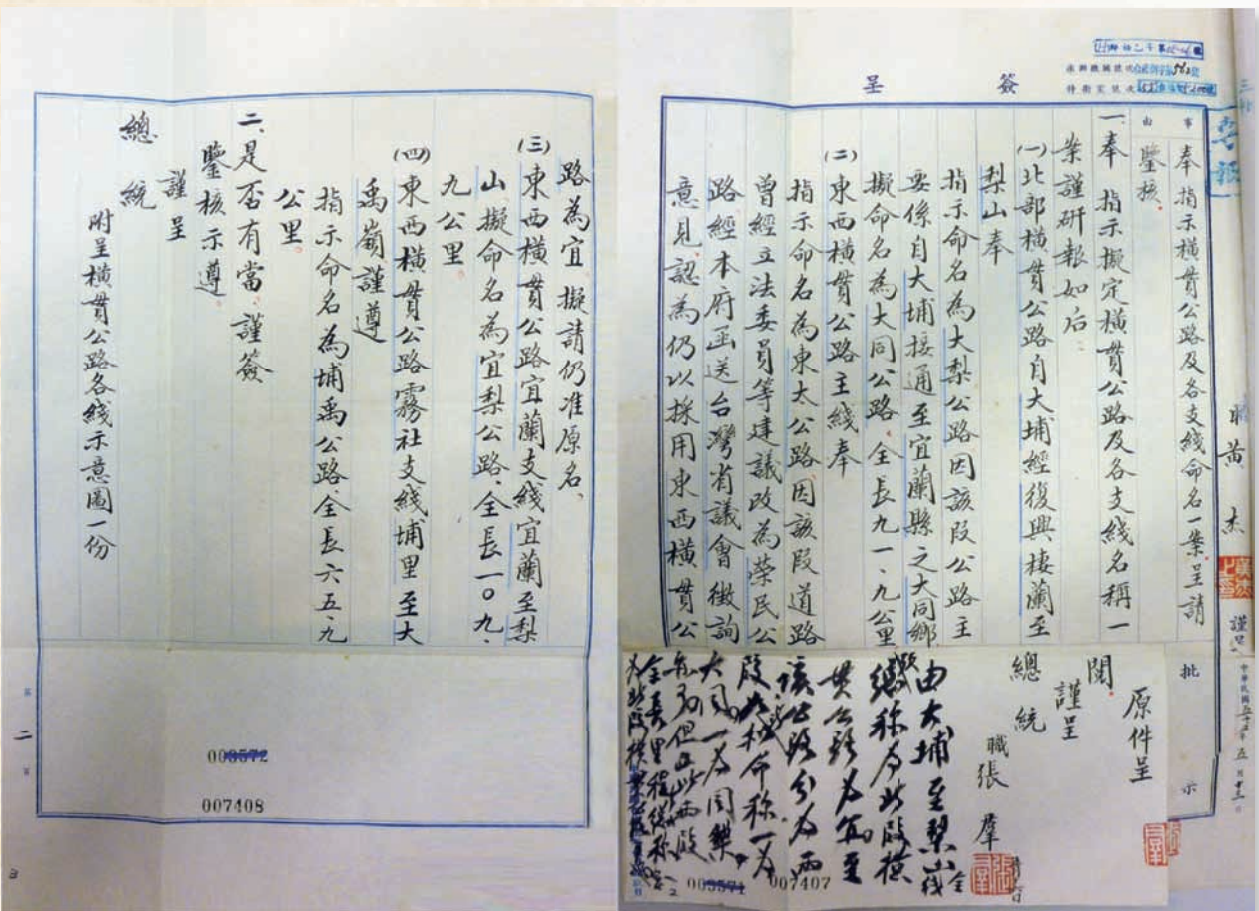
北段大同

1966年5月13日，省主席黃杰報呈總統府一份簽呈，〈奉指示橫貫公路及各支線命名一案，呈請鑒核〉，並附呈〈橫貫公路各線示意圖〉一份。黃杰這樣表示，北部橫貫公路奉指示命名為大梨公路(大埔—梨山)，因該段公路主要係自大埔接至宜蘭縣大同鄉，擬命名為大同公路，全長91.9公里。東西橫貫公路奉指示命名為東太公路(東勢—太魯閣)，而立法委員曾建議改為榮民公路，經徵詢台灣省議會後，認為仍以東西橫貫公路為宜，擬請仍用原名。宜蘭支線(宜蘭—梨山)擬命名為宜梨公路，全長109.9公里。霧社支線(埔里—大禹嶺)擬遵指示命名為埔禹公路，全長65.9公里。5月16日，總統府秘書長張群簽呈蔣中正總統批閱。5月19日，總統批示：

由大埔至梨山全線須總稱為北段橫貫公路為宜。至該公路分為兩段，為所擬命稱，一為大同，一為同梨亦可。但此兩段全長里程總稱為北段橫貫公路。¹¹⁰

109 《巫燐日記》手稿本，1966年4月4日。

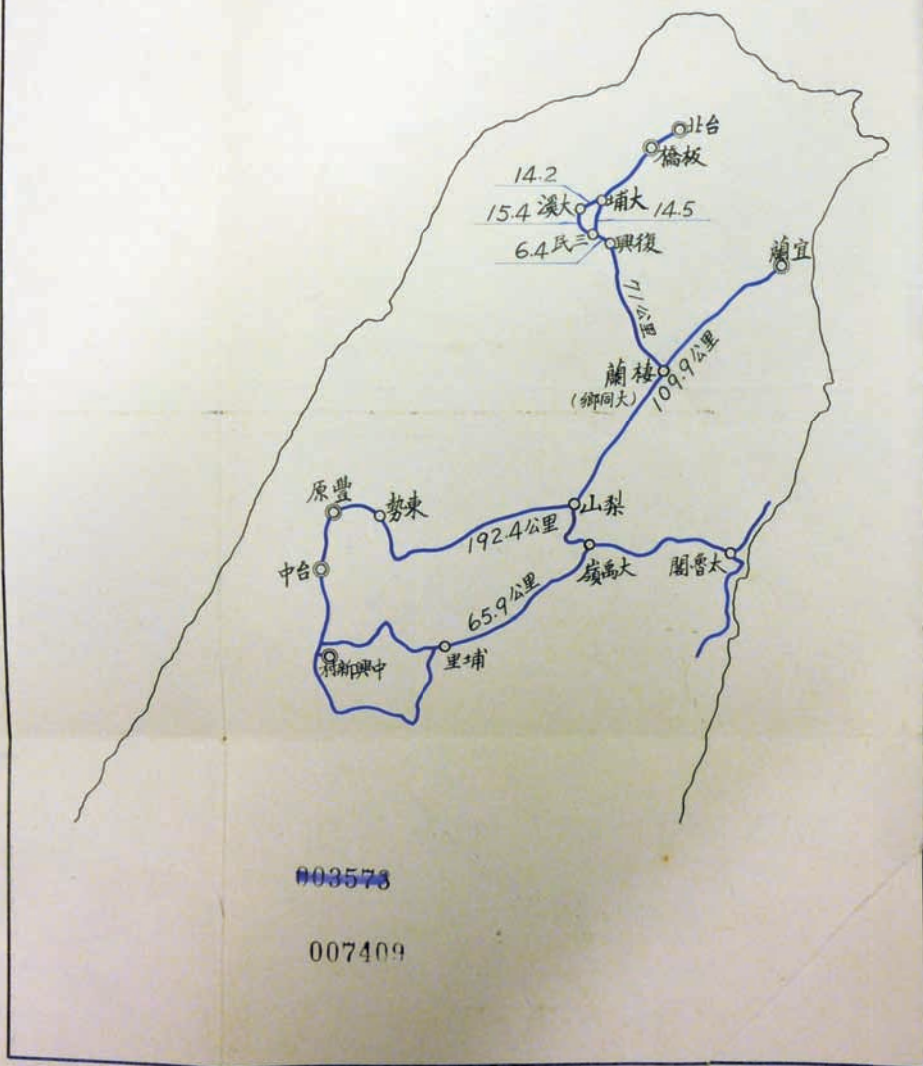
110 〈省主席黃杰呈總統府1966年5月13日簽呈，奉指示橫貫公路及各支線命名一案，呈請鑒核〉，《總統府公文檔案》，55郵秘乙字第05-46號，1966。



省主席黃杰呈總統〈奉指示橫貫公路及各支線命名一案，呈請鑒核〉，1966年5月13日

橫貫公路各線示意圖

中華民國五十五年五月九日



橫貫公路各線示意圖，1966年5月9日

看到否？總統的批示以毛筆書寫，白紙黑字，誰敢違抗。好了，這就是5月28日北橫完工通車時，官方使用的正式名稱——北段橫貫公路，出現在通車訓辭、報章雜誌、簡介摺頁，甚至是百吉隧道的洞口題字。比較奇怪的是，為何每段公路都是長長久久？91.9公里、109.9公里、65.9公里，這就有勞公路前輩給予解答囉。隨著1968年7月南部橫貫公路的開鑿，很自然地，為了便於區分，東西橫貫公路變成中部橫貫公路，北段橫貫公路又漸漸回復成北部橫貫公路。1975年4月，總統蔣公逝世後，北段橫貫公路也就沒有人使用了，甚麼？不管是大同公路、大梨公路、宜梨公路、東太公路、埔禹公路，聽都沒聽過，現在你知道了，噢。

還有，北橫公路完工通車之前，芄芄(ㄉㄨㄥˊ ㄉㄨㄥˊ)與梵梵是並存的，完工之後稱呼梵梵多了起來，而芄芄漸漸消失了。1970年之後，梵梵改名英士村，理由是紀念革命先烈陳其美(陳英士)，如今梵梵也漸漸沒人知道了。至於巴陵(ㄅㄚˊ ㄌㄨㄥˊ)，在北橫公路施工期間多使用，完工通車時的新建吊橋取名巴陵橋，但地名站牌仍稱巴陵，造成一地雙名並存的現象，這在台灣是很特殊且罕見的。如今，人們通行北橫公路，經過巴陵大橋與巴陵，但在上巴陵的國小仍稱巴陵國小，是桃園縣海拔最高的學校。這所雲端上的小學標高1230公尺，便是地名殘存的證據。

通車典禮

北橫要通車了。

一般人只能看到媒體報導的風光場景，長官的嘉勉，貴賓的讚許，民眾的鼓掌。從巫燐的眼睛看去，通車之前的施工單位在忙甚麼呢？

1966年5月26日，就在北橫通車的二天前，巫燐上午乘卡車到西村與池端之間，看見田丸路面整修的情形，工人以多餘的炸藥炸除路邊的木頭，四



北橫公路通車典禮於三峽大埔國小舉行，這張通車照片攝影1966年5月28日

稜至田丸間的路面由於級配料不足，路面更顯得相當地不平順，而且路中心還有一些草。今天集中六十個工人分兩頭整修。¹¹¹

這便是通車前夕，以人海戰術來整理路容，報紙未曾刊出的隱藏版畫面。

1966年5月28日，北橫公路通車，訓詞由省主席黃杰在典禮中宣讀：

本省因中央山脈橫互南北，使交通受阻，六年以前臺灣省政府與退役官兵就業輔導委員會合作，善用榮民的力量，完成中部橫貫公路，由臺中至花蓮，得以暢通無阻；並於梨山至宜蘭建築支線，行旅稱便。中部山地一帶同胞的生活水準，亦因此大為提高。五十二年五月，又開始建築北段橫貫公路之大同線，自臺北大埔至宜蘭大同全長九十二公里，歷時三載，於本年四月完成。這是繼中部橫貫公路完成後，臺灣建設又一項重大貢獻。¹¹²

北段橫貫公路通車典禮在臺北縣大埔村舉行，嚴家淦副總統親臨剪綵，上午八時卅分由省府主席黃杰主持，在典禮中頒獎給築路有功的人員，包括陳文奇、嚴啟昌、黃凌槎、胡國光、楊欽耀、夏尚平等，參加典禮的政府首長、民意代表、各國駐華使節及各界來賓有五百餘人。

黃杰在致詞時說，北段橫貫公路是分三期施工，棲蘭至梨山長75.32公里屬第一期。其後繼續完成大埔至三民段長14.3公里，最後一段是復興至棲蘭長71公里，1965年4月開始到1966年5月完成。

典禮之後，應邀參加的政府首長、民意代表暨各國使節分乘了七輛金馬號作全線的遊覽，他們從大埔村出發，經過三民、復興、羅浮、高坡、榮華、高義、巴陵、大曼、萱原、西村、池端、棲蘭而後到達宜蘭，再由宜蘭

111 《巫媧日記》手稿本，1966年5月26日。

112 〈精思苦作，鑿山渡壑，北段橫貫線完成，總統勉工作人員，許為建設臺灣輝煌事蹟，嚴副總統為通車剪綵，並讚揚施工人員造福人群〉，《聯合報》，1966年5月29日，第2版。



嚴家淦副總統參加北橫公路完工通車典禮在大埔國小，並嘉許榮民工程人員，1966年5月28日



嚴家淦副總統為北橫公路通車典禮剪綵在大埔國小



北橫公路通車，中外佳賓在宜蘭池端用午餐



北橫公路通車，宜蘭池端搭棚設宴，款待佳賓

問
路
北
橫



〈臺灣省北段橫貫公路施工紀略〉摺頁，
臺灣省公路局發行，1966年

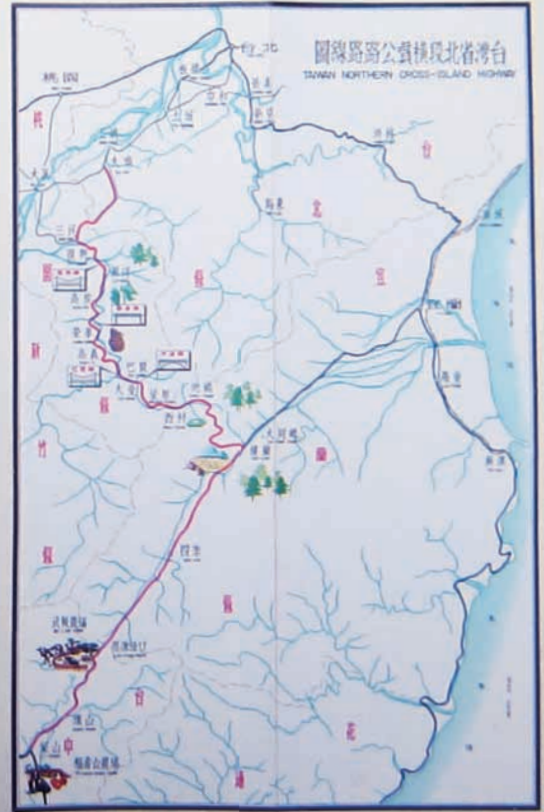
臺灣省
北段橫貫公路



臺灣省公路局

(二)開發山地資源：
沿段重要資源如下：
①森林：有大漢及太平山兩林區，森林面積約達一萬二千公頃。
②礦產：角板山高坡一帶煤礦蘊藏量約達九百七十萬公噸，煤質極佳，為東南亞地區少數可以採鍊焦炭煤澤之一。
③水利：石門水庫已完竣發揮效用，電力公司擬有建高義及王峰兩水庫計劃，每年發電量可達四億六千萬瓩特。
(三)發展觀光事業：
本路毗鄰石門水庫，沿線風景優美，其中名勝計有角板山、高坡瀑布、翠華石壁、榜寮山、思源埡口、武陵農場、梨山賓館等處，且新建各大橋亦頗壯觀美觀。

大漢橋



〈臺灣省北段橫貫公路〉摺頁，臺灣省公路局發行，1966年

乘火車北返，中午並在池端午餐小憩。沿線山道中，幾乎家家懸燈結綵，居民們手持國旗，燃放爆竹，熱烈歡迎第一次行駛在這條新開闢公路的來賓，並為今後交通便利、地方繁榮而高興。

負責施工的榮民工程處表示：北部橫貫公路沿線的地形、天候，造成施工過程中的很多困難，參加工程的榮民，先後有十九人因意外而不幸犧牲，他們的姓名是謝忠福、萬踐根、熊凱、張祖元、唐連生、張用娜、姜柏林、史時平、陳克勤、徐慶發、王長生、胡榮泰、董茂平、曾令輝、鄧明山、蕭萍、田春和、丁洪逢、王長德等。¹¹³

北橫施工受獎的嚴啟昌主任，日後當到公路局長。

首功巫燐

嚴啟昌在回憶錄，特別提到巫燐：

我應特別敘述者，乃工務所工務員巫燐君，巫君係省立臺中高工畢業，高等考試及格，其對土木技術學識之精湛程度遠非一般高級工程司所能企及，巴峻吊橋之變更設計工作由其一手完成。大曼巴峻兩橋得以順利竣工者，就事論事，在工務所同仁中包括我本人在內，巫君應居首功。¹¹⁴

這就是巫燐。應居首功的巫燐，沒有參加北橫公路的通車典禮，也沒有任何的記功受獎。6月2日，巴峻大曼兩工務所撤離至角板山，6月4日再遷中和。7月18日，巫燐將巴峻橋竣工圖20張繪製完畢，北橫公路工程正式畫上句點。

113 〈胼手胝足，斬荊披棘，北部橫貫公路通車，沿線豐富資源將可次第開發，榮民施工勞苦功高將獲表彰〉，《聯合報》，1966年5月28日，第2版。

114 嚴啟昌，《公路生涯四十年》，1997，頁36。

公路班車

北段橫貫公路舉行竣工通車典禮後，公路局臺北縣三峽站即于次日開始，行駛該段路線班車。自1966年5月29日起，自三峽經復興至巴陵銜接往宜蘭班車。票價自三峽至巴陵17元5角，自三峽至宜蘭44元。三峽至巴陵全程為56.4公里，行程時間為3小時。每日自三峽與巴陵各開班車一次。當時的行車時間及站名如下：

三峽班車上午8時開出，經大埔、互助橋、湊合、五寮、十三分、三民、復興、羅浮、高坡、榮華、蘇樂，於11時到達巴陵，即與前往宜蘭之班車銜接。由巴陵開出之班車，於上午11時30分以原車開出，接運由宜蘭至巴陵之旅客，當日下午2時30分抵達三峽，以銜接前往臺北市之班車。

再加一項註明：北段橫貫公路東端巴陵至宜蘭間，因路基先行完工，於1965年11月初便已開始行車，全程票價為26元。¹¹⁵

1964至1966的年代，從宜蘭，一天有二班車至巴陵。1966年5月北橫通車後，從宜蘭與三峽各自發一班車往巴陵，再相互接運，北橫公路從來沒有貫通全線的班車。

後來，從桃園、中壢、大溪、三峽要去宜蘭的民眾，反而走北宜公路較快，目前通行雪隧更快，很少人因交通需要而借助北橫公路。反之，從宜蘭、羅東往桃園這個方向亦然，很少人取道北橫公路，除非旅遊、賞景、散心。以自行車旅遊，也許是另一種親近、認識北橫公路的方法。

115 〈班車開始行駛，票價並已確定〉，《聯合報》，1966年5月29日，第2版。

沿線風光

筆名寄浮的工程人員又於1969年5月在《養路月刊》發表〈北部橫貫公路施工紀略3〉，列出北橫公路通車初期的七處特殊景點。

1. 合流枇杷：合流距復興四公里餘，以霞雲溪與大漢溪在此交會而得名。此一區域盛產枇杷，係日人移種者，肥大多水，甜而不膩，仲春時節，滿山黃橙可愛。
2. 高坡觀瀑：高坡距復興十公里，高坡橋右側有小溪自山巔來，兩側樹木叢生，仰望若一線天，飛瀑順山而下。在高坡橋前進約五十公尺處，建有茅亭一座，為觀瀑最佳位置。
3. 榮華幻像：過高坡隧道(今榮華隧道)，前後山景像迥然不同，大漢溪蜿蜒山腳，榮華溪交會處，形成天然峽谷。
4. 比野峭壁(今榮華峭壁)：對岸山如壁立，自頂至踵石壁如削，綿亙三百餘公尺，氣勢雄渾。路邊建有茅亭石凳，面壁靜坐，深感自身渺小，大自然之偉大矣！
5. 巴陵懷古：巴陵橋扼兩岸咽喉，東端橋頭左上方山頭，據高臨下，俯視後山三光部落。日人曾在橋左山頭設置大砲，轟擊三光，致山胞犧牲慘重。
6. 池端天池：本路越中央山脈(應是雪山山脈)分水嶺至池端，有天然池一處，三面環山，池水清澈，海拔一千一百餘公尺。
7. 棲蘭雲海：在棲蘭亭小立，俯視迴旋公路蜿蜒而下，瞬間雲起大山深處，排山倒海風湧而至。¹¹⁶

116 寄浮，〈北部橫貫公路施工紀略3〉，《養路月刊》第3卷第5期(1969.5)，頁16-17。

養護協商

北橫公路完工通車，但四稜至棲蘭段的養護卻不是公路局來做，而是繼續委託輔導會森林開發處繼續執行。

1965年6月4日，在公路局召開橫貫公路宜蘭支線養護問題協調會議。公路局在會中表示，橫貫公路宜蘭支線的養護，過去與輔導會合作維護情況非常良好，站在養路立場殊為感激。茲因森林開發處在合作維護期間，因公路局所撥經費不敷需用，故有交還公路局自行保養之議。但因養路經費有限，在颱風季節公路難免阻斷，恐影響森林開發處的木材外運，因此特再邀請森林開發處研議養護事宜。

雙方協商決定事項：

- (一) 合作維護辦法繼續延長1年，自54年7月份起，公路局經常養路費用提高為全年每公里20,000元。清除坍方等零星災害費用仍為全年每公里5,000元，但如省政府核定預算減少，則比例減少撥付。
- (二) 遇有重大災害，由輔導會電請省府勘災小組優先勘查。
- (三) 為免災害發生後臨時協調困難，由輔導會先函請省政府同意在災害發生後，由交通處、公路局及輔導會三方面會勘認有修復必要者，即可由輔導會墊款搶修，以免影響木材外運，事後再行追認撥款。

附帶協調決定事項：

- (一) 北部橫貫公路預計9月底可以完工，在完工前原由森林開發處保養者仍由開發處繼續維護。
- (二) 宜蘭支線思源埡口梨山間(思源起5公里附近)有運材超重卡車經主線至豐原，影響已完成之柏油路面，請輔導會轉知森林開發處協助

維護，已招標者勸誡卡車不得超載，今後招標時，應附帶說明不准超載。並由公路局派警加強取締，必要時在山地檢查站加設地磅。¹¹⁷

原來，中橫宜蘭支線一直都是由森林開發處養護，後來的北橫公路四稜至百韜橋段亦交由森林開發處養護，這項措施一直延續下來。

雖然四稜至池端這段10公里路線，省府已於1963年撥付512萬元給退輔會，但仍有池端至百韜橋這段20公里的築路費用未歸還。直至1967年，退輔會還在要求臺灣省公路局報請省府撥還這段路線的築路費用1,311萬元。

受文者：臺灣省公路局

事由：北部橫貫公路廿公里建築費敬請早日報請省府撥還本會。

- 一、貴局養五五—一〇〇—三(一一)函敬悉。
- 二、東西橫貫公路宜蘭支線及北部橫貫公路之一段路線，業已令飭本會橫貫公路森林開發處與貴局第四區工程處簽約代養。
- 三、至於北部橫貫公路池端至百韜橋廿公里一段建築費13,112,781.95元，敬請早日報請省府撥還本會。¹¹⁸

直到北橫公路通車7年後，到了1973年，森林開發處才將池端至百韜橋20公里路段無償撥還公路局使用，連同中橫宜蘭支線也一併交由公路局第四區工程處接手養護¹¹⁹。這項依據是1972年12月26日上午10時，在臺灣橫貫公路森林開發處召開協調會議的結論。

117 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1965年7月5日公文，檢發橫貫公路宜蘭支線養護問題協調會議紀錄一份，令悉知照〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(54)輔產字第4677號，1965。

