

道貫  
古今  
走在台1線上



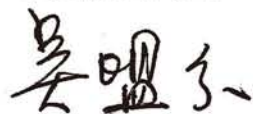
台1線，是西部貫穿南北最重要的交通動脈。追溯其原型，最早為清治時期官方用來傳遞文件的官道，直到日治時期才將南北通道打通，定名為縱貫道。二次大戰後，政府編定省道編號，是為台1線。在不同時代的變遷中，台1線始終善盡它的職責，因應不同的需求，扮演它最合適的角色。

隨著時代的演進，各類交通系統越趨發達，高速公路、鐵路、高鐵、航空等的興建，一樣比一樣更快速、有效率。表面上，台1線的功能似乎漸漸地被淡忘。但是，台1線的價值本就不侷限在交通上，而是沿線所經的大城小鎮，那些令人駐足的特色、那些與人們共建歲月的歷史情感聯繫，是無可取代的。台1線見證了新舊時代人、事、物交織而成的故事：或為因車流而繁華一時的海產店，人來人往樂得業主笑呵呵、或為因過磅而停車休息的貨運司機，七嘴八舌的談論南來北往的趣事，或為曾風華一時的芭比娃娃工廠，民眾爭相搶看美寧姑娘的風潮等等，將它們封存為酸甜苦辣的回憶。當人們再度走過這條道路，一邊觀賞現今的樣貌，一邊回想當年此地的心情，或者，想像前人的艱辛與甘甜，這些都是無以取代的寶藏。

快速是現代人講求的效率，歷史是歲月留下的珍寶，我們走在台1線上，不讓這些城鎮特色與故事於追求快速的同時，淪為瞬間的過眼雲煙，我們聽著在地耆老道貫古今，去探尋前人的足跡，感受這條道路的心跳，並踩著穩健的步伐，繼續邁向更長、更寬、更宏大的旅途和視野。

藉著本書的出版，也讓我們共同懷著「愛臺灣，從路開始」的心情，繼續為臺灣的公路，為這個美麗的寶島，奉獻綿薄之力。

公路總局局長





## 緣起

004 | 鋪橋造路 一路相隨

## CHAPTER 1 當掌聲響起

018 | 軸心京華 冠蓋臺北

台1線經過／中正區

034 | 省道風雲 滄海新北

台1線經過／三重、新莊、泰山

044 | 丘陵精雕 桃園細緻

台1線經過／龜山、桃園、八德、中壢、平鎮、楊梅

058 | 楓香綠蔭 新竹剔透

台1線經過／湖口、新豐、竹北、新竹市

## CHAPTER 2 越嶺見晴空

072 | 山林情牽 苗栗樸實

台1線經過／竹南、頭份、造橋、後龍、西湖、  
通霄、苑裡

100 | 沃野知性 臺中都會

台1線經過／大甲、清水、梧棲、龍井、大肚、烏日

114 | 八卦鷹揚 彰化花海

台1線經過／彰化市、花壇、大村、員林、永靖、  
田尾、北斗、溪州



## CHAPTER 3 歷史的展痕

### 132 | 濁水淘江 雲林農香

台1線經過／西螺、莿桐、斗南

### 148 | 諸羅北迴 嘉義富庶

台1線經過／大林、民雄、嘉義市、水上

### 166 | 歷史薪傳 古城南瀛

台1線經過／後壁、新營、柳營、六甲、官田、善化、  
新市、永康、臺南、仁德

## CHAPTER 4 熱情的悸動

### 184 | 春秋雲煙 璀璨高雄

台1線經過／湖內、路竹、岡山、橋頭、楠梓、仁武、  
左營、三民、鳳山、大寮

### 208 | 椰影陽光 浪漫屏東

台1線經過／屏東、麟洛、內埔、竹田、潮州、南州、新埤、  
佳冬、枋寮、枋山楓港

## 鋪橋造路 一路相隨

### | 走在台1線上

省道台1線，一條北以臺北最精華博愛特區的忠孝東西路、中山南北路交會口為起點，經過臺灣西部14個縣市70多個鄉鎮區，南至屏東美麗漁村的楓港為終點，穿越臺灣400年時空，許多經濟產業在這裡流動，許多歷史事件在這裡發生。台1線，是臺灣最具有歷史及



