



*33 Bridges & Tunnels,
In the Name of Forerunners*

尋訪33座以人名命名之橋梁及隧道

橋上 英名



交通部公路總局
第二區養護工程處

向偉大的築路先進們 致敬

交通運輸為國家關鍵基礎建設，是支持經濟、民生、政府運作不可或缺之重要根基。臺灣四面環海，陸運、海運、空運基礎建設日臻完善，交通網絡四通八達，選擇便利多元，對外提升國際競爭力，對內穩定民生需求，提供人民便捷安定的生活環境。在交通建設中，密度最高的當屬公路建設。這些遍布全臺，錯落有致的公路，深入窮鄉僻壤，促進區域發展，帶給民衆通行的便利。

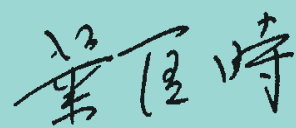
回顧臺灣公路修築史，每條路、每座橋梁、隧道，都是由許多傑出的築路先鋒孜孜矻矻，任勞任怨付出血汗、青春，甚至生命換來的。我們感念前人無私奉獻的同時，更應該要為他們犧牲小我、完成大我的精神留下珍貴歷史紀錄，供世人效法學習。《橋上英名 尋訪 33 座以人名命名之橋梁及隧道》專輯於焉誕生，希望讓世人瞭解公路修築背後的源起與艱辛。

公路總局蒐集資料過程十分艱鉅，由於早期電腦設備不甚發達，再加上公路單位改革整併與天災影響，導致許多珍貴資料佚失無法考究，也讓本書查證史料與編撰過程備受挑戰。在同仁共同努力下，終於找出陳年公文，並訪問工程人員親身經歷與回憶，搭配文獻整理，逐步還原歷史原貌，讓世人認識這些因公殉職的築路英雄生平，以及他們用生命打造或守護的橋梁與隧道。

值得一提的是，除了本書記載的九名殉職人員，在臺灣公路修築史上，還有一批默默付出的築路英雄，他們不是公路總局正式編制人員，卻也為築路流血流汗，甚至犧牲寶貴性命，包括早期修築橫貫公路最重要的主力——榮民弟兄，也是我們不能忽略的無名英雄。

感謝公路總局同仁的堅持與用心，《橋上英名 尋訪 33 座以人名命名之橋梁及隧道》專輯終於完成付梓。臺灣的公路，所到之處皆有感動人心的故事，傳遞不畏艱難、奮鬥不懈的臺灣精神。不論是否以橋梁或隧道在公路史上留名，謹以此書向所有有名的、無名的築路英雄，致上最高敬意！

交通部部長

A handwritten signature in black ink, reading '王國材' (Wang Ching-shan), the former Minister of Transportation of the Republic of China.

築路臺灣的共同回憶

公路建設為國家之基礎，其與地區經濟發展，乃至與國家整體發展有著密不可分的關係，然而，民國 35 年省公路局成立時，除都市外，臺灣公路建設較完整的，僅有簡陋的台 1 線，其他未成型的公路也在第二次世界大戰期間，遭盟軍轟毀，滿目瘡痍，百廢待舉的情況都是待克服之難題。因此，國民政府來臺後，即將加速推動公路建設列為首要議題。

是故，包括各省道之修築，北橫公路、中橫公路、南橫公路之陸續興建，便於其國防及經濟背景需求中，積極開鑿，期間投入大量人力、物力，在資源不足，設備簡陋下仍奮力不懈，方有今日人車順利無礙之便利，公路四通八達之規模；不可諱言，這些公路及橋梁修築史，是以犧牲不少公路工程人員性命得來，實屬不易，感念之餘，希冀藉由本書之完成，以文字書寫方式流傳，讓後世永存其事蹟。

走過逾一甲子的歲月，公路總局所轄管的橋梁命名方式，大多具有特別意義或紀念性，其中以殉職工程先進命名之橋梁、隧道更具意義，為建立完整檔案資料供後輩追憶及紀念，正是完成此書之動機。

修築公路之艱辛鮮為外人所知，尤以山區公路為甚。早期囿於器械不足，多以人力開鑿，無從精密計算，施工人員多是來自榮工處、職訓總隊，每天與炸藥、鐵鍬為伍，克難設備與環境險峻讓傷亡頻傳，但公路人辛苦處不單僅有外界想像施工單一過程而已，包括橋梁設計者、測量人員、公路養護人員等等，從前置設計到後續養護，每個階段都是需要公路人員翻山越嶺於第一線奮鬥，只為維護道路及橋梁的完整。

即便是今日，天災頻傳，地震風災等重大災害，依然摧折著公路的安全性，對公路人而言，責任和危險較以往只增不減，更顯任重而道遠。

《橋上英名 尋訪 33 座以人名命名之橋梁及隧道》專輯的編印，讓閱讀者從書中詳盡領略公路人員闢路之艱辛，並能進一步了解公路、橋梁和隧道開通後，對於地方產業經濟的重大影響，它是一本公路人的傳記、一本公路總局築路的歷史，更是一本記述臺灣土地情感的書籍，值得你我典藏。

交通部公路總局局長

趙興華

交織汗水與淚水的橋梁心旅

橋，跨越溪谷，連接彼岸兩端，不僅提供居民、車輛往來，也串起了人與人之間的溝通。不僅促進經濟發展，也承載著當地人的生活起居。橋，自古至今，以各種的型式存在，從深山小溪的獨木橋到滔滔大江的鋼結構橋，有的身處在幽靜聚落的山嶺間，有的位在車水馬龍的省道旁，不管身在何地，它總是默默地守護當地居民，扮演守護者的角色。

本局每一條道路、每一座橋梁與隧道施工，在早期都是由局內資深工程司帶隊自行規劃、測量、設計及監造施工，每一件工程都有他們艱辛奮鬥的背影，甚至犧牲性命的感人故事，道路與橋梁因他們而偉大。為感謝這群犧牲奉獻的英雄，交通部葉部長希望本局將此彙整圖文資料，製作成冊，典藏歷史，以紀念殉職人員或是記錄別具命名意義的橋梁，爰出版本書。

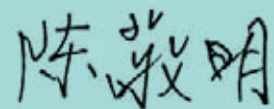
本書出版歷程，猶如闢建道路和興建橋梁般艱辛，歷經半年的蒐集資料及聯繫受訪人員，召開數次編輯會議始定稿，尤其書名之選擇亦經過一番腦力激盪後始定為「橋上英名」，用以紀念盡忠職守卻不幸因公殉職的工程菁英及戰場名將外，這些在橋上留下英名確實個個都是英雄好漢。由於有些橋之命名已歷經半世紀歲月，一些橋上英名的後代子孫或在臺灣或在大陸，如果能夠讓居住在彼岸的親朋好友閱讀此書後，啟發情牽萬里，跨越海峽兩岸，融冰千里，穿越時空，增進兩岸民間的情誼，讓大家喚起對至親、工程前輩與殉職名將永存敬佩的溫馨回憶，也算是功德一件。

本書的編輯共收錄了 31 座橋梁，2 座隧道，其中包含了以殉職工程人員命名的有 9 座（其中 2 座隧道），以歷史人物、抗戰名將命名的有 22 座橋梁，及以地方部落傳說命名的有 2 座橋梁。每一座橋都有它的故事，有它的生命意義。

感謝公路總局及各區工程處，協助本處工作團隊能聯繫到已退休的資深前輩，經訪談口述歷史並取得相關照片，了解殉職人員事件發生的原委，部分還能找到其家屬懇談；相關工務段也認真整理各橋梁及隧道路容，經由本專輯能將我們管養的橋梁路容呈現更整潔美觀，讓本專輯能順利如期付梓。

藉由本書，重新挖掘過去的歷史，開啓對臺灣公路的發展與橋梁的建設更深一層的認識，其豐富的內容，除將帶領讀者重遊臺灣美麗的山林外，也期盼藉由本書所記載的歷史人物之道德情操故事，啓迪教化人心。再次對各區工程處、工務段同仁、地方公所、文史工作者等所有提供相關協助的人，致上最深的謝意。

交通部公路總局
第二區養護工程處處長





- 002 部長序
交通部部長 葉匡時
- 004 局長序
交通部公路總局局長 趙興華
- 006 處長序
交通部公路總局第二區養護工程處處長 陳敬明
- 010 無聲的感念 書寫橋梁・隧道・臺灣路之名
- 015 臺灣省道以人名命名之橋梁及隧道分布圖

- 016 山海壯闊台 2 線 蜿蜒，絕處逢生的濱海之路
- 028 台 7 線・台 7 甲線風情畫 徜徉，蘭陽溪谷間的綠林大道
- 132 穿越台 8 線・台 9 線 傾聽，鬼斧神工的華麗奇蹟
- 176 虛實台 14 線・台 16 線 探訪，深山裡的綠野仙蹤
- 204 踏尋晨曦台 18 線 眷戀，阿里山迷霧歲月風華
- 218 世外桃源台 20 線 拉鋸，南橫公路的美麗與哀愁

紀念殉職工程人員之橋梁及隧道

- 048 羅裕橋：紀念開路工程司羅裕
- 164 靳珩隧道：悼念溪畔工務段段長靳珩
- 170 錦文隧道：永念蘇花段長吳錦文
- 198 耀宗橋：感懷英年早逝孫耀宗
- 212 永坤橋：記述公路測量達人楊永坤
- 228 炳才橋：紀念榮工處小隊長李炳才
- 234 武雄橋：守護公路陳武雄段長
- 240 進涇橋：披星戴月公路人蘇進涇段長
- 246 懷瀨橋：感念許瀨文奉獻

追憶殉職名將與歷史人物之橋梁

- 022 金龍橋：追憶三芝名人李金龍
- 036 英士橋：記辛亥革命功臣陳英士
- 042 執信橋：革命理論家朱執信
- 054 自忠橋：一代名將張自忠
- 060 百韜橋：追念百戰黃沙黃百韜
- 066 家源橋：向前臺灣省交通處處長致敬
- 072 德荃橋：緬懷抗日英雄孫德荃
- 078 志航橋：空軍戰魂高志航
- 090 敦厚橋：英勇堅貞梁敦厚
- 096 繼光橋：衛土保海戚繼光
- 102 可法橋：憶想忠貞名將史可法
- 108 家驤橋 & 星文橋 & 章傑橋：莫忘八二三英勇將領
- 120 張良橋：圯橋敬履憶張良
- 126 清泉橋：抗日剿匪名將邱清泉
- 140 晉元橋：悼念謝晉元團長
- 146 靈甫橋：詠嘆常勝將軍張靈甫
- 158 稚暉橋：思開國卓異文人吳稚暉
- 184 雲龍橋：記抗日將軍龍雲
- 192 孫海橋：伐木大亨孫海

目次

Contents

記述地方傳說之橋梁

- 084 有潤橋 & 碧水橋：原住民族的部落傳說
- 152 木蘭橋：傳說女傑花木蘭

- 252 後記
- 254 致謝

前言

無聲的感念

書寫橋梁・隧道・臺灣路之名

蜿蜒曲折的尼羅河肥沃了法老王足下的滾滾沙漠，孕育埃及成就了「母親之河」；穿梭南美雨林的亞馬遜河萬千物種雲集，滋養出「地球之肺」蓬勃的生機。公路，正如同奔流四散的「陸上之河」，路途通往哪兒，人類足跡伴隨著產業生機，便亦步亦趨地抵達。深研臺灣經濟發展脈絡，就像一部公路開拓史，有路的地方，便是邁向繁榮的起點。一條路，越過了山野，穿過了荒原，涉過了溪水，可能是羊腸小徑的簡陋風貌，亦可能是筆直遼闊的康莊大道，公路的背後，蘊藏無限可能。

溪流流經之處，沒有橋，路抵達不了終點；山巒橫越之丘，沒有隧道，視野望不透彼方。宛如兩處老死不相往來的村落，各過各的生活，兩個世界，沒有溝通。橋梁、隧道之於路，有著不可或缺的絕對。而公路不能憑空捏造，橋梁和隧道也不是拔地而起，沒有公路人員揮汗無私地付出，何來後人來往兩地的隨意。



台2線



台 18 線



台 7 甲線 (圖 / 公路總局二工處)

闢路維艱 以汗水和生命換取前進之路

臺灣最早道路的起源，多少帶有國防上嚴肅的動機，因為「陸上運輸」唯有道路存在方有意義。以日據時期來說，一切公路興建皆以軍事戰備為首要目的，築路往往與供應戰爭物資的運送密不可分；即便國民政府來臺，道路的修築仍脫離不了濃厚的國防政策需求，爾後，隨著民生需求日趨重要，加上公路修建帶來經濟發展，產業互通有無，更凸顯公路人任重而道遠。

築路辛苦嗎？歷史會給答案。在過往沒有先進儀器與大型器械的年代，築路人力的前仆後繼，不僅用汗水，更多是用鮮血奉獻而成，這群公路人可能喪生於炸藥使用的難以掌控，可能攀附於懸崖的繩索斷裂跌落深谷，也可能是突來的山崩迎面砸來大石，死亡陰影如影隨形，這些難以想像的場景，正是公路人共同譜出的生命輓歌。尤其是臺灣最重要的三橫公路：北橫公路、中橫公路與南橫公路，這三條需要「翻山越嶺」的公路，在後人讚嘆其鬼斧神工或是風景綺麗之時，莫忘是認真的公路工程人員和榮民弟兄揮灑汗水和犧牲性命換來。

生命的逝去或許轉瞬，但我們能做的，是選擇不遺忘，將竣工橋梁與隧道以人名命名，作為永恆紀念，正是本書出版所要闡述和典藏的重要意義。在臺灣各地方有許多橋梁或隧道，除了使用地名或參考山川之名命名，公路總局以人名命名，讓前人的奉獻精神與土地永垂千古，命名起源主要分為殉職工程人員、殉職名將與歷史人物、地方傳說等三大類，其中以因公殉職的公路人最具代表性和紀念價值。



台 20 線



台 14 線雲龍橋

33 座千古留名的橋梁與隧道

依本部葉部長於 102 年 10 月 28 日「重大工程督導會報第 205 次委員會議」中指示：「公路總局業管橋梁之命名，多具有特別意義或紀念性，請公路總局建立完整檔案資料，提供各界追溯與查詢。」爰此，在本書中，收錄全臺灣省道上以人名命名的橋梁與隧道共 33 座。

以殉職工程人員命名的橋梁有 7 座：台 7 線羅裕橋，舊台 16 線（今 152 縣道）耀宗橋，台 18 線永坤橋，台 20 線炳才橋、武雄橋、進涇橋及懷瀨橋；隧道則有 2 座：台 8 線靳珩隧道，台 9 線錦文隧道。以殉職名將與歷史人物命名之橋梁，總計 21 座，分別為台 2 線金龍橋，台 7 線英士橋、執信橋、自忠橋，台 7 甲線百韜橋、家源橋、德荃橋、志航橋、敦厚橋、繼光橋、可法橋、家驤橋、星文橋、章傑橋、張良橋、清泉橋，台 8 線晉元橋、靈甫橋、稚暉橋，台 14 線雲龍橋，台 16 線孫海橋。至於台 7 甲線上的有潤橋與碧水橋，以及台 8 線上的木蘭橋，則和地方傳說有關。

其中，因修築公路期間殉職的工程同仁，如工程書畫樣樣全才的羅裕工程司，選擇投身工程界成為畢生志業，卻不幸在修築北橫公路時發生意

外；積勞成疾仍不忘工作的孫耀宗工程司及楊永坤段長；開鑿中橫公路與蘇花公路時遇難的靳珩段長與吳錦文段長；南橫關路期間意外殉職的陳武雄和蘇進涇二位段長，與榮工處李炳才小隊長；以及唯一一位殉職的女性工程司許靜文。

再深入探究為何要以殉職名將或歷史人物之名來命名，經訪談數位曾參與當年公路興築過程、如今年事已高的資深退休工程人員，得到幾種不同的說法。有人說，當年戰後撤退來臺，隨著國民政府遷臺的退伍軍人被賦予興築省道的任務，然他們的心中無不掛念祖國河山，希望總有一天能夠反攻大陸，因此，當時省公路局在為公路橋梁隧道命名時，會選擇以抗戰有功的將士為名，或是民初時對臺灣發展或開疆闢路有貢獻的人物為名，這些可能是退伍軍人的殉職長官或同袍，聊表宣慰之意。

也有一說是，當時省公路局是隸屬兩蔣總統與省政府之下的重要單位，為政治正確而選擇與兩蔣總統有深厚情誼的將士，或與省政府主席有相關背景的人員，諸如黃百韜、邱清泉等人，是先總統蔣介石的得力部屬，更不用說高志航是其欽點的第一飛航戰將，高志航殉職追悼會還是由蔣介石親自主持；亦或是共同為黃埔軍校出身的背景等等，均可能是今日這些功臣名將化身橋梁之名，守護臺灣土地與用路人安全的起源吧！無論如何，從古至今，人們用自己的步伐踏出了一條條生命之路，也在這些道路上記載了歷史之名，紀念臺灣歲月史上，用汗水與淚水突破山巒屏障的艱辛。



台 18 線



台 9 線



台7甲線清泉橋



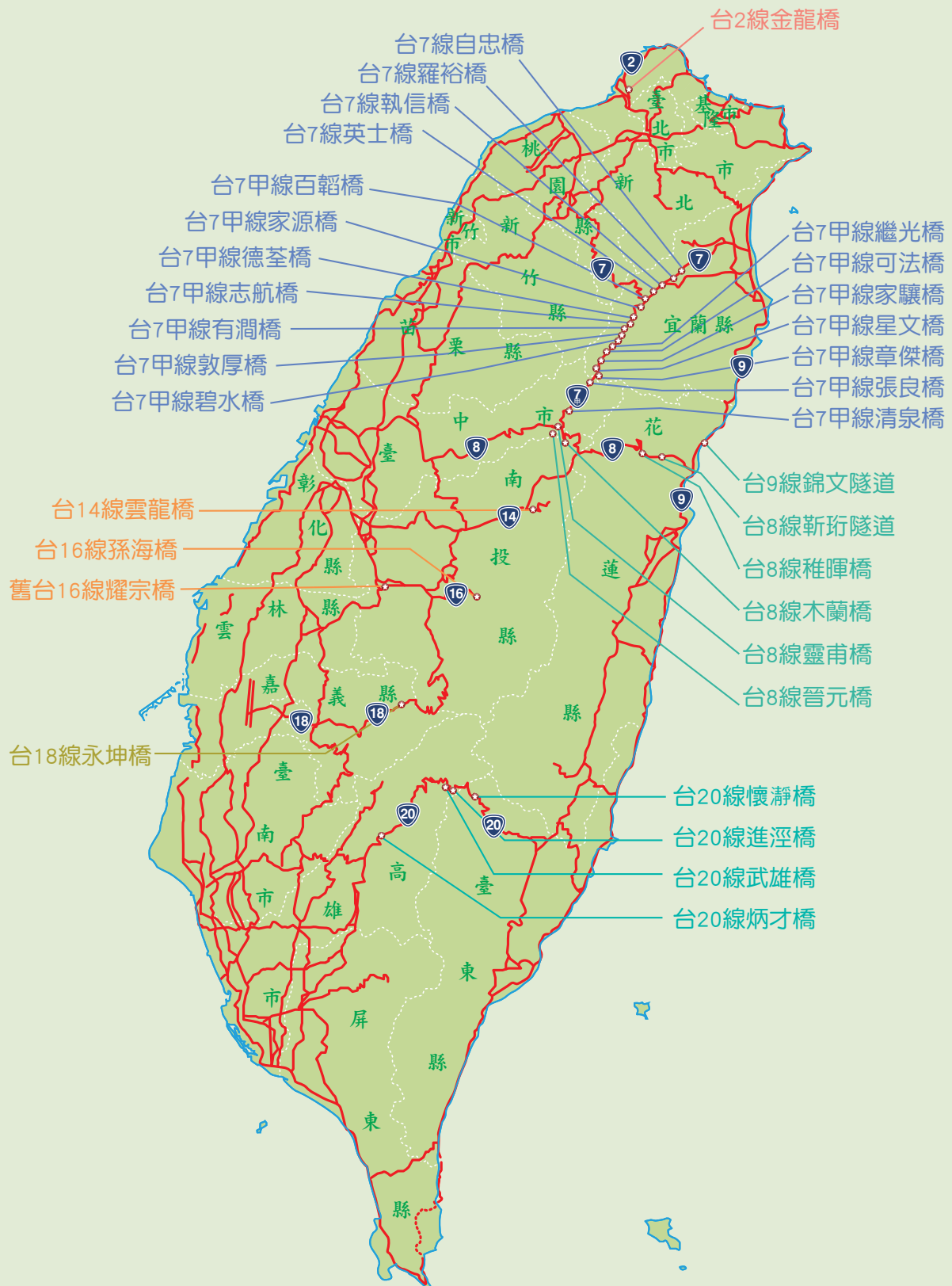
台20線

橋梁和隧道溝通著兩地運輸的便利，本書的完成，除了帶領讀者深入各地，體會橋梁及隧道為在地帶來的改變與發展，更透過完整的事蹟記述，讓更多人明瞭以人名命名所彰顯的意義和宗旨。這些關乎公路、關乎前人的故事，或許不若你我生活精采，或許少了蕩氣迴腸，但若無這群人在工作崗位上的戮力不懈，便無如今後人來往公路的便捷，因此公路總局藉由出版的方式，透過書寫，向每一位為闢路、築路、修路、養路奉獻自我的公路人，致上最高的敬意。

如今，臺灣公路網四通八達，太多過往抵達不了的地方，現在都成了你我眼中足跡必往的觀光勝地，那麼，公路人的任務告一段落了嗎？一點也不。天搖地動的921大地震、夾帶巨量雨水的敏督利颱風、莫拉克88風災，總總難以預測的天災，總為臺灣的公路帶來難以彌補的傷害。921超過20座橋梁主結構嚴重損壞，88風災更讓南橫公路柔腸寸斷，逾半橋梁被沖毀，至今仍無法全線通行，每每面對大自然無情的反撲，公路總局在道路養護和維修上，更是戰戰兢兢，如履薄冰。

一段公路的修築，從無到有，包括作為先鋒部隊的測量人員、施工人員甚而養護人員，都是構築公路不可或缺的幕後英雄，即便是科技進步的現在，這一群人依舊得翻山越嶺、跋山涉水冒著生命危險，試著為民衆找到一條最安全的路，謹以本書獻給過去犧牲奉獻的開路先鋒，乘載著喪親之痛的罹難者家屬，以及至今仍在崗位上默默奮鬥的公路人，辛苦了，每一條前進的路上，我們將繼續同行。

臺灣省道以人名命名之橋梁及隧道分布圖



2 山海壯闊台2線





蜿蜒

絕處逢生的濱海之路

台 2 線是當今北臺灣熱門的濱海旅遊路線，但絕少人知道，近四十年前，在道路尚未完全修築開通時，東北鼻頭角一帶的居民，出入仍須乘船繞行北臺灣，才能抵達基隆大城去辦事。如今海天一色，時而蜿蜒、時而筆直，氣勢遼闊的濱海公路，從關渡一路向北直達基隆，再往東向宜蘭前進，南行至蘇澳為止，這些，都是當年老榮民一步一鑿，沿著海岸岩壁開荒闢路，用汗水所換來的豐碩成果。

2
金龍橋 6K



路線起迄	行經地區	公里數
關渡—蘇澳	淡水、三芝、石門、金山、萬里、基隆、瑞芳、貢寮、頭城、壯圍、五結	169.521

- 起點：新北市關渡大橋
- 終點：宜蘭縣蘇澳鎮

對五、六年級的人來說，北部濱海公路，也就是地圖上的省道台2線，是年少輕狂時，每逢假日出遊或畢業旅行時的機車遨遊路線。這一條臺灣最北端的公路，從新北市關渡大橋起，一路蜿蜒，經淡水、三芝、石門、金山、萬里、基隆、瑞芳、貢寮、頭城、壯圍、五結，一直到蘇澳，是一條沿途有著雄壯山海景緻，美不勝收的景觀公路。此外，台2線除主線外，另有7條支線，居全臺省道之冠。

但回溯到民國 50 年代，當時的台 2 線起點並不在關渡，而是位於現在的臺北市中心。這條迷你版台 2 線途經士林、北投、關渡，在淡水畫下句點，只有短短約 25 公里。一直到了民國 64 年，時任行政院長的蔣經國先生因推動十大建設，將蘇澳港列為重點建設，為使蘭陽平原的物資能貨暢其流，並讓大型貨卡車可以方便出入，前臺灣省公路局成立北部濱海公路工程處，分二時期拓築台 2 線，第一期施工從民國 64 年到 68 年，第二期是民國 68 年到 72 年。

東北角海岸無路可走

參與台 2 線瑞濱到蘇澳段工程的湯輝雄前處長，在當時還只是個剛退伍的年輕工程司，以段長身份被派到鼻頭角一帶監工，並負責開鑿鼻頭角隧道。「我記得很清楚，當年北海岸從水湳洞的陰陽海，一直到鼻頭角的龍洞，根本沒有道路，全是海岸線。」東北角這一段，在當時不像淡水到金山，已有初具規模的道路，基本上是「無路可走」。當地居民要與外交通，例如到大城裡辦事，或是生病看醫生，都要靠漁船出海。每年 2 月到 12 月間，在八斗子旁的漁港，會有出發去基隆採買的船隻，每天固定開放一班船，提供當地居民搭乘。

到了冬天，東北季風開始，漁船就不能再行駛了，只能靠兩條腿翻山越嶺到基隆去。湯輝雄記得，當時要回臺北，都得先在鼻頭角漁港搭船，再搭基隆市公車到基隆火車站，一路輾轉才能回到臺北。過 12 月以後更辛苦，要到臺北得要翻山越嶺，沿著海岸線走兩個鐘頭到水湳洞，坐基隆客運到金瓜石，再從金瓜石搭省公路局的台汽客運班車，經瑞芳到臺北，「所以當年道路興築工程開挖，當地百姓都很感動。」湯輝雄說。

克難開工 與大地爭路

在那個年代，修築道路不管是施工的環境或機具，都是無比克難。湯輝雄與包商工程人員寄宿在漁工的房舍，工寮廁所萬分簡陋，三餐就搭包商的伙食。「那時的經濟不像現在那麼富裕，從水湳洞到鼻頭角這一段，根本沒有道路，我們沿著峭壁開炸。炸下來的石塊就直接堆在海岸，慢慢往海邊拓展，想辦法弄成兩車道的路寬。」湯輝雄回憶起當時的施工情形。

而早年的臺灣工程，為了照顧渡海來臺的退除役官兵，大多由榮工處承包，開鑿台 2 線的弟兄們，由省公路局工程人員帶領著榮民弟兄一同開山闢路，其中許多都是曾參與興築東西橫貫公路的英雄。這批榮民弟兄開築橫貫公路時，都還是年輕力壯的小伙子，等到興建台 2 線時，物換



▲ 在今日車來車往、寬敞平坦的台 2 線上行進，一般人很難想像昔日無路可走的景象。



▲▶ 沿海岸峭壁炸鑿出來的台2線，秀麗景緻依舊，如今已成為遊客前往濱海遊憩的必經幹道。



星移，早已白髮蒼蒼，已是五、六十歲的老伯伯了。然而，東北角海岸的地形極為險峻，比起東西橫貫公路開鑿可是一點也沒有更輕鬆，懸崖筆直切入海裡，這群開路先鋒仰望著冷酷絕壁，唯一能做的，就是懸掛在崖壁上，用手上的圓鋤與十字鎬，重複對著峭壁敲打。

「開鑿一條新路真的很辛苦！」湯輝雄憶起當年工程人員只靠簡陋的工程架，以及一條繩子綁在懸崖上，拿個工具鑿壁鑽洞，鑿出塞炸藥的孔洞，那種刻苦的精神，直到現在仍難以忘懷。炸藥與敲鑿讓灰塵蔽天，工人們每天吸進很多灰塵，「那時哪有什麼戴口罩，每天中午的菜色裡一定有豬血湯。」因為相信豬血能清肺，只好用此土法來給大家一點福利，當然，連豬血也都是遠從基隆搭船運送過來的。

通車人山人海 盛況空前

民國 68 年 7 月底，台 2 線第一期工程竣工。為了通車典禮，省公路局的長官們搭著金馬號前來，視察通車前的交通安全設施。金馬號是當時全臺最風光的客運汽車，裡面配備了錄音機、茶水、電風扇，每輛汽車上還有隨車服務的金馬號小姐，穿著藍色窄裙制服，頭戴船形帽，肩背黑色肩包，當時考選金馬號小姐可比考空姐還難。這麼一台拉風的車子，緩緩駛進了鼻頭角，幾位當地阿嬤年紀一大把，一輩子沒踏出村落，從來沒親眼看過的四輪汽車，竟在眼前平穩地開進自己的小村落，忍不住激動落淚。

「如果翻開民國 68 年 7 月份的基隆版報紙，就能一窺當時空前盛況。」湯輝雄談到當年台 2 線通車，仍難掩興奮。通車典禮當天人山人海，氣氛熱烈，大家都說：「噢！有了公路這麼方便！」以前全家出遊玩水，只

能去翡翠水域，以及到石門、金山、萬里戲水，台2線第一期工程完工後，民眾可以攜家帶眷到瑞濱海水浴場，整條海岸沿線，窄窄的雙線道馬路，黑壓壓地變成了停車場。「現在道路要拓寬，到處都遇到抗爭，與當年通車時民眾歡樂的情景，真是兩個時代兩樣情。」湯輝雄詼諧地說。

地方經濟興衰演變

台2線第一期工程竣工後，把淡水到鼻頭角這段虛線填補起來，72年第二期工程完工，整條北海岸公路就連成一氣，成為臺灣北端最美麗的一串珍珠。75年後，為紓解淡水到金山一段的交通壅塞，曾大規模進行拓寬工程。至民國82年，由於部分公路新闢計畫，台2線支線進行整編，其中台2乙線因淡水外環道開通，台2線改經於此，原行經淡水市區的舊線則改編為台2乙線。值得一提的是，當時開通的「淡水外環道」，其實就是後來俗稱的「登輝大道」，法定路名為淡金路一段。由於這是自淡水通往三芝的唯一公路，且三芝又是前總統李登輝先生居住的故鄉，在口耳相傳之下，「登輝大道」之名似乎比其路名更為人所熟知。再者，在當時的時空背景下，將位於台2線近6K處、於81年竣工通車的橋梁，以李登輝總統的父親——李金龍之名命名，形成了登輝大道上有金龍橋的趣味景象。

在臺灣經濟起飛的那個年代，台2線扮演了宜蘭與臺北之間的經濟通道，東西兩岸的車輛，源源不絕地載運物資，活絡了北部海岸沿線居民的經濟命脈。直到雪隧通車後，台2線才褪去光環，返璞歸真，以它美麗無瑕的山海美景，呼喚著熱愛大自然的遊客們，一再地造訪這條經典絕倫、遺世獨立的山海公路。

隨著樂活風潮興起，公路總局也從善如流，在台2線沿線闢建自行車道，例如舊草嶺隧道自行車道就是一條相當具有特色的騎乘路線。石城至龍門露營區間也規劃出能迎風賞景的綠色自行車長廊。從泥巴地到柏油路，台2線見證臺灣的經濟起飛，承載著臺灣的人文光譜，一同蜿蜒北海岸。



▲拓寬後的台2線，寬敞而平坦，沿途部分路段闢建自行車道及觀景平台，提供民眾迎風賞景。

參考文獻

- 蕭翔駿（2012.6）。為寶島鑲綴金邊—台2線北部濱海公路美景連連。台灣人@路，第11期。臺北市：交通部公路總局。
- 中國時報（2001.7.1）。公路局→台汽見證台灣公路客運史。交通部運輸研究所_交通重要新聞摘要，<http://www.iot.gov.tw/ct.asp?xItem=104100&ctNode=1066&mp=3>。
- 公路百科。《台灣省省道暨重要縣鄉道公路編號路線手冊》圖資索引。公路邦，<http://www.twroad.org/road/07history/roc/1964map/>。

金龍橋

追憶三芝名人李金龍

淡金公路低調的守護者

台2線是東北海岸的交通要道，沿途依山傍海，風景絕佳，是臺灣人熟悉的濱海旅遊路線。其中淡金公路段，也就是當地居民口中的登輝大道，一座長約210公尺的金龍橋，以李金龍之名命名做為紀念。若不是在地人，對於這個名字或許陌生，但他有位家喻戶曉的總統兒子李登輝，臺灣人一定熟悉。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台 2 線 淡金路	5K+575M	新北市淡水區	野溪	210M	25M	81 年 7 月始建

得年95歲

祖籍福建省永定縣，三芝埔坪人
日本姓名岩里龍男

* 日據時期，因規定任公務人員者需具日本姓名，因此李金龍任刑警時，被迫改名岩里龍男，次子李登輝則登記為岩里政男。

學歷／

- 私塾四年
- 警察學校畢業

經歷／

- 日據時期臺灣籍刑警
- 臺北縣議會第4、5屆議員（民國47-53年）
- 三芝協議會議員
- 農會理事長
- 租佃委員會委員
- 臺灣省淡水農田水利會常務委員
- 三芝鄉兵役協會委員
- 農業推廣教育輔導委員會委員

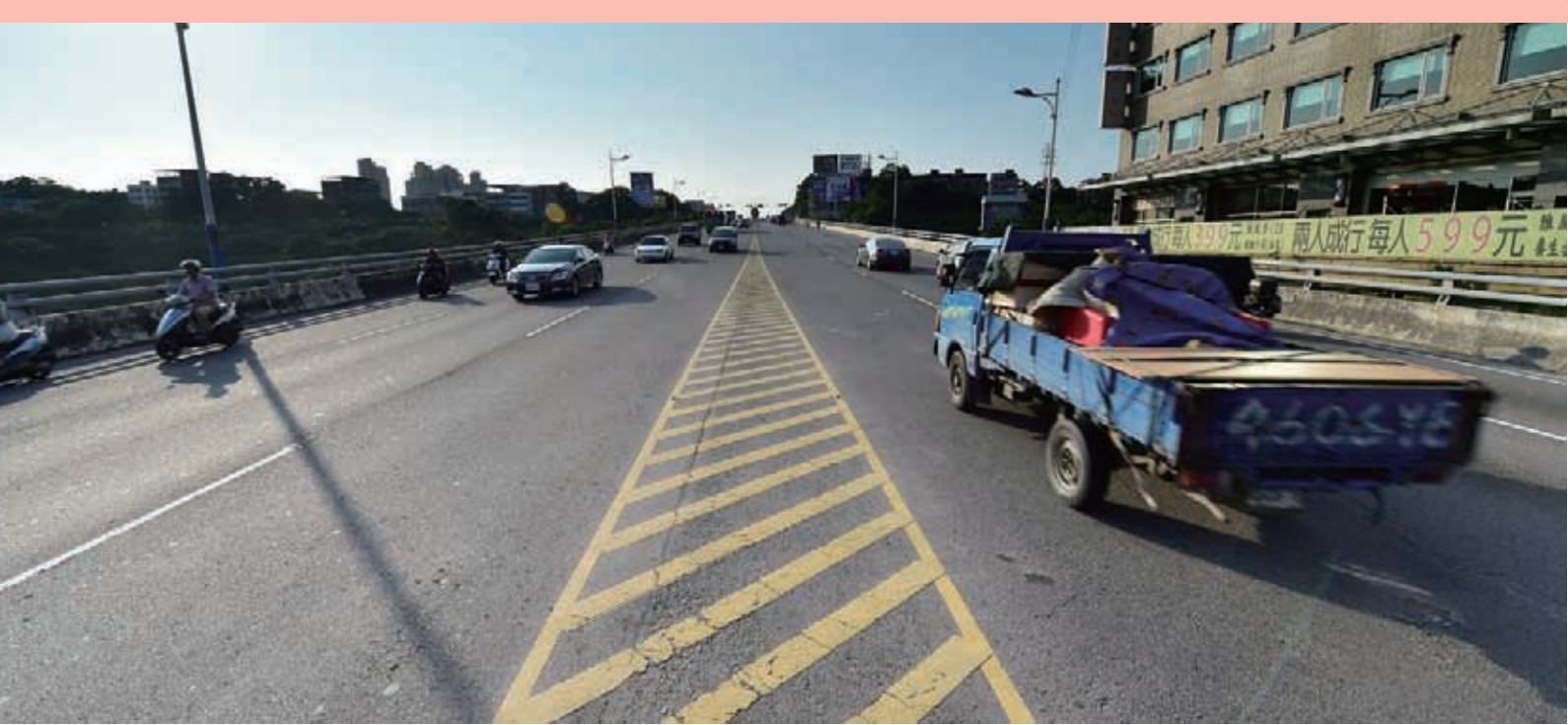


李金龍

1899-1995

(圖／新北市議會)

金龍橋



▲車水馬龍的雙向六線道金龍橋，位居淡水通往東北角海岸的交通要塞。

出了喧囂的臺北盆地，沿著台2線往東北角方向前進，行駛間，只稍不留神，車子很快穿越了金龍橋，若沒有特別提醒，開車的駕駛人可能還兀自疑惑「橋？在哪裡？」。

給人的第一印象，就是沒有太大印象，金龍橋，是這樣的一座橋。

從用路人行車的觀點來看，靜默淡金公路上的金龍橋，外觀就像尋常馬路，雙向六線道，寬大筆直，車水馬龍終年川流不息。或許是橋的形象不那麼明顯，許多行色匆匆的用路人，根本沒有意識到它的存在。

明明位居淡水往東北海岸的交通要道上，金龍橋怎會如此不顯眼，和地理位置與低調外型有絕大關係。但換個角度來看，佇立於虎頭山向西眺望，金龍橋的全貌便清楚盡收眼底，遠方蓊鬱翠綠的山谷，和灰色混凝土橋面融為一體，靜靜背負熙來攘往的車潮，銜接起繁忙的北海岸交通。

在金龍橋還未通車，淡水外環道也尚未開通之前，當地居民及外來遊客，往來交通全仰賴淡水鎮上的老街和狹小泥濘的農路，但隨著區域發展，人口逐漸增加，老街道路不敷使用，省公路局遂於民國82年開通淡水外環道，台2線自此改經此路段，串起淡水往來三芝、萬里、金山等地的交通，暢行無阻，更紓解了當地長久以來的交通不便。

克服鬆軟泥岩地 打造屹立不搖橋梁

位於外環道上的金龍橋，上部結構為三跨連續鋼箱型梁橋，下部結構則為沈箱基礎的橋台，總長度210公尺，橋墩至山谷底部約有30公尺高。

鋼箱型梁的零件是在鋼構工廠內預先製造，組裝完成，經測試合格後，拆解主梁，將零件運至工地再重新進行吊裝，過程雖然繁複，卻也凸顯出施工品質的細膩與嚴謹。

現任桃園縣政府交通局局长、建橋時任省公路局西濱北工處處長的高邦基表示，金龍橋基礎版施工工法採用深基礎中的沉箱基礎，地表向下深度達 18 公尺，由於當地地質屬於泥岩，天氣晴朗時，土質硬且乾燥，強度大，地盤堅固，反之，若下雨或受地下水水位影響，遭水長期浸泡的泥岩容易軟化，使得地盤強度降低，沉箱位置下沉，可能危害到施工品質，這是金龍橋興建過程中，工程團隊最大的隱憂。

高邦基回憶起金龍橋施工時，為了克服地質問題，採用降低地下水水位的方式輔助施工，過程中必須不斷抽水，避免工地過於潮濕。只要碰上好天氣，工程人員就得抓緊時機，24 小時不眠不休輪班施工，將混凝土打在沉箱底部，將它密密實實的封住，以固定位置。有了穩定的基礎結構，才能打造出堅固、屹立不搖的橋梁，金龍橋的興建工程在二十多年前，可謂是相當先進，具代表性的營建工法。

而這座在民國 81 年通車的金龍橋，是以前總統李登輝已逝的父親——李金龍為名，竣工通車當時李金龍先生尚健在。

前總統之父命名 祈福傳承意味濃

李金龍祖籍福建省永定縣，先祖在清乾隆末年渡海來臺，定居三芝埔坪祖厝源興居。從小家中是經營雜貨舖，從父親李財生一代起家，主要從事



► 李金龍位於三芝的祖厝源興居。

豬肉配銷，也兼賣南北貨各類商品，在街坊上是小有名氣的「李」字號豬肉舖。

日據時期，李金龍曾擔任警察職務，還有一個日本名字「岩里龍男」。相傳他年輕時鑽研武術，雖然身高僅有 160 公分左右，身手卻十分矯健，加上做事嚴謹認真，警務工作出色，深受日本上司倚重，很快就由基層巡捕升為刑警，常隨勤務調度四處為家。

光復後，回到故鄉三芝，在農會擔任幹部，也曾當選兩屆臺北縣議員，活躍於政壇。街坊鄰里口中的李金龍，個性豪爽、熱心助人，擔任公職期間，認真積極，替故鄉謀取不少福利。

李金龍和其夫人江錦婚後育有二子，李登欽及前總統李登輝。李氏夫妻十分注重教育，很早就將兩個兒子送入私塾學習。由於李金龍工作職位經常調動執勤地點，連帶年幼的李登輝必須常常配合轉學，光是小學六年，就念了四所學校，在這樣的情況下，李登輝很難交到好朋友，缺乏玩伴，個性變得沉默內向，經常埋首書堆，書本裡的世界不只開拓了他的視野，也刺激他獨立思考的能力，替李登輝日後的從政之路埋下了基礎。

過去在公開場合中，李登輝鮮少談論自己的家人，但在其自傳《台灣的主張》中，對父親李金龍，有不少的描述。記憶中的父親李金龍雖然嚴肅，但對於孩子們的需要都會想盡辦法完成。小學四年級時李登輝因要買百科辭典及相關書籍，需要 4 塊錢，在當時並不是一筆小數目，李金龍卻在第二天早上就趕忙去向朋友們調借湊足了這筆費用。在李登輝的自傳裡，這本得來不易的百科辭典，是他少年時期最自豪的藏書，父親對他的疼愛以及對教育的重視，在這個小故事裡表露無遺，儘管後來高齡的李金龍對陳年往事已不復記憶，李登輝卻點滴感念在心。

而這個「總統爸」，走在三芝、淡水街頭上，名氣可是比李登輝還要響

魔鬼剋星——刑警李金龍

擔任刑警時，李金龍在日人眼中是一條鐵錚錚的「硬漢」，每每在維護街坊治安或接辦刑事案件時，總是秉持大公無私又一絲不苟的精神。在小雞籠人的眼中，則是十足十的「魔鬼剋星」，專捉賭場、茶室、酒家的不良分子，在地方家族上頗為風光，族人都稱他為「小雞籠之光」。「做壞事，不學好，就是丟臺灣人的臉，今天我處罰你，以免日後被日本人抓去砍頭、槍斃。」是身為刑警的李金龍最常訓誡地痞流氓的訓詞。



▲ 李金龍全家福合影。右一李金龍，右二為父親李財生，左二為李金龍夫人江錦。
(圖／公路總局)



▲ 李金龍二子，前總統李登輝在哥哥李登欽自願前往第一線加入陸戰隊前的最後合影。
(圖／公路總局)

關於李夫人

李金龍夫人江錦在二戰期間由於過度思念長子李登欽，致民國 34 年病逝。然當時因孫子（李登欽雙子）乏人照顧，因此李金龍有意續弦。由於對家有一對姊妹，姊姊洪梅，正巧是兒子李登輝的小學同學，妹妹叫陳伴，李金龍在民國 36 年時，便以「老少配」娶了相差 26 歲的陳伴，兩人生下一女一男，兒子李炳楠，女兒因肺癆病逝。



► 三芝是前總統李登輝歷代家族故鄉，因此除了台2線上的登輝大道和金龍橋，北觀風景區的三芝遊客中心裡，還設有名人文物館。

亮。由於熱心公益又樂於助人，直到老年仍不改其個性，尤其是在李登輝甫任總統時，李金龍成為媒體追逐的熱門對象。個性豪爽的李金龍，來者不拒，記者有問必答，無所不談（除了長子李登欽是眾人皆知的採訪忌諱），毫無「第一家庭」的官架子。因此他的外號也特別多，「老仔」、「三腳仔金龍」、「李刑事」、「紅鼻仔金龍」、「老爹」……

登輝大道與金龍橋

而這般地方的驕傲，也在淡水外環道和金龍橋竣工後，留下了具體紀念。金龍橋所在地的淡金路，是連接淡水到三芝的公路，由於三芝是李家故鄉，淡金路一段因此被當地居民暱稱為「登輝大道」，口耳相傳下，登輝大道的名氣，甚至比法定名字淡金路響亮許多。此外，為感念李登輝為臺灣發展的諸多貢獻，以及李金龍在三芝、淡水地方的深耕著力，金龍橋便以李金龍為名，在時空背景之下，形成登輝大道上有金龍橋，這樣特殊的人文地理景觀。

民國 81 年，金龍橋舉辦通車典禮，高齡 90 多歲的李金龍，及三芝、淡水當地多名百歲人瑞應邀前來觀禮，能參與地方上難得的盛事，白髮蒼蒼的老先生、老太太開心不已，臉上帶著笑容，手牽著手，從橋頭步行到橋尾，短短兩百多公尺，花上他們許久時間，儘管步履蹣跚卻充滿意義，讓在場的人們深受感動，被許多長壽耆老踏過的金龍橋，也彷彿受到了滿滿祝福，成為可貴的歷史紀錄。

金龍橋通車三年後，民國 84 年 4 月 19 日，李金龍以 95 歲高齡辭世，街坊鄰居、親朋好友無不懷念這位老先生，感謝他對故鄉深刻的貢獻與付出。或許對當地居民來說，李金龍身為總統父親這樣的特殊身分，在他們眼裡，早已沒那麼重要，長者留下的智慧與風範，才最值得後人永久緬懷。

參考文獻

- 邱定一 (1995)。少年李登輝。臺北市：商周。
- 李登輝 (1999)。台灣的主張。臺北市：遠流。
- 余炳盛、曹永德、王玉瑞 (2007)。台灣的橋樑。臺北縣：遠足文化。
- 張炎憲編訪 (2008)。李登輝總統訪談錄—早年生活。臺北市：允晨。
- 柯義耕 (2008)。台灣政治家：李登輝。臺北市：前衛出版。
- 李登輝基金會官方網站，<http://www.presidentlee.tw/lee>。
- 新北市議會，<http://www.ntp.gov.tw/content/history/history01-5-p.aspx?sid=207>。



徜徉

蘭陽溪谷間的綠林大道

從桃園大溪進入綿延群山，到宜蘭壯闊有致的蘭陽溪谷，這段長約130公里的台7線，突破中央山脈的屏障，不僅串連起北臺灣東西向交通，也更貼近山間的人文與自然之美，是著名的北部橫貫公路。越過更迭的山間美景，中途在宜蘭縣大同鄉延伸出台7甲線，可一路駛向梨山，與中橫公路交會，昔日公路工程人員與榮民不畏地形險惡開鑿的艱辛，就在這令人醉心的山巒奇境中一一浮現眼前。



台7線 · 台7甲線風情畫



7
甲

百韜橋 起點

家源橋 3K

德荃橋 11K

志航橋 12K

有潤橋 14K

敦厚橋 16K

碧水橋 18K

繼光橋 21K

可法橋 32K

家驤橋 36K

星文橋 37K

章傑橋 37K

張良橋 50K

清泉橋 65K



台7線+台7甲線

台7線

路線起迄	行經地區	公里數
大溪—公館	大溪慈湖、復興、明池、棲蘭、大同、員山、宜蘭、壯圍	129.519

- 起點：桃園縣大溪鎮市區，與台3線岔路口
- 終點：宜蘭縣壯圍鄉公館，接台2線
- 通稱北部橫貫公路

台7甲線

路線起迄	行經地區	公里數
棲蘭—梨山	大同四季、思源埡口、和平環山	74.217

- 起點：宜蘭縣大同鄉棲蘭百韜橋，與台7線岔路口
- 終點：臺中市和平區梨山（撒拉茅社，Slamao），接台8線中橫公路岔路口
- 屬中部橫貫公路宜蘭支線

7

英士橋 88K

執信橋 93K

羅裕橋 100K

自忠橋 106K

透視台 7 探尋北橫公路的歷史前身

臺灣首選遊憩路線「三橫一豎」，指的是北橫、中橫、南橫和中橫宜蘭支線加上新中橫公路，最上端的北橫公路是台 7 線通稱，橫越雪山山脈屏障，串接東西兩地交通。台 7 線的景觀依著地形、地勢、植被，還有最富價值的人文特色，在起伏的曲折山路間蜿蜒，從桃園大溪一路經過坎津橋、慈湖與百吉隧道後，爬坡前往復興鄉。跨越原鄉繼續奔向明池、棲蘭，並沿著蘭陽溪谷、幾乎與蘭陽溪水系並行，在宜蘭縣境內穿越大同、員山、宜蘭等地，最後到達終點壯圍。

沿途可見，台 7 線與蘭陽溪水系實則密不可分，如同大地之母的溪水支撐起過去通往現在的康莊大道，交織著清朝撫墾事務、日本殖民拓路、兩蔣歷史、原鄉部落等歲月軌跡。而自棲蘭交會點，台 7 線延伸出的公路支線台 7 甲線，亦隨著蘭陽溪水路徑，一路向上攀升向南直至梨山源頭，沿線橋梁，多為跨越蘭陽溪水及其上游、支流而生。



◀ 台 7 線與蘭陽溪水系共生並進，接軌東西兩地交通。

清光緒 11 年（1885），劉銘傳在大科崁（桃園大溪舊稱）設立撫墾總局，負責管理全臺撫墾事務，積極開發山地資源，當時陸續開闢從大溪到今日三民、復興的道路，北橫歷史從此開啓。至日據時代，臺灣總督府延續清朝開山理蕃政策，延伸統治勢力至山地，入侵泰雅族人的生活領域，經過長時間的族群遷徙與生活方式改變，泰雅族人往深山撤退、漢人足跡進駐復興鄉，早年的林木、樟腦、煤炭等經濟作物，逐漸被水蜜桃、奇異果、高山茶、桂竹筍、高冷蔬菜等農作取代，最重要的關鍵因素，就是鋪築北橫公路！

▶ 台7線 100K 的羅裕橋。



日人為了加強管制泰雅族人並開發山林資源，便修築桃園至宜蘭間的「理蕃道路」。爾後，又增建警備道路，從桃園大溪、頭寮、三民、角板山、棲蘭至宜蘭三星，徵召沿線居民以義務勞役的方式鋪路築橋，這些稱作「角板山三星警備道」或「角板山三星間道路」的理蕃道路，即是今日北橫雛型。二次世界大戰後，道路修闢工程改由臺灣省公路局接管，光復隔年先開鑿加寬從大溪至角板山的路段，部分路段則因崎嶇而難以通行。

北、中、南三條橫貫公路中，率先開闢中部橫貫公路系統，接著也著手準備興建北橫公路相關踏勘、測量等前置作業，於民國 52 年 3 月開工，至 55 年 5 月 28 日竣工，歷經三年多的時間，總工程費逾四億元，理蕃道路走入歷史、北部橫貫公路成為嶄新的一頁。初期為碎石子路面，後於民國 60 年 8 月 15 日再全線完成鋪設柏油路面。北橫公路的闢建完成，縮短了交通路程、從西岸可以直接翻山越嶺直達東岸彼端。

回顧造橋築路至今，物換星移，一座座處之淡然的橋梁，如同隱士般座落山谷間，堪稱是北橫公路上最具典藏價值的亮點。其中英士橋、執信橋與自忠橋，是三座以民國初年革命先烈與抗戰勇士為名的橋梁；另一座以當時興築公路時不幸殉職的工程師羅裕之名命名的橋梁——羅裕橋，更展現了公路人胼手胝足開山闢路的艱辛過程。因此，在欣賞令人醉心的沿途美景之餘，遙想公路開發史不僅改變要道脈絡，造就臺灣今日經濟奇蹟，背後所代表的，是前人默默的付出和永不放棄的精神，提醒著用路人不能忘記根本！

駐足台 7 甲 北臺灣時光走廊憶今昔

台 7 線進入宜蘭後，從宜蘭縣大同鄉的百韜橋開始，延伸出台 7 甲線，至終點梨山風景區接上台 8 線，全長約 74 公里，屬於中部橫貫公路的宜蘭支線。此線道多數路線為日據時期的「埤亞南越嶺警備道」路基，相傳是日人為掌控宜蘭地方的原住民部落、開發山地資源而開鑿，後來只剩下四季部落還保留原有警備道遺址約一公里長，民國 102 年時即在部落的爭取下，重建吊橋，改名「甕溪游步道」，以期藉此帶動地方部落觀光。同橫貫公路開鑿當時，亦具有多重目的，除了貫穿中央山脈連結東西向便捷交通外，亦促進山區經濟資源開發更是意義深遠。

回顧前臺灣省公路局在林則彬局長的帶領下，這條花了將近四年時間完成的台 7 甲線，雖然以當時的技術僅是開山闢路，但是在炸藥開山的驚險過程中，還有颱風等天災的衝擊下，造成許多築路英雄殞逝。也由於台 7 甲線行經許多溪流，因此沿線建造多座橋梁，這些橋梁多以傳統山水與當地地名來命名，如依當地名山五嶽、溪流河川的名字命名；此外，亦選擇民初抗戰殉職名將或先朝歷史人物命名，以感念前人精神。

盤點台 7 甲線上以人名命名的橋梁，大致可分成幾種類型：其一為民初抗戰有功的殉職將士，包含紀念抗日剿匪將領黃百韜的百韜橋、孫德荃的德荃橋、邱清泉的清泉橋，紀念東北抗日空軍健兒高志航的志航橋，重要政治人物梁敦厚有敦厚橋，紀念八二三砲戰殉職的趙家驤、吉星文、章傑三位將軍的家驤橋、星文橋和章傑橋；其二是歷代偉人，如紀念漢朝謀士張良的張良橋，明朝平定沿海倭寇的戚繼光的繼光橋，明末忠臣史可法的可法橋；其三為當年參與公路規劃或築路之人，如擘劃全省橫貫公路的