118 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1967年1月13日公文，北部橫貫公路廿公里建築費敬請早日報請省府撥還本會〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(56)輔伍字第00143號，1967。

119 2012年10月5日，於宜蘭訪談楊義水先生。

受文者：公路局第四區工程處

事由：檢送「交還會議記錄」及「交還清冊」。

說明：

本案擬辦如下

甲案：函請公路局將台7、台7甲公路交還該局自養，以減輕本處人力、財力、物力額外重大負擔。遇有重大災害，由本處負責先行搶通，再商公路局歸墊。

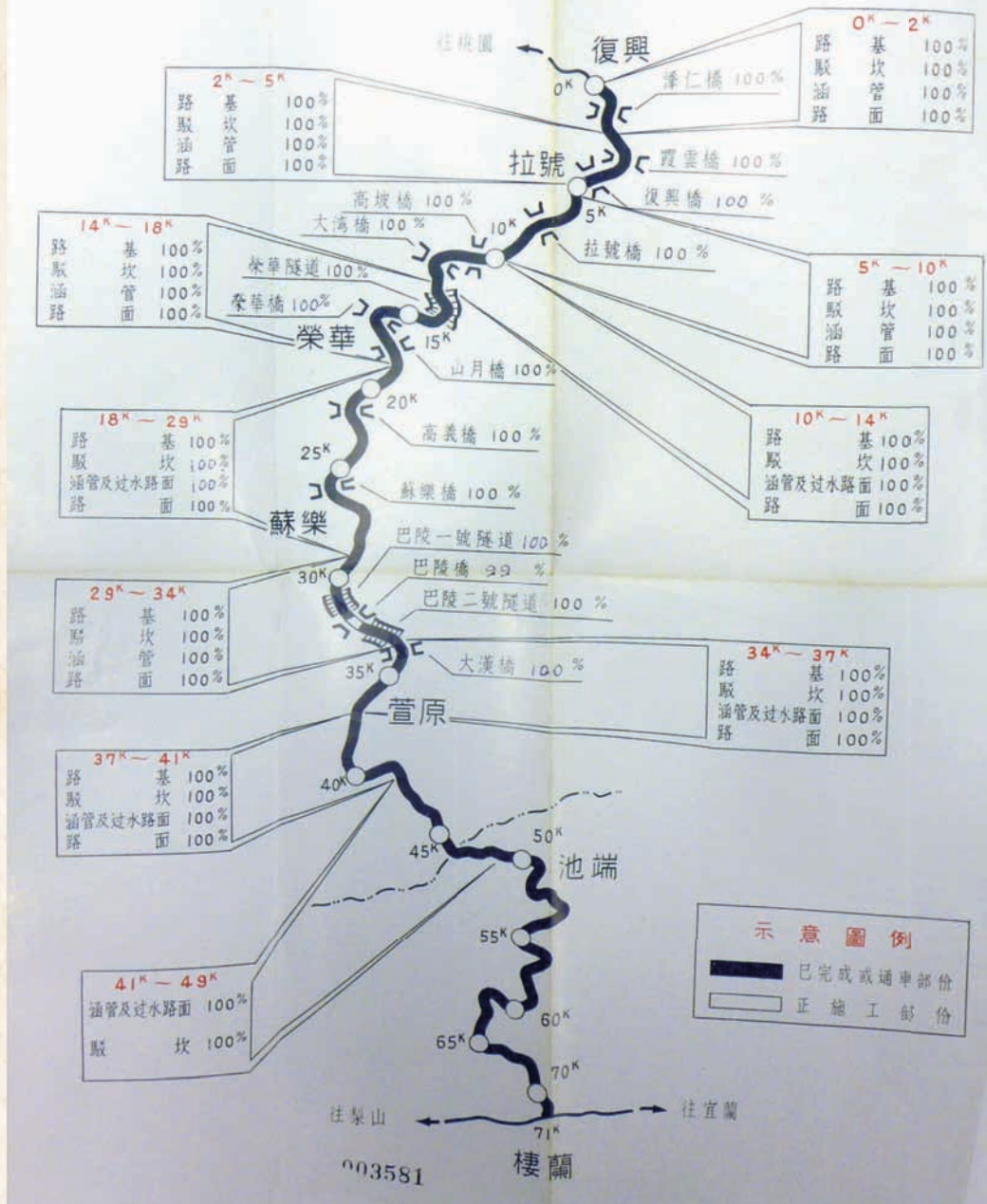
乙案：函請公路局將台7甲交還該局自養，至於台7公路因該地段道班之建制隸屬尚未決定，且該段由本處先行墊付之構築工程費，雖迭經依請撥付，然省府仍以財源困窘，無法撥付，延宕至今，故仍維本處道班建制，繼續代養。

丙案：仍維持現狀，繼續代養¹²⁰。

最後，森林開發處認為代管公路每年需額外負擔55萬元以上，另需調派工作人員約三人以上兼辦執行，人力經費支用尚鉅，鑑於該段路基暫趨穩定，災害已然減少，同意交還公路局自養，俾維體系。自1973年元旦開始，台7線池端至百韜橋段20公里，由森林開發處無償撥還公路局，並由公路局自行養護，解決了長久以來的工程費代墊與歸還爭議。

120 〈臺灣橫貫公路森林開發處1972年12月29日公文，檢送「交還會議記錄」及「交還清冊」〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(61)橫森工字第9179號，1972。

北部橫貫公路分段工程進度示意圖



北橫公路通車前夕，巴陵橋完成99%，其餘工程皆達100%。這是呈閱蔣中正總統的北部橫貫公路分段工程進度示意圖



北橫公路通車後，方便遊客旅遊賞景，遠方為大漢溪左岸各山列，依次為李嶸山(1914公尺)、鳥嘴山(1748公尺)、那結山(1520公尺)，攝影2014年11月。

7

往事未必塵封

百吉隧道

1968年3月28日，北段橫貫公路八結隧道拓寬工程竣工，決定改名「百吉」隧道，並於4月1日通車。¹²¹

百吉隧道完成以後，縮短北段橫貫公路，大溪至復興間三公里半的路程，且臨近石門水庫內庫阿姆坪，因此又增加一風景區可供遊覽。此一隧道貫穿石龜山，日據時代通行臺車用，因高及寬度不到六尺，隧道中坳方受阻後，廢棄廿餘年不曾使用。自大溪通復興公路開鑿以後，公路沿草嶺盤旋而上，當局鑑於盤旋上山的公路相當曲折危險，直接由隧道通行又可縮短路程，因此計畫利用廢棄的八結隧道拓寬，並撥專款六百餘萬元，於1966年10月26日開始進行拓寬工程。原計畫1967年10月間便可完工，由於山土鬆軟，

¹²¹ 〈拓寬百吉隧道竣工，下月一日通車，石門水庫又添風景區〉，《經濟日報》，1968年3月29日，第6版。

1966年12月13日發生坍塌致將在隧道中工作的工人，當場活埋數人，造成五人死亡三人重傷的慘案，使原定工程延了將近半年才全部完工。

負責工程的公路局工程隊工程師劉克強說，拓寬後的隧道全長343公尺，寬4.6公尺，高4.9公尺，但仍僅能單線通車。隧道完成之初，原定名為「八吉」，但有關方面認為名稱不顯，決定更名「百吉」，並請省主席黃杰題書，預定在3月31日將「北段橫貫公路百吉隧道」等字，以大理石彫刻，加裝在隧道兩端的洞門上，並於4月1日通車。

神木群

1973年11月，中國文化學院觀光學系周揮彥教授發表了在拉拉山有紅檜巨木群的訊息，最大幹圍26.8公尺，高50公尺，具有極高的觀光及學術研究價值。觀光學系自然資源調查隊的同學，總計調查隊員十二人，由領隊周揮彥教授率領，曾兩度沿北段橫貫公路步行深入復興鄉山區，作觀光資源調查。這廣大山區跨越桃園、臺北兩縣界，崇山峻嶺，人跡罕至，主要山脈包括塔曼山、插天山、拉拉山、巴莫古山與福山，到處都是蒼蒼鬱鬱的原始森林。四棵巨大神木，都是紅檜，矗立天際，非常壯觀。經調查人員初步用皮尺測量，依其大小暫編為復興一號、二號、三號、四號。復興四號最大幹圍19.3公尺，復興三號為21.2公尺，復興二號為22.6公尺，復興一號為26.8公尺。復興一號神木根節錯盤，主幹寬達十餘公尺，碩大無比。

這群神木的地點在復興鄉拉拉山與塔曼山鞍部附近，海拔約1,800公尺，為南勢溪與拉拉溪間的分水嶺。¹²²

122 〈復興山中神木群，樹齡高達六千年，四株紅檜盤根錯節，矗立天際舉世無匹〉，《聯合報》，1973年11月28日，第3版。



遠方是巴陵橋，為鋼索吊橋，長度160公尺，寬度4公尺，單線道，1966年5月完工；近處是巴陵大橋，為中路式繫索鋼拱橋，長度220公尺，寬度10.5公尺，雙車道，2005年7月完工。巴陵雙橋現況，攝於2014年2月



7 往事未必塵封

問路北橫



俯瞰北橫公路，大漢橋隱約可見。左前方為庫魯山，右前方為中巴陵部落，攝影2014年2月。



1966年5月北橫公路通車，1973年11月因為新聞報導了拉拉山神木，巴陵才變得有名。1975年8月，拉拉山改名達觀山。1986年8月，達觀山風景特定區設立。

桃蘭亭

北橫公路完工後，蔣經國由國防部長昇任行政院長，再當選為總統。他在行政院長任內，有幾次到棲蘭與明池巡視。1976年5月23日，蔣經國院長自復興經巴陵，至明池視察，隨行有經濟部長孫運璿、桃園縣長吳伯雄、宜蘭縣長李鳳鳴等。

蔣院長一行，上午八時許抵達桃園復興鄉，在桃園縣長吳伯雄、宜蘭縣長李鳳鳴陪同下，沿著北部橫貫公路先後訪問了位於桃、宜兩縣分水嶺的明池苗圃、明池派出所、棲蘭苗圃及宜蘭縣的土場等地。在巡視明池苗圃時，他和當地派出所警員談起山地管制區的問題，幾位警員向他報告，由於北橫公路屬管制區，路兩旁十五公尺內民眾可自由通行遊覽，十五公尺外便須事先申請「入山證」。這項規定使許多愛好山水的青年，只能站在路旁遙望管制區內的大好山地風光。這位警員的報告，蔣院長認為的確是一個問題，值得做全面的檢討。……在明池苗圃附近，蔣院長認為宜於增建一座「桃蘭亭」，因為明池正位於桃園和宜蘭兩縣分水嶺，建設此亭，不但可供旅人休憩，同時也象徵桃園、宜蘭兩縣兄弟之永恆情誼。¹²³

蔣院長後來再至棲蘭、土場、仁澤溫泉視察。隨後搭乘直昇機，從空中察看宜蘭縣的沿山防洪工程，從機上下望一片片綠油油的農田，感到非常高興。下午三時許乘直昇機返回臺北。

123 〈蔣院長昨巡視桃園宜蘭兩縣山地鄉，考察地熱察看防洪工程，關切民生，對山地管制區存廢，表示將全面研究〉，《經濟日報》，1976年5月24日，第2版。



1976年5月23日，蔣經國院長在明池慈亭，隨行有經濟部長孫運璿(右四)、農復會主任委員李崇道(右三)、宜蘭縣長李鳳鳴(右二)、桃園縣長吳伯雄(右一)

問
路
北
橫



桃蘭亭，攝於2014年8月

次年9月11日，蔣經國院長又到棲蘭山區視察，這次他自南山村，經四季至棲蘭。

蔣院長前往森林開發處的棲蘭山苗圃巡視，慰問苗圃內的工作人員，接著轉到興建中的棲蘭山青年活動中心巡視。下午一時二十分，蔣院長到桃園、宜蘭兩縣交接處的桃蘭亭休息後，即往桃園方向離去。¹²⁴

時隔一年多，桃蘭亭完成了，蔣經國坐此休息一會，心中不知是何感受？不過，他確實為明池國家森林遊樂區留下一個著名的景點。

巴陵大旅社的明星們

1981年10月，電影「怒吼山河」（神勇突擊隊）在巴陵拍攝，演員有梁修身、向雲鵬、華倫、顧寶明、陸一嬋，導演是午馬，編劇是景翔。

國產戰爭片「怒吼山河」，這幾天都在桃園縣復興鄉的巴陵山區拍攝最後的主戲——遠征軍橫渡大龍河谷。由於拍片現場在巴陵，輕車往返已非常的不便，如果碰上一些突發的意外事件，更讓工作人員和演員乾等上半年或一個晚上，還拍不到一個鏡頭。因此，等待的藝術在拍片現場被許多人發揮得更為淋漓盡致。一向很少打麻將的顧寶明，在三缺一的情況下，應邀成局，打發了一個晚上。陸一嬋看上了香港來的華倫，打牌的時間再三暗示華倫來「碰」她，華倫搞不清該如何碰她。這對假鳳虛凰在山區裡相處了幾個晝夜，倒也成為大夥兒取笑的對象。¹²⁵

怒吼山河又名神勇突擊隊，片子一直沒拍好，年輕製片沈鯤生焉能不

124 〈蔣院長昨前往宜蘭，深入山區巡視，欣見山胞生活普獲改善〉，《聯合報》，1977年9月12日，第2版。

125 林茂，〈電影是「等」出來的〉，《聯合報》，1981年10月24日，第9版。

急。可是外景隊的車子一路上不是叉了路，就是水箱缺水、線路斷路、輪胎爆掉，大小毛病不少，任誰都會明瞭此時此刻的他，心中又豈是一個「急」字可以形容得了。十部道具用的卡車，每部一天租金四千元，十部就是四萬元，再加上人員的吃住，利息的週轉，沈鯤生簡直要心頭滴血。

白白耗費的金錢不斷擲下，如何在懊惱無奈中還能保持微笑，那就是等待的藝術。¹²⁶

照了就美的鏡子

住在巴陵的陳榮聖總是忘不了梁修身來此拍片。

他們住巴陵大旅社，陸一嬋還在大廳裡化妝。

北橫通車後，曾有一些大明星來巴陵拍片。那是1981年10月，他們住在巴陵大旅社，一住個把月，雖然房間小小的，略顯簡陋，當時只有這一間旅社，已經算是最高級的住宿點。陳榮聖還記得房間裡沒有梳妝台，陸一嬋只好對著旅社的大鏡子上妝，補妝。這面大鏡子現今還擺在樓梯的轉彎處。

這是一面照了就美的大鏡子。

魔鏡，魔鏡，告訴我，誰是世上最美的女人？

陸一嬋可沒這麼說。

陳榮聖是泰雅族，曾任桃園縣議員，經營巴陵大旅社與納桑麻谷農場。他還說，鳳飛飛來住過，歸亞蕾來住過，葛香亭也來住過。

126 同上。



巴陵大旅社，攝影2014年2月。

陳榮聖讀桃園農校時，北橫公路尚未闢築，每學期要從巴陵走路至復興，再換車到大溪、中壢。放寒、暑假或開學時，他從巴陵出發，帶一個飯糰，走9小時才到復興。從復興走向巴陵也是9小時，路途很長，都靠意志力支撐，才能返抵家門。有時，走到高坡已是晚上，要點蠟燭照明，是大根的蠟燭，通常一包有6根。蠟燭先以紙包捲，再插入竹管中，畫根火柴點燃。紙跟著蠟油慢慢燒，火焰比較大，也比較不易被風吹熄，1支蠟燭可點1小時。他並非沿途一直點，若有月光照到的地方就吹滅，只需在山谷較暗處點一下，照亮前方即可。北橫沿途有二個地方特別暗，陰森森，一處在大灣附近，一處在蘇樂附近。說起昔日的木橋，他說從榮華橋算過來，遇到的第一座木橋，即33K處；第二座木橋，即高義橋；第三座木橋，即蘇樂橋。

而萱源附近有百步蛇，再往宜蘭的方向則有眼鏡蛇，近幾年，有人在巴陵下方的爺亨吊橋放生眼鏡蛇，真是麻煩，居民還打死好幾條呢。

爺亨部落過去是這附近最有錢的，因為那兒有梯田，種水稻，大家普遍認為有田就有錢。後來，巴陵部落在民國60年之後，開始種水梨、水蜜桃，收入大為增加，於是情勢逆轉改觀。巴陵，現今被認為是最有錢的，連爺亨也不種水稻，紛紛改種果樹了。127

三個五十

顏欽揚在臺汽客運當了五年的司機，從1997-1999年的這三年期間他跑大溪至臺北路段，從2000-2001年的這兩年期間他跑大溪至巴陵路段。他說大溪至巴陵路段為甲級道路，能開這段路必須是前三年表現良好，無任何肇事記錄的司機才行，他符合這條件，於是調來了。從大溪開到巴陵要花兩個

127 2013年10月8日，於巴陵訪談陳榮聖先生。

小時，一天跑一趟半(來回為一趟)，共計六小時的車程，再加上巴士保養與暖機共兩小時，一天總計八小時的工作時數，這意味著司機們每兩天會住巴陵一次。

到了1980年代，北橫公路分段完成AC柏油路面，水溝也加蓋了，至今的路況與他當司機時並無太多改變。北橫仍是單線道，在一定距離設避車道。不過，巴陵至西村因路幅狹小，目前並無避車道。至於北橫公路的隧道，早期並無襯砌，因此會有零星落石砸下，突出的岩壁還可能刮壞巴士的玻璃窗或車體。

印象最深刻是通過巴陵橋，因為橋的兩端都是隧道(巴陵一號隧道與二號隧道)，正好與橋體呈90度的相交，洞口又沒裝設紅綠通行燈，加以路寬仍屬單線道，因此遠遠地就要非常注意，是否有車子跑在橋上或尚未通過隧道？有時不知早有行駛於隧道內的車子，所以雙方一照面，就在巴陵橋頭驚異會面，那真像白羊與黑羊的相遇。怎麼辦呢？當時公路局班車已沒配置車掌小姐了，倒退回去又怕撞到洞壁，還是對面的遊覽車小姐走下來幫他盯住車身，緩緩後退，啊，真好心哪。顏欽揚說，現在的巴陵橋與復興橋都改成步行橋，再也無法開車了，他當年的運轉工作，竟成為通過這兩座橋梁最後且珍貴的機會了。

2001年時，因為原本公營的臺汽客運改為民營，顏欽揚參加了當年舉辦的公路特考，成為交通安全工程司，現在他負責北橫公路的交通安全工程業務。

顏欽揚說，北橫有三個五十。

第一個五十，從大溪至大漢橋，里程約五十公里。

第二個五十，從大漢橋至大同鄉崙埤，里程亦約五十公里。

第三個五十，從完工至今(1966-2014)，約有五十年。

從司機到工程司的顏欽揚，人生走了一條很不一樣的轉折路。喔，他今年五十歲，在復興工務段對我談了這些話，算一算，應該是四個五十。¹²⁸

羅馬與雪霧

經過復興橋與羅浮之後，向右轉，來到了銜接台7線與台3線的羅馬公路，羅馬公路和義大利沒關係，因為整條公路是由桃園縣復興鄉的羅浮通往新竹縣關西鎮的馬武督，因而得名。沿線可以看到深邃蒼碧的石門水庫上游，景色秀麗，假日常有自行車隊與獨輪車隊通過此處。這條公路原來應稱馬拉公路或拉西公路，不過那更添歧義性了。

路線原定由復興為起點，惟因路線與復興村高差約二百餘公尺，除跨大漢溪須作一長橋外，且須沿山盤繞，工程艱鉅，是以選由拉號開始，即北部橫貫公路二十六公里附近，順延山勢，沿大漢溪左岸而下，中經溪口台，上奎輝，下奎輝，長興村，下高遠，中高遠，上高遠，至錦山達馬武督，路線全長廿三公里，由馬武督接現有公路西向可達關西。¹²⁹

告別羅馬公路，再次回到北橫公路，道路線形彎曲，狹窄陡峭，這裡是斷匯。通過榮華隧道後，看到少見的直線下坡路段，這裏是雪霧鬧。因為原本的台7線沿著大漢溪關建，雪霧鬧的邊坡岩層脆弱，每逢下雨就落石坍方，為了居民進出與車輛安全決定關建隧道，1992年底雪霧隧道完工通車。

128 2013年6月23日，於桃園復興工務段訪談顏欽揚先生。

129 公路局，《拉號至馬武督路線概況報告》，臺北：臺灣省公路局，1967年10月2日。



雪霧隧道的外側岩壁又名大崖，常有落石紛墜，今已開鑿雪霧隧道，不再經過此段，於1960年代



羅馬公路入口



獨輪車騎過羅馬公路



羅馬公路沿線可見石門水庫景緻

台7線(北橫公路)的變遷與演進

北橫公路，為何不是偶數編號？

臺灣公路的編號，原則上縱貫南北向為奇數，橫貫東西向為偶數。

例如北海岸公路(關渡－基隆)至北濱公路(基隆－蘇澳)為台2線，中橫公路(東勢－太魯閣)為台8線，南橫公路(甲仙－海端)為台20線，這都是偶數。歷史最悠久的縱貫公路(臺北－楓港)為台1線，緊依山區的縱貫公路(臺北－屏東)為台3線，北宜公路接蘇花公路再經花東縱谷至楓港為台9線(喔喔，這條公路卻在台7線之北?)，花東海岸公路(花蓮－知本)為台11線，這都是奇數。

偏偏世事難料，北橫公路(大溪－百韜橋)編為台7線，是奇數，單號；而新中橫公路(水里頂崁－塔塔加)編為台21線，也是奇數，單號。

台7線，最初是南北向，由梨山至宜蘭，這是1957年闢建中橫時的公路編號，也就是中橫宜蘭支線。1957年，暫編台7線為梨山至宜蘭。1960年，公告台7線為梨山至宜蘭，公路里程由南往北一路編製過去，這是很特殊的情況，因為臺灣的公路里程通常是由北往南，由西往東編製。

接下來，因北橫公路闢建完成，北橫搶了台7線的名號，而百韜橋至宜蘭這一段改編為台7甲線，也就是降格了(至少主線的名稱與光環被奪走)。1967年7月，公告台7線改編為大埔至梨山，大埔至三民的原縣道109甲線改併本線。調整改編台7甲線為宜蘭至百韜橋。但從大埔至梨山，看來還是南北向。於是，公路里程就由大埔經百韜橋，往梨山一路編製過去。