▲台1線111K。

文化意義的道路。

一趟台1線的踏查，你會發現：寬敞、平坦、舒暢、綠意盎然的印象，從北到南皆是。忙於營生，經常在台1線上來回奔馳的人，對道路上的變化特別有感覺，「現在進步多了，以前……」從事貨運工作的朋友阿昆說。

以前道路比較窄，路面上常看到坑坑洞洞，車子經過，塵土飛揚。

以前，通霄苗栗以北，道路彎彎曲曲，橋也狹窄，常有車禍發生。我就曾在那裡翻車……朋友所描述的「以前」，不知是多久的以前。

從公路發展史的資料記載，台1線於民國49年的寬度僅有7.5米，南北往來只有兩輛車子可以錯車的寬度。

更早一些，大約是國民政府來臺時，接收日本政府留下來的碎石鋪面、於二戰中被炸得粉碎的道路橋梁。經過公路局全面搶修，用刮路機把地面刮平，鋪上碎石子和柏油，做表面處理，路面像洗衣板，波浪型的，遇到下雨便積水。民國42年，台1線全面鋪上灌入式柏油路面，路況獲得大幅的改善，和過去相較，已經不可同日而語了。

台1線在清朝時期是由各部族的聯絡道及軍事目的一條條串起來的「官道」，日治時期

▼台1線。



日本政府稱為「縱貫道」，民國51年全省公路完成編號，台1線從此正名。

民國50年至60年之間，公路局辦理鋪設慢車道路面、橋梁加寬、快車道路面新鋪及翻修、平交道改建立體交叉以及排水系統改善工程。60年，公路局進口瀝青混凝土攪拌，接著臺灣經濟起飛，車輛增加。西部幹線尚未鋪築慢車道的地區，全部加寬為快車道7.5公尺，兩側慢車道各2.5公尺，以快、慢車分道行駛。

「公路局還製定用地寬度，從北到南，路寬至少40公尺，分段逐年實施。民國63年高玉樹當交通部長後開始做瓶頸路段改善，一段段從北到南拓寬。」三工處的黃雲立先生說。公路人的生涯，他有很多的回憶。他接著說道：

「舊台1線大都經過街道，最初因為沒有規劃，路很窄，有些地方彎曲，還碰到屋角，拓寬時碰到房子，居民反對，只好改道。區工程處自己測量、畫圖、監工，用地徵收40公尺，限於經費，只能施工24公尺，路面外側兩邊的8公尺就種樹，台1線的景觀就是這樣來的。」

「民國67到72年，屏東至鵝鑾鼻道路拓寬為四線道，曾列入12項國家建設。」提到

▼屏鵝公路施工，攝於民國71年。(來源：外交部)



公路發展，張澎顧問補充說明。

路，不只是路。它連結聚落，帶動聚落發展；促進貨物交流，帶動生產，讓經濟結構產生變化。過去把南部的稻米、蔬果、豬、魚等農漁畜牧農產運往北部，交通的暢達，帶動農業經濟的活絡，是臺灣經濟的基礎。

接著紡織、精密機械製造業興起，電子科技業發達，帶動整個社會進入工商科技生活形態。由於交通便利，早期臺灣的製造業幾乎全部集中在台1線沿線，後來的大小企業創設，也以台1線沿線為優先選擇。根據《天下》2012年的統計，臺灣一千大企業，有將近75%的企業，94%的企業資產(約107兆台幣)，分布在台1線走過的縣市鄉鎮。

道路的便捷，人與人的往來更加方便頻繁，許多故事在發生，歷史人文不斷的醞釀與創造，路不只是路，它是社會進化的形貌。

## 路，是怎麼變的

隨著經濟的發展，都會區人口持續成長，汽車數量急速增加，原來的道路無法負荷交通需求，逐漸在原台1線省道上，新闢外環道及車行陸橋、地下道等，以紓解市區交通車流。

「現在，台1線上與火車鐵軌交會的地方，不是高架陸橋便是地下道，車子開起來順暢又安全！」貨車司機阿昆說。

道路拓寬改善，讓來往的人車順暢，賞心悅目，最辛苦的就是一群默默擊劃貢獻心力，越過人為重重阻力，越過烈日驟雨，埋頭揮汗努力，一段一段地闢築拓建完成的工程人員。

公路人默默地築路、修路，一般人看到的是公路成果，很難想像工作歷程的艱辛。

道路拓寬從規劃、設計到施工，工程人員全部處在第一線，民眾對個人權益全力維護、據理力爭，公共利益與公權力面臨最大挑戰，真是煎熬！

「公路人的生涯，印象最深刻的是什麼？」拋出這樣的問題，浮出工程人員腦門的畫面，幾乎都是「道路土地徵收，民眾抗爭！」

「民眾爭取權益，抗爭陳情的案子堆積如山，處理不完！」二工處的許燕基先生說。

公務員依法行事，一方面只能根據法令，無法滿足當事人的心願，另一方面必須如期完成任務。若不斷地溝通協調仍無法達成任務，最後一步便是公權力的介入，鋤頭與劈柴刀齊飛，場面驚心動魄。