◀ 入宜蘭縣大同鄉歡迎碑石。



▲ 沿蘭陽溪水系穿越溪谷一路攀升的台7甲線，放眼望下，路旁盡是綿延無止盡的山巒綠意。

前交通處處長侯家源有家源橋，地方參與築路造橋的原住民女子有碧水橋及有潤橋，總計有 14 座之多。

台 7 甲線在當年竣工通車之際，由當時臺灣省公路局東西橫貫公路工程總處四季工程處立碑記，目前立於思源埡口宜蘭縣界處一紅色紀念碑亭內，正面題為「臺灣省東西橫貫公路宜蘭工區刻石」；背面書寫「飲水思源」，由時任臺灣省主席的周至柔在民國 50 年所題。此地正是大甲溪與蘭陽溪分水嶺及源頭地，同時也是棲蘭森林生態野生動物的棲息地範圍，碑亭旁設有「棲蘭野生動物重要棲息環境」告示看板。



▲ 東西橫貫公路竣工紀念刻石，後方為野生動物棲息保護區。



臺灣省東西橫貫公路宜蘭支線碑記

東西橫貫公路，梨山至宜蘭支線，興工於民國四十四年十一月，至四十八年三月告成。起自中部，達於蘭陽，南北一百一十一公里之間，新機涵育，庶物咸亨，殫多士之賢勞，承廟謨之喜起，開闢邁五丁之迹，人定勝天，權輿樹同軌之聲，功能縮地，夷蠶叢以為砥，鑿鳥道而通津，蔚此奧區，媿為天府，杞梓挺千霄之狀，梗柟森隆棟之姿，斧斤之縱以時，材木不可勝用，金無留鑛，電有來源，以畋以漁，通海山而興利藪，維糜維芑，雜榛莽而植良田，德政速於傳郵，頌聲訐其載路，雕題俯仰，舞素羽之傚傚，黃髮趨蹌，歌卿雲而皞皞，北猷有載，天載無聲，豈惟一代之鉅工，抑亦千秋之大業也。爰作頌曰：

濁水溪濱，太平山麓，周道有蕩，地為是劇，秩秩輻輪，殷殷雷轂，行遠自邇，如注而復，險阻既啟，寶藏乃興，千章蔽日，萬彙作朋，電流奔激，金氣軒騰，富源無盡，利藪足稱，會我生民，大哉元首，乾德高明，坤符悠久，仁溥三台，光輝九有，億世垂銘，聖功不朽。

中華民國四十九年五月穀旦

臺灣省公路局局長林則彬 立碑
瑯 瑯 劉孝推 撰文
琴 川 宋一韓 敬書

(資料來源／臺灣省公路局(1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。)

參 考 文 獻

- 臺灣省公路局(1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。臺北市：臺灣省公路局。
- 林日揚(2007)。台灣之路系列，北台灣的時光走廊—北橫公路台七線。經典雜誌，105期。臺北市：慈濟傳播文化。
- Udn新聞台(2013.8.12)。埤亞南警備道 四季部落新祕境。聯合新聞網，<http://tv.udn.com/news/17030.shtml>。
- 田俊浩(2014.4.26)。長春橋歷經兩代 第一代原定用於越南。更生日報，http://www.ksnews.com.tw/newsdetail.php?n_id=0000579587&level2_id=102。

英士橋

記辛亥革命功臣陳英士

獻身革命終結帝制

台7線行經雪山山脈東南山麓，近宜蘭縣大同鄉88K處，可見到分為上下游側的英士橋，筆直跨越橋下川流梵梵溪。順著橋旁小路繼續走，穿越拱門，會通往一座風景秀麗的泰雅部落，名為英士村。英士村和英士橋，都是為了紀念民國初期的革命先烈——陳英士。

下游側舊橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7線	87K+780M	宜蘭縣大同鄉	梵梵溪	123M	6M	83年8月始建

上游側新橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7線	87K+780M	宜蘭縣大同鄉	梵梵溪	123M	6M	86年4月始建

得年 38 歲，名其美，字英士，
以字行，浙江湖州人

學歷／

- 東京警監學校
- 東斌軍事學堂

經歷／

- 中國同盟會會員
- 同盟會中部總會庶務部長
- 滬軍都督
- 上海討袁軍總司令
- 中華革命黨上海總部長官
- 中華革命軍東南軍司令長官



陳英士

1878-1916

(圖／維基百科)





▲ 台 7 線通往英士村的路上。

水環抱的英士村，位於蘭陽溪及其支流梵梵溪匯流處，居民多為泰雅族人，早期居住於梵梵山西南，建有巴墾、塔拉罕、塔波三個小社，直到臺灣光復初期，颱風帶來豪大雨，部落居民居住地上方的山壁出現裂縫，安全堪慮，社區居民經過協調，決定遷移至現址。英士村的原名為 BonBon 社，名稱來自部落後方的 BonBon 山，另一說則是因為當地鹿多，BonBon 原住民語為鹿角茸之意。部落在民國 69 年獨立設村後，為了紀念革命先烈陳英士，改稱英士村。

同樣是為了紀念陳英士而命名的英士橋，位於台 7 線近 88K 處，分為上下游兩側，南北向分開通行，下游側舊橋於民國 83 年 8 月完工，上游側新橋於民國 86 年 4 月完工。之所以分為兩座橋，主要是因為早期車流量少，可採單線雙向通車，但隨著觀光人口增加，車輛輪流通行非常不便，因此省公路局決定，在原有的舊橋旁再搭建一座橋，以疏通車流。

兩座橋梁各長 123 公尺，寬 6 公尺，皆為預力混凝土梁橋，各有 2 橋台 5 橋墩，皆採直接基礎，橋墩每跨距離為 20.5 公尺，跨越梵梵溪，兩座橋梁皆稱為英士橋，自此，同民國初年的革命烈士陳英士，留名千古。

大膽果斷挺革命 孫中山左右手

陳其美，字英士，浙江湖州人。年輕時曾留學日本，期間結識許多革命志士，深受影響，積極投入革命行動，是國父孫中山倚重的左右手，也是引薦蔣介石與孫中山結識之人，陳英士多次發起起義行動，在辛亥革命中

扮演重要角色，卻因為得罪了袁世凱，在民國 5 年遭暗殺身亡，孫中山哀痛欲絕，稱陳英士為「革命首功之臣」，緬懷他的貢獻與付出。

陳英士上有哥哥陳其業，是國民黨元老陳果夫、陳立夫的父親，下有一弟弟陳其采。身為次子的陳英士，性格勇敢豪爽，做事果決，從小便展露領袖氣質。相傳年幼時，陳英士與同伴玩耍，其中一個小孩玩火，不小心燒著自己，周圍的小孩都嚇得不知所措，陳英士二話不說，抱住著火的小孩就往地上滾，很快把火熄滅，充分展現他超齡勇敢的一面。

年紀稍長之後，陳英士到當舖當學徒，學習會計管理，原以為就此走上從商之路。但就在 1902 年，陳英士的弟弟從日本留學歸國，他聽聞弟弟描述日本明治維新後的繁榮情況，深受啟發，再加上之後他到上海當會計，結識了蔡元培、于右任等革命志士，接觸到許多革命相關的文章刊物，對他的思想造成衝擊，奠定日後投身革命的基礎。

1906 年，陳英士赴日留學，就讀東京警監學校，學習警政法律。在日本，他認識了秋瑾、徐錫銘等革命烈士，互相交流，革命的思想與立場日益鮮明，也是在日本認識了孫中山與蔣介石，並在同年加入中國同盟會，正式踏出革命之路的第一步。



▲ ▼ 自英士橋上遠眺英士部落。



兩年後，陳英士受同盟會指派回到上海推廣革命，當時的上海為列強租界地，享有治外法權，因此成為革命活動的根據地。陳英士在此廣交革命志士，組織能力強的他被人稱為「四捷」，稱讚其口齒、主意、行動、手段都反應靈敏，動作快速，同年陳英士加入上海青幫，在十里洋場進一步拓展革命勢力。

1911年10月10日夜，武昌起義爆發，革命軍收復漢陽及漢口，湖南、江西、陝西、雲南等地的革命志士紛紛響應起義，清朝政府為鎮壓局勢，緊急起用軍閥袁世凱，袁世凱率領的海陸重兵大舉進攻革命軍，漢口市再度失陷，革命軍退守武昌，情況危急，革命軍領導黃興緊急向各省同志求援。

陳英士收到消息後，判斷武漢情勢危急，非得出手相救，另一方面，他考量上海設有清政府所屬軍事重地——江南製造局，局內儲放有大批軍火物資，若能搶奪到手，對革命將起莫大幫助，於是在11月3日調集上海革命軍，親自指揮進攻江南製造局，但倉促起義的上海革命軍準備不周，導致結果傷亡慘重，陳英士更在此戰役中遭到俘虜，革命軍為營救他，集合幫會、商團的力量再度進攻，終於在隔日攻下江南製造局，順利光復上海。



▲ 台7線上有 multiple 橋梁，在早年因車流量較少，僅以單線雙向通車，後因應交通量增加，因此保留舊橋並增建新橋分向通行。



◀ ▲ 英士橋接近台7線和台7甲線交會處，沿途自然景觀豐富。

陳英士自題聯

扶顛持危，事業爭先日月；
成仁取義，俯仰無愧天人。

陳英士題於江蘇省淮安縣
周阮二公祠

不忍風淩淮亡，
以一身殉國；
誓平反鐵鍊獄，
為二公雪冤。

陳英士賀贈聯

贈滬軍第5團團長蔣介石
安危他日終須仗；
甘苦來時要共嚐。

整合革命力量 反袁世凱遭暗殺

上海光復後，陳英士被推為滬軍都督，蔣介石被任命為滬軍第五團團長，並在陳英士的策劃下，蔣介石率軍攻進杭州，拿下浙江，最終一舉奪下南京。在此同時，陳英士寫信給孫中山，請他回國主持大局，孫隨即回到上海，在12月29日就任中華民國臨時大總統。

1912年（民國元年）1月1日，中華民國臨時政府在南京成立，拉開政治新序幕，中國數千年以來的封建帝制被推翻，往民主自治的道路上邁進，陳英士，這個在革命中舉足輕重的名字，也就此在歷史中被記上一筆。

可惜民主之路，總是走得困難重重，大勢已去的清政府，派出袁世凱與臨時政府和談，沒想到野心勃勃的袁世凱擁兵自重，打算復辟，自立稱帝。民國2年，陳英士出任上海討袁軍總司令，發起「二次革命」，但是他所率領的軍隊多遭袁軍擊敗，潰不成軍，眼見袁勢力壯大，革命黨人意志消沉，陳英士與孫中山痛心不已。

民國3年7月8日，孫中山在陳英士等人的支持下，組成中華革命黨，旨在討伐袁世凱，為打擊袁軍士氣，陳英士派人暗殺上海鎮守使，也是袁世凱的部屬鄭汝成，並多次發起反袁戰役，雖然多以失敗告終，陳英士卻愈挫愈勇，不曾放棄。陳英士的所作所為大大震撼了袁世凱，決定以重金收買他，卻遭陳英士斷然拒絕，袁世凱最終決定，以暗殺方式除掉這顆眼中釘。

民國5年5月18日，袁世凱派人假借資助革命經費，將陳英士騙到上海薩坡賽路14號，苦於缺乏革命資金的陳英士，不假思索前往赴會，卻不知這是一趟赴黃泉之路的陷阱，幾聲槍響之後，年僅38歲的性命就此結束。

一代革命梟雄陳英士殞落，孫中山得知噩耗痛哭失聲，手書「失我長城」，親自悼念，與陳英士情同兄弟的蔣介石也哀傷不已。儘管在歷史上，對陳英士剽悍的行事作風，特別是他剷除異己的手段有所爭議，但若沒有陳英士擇善固執，勇往直前的支持革命，哪來大破大立，又怎能開創民主新局？革命先烈的精神與勇氣，依舊值得坐收民主自由果實的後人，仔細品味思量。

參考文獻

- 胡國樞（2000）。辛亥革命上海都督究竟誰屬？簡論陳英士的歷史地位與作用。浙江學刊2000年，3期。浙江省杭州：浙江學刊雜誌社。
- 何彤（2008）。辛亥時期革命力量的核心領導人物—陳其美。黃花崗雜誌，25期。紐約：黃花崗雜誌社。
- 肖國強（2011）。辛亥革命首功之臣陳英士。浙江省：浙江日報。
- 中文百科在線（2011.5.17）。陳其美。http://www.zwbk.org/indextrade.aspx
- 維基百科（2013.8.10）。英士村。http://zh.wikipedia.org/wiki/英士村。
- 維基百科（2014.2.25）。陳其美。http://zh.wikipedia.org/wiki/陳其美。
- 台灣原住民族資訊資源網。英士部落。http://www.tipp.org.tw/tribe_detail3.asp?City_No=20&TA_No=&T_ID=439

執信橋

革命理論家朱執信

筆桿挺革命 戰沙場文武雙全

每年冬天，在宜蘭縣大同鄉境內的台7線約近93K處，隨處可見遊客把車停在路旁空曠處，下車拍照，捕捉櫻花與山林美景，細膩動人的櫻花與偉岸的高山溪壑，散發截然不同的美感，成為獨樹一幟的特色景緻，令人嘆為觀止，紀念革命家朱執信的執信橋，就座落於如此美景之間。

下游側舊橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7線	92K+530M	宜蘭縣大同鄉	圓山溪	143.4M	6M	78年8月始建

上游側新橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7線	92K+530M	宜蘭縣大同鄉	圓山溪	143.4M	6M	86年4月始建

得年 35 歲，名大符，字執信，
祖籍浙江蕭山，廣東番禺人

學歷／

- 廣州教忠學堂，在校組織群智社
- 東京法政大學經濟速成科

經歷／

- 中國近代革命家、理論家
- 加入中國同盟會（在日本期間），任評議部評議員兼書記
- 著《德意志社會革命家小傳》
- 任教廣東高等學堂、政治學堂兩廣方言學堂

- 1908年策畫廣州新軍起義；1910年參加廣州新軍起義；1911年參加廣州黃花崗起義

- 廣東軍政府總參議
- 廣陽軍務處督辦和廣東核計院院長
- 1915年至日本加入孫中山中華革命黨、任中華革命軍廣東司令長官
- 助孫中山撰寫《建國方略》
- 創辦《民國日報》副刊、《星期評論》及《建設》雜誌
- 後人將其著作編成《朱執信文集》



朱執信

1885-1920

(圖／維基百科)





▲ 台 7 線及其支線沿途櫻花盛開景緻。
(圖／公路總局四工處)

說起每年二、三月間最美麗的臺灣公路，台 7 線可是當之無愧。包括台 7 線與其支線台 7 甲、台 7 丙線，沿途都可見櫻花盛開，公路旁，有時是成片櫻花林，漫天桃紅、粉紅的花朵，在樹端爭妍怒放，有如一場鋪天蓋地，夢幻的粉紅色迷霧。有時是幾株櫻花樹，輕柔的花瓣在微風吹拂下，緩緩飄落，將大地妝點得綺麗浪漫，收服每位遊人的心。

除了有櫻花吸引觀光客，台 7 線進入宜蘭縣大同鄉後，沿途多是充滿特色的泰雅族部落，原住民早年多居住在蘭陽溪兩岸山坡及平地間，共有 10 個村落，人口不到 6,000 人，地廣人稀。10 個村落中，以英士村、松羅村及崙埤村較有特色，居民多以務農為生，種植高山蔬菜運至平地販賣，生活較為辛苦。

為了促進經濟，英士村與松羅村近年致力發展觀光，英士村擁有著名的梵梵野溪溫泉及排骨溪，也開闢桃子觀光果園，吸引遊客前來泡湯採果。鄰近的松羅村擁有松羅湖、松羅溪等美景，闢有松羅國家步道，並推動玉蘭休閒農業區，打造「玉蘭茶」品牌，成為小有名氣的旅遊景點。而身為大同鄉文化、行政中心的崙埤村，設有泰雅工藝坊，展示泰雅族手工藝品，藉由展示與說明，讓遊客能更了解泰雅原民文化。

隨著大同鄉推動觀光收到成效，遊客與車流量也與日俱增，台 7 線上數座橋梁，原本是以單線雙向通車，因為負荷不了車流，陸續進行增建工程，執信橋正是其中之一。

執信橋位於台7線近93K處，為預力混凝土梁橋，總長約143公尺，寬度6公尺，橋底距離河床約8.7公尺高，跨越圓山溪，共有2橋台5橋墩，皆採用直接基礎，下游側舊橋於78年8月完成，上游側新橋則於86年4月增建完成。離橋頭不遠處有片櫻花林，冬季時粉紅櫻花盛開，替灰樸樸的混凝土橋點綴上粉嫩色彩，形象剛硬的執信橋，彷彿被調和出一絲柔情，相映成趣，就有如朱執信其人，允文允武，武將與文人身分並存卻不衝突，表現得恰到好處。

文采過人 熱衷民主革命理論傳播

朱執信，為中國近代著名的革命家、理論家，是孫中山倚賴的筆桿子。文武雙全的朱執信不僅創辦革命刊物、撰寫文章，更多次在革命起義中，親自領軍作戰，民國9年在調停軍閥糾紛中遭亂槍射死，年僅35歲。

朱執信的父親為知名學者朱啓連，精通詩詞古琴，曾任兩廣總督張之洞的幕僚，在父親薰陶下，天資聰穎的朱執信，從小就蘊露過人才華，進私塾念書時，成績傲人，多次拿到作文比賽冠軍。此時，正值清朝政府遭列強入侵，與八國聯軍簽訂不平等辛丑合約，中國割地賠款，蒙受巨大損失，此事刺激了少年朱執信，開始關心國家政事。

1902年，朱執信進入廣州教忠學堂，大量閱讀梁啟超的《新民叢報》、赫胥黎的《天演論》、亞當斯密的《國富論》等書籍，深受西方民族主義與民主主義思想影響。1904年，前往日本留學，進入東京法政大學攻讀



▲▼大同鄉境內泰雅族部落文化為其特色，圖為境內泰雅生活館。



經濟，同時學習數學、醫學，努力吸收知識，替未來革命的理論奠定良好基礎。在此同時，他在東京結識孫中山等革命青年，認同反清革命思想，並於 1905 年加入中國同盟會，擔任革命刊物《民報》主筆，宣揚三民主義與革命理念，在同盟會中身負宣傳重任。

朱執信才智過人且深謀遠慮，他在日本留學時雖支持革命，卻不肯剪去一頭清朝長辮髮型，革命黨同志嘲笑他，要他剪去象徵專制腐敗的「豬尾巴」，他卻不從，等到學成歸國時，許多革命黨人因為剪了頭髮，遭清政府拒絕入境，只有朱執信未受刁難，同志這才了解他的苦心，更衷心佩服他的縝密思慮。

立定志向 獻身革命終不悔

1907 年，返國後的朱執信進入廣東高等學堂任教，私下頻頻宣傳改革，發展革命組織，同年他撰寫《德意志社會革命家小傳》，介紹馬克思、恩格斯等人，也翻譯《共產黨宣言》、《資本論》的片段，成為最早將共產主義介紹給中國讀者的文人。

1908 年，清光緒皇帝與慈禧太后先後辭世，滿清政局動盪不安，朱執信決心發起廣州起義，可惜革命消息走漏，功敗垂成。1911 年，他參與壯烈的黃花崗之役，朱執信既擔任統帥黃興的幕僚，也是負責進攻的領導成員之一，即使戰鬥中負傷，依舊勇往直前，然因革命軍寡不敵眾，黃花崗起義失敗，朱執信被迫潛逃香港，卻不氣餒，仍多次返國參加起義活動。



▲ 松羅湖位於雪山山脈北邊，登山口位於大同鄉近玉蘭茶園處，在台 7 線羅裕橋前往執信橋之間，須辦理甲種入山證才能進入。



◀ ▲ 新舊二座執信橋分向紓解車潮。

▶ 朱執信死後，孫中山為紀念他對民主革命的貢獻，以其之名在廣州開辦執信學校。為今日廣州市執信中學。（圖／維基百科）



1911年武昌起義後，朱執信發動民軍進攻廣東省城，時任提督的李准投降，順利光復廣東。朱執信先後擔任廣東總參議、省核計院院長、執法處處長等職，當時政府機關貪腐成性、帳目混亂，朱執信上任省核計院院長後，大刀闊斧改善風氣，他招募一批懂數學財務的年輕人擔任審計人員，考核各機關單位的帳目，有問題一律徹查，就算是自己的上司，或重要官員，只要有帳目問題，也得接受調查。經過一整年的整肅，廣東省貪汙風氣停歇，朱執信清廉執政的形象也深得人心。

民國創建後第2年，朱執信參加二次革命討伐袁世凱，失敗後逃往日本，加入孫中山組成的中華革命黨，至民國6年護法運動爆發，他隨孫中山與北洋政府南下護法，隔年活動失敗，孫中山不得已辭去大元帥職務，即使經過無數挫折，朱執信始終不曾放棄革命理想。五四運動期間，朱執信協助孫中山撰寫《建國方略》，並於雜誌發表政論，批評袁世凱獨裁賣國，宣傳革命不遺餘力。

參考文獻

- 呂芳上 (1978)。朱執信與中國革命。臺北市：中國學術著作獎助委員會。
- 陳世慧等 (2008)。台灣脈動省道的逐夢與築路。臺北縣：臺北市經典雜誌。
- 高星編輯 (2011)。朱執信犧牲讓孫中山如失左右手。廣東省：南方日報。
- 維基百科 (2014.2.25)。朱執信。<http://zh.wikipedia.org/wiki/朱執信>。
- 百度百科 (2014)。朱執信。<http://baike.baidu.com/朱執信>。

民國9年夏天，孫中山決心驅逐桂系軍閥，統一南方，將朱執信派至漳州與廣州，連絡舊革命軍參與討伐行動，朱執信率領的粵軍，與桂系軍閥莫榮新的軍隊在東江一帶正面交鋒，戰情陷入膠著，此時，朱執信舊部屬、虎門要塞的肇軍軍隊表示願意脫離桂軍，要求朱執信前往虎門主持大局，朱執信為打破僵局，勇敢赴約，終於換得虎門要塞司令丘渭南宣布獨立，局面暫時穩定。好景不常，9月21日，朱執信在虎門調停桂軍與東莞民軍衝突時，遭到亂槍擊中當場身亡，年僅35歲。


失去一名革命大將，讓孫中山遭受重大打擊，在寫給蔣介石的信中提到「執信突然殞逝，使我如失左右手」，由此可證朱執信在革命中的重要性。智勇雙全的朱執信，為追求民主自由，將一生奉獻給革命，出師未捷身先死的遺憾，隨著歷史留下永恆紀錄，化做後人無盡的敬佩與感謝。

羅裕橋

紀念開路工程司羅裕

大同鄉境的工程建築文才

進入大同鄉區域，沿途有許多狩獵圖騰浮雕，展現泰雅族的部落文化。矗立在路旁的景物，除了泰雅勇士雕像外，高聳的羅裕碑也特別引人注目，這座石碑是為紀念開路的羅裕工程司而建，一旁的羅裕橋也因他為名。悠長的台7線銜接通往臺中的台7甲線至台8線，道路橋梁的背後不僅有著工程師的汗水和辛勞，更見證無私大我的奉獻精神。



公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台7線	99K+977M	宜蘭縣大同鄉	九寮溪	60M	7.5M	78年5月改建



羅裕

1925-1957

(圖／翻攝自臺灣省公路局《故工程師羅裕紀念冊》)

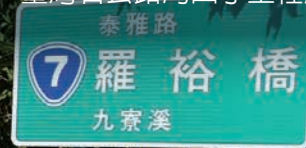
得年 33 歲，湖南長沙人

學歷／

- 上海交通大學土木工程系

經歷／

- 上海公用局
- 臺灣鐵路局工程總隊
- 臺灣省公路局四季工程處幫工程司



羅裕橋



▲ 筆直的羅裕橋，橋的盡頭是大同加油站。

連接宜蘭縣三星鄉天送埤與大同鄉崙埤間的泰雅大橋，橋身設計獨樹一格，全長超過千餘公尺，橋頭連接至台7線這端，尚有另一座較顯低調，橫跨了清澈九寮溪的羅裕橋。橫越溪水之上，總長60公尺的羅裕橋，筆直的橋面搭配紅色欄杆，彷彿呼應泰雅族可避邪的紅色服飾，這座橋除了是轉接泰雅大橋往三星鄉台7丙線的橋梁外，在台7線上更有其重要的意義：為紀念當年因公殉職的羅裕工程司。位在大同鄉松羅村民宅旁，省道轉彎處還立了「故工程司羅裕同志紀念碑」，感念為建設臺灣公路而付出生命的先賢。

北部橫貫公路以日據時期的三星警備道為基礎，從桃園大溪修築至宜蘭大同，臺灣省公路局大舉鋪路造橋，公路人和榮民辛苦開鑿出人定勝天的神話。台7線的險峻地勢雖不若中部橫貫公路，但仍有許多危險的路段，羅裕便是於崙埤仔路段施工時，夜晚因公欲渡羅東濁水溪，由於臨時搭建的竹製便橋因風大搖晃不穩，導致失足墜落、觸石殞命。事故於46年6月21日發生，羅裕正值33歲有為之年，且為備受矚目的工程新秀，竟因夜晚巡視施工現場而殉職，不免令人感嘆唏噓，許多同仁更是不捨國家社會失去如此菁英夥伴。

工程、書畫樣樣全才

民國14年9月11日出生於北平的羅裕，父親是著名經濟學家羅敦偉，其母何覺余亦為北平師範大學高材生。自幼雙親諄諄教誨、用心栽培，加上羅裕天資聰敏，在校求學期間經常名列前茅。羅父回憶，羅裕自



▲ 故工程司羅裕紀念碑。

▶ 羅裕閒暇之時，對藝文創作有濃厚興趣，圖為其繪畫及攝影作品。(圖／翻攝自臺灣省公路局《故工程師羅裕紀念冊》)



幼調皮，連功課都迷糊不清，直至小學三年級突然開竅，性情、功課都令人稱讚。且由於嫻習繪畫，練就熟稔的手感和技巧，初中時，曾以具備鋼筆、墨水瓶、毛筆、墨盒、印章、印泥盒的「輕便六用筆」發明，獲得經濟部專利證書，有「小發明家」之譽。

好學的精神，在唸完青木關高中後，入北碚藝術師範學校就讀，頗受留法藝術家黃顯之賞識，就讀一學期的期間成績斐然。羅裕平日喜愛閱讀，在讀完先總統蔣介石所著的《中國之命運》後，毅然決然決定投身工程界，後來順利考取上海交通大學土木工程系，目標成為一工程司，在37年畢業後，任職上海公用局，並參與滬西自來水修建工程。

隔年，羅裕隨家來臺，進入臺灣鐵路局工程總隊工作，參加各種新興工程，內灣支線、高雄和苗栗各處橋梁工程都有他的身影，包括今日臺北市中山北路天橋（復興橋）等，表現績效良好，身受同仁和主管的信任。且他認真扛下設計、監工、驗收等工作，經常留宿工程宿舍，甚至後來轉任開發中央山脈的橫貫公路工程，羅裕也事必躬親，經常攀爬峭壁測量。雖工作艱辛，閒暇之時，羅裕常執畫筆繪畫雕刻、培養音樂及攝影等興趣，他也常翻譯文章，作品不時登上各報章雜誌，可說是允文允武的工程建築文才。



▲ 流經羅裕橋下的蘭陽溪水系，自然生態豐富。



自然步道：九寮溪生態園區

九寮溪屬蘭陽溪上游支流，源自雪山山脈西側，又名「破鑄溪」。日據時期，因山區種植樟樹、提煉樟腦而盛極一時。為永續生態發展，經過數年封溪管制，生態漸漸恢復豐茂模樣，近年規劃開放為「生態教育園區」和「自然步道」二部分。九寮溪流經之處有多處斷層，形成壯觀飛瀑，尤以步道終點處的戈霸瀑布最為動人，沿途有茂盛的蕨類植物和闊葉樹林，走來涼爽舒適；清澈水質可見許多溪魚悠游其中，各式蟲鳴鳥叫展現生物多樣性。



◀ 時任監察院長的于右任親臨羅裕公祭現場弔祭。(圖／翻攝自臺灣省公路局《故工程師羅裕紀念冊》)

月圓則缺 各界哀弔痛失英才

民國 45 年，羅裕自鐵路局借調至省公路局四季工程處參與北橫興建前期工程規劃，戴月披星、不畏風雨辛勞，其身影常入深林峭壁，勘查地形以利施工。有鑑於榮民流血流汗、犧牲生命完成的東西橫貫公路，羅裕效法其精神，並在父親羅敦偉以詩勉勵之下，於艱難環境中踏實克服危難。

然而，不可捉摸的命運安排，卻因一次的意外，讓臺灣公路工程界痛失英才。在憾事發生後，時任省公路局局長的潭嶽泉，特令組織治喪委員會，於 46 年 6 月 24 日舉辦公祭。當時省長、各界首長、立監兩院委員、省府各廳處局長皆親蒞現場致意；副總統陳誠輓以「志業長昭」，蔣經國先生除輓章外，更親臨羅家慰唁。除各界哀弔羅裕因公殉職外，當時的監察院長于右任也親題輓詞，並為悼惜好友痛失愛子、羅裕英年早逝之可惜，特親撰碑文以茲紀念。



父親羅敦偉 勉勵羅裕作詩

山胞歌吹樂融融，
共慶中央策貫通。
峭壁千尋探虎穴，
密林萬丈蔽蒼穹。
披星朝露沾衣濕，
向晚霞暉照眼紅，
多汝辛勤為國用，
山林起處奪天工。

◀ 故工程司羅裕紀念碑設地在松羅村民宅旁，鄰近松羅部落運動場。圖為紀念碑旁的松羅部落精神標誌，刻畫泰雅族勇士與婦女圖騰。



▲ 羅裕橋橋體結構養護良好。

長存山中的英勇事蹟，78年5月於台7線近100K處橋梁竣工後，特以紀念羅裕工程師而命名，一方面是此橋靠近羅裕紀念碑、原崙埤仔工地，一方面也希望將其精神流傳千古。7.5公尺橋寬為雙向各單車道，四周青山環繞，橋下的九寮溪潺潺流過，匯入泰雅大橋下方的蘭陽溪。少了都市的喧囂，遊人經過羅裕橋造訪宜蘭深山或原始的九寮溪自然生態區，別忘了細讀于右任親撰的詠詞，默弔羅裕的生平事蹟，感謝築路者的辛勞，他們流血流汗貫通東西大道，在遊覽幽靜山谷美景之餘，更應該衷心感謝這群英雄！

參 考 文 獻

- 臺灣省公路局 (1957.11)。故工程師羅裕紀念冊。臺北市：臺灣省公路局。
- 臺灣省公路局 (1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。臺北市：臺灣省公路局。
- 宜蘭小百科 (2011.4.22)。羅裕工程師紀念碑。http://blog.ilc.edu.tw/blog/blog/9536/post/30334/164965。
- 宜蘭縣大同鄉公所全球資訊網，http://www.datong.e-land.gov.tw。
- 美美旅遊。松羅部落運動場。http://emmm.tw/L3_content.php?L3_id=31273。
- 大同鄉公所。九寮溪自然生態教育園區。宜蘭旅遊景點，http://www.lanyangnet.com.tw/ilpoint/dt07/。

自忠橋

一代名將張自忠

忍辱負重慷慨捐軀 英烈千秋張自忠

串連桃園至宜蘭的台7線，穿越群山峻嶺，壯闊溪谷，自然景觀優美，是橫越北臺灣東西部的交通要道。依傍溪流而建的台7線，沿途有許多大小橋梁，當車行進入宜蘭縣員山鄉至106K處，一段跨越野溪、僅有近4.5公尺長的短橋，名為自忠橋，是為紀念一代抗日名將張自忠。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建 (竣工)
台7線	106K+183M	宜蘭縣員山鄉	野溪	4.45M	9M	72年6月改建

得年 49 歲，字蓋臣，後改蓋忱，山東臨清人

學歷

- 天津市北洋法政學堂
- 濟南法政專門學校

經歷

- 曾參與北伐戰爭，中原大戰
- 中華民國陸軍上將，第29軍第38師師長，曾參與對日抗戰_喜峰口戰鬥

- 冀察政務委員會察哈爾省省主席與天津市市長

- (代理) 冀察政務委員會委員長與北平市市長

- 第59軍軍長

- 第卅三集團軍總司令兼第五戰區右翼兵團司令，曾參與臨沂戰役，徐州會戰，武漢會戰，隨棗會戰和棗宜會戰

- 獲頒青天白日勳章



張自忠

1891-1940

(圖/維基百科)





▲ 台 7 線一側是寬廣的蘭陽溪谷。

起自熱鬧的桃園縣大溪鄉，沿著大漢溪而建的台 7 線，貫穿雪山山脈群山峻嶺，一邊緊鄰爬滿翠綠草木的山壁，另一邊，則是壯闊河谷與連綿不絕的滔滔流水，公路蜿蜒，時而是寬廣雙線道，時而狹窄蜿蜒，跨過山脈分水嶺後，又與蘭陽溪並行，沿途依山傍水，風景絕佳，一路直達噶瑪蘭平原的宜蘭縣壯圍鄉。

這是全長約 130 公里的台 7 線，除了主線，還有甲、乙、丙三條支線，分別連接棲蘭到梨山、三民到大埔、牛鬥到利澤，這幾條道路連貫桃園與宜蘭兩縣內重要的山區鄉鎮，成為橫越北臺灣重要的交通網絡。

走過抗日歷史歲月

台 7 線的修築可追溯至日據時期，殖民政府施政重點包括開發島內資源及消弭反對勢力，原住民居住的山區由於資源豐富，加上原住民強悍，反抗日人不遺餘力，首當其衝成為殖民政府急欲剷除的目標。殖民政府在日



明治 43 年（1910）設立「蕃務署」，展開為期五年的理蕃計畫，以軍警武力圍剿原住民部落，也開展了臺灣史上一連串可歌可泣的抗日故事。

為了控管原住民，日人在山區廣設駐在所，同時大量修築警備道路。這些警備道路多半沿用清領時期開闢之道或原住民使用的山間小路擴建而成。日據期間，全臺共修築 14 條警備道路，其中位於桃園角板山與宜蘭縣大同鄉之間的道路，被稱為角板山三星戰備道或角板山古道，就是今日台 7 線前身。

臺灣光復後，臺灣省公路局對全臺各地山區道路進行維修與開闢，舊有角板山古道由於路況差，崎嶇難走，加上有部分路段坍方嚴重，無法通行，省公路局經探勘後，決定修築北部橫貫公路，民國 52 年 3 月正式開工，歷時 3 年，於 55 年 5 月竣工，嶄新的台 7 線公路就此誕生。

從最早期原住民生活的山間小路，歷經清朝開山撫番，日據時代的高壓統治，到光復後的重新修築，台 7 線的歷史布滿各個民族踏過的軌跡，以及權力與自由之間的相互角力。這段公路不僅代表著交通工程的與時俱進，更富含深遠的人文意義，提醒後人當初原住民先祖抗日的壯烈歷史，為他們不屈不撓的精神與不惜犧牲的勇氣深深折服。

在這條意義深遠的台 7 線上，有一座短短的橋梁，也與這段抗日歷史有著特殊的連結。它就是位於宜蘭縣員山鄉的自忠橋，橋長約近 4.5 公尺，寬度 9 公尺，雙向車道通車，是一座跨越野溪的簡支梁橋。主梁為鋼筋混凝土版梁，橋面由瀝青混凝土（AC）鋪面，因跨徑小，不需橋墩，下部結構靠重力式橋台來支撐，橋梁距下方溪谷約有 3.3 公尺，由於地形與地盤結構皆普通，施工過程十分順利，這座橋梁並為紀念一代抗日英雄張自忠，命名自忠，於民國 72 年 6 月竣工通車。

治軍嚴謹 抗日驍勇善戰

張自忠，1891 年出生於山東省臨清，是國民黨 33 集團軍總司令，在民國 29 年棗宜會戰中，親率部隊迎戰日軍，奮勇殺敵，最終壯烈殉國，得年 49 歲，是中國軍隊在抗戰中職務最高的犧牲將領，也是二次大戰同盟國五十多國中，位階最高的戰死軍隊將領。

張自忠從小進入私塾讀書，接受儒家教育，深受傳統的忠、孝、仁、義思想影響。年少時期，西方列強對華侵略日漸嚴重，社會動盪不安，當時山東一帶發起「扶清滅洋」的義和團活動，引發了日後的八國聯軍，人民



▲張自忠留影。(圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館)

陷於水深火熱，張自忠在如此混亂的情勢下成長，影響他往後的從軍之路。張自忠就讀天津法政學堂期間，曾秘密加入同盟會，民國3年投筆從戎，6年加入西北軍軍閥馮玉祥麾下，擔任營長、團長、旅長、集團軍總司令等職。

張自忠出身於傳統色彩濃厚的西北軍，以治軍嚴謹出名，凡是士兵違反軍紀，必以軍棍伺候，雖嚴格卻不失人性，他有項著名的主張「八不打」，長官生氣時不打、士兵太過勞累不打、新兵不打、初次犯過者不打、有病者不打、天氣過冷過熱時不打、飯飽及飢餓時不打、哀愁落淚時不打。從這些規定，不難看出他治軍嚴格卻不失仁厚的一面，也讓底下的官兵個個願意與他患難與共。

民國22年，張自忠時任29軍前線總指揮，第一次在喜峰口與日軍對戰，喜峰口位於燕山山脈中段，為萬里長城重要關隘，也是塞北通往京都的交通要衝，喜峰口的東北制高點孟子嶺，更是兩方爭奪的戰略要地。張自忠率軍與日軍激戰2天2夜後，雖然守住敵方猛烈的攻勢，卻遲遲無法收復孟子嶺，眼見作戰資源一天天虛耗，他與部屬商討組織「大刀隊」，半夜兵分三路夜襲日軍，殺敵上千人，日軍措手不及，敗退潰逃，張自忠自此一戰成名，聲名大噪。

▼ 僅只有約 4.5 公尺長的自忠橋，開車呼嘯而過很容易就忽略了它。



一度被誤為漢奸 壯烈犧牲民族英雄

民國 26 年，是張自忠這輩子最難熬的時光，盧溝橋事變後日軍大舉進攻，國民政府為拖延時間，29 軍司令官宋哲元命令張自忠留守北平與日軍周旋，替 29 軍爭取撤退與戰備的時間，張自忠因此遭外界誤解，被輿論視為勾結日本，逼宮奪權，一夕之間從抗日英雄淪為賣國漢奸，張自忠有口難言，只能默默承受，為國家忍辱負重，期盼之後能用實際行動化解外界誤會。

民國 27 至 29 年間，張自忠率軍發動至少大小四次戰役，殲滅日軍 4,000 餘人，戰功彪炳，只可惜日軍攻勢一波比一波猛烈，戰情更加艱困。29 年 5 月，張自忠率軍東渡襄河，與人數多出一倍的日軍正面交戰，傷亡慘重的日本軍隊，聽聞張自忠親率作戰後，立刻大量增兵，包圍張自忠的軍隊，浴血奮戰的張自忠手臂中彈，即使大勢已去，依舊不肯投降，最後身中多彈，倒臥沙場壯烈殉國。

張自忠不畏犧牲、浴血奮戰的英勇精神，連敵對的日本軍隊都深深震懾，將張的遺體用上好木棺盛殮，全隊脫帽行軍禮，表達敬佩。張自忠殉國消息傳回蔣介石耳裡，悲痛不已，下令軍隊從日本人手中搶回張自忠的屍骨。當遺骨運回重慶時，十萬民衆前來憑弔，送抗日英雄最後一程，蔣介石更是撫棺痛哭，悼念一代名將就此殞落。

參考文獻

- 王一婷（2002）。台灣的古道。臺北縣：遠足文化。
- 辛灝年（2005）。大中華民國十個抗日英雄的故事。黃花崗雜誌，14期。紐約：黃花崗雜誌社。
- 林日揚（2007）。台灣之路系列，北台灣的時光走廊—北橫公路台七線。經典雜誌，105期。臺北市：慈濟傳播文化。
- 藍培綱（2007）。抗日名將系列 軍人武德的極至表現：英烈千秋張自忠。大紀元網站。<http://tw.epochtimes.com/b5/7/11/30/n1919510.htm>。
- 中文百科在線（2011.1.14）。張自忠。<http://www.zwbk.org/indexTrade.aspx>。
- 維基百科（2014.3.5）。英烈千秋。<http://zh.wikipedia.org/wiki/英烈千秋>。
- 維基百科（2014.8.13）。張自忠。<http://zh.wikipedia.org/wiki/張自忠>。

民國 63 年，臺灣中央電影公司將張自忠的故事，改編成電影《英烈千秋》搬上大螢幕，由影帝柯俊雄飾演張自忠一角，並以此角色獲得第 21 屆亞洲影展最佳男主角獎，讓更多臺灣民衆認識這位抗日名將的歷史偉績。儘管張自忠一輩子未曾踏上臺灣這塊土地，但台 7 線上以他為名的橋梁，與臺灣抗日歷史相互呼應，張自忠英勇抗日的傳奇故事，也將永存後人心中。

除了台 7 線上的自忠橋，其實在臺灣和中國大陸不少地方，都可見以「自忠」命名的地名、路名。臺灣最為人所知的當屬阿里山上的地名「自忠」，相傳日據時代，因日人大舉開發阿里山林業資源時，將一處地名以當時第四任臺灣總督兒玉源太郎之名命名為「兒玉（Kodama）」，後至民國 40 年時，先總統蔣介石至該地視察，發現兒玉與張自忠戰亡地頗為相似，故以他為名命名「自忠」，一直沿用至今。該地位於台 18 線約 95.5K 處，海拔約 2,280 公尺，相當於嘉義縣阿里山鄉與南投縣信義鄉交界，是新中橫公路的景點之一。

百韜橋

追念百戰黃沙黃百韜

台7甲線起點的史戰風華

台7甲線上，以民初時期抗日、剿匪殉職名將而命名的橋梁，羅列下來就有七、八座之多，而為紀念黃百韜將軍命名的百韜橋，就位在台7甲線北端起點，與台7線主線相連接。出身貧寒的黃百韜將軍，是中日戰爭與國共內戰時的重要將領之一，因屢戰有功而漸受賞識，與共軍數次交手，均有不凡表現。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台7甲線	起點 0K	宜蘭縣大同鄉	林森溪	46M	7.5M	54年始建 78年7月改建

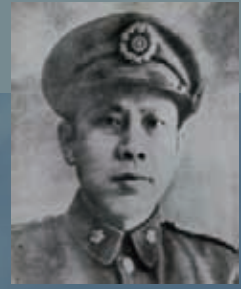
得年48歲，原名新，字煥然，號寒玉，廣東梅縣人

學歷／

- 江蘇陸軍軍官教育團第五期
- 陸軍大學特別班第三期

經歷／

- 傳令兵、團長、旅長、師長；第六戰區參謀長、冀察戰區參謀長、第三戰區參謀長；二十五軍軍長；第七兵團中將司令
- 獲頒青天白日勳章
- 追贈陸軍上將



黃百韜

1900-1948

(圖／忠烈祠)



百韜橋，位於宜蘭縣大同鄉太平村棲蘭山莊以北 3 公里處，是台 7 甲線與台 7 線交會點（約為台 7 線 86K 處），屬於廣義的棲蘭地區，海拔約 320 公尺，為台 7 甲線的初始段。因鄰近棲蘭與太平山兩大國家森林遊樂區，除了吸引國人假日攜家帶眷前來遊憩觀光，也因台 7 甲線是連結北橫與中橫兩大公路體系的重要道路，百韜橋因而成為旅行者喜歡聚集出發的起點之一，於此處可遠眺青翠重嶺與萬巒綿延的壯闊景觀。

由於百韜橋位居重要地理位置，是銜接台 7 線與支線的必經道路，自民國 48 年 3 月東西橫貫公路宜蘭支線竣工通車後，至 54 年百韜橋第一代橋梁也陸續完工通車。經過二十餘載的人車來往、風吹日曬，橋身漸顯斑駁老舊，且為因應車流量日益增加的需求，因此省公路局遂於 78 年 7 月重建百韜橋二代橋竣工，拓寬原有單車道的狹窄橋面，讓用路人往來更加便捷通暢。

林木運輸之途轉型觀光遊憩要道

早年棲蘭與太平山皆是重要的伐木林場，自日據時期開始，即大舉發展林業。太平山開發較早，日人在此開伐鐵杉、扁柏、紅檜等珍貴林木，與阿里山、八仙山齊名，屬臺灣三大林場之一，至民國 71 年禁伐。棲蘭則至國民政府光復臺灣後，由國軍退除役官兵輔導委員會（退輔會）森林開發處進行砍伐計畫，此林區因伐木事業的發展，又有棲蘭山林場（棲蘭山林區）之稱，在 48 年始設立工作站，雖是全臺最晚開始的伐木林區，但在伐木時間和數量上，卻都冠全臺，當時為配合林區林木卡車運送，還開闢了 70 多公里的林業幹道與支線，以銜接至台 7 線和台 7 甲線。

為保育棲蘭山區珍貴的檜木林，至 87 年左右，由於山林濫墾問題，臺灣開始有了造林運動和生態保育活動，全面停止伐木事業；94 年後，政



◀ 百韜橋是通往棲蘭森林遊樂區的必經之道。

► 跨越蘭陽溪水系的百韜橋，位居台7線和台7甲線分岔路口，往南至臺中與台8線銜接。



府也大規模進行國土復育行動，保有原生的美麗山林。伐木事業終止後，兩大林場轉型成為保育森林、遊憩觀光之用的森林遊樂區，棲蘭以其神木著名，園區內還有先總統蔣介石行館；太平山則以貫串園區的森林鐵路、全臺最大的高山湖泊翠峰湖而遠近馳名，至此，台7甲線成為前往遊樂區的必經之途，以名將黃百韜之名命名的百韜橋，則是位在棲蘭山登山口的起始點。

百戰黃沙的勇士崛起

黃百韜，清光緒年間出生於天津市，自幼家境清寒，身材瘦小，加上有些禿頭，有人依他外貌，戲稱他是「黃禿子」。民國5年，自河北省立工業專門學校中學部畢業，感於國家有難，便決定投效軍隊，進入陸軍第九旅學兵營，因表現優異被拔擢為排、連、營長，其指揮能力和軍事能力都為世人所稱道。爾後，黃百韜因緣際會受先總統蔣介石保送陸軍大學特別班第三期受訓，後受命統整國軍第七兵團，期間屢獲戰功，敵軍因黃將軍的百戰不敗，畏懼聽聞「黃百韜」名字，始有「百戰黃沙」稱號。

民國34年，國民軍取得對日抗戰勝利後，期待中的和平並未開始，國共內戰隨即爆發，黃百韜時任第二十五軍軍長駐防揚州，除了率眾打通運河線，更進攻沂蒙山區、膠東等地，並親剿大別山共軍根據地，無功不返。怎奈戰亂頻仍，黃百韜將軍續於淮陰地區擊戰共軍，成功阻止其南侵之勢，爾後更造就了中原大捷。此役，也是黃百韜一生之中最重要的一場戰役，即第二次國共內戰（1945-1950）期間，於民國37年6至7月豫東戰役（黃泛區會戰）的中原大捷。

以生命奮戰到最後一刻

豫東戰役，是第二次國共內戰在中原地區進行的第一次大規模兵團作戰。當時由黃百韜率領的整二十五師，奉命增援遭圍困的兗州（今山東



▲ 百韜橋下林森溪潺潺溪水，屬蘭陽溪水系。

省濟寧市的一個轄區)。由於黃百韜奇兵突至，共軍一時措手不及而受重創，因而順利將所圍國軍解放，怎料共軍旋即轉移陣地反擊猛攻，與黃百韜部隊激烈交戰。黃百韜英勇殺陣，以兵團司令官的身分，親自率領部隊在四輛坦克的掩護下，苦戰死守八個晝夜，即使負傷仍持續奮戰，此舉也創下國軍戰史上，唯一由兵團司令帶隊衝鋒陷陣的戰例。

然此役也造成兩個很大的事態變化，一是改變了中原和華東戰場的戰略態勢：因黃百韜原計劃救援兗州後改援豫東，使國軍在兗州的城鎮陷入共軍之手；另一影響是讓黃百韜部隊傷亡慘重，即便如此，黃百韜依舊與共軍拚個勝負死活，其部屬因此深受激勵鼓舞，陸續奪回數個村莊陣地，遏止敵方攻勢。同時間，由邱清泉將軍帶領的兵團亦突擊共軍側背，迫使敵方撤退，此役告捷。黃百韜隨後因此獲頒青天白日勳章，並破格擢升第七兵團中將司令。

徐蚌會戰壯烈成仁

只是，戰爭沒有永遠的贏家，同年間 11 月開始的徐蚌會戰，共軍集結 70 萬大軍，準備發起總攻擊，其中一重心就是擊潰黃百韜所率的軍團；黃百韜率領第七兵團四個軍約五萬餘人，在徐州之東碾莊西移時遇上難民，黃百韜下令保護平民百姓，卻因此延遲行軍速度，其軍團防務被迫瓦



▲ 徐蚌會戰中壯烈成仁的黃百韜，入祀忠烈祠永垂千古。(圖／忠烈祠)



▲黃百韜與蔣介石合影。(圖／國軍歷史文物館)

解；同時，黃百韜所領部隊因遭其他兵團臨陣倒戈，又遲遲等不到援軍支援，雙重打擊之下，遭敵方重兵包圍陷入苦戰，苦守大半個月幾乎全軍覆沒，黃百韜心灰意冷之餘，見大勢已不可為，遂取來一紙寫下「民國三十七年十一月二十二日第七兵團司令官黃百韜盡忠黨國」等字，請部屬轉交蔣介石委員長，後舉槍自盡，壯烈成仁。

淮海兵敗自殺後隔年1月，國民政府為念殊勳，追贈黃百韜為陸軍上將，並於南京鍾山舉行國葬，由蔣介石親自主持，另再追贈其青天白日勳章。爾後大陸淪陷、國民政府遷臺，將其骨骸遷葬臺灣的五指山公墓上將區。東西橫貫公路完工後，宜蘭支線起點的橋梁亦題名「百韜橋」，以茲紀念。

回顧歷史，台7甲線上的百韜橋，依黃百韜將軍之名命名，除感念當年英勇戰績，更是留給中華後代子孫的獨特記憶，即便時光流轉，黃百韜之名將在我們的土地上永垂不朽。作為台7甲線的開端，「百韜」一名也象徵戰役之中屢戰屢勝、永不放棄的刻苦精神。下一次的單車旅行，不妨選擇從此處起始，以堅毅之精神，延續這份用將軍生命寫下的日記。

參考文獻

- 郭嗣汾（1987）。百戰黃沙：黃百韜傳。臺北市：近代中國。
- 行政院退輔會榮民森林保育事業管理處（2003）。棲蘭山林經營計畫。臺北：退輔會。
- 林滸貞、郭育任、翁儷芯（2007）。台灣的國家步道。臺北：遠足文化。
- 黃敬先（2012）。我的父親黃百韜將軍。美國洛杉磯：世界日報。
- 中國經濟網（2006.3.29）。明珠暗投難挽狂瀾 雜牌軍中殺出的悍將黃百韜。中華網，http://big5.china.com/gate/big5/news.china.com/zh_cn/history/all/11025807/20060329/13205241.html。
- 藍培綱（2008.9.24）。百戰黃沙——黃百韜上將。大紀元文化網，<http://www.epochtimes.com/b5/8/9/24/n2274154.htm>。
- 台海網（2013.7.8）。青天白日勳章成「免死金牌」黃百韜之子曾換回一命。香港大公網，<http://news.takungpao.com.hk/taiwan/twews/2013-07/1743409.html>。
- 維基百科（2014.6.20）。黃百韜。<https://zh.wikipedia.org/wiki/黃百韜>。
- 國防部國軍歷史文物館。<http://museum.mnd.gov.tw/>。

家源橋

向前臺灣省交通處處長致敬

守護山城，一探工程英雄的昔日風華

冬末春初，櫻花盛開季節之時，台7甲線上的車潮也多了起來，大部分是為了直奔武陵農場欣賞滿山遍野的粉紅花姿，經過台7線與台7甲線交接的百韜橋後不遠處，台7甲線3.5K處的家源橋即進行管制，因為緩慢的車速而多了時間細看這座橋梁，為紀念時任臺灣省交通處處長侯家源所取名的現代工程，也代表了東西橫貫公路宜蘭支線的發展史。

上游側舊橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	3K+505M	宜蘭縣大同鄉	蘭陽溪	259M	6.2M	48年3月始建

下游側新橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	3K+495M	宜蘭縣大同鄉	蘭陽溪	279M	5M	79年11月始建



侯家源

1896-1957

(圖／公路總局)

得年62歲，字甦民，江蘇吳縣人

學歷／

- 北京清華學校
- 唐山路礦學堂（後改為唐山交通大學，今西南交通大學）
- 後留美，康乃爾大學土木工程研究所 碩士

經歷／

- 任教唐山交通大學土木工程教授
- 黔桂鐵路工程局局長兼總工程師，兼任滇緬鐵路工程督辦（民國28-34年）
- 浙贛鐵路局長（民國35年-）
- 民國39年來臺，初任省政府顧問、繼任臺灣省交通處長
- 修築鐵路內灣支線，西螺大橋；擘劃全省橫貫公路
- 曾任中國工程師學會會長、中國土木水利學會會長





- ▲ 武陵農場櫻花盛開。
- ◀ 家源橋在特殊時節會進行車潮管制措施。

若不是因為武陵櫻花季的交通管制，少有機會慢速欣賞台7甲線上的河川、橋梁，直至管制哨首站前，望見橋頭架設了鮮黃色柵欄，橋旁的牌子標示了「家源橋」。過百韜橋進入台7甲線的路徑後，也漸漸進入高海拔山區的縱谷地域，多數路段上邊坡坡面地質變異性大，風災暴雨期間，考量道路坍方問題，需封閉管制維護用路人安全。另外，就是每逢2月初武陵農場櫻花季的車潮管制措施，從家源橋前檢查證件放行通過，過橋後右轉續接台7甲線，左轉則往太平山國家森林遊樂區。橫跨蘭陽溪的家源橋，分成單向往來的兩座橋，上游側的橋墩建造於民國48年至今，後來因橋身窄、雙向會車不易，遂於79年增建下游側新橋。

宜蘭縣警察局三星分局長胡政等殉職碑記

過家源橋岔路口可見路旁立了一面碑文，紀念因公殉職的警察人員，感念他們堅守崗位的精神與偉大情操。(以下節錄紀念碑背面之碑記)