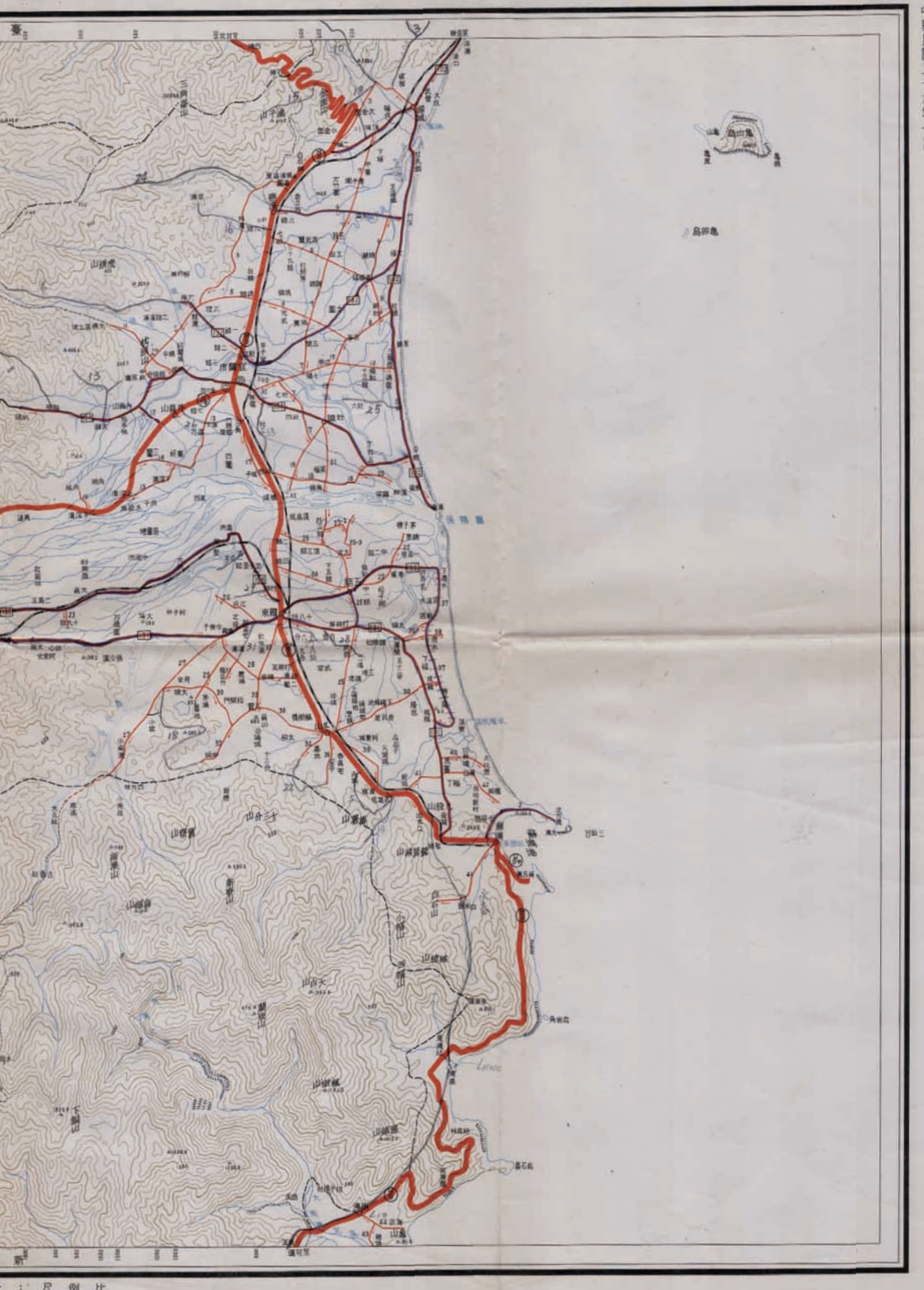
1969年7月，北橫公路的起點由大埔改至大溪，公告台7線改編為大溪至梨山，大溪至三民的原縣道109線末段改併本線。原大埔至三民這一段



1957年-1994年之間，北橫公路台7線變遷



2014年之後，北橫公路台7線變遷



北橫公路台7線路線圖(大埔至梨山)，當時台7甲線是由宜蘭市至百韜橋，臺灣省公路局，1967年7月



台7線沿途景點1

基國派老教堂

角板山行館 | 27K 高坡祠(高坡神社)舊址



台7線沿途景點2

卡拉船型教會 | 66K+100 明池

鴛鴦湖



台7線沿途景點3



北橫公路東段的雲海

98K 羅裕同志紀念碑

117K+500 員山神社



台7甲線沿途景點



29K+200 南山村

61K+800 環山部落

74K+200 梨山賓館



台7乙線沿途景點

12K+000 路段櫻花 | 1K 大埔國小

10k+800 護坡綠化



台7丙線沿途景點

1K+500 茄苳林蔭隧道 | 牛鬥橋舊址

7K+500 長埤湖



台7丁線沿途風光景點



雙連埤

8K 隘界路，望三針後山 | 15K 宜蘭河堤岸

也降格了，成為支線，調整改編為台7乙線。1972年9月，羅馬公路完工。1973年，公告縣道118線，自台7線的羅浮岔出至關西馬武督。

1977年秋，調整改編台7線為大溪至宜蘭，台7甲線為百韜橋至梨山，台7乙線為大埔至三民，台7丙線為牛鬥至利澤，此段由原縣道191線改編。這時看來，以大溪為起點的北橫公路，到了百韜橋，再折宜蘭而去，台7線根本不是南北向，而轉成東西向了。1994年冬，調整台7線為大溪至宜蘭公館。2014年7月16日行政院公告，將原台9甲線東段的雙連埤至宜蘭市路段解編，並重編為台7丁線，全長16.210公里。

也許，當年將北橫公路編為偶數就好了，因為怎麼看都是橫貫公路，確實是東西向呀，就不會有這一矛盾與爭議。

北橫公路，至今還是奇數的單號編碼喔，它是台7線。

村落聯外道路與林道

除了台7線與四條支線(台7甲線、台7乙線、台7丙線、台7丁線)之外，在北橫公路所經的山區另有村落聯外道路以及一條100線林道。

村落聯外道路

1. 流霞道路(桃112線)：由霞雲橋北橋頭進入，經流霞谷通往霞雲村，在分岔向北通往優霞雲(志繼)與佳志部落，向南往庫志部落。
2. 樂砂道路(桃113線)：由蘇樂至三光、砂崙仔兩部落。過泰平溪橋後進入新竹縣境內，亦可由此連接馬美道路、砂崙仔道路、玉峰道路等，可通往新竹尖石鄉。

3. 興溪道路(桃115線)：過霞雲橋不久，左轉至小烏來瀑布風景特定區及義盛村，在分岔東行往下宇內和上宇內部落，北行往卡普部落。此道路另有支線經宇內橋往義興部落，亦可連接台7線(北橫公路)。
4. 巴陵道路(桃116線)：由巴陵至上巴陵段，已鋪設柏油路面，景色宜人，通往拉拉山神木區。
5. 雪霧閣道路：過雪霧閣隧道後，經雪霧閣橋過大漢溪，通往雪霧閣。
6. 高義蘭道路：高義聚落右轉，上行往中高義及上高義。
7. 爺亨道路：下巴陵右轉經興漢橋不久，再右轉進入，通往爺亨及復華部落後，進入新竹縣境。¹³⁰
8. 基國派道路(桃114線)：往基國派教堂與三民蝙蝠洞的道路。
9. 東眼山道路(桃119線)：往東眼山森林遊樂區的道路。
10. 角板山道路(桃117線)：往角板山的公路，沿途經過介壽國中、介壽國小、復興鄉公所。
11. 八結阿姆坪道路(桃63線)：由台7線約9.5K處轉往百吉國小，可接上石門水庫環湖公路，是一條熱門單車路線。
12. 百吉林蔭步道(桃118線)：在公路約500公尺處就被欄杆阻擋，禁止車子進入，變為一條專供遊客步行的休閒林蔭步道，沿途山林蒼鬱而幽雅，非常適合健行散步。

130 復興鄉志編輯委員會，《角板山復興鄉志》，2000，頁152。

林道

100線林道：自宜蘭往明池方向，抵北橫公路75K後，左轉100線林道，林道入口設有管制站，需申請方能進入參觀。100線林道蜿蜒深入棲蘭山區，最遠可通往鴛鴦湖及司馬庫斯古道入口。經過12公里的林道，抵達棲蘭神木園。棲蘭神木園在1991年即已成立，原名「中國歷代神木園區」，由文化大學森林系主任胡大維教授將園內51棵紅檜與扁柏依樹齡年代，比對中國同一時代的歷史人物來命名。棲蘭林區另有120、130、160、170林道，需特別申請才能進入。

景觀道路的轉機

北橫公路並不是一直都能保持美景，1996年1月21日，由於臺灣省公路局要進行大漢橋到百韜橋路段截彎取直計畫，國內十多個環境保育團體連署，建議政府指定這個路段為國家級景觀道路。包括環境品質文教基金會、臺灣環保聯盟、新環境基金會等十餘個環保團體以及多位臺灣省議員舉行記者會，發表這項搶救國寶級景觀道路的連署聲明。

環保團體指出，省公路局已經從今年度起編列預算，打算把北橫沿線的二、三十個彎道，截彎取直，並把道路拓寬為雙線道，以紓解假日壅塞的車流，其中大漢橋到百韜橋段，明年底就要動工，屆時國內難得的山林景觀勢必遭到破壞。發起連署活動的環境品質文教基金會指出，大漢橋到百韜橋路段在石門水庫上游，位處臺北水源集水區，北橫的這個路段，車流量一天不到40輛，拓寬道路只會帶來更多破壞性的開發行為。¹³¹

131 〈搶救國寶景觀，北橫截彎取直環團攔截，大漢橋到百韜橋路段生態恐遭破壞，10餘團體連署建議劃為國家級景觀道路保護〉，《聯合晚報》，1996年1月21日，第3版。



北橫公路的樟樹行道樹大約在1920年代栽植，攝影2014年11月



蜿蜒而優美的北橫公路單線道，可於巴陵至明池這一段路發現，攝影2014年11月

北部橫貫公路從桃園的大溪、巴陵至宜蘭段，也就是台7線省道，是目前北、中、南三條橫貫公路中，原始山林景觀保持最好的一條路段，沿途隨著海拔高度及自然林相變化，從原始的臺灣紅檜、樟木乃至後來人工造林的柳杉等，處處吐露著臺灣森林生態之美，可說是國寶級「生態走廊」。

發起這項搶救運動的成功大學教授郭中端，是宜蘭冬山河及羅東運動公園的規劃者。昨天談及搶救北橫生態心路歷程時，以「一場無情的苦戀」形容；她說，一年多前就開始向省公路局、內政部營建署、交通部等政府機關發出「搶救」吶喊，但信寄出後，石沉大海，毫無回音。她說，政府當局只想到開路可能帶來的交通順暢，農產品運送便利與地方繁榮，卻無視後代子孫的生長環境品質此刻已受到無情的毀滅。¹³²

歐美先進國家有國家級景觀道路的設置，並嚴格限制沿途的開發行為，對過往車輛實施限時、限速甚至限量通行，國內也應比照辦理。北橫公路確實有些路段依然維持1966年通車時的單線道寬度，而沿途林相保存良好，岩體少有崩塌。回顧逝去的50年悠悠歲月，北橫公路得以保其優雅氣質與路容，應拜當初的選線正確與測量精準，當然還有日後的低強度使用流量，加上保育人士的堅持與公路局的從善如流所致，得以長久維持這種合宜寬度與自然曲線。

北橫公路不僅生態資源具有特色，在地質上的四稜砂岩層更是讓此條公路增色不少。四稜砂岩層露出最好地段為北部橫貫公路萱原至四稜一帶，常在公路旁構成陡直的崖壁。四稜砂岩為臺灣最堅硬的變質砂岩，是大江二郎(1931)首先提出，其標準地點就在四稜，在構造上位於一個東北走向的背斜層上，在這個背斜的東南翼，四稜砂岩厚約350公尺，大部分由白色石英岩

132 〈北橫「生態走廊」環保團體連署搶救，不宜拓寬雙線不應截彎取直，大漢橋至百韜橋國寶級山林景觀〉，《聯合報》，1996年1月22日，第9版。



榮華大壩，1986年5月完工啟用，攝影2003年3月



榮華峭壁，為拉拉山系向西延伸的稜脈末端，攝影2014年11月

構成。四稜砂岩主要出露於臺灣的北部和東北部，最北分布在雪山山脈的北勢溪及南勢溪與大漢溪的河谷中，都呈小規模的露頭。在北宜公路的東段和北部橫貫公路上有分布較長的四稜砂岩露頭，零星分布的四稜砂岩也見於宜蘭平原西邊山地的頭城、礁溪、和員山一帶。

曲水流觴

我在2003年春天，因緣際會策劃一場雅集，還出了一本《曲水流觴》的小書。望著明池優雅的山水景緻，那一年春天，退輔會森林保育處張明洵副總技師轉頭對我說，好呀，我們來辦辦看。豐腴臉龐，有著一頭少年白髮的他，從小對書畫有一番薰陶與涵養，性情中人的本性。

我與北橫公路的初次結緣，是1994年春天。那時我在新竹某大學任教，參與明池遊樂區的規劃。主事者郭中端教授，請我協助調查明池周圍的植物資源。明池後來有了全新的創意改造，多賴她的構思與擘畫，終成今日明朗清新的面貌。

曲水流觴就在明池的曲水庭展開，請到了張默、管管、大荒、尹玲、顏艾玲等現代詩人，還有演奏古箏的彭景，演奏柳琴的陳崇青，武術名家李鳳山，以及張壽平、黃金陵等多位書畫前輩，參與此會。¹³³

在明池之畔有了這場文學盛會，也為沉寂的北橫帶來詩興與豪情。至今，我只要經過北橫明池，閉目冥想，就能回到曲水庭當日盛事的模樣，久久難忘。



《曲水流觴》，行政院退輔會榮民森林保育事業管理處，2003

¹³³ 李瑞宗，《曲水流觴》，宜蘭：行政院退輔會榮民森林保育事業管理處，2003。



曲水流觴於明池曲水庭流觴亭舉行，坐於水岸穿藍底白花衫為詩人管管，2003年4月4日

問 路 北 橫



雲霧飄渺中的明池，攝影2010年3月



時隔10年，2013年6月中旬，為了拍攝北橫影片，與張明洵再次相見於明池，此時他已升任總技師。

關於北橫公路東段，亦即四稜至百韜橋長達28.5公里的這一路段，由橫貫公路森林開發處關築的往事，也是在退輔會森林保育處(橫貫公路森林開發處的延續)的處史館與檔案室，藉由鄭仰生處長與張明洵總技師的大力協助，才得以完整呈現。有時，幫助別人，卻也幫助了自己。北橫公路這本書的撰述表面上為公路局尋根，尋來尋去，原來東段是橫貫公路森林開發處關築，確認了現今退輔會森林保育處的過往貢獻與事蹟。這樣看來，在四稜的交界處應該要將這段因緣做一歷史回顧也。

天空步道

車行北橫公路，經過慈湖、三民、霞雲橋之後，即可看到通往小烏來的指標。小烏來風景特定區位於桃園縣復興鄉，佔地約195公頃，以小烏來瀑布、風動石、龍鳳瀑布最為聞名，附近的羅浮橋及復興吊橋也是頗負盛名的景點。小烏來瀑布屬宇內溪瀑布群之一，以公路旁興建的四層賞瀑台為最佳瞭望點。遠望宇內溪水像萬馬奔騰般落下，落差約50公尺，氣勢壯觀，瀑布之下形成碧綠的深潭。

這個景點在日治時期便已知曉，當時稱為宇內瀑布；戰後初期來到角板山的蔣中正總統亦曾數度到此遊覽，這時稱為溪內瀑布。1956年7月28日，蔣中正總統伉儷與宋伯熊、宋仲虎兩位外甥到此野餐，觀賞溪內瀑布(即小烏來瀑布)。宋伯熊、宋仲虎為宋子安(宋子文的小弟)的兒子，家族團聚，氣氛當然和諧歡欣，後來小孩子各自去玩樂，蔣中正坐在觀瀑亭內，度過寧靜的下午。

2011年7月完成的天空步道為透明強化玻璃建造的走道，寬2公尺、凌

空伸出11公尺，距溪谷高度70公尺，彷彿從瀑布上懸空伸出，瀑布水流的聲音很震撼，轟然巨響片刻不停。這條天空步道，實現了人們漫步空中的夢想，由一旁的山壁，向外凌空延伸了11公尺的廊道，透過強化玻璃，讓遊客更有浮在半空的臨場感。旁邊原有一粒風動石，高5公尺，重約50公噸，由於大半懸空並斜立於河床上，近看彷彿傾斜欲倒，更猶如風吹會晃動之感，因此得名。2013年7月蘇力颱風侵襲時，讓風動石滾動位移，躺平了。

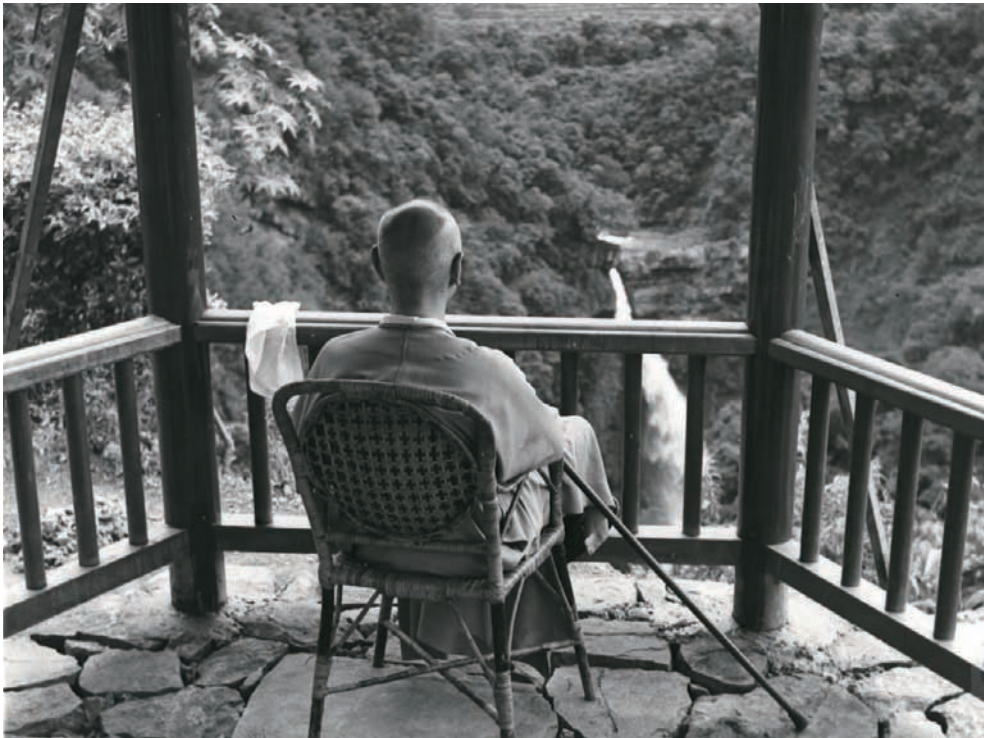
風動石矗立宇內溪旁斜坡，高五公尺，重五十噸，底部與地面支點僅一平方公尺，居民說，風動石就像立蛋，「頭重腳輕」卻能千百年來屹立不搖，是自然奇景。「唉叻不得了！風動石掉下去了！」義盛部落長老吼拉昨天巡視天空步道災情時，目光瞥到一旁的風動石，心裡湧出無法形容的怪異感，才驚覺風動石離欄杆遠遠超過原來的兩公尺，已掉進河床。「看起來像先往前傾倒，又往後滑動了兩、三公尺。」吼拉依據石上青苔與塗鴉痕跡，推測風動石當初面對遊客的石面，現已平躺在河床上，原先的底部支點則成了側面。¹³⁴

對於真正想細細品味高空觀瀑的遊客，應儘可能選個不是放假的普通日前來。

泰雅知音

北橫公路從大溪出發，先經過新百吉隧道，右側有一舊百吉隧道，原名八結隧道，1968年改名。再經三民，此地舊名水流東。接著抵達羅浮，原名拉號。北橫通車前夕，省主席黃杰聽取桃園縣長陳長壽簡報時，口口聲聲提到「拉號」，黃主席認為地名不雅，乃有更名之舉，最初稱為羅河，在5月28日北橫公路通車典禮那一天，正式啟用羅浮這個新地名。

¹³⁴ 〈桃園復興鄉溪水暴漲，小烏來風動石躺下來〉，《聯合報》，2013年7月14日，第A3版。



蔣中正總統在宇內瀑布(今小烏來瀑布)涼亭觀賞小憩，1956年7月28日



小烏來瀑布，攝於2014年3月

小烏來與新北市烏來區昔日有部落遷徙之關聯，地名源自烏來。不久，抵達高坡 Kobu，高坡位於復興鄉前後山間，原意為捕魚的漁筓。經過雪霧鬧隧道即算後山，雪霧鬧 Sibunao 是指此地往昔有猴子所喜歡的一種果實，又一說是指落花生。榮華，原名卡議蘭 Kgirán，泰雅語意用腳搓揉東西的動作稱為 Giran，據稱該地栽種很多芋麻，將收取的芋麻剝出皮來，再用前述動作加以 Giran，因而得名。里安，日治時期稱為比亞外，從初勘至關築北橫稱為比野瓦、彼野瓦，後改此名。高義原名高義蘭，至於蘇樂 Suruw 原意為「頭目居地」。¹³⁵

巴陵，在日治時期稱為巴壘、巴壘，1950年孫源楷初勘北橫公路稱為巴龍，1958年巫燐先期勘測北橫公路稱為巴侖，在正式測量與關築公路時期稱為巴峻，1965年6月決定巴峻橋改名巴陵橋，但當地地名與公車站牌、門牌仍維持巴峻的稱呼，此後巴峻與巴陵互用，仍以巴峻較常見。1990年代之後，隨著派出所與門牌改稱巴陵，現今巴峻這名字已少見了，只剩下巴峻國小仍在用。巴陵語意是檜木，又分為上巴陵 Balong、中巴陵 Tayax、下巴陵 Phay 三個聚落。爺亨 Zihing 意為上午陽光難以照到之地，因為本地的東、南兩邊都被高聳的山頭圍峙，每天上午都要很晚以後才會照到陽光。

日治時期，大曼鐵線橋西端設有塔曼溪駐在所。大曼橋跨越塔曼溪，1965年7月31日完工，1966年5月28日北橫全線通車改名大漢橋。萱原從日治時期一直沿用，北橫通車後，才改用萱源。明池，舊名池端，1964年4月設立苗圃，1965年11月蔣經國在國父百年誕辰紀念林植樹，1966年隨著明池苗圃的命名跟著改名。

135 〈桃園復興鄉溪水暴漲，小烏來風動石躺下來〉，《聯合報》，2013年7月14日，第A3版。



巴陵一號隧道內泰雅彩虹傳說的圖飾，攝影2014年3月

北橫公路的棲蘭山，是昔日森林開發處棲蘭山工作站所在(負責伐木作業)，為現今台7線74K+800的100線守衛站再向西進去3.3公里處；至於昔日森林開發處棲蘭山養路段(負責林道修築)，位置在台7線66K+600，日後轉為救國團的明池青年活動中心。後來站、段合一，搬遷至現今台7線82K+700，改稱棲蘭工作區。棲蘭山林道的一道班位於台7線82K，四道班位於台7線71K+600，至於二道班位於現今的100線林道2K，三道班則位於9K。而棲蘭這個地方，現今指台7甲線3K的棲蘭苗圃、棲蘭山莊。

至於百韜橋往宜蘭途中的英士村，日治時期稱為芄芄，1950年孫源楷初勘北橫公路稱為梵梵，1958年巫燐先期勘測亦稱為梵梵，但正式測量時又稱芄芄，修築北橫公路至完工通車之前，芄芄與梵梵是並存並用的，完工之後稱呼梵梵多了起來，1970年之後改稱英士。

復興鄉地名多採原住民泰雅語音直譯漢文，唸起來十分爽朗，卻無法體認其中含意，若以泰雅語解釋，隨即瞭解當地人文環境的特色與奧妙了。¹³⁶雖說如此，但北橫公路的地名沿革與轉化，噫，實在太複雜了。

新姿

北橫公路自大溪至巴陵段，鋼橋型式包括大漢橋(上路式鋼拱橋，1965年)、復興橋(鋼索吊橋，1966年)、巴陵橋(鋼索吊橋，1966年)、羅浮橋(上路式鋼拱橋，1994年)、巴陵大橋(中路式繫索鋼拱橋，2005年)、蘇樂橋(3跨 π 型鋼梁橋，2010年)。

遭颱風摧毀的北橫公路蘇樂橋，經過公路總局另覓地層結構安全橋基，以1億9000多萬元興建長175公尺，寬10公尺的3跨 π 型鋼橋，將於21日啟

136 〈桃園復興鄉溪水暴漲，小烏來風動石躺下來〉，《聯合報》，2013年7月14日，第A3版。

用，有助改善北橫公路交通，也增添北橫公路另一橋梁美景。公路總局復興工務段長劉家駿表示，原有的蘇樂舊橋於93年8月在艾莉風災中遭土石流沖毀，搶搭一座貨櫃屋式的臨時鐵板便橋，方便車輛來往行駛。此後蘇樂溪流就一直呈現不穩定狀態，連續7次颱風或豪雨都沖毀臨時便道，甚至還將便橋推到下游200公尺位置，多次造成道路交通中斷。