「鋪橋造路是功德，工程完成後，百姓就



▲台1線高架橋。



會瞭解，拓寬會帶來地方繁榮。也只有那時才能感受到！」工程人員無從閃避，一方面忍辱負重，一方面自我安慰。

公路拓寬工程的土地問題解決之後，除了路基地面處理以外，還要同時兼顧排水、管線、交通號誌的設置與遷移。看起來似乎不是很困難的工程，但只要碰到特殊的人、特殊的想法，所有的問題便都變得十分複雜棘手。

以道路區段拓寬為例，台1線在拓寬時，都會盡量協助改善排水工程，但改善路面不一定可以完全改善排水。有些排水問題是區域性的，碰到突如其來的暴雨，水滿起來排不出去，已不是表面上的排水問題，台1線往往首當其衝，承擔了過多的期待，結果難免未竟全功，因而遭受許多的責難。

此外，台1線工程非常複雜，管線單位100多個，施工過程碰到許多困難，每一次的工程進行，都要到各單位溝通協調，取得對方全力配合，工程才能順利進行。

過程雖然複雜，大部分時候還算圓滿。但碰到不順利的時候亦不少，因語言訊息傳遞與接收的落差和種種因素等，導致曲折艱難，外人難以想像。

台1線的築路工程，有沒有比較有趣的事？工程人員想到的多半都是「抗爭」和「趕工」。但揮汗工作後，看到艱苦的工作成果，帶來交通暢通與地方的繁榮，還是感到無限歡喜。

地方政府或民意代表為展現政績，或基於選舉考量，常常要求改變工程進行的節奏。為了過年，為了選舉，一個原得兩年時間的工程，被要求一年半或一年二個月就要完工。二工處張鴻州主任負責的中港溪橋便是如此。

那時中港溪橋天天塞車，政策上要求從橋基到完工，半年內要完成。沒有合不合理的問

▼台1線旁修剪枝葉的施工人員。



▼公路局成功站。(來源：謝新郎)



▼公路總局員工於林邊站前合影。(來源：謝新郎)



題，也沒有不可能的問題，只有：做！

「廠商十分配合，工人交給我指揮，白天、晚上都在趕工。每天買檳榔、香煙，買來請工

▼台1線的拓寬帶來了交通暢通與地方的繁榮。



人，拜託他們！」張主任停了一下，接著道：

「工程如期完成。通車時間到，門一打開，大排長龍的車子一部一部通過，塞車的狀況解除，那時候感到十分欣慰，心情愉快極了！」

台1線從醜小鴨變成耀眼的天鵝，蛻變過程的黑暗與痛苦，監工人員體驗最深。二工處陳國榮主任擔任監工期間，因路小，摩托車多，工程在進行，為此發生過三次車禍的「斷腿事件」。

第一次發生在苗栗監理站附近，被機車撞倒，腳部受傷；第二次在三義高架橋監工，車子騎到苑里的巷子時被撞；第三次在大肚溪橋

監工時發生車禍。左側大腿和小腿斷了三次，其中以第三次的車禍最嚴重。

那天，他從國聖里走出來，準備到台1線的站牌搭班車回家。才繞到路口，突然聽到「碰！」一聲，人就倒下來了。原來是建國工專的學生騎機車，從後面撞來。

「全部斷掉，腿裡面加鋼片固定！」陳主任回想過往，真有不知如何說是好之慨。

在旁的魏基鐘副處長從公共安全的角度補充說明。他說：

「以前的交通工程，通常都要求趕快完成就好。因為經費拮据的緣故，能省就省，所以

安全設施方面，包商大都不重視。後來，逐步加編預算。現在的工程，則以人的安全為最大考量，工程施工前沒有圍起來放好安全警示，就不准動工。」

做好勞工安全衛生，以及交通工程安全管理，對於第一線工作人員及來往的行人，都算是基本人權。

從這點來看，公路工程的今昔，已經有很大的轉變。

## | 路和橋

「橋歸橋，路歸路」，這句話表示劃清界限，彼此毫無瓜葛。但事實上路和橋是唇齒相依的，誰也擺脫不了誰。台1線開發的時間早，又有很長的時間日，是臺灣主要交通幹道，因此路與橋的故事多到說不完。