宜蘭縣警察局三星分局長胡政，為鞏固山地防務，於民國56年2月7日率同分局姜清和、王傳漢，及大同分駐所長秦亮正、巡佐白福壽、隊員徐榮華，共乘駕自蘭陽林區管理處之保林車，由司機王芳川駕駛，深入太平山區查察冬防夜勤，巡視橫貫公路宜蘭支線開放遊覽區之治安情況，慰問民防人員偵查盜林案件，翌日公畢返三星途經土場村家源橋附近，不幸車墜深壑，全體罹難，惡耗傳來，凡識與不識無不震悼，友好臨弔……，大同鄉人為勉懷德澤表闡音徽倡議建碑妥述其始末。

宜蘭縣長陳進東謹識
中華民國五十八年二月六日穀旦



昔日林場： 太平山森林遊樂區

太平山區過去稱為「眠腦」，即泰雅族語「森林茂密」的意思，昔日豐富的森林資源，與阿里山、八仙山並列為臺灣三大林場，經規劃後，成為遊客假日休閒旅遊的好去處。經家源橋後左轉，即為往太平山的山路要道，整個太平山幅員廣闊，包含太平山林道景觀、三疊瀑布、原始森林公園、翠峰湖等景點。海拔近 2,000 公尺的高度，林相十分豐富，夏日亦為避暑勝地，太平山莊兩旁階梯植有紫葉槭、紅榨槭等變色植物，楓紅時節煞是迷人。



分成兩座橋、各單向通行的家源橋，成為台 7 甲線上的特色橋梁，橋下滾滾滔滔的溪水是汨長的蘭陽溪，大同鄉家源橋至三星鄉泰雅大橋間的河段屬於蘭陽溪中游，海拔高度約 500 公尺，蘭陽溪中游隨著山勢蜿蜒流過，下游流經蘭陽平原後緩緩注入太平洋。山中的自然風景伴著堅毅的水泥橋梁工程，是為紀念侯家源畢生奉獻於土木工程建設的偉大貢獻，諸如屹立於濁水溪下游的西螺大橋是昔日臺灣西部縱貫公路的交通樞紐；配合林木及煤炭運送所興建設置的內灣支線促進產業開發，還有諸多的臺灣交通建設也都有侯家源的參與，家源橋以他的名字紀念命名，象徵在這深山河谷中留下高山公路與橋梁的一頁歷史。

一日工程師、終生奉獻工程學

侯家源，曾任省政府顧問、臺灣省交通處第三任處長、中國工程師學會會長、中國土木水利學會會長等職，來臺前更曾督辦中國大陸重要鐵路建設，屬於重量級的工程師。1896 年出生於江蘇省蘇州吳縣，自幼聰敏伶俐，中學時就讀北京清華學校，展現過人資質。後來考上唐山路礦學堂，即今日的西南交通大學，也是中國土木工程和交通工程高等教育的策源地，素有「東方康乃爾」美譽，許多知名的工程建設都出自該校優秀畢業生之手。

民國 7 年，侯家源自唐山路礦學堂畢業後，考取清華官費留學生資格，進入美國康乃爾大學研究生院攻讀土木工程，隔年即研修完畢、獲得碩士學位，後選擇留在美國橋梁公司實習，至第一線親研工程結構。實習兩年期間，在美國認真考究、參與各項專案。民國 10 年歸國，出任青島膠濟鐵路局工程師。膠濟鐵路是山東省修建的第一條鐵路，也是中國近代史上最早的鐵路之一，不僅見證了山東的經濟、社會發展，促進商品流通也影響了民生各方面的轉變。15 年，回到栽培他的母校唐山交通大學，擔任土木工程教授，將多年累積的理論和實務經驗傳授後輩，三年後卸下教職回到社會服務，在第一線的工程單位貢獻所長。

民國 18 至 21 年間，侯家源擔任浙江省杭江鐵路工程局副總工程師，接著出任工務局局長，23 至 25 年為浙贛鐵路工程局副局長兼副總工程師，鼎力支持唐山路礦學堂校友茅以升的錢塘江大橋工程。該大橋於民國 26 年 9 月 26 日通車，不僅是中國人自己設計和施工的第一座現代鋼鐵大橋，也打破了外國人壟斷中國近代大橋設計和建造的局面，是中國橋梁工程上的重要里程碑。28 至 34 年，出任黔桂鐵路工程局局長兼總工程師，同時兼滇緬鐵路工程督辦，加快建設西南國際通道、力爭交通接軌，支援抗戰過程勞心苦思。期間因母校校舍被日本人占領，侯家源遂將湘黔鐵路

臺灣省東西橫貫公路家源橋碑文

本省東西交通，因有高逾海拔三千八百公尺之中央山脈縱貫期間，凡由西往東，或由東而西者，非南繞屏東，即北走宜蘭，不僅旅程增長，民行不便，而東部之開發由是遲滯，人口之分佈，亦因此而不均，其影響於國計民生者深且鉅矣。日人據臺五十餘年，雖不遺餘力，謀中部橫貫公路之開闢，終以山嶺重疊，工程艱鉅，而迄未實現。光復後，總統 蔣公即以建設臺灣為三民主義模範省，昭示國人，政府遷臺，更致力於土地改革，經濟建設；不數年而績效大著，國際人士之來臺觀光者，無不一致讚揚。民國四十五年，國軍退除役官兵就業輔導委員會蔣主任委員經國先生，為進一步繁榮本省經濟，倡議以退除役官兵為闢建東西橫貫公路之主力，以謀山地與東部資源之開發，而慰本省同胞數十年之嚮望，商承友邦援助，決定進行，而以籌備設計之責委之於臺灣省政府交通處前處長侯家源先生，先生習土木，尤精橋梁結構之學，宣力鐵路工程三十餘年，抗戰期間，承命修築山岳地帶之黔桂鐵路，其工程之艱險，在國內已屬少見。橫貫公路地形複雜，山勢陡峻，較之黔桂鐵路更有甚焉。先生受命後，雖因歷年積勞，體力已虧，然仍鼓其餘勇，審度地形，選擇路線，架橋築隧，悉因地以制宜，設計用料，必精省而後已。當臥病醫院之時，猶手擬縱貫公路建築改進方案，督策進行。終以心疾驟發，於民國四十六年二月二日卒於任所。盟友聞訊，咸深哀悼，並建議政府特予表揚，以資紀念。茲以本路在層峯督導之下，賴各級工程人員與數以萬計之退除役官兵，不畏難，不辭險，胼手胝足，努力奮進，已於民國四十九年四月全線完成通車。政府軫念忠蓋，特指定本路以預力混凝土建築之土場橋，命名為家源橋，所以彰先生之績也。嗚呼！先生之志已成矣，先生之靈當有所慰矣，先生之光烈，將與斯路斯喬同垂於不朽矣。爰紀其事，而勒之於石，使後之來者知所法焉！並為之銘曰：

路以人成，橋以人名，念良工之心苦兮，瘁厥躬於經營，
功莫與京，能莫於事，奠邦基於弗替兮，共玄珉而永貞。

中華民國四十九年五月穀旦

臺灣省公路局局長林則彬 立碑
黃 岡 陳邦傑 撰文
琴 川 宋一韓 敬書

(資料來源／臺灣省公路局(1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。)





▲ 超過 250 公尺長的家源橋，在群山峻嶺間橫越蘭陽溪谷。

局的房屋撥予學校使用，並力促茅以升出任代院長，同時親自代課解決教員不足的狀況。

來臺擘畫重要工程偉大藍圖

抗戰勝利後，侯家源出任浙贛鐵路局局長兼總工程司，重建被日軍破壞殆盡的浙贛鐵路，終於在 37 年全線恢復通車。39 年 4 月，侯家源來臺，初就省政府顧問、繼任臺灣省交通處處長，陸續規劃興建許多重大工程，諸如鐵路內灣支線，帶動新竹縣橫山鄉的煤礦、木材產業；復建西螺大橋，近二公里長的橋身在當時號稱遠東第一大鐵橋；以及全省的橫貫公路工程，也是在侯家源的規劃指導下動工。

侯家源曾親身經歷抗戰、戡亂等大事，一生投入工程教育、興建鐵路等國家重大建設，來臺後依然犧牲奉獻，精神永受世人崇敬。然於民國 43 年 3 月 2 日病逝臺北，享年 62 歲，為感念其生前無私的付出，跨越蘭陽溪的山中之橋即以家源橋命名紀念。

參 考 文 獻

- 李汝和主修（1970）。臺灣省通志，卷七：人物志宦績篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 臺灣省公路局（1986）。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。臺北市：臺灣省公路局。
- 高育仁等人主修（1998）。重修臺灣省通志，卷九：人物志人物傳篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 百度百科。侯家源。<http://baike.baidu.com/view/2737629.htm>。
- 宜蘭縣政府警察局三星分局。分局簡史_胡分局長政殉職紀念碑。<http://ilcpbss.e-land.gov.tw/releaseRedirect.do?unitID=406&pageID=6025>。
- 國立交通大學。唐校沿革—唐山交通大學。http://www.nctu.edu.tw/school/hist_02.html。

德荃橋

緬懷抗日英雄孫德荃

捍衛國土的壯麗詩篇

橋梁是運輸生活的軌道，也是象徵民族文化的歷史詩歌。從台7甲線的起點百韜橋向南行駛，先經過紀念侯家源的家源橋，接著抵達近11.5K的德荃橋，回憶湧現當年九一八事變的激昂思緒，一場場激烈戰役，出現許多愛國英雄，孫德荃不屈不撓的奮戰行動牽制日軍侵華，其抗日精神長存蘭陽溪谷山中。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	11K+440M	宜蘭縣大同鄉	野溪	12.5M	7.5M	79年2月始建



台7甲線上的橋梁網絡，緊密地陪伴著沿線各鄉鎮成長發展，也見證了宜蘭山區經濟轉型的歷程。串起河川兩岸交通的德荃橋，已見證三分之一個世紀的歲月，自民國79年竣工通車至今，默默地守護著往來的居民和遊人，其造型雖然沒有優美弧線或亮眼漆色，然踏實而安全的水泥橋身，橫越無名野溪上，和路邊的綠意山巒融為一脈景色。

台7甲沿線橋梁興工

橋身12.5公尺的德荃橋，跨距雖短，但可是當年修築團隊克服自然障礙完成，並以抗日名將孫德荃為名。遠溯德荃橋的闢建，主要是省公路局在東西橫貫公路宜蘭支線竣工後，為確保道路途經溪流處都能行車安全，遂評估沿線經過的主要河川要道地點，規劃興建橋梁，因此自46年起全面興修台7甲線交通。

除了石頭橋、前侯橋、家源橋上游側舊橋等橋梁為46至48年間完工，其餘多為78至79年前後竣工。這些橋梁因跨越臺中和宜蘭兩地，其維護單位以思源分段，分別為公路總局第四區養護工程處獨立山工務段，及第二區養護工程處谷關工務段。而德荃橋與相隔一公里的志航橋於



▲▼ 位於台7甲線11.5K處的德荃橋，外觀平實。



同年同月完工，在工程人員日夜施工下，終於串起公路交通，也更增添穩固基礎。

若從宜蘭往梨山風景區方向，在台7甲線上的德荃橋，僅是平凡的水泥橋，和一般所見橋梁幾乎沒有什麼差別，稍不留意就有可能錯過，按指標路牌上顯示橋下流經的河川為野溪，民國102年11月，經濟部水利署亦順勢修訂河川名稱為「德荃溪」，再度肯定孫德荃將軍的義勇愛國精神。

九一八事變抗日犧牲

孫德荃為東北軍獨立第19旅旅長，拼湊當時的政治環境背景，由於日本帝國主義蓄謀侵略中國已久，為拓展勢力範圍，處心積慮利用東北做為侵華橋梁，日本首相田中義一甚至曾提出「惟欲征服中國，必先征服滿蒙；如欲征服世界，必先征服中國」的口號，鼓吹以武力侵占中國東北，進而攻占全中國。

民國20年，日本人在中國東北不斷挑釁，諸如製造萬寶山事件、中村事件、朝鮮排華案等衝突。但當時蔣介石為避免雙方關係持續惡化，曾致電指示東北軍張學良不予抵抗日本軍隊。然而，日本的侵華行動是有計畫性的展開，9月18日，日本軍自導自演在半夜炸毀路軌，並於現場擺了三具身穿中國士兵服的屍體，以中國軍隊炸毀日本修築的南滿鐵路為藉口，假借自衛和護路之名，發動攻勢進攻東北軍駐地的北大營。



▲德荃橋下野溪，在102年時經水利署修訂為德荃溪。(圖／公路總局)

日本大規模侵占東北的攻擊行動，拉開了全面侵華序幕，稱之九一八事變。主事策動事變的日方高級參謀垣征四郎，隨即指揮日軍侵略東北各大城市，短短數個月的時間，幾乎控制了東北三省，後來九一八被中華民國視為國恥日。只是至今仍有許多人疑惑，以張學良的東北軍勢力和戰力，皆遠遠勝出日軍，若非聽從了上級指令維持中日關係，一開始抱持俱應忍耐的態度，輕忽了日本經長期策畫的縝密預謀，豈會讓日軍得逞。事變發生後，東北軍雖接受了不抵抗訓令，但仍有少部分軍旅奮起抗日，勇敢抵禦日軍襲擊，孫德荃率領的東北軍獨立第19旅就是其一。



▲ 日軍在九一八事變後，大舉進軍瀋陽景況。(圖文／維基百科)

由於事變後日軍陸續攻陷東北主要城鎮，包括遼寧、吉林、黑龍江相繼失守，張學良在事件爆發後便離開奉天，帶領東北軍轉移到錦州。孫德荃領軍的第 19 旅是奉系軍閥湯玉麟的部隊，後來與張廷樞 12 旅和劉翰東的炮兵第 8 旅共計兩萬餘守軍遼西地區，張學良又調常經武 20 旅、張樹森騎兵第 3 旅進駐遼西，加上黃顯聲將軍擔任總指揮，總兵力大大增加，佈防遼寧省西部大凌河，漸漸穩定防守陣線。

只是日本大軍之勢比預料中更為激進，20 年 12 月，隨著日軍不斷深入，終至錦州地區，惟張學良撤軍棄守，孫德荃亦奉令不再抵抗撤至錦州，但他持續發揮軍人愛國精神，死守錦州繼續作戰，雙方對峙於饒陽河一帶。然得到增援的日軍不斷攻擊，隔年元月，日軍佔領錦州，錦州之戰結束，孫德荃兵敗落幕。

時至今日，九一八事變雖已是過眼雲煙，然當時英勇抗日的行動，也為國軍歷史寫下動人一頁。八十餘年前的功臣名將，於今人聽來或許已不太

熟悉，然台7甲線上德荃橋，以其名流芳百世，莫不是希望後人能在匆匆行進途間，偶能憶起這位曾經為國家盡忠衛土的孫德荃將軍。



▲ 筆直的德荃橋靜行山林間，乘載歲月過往的軌跡。

參 考 文 獻

- 胡卓然。魂兮歸來：不該忘記的十四年東北抗戰。山東：畫報出版社。
- 薩蘇（2010.6.4）。收復國土夙願成空：10萬東北軍沒有一個袁崇煥。中華網，http://big5.china.com/gate/big5/military.china.com/zh_cn/history4/news2/11078475/20100604/15966808.html。
- 中文百科在線（2012.9.18）。九一八事變。<http://www.zwbk.org/MyLem-maShow.aspx?zh=zh-tw&lid=78214>。
- 旺e報（2014.6.3）。溥儀夢碎滿洲國一九一八事變。<http://www.want-daily.com/portal.php?mod=view&aid=114729>。

志航橋

空軍戰魂高志航

山崗溪谷間的傲人飛鷹

呼嘯雲霄，令日人間風喪膽的抗日烈士高志航，張學良曾以詞「東北飛鷹、空軍戰魂」讚之，其愛國情操與英勇事蹟更為後人所津津樂道，歷經歲月洗鍊而成為經典，流芳百世。位在台7甲線上的志航橋，正是為紀念他而命名，乘載著英雄史詩與在地記憶的脈絡綿延迄今。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	12K+481M	宜蘭縣大同鄉	野溪	17M	7.5M	79年2月始建

得年30歲，吉林通化人，
原名高銘九，字子恆

學歷／

- 東北陸軍軍官教育班
- 後選赴法國學習飛機駕駛，
專修驅逐機專科

經歷／

- 東北航空處飛鷹隊
- 空軍第四大隊
- 曾參與中國抗日戰爭
- 追授空軍少將



高志航

1907-1937

(圖／忠烈祠)





▲ 橫越野溪的志航橋，橋身短，紅色護欄顯眼。

台 7 甲線為東西橫貫公路宜蘭支線，也是穿越山脈連結宜蘭至臺中的主要線道，自日據時代至今，該路線除了是對外連絡道，主要做為產業原物料運輸之用，從過去的檜木業到今日的高冷蔬菜，其經濟產物的轉變也述說了在地發展的變遷。

位於台 7 甲線 12.5K 處的志航橋，是宜蘭縣境內連接茂安村至四季村的主要路線，近幾年來隨著高冷蔬菜、周邊泰雅族原住民部落風情與日據時期古蹟所帶來的觀光熱潮，志航橋已成為交通要道，儘管橋梁本身並非當地觀光景點，短短 17 公尺長，跨越山崗野溪的橋身，也無法讓匆匆而過的用路人留下深刻印象，但行經路程中，卻也讓人得以一窺沿途的青山翠嶺與無涯天際的壯麗景緻。

東北飛鷹高志航

高志航本名高銘九，幼時家境並不富裕，為減輕家中負擔，遂決定投筆從戎，而為何更名「志航」，則與他的畢生志業有著絕大關係。民國 13 年，高志航考入瀋陽北關東北陸軍軍官教育班，求學期間以成為一位傑出空軍自許，並成功考取飛行班，14 年更如願搭上法國郵輪「包爾斯號」赴法國接受飛行教育，因成績表現優異，獲取飛行軍士階級，回國後任東北航空處所屬飛鷹隊少尉飛行員。

張學良讚高志航：
東北飛鷹，空軍戰魂。



▲ 高志航英姿。(圖／國軍歷史文物館)

民國 17 年 12 月 29 日，張學良、張作相、萬福麟等人為擺脫日本軍閥肆虐，通電中外：「自即日起，東三省及熱河，軍名遵守洽定，奉行三民主義，跟從國民政府。」改旗易幟，歸順國民政府，刻意與日本軍方保持距離，共禦外敵。此舉惹惱日本關東軍將領，為爭奪該物產資源豐厚之地，日軍在東北的行為日益猖狂，更加強軍力進犯東北，看在滿腔熱血的高志航眼裡，著實煎熬。為此，擔任飛行教官的他，更是加強對學生的訓練，同時不忘灌輸愛國思想，並親自執行飛行動作示範，以身作則，當時高志航以其嚴格訓練聞名。

然當時處久戰統一之初，國民政府忙於各省建設，加上領導階層分裂，共產黨又在各地製造動亂，導致中央無暇關切東北情勢。有鑑於此，高志航認為加入國民政府，才有建國之希望，因此，在民國 20 年，高志航毅然決然加入國民黨，響應國父孫中山「航空救國」之號召，立下奉獻自我予國家，奉獻生命予飛行的誓言，並改名為「志航」，表此生立志航空，為國報效，而日後「志航」一名，也因其高超飛航技巧，遠播瀋陽東關內外。

國家與愛情間的抉擇

高志航進入軍政部航空署所屬第四隊任少校飛行員不久，國民政府為確保國家航空機密，頒布「中國飛行員不得與外籍女子通婚」的禁令。然當時高志航的第二任夫人是俄籍女子，兩人育有二女，感情十分融洽，在百般設法無效後，高志航只能告訴自己：「大丈夫國難當頭，豈可優柔寡斷」，遂強忍悲痛與夫人離婚，選擇了以生命熱愛的飛行與黨國。

(文／吳東權《高志航傳》)

培育菁英 培養未來戰力

在此同時（民國 20 年），中央航空學校於杭州笕橋創立，宗旨為培育優秀空軍、飛行軍官之搖籃，日軍聞訊，企圖阻止其培育計畫生成，遂於民國 21 年 1 月 28 日，選定上海為戰役主場，展開長達三個月的淞滬戰役。4 月，高志航被指派進入中央航空學校高級班受訓，因表現優異以榜首之姿錄取教官資格，其軍階也被正式核敘為「上尉上級飛行教官」，翌年 12 月，航空學校成立一「驅逐隊」，並任命高志航為第一任隊長。

民國 24 年，高志航向美國購入霍克式驅逐機共一百架，成立五大隊，高任第四大隊中校大隊長，管轄 21、22、23 中隊，以訓練空軍精英與強化戰力。同年，高志航被派至義大利考察航空一年，歸國後擔任教導總隊副總隊長，於南昌集訓驅逐機的所有飛行員，培養眾多優秀飛行員。

笕橋英烈傳

民國 66 年，由中影公司以高志航故事為主軸改編拍攝的電影《笕橋英烈傳》，由張曾澤導演、梁修身飾演高志航一角，在當時極為轟動，上映兩周場場爆滿，成為第 14 屆金馬獎大贏家。投資數千萬、耗時近兩年才拍攝完成的《笕橋英烈傳》，不僅考究史實，國軍亦出動飛機、坦克及艦艇支援，對於場景的選擇及演員的投入，都讓電影更具真實可看性。本片獲第 14 屆金馬獎最佳劇情片、最佳導演、最佳編劇、最佳彩色影片攝影、最佳剪輯及最佳錄音。

以寡擊衆 粉碎戰力十足的日軍

民國 26 年，盧溝橋事件爆發，為防制日軍破連雲港入侵中原，高志航統率的第四大隊轉場華東，8 月 14 日高志航甫從南京飛抵笕橋，即獲報日軍機隊近襲之訊，高志航隨即率領眾部迎敵，飛機剛落基地，日軍的 18 架轟炸機便已於笕橋上空，情況緊急。高志航直令起飛，首開第一砲擊落日本領隊機，再聯合各隊長四面出擊，一口氣擊落敵機 6 架、擊傷 2 架，國軍軍機則絲毫無損失，創下以劣勢兵力力克敵軍的輝煌戰果，也粉碎日軍誇口「皇軍無敵」的神話。而此役也證實精實嚴苛的訓練，實可彌補當時武裝設備不足之窘境，大大激勵全國抗戰意志，而這也是 814 空軍節的由來。

次日，日軍再次調來大批戰機，高志航率先出擊戰退敵機，卻也因此身負重傷，一下戰機立即送往杭州廣濟醫院，後轉往廬山休養，其英勇戰蹟也讓先總統蔣介石親自召見，並提筆「吾引為榮」表彰其功績。即便如此，高志航仍無法靜心休養，因不忍見日軍於國土上燒殺擄掠，更不捨為國犧牲的同伴，他強忍舊傷急返部隊，悉心改造霍克三型戰機，希望以輕裝增加飛行敏銳程度，其後又在負傷狀況下領隊作戰，使傷口多次裂開，甚至有降落後隨即昏迷的紀錄，他誓死捍衛國家的高尚情操，實則令人為之動容。

蔣介石弔高志航：
高志航英雄殉國，死之偉大，
生之有威，永垂千古。

禦日偷襲 壯烈成仁

淞滬會戰後，蘇聯出售國軍驅逐機，意在防止日本利用中國做為北攻基地，高志航以空軍校第四大隊長的身分，前往蘭州機場辦理接機要務。原本欲將新購入的俄國軍機納入空防行列，不過礙於不良天候影響，先領隊飛至周家口待命，待天候好轉準備啓航之時，突然警報大作，9 架日本轟炸機自長城飛往周家口上空，高志航見情況緊急，下令全體隊員上機應戰，然已至上空的日軍大肆投彈如雨，高志航無所畏懼想要趕緊登機迎

周恩來憶高志航：
是中華民族的英雄，
為抗日犧牲的，
為民族犧牲的。

戰，不幸被炮彈擊中，高志航座機炸毀，劇烈震幅將他高摔至左機翼後，身受重傷血流不止，當下幾名醫護人員迅速前來搶救，仍回天乏術，高志航抱憾辭世，時年 31 歲。

爾後，國民政府追授高志航為空軍少將驅逐司令，軍委會在漢口商務會大禮堂為高志航舉行了追悼會，由蔣介石親自主持並親自獻花圈致哀。

蔣介石：「中國寧願損失百架飛機，也不願失去一位高志航。」

隨著時光消逝，高志航因種種英勇事蹟，在今日成為家喻戶曉的偉大將領，並未隨著書眉一頁泛黃淡去，而是深烙於人心，他堅毅的精神與愛國心志，更是他留給後世的豐碩資產，強烈影響我國空軍士氣，回首以將軍之名命名的志航橋，民國 79 年 2 月竣工通車直到今天，彷彿將軍以守護者之姿，默默守護著這塊土地和國家，確保往來台 7 甲線上人車，走在安全回家之路。



▲ 紀念高志航而發行的中華民國郵票。



▶ 僅 17 公尺長的志航橋，卻是在地人回家必經之路。

參 考 文 獻

- 李汝和主修（1970）。臺灣省通志，卷七：人物志宦績篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 聯合報訊（1976.6.12）。「筧」片耗費上千萬 近千人員全力以赴。聯合報第9版。
- 聯合報訊（1976.10.26）。張曾澤位拍戲白頭。聯合報第9版。
- 魏偉琦（1981）。鐵翼雄風：高志航傳。臺北市：近代中國。
- 吳東權（1993）。高志航傳。臺北市：希代。
- 高育仁等人主修（1998）。重修臺灣省通志，卷九：人物志人物傳篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 粟子（2008.2.21）。向空戰英雄致敬一覽橋英烈傳。戀上老電影—粟子的文字與蒐藏，<http://mypaper.pchome.com.tw/oldmovie/post/1303669670>。
- 互動百科。高志航。互動在線，<http://www.baik.com/wiki/%E9%AB%98%E5%BF%97%E8%88%AA>。
- 維基百科。高志航、一二八事變。<http://zh.wikipedia.org/wiki>。

有澗橋、碧水橋

原住民族的部落傳說

跨越族群與歲月的淬鍊結晶

台7甲線位高海拔山區，沿途景緻壯麗，該路線前身為泰雅族遷徙路線的「埤亞南古道」，每每歷經當權政府拓展對外聯繫道路之時，在地族群的生活模式也深受其左右。沿路以人名命名的橋梁，是台7甲線的一大特色，其中不乏抗戰英雄名將及歷朝偉人之名，其中比較特別的是，位在14K的有澗橋與18K的碧水橋，則是以地方部落愛情軼事和神話傳說人物為名，穿越時空樞樞，共譜在地記憶。

有澗橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	13K+790M	宜蘭縣大同鄉	野溪	30M	7.5M	78年6月始建

碧水橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	17K+580M	宜蘭縣大同鄉	野溪	105M	7.5M	78年6月始建



座落宜蘭縣大同鄉的台 7 甲線，其上有潤橋，一路南銜碧水橋通至四季村落，在此定居的泰雅族群大致可分為南澳鄉的南澳群，以及大同鄉的溪頭群與卡澳灣群，是歷經屢次遷徙發展的結果。根據部落耆老口傳敘事與官方文獻記載，推斷泰雅族人遷徙之原因，包含耕地問題、以物易物交易管道，與獵場移轉等因素。舉南山村為例，因人口增加，迫使村民尋找更寬闊的生活場域，一路從南投縣仁愛鄉發祥村的瑞岩部落，遷至埤亞南台地，這一條從瑞岩社到埤亞南的路線，就是著名的「埤亞南古道」。

1910 年 2 月 25 日，日本政府組成溪頭蕃社內道路鑿作業隊，著手進行員山至埤亞南社間的通道，企圖以完善山地交通道路加強警備與聯繫關係，以利嚴加控管原住民族，同時，該通道對當地原住民之地域開發也極為重要。至民國 2 年 8 月，日軍佔領埤亞南，將埤亞南古道擴建為埤亞南越嶺警備道，即是今台 14 線（中部橫貫公路霧社支線）、台 7 甲線（中部橫貫公路宜蘭支線）、台 7 丙線（羅天省道）、宜 51 鄉道的前身，也是日後有潤、碧水延伸橋墩的主線道雛形。

民國 11 年，日本政府為使軍隊與彈藥順利通行，請當地原住民青年團於此進行大規模修築工程，由於該路段陡峭且山壁眾多，青年團便利用炸

▼ 碧水橋。



► 靜謐的山中橋梁，平日間少有外來訪客經過。



藥關路，運用泰雅族的古老智慧，結合石板與泥土砌成長約 50 公尺，高與寬各約為 1.5 公尺的埤亞南越嶺警備道四季段，做為反埤亞南（南山）、司拉茂（梨山）的軍事據點，每日可見駐軍與行軍，其地理位置重要性可見一斑。

有澗橋的部落口傳故事

最初泰雅族人為經營高山生活之生計，延伸出的古道演變成日據時期警備通道，後期國民政府來臺，搖身一變成為山地經濟資源的交通脈絡，隨著國民政府軍隊深入山區築橋闢道，與山區泰雅族人接觸與日俱增，期間也出現一些趣談軼事。

根據部落口傳歷史，在四季村落曾有一位名為 uki 的泰雅族女子，與築路軍人共結連理，促成一段佳話。該故事起源於國民政府遷臺初期，政府為打通山地間的運輸通道，派遣榮民前往修築，因恐人生地不熟，遂聘用當地居民加入工作隊，以其識途之優勢，加速開通道路的作業。當時領隊的將軍也因此結識 uki，兩人日久生情，最終相戀結婚。為紀念這段故事，當地人以女子名 uki 的諧音「有澗」為橋梁命名，有水流通過之意。

打破真愛隔閡的碧水橋

另一有趣的傳說，是發生在碧水橋的命名背景。據傳也是在民國 40 年時，國民政府為當時便捷交通所需，派遣一批榮民一路沿著埤亞南越嶺警備道前來四季村落拓展道路與橋梁，當時領隊的老將軍雇用了當地泰雅族女子，做為修築工隊的煮婦。隨著朝夕相處，老將軍愛上了一位名為「碧水哈勇」的泰雅族女子。





▲ 碧水橋頭。橋下是連綿溪谷田地。

然而，基於族群觀念、習俗與文化之迥異，兩人之間發生不少波折與阻礙，最終碧水的雙親終為老將軍鏗而不捨與誠懇態度打動，同意兩人婚事。在此橋完成後，則以這樁美事的女主角「碧水」命名之，以茲紀念。不過後期隨當地洪水與土石流災情氾濫，為安全考量另在原橋不遠處建造一座長度為舊橋兩倍長的新橋，並同以「碧水」命名之，舊的碧水橋至今仍佇立於當地，守護這段為人津津樂道的愛情故事。

又有另一說法，根據宜蘭縣大同社區拉展協會總幹事陳季寧口述，泰雅族女子碧水（泰雅族語音為 bithy），為了等待心愛的夫婿回家，每日在橋邊苦苦等待，只是部落巫師占卜後，表示她的丈夫已被孤魂捉走，無法返來。縱然如此，碧水依然深信有朝一日必然可與丈夫再相遇。有一天，碧水依舊前去等待丈夫，不料此行竟一去不返。族人們認為碧水是被她的夫婿接走，到了另一個世界，為紀念碧水的深情，以其名為橋梁命名。

以上口傳軼事，經部落代代相傳，儘管繪聲繪影，但由於沒有正式文獻記載，也不得而知其真實性。如今，兩橋作為農產品運輸與觀光道路之用，歷史改變的不僅是橋與道的用途，也為泰雅族傳統生活型態帶來影響，更為部族文化增添一股浪漫與淒美。

四季村落今昔風華轉變

再看今日有潤與碧水二橋，是茂安村通往四季村的必經之路，沿途溪谷沙壤土質肥沃，氣候終年爽朗宜人，一顆顆圓滾滾的大西瓜正躺在田裡等待收成，由於經濟價值佳，遍地相連的西瓜田相較於十年前至少大了三倍

以上。過了四季村，來到位於 800 公尺的海拔高度，路旁逐漸轉變為種植高冷蔬菜、桂竹筍、甜柿等作物，是村落主要經濟來源，居民也利用台 7 甲線將農產品運送出村，載往平地進行販售。

近年來隨台 7 甲線與各橋座組成之便捷網絡，四季村亦延伸發展觀光產業，豐富的自然生態資源如四重溪生態區、四季溫泉、迦羅湖生態區，發展林道生態及溯溪極限運動體驗。而歷經日據時期遺留下的原始檜木房與四季部落人文區，更為訪客們帶來一場深度人文歷史之旅。



▲ 從有潤往碧水橋途中，路旁是一望無際的西瓜田結實累累。

參 考 文 獻

- 哲益（2001）。台灣的原住民—泰雅族。臺北市：台原文化。
- 林大森（2008）。宜蘭研究論文集：看見蘭陽。臺北市：學富文化。
- 吳永華（2008.8.18）。埤亞南越嶺警備道宜蘭段初探。宜蘭文獻雜誌，<http://jhuangwei.e-land.gov.tw/88/20080818013511.pdf>。
- 陳世慧（2009.12）。台灣山國誌_雲霧帶的幽歌 台灣森林保育。經典雜誌，137期，<http://www.rhythms-monthly.com/?p=7904>。
- 呂學麟（2011.10.14）。宜蘭地名探源。呂老師的宜蘭知性旅遊Blog，<http://blog.xuite.net/ilanecology/wretch/>。
- udn tv（2013.8.12）。埤亞南警備道 四季部落新祕境。<https://www.youtube.com/watch?v=ZtjGYKBh5LI>。
- 維基百科（2014.3.21）。台7線。<http://zh.wikipedia.org/zh-tw/台7線>。
- 四季社區資源調查記錄表。節錄自大同鄉四季社區。http://ep.swcb.gov.tw/ep/File/BACON_PORTFOLIO/四季社區資源調查記錄表_201209070951560823.pdf。
- 南山部落。秘境部落，<http://130.yilanmr.org.tw/tribe6.htm>。
- 宜蘭縣大同鄉四季社區發展協會。<http://skikun.web66.com.tw/web/Blog?command=Intro>。
- 宜蘭縣大同鄉四季社區石砌步道。文化部臺灣社區通，<http://sixstar.moc.gov.tw/blog/skikun/knowHowFronListAction.do?method=doReadKnowHow&source=2&knowhowId=1779>。

敦厚橋

英勇堅貞梁敦厚

記太原五百完人傳奇

行駛於台7甲線上，一路美景相隨，雪霸國家公園、梨山、武陵農場、思源埡口及許多特色十足的原住民部落都位於此。春天賞櫻，秋天賞楓，豐富的天然美景是此地得天獨厚的觀光資源，沿途通行的公路與橋梁，都被山林溪流環繞，與自然美景相得益彰，位於宜蘭大同鄉，跨越加納富溪的敦厚橋，其命名來自太原五百完人故事中，英勇殉國的勇者——梁敦厚。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建 (竣工)
台7甲線	15K+757M	宜蘭縣大同鄉	加納富溪	51M	8.5M	78年4月改建



梁敦厚

1904-1949

(圖/維基百科)

得年 45 歲，名敦厚，字化之，
山西定襄師家灣人

學歷／

- 山西大學文學院英文系

經歷／

- 太原綏靖公署少校機要秘書
- 自強救國同志會總幹事
- 犧牲救國同盟會總幹事
- 特種警憲指揮處處長
- 山西省政府代主席

敦厚橋



▲ 敦厚橋下可見加納富溪水潺潺。

夏日午後，台7甲線公路下方，加納富溪清澈的溪水正涼涼流過，溪流上游，地勢陡峭之處，白色瀑布劃開兩旁長滿青苔的山岩，水花從數十公尺高噴濺而下，激起漫天水氣，與下方深潭相互輝映，清涼沁人。加納富溪的大小瀑布數量眾多，往上游可銜接至風景優美的四季林道和加羅湖，是溯溪者喜愛挑戰的路線。

今日的台7甲線，除了是從宜蘭南下接北橫公路到梨山觀光的重要幹線外，也是當地居民運送高山農林產資源至平地的交通要道。回到日據時期，當時的台7甲線是埤亞南越嶺警備道的一部分，是日本人為開發山林資源，及管理原住民而開發的古道，狹隘難行。臺灣光復後，省公路局加以修築增建，以宜蘭縣大同鄉棲蘭百韜橋為起點，一路到達臺中梨山，又稱為中橫公路宜蘭支線，沿途有許多橫跨溪流或山溝的橋梁，其中數座以歷史人物命名，敦厚橋就是其中之一。

敦厚橋位於宜蘭縣大同鄉境內，近台7甲線16K處，長51公尺，寬8.5公尺，為預力混凝土梁橋，柱式橋墩，重力式橋台，採用直接基礎。敦厚橋跨越加納富溪，由於位於山區，採用的工法應地制宜，橋墩、橋台以及主梁能同時施工，節省不少工程時間。橋梁於民國78年4月完工，以國共內戰時期，鎮守山西太原，最後服毒殉國的梁敦厚為名，以茲紀念。

致力反共 太原守城自盡殉國

梁敦厚，字化之，多以字行，為山西省定襄師家灣人，出生於清光緒30年（1904），民國38年代理山西省政府主席，在國共內戰中鎮守山西，支援前線作戰。同年4月，共軍攻入太原，梁敦厚不願投降，率領部屬服毒自盡，集體殉國，相傳人數有五百餘人，消息一出，舉國上下震驚，將這些殉國者封為「太原五百完人」。

梁敦厚一生從政之路，受軍閥閻錫山影響至深，梁敦厚的父親梁世爵，是閻錫山的姨表兄，多了這一層親戚關係，讓兩人情誼更加緊密。梁敦厚自7歲起進入私塾讀書，一路從初中、高中念到山西大學英文系，一畢業即擔任閻錫山的少校機要秘書，負責管理閻錫山的私人印章及開支，握有實權，備受信賴，是閻錫山倚重的核心幕僚。

民國25年，佔領東北的日軍意圖進逼華北，山西危在旦夕，梁敦厚受閻錫山委派，夥同中共地下黨人發起山西犧牲救國同盟會，和中共代表商談達成協議，雙方合作抗日。代表共產黨的中國工農紅軍和代表閻錫山的晉綏軍，雙方停止互相攻擊，設立聯絡處，創立「抗日民族統一戰線」，搶先國民政府一步與共產黨合作，而梁敦厚也成為晉綏軍與中共軍隊聯絡的統一窗口。

▼ 敦厚橋位台7甲線近16K處，沿線溪谷多種植瓜果。



民國 26 年盧溝橋事變後，梁敦厚除了管理晉綏軍隊，還在太原市創立民訓幹部教練團，號召愛國的熱血男女，進行民間組織訓練，確保山西軍民都處於備戰狀態。隨著對日戰事激烈，晉綏軍與共軍之間的衝突卻日益增加，雙方互不信任，原本就脆弱的結盟關係岌岌可危，期間中共軍隊一直積極拉攏梁敦厚，但忠心耿耿的他始終不為所動。

民國 28 年，晉綏軍與共軍的衝突終於爆發，共軍自稱「新軍」，隸屬獨立第二旅的將領韓鈞，大肆殺害被稱為「舊軍」的晉綏軍，並捕殺國民黨籍的同志會、突擊團等抗日組織，閻錫山大怒，稱韓鈞叛變，宣布討伐，史稱「晉西事變」。事後中共中央發布聲明，盼與閻錫山調停，槍口對外停止內鬥，此時，長年征戰的晉綏軍，軍力已大不如前，閻錫山衡量狀況下，低調與共軍達成和解協議。

晉西事變後，閻錫山在政治及軍事方面遭受重挫，勢力銳減，梁敦厚也曾擔任共軍聯絡窗口備受抨擊，成為眾矢之的，沉寂了好一陣子。之後他在閻錫山支持下，轉而進行特務工作，致力打擊共產黨勢力。

抗日戰爭結束後，國共內戰戰況日益激烈。37 年，共軍在太原市東郊發起太原戰役，與晉綏軍激戰，雙方皆損失慘重。由於國民政府有意與共軍進行和談，閻錫山奉令前往南京，命梁敦厚為山西省代理主席，處理政務。38 年 4 月，共軍大舉入侵，攻佔太原所有機場，控制飛機起降，切斷物資補給，太原城內軍民糧食短缺，只得隔日而食，不得溫飽，還面臨猛烈砲火威脅，情況危急。



▲ 民國 38 年，閻錫山（右）乘飛機離開太原前，梁敦厚與閻慧卿至機場送別。
（圖文／維基百科）



◀ 鄰近敦厚橋的加羅湖，屬中央山脈系，可由四季村的四季林道上山，其夢幻美景被譽為散落的珍珠。

太原五百完人紀念詩

于右任 / 勒石題詞
晉水清，晉山雄，
五百完人正氣所鍾。
志在蕩平敵寇兮，
已成革命之功；
與田橫五百人先後爭先兮，
為全人類歌頌於無窮。
魂兮歸來！天下為公。

吳敬恆 / 勒石題詞
互二千年，鍾靈育秀；
山東渡海，有五百烈士；
山西乘城，有五百完人。
此非偶然也。

五百完人歌 / 何志浩
民族有正氣，太原出完人。
海天萬里招忠魂，
歌聲悲壯動三晉。
何以為完人？
生而能殺賊，
死而不留生，
大節凜然表群倫。
誰能為完人？
男學梁敦厚，女學閻慧卿，
死為壯烈泣鬼神。
赴湯蹈火全忠貞，
救國救民重死生。
五百完人齊盡節，
太原今日有田橫。
民族有正氣，太原出完人。
日月光華耀國門，
萬古流芳美名存。

(文 / 太原五百完人成仁三十周年紀念)

民國 38 年 4 月 24 日清晨，大批共軍攻入太原城內，與晉綏軍進行巷戰，雙方死傷慘重。共軍逼近省政府大樓時，梁敦厚仍不願投降，要求下屬備火，以燒毀他的遺體，之後和閻錫山堂妹，山西省婦女會理事長閻慧卿，還有省府多位一級主管服毒自盡，以身殉國，共軍事後只在餘燼中找到梁代主席的水晶印章，及一塊腿骨，堅守 9 個月的太原保衛戰，在滿城烽火中宣告結束。

閻慧卿臨死前，曾寫下告別文給閻錫山，其中有一句提到「同仁五百，成仁火中」，閻錫山日後根據這封電報，寫下太原五百人的犧牲名單。事發後當年，有國民黨立委在立法院會中，提議建立「太原五百完人成仁招魂塚」，以提振軍民士氣，獲得一致通過。39 年，國民政府於臺北市圓山建立牌坊、紀念碑、紀念堂等紀念建築群，由閻錫山親自撰寫紀念碑文。59 年 3 月，太原五百完人核定入祀忠烈祠，更編入國民中小學的課本中，宣揚反共精神。

還原歷史真相 先人精神依舊

民國 70 年代後，海峽兩岸交流增加，中國大陸文史學家對於太原五百完人的史蹟加以考證後，發現五百人名單不盡屬實。民國 77 年，中國文史工作者發表「太原五百完人調查報告」，對於五百人的身分資料詳細考證，指出太原城破時，真正自殺殉國的人數只有 46 人，與五百人相去甚遠，因此在 98 年時，由臺北市政府文化局正式公告，太原五百完人紀念建築群不盡符史實，以還原歷史真相，而太原五百完人的故事也不再列入國民教材中。

儘管太原五百完人部分和史實不相符，卻充分反映了時空背景，讓後人去思考當初的歷史脈絡，去探究原因，去學習面對真相的勇氣，進而做出反思，賦予「太原五百完人」故事更深遠的意義。另一方面，梁敦厚面對困境時，展現的大無畏勇氣，與其鞠躬盡瘁、死而後已的精神，也在史實佐證下，顯得更加難能可貴，值得後人追思。

參考文獻

- 國防部史政處 (1974)。太原五百完人成仁三十周年紀念。臺北市：山西文獻社。
- 楊怡祥、楊鴻儒 (2009)。梅樹上的櫻花—神秘的假面部隊與太原五百完人真相。臺北市：元神館出版社。
- 梁安仁 (2013)。過客與歸人。臺北市：采薇出版社。
- 維基百科 (2014.2.19)。太原五百完人。<http://zh.wikipedia.org/wiki/太原五百完人>。
- 維基百科 (2014.4.13)。梁化之。<http://zh.wikipedia.org/wiki/梁化之>。

繼光橋

衛士保海戚繼光

翱翔蘭陽溪水之上的工程長龍

悠悠長長的繼光橋，橫越蘭陽溪谷之上，橋的前後兩端是中央山脈和雪山山脈，寬廣的溪流剖開臺灣壯闊的兩大山系。縱看橋下潺潺流水，為紀念明朝功臣戚繼光而命名的橋梁，跨越空間，也串連了時間。當年正直的戚繼光抗倭建立勝戰功績，保衛沿海疆域平靜，為當代所景仰、被後世銘記於心，這座橋也默默地為東西兩端的交通貢獻付出。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	21K+465M	宜蘭縣大同鄉	蘭陽溪	178M	7.5M	80年4月始建

得年60歲，字元敬，號南塘，晚號孟諸，卒諡武毅，安徽定遠人，生於山東濟寧，是明代抗倭將領，軍事家

經歷／

- 官至左都督、太子太保加少保，於浙、閩、粵沿海諸地抗擊來犯倭寇，歷十餘年，大小八十餘戰，終掃平倭寇之患
- 著有《紀效新書》、《練兵實紀》



戚繼光

1528-1588

(圖／維基百科)





▲ 騎車穿越繼光橋前往南山村的途中，滿山遍野的高麗菜田正值豐收。

河流孕育文明，人類的生活與自然地景交互產生作用，而宜蘭地區最具代表性的蘭陽溪，形塑了當地人的歷史文化，悠長的河域發源於南湖北山，主流和支流幾乎涵蓋宜蘭所有鄉鎮市，也孕育了豐富多樣的生態體系。進入台7甲線，沿著蘭陽溪寬闊的河階台地緩緩上坡，過了大同鄉四季村後，海拔攀升至800公尺左右，蘭陽溪上游右岸一帶為急傾斜地，四季部落被高聳的桂竹環繞，山嵐雲霧飄渺，隨風搖曳、青綠盎然。經過四季一、二橋後，即抵達以明朝抗倭名將戚繼光之名命名的繼光橋，沿線的山景風光也變成井然有序的高麗菜田。再往深山臺中境界交接處走去，從四季村到南山村，河床和道路兩旁盡是翠綠的青蔬。

從外觀來看，狹長橋身橫跨於蘭陽溪河面上，橋面兩旁的紅色欄杆點綴水泥橋身，讓這座歷史人名之橋為幽靜的山中路徑提升些許亮度色彩。來往宜蘭和臺中兩地的旅人，載滿高麗菜的大型運菜車，挑戰極限的追風騎士……都是這座長橋上的常客，只是，行經的車輛少有駐足停留，除了兩線道的橋寬不方便停駛外，原始山林也少有路燈，一般人多行色匆匆。靜靜觀察挑戰公路競速的單車好手，喜歡在橋頭停下歇息，眺望蘭陽溪谷景觀，聆聽橋下淙淙水聲劃破靜謐，從深山裡涓湧而出，滋潤自然生命。

翻開戚繼光傳奇人生的一頁

元末明初，倭寇侵擾朝鮮半島，逐漸蔓延到中國沿海各省以及整個海疆，大大影響了內政外交。在這個時空背景下出生的戚繼光，歷代先祖皆為當朝將領，自小耳濡目染，受其父戚景通嚴格教育和豐富的軍事知識薰陶，讀書、習字、練武，培養出為國盡忠的觀念。據聞戚繼光剛出生時，

散落的珍珠： 加羅湖

從四季部落轉入四季林道，越過悠長的碎石子路到巨木登山口，攀爬近1,000公尺的山徑來到加羅湖，這條中級山的路程穿梭在林木和芒草叢間，最後抵達被喻為「天上散落的珍珠」的高山湖泊—加羅湖。為數眾多、美麗夢幻的湖泊分布在中橫公路宜蘭支線上的加羅山區，海拔高度約2,242公尺，湖光山色加上倒影和薄霧，值得一探絕景，但需要有充足的體力挑戰山中秘境。



天際繁星點點，清晨朝霞映照著屋前的紅楓及松樹，戚父便將這番自然景象聯想為「繼光」，希望他未來能繼承光大先祖業績。由於喜讀兵書、勤奮習武，懷抱著精忠報國之心，戚繼光 17 歲便承襲父職，擔任登州衛指揮僉事，負責山東一帶沿海防守，從此開展軍旅生涯。

對於倭寇侵擾中國東南沿海越演越烈的情況，戚繼光曾賦詩立下「封侯非我願，但願海波平」之志，期許有朝一日能實現保衛海疆的理想。嘉靖 34 年（1555），他改遷浙江都司，有鑒於明軍紀律鬆弛、良莠不齊，便至義烏招募農民和礦工四千餘名，編組訓練成水軍「戚家軍」，經嚴格訓練，這支民兵後來成為抗倭主力，立下不少戰績，他還發明了「鴛鴦陣」戰術，提高作戰能力。嘉靖末年至萬曆初年，歷經數回大勝，連破倭寇巢穴，從山東、江蘇、浙江、福建到廣東，倭寇主力也逐一被消滅殆盡，沿海各地的倭患終告解除。戚繼光被封為「抗倭英雄」，深受老百姓愛戴。

戍守北方邊疆的戎馬新頁

然而，至嘉靖 45 年，北方外患也日趨嚴重，朝廷決定將戚繼光北調，防守長城邊境，他先被任命為京軍神機營副將，接著又被任職為薊鎮總兵，負責從山海關到京師的軍事防衛。為了防備北方蒙古族的入侵，他大舉練兵，除了加強訓練百姓民兵外，也培養衛國保民的良將，接著再改善軍事武器。戚繼光不僅是一位傑出的軍事家，也擅長使用火器，改造、發明各種新式兵器，像是「自犯鋼輪火」，是比歐洲人還要早三百年發明的地雷！訓練有素的戚家軍和火器裝備陣容，終於讓北疆蒙古族臣服，接受明朝封貢，並承諾永不再南侵，北方邊境逐漸安定下來。

除了加強軍紀、操練軍隊外，任薊鎮總兵期間，戚繼光還大規模修補、增建萬里長城，著名學者羅哲文先生讚嘆：北京八達嶺、慕田峪、司馬臺、古北口至天津黃崖關、河北山海關附近的老龍頭、角山等處，現今的長城大都是在這個時期所新建或重修的，老龍頭長城上的「天開海岳」立

▶ 1972-07-25 由臺灣銀行發行之愛國獎券第 633 期。圖案為「明戚繼光 威震邊疆」。
（圖文／臺灣記憶，國家圖書館）





▲ 由側邊看繼光橋，筆直橋身橫越蘭陽溪水之上。

碑，傳聞也是由戚繼光所建。這條早在西元前 220 年秦始皇時代就興築的長城，在明朝加以修築成為世界上最長的軍事防禦設施，成就工程、技藝、文化歷史等價值，而北京是當時首都，戚繼光此舉更是大大增強了長城對京畿重地的防禦能力！解決南倭後，戚繼光巡防駐守邊境 16 年，漸漸弭平北虜問題，明朝北方呈現一番太平景象。

遺留後世的愛國精神與瑰麗寶藏

戚繼光南征北戰、屢立戰功，他招募農夫和礦工等百姓組成新軍，精心訓練、嚴明紀律，允文允武的長才撰有《紀效新書》、《練兵實紀》等兵書。而探究戚繼光能夠受到重用、一展長才，與知人善任的張居正有密切關係。時任內閣首輔的張居正，破例任命戚繼光為薊鎮總兵，讓其擁有鎮守的行政權和統領三鎮的練兵權。但也由於私交甚篤的關係，在張居正過世後，戚繼光被流言惡語中傷，萬曆皇帝將他調任廣東、免去軍政職務，幾乎已無任何發揮之地。名將失去伯樂，戚繼光也無心留戀官場，晚年返回故鄉山東，59 歲那年在清貧與寂寞中辭世。



◀ 戚繼光著作《紀效新書》。(圖／維基百科)

光餅

光餅是福建地方特色點心，相傳是戚繼光奉旨討倭時，為縮短用餐停留時間，確保軍隊行進迅速，因此聽從建議命人以麵粉製成圓餅，並在中間穿孔，讓兵士每人串一串餅掛在身上，充作行軍乾糧。後人為了紀念他討倭戰績，遂爭相仿製、奉獻給軍隊，並取名「光餅」，或作「繼光餅」，流傳至今。

另有一民間習俗，在福建地區及臺灣，家中如有滿四個月的嬰兒，長輩會舉行收涎的儀式，也就是把 12 個、24 個或 48 個光餅串繩掛在嬰兒身上，寓意讓光餅吸收留下的唾液，替嬰兒解決流口水的毛病，順利長大。

(文／文化部)

一代明將戚繼光的傳奇人生，留給後世許多珍貴的資產，弭平南倭、北虜這兩大明朝邊患，解決百姓受擾之苦；修築長城加強古代軍事防禦工程，也成就今日世界奇蹟。為紀念這位民族英雄，山東煙台市蓬萊保存完好的戚家祠堂、戚氏牌坊、戚氏墓園等古蹟，並建戚繼光紀念館、戚繼光立式塑像等。另臺灣特有的民俗文化之一「宋江陣」，其中鴛鴦陣就是源自於戚家軍的戰鬥隊形；馬祖的繼光餅也是戚繼光清剿倭寇時，為縮短軍隊用餐時間所發明的簡易乾糧，後人傳承至現代成為地方點心。

時至今日，戚繼光的愛國精神永傳於世，這位明朝的抗倭名將，和現代文明在宜蘭山谷中交織出火花，經過地質探查後基礎開挖、施工造橋，竣工的大橋見證台 7 甲線上的山中歲月，這條跨越溪河、聯繫南北村落的重要橋梁，也因橋名的人物故事增添些許歷史趣味。從繼光橋遠眺馬諾源的四季平台，山巒美景一覽無遺，天地間的壯闊豪情如戚繼光一生南北馳騁報國的氣度，世人永誌難忘。



◀ 1982-09-25 由臺灣銀行發行之愛國獎券第 999 期。圖案為「明戚繼光妻進魚守禮」。故事是敘述戚妻將魚分為三段，早吃魚頭，午吃魚尾，戚懷疑妻子留魚腹自食而有不滿，直到晚上妻子端出魚腹道：「妾伏君勞，君良妾苦禮也」。戚繼光感到很慚愧。(圖文／臺灣記憶，國家圖書館)