公路總局針對蘇樂溪與土石流泛濫區域展開評估，確認在舊橋下游的150公尺位置，兩側岩盤與地基最穩固，因而規畫一座全長175公尺的全新3跨 π 型橋梁，有效避開蘇樂溪的土石流危險區域。選擇3跨 π 型橋梁是配合北橫公路的觀光旅遊發展與沿途景觀特色，在橋梁設計上除了堅固耐用，也以考量景觀，以3跨 π 型規畫，並以珊瑚紅完成全新的蘇樂橋。¹³⁷

北橫公路沿線各座鋼橋的顏色原來均為硃紅色，1996年曾委託藝術家楊奉琛重新設計，以象徵泰雅族之紅色系為基調，加以改妝為紫羅蘭色（復興橋）、夕陽紅色（榮華橋）、艷麗紅色（巴陵橋）、紅寶石紅色（大漢橋），硃紅色（羅浮橋），增加橋梁之色彩變化，建構序列性及趣味性的空間感。

時至今日，復興橋仍為紫羅蘭色（粉紫色），與硃紅色之羅浮橋產生對比，各具獨立性。榮華橋、巴陵橋、大漢橋均為硃紅色，維持舊意。巴陵大橋則為紫羅蘭色（粉紫色），與硃紅色的巴陵橋隔空呼應，形成對比。至於蘇樂橋以幾何線條構成簡潔造型，整體背景以綠色為主，採用不同於其他色調的珊瑚紅（橘色）作為區別。

公路局的前輩們，一生中總留下幾件可資留念的作品，無論是五十年代的大漢橋、巴陵橋、復興橋，乃至1994年的羅浮橋、2005年的巴陵大橋、2010年的蘇樂橋等，都是值得珍藏的。迄今，復興橋擔負了28年的運輸任務，巴陵橋也使用39年，大漢橋更屹立幾近50年。北橫，靠著這些朱紅橙紫的彩色橋梁串接起來。

137 劉愛生，〈北橫添美景，蘇樂橋21日通車〉，《聯合報》，2010年7月17日，第B2版。



台7線沿途橋隧1

舊百吉隧道(八結隧道)

榮華隧道

新百吉隧道



台7線沿途橋隧2



<p>雪霧隧道</p> <hr style="width: 100%;"/> <p>巴陵二號隧道</p>	<p>巴陵一號隧道</p>
--	---------------



台7線沿途橋隧3

大溪橋 | 霞雲橋

復興橋



台7線沿途橋隧4

義興吊橋

高義吊橋

溪口吊橋



台7線沿途橋隧5

蘇樂橋

巴陵橋 | 大漢橋

蝶影

北橫公路巴陵山區有一種夢幻的蝴蝶，但是在當地的昆蟲館卻看不到，連標本都沒有，只有不很傳神的照片，完全不夢幻。

2014年4月30日早上，我們經過巴陵，續往南行，過大漢橋、萱源，到了四稜，看了滿山綠意的森林，聽了滿山的蟬鳴。北橫，除了百步蛇，爬行動物也很為豐富，還有一些特殊的原生植物如渡邊氏萬年青、流蘇、台灣欒樹、巴陵石竹等、那是尚待發掘、彰顯、重視的自然資源。

從四稜回轉，上午11點半又過萱源，我們停了下來，為的是查明萱原駐在所的舊址。同行的老人說，就在路旁的小丘上，昔日留有一棟屋舍，前方還有一塊小空地。也是，如今小丘被野草包圍，只剩一支電桿矗立，我們沒帶山刀，很難排除障礙，一探究竟。但五十公尺外，朝四稜方向卻看到幾個人，他們興奮地蹲在路旁，倚著駁坎拍照。是甚麼東西這麼吸引人？我們不禁好奇地走過去。

是一種蝴蝶，就是昆蟲館缺少的那種，傳聞中的夢幻，是大紫蛺蝶。它現在緊伏在駁坎，很專注、很飽足地吸食石灰質、溫潤的泉水，完全不理會周遭一切。賞蝶人告訴我們，大紫蛺蝶為臺灣產蛺蝶科中體型最大的一種，展翅有85-100 mm，翅面黑褐色散生白色斑點，後翅肛角處還有一枚紅斑，各翅中央有紫色金屬光澤，喔，這是一隻雄蝶。至於雌蝶比雄蝶要大，翅膀表面沒有青紫色的光澤，呈茶色。大紫蛺蝶分佈於日本各地、朝鮮半島、中國、台灣北部和越南北部，喜歡生長於森林內，幼蟲以朴樹為食草。

大紫蛺蝶為日本的國蝶，真是漂亮。賞蝶人說，每年四月開始，早春的蝶種如升天鳳蝶、青斑鳳蝶，絹蛺蝶等陸續出現，進入五月，大紫蛺蝶出現在巴陵至明池山區，但數量稀少，是一種保育類蝴蝶，它的出現總讓人驚奇

不已。到了五、六月份，拉拉山神木群附近也有一些高山蝶類，例如散發宛若綠寶石斑光芒的綠小灰蝶群。

我望著這有著艷紫光芒的小精靈，它一點也不怕人，一雙大複眼像極了紅頭蒼蠅。翅膀攤開，如孔雀開屏般發出神祕的魅惑，接著它將翅膀合攏豎起，光芒倏然收斂。

「啊，你們真幸運，來一次就看到了。」

賞蝶人這樣說。這二周來，有人從台中專程趕赴此地，有人從高雄包車北上，都沒有尋獲大紫蛺蝶，失望而歸。

「北橫公路還有寬尾鳳蝶，在退輔會森林保育處的神木園區有人拍到喔。」

甚麼？那不是極品中的極品，千載難逢的巧遇，沒錯，寬…尾…鳳…蝶。同行的老人世居巴陵，他們對森林裡的山羌、野豬、飛鼠很熟，對溪流裡的魚類如數家珍，對古道路徑也很清楚，唯獨對這翩翩飛行的蝶類，從來不曾注意，雖急忙在腦中搜尋過往的紀錄，卻似乎沒印象。

我也蹲在路旁，擠入這群拍照的行列，仔細端詳這群小仙子，它們自在、安心、無慮於自然中，我也是。



大紫蛺蝶

清代往事

這本書即將付梓之前，南天書局魏德文先生給我看一張老地圖，那是1895年繪製的〈臺灣蕃地圖〉。這張圖標出桃園大嵙崁溪上游的許多部落名稱，還有一條迴繞的泰雅山徑。若與1911年的〈ガウガン圖〉比較，可以看出一些蛛絲馬跡。幾乎可以斷定，這是原住民古道的確鑿證據。

自大嵙崁(即大溪)入山，經阿母坪，枕頭山，然後從峽根山下的峽根山社(即夾板山社，角板山)出發，經合脰坪(即霞雲坪)，這裡是外汙萊，過溪之後到內汙萊(即宇內)，再過溪經樹木繞社(即雪霧鬧社)上方、竹加山社(塔卡散社，即鷹山社)下方，再抵歪龍社(巴壘社，今上巴陵)、加拉社(即卡拉社)、碧霞山社(匹亞散社，今中巴陵)，這是大嵙崁溪右岸的舊路。接著，再從加九岸(今三光)攀山越嶺穿出，途中散居的部落有校椅欄社(即高義蘭社，高義)、白牙歪社(即比亞外社、里安)、家飛山下的加輝社(即奎輝社)、九母社(即高坡社)，再至竹頭角社(今長興)，這是大嵙崁溪左岸，穿行群山的舊路。另外，從竹頭角社經石秀坪，到柑子坪，則為今羅馬公路的前身。

1886年清軍攻進白阿歪社，1889年清軍攻進竹加山社、碧霞山社，1890年清軍分段芟除草木，開道建橋，設立礮卡，步步緊進，又攻破白阿歪社(即比亞外社)、校椅欄社、卓家山(即竹加山社)、樹木繞，攻進加九岸，在白阿歪山上添築砲臺，逐地設礮，以備屯守。1891年原住民突然反抗，將三光、爺亨的清軍營盤奇襲殲滅，只有少數清軍，極少數，得以逃出。一百二十年前，清軍與原住民交戰，派出密探，繪出〈臺灣蕃地圖〉，那時日本人還沒來……。

這張地圖顯示，清末劉銘傳對大嵙崁溪上游的族群與交通是下過一番功

夫。後來，日人在1910年攻打高崗群，就是沿著這條大嵙崁溪東岸(右岸)較為起伏陡峻的山徑進攻與補給，利用這條舊隘勇線逐步深入各部落。隨後，再另闢大嵙崁溪西岸(左岸)較為平緩的新隘勇線，這便是後來的桃宜橫斷線，也就是台7線北橫公路的前身。原來，古道並不遙遠。

除了古道，另外一條交通幹線是河運。

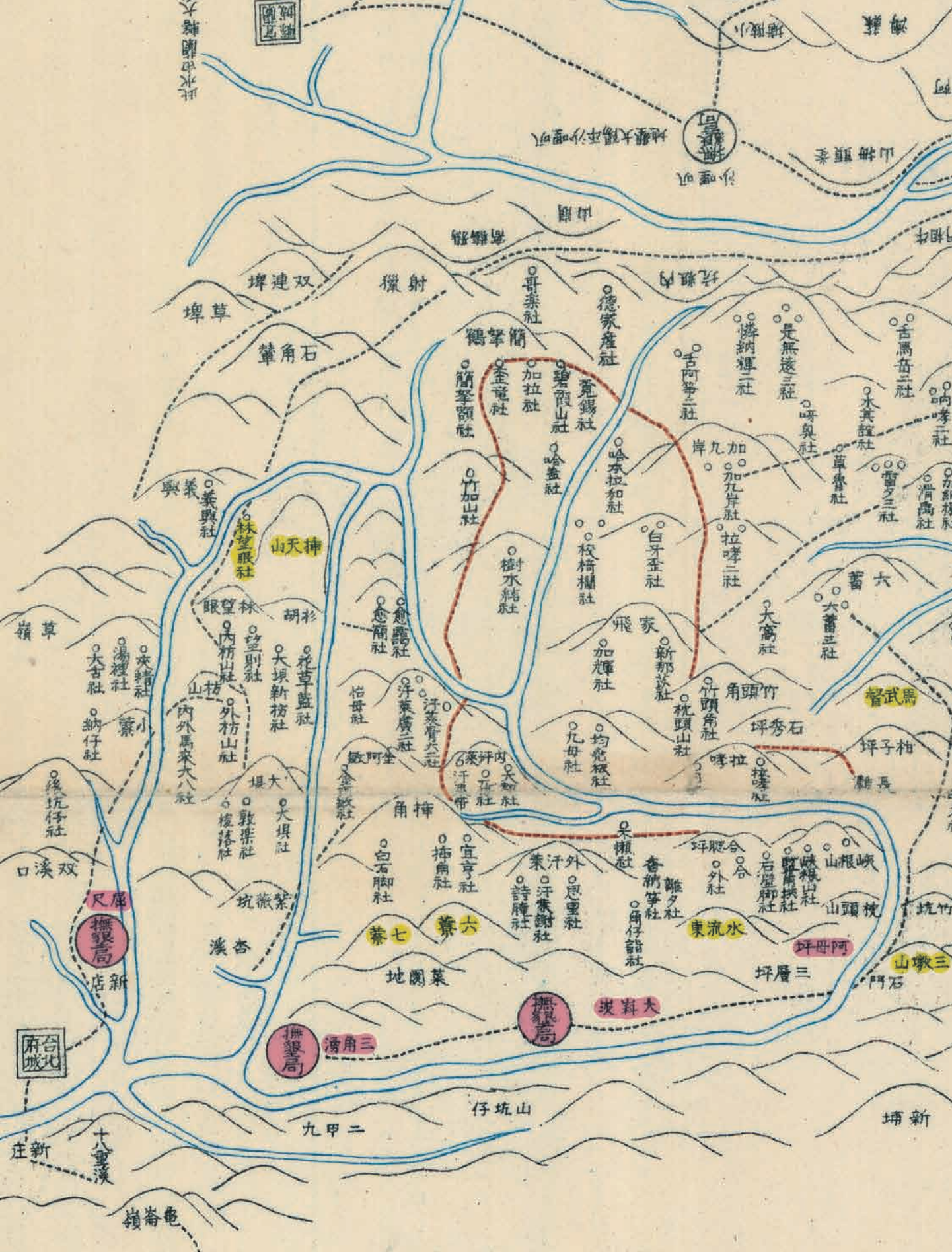
19世紀初期，嘉慶23年(1818)，林平侯從新莊遷移到大嵙崁，這裡是控制北台灣最重要的淡水河制高點，可掌握山地至台北盆地，再到淡水河口的貿易路線。道光23年(1843)，在大嵙崁的上街與下街之間興建占地約4公頃的石城，名通議第，一般稱為林本源城或大嵙崁城。¹³⁸咸豐3年(1853)，林家遷往板橋，但仍持續在大嵙崁的事業。據說，1895年以前，林家在大嵙崁溪沿岸至少設立8個租館，其中4個位於大嵙崁。¹³⁹明治37年(1904)，林本源城只剩外廓一部分。大正8年(1919)林家捐出林本源城作為公學校用地，大正12年(1923)林本源城拆除，今已無存。昔日通議第的城門朝向中央路，遺址在大溪國小與綜合運動場的這塊區域，已有170年的歷史。

直到20世紀初期，從大嵙崁到台北城和淡水港之間的河運仍可順利運作。搭帆船至台北需要5小時左右，逆向則超過12小時。¹⁴⁰1930年後，因淡水河淤塞，航運不復見昔日盛況。現在的我們，再也無法買舟，順向或逆向，自由地沿著大嵙崁溪航行，那是一個夢，逝去不再回來。

138 林一宏、張朝博、楊秋煜，《桃園縣大溪街的聚落與建築》，桃園：桃園縣立文化中心，1999，頁30。

139 林欣宜，〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，《台灣史研究》第20卷第1期(2013)，頁68-69。

140 同上，頁64。



此水由大湖開



地盤大陽平沙哩叭

沙哩叭

山梅頭

埠草
埠建雙
輦角石

獵射

射獵

哥赤社

德家產社

坑類內

是無遠三社

游納輝三社

吉馬岳三社

向孝三社

義興社

林望眼社

山天神

愈露社

愈簡社

樹水結社

板椅欄社

白牙歪社

加九岸社

拉哮三社

大窩社

六蕃三社

嶺草

湯裡社

望則社

大垵新枋社

花草藍社

汗菜廣社

汗菜廣社

均危祿社

九母社

加輝社

新那社

枕頭山社

竹頭角社

武馬督

後坑仔社

大古社

內外枋山社

大垵新枋社

大垵新枋社

汗菜廣社

汗菜廣社

均危祿社

九母社

加輝社

新那社

枕頭山社

竹頭角社

武馬督

雙溪口

尺屋

內外馬菜大八社

大垵新枋社

大垵新枋社

汗菜廣社

汗菜廣社

均危祿社

九母社

加輝社

新那社

枕頭山社

竹頭角社

武馬督



尺屋

內外馬菜大八社

大垵新枋社

大垵新枋社

汗菜廣社

汗菜廣社

均危祿社

九母社

加輝社

新那社

枕頭山社

竹頭角社

武馬督

新庄

十八重溪

內外馬菜大八社

大垵新枋社

大垵新枋社

汗菜廣社

汗菜廣社

均危祿社

九母社

加輝社

新那社

枕頭山社

竹頭角社

武馬督

嶺崙龜

尺屋

內外馬菜大八社

大垵新枋社

大垵新枋社

汗菜廣社

汗菜廣社

均危祿社

九母社

加輝社

新那社

枕頭山社

竹頭角社

武馬督

跋 愛而難忘



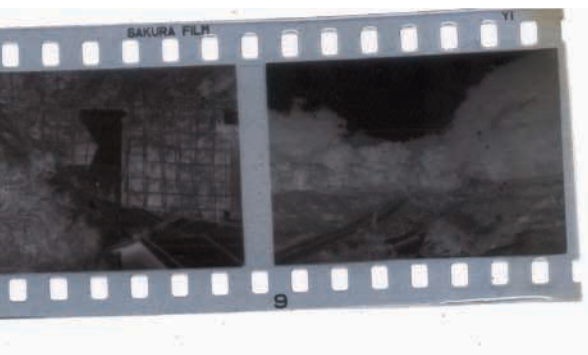
《非洲青山下》(Green Hills of Africa)這本集子裡的短篇《吉力馬札羅之雪》(The Snows of Kilimanjaro)令二十世紀中末葉許多歐美名流貴族引為寶典，將非洲行視為踏上探險、奇緣和浪漫的朝聖之旅。

海明威這樣寫道：

現在已是早晨，已是早晨好一會兒了，他聽見了飛機聲。……接著他們飛過了第一批群山，大羚羊正往山上跑去，接著他們又飛越高峻的山嶺，陡峭的深谷裡斜生著濃綠的森林，還有那生長著茁壯的竹林山坡，接著又是一大片茂密的森林，他們又飛過森林，穿越一座座尖峰和山谷。……天色晦暗，他們碰上了一場暴風雨，大雨如注，彷彿像穿過一道瀑布似的，接著他們穿出水簾，康普頓轉過頭來，咧嘴笑著，一面用手指著，於是在前方，極目所見，他看到，像整個世界那樣寬廣無垠，在陽光中顯得那麼高聳、宏大，而且白得令人不可置信，那是吉力馬札羅山的方形山巔。於是他明白，那兒就是他現在要飛去的地方。

我的吉力馬札羅山出現了嗎？當我旅行，我曾經看見或找到白雪的山巔嗎？群山之中，雲海之外，那是我要飛去的地方嗎？

2012年受託撰寫這本書，要從這條路的前世今生談起。雖是工程始末，人物的穿梭卻主導其中，關於昔日的闢建過程，誰能暢敘個中甘苦呢？



當我投宿於巴陵，從陳榮聖先生那兒，輾轉得知林昭光老鄉長的過去，而他曾是大溪至角板山公路闢築拓寬的執行者，我就知道，這書成功一半了。但是，關鍵性的北橫三橋，誰是實際的參與者，誰有現場的見證與體認呢？

我把這困境告訴蘇鶴壽先生，他想了想，記起一位吳聖任工程師，曾經參與北橫大曼橋的建設，他很熱心地幫我連絡斡旋。約莫一個月後，吳先生寫來第一封電子信件。我想他一定很詫異，事隔五十年，怎會有人探知他的經歷，並央求當面請益呢？又過了一個月，我們在臺北市南海路的教師會館相遇。那是一個下雨的冬日午後，我還記得他順道帶來一位當年共闢北橫的同事，林永清，當年負責霞雲橋的工程。序寄給我，並繪圖說明。我想，他一定很愛那座深藏山中的橋。

這是吳聖任寫來的信：

李教授你好，到目前為止共收到大曼、巴陵、復興、榮華、霞雲等橋共五張竣工圖。雖然非常模糊看不清楚，還是很謝謝。一座橋的竣工圖，通常有好幾張，不知有沒有全部留存？其實，在記憶中，我沒繪製大曼橋竣工圖。因大曼橋完工後，我調到巴陵橋複測橋位，還把構成主索的十多條鋼纜，運到宜蘭市郊舊機場，計算吊橋所需長度後，負責裁剪，運回巴陵工地。接著，我就先下山到臺北大橋工程處上班，巴陵橋繼續由優秀的同仁巫燐兄辦理，直到完工。他與陳廉泉兄一般，每天寫日記。如果他不在三年前去世，這二座橋從頭到尾就有完整的資料提供撰述。

說來時光真不饒人，我曾在1956年3月間，參加第四區工程處組成的中橫測量隊，負責碧綠至大禹嶺的路線初測，隊長胡劍虹，陳廉泉兄負責選線，李懷烈兄負責選線，靳珩兄負責中線，本人則負責水準點(BM)測設，一起吃大鍋飯二個月。如今，他們諸位都已去世。

其實本人也好不到那裡去，因心肌梗塞，經二次心導管手術，心臟置放四隻支架。也許很抱歉，本人沒有其他資料可以提供。在上次訪談中，對諸般的事物人物，容有負面的說辭。事過五十年，浮世是非見多不怪，不希望見諸文章。

退休十七年，日子淡泊平靜，彷彿路過墨客，滴落一滴墨汁在池面，漣漪擴散，讓時光倒退半世紀。期待日後，在某個適合的時間點，會面暢談。

吳聖任雖然不談當年的人事，但對於大曼與巴峻這兩座橋的工項與工法，不厭其煩地解答我的疑惑。吳聖任選擇不說出真相，我知道，那種寬大與自由，可以安慰人心，讓人信賴與依靠。

論及北橫公路，相關的竣工報告與圖表如此缺乏，當年的工程進展與生活甘苦到底如何？吳聖任透露一個訊息，李教授，要是你早來三年就好了，有一個人叫巫燐，是我在大曼橋與巴峻橋的同事，他有每天寫日記的習慣，但已過世，不曉如今日記是否留存？若能找到日記那就太好了。吳聖任特別寫信來：

巫燐兄曾由公路局轉到高公局，退休後由昭凌工程顧問公司聘為顧問，直到2010年7月間去世。長期在工程界服務，難免被圍標等案件受牽連。潔身自愛清廉如燐兄，也被檢調約談數次。這對無辜的工程人員和其家屬，是非常痛苦與精神上的折磨。如果突兀地提出要借他的日記，恐怕會引起家屬

的忌憚疑慮，可能需要委婉的說明用意，如借閱的時間範圍在公路局北橫巴陵大曼兩橋工務所服務期間，1964年1月至1966年7月止，還有借閱目的、相關內容等。如能說服家屬，才有希望順利借到手，如日記沒被毀的話。祝有好運！

北橫的耆老與中橫不同，他們處世較為低調，對於日後公職生涯的屈辱或不得志，較為隱忍。也許，許多秘密都藏在巫燐的日記，一頁頁，這些從未披露的其實是人性。從這個角度來看，北橫公路的壓抑與苦悶其實比中橫公路還逼真，還深刻，而我們的了解還真少，少之又少。

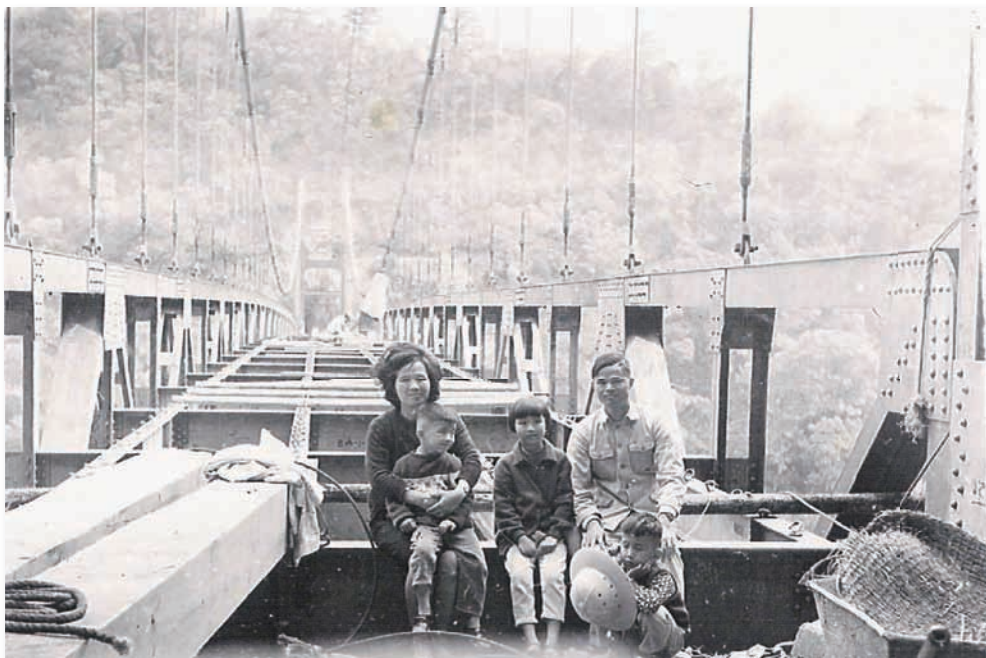
與巫燐家屬的會面，其實沒那麼容易。

我請吳聖任幫忙，請蘇鶴壽幫忙，運用舊識的多年交情仍無法看到巫燐日記的一個字，更遑論巫燐的私人照片。他的女兒巫雪敏說，不便公開，因為寫了很多私人瑣事，特別是有關他母親吳靜枝。後來我才知道，那就是愛情的思念、親情的煎熬、同儕的相知、長官的汲汲營營，還有工地的缺失、公務的繁擾、生活的抱怨等等，那才是活生生，有感受的直抒陳述，這真太好了。臺灣每一條公路的闢築都曾發生，只是沒有第二個巫燐將其記錄下來，再也沒有了。我打電話給吳靜枝，她也說巫燐的照片不能給我，那是她們家的收藏。我幾乎每周打一通電話，大概經歷十多通吧，終究還是拒絕了我。

四月的某一天上午，吳靜枝突然打來，她問我此刻在哪兒，因為昨晚她翻到幾張巫燐的黑白照片，也許可以讓我看一看。我立刻拋下手中的事務，馬上攔部計程車，飛速與她見面。當天晚上，巫雪敏也打電話來，說，李教授，我不知道你跟我媽說了甚麼，不過現在，巫燐的照片與部分的日記，都可以給你使用了。

事情忽然急轉直下，這就是各位今日能看到北橫第一手記載與私人照片的由來始末。也許，當年寫下日記的巫燐曾預感有朝一日，這些東西能出土問世，讓大家看見，是他的心願吧。

我必須說，巫燐長達五十年的日記是珍稀又難得的資產，他記錄了臺灣公路史的每日脈動，幾乎是前無古人，後無來者。我再次說一句，巫燐真了不起。許多高層長官不斷更迭，他用每一天的筆耕換來半世紀的浮沉興衰，這是最珍貴的。



巫燐一家人坐在施工中的巴峻橋西端，右起巫燐，大女兒巫雪敏，太太吳靜枝，還有大兒子二兒子，1966年4月3日

Postscript

Memorable because of love

The Snows of Kilimanjaro in Green Hills of Africa, a collection of short stories, had become a canon for the European and American celebrities and nobles to consider a trip to Africa as an adventurous, exotic and romantic pilgrimage in the mid and last years of the twentieth century.