開車行駛台1線，從北到南一路寬暢，如果沒有特別留心周邊景觀的變化，橋梁等同道路，幾無分別。在過去，橋梁雖然連結道路，卻和道路涇渭分明。

「古早時代哪有橋？從這岸到那岸都要涉水而過，遇上颱風或下雨，溪水暴漲就沒法過去了！」老輩在榕樹下下棋聊天，談到相關話題，便冒出如此說法。

由於中央山脈縱走，臺灣東西走向的河流甚多，台1線的前身官道時期，路是一段一段切開的。日治時期為求軍事交通上的便利，才開始制訂道路交通標準，並開始在一條條的河道上架起橋梁。當時縱貫道的路寬標準：平地寬度為八間、山地六間、橋梁三間。「間」是日本當時的長度單位，以房子的「間」為基本單位，一間為六尺，一尺為0.303公尺，換算下來，平地為15.54公尺，橋寬5.45公尺。路寬橋窄，因此，當道路視線不良時，車行其間

▼民國44年中美共同防禦條約在台互換批准書。(來源：外交部)



便容易發生禍事。

民國45年就在公路局工程處的黃雲立先生認為，台1線公路的拓寬工程和中美聯防有關。

根據他的敘述，當時路況非常不好，路面還是石頭路，橋梁比路面窄小。陸戰隊從枋寮附近海岸上來，搭十幾部卡車，初踏上異國土地，坐在車上，一路塵土飛揚。

「開車的美國大兵大概沒見過這種情況吧！前面的道路都看不清楚。」他回憶當時道路的面貌，說道：

「卡車開到楓港那一段，過橋時沒注意到橋面突然變窄，車子一部部摔到橋底，軍隊傷亡慘重。」

不久之後，台1線橋梁便一座座拓寬，道路也跟著拓寬。

道路拓寬橋梁也跟著拓寬，但橋梁的設計與建造過程，比一般道路複雜多了。負責拓寬工程設計的黃雲立先生，感慨特別多。

「最慘痛的記憶，是在民國80年負責一件外環線拓寬工程設計的那樁。」他說道。

當時工程正在進行中，路已拓寬，但橋還未拓寬。一個大颱風剛過後，所有施工中的警示標誌設施全被吹倒，到處都是泥漿，還來不

▼西螺大橋上的中美合作標誌。



及處理善後，五個未滿 17 歲的少年人，便興沖沖地相邀出去飆車，結果全部掉到河裡，三人當場死亡。

死亡的年輕人，每人獲國賠 500 萬元。工地主任被判刑十個月，緩刑兩年。主任一再上訴，最後獲判無罪。那時，被告的相關人員一堆，常三天兩頭跑法院。

台 1 線路和橋完全地搭配，一直要到西螺大橋通車，才算完成。

西螺大橋跨越濁水溪下游，於西元 1936 年（昭和 11 年）開始建造，歷時三年完成 32 座橋墩，因太平洋戰爭爆發而停工。

停工十年的西螺大橋，終於在民國 41 年重新動工，動員日本、美國、菲律賓勞工，再加上我國的財力、人力，總共四國的力量，民國 42 年西螺大橋終於剪綵通車。

這座當時遠東的第一大橋，在臺灣地理上則肩負著貫連南北交通的重要意義，連接溪州與西螺的西螺大橋，公路方面貫通台 1 線，車輛不必像過去繞道草屯、集集、竹山、斗六、

斗南等地，縱貫道回歸到正統的路徑，繞道與直走相差約 45 公里，縮短了彰化平原與嘉南平原的距離，是臺灣一項影響深遠的重大建設。

西螺大橋初建時為台糖鐵、公路共構橋梁。

除西螺大橋外，台 1 線當時有不少與臺鐵鐵路共構的橋梁。如位於頭份、造橋間的中港溪橋，位於大甲地區兩端的大安溪橋、大甲溪橋，高雄、屏東之間的下淡水溪橋（高屏大橋）等都是。