參考文獻


- 國立編譯館 (1945)。高級小學歷史課本，卷二，臺北市：教育部。
- 臺灣省行政長官公署教育處編輯 (1946)。民眾國語讀本。臺北市：臺灣書店。
- 許季弗 (1947)。不朽集。
- 黃仁宇 (1981)。萬曆十五年。臺北市：食貨。
- 野上英一。福州攷。
- 趙相如。抗倭名將戚繼光。中國浙江：西泠印社。
- 淑萍 (2008.3.28)。改變中國歷史的戰役。大紀元文化網，<http://www.epochtimes.com/b5/8/3/25/n2058124.htm>。
- 中國中央民族大學 (2009.3.31)。一代明將戚繼光的傳奇人生。中國經濟網，http://big5.ce.cn/gate/big5/cathay.ce.cn/person/200903/31/t20090331_18669220.shtml。
- 文化部 (2009)。收涎。臺灣大百科全書，<http://taiwanpedia.culture.tw/web/content?ID=11511>。
- 維基百科 (2014.4.21)。戚繼光。<https://zh.wikipedia.org/wiki/戚繼光>。
- 幼獅文化。戚繼光抗倭。幼獅文化事業股份有限公司，<http://www.youth.com.tw/db/epaper/es001010/eb0773.htm>。
- 宜蘭縣大同鄉公所全球資訊網，<http://www.datong.e-land.gov.tw>。

可法橋

憶想忠貞名將史可法

不死精神，米摩登溪上康莊之橋

橫跨米摩登溪的可法橋，看似窄而精短，卻是暢行台7甲線的必經橋梁，由宜蘭向梨山地區前進，蜿蜒而上的山路隨著高度攀升至海拔1,200公尺，周遭林相漸漸改變，經過一畦畦的高冷蔬菜園區時，低調隱世的可法橋就在南山村與思源埡口間。佇立在路旁的可法橋牌示，靜靜堅守崗位，守護穿越群山中來往台7甲線的人們，撐起米摩登溪上的康莊道路。



公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台7甲線	31K+910M	宜蘭縣大同鄉	米摩登溪	73M	7.5M	53年始建 83年12月改建



史可法

1601-1645

(圖／公路總局)

得年44歲，字憲之，又字道鄰
南明諡忠靖，一說忠烈，清乾隆時
改諡忠正，河南祥符縣人（今開封）

經歷／

- 明崇禎元年進士，授西安府推官
- 明末南京兵部尚書、東閣大學士
- 後人收其著作，彙編《史忠正公集》





▲ 寬闊的南山平台，以種植高冷蔬菜為主要經濟來源。

可法橋位於宜蘭縣大同鄉南山村，南山村舊名為「埤亞南」(Peyan-nan)，在泰雅族語中指的是「祖先曾經來過的地方」。這片寬闊的河階平台，孕育泰雅族人的今昔，早年南山村的聯外道路，主要是傳統的泰雅族部落遷徙古徑、狩獵小徑；到日據時期，日本人為了掌控宜蘭原住民部落，開鑿了「埤亞南越嶺警備道」，為台 7 甲線前身。國民政府來臺後，又重新打造了東西橫貫公路宜蘭支線，為今日中橫公路延伸至宜蘭，提供更安全、舒適的道路，時間更迭及道路變遷也讓南山村有了全新的面貌。

台 7 甲線 32K 的可法橋，一代橋建於民國 53 年，那是東西橫貫公路宜蘭支線竣工後逐路興橋的年代。經過長年歲月侵蝕和風雨沖刷，原有橋梁逐漸老舊，且由於台 7 甲線是連結中橫與北橫公路間唯一要道，一代橋單線道設計漸漸無法負荷車來車往的時代需求，因此，在歷經 30 年歲月

南山風情：供應全臺的高冷蔬菜產區

過去人們對中橫公路的印象即盛產高冷蔬菜，大卡車載著一簍簍的高冷蔬菜分送到全臺各個角落，而在宜蘭大同鄉的南山、四季及茂安村這三個小村落地處海拔 800 至 1,200 公尺，其地理及氣候條件上，適合種植又香又甜的各種高冷蔬菜，如甘藍、包心白菜、菠菜及高麗菜等，成為村落的重要經濟命脈。





▲ 近可法橋處設有大同鄉歡迎立碑。

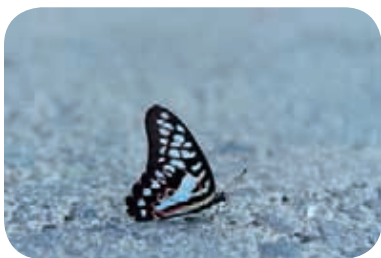
洗禮後，省公路局重新改建可法橋於 83 年 12 月竣工，拓寬橋面為雙線道寬度，整體構造為預力型梁橋。

今日，沿著台 7 甲線平坦的柏油公路前行，可法橋上多了因歲月而褪色的紅色欄杆，在壯麗的雪山山脈與米摩登溪之間，顯得相當低調融入，搭配抗清名將史可法的廉謹個性與固守揚州可歌可泣的歷史偉績，更為可法橋增添民族英雄光彩，蕩氣迴腸的氣韻在靜謐山中頗令人回味。

攀登佐得寒山，巨大檜木群現世

過去不為人知的可法橋，近年因在原本默默無名的佐得寒山中，發現為數眾多的巨大檜木林，並規劃為「馬告國家公園預定地」而聲名大噪，登山客多由可法橋登山口出發，一路探尋米羅山、南山神木群及佐得寒山，來趟自然與生態的知性旅程。南山神木群位於馬告檜木國家公園預定地，有超過千年的南山紅檜及為數眾多的扁柏、百年杜鵑樹林等，更是臺灣獼猴、藍腹鵲的棲地，自然生態豐富。佐得寒山為雪山山脈斜稜區，早期因攀登路線不同，需沿著米摩登溪溯溪而上，接上支稜後再循稜線登頂。

雪山隧道通車後，山友能更快抵達可法橋前啓程，全程約攀升 800 公尺，可一日來回，吸引更多登山客前來朝聖。可法橋下的米摩登溪為蘭陽溪的上游支線，上游有瀑布群，可法橋路邊有小徑，水流經過路面，可賞蝶及賞鳥；可法橋四周屬中海拔地區，山麻雀、黃星天牛、盤古蟾蜍、臺灣黑陰蝶、紅蛺蝶、琉球紫蛺蝶、小蛇目蝶、山胡椒、臺灣紅榨槭樹、臺灣馬桑、柳葉懸鉤子、臺灣胡桃、臺灣羊桃等動植物，更是令熱愛生態的遊人流連忘返。



▲▶ 可法橋下自然生態豐富，常可見昆蟲動物流連。





◀ 1974-07-05 由臺灣銀行發行之愛國獎券第 703 期。圖案為「明史可法與兵同苦」。故事大要：史可法在馳驅江淮間，與部下同甘共苦，天寒地凍之時去討賊，露宿草堆，與一兵相倚假寐，凍結成冰，因此他的士卒都很樂意與他同生共死。（圖文／臺灣記憶，國家圖書館）

緬懷忠貞名將史可法之橋

可法橋以忠肝義膽的史可法起名，紀念他忠心護國、終以壯烈殉國的精神，翻閱其波濤洶湧的一生更令人心生感佩。史可法生於 1601 年，曾拜左光斗為師，奠定日後正義凜然的處世態度，與剛毅不屈的人格作風，又因一生憂國憂民以致膝下無子，而收史德威為義子，官至明末南京兵部尚書、東閣大學士，一生為人清廉、願與部下同甘共苦，1645 年因死守揚州壯烈犧牲。

史可法少年以孝聞名，身形短小精悍，品行廉信，曾在上京趕考時借住古寺中苦讀，正巧遇見朝廷派來視察並負責科舉考試的左光斗前來躲避大風雪。左光斗見古寺中有位衣服單薄的年輕人，正趴在書桌上閉目養神，桌上還放著剛寫好的文章，便拿起文章細細閱讀，發現這位年輕人的字跡清秀、文辭精彩，不禁暗自讚賞，離去前向寺僧打探這位年輕人的名字，為日後師徒情份留下不解之緣。

忠膽明志，一心抵禦內憂外患

史可法考取進士後官運亨通，然因時局動盪不安，開啓四處征戰鎮守的生涯。明崇禎 17 年，李自成攻陷北京，崇禎帝自殺身亡，李自成則自稱大順皇帝；另吳三桂引清兵入關，占領北京，明朝在短短兩個月之中遭受外患內亂，此時史可法任南京兵部尚書，當南方的官員得知崇禎帝駕崩後，對擁立新君各有不同的看法，最後才決定擁立福王為帝，並改年號為弘光。史可法不得已只能同意，其後擁立派等人受到弘光帝青睞，史可法遭新勢力排擠，無法一展遠大抱負，便自請離京。

熱愛國家的史可法，不斷期盼有朝一日能聯合分歧的南明勢力共同抵禦外侮，完成反清復明大業，但時局紛擾，黨爭、官員勾心鬥角，他與有志之士決定採取「聯虜平寇」的策略，希望借助滿清的力量，先剿滅流寇李



▲據《揚州十日記》所述，揚州十日事件於1645年（南明弘光元年，清世祖順治2年）發生在多鐸統帥的清軍攻破揚州城後，對城中平民進行屠殺，守城的史可法因此殉國。（圖文／維基百科）

自成勢力，再擊退滿清。他旋即前往揚州統籌江北四鎮軍務機宜，只是這時候史可法體悟到四雄勢力龐大、各自為政，連朝廷也無力管束，其後平定無勞的史可法，則返回揚州繼續抵抗滿清。

抗清烈士的愛國情操

不久後，清豫親王多鐸兵圍揚州，史可法調兵不及，加上城內守將拔營出降，迫使史可法親率部屬堅守城池。在這危急存亡之秋，忠貞愛國的史可法決定與揚州共存亡，並寫下多封遺書給母親與妻子，希望死後能葬於高皇帝陵側，其後仍不敵勢力強大且武器先進的清兵，史可法欲自刎不成，被部屬用盡辦法潛送逃亡，在即將逃離揚州之際，史可法卻大聲呼喊，「我乃大明督師史可法是也！」遂被清兵俘虜。

被俘之後，清將多爾袞多次力勸投降，然而史可法卻毫不動搖，在《復多爾袞書》中表明永不投降的決心，多爾袞見他心意已決，便大舉揮軍佔領揚州城，史可法慷慨就義，得年44歲。在清兵攻堅揚州十日後，死傷眾多，史可法遺體難以辨認。一年後揚州人民與其家人以袍笏招魂，將史可法葬在揚州郊外梅花嶺，至乾隆年間，墓側建祠，經多次毀損而重建修繕，至今屬江蘇省文物保護單位，是為史可法紀念館。

史可法高風亮節的氣度，被後人稱為「不死將軍」，而他的精神將永留台7甲線上的可法橋，增添一番正義凜然、可歌可泣的滋味，令後人緬懷其忠貞典範！



▲客運行經可法橋處，站名為米摩登溪。

參考文獻

- 國立編譯館（1945）。高級小學歷史課本，卷二，臺北市：教育部。
- 許季荈（1947）。不朽集。
- 黃旺成纂修（1957）。臺灣省新竹縣志稿卷十一藝文志。新竹縣文獻委員會。
- 劉子清（1974）。中國歷代人物評傳（下）。臺北市：黎明文化。
- 吳永華（2002）。蘭陽地區自然旅遊指南。臺中市：晨星。
- 新竹教育大學（2000.1.16）。中國傳統章補介紹：官像畫上的章補。新竹教育大學數位藝術教育學習網，<http://www.aerc.nhcue.edu.tw/>。
- 淑萍（2006.5.8）。忠肝義膽的史可法。大紀元，<http://tw.epochtimes.com/b5/6/8/5/n1411769.htm>。
- 維基百科（2014.6.20）。史可法。<https://zh.wikipedia.org/wiki/史可法>。
- 明史可法褒狀官像。<http://www.aerc.nhcue.edu.tw/4-0/teach921/student/9054006/a/index-2.4.htm>

家驤橋、星文橋、章傑橋

莫忘八二三英勇將領

馬當溪上三豪傑

八二三砲戰是國共內戰中非常重要一役，民國42年國軍與美簽訂「中美共同防禦條約」，卻引起中國共產黨對此條約的不滿，在47年8月23日對金門發起猛烈而無情的射擊，造成國軍死傷慘重，多名將領如趙家驤、吉星文、章傑三位將軍，均在此役中不幸殉職。為紀念他們，台7甲線興築竣工時，遂將35K至37K間的三座橋梁，以此三位為國捐軀的英勇將領之名命名，感念他們為國奮勇犧牲。

家驤橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台7甲線	35K+650M	宜蘭縣大同鄉	馬當溪支流	15M	7.5M	79年5月改建





趙家驥

1910-1958

(圖／忠烈祠)

得年48歲，字大偉，河南汲縣人

學歷／

- 陸軍大學第14期畢業

經歷／

- 曾參與直奉戰爭、抗日戰爭及金門砲戰
- 任東北剿匪總司令部參謀長、陸軍總部參謀長、第一軍團中將副司令兼參謀長、金門防衛司令部副司令官
- 第一屆國民大會代表（在原籍河南汲縣），後當選臺灣國民大會主席團主席
- 獲頒青天白日勳章
- 八二三戰役殉職後，追晉陸軍二級上將



吉星文

1910-1958

(圖／忠烈祠)

得年48歲，字紹武，河南扶溝人

學歷／

- 縣立初中，就讀縣立師範學院時遂投筆從戎
- 陸軍軍官訓練團第一期畢業

經歷／

- 曾參與長城抗戰喜峰口之役、盧溝橋事變（抗日戰爭）及金門砲戰
- 東南長官公署少將高參、國防部高參、戰鬥團長、澎湖防衛部副司令官
- 民國46年擢升中將，派任金門防衛部副司令官
- 八二三戰役殉職後，追晉陸軍二級上將



章傑

1909-1958

(圖／忠烈祠)

得年49歲，字微塵，浙江臨海人

學歷／

- 黃埔軍校六期
- 中央航校第一期畢業

經歷／

- 曾參與中原大戰及金門砲戰
- 民國47年晉升少將，任金門防衛司令部副司令官
- 獲頒青天白日勳章
- 八二三戰役殉職後，追晉空軍中將

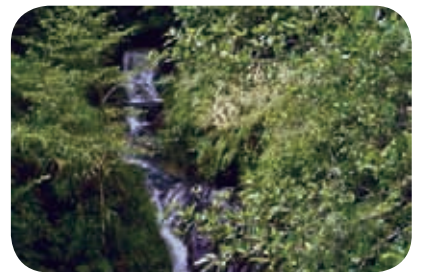


▲ 登上思源埡口可遠眺蘭陽溪谷美麗風光。



▲南山通往思源埡口的台7甲線上。

台7甲線一路向南，在南山村境內前往思源埡口途中，在35K處起連續二公里的路程，三座分別以八二三砲戰時殉職的將軍——趙家驤、吉星文、章傑之名命名的橋梁靜靜佇立。於民國79年5月竣工的三座橋梁，在群山環抱的公路上，扮演唯一且不可或缺的交通要道角色，橋下潺潺流水是馬當溪及其支流，為蘭陽溪上游。由於接近思源埡口的鞍部地形，地勢較形陡峭，昔日東西橫貫公路宜蘭支線在興建時，便將路線沿著馬當溪迂迴而上，直至思源埡口時，視野才漸開闊明朗。



▲馬當溪及其支流緩緩流過三橋。

回顧四、五十年代當時，家驤橋、星文橋、章傑橋，隨著東西橫貫公路宜蘭支線竣工後逐步完成，在當時的時空背景下，一代橋橋面是以單線道設計，方便來往中橫與北橫公路的用路人使用，同時也是沿途居民進出村落的重要道路。直至七、八十年代，由於南山村當地種植高山經濟作物的農家越來越多，且通往思源埡口登山遊憩的行程也日漸興盛，僅單線道橋梁已無法負載這麼多的人車來往，遂於79年時進行全面改建，拓寬橋面並強化橋梁結構安全性。時光荏苒至今，不時可見載滿高麗菜的大型貨運車豐收下山，或見三五車騎好手奮力上坡，準備登上思源埡口一飽蘭陽溪谷風光，而三座橋梁，正如同保疆衛土的三位將軍一般，守護這些匆匆過客的行路安全。

愛國將軍趙家驥

原籍河南省汲縣（今衛輝市）的趙家驥，是宋太祖趙匡胤後裔，祖先在宋朝金兵南侵中原時，跟隨康王南渡而落籍江南，自此聚族長居於此。由於自小嚮往軍旅生活，中學時便報考幼年兵，加入北洋軍閥吳佩孚旗下，至直奉戰爭結束，入東北講武學堂九期步兵科受訓。此後，隨國民革命軍抗日、剿匪，歷任連、營長、副團長等職，在民國 25 年考取陸軍大學前，就已高任四十七師上校參謀主任。

陸軍大學畢業後，對日抗戰全面爆發，趙家驥屢戰強敵於武漢會戰、崑崙關等戰役，削弱日軍勢力不少，功績不凡；抗戰勝利後隨杜聿明出任東北保安司令長官部中將參謀長。36 年時，入衛立煌麾下任剿匪總司令部參謀長，並在原籍河南省汲縣當選第一屆國大代表。民國 37 年國共內戰越演越烈，趙家驥受命赴大西南收拾殘軍，但局勢已無力回天，後在重慶陷落前，舉家隨國民政府疏散抵臺。

趙家驥抵臺先任陸軍總部參謀長，致力保衛臺灣領土，至 46 年 6 月，出任金門防衛司令部副司令官。然 47 年 8 月 23 日，臺海情勢陷入緊張，共軍無預警發動砲擊金門，當時在明德湖涼亭用餐的國防部長俞大維、金防部司令胡璉幸免於難，趙家驥與另外兩位副司令官吉星文、章傑不幸殉職，此役造成國軍死傷慘重，是為八二三砲戰。趙家驥逝時年 48 歲，先總統蔣介石明令褒揚，並追晉為陸軍二級上將，國葬於馬公島，靈位入祀忠烈祠。

臺灣十年的軍事改革

趙家驥擔任臺灣陸軍副總司令時，對臺灣陸軍軍事參謀制度提出大量改革，除陸軍學制及各軍隊學校的建立，也對軍團制度及陸軍整編作了有效的調整，更著有《歷史上之中國邊防》、《步兵射擊與運動之聯繫》、《中美參謀業務及其教育之異同》、《抗戰述評》、《剿匪戰役之追述與檢討》、《參觀美國陸軍觀感》等書，更受命撰寫檢討國共內戰的回憶錄，對臺灣陸軍部隊的發展組成有很大的基礎幫助。

吟詩寫字愛「酒」癡

趙家驥世代書香，自幼即承繼家學，不論是國學、詩詞上，均有深厚造詣，因深慕漢武班超之豐功偉業，慷慨投身軍旅。軍旅途中不忘閱讀詩書，本就是一位好吟詩作樂的詩人，現在金門各景點尚有他的詩文題刻，

七七事變 77 週年 舞台劇緬懷英雄史詩

回首抗日之時，七七事變已然經過七十多年，戲劇大師田漢也曾專門寫了話劇《保衛盧溝橋》以茲紀念。民國 103 年 7 月，為紀念七七抗戰 77 週年，由前中華民國空軍二級上將夏瀛洲擔任製作人，打造英雄史詩音樂劇《烽火歲月·向抗戰勇士們致敬》，以音樂以及舞台述說抗日的艱辛歲月，此段抗日英雄的故事，迄今仍被源遠流傳。

（文／李錫銅，中時電子報）

民國 48 年 5 月 27 日訊。金門感仁三將軍吉星文、趙家驥、章傑入祀苗栗縣忠烈祠。
（文／苗栗縣志，卷五：大事記；卷六：志餘）

其畢生所作詩詞，後人將其彙編成《趙家驤將軍詩文集》。

他也喜愛品嚐金門特產的高粱酒，曾留下以下膾炙人口的佳句；而此詩描述的「寶月古泉」，也正是金門名泉之一，利用源自花崗岩層的甘冽清泉釀酒，製成了流傳至今的金門高粱酒。將軍特為此金門酒作此詩，藉酒抒懷征戰時刻的心中情感；金門酒也因此詩更添一點戰時的邊塞詩感。

為愛金門酒，來尋寶月泉，故鄉胡歲月，此地漢山川。
兩擔堅前壘，九龍淡遠煙，沙場君莫笑，一醉勒燕然。

也由於趙家驤特別愛寫詩，有眾多充滿邊塞詩風情的軍旅生涯作品，如《軍中新吟》，雖然此詩作於民國之時，讀來卻有唐代邊塞詩的壯闊高遠感。

毳幕鄉心對月明，嚴霜九月冰初成。
無邊大漠千營靜，臥聽鐵騎嚙草聲。

趙家驤隨國民政府抵臺後，由於和家族兄妹五人遙隔兩岸，充滿思念，因此透過《歸望》抒發思念感懷之情。

小巷薑開熱帶香，門前榕木記流亡。
春無楊柳冬無雪，歸望如何不斷腸。



▲ 民國 35 年，趙家驤、杜聿明、余紀忠合影（右至左）。(圖／華夏經緯網)



▲ 東北戰場上研究作戰圖。由右至左：趙家驤、衛立煌、周福成。(圖／華夏經緯網；文／金門戰地史蹟論壇)



▲ 趙家驤和蔣介石合影。(圖／華夏經緯網)



星文橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台 7 甲線	36K+745M	宜蘭縣大同鄉	馬當溪支流	14M	7.5M	79 年 5 月改建



▲ 吉星文將軍留影。(圖 / 中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館)

吉星文，打響抗日第一槍

吉星文是抗日名將吉鴻昌的侄子，15 歲逢陸軍第八混成旅考選學兵，便感於國難當前，投身叔父吉鴻昌部隊。後因驍勇善戰被拔擢為連長，對部隊訓練要求極為嚴格，但對下屬卻無微不至的關懷和照顧。據聞在冬日寒冷之天巡視部隊，可以脫下自己的外套給士兵保暖；抗戰時期糧秣不繼，吉星文更親自採集野菜給官兵食用。他一直秉持著為他人而活的理念，與其他士兵同甘共苦，自己卻極為儉樸，更以「文官不愛錢、武將不惜死」來自我期許。

盧溝橋事變 堅持抗戰到底

民國 22 年始，吉星文歷經長城喜峰口一戰，升 219 團團長，擔任宛平城守衛任務，卻於 26 年時，遭遇盧溝橋事變。盧溝橋屬宛平縣內，是通往北平市的交通要道，也是中國東北的最後一條防線。26 年 7 月 7 日，日軍藉口軍事演習有日兵失蹤，要求搜查宛平縣，吉星文為堅守職務，嚴辭拒絕不退讓，引起日軍惱怒圍城，他奮起還擊，下令「堅守陣地，堅決回擊，堅持抗戰到底」，打出抗戰第一槍。

不忘七七事變，抗戰軍歌流傳

抗日存亡戰爭之時，軍事歌曲最能鼓舞人心，節奏堅定雄渾的《犧牲已到最後關頭》歌曲中有「向前走，別退後，生死已到最後關頭」呼喊，代表勇往直前的戰鬥氣魄，鼓勵疆場勇士。

《犧牲已到最後關頭》

向前走，別退後，生死已到最後關頭。同胞被屠殺，土地被強占，我們再也不能忍受！亡國的條件我們決不能接受，中國的領土一寸也不能失守！同胞們！向前走，別退後，拿我們的血和肉，去拚掉敵人的頭。犧牲已到最後關頭，犧牲已到最後關頭！

向前走，別退後，生死已到最後關頭。拿起我刀槍，舉起我鋤頭，我們再也不能等候！中國的人民一齊起來救中國，所有的黨派，快快聯合來奮鬥！同胞們！向前走，別退後，拿我們的血和肉，去拚掉敵人的頭，犧牲已到最後關頭，犧牲已到最後關頭！

七七盧溝橋事變爆發，中日大戰全面展開，自此掀起長達八年的抗日戰爭。吉星文率敢死隊奮戰，戰火持續兩星期之久，日軍增援部隊進入華北，展開火力砲擊。吉星文領著軍隊與日軍血戰 29 天，擊斃三千多人，並指揮城內居民撤離，一直到平津失陷，才奉命離開戰場。吉星文也從此英名遠播，成為浴血奮戰的抗日英雄，在抗戰史寫下了光輝一頁。

八二三砲戰壯烈犧牲

華北戰場上，吉星文與日軍周旋，經徐州會戰與隨棗會戰，多次因戰受重傷仍不屈撓。隨著大陸淪陷，吉星文與國民軍政府來臺，民國 47 年，晉升陸軍中將，派充金門防衛部副司令官。然隔年 8 月 23 日，因中共突如其來的砲轟金門，吉星文不幸負傷，經多日搶救仍撒手人寰，這位抗日英雄最終在抗戰的最前線不幸犧牲，殉國後追晉為陸軍二級上將，並與趙家驤、章傑兩位一同罹難的將軍舉行大規模國葬。



民國 76 年 8 月 23 日訊。
「八二三」戰役，趙家驤、
吉星文、章傑，三將軍殉職
紀念碑，設置於明德公園內。
(文／金門縣志上冊)

◀ 擷取「追悼金門八二三砲戰殉職三將領—
吉星文、趙家驤、章傑將軍」儀式紀錄片
畫面。



章傑橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建 (竣工)
台 7 甲線	37K+480M	宜蘭縣大同鄉	馬當溪	26M	7.5M	79 年 5 月改建

氣壯山河識章傑

章傑，世代書香，自小聰明且好學，父親章山是當地仕紳，曾任職縣立教育局長及小學校長。他在父母引導下，學業成績優異，於民國 12 年浙江省立第六中學畢業後入上海大夏大學；在學期間，卻因家中經濟困難而輟學，後則感於中國人不該受外侮，與嚮往革命救國的青年一同報考黃埔軍校，畢業後隨軍隊參與北伐，曾參與中原大戰、剿共及抗日戰爭。

章傑 21 歲黃埔軍校第六期畢業後，再讀中央航空學校第一期及高級班第六期、革命實踐研究院高級班第一期。任空軍飛行員、分隊長、飛行教官。民國 27 年起，先後任航空委員會通信處電信員訓練班主任，與空軍學校中級班總務組組長、空軍第一路司令部科長、第五路軍司令部參謀長等。36 年，出任空軍總司令部第二署署長，38 年後隨國軍抵達臺灣，47 年任金門防衛司令部少將副司令。

處事低調 完成後勤補給的重大使命

由於章傑特殊的求學背景，除參與第一線的殺敵任務，更肩負了後勤補給和訓練後輩英才的重要使命。擔任過空軍飛行員的他，多次在戰場上冒險駕機力抗敵軍；任航空委員會通信處電信員訓練班主任時，更在其規劃下，訓練出許多優秀的電信人員。民國 34 年 8 月抗戰勝利後，章傑更奉命擔任航空委員會上海地區司令部司令，負責接收日軍物資及國軍空運事宜。

38 年章傑隨國民軍來臺後，因接收日方物資之時表現良好，調任聯勤總司令部副參謀長，當時國軍因剛從大陸撤退來臺，各方面有待整頓，軍事物資的供應和調度皆十分困難。透過章傑在後勤整備上的專長，使國軍在後勤補給作業正常通暢，因此獲頒勳章，並由於為人正直，清廉一生為眾人讚譽。

八二三砲戰當日，國軍將領在太武山翠谷水上餐廳用餐及休息之際，因遭共軍猛烈砲擊，與吉星文和趙家驤兩位副司令官當場殉職，殞命於太武山麓軍官餐廳之外。據金門方面記載，章傑遭砲火擊中之時，雖身受重傷但還能言語，遂命令部屬速行戰鬥反擊，無須理會他；然共軍方面記載，章傑當場遭砲彈擊中，遍尋不著遺骸，隔日在餐廳附近尋獲炸碎的骨渣和殘碎遺物，因此在死不見屍的結局下，宣告死亡。



▲位於金門明德公園內的碑亭，放置了三位將軍的殉職紀念碑。寫著「吉星文、趙家驤、章傑將軍八二三戰役殉職紀念碑」。

彈如雨下八二三

根據中國沈衛平出版的《823 金門大砲戰：1958 年台海國共砲戰全解密》記載，八二三砲戰發生時，第一波作戰暗語「台風」，時間持續 15 分鐘之久，對北太武山金門防衛部發射 6,000 余發砲彈；對金門縣城東北的敵 58 師師部發射 3,000 余發砲彈；對小金門島中路的敵 9 師師部發射 5,000 余發砲彈；對小金門林邊、南塘的敵 25 團、27 團團部發射 6,000 余發砲彈；對大膽、二膽島敵營房、砲陣地發射近 3,000 余發砲彈；對料羅灣敵運輸艦發射 1,000 余發砲彈。逾兩萬發的砲彈密密麻麻、如雨落下在金門各地方。

民國 48 年 6 月 27 日訊。花蓮各界奉去年金門砲戰陣亡花蓮縣籍烈士神主入祀忠烈祠，計花蓮市陳松山，秀林邱有水，吉安徐阿輝，壽豐張西昌、濫浪生、富里卓訓東，萬榮邱清和，光復陳景茂、玉里林進隆、蘇開鎮、黃清木等十一位。另此役殉職之金門防衛副司令趙家驤、吉星文、章傑等三位神主，同時奉迎入祀。

（文／花蓮縣志，卷一：大事記）

一生清廉的空軍將領，就在砲火中殞落，先總統蔣介石除追贈空軍中將以外，以「氣壯山河」輓聯表彰其英勇成仁之精神，後入祀忠烈祠，葬於澎湖國軍公墓。

回首 56 年前的八二三當夜，三位為國為民均奮勇效力的身影赫然離去，但勇者無懼的犧牲精神仍存。撫今追昔，歲月無聲，當年三位將軍的英勇精神，化作台 7 甲線公路上三座不語的橋，永世不朽。隨風雨過去，迎向未來之時，行經之人也能在記憶中，歌頌他們征戰時的壯烈故事。

參 考 文 獻

- 曾今可（1953）。臺灣詩選。臺北市：中國詩壇。
- 苗允豐編撰（1974）。花蓮縣志，卷一：大事記。花蓮縣：花蓮縣文獻委員會。
- 謝金汀監修（1983）。苗栗縣志，卷五：大事記；卷六：志餘。苗栗市：苗栗縣政府。
- 金門縣立社會教育館編（1992）。金門縣志上冊。金門縣：金門縣政府。
- 許雪姬總編纂（2005）。續修澎湖縣志，卷十四：人物志。澎湖縣政府。
- 沈衛平。823金門大砲戰：1958年台海國共砲戰全解密。黃河出版社。
- 華夏經緯網（2003.7.17）。三名將軍先後成仁。http://big5.huaxia.com/zk/jpwk/zplz/pjjm042.html。
- 中評社（2007.7.5）。抗戰七十周年 抗日英雄吉星文兒子盧溝橋憑弔。中國評論新聞網，http://hk.crntt.com/doc/1004/0/3/2/100403252.html。
- 金門部落（2009.10.28）。林邊村景。新浪部落，http://blog.sina.com.tw/a1823145/article.php?entryid=583563。
- 北雁南飛——金門（2010.6.16）。翠谷蓮塘——金門太武山明德公園。痞客邦，http://papilio0204.pixnet.net/blog/post/8405202-%E7%BF%A0%E8%B0%B7%E8%93%AE%E5%A1%98%EF%BC%8D%E9%87%91%E9%96%80%E5%A4%AA%E6%AD%A6%E5%B1%B1%E6%98%8E%E5%BE%B7%E5%85%AC%E5%9C%92。
- 安頭（2011.8.7）。抗日儒將——趙家驥。金門戰地史蹟論壇：紀錄金門戰地戰史——見證金門戰地戰史，http://ttt0920.pixnet.net/blog/post/99710731-%E6%8A%97%E6%97%A5%E5%84%92%E5%B0%87%E2%94%80%E8%B6%99%E5%AE%B6%E9%A9%A4。
- 陳家興（2012.7.2）。太武風情上。金門日報，http://www.kmdn.gov.tw/ch/News_NewsContent.aspx?NewsID=211512&PageType=1&Language=0&CategoryID=12&DepartmentID=&Keyword=%E5%A4%AA%E6%AD%A6%E9%A2%A8%E6%83%85。
- 孫建中（2012.10.30）。氣壯山河一章傑將軍。國防部青年日報，http://news.gpwb.gov.tw/book.aspx?ydn=KWbqo8QWbRobnnXg2T%2bMZRBjAe3e7gLO%2fqOZ9UBRi43i0Gs1pgY66EPk%2bY2Z8BqcuoWtvyjwjs%2fT7FBSJzxczbxjs37OWWsxq88ZEoJAZc%3d。
- 趙汧（趙家驥姪子，南京民間抗日戰爭博物館副館長）口述，楊馥戎責任編輯，現代快報（2013.9.17）。名將趙家驥扎蘭諾爾一戰成名 曾贏得蔣介石讚賞。華夏經緯網，http://big5.huaxia.com/zhwh/whrw/2013/09/3536252.html。
- 李鈺銅（2014.7.8）。夏瀛洲帶領老兵追憶烽火歲月。中時電子報，http://www.chinatimes.com/newspapers/20140708000949-260301。
- 王堅。悲劇英雄—吉星文。國民革命軍悲劇英雄館，http://www.hoplite.cn/templates/gbjyxxg0003.htm。
- 金門卓環國小。烈嶼風情_戰地印記：八二三砲戰。http://www.jhes.km.edu.tw/902005/conth/conth-5.htm。
- 高粱飄香在活島。寶月古泉。http://www.kmvs.km.edu.tw/student_web/garden2/c1.htm。
- 榮民文化網。吉星文於盧溝橋事變後。http://lov.vac.gov.tw/Photo/Content.aspx?i=42&c=1。
- 維基百科。趙家驥、吉星文、章傑。http://zh.wikipedia.org/zh-tw/。

張良橋

圮橋敬履憶張良

跨越山村溪谷的歷史之橋

涼風輕拂，車行至宜蘭縣大同鄉南山村的最上端，已接近臺中鄰界，原本山路飄渺的霧氣過了思源埡口後逐漸散去，這處分隔中央山脈與雪山山脈的谷地，同時也是大甲溪與蘭陽溪的分水嶺。不遠處勝光村可見張良橋佇立，寧靜的山谷忽現歷史人物之名，憶起漢初三傑之一的故事，「圮橋三敬履」與「孺子可教」典故浮現腦海，這是與原始曠野截然不同的智慧意涵。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台7甲線	50K+000M	臺中市和平區	山溝	45.6M	4.6M	54年6月始建



張良

(圖/公路總局二工處)

字子房，封為留侯，諡號文成，潁川城父人

經歷

- 漢初年間、漢高祖劉邦的謀臣，祖先為戰國時期韓國人
- 世人尊稱他為謀聖
- 與蕭何、韓信同為漢初三傑
- 《史記·留侯世家》紀錄其生平





▲ 過午車行至思源埡口處，前方道路逐漸被快速下探的霧氣所籠罩。

馬也 馳在蓊鬱翠綠的中橫公路宜蘭支線上，山中氣象萬千，直到過了45K的思源埡口，視野趨於清朗，50K處可見橋面不甚寬的張良橋，斑駁的橋身顯示它的滄桑風華，橋下山溝泉水涓涓淙淙，清澈流過山林深處。現今承載著往來交通重任的張良橋，始建於民國54年，由於歷經長年風雨侵襲，公路總局欲進行橋梁改建，原定於99年5月施工，因工程用地取得困難問題，雖經公路總局與退輔會及原承租地主多方協商仍無法解決，只好暫緩改建，時至今日，張良橋也已使用近50年的歲月，在道路養護單位谷關工務段的妥善維護下，仍舊屹立不搖，繼續扮演它重要的角色。

車行台7甲線，過思源埡口可一路向南至武陵農場、梨山風景區，兩旁的林相也變成高大聳直的溫帶植物。山脈綿延，夏綠秋楓別有一番風情，尤其是清晨的陽光迷霧更為迷人。只是多少旅人過客匆忙趕路，鮮少

氣象萬千：思源埡口的翻騰霧氣

舊名埤亞南鞍部的思源埡口，位在宜蘭縣與臺中市交界處，東西兩面分別是太魯閣國家公園與雪霸國家公園，其特殊地形與地理位置造就了豐富多樣的生態景觀。受東北面迎來海風及挾帶較多的水氣，從南山部落到思源埡口常有濃霧繚繞，思源埡口亦為蘭陽溪與大甲溪的分水嶺，因源頭之故，即以「飲水思源」的思源稱之地名。受地形和氣候影響，這一帶種植的高山蔬菜特別清甜，一畦畦菜田映襯綿延山景，美麗的曲線盡顯無遺。



有人會注意到在深山中，路旁靜佇的橋梁，是一座以古代賢者命名的橋。以漢初大臣張良之名命名的張良橋，標高 1,835 公尺，橋長約 45 公尺，最為人所知的，是時節入秋冬之際，橋下溪谷秋楓的自然景緻，堪稱眾多攝影愛好者的拍攝秘境！過橋至勝光派出所後方，還有一座觀景台，可登高俯瞰田園風光及綿延山景，由於此道沿途皆是靜謐幽谷，少有民宅，因此這也成為單車車友的休憩中繼站。

張良邳橋奇遇

翻閱歷史文獻記載，出生戰國末年的張良，是韓國貴族後裔，家族在韓國朝野間深得眾望。西元前 230 年，秦軍大舉攻韓、攻佔其都城，韓軍大敗滅國後，張良在博浪沙欲行刺秦始皇失敗，便亡命避居到下邳城。一日，他到下邳橋散步，一位穿著粗布短衣的老人走到張良旁，故意把鞋脫了扔到橋下，然後對他說：「小伙子，你下去幫我撿鞋上來！」張良儘管不悅，卻也忍住到橋下拾鞋，老人接著又命令張良給他穿上，張良恭恭敬敬地幫忙穿鞋。老人語：「孺子可教也，你將來會有出息的，下次你來我有東西要送給你。」相約五日後黎明，在此會面。

五日後張良依約前往，但老人已經比他先到，老人說：「你來晚了，明天早點來」；又約了第二次會面，卻還是晚了老人一步到橋。約第三回，張良夜半就起身赴約，終於趕在老人之前抵達，因此，老人送給張良一本《太公兵法》，並交代：「好好閱讀此書，融會貫通後，10 年必會發跡，我倆 13 年後會再相見，到濟北穀城山下的黃石來找我。」後離去。張良日夜誦讀《太公兵法》，終於成為一位深明謀略的奇人。13 年後張良經過濟北時，果然在穀城山下看見黃石，便把它取回供奉祭祀，並稱之為「黃石公」。這即是著名的「圯橋三敬履」和「孺子可教也」典故由來。



▶ 1963-05-20 由臺灣銀行發行之愛國獎券第 313 期。圖案為「張良納履」。獎券左方印有「隱瞞匪諜 就是犯法」。
(圖文／臺灣記憶，國家圖書館)



▲ 張良橋頭處空地，原為光復後租給退役榮民栽植作物維生，近年由行政院退輔會陸續收回，目前處於廢耕養地狀態。

智謀良策助劉邦得天下

得《太公兵法》之後 10 年，秦人因長期遭嚴刑峻法壓迫，苦不堪言，遂起兵反秦，張良也趁勢舉起反秦大旗，發動百多人響應。反秦起義途中，張良遇到了改變他一生命運的明君劉邦，二人將兵馬合為一處，由劉邦統一指揮、張良受封為統領騎兵的將領，之後西征，善於奇謀的張良提出許多智謀良策，助劉邦成功率先進入關中、搶得逐鹿天下的重要地位。西元前 207 年，劉邦率軍攻進咸陽，到達灞上時，秦國王子嬰不戰而降，劉邦順利攻下咸陽城。

作為劉邦的謀臣，張良往往能在關鍵時刻給予正確計策，因此當劉邦稱帝西漢高祖後，封張良為留侯，他曾以「夫運籌策帷幄之中，決勝千里之外，吾不如子房」之敘，說明張良的軍事長才和重要性。張良在死後，諡為文成侯（諡號文成），世人也尊稱他為謀聖。《史記·留侯世家》專門記錄張良生平。後人也有俗諺：「你有你的張良計，我有我的過牆梯。」意指張良總是能想出厲害的計謀，比喻雖然你有厲害的計謀，但我也有應對的方案，大家各憑本事。

「山中無甲子，寒盡不知年」，數千年前的歷史，記錄著前人的智慧；今日的道路橋梁，乘載著人與地交織的軌跡。時光的洪流，將兩者交會與此，深山裡的張良橋，連結兩縣市的交通，也串起兩個時代背景的歷史故

事。近年來，因颱風頻頻侵襲臺灣中部山區，百般風雨淬煉，張良橋陸續經歷多次修復工程，仍屹立肩負著山中的要道重任。

只是，流水依舊淙淙流過，遊人仍是路過匆匆，唯有攀登南湖大山的登山客會慢行步過張良橋，或是單車挑戰中橫公路段的車友會慢速經過橋面，還有時至楓紅季節，攝影愛好者從橋旁步入小徑，尋找最佳拍攝角度。位在思源埡口附近的張良橋，時而籠罩在濃霧中，時而相映晴日的藍天，在山中堅守它的崗位！

詠張良

(文／教育部)

後代文人墨客，著有多首詩作吟詠張良生平故事，包括唐朝劉知己《讀漢書作》、李白《經下邳圯橋懷張子房》、胡曾《圯橋》；宋朝楊萬里的《讀子房傳》、王安石《張良》，後至元、明、清朝皆可見，以下僅摘錄李白《經下邳圯橋懷張子房》。

李白《經下邳圯橋懷張子房》

子房未虎嘯，破產不為家。
滄海得壯士，椎秦博浪沙。
報韓雖不成，天地皆振動。
潛匿游下邳，豈曰非智勇？
我來圯橋上，懷古歎英風。
惟見碧流水，曾無黃石公。
嘆息此人去，蕭條淪泗空。

*釋義：

張良尚未如虎嘯一般發跡時，生活常是生無分文、居無定所。

尋尋覓覓求得壯士，在博浪沙椎擊秦始皇。

雖然為韓國復仇的心願沒有達成，卻也撼動了天下。

後來隱姓埋名潛藏在下邳沒有被發現，怎能說沒有智慧和勇氣呢？

我來到圯橋上，懷弔古人的英勇事蹟，卻只見著碧水流去，不見黃石公脫鞋掉鞋。

感嘆如今人事已非、前人已不再，冷清寂寥，只剩下一片空寂。

撲朔迷離張良墓

(文／臥龍·新華網)

張良生前事蹟風光，逝後也成為後人爭相沾光的對象。根據《史記·留侯世家》記載，張良有明確死期，因此推論應有明確死地，然而在中國大陸卻有二十多個張良辟谷處，約百餘個張良祠廟，張良墓也有十多處。

其中名氣最響的當屬湖南省張家界青岩山上的張良墓，據聞此處是張良當初為避免殺身之禍，退隱此名山大川修練仙道，後人故以為張良死後葬於此，但史料記載青岩山張良墓的神話傳說意味濃，頂多只是衣冠塚。

另一可能性較高之說法，是山東省微山縣境內的微山島。由於張良的封地是留城，即今日微山湖（漢朝時期微山湖是山而非湖），死後即被後人葬於此，至今附近住戶姓張者居多，且自稱張良嫡系後人，世代守護先人陵墓已有千年之久。而山東省政府也已經將此處列為重點文物保護對象，更積極制定旅遊開發計畫。

參考文獻

- 香坂順一（1946）。華語自修書，三卷。臺北市：三省堂。
- 黃旺成纂修（1957）。臺灣省新竹縣志稿卷十一：藝文志。新竹縣文獻委員會。
- 趙興華（2011）。與橋一起向前飛翔：47座省道老舊橋梁整建歷程。臺北市：交通部公路總局。
- 梁叔平（2009.5.7）。張良與黃石老人的故事。看雜誌，<http://www.watchinese.com/article/2009/1266>。
- 交通部（2011.4.8）。省道老舊受損橋梁緊急改建計畫。交通部振興經濟主題網，http://investproj.motc.gov.tw/home.jsp?id=1019&parentpath=0,443&mcus tomize=planning_view1.jsp&planserno=21&toolsflag=Y&imgfolder=2。
- 北京新浪讀書（2013.7.24）。張良：他是名利雙收又明哲保身的西漢奇士。sina書味頻道_有夠藝思，<http://books.sina.com/bg/funny/talent/20130724/184245823.html>。
- 臥龍。千古之謎：撲朔迷離張良墓。新華網，<http://yinzhenquo.home.news.cn/blog/a/01010000A87203E50AE3304E.html>。
- 教育部。詠張良。教育部數位教學資源入口網，http://content.moe.edu.tw/senior/chinese/ks_rs/content/chinese/poem/title/history/history3.htm。

清泉橋

抗日剿匪名將邱清泉

兩溪匯流間的紅寶石

一路從台7甲線前往梨山地區，左手邊的耀眼紅橋映入眼簾，橋身上掛著斗大的黃色字樣「清泉橋」，一般人多以為是以溪流之名或比喻清澈的河水，其實，這是為了紀念抗日名將邱清泉而命名的橋梁。橋下南湖溪於此淙淙流過，彷彿歷史的洪流奔向遠方的平原，引領人們踏入過往時光一探究竟。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台7甲線	65K+000M	臺中市和平區	南湖溪	75M	10M	91年4月始建

舊桁架橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台7甲線	65K+000M	臺中市和平區	南湖溪	61.6M	3.5M	48年2月始建



邱清泉

1902-1949

(圖/忠烈祠)

得年47歲，學名青錢，字雨庵，
浙江溫州人

學歷／

- 黃埔軍官學校工兵科第二期
- 德國柏林陸軍大學

經歷／

- 新編第二十二師長、第五軍軍長
- 曾參與北伐戰爭；抗日戰爭—
崑崙關戰役、滇西緬北戰役；
國共戰爭—徐蚌會戰
- 獲三等寶鼎勳章、四等寶鼎勳章、
四等雲麾勳章、美國總統自由勳章
- 追晉中華民國陸軍二級上將





▲目前僅供行人遊憩用的舊桁架橋。

喜愛攀登百岳的山友，對臺中市和平區深山中的清泉橋必定不陌生，因為從橋旁轉入產業道路 730 林道，就是中央山脈北二段的登山口，縱走路線包含門山、鈴鳴山、無明山和甘薯峰等四座，還可挑戰知名的斷崖路線。鮮紅色的清泉橋非常顯眼，不過一般遊人多趕路程直奔梨山風景區，或只是停下車來匆匆照相留念。

清泉橋位於台 7 甲線 65K 處，原名南湖橋，於民國 48 年 2 月舊桁架橋竣工後不久，即以民族戰士邱清泉之名更名。鮮紅色的舊桁架橋，總長 61.6 公尺、橋面寬 3.5 公尺，特殊的鋼梁結構因考慮當時台 7 甲沿線路幅較狹窄、多彎道的山區地形，故選用桁架橋梁設計。至 80 年代經濟蓬勃發展，僅單線道的桁架橋卻也因為路幅過窄，來來往往的車輛總是得等對向車先行過橋後，才能換自向車通行，經常造成路段車輛堵塞，引起用路人的不便。因此，公路總局便在 91 年時，保留原有橋梁，並於舊橋旁興建一座水泥橋與之並行，施行人車分道的作法。目前已不開放車輛通行的紅色舊橋，橋面也改為鋪設木棧板，主要供遊人行走休憩、眺望遠方的山巒稜線。

東西橫貫公路宜蘭支線上的鋼桁架橋

端詳清泉橋，除了鋼桁架橋設計美學外，橋門柱旁還有個艾菲爾鐵塔的標記和以法文書寫橋梁規格的銘版，上頭標註了 1954 年 4 月 3 日的日期。一般遊客多會以為這座橋是由法國人協助建造、或是法國送給臺灣的，其實，艾菲爾鐵塔的標記只是鋼材廠商的 Logo，在台 8 線上的幾座橋梁上也都能見到，但這也道出了一段悠遠的歷史。

時間倒回民國 50 年代戰後，美援助臺送來大批的華倫桁架橋梁構材西德鋼梁，這批原為法國為越南設計，並委由西德製造的單線鐵路橋，後因越南戰事無法使用，而送往泰國。至 1954 年，法國戰敗退出越南殖民地，且泰國也無使用機會，便成為美援資材輾轉送來臺灣。在當時西德鋼料製造鋼梁技術是世界頂尖，用於東西橫貫公路作為鋼桁架橋架設施作。

特別的是，由於鋼梁材料並非依橋梁設計採購而來，所以當時工程師反倒是必須依照這批「舶來品」的結構屬性，重新來規劃橋梁設計，著實與眾不同。如今，中橫公路僅剩六座古董級的鋼桁架橋，分別為關興橋、慈航橋、慈雲橋、長春橋、春暉橋與清泉橋。

橋上交通暢行 橋下昔日仙境

台 7 甲線為聯絡中橫公路及北橫公路的交通要道，地理位置於大甲溪上游，是發源自合歡山的合歡溪與南湖大山的南湖溪匯流點。從前清泉橋下清澈溪水與附近的曲流景觀是攝影愛好者的最愛，尤其深秋時，溪流與楓紅交錯，四周山巒挺拔、雲霧繚繞，等待光線照入的瞬間，紅橋秋景十分迷人。然近年來受風災強雨影響，上游大量崩塌土石影響河床淤積，清泉橋下方溪流原本裸露的岩盤已被沖積物所掩蓋，地景隨著河流作用改變，也發生了明顯變遷。

此外，過去櫻花鉤吻鮭的分布範圍，遍及臺中松茂部落以上整個大甲溪

▶ 流過清泉橋下南湖溪滔滔溪水。

▼ 清泉橋旁生態教育廣場。



上游，其棲地包括了七家灣溪、武陵溪、有勝溪、司界蘭溪、南湖溪及合歡溪等流域。清泉橋下游以東的大甲溪支流，配合雪霸國家公園的保育、復育政策，已經禁止以魚網與築堤方式捕魚，也就是說清泉橋以上的區域就是保護區。台7甲線上的雪霸國家公園武陵遊客中心內，設有櫻花鉤吻鮭生態中心，展示鮭魚生態、分布流域及保育成果介紹等，館內播放臺灣櫻花鉤吻鮭歷史溪流放流紀錄影片，可一覽台7甲沿線的溪流景觀和地景地質等自然生態。

邱清泉：惟志士仁人能以頭顱熱血報效國家。

抗日名將邱清泉

清泉橋命名的起源，是曾在抗日戰爭中立下顯赫戰功的邱清泉，一位允文允武的優秀將領，自小展現勤學好讀的長才，8歲時就讀鄰近私塾、10歲進入基聖小學堂、16歲時以第一名的成績畢業於高等小學堂，成績極為優越。在學期間，父親邱箴燦原考慮家庭經濟拮据因素，欲令其改習其他行業，在鄉耆華成銘先生的力勸與鼓勵下，考上浙江省立第十中學繼續就讀，20歲畢業隔年，再考進上海大學社會學系。不久後，孫中山先生於廣州創辦黃埔軍官學校，從軍報國之心自幼萌芽的他，趕赴廣州考入軍校工兵科第二期，開始了不凡的軍旅生涯。就讀黃埔軍校時，邱清泉即以學生身分參加過三次實地作戰，自軍校二期畢業後，參與國民革命軍行列，展現雄才大略。

民國23年，邱清泉已升任少將，有感於中國的國際形勢漸趨險惡，以及日本攻掠的謀略，以第一名成績通過留德考試進入柏林陸軍大學。在學期間除努力用功外，更用盡一切方式，取得最新的戰術戰法知識，利用課餘時間連夜打字抄錄、翻譯，寄回國內以鞏固國內軍事教育之基礎。留德三年，深受德國軍事教育影響，推動我國現代化國防軍之建設，指揮運用戰略戰術常有驚人優越的表現。學成歸國後正逢盧溝橋事變，八年抗日戰爭即將展開，他將德國所學運用於南京、蘭封、信陽等戰役，均打擊日軍情勢。最有名的崑崙關之役，邱清泉臨危不亂、誘敵深入，我國軍抗戰中轉守為攻，與杜聿明聯手擊斃日軍少將旅團長中村正雄，至此大獲全勝。

將軍詩人反共內戰殉國

對日抗戰時期，邱清泉上將表現沉穩，民國34年抗戰勝利，國家開始走上復興之路，解決了由共黨策動的昆民學潮危機後，又步入與共黨的對戰之局。據載他帶軍打仗時，就像瘋子一樣的橫衝直撞、斬旗殺敵，因此被共軍稱為「邱瘋子」，立下許多顯赫戰功。之後帶領國軍收復了黃河以



▲邱清泉將軍遺像。(圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館)

將軍詩人邱清泉

邱清泉擅長近體詩賦，留下不少佳言名句，以下摘錄數篇：

歲暮克崑崙，旌旗凍不翻。
雲開交趾地，氣奪大和魂。
烽火連山樹，刀光照彈痕。
但憑鐵和血，胡虜安足論。

—民國 29 年崑崙關戰役後，邱清泉因車禍事故於醫院療養時作詩。

更深危坐對寒缸，
怕聽空庭雨打窗；
蠟燭燒殘腸欲斷，
拚將秋淚落雙雙。
簾捲瀟湘夜欲沉，
愁腸敲斷五更砧。
秋風吹入絲絲雨，
似共勞人淚下襟。

—民國 32 年邱清泉母病逝，因前線要務無法奔喪，故作詩遙祭母親。

(文／邱子敬《民族戰士邱清泉》)

北的大部分地區，但共軍的「人海戰術」將手無寸鐵的老百姓推作先鋒部隊，每回作戰所造成的人民傷亡，均帶給邱清泉極大痛苦。徐蚌會戰時，邱清泉因錯誤情報遭共軍包圍，自知大勢已去，遂舉槍自戕，但未死又命令侍從官再補兩槍才殉國。

將軍一生為國家盡心奉獻，民國 38 年頒褒揚令予邱清泉，追晉為陸軍二級上將，隔年入祀忠烈祠。此外，在奮勇殺敵的戎馬生涯之中，自幼飽讀詩書的邱清泉，喜好軍事學術研究，亦對詩詞創作多有涉略，每遇人生重大時刻，皆吟下佳句名言，以抒當時之情懷，因而獲得「將軍詩人」之稱謂。

除了台 7 甲線的朱紅橋——清泉橋，民國 50 年，臺中裝甲兵訓練基地亦改名為清泉崗基地；55 年臺中公館機場也改名為清泉崗機場，以紀念邱清泉上將，感念他一生的勇敢堅毅和戎馬生涯。下回有機會經過台 7 甲線時，不要只顧著匆匆趕路，別忘了端看橫跨在溪水上頭的紀念歷史之橋，遙想將軍堅毅的愛國精神。

剿匪歌訣

(文／邱子敬《民族戰士邱清泉》)