I quoted the words of Hemingway:

It was morning and had been morning for some time and he heard the plane. Then they were over the first hills and the wildebeeste were trailing up them, and then they were over mountains with sudden depths of green-rising forest and the solid bamboo slopes, and then the heavy forest again, sculptured into peaks and hollows until they crossed, and then it darkened and they were in a storm, the rain so thick it seemed like flying through a waterfall, and then they were out and Compie turned his head and grinned and pointed and there, ahead, all he could see, as wide as all the world, great, high, and unbelievably white in the sun, was the square top of Kilimanjaro. And then he knew that there was where he was going.

Has my Kilimanjaro appeared? Have I ever seen or found snowy mountains when I travel? Is it the place I am flying to... among the mountains, or beyond the clouds.

I was entrusted to write this book about the history of the road in 2012. However, I was wondering who could heartily recall the joys and sorrows of the past construction process therein since there were so many people involved?

When I was staying in Baling, I got a chance to know the story of former Township Mayor Lin, Zhao-Guang from Mr. Chen, Rong-Sheng. Mr. Lin was the executor of the Daxi-to-Jiaobanshan highway widening project, and I then knew that the book was halfway to success. But who were the actual participants that could share their real stories of those three key bridges on Northern Cross-Island Highway? I told my dilemma to Mr. Su, He-Shou, and he came up with a name, Wu, Sheng-Ren, an engineer who had been involved on the project of Daman Bridge. Mr. Su enthusiastically helped me contact the man, and about one month later, Mr. Wu wrote me an email. I think he must be very surprised to why would anyone want to know his experience and ask for a meeting. Mr. Wu and I met after a month at Taipei Teachers' Hostel on Nanhai Road. It was a rainy winter afternoon, and I remembered he brought one of his old colleagues, Mr. Lin, Yong-Qing, to the meeting. After another month, Mr. Wu carefully organized the information of Daman Bridge and mailed me the construction program with illustrated instructions. I think he must really love the bridge deep in the mountains.

Here is what he wrote:

Dear Prof. Lee,

So far, I have received five as-built drawings of Daman Bridge, Baling Bridge, Fuxing Bridge, Ronghua Bridge and Xiayun Bridge. Although they are very vague and unclear, I still thank you. I am

wondering if you have retained all the drawings, since there are usually several as-built drawings for one bridge. In fact, I didn't draw the as-built drawings of Daman Bridge as I recalled. Because after the completion of Daman Bridge, I was transferred to resurvey the bridge site of Baling Bridge, and shipped a dozen of steel cables to the old Ilan airport ready for cutting after calculating the needed length of the drawbridge, and then shipped them back to Baling for making them into the main cable. After the assignment, I went back to work at Taipei Bridge Construction Office, and the project of Baling Bridge was proceeded by my excellent colleague, Wu, Lin, until the completion. He was like Chen, Lian-Quan, used to keep a diary. If he didn't die three years ago, there would be complete information of those two bridges for you to write a book.

I think time and tide really wait for no man. I had joined the measurement team of Central Cross-Island Highway formed by the Fourth District Construction Office responsible for the initial survey of the Bilu-to-Dayuling route. The team leader was Hu, Jian-Hong; Chen, Lian-Quan was responsible for route selection; Jin, Heng handled midline; I was in charge of measuring benchmark (BM). We had eaten and worked together for two months, but now they have all passed away.

In fact, I am not in good shape, either. Because of the myocardial infarction, I have experienced two cardiac catheterization surgeries and there are four stents in my heart now. I have to apologize, but I

have no other information to give. During the last interview, please excuse me for I might have expressed some negative statements for all sorts of things and people; however, it has been over 50 years, and I hope those old disputes do not be seen in your book.

I have been retired for 17 years, the days are indifferent and calm, as if I were just a poet passing by, and dripping a drop of ink rippled the surface of a pond, setting the clock back half a century. But still, I look forward to having another chance to talk freely with you at a suitable point in time.

Although Mr. Wu didn't talk about personnel matters in those days, he patiently answered my questions to the work items and engineering methods of Daman Bridge and Baling Bridge. Mr. Wu chose not to tell the truth, I know, it is the leniency and freedom that can comfort people and let people trust and rely on.

In terms of Northern Cross-Island Highway, related completion reports and graphs are so lacking, and how the progress of the projects and the joys and sorrows of life were at the time? Mr. Wu revealed a message. He said, Prof. Lee, if you could come three years early, it would be nice. A man named Wu, Lin, he was my colleague at the Daman Bridge and Baling Bridge, and he had a habit of keeping a diary. But he has passed away, I don't know if the diary is still retained. It would be great if you can find it. Mr. Wu wrote to me in particular:

Wu, Lin was later transferred from Directorate General of Highways to National Freeway Bureau, and after retirement he was hired by Join Engineering Corporations as a consultant until he passed

away in July, 2010. Working in the construction industry for a long time is inevitably implicated by bid rigging. Even as incorruptible as Wu, Ling, he too had been interviewed by the prosecutors several times. To those innocent employees and their families, it is very painful and mental persecution. Thus, if you abruptly ask to borrow his diaries, I am afraid it might cause his family to dread and question your intention. You might need to politely explain your purpose, like telling them that you only need to read and study his diaries between January 1964 and July 1966, which was the time he worked at Baling Bridge and Daman Bridge. If you can persuade his family, you might have a chance to read and study his diaries, if they are not destroyed. Good luck!

Seniors live on the Northern Cross-Island Highway are different from those live on the Central Cross-Island Highway, they are more low profile, and more tolerant towards the humiliation of the future careers or frustrations. Perhaps, many secrets are hidden in Wu, Ling's diaries page after page, and these unrevealed ones are in fact the human nature. From this perspective, the depression and anguish of the Northern Cross-Island Highway are more realistic and profound, and yet we have known little.

Meeting with Wu, Ling's family, in fact, was not quite easy.

Once asked Mr. Wu, Shen-Ren and Mr. Su, He-Shou to help me borrow Wu, Ling's diaries by taking advantage of their years of friendship with Wu, Ling to persuade his family, but I still couldn't see a single word of his diaries, let alone any private photos of his. Wu, Ling's daughter Wu, Xuemin said the diaries are not

suitable to be disclosed, because there are too many personal stories, especially about her mother Wu, Jing-Zhi. I later learned that his diaries are about the thoughts of love, the sufferings of familial affection, the mutual understanding of colleagues, the utilitarian senior officials, the defects of construction sites, the annoyance of official business, the complaints of life, and so on. Those are actual feelings and direct expressions, which is really great. These stories happened on every built highway in Taiwan, but there is no another Wu, Ling to record them, not any more. I called Wu, Jing-Zhi almost once a week for more than 10 times, and eventually she turned me down, because she said those photos are their home collections.

One day in April morning, Wu, Jing-Zhi unexpectedly called me. She asked where I am now, because she might have some black and white photos she found last night that can show me. I immediately left all the work I was doing and grabbed a taxi to meet her at full speed. In that evening, Wu, Xuemin also called and said, Prof. Lee, I don't know what you said to my mom, but now you can use Wu, Ling's photos and some parts of his diaries.

Things suddenly came to an unexpected turn, and this is the whole story that you can see the firsthand documents and photos of Northern Cross-Island Highway today. Perhaps, Wu, Ling had a premonition that one day what he once wrote will be revealed to the public. I guess it might be his wish.

I must say that Wu, Ling's diaries are rare and precious assets. He had recorded the daily pulse of Taiwan highway history for 50 years, which is unprecedented. I must say Wu, Ling is really great. Many high-level officials constantly changed, and he used his pen daily in exchange for half a century's rise and fall, and that is the most precious part.

謝辭

首先，感謝公路總局耆老吳聖任先生、林永清先生、蘇鶴壽先生、趙世治先生、陳精微先生，角板山的林昭光先生與其夫人高梅花女士，巴陵那桑麻谷的陳榮聖先生，還有巫燐先生的夫人吳靜枝女士與女兒巫雪敏小姐，接受我真心懇切的訪談，讓我得以使用從未問世的第一手原件資料。歲月飛逝如梭，希望這本書能保存他們的昔年足跡與青春記憶。

感謝三位審查委員，退輔會森林保育處鄭處長仰生、國立政治大學台灣史研究所戴教授寶村、畫家與文史工作者邱傑先生均給予作者極佳的建議，並樂於推薦，讓本書更臻完美，更上層樓。

公路總局前王總工程司慶一、現任張副總工程司運鴻、第一區養護工程處前莊處長明松、現任薛處長讚添、復興段前劉段長家駿與顏工程司欽揚、新竹段謝副段長金峰皆對本書的撰述、現勘與編審，助益極大。

第四區養護工程處廖處長吳章、陳副處長營富、養護課陳課長世昌、工務課劉課長世桐、獨立山段陳段長文昌、趙課員于舒對本書進展極為關切，他們同時擔任本書的編審，不厭其煩地閱讀本書的初稿，多次提出訂正意見，惠我良多。尤其本書的承辦人陳靜慧小姐隨時督促，予我莫大的寬限與通融，太感動啦。

退輔會森林保育處張總技師明洵、楊技師義水、蔡副技師宗穎，他們大方慷慨地提供珍貴舊照與公文檔案，解答了北橫公路許多難以突破的困惑，也確認了榮民對此路的辛酸與貢獻。

公路總局規劃組的陳怡玓小姐，國家圖書館的馬千惠小姐，在尋找北橫公路的橋梁竣工圖與公文史料方面出力甚多。殷可美小姐為本書設計封面，美編林賢詠小姐、張簡至真小姐極度容忍我不斷增添修飾文字，並時常挪移圖片而不生氣。

另外，宜蘭縣史館廖館長英杰將他早年翻拍的舊照提供我使用，使本書一開啟，就有歷盡人世滄桑，穿越今昔時空之感。還有，林務局羅東林區管理處人事室魏主任家民指引我許多關於北橫公路的各項訊息。

輔仁大學生命科學系的邵澄馨小姐與李昀儒先生頂著溽暑，協助影印資料與掃描文件，臺灣大學園藝研究所的王君瑋小姐，還有臺灣藍染學會的吳菁菁小姐與鄭惠清小姐一起打完本書所有的文稿，謝謝你們，謝謝啦。

一如既往，我要特別感謝家人對我的支持，讓本書變得無限美好，而我才能沉浸於寫作中，自由揮灑。

引用文獻 Literature Cited

史料、檔案

- 〈中國青年反共救國團四十八年暑期青年戰鬥訓練建設工程隊1959年9月8日公文〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，1959。
- 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1961年4月28日公文〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(50)輔業字第2933號，1961。
- 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1961年7月7日公文，據呈三〇〇號林道工程預算一案，令復遵照〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(50)輔工字第0899號，1961。
- 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1965年7月5日公文，檢發橫貫公路宜蘭支線養護問題協調會議紀錄一份，令悉知照〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(54)輔產字第4677號，1965。
- 〈行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會1967年1月13日公文，北部橫貫公路廿公里建築費敬請早日報請省府撥還本會〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(56)輔伍字第00143號，1967。
- 〈省主席黃杰呈總統府1966年5月13日簽呈，奉指示橫貫公路及各支線命名一案，呈請鑒核〉，《總統府公文檔案》，55邸秘乙字第05-46號，1966。
- 〈第二林道工務所1959年12月8日公文，檢呈報告書一份附統計圖一張，祈鑒核〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，林二工字第113號，1959。
- 〈臺灣省公路局1963年4月20日公文，張農祥簽呈〉，1963。
- 〈臺灣省政府1965年公文，臺灣省政府合署辦公各單位首長會談紀錄(第三十九次)〉，1965。
- 〈臺灣省政府交通處1959年7月16日公文，簽為請緩辦北部橫貫公路及南迴

鐵路測量工程案〉，臺灣省政府交通處 1959 年 9 月臨時報告事項(七)，1959。

〈臺灣橫貫公路森林開發處 1963 年 5 月 7 日公文，為本處三〇〇號林道維護問題，祈請核示〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(52)橫森工字第 3121 號，1963。

〈臺灣橫貫公路森林開發處第二工務所 1960 年 1 月 9 日公文，檢呈棲蘭山林道踏勘報告一份，祈鑒核〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，林二工字第 175 號，1960。

〈臺灣橫貫公路森林開發處 1972 年 12 月 29 日公文，檢送「交還會議記錄」及「交還清冊」〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，(61)橫森工字第 9179 號，1972。

〈橫貫公路森林開發處林道修建工作隊 1959 年 11 月第四次擴大業務會報提案單〉，《臺灣橫貫公路森林開發處公文檔案》，1959。

吳聖任，〈大漢橋施工〉手稿本，2014 年 3 月。

巫燐，〈巫燐日記〉手稿本，1958。

巫燐，〈巫燐日記〉手稿本，1964-1966。

張芳燮，〈請政府撥款民工義務勞動部分補助，附大溪角板山道拓寬工程計劃書〉，1952。

臺灣日日新報

〈桃園蕃界開鑿道路〉，《臺灣日日新報》，1912 年 7 月 21 日，第 5 版。

〈討蕃隊情形彙報〉，《漢文臺灣日日新報》，1910 年 10 月 12 日，第 2 版。

〈蕃界道路開鑿已竣〉，《臺灣日日新報》，1913 年 1 月 12 日，第 5 版。

たのむら生，〈角板山行(二)〉，《臺灣日日新報》，1912 年 6 月 11 日，第 4 版。

刈谷生，〈雨に降られつ、蕃界を巡る(六)-(十一)〉，《臺灣日日新報》，1927年12月14日-23日，第3版。

田中特派員，〈總督の蕃界横斷(第一報)-(第十三報)〉，《臺灣日日新報》，1918年9月17日-21日，第3版。

雪，〈角板山遊記〉，《臺灣日日新報》，1915年2月23日，第6版。

雪，〈角板山遊記〉，《臺灣日日新報》，1915年3月2日，第6版。

雪，〈角板山遊記〉，《臺灣日日新報》，1915年3月8日，第4版。

中文報紙

〈北部橫貫公路延至明年動工〉，《聯合報》，1960年5月22日，第2版。

〈北部橫貫公路明年元月通車，除兩吊橋其他全部完成，蔣部長黃主席昨往巡視〉，《聯合報》，1965年11月8日，第2版。

〈北部橫貫公路預定九月開工，西起桃園東至排骨溪，一三九公里三年完成〉，《聯合報》，1959年7月28日，第4版。

〈北橫「生態走廊」環保團體連署搶救，不宜拓寬雙線不應截彎取直，大漢橋至百韜橋國寶級山林景觀〉，《聯合報》，1996年1月22日，第9版。

〈宜縣林業隊整修棲蘭山，北部徒步隊抵宜宿營〉，《聯合報》，1965年7月30日，第7版。

〈拓寬百吉隧道竣工，下月一日通車，石門水庫又添風景區〉，《經濟日報》，1968年3月29日，第6版。

〈桃園復興鄉溪水暴漲，小烏來風動石躺下來〉，《聯合報》，2013年7月14日，第A3版。

〈班車開始行駛，票價並已確定〉，《聯合報》，1966年5月29日，第2版。

〈胼手胝足，斬荊披棘，北部橫貫公路通車，沿線豐富資源將可次第開發，榮民施工勞苦功高將獲表彰〉，《聯合報》，1966年5月28日，第2版。

〈配合橫貫公路興建，棲蘭山林區開發計畫擬定，已著手勘測定後年出材〉，《中央日報》，1957年10月6日，第3版。

〈高山徒步行軍圓滿達成任務，北橫貫路旅行隊昨賦歸〉，《聯合報》，1965年8月2日，第7版。

〈陳院長昨在院會中強調生產建設重要〉，《中央日報》，1959年1月23日，第1版。

〈復興山中神木群，樹齡高達六千年，四株紅檜盤根錯節，矗立天際舉世無匹〉，《聯合報》，1973年11月28日，第3版。

〈開發橫貫公路森林，先從棲蘭山區著手，由林產管理局負責推動，指揮榮民担任伐木工作〉，《中央日報》，1958年7月19日，第3版。

〈搶救國寶景觀，北橫截彎取直環團攔截，大漢橋到百韜橋路段生態恐遭破壞，10餘團體連署建議劃為國家級景觀道路保護〉，《聯合晚報》，1996年1月21日，第3版。

〈精思苦作，鑿山渡壑，北段橫貫線完成，總統勉工作人員，許為建設臺灣輝煌事蹟，嚴副總統為通車剪綵，並讚揚施工人員造福人群〉，《聯合報》，1966年5月29日，第2版。

〈臺省北部橫貫公路定二十一日興工，首期工程明年六月完成，公路局派張農祥為工程處主任〉，《聯合報》，1963年4月20日，第2版。

〈蔣院長昨巡視桃園宜蘭兩縣山地鄉，考察地熱察看防洪工程，關切民生，對山地管制區存廢，表示將全面研究〉，《經濟日報》，1976年5月24日，第2版。

〈蔣院長昨前往宜蘭，深入山區巡視，欣見山胞生活普獲改善〉，《聯合報》，1977年9月12日，第2版。

〈築橫貫路榮民獲得妥善安置，繼續從事其他建設工程將開發棲蘭山森林〉，《聯合報》，1959年5月22日，第2版。

〈興建北部橫貫公路擬定兩項方案〉，《聯合報》，1961年8月22日，第2版。

〈攀高山，登峻嶺，北部橫貫路徒步隊昨日安抵高義宿營〉，《聯合報》，1965年7月31日，第7版。

林茂，〈電影是「等」出來的〉，《聯合報》，1981年10月24日，第9版。

劉愛生，〈北橫添美景，蘇樂橋21日通車〉，《聯合報》，2010年7月17日，第B2版。

劉愛生，〈復興鄉地名，深富泰雅語含意〉，《聯合報》，1999年12月28日，第39版。

蔣經國，〈永生不滅的榮光〉，《聯合報》，1964年7月1日，第3版。

中日文專書、論文

《臺灣鐵道旅行案内昭和十年》，1930。

入澤滲，《生蕃國の今昔---附新竹蕃地行腳》，臺北：臺灣蕃界研究會，1922。

公路局第四區工程處編製，《新竹大溪、羅東三星公路踏勘報告書》，蘇澳：公路局第四區工程處，1950。

田野口慎四郎、田野口懿惠，〈事項別編年表〉，《年表·臺灣の記録-明治時代下》，1993。

朱爾·米榭勒 (Jules Michelet) 著、張穎綺譯，《女巫》(La Sorcière)，臺北：立緒文化，2012。

李瑞宗，《曲水流觴》，宜蘭：行政院退輔會榮民森林保育事業管理處，2003。

林一宏、張朝博、楊秋煜，《桃園縣大溪街的聚落與建築》，桃園：桃園縣立文化中心，1999。

林欣宜，〈十九世紀下半葉竹塹地區商人面臨的挑戰〉，《台灣史研究》第20卷第1期(2013)。

周一士等編，《中華公路史》下部，臺北：臺灣商務印書館，1984。

孫源楷，《交通圈內四十年》，1970。

孫源楷，《行餘隨筆》，則中出版社，1966。

孫源楷，《滄桑五年》，1962。

寄浮，〈北部橫貫公路施工紀略1〉，《養路月刊》第2卷第12期(1968.12)，頁18-20，頁3。

寄浮，〈北部橫貫公路施工紀略2〉，《養路月刊》第3卷第3期(1969.3)，頁15-19。

寄浮，〈北部橫貫公路施工紀略3〉，《養路月刊》第3卷第5期(1969.5)，頁15-17。

戚季超，《大溪角板山道路察勘報告書》，臺北：公路局第一區工程處，1949。

復興鄉志編輯委員會，《角板山復興鄉志》，2000。

臺灣省公路局，《北部橫貫公路與資源調查報告》，臺北：臺灣省公路局，196。

臺灣省公路局，《拉號至馬武督路線概況報告》，臺北：臺灣省公路局，1967年10月2日。

臺灣省公路局，《臺灣省北部橫貫公路測量報告》，臺北：臺灣省公路局，1958。

臺灣省公路局編，《東西橫貫公路工程專輯》，臺北：臺灣省公路局，1966。

遠藤寬哉編，《蕃匪攻打紀念寫真帖》，臺北：杉浦和作，1911。

餘霞樓，〈パロン行〉，《蕃界》2(1913.3)，頁 99-111。

嚴啟昌，《公路生涯四十年》，1997。

訪談

2012年10月5日，於宜蘭訪談楊義水先生。

2013年6月23日，於桃園復興工務段訪談顏欽揚先生。

2013年10月8日，於巴陵訪談陳榮聖先生。

2014年2月10日，於臺北訪談吳聖任先生。

2014年5月2日，於臺北訪談陳精微先生。

2014年6月1日，於角板山訪談林昭光先生、高梅花女士。

網路

〈陳和正請願為北部橫貫公路之一段係利用民行原投資建設運材卡車路請政府予合理補償案〉。(003_44_200_59001)。(1970-01-19/1973-03-08)。中央研究院臺灣史研究所臺灣史檔案資源系統。http://tais.ith.sinica.edu.tw/sinicafrsFront/search/search_detail.jsp?xmlId=0000228693