部隊守橋與過橋收費，也曾是台 1 線橋梁的一景。

汽車通過橋梁前，可以看到阿兵哥在崗哨守橋，有時注視往來車輛，有時看看橋墩。二工處的陳國榮主任回憶當時：

「那時全台重要橋梁都有守橋部隊駐守。」他接著說：「台 1 線於第二區養護工程處轄區內有守橋崗哨的有舊中港溪橋、大安溪橋、大甲溪橋、大肚溪橋、西螺大橋五座。守橋部隊一班有九人，負責探查橋底是否遭破壞，再將訊息往工務段報告，其起居用品、通信設備等，則由公路局供應。」

守橋部隊於民國 80 年撤除，橋梁安全維護任務轉交由地方政府警政單位負責。

當時，大安溪橋、大甲溪橋、西螺大橋都有設收費站。游棧樞主任對收費站印象深刻，他說：

「小車五元、大車十元。收費員通常是用臉盆讓司機投錢，每過一部車便發出『咚！』的聲音。」

五塊錢多大？在當時可以吃一碗陽春麵。

收費橋梁中，西螺大橋最早收費。大甲溪橋和大安橋本來是雙向收費，經民眾反映，改為一座收南，一座收北。

後來全台 1 線橋梁全部停止收費。

▼西螺大橋攝於民國 64 年。(來源：外交部)



隨著臺鐵鐵路的重建，鐵、公路共構的橋梁已不復見；工程處道路拓寬改道後，許多橋梁紛紛在台 1 線除役，轉為縣道。

這原屬公路進化的現象，卻也衍生不少新的難題。

以西螺大橋為例。西螺大橋因本身逐漸老舊，修復以後，除限制大貨車通行之外，公路局於民國 79 年在其上游兩公里處，興建一座長 3,030 公尺，寬 26 公尺的四線道橋梁，與拓寬成外環道路的台 1 線相銜接。

這座台 1 線最長的橋梁於民國 83 年 2 月底



▲大甲溪橋旁的守橋碉堡。



完工後，彰化縣溪州鄉民與雲林縣西螺鎮民，對橋梁命名都有強烈主張，互不相讓。西螺鎮民認為這座橋應叫「新西螺大橋」，而溪州鄉的民眾則堅持用「溪州大橋」為名，兩邊都推出省議員力爭到底。

公路局居於「南橋北管」的通律，命名為「溪州大橋」。橋名牌趕工完成，怕引起注意，請土木施工人員利用晚上悄悄裝上。

第二天早上，西螺那端便被敲破，成為最短命的橋名牌。

因此相爭事件，溪州大橋自通車以來，一直沒有舉行通車典禮，大橋的南端至今仍無橋牌名。

橋梁的難題，不斷考驗工程人員的耐心和

智慧。

臺北橋的更動工程很複雜，因三重到塔寮坑很早開發，包括人行道只有 22 公尺，無法拓寬解決車流嚴重阻塞問題。後來，省市共同研究規劃，另築寬 35 公尺的忠孝橋，於民國 75 年 5 月完工。

「高屏大橋」呈現不同的難題。高屏大橋全橋長度約 1,990 多公尺，是南部首屈一指的大橋。2000 年受到碧利斯颱風以及其後之降雨影響，高屏大橋的橋墩被溪水沖毀，使橋面塌陷，造成行駛其上的多輛汽機車墜落，多人輕重傷，高屏兩地交通旋即中斷。高雄與屏東間的往來，只能繞道最近的萬大大橋，或往北借道里嶺大橋，造成高雄市與屏東市都會區間聯

▲舊高屏大橋。





繫的極大不便。

高屏大橋橋齡已逾 20 年，並且發生斷橋事件，公路局因此規劃興建新的高屏大橋，2002 年發包施工，但由於承包商發生財務問題，使施工進度停滯，一直到 6 年後才完工正式通車。

溪洲大橋也是堪稱代表的一例。

溪州大橋興建之前，舊台 1 線原走西螺大橋。西螺大橋曾為遠東第一大橋，70 年代以後因車輛增多，承載力恐有問題，故禁止大貨車進入，因此必須另造一座橋來代替西螺大橋。

「因為要搶時間完成，當初設計很簡單，為兩座獨立並列的預力工型梁橋，每座寬 13 公尺，全寬 26 公尺，基礎採直徑 60 公分，長度 28 公尺之混凝土基樁，施工很好做！」負責橋梁設計的楊正成工程司說道：