邱清泉帶兵，注重士兵的戰鬥動作和下屬的戰鬥指揮藝術，曾說：「戰鬥第一，戰術次之。」但又怕理論深奧，士兵不易記憶，因此編了剿匪歌訣，命官長每日講解一節，讓士兵演習並熟背。收錄幾則如後。

〈戰鬪口號〉

找敵人，瞄準打。向前進，死不退。
不驚慌，不突圍。硬打到底，三天成功。

〈剿匪三字經—運動戰歌〉

敵運動，最好打，遭遇著，莫放他，打上前，截到他，敵驚慌，我穩打，被包圍，也不怕，我後續，來增加，管多少，咬到他。殲滅戰，好方法。

〈士兵攻擊四字經（三）〉

砲擊奏效，快向目標，分段躍進，疏開臥倒。
破近敵人，仔細瞧瞧，沉著命中，打打瞄瞄。

參考文獻

- 邱子敬（1987）。民族戰士邱清泉。臺北市：黎明文化。
- 陳士龍（1996）。國共內戰（徐蚌大決戰）：主將邱清泉屢挫共烽堅守爾河台海成功。臺北縣：陳士龍。
- 徐平（2007）。少壯將領：蔣介石的文臣武將。世界知識出版社。
- 藍培綱（2008）。國共內戰中殉國的抗日名將—邱清泉。大紀元文化網，<http://www.epochtimes.com/b5/8/8/7/n2220280.htm>。
- 維基百科（2014.3.9）。邱清泉。<http://zh.wikipedia.org/wiki/邱清泉>。
- 田俊浩（2014.4.26）。長春橋歷經兩代 第一代原定用於越南。更生日報，http://www.ksnews.com.tw/newsdetail.php?n_id=0000579587&level2_id=102。
- 吳思珩。邱清泉將軍行述（民族英雄及革命先烈傳記，1966）<http://www.epochtimes.com/b5/7/6/6/n1734688.htm>。

8 9 穿越台8線 · 台9線

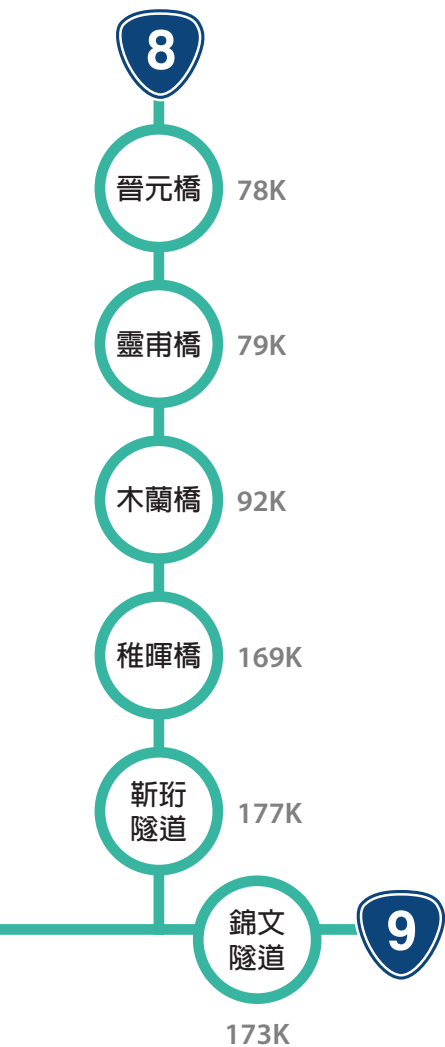




傾聽

鬼斧神工的華麗奇蹟

幾網炸藥，幾分忐忑，面對昂然聳立的山壁，除了敬畏，更需抱持拚搏的決心。台8線與台9線這兩條如今看來理所當然的美麗道路，或是近山，或是鄰海，與天地自然融合一體，曩昔卻是胼手胝足、揮灑熱血的成果。一條道路，訴說一個美麗與哀愁的故事，開創者以生命訴說，後繼者以行經步履，傾聽。



台 8 線

路線起迄	行經地區	公里數
東勢－新城	和平、谷關、梨山、大禹嶺、天祥、太魯閣	189.994

- 起點：臺中市東勢區，與台 3 線岔路口
- 終點：花蓮縣新城鄉太魯閣大橋，與台 9 線岔路口

台 9 線

路線起迄	行經地區	公里數
臺北－楓港	萬隆、景美、新店、石碇、坪林、頭城、礁溪、宜蘭、羅東、冬山、蘇澳、南澳、秀林、新城、花蓮、吉安、壽豐、鳳林、萬榮、光復、瑞穗、玉里、富里、池上、關山、鹿野、卑南、臺東、知本、太麻里、大武、達仁、獅子	475.646

- 起點：臺北市中正區，行政院前
- 終點：屏東縣枋山鄉楓港
- 蘇花公路段：宜蘭縣蘇澳鎮白米橋－花蓮縣花蓮市（約 102K）

蜿蜒台 8 窺遍四季流彩

小心翼翼放上炸藥，一棵參天大樹成了最佳掩蔽處，在心跳加速中，搗起耳朵，隨即轟隆幾番巨響，飛沙走石，煙霧瀰漫，頑固的岩壁妥協似地開了個大洞，大夥慶幸，路又往前進了幾寸，自己，又度過了一次危機。把時空拉回民國 40 年代，當時的台 8 線，就在這麼一鑿一槌一炸中，緩步前進，在海拔 3,000 公尺上的高山，凍了，喝著山青帶來的酒禦寒，累了，就以大地為床，草堆、麻袋、星辰為被，這，又是專屬台 8 線另一種，命運的浪漫。

台 8 線，在地圖標示而言，或許僅是省道上被賦予 8 的數字意義而已，不過，若提及東西橫貫公路，縱使未曾經歷當時筆路藍縷的開鑿環境，單看山路之曲折，也能遙想過往先人的辛勞。原名東西橫貫公路，在民國 55 年因北橫公路開鑿完成，而改名為中部橫貫公路（簡稱中橫或中橫公路），是臺灣第一條串聯東部與西部的公路系統，其中台 8 線是最重要的主線，另有台 7 甲線（宜蘭支線）與台 14 甲線（霧社支線）。

台 8 線從西邊起點始於臺中市東勢大橋，東至花蓮太魯閣大橋（與台 9 線相會），全長約近 190 公里，主要行經和平、谷關、梨山、大禹嶺、天祥、太魯閣等地，對喜愛國內旅遊的人來說，光聽地名就知山勢之拔高與地點之偏遠了，即便是便利的現代，前往尚須規劃，更何況當時面對山巒連綿的開山鑿路者，一條台 8 線，意義，不僅是數字呈現而已。

真要聊起台 8 線的過往，得從日據時代開始，這條路，原為理蕃道路，在民國 24 年完成埔里、霧社經合歡山，直達太魯閣、花蓮的道路，當時稱為「合歡越嶺道路」，其中合歡垵口（大禹嶺）至太魯閣之路段即為目前中橫公路主線東段。光復後的民國 45 年，由臺灣省公路局成立的「橫貫公路工程總處」負責開路、規劃、建造、鋪路等工程事宜，工程動員了一萬多名退伍的榮民，以及，包括陸軍步兵、軍事監犯、職訓總隊、暑期學生戰鬥訓練之青年工程隊，及各公民營廠商等來自四面八方的階層。在這裡，大家都成了挑戰大自然天險的冒險家，說是冒險，因為與山爭地的後果，付出的，往往是生命的代價。

先進探測設備與機械開疆闢土，於當時是天方夜譚的不可為，這群向山爭路的開墾者，荷著十字鎬，手持殺傷力驚人的炸藥，就是全身最重要的「裝備」了。水能載舟，亦能覆舟，炸藥是開山最重要的「工具」，而因炸藥受傷甚至殉職的人更不在少數，加上山峰天險自然地勢之險惡，以及颱風挾帶雨勢形成的致命危機，從民國 45 年 7 月 7 日起始，歷經 3 年



▲ 民國 49 年東西橫貫公路通車典禮。
（圖／公路總局）



▲ 昔日燕子口景象。
（圖／公路總局）



▲ 昔日東西橫貫公路人工開鑿隧道施工情形。
（圖／公路總局）



▲先總統蔣介石暨蔣經國審視東西橫貫公路建造工程時，由省公路局局長林則彬進行設計圖解說。(圖／翻攝臺灣省公路局《東西橫貫公路經始三十周年紀念專輯》)

9個月又18天，於民國49年5月9日正式竣工通車，殉難人數達212人，傷者702人，平均下來，每公里的完成，得犧牲超過一人的生命。

尤其從太魯閣到天祥這一段約20公里的道路，必須通過懸崖峭壁，以及堅硬的大理石岩，因此開通顯得特別辛苦。也由於如此，台8線上的橋梁隧道也特別多，其中以人名命名的橋梁，包括以死守四行倉庫謝團長之名命名的晉元橋；抗日剿匪履立戰功、深受先總統蔣介石賞識的五大王牌軍之首張靈甫有靈甫橋；傳誦千古、代父從軍的巾幗英雄花木蘭有木蘭橋；以黨國元老、先總統蔣經國啓蒙老師吳稚暉為名的稚暉橋；以及民國46年興築橫貫公路遭落石擊中殉職的溪畔工務段段長靳珩為名的靳珩隧道和靳珩橋等等，都成為中橫日後的重要景觀。

開闢中橫公路之艱險，也可於臺灣省公路局東西橫貫公路工程總處於民國45年所立之紀念碑描述得窺一二。而台8線的通車，最立竿見影的影響，便是拉近了東西兩邊運輸的路程。不管是對榮民運送蔬果路線，還是充當當時大甲溪上游的德基水庫興建時的工程道路，都起了重大作用。有意思的是，原本最初被賦予國防及經濟意涵的「公路思維」，最終就與世界所有重要道路開通般，都伴隨著觀光契機的到來。

台8線既是中橫最重要的骨幹，沿途走上一遭，如同見證四季流彩的變化，從平地始，一路蜿蜒而上，氣候隨高度的遞增，宛若縮時攝影般，劃分出不同的層次體現。如四季顯明、海拔躍過三千的合歡山高峰奇景，或是太魯閣險峻峽谷、奇岩瑰石的流光曳彩，甚至雲海奇幻莫測的詭變，台8線的竣工，不僅是巧奪天工的奇蹟，也讓人得窺大自然繽紛的風貌。

傲視台9 山海相依蘇花段

若說台8線過往的輝煌令人肅然起敬，那麼貫穿東部的台9線，同樣不遑多讓。台9線北自臺北，一路從東部往南延伸至屏東楓港，全長達475.6公里，長度比起台8線多上兩倍有餘，其中最值得著墨的，當屬蘇花公路段。蘇花公路段從宜蘭縣蘇澳鎮白米橋起始，翻越山嶺，一路至花蓮縣花蓮市，途經的重要地點包括蘇澳、南澳、秀林、新城及花蓮，長度雖然僅是102公里，還不到全線四分之一，但歷史性、建造難度及險要性，卻佔極重要地位。

台9線的蘇花公路段，自蘇澳起一路往上，路線多急彎陡坡，驅車直上，東臨太平洋，西靠中央山脈之北段東斜面，依山臨海，沿線多懸崖絕壁，地勢險峻，每每讓駕駛人開來不免怵目驚心；但由於佔地勢險要之



▲民國44年1月20日，由臺灣銀行發行第113期的愛國獎券，內容圖案以「蘇花公路」景象為主題，四角印有「消滅共匪」，圖案兩側印有「光復大陸 重建家園」標語。(圖／臺灣記憶，國家圖書館)



▲日據時代、民國 29 年發行的明信片——東臺灣臨海道路（由清水附近往立霧溪方向望去）。右上方文字「隧道兩旁的白字柵欄是鋼筋水泥製的，用以防止危險」。（圖／臺灣記憶，國家圖書館）

便，山光海色的壯麗景觀，總是讓中外遊客驚呼連連，因此也讓台 9 線蘇花段，沿途景點豐富，堪稱臺灣瑰寶，像是蘇澳以南有蘇澳港、南方澳內埤海灣、東澳烏石鼻鳥瞰區、荖湍斷崖、觀音瀑布、清水斷崖等觀光據點，而 174K 以南至太魯閣口段已劃為太魯閣國家公園範圍，沿途處處美景。

蘇花公路歷史可追溯甚早，清同治 13 年（1874）牡丹社事件爆發後，清廷為鞏固邊防與安撫原住民，欽差大臣沈葆楨遂指派臺灣道夏獻綸，與福建省陸路提督羅大春二人，費時兩年開闢「平路一丈，山蹊六尺」為準之路，當時稱做「北路」（蘇花古道）。不過雖是闢路，但多沿著峭壁開出，路幅狹窄且曲折，並經常坍塌，宣示功能強於交通訴求，因此當時貿易仍以海運為主，完工後隔年即因癘疫流行、沿線無人屯守而路廢；後陸續在清光緒年間多次重修疏通。

如同人與天爭般，對蘇花公路的「奮戰」持續至日據時代，當時日人曾於沿線設置 7 個警駐所，多次整修拓寬，民國 5 年開始到 12 年完工，將路寬拓增至 12 台尺，當時稱「臨海公路」，於民國 21 年全線開通。光復後，改名蘇花公路，最窄路面僅有 3.5 公尺，彎道最小半徑則僅有 15 公尺，交通仍十分險峻，僅能單線雙向通車，直至民國 70 年代開始逐步拓寬，到民國 79 年才開放雙線通車。



► 依山臨海的台9線，蘇花公路段清水斷崖處地勢險峻，造就壯闊景觀。

蘇花公路建造史橫跨清朝、日據至民國百餘年的努力，成果得之不易，因此橋梁與隧道取名往往有其意涵，其中「錦文橋」與「錦文隧道」，便是為了紀念當時在清水斷崖殉難的吳錦文段長。民國 39 年 6 月 6 日，花蓮發生地震，清水斷崖附近的清水隧道南口路基崩塌，造成長達 40 公尺大缺口，隔日吳錦文前往視察，就在僅於一人步行大小之便道通過時，不慎失足墜落清水斷崖殉職，時年僅 38 歲，橋梁與隧道命名，正是感念他的犧牲。

台 9 線的開闢，讓無數美麗景點為國人所熟知，包括最著名的清水斷崖、擁有美麗海蝕地形的內埤海灘、可眺望南澳漁港及太平洋的朝陽國家步道，甚至兆豐農場、光復糖廠、馬太鞍濕地等大人小孩都熱愛的景點。尤其近年來，往花東的「後山新移民」越來越多，這都是台 9 線開通後，屬於景點、人物、族群及文化的交互流動。

臺灣省東西橫貫公路紀念碑文

建設難，開創尤難，惟聖哲之上，有其位兼有其德，乃克舉之；及其舉之，則人皆樂其樂，而利其利，不賞而勸，不令而行，同心匡濟，以成不世之功。若夫成功之美，自本省有史以來，未有過於橫貫公路者也。臺灣之地多山，綿亘南北，而東極於海，東西相距一百四十餘公里，羣峯複沓，殆難縷指，又有大甲立霧濁水諸溪，奔流交錯於其間；徙行往來，橫越險阻，必經旬而後達，雖有無盡之資源，皆棄於地弗能取也。公路迴繞於南北，遵海濱而行，其迂已甚，民咸病之；日人據臺之際，曾有興建之議，未竟而廢。我 總統蔣公撫臨斯土，順察輿情，明垂睿斷，知自然之可以人力爭也；乃定修建橫貫公路之謀，以自助致外援；前臺灣省政府主席顏公家淦經其始，今主席周公至柔董其成，始國軍退除役官兵就業輔導委員會督其事，以力任修築之役者，則榮民也。方事之殷 總統親臨問勞，指示方略，至於再四，勤民之仁至矣大矣！蔑以加矣！工程勘測始於民國三十九年五月，至四十五年七月興工；主線西起自東勢，東達於太魯閣，與蘇花公路相接；另闢支線自犁山分道，東北行迄於宜蘭，凡三百有六公里。技術員工及退除役官兵參與其事者逾萬人，皆裹糶糧荷畚鍤，出入於深山窮谷之中，死事者二百一十二人，而眾志益震，其進益力，山之險者夷之，巖之危者削之，道之迂者捷之，隘者廣之，閱時三年又九月而卒底於成，時四十九年四月也。固國防，利民行，開資源，盡地力，一舉而善無不備；此元首之明也，百工之勞也！非惟本省實利賴之，即國家永蒙其蔭，豈不偉哉？爰為之頌，以揚鴻烈。其辭曰：

巍巍聖功，大無分兮，百工作孚，熙天載兮，康衢是履；
時行邁兮，膏澤下民，廣哉沛兮，同軌周流，億以為世兮。

中華民國四十九年五月報旦

臺灣省公路局東西橫貫公路工程總處 立

沂 水 劉孝推 撰
武 進 程滄波 書

(資料來源／臺灣省公路局(1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。)

參 考 文 獻

- 李汝和主修(1970)。臺灣省通志，卷一：土地志勝蹟篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 臺灣省公路局(1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。臺北市：臺灣省公路局。
- 李瑞宗(2011)。天命行腳—中橫半世紀。宜蘭縣：交通部公路總局第四區養護工程處；臺北市：南天書局。
- 王劍平、吳筍林、陳巧艷、宋凱欣(2010.10.25)。蘇花公路：絕美的「死亡之路」。華夏經緯網，<http://big5.huaxia.com/zhwh/msdl/tw/2010/10/2143183.html/>。
- 文化部。蘇花古道。臺灣大百科全書，<http://taiwanpedia.culture.tw/web/fprint?ID=3637>。
- 劉維茵，中央研究院臺灣史研究所。清代東部後山圖。臺灣歷史文化地圖網，<http://thcts.ascc.net/template/sample6.asp?id=rc18-5/>。

晉元橋

悼念謝晉元團長

高山守護 英烈長存

生命似沙漏有時而盡，然精神卻可如星辰般長留人間。縱使對日抗戰戰役之慘烈現今難以想像，但死守四行倉庫的謝晉元團長，壯烈史實仍為人津津樂道。位於台8線78K的晉元橋，正是以橋梁命名形式，傳頌著謝晉元的事蹟，一個抗日民族英雄，一座連結兩地的橋梁，在不同時空，有了故事的連結。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台8線	78K+179M	臺中市和平區	野溪	30M	13M	49年1月始建 99年10月改建



謝晉元

1905-1941

(圖/國軍歷史文物館)

得年37歲，字中民，
廣東鎮平（今蕉嶺）人

學歷／

- 黃埔軍校第四期

經歷／

- 國民革命軍排長、連長、營長、副團長、師部參謀（參議官）、旅部參謀主任
- 曾參與北伐戰爭、中國抗日戰爭——四行倉庫保衛戰
- 獲頒青天白日勳章，追贈陸軍步兵少將
- 中國上海創建晉元中學並設立紀念館，另有晉元路紀念；故鄉廣東蕉嶺縣建立晉元中學

雲海繚繞、群山環擁，夏日燦爛的艷陽盡情的釋放熱力，將大地染成金黃一片。然而即使在天氣最炎熱的七、八月，於佔地廣達八百公頃的福壽山農場徐徐行走，卻絲毫感受不出陽光的炙熱感，因為這裡是最高海拔達 2,580 公尺的農場，涼意從山谷不斷拂來，在夏季，這裡就是最佳的避暑勝地，連先總統蔣介石都曾將行館設置於此，一解悶熱暑氣。福壽山農場每逢盛夏便湧入大批人潮，除了其得天獨厚的優越位置外，都得感謝先人摩頂放踵的辛勤開拓台 8 線公路，才讓後人有機會一窺梨山風景區的美好。

欲前往欣賞夏季在藍茵湖畔、貓耳葉菊盛開的福壽山農場，從台 8 線 84K 轉入福壽路即可抵達，而距離農場不遠、也就是台 8 線 78K 處，一座標高 1,829 公尺的晉元橋，靜靜矗立於此，被賦予著讓往來車輛平安通行的使命。晉元橋雖不是觀光景點，但對於由臺中欲往梨山地區遊玩的遊客，或是當地運輸香甜可口高山水蜜桃的佳陽部落，都是不可或缺的橋梁。晉元橋原橋建造於民國 49 年，後於 99 年進行改建，取名晉元，是為紀念抗日名將謝晉元。

黃埔軍魂謝晉元

中日八年抗戰寫下了血跡斑斑的歷史，即便在今日捧讀史料，依舊有許多場景令人不忍卒睹，戰爭造成的傷害固然讓人警惕，不過在當時那個動亂的大時代，仍有許多可歌可泣的故事值得紀念，其中以謝晉元團長帶領八百壯士死守四行倉庫的事蹟最為人所熟知，海峽兩岸受到傳頌及讚揚。



▲ 位 78K 處的晉元橋，後方山陵上零星人家。

▼ 自福壽山農場遠眺雪山山脈陵線。右側遠方山陵凹處為思源埡口。





▲謝晉元團長英姿。(圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館)

謝晉元出生於 1905 年 4 月 26 日，在村育民小學及三圳公學畢業，又到梅州中學讀書，後往廣州報考中山大學預科。民國 14 年，謝晉元投筆從戎，考入黃埔軍校第四期政治科學習，後參加國民革命軍北伐，作戰勇敢，屢建戰功，歷任排長、連長、營長等職務。

生長於軍閥割據的時代，謝晉元注定戎馬一生，民國 26 年 7 月 7 日，舉國震驚的盧溝橋事變為中日戰事拉開序幕，同年 8 月 13 日，中日首場大規模會戰——淞滬會戰爆發，地點就在外國租借林立、華洋混雜的上海地界，由於當時日軍喊出三月亡華的口號，中國最高統帥蔣介石決定力抗，謝晉元就在這樣的時空背景下，迸出瑰麗火花。

淞滬會戰的慘烈，就現在看來猶令人難以置信，三個月的血戰，雙方死傷超過五十萬人，被國際媒體形容為「血肉磨坊」，屍橫遍野的情景，遠遠超過目前發生於國際上的任何戰爭。這場血腥戰役一路打到十月底，後來日軍登陸杭州灣，整個大上海遭戰火肆虐，烽火連綿。後來蔣介石認為拖延日軍步伐目的已達，於是下令五十萬國軍退出上海戰場，並命謝晉元所帶領的軍團續留閘北作戰，負責掩護大軍撤退，在如此艱難險阻的背景，謝晉元毅然受命。

四方戰火中的八百孤軍

謝晉元所帶領的第八十八師二六二旅五二四團第一營，轉守蘇州河北岸，並選定四行倉庫為據點，單線作戰，掩護主力部隊後撤，這一段史實，後來還被拍成電影《八百壯士》。而實際上，當時謝晉元所率領的部隊人數只有四百多人，八百壯士在數目上是技巧性地虛報，在人數如此居於劣勢的情況下，要打一場死守的艱困戰役，可以想見所須懷抱必死的決心。

電影《八百壯士》

由中影公司拍攝，於民國 65 年上映的電影《八百壯士》，由丁善璽編導，柯俊雄（飾謝晉元）、林青霞（飾楊惠敏）主演。



(圖／國軍歷史文物館)

謝晉元團長率領孤軍，選擇據守的四行倉庫，實際是金城、鹽業、中南、大陸等四個銀行的聯合棧庫，位於蘇州河北岸，倉庫樓高六層，水泥建築堅固，為閘北一帶最高、最大的建築物。雖說堡壘堅固，但敵我懸殊的情況下，生還機會渺茫，於是謝晉元進駐後帶領部屬預立遺囑以表明決心，因為這一仗，至關緊要。

從民國 26 年 10 月 26 日開始，著名的死守四行倉庫戰役於焉展開，戰火隆隆中持續了四個晝夜，創下八百壯士堅守四行倉庫的壯舉。直到 10 月 30 日晚上，謝晉元接到部隊撤退的命令，遂在 31 日凌晨，撤退至蘇州河南岸的公共租界區。後來，英國公共租界迫於日軍的威脅，令謝晉元的部隊繳械，並限制其行動於營區中，所有人員被送往膠州路，上海市民稱其為孤軍營，一時成為上海淪陷區的抗日精神象徵，而謝晉元也被軟禁於其中。這場戰役，據當時的《大美晚報》報導，在百餘小時的激戰中，國軍壯烈犧牲者有五人，擊斃敵軍則達二百多人，傷敵不計其數。

謝晉元領軍的八百壯士，在孤軍營被軟禁前後達四年多的時間，雖然被繳械限制自由，但謝晉元不因此矢志，反而每日帶領全體官兵昂首肅立，向天空行軍禮，軍紀嚴明，深獲上海工商界的愛戴，常有物資支援，而

八百壯士死守四行倉庫

八百壯士受命奮守四行倉庫，為表示固守決心，謝晉元曾帶領孤軍們各自書寫遺書，並設法送交租界內的聯絡機關，分別寄致父母、妻兒或好友。據當時戰地記者表示，曾見八百壯士在胸前配戴「決死」標誌，抱定殉國成仁的決心。

八百壯士進入四行倉庫後，曾與租界內的聯絡機關通聯表示：「軍隊甚麼都不缺，就是疏忽了準備大國旗，讓我們可以每天在屋頂上升旗。」聞此訊，上海市商會社會童子軍團第 41 號女童子軍楊惠敏便自告奮勇，擔當獻送任務，冒著最大危險，趁黑闇夜晚將國旗交至八百壯士手中，其勇敢精神與壯士同垂不朽。

在八百壯士完成被賦予的任務、撤離四行倉庫後，國際輿論紛紛表達讚揚之意。英國倫敦新聞記事報社論稱之為「歷史上最英勇之一頁！」，泰晤士報謂：「四行倉庫八百孤軍增高人類品格，其英勇壯烈，永垂青史不朽，使後世歌詠於無窮。」美國國際無線電台更製作〈八百壯士死守閘北〉專題，做全日廣播，音波遍及北美洲。

（文／臺灣省政府、上官百成《八百壯士與謝晉元日記》；圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館）



▲團附謝晉元、上官志標和營長楊瑞符，奉命率一營兵力扼守四行倉庫，掩護國軍後撤。



▲謝晉元率領八百壯士，固守四行倉庫；上海同胞為之送糧食，女童軍楊惠敏更冒死送國旗。



▲一營孤軍，警守四行倉庫，陷入重圍，但謝絕租界英軍相助好意，血戰日軍四晝夜，震動中外，世稱八百壯士。

八百壯士歌

國軍大舉撤退，僅留謝晉元一團八百壯士死守四行倉庫，成為上海地方的精神領袖，其寧死不屈的壯烈情操，深深鼓舞與感動著當地民衆，因此，當時有人便以此為題，譜成八百壯士歌。今日我們所熟知的軍歌〈中國一定強〉，就是根據這首歌詞改編而成的。

中國不會亡！中國不會亡！
你看那民族英雄謝團長。

中國不會亡！中國不會亡！
你看那八百壯士孤軍奮守東戰場！

四方都是炮火，
四方都是豺狼，
寧願死，不投降；
寧願死，不退讓！

我們的國旗在重圍中飄蕩！
飄蕩！飄蕩！飄蕩！飄蕩！

八百壯士一條心，
十萬強敵不敢當。

我們的行動偉烈！
我們的氣節豪壯！

同胞們！起來！
同胞們！起來！
快快趕上戰場，
拿八百壯士作榜樣。

中國不會亡！中國不會亡！
中國不會亡！中國不會亡！
不會亡！不會亡！不會亡！

（文／姚曉天《上海的守護神：謝晉元傳》）

軟禁期間日人曾利誘謝晉元投降，但謝不為所動，直至民國 30 年 4 月 24 日清晨，謝晉元如往常一樣率士兵們早操；此時，被汪精衛偽政權收買的郝鼎誠、張文清、張國順、尤耀亮等四名士兵故意遲到，謝晉元憤怒之下多所斥責，早有預謀的四名士兵突然取出匕首及鐵鎚等凶器，蜂擁而上，猛刺謝晉元胸部及頭部，後經救治無效，一代抗日英雄就此殞落，而謝晉元遇刺當時正值 37 歲英年。

團長遇害與孤軍落幕

謝晉元遇襲犧牲，舉國震驚，國民政府追贈陸軍步兵少將，而之後上海各界舉行謝晉元遺體殯殮儀式，前往弔唁者達三十餘萬人。謝晉元逝後半年，日軍進入租界，將孤軍營其餘兵員解送各地作為苦力，後來戰役結束後，八百壯士返回上海者多達百餘人，皆結廬陪伴於謝團長墓側，多年不去。

為了紀念謝晉元，國民政府改四行倉庫所在地的膠州路為晉元路，並樹碑紀念，而上海也有晉元公園和晉元中學，為後人悼念。臺灣雖然距離四行倉庫地理位置無一定相關性，但若無謝晉元團長等抗日英雄奮勇抗敵，換取大部隊撤退時間，進而成了對日戰役勝利關鍵因素之一，便無日後臺灣脫離日本殖民的結果，因此，在台 8 線上將橋梁取名晉元橋，便是讓謝晉元將軍的事蹟，不僅透過歷史書籍流傳，更在常民生活中，扮演著守護橋梁、連結兩地的角色。

位於泰雅族的佳陽部落與梨山地區之間，原興建於民國 49 年 1 月的晉元橋，對當地居民來說，是對外交通聯絡的唯一要道，然而每逢颱風或地震，土崩路斷時有所聞。97 年，晉元橋又因土石流導致橋梁中斷，佳陽部落對外交通聯絡僅能靠臨時便道通行，因此公路總局將舊橋重新規劃，於 98 年 6 月 15 日施工改建，並於 99 年 10 月 27 日竣工通車。新的晉元橋，讓佳陽與梨山兩地之間的路途更為安全，一如謝晉元團長般，盡忠職守，默默守護著兩地居民回家的路。

參考文獻

- 上官百成 (1976)。八百壯士與謝晉元日記。臺北市：華欣文化。
- 姚曉天 (1982)。上海的守護神：謝晉元傳。臺北市：近代中國。
- 趙興華 (2011)。與橋一起向前飛翔：47 座省道老舊橋梁整建歷程。臺北市：交通部公路總局。
- 中華民國臺灣省政府 (2010)。紀念抗日戰爭勝利暨臺灣光復 65 周年特展專輯。http://65th.tpg.gov.tw/index.php。
- 維基百科 (2014.4.7)。謝晉元。維基百科，http://zh.wikipedia.org/wiki/謝晉元。

靈甫橋

詠嘆常勝將軍張靈甫

冷山空谷間的英靈鬥士

位於台8線上的靈甫橋，投注近一甲子的歲月與山海土地相伴，默默守護著高海拔地區梨山與佳陽部落兩地的人民，不論陰晴雨霧，總是盡忠職守，堅韌精神如同抗日英雄張靈甫般，不管情況多險惡，依舊堅守崗位，忠實捍衛家園。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台 8 線	79K+456M	臺中市和平區	野溪	30M	12M	47 年 11 月始建 99 年 10 月改建



張靈甫

1903-1947

(圖／忠烈祠)

得年44歲，名鍾麟，字靈甫，
陝西西安人

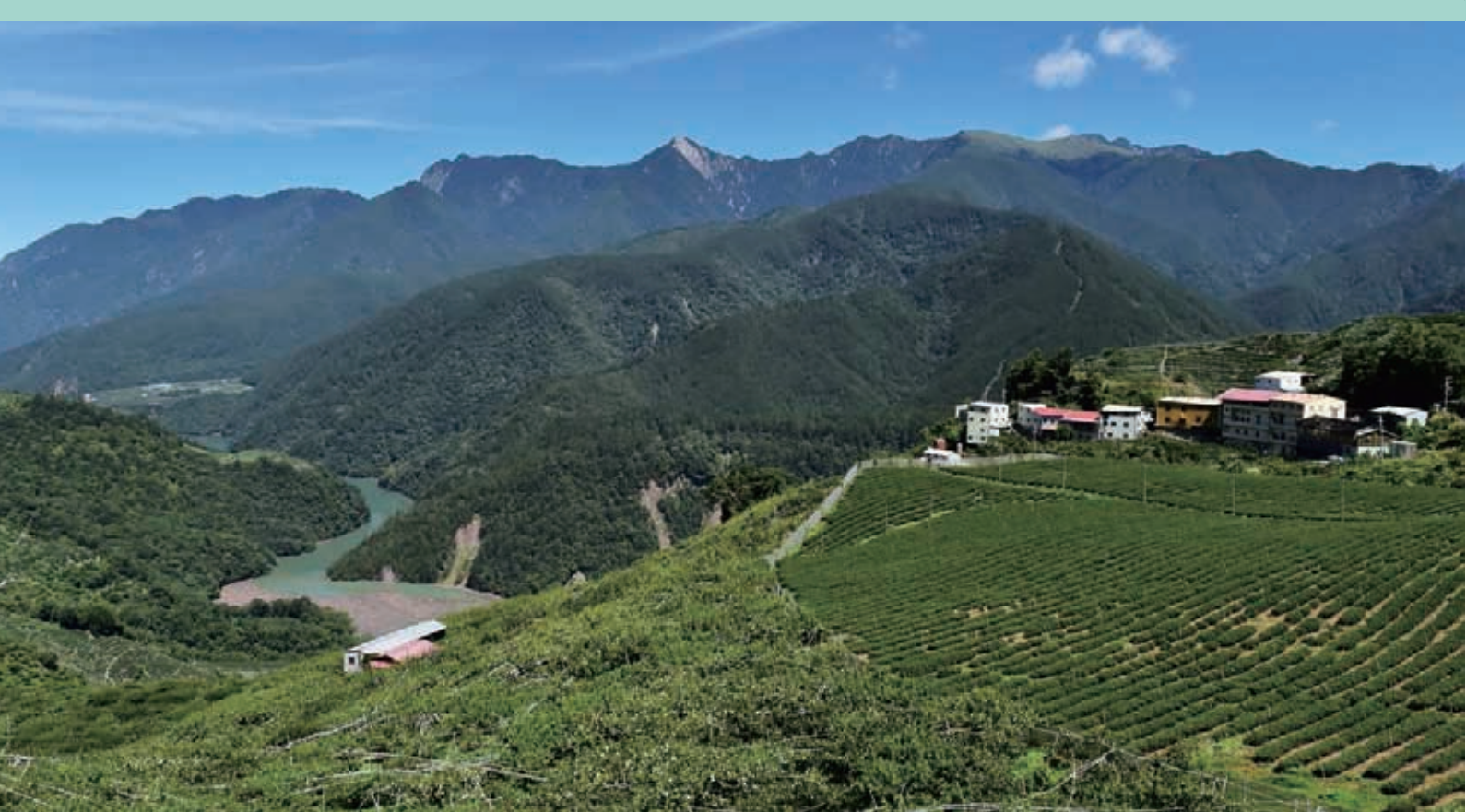
學歷／

- 國立北京大學歷史系肄業
- 黃埔軍校步兵科
- 陸軍大學甲級將官深造班

經歷／

- 步兵學員
- 中華民國國民革命軍排長、連長、營長、團長
- 153旅長
- 58師副師長、師長
- 74軍少將副軍長、中將軍長；整編74師中將師長
- 獲頒三等寶鼎勳章；三等、四等雲麾勳章；忠勤勳章；抗戰勝利勳章

靈甫橋



碧綠色的茶樹飄散著一股淡淡雅致清香，在春茶採收的季節，位於梨山地區新佳陽部落的古邁茶園，總是可以看到茶農們辛苦忙上忙下揮汗採茶的模樣，為茶園妝點成一幅勞動又美麗的人文風情畫。位在中高海拔的新佳陽部落，茶區擁有霧多、日夜溫差大且以山泉水灌溉的特色，是滋養高山茶養分得天獨厚的優勢。

佳陽部落座落於台 8 線 67K 處，原居住地舊部落因德基水庫興建蓄水的緣故，因此舉村搬遷至目前新址，在部落上方還有處植被茂密的清幽景點「黑森林」，是泰雅族古老的獵徑。步行黑森林步道上，因鋪滿了植物的落葉和樹枝，走起路來就像踩踏於彈簧墊上，*ㄉㄨㄨㄨ ㄉㄨㄨㄨ*的彈性觸感十分有趣。而黑森林林相茂密，即使外頭日正當中，在森林裡漫步仍是十分清涼。

宛若人間仙境的佳陽部落在高山中，年復一年見證四季變化，幾乎遺世獨立的原住民，靠著種植茶葉、水果等經濟作物維生，橋梁對於他們的意義，不只是回家必經的路途，更是生活的命脈，而靈甫橋，便是部落通往梨山地區最重要且是唯一的交通要道，就像是一座通往雲端的階梯。

守護安全一甲子

靈甫橋位於台 8 線 79K 處，標高 1,885 公尺，原橋建於民國 47 年 11 月，當時橋長僅 13 公尺，寬度則為 9 公尺，後來經過地震、颱風等天災



▲登福壽山靜觀亭眺望群山相連，台 8 線 79K 處的靈甫橋，位居高海拔地區，是通往梨山的交通要道。



▲座落 79K 處的靈甫橋，於民國 99 年改建竣工，是佳陽部落出入山區的交通要道。

多次洗禮，讓原本保障兩地通行安全的靈甫橋，因老舊受損，加上上游邊坡開墾嚴重，時常發生落石，且窄小橋面已不符合交通需求，公路總局於 98 年辦理改建，99 年改建完工。改建後的靈甫橋，不僅結構更顯完整，橋面也更為寬闊。長度增為 30 公尺，橋寬為 12 公尺，從此，佳陽部落與梨山兩地的居民，回家的路，再也不用擔心受怕。

靈甫橋的改建，帶給梨山與佳陽部落兩地平安的路，不過靈甫橋的取名，又是從何而來呢？如同台 8 線上晉元橋紀念謝晉元將軍，靈甫橋所追思懷念的，是另一位抗日英雄——張靈甫。

文武雙全的傳奇人生

戎馬一生的張靈甫，出生於 1903 年 8 月 20 日，卒於民國 36 年 5 月 16 日，短短 44 年的生涯，歷經沙場無數，生命如同煙火般短暫卻燦爛，充滿傳奇。張靈甫在進入軍旅之前，曾寫得一手好書法而被于右任讚賞，兩人結為忘年之交，畢業於陝西省第一師範學校的他，還曾經返回家鄉擔任小學老師，直到後來進入北京大學歷史系就讀，不過因無力負擔學費於北大休學肄業，之後同謝晉元一樣，投筆從戎考入黃埔軍校，為第四期步兵科學員。

▼長約 30 公尺的靈甫橋，橋下野溪平日少水，但至洪汛期時，則成為重要的排水通渠。



張靈甫因屢立戰功而受到蔣介石的賞識，不過民國 25 年時，因懷疑妻子吳海蘭是中國共產黨地下黨員，於是在自宅將其槍殺，在當時引起軒然大波，被捕下獄，判處十年徒刑，甚至已經被列名槍斃名單之中；然而，時勢造英雄，一年後爆發盧溝橋事變，對日戰爭情勢嚴峻，張靈甫被允許戴罪立功，後來參與幾場著名會戰，如淞滬會戰、南昌會戰、常德會戰等，多次立下戰功。

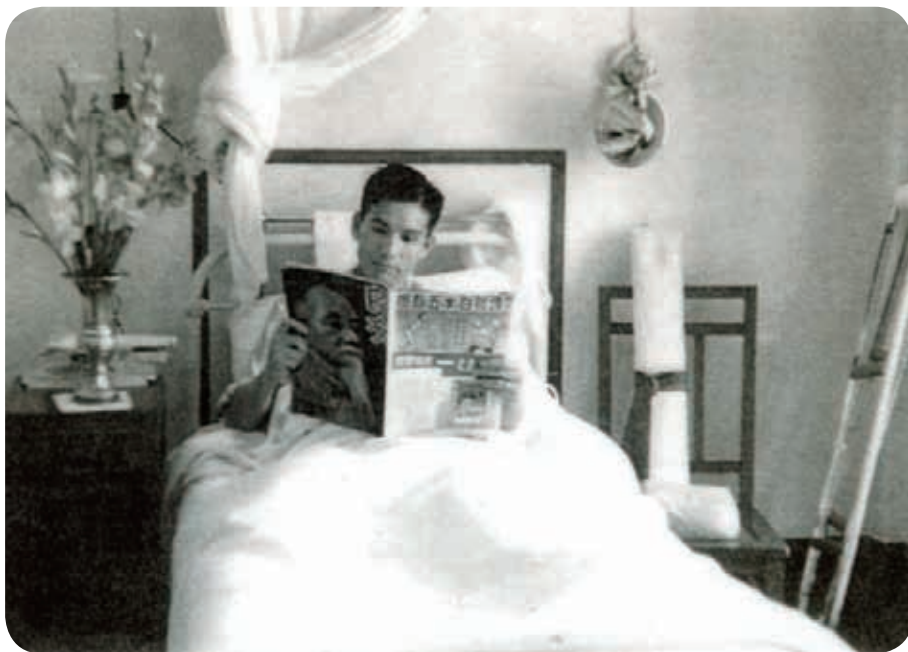
文武雙全的張靈甫，機警過人，每回作戰，總是身先士卒，奮勇殺敵，激起我軍氣勢，以民國 27 年武漢會戰為例，當時日軍以空軍飛行機優勢，對著張靈甫所屬的 74 軍狂轟濫炸，造成嚴重死傷，後來張靈甫自告奮勇率領突擊隊攀爬絕壁而上，即使身中數塊彈片仍冒死攻佔張古山，為最後戰役勝利打下重要基礎，稱為德安大捷，也讓他獲得雲麾勳章的肯定。這一役，74 軍獲國民政府第一號武功狀和軍隊最高榮譽「飛虎旗」，被譽為「抗日鐵軍」。

常勝將軍用生命奮戰到最後一刻

張靈甫的勇猛不僅於此，民國 28 年 3 月，張靈甫參加南昌會戰，堅守雲頭山死戰不退，右腿中砲彈負重傷，當時英國籍醫生曾經勸告，只要再耐心治療一個月便可痊癒，但張靈甫報國心切，寧願提前歸隊，帶傷參加長沙會戰，從此留下殘疾，被稱為「跛腿將軍」。不過對此他並不以為意，曾表示：「吾張某人腿雖廢，無以站立，然中華民族得以站立，不為倭賊所欺，吾之腿值也。」豪氣干雲令人敬佩。膽識過人的張靈甫，也因為對日抗戰時期，大小戰役屢戰屢勝，被稱作「常勝將軍」，是蔣介石手中五大王牌軍之首。

然張靈甫的軍旅生涯未因抗戰勝利而解盔卸甲，因為緊接而來的國共內戰，讓他繼續南征北討剿共。國共戰役戰況激烈，張靈甫所率領指揮的 74 師軍隊，雖然配備全副美式裝備，被稱為「王牌模範師」，但最後仍在第二次國共內戰期間的孟良崮戰役中，被中國人民解放軍華東野戰軍殲滅，結束傳奇的一生。

▼ 張靈甫右腿中彈後住院療養留影。
(圖／忠烈祠)



張靈甫路

除了一座靈甫橋紀念張靈甫將軍，早年在高雄鳳山的陸軍步兵學校旁，也有一條張靈甫路，以紀念這位為國捐軀的陸軍將領，後來在當地政府執行道路變更時，才移除了道路。

最後的告白

張靈甫在孟良崗一役苦戰，自知已無力回天，死前寫下絕筆遺書，抒發心中的不甘與悲痛。

十餘萬之匪向我猛撲，今日戰況更趨惡化，彈盡援絕，水糧俱無。我與仁傑決戰至最後一彈，飲訣成仁，上報國家與領袖，下答人民與部屬。老父來京未見，痛極！望善待之。幼子望養育之。玉玲吾妻，今永訣矣！



靈甫絕筆 五月十六日孟良崗 (圖/忠烈祠)

這場戰役打得壯烈，張靈甫在山東因情勢惡劣，於是鋌而走險將部隊移師孟良崗山麓，希望藉此拖住解放軍攻勢，以換取其他國軍部隊的作戰空間。不過，歷經四日激戰，張靈甫的作戰策略終究宣告失敗，死守孟良崗山被圍困共二萬六千餘人的國軍，通通慘烈戰死，包括張靈甫本人（亦有自殺一說）。蔣介石痛失股肱，聽聞張陣亡的訊息後，極為哀痛，為表彰英靈，張靈甫成為入祀臺灣忠烈祠第一人。

一身是膽的張靈甫將軍，終生保家衛國無私付出，就某種意義而言，與橋梁不分晝夜守護著兩地通行安全有異曲同工之妙。昔日張將軍，今日靈甫橋，若有機會行經時，或許緩下腳步，發發思古之幽情，你會發現，本是冷冰冰的橋梁，因為以人命名，憑添幾分故事的溫度。

參考文獻

- 霍安治 (1976)。軍事指揮官張靈甫第一部：早年生涯與抗日烽火。臺北縣：老戰友工作室，軍事文粹部。
- 霍安治 (1976)。軍事指揮官張靈甫第二部：國共內戰與孟良崗英烈。臺北縣：老戰友工作室，軍事文粹部。
- 趙興華 (2011)。與橋一起向前飛翔：47座省道老舊橋梁整建歷程。臺北市：交通部公路總局。
- 國防部史政局 (1959)。張靈甫烈士傳。臺北市：國防部。http://blog.sina.com.cn/s/blog_a885cb8a01018btf.html
- 阿波羅新聞網 (2009.1.30)。國軍名將之花——中將師長張靈甫。<http://tw.aboluowang.com/2009/0130/118846.html#sthash.RDqEQnfb.IIAEons7.dpbs>。
- 陳東旭 (2009.11.9)。張靈甫遺孀申請補發勳章。聯合報，<http://www.buddhanet.idv.tw/aspboard/dispbbs.asp?boardid=12&id=19507>。
- 維基百科 (2014.5.22)。張靈甫。維基百科，<http://zh.wikipedia.org/wiki/張靈甫>。

木蘭橋

傳說女傑花木蘭

英雌征沙場 橋梁憶巾幗

「東市買駿馬，西市買鞍韉。南市買轡頭，北市買長鞭。」家喻戶曉的〈木蘭辭〉訴說著花木蘭代父從軍的壯志豪情，出征十年始得返鄉；而對時時面對大自然挑戰、夙夜不休的公路人來說，返家從來都不是簡單的一段路。位於台8線92K的木蘭橋，以歷史傳說人物花木蘭為名，如同反映公路人不求回報的使命，「不用尚書郎，只願還故鄉。」

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台8線	91K+982M	南投縣仁愛鄉	合歡溪	34M	5.8M	54年12月始建



花木蘭

(圖/公路總局)

- 北魏孝文帝至宣武帝時人
(姚瑩《康輶紀行》)
- 丘花宋村人(河南省《商丘縣志》)

* 關於花木蘭姓氏、居地、出生年代眾說紛紜，本文僅取傳頌較為可靠之說法記之。相關事蹟源自於〈木蘭辭〉，作者不詳。





▲ 流經木蘭橋下的合歡溪。

冬季凜冽的寒風伴隨著蕭瑟枯索的落葉，為大地帶來清寒的氣息，入冬的寒意讓人不由得豎起厚重外套的衣領，吐著氤氳的白霧，縮起脖子緩緩行進。旅人總愛在這時候，驅車前往合歡山，期盼看著碧綠的山頭，裹上一層雪白的糖霜，彷彿回到童稚時的那分純真及溫暖。冬日裡的中橫公路，自有一種荒涼孤寂的美感，其實不用等到寒冬來臨，選在夏冬之間年秋季前往，在旺盛和寂寥極端的季節間，深秋的恰到好處，最是觸動內心的那根心弦。

在台 8 線 108K 的楓紅谷，便以滿山遍野的楓紅，道盡秋日來臨的心情。轉色的楓葉，不吝惜地以飽滿又內斂的紅，佈滿山頭，遍開溪谷，為中橫沿途美麗的風景，增顏添彩，因此每到入秋，總吸引無數慕楓紅一色而來的旅人，或是攜家帶眷，或是立好三腳架，總是要在這一片勝景中，貪婪地用視覺或相機，捕捉剎那間的永恆。

從台 8 線楓紅谷往梨山方向前進，兩旁山景綠意美不勝收，在貪戀著中橫景緻時，你曾否注意過，腳下踩過的路徑？在台 8 線近 92K 處，試著開起車窗，把目光下移，會發現一座質樸不華的橋，碑上橋名隨著時光掏洗，逐漸模糊了名稱，但豎耳傾聽，橋下溪水潺潺，小橋、流水融入了



景觀，這座橋你或許不識，不過橋上題名「木蘭」，是否有讓你憶起，巾幗不讓鬚眉的花木蘭那分壯志豪情呢？

跨越時空歷史的山中橋梁

木蘭橋所處行政區為南投縣仁愛鄉，最早興建年份已不可考，至民國政府在東西橫貫公路通車後，於民國 54 年 12 月進行橋梁改建工程至今。木蘭橋長度不算長，僅有 34 公尺，寬度 5.8 公尺，海拔座落在 1,932 公尺，橋下有合歡溪流經。合歡溪溪水清澈，常有熱愛溯溪的愛好者到此溯溪遊樂，沿溪流而上，既能覽溪谷美景，又能體會枕流漱石的樂趣。公路總局橋梁會以人來作為命名，取名緣由有二：一是築路有功、犧牲奉獻的公路人員；二是以歷史及傳說人物作為取名依據，而木蘭橋則屬後者，教化意味濃厚，提醒用路人回想代父從軍的花木蘭故事寓意。

「旦辭爺娘去，暮宿黃河邊。不聞爺娘喚女聲，但聞黃河流水鳴濺濺。旦辭黃河去，暮至黑山頭。不聞爺娘喚女聲，但聞燕山胡騎鳴啾啾。」這首大家朗朗上口的〈木蘭辭〉，讀來讓人既憐惜不捨又佩服感動，花木蘭代父從軍的故事，為人所熟知不過，一介女流馳騁沙場，明知不可為而為，所花費的心力與努力遠較常人為多，換個角度思考，中橫公路的建設不也如此？人力開鑿、與山爭地，一條公路從無到有的形成，也是人與大自然自知難為而不得不為的戰役，艱辛而危險，兩者關聯跨越時空，有著異曲同工之妙。以木蘭橋為名，其實也象徵著公路人如花木蘭代父從軍般，以一己的血汗，代人民開鑿出便利暢通的道路。

撲朔迷離花木蘭

木蘭橋以花木蘭為名，但是否真有其人，至今背景如同〈木蘭辭〉裡的「雄兔腳撲朔，雌兔眼迷離」所提一樣，撲朔迷離，仍沒有絕對答案。戰爭的無常不知何時盡頭，從姓氏、住居、出生年代仍有許多傳說，至今莫衷一是，所以更別說是否真有花木蘭，看法都有分歧。單是姓氏，就有不同說法，一說姓朱，一說複姓木蘭，還有人考究姓魏，不過大家仍以明代徐渭在《四聲猿傳奇》所論述，木蘭姓花，父親花弧為一後備軍官的說法為主。而花木蘭最被討論的，就是辭中所提的時空背景，究竟是中國的哪一個朝代。

最常被提及的說法之一，指花木蘭為北魏年間人，而她所參加的戰事，很可能是當時北魏與柔然間發生的戰役。北魏在孝文帝力行漢化後，受到北方游牧大國蠕蠕，也就是柔然不斷南侵，雙方多次大戰，因為戰爭需要

兵員的補充，跟民戶徵兵打仗勢在必行，不過花木蘭家中僅有年邁老父和年幼弟弟，根本無法上戰場殺敵，花木蘭只得女扮男裝、代父上陣，「願為市鞍馬，從此替爺征。」短短幾字，就把花木蘭的孝心與報國決心，展現地一覽無遺。

花木蘭女扮男裝多次參戰，表現突出，立下無數汗馬功勞，好不容易戰爭結束後，皇帝欲封賞她尚書郎的官職，但她不為所動，對榮華富貴無動於衷，拒絕天子的賞賜，只想回家尋求家庭的溫暖。直到返鄉那一刻，花木蘭才能「脫我戰時袍，著我舊時裳，當窗理雲鬢，對鏡貼花黃。出門看夥伴，夥伴皆驚惶。同行十二年，不知木蘭是女郎。」這段生動描述，腦海中彷彿可浮現花木蘭夥伴發現同伴竟是女扮男裝的驚訝，讀來不禁莞爾，但深層點看，亦不禁心疼花木蘭為國付出、投注戰事上耗去的無數青春光陰。

中橫公路的興建背景，與花木蘭有著相似的連結，同樣是因應國防需要，開鑿人力主要也來自退輔會官兵，而人力開路的危險性，隨時有犧牲生命之疑慮，艱難程度跟上陣打仗相差無幾，而且歸期不定。戰爭的無常不知何時盡頭，木蘭辭中提及「將軍百戰死，壯士十年歸。」12年不能回家的戰事，是如何辛苦、如何滄桑，這群為中橫公路打下江山的退輔會

傳頌千古花木蘭

源於中國古代文學作品中、代父從軍的巾幗英雄花木蘭，儘管真實性不詳，自古以來即是教科書、戲曲和電影喜歡引用的文本故事。早在民國35年由臺灣省行政長官公署教育處出版的民衆國語讀本裡，就有花木蘭的篇章。另外在臺灣發行的愛國獎券裡，也能發現好幾期以花木蘭故事為主題的背景題畫。

▼ 歷經半世紀的木蘭橋，舊式橋梁造型與橋名頗有契合之處。



榮民，許多來自中國地方各省，只是撤退來臺後，即便鑿了路、落了根，但比起花木蘭 12 年漫長的戰爭洗禮，最終返家，又有多少榮民，等不及解嚴開放的那一日，就埋土離去，不再有返鄉歸期？

至少，關於花木蘭，平安返鄉的皆大歡喜，讓後人讀來沒有遺憾。至於另種說法，則指花木蘭其實不姓花，而是姓魏，為隋朝人。在隋恭帝義寧年間，因為北方突厥進犯，讓木蘭女扮男裝，代父從軍 12 年，後來戰事結束，皇帝論功行賞，發現木蘭為女性，想納之為妃，性情剛烈的木蘭不從，最後撞柱身亡，留下遺憾，據說因觸犯天顏，史學家故意隱匿不提有這號人物存在，如此悲劇收場，令人不勝唏噓。不過花木蘭事蹟眾說紛紜，事實難以考證，但她代父從軍教人敬佩的事蹟早已深植人心。

木蘭橋以花木蘭此人物為名，其實還另有一說法，指木蘭橋本稱為「木欄橋」，是因為在民國 51 年竣工的木欄橋，全是木欄組裝而成，後來取諧音改成「木蘭橋」，與花木蘭並沒有直接關聯。到底是諧音取名的巧合，還是歷史人物懷古的浪漫，其實都無損木蘭橋多年來，溝通兩地交通的事實。