〈劈荊斬棘的開路人—田洪福〉，國軍退除役官兵輔導委員會榮民文化網
<http://lov.vac.gov.tw/memory/Print.aspx?i=90>

臺灣原住民族資訊資源網http://www.tipp.org.tw/tribe_detail2_1.asp?City_No=5&CityArea_No=64

圖片出處 Illustration acknowledgements

日本宮內廳

P.50(上), P.51(上), P.57(上)(下), P.58(上)(下), P.59(上)(下), P.62(下)

總統府

P.244, P.245, P.260

國史館

P.111, P.182, P.183, P.304

中央研究院臺灣史研究所

P.72, P.82, P.85(上)(下)

公路總局

封面, 前後蝴蝶頁, P.2-7, P.23, P.86, P.89, P.92-97, P.128, P.130-131, P.132-133, P.137, P.168, P.170, P.171(上)(下), P.174-175, P.186, P.187, P.188(上)(下), P.189(上)(下), P.197, P.203, P.206, P.207-213, P.214(上)(下), P.215, P.216(上)(下), P.232, P.233, P.236, P.247, P.249(上)(下), P.250-253, P.277, P.282-283, P.322-323

公路總局第一區養護工程處

P.10-11

公路總局第四區養護工程處

P.148(上), P.270, P.288, P.289, P.300-301

農委會林業試驗所

P.62(上)

退輔會森林保育處

內封面, P.139, P.141, P.143-146, P.148(下), P.149, P.150(上)(下), P.151(上)(下), P.153-161, P.163, P.165, P.166, P.237, P.239, P.298, P.299

國立台灣圖書館
P.70-71

宜蘭縣史館
P.25 , P.30 , P.32 , P.36-37 , P.55 , P.78 , P.110

復興鄉歷史文化館
P.53

南天書局
P.14 , P.56 , P.320-321

林昭光
P.20 , P.106 , P.107 , P.109(上)(下) , P.115

烏燐
P.124-127 , P.194-196 , P.216(上)(下) , P.217 , P.223 , P.224(上)(下) ,
P.225(上)(下) , P.226-231 , P.234 , P.242 , P.326

吳聖任
P.201

邱傑
P.269

張慶聲
P.285(右上)

王富生
P.12-13

李瑞宗
P.8-9 , P.15 , P.28 , P.29 , P.31 , P.33 , P.41 , P.43 , P.45(上)(下) , P.48 ,
P.49 , P.50(下) , P.51(下) , P.63 , P.77 , P.81(左)(右) , P.83 , P.84(上)(下) ,
P.112-113 , P.261 , P.264-267 , P.273 , P.278(上)(中)(下) , P.280 , P.281 ,
P.284-287 , P.290 , P.294 , P.295 , P.297(上)(下) , P.305 , P.307 , P.310-314 ,
P.317

附表 1-6 Tables 1-6

表 1. 北橫公路(台 7 線) 里程總長與起迄

台 7 線(主線) 總長 129.7 公里 桃園縣大溪—宜蘭縣壯圍鄉公館 北橫公路：大溪—棲蘭百韜橋	
大溪 0.000 海拔 118 公尺 起點，接省道台 3 線	羅浮(拉號)22K
頭寮 5K	羅馬公路口 22K+600 海拔 330 公尺 接縣道 118 羅馬公路
慈湖 6K 海拔 247 公尺	義興電廠叉路口 24K+400
百吉隧道 7K+500 長度 435m	高坡 26K+700(原里程 10K) 海拔 488 公尺
百吉 9K+500	大灣 28K(原里程 12K)
三民村(水流東)12K	榮華隧道 30K+300 長度 58m
圓山腳 12K+800	雪霧隧道(大崖)31K(原里程 14K+500) 長度 375m
水源地(角板山路口)16K+200(原里程 0K) 海拔 458 公尺	榮華橋 32K+400(原里程 16K)
東眼山路口 17K+500	仙琴橋舊址(新山月橋)33K (原里程 16K+600)
下霞雲坪 18K+500(原里程 2.5K)	榮華(榮華商店)33K+200
霞雲峭壁 19K+400(原里程 3.1K)	榮華派出所入口 33K+500 海拔 522 公尺
霞雲橋(合流) 20K+500(原里程 4.2K)	榮華壩 33K+800(原里程 18K) 海拔 534 公尺
羅浮橋 21K	榮華峭壁(比野峭壁、總督官邸の岩) 34K~35K+300 對岸
復興工務段 21K+500(原里程 5K)	里安(比亞外、比野瓦)35K+800(原里程 20K)

台7線(主線) 總長 129.7公里 桃園縣大溪—宜蘭縣壯圍鄉公館 北橫公路：大溪—棲蘭百韜橋	
高義橋 37K+400	四道班(明池監工站) 71K+600
高義(高義蘭) 39K+700(原里程 24K) 海拔 607 公尺	梵梵山登山口 73K+700(北橫公路最高點) 海拔 1216 公尺
蘇樂橋 41K+300	棲蘭(棲蘭神木園入口、100線守衛站) 74K+800 海拔 1095 公尺
蘇樂 43K+900(原里程 28K) 海拔 660 公尺	北橫九彎十八拐 76K+500-78K+600
蘇樂崩壁起點 45K(原里程 29K)	棲蘭工作區 84K
巴陵大橋 45K+700 海拔 553 公尺	棲蘭檢查哨(排骨溪)85K 海拔 350 公尺
巴陵二號隧道東端 46K(原里程 30K)	百韜橋(原北橫公路東端終點) 85K+800 (原里程 71K) 海拔 320 公尺 終點，接台7甲線中橫宜蘭支線起點
巴陵(下巴陵) 46K+600(原里程 31K) 海拔 608 公尺	英士 88K
大漢橋 49K+300(原里程 34K) 海拔 681 公尺	執信橋 92K+500
萱原 52K+300(原里程 37K) 海拔 850 公尺	牛鬥橋(接台7丙線往羅東) 94K+200
四稜(大漢守衛站) 57K+500 (原里程 41K) 海拔 1167 公尺	松羅 98K
西村(桃宜縣界) 60K+800 海拔 1170 公尺	大同(崙埤村) 100K
田丸 64K	再連(橫貫公路動土起點碑) 109K
明池山莊 65K+600(原里程 49K)	員山(員山神社)117K+500
明池(池端) 66K+100 海拔 1160 公尺	宜蘭 121K
明池青年活動中心舊址 66K+600(原里程 50K)	壯圍 124K+800
北橫大峭壁 68K+800	公館 129K+700 終點，接省道台2線

表2. 北橫公路支線(台7甲、台7乙、台7丙、台7丁) 里程總長與起迄

台7甲線(中橫宜蘭支線) 總長74.2公里 棲蘭百韜橋—思源—梨山	台7乙線 總長14.2公里 大埔—三民	台7丙線 總長31.5公里 牛鬥橋—利澤簡	台7丁線 總長16.2公里 雙連埤—宜蘭
棲蘭百韜橋 0.000 起點，接省道台7線	大埔 0.000 原台七線北橫公路西段 起點，接省道台3線	牛鬥橋 0.000 起點，接省道台7線	雙連埤 0.000 起點
獨立山 5K	湊合 3K	清水湖 3k+300	明隧道 4k+200
四季 18K+500	五寮 7K+500	天送埤 10k+600	圳頭 6k+500
南山 29K+200	詩朗 8K+500	三星市區(叭哩沙浦) 13k+800	隘界路 8k
思源 45K+500	十三分 10k	廣興村 23k+800	茄苳林橋 10k
武陵 53K+800	分水崙 12K+500	羅東 26k+300	雷公埤 12k
環山 61K+800	水流東 13K+600	鼎橄社 29k+100	宜蘭河堤岸 15k
梨山 74K+200 終點，接省道台8線	三民 14k+200 終點，接省道台7線	利澤簡 31k+500 終點，接省道台2戊線	宜蘭市 16k+200 終點，接省道台7線

* 中橫宜蘭支線原包括台7甲線及部分台7線，總長111.55公里，梨山—思源—棲蘭百韜橋—宜蘭

表3. 北橫公路主要橋樑表

名稱	結構	長度(m)	寬度(m)	用途	建造	現況
角板山鐵線橋 (角板山吊橋)	鐵線橋	235	0.8	人行	1912.5	不存
復興橋	鋼索吊橋	152	4	車行	1966.4	尚存， 僅供步行
羅浮橋	上路式鋼拱橋	230	10.8	車行	1994.7	尚存， 車行步行
巴塑鐵線橋 (巴龍吊橋)	鐵線橋	170	1.8	人行	1914.10	不存
巴陵橋 (巴陵橋)	鋼索吊橋	160	4	車行	1966.5	尚存， 僅供步行
巴陵大橋	中路式繫索鋼拱橋	220	10.5	車行	2005.7	尚存， 車行步行
舊大曼鐵線橋	鐵線橋	144	0.8	人行	1910.8	不存
大曼鐵線橋 (大曼吊橋)	鐵線橋	90	1.5	人行	1914.12	不存
大漢橋(大曼橋)	上路式鋼拱橋	71.5	4	車行	1965.7	尚存， 車行步行

表4. 北橫公路日治年表

年代	事件
1892(光緒18)	4/6, 胡傳由大嵙崁入山, 午時至阿姆坪, 夜宿夾板山營
1896(明治29)	1月, 森丑之助至大嵙崁蕃地 6-7月, 森丑之助再至大嵙崁前山蕃地
1897(明治30)	6/5, 伊能嘉矩自大嵙崁入山, 6/6, 至角板山, 6/7又回大嵙崁
1901(明治34)	11月, 二十廳時期, 臺北廳、宜蘭廳、桃園廳、新竹廳、苗栗廳各自獨立
1902(明治35)	大溪普濟堂設立
1903(明治36)	12/20, 桃園至大嵙崁(今大溪)輕便軌道通車
1905(明治38)	7/25-10/2, 屈尺至叭哩沙橫斷道路(哈盆中嶺越)完成
1906(明治39)	9-10月, 推進三角湧(今三峽)加久嶺山, 延伸至熊空山, 然後下插角, 最後抵五寮的隘勇線(大豹社隘勇線) 10-11月, 連接五寮至阿姆坪、石門的隘勇線(阿姆坪五寮隘勇線)
1907(明治40)	5-8月, 枕頭山至插天山隘勇線前進, 控制角板山(今復興)、合脰(今合流)
1908(明治41)	11/4, 大嵙崁蕃於角板山舉行第1次歸順式 三井合名會社入墾大嵙崁、三角湧等蕃地
1909(明治42)	高崗蕃舉行第1, 2, 3, 4次歸順式 大嵙崁蕃舉行第2, 3次歸順式 10/1, 角板山蕃童教育所設置 10/25, 十二廳時期。合併宜蘭廳及深坑廳之一部分為宜蘭廳, 桃園廳照舊。苗栗廳廢止, 大安溪以南併入台中廳, 其餘併入新竹廳。
1910(明治43)	1/29, 高崗原住民襲擊叭哩沙支廳九芎湖駐在所, 日警與家屬死10人 2/1, 原定修築的埤亞南道路暫時停止 2/2, 角板山蕃童教育所兒童種植果樹, 包括溫州蜜柑、夏橙、甜柿、杏仁樹 2/14, 佐久間總督巡視角板山 2/24, 開始修築埤亞南道路 3/5, 島田彌市與森丑之助至角板山採集, 發現流蘇與渡邊萬年青

年代	事件
1910(明治43)	<p>3/31，完成圓山到土場的埤亞南道路</p> <p>4/22，許可鋪設大崙崙至角板山輕便軌道</p> <p>4/25，宜蘭廳長小松吉久擬定隘勇線擴張計劃</p> <p>5月，大崙崙蕃舉行第4，5，6次歸順式</p> <p>5月，宜蘭廳在圓山設置前進隊本部，由警部率領，包括隘勇達1500餘人，編成4個部隊</p> <p>5/5-6/30，新竹廳由五峰推進，牽制秀巒、新光的原住民</p> <p>5/21，芄芄山隘勇線前進行動開始，宜蘭廳前進隊自圓山出發</p> <p>5/21-11/11，攻打高崗(今三光)，推進角板山至鷹山，再至拉拉溪、巴陵、萱原、芄芄山的隘勇線；同時亦自田勝山，經高義蘭至鷹山，銜接此隘勇線</p> <p>5/25，桃園廳長西美波建設薰風館，佐倉孫三(佐倉達山)作「薰風館記」</p> <p>5/26，宜蘭廳前進隊占領芄芄山最高地</p> <p>6/8，派遣台北步兵第一聯隊第二大隊本部以及二個中隊共224人、巡查練習生120人，步兵一中隊120人，砲兵一小隊等，前往宜蘭投入戰鬥</p> <p>6/10，高崗原住民300名攻擊宜蘭廳前進隊陣地，戰鬥開始，巡查死5人，負傷20餘人</p> <p>6/11，激戰死傷慘烈，巡查死7人，負傷50餘人</p> <p>6/11-17，府道路開鑿隊的官役挑夫戰死數人</p> <p>6/12，連日激戰，軍隊來援</p> <p>6/15-23，宜蘭廳前進隊的巡查隘勇與軍隊陸續傷亡</p> <p>6/15，新竹廳前進隊行動開始</p> <p>6/15-6/24，新竹廳由內灣溪上游往李嶺山、鳥嘴山推進，建立砲陣地</p> <p>6/21，高崗原住民夜襲芄芄山，宜蘭廳前進隊受創慘重，激戰7小時，川和田大尉以下戰死21人，負傷23人；警察戰死警部補以下3人，負傷挑夫2人</p> <p>6/29，命名漆崎山</p> <p>7/1，宜蘭廳前進隊第二次行動編成</p> <p>7/2，宜蘭廳前進隊第二次行動開始</p> <p>7/3，高崗原住民與軍隊交戰在芄芄山第二高地，軍隊死6名。舉行慰靈祭</p> <p>7/5，宜蘭廳前進隊第三次行動開始</p> <p>7/8-7/14，新竹廳前進隊第二次行動開始，巡查隘勇戰死7人</p> <p>7/11，對西納列庫山(Sinaleku山)砲擊</p> <p>7/12，在西納列庫山(Sinaleku山)山腹交戰，士兵戰死3人</p> <p>7/12-8/1，軍隊陸續傷亡</p> <p>7/15-8/10，新竹廳前進隊第三次行動開始，巡查隘勇戰死6人</p>

年代	事件
1910(明治43)	<p>7/26, 命名旗山、竹內合流點、池之端、長崎合流點、小林合流點 7/27, 命名大內臺、西村合流點 8月, 大嵙崁至角板山輕便軌道通車, 舊大曼鐵線橋竣工 8/12, 參加攻打的基隆重砲兵大隊抵蘇澳 8/12, 參加攻打的基隆重砲兵大隊抵蘇澳 8/17, 宜蘭廳前進隊占領庫魯社(Kulu社) 8/18, 新竹廳前進隊第四次行動開始 8/28, 宜蘭廳前進隊占領巴塹山 8/29, 新竹廳前進隊第五次行動開始 9/10, 新竹廳前進隊第六次行動開始 9/12, 桃園廳前進隊大嵙崁方面隘勇線行動開始 9/13-11/24, 桃園廳由角板山監督所出發, 溯大嵙崁溪, 朝巴塹山前進, 由北向南推進隘勇線 9/13, 桃園廳輸送路作業隊編成 9/22, 新竹廳前進隊第七次行動開始 9/23, 宜蘭新竹桃園三廳各前進隊在大嵙崁溪徒涉點完成聯絡 9/28, 暴風雨襲擊, 溪水氾濫。宜蘭廳前進隊巴塹分遣所巡查隘勇3人, 憲兵6人與其他4人, 於蘭陽溪溺死; 桃園廳前進隊架橋時, 士兵溺死2人 10月, 桃園廳前進隊開鑿大嵙崁溪左岸道路(新隘勇線), 宜蘭隊道路作業自第四稜線轉移至西村合流點 10/11, 桃園廳前進隊沿大嵙崁溪右岸道路竣工 10/12, 命名拉哮原野、跋慕原野、第一跋慕溪、第二跋慕溪、跋儀蘭、丕野礙原野、丕野礙溪 10/20, 大津麟平指揮官在巴塹山宣示歸順條件 10/28, 歸順部落提出的槍支不確實, 開始向各社砲擊 11/7, 新竹廳前進隊解隊式 11/11, 宜蘭廳前進隊解隊式 11/14, 步兵第一聯隊歸抵臺北 11/16, 步兵一中隊(71人)駐屯巴塹山, 4個月輪調一次 11/20, 巴塹山舉行歸順式, 巡查戰死106名, 傷124名; 軍隊戰死79名, 傷141名 11/25, 桃園廳前進隊解隊式, 高崗攻打戰役結束</p>
1911(明治44)	<p>1月, 烏居龍藏自芄芄, 經巴陵、角板山, 再至大溪 1/5, 獎勵大嵙崁前後山群原住民栽種極柑樹, 計1090株 5月, 角板山蕃農指導園設置於合昭坪 5月, 《蕃匪攻打紀念寫真帖》出版 6月, 濁水監督所東方新設蕃童教育所 7月, 李嶧山隘勇線推進</p>

年代	事件
1911(明治44)	<p>8/6, 佐久間總督自臺北出發, 至高義蘭、拉拉溪、巴壟山、第四稜、芄芄山、圓山、小林、田丸、萱原, 8/17-18角板山, 8/19回至臺北</p> <p>9/26, 拉拉溪鍛冶工場設置</p> <p>11/9, 原住民襲擊叭哩沙支廳桃李分遣所前面的腦寮, 腦丁6名被馘首</p>
1912(大正1)	<p>3月, 巴壟社避難於塔拉哈、瑪崙兩社, 後來這三社合為芄芄社</p> <p>3/11, 龜山理平太警視總長與高橋辰次郎工事部長、野村技師、森山技師至角板山, 為次年皇太子(大正)來臺灣行啟, 將建行邸, 進行勘察規劃</p> <p>3/11-17, 龜山理平太警視總長與高橋辰次郎工事部長從角板山經高義蘭, 至拉拉溪、巴陵, 再至萱原、芄芄山、濁水, 最後至宜蘭</p> <p>5/1, 桃宜橫斷線開鑿</p> <p>5月, 角板山鐵線橋(拉號鐵線橋)竣工</p> <p>6月, 大崙崙公園(大溪公園)開園(上公園部分)</p> <p>6/27, 第四稜第四分遣所第一隘寮下方鐵條網, 發現黃牛般的大熊被電死, 重300斤以上</p> <p>7/12, 原住民攻擊巴崙山砲台, 巡查等7名死傷</p> <p>7/31, 明治天皇逝世</p> <p>8/28, 颱風來襲, 李嶼山隘勇線之通電鐵絲網與電話均斷電</p> <p>9/11, 馬里可灣與基那吉原住民趁此機會攻陷太田山砲台, 引爆火藥庫</p> <p>9月底, 日方攻克奪回, 太田山事件日本軍警死36人, 傷16人</p> <p>9-11月, 李嶼山推進</p> <p>10-12月, 馬里可灣(今玉峰)隘勇線前進</p> <p>11月, 拉號至高義蘭道路工事竣工, 工費19萬日圓, 於高坡巨石刻有紀念文字</p> <p>12/11-14, 餘霞樓從桃園至角板山, 經高義蘭至巴陵, 並與大津麟平蕃務總長會合</p> <p>12/31, 桃宜橫斷線(東西橫斷道路)完成後, 預定鋪設輕便鐵道, 現今一時終止, 明年繼續作業</p>
1913(大正2)	<p>1月, 再討李嶼山, 佐久間總督親率前進</p> <p>1-3月, 桃宜橫斷線可自拉號行至高義蘭, 角板山駐在所至斷涯駐在所的輸送道路易行</p> <p>7/6, 佐久間左馬太總督抵角板山</p> <p>7/16-9/5, 佐久間左馬太總督率攻打隊司令部至李嶼山</p> <p>8/11, 侍從武官西義一抵角板山。8/12, 抵高義蘭。8/13, 抵李嶼山, 8/18, 抵新竹</p>

年代	事件
1913(大正2)	11月，土木局長高橋辰次郎視察桃宜橫斷線工程進度 12月，新築巴塹山兵營
1914(大正3)	5月，角板山檜御殿(貴賓館)落成，作為討蕃的紀念建築 5/13，高崗支廳開廳式 10月，巴塹鐵線橋竣工 12月，大曼鐵線橋竣工
1915(大正4)	角板山郵便出張所開始 1/30，長谷川元帥至巴塹、李嶼山 2/14，侍從武官長內山小二郎抵角板山，2/15，抵巴塹，2/16，經大曼鐵線橋，抵李嶼山，3/17抵新竹，返臺北 2/16，顏國年、洪以南、許梓桑、林凌霜、李碩卿、周瑞碧、鄭永南、謝雪漁、簡朗山等9人至大崙崁訪萬基公司，2/17至角板山訪貴賓館 4月，桃宜橫斷線趕工開鑿 4/5-7/15，11/29-次年5/22，宜蘭桃園間蕃地道路開鑿搜索隊編成 8/6，安東貞美總督在角板山薰風館前庭接見原住民約400名，再親視檜御殿，認為本島所見日本家屋以此最優
1916(大正5)	1/18，芄芄溪療養所設置 3/22，圓山至牛關的鐵線橋竣工 3/24，川村景明檢閱使，抵角板山視察軍隊防務，3/25抵巴塹，3/26抵李嶼山，3/27，抵新竹 3/25，芄芄社因瘧疾流行而移轉 4/22，進行宜桃道路工事的小林工場火藥被盜 5/22，桃宜橫斷線竣工
1917(大正6)	3/12-3/31，宜蘭桃園間蕃地道路搜索工事 3/31，桃宜橫斷線修補工程竣工 5月，早田文藏與佐佐木舜一從芄芄至池端，再至桃園 5/13，高崗蕃童教育所設置 11/16，高義蘭村田銃彈藥被盜，至次年2/25尋獲
1918(大正7)	6/6，明石元二郎任台灣總督 6/15-19，島田彌市至角板山、高崗調查寒害饑饉實況 7/18，明石元二郎總督自神戶啟程赴任 7/22，明石元二郎總督抵基隆 9/16-21，明石元二郎總督從台北至角板山，經巴陵至芄芄山，再至濁水、蘇澳，最後至宜蘭，回返臺北
1919(大正8)	林本源捐大崙崁城堡地贈大崙崁公學校為基地 10/7，高坡教育所設置 10/13，明石元二郎總督自基隆啟程返日，參加大演習觀禮

年代	事件
1919(大正 8)	10/17, 明石元二郎總督因病況危急, 自福岡上岸 10/24, 明石元二郎總督死於福岡 11/3, 明石元二郎總督下葬台北三板橋 11/29, 田健治郎總督至角板山視察 12/23, 腦丁在蘇魯社被馘首
1920(大正 9)	2/13, 巴壟砲台駐屯守備步兵中尉上野寬基墜崖死亡 4/1, 高坡施藥所設置 7/30, 漢人挑夫5名在巴壟橋至高義蘭途中被馘首 8月, 五州二廳時期, 大嵙崁改稱大溪。台北廳、宜蘭廳、桃園廳的三角湧, 合併為台北州。新竹廳與桃園廳的大部分, 合併為新竹州
1921(大正 10)	1/11, 腦丁在高義蘭至蘇魯被馘首 4/20, 巴壟山蕃童教育所設置 8-11月, 入澤滲踏勘新竹蕃地 12/3-次年1/30, 羅東圓山西村道路改修, 6里34町, 工費12521圓
1922(大正 11)	溪口鐵線橋補修 1/30, 在台北州, 羅東圓山西村道路, 新設歧路、小林、瀧上、池端、田丸、源駐在所。在新竹州, 角板山至三星道路, 新設稜角、塔曼溪、萱原、四稜、一稜、巴壟山、比亞山、鷹山、停車場駐在所 2/16, 松羅溪交易所設置 3月, 林望眼至巴壟道路興工(福巴越嶺古道) 12月, 入澤滲出版《生蕃國の今昔---附新竹蕃地行腳》
1923(大正 12)	林本源大嵙崁城堡拆除 新設大正駐在所 廢止合脰坪、拉拉溪駐在所
1924(大正 13)	林望眼至拉拉山鞍部改修, 2里22町 1月, 高崗社流行性感冒 5/30, 崙埤子社共同墓地設置
1925(大正 14)	新設西村駐在所 廢止一稜駐在所 桃園至大溪通行汽車 6/1-6/2, 秩父宮殿下至角板山參訪, 曾於八結隧道上方山嶺停留, 該地成為名勝「宮の台」, 這是第一次有日本皇族至角板山, 從此使該地聲名遠播 11/20, 松羅社裝設電燈, 為全台部落最早