「為了趕工的關係，這座橋梁工程和榮工處議價，這也是公路橋梁最後一次的議價。施

工時，有時一天出工達到 200 人。真正橋梁部分，果然 500 天便興建完成。」

如期完工理應令人歡欣，但令人頭痛的問題才開始。

由於過度開發等種種原因，大肚溪和濁水溪出海口的河床下降得很厲害，每年都下降好幾公尺。

「比較嚴重是抽砂的問題。當時是在河床下 1 公尺做基礎，下面再打基樁。做到完工 500 天，等於二年，河床下降六米，整個橋基嚴重裸露。」楊工程司感嘆的說道：

「橋基保護花了四千多萬，一個颱風來就流掉，四千多萬就泡湯了。這工程做得蠻痛心的！」

溪州大橋變成危橋，問題十分棘手。

當時，中油公司撥出超額盈餘的 51% 給公路局做橋梁改善，因此全省大大小小建了 100

多座橋梁。往來交通，自然以安全為第一考量，溪州大橋如無法確保安全，只好打掉重造。

檢視整座溪州大橋，大部分結構都很好，只是基礎裸露。經過討論，研究出一個托底工法。

「托底工法就是把整座橋的上構托起來，下面整個打掉，然後再做基礎把它頂起來。這個工程剛好是我兒子負責的。爸爸造的橋，兒子在維護！」

楊工程司的兒子是楊育睿工程司，父子同為溪州大橋貢獻智慧心力，在公路工程界傳為佳話。

托底工法是很先進的技術，運用在溪州大橋是第一座，還榮獲金路獎！「抽砂」在過度開發遭土石流肆虐的橋梁中，是普遍存在的問題，因此，溪州大橋托底工法成功後，接著做西螺大橋、烏溪橋。

## 轉彎，再出發

公路工程的工作雖然十分辛苦，且處處是挑戰，但還是有浪漫而甜蜜的故事悄悄發生。

早期公路局有運輸處和工程處，公路局的司機和車掌屬於運輸處，公路局養護則屬於工程處。公路局員工有配給車票，每人一個月發兩張快車票（直達車），一本慢車票（普通車）。

負責測量或修路的員工，都要配戴公路局臂章，看到公路局的車，只要招手便可以坐，不需要車票。許多工程處員工會找有漂亮車掌的車子坐，每天在同一時間去搭她的車，造就不少良緣佳話。

臺灣省公路局在民國 35 年 8 月成立，一方面建設公路，一方面也提供民眾客運服務，下設臺北、臺中、高雄、枋寮、蘇澳等五區運輸處，負責公路客運業務。

第一批客運服務車是從日本接收而來的木造車身客車，外型像現在的軍貨車。由於木造車身客車的結構不夠穩當，公路局以福特貨車底盤，打造 38 輛金屬車身客車，加入營運。

隨著公路漸漸鋪上柏油，國內經濟也逐漸發展，人民生活水準提高，公路局在民國 48 年開始推出擁有電風扇設備、坐臥兩用椅的金馬號，車上還有金馬號小姐提供親切的服務！

金馬號被稱為臺灣的第一輛高級客車。後來又引進第一代大眾運輸冷氣車金龍號及中興號，讓國內客運服務進入冷氣車的時代。

經濟的快速發展，臺灣交通也同步飛快建設中，民國 63 年國道 1 號線三重至中壢段通車，那時候臺鐵正在辦理鐵路雙線修築。

台 1 線從臺北經過臺中、高雄、枋寮等地，是汽車客、貨運運輸的主要路線，和鐵路構成二大陸路運輸的骨幹。



▲車掌小姐。(來源：外交部)



高速公路未完成之前，汽車客、貨運都走台1線，轉運站、休息站分別設在頭份、西螺、水上。

汽車長途跋涉，在轉運站可以休息，讓旅客上洗手間、購物、吃東西、透透氣。旅客下車，多半會在休息站順便購買當地特產；有些貨運司機也會在轉運站附近過夜休息，因此，這三個休息站各自形成熱鬧的小商圈，非常繁榮。