過往的公路工程人員，以生命揮灑出道路的色彩，如今的公路人員，雖然沒有昔日開山闢路的高危險性，然而為養護道路安全、衛護旅人平安，責任與使命感仍讓這些幕後英雄如花木蘭般，無法時時返家。這群具有「現代花木蘭精神」的公路人，為公路衛疆守土，一樣令人尊敬。

〈木蘭辭〉

唧唧復唧唧，木蘭當戶織。不聞機杼聲，惟聞女嘆息。問女何所思？問女何所憶？「女亦無所思，女亦無所憶。昨夜見軍帖，可汗大點兵。軍書十二卷，卷卷有爺名。阿爺無大兒，木蘭無長兄。願為市鞍馬，從此替爺征。」東市買駿馬，西市買鞍韉，南市買轡頭，北市買長鞭。朝辭爺孃去，暮宿黃河邊，不聞爺孃喚女聲，但聞黃河水鳴濺濺。旦辭黃河去，暮至黑山頭；不聞爺孃喚女聲，但聞燕山胡騎聲啾啾。萬里赴戎機，關山度若飛。朔氣傳金柝，寒光照鐵衣。將軍百戰死，壯士十年歸。歸來見天子，天子坐明堂。策勳十二轉，賞賜百千彊。可汗問所欲，「木蘭不用尚書郎；願借明駝千里足，送兒還故鄉。」爺孃聞女來，出郭相扶將。阿姊聞妹來，當戶理紅妝。小弟聞姊來，磨刀霍霍向豬羊。開我東閣門，坐我西閣床；脫我戰時袍，著我舊時裳；當窗理雲鬢，對鏡貼花黃。出門見夥伴，夥伴皆驚惶，「同行十二年，不知木蘭是女郎！」雄兔腳撲朔，雌兔眼迷離；兩兔傍地走，安能辨我是雄雌？

參考文獻

- 臺灣省行政長官公署教育處編輯 (1946)。民眾國語讀本。臺北市：臺灣書店。

稚暉橋

思開國卓異文人吳稚暉

永伴天祥雄奇美景

拔山峰之奇險，觀溪澗之橫流，太魯閣壁立千仞，是臺灣最具代表性的國家級景觀。途經太魯閣的中橫公路當初是集眾榮民齊心協力，抗衡天險步步開鑿，尤以天祥段最為險峻，其中「稚暉橋」筆直傲立於滔滔溪水之上，為天祥壯闊美景之一，而以「稚暉」取名，則是紀念民國初期、一生不願仕宦的黨政元老吳稚暉。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台8線	168K+848M	花蓮縣秀林鄉	大沙溪	71M	7.5M	85年3月始建



吳稚暉

1865-1953

(圖/公路總局四工處)

得年89歲，一名眺，幼名紀靈，亦稱寄齡，字稚暉，後改名敬恆，別字拙齋，旅居海外時署名訥菴，對日抗戰時化名翰青，晚年自稱拙齋老人，江蘇武進人

學歷／

- 私塾，為晚清秀才、舉人
- 後留日就讀東京高等師範，再留英

經歷／

- 任教南洋公學，後任南洋公學附屬小學堂(今上海南洋模範中學) 堂長
- 同盟會員、世界社員
- 《新世紀》周刊、《世界畫刊》、《公論報》及《中華日報》創辦人
- 任教育部讀音統一會議長，提倡國語注音和國語運動
- 編《注音字典》出版
- 創辦里昂中法大學、中華粥會
- 國民黨第一屆中央監察委員(民國13年)
- 制憲代表主席
- 中央研究院院士
- 第一屆國民大會代表(民國36年在原籍江蘇武進當選)

水聲淙淙，飛鳥掠空，雅致現代的太魯閣晶英酒店建築，美麗又靜默著藏身於太魯閣秀麗的山水之中。這棟座落於天祥的五星級飯店，興建有其時代意義，民國 47 年，時任行政院國軍退除役官兵就業輔導委員會主任委員的蔣經國，召開籌建天祥風景區座談會，委請中國旅行社於天祥山麓興建「天祥招待所」，後來先總統蔣介石開鑿中橫，天祥招待所成為元首出巡休憩和接待重要嘉賓之會所，每逢冬季，前庭盛開朵朵燦白梅花，是蔣介石最喜愛駐足留連之所，這也正是太魯閣晶英前身，數十載兩相對照，時空更易，唯梅景花開花落，見證天祥昔與今的流光。

現今中外旅客有幸親見太魯閣壯麗景色，都得感謝當初榮民胼手胝足開闢東西橫貫公路之辛勞。早期開闢台 8 線施工難以使用機械，得靠人力挖掘，工程期多次遇到颱風、水災等災害，殉職者眾。根據太魯閣國家公園對前洛韶段段長于寶楞的訪談紀錄，描述中橫施工時可見榮民將麻繩綁在身上，一頭繫在樹上，從山頂慢慢放下來，當工程司覺得高度可以了，就懸在半空中打炮眼，為的就是在炮眼埋上火藥，炸出路基的痕跡，一條一條掛下來，可達百人之數，百人垂掛奇景想來壯觀，但工程之險常與死神擦身而過！

美不勝收天祥路段麗景

天祥位於台 8 線東段，是太魯閣國家公園的重要景點之一，隸屬花蓮縣秀林鄉，以前為太魯閣族（Tupido）部落所在，因此早期這裡稱為「塔比多」，公路開闢時為紀念文天祥才改稱今名。此區海拔高度為 485 公尺，屬於中海拔闊葉林生態區，植被會因四季不同而變化多種樣貌，尤其區內步道生態豐富，並有太魯閣大戟及太魯閣櫟兩種稀有植物，因此常吸引旅人前往。

至於人文風貌，天峰塔和祥德寺是天祥代表景觀，過普渡吊橋便可到達。鄰近還有為紀念開闢東西橫貫公路殉職人員所建的長春祠，祠旁湧泉長年流水成散瀑，成中橫公路別具特殊意義的地標。天祥森林景觀秀美，人文建築特色顯明，河谷風情同樣令人嘆為觀止。經河水長年的堆積侵蝕，造就了多層次的河階地形及峽谷風貌，精采度絲毫不亞於山林勝景。而流經天祥的大沙溪與塔次基里溪在此匯集成立霧溪，從河谷仰望其上，稚暉橋筆直溝通兩地。

舊橋重建念稚暉

稚暉橋近台 8 線 169K，從太魯閣晶英酒店前方即可望見，昔日原名大



▲ 鄰近祥德寺巍然聳立，是座佛教寺院，視野絕佳的七級寶塔立於其中，無限視野盡收眼底。



▲ 稚暉橋昔日原名大沙橋。(圖／公路總局)

沙橋，於民國 85 年重建，改名稚暉橋，其設計採上拱式鋼構箱型梁結構，長度 71 公尺，橋頭採用當地石材大理岩製作橋名牌，以建立地方特色；雙車道及雙路肩人行道規劃，區隔遊客與車輛，避免人車爭道影響旅遊及行車安全。取名「稚暉」，則是為了紀念民初知名的教育家及書法家——吳稚暉先生。

有別於征戰將領的命名，稚暉橋取名雖少了大時代風起雲湧的磅礴連結，但吳稚暉文人風貌，恰與太魯閣雅秀之山水頗為契合，尤其細細捧讀吳稚暉一生，其不羈直爽的性格，也與天祥地貌之峰迴路轉類似，讓人嘖嘖稱奇。吳稚暉名眺，後改名敬恆，字稚暉，在無錫生長與接受教育，為人率性談諧，人後被稱為吳瘋子，較孫中山大 1 歲，長蔣介石 22 歲，是國民黨執政時期最年長者。

吳稚暉雖是文人，脾性卻相當特別，敢言直衝的性情讓他與一般讀書人大相逕庭，有回他遇見江蘇學政溥良路經孔廟沒有下轎，曾氣憤地拿起磚石朝轎中亂擲，讓對方十分狼狽，喧鬧一時。吳稚暉不少舉措在當時都極為標新立異，雖被認為怪人，但聰明好學，23 歲考取秀才，25 歲入江陰南菁書院，鄉試中舉人，更寫得一手好書法，篆書猶具名氣，為民國時期四大書法家之一。

吳稚暉的「特別」，也曾發生在清末赴日留學時，因當時中國駐日公使蔡鈞不肯為維新派人士作保，阻擋了愛國志士前往日本留學的機會，吳稚暉於是前往駐日公使館靜坐抗議，被捕遭遞解回國，結果上船前吳竟投海以死抗議，所幸被救起，熱血之文人性格可見一斑。

吳稚暉：你想成功，就會成功，你不想成功，就永遠不會成功。

民國四大書法家：篆書吳稚暉、隸書胡漢民、楷書譚延闓、草書于右任

吳稚暉，民國 52 年時被聯合國教科文組織授予「世界學術文化偉人」封號，擅長篆體書法，被當時著名的評論家陳布雷（蔣介石之文膽）譽為：「圓渾凝重，蒼勁有力而力不外露，是楷書篆化的精品。」

胡漢民，是中國國民黨元老和早期主要的領導人之一，對書法造詣精深，隸書端莊雄健，自成一體，被論者讚譽：「工書法，清挺峻拔，能合褚遂良、米芾為一體。晚工曹全碑，極神似，集字為詩如己出。」

譚延闓，家學淵博，除精通騎射，詩書具絕，最為人推崇的是他的書法，世人讚嘆其顏體字有種大權在握的氣度，至今無人能出其右，兼具藝術與文物雙重價值。譚延闓女兒後來嫁給蔣介石親信、後來的副總統——陳誠。

于右任，清光緒年間舉人。「三間老屋一古槐，落落乾坤大步衣」是人們對其簡樸生活的評價。擅長魏碑與行書、草書結合的行書草，首創「于右任標準草書」，被譽為「當代草聖」、「近代書聖」、「中國書法史三個里程碑之一」（另二位為王羲之和顏真卿）。

(文／淮海書畫名家網)

黨國元老一生不願作官

民國後，吳稚暉成為蔣介石倚重的智囊，為開國中國國民黨黨國元老之一，有趣的是，他的「怪」依然特立獨行。吳稚暉畢生不願接受任何官職，孫中山就任臨時大總統時以及蔣介石時期皆曾希望他任官，都被他以「做官做不像」、「我是無政府主義者、脾氣不好」等理由推辭。不過讓臺灣人印象最深刻的吳稚暉，還是他擔任制憲國民大會代表，把《中華民國憲法》交給國民政府主席蔣介石的歷史畫面。

吳稚暉對現代人而言，或許會覺得有些陌生，不過提到與生活息息相關的「注音符號」，就顯得親近多了。在中國國民黨黨史館，至今還保留著黨內元老吳稚暉留下的設計注音符號底本、樣張與試寫，民國元年（1912）為統一國音，政府推行國語（普通話）運動，由教育總長蔡元培成立讀音統一會，並委請吳稚暉籌備。吳稚暉後來受讀音統一會成員推舉擔任議長，展開設計注音符號的工作，並參考日本的拼音辦法，希望將讀音統一，更有助於推動國語運動。

吳稚暉是前總統蔣經國的老師，集政治家、教育家、書法家多種特質於一生，一生追隨國民黨革命卻不願意入官場，其特立獨行的風格，即便現在觀來，仍覺得不可思議。民國 42 年吳稚暉病逝於臺灣，胡適曾撰文悼念他；52 年被聯合國教科文組織前身追封為「世界百年文化偉人」。

由於吳稚暉遺囑水葬南海，並留願「以骨灰化為百千萬億之祖國精神，拯救百千萬億更苦更難之同胞。」因此，身後入祀金門太武山忠烈祠，於金城鎮水頭附近進行海葬。為表紀念，海葬當年遂於當地興建一座吳稚暉



▲ 民國 35 年，政府召開制憲國民大會，通過中華民國憲法，大會主席吳稚暉將《中華民國憲法》交給國民政府主席蔣介石。
（圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館）



▲ 年輕時的吳稚暉。（圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館）

吳稚暉「三不」推辭官職自白

民國 32 年，時任國民政府主席的林森病逝，蔣介石便力邀吳稚暉繼任新主席，吳稚暉推辭說道：「不可以，不可以，千千萬萬個不可以。我有一個怪癖，每天要到野外曠地上去拉屎，你們想，那成甚麼體統？豈有一國元首會像我那樣的？」更提出「三不」自白：

1. 我平常的衣服穿得很隨便簡單，做元首要穿燕尾服、打領帶打領結，我覺得不自在。
2. 我臉長得很醜，不像一個大人物。
3. 我這個人愛笑，看到什麼都會不自主地笑起來，不要哪天外國使節來遞國書，會不由得笑起來，不雅。

（文／戴永夏，人間福報，2009）

建立吳稚暉銅像碑記

吾師吳稚暉先生，諱敬恆，世籍江蘇無錫，生於中華民國紀元前四十七年乙丑三月二十五日，卒於中華民國四十二年癸巳十月三十日，得年八十有九。用師遺囑，於卒年之十二月一日水葬金門海峽；其後十年，金門軍民為鑄像於此。

受業 蔣經國記石
後學 秦孝儀敬書



公園，園內並設吳稚暉先生水葬紀念亭，庭中石碑由先總統蔣介石所提；民國 52 年蔣經國加立吳稚暉銅像一尊，並立碑記。此外，今嘉義仁義高中，前身為稚暉中學（民國 49 年設立初中，53 年增設高中），後改為稚暉高工（75 年），至改制為今日之名（85 年），亦為當年紀念吳稚暉所籌設的學校。

因為吳稚暉個性的「獨特」，讓他免於宦海浮沉，對照於台 8 線稚暉橋如今所處位置，遠離車水馬龍的繁華都市，以一種縱情山水的恬適步調觀照著來去旅人，豈不也是一種對吳稚暉人生的致敬？



▲ 彷彿遺世獨立的稚暉橋，與山水自然融為一體。

參考文獻

- 許如中總編纂 (1959)。新金門志。金門縣：金門縣政府。
- 張文伯 (1971)。吳稚暉先生傳記上、下。臺北市：傳記文學。
- 陳凌海 (1971)。吳稚暉先生年譜。臺北市：陳凌海。
- 王建竹 (1972)。臺中市志。臺中市：臺中市政府。
- 臺北市政府 (1989)。臺北市志卷首下大事紀。臺北市：臺北市政府。
- 高育仁等人主修 (1998)。重修臺灣省通志，卷九：人物志人物傳篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 李瑞宗 (2011)。天命行腳一中橫半世紀。宜蘭縣：交通部公路總局第四區養護工程處；臺北市：南天書局。
- 戴永夏 (2009.9.15)。吳稚暉的自知之明。人間福報，<http://www.merit-times.com.tw/NewsPage.aspx?unid=144485>。
- 淮海書畫名家網 (2011.9.9)。民國四大書法家是誰。<http://shmjlw.net/html/2011/20110909412.shtml>。
- 多維新聞 (2012.4.22)。吳稚暉為何婉拒蔣介石力邀不做主席。多維新聞，<http://history.dwnews.com/big5/news/2012-04-22/58713404-all.html>。
- 維基百科 (2014.3.7)。吳敬恆。維基百科，<http://zh.wikipedia.org/wiki/吳敬恆>。

靳珩隧道

悼念溪畔工務段段長靳珩

極工程之艱鉅 成人文之偉績

開鑿東西橫貫公路最重要的領航舵手先總統蔣經國曾說，橫貫公路氣勢雄偉，但又有幾人明瞭一條路是由多少榮民血汗與生命換來！寥寥幾語道盡築路的艱難與滄桑。或許能讓後人感念的方式，便是以其命名悼念了，太魯閣天祥地區的「靳珩隧道」，便是紀念因公殉職的前溪畔工務段段長靳珩，幽幽英魂，化為隧道及橋梁，持續庇護往來通行的旅人。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台8線	176K+863M	花蓮縣秀林鄉	無	441M	8M	96年始建



靳珩

1924-1957

(圖／公路總局)

得年33歲，河北無極人

學歷／

- 北洋大學土木工程（工學院）

經歷／

- 高雄要塞司令部技佐、海軍供應總處技正
- 臺灣省公路局工務員、幫工程司、副工程司、東西橫貫公路合流工程處溪畔工務段段長



▲ 隧道出口處是陡峭岩壁。

△ 8 線太魯閣至天祥路段，高聳參天的大理石峭壁，可見無數小岩洞
□ 星羅棋布的散於其間，細細探望，在缺口處處的岩洞中，常可見小
雨燕和洋燕築巢其內，燕語呢喃，熱鬧時還有「百燕鳴谷」的壯觀景象，
這大自然音樂調和的美景，有著「燕子口」的美麗稱謂。而對照於峽谷奇
險疊出，谷下的立霧溪與峭壁展開的拔河拉鋸也始終未曾間著，陡直壁立
的 U 字型河谷，便是山與水競合妥協下的結果。

而在燕子口旁，還有處意境優美的「九曲洞」，九曲洞曾被前省政府主席黃杰詠嘆「如腸之迴，如河之曲，人定勝天，開此奇局！」可以想見其曲折迂迴之情景，蕩氣迴腸之宏偉，令人肅然起敬。燕子口與九曲洞這兩處「天險」，如今早是中外旅人必駐足讚嘆的奇景，不過很難想像，在開鑿隧道之時，這段長 441 公尺的路途，對物力維艱的公路人來說，是一場難以取勝卻又必須克服的戰役。現今看來，太魯閣覽景輕鬆寫意，但唯有經過這座「靳珩隧道」時，瞬眼即逝的幾個字，才有可能稍稍喚醒旅人注意，對工程人員當初的辛勞致上敬意。

從太魯閣到天祥這一段約 20 公里的路程，雖佔台 8 線總長的少數里程，卻是最為辛苦的一段，因為全段必須通過懸崖峭壁，以及堅硬無比的大理石岩層，所以開通顯得格外辛苦，而位於台 8 線近 177K 的靳珩隧道，便屬於天祥此段，是花蓮縣秀林鄉地界。向山借路已是不易，尤其這段山壁地勢險惡，處處刁難著築路工程人員，在開鑿時便造成多名人員傷

亡，靳珩便是殉職於這詭譎難測的天險之中，成為眾多犧牲英魂之一，後人特留有「靳珩隧道」、「靳珩橋」、「靳珩公園」供人憑弔，也讓人在停留賞景之暇，可以讓思緒穿越時空，試著去感受昔日開山闢路之艱險。

身先士卒的靳珩段長

中橫開鑿之危險寥寥數語難以道盡，不過或許從靳珩段長短暫而奉獻犧牲的一生，見微知著，可以稍稍體會過往開闢公路的艱難險阻吧！有著工程背景的靳珩，為河北無極人，畢業於北洋大學工學院，在民國 37 年隨著國民政府來到臺灣，先是擔任高雄要塞司令部技佐，旋任海軍供應總處技正，曾設計馬祖蓄水池，補充軍隊飲用水源，功績卓著受到肯定。39 年，改任臺灣省公路局工務員，一路高升。民國 45 年時，由於先總統蔣經國極力推動的東西橫貫公路開工，靳珩擔任合流工程處溪畔工務段的段長，勇於任事、負責認真，卻也因夙夜匪懈，最終碰上意外。

太魯閣築路之風險，前有山壁處處橫互於前，後有器具不足之危機，加上颱風頻繁，連帶加深工程難度，尤其無法預警的地震，總是說來就來，往往帶給施工人員最無法避免的重大傷害。民國 46 年 10 月 20 日清晨，靳珩在段長任內，因前日發生地震，身為主管，靳珩憂心新鑿隧道施工情況受損，所以一大清早連早餐都未及使用，就匆匆趕到隧道視察，得知隧道無慮後，他先請司機回頭用餐，之後再幫忙帶一饅頭前來作為早餐，他則一人獨自留在施工現場，注意隨時有可能再發生的突發狀況。

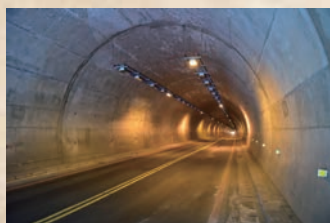
豈料，當司機再次返回現場時，餘震無預警的再次襲來，當時靳珩段長正在隧道口旁一座臨時搭建的木板橋上督工，橋的左側是山崖，右側則為山谷，五級地震的劇烈晃動，讓山頂不斷落石，一顆巨石不偏不倚就砸落在橋板上，無處可逃的靳珩被彈到空中，墜落山谷，當場殉職，得年 33 歲，正值英年。在省公路局資料紀錄中，靳珩為東西橫貫公路興建工程中，最高階的殉職人員。

橋梁隧道留名千古

最讓人鼻酸的，莫過於靳珩當時正在花蓮待產的妻子，臨盆在即，因擔憂其受靳珩死訊影響，過度打擊造成意外，省公路局同仁還曾一度隱瞞，指稱靳珩只是輕傷住院並無大礙。後來為紀念戮力為公、英年早逝的靳珩段長，公路局特別將靳珩殉職處竣工的橋梁，取名為靳珩橋，同時在橋旁建靳珩公園，公園裡有靳珩半身塑像和先總統蔣經國所立碑文，公園中亦有一尖柱狀之省公路局合流工程處殉職員工紀念碑。

靳珩隧道
全長 441 公尺
Jinheng Tunnel

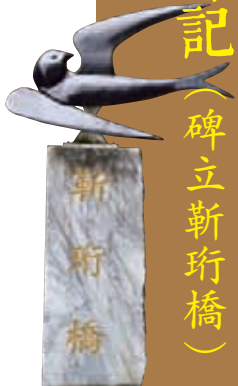
民國 46 年 10 月 20 日上午八時四十分，橫貫公路六公里三五〇公尺處崩山，壓斃溪畔工務段段長靳珩及路工三人。(文／花蓮縣志，卷一：大事記)



▲ 靳珩公園裡的靳珩半身紀念塑像。

靳珩段長殉難碑記

(碑立靳珩橋)



人類個別之生命必有限，惟社會公共之事業能無窮，而事業必創造於生命，故惟能融鑄其生命於事業者，其生命亦無窮也；中國古人以立德立功立言為三不朽，其意義即在此。臺灣省東西橫貫公路，鑿山川之奇險，開天地之清靈，極工程之艱鉅，成人文之偉績，而靳珩段長乃不幸於此殉難。今者康莊既闢，光景改觀，行旅過此，往昔之奇險艱鉅，乃如雲煙經眼，渺不復覩，而俯仰流連之間，靳故段長之精英，心有洋洋乎如在其上，如在其左右者，此乃宇宙之至理，人生之大教，抑不惟靳故段長一人不朽而已也。爰為立碑以識焉，其詳別有碑，此不著。

中華民國四十八年十二月穀旦

蔣經國 立碑

錢穆 撰書

(資料來源／臺灣省公路局(1986)。東西橫貫公路經始卅週年紀念專輯。)



▲造型特殊的省公路局合流工程處殉職員工紀念碑。

靳珩橋前身為白龍橋，早年只是一座跨越魯丹溪的產金便道，民國 34 年遭山洪沖圮其半。後於開闢東西橫貫公路時原基重建，改稱靳珩橋。至 86 年 8 月安珀颱風來襲時，因一夜豪雨導致溪水暴漲沖毀；無獨有偶，當新橋即將重建完工之際，89 年 8 月又遭強颱碧利斯侵襲受損，只得拆除重建；一直到 92 年 11 月時，一波三折的重建工程終於完成，橋口並



◀原名白龍橋的靳珩橋，是跨越魯丹溪的一座簡易橋梁，石拱橋身為其特色。
(圖／公路總局)



▲ 舊靳珩橋（右）與靳珩隧道出口連接的魯丹橋（左）並陳於峽谷之上。

以立體燕子造型塑像展現「燕子口」地名特色。此外，在靳珩橋旁約 50 公尺處的山壁上，於民國 78 年時打通一新隧道，亦取名「靳珩」。

至民國 96 年，原行經靳珩橋的台 8 線，由靳珩隧道新線取代，靳珩橋路段因位處太魯閣國家公園內，因此公路總局遂將靳珩橋移交給太魯閣國家公園養護，目前為行人通行與車輛東往西向的單行道，已非屬省道系統。由靳珩橋盡頭登上靳珩公園，由於這裡位處立霧溪和支流魯丹溪交會處的高地，可眺望峽谷，有一巨大的岩石長年受河水沖蝕後，宛如印第安人的側面，成為當地知名景觀，每每造成旅人爭睹拍照；此外，從公園處亦可見靳珩橋與靳珩隧道出口連接的魯丹橋，兩橋並陳於峽谷之上，甚是壯觀。

參考文獻

- 李汝和主修 (1970)。臺灣省通志，卷一：土地志勝蹟篇；卷七：人物志宦績篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 苗允豐編撰 (1974)。花蓮縣志，卷一：大事記。花蓮縣：花蓮縣文獻委員會。
- 高育仁等人主修 (1998)。重修臺灣省通志，卷九：人物志人物傳篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 內政部營建署。太魯閣國家公園—靳珩橋。臺灣國家公園，http://np.cpami.gov.tw/chinese/index.php?option=com_gmap&view=marker&Itemid=75&id=85。

憶靳珩：路險履危，披星戴月，風雨寒暑，從無間斷

崇山峻嶺的太魯閣，是中橫公路上最為危險與艱辛的一段，昔日這些公路人與榮民們，只能靠著最原始的工具如鐵鎚、鐵鍬、炸藥挖掘，在沒有先進機具的當時，這成千成百的人員，危險時只能攀附於堅硬光滑的大理石峭壁上，用土法煉鋼的方式，鑿出一道道的凹槽，步步推移，至今仍難以令人想像。為了修築這段公路，造成 702 人受傷，212 人罹難，而靳珩段長也是其中之一。飲水思源，「靳珩隧道」、「靳珩橋」、「靳珩公園」所感念的，其實不單僅是靳珩段長一人，更是對所有參與興建東西橫貫公路的無名英雄，一種莫忘先人的致敬。

錦文隧道

永念蘇花段長吳錦文

清水絕壁 感懷先人英風

在台9線蘇花公路段眾多隧道中，以位於清水斷崖的「錦文隧道」最具意義。這條長達440公尺的錦文隧道，與其他以地名命名的隧道不同，是以殉職段長吳錦文為名，既是感佩先人戮力公事的犧牲奉獻，更有教人在行經時，該懷有惜福知恩的心念。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台9線 蘇花公路段	173K+418M	花蓮縣秀林鄉	無	440M	7.5M	79年5月始建



吳錦文

1912-1950

(圖/公路總局)

得年38歲，福建晉江人

學歷／

唐山交通大學工程學院

經歷／

- 全國水利工程總處（民國34年）
- 民國36年來臺
- 臺灣省公路局四工處第三工務段（後改名花蓮工務段）段長（民國38年）



低垂的夜幕以一種清透明亮的黑，籠罩著將明未明的天際，須臾，天際破口隱隱誘發著亮光，接著轉為脂粉般淡淡的紅色，隨著時間推移，宛若初生的新紅衝破天幕，將沉睡中的太平洋，逐漸喚出瑰藍的色彩。只要曾住過花東近海的民宿，主人總會不吝告知旅人「日出」與「月昇」時刻，期待中的天將破曉，總像是重獲新生般，讓人感到希望滿懷。在一室溫馨的民宿中期盼日出是種幸福，若有機會立於壯闊波瀾的清水斷崖前品味晨曦登場，則又是另一種教人魂牽夢縈的邂逅了。



▲ 清水斷崖被譽為臺灣十景之一，在當地由太魯閣國家公園立碑。

每每行駛在蘇花公路的清水斷崖上，特別能感到大自然驚險壯麗的姿態以及人類的渺小，這位於花蓮縣秀林鄉和平至清水間長達 21 公里的斷崖地形，高度縱深達數百公尺，居高臨下，底下太平洋遠看蔚藍無際，近觀激浪拍岸，澎湃驚人，令人讚嘆的勝景讓清水斷崖成了蘇花公路最具代表性的所在，也讓此番山、岸、海與人組成的風貌，綺麗壯觀，被譽為臺灣十景之一。

然而，眼觀的山海秀色讓人過目難忘，不管是身為旅人的慕名前往或是作為交通行經的你我，有否曾思及欲往清水斷崖賞景下的蘇花公路，其實當初興建的難度，絲毫不遜於初窺美景的驚嘆程度，多少人以血汗獻祭修築，甚而犧牲，而位於台 9 線 173K 的錦文隧道，當初取名紀念，便是感佩殉職於清水斷崖的前段長吳錦文。

驚險蘇花開鑿歲月

在認識吳錦文之前，其實得先對蘇花公路興建的背景有一定了解，對照於現在景觀公路風格的強烈，早在清朝這條「蘇花古道」開鑿意義有著防堵海寇、開山撫番的政治性與軍事性功能，與如今的觀光導向一點也沾不上邊，但由於這條道路極為曲折難行，所以貿易往來一直以海路運輸為主，陸路使用仍以原住民作為遷徙為多。

日據時期，日本人稱它為「臨海道路」，戰後國民政府則改稱「蘇花公

路」，當時最窄路面僅有 3.5 公尺，彎道最小半徑則為 15 公尺，在民國 90 年雙向通車前，只能採單線雙向行駛，因此在北迴鐵路通車成為主要運輸工具前，蘇花公路因為連結東海岸的交通具相當重要性，所以政府的關愛眼神一直沒少過。不過從上述驚險路途看來，單是行駛其上便感到驚心動魄了，更別說開鑿時期的危險性，而吳錦文段長的事蹟，便是在開鑿蘇花公路的艱辛時空中，成為劃過天際的一抹流星，短暫卻值得懷念。

鞠躬盡瘁只為公路

吳錦文沒有張靈甫、謝晉元奮勇殺敵的赫赫戰功，但其為百姓戮力公務、摩頂放踵的一生，對於常民而言更具有親切感和存在價值。吳錦文為福建省晉江人，幼時國學及數理成績極佳，就讀福州理工學校高工土木科，畢業後曾在福建公路服務，但好學的吳錦文不以為滿，想繼續深就，當時國內工程科系學府中，以交大與清華為翹楚，其中唐山交大以土木著名，後來吳錦文便畢業於此。

當時正值對日抗戰時期，吳錦文奔走於閩、川、桂間，以其專業致力各項土木工程，多所建樹，34 年抗戰勝利，任職全國水力工程總處，爾後來到臺灣，進入省公路局工程處任職，並成為花蓮新城本局第四區工程處第三工務段段長，負責蘇花公路業務。



▲▶ 自太平洋上回望台 9 線蘇花公路段，陡直峭壁直至海面，令人不禁讚嘆公路開鑿之偉大。



根據當時曾與吳錦文段長一同工作的前省公路局局長嚴啓昌回憶，工務段最重要的工作，便是養護蘇花公路，使其隨時都能維持暢行無阻之狀態，然而蘇花公路所處位置地震、颱風頻仍，山路經常坍塌，養護蘇花公路較之其他平地公路尤為不易，因此在人手不足的情況下，經常加班時有所聞，極為辛苦。只要蘇花公路一出狀況，便如同今日颱風停水停電般，得於第一時間趕赴修築，責任不可謂不大，只是蘇花公路絕壁處處，對工務段人員而言，意外總經常在不可預期處，悄然無聲地襲來。



工程人生的最後一哩路

民國 39 年 6 月 6 日，是工程師節，這理當是對工程師致敬的日子，卻因為一起意外變了調。這一日，清水斷崖隧道南口的路基發生崩塌，形成 40 公尺之巨大缺口，導致人車無法通行，為儘快修復搶通，吳錦文與嚴啓昌於 6 月 7 日下午乘漁舟前往清水監工站，與當時四區工程處主任孫魯植會面商討後續，結束後，孫魯植先行乘車回大濁水過夜，而吳錦文則和嚴啓昌一同步行前往距離約五公里遠的崩塌現場視察，並打算視察後由現場臨時搭建的人行便道通過路基，再乘車回新城，只是這毫不懈怠的「公務視察」，卻成了認真負責的吳錦文段長，人生最後一段路程。



▲ 位於東西橫貫公路牌樓旁的錦文橋。

「行抵缺口處，天已薄暮。道工在坍方上開一人行便道，寬僅 30 公分，下臨太平洋，行經其上，令人有怵目驚心之感。」即便事隔數十年，嚴啓昌提筆回憶此事時，情景仍彷彿歷歷在目。在寬僅 30 公分的斷崖便道上行走，底下是數百公尺深不見底的太平洋，絕壁怒海，光想這宛如「走鋼索」般的行為，就令人不寒而慄，可以想見工程人員養護路段歷經的危險性，的確非一般百姓所能想像。

當時吳錦文一行共 5 人正打算穿越人行便道，包括第一位道工班長丁世昌、其後的司機徐萬發與測工林盛富均於驚險中順利通過，吳錦文段長走在第四位，嚴啓昌則居第五。在行經便道制高點時由嚴啓昌蹲下等候，吳錦文則持續在前行走，沒想到突然間吳錦文一腳滑動失足，想以手攀附岩壁以保持平衡，但撐持之處卻是土石鬆動所在，一個失穩，吳錦文不幸翻落清水斷崖下罹難，居身後的嚴啓昌全程目睹意外發生，驚愕不已，當時吳錦文殉職時，年僅 38 歲。

吳錦文的戮力為公，其實從他工作時便可看出一二。他在擔任段長時，任職兩年期間屢遇颱風地震，總是身先士卒站於第一線上，妻子陳錦容曾多次勸戒他須注意行事，但吳錦文只表示，蘇花公路於運輸功能至關緊要，為了百姓生活所需不敢懈怠，若有遭一日遇上不幸，也就殉職以報

吧！從言語中可知吳錦文雖僅是工程人員，卻無時無刻不以百姓為念，無視自身危險，最後英年殉職，雖教人不勝唏噓，卻也讓人看見公路人堅守崗位的情操與偉大。

為紀念吳錦文，省公路局便將台9線173K的隧道命名為「錦文隧道」，並於花蓮縣秀林鄉台9線大清水服務站北側清水橋前，立有一紀念碑紀念，讓吳錦文段長的精神長存，持續守護往來旅人。

不單台9線上的錦文隧道是為紀念吳錦文而取名，民國55年，東西橫貫公路東口橋竣工時，為感念吳錦文段長奉獻，亦將今日「東西橫貫公路」牌樓旁、跨越立霧溪的橋梁命名為錦文橋。至民國80年代，由於當時交通部長前來視察時，在太魯閣國家公園入口處與台8線車流匯聚，造成嚴重塞車的情形，後決定興闢太魯閣大橋（民國91年竣工）紓解交通困境。錦文橋目前已移交由太魯閣國家公園管理處負責養護。

其實，不管是台9線上的蘇花公路段，還是台8線中橫公路，於臺灣公路工程史上，都有其不可磨滅的時代意義，「錦文」二字，早也是無數勇於犧牲奉獻的工程英魂們的代名詞，一座錦文隧道、一座錦文橋，也寄予著我們無限的感念。

民國39年6月7日，公路局第四區工程處第三工務段段長吳錦文搶修蘇花公路崩毀工程，在清水為石壓墜海殉職。（文／花蓮縣志卷一：大事記）



▲ 吳故段長錦文殉職紀念碑，來往大卡司機機會以米酒敬念，祈求一路平安。

參考文獻

- 李汝和主修（1970）。臺灣省通志，卷七：人物志宦績篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 苗允豐編撰（1974）。花蓮縣志，卷一：大事記。花蓮縣：花蓮縣文獻委員會。
- 高育仁等人主修（1998）。重修臺灣省通志，卷九：人物志人物傳篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 陳茂南（2011）。相邀來去台9：山海相隨的465公里。臺北市：交通部公路總局。

探訪

深山裡的綠野仙蹤

翻開臺灣交通地圖，除了南北國道、縱貫線和著名的東西向橫貫公路外，仍有些崇山中的省道呈現虛線狀態。其中，台14線和台16線於民國67年交通部重新規劃公路網系統時，納入省道路網編號，後來因時代變遷和受限於地形關係，部分路段已停止開闢計畫。雖然東段路線消失在省道公路地圖上，沿線的自然勝景和人工開鑿之艱辛，仍是讓人敬畏不已。



14

16

虛實台14線 · 台16線





台14線



▲ 台 14 線東向起點。

路線起迄	行經地區	公里數
彰化－廬山	快官、芬園、草屯、國姓、埔里、仁愛、霧社、廬山	99.016

- 起點：彰化縣彰化市，與台 1 線岔路
- 終點：南投縣仁愛鄉廬山，屯原登山口前
- 別稱中潭公路、埔霧公路

台 14 線，橫越中央山脈的東西輸電線

自從國道 6 號開通後，用路人進入埔里、日月潭等地，多改走這條快速便捷的高速公路，過去主要通行的台 14 線已不復車多壅塞的狀況，少了車潮後，店家、餐廳也略顯得冷清。冬春之際，山櫻花盛開，台 14 線上的山頭也渲染嬌豔的桃紅，吸引遊人驅車前來賞花，省道方始多了些熱絡的景象。

從彰化市區銜接台 1 線至南投縣仁愛鄉，台 14 線全長約 99 公里，但這條省道在最初規劃時，原計劃開鑿至終點花蓮縣秀林鄉的文蘭村，欲接上台 9 丙線通往壽豐。若從彰化市翻山越嶺抵達東岸，預計全長可達 187 公里，而目前台 14 線除了西段至屯原外，從 99 公里處的屯原登山口到花蓮奇萊步道東口的銅門段仍未通車，亦無修建之計畫。這段橫跨中央山脈險峻地勢的路段，已改由台 14 甲線連接台 8 線後進入花蓮縣境。

台 14 線原計劃從彰化拓至花蓮，是當初另一條中部橫貫公路預定廊廓之一，後來雖沒有落實執行，但仍肩負起聯絡埔里、日月潭等地的交通重任。其中央山脈未通車的路段約計 45 公里長，從南投霧社至花蓮銅門村這段路線又稱為「能高越嶺古道」，除了紀錄原住民族的歷史故事外，更是受山友喜愛的登山路線。

電影《賽德克·巴萊》引發熱潮後，能高越嶺古道也受到關注。回首數百年前，泰雅族、賽德克族在霧社建立家園，為了擴展生存空間而翻越中央山脈至太魯閣一帶定居，遷徙路線變成交通貿易的路徑。日人據臺後，為「理蕃」而整建高山道路、興築警備道，民國 7 年完成「初音奇萊橫斷道路」，14 年完成能高橫斷道路西段，東西段加起來總長達 81 公里。能高越嶺開通後，霧社漸成觀光地，也促進埔里在地的公共設施建設。

▼ 昔日銜接斯庫部落與波亞倫社的斯庫鐵線橋，後更名雲龍橋，民國 74 年時國民政府又興建一座鋼拱橋，為今日所見跨越山谷的紅橋。目前舊橋僅剩橋頭遺跡位於紅色鋼拱橋頭旁。



然而，日人開拓交通，除了造就地方便利，卻也為地方族群部落帶來文化衝擊，臺灣開拓史上著名的霧社事件即是發生於此。事件爆發時，由莫那·魯道率領的抗日原住民，砍斷當時通往廬山的「斯庫鐵線橋」，以阻擋日軍襲來之路。斯庫鐵線橋是雲龍橋的前身，為跨越眉溪的越河吊橋，一直至光復後才再重建新橋，以當時雲南抗日將軍龍雲為名，後來因龍雲投共，因此將其名反稱，為今日的「雲龍橋」，這段血淋淋的歷史，在許多文獻資料上都有詳加記載。

開拓山林橫越道路，除了理番、掠取山區豐富的樟腦和檜木林外，日人也計劃興建發電廠，預計連絡從南投到花蓮的輸電網絡，但因二次世界大戰日軍敗退而沒有實施。日人離開後，國民政府接手橫越中央山脈的輸電計畫，並成立台灣電力公司，美國也撥給外交援助指定興建這條東西輸送線路。

當時的台電工程處處長孫運璿率領工程人員日夜趕工，設立埔里和立霧工程處，興建從南投奧萬大到花蓮銅門的輸電線，共架設了 127 座巨型鐵塔，並每隔 10 公里處建立保線所，其龐然景象當時被譽為「電力的萬里長城」。而由於施工當時，還未有現代化線路機具，且深山地區無平路可達，搬運器材和架線工作都以最原始的人工方式進行。輸送電力工程完成後，先總統蔣介石視察沿線，特別在花蓮、南投縣界處提字立碑「光被八表」，成為該路線精神指標。

光被八表

為了紀念完成輸電工程，先總統蔣介石於民國 42 年視察能高越嶺電力路線時，特別提字立碑，正面為「光被八表」，背面為「利溥民生」。寓意此工程「將光明帶至八方地表，造福大眾民生」。此碑為南投、花蓮交界地標，也是古道最具代表性的一景。

二次大戰後，由臺灣省公路局成立的橫貫公路工程總處規劃開路事宜，東西橫貫公路興建前，設定了三條路線進行評估篩選（霧社銅門、水里鳳林、嘉義玉里），霧社至銅門的能高越嶺道即為其一方案，但因需克服極為脆弱的斷崖地質，工程浩大，因而改選以大禹嶺、天祥、太魯閣路線進行施工。未雀屏中選的能高越嶺古道，是台 14 線前身，但僅通行西部的霧社至廬山、屯原，以及東段初音、銅門至龍澗，中間的屯原至奇萊仍保留日據時期的原始樣貌。

北、中、南三條橫貫公路陸續開通後，國內環保意識漸起，加上興建和養護經費龐大，以及地質險峻因素而中斷台 14 線中段路線。未開通的路線仍無復工開闢，民國 98 年 11 月 19 日，行政院公告解編廬山屯原至秀林仁壽間的路段，台 14 線變更為彰化至廬山。林務局則將屯原至奇萊間的能高越嶺納編為國家步道系統，整修設置解說牌，重現歷史古道風華。

時至今日，儘管台 14 線中央山脈路線無緣開通，卻是保留了自然生態驚奇，充滿昔日的人文故事，值得用雙腳細探究竟！



▲ 台 14 線以南投縣仁愛鄉廬山為終點，其廬山溫泉區近年因風災豪雨時有嚴重災情。

清光緒 13 年（1887），清廷開闢「集集水尾（今瑞穗）道」，自集集經丹大山越過中央山脈至花蓮，於隔年完竣。為紀念當時雲林撫墾局委員陳世烈之築路績效，於集集立石碣刻了「化及蠻貊」，這也是清朝在集集拓墾的文史佐證。至日據時期，集集水尾道大部份路段因年久失修而逐漸荒廢，險峻艱辛的中央山脈路段幾乎未再通行使用。

公路法實施後，台 16 線於民國 51 年首次進行整編，路線自南投名間經集集、水里、魚池至埔里，大致與埔里社集集道路路徑相同。67 年，臺灣公路第二次整編，台 16 線改自名間經水里橫越中央山脈至花蓮萬榮，原埔里至水里路段改為新編之台 21 線。台 16 線新增水里至信義之丹大林道，以及花蓮萬榮林道，主要是利於林業鉅子孫海進入中央山脈原始林區進行伐木作業。臺灣公路於 82 年第三次整編，因應至日月潭之交通與觀光需求，開闢濁水溪北岸大道，從此有了新台 16 線與舊台 16 線之別。

回顧當時為丹大林道伐木之需，孫海以其名自行修建的「孫海橋」，早期為木造橋梁，至民國 58 年才由南投縣政府改建為水泥橋。至 93 年時因敏督利颱風造成的七二水災沖毀，經行政院評估為防止丹大林地的盜伐濫墾，遂決定不再重建，僅搭建可由摩托車通行的便橋，供原住民祖靈朝聖、台電電塔維修及民衆旅遊等需要通行，只是在 97 年時因辛樂克颱風侵襲亦已損毀，目前只能依賴流籠進出。

此外，舊台 16 線、今日縣道 152 線上，也有一座以人名命名的橋梁，是在 52K 處的耀宗橋。這座跨越地方野溪的橋梁，是為紀念民國 60 年間省公路局負責該路段及橋梁設計的孫耀宗工程司，因孫耀宗於該橋設計完工後過世，遂以其名命名以茲弔念。

集集水尾道

連橫所著的《臺灣通史》記載，集集水尾道開闢於清光緒 13 年（1887），西起集集東南拔社埔（南投縣水里鄉民和村），越丹大社嶺（南投與花蓮縣界），迄後山水尾（花蓮縣瑞穗鄉境）。當年臺灣巡撫為劉銘傳，施行清廷開山撫番政策，集集時屬雲林撫墾局所轄。



▲ 造型設計特殊的耀宗橋，隱身在南投縣集集鎮的綠林小徑上。

▶ 已沖毀不再重建的孫海橋，僅剩兩岸橋台和橋墩遺跡。





▲原跨越濁水溪可通往對岸的孫海橋，經風災損毀後，車行只能經由東段花蓮進入丹大林道。

目前台 16 線西部路段，起點自名間經集集、水里、信義鄉地利至合流坪，共 40 公里；東段從林田山至鳳林鎮長橋里，約 2 公里長。東西兩段通車路線共 42 公里，從丹大林道至萬榮林道之中央山脈路段仍是虛線，此橫貫路廊也曾被列為中橫路線方案之一，若名間至鳳林全線開鑿通車，全長將達 142 公里。

沿著濁水溪北岸而行，來到信義鄉人和、民和與地利部落，兩旁大山溪谷展現壯闊綠意之姿，而過地利東行至合流坪，台 16 線路寬縮至 3 公尺，這段路是由以前的丹大林道所改建。至西段終點孫海橋，再續行往東就是通往花蓮的原橫貫公路預定路線，山區林道僅能以雙腳步行；而東段也僅行駛花蓮鳳林到林田山林業文化園區，即萬榮鄉的萬森路接上萬榮林道。

近年來，因風災和地震導致台 16 線道路崩壞，尤其地利村長約 11 公里的路道易坍方且路寬不足，路途時常被土石流截斷。103 年 7 月 16 日，行政院公告台 16 線省道調整路線，原路線名稱「名間－鳳林」調整為「名間－合流坪」；里程也調整為 41.257 公里，早年計畫的合流坪至萬榮路段解編。這條未開闢的山區橫貫路段正式取消，地圖上的虛線也抹除了，公路里程碑又再邁向新規劃。

參考文獻

- 徐如林、楊南郡 (2011)。能高越嶺道穿越時空之旅。臺北市：行政院農業委員會林務局。
- 葉品好 (2012)。賽德克族的古獵場—能高越嶺道。台灣光華雜誌，2012年1月號。臺北市：台灣光華畫報雜誌社。
- 余風 (2014)。逐路臺灣：你所不知道的公路傳奇。臺北市：時報出版。
- 行政院全球資訊網，<http://www.cy.gov.tw>。
- 行政院農業委員會林務局，<http://www.forest.gov.tw>。

雲龍橋

記抗日將軍龍雲

賽德克族的血淚歷史

行台14線經地標雲龍橋，優美的橋型和紅色橋身跨越深谷，抵達廬山溫泉區，沿途充滿了濃濃原住民風情，這裡是賽德克族（原泰雅族）聚居之地。橋頭豎立了賽德克族勇士雕像，現代化鋼拱建材橋身和一旁僅存在橋頭的舊龍雲吊橋門架形成對比。新舊雲龍橋都和日軍有深切的連結關係，背後的歷史情懷和故事也隨著時間洪流而漸漸被淡忘。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台14線	86K+735M	南投縣仁愛鄉	眉溪	134M	7.5M	74年5月始建



龍雲

1884-1962

(圖/公路總局)

得年77歲，原名龍登雲，字誌舟，
彝族人，族名納吉鳥梯

學歷／

- 雲南講武堂第4期

經歷／

- 反清革命軍士兵
- 滇軍軍官
- 雲南都督侍衛隊長
- 滇軍第五軍軍長
- 雲南省主席
- 軍事參議院院長
- 戰略顧問委員會副主任
- 國防委員會副主席
- 政協會議常委
- 民革中央副主席
- 西南軍政委員會副主席



▲ 從南投縣仁愛鄉霧社村遠眺萬大水庫。

群山包圍的南投霧社，電影《賽德克·巴萊》描述原住民為了抵抗日本人高壓統治，而發起轟動一時的「霧社事件」，由當時賽德克族馬赫坡頭目莫那·魯道帶領族人浴血抵抗日軍，最後從容犧牲回歸祖靈。影片中，為阻擋日軍越河大舉進犯，經過橫跨濁水溪上游眉溪的吊橋後，莫那·魯道便奮力將其吊橋砍斷，阻擋日軍過到對岸。這座吊橋，便是今日雲龍橋的前身。

霧社事件回顧

寧靜的山野村落霧社，時日人據臺已三十餘年，由於原住民長期不滿日警欺壓剝削，遂於民國 19 年 10 月 27 日，爆發震撼全球視聽的抗日事件。



當時霧社馬赫坡社（今仁愛鄉）的頭目莫那·魯道（左圖中立者），領導同胞湧入霧社公學校聯合運動會會場襲殺日人，附近的日警機構、郵局、商店、住家，同時遭到攻擊。計死134名、傷215名。

由於霧社抗日事件是有計畫的行動，日殖民政府震驚，調集大批軍警鎮壓，由臺北、新竹、臺南夾攻，經連日猛戰，原民終不敵日，然起事首要之人寧死不屈，自盡不降，其餘同胞束手就擒。



經過時代演變和橋梁修築整建工程，雲龍橋從過去利用竹材、木板搭建的簡易小吊橋，變成鋼結構的紅色拱橋，依然矗立在南投縣仁愛鄉群山中，肩負霧社通往廬山之間的交通重任。雖然橋梁結構已改為新穎設計，霧社也早已擺脫日軍迫害的陰影，山谷中以紀念抗日英雄龍雲為名的工程，則見證了歷史演變。

雲龍橋的前世今生

今日位在台 14 線近 87K 處的雲龍橋，外觀深紅鮮明，上路式鋼拱橋長度 134 公尺，橋面與河谷高差約 100 公尺，四周能高、合歡、卓社大山等群山環踞，站在橋中央還能看見清境山頭和一幢幢的民宿林立。越過雲龍橋後，就算是進入了廬山溫泉區，昔日的吊橋為泰雅族斯克社和對岸波亞倫社的連絡要道（賽德克族因語系差異，民國 97 年從泰雅族獨立，正名為賽德克族），今日的雲龍橋則是通往廬山必經之路；兩岸的聚落也改名為春陽村與精英村。

雲龍橋現址的另一側舊橋，目前只剩橋頭遺跡，最早是由泰雅族德克達雅人以竹子搭建成的吊橋便道，族人稱之為「斯固橋」；日據時期日本人來臺後，為方便進出山林管理原住民和資源而改建為鐵線橋，當時名稱「斯庫鐵線橋」。民國 19 年 10 月 27 日，莫那·魯道率領原住民趁霧社



霧社原住民同胞抗日犧牲慘烈，是役男父老幼死者共九百餘名。臺灣光復後，政府在霧社建紀念牌坊，題頌「碧血英風」，以慰英魂。

（圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館；文／臺灣省政府、臺灣省通志、重修臺灣省通志）

斯庫鐵線橋

位在能高線上櫻駐在所（今櫻社）和斯庫駐在所之間，架設在濁水溪上游。在霧社事件當時，這座鐵橋為莫那·魯道所率領的原住民砍斷，以阻擋日軍越河。站在橋上的兩名原住民，是霧社事件當時投靠日本皇軍的歸順番壯丁。照片可看到有兩線，左線是事件當時所架上的臨時便橋。有一說因橋下常見流雲，故又名龍雲橋。

（圖文／臺灣記憶，國家圖書館）



公學校舉辦運動會之際，策動突襲前來觀禮的日本官員，日軍連忙從其他地區調派兵力鎮壓，其原住民抗暴起事為霧社事件。

族人靠著熟悉地形的優勢作戰，日軍則以軍事武器回擊，經過斯庫鐵線橋後，莫那·魯道砍斷橋梁阻絕日軍來襲路線，但參戰者最終仍被日軍殲滅，數百名婦孺集體自縊，餘生者則被遷至川中島（今清流部落）。後來日軍因忌憚眉溪兩岸的原住民再度聯合力量抗日，所以未予立即修復斯庫鐵線橋。

直至日據時期末，根據《灌園先生日記》中記載，林獻堂於民國 33 年來到廬山地區時路過此橋，已是改稱「龍雲橋」之新橋，推測應為日人在霧社事件平息後重新修復並改名；亦有一說，指稱此橋是在光復後，經國民政府修築橫貫公路和全臺省道時，評估此橋位居重要地理位置，遂而進行重建，並以當時雲南抗日將軍龍雲之名命名而來。但推估第一種說法較為可信，因龍雲將軍於臺灣光復時即已投共，國民政府再以其名為橋梁命名的機率不高。

爾後，龍雲橋延用，直至民國 55 年，時任臺灣省第七任省主席的黃杰，在進行全臺道路狀況檢視時，發現龍雲橋年久失修，其鐵索已斷三根，險象環生，向上呈報應從速修理，以免發生嚴重後果。至 72 年，經省公路局評估因龍雲橋橋寬與車載負荷不足，改以鋼結構拱橋設計，然無論在吊裝方法及架設技術性皆頗高，乃成立改建工程工務所，進行該橋梁的專案施工。



省主席黃杰提案 維修龍雲橋

根據臺灣省府委員會議檔案資料顯示，民國 55 年（1966）時，黃杰主席曾進行提案，希望儘速維修龍雲橋事宜，以下原文記載：

黃杰主席（1966.3.21）。「案由：黃杰主席：南投縣龍雲橋長達 200 餘公尺建造已達 41 年，閘鐵索已斷三根，既有險象發生，務必從速修理，以免發生嚴重後果。」

（文／國史館台灣文獻館，數位典藏與數位學習聯合目錄）

◀ 目前僅剩在橋頭的舊龍雲吊橋門架，成為來往旅客停留休憩拍照的景點。



▲ 雲龍橋頭立有賽德克族男女雕像各一。

民國 74 年 5 月，興建竣工的紅色鋼拱橋，其位置就在原橋旁，在廬山端打通了新的隧道，舊橋通過的舊隧道也已封閉。如今舊橋僅存橋頭吊橋門架，舊橋名仍刻在水泥柱上，惟字跡斑駁。新橋顯得氣派雄偉，橋面與河谷高低差 97 公尺，堪稱是東南亞地區橋面與溪底河床差距最大的橋梁，也是省公路局精心設計的特色橋梁代表作之一。

至於龍雲橋，為何演變成後來的雲龍橋，也有一小段故事傳說。相傳龍雲橋恰好與抗日名將龍雲將軍同名，卻因龍雲投共，國民黨政府便將此橋名倒反，更為「雲龍」橋，但正確更名年代已不可考。