年代	事件
1926(昭和1)	三井合名會社在水流東(今三民)興建新式機械製茶工廠(角板山工場) 7月，五州三廳時期 7/30，角板山暑休兒童休養所開設 10月，高義蘭蕃童教育所設置 12/25，大正天皇逝世 角板山至三星間道路補修 巴壟至林望眼間道路補修 牛鬮至西村間道路補修
1927(昭和2)	8月，大溪與角板山均入選為臺灣八景十二勝的十二勝之中 9月，角板山演武場竣工 10/21-22，上山滿之進總督至角板山視察 11/4，朝香宮殿下至角板山參訪 11/23-12/1，增田秀吉警務部長從宜蘭經芄芄、小林、大正、池端、西村、塔曼溪等駐在所，抵巴壟，再至烏來
1928(昭和3)	內柵國民學校八結分教場設立 角板山工場開始生產日東紅茶 1/27，「宮の台」正式命名 5/19，久邇大將宮殿下至角板山參訪 1928-1937，林瑞昌擔任角板山公醫
1929(昭和4)	6/22-24，川村竹治總督在角板山視察 7月，鹿野忠雄從芄芄至角板山 10/11-12，石塚英藏總督至角板山視察 10/31，東伏見宮妃殿下至角板山參訪
1930(昭和5)	10/15，巴壟砲台駐屯守備步兵撤廢
1931(昭和6)	8/9，太田政弘總督至角板山視察 9/19，佐久間總督追懷紀念碑除幕式在角板山舉行，太田政弘總督與會
1932(昭和7)	第二代大溪公會堂落成 9/28，中川健藏總督至角板山視察 10/30，大溪神社鎮座式
1933(昭和8)	7/6，久邇宮朝融王殿下至角板山參訪 秋，在竹頭角(今長興)公墓設立中野·亞越絲·伯列紀念墓碑，表彰對日語教育之貢獻 10月，福山伯明在田丸與大正之間採集
1934(昭和9)	霞雲村志繼部落設立「自力更生之碑」(定耕階段紀念碑) 6/16，大溪橋(大鐵線吊橋)落成，在大溪舉行提燈遊行、神轎遊行

年代	事件
1934(昭和9)	舊大溪橋每逢夏季溪水暴漲，屢遭流失 8/12，中川健藏總督至芄芄、濁水、太平山視察
1935(昭和10)	3月，大溪武德殿落成
1936(昭和11)	宇內橋竣工
1938(昭和13)	8/15，角板山祠鎮座式 8/16，高坡祠鎮座式 8/17，高崗祠鎮座式
1939(昭和14)	設立角板山樟腦收納所 4/8，內柵國民學校八結分教場改為八結公學校
1940(昭和15)	新竹州山地興業株式會社在角板山、高崗設立搬運組合公司
1941(昭和16)	8月，大溪至角板山自動車路修建，八結隧道(舊百吉隧道)開鑿，預計2年完成。屆時臺車軌道撤廢，內定轉賣臺灣電力會社，作為新竹州內電源開發時利用 大溪至八結道路改修竣工
1942(昭和17)	9/28-29，長谷川清總督至角板山視察
1944(昭和19)	八結隧道(舊百吉隧道)打通，為人行、防空、疏散專用隧道

表5. 北橫公路戰後年表

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1945(民34)	原大嵙崁蕃地改隸新竹縣大溪區角板鄉，以貴賓館為角板鄉公所。	
1946(民35)	原三井合名會社角板山工場更名台灣農林公司大溪茶場。 9月，角板山蕃童教育所改稱角板國民學校。	
1947(民36)	2/28，爆發二二八事件。 4/22，台灣行政長官公署裁撤，改為台灣省政府。	
1949(民38)	11/26，公路局第一區工程處戚季超完成「大溪角板山道路察勘報告書」 角板山貴賓館轉為蔣中正行館，角板鄉公所搬遷。	
1950(民39)	7-8月，公路局第四區工程處孫源楷進行「新竹大溪、羅東三星公路踏勘」，接著完成《新竹大溪、羅東三星公路踏勘報告書》。 10/25，蔣中正總統伉儷至角板山植樹 10/26，蔣中正總統伉儷走霞雲橋，抵宇內瀑布 10/27，蔣中正總統伉儷遊溪口台 10/31，在角板山貴賓館舉行第一回壽辰祝賀會，此年蔣中正64歲，走大和橋(角板山鐵線橋)至拉號遊憩	
1951(民40)	4/20，林昭光當選角板鄉長 6/1，蔣夫人至角板山參加桃園縣角板鄉婦聯分會 8/10，蔣中正總統伉儷至角板山宇內瀑布，並與黃君璧合影 8/12，蔣中正總統伉儷與黃君璧遊角板山大和橋	3/19，棲蘭山處女林正式開發

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1952(民41)	<p>1月，角板鄉公所遷入新址辦公</p> <p>1/18，臨時省議會通過林瑞昌省議員提案「請政府修建桃園縣大溪至角板鄉交通道路，以利民生」</p> <p>2月，總統面諭「俟經費充裕時再辦，目下可緩」</p> <p>3月，桃園縣議會決議，發起本縣13鄉鎮義務勞動，以人力及器具，拓寬大溪至角板山公路，全長14.075公里，自3/10開工，預計三個月完成</p> <p>3/15，角板鄉開始動工修路，以每戶出一工為原則，拓寬圓山至角板鄉的公路，全長4公里，路基寬7.5公尺</p> <p>8/4，張芳燮省議員提案「請政府撥款民工義務勞動部分補助」，並附「大溪角板山道拓寬工程計劃書」</p> <p>10/11，台灣省政府核准補助民工拓寬大溪角板山公路，共103萬元</p> <p>11月，林瑞昌、高一生被捕</p> <p>大嵙崁公園改名中正公園，大溪神社拆除，原公會堂改為大溪賓館</p> <p>義盛國民學校設立</p>	
1953(民42)	<p>10/31，蔣中正總統伉儷至角板山</p> <p>11月，大溪至角板山的公路拓寬完成，此段的輕便軌道亦拆除</p> <p>12/2，林昭光被捕，感訓3年</p> <p>12/28，大溪至角板山的公路正式通車，定名為介壽路</p>	
1954(民43)	<p>大溪中正公園(下公園部分)擴張</p> <p>4/17，林瑞昌槍決</p> <p>10/31，角板鄉更名為復興鄉，角板國民學校改稱介壽國民學校</p>	
1955(民44)	<p>台灣農林公司轉為民營</p> <p>7月，石門水庫建設籌備委員會成立</p>	

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1956(民45)	<p>大溪茶場燒毀廠房 7月，石門水庫開工 7/28，蔣中正總統伉儷至宇內瀑布 12/20，大華木材行呈大溪事業區第42林班倒木作業改由陸路搬運案</p>	
1957(民46)	<p>八結隧道(舊百吉隧道)崩塌大溪至洞口鋪柏油，通行公車 6/21，羅裕因公殉職</p>	
1958(民47)	<p>1/21-1/30，先行勘測北橫 3/31-8/17，正式勘測北橫，擬訂修築計劃 9/10，蔣中正總統在拉號搭乘竹筏 12月，台灣省北部橫貫公路測量報告</p>	<p>10/29，橫貫公路森林開發籌備處成立，宜蘭市光復路48號2樓</p>
1959(民48)	<p>大溪茶場重建完成 3月，設立故工程師羅裕同志紀念碑於宜蘭大同鄉松羅村 4/14，中橫宜蘭支線試車 5/24，中橫宜蘭支線通車 6/13，洞口賓館(後改名慈湖賓館)完工 7月，預定9月開始修築北橫 8/7，八七水災9月，北橫準備開工之際，受八七水災影響停工 10/8，省政府將大崙崁溪改為大漢溪 12/1北橫工程處撤銷</p>	<p>1/22，行政院院會核定「橫貫公路沿線森林資源開發方案」 4/1，排骨溪15公里改線測量開始 5/3，臺灣橫貫公路森林開發處開始運材作業，蔣經國主任委員經國先生偕林務局陶局長、農復會及安全分署外籍人士多人蒞處視察6/20，請公路局調派協助工程人員 9/10，排骨溪新線15公里改線測量完畢 10/10，臺灣橫貫公路森林開發處成立 11/1-1960 3/29，排骨溪林道5K+360-5K+460開工竣工</p>

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1959(民48)		<p>11月, 32林班下線林道0K+680-1K+260間路基土方清除工程, 就業軍官第1,2,3,5各分隊承作 11/28, 5分隊承作7K+680-7K+815, 工程進展緩慢, 請速派工趕辦 12/14-19, 勘查北部橫貫公路棲蘭線林道(自排骨溪新線10K+600起點至池端), 全長約9公里 12/15, 就業軍官第4,5兩分隊承作31,32林班卡車便道連絡線新建工程</p>
1960(民49)	<p>興建復興新行館, 後改名為角板山行館 5/21新建大溪橋(水泥橋)通車, 取代日治時期大溪橋(大鐵線吊橋)</p>	<p>2/5, 排骨溪林道10K+720-11K+380路基土石方新建工程 3/4, 省議員五人小組提橫貫公路森林資源開發方案研究報告書 4/1, 成立31至24林班林道測量隊(自排骨溪新線10K+600起點至池端) 4/5, 31至24林班林道測量隊開始測量 4-7月, 棲蘭山林區入口牌坊新建工程 6/4, 自行利用機械辦理之排骨溪新線5K+160-5K+360, 5K+460-6K+660路基土石方新建工程竣工驗收</p>
1961(民50)	<p>4/15, 大華木材行呈運材卡車路補償案 8月, 長城部隊天山演習紀念水泥碑記設置巴陵舊吊橋頭</p>	<p>開闢110線林道12公里 4月, 排骨溪新線7K+000-11K+380路面備用砂石採運工程 6/8, 蔣經國主任委員蒞處視察, 並赴棲蘭苗圃 6/13, 臺灣榮民工程管理處函請橫貫公路森林開發處將北橫公路37-43K與48-51K路基工程交予承作</p>

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1961(民50)		8/21, 周至柔省主席、蔣經國主任委員、黃朝琴省議會議長、林則彬公路局長蒞處視察, 並參觀棲蘭山林區作業現場 9/10, 俞大維國防部長、彭孟緝參謀總長、美軍顧問團團長戴倫、蔣經國主任委員參觀棲蘭山林區 11/17, 章君毅發表〈坍方〉於聯合報
1962(民51)	7月, 頭寮賓館完工 10/31, 新埤改名慈湖, 洞口賓館改名慈湖賓館	開闢300線林道9公里 10月, 宜蘭市設立「榮民林業工作隊」
1963(民52)	4/20, 簽奉北橫人事派令 5/1, 北橫公路興工 5/10, 第一工務段開工 6/21, 第四工務段開工 6月底, 寄浮巡訪北橫 9/1-1965/11/6, 榮華橋新建 9/10-11 葛樂禮颱風侵臺, 北橫聯外受損 11/9, 第二工務段開工 12/25 基國派長老教會舊堂完工獻堂典禮 12/27-1964/10, 霞雲橋新建	4/1, 更名為輔導會橫貫公路森林開發處 發現鴛鴦湖 8/29-30, 蔣中正總統、蔣經國主任委員到棲蘭視察, 宿棲蘭苗圃
1964(民53)	5/28, 巴陵大曼兩橋工務所成立 6月, 大曼橋(大漢橋)開工 6月, 第三工務段開工 6月, 大溪水泥橋增建一座橋墩完工 6/14, 石門水庫完工 7/1, 蔣經國發表〈永生不滅的榮光〉於聯合報 12月, 北橫公路各工務段土石方工程完工	6月, 榮民林業工作隊改組, 在宜蘭設立「第一林業工作隊」, 在東勢設立「第二林業工作隊」 7/3, 林佛兒發表〈青青山色〉於聯合報

問路北橫

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1965(民54)	<p>2/21, 巴峻橋位測量</p> <p>5/1, 巴峻橋開工</p> <p>5/1, 大曼橋開始架設宜蘭端的第一節拱圈</p> <p>5/17, 大曼橋合攏</p> <p>7/31, 大曼橋完工</p>	<p>1/13, 發布蔣經國為國防部長1/23, 蔣經國部長、劉安祺陸軍總司令、羅友倫陸軍副總司令、劉玉章警備總部副總司令, 公路局長林則彬視察森林開發處, 宿棲蘭苗圃</p> <p>1/24, 蔣經國部長等人視察北橫公路巴峻橋, 在榮華午餐, 返台北</p> <p>1/25, 蔣經國正式接任國防部長</p> <p>7/29-8/1, 北部橫貫公路徒步隊, 完成高山行軍活動</p> <p>7/30, 自強林業工作隊在1410公尺的棲蘭山上整理林地</p> <p>11/7, 蔣經國國防部長、黃杰省主席、陳聲簧省交通處長、林則彬公路局長等一行, 視察北部橫貫公路巴峻橋、大曼橋, 並至池端(今明池)國父百年誕辰紀念林地植樹, 是夜, 宿棲蘭苗圃</p>
1966(民55)	<p>1/26, 胡美璜處長與曹副處長視察</p> <p>2/2, 開始巴峻橋主索架設</p> <p>2/14, 完成巴峻橋主索吊裝</p> <p>3/16-19, 巴峻橋縱梁架設</p> <p>4月, 復興橋完工</p> <p>4/23, 開始澆灌巴峻橋面混凝土</p> <p>5/25, 巴峻橋完工</p> <p>5/26, 西村至池端間整修路面</p> <p>5/28, 北部橫貫公路通車典禮在臺北縣三峽鎮大埔村舉行</p> <p>5/31, 蔣中正總統至大漢橋視察</p> <p>6/2, 巴峻大曼兩橋工務所遷至角板山</p> <p>6/4, 大曼橋巴峻橋工所全體人員撤離角板山, 離開北橫</p>	<p>2/13, 蔣經國國防部長住宿獨立山</p> <p>2/14, 蔣經國國防部長視察巴陵橋, 續往角板山去</p> <p>8/21, 蔣中正總統、蔣經國國防部長至棲蘭苗圃視察</p>

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1966(民55)	10/26, 八結隧道拓寬工程開工 12/13, 八結隧道發生坍塌, 五人死亡三人重傷	
1967(民56)	7月, 公告台7線改編為大埔至梨山, 大埔至三民的原縣道109甲線改併本線。調整改編台7甲線為宜蘭至大同	
1968(民57)	3/28, 重修八結隧道(舊百吉隧道)竣工, 黃杰題字「北段橫貫公路百吉隧道」 4/1, 北段橫貫公路百吉隧道通車 7月, 北部橫貫公路與資源調查報告 12月, 寄浮發表〈北部橫貫公路施工紀略1〉於《養路月刊》	
1969(民58)	3月, 寄浮發表〈北部橫貫公路施工紀略2〉於《養路月刊》 5月, 寄浮發表〈北部橫貫公路施工紀略3〉於《養路月刊》 7月, 公告台7線改編為大溪至梨山, 大溪至三民的原縣道109線末段改併本線。調整改編台7乙線為大埔至三民 11月, 義興吊橋竣工 12月, 寄浮發表〈北部橫貫公路施工紀略〉於《養路月刊》	調查鴛鴦湖
1970(民59)	1/19, 大華木材行向臺灣省議會遞交人民請願書 10/2, 臺灣省議會函檢送「陳和正(大華木材行)請願案調查報告書」 11月, 羅馬公路(羅浮至馬武督)開工	
1972(民61)	9月, 羅馬公路完工	7月, 輔導會橫貫公路森林開發處編併第一與第二林業工作隊(編制職員增至238人, 實用228人; 職工1,766人。)
1973(民62)	100線林道10.5公里撥公路局使用 11月, 中國文化學院觀光學系周揮彥教授發表拉拉山有紅檜巨木群	

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1974(民63)	7月,永安演習在北橫	
1975(民64)	4/5,蔣中正總統逝世,慈湖賓館奉曆後改名為慈湖陵寢 8月,拉拉山改名為達觀山北橫公路改善加寬	5/7,蔣經國院長蒞臨明池賓館巡視,下午轉往武陵 7/2,蔣經國院長巡視棲蘭苗圃
1976(民65)	角板山貴賓館擴大增建,成為救國團復興山莊 1/1,大溪賓館對外開放,改名總統蔣公紀念堂,後又更名蔣公行館	5/23,蔣經國院長自復興經巴陵,至明池及棲蘭視察,隨行有經濟部長孫運璿、農復會主任委員李崇道、桃園縣長吳伯雄、宜蘭縣長李鳳鳴
1977(民66)	巴陵攔砂壩完工 秋,調整改編台7線為大溪至宜蘭,台7甲線為棲蘭至梨山,台7乙線為大埔至三民,台7丙線為牛鬥至利澤,此段由原縣道191線改編 10/31,慈湖升旗台附近增設「蔣金紫園廟碑」	9/11,蔣經國院長到棲蘭山區視察,自南山村,經四季至棲蘭,再至明池桃蘭亭,續往桃園而去
1978(民67)		7/9,蔣經國總統到棲蘭苗圃
1981(民70)	北橫公路柏油路面鋪設完成 小烏來風景特定區公告 10月,電影「怒吼山河」(神勇突擊隊)在巴陵拍攝,演員有梁修身、向雲鵬、華倫、顧寶明、陸一嬋,導演午馬,編劇景翔	
1983(民72)		組成森林育樂規劃小組
1986(民75)	5/9,榮華大壩完工啟用 7月,水蜜桃之夜在巴陵舉辦,造成轟動 8月,達觀山(拉拉山)風景特定區設立 10月,武嶺一號橋完成	6/27,公告鴛鴦湖自然保留區
1987(民76)	8月起,往大溪採取大溪橋(水泥橋)進,武嶺一號橋出的單向行車管制	
1988(民77)	1/13,蔣經國總統逝世,頭寮賓館奉曆後改名為大溪陵寢	

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
1989(民78)	3/20-6/27 高義橋拓寬整建 7/30-1990/4/16 榮華橋拓寬整建	完成棲蘭與明池森林遊樂區細部規劃報告送審，分年分期建設
1990(民79)		3月，公告設立棲蘭森林遊樂區(含歷代神木園區)與明池森林遊樂區
1991(民80)	10月，武嶺二號橋施工	文化大學森林系主任胡大維教授命名中國歷代神木園區的檜木
1992(民81)	4月，角板山貴賓館洋館燒毀 雪霧隧道通車	
1993(民82)	1/22，新百吉隧道通車，舊百吉隧道封閉	10月，開闢明池森林遊樂區
1994(民83)	1/1，東眼山國家森林遊樂區開放 2月，武嶺橋二號橋完成。從此，武嶺一、二號橋取代大溪橋(水泥橋)功能 7月，羅浮橋完工 冬，調整台7線為大溪至宜蘭公館	6月，停止伐木，為全台最晚停止伐木的林區 明池森林遊樂區重新規劃
1995(民84)	大溪茶場暫停運作	
1996(民85)	1/21，大漢橋到百韜橋路段，由於台灣省公路局要進行道路截彎取直計畫，國內十多個環境保育團體今天連署，建議政府指定這個路段為「國家級景觀道路」 7月，賀伯颱風侵襲，造成北橫公路中斷，大溪橋(水泥橋)橋墩嚴重裸露，橋面出現裂縫，拆除重建	
1998(民87)	7/2，燒毀的角板山貴賓館洋館舊址動工改建	3/1，改稱榮民森林保育事業管理處(編制職員143人、職工201人、契約工162人)
1999(民88)	7/1，公路局因精省改隸直屬交通部 10/31，角板山貴賓館洋館舊址改建完工，為救國團復興青年活動中心新建大樓	
2000(民89)		2/15，農委會公告劃設棲蘭野生動物重要棲息環境

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
2001(民90)	再拆除大溪橋，新建大溪橋動工 台汽客運由公營改為民營	
2002(民91)	1/30，公路局更名為交通部公路總局 賀伯風災哈崖部落受災戶安置於下蘇樂 台7線61K+652~86K+840(西村~棲蘭)短、中期改善計畫，辦理道路邊溝加蓋、增設L型溝、設置避車道、拓寬迴頭彎及相關交通安全設施	
2003(民92)		4/4，明池舉辦曲水流觴
2004(民93)	8/24，艾莉颱風侵襲，造成北橫公路中斷，受損嚴重 新建大溪橋(鋼筋混凝土橋，仿吊橋橋柱，橋面以鋼索懸吊，兩端橋頭為拱門造型)完工啟用，為觀光步道橋	
2005(民94)	7/30，巴陵大橋完工	
2006(民95)	3/22，桃園縣政府宣布結合蔣公行館、角板山行館、慈湖陵寢、大溪陵寢、慈湖雕塑紀念公園為「兩蔣文化園區」	
2007(民96)	1/16，舊百吉隧道整修完成，作為遊憩步道，並結合周邊的總督府古道、浦仔溝步道、百吉林蔭步道、十一指崎古道、大九芎古道、白石山古道、打鐵寮等古道，成為旅遊地標 9/20，巴陵攔砂壩沖毀	
2008(民97)	4/5，角板山行館整修開放 7/27-29，鳳凰颱風襲台，台7線89K+900受損，交通中斷 9/12-15，辛樂克颱風襲台，台7線89K+700受損嚴重 9/28-29，薔蜜颱風襲台，台7線90K受損長度1200公尺	

年代	公路局與社會大眾	森林開發處(棲蘭、明池)
2009(民98)	10/3-6, 芭瑪颱風襲台, 台7線89K受損	
2010(民99)	7/21, 蘇樂橋完工	
2011(民100)	7月, 小烏來天空步道開放	
2012(民101)	7/31-8/3, 蘇拉颱風襲台, 台7線89K再次受創	
2013(民102)	11/9, 義興吊橋改善完工 12月, 大溪老茶廠(原水流東三井製茶工場)重新改造並營運	
2014(民103)	7/16, 原台9甲線東段的雙連埤至宜蘭市路段解編, 並重編為台7丁線, 全長16.210公里。	
2015(民104)	1月, 《問路北橫》出版	

表6. 大曼橋巴陵橋年表 (1964-1966)

年代	巴陵橋施工	大曼橋施工
1964	2/13, 春節, 嚴啟昌課長邀巫燐至北橫參與橋梁工程	
	3/16, 巫燐決定赴北橫工作 3/21, 巫燐派令	
	4/1, 巫燐至北橫報到	
	5/6, 宜蘭端試挖, 巫燐自巴陵監工站走至角板山 5/14, 工人1名摔下溪底 5/28, 巴陵大曼兩橋工務所成立, 兼主任嚴啟昌到職 5/30, 吳聖任測量宜蘭端	5月, 大曼橋人行吊橋換鐵線
	6月, 因復興端地質不佳, 本橋需向上游移位, 變更設計	6月, 大曼橋(大漢橋)開工
		9/14, 復興端橋臺開始打基礎混凝土
		10/2-3, 復興端拱座打混凝土
	12/26, 林則彬局長、胡美璜處長、張農祥處長到巴陵橋巡視, 再至大曼工務所, 從宜蘭下山 12/28, 復興端錨座開挖工程決標 12/31, 測量巴陵隧道復興端	12/5, 灌打宜蘭端橋臺混凝土 12/11, 基礎工程之水泥用量, 共1500包 12/27, 復興端拱座上之岩石坡, 作保護胸牆工程
1965	1/10, 巴陵隧道開工 1/23-24, 蔣經國部長來北橫榮華、巴陵橋	
	2/21, 巴陵橋位測量	
		3/25, 大曼橋吊運鐵牛車發生意外
		4/6, 三角網測量完成, 工作拉索用的錨座開始挖基礎 4/22, 宜蘭端拱座裝妥 4/23, 復興端拱座裝妥 4/30, 載運大曼橋鋼材的卡車從宜蘭抵達, 並把宜蘭端之兩根塔柱豎起, 風撐安裝好