轉運站附近的台1線沿途，還有許多公路飯店，提供長途駕駛的司機及旅客吃飯休息，生意十分興隆。

民國67年國道1號基隆至高雄全線通車，第二年縱貫鐵路完成電氣化，自強號開始投入營運。公路局的運輸業務，在民國69年改由臺灣汽車客運公司（簡稱台汽）擔負。

台汽客運保留原公路局的運輸處經營客運服務。

然而，由於社會經濟快速發展，公路客運環境也急速變遷，航空運輸蓬勃發展，加上鐵路電氣化吸引旅客，自用小客車及機車數量直線增加，公路公共運輸需求逐年降低，短程的熱門路線開放給民間客運公司。

民國78年以後高速公路路權開放給統聯、全統等民營客運競駛，公路客運百家爭鳴，提供顧客更舒適、便捷與靈活的服務。台汽人事成本高，經營環境急遽惡化，營運收入一落千丈。民國89年底台汽公司結束營業，於第二年完成民營化。

工程處員工與漂亮車掌的佳話，從此成了絕響。

運輸帶來國家發展與變遷。臺灣由北到南，根據清朝郁永河《裨海記遊》所記錄，需費時一個月，台1線公路拓寬完成後需費時6



▼司機於金馬號前留影。(來源：外交部)



▼金龍號內車掌小姐與乘客互動。(來源：外交部)



到 8 小時，在國道 1 號和國道 3 號公路通車後，全面高速的來臨，由臺北到屏東，取道高速公路，4 小時便可以到達。

由於鐵路公路的快速發展，台 1 線在公路局汽車時代，作為臺灣西部長、中途客運、貨運功能，肩負全台主要運輸，也已漸由高速公路、臺鐵、高鐵所取代。

和許多人成長記憶緊密連結，和許多人經濟夢想的開創及騰達緊緊相依的台 1 線，如今光環盡失，輝煌不再了嗎？

事實不然。台 1 線的觸角深入臺灣西部各縣市鄉鎮，可及性高，透過台 1 線的連結，中南部的農、漁、畜產品很快進入高速的輸送帶，爭取時效及保鮮；台 1 線沿線製造科技產業及研發推廣人才，從台 1 線出發，快速進入高速公路、臺鐵、高鐵交通系統，走向各大小城鎮，走向機場港口，走向國際。經過拓寬改道、省思超越，台 1 線創造出屬於自己獨特的風采，以及在廣大民眾生活中不可或缺的價值。

台 1 線道路及沿線人文地景的變遷，也是臺灣 400 年發展史的縮影。伴隨著臺灣西部主要城市的發展，路線沿線有許許多多風景名勝

及歷史古蹟，再度吸引注視的眼光。

台 1 線所經的城市或村落，道路兩旁廣設人行道、慢車道；許多城市並建置自行車道，讓當地人工作之餘放鬆身心，也提供短程旅遊的人們逍遙慢遊。

走在台 1 線上，除了交通取道之外，停下匆忙的腳步，在道路兩旁駐足探詢，說不定一個不經意的眼光，冷不防便穿梭在數百年的時光隧道中，並深深為它著迷呢！



▲農曆春節臺北西站排隊搭車的返鄉人潮。(來源：外交部)