天下第一泉：廬山溫泉

位於塔羅灣溪與馬海僕溪交會處的廬山溫泉，以春櫻、秋楓最為吸引遊人，小鎮充滿濃濃原住民風情，飄散泰雅風味餐香氣。清澈、無味的鹼性碳酸泉質可改善關節炎、皮膚病、腸胃不適等症狀，其功效有「天下第一泉」之稱。除了泡湯，溫泉街上有各式特色美食，泡湯時節熱鬧非凡；惟近年風災重創溫泉區，溫泉業者已計劃集體遷至埔里福興農場。



時至今日，承載著交通運輸與促進地方繁榮商機的重任，許多人經過雲龍橋進入廬山前，都會特地停下來拍照取景、欣賞紅橋英姿。橋頭的賽德克族雕像紀念日據時期聯合抗日的原住民，象徵部落尋本潮流和歷史意義，溫泉區內也提供各式原民美食及山珍美味。沿著台 14 線前往深山幽徑，發現寫實的臺灣歷史，也看見艱辛的橋梁工程歲月，而抗日名將投共，龍雲橋倒寫改為雲龍橋，顯現當時國民政府之氣結！

抗日英雄加入共產黨政府

龍雲，原名龍登雲、彝名納吉烏薩，1884 年出生於雲南省昭通市，屬於少數民族之一的彝族。年幼時，正值清光緒皇帝在位、慈禧太后主政，歷經日本侵略朝鮮和中國戰事，早年參加過反清鬥爭，民國元年，加入以唐繼堯為首的滇軍集團。因表現優異以及愛國情操，唐繼堯逐步提拔他為侍衛隊長，民國 10 年，響應孫中山討桂、進兵廣西討伐陸榮廷，隔年升作第五軍軍長兼滇中鎮守使，15 年改任昆明鎮守使。

龍雲因受唐繼堯賞識重用，逐漸奠定個人勢力，但他在民國 16 年時，與胡若愚、張汝驥、李選廷等人策動「二六政變」，迫使唐繼堯下台，轉而投向廣州國民政府。之後又鬥勝胡若愚奪得雲南統治權，蔣介石任命他為雲南省主席兼國民革命軍第十三路軍總指揮，民國 18 年統一雲南。龍雲任雲南省政府主席後，協助國民政府中原大戰攻擊廣西、清除雲南的共產黨，表現服從國民政府。

對日抗戰期間，龍雲兼任陸軍副總司令，先後派滇軍赴前線作戰，包含著名的「台兒莊」等共二十多次戰役，雖滇軍傷亡人數眾多，但仍助政府抗戰勝利。隨著龍雲戰績彪炳以及在雲南的龐大勢力，雖然其長子龍繩被



▲ 國民黨保存龍雲將軍影像。(圖／中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館)

龍雲逸事

民國 16 年，龍雲策動政變迫使唐繼堯下台、收拾雲南統治權後，雖受國民政府任命為雲南省主席，但因為人自大剛愎、遇事猜疑，因此擁兵自重，集軍政大權於一身，利用滇省優越的地理條件，實行鎖「國」而治。凡來自南京中樞的人事政令，一概高閣置之。

此外，龍雲也因長期與中國共產黨交往甚密，迫使蔣介石於抗日戰爭勝利後，派杜聿明率軍前去整肅龍雲，杜聿明遂召來時任軍長的邱清泉和防守司令部參謀長趙家驥一同商議包圍解決之計。經圍城五日後計成，雲南主席職務易主，轉交龍雲同母異父的弟弟——盧永衡（盧漢）。

(文／黃公偉《中國近代人物逸話》；邱子敬《民族戰士邱清泉》)



▲ 蔣介石與龍雲第一次在雲南見面時合影。
(圖／維基百科)

蔣介石收作義子，但後來龍雲也漸漸與蔣之間產生矛盾猜忌。民國 34 年 8 月中旬日本投降，蔣介石趁昆明兵力空虛之際發動「驅龍事件」，下令除去龍雲本兼各職，調任空有其名的虛位，形同軟禁，從此失去了雲南的控制權。

至民國 34 年，龍雲已主政雲南 17 年之久，有「雲南王」之稱，他曾提出建設「新雲南」的目標，讓雲南成為抗戰時期的堅定後方。35 年國民政府還都南京，龍雲也隨著遷至南京，被任命為新成立的戰略顧問委員會副主任。37 年 12 月，在陳納德等人的協助下搭乘運輸機飛抵廣州、乘船至香港，並加入中國國民黨革命委員會。38 年，龍雲與其他國民黨同仁在香港發表《我們對現階段中國革命的認識與主張》，正式宣布擁護中國共產黨的領導，等於是投共。

龍雲的一生與雲南有密切關係，生於雲南、統一雲南、建設雲南，後來因與蔣介石心生嫌隙而加入共產黨、批評時事被劃為右派。民國 69 年 6 月，中共為龍雲平反、恢復名譽，其重大貢獻被列為中央電視台創辦的「20 世紀中國最有影響力人物」之一。

歷史至此，可以理解抗日英雄棄國民政府轉而投向共產黨後，遠在臺灣南投山間的一座原住民橋梁，因緣際會因同名龍雲，而改名雲龍。從最初的木頭、竹製便橋，到日據時期的斯庫鐵線橋，後來在國民政府的改建下，成為今日鋼結構拱橋，無論物換星移，橋梁結構如何升級改變，和歷史、民族、戰爭都脫不了關係的雲龍橋，將在歲月的軌跡上，留下一筆又一筆鑿刻印烙的時代精神。

參 考 文 獻

- 黃公偉編著 (1949)。中國近代人物逸話。臺北市：全民日報社。
- 李汝和主修 (1970)。臺灣省通志，卷七：人物志。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 邱子敬 (1987)。民族戰士邱清泉。臺北市：黎明文化。
- 高育仁等人主修 (1998)。重修臺灣省通志，卷九：人物志人物傳篇。臺北市：臺灣省文獻委員會。
- 中華民國臺灣省政府 (2010)。紀念抗日戰爭勝利暨臺灣光復 65 周年特展專輯。http://65th.tpg.gov.tw/index.php。
- 旭媛媛 (2011)。龍雲。云南百科信息网，http://yn.zwbk.org/trade/lemma/99。
- 南方人物周刊 (2011.7.13)。龍雲：最後的雲南王。Sina 品味雜誌，http://magazine.sina.com/bg/southernpeopleweekly/260/20110713/1916112272.html。
- 維基百科 (2014.5.31)。龍雲。維基百科，http://zh.wikipedia.org。
- 維基百科 (2014.5.31)。雲南陸軍講武堂。維基百科，http://zh.wikipedia.org。
- 世新大學。霧社事件，http://distance.shu.edu.tw/taiwan/ch22/CH22_SEC02.HTM。
- 國史館臺灣文獻館。省府委員會議檔案。國史館臺灣文獻館、臺灣省政府，http://ds2.th.gov.tw/ds3/app005/list3.php?ID1=00502003411。
- 南投縣仁愛鄉公所，http://www.renai.gov.tw/index.asp。
- 清境旅遊資訊網，http://www.cingjing.com.tw/index.asp。
- 雲南百科訊息網，http://yn.zwbk.org/trade/lemma/99。
- 聚生，張冰著作，團結出版社。龍雲 此路行不通，去找毛澤東 (1)。和訊讀書，http://data.book.hexun.com/chapter-1765-4-1.shtml。

孫海橋

伐木大亨孫海

回顧丹大林業往日榮景

行抵台16線西段終點，跨越濁水溪達丹大林道口的孫海橋，已在民國93年七二水災時沖毀。風災沖斷了通往山區的交通，除了攀登七彩湖的山友、前往祖靈地的布農族人以及維修電塔的台電人員外，一般人鮮少知道這座以企業家孫海之名所命名的橋梁。歷經木造橋改建為水泥橋，如今進出中央山脈僅能倚賴流籠，溪流中仍可見橋墩立柱遺跡供後人追憶。

孫海橋舊橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台16線	41K+200M	南投縣信義鄉	濁水溪	65M	5M	58年12月始建

*孫海橋已於民國93年7月2日至4日間（俗稱七二水災），因中度颱風敏督利來襲時沖毀。



孫海

1917-1979

(圖/公路總局，擷取自網路)

得年 62 歲，字揚波，
(日據)嘉義北港人(今雲林縣口湖鄉)

學歷／

- 口湖公學校

經歷／

- 國豐木業、振昌木業創辦人
- 民國47年，標得林務局巒大山林場管理處所屬丹大事業區第八林班檜木原始林(5,000公頃)伐木權
- 後人創設財團法人孫海文化基金會



▲ 滾滾濁水溪流。

近年來極端氣候全球肆虐，重創人民生活，民國 93 年敏督利颱風引進旺盛西南氣流，連日豪雨造成中南部慘重災情，不僅引發嚴重山崩、土石流，連堅固的橋梁工程也難以倖免。這場破壞性極強的天災又稱「七二水災」，洪水沖毀南投縣國姓鄉的縣定古蹟糯米橋、多個部落聯外交通中斷，也造成中橫公路十餘處橋梁斷裂。而位於台 16 線西段終點處的孫海橋，當時也難以倖免，被沖入滾滾溪水中，僅存橋墩仍在，進入丹大林道唯一的通道橋梁被沖毀，災後因國土復育因素而未修復，深入中央山脈的路徑只能從其他路線遠繞而行。

回顧這座位於台 16 線西段 41K 處的孫海橋，其建立與林業開發有非常密切的關係，跨越滾滾波濤的濁水溪，供運材卡車駛入山林中心地帶，早年省公路局曾經計劃越過中央山脈連接萬榮林道至花蓮，卻因地質和保育因素而未動工，台 16 線中段至今僅為地圖上的虛線。在孫海橋還沒毀壞前，林道可通達美麗的七彩湖，顛簸的碎石路面未鋪上柏油，沿著濁水溪上游的丹大溪谷緩升至海拔 2,000 多公尺，雲霧繚繞的山林美不勝收。

丹大林區景況變遷

翻閱孫海橋的歷史軌跡，這座橫跨濁水溪上游的橋梁，起初是一座木造橋，於民國 46 年所建。源於民國 50 年代，林業鉅子孫海因取得丹大地區共 5,000 公頃的伐木權，遂招募民工和退役軍人開闢丹大林道，方便進入中央山脈的原始森林進行伐木運輸，造路同時，也興建了入口處的木橋。62 公里長的丹大林道，直入南投深山幽谷，與美麗的七彩湖只有 12 公里的差距；78 年，台電為了西電東送的高壓電工程又繼續開路，自此丹大林道直通七彩湖畔。

丹大山區原屬於高山布農族的祖靈聖地，隨著林道開通，帶來了車潮和窺探七彩湖風采的人潮，再加上孫家不斷深入山林區進行開發，伐木後的林地又再對外分租種植高冷蔬菜，造成林班地過度濫墾，此外，還有盜林者盜砍情形更是雪上加霜。接連山區遭到破壞，不肖盜林者為湮滅盜林證據而放火燒山時有所聞，事後卻又將責任推卸給原住民，不滿的情緒持續累積，終於引起布農族人的反彈，放了一把火，燒掉入口處的木造橋梁。儘管如此，為了不中斷山區交通，民國 58 年，南投縣政府隨即原地重建一座水泥橋，並以孫海為名。

無獨有偶，過度濫墾濫伐問題猶存，新的問題又再浮現。由於丹大林道可說是全臺最長的林道，且路況保存原始，除了較不受地形限制的卡車可深入中央山脈外，碎石坡地形成為四輪驅動吉普車愛好者的朝聖地，假日常可見車隊入山奔馳，卻也因此直接或間接地破壞自然生態。當年林務局一度以鐵柵欄封閉林道入口，或在路面挖數道壕溝阻擋車子進入山區，但仍有車隊強硬破壞柵欄和填平壕溝，違法長驅直入，山區日益破壞嚴重，林道常因大雨發生坍方。



▲▼ 孫海橋沖毀後，目前渡河僅能倚賴流籠。

民國 93 年，敏督利颱風襲臺，造成嚴重的七二水災，7 月 3 日傳來孫海橋毀斷消息，順應此事，為了讓山林有機會休養生息，當時的行政院長





▲丹大吊橋遺址。

游錫堃指示內政部、交通部、農委會以國土保育為前提，決議暫不復建孫海橋。另提出配套措施：為便利原住民進入祖靈地、民眾高山生態旅遊以及台電人員維修電塔，孫海橋由農委會林務局以吊橋復建，進出需設置管制哨檢查。97年，辛樂克颱風來襲，吊橋亦遭到沖毀的命運，目前僅剩流籠可渡濁水溪，且仍需事先申請。只是溪流平靜時，偶可見著欲上山打獵的布農族勇士直接渡水過河。

林業鉅子的山中傳奇

一手建立丹大林道的孫海，生於雲林縣口湖鄉港西村，日據時代該地名為嘉義廳北港支廳尖山堡口湖庄，其一生與臺灣林業發展有密切關係。孫海排行家中老三，早年失怙，相差20歲的大哥身兼父職照顧弟妹。為維持家庭生計，孫海小學未畢業就在木肆做工，口湖公學校畢業即到阿里山下販賣木材，後來與同鄉友人入山伐木並以900元作為資本，標獲一處林班販售木材，小額經營漸有成績。而後更創立「振昌木材行」，標下丹大林班伐木權後積極開發，並以四個月的時間開闢丹大林道，這條高山運送木材道路又稱為「孫海道路」。

由於砍伐的珍貴林木需要儲於水池中防止龜裂，振昌木材行在水里車埕設有儲木池，運送木材的卡車來回穿梭在小鎮與林道間，熱鬧景象空前。

中央山脈上最高的湖泊：七彩湖

海拔2,980公尺，是中央山脈上的高山湖泊，位於南投縣信義鄉與花蓮縣萬榮鄉交界。早年因常有鹿群聚集在湖邊飲水，又名「鹿湖」、「鹿池」；又因孫海林業在七星崗架設工作站而名「七星湖」；後來登山前輩林文安經過湖畔被斑斕的七彩絢光吸引而得名「七彩湖」。七彩湖共有一大一小兩座湖，相距約500公尺，美麗的湖景和四周翠巒山景吸引許多山友前來，孫海橋毀壞後，多改行花蓮的萬榮林道進入，但數千階的階梯和廢棄的鐵道不甚好走，令人望之卻步。

因應當時伐木事業的蓬勃發展，水里小鎮還因此興起了小酒館和旅店生意，滿足伐木工人下工後的休憩生活，造就當地被稱為「小上海」的繁景。此外，孫海更以多年的歷練和敏銳觀察力開闢了木材外銷的先河，帶動林業經濟發展。有鑑於臺灣森林資源有限及配合國家長期經濟建設，孫海進口原木再加工出口，更進一步擴充事業版圖，成為國內三大林業鉅子之一。

取之於社會，用之於社會，有感於企業責任的回饋，孫海樂善好施、造福鄰里大眾，曾膺選民國 56 年全國好人好事代表、62 年十大傑出企業家等獎項，水里當地人還以臺語「海頭仔」來尊稱他。68 年 12 月 10 日，孫海因心臟病突發，病逝於水里寓所，享年 62 歲；孫海病逝後，政府也在 74 年正式宣佈禁止林業砍伐政策。

孫海後人為延續他回饋鄰里社會的精神傳承，創立了「財團法人孫海文化基金會」，每年提供全臺各大專院校森林木業相關科系學生優厚的獎學金，鼓勵學子勤勉向上。從振昌木材行、振昌木材防腐工廠、丹大林業開發，到改組為振昌木業股份有限公司、振昌興業股份有限公司，孫海不僅為車埕帶來繁榮景象，也開創臺灣的經濟發展。

台 16 線西段終點的孫海橋如今已不復在，徒留滾滾溪水中幾根立柱遺跡，供後人緬懷臺灣林業的興衰與轉變，一旁當年省主席陳大慶先生所立的紀念碑也已看不清碑文。孫海橋毀壞至今超過十年，進出僅能以流籠通行，政府希望藉由阻絕交通，讓丹大山區原本豐富的生態資源漸漸恢復，邁向國土復育之路，把孫海橋彼岸的山域還給大自然！



▲ 未沖毀前的孫海橋全貌。(圖／公路總局二工處)

參考文獻

- 南投縣水里鄉公所 (2007)。水里鄉志。南投縣：水里鄉公所。
- 吳晟 (2002.3.26)。城鄉大競寫——入出山城。中國時報人間副刊，http://club.ntu.edu.tw/~mtclub/database/080502_1.htm。
- 謝鳳秋 (2004)。丹大林道孫海橋不重建了。自由新聞網，<http://www.ltn.com.tw/2004/new/jul/25/today-fo10.htm>。
- 李鴻棋 (2010.8.31)。方便輸電線維修 重建丹大孫海橋。客家電視台，<http://web.pts.org.tw/hakka/news/detail.php?id=61316>。
- 維基百科 (2013.10.24)。孫海。維基百科，<http://zh.wikipedia.org/wiki/孫海>。
- 行政院莫拉克颱風災後重建推動委員會，http://88flood.www.gov.tw/committee_news_detail.php?cn_id=942。

耀宗橋

感懷英年早逝孫耀宗

乘載集集綠色隧道的歷史記憶

說到風光明媚，令人流連忘返的公路美景，位於南投縣集集鎮的綠色隧道當之無愧。道路旁，日據時期留下的老樟樹，用翠綠葉片與繁茂枝桠，替用路人擋下炎炎日頭，綠意盎然的風景，也讓綠色隧道成為全臺知名的觀光景點。隧道途中，有一座以牛車車輪為欄杆造型，古色古香的橋梁，看似不起眼，卻承載集集鎮從古至今的歷史記憶，這座橋，名為耀宗橋。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
縣道 152 線 舊台 16 線	52K+350M	南投縣集集鎮	野溪	6.35M	9.3M	60 年始建 94 年 1 月整建

*民國 82 年，臺灣公路進行整編，耀宗橋所在的公路段，變更為縣道 152 線，耀宗橋也改由當地政府機關進行養護作業，故此稱舊台 16 線。



孫耀宗

1936-1971

(圖/公路總局)

得年 35 歲，祖籍安徽阜陽，彰化人

學歷

- 臺南高工土木工程系

經歷

- 臺灣省公路局第二區工程處第四工務段工程司





▲ 南投縣知名景點集集綠色隧道。

歷史悠久的老樟樹排排站，佇立在道路兩側，主幹上方，茂密枝桠與濃厚綠葉，從左右兩旁向中央鋪蓋，遮蔽天光，留下搖曳的樹影，豔陽從枝葉之間灑落，不再刺眼得令人眯起雙眼，炙熱的高溫也化作和煦微光。此時，陣陣清風吹來，暖意瞬間變得清涼，暑氣全消，令人心曠神怡。頭頂上樟樹枝葉婆娑，發出沙沙聲響，周圍翠綠色天地蔓生向前，延伸至遠方盡頭光點。

這裡是南投縣道 152 線上，知名的集集綠色隧道，銜接名間鄉濁水村與集集鎮。路的兩旁都是日據時代種下的樟樹，多達 1,041 棵，除此之外，還夾雜鐵刀木與尤加利樹，總長 4.3 公里，是全臺最長，保存最完整的綠色隧道。

從泥濘到柏油 承載古老集集記憶

集集綠色隧道的由來，要追溯至日據昭和 16 年（1941），當時的臺灣，是日本殖民地，殖民政府為了慶祝日本紀元 2600 年，要求集集當地居民，每戶必須栽種 3 到 4 棵樟樹作為紀念，並由居民負責平常的澆水照護，倘若樹木枯死，還得補植。在嚴格的規定下，居民細心照料的樟樹樹況良好，長得高大茂密，經歷 70 年歲月依舊屹立不搖，留下令後人讚賞的美麗景緻。

62 歲的楊春進，是集集鎮隘寮里里長，從小在集集長大，他回憶兒少時的綠色隧道，是泥土鋪碎石子的一條小路，兩旁樟樹還只是低矮的小

小樹，每天早晨，他沿著這條路到集集鎮上學，路上除了行人，最多的就是牛車，來自鄉間的居民趕著牛，拉著一車車白甘蔗、香蕉或木材，到鎮上的市場去做生意。偶爾會有牛靠近路邊，頭上牛角對著樟樹使勁的磨，人們則會大聲喝斥，急著把牛趕開，以免牛角磨爛樹皮，害樟樹枯死。半世紀前，這條不起眼的泥濘小路，卻撐起了當地農業、民生、經濟發展，是居民倚重的交通命脈。

到了臺灣光復初期，往來名間、集集、水里的人車流量增加，僅以土石覆蓋的路面路況差、狹窄難行，在時代轉變中已逐漸不敷使用。當時的臺灣省公路局為了改善交通，自民國 50 年代起，逐年分段鋪設柏油，進行道路拓寬工程。民國 63 年 12 月，此段公路竣工，成為當時舊台 16 線的一部分，完工後的公路平均路基寬 12 公尺，路面寬 8 公尺，雙向通車，位於該路段的橋梁也同時進行拓寬工程，其中一座就是位於南投縣道 152 線 52K 處的耀宗橋。

根據集集鎮志記載，最早的耀宗橋是在昭和 6 年（1931）12 月完工，當時橋的長度 8 公尺，寬度 5 公尺，材質是一般的水泥橋，原橋名已不可考。今日的耀宗橋，經民國 60 年進行兩側拓寬工程，成為一座鋼筋混凝土拱橋，橋梁長度 6.35 公尺，橋面淨寬 9.3 公尺，跨越兩座丘陵間的野溪，由於跨徑距離較小，下部結構主要靠兩座橋墩支撐，整體結構簡單，由於當地氣候與地質條件俱佳，施工過程也十分順利。加寬工程完工後，橋梁才改名為耀宗橋，命名是為感懷該橋的設計者——孫耀宗工程司。

英年早逝工程司 遺憾未親見橋梁竣工

孫耀宗工程司來自臺灣彰化，臺南高工土木工程系畢業，服務於原臺灣省公路局第二區養護工程處第四工務段，天資聰穎，對於設計頗具天分與熱情。曾與孫耀宗共事五年的南投工務段前段長李龍井，對他的一手漂亮好字，還有描繪精美的設計圖印象深刻。40 多年前，電腦繪圖尚未發明，所有建築圖皆由手繪完成，孫工程司一筆一畫，用心在方格紙上描繪出的設計圖，美觀又清楚易懂，專業程度獲得工程團隊好評，同事們圍著設計圖討論的情景歷歷在目，李龍井至今仍難以忘懷。



▲ 筆直而平坦的耀宗橋，座落在集集鎮綠色隧道上，特殊的設計風格讓經過的用路人不能忽視。

除了工作表現優異，孫耀宗私底下和同事的相處也十分融洽。孫耀宗的父親是外省籍退役軍人，他身為成長於眷村的第二代，卻說得一口流利臺語，在早期省籍情結較為敏感的時代背景下，他和大多數為本省籍工程團隊成員溝通無礙，相處愉快，合群的人格特質跟良好的人際關係，讓他能充分發揮團隊精神，辦理公事更加順利。



民國 60 年，耀宗橋拓寬工程正在進行，孫耀宗的父親因病住院，他一邊照料父親一邊工作，蠟燭兩頭燒，疑似因為太過疲累，積勞成疾，不幸中風住院，經搶救後宣告不治，得年僅 35 歲。壞消息傳回工務段，同事們既震驚又不捨，難以置信這麼優秀的同事英年早逝，甚至來不及親眼見到設計的橋梁完工，空留遺憾。

由於耀宗橋所在區域沒有特殊地名，當時與孫耀宗共事的楊永坤工程司遂提議，以設計者孫耀宗的名字替橋梁命名，提報後獲得主管單位省公路局同意，將橋梁命名為耀宗橋，紀念這位敬業的工程司，並感念他對這份工作無私的付出。

▣ 縣道 152 線是早年台 16 線的一部分，在民國 82 年進行改編後，畫為地方縣道，目前部分路段與台 16 線共線，由公路總局南投工務段進行養護。

▲ 歷史悠久的集集火車是當地重要的觀光特色，921 地震後，鎮公所也將其整合為社區營造的重點項目之一。

危機就是轉機 耀宗橋變身拚觀光

民國 88 年 9 月 21 日凌晨 1 點 47 分，劇烈的天搖地動，讓風光明媚的中臺灣在一夜間，山河變色，921 大地震，這是臺灣歷史上不能忘卻的一天。

芮氏規模 7.3 的強震，造成兩千多人不幸喪命，上萬人輕重傷，超過十萬戶房屋全倒或半倒，中臺灣的公路、鐵路和橋梁等設施也受損嚴重，包括台 3 線名竹大橋橋墩斷裂、傾斜，烏溪橋主梁折斷、橋面版掉落，集鹿大橋橋塔與主梁接處混凝土開裂等，超過 20 座橋梁因為主結構桿件嚴重受損或落橋，被列為嚴重損壞。尤其是靠近車籠埔斷層附近的橋梁，不論受損程度輕重，幾乎無一倖免，需要重建。

921 大地震發生當下，位於震央的集集鎮首當其衝，建設遭嚴重破壞，集集線鐵軌突起、扭曲變形；由純檜木製成、典雅古樸的集集火車站傾斜；供奉玄天上帝的武昌宮梁柱折斷，廟體倒塌；古蹟明新書院牌樓也坍塌頹圮。成了重災區的集集，處處斷垣殘壁，愁雲慘霧，觀光產業深受打擊。

身處災區的耀宗橋，由於長度較短，結構簡單堅固，在 921 地震中未受影響，倖免於難，在震災後重建期間，被列為綠美化工程項目之一。災後的集集鎮將危機化作轉機，積極推動小鎮觀光，為了營造社區特色，將 152 縣道上的龍泉公園及周圍景點，整合為龍泉綠色隧道商圈，沿線道路與橋梁重新設計，打造全新的景觀風貌。

民國 94 年 1 月，在不影響原有橋梁結構主體的前提下，工程人員拆除耀宗橋灰色的水泥欄杆，改成牛車車輪造型，變身為今日的耀宗橋，左右兩側各有四個互相對稱的暗紅色車輪，古色古香，增添了懷舊風味。

遙想半世紀前，這條路與這座橋，牛車與行人熙來攘往，塵土漫天的模樣，對照今日平坦美麗的綠色隧道與景觀橋梁，不禁令人深深感念工程人員的辛勞與付出。耀宗橋兩旁，這些不再轉動的牛車輪，也為集集鎮的歷史，留下永遠的軌跡。

▶ 經過集集鎮公所進行綠美化和造型重建的耀宗橋，融合當地昔日牛車輪轉動的印象，展現與眾不同的橋梁特色。



參 考 文 獻

- 陳哲三 (1998)。集集鎮志。南投縣：集集鎮公所。
- 王榮棻 (2002)。921集集大地震公路重要橋梁復建設計與施工。臺中市：交通部公路總局第二區養護工程處。
- 余炳盛、曹永德、王玉瑞 (2007)。臺灣的橋樑。臺北縣：遠足文化。
- 王水仙 (2013)。思想起：集集古早的故事。南投縣：集集鎮公所。
- 亮點集集，<http://travel.chi-chi.gov.tw/mp.aspx>。
- 集集鎮公所，<http://www.chi-chi.gov.tw/>。

眷戀

阿里山迷霧歲月風華

連結阿里山的台18線，每年運輸上百萬的遊客入山「朝聖」，尋覓日出晨曦的剎那及秀雅的山林樣貌。這條美麗又景緻多變的阿里山公路，深深影響著臺灣交通、觀光及產業發展史，如同公路兩側四季遞嬗的花朵，從不同角度與時刻，都能咀嚼專屬於它獨有的溫度。





踏尋晨曦台18線





路線起迄	行經地區	公里數
太保－塔塔加	嘉義、中埔、番路、阿里山	109.316

- 起點：嘉義縣太保市台灣高鐵嘉義車站
- 終點：南投縣信義鄉玉山國家公園塔塔加遊客中心
- 別稱阿里山公路、新中橫公路嘉義玉山段



▲台18線始於嘉義縣的高鐵站，迎著朝陽準備入山。

試著曾在暑氣難耐的盛夏開上阿里山公路嗎？隨著海拔遞增，頂上的日光刺眼依舊，但微涼的山風，卻早已迫不及待，鑽入車窗縫隙中，與你分享一地的清涼。來到海拔 1,500 公尺處的石棹，雖只是前往阿里山的中繼站，不過茂密的原始森林似乎早已久等似的，以漾滿無盡的綠，吸引著你緩下腳步，用步伐來細細品味這獨屬於阿里山的山林氛圍。從台 18 線 64K 的石棹，可以在森林浴中巧遇藍腹鵲、山羌的蹤跡，也可以分別連結縣道 159 甲（大華公路）以及 169 縣道通往北邊的奮起湖、太和與南邊的達邦、里佳部落，一條阿里山公路，乘載著人來人往，也遞嬗著人情和故事的脈絡。

阿里山山岳秀麗高雅，如今風貌為人熟知，最重要的關鍵，便是阿里山

公路、也就是台 18 線的興建，那麼，就從認識台 18 線公路開始吧！省道台 18 線起點要從嘉義太保的高鐵嘉義站起算，終點則一路延伸到南投信義鄉玉山國家公園的塔塔加遊客中心台 21 線止，全長約 109 公里。其中嘉義市至塔塔加路段為新中橫公路嘉義玉山線，是前往阿里山最主要的幹道，俗稱阿里山公路，可連接阿里山國家風景區各景點及玉山國家公園，並與台 21 線共構成玉山景觀公路系統。

台 18 線之於阿里山的重要性，如同人體支撐最重要的脊椎般，是連結其他地方最重要的幹道，沿阿里山公路而上，在 50K 的龍美可右轉嘉 129 鄉道至山美、新美及茶山，在 64K 石棹右轉 169 縣道可至達邦、特富野、里佳，左轉可至奮起湖、瑞里、瑞峰、太和，再接嘉 155 可至來吉、豐山。由此可知，若無台 18 線興建，至今這些耳熟能詳的山區部落，恐怕已是為人所遺忘的山中孤島。

述說從頭為理蕃

台 18 線最早興建的緣由，其實仍與理蕃脫離不了關係。早在清朝時期，便有記載自嘉義縣城至觸口有道路可通行，至日據時期，日本政府修

▼ 順山形地勢而建的阿里山公路，從平地一路蜿蜒而上。





▲ 橫越八掌溪上的觸口橋，是台 18 線進入阿里山區的起點。旁邊的天長地久吊橋，是入山前著名的拍照景點。

築竹崎新高道路（經十字路、阿里山）、嘉義十字路道路（經山美、里佳、達邦）等理蕃道路，是以加強對山區鄒族原住民族的控制，而如今完工的台 18 線，有部分路段便是以當初所開闢的理蕃道路為基礎。

民國 67 年政府公布新中橫公路計畫，新編之台 18 線即新中橫公路嘉義玉山線與玉里玉山線。台 18 線自嘉義市起，經阿里山、玉山（塔塔加）至花蓮縣玉里鎮止，全長約 209 公里，其中嘉義玉山線全線與玉里玉山線山風至玉里路段為優先興建路段。71 年 9 月 30 日嘉義玉山線通車，自此之後，阿里山首度有了公路。

嘉義玉山線，西起於嘉義後庄，東迄於東埔山垵口，全長約 90 公里，全線橫跨嘉義縣中埔、番路、竹崎、阿里山等四鄉以及南投縣信義鄉，並以觸口分成平地與山區兩路段。觸口以西是利用原有道路進行改善，此路段計長約 16.8 公里；觸口以東則屬於山區路段，除了新闢道路外，亦有利用原有的運材鐵道新闢道路，此路段計長約 73.4 公里。

然而，由於玉山國家公園成立，基於環境保護與生態保育因素，台 18 線塔塔加至山風路段後來宣布停建，因此台 18 線長期分隔為東西二路段

無法互通。後來，民國 95 年 10 月 16 日，行政院公告將太保至嘉義 50 米計畫道路（即高鐵大道）併入台 18 線，並將終點改為塔塔加，註銷塔塔加至山風之計畫路線，也是第一條遭到註銷之省道計畫路線。而東段與已於 96 年 6 月 16 日全線通車的玉長公路合併納編為省道台 30 線。

公路、鐵路與阿里山今昔轉變

至於台 18 線通車最直接的影響，就是讓人們前往阿里山的交通變得更加便利，不過，卻也壓縮到原先阿里山森林鐵路本線的客源與貨源，造成阿里山森林鐵路營收自此開始出現嚴重赤字。負責養護阿里山公路的公路總局前阿里山工務段段長郭清水就表示，台 18 線興建完工後，民衆交通便仰賴公路為主，鐵路受現實因素，逐漸沒落。以位於阿里山公路 77K 處的十字村為例，這裡早期本是伐木工人、鐵道工人群居的聚落，在台 18 線尚未修築前，特富野、達邦、來吉等部落居民均經由古道來此搭乘火車下山，因此設有郵局、學校，後來公路完成，便利性強於鐵路，便難逃沒落的淒涼命運。

過去日本人需要阿里山豐富的林業資源，因此開發了阿里山森林鐵路（一般簡稱為阿里山森鐵）。阿里山森鐵開發初期純以運材為主，亦是早期山地居民上、下山及運輸生活物資的主要工具，後來阿里山森鐵的東埔線（又稱水山線、兒玉線、自忠線），這條曾為臺灣史上海拔最高的鐵道，在民國 67 年底，因集材作業結束而停駛，民國 68 年 7 月起陸續拆除林場線鐵道，利用舊有鐵道路基鋪設柏油，完成「新中橫公路」，因此，台 18 線的修築與交通重要性，與阿里山森鐵有著密不可分的關聯。



◀ 雲霧繚繞的阿里山森林，在日據時代是日人重要的伐木林場。

► 阿里山由於終年雲霧籠罩氣候涼爽，雨量豐沛日夜溫差大，適合高山茶栽植，成為當地重要的經濟作物之一。



「當然，阿里山公路的完成，對當地產業幫助極大。」郭清水段長指出，早期那段只能靠阿里山森鐵運輸的年代，就業機會少，又多是勞力密集的產業，年輕人多半不願久待，紛紛出走，「你看造林需要數十年時間才能收穫，但台 18 線完工後，很多人回來種茶，一年多收，經濟價值佳，更明顯的是觀光產業，民宿從早期 1、2 家到現在超過 30 家，產業結構改變許多。」

公路對抗大自然災害的隱憂

台 18 線的落成帶給當地民衆生機，以及讓旅人有認識阿里山的新途徑，然而，蜿蜒於山中的公路，始終難以擺脫危險高於平地的原罪，尤其是阿里山的地質，不可諱言是公路養護的隱憂。阿里山山脈的地質時期是屬於晚期中新世紀層，主要以塊狀砂岩外加少量砂頁岩的南港砂岩層組成，砂頁岩層本身就具有不穩定性，地質脆弱，地層不穩固，所以常在暴雨和風災來襲時，聽聞道路中斷的消息。

郭清水段長回憶，民國 85 年的賀伯颱風侵襲阿里山，造成嚴重土石流災情，位處第一線的公路人員得花數天時間深入山區勘災，既危險又辛苦；後來莫拉克風災在阿里山也造成了一百多處坍方，四十多處路基毀壞的災情，共花了一個多月時間才搶通。台 18 線至今仍堅守著公路運輸的崗位，一切都得感謝這批幕後功臣置危險於度外的付出。

阿里山公路中，最危險的路段，莫過於約在 43K 至 45K 處的「五彎仔」

了，五彎仔是指阿里山公路的五個連續回頭彎路段，為原層崩積土所覆蓋，地質極不穩定，而下方八掌溪支流獨座溪侵蝕沖刷，一直是這條公路的隱憂，在 92 年 6 月曾因連日豪雨，導致第五彎路基流失而改道，成為目前的七彎。郭清水段長表示，五彎仔彎道多，土石極容易滑動，災害頻率高，是行車時要格外注意之處。

春季 2 至 4 月的阿里山姿顏最是嬌豔，滿山吉野櫻與八重櫻盛開，伴著晨曦的透亮與雲海瀟灑，好一副人間仙境的絕美景緻。這條以道路訴說著阿里山四季遞嬗的美麗公路，未來，仍將持續以一種融於自然的雋永，銘刻於你我的心中。



◀ 昔日做為伐木運輸之用的森林鐵路，如今成為觀光阿里山的特色交通工具。

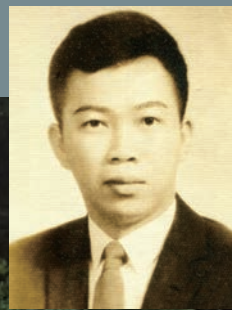
永坤橋

記述公路測量達人楊永坤

胼手胝足，譜寫阿里山公路動人詩篇

前進無路，你會做何選擇？對公路測量及養護人員而言，不存在回頭，只有勇往直前。台18線阿里山公路不分寒暑堅守崗位的永坤橋，訴說著一個前線公路人將生命奉獻道路的故事，後人記憶或許模糊，但快樂收割的當下，我們仍須在回憶殘篇中，淺烙一抹公路人無私付出的色彩。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台18線	81K+100M	嘉義縣阿里山鄉	曾文溪支流	20.8M	8.8M	71年1月始建



楊永坤

1936-1995

(圖/公路總局五工處)

得年59歲，臺南人

經歷

- 具備土木、測量、戰地交通運輸等專業
- 民國44年通過國家考試
- 任臺灣省公路局第二區工程處，辦理民國59年芙安颱風災害搶修；民國61年頂信線改善工程；民國68年清水溪橋工程等業務
- 任南投工務段副段長
- 任嘉義玉山關建工程處第三工務段段長，辦理台18線關建工程



▲ 阿里山群山層疊，雲霧籠罩山頭。

無路，鳥飛獸鳴，草越人高，人湮俱無，我們常對這些先行者予以「拓荒」的崇敬及讚譽勳章。那麼，你可知道一條公路從無到有，並非憑空得來，更不是指著山林比手畫腳，「康莊大道」便彈指完成，而是靠著一群站在前線的公路測量人員，踏著無懼的步履，朝著杳無人跡的野地，穿越蟲蟻鳥獸匯聚的叢林，一步一步披荊斬棘，才能完成初步的「前置作業」。這群「公路拓荒者」是所有道路成立的基石，在行經台 18 線阿里山公路 81K 處一座乍看普通的永坤橋，記述的是一位段長奉獻公路的故事，同時亦標誌著公路測量及養護人員鮮為人知的軌跡。

阿里山公路前身

不管是趁著春意享受櫻花錦簇瑰麗的風貌，或是一追阿里山曙光乍現透入目色的感動，阿里山公路的平坦和蜿蜒的弧度，都令人愜意忘憂，然而過往的阿里山，沒有今日台 18 線的便利，糟糕的路況以現代角度來看，甚至連產業道路都還稱不上。曾參與興建台 18 線、目前已退休的工務員唐鴻鑾回憶道：「台 18 線通車前，阿里山雖然早有道路可連結各部落，但糟糕的路況路徑極小，只有『鐵牛車』能應付。」目前已 84 歲高齡、曾擔任台 18 線興建的嘉義玉山關建工程處副處長楊崑鋒也記憶猶深：「那時的路途非常難走，既陡峭又崎嶇，因為不是柏油路，過去主要作為木柴運輸之用，這種路，也只有大貨車和吉普車能行駛。」

阿里山公路在成為今日面貌前，被稱為「麵粉公路」，是聯合國讓當時民衆脫離飢餓的一種方式，即是把居民找來開路，沒有機具，只能靠人力開挖，最終獲得的不是金錢，而是換得麵粉，而阿里山大華公路便是如此。從過去歷史可知，這樣鑿出的公路當然與方便、舒適天差地遠，更別說鋪設柏油路了，這是阿里山公路完成前的時空背景。爾後，新中橫公路計畫讓台 18 線阿里山公路整個動起來，為公路改頭換面，最重要的關鍵便是測量。

「測量工作是十分危險的事，因為沒有道路可以行走，可能得穿過樹林、越過絕壁，身旁的雜草長得比人還高，遇到惡劣路況時，還必須在身上綁繩索才能前進，是名符其實的披荊斬棘。」自公路崗位上退休多年的楊崑鋒，本身也是衝在第一線的測量人員，他深知投身公路事業，便注定與輕鬆走在相反的道路上。由於對地形陌生，在開闢阿里山公路時，公路局聘僱當地熟悉地形的原住民作為嚮導和小工是為常態，即便如此，危險性絲毫不減，「前置作業之辛苦，有多少人命的犧牲，真的非外界所能想像。」而台 18 線上的永坤橋，所紀念的則是其一靈魂人物，負責測量與養護的楊永坤。

▼ 阿里山迷霧森林中的小徑。





◀ 通往阿里山森林遊樂區的台 18 線公路。

病痛纏身仍堅守崗位的公路人

楊永坤具備土木、測量、戰地交通運輸等專業，他在民國 44 年國家考試及格後，於省公路局第二區工程處任職（現為交通部公路總局第二區養護工程處），期間辦理芙安颱風災害搶修（民國 59 年）、頂信線改善工程（民國 61 年）、清水溪橋工程等重大業務（民國 68 年），因為用心、盡責，表現優異備受肯定。後來曾在南投工務段擔任副段長，之後調派嘉義玉山關建工程處擔任第三工務段段長，辦理台 18 線關建工程，當時楊崑鋒正好擔任工程處的副處長。

楊永坤負責的做事態度，令楊崑鋒至今仍印象深刻。他表示，楊永坤雖然身為段長，但關於測量作業仍舊事必躬親，尤其每回帶隊動輒一、二十人，楊段長深知責任重大不能輕易言退，因此即便身體狀況不佳，仍強撐病軀與大家深入山區進行測量工作。「他的膝蓋狀況很不好，但每次都勉強自己，以吞止痛藥來減緩病痛，久而久之，身體都吃壞了，到最後需要洗腎。」楊崑鋒指出，因為經常需要深入山區，膝蓋對於測量及養護人員來說至關重要，不能受損，否則上山會影響進度，而這也是楊永坤必須靠止痛藥抑制的緣故，「我們是學土木的，再怎麼辛苦都得咬緊牙關，既然到了山上，心中就有了覺悟。」

另一位公路人唐鴻鑾，是當時與楊永坤同為嘉義玉山關建工程處不同段的同事，他表示，在山上測量關路時，由於交通本就十分不便，因此大家都會住在工務段內，兩人就住在隔壁，相處融洽，那時唐鴻鑾便發現身體狀況不佳的楊永坤有失眠問題，需要吃安眠藥，「我曾打開過他的抽屜，就像藥局般堆滿了藥品，讓我嚇了一跳。」他回憶起健康早亮起紅燈的楊



▲ 台 18 線過 81K 處的永坤橋後，海拔一路攀升，至阿里山森林遊樂區沿路盡是高聳參天的臺灣杉木林。

► 永坤橋是台 18 線沿線上唯一一座以人名命名的橋梁。



永坤，即便藥罐不離身，仍堅守工作崗位，日夜操勞之下對楊永坤的健康更是雪上加霜。

「在我印象中，因為楊段長身體不太好，所以楊太太經常來陪他，我也常提醒他外出別忘記要帶藥。」然而，楊永坤身體每下愈況，迫使他即使返回臺南老家的路途遙遠，每周仍得回家一至兩趟休養。直到有天晚上，楊永坤突然感覺身體不適，交代唐鴻鑾「工務段的事就麻煩你了」。唐鴻鑾立即請司機林金聲載楊永坤回到臺南居所，他亦隨行，到家後，楊夫人表示可自行處理就醫。只是送醫後，病情急轉直下，沒隔幾天就辭世了，消息傳回局內段上，同事長官無不勝唏噓。

為表彰楊永坤的貢獻，省公路局選在他投注畢生熱情與心血的阿里山公路上，以現今 81K 處的橋梁命名為永坤橋，以茲懷念，而這座永坤橋也是台 18 線沿線唯一一座以人名命名的橋梁。「我覺得一個人生命不在於長短，而在於留給社會與後代些什麼，比較重要。」楊崑鋒心有所感地表示，公路工程人員其實都像楊永坤般，是為公路工程奉獻一生的無名英雄，作為或許不為衆人所知，但至少能很自信地告訴大家，為下一代付出了什麼。楊永坤的事蹟，或許尚不能為人所津津樂道，但一條公路的完成，影響至今清晰，值得一生感謝與感念。

參考文獻

- 蔡宗成 (2013)。逐路細說台18線—阿里山公路的古往今來。嘉義市：交通部公路總局第五區養護工程處；典藏文創有限公司。



世外桃源台20線



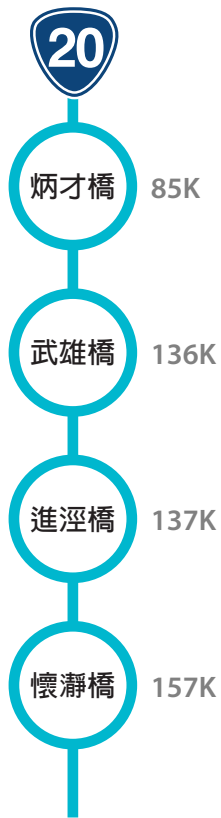


拉鋸

南橫公路的美麗與哀愁

南橫公路的命運多舛，在莫拉克的摧枯拉朽下，傷痕至今還在縫補，這條曾經遊客如織的美麗公路，榮枯隨著荖濃溪水位跌宕起伏，譜寫下無數令人開心與悲傷的事蹟。這一段橫跨三縣市的兩百餘里路，是一段巍巍公路和大自然拉鋸的歷史，而故事，還未結束。





路線起迄	行經地區	公里數
臺南—關山	中西區、北區、永康區、新化區、山上區、左鎮區、玉井區、南化區、甲仙區、桃源區、六龜區、海端鄉、關山鎮	209.446

- 起點：臺南市中西區
- 終點：臺東縣關山鎮德高



▲ 跨越中央山脈分隔的台 20 線，是南臺灣重要橫貫東西往來的幹道。

芋頭冰清香的味道在空氣中緩緩飄蕩，甜蜜了味蕾的貪婪，在炎炎夏季中亦是最佳的抗暑冰涼，高雄市甲仙區台 20 線旁林立的芋冰城頂著藍天烈日，似乎更凸顯出芋冰沁入心脾的滋味。莫拉克風災前的甲仙，是台 20 線由平地轉入山區的門戶，車流熙來攘往，好不熱鬧；風災過去數年了，步履再次踏上甲仙土地，炙熱豔陽依舊，冰城同樣屹立不搖，然而，昔日再熟悉不過的鼎沸人聲卻已不復蹤影，宛若寂靜空城。在大人們一片頹廢喪氣中，台 20 線旁的甲仙國小學童拉起沉重的拔河木繩，雙手盡是破皮後再癒合的繭，用比賽，拔的不僅是自己的河，更是屬於甲仙和大自然的河，這是紀錄片《拔一條河》拍攝的時空背景，而在汗水及淚水交織的背後，正是省道台 20 線，以公路貫穿興衰書寫下的故事。

台 20 線，起點位於臺南市湯德章紀念公園的中山路段，一路往東，陸續經過中西區、北區、永康區、新化區、山上區、左鎮區、玉井區和南化

區，接著轉入高雄市甲仙區、桃源區及六龜區三地，然後橫跨中央山脈後抵達臺東海端和關山，終點為臺東縣關山鎮德高陸橋，全長約 209 公里。而除主線外，另有西起海端鄉初來，東至池上鄉，長 5.7 公里全線皆屬於臺東的台 20 甲線，以及西起左鎮區，東至南化區，全長 8.3 公里位於臺南市境內的台 20 乙線。

關路維艱，養護更難 山不轉路轉

開闢公路最困難的挑戰，往往來自於高聳入雲的山巒，筆路藍縷，向山爭路，對台 20 線而言，南橫公路的修築更是如此。南橫公路的前身為日據時期修築的理蕃警備道——關山越嶺道，目前所保存的關山越嶺古道，自高雄市六龜區的桃源登山口，至臺東縣關山登山口，全長約 170 公里。這條道路早期為布農族祖先遷徙的路線，可從至今仍散居於周遭的布農族部落窺見一二，日據昭和元年（1926）日人在此修築理蕃越嶺道，並設置駐在所，至今日路基尚存，「中之關段」（中之關—天池）保存最為完整。臺灣光復後，南橫公路的興建，於民國 57 年動工，直到 61 年 10 月通車，歷時 4 年 4 個月。

「要爬上關山越嶺道，真的很辛苦，因為上去的路很陡峭，很像山羊才會走的路。」已退休多年的前公路總局局長葉昭雄，曾在南橫公路興建時，擔任西段工程處幫工程司兼設計課課長，服務達三年多的時間。葉前局長當時的「任務」，就是為南部橫貫公路設計橋梁，而南橫興建的數十座橋梁中，逾半便是出自他的設計，而身為設計者，通常是第一批上山勘



◀ ▲ 位台 20 線 134K 處的長青祠，為感念 116 位開路先烈犧牲奉獻而設置。（圖／公路總局三工處）

查地形的人。「設計橋梁必須要前往勘查岩盤結構，我從海拔六、七百公尺的梅山一路得爬到兩千多公尺的大關山隧道，整條路途都險峻難行，身形胖的還上不去，我記得一路要到 102K，等勘查完下山往回走近百公里實在太遠，後來我乾脆翻過中央山脈，從臺東縣海端鄉下來還比較快。」

南橫公路的施作，雖然不若中橫公路來得為人所熟悉，但工程方式之艱險，卻絲毫不遜。南橫在施工期間的路段大多為新闢道路，在這段漫長又危機四伏的一千多個日子裡，由於設計標準比照中橫公路工程模式，均採用傳統人力方式開闢修築，可想見的，意外災害頻傳。在這段期間，罹難人數多達 116 人，而為了感佩這些為開鑿公路犧牲奉獻的工程人員，在南橫公路上的天池設置長青祠供民眾悼念。



▲▼ 南橫公路經風災侵襲，造成多處路段嚴重受損，目前梅山至向陽路段，以及勤和至復興路段皆封閉管制，禁止人車通行。

此外，幾位殉職的公路人，後來也成為南橫線上橋梁命名的起源。包含開路期間犧牲的蘇進涇和陳武雄二位段長，分別有進涇橋和武雄橋，廖昌仕工程司有昌仕橋；以及築路施工時發生意外的榮工處小隊長李炳才有炳才橋，均位於高雄市境內的南橫公路上。唯獨於民國 93 年因敏督利颱風侵襲時，遭洪流沖毀的昌仕橋，經現地評估不宜再行復建外，另炳才橋、進涇橋和武雄橋，均因 98 年莫拉克颱風損毀，除炳才橋已於 103 年 4 月



18日復建為新橋（新橋名因地方建議改名而暫緩設置，尚由公路總局針對舊名之歷史緣由與地方溝通中），進涇橋、武雄橋復建設計中。另外在公路東端，亦有一座懷瀨橋，是為感念民國99年至向陽路段辦理現勘不幸殉職的許瀨文工程司而命名，位置座落於臺東縣海端鄉境內。

值得一提的是，南橫公路雖早在民國61年就已通車，不過直至民國83年全面加封瀝青混凝土路面之前，全線仍有多處路面不曾鋪設柏油，路寬幅度也不足，因此早期開車行經南橫還需得辦理乙種入山證，直到抵達另側的檢查哨才註銷登記，這樣的作法是避免民衆行經崎嶇山路時發生意外，便於掌控人員進出情況，目前已廢止檢查哨及山地管制，成為山地開放區。

然而，南橫公路並不因鋪設柏油路面後自此高枕無憂，相反地，每逢颱風或驟雨，路基坍塌時有所聞，尤其是莫拉克颱風（八八風災）侵襲災害，傷痛至今難以弭平。八八風災發生後，造成梅山至向陽路段以及撒拉阿塢橋（桃源區勤和）至復興路段受損嚴重，目前仍屬封閉管制路段。雖然公路總局持續搶修，但由於部分路段土質仍不穩定，加上近年天候異常，每年進入汛期後面臨暴雨大水的考驗，往往是路修到一半，風雨一來又被沖毀，向天爭路、與大自然拚搏搶通道路的工程，極為艱辛而困難。南橫公路的柔腸寸斷，既斷了交通往來，也斷了觀光生機，這是曾被譽為「臺灣最美公路」台20線明媚風光下，不得不銘刻下的哀愁。



▲南橫公路昔日景況。（圖／臺灣省公路局）

莫拉克受創嚴重 起因 921 地震

「南橫公路為何這麼淒慘，其實最大關鍵在於921地震！」葉昭雄前局長指出，921百年大震，讓臺灣有許多岩盤都面臨破裂的命運，衣服破了可以馬上縫補，但土地裂痕卻需要長時間累積曾能夠癒合，「依照日本關東大地震的經驗觀察，地震後土地會經過發生期、恢復期再至穩定期，這期間所需耗費約40年時間，才能讓大地恢復穩定狀態，因此921後，我就很擔心公路會出狀況。」葉昭雄表示，當原本穩定的土地產生崩裂，而裂縫滲入空氣和水後就會造成土地滑動，災害就可能因此產生，而葉昭雄的「擔憂」，曾在90年的桃芝颱風獲得「驗證」。葉昭雄說：「桃芝颱風每小時最大雨量才121公厘，只下了5小時就垮了20幾座橋梁，莫拉克風災才經過10年，地質還沒穩定，一口氣下了3,000多公厘，威力可想而知，也才造成南橫多處橋梁全毀，災情慘重。」

葉昭雄前局長進一步解釋，荖濃溪在原住民語中為「不穩定的溪流」之意，但長久以來一直未曾出現災害，讓當初南橫不管在公路或橋梁施工

時，都未察覺其背後隱藏的危機。後來莫拉克颱風侵襲，才有學者進行研究，發現荖濃溪其中支流土石掩埋高度竟高達 52.5 公尺，也就是 14 層樓高，十分驚人。「當初我設計的復興橋橋墩高達 30 米，但莫拉克一次就把它淹平了。以前地質穩定，這些情況老師根本沒教過，我也不知道會發生，現在發生了，該如何解決才是最迫切的問題。」

根據調查，荖濃溪最高土石掩埋的歷史紀錄可高達 80 公尺，只是經過歲月淘洗，泥沙逐層被帶往下游，才讓高度遞減，因此南橫要復駛，最需要克服的就是避免因岩盤不穩固，引發土石流的情況再次發生，防止小林村全村遭到掩埋的悲劇重演，全面性的考量和檢討，正是讓南橫公路至今施工進度緩慢的真正原因。「時間一久，歌舞昇平大家就會遺忘，所以我不斷提醒大家，橋做高一點，否則就像這次風災一樣，一下子 7 公里的路段整段消失，因此我一直建議把橋做高，最好超過歷史記載的 80 公尺高度，所以現在工程修復的範圍都很大，這也是進度慢的真正原因。」