年代	巴峻橋施工	大曼橋施工
1965	5/1, 巴峻橋開工	5/1, 開始裝設拱圈 5/1, 大曼橋開始架設宜蘭端的第一節拱圈 5/4, 架設兩支端橫梁 5/5, 架設宜蘭端的第二節拱圈 5/16, 架設大曼橋宜蘭端的第六節拱圈 5/17, 大曼橋拱圈合攏 5/29, 大曼橋搭鋼支架
		6月, 水平梁完成
		7月, 進行橋面混凝土澆灌 7/31, 大曼橋完工
	8/20, 復興端錨座抽心	
	9/11, 巫燐調巴峻監工站	
	11/7, 蔣經國部長與黃杰省主席視察北橫 11/28, 林副局長家樞視察巴峻橋	
1966	1/3, 巴峻橋的復興端錨座混凝土完成 1/7, 灌打復興端上游耐風索錨座混凝土, 宜蘭端橋塔打鉚釘 1/26, 胡美璜處長與曹副處長視察 1/30-31, 灌打錨座內部側壁混凝土及主索導坑底混凝土	
	2/2, 開始主索架設 2/14, 蔣經國部長由角板山經巴峻, 赴棲蘭山。完成巴峻橋主索吊裝, 進行橋塔中心檢測 2/17, 安裝主索夾圈與吊桿 2/22, 新工處橋梁課石中光課長與9位工程司參觀巴峻橋架設	
	3/2, 加勁桁架上弦鋼構件架設 3/6, 加勁桁架下弦鋼構件架設 3/16-19, 巴峻橋縱梁架設 3/31, 量切上游耐風主索的鋼索	
	4/12, 王賢彬到巴峻橋視察 4/23, 開始澆灌巴峻橋面混凝土	

年代	巴陵橋施工	大曼橋施工
1966	<p>5/8，陳聲簧、林則彬、胡美璜及公路局各長官到大曼橋、巴陵橋參觀</p> <p>5/25，巴陵橋完工</p> <p>5/26，西村至池端間整修路面</p> <p>5/28，北部橫貫公路通車典禮在台北縣大埔鄉舉行，副總統嚴家淦親臨剪綵，省主席黃杰主持典禮。本路犧牲榮民19人</p>	<p>5/31，蔣中正至大漢橋視察並午餐</p>
	<p>6/2，巴陵大曼兩橋工務所遷至角板山的北橫工程處</p> <p>6/4，巴陵大曼兩橋工務所全體人員撤離角板山，離開北橫</p> <p>6/16，北橫工程處搬至中和辦理結束</p>	
	<p>7/18，巴陵橋新建工程竣工圖繪製完成</p>	

索引 Index

[粗體字為照片]

- 100 線林道 145, 147, 149, 293
- 100 線林道入口 (棲蘭山守衛站) 145, **164**, **177**, 236
- 110 線林道 145, 147, 149, 291, 293
- 300 線林道 **131**, 145, 147, 154
- D4 型推土機 165
- D7 型推土機 166

1劃

- 一稜分遺所 65, 67, 68

2劃

- 二稜 67
- 入澤滲 38, 65-68
- 八七水災 169-170, **171**, 172-173
- 八結阿姆坪道路 292
- 八結隧道 (舊百吉隧道) 69, 80, 87, 98, 116, 121, 191, 262, 303, **310**

3劃

- 三井合名會社 69
- 三井製茶工場 **81**, **82**, **83**
- 三稜 67
- 大內升 35
- 大內臺 **29**, 35
- 大正駐在所 74
- 大津麟平 27, 42
- 大埔 119, 243, 248, 255, 279, **283**, 291
- 大埔國小 **247**, **249**, **288**
- 大曼鐵線橋 (大曼吊橋) 40, 54, **59**, 73, 76, 88, 91, **94**, 122, **125**, **133**, **194**, **197**, **266-267**

- 大崖 (雪霧隧道外側) 46, **49**, **277**
- 大紫蛺蝶 315, 316, **317**
- 大華木材行 117, 118
- 大溪老茶廠 81, **83**
- 大溪至三星公路 **89**
- 大溪角板山路 (介壽路) 86, 103, 104, 108, 114
- 大溪橋 172, **312**
- 大漢橋 (大曼橋) 185, 190-193, 197-200, 203, 204, **206-217**, 218, 219, 236, 241, 243, 266, 306, 323, 324
- 小林 35, 68, 69, 73, 74, 76, 90, 99, 135, 169, **174-175**
- 小林合流點 35
- 小林留藏 35
- 小松吉久 27
- 小城合流點 35
- 小城成斛 35
- 小烏來瀑布 (宇內瀑布) 105, 108, 292, 302, **304**, **305**
- 山月橋 46, 47, **50**, 60

4劃

- 中川健藏 (中川健藏總督) 80, **84**
- 刈谷生 69
- 匹亞散社 (碧霞山社) 318
- 天空步道 302, 303
- 巴陵 (巴峻) 241, 243, 246, 248, 255, 268, 271, 272, 274, 275, 306, 315, 323
- 巴陵一號隧道 **307**, **311**
- 巴陵二號隧道 **311**
- 巴陵大旅社 271, 272, **273**
- 巴陵大橋 246, **264-265**, 308, 309
- 巴陵道班房 184
- 巴陵道路 292

- 巴陵橋 (巴陵橋) 219, 220, **226-234**, 236, 238, 240, 246, 256, **260**, **264-265**, 275, 308, 309, **314**
- 巴陵大曼兩橋工務所 176, 190, 325
- 巴陵監工站 221, 222, 240
- 巴壘 39, 40, 42, 52, 54, 60, 67, 69, **73**, 86, 306
- 巴壘山 (巴壘山砲台) 27, **30**, 34, 35, 52, 64, 68, 73, 74, 76
- 巴壘社 76, 318
- 巴壘駐在所 64
- 巴壘鐵線橋 (巴龍吊橋、巴侖吊橋) 40, 54, 64, 88, 90, 91, **93**, 98, 121, 122, **124**, **223**
- 巴壘鐵線橋紀念柱 **41**, **223**
- 巴壘 65
- 巴龍隧道 (巴侖隧道) **93**, 98, 122
- 巴壘 306
- 日之丸池 75
- 比亞外 (比野瓦、彼野瓦、白牙歪、丕野礙、白阿歪) 35, 88, 135, 179, 306, 318
- 水流東 (三民) 42, 69, 80, 87, 90, 103, 303
- 牛門橋 69, **289**
- 王子莊 154

5劃

- 仙琴橋 46, 47, **51**, 60
- 北段橫貫公路 243, 246, 248, **252**, **253**, 255, 262, 263
- 北部橫貫公路徒步隊 236
- 北橫九彎十八拐 **1**
- 北橫大峭壁 **6-7**, **156-157**, **158-159**
- 四工處第五工務段 (獨立山工務段) 149, **150**, **151**
- 四道班 308

- 四稜 (四寮、四稜、第四稜) 27, 35, 64, 67, 76, 90, **131**, 147, 177, 178, 180
- 四稜分遺所 67, 68, 76
- 四稜砂岩 296, 298
- 田丸 35, 69, 73, 76, 90, 121, 123, 246, 248
- 田丸合流點 35, 75, 76
- 田丸直之 35
- 田中特派員 60
- 田洪福 164-167
- 田勝山 67
- 石門水庫 142, **278**
- 石門水庫水文站 **132**

6劃

- 吉村長藏 35
- 吉村臺 35
- 合脰 (合流、霞雲橋) 26
- 合脰坪 (霞雲坪) 318, **320-321**
- 宇內溪 302, 303
- 宇內瀑布 (小烏來瀑布) 105, 108, 292, 302, **304**, **305**
- 早田文藏 21, 60
- 曲水流觴 **298**, **299**
- 池端 (明池) 75, 121, **130-131**, 145, 154, 167, 173, **250**, **251**, 256, 307
- 池端駐在所 74, **96**, 123
- 百吉林蔭步道 121, 292
- 百步蛇 80, **85**, 129, 136, 178, 274
- 百韜橋 164, **174-175**, 177, 258, 259, 279, **283**
- 竹內臺 **30**, 34
- 竹內儀平 35
- 自力更生之碑 **77**
- 西村 75, 76, 90, 121, 123, **130-131**, 169, 241

- 西村工務所 178
- 西村分遣所 65, 67, 68
- 西村吊橋 (行會橋、紅檜橋、幽翠橋) 91, **95**, 134, 135
- 西村合流點 27, 35, 64, 68, 75, 76
- 西村常輔 (西村中尉) 35, 64, 68, 75
- 西村道路 68, 69, **72**, 73
- 西村駐在所 73, 75, 76, 123
- 西村隧道 **95**, 98, 134
- 西美波 53
- 西納列庫山 (Sinaleku 山、復興尖山) 27, **31**, 64, 75
- 西義一 54

7 劃

- 佐久間左馬太 (佐久間總督) 34, 35
- 佐久間總督追懷記念碑 77
- 佐佐木舜一 21, 60
- 佐倉孫三 (佐倉達山) 53
- 佐澤臺 **30**, 35
- 利澤 291
- 吳伯雄 268, **269**
- 吳保障 176, 181
- 吳新傑 22
- 吳聖任 192, 198-202, 204, 205, 213, 218-220, 235, 323, 324, 325
- 吳靜枝 241, 243, 325, **326**
- 巫信宗 222
- 巫雪敏 325, **326**
- 巫燐 116, 119, 120-123, **126**, 128, 193, **194**, 198, **216**, 221, **234**, 240, 241, **242**, 246, 254, 306, 308, 323-325, **326**
- 巫燐日記 119, 120, 181, **195**, 204, 221, **242**, 325
- 李光達 **43**

- 李建和 118
- 李崇道 269
- 李清賢 181, **197**, 198, 205, 221, 222
- 李祥思 176
- 李嶼山 34, 47, 54, 60, 67, **261**
- 李鳳山 298
- 李鳳鳴 268, **269**
- 李懷烈 176, 324
- 杜崇實 86, 99, 101
- 沈鯤生 271, 272
- 汪峻 118
- 角板山 (復興) 34, 39-44, **53**, 54, 55-64, 69, **70-71**, 77, 80, 87, 104, 105, 169, 173, 177, 240, 318
- 角板山三星道路 **70-71**, **72**
- 角板山公園 117
- 角板山吊橋 (大和橋) 91, **92**, 105, 108
- 角板山行館 **284**
- 角板山祠 (角板山神社) 80
- 角板山宿泊所 (薰風館) 44, 53, 54, **57**, **58**, 66, 116, 117
- 角板山貴賓館 (貴賓館、太子宮) 44, 54, 55, **57**, 61, **62**, 66, 67, 80, 105, 116, 117
- 角板山道路 292
- 那結山 113, 261
- 芄芄 (梵梵) 60, 69, **72**, 73, 77, 90, 91, **96**, 99, 104, 120, 121, 134, 135, 169, 174-175, 246, 308
- 芄芄山 (梵梵山) 27, **29**, 35, 39, 40, 60, 65, 69, 73
- 芄芄山警戒所 65
- 芄芄教育所 80, **84**
- 芄芄溪 (梵梵溪) 73, 75, 76, 90, **126**, **127**, 128, 164

8劃

- 周揮彥 263
- 宜蘭廳前進隊 27
- 拉拉山 263, **297**
- 拉拉山神木 268, 292, 316
- 拉拉溪 35, 39, 40, 52, 64, 67, 263
- 拉號(拉哮、羅浮) 35, 40, 42, **45**, **72**, 105, 122, 135, 179, 184, 303
- 拉號駐在所 88
- 拉號鐵線橋 **63**
- 明石元二郎(明石總督) 60, 61, 64, 65
- 明池(池端) 75, 121, **130-131**, 145, 154, 167, 173, **250**, **251**, 256, 307
- 明池青年活動中心 236, **237**, 306
- 明池苗圃 **148**, 268, 306
- 枕頭山 26, 66, 318
- 東眼山道路 292
- 林本源城(大料崁城、通議第) 54, **55**, **56**, 319
- 林永清 323
- 林伯杰 86, 101
- 林則彬 172, 173, 238, **239**
- 林昭光(日野昭夫) 104, 105, **106**, **107**, 108, 114, 116, 117, 323
- 林啟敏 154
- 林瑞昌(樂信·瓦旦) 108, 114
- 松山隆治 38
- 松羅 104
- 武嶺橋 **2-3**
- 邱乾坤 123
- 邱傑 333
- 長谷川清(長谷川清總督) 80, **85**, 136
- 長城部隊 **43**
- 長崎合流點 35, 74
- 長崎重次郎 35
- 青年建設工程隊 149

9劃

- 侯家駒 101
- 俞大維 181
- 姚立本 86, 99
- 怒吼山河(神勇突擊隊) 271
- 洪以南 54, 55
- 流霞道路 291
- 突稜分遣所 67
- 胡美璞 **197**
- 胡劍虹 324
- 英士村 308

10劃

- 唐榮鐵工廠 185, 198, 218, 221
- 孫源楷 86, **96**, **97**, 99, 100, 103, 306, 308
- 孫運璿 268, **269**
- 宮の台 69
- 宮本延人 80
- 島田彌市 21, 60
- 庫魯山 **30**, **31**, 69, **266**
- 桃宜橫斷線 35, **36-37**, 39, 40, 42, 54, 60, 69, 319
- 桃園廳前進隊 34
- 桃蘭亭 268, **270**, 271
- 秩父宮殿下 69
- 馬里可灣(玉峰) 40, 64
- 馬里可灣溪(玉峰溪) 52
- 馬里可灣隘勇線 42
- 馬武督 276, 291
- 馬淵東一 80
- 高一生 114
- 高坡(高拔、蛟慕、九母) 35, 38, 39, **72**, 256, 306, 318
- 高坡祠(高坡神社) 80, **284**

- 高坡溪 64
- 高坡駐在所 46, 64
- 高坡隧道 (榮華隧道) **48**, 98, 134, 256, **310**
- 高坡鑿路紀念刻石 35, 38, 42, **45**, 118, 179
- 高崗 (三光、加九岸) 21, 60, 64, 104, 118, 179, 256, 291, 318, **320-321**
- 高崗祠 80
- 高崗群 (高崗原住民) 24, 26, 27, 34, 35, 39, 46, 68, 75, 319
- 高梅花 (山路菊美) 86, 104, 105, **106**, 114, **115**, 116, 117, 121
- 高義 (高義蘭、蛟儀蘭、牙澳伊蘭、校椅欄) **32**, 35, 39, 40, 42, **58**, **59**, 64, 67, **72**, 88, 179, **182**, 184, 185, 237, 240
- 高義水庫 134
- 高義吊橋 **33**, **313**
- 高義橋 274
- 高義蘭分遺所 64
- 高義蘭道路 292
- 高橋辰次郎 39, 54

11 劃

- 基那吉 (鎮西堡) 40, 64
- 基國派老教堂 **284**
- 基國派道路 292
- 執信橋 27, **28**
- 寄浮 177, 184, 256
- 張明洵 298, 302
- 張芳燮 108, 114
- 張農祥 176
- 戚季超 103
- 排骨溪 143, 145
- 排骨溪口 (百韜橋) **174-175**
- 排骨溪底便道 **148**

- 排骨溪林道 **131**, 145, 149, **153**, 154, **160**, 169, 172
- 斜吊法架橋 (索道架設法) 199, **201**
- 梁修身 271, 272
- 梵梵 (芄芄) 60, 69, **72**, 73, 77, 90, 91, **96**, 99, 104, 120, 121, 134, 135, 169, 174-175, 246, 308
- 梵梵工務段 128
- 梵梵溪 (芄芄溪) 73, 75, 76, 90, **126**, **127**, 128, 164
- 梨山賓館 **287**
- 移川子之藏 80
- 通議第 (林本源城) 54, **55**, **56**, 319
- 郭中端 296, 298
- 陳文奇 191, 248
- 陳和正 118
- 陳長壽 303
- 陳廉泉 120, 176, 323, 324
- 陳榮聖 272, 274, 323
- 陳精微 119
- 陳聲簧 238, **239**
- 陸一嬋 271, 272
- 雪霧鬧社 (樹木繞社) 276, 306, 318
- 雪霧隧道 (大崖) **49**, 179, 276, 277, 311
- 鳥嘴山 34, **261**
- 鹿野忠雄 21, 77

12 劃

- 復興 (角板山) 34, 39-44, **53**, 54, 55-64, 69, **70-71**, 77, 80, 87, 104, 105, 169, 173, 177, 240, 318
- 復興尖山 (西納列庫山) 27, **31**, 64, 75
- 復興橋 176, 185, **186**, **187**, 190, 191, 192, 238, 308, 309, **312**
- 插天山隘勇線 26

13劃

- 森林保育處 (森林開發處) 134, 138, **141**, 142, 143, 144, 145, **146**, 149, 154, 165, 173, 177, 257-259, 271, 298, 302, 316
- 森林開發處運材卡車 **160**, **161**
- 棲蘭山林道修建工作隊 162, **163**
- 棲蘭山站 177, 236, 308
- 棲蘭山莊 (棲蘭苗圃) 236, 238, 268, 308
- 棲蘭工作區 308
- 渡邊熊次 68
- 黃君璧 108
- 黃杰 238, **239**, 243, 248, 263, 303
- 黃游亮 87
- 圓山 27, 35, 40, 44, 69
- 圓山吊橋 91, 134
- 圓山西村道路 68, 69, 72, 73
- 圓山溪 27, **28**
- 塔卡散社 (鷹山社、竹加山社、卓家山社) 52, 318
- 塔曼山 76, 236
- 塔曼溪 30, 64, 69, 75, 76, 200, 306
- 塔曼溪分遺所 86, 200, 306
- 塔曼溪駐在所 **72**, 200, 306
- 新山月橋 **51**
- 新百吉隧道 303, **310**
- 新竹廳前進隊 34
- 楊奉琛 309
- 楊啟泰 218
- 楊義水 145
- 楊德智 101
- 溪口台地 77, **110**, **111**, **112-113**, 114
- 溪口吊橋 313

14劃

- 爺亨 (爺亨部落) 104, 114, 116, 274, 306, 318
- 爺亨梯田 (爺亨台地) 77, **78**, **79**
- 爺亨道路 292
- 萬基公司 54
- 義興吊橋 (儀兄吊橋) 35, **313**
- 萱原 (宣源) 67, 76, 88, 90, **94**, 122, 135, 136, 237, 248, 306
- 萱原工務段 178
- 萱原駐在所 (萱原警戒所) 68, 315
- 達觀山 (拉拉山) 風景特定區 268
- 鄧元輝 176, **197**, 237, 238
- 鈴木楠雄 38
- 靳珩 324
- 境駐在所 65
- 壽山旅社 86, 114, **115**, 116, 117, 121
- 旗山 34, 73
- 榮民工程處 191, 254
- 榮華 122, 177, 179, 181
- 榮華大壩 **297**
- 榮華派出所 183, 184, 248, 306
- 榮華峭壁 (總督官邸の岩) 47, 184, 256, **297**
- 榮華道班房 **189**
- 榮華橋 (山月橋、仙月橋) 47, **50**, 98, 179, **189**, 274, 309
- 榮華隧道 (高坡隧道) **48**, 98, 134, 256, **310**
- 漆崎山 34
- 漆崎精一 34
- 管管 298, **299**
- 趙世治 135, 136
- 鷹工 (鷹架工) 190, 204
- 鳳飛飛 272

15劃

- 劉玉章 181, **183**
- 劉安祺 181, **183**
- 劉克強 263
- 劉炳勳 176, 178
- 劉家駿 308
- 劉嘉訓 176
- 增田秀吉 (增田警務部長) 69, 74, 75, 76
- 樂砂道路 291
- 樂園旅社 128
- 潘自明 176, 191, 192
- 碼崙 120, 121, 128
- 蔣中正 105, 108, **111**, 114, 116, 243, 302, **304**
- 蔣渭川 115, 116
- 蔣經國 172, 173, 180, 181, **182**, **183**, 238, **239**, 268, **269**, 271
- 鄭仰生 333
- 鄭傳燧 136
- 鄧書才 145
- 餘霞樓 42, 44, 45, 47, 52

16劃以上

- 歷代神木園區 (神木園區) 293, 316
- 濁水警戒所 65
- 興溪道路 292
- 蕭藏文 116, 120, 122, **126**
- 鋼琴線法 (鋼琴線定距法) 199, 200, **201**, 202, 203
- 頭寮 87, 103
- 鴛鴦湖 145, **285**, 293
- 龜山理平太 39, 40, 54
- 戴寶村 333
- 總督官邸の岩 (榮華峭壁) 47, 184, 256, **297**

- 謝長富 21
- 謝雪漁 54, 55
- 霞雲坪 (合脗坪) 318, **320-321**
- 霞雲峭壁 **4-5**
- 霞雲橋 105, 177, **188**, 291, **312**, 323
- 斷匯 276
- 歸亞蕾 272
- 薰風館 (角板山宿泊所) 44, 53, 54, **57**, **58**, 66, 116, 117
- 顏國年 54, 55
- 顏欽揚 274, 275, 276
- 羅仕崑 234
- 羅浮 (拉號、拉哮) 35, 40, 42, **45**, **72**, 105, 122, 135, 179, 184, 303
- 羅浮橋 **8-9**, 302, 308, 309
- 羅馬公路 276, **278**, 291, 318
- 羅裕同志紀念碑 **286**
- 關西 276, 291
- 關廣祿 234
- 瀧下駐在所 46
- 瀧上 69, 73, 76
- 嚴家淦 248, **249**
- 嚴啟昌 176, 190, 192, 198, 203, **217**, 220, 221, 248, 254
- 蘇文德 86, 99
- 蘇樂橋 274, 308, 309, **314**
- 蘇鶴壽 136, 323, 325
- 顧寶明 271
- 鷹山社 (塔卡散社、竹加山社、卓家山社) 52, 318

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

問路北橫/李瑞宗著.--初版.--宜蘭縣蘇澳鎮:交通部公路總局第四區養工處,2015.1

面;公分

ISBN978-986-04-1284-0(精裝附數位影音光碟)

1.公路史2.臺灣3.北橫

557.38339

103009247

問路北橫

A Journey of Quest: Traversing the Northern Cross-Island Highway of Taiwan

發行人	廖吳章
總策劃	陳營富
審查委員	邱傑、鄭仰生、戴寶村
編審	陳文昌、陳世昌、趙于舒、劉世桐、謝金峰、顏欽揚

著者	李瑞宗
封面	殷可美
美術設計	林賢詠
執行	中華民國自然生態保育協會

出版	交通部公路總局第四區養護工程處 27045·宜蘭縣蘇澳鎮中山路2段3號 電話(03)9962501 http://thbu4.thb.gov.tw/
----	--

編輯·印製	中華民國自然生態保育協會 106·台北市大安區和平東路二段175巷35號1樓 電話(02)27846816 (02)27098160 漢曜彩色印刷廣場有限公司 241·新北市三重區光復路一段83巷4號7樓 電話(02)2999-1138 http://csr.tw/vat/23146077
-------	--

GPN	1010301580
ISBN	978-986-04-1284-0

版次	2015年1月初版一刷
字數/圖片	85000字/245張
定價	新臺幣600元
印刷者	漢曜彩色印刷廣場有限公司

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 400五南文化廣場(臺中總店) 臺中市區中區中山路6號 電話:(04)2226-0330
------	--