大自然的美好盡收南橫

風災重創台 20 線，影響觀光產業甚鉅，但換個角度思維，天災減緩了過度開發的速度，卻讓台 20 線沿途景緻，更增添幾分愜意與放鬆。如今的台 20 線，人車少了許多，但美麗風景依舊。台 20 線公路，乘載著山林與人文的生活積累，因為不可逆的天災曾經籠罩一層晦暗的陰影，但相

▶ 歷經 921 地震後，南橫公路地質破裂，需要長時間累積癒合。





▲ 在向陽派出所前準備登上嘉明湖的「勇腳」們，正逐一檢查自身裝備，只為一睹嘉明湖風采。

◀ 群山間的一滴淚——嘉明湖。
(圖／臺東縣政府)

信重生後的南橫公路，一定會如同再次擦亮的明珠，綻放它亮麗又獨特的光芒。

若是一一細數台 20 線上的美麗，便能發現似乎大自然的美好都集中在此。諸如南橫的門戶、物產豐饒的甲仙，除了有芋冰、芋粿、麻竹筍，風災後更有旅行團提供深度導覽行程，將甲仙拔河隊與當地外籍新娘著名的南洋風味餐納入，創造舊中帶新的「甲仙新體驗」。再往裡走，是知名的寶來溫泉，南臺灣著名的溫泉鄉，也是南橫公路上重要的溫泉聚落，從日據時代即被喻為「蓬萊仙境」，適合兩天一夜的遊憩行程。

東段上最熱門的活動，則是登向陽三叉山，至嘉明湖欣賞「天使的眼淚」。嘉明湖僅次於雪山翠池，是臺灣第二高的高山湖泊，登山客必須在向陽森林遊樂區裡的向陽派出所辦理登山手續後，才能出發。沿途隨海拔攀升，可見林相轉變，白晝高山綠意，夜晚星空滿天；至嘉明湖如夢似幻，在蔚藍的天空下呈現湛藍色，如同山坳中的一顆藍寶，十分動人，因此被稱為天使的眼淚，一趟路程來回約需三日時間，是所有喜愛登山的人都不願錯過的佳景。

依循布農族的足跡前行

從平地到高山，台 20 線全程地貌和氣候多變，包括亞熱帶、溫帶、寒帶氣候與林相，並有平地、高山、峽谷、湖泊、陸地等豐富的景觀，令人

嘆為觀止，台 20 線的通車，不僅讓更多人有機會一窺南橫山區風貌，更重要的一部分，是布農族極具特色的文化能有機會被看見。南橫的通車路線就某種程度而言，也是布農族文化的遷徙足跡，因為遷徙，所以在南橫首尾兩側都可發現布農族部落和文化的軌跡。

說布農族為南橫山林的守護者並不為過，沿著南橫公路前進，處處可見布農族文化特色，由西向東可經過如寶來、桃源、梅山、利稻、霧鹿、新



► 布農族文物館(圖/李志偉攝, 臺東縣政府提供)

南橫八景

位於南橫公路東段的熱門觀光景點有八，因為沿線擁有豐富的自然生態景觀，從清晨至黃昏因時段有不同的景緻變化，目前可由東段進入南橫欣賞。

1. 霧鹿峽谷：被霧鹿溪切割出來的大 S 型峽谷，當初陽照進河谷時是最美時刻。山壁上可見許多溫泉露頭，飄散陣陣白煙。這裡也是臺灣藍鵲的棲息地。(圖/臺東縣政府)



2. 天龍吊橋：位於台 20 線 187K 的天龍吊橋，是銜接霧鹿和利稻間的橋梁，從日據時代至今屹立，每遇到大小風災路斷，往往就成為重要的補給便道。



3. 利稻部落台地：依台地而建的布農部落，顧名思義「利稻」是土地肥沃、適合耕作的地方。放眼望去塊塊田耕種植茶、玉米及高山蔬菜，景象甚美。

武、下馬等布農族村落，一一認識布農族的風土人情以及極具特色的手工藝品。即便是終點端的臺東縣，亦有深厚的布農族特色。像是位於臺東縣海端鄉、廣達 1.37 公頃的布農族文物館中，就陳列著布農族傳統住屋、部落文物、木雕、陶藝等各種生活器皿，從文化展示到生活體驗，無不鉅細靡遺。

台 20 線公路，乘載著山林與族群的生活積累，一條道路，或是筆直，或是蜿蜒，甚而蘊積了兩旁喜怒哀樂的能量，對因為前人努力而受惠的我們來說，這條被標示為 20 號公路，擁有屬於自己的故事，每一段，都值得細細領略。



▲ 行經臺東縣境內的霧鹿及下馬部落口，可見布農族獵人扛著山豬的石雕像。

參考文獻

- 臺灣省公路局 (1986)。公路局四十年。臺北市：臺灣省公路局。
- 維基百科 (2014.5.19)。南橫公路。<http://zh.wikipedia.org/wiki/南橫公路>。
- 玉山國家公園。南部園區一關山越嶺道。<http://www.ysnp.gov.tw/landscape.aspx?landscapeID=2&id=33>。
- 行政院農委會林務局。關山—內本鹿越嶺國家步道系統。台灣山林悠遊網，http://recreation.forest.gov.tw/RT/RT_1_6_13.aspx。
- 完全台灣旅遊網。關山越嶺道。<http://okgo.tw/buty/00618.html>。
- 臺東林區管理處。嘉明湖國家步道。行政院農業委員會林務局臺東林區管理處，<http://www.forest.gov.tw/ct.asp?xItem=48597&ctNode=2376&mp=350>。
- 臺東縣政府。臺東縣觀光旅遊網。<http://tour.taitung.gov.tw/zh-tw/Home/Index>。



4. 向陽森林遊樂區：清晨的向陽雲海最為人津津樂道，豐富的林態與野生動物匯聚於此，遊樂區內設有五條森林步道，可享絕佳的生態遊憩旅程。

5. 摩天田園景觀：位於海拔 1,546 公尺的山嶺上，峰巒飄渺，峰頂浮露在雲端之上，遠望似與天齊，故稱摩天。由山頭可遠眺中央山脈南橫三星，近處是層層梯田，景觀層次多變。

6. 大關山隧道：為南橫全線最高點，也是全臺高山中最長的隧道，穿越了中央山脈的主脊。西端在高雄境內，多檜木景觀，東端面向陽斷崖，有著名的「關山雲海」勝景。



7. 檜谷：西行過埡口大關山隧道後，公路兩側出現林木參天的檜木林，車行於間有如林蔭大道，自然的森林浴有清新醒腦之用途。

8. 天池：天池之水天上來，顧名思義即為高山上的湖泊。為海拔 2,290 公尺處，是喜好登山者最嚮往的景點之一。欲登池者需先登上長青祠旁的石階，在由小徑翻越小山，即可得山坳間的天池。

炳才橋

紀念榮工處小隊長李炳才

遇水重生 新橋展新機

從毀損中重新站起，從來就不是一件簡單的事。莫拉克風災撕裂了南橫公路優雅的風貌，摧毀了居民賴以為生的山林土地；如今透過炳才橋浴火鳳凰的重生，讓人們看到台20線再次燃起的希望，如同橋梁以工程人員李炳才為名，環境可以重創，但精神不滅，堅毅的典範長存，一如滿目瘡痍的南橫，終將重返美麗的樣貌。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台20線	85K+169M	高雄市桃源區	埔頭溪	140M	9M	103年4月改建

* 舊橋於民國60年8月始建，後於98年8月時毀於莫拉克風災，原橋長32.4M、寬5.6M。



李炳才

1916-1969

(圖／榮民工程公司)

得年54歲，祖籍江西省進賢縣

經歷／

- 陸裝第二師師部連中士除役
- 任台灣榮民工程管理處第九工程隊第八三分隊

* 資料由榮民工程公司提供，另依紀念碑記載，李炳才為民國10年（1921）生。



◀ 位於炳才橋頭的竣工立碑，終於通車了。

民國 103 年 4 月 18 日，正是春意正濃的時節，恰到好處的暖意，是大地生機最盎然的季節。這一年的 4 月，之於你我而言，可能僅是衆多歲月曇花一現的短暫韶光，但對高雄市桃源區高中里的居民來說，這一日的天空特別有色彩，因為期盼已久的炳才橋，通車了，而這引頸翹首的一天，等了三年。

莫拉克災後 美麗村莊變孤島

炳才橋，位於台 20 線 85K 處，是取代在莫拉克風災中，被大水沖毀的舊橋。舊炳才橋原建於民國 60 年間，當時橋長僅 30 多公尺、寬也只有 5.6 公尺、2 跨，長度寬度俱短，民國 98 年莫拉克風災帶來可觀災情，沖毀南部橫貫公路衆多橋梁之中，舊炳才橋亦不能倖免，造成六龜寶來前往桃源高中的道路中斷，需仰賴替代便道，於是催生了新炳才橋。

後來行政院指示以莫拉克災後重建特別預算改建，由交通部公路總局第三區養護工程處負責施作，如今嶄新的炳才橋橋長度達 140 公尺，淨寬有 9 公尺，為雙向 2 車道，結構為 3 孔連續預力箱形梁橋，採懸臂工法結合現地支撐工法施作，通車可確保桃源高中里對外交通暢通。

惡名昭彰的莫拉克風災，對南橫的傷害嚴重，不僅對山區地形地貌造成重大改變，橋梁損毀無數，更對山區居民帶來產業和觀光上的重挫。以炳才橋所處地理位置的高中里埔頭溪來說，這裡本來是臺灣重要稀有魚類保育區，魚群生態豐富，早期觀光客來到這裡，常可以在溪邊看到逆流而上的苦花魚。風災前，埔頭溪流域生態豐富，另外還包括馬口魚、爬岩鰍、

鱸鰻等臺灣溪流少有的魚群，民衆曾給予這塊美麗的世外桃源有「魚的故鄉」稱謂，讚頌其溪流生態豐富之樣貌。

然而，莫拉克颱風帶來的八八水災，將魚的故鄉變成了「魚的墳場」，不僅道路被大批土石掩埋，也摧毀重要的魚群保育區。原本涓涓細流的溪水瞬間暴漲到九層樓高，河道也一下子在大自然的雄力下拓寬五倍，清澈小流瞬間變成洪水猛獸，吞噬悠游其中的魚類，山河變了色，在地居民即使看了心痛，也莫可奈何。

當時要從六龜寶來進入到桃源高中，只能乘著四輪傳動車進出，莫拉克讓這裡幾乎成了山中孤島，無水、無電、無糧，渴了只能喝雨水，連觀光資源也都斷絕，居民從安定的天堂墜落至徬徨的地獄，因為路斷了，與外界就失聯；橋沒了，只能回歸原始雙腳步行的筆路藍縷，橋梁與公路的重要性，在山中，顯得格外清晰。

▼ 至今仍有多處路段未完全修復的台 20 線沿線，自然山林美景依舊，但幾乎不見路該往何處走。



舊橋重建新生險阻多

災後重建，要恢復炳才橋的通行工程，並非一蹴可幾，相反地，施工期間困難重重，遭遇相當多的考驗。炳才橋重建工程自民國 100 年 3 月 15 日開工，期間年年汛期受天災影響不小，像是 101 年的 610 水災、102 年的潭美颱風、康芮颱風接連來襲，造成施工上的重重阻礙。只是，興建橋梁需面臨的挑戰，除了大自然經常不請自來的天災外，堅硬的地質是另項難以克服的考驗。

炳才橋工程現地的堅硬地質，由於使用井式基礎開鑿極為困難，在施工時，工程機具損壞率高，維修更是耗時。在工程期負責施作的開源營造經理李忠昌就曾表示，工地的基樁工程採井式基礎，由於溪底是質地堅硬的頁岩，施工難度高，適合挖掘的重型機具無法上山，小型機具的動力卻又不足，要是遭遇大水、土石流，工地便會遇上滅頂的危機。再加上工程區域進出得利用溪床便道克難運輸，這一段期間單是颱風及豪雨影響就沖毀便道多達 6 次，影響工程進度將近 1 年又 10 個月的時間。

▼ 炳才橋歷經三年興築、克服天災水患及當地地質問題，103 年，終見通車。





▲由行政院退輔會榮工處所立李炳才紀念碑，提醒用路人造路維艱，是工程人員以血汗生命換來的成果。

但即便險途當前，在交通部公路總局第三區養護工程處所屬施工團隊戮力克服萬難下，歷時三年炳才橋終於宣告落成，103年4月傳來正式竣工通車的好消息。炳才橋的重生，再次帶給桃源區高中里居民無限希望，全新的炳才橋，同樣象徵著桃源人重新站起來的力量，提供當地民衆安全返家的途徑。

紀念殉職工程人員李炳才

再探炳才橋的命名緣由，其實，炳才橋一開始並非就這麼取名，它的舊名原為埔頭溪橋，取其跨越埔頭溪之意，後來改稱炳才橋，起因是為紀念民國60年代闢建南橫公路時，意外殉職的榮工處小隊長李炳才而改名。

李炳才，江西省進賢縣人，出生於民國5年，為台灣榮民工程管理處第九工程隊、第八三分隊的工程人員，裝甲兵中士的身分退伍，協助南橫公路的興築工程。李炳才參與南橫工程期間，於民國58年10月6日上午7時左右，在南橫的49K+510M處，不幸施工殉難，為了感念李炳才的付出，省公路局因此將埔頭溪橋改為炳才橋，而舊炳才橋處有當初行政院國軍退除役官兵輔導委員會榮民工程管理處第七工程隊所立的紀念碑，省公路局為表敬意，將其稍做修補後再安置於新橋橋端旁，讓人們在經過時，能夠了解炳才橋命名的來龍去脈。

大自然帶來的磨難，往往讓人更珍惜光明的曙光。在交通便利無比的今日，人們習慣了唾手可得，總容易流於理所當然的盲點。只是，舒適從來就來得不輕易，便利更非目光所及的唯一，炳才橋從搭建、毀損到重生，對於仰賴橋梁來往的當地居民來說，重要性感受尤深，事實上，對大多數居於安逸城市的民衆而言，更應該從別人的故事中，學會感激眼前的一切。哪怕僅是一條不起眼的馬路，或是每天路過上下班的橋梁，都該如同桃源人看待炳才橋的重新站起般，多點感激，多點對工程人員的敬意。

參考文獻

- 行政院莫拉克颱風災後重建推動委員會(2014.4.21)。莫拉克重建南橫台20線炳才橋通車。http://88flood.www.gov.tw/committee_news_detail.php?cn_id=1982。
- 莊文星。莫拉克颱風荖濃溪寶來—桃源段地貌變遷。台灣地貌2009台灣颱風重大地形變化災前災後地質地形資料庫建置，國立自然科學博物館。

武雄橋

守護公路陳武雄段長

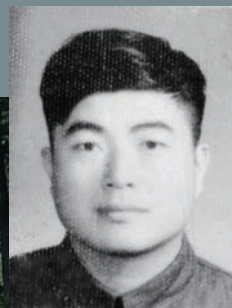
從風雨挫折中重新站起

莫拉克風災的滾滾洪流，將美麗的南橫蹂躪得柔腸寸斷，透過鏡頭寫實，讓我們明白大自然怒吼的威力萬鈞，以及修復道路的迢迢險阻。迄今四十餘年前，陳武雄段長在第一線勘災過程中殉職，徒增唏噓，公路總局以武雄橋命名留住過往，彷彿在告知人們，不管災害如何挫折公路，總有公路人守護著，信念，未曾改變。

武雄橋舊橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始/改建(竣工)
台 20 線	137K+945M	高雄市桃源區	野溪	25M	15M	95 年 3 月始建

*武雄橋已於民國 98 年 8 月 6 日至 8 日間，因莫拉克颱風帶來的超豪大雨沖毀。



陳武雄

1933-1971

(圖／公路總局)

得年39歲，臺南人

學歷／

臺南高工土木科

經歷／

臺灣省公路局第五區工程處





▲ 甲仙大橋靜默著等待來訪的遊客。

◀ 路不見路，柔腸寸斷的南橫公路只能用舉步維艱來形容。

入夜的甲仙大橋在 LED 燈五彩斑斕的照耀下，美麗得宛若墜入人間的彩虹，淡紫色橋身意喻著甲仙特產山芋頭的意象，橋下旗山溪流緩緩前進，一如甲仙人緩慢又寧靜的生活。走在甲仙市區的街道上，不管白晝或是夜晚，總尋覓不著嘈雜的人聲或車流，時間在此彷彿失去了意義，慢活在此是最自然不過的體現，但，莫拉克風災發生前的甲仙，可不是這番光景，而是產業興盛，車流喧囂，熱鬧非凡，讓這座小山城像是顆燦爛明珠般耀眼，當然，這都得歸功於南橫公路的興建。南部橫貫公路，為甲仙開了一扇窗，但八八風災，卻讓這扇窗，蒙上一層陰影。

「你可能很難相信，過往遊客要進到甲仙，排隊的車陣動輒五、六公里這麼長，如今假日來到這裡，一路暢行無阻，遊客寥寥可數，產業重挫。」服務於甲仙工務段的陳正偉副段長，見證了甲仙雲泥之別的興衰。莫拉克帶來的滾滾洪水，摧折了南橫公路無數路段，甲仙賴以為生的觀光業重挫不是特例，只是開端。由甲仙繼續往上走，至寶來、那瑪夏一帶，產業只有「更慘」可以形容。一向欣欣向榮的寶來溫泉，昔日鼎盛的溫泉大街，如今冷清清，遊客連過往的一成都不到；至於山地鄉那瑪夏以及再往上走的部落原鄉，情況惡劣可想而知。

莫拉克颱風，就像上帝開的一個嚴肅玩笑，考驗著在地產業，也考驗著南橫公路，是否能再次奮起，擦亮蒙塵的珍珠。

回首莫拉克颱風來襲那一年

莫拉克風災的駭人，並不在於風勢強勁與否，而是短短的三日，便一口氣下了超過 2,500 公釐的驚人雨量。原本應是一年份的雨量，集中在三日裡傾倒而下，對土壤而言，會是多沉重的負擔？陳正偉當年時任寶來監工站站長，對莫拉克颱風挾帶的驚人雨勢，至今記憶猶深。「風災前一日的

8月7日，我負責留守，南橫雨勢下個不停，我心中隱隱覺得公路會有嚴重災情，所以那天撤回到工務段，沒想到就連地勢高、從不淹水的工務段，也不能倖免，我從來沒看過這麼大的洪水。」三天暴雨未曾停歇，光是一場大水，就讓甲仙對外交通完全中斷，沒水沒電，而曾是臺灣最美公路的台20線，這一刻，柔腸寸斷。

「八八風災後的第一時間，我就想去勘災，準備好背包，備齊乾糧和水，就跟同事一路從58K的工務段往上步行。」陳正偉回憶，一路走了4公里，直到了咖啡巷（地名），土石流漫過了此處，怪手已在挖掘，路況極差，而現場也飄來屍臭味，於是一行人只好暫時打退堂鼓。「莫拉克風災至少破壞了南橫六、七成以上的道路，台20線的橋梁斷了二十餘座，前往勘災時只能以『地無三里平』來形容，太多破碎的道路，只能艱難地步行通過。」昔日美麗的南橫，在洪水無情侵襲下，被腰斬成無數殘缺的道路，不是路基流失，就是整條路被沖得無影無蹤，災害造成道路慘不忍睹，固然暴雨是重要因素，但根據工務段評估，南橫公路飽受摧殘，沿著荖濃溪沿路闢建亦是主因，因為只要一下雨，邊坡道路就有被沖下河谷的危機。

▼ 炸山開路的南橫公路開鑿歲月，與自然天險拚搏，在一片風光明媚的山光背後，隱藏著步步危機。



「南橫最美路段，其實正是沿著荖濃溪河谷這一段，是觀光的重點道路，但災害一發生，卻也成了隱形殺手。」邊坡若造成崩塌，便會堵住河道，形成堰塞湖，在過去通報機制未成熟前，堰塞湖的存在對工程人員來說，危機四伏，「施工時我們常覺得奇怪，怎麼荖濃溪的水突然消失得無影無蹤，後來才知道，原來是泥沙堵住河道，在上游形成堰塞湖。」陳正偉表示。

風災過後，有一回陳正偉接到河川局緊急通知上游的堰塞湖潰堤，他趕緊打電話通知下游在河床施工的工程人員趕緊離開。只聽見在電話那頭的同仁一聽到潰堤，趕緊逃離，結果才一個電話來回的短暫時間，大水來襲，漫過了怪手，生死一瞬間，十分驚險。由此可知，站在第一線的公路工程人員，為了搶修道路，無時無刻都與死神擦身而過。

在南橫公路中，目前以台 20 線 95K 至 103K 這一段受損最為慘烈，這條沿著荖濃溪河床的道路，原本在河面上約 20 至 30 公尺的高度，但莫拉克風災侵襲，原有道路消失，反而被壓在河床下 20 公尺，等於河床墊高了 50 公尺，河面寬度也從原本的狹窄河面，一下子「自然拓寬」成 100 公尺的遼闊河道，位移的力量令人驚訝，「面對這一條十分棘手的道路，公路總局目前先以河床便道因應，但好不容易才搶通的便道，完工沒多久又斷了，可以想見要抗衡大自然，真的不是件容易的事。」

在儀器先進、器械大量運用的現代，搶修救災危險性仍是此般的危險，不難想像，昔日工程人員勘災修路，更是冒著生命危險，時時與死神拔河的結果，經常一不小心，就是天人永隔的悲劇。位於台 20 線近 138K 處的武雄橋，紀念的就是在南橫公路施工時，意外殉職的陳武雄段長。

災禍殞落的幕後工程人員

陳武雄，臺南人，生於民國 22 年 8 月 22 日，事親至孝，民國 40 年畢業於高工土木科並且投入交通建設工作，任職於臺灣省公路局第五區工程處，工作盡忠職守，民國 60 年 5 月 17 日，一場豪雨過後，南橫傳出坍方災情，時任段長的陳武雄前往視察勘災，不幸於南橫公路 92K 的危崖處，遭山洪所夾帶的落石擊中，因公殉職。省公路局為了感念陳武雄的事蹟，在民國 61 年建了一座武雄橋以茲紀念，並於民國 62 年 12 月於台 20 線中之關附近立陳武雄紀念碑，以感念陳武雄為台 20 線所付出的貢獻，而紀念碑上則記載著陳武雄段長的生平事蹟。

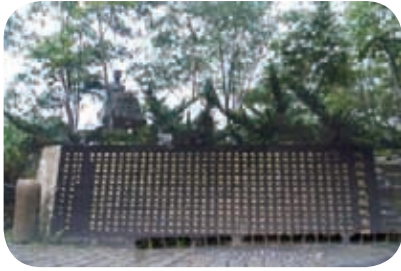
「開闢南橫的過程相當辛苦，當初很多人不願意去，陳武雄接下了這份



▲ 陳武雄與家人的合影。(圖／公路總局)



▲ 陳武雄紀念碑像。



▲►為紀念殉職段長陳武雄設立的紀念碑，已於民國 98 年莫拉克颱風來襲時，和武雄橋同時遭沖毀。(圖／公路總局)

任務。」前公路總局局長葉昭雄回憶說。當時擔任南部橫貫公路西段工程處設計課課長的葉昭雄指出，南橫因深入山區杳無人跡，加上工程人員受傷事件頻傳，不少省公路局員工視為畏途，因此段長一職一直懸缺，直到當時處長孫恭先多次前往第五區工程處徵才，請求陳武雄擔任段長職位，後來陳武雄才決定接下這吃力不討好的艱困工作，深入山區開路。「陳武雄去的地方為禮觀工務段，位於 92K 處，往上走 10 公里的 102K 處是著名景點天池，不過你知道嗎？其實 70K 處的梅山以上，根本沒有住人，要在無人的深山裡工作，意志力跟安全性都是極大考驗。」

葉昭雄表示，陳武雄在意外發生時，原本用來保護頭部的安全帽脫落，導致落石擊中太陽穴，因公殉職。而他與陳武雄皆是臺南人，因此協助辦理後事。葉昭雄說：「陳武雄段長人緣極佳，我還記得出殯時除了收到很多花籃以示哀悼外，前來參加的人龍排成長長一條，代表他做人真的很成功。」葉昭雄感嘆地說，誰也不願意見到意外發生，而且在省公路局，就像生活在一個大家庭一樣，早有彼此照顧的默契存在，「在我們省公路局有個不成文傳統，對於殉職的員工要照顧其家屬，當時陳武雄的孩子都還小，所以局內後來安排他的遺孀成為約聘人員，在距離家裡最近的新化工務段服務。」

武雄橋所處的位置，屬玉山國家公園範疇，接近埡口，比天池海拔 2,280 公尺的高度還要高，約 2,500 公尺左右，因地勢高、路程遠，建橋較其他橋梁來得更為不易。舊武雄橋默默在南橫守護著人車三十餘年，後來功成身退，於民國 95 年時，重建新的武雄橋，當時負責建橋的正是陳正偉。舊武雄橋為一般鋼筋混凝土橋，設計者正好是前公路總局局長葉昭雄。新橋則改為鋼筋混凝土結構 I 型梁，更為堅固耐用，但即便如此，新武雄橋依然擋不住莫拉克風災的摧枯拉朽，損毀至今。

「武雄橋旁本有一條野溪，寬度僅為 20 至 30 公尺左右，但莫拉克風災過後，野溪一口氣擴增至將近 80 公尺，河貌改變，以至於武雄橋被大水土沖毀。」如今武雄橋雖已不復見，昔日陳武雄段長的紀念碑也早已隨滾滾大水沖毀不知去向，但公路總局已計畫截彎取直，重新開始，預計民國 104 年發包，最快在 106 年時，嶄新的武雄橋又會屹立於南橫公路。

參考文獻

- 陳茂南（2010）。跨出雨後的彩虹——莫拉克風災搶救與復建實錄。臺北市：交通部公路總局。

我們常聽聞「救災視同作戰」，這類的話語套用在公路人身上，最是適合不過，因為面臨大自然時刻降臨的考驗，這群站在第一線衝鋒陷陣的工程人員，往往不知道在前方等待的考驗是什麼。與危機為伍，拿生命作畫筆，陳武雄段長的事蹟，不也是至今幕後公路人員默默努力的寫照！

進涇橋

披星戴月公路人蘇進涇段長

見證風雨過後的滄桑南橫

常謂「蜀道難，難於上青天」，南橫公路雖不若蜀道絕壁讓人時時提心吊膽，但對經常與山林共處的公路人來說，台20線永遠像是條難以捉摸的道路，詭譎難測。蘇進涇段長早期在參與興建南橫公路時，便因遭落石擊中殉身於山，「進涇橋」以此為名作為紀念，同樣也是印證山路反覆無情的寫照。

進涇橋舊橋

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台 20 線	138K+388M	高雄市桃源區	野溪	25.1M	5.5M	61 年 10 月始建

* 進涇橋已於民國 98 年 8 月 6 日至 8 日間，因莫拉克颱風帶來的超大豪雨沖毀。



蘇進涇

1929-1972

(圖/公路總局)

得年43歲，臺南人

學歷／

臺南高工土木科

經歷／

臺灣省公路局第三區工程處





◀ 尚未修復通車的南橫路段，景況看來讓人怵目驚心。

道路就像是人與大自然拔河的那條韁繩，每寸進半分，人類步履可抵達的範圍，就多了幾步，但在拉扯韁繩的同時，大自然也似不願束手待斃般的，總是以許多考驗試圖奪回主權，與山爭路如此，南橫公路的興築，更是用血與汗向天力爭的成果。王琦琮是家住南橫門戶的甲仙人，他不僅是在地人，退休前更是在公路總局第三區養護工程處甲仙工務段擔任司機，服務近 38 年的歲月。王琦琮出入南橫公路次數已數不清，見證過南橫反覆無情的面貌，至今仍以十分敬畏的心情看待這條公路，「現在想來，能夠全身而退，仍是件難以想像的事。」這是他對台 20 線「交手」多年來，最簡單亦是最深刻的註解。

炸山開路的南橫開鑿歲月

王琦琮並非公路總局工程人員，他的工作主要是接送長官來往南橫公路各處視察，以及傳遞公文、運輸補給的任務，雖不是站在最前線，但南橫築路那一段辛苦，他仍歷歷在目。「南橫這條路危機四伏，怎麼說呢？因為過去開路，是採人力挖築的方式，必須使用到火藥，每次引爆火藥，就像地震一般，對山壁造成一定傷害，邊坡因此常會有鬆動情況發生。」他回憶過去工程人員在南橫開路的情況，是必須先利用人力將山壁鑿出一個碗口般大小的洞，接著埋入炸藥，「一開始炮眼小，火藥份量得配合，大概只有蠟燭粗細的份量，慢慢炸，等炸出的洞口變大了，再塞進更多的炸藥，路就是這麼開出來的。」

炸藥開路，埋好引線後點燃爆炸，聽起來好像危險性不算太高，其實不然。王琦琮指出，看似標準化的炸山動作，經常一口氣是上百人同時進行，整箱整箱的火藥往山壁塞，「引爆前必須要做疏散動作，不過火藥一口氣使用這麼多，你還得數炸藥炸了幾響，很容易數錯，而且有時火藥經過數分鐘遲遲不炸開，你要不要去檢查？硬著頭皮還是要，但意外，就經常這麼發生！」王琦琮就曾目睹 7 個人因為炸山緣故，引發山崩被活埋，



▲ 莫拉克風災過後，進涇橋早已沖毀不見蹤影，僅存一座竣工橋柱供人辨識原橋址。

「那時很克難，只能用毯子簡單把遺體捲起來，然後插上一根棍子抬走，接著又得繼續向前。」

南橫公路的詭譎，即便不是身先士卒的公路人員，在王琦琮看來，只要入山就會有一定程度的危機感。他表示，在南橫公路開車多年來，經常進山有路，回程路就被落石掩蓋了，為了順利下山，他有时還得身兼爆破人員，自己炸開路才能前進。「在回程路上經常出現大石頭擋道，所以車上必須時時放妥黃色炸藥，遇到大一點的落石，就必須自己炸開石頭前進，無法假手於人，當然為了安全，炸藥本身必須跟雷管分開。」王琦琮說，當時的炸藥可不像電影般隨意塞入就可以輕鬆引爆，在取出時還得特意帶上手套，否則直接碰觸到這些像「麻糬」的火藥，直接接觸會引發頭痛的症狀，「放炸藥時還有步驟，得先放置在大石頭上，然後再用小石頭壓住，才可以引爆。」

險象環生的行路危機

行駛南橫公路，脆弱的地質是最大挑戰，不管天氣放晴，還是細雨霏霏，總少不了落石出現的蹤影，久而久之，王琦琮靠著敏銳的觀察力，自然學會一套與山和平相處之道。「當你看到山壁已經有小石子不斷滑落的時候，就可能是山崩的徵兆，必須趕緊離開，不宜久留。」他指出，南橫公路天雨時，土壤飽含水分，容易落石，天晴時則遇水分蒸發，土壤乾裂，崩塌時有所聞。南橫直到若干年後，被炸藥毀損的光禿山壁或邊坡，開始長出綠意的植被，路況才比較安全些。但即便如此，在南橫開車，九



▶ 登高點眺望進涇橋舊址，目前僅靠臨時便道通行（沿線以紐澤西護欄防護）。



▲ 因修築南橫公路殉職的工程人員，入祀天池長青祠供後人垂弔。

◀ 進涇橋尚未遭沖毀前之舊貌，位處高海拔區，屬易坍方路段。(圖／公路總局)

死一生的情況並不罕見，他以自己為例，就曾經被落石自高處滑落砸到肩膀，痠麻地無法抬起手來；還有一次汽車引擎蓋被大石頭砸中，死裡逃生。

南橫為東西向橫貫公路，有一大部分需行走山區，王琦琮指出，南橫的危險有時在於行駛其上，高海拔會產生霧氣，混淆視覺，他憶及有回上山，霧氣濃重，他沿著地上痕跡行駛，但沒想到經過某路段時，他差點隨著推土機推土石的痕跡墜落深崖，「幸好當時車上有個監工大喊路是直線，否則當時只有我一人開車，肯定意外掉落山谷，至今想來仍是心有餘悸。」

光是山路行駛就顯得危機重重，若是施工人員開山挖路，在顛簸未竟的路面上行駛，危險性更是可想而知！被稱為南部橫貫公路的台 20 線，從民國 57 年 7 月開始興建，4 年 4 個月的施工期間看似不算漫長，然而工程艱鉅，且採傳統人力方式修築開闢，一千多個日子中犧牲的工作人員就有 116 位，平均每隔幾日就增添傷亡。除了陳武雄段長外，蘇進涇段長也是因公殉職的其中一人，而造成意外最重要的原因，正如王琦琮的經驗所言，就是難以預測的落石。

落石意外意不可測

因為業務關係，王琦琮與當時擔任段長的蘇進涇常有接觸，在他的印象中，蘇段長個子雖然不高，體型也較瘦小，但待人和善，個性謙和，工作更是負責認真。當時公路人員在施作公路工程時其實十分克難，因為是新闢道路，隨著工程日趨深入，帶領工務段人員衝鋒陷陣的蘇進涇，當然也得將辦公室慢慢跟著進度移往更深的山區，便於在第一線就近指

揮。王琦琮回憶，蘇進涇段長一路從甲仙遷移至桃源段，即便物資匱乏，但為了繼續向內挺進，仍是得將就惡劣的環境。

「那個時候桃源沒有電，還得借來發電機作為照明之用，當時全村只有我們才有電，村莊的人都用蠟燭、燒柴，看到我們的燈跟別人的不一樣，都圍過來好奇觀看。」王琦琮表示，猶記得意外發生當日，蘇進涇因開會需要，必須提前一天下山前往甲仙，那時的公路並不如現今完善，摩托車是最主要的代步工具，即使一趟路得騎好幾個小時才能下山，仍是不可或缺，而蘇進涇就是在騎摩托車的途中，被突如其來的落石擊中額頭，閃避不及，當場殉職。



對於蘇進涇段長，前公路總局局長葉昭雄也印象頗深。他表示，過往他在南橫公路擔任設計課課長時，常因設計橋梁需要，多次前往現場勘查，都必須留宿工務所內，「印象中，蘇段長是個硬底子的師傅，經驗豐富，帶領一群年輕的手下在第一線；那時住在工務所時，他們都很熱忱的招待我，吃他們的都不算錢，但是晚上玩麻將打發時間時，又通通把錢吐回去了。」想起與蘇進涇一起於南橫工作的時光，葉昭雄依舊記憶猶新。

一如武雄橋般，為了紀念蘇進涇為南橫公路的奉獻犧牲，後來省公路局便在民國 61 年，將台 20 線 138K 處的橋梁取名為「進涇橋」，62 年 11 月時，立蘇進涇紀念碑。進涇橋所處的海拔較高，下方經過的溪流不若下游水流匯集來得遼闊，因此進涇橋不算大，橋長約 25 公尺，寬 5.5 公尺，車輛無法同時會車，必須讓一方車先行通過，是比較特殊之處。可惜的是，民國 98 年 8 月的莫拉克風災，進涇橋遭颱風挾帶的超大豪雨沖毀，災害後梅山至向陽路段嚴重損壞，暫時管制道路，禁止一般民眾通行。目前橋梁尚未修復完工，採涵管便道通行。



為了築路，可以一連多天無法回家；為了回家，即便山路迢迢、路程遙遠險阻，亦能不辭辛勞地披星戴月。在現代這個交通十分便利的時代，我們實在很難想像一個人孤單地行駛在崎嶇難平的山路上是作何感想，甚至從上班到回家的路途，時時都得提心吊膽、擔憂意外的隨時造訪。這是公路人至今仍免不了的宿命，我們無法仿效，唯有以致敬，來感謝他們犧牲換來的成果。

▲為紀念殉職段長蘇進涇設立的紀念碑，於民國 98 年莫拉克颱風來襲時，和進涇橋同時遭沖毀。(圖／公路總局)

懷瀨橋

感念許瀨文奉獻

顛沛搶修路 迢迢步難行

狂風惡水，往往不僅展示著大自然殘酷無情的樣貌，更經常帶來公路柔腸寸斷的怵目驚心，莫拉克颱風早已遠去，但對台20線南橫公路的傷害至今仍在彌補。位於台20線157K的懷瀨橋，紀念的正是當初前往勘災、因公殉職的許瀨文工程司。一處命名，讓一座原本僅是人車往返的橋梁，如今更添幾分追思與感念的心意。

公路編號	樁號	所在位置	跨越河川	長度	寬度	始 / 改建(竣工)
台 20 線 南橫公路向陽路段	157K+97M	臺東縣海端鄉	野溪	40M	9M	101 年 6 月始建



許靜文

1970-2010

(圖／公路總局)

得年39歲

學歷／

- 屏東科技大學 土木工程系
- 美國賓州州立大學
土木工程系結構組碩士

經歷／

- 公路總局道工科
- 雙園大橋、道路工程改善
- 臺美公路工程研討會國際學術交流
活動論文發表（民國96年）



圖／公路總局

惡浪滔天，滾滾黃水挾怒號之勢奔湧襲來，民國 98 年 8 月莫拉克颱風帶來的洶湧水患，對住在北部的民衆而言，或許少了些感同身受的驚恐，但對南部居民來說，卻是銘刻於記憶中難以抹滅的經歷。據台 20 線關山工務段段長李秉仁指出，莫拉克颱風來襲，當地在一天之內就降下近 800 毫米的雨量，對南橫公路來說，無異是摧枯拉朽的重大傷害，路坍、道斷、走山位移，就像上帝開的「疊疊樂」玩笑般，一個失手，骨牌效應讓公路柔腸寸斷。



▲ 風雨摧殘過後的南橫公路，天空一樣蔚藍，但道路已柔腸寸斷無法前行。圖為向陽路段。(圖／台東站長)

一如只要斷電，台電人員就得豁命搶修般，只要遇上驟雨與颱風，道路受損或崩塌便時有所聞，這時公路總局各工務段就得待命出動，哪怕路程艱難險阻，依然得克服萬難的搶通修復。也由於台 20 線是南臺灣跨越山脈屏障、連結東西向最快速便捷的途徑，影響之大不僅僅是交通聯繫問題，更重要的是因道路中斷所造成當地居民生活、經濟上的困難與不便，更顯災後重建的刻不容緩。

勘災與救災 搶通和復建

回顧 98 年莫拉克來襲時，滂沱大雨造成百年水患，溪河暴漲挾帶數十萬噸的漂流木泥流，湧入中、南部和東部地區。據公路總局防救災管理系統資料統計，鄰近受災公路里程總計近 600 公里，省道 69 處阻斷，期間有 110 座橋梁封閉，其中 63 座有損壞情形，台 20 線上就佔了 21 座；不分晝夜投入搶修的公路人達 7,000 餘人次，各型救災車輛達 4,000 餘輛次。首當其衝的南橫公路，西端柔腸寸斷，東端大關山隧道口以東至向陽路段，有將近 400 公尺的路基完全掏空。

由於莫拉克所造成的災情，是以往的災害所未曾見過，尤其是橋梁遭沖毀的情形甚至比地震還要嚴重，因此，讓公路總局和當地工務段重新思索未來公路與橋梁設計防災的因素，得將氣候、環境等大自然的力量考量在

內。此外，救災更是當務之急，除了不眠不休的日夜搶通道路，先行解除孤島型受災區的受困危機外，亦投入道路長期復建的規劃工作，避開鄰近斷層和土石流潛勢溪流位置，以確保道路安全，避免因汛期或颱風來襲時又遭沖毀。

莫拉克風災造成南橫公路極大傷害，而「懷瀨橋」取名的故事，正與莫拉克有著緊密相連的關係。懷瀨橋位於台 20 線南橫公路東端、從埡口往關山的這段路程，其實懷瀨橋原址僅為 2x2 公尺箱涵，但威力強大的風災過後，卻一口氣造成約 30 公尺的沖蝕溝，可見大自然威力之驚人，而在公路總局道工科任職的許瀨文工程司，因為在復建道路前必須事先勘查，了解地形地貌，因此便於 99 年 5 月 6 日南下，為修復進行現場視察。

災後視察工作險象環生

「我還記得那一天是我帶隊，因為這一段是山路，海拔約 1,000 至 2,722 公尺，聽當地人表示下午過後山區便會起霧，對現場勘查極不方便，所以一大早便前往，當時許瀨文工程司便是陪同成員之一。」公路總局總工程司吳進興回憶說。猶記當時視察地段屬於臺東關山工務段轄區，一大清早便得駕車循著顛沛難行的臨時便道，抵達高雄與臺東縣界的制高點，也就是大關山隧道，然後再由高處一行十多人徒步而下，一一巡視受災的道路情況，「勘災工作是一點也不輕鬆的事，因災損非常嚴重，道路柔腸寸斷，光是前往就有危機，不過若路不盡快搶通修復，災損路段可能持續擴大，事關緊要。」

▼ 大關山隧道是南橫公路的制高點，視野遼闊，常見雲霧自山谷湧現，被稱為南橫八景之一。然經莫拉克風災後，大片土石滑落覆蓋昔日景觀，目前仍進行搶修中（如右圖）。（圖／台東站長）





◀ 已故許瀨文工程司與長官同仁合影。
(圖／公路總局)

餐後，大家繼續朝臺東縣境內前進，直到平地關山，才算是結束一日的行程，「道路要修復一定得看現場，經過第一線場勘實際了解後，然後第二天才會有正式會議，就損害及恢復設計情形作討論，把設計方向與原則給定下來。」只是吳進興總工程司怎麼也沒想到，看似再熟悉不過的「例行公事」，卻因一場突如其來的意外，損失一條寶貴工程人員的性命。

突如其來的意外

經過一整天的疲憊奔波，一行人在返回下榻旅館的路途中，意外就這麼發生。吳進興總工程司表示：「我當時走在最前面，沒多久後頭就傳來同仁急迫緊張的聲音，大喊『不好了！出事了！出事了！』，我趕回去了解，看到瀨文被酒駕摩托車撞飛倒在路旁，當時情景被許多人目睹，大家都嚇壞了，趕緊叫救護車把人送到附近的臺東縣關山鎮慈濟醫院急救，只可惜還是回天乏術，一個優秀的工程人員，就這麼離開了。」

吳進興總工程司憶及，「一條馬路這麼大，竟然還會發生如此意外，肇事者刻意將摩托車騎在馬路側邊，可能是知道自己酒醉騎車，不敢往中間靠，沒想到讓原本走在路邊的瀨文受到波及，意外發生當時，我們還有一個景觀科的新進人員現場目睹，後來心裡受創頗深。」當消息傳回臺北時，高層長官和同僚均感到不可置信，心疼才三十多歲的許瀨文，竟然會因為酒駕肇事者的過失，葬送這麼一條年輕有為的寶貴性命，真是非常的悲痛與不值，無論是對總局或家屬而言，無疑是莫大的損失。然而，木已成舟，千金換不回的生命，也只能在此畫下句點。

永念瀨文 懷瀨橋

許瀨文工程司極為優秀，她生長於營造商家庭，從小耳濡目染下，一直



▲ 人去車來，也許懷瀨橋只是南橫公路上的匆匆一撇，但提供一條安全回家的路，是公路總局永遠不變的目標。

對土木工程有著深厚的興趣，讓她從小立志成為一位工程師。許瀨文屏科大畢業後前往美國求學，於賓州大學土木工程系結構組取得碩士學位；回國後通過國家高等考試及全民英檢中級合格，任職於交通部公路總局，工作期間表現優異，深受長官器重，曾辦理雙園大橋、道路工程改善等重要業務，並於民國 96 年臺美公路工程研討會國際學術交流活動發表論文，專業能力備受肯定。民國 98 年莫拉克風災造成台 20 線多處道路損毀後，任職公路總局道工科的許瀨文，承辦第三區養護工程處修復工程業務的督導任務，卻也因此在此勘災行程中，碰上死劫。

因公殉職的許瀨文工程司，讓家人面臨著白髮人送黑髮人的沉痛，公路總局除了有形補償的公務人員撫卹外，也主動和許瀨文家屬接觸，希望能以其他方式紀念許瀨文工程司為公路事務的付出。吳進興總工程司指出，「因許瀨文意外的發生，起源於視察道路災害，而台 20 線向陽路段 157K 處正好有一座橋梁，將它命名為『懷瀨橋』作為紀念最是適合。」

為紀念許瀨文工程司，遂取許瀨文名字中的「瀨」字作為懷念，立意良好，雖說如此，但公路總局主導，以人名為橋梁命名並不是一件容易的事。吳進興總工程司表示，過往動輒以人名作為橋梁取名的方式，至今已不常見，因為必須顧及到地方意見，稍稍不注意，就可能引起反彈，像是至今臺灣還有某些地方的橋梁，就因為地方取名紛爭喧擾不休，出現即使是橋落成了，卻「有橋無名」的奇特現象。因此，公路總局對命名一事也是極為審慎，「站在公路總局的立場，當然樂意促成此事，不過一個不小心，造成外界或輿論看法有歧異時，原本的美事一樁就有可能弄巧成拙了，尤其若是經過原住民部落就更為敏感，因此命名前一定得跟當地民意作適切溝通。」

所幸，經過多方努力及溝通，這條座落於台 20 線 157K 處的懷瀨橋也隨著民國 101 年橋梁完工而塵埃落定。交通部公路總局為紀念前往該區勘災因公殉職的許瀨文工程司，事蹟隨著懷瀨橋的完成與屹立，成為每一個行駛其上的人車，感念其過往犧牲奉獻最好的方式。

值得一提的是，懷瀨橋除了是臺灣公路史上唯一一座為緬懷女性公路人因公殉職而命名的橋梁，同時也是台 20 線東端上第一座災後修復竣工的橋梁，感念抒發其柔性訴求之同時，更是現役復橋修路的公路總局團隊，不眠不休搶修台 20 線的具體績效展現。事在人為，但也需要老天庇佑，只願南橫公路段可以儘快全線搶通，風災水患不再影響道路結構安全，讓每一位用路人，都能有一條平安回家的路。

參考文獻

- 陳茂男 (2011.12)。變與不變的堅持—公路總局65週年紀念專刊。臺北市：交通部公路總局。
- 李忠璋 (2009)。莫拉克風災受損省道路及橋梁搶通及復建工程。中華民國鋼結構協會，http://www.tiscnet.org.tw/document/tisc_241.pdf。
- 洪春景 (2013.11.3)。南橫！難橫？公民新聞，<http://www.peopo.org/news/222161>。
- 林憲源 (2014.6.26)。重建期限將至 南橫勤和段無法完成。中廣新聞網，<https://tw.news.yahoo.com/%E9%87%8D%E5%BB%BA%E6%9C%9F%E9%99%90%E5%B0%87%E8%87%B3-%E5%8D%97%E6%A9%AB%E5%8B%A4%E5%92%8C%E6%AE%B5%E7%84%A1%E6%B3%95%E5%AE%8C%E6%88%90-031620447.html>。

後記

閱讀完這本專輯，不禁讓人回想起前人所經歷的那個年代，無論是披荊斬棘的開路先鋒，還是憂國衛民的革命鬥士，抑或是促動臺灣經建發展的幕後推手，每一段不畏艱辛險難的奉獻精神，皆令人無比動容。

公路總局在出版本輯之初，原意是以記錄局內殉職先進之名命名的橋梁及隧道，其事件發生始末和來由，沒意料到，經過近半個世紀的歲月，幾位同仁當年服務的局屬機關早已裁撤，且因年代久遠，動員人事室調閱封存的人事口卡也徒勞無功，在過往那個電腦還不發達的時代，要從手抄紙本中挖掘蛛絲馬跡，幾乎是不可能的任務。

所幸，透過本局各區工程處及工務段同仁的協助，輾轉找到已退休的資深同仁，回顧事件發生當年的始末原委，進而再聯繫上遺族家屬，提供相關舊照片和背景資料，才讓出版工作得以順利進行。過程雖言艱辛，但收穫良多，完成本輯，也算是對臺灣興路造橋的歷史，以及對這些因公殉職先進的奉獻犧牲，有了一本可以流芳後世的完整紀錄。

查訪過程中，面對曾經歷事件其中的資深退休同仁，以及幾位殉職人員的遺族後代，談論起事發經過，對於同儕和家人英年早逝的悲慟，至今仍是無法癒合的傷口，而這些英才殞落，不也正是本局莫大的損失與沉痛啊！

所幸，實令人感到欣慰，殉職先進的遺族後代，至今皆有不錯之發展，生活平順無虞，在工作上也有其相當成就，更有子承父業，繼續投身公路工程領域之佳話，諸如陳武雄段長的後代，目前在本局第五區養護工程處新化工務段任職；蘇進涇段長的後代，則服務於第三區養護工程處旗山工務所，兩位認真踏實，工作表現優異。

吳錦文段長的夫人及兒女，後來也已移居美國，並在專業工作崗位上，表現十分傑出，堪稱華人之光。民國 100 年才因道路意外過世的許灝文工程司，其雙親儘管仍因失去唯一的女兒感到哀傷不已，但堅強面對，並以許工程司為榮，寄託思念之情與台 20 線懷灝橋永存。

33 座分布於全臺各省道上的橋梁和隧道，講述著 33 個不同時代背景的人生故事。其中 9 位因公殉職的公路工程人員，也只是眾多犧牲者的冰山一角而已，早年受限於工程器械設備的簡陋，導致築路時犧牲許多寶貴性命，才換得道路的延展、交通之便捷。

正所謂逝者已矣，來者可追，隨著時空演變，工安是今日全員共業，公路總局抱持著零職災的目標，除了加強辦理員工教育訓練，並提升安衛設施的完整性，讓道路的興建、養護，不再成為任何一位公路成員的生命終點，讓每一個用路人可以平安返家的同時，工程人員也都能快快樂樂地回到溫暖的家。

特別致謝

感謝在本書編輯過程中，提供協助的資深公路工程人員、地方文史工作者以及各界先進、前輩、好朋友們，因為有你們無私地分享，使得本書得以順利出版，讓所有以人名命名的橋梁及隧道故事，得以永久典藏。

受訪人員

- 葉昭雄 前公路總局局長
張仁德 前公路總局副局長
吳進興 公路總局總工程司
高邦基 前公路總局養路組組長暨桃園縣政府交通局局长
蔡清水 前公路總局第五區養護工程處處長
湯輝雄 前東西向高速公路中區工程處處長
楊崑鋒 前公路總局東西向快速公路南區工程處處長
郭清水 公路總局第五區養護工程處勞安課課長
李龍井 前公路總局第二區養護工程處南投工務段段長
陳正偉 公路總局第三區養護工程處甲仙工務段副段長
唐鴻鑾 前公路總局第五區養護工程處阿里山工務段工程司
蘇鶴壽 前公路總局第二區養護工程處谷關工務段工程司
王琦琮 公路總局第三區養護工程處甲仙工務段退休司機
周正義 小雞籠文史工作室負責人
張阿玉 宜蘭縣大同鄉英士村村長
陳季寧 宜蘭縣大同鄉四季社區發展協會總幹事
楊春進 南投縣集集鎮隘寮里里長

影像提供

- 中國國民黨中央委員會文化傳播委員會黨史館
國家圖書館
國防部後備指揮部國民革命忠烈祠管理組

國防部國軍歷史文物館
榮民工程股份有限公司
臺東縣政府

提供其他資訊協助

太魯閣國家公園管理處解說課 林茂耀
宜蘭縣大同鄉公所
花蓮縣秀林鄉公所
南投縣集集鎮公所
國立臺灣圖書館
新北市淡水區學府里里長 金飛龍
新北市淡水區金龍橋附近居民 紀進財
臺東縣超級鐵人三項協會理事長 傅祺育
臺灣省政府
臺灣銀行文物館
曾馨毅 公路總局規劃組資料科科員
卓佳良 公路總局第一區養護工程處工程司
買俊銘 公路總局第一區養護工程處景美工務段工程司
陳彥樺 前公路總局第二區養護工程處工程司
周素碧 公路總局第二區養護工程處工程司
趙令杰 公路總局第二區養護工程處谷關工務段工程司
莊鴻榜 公路總局第二區養護工程處南投工務段副段長
王慶雄 公路總局第三區養護工程處甲仙工務段段長
周建勳 公路總局第三區養護工程處工程司
邱民豐 公路總局第三區養護工程處關山工務段站長
廖吳章 公路總局第四區養護工程處工程處處長
陳營富 公路總局第四區養護工程處工程處副處長
顏錫堅 公路總局第四區養護工程處工程司
傅立祥 公路總局第四區養護工程處洛韶工務段段長
陳文昌 公路總局第四區養護工程處獨立山工務段段長
林進雄 公路總局第四區養護工程處獨立山工務段工程司
王鐘緯 公路總局第五區養護工程處阿里山工務段工務員
陳志祿 公路總局第五區養護工程處阿里山工務段工務員

橋上英名 尋訪33座以人名命名之橋梁及隧道

| 發行人 | 陳敬明
| 總策畫 | 陳嘉盈
| 審查委員 | 汪令堯、李西瑩、吳誌中、洪璠儀
| 編審委員 | 王慶雄、王鐘偉、卓佳良、周建勳、周素碧、陳正偉、
陳志祿、陳彥樺、賈俊銘、曾馨毅、蔡衛勇、趙令杰、
顏錫堅
(以上依姓氏筆畫排列)

| 執行編輯 | 王之帆、張名榕、劉易昇、謝濟如、藍田玉、蘇晨瑜
| 攝影 | 周兆志
| 美術設計 | 張明娟

| 出版單位 | 交通部公路總局第二區養護工程處
地址：40344臺中市西區大全街127號
電話：04-23715030

識之創意行銷有限公司
地址：11477臺北市內湖區成功路五段71-1號3樓
電話：02-27386574

| GPN | 1010400115
| ISBN | 978-986-04-4139-0
| 版次 | 2015年1月初版一刷
| 工本費 | 新台幣350元

國家圖書館出版品預行編目(CIP)資料

橋上英名：尋訪33座以人名命名之橋梁及隧道 /
王之帆等執行編輯. -- 初版. -- 臺中市：交通部公
路總局第二區養工處, 2015.01

面；公分

ISBN 978-986-04-4139-0(平裝附數位影音光碟)

1.橋樑 2.隧道 3.命名

441.8

104000232

橋上英名

走過逾一甲子歲月，公路總局所轄管的橋梁命名，多具有特別意義或紀念性，其中以因公殉職工程人員命名之橋梁、隧道更具意義，其他如歷史人物、革命先烈及地方傳說等，書寫本輯以建立完整典藏資料供後輩追憶及紀念。



交通部公路總局
第二區養護工程處

ISBN 978-9860441390

00350



9 789860 441390