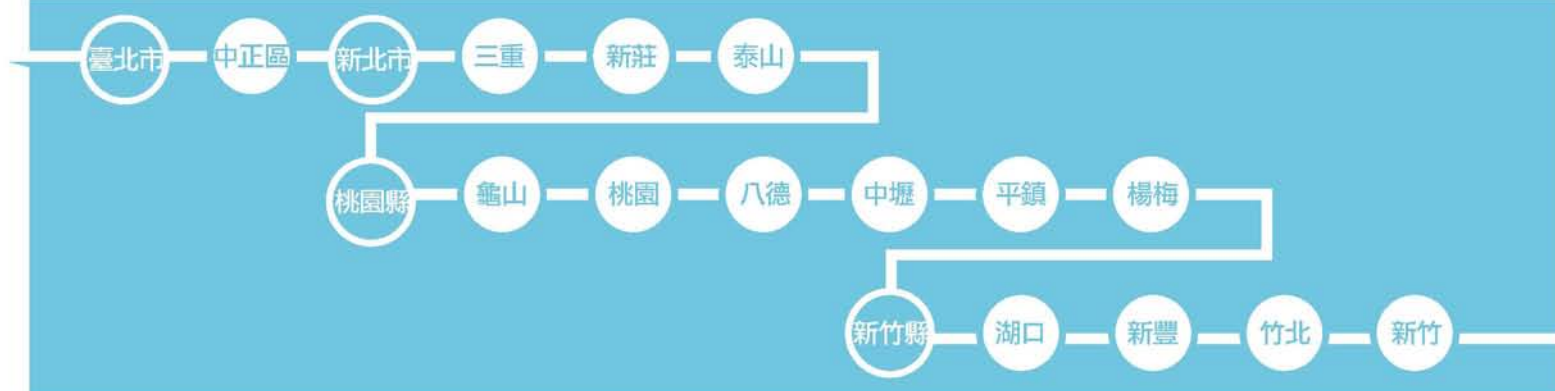
▲台 1 線 168K。

# CHAPTER 1

## 當掌聲響起

臺北市／新北市／桃園縣／新竹縣市

從狹窄變康莊，從平面變高架。  
台1線起於都市，伸延鄉林，走過蠻荒。  
三百年雲煙，這條路在寫歷史、造文明。  
當掌聲響起，我們緬懷、感恩、珍惜。



# 01

## 軸心京華 冠蓋臺北

Taipei City



▲圖中土黃色大樓為交通部公路總局。



▲臺北車站前廣場。



▲從北到南的台1線尋訪之旅，於起點-中山南北路口啟程。

台1線，這條縱貫臺灣的生命線，從臺北到屏東，從清朝至現代，一路串連臺灣的產業與歷史，以臺北市中山南北路的交會口為起點，這裡是臺灣的政經核心，位於首都博愛特區，是諸多中央政府機構的所在地；同時也是交通樞紐，「臺北車站」、「公路客運車站」等，在此擔負著繁重的交通運轉。

### ▶ 臺北市中正區 Zhongzheng

臺北市中正區的中山南北路與忠孝東西路的十字路口，不僅是台1線的起點，同時也是台1甲線、台3線、台5線、台9線的源頭。大臺



▲台1線起點的車潮。



▲忠孝西路。

北的捷運板南線也是深潛在地底下通過中山北路。在老祖先的地理風水理論上，這裡應擁有人傑地靈的龍脈氣場，才會有多條道路做為起點，而且深深影響了臺灣的繁榮與富足。

### | 我們驅車南下探索

為了搜尋台1線的歷史足跡，我們組成「探訪小組」驅車由北往南，沿著台1線探索這條歷史道路的今昔，盼能找到台1線在時代的迴廊中的特質。我們沿途拜訪生活在台1線上的「用路人」，從他們對台1線長期「共事」的情感中，薈萃值得記載的大小



▲中山南北路口不僅是台1線的起點，同時也是台1甲線、台5線、台9線和台3線的源頭。

軼事；雖然記憶已經褪色，但仍然留下了許多珍貴畫面，刻劃出台 1 線曾經走過的歲月。

臺灣光復以後，隨著科技的進步、商業的發達，道路變化迅速，台 1 線不斷的更新、再生，沿線的環境、景觀，從鄉村田野發展為都會，櫛比鱗次的樓房疊層。台 1 線寬闊平坦的路面，縱走、貫通臺灣西部平原 460 公里的路程，為臺灣交通的樞紐，為人民帶來幸福。

我們剛驅車要出發，就發現台 1 線的起點，有說不完的故事。

### | 台 1 線的起點

省道台 1 線在 1916 年日治時代是從基隆港算起，直通到恆春的鵝鑾鼻燈塔前，全長 471.6 公里，名叫「縱貫道」。1952 年（民國 41 年），起點改為中山南北路與中正路交叉口。

到了 1965 年（民國 54 年），省公路完成編號，台 1 線正式正名。由臺北行政院前的蔣中正銅像算起，到鵝鑾鼻，全程 501.098 公里，稱為「台 1 線」。但臺灣民間習慣稱為「縱貫道」。1977 年（民國 66 年）台 1 線調整終點為屏東縣枋山鄉的「楓港」，全程 456.717 公里。

早年台 1 線的忠孝東西路，是叫「中正路」，在起點的中山南北路口的中央，塑有一尊穿著五星上將戎裝的蔣總統立姿肖像，形成一個小圓環。台 1 線就以肖像為起點，因此就以蔣公的名字為路名。中正路直通松山，分成東西路，也分一段到四段。但，有人提出異議，指出「怎麼可以把蔣總統分段呢？」在權威的年代，大家都怕被扣帽子，馬上把「段」取消，由松山開始重新編號，編到善導





▲台1線起點不僅為中央政經中樞的特殊地位，也是全臺最大的交通樞紐，臺北車站位置所在。

寺大約 1653 號，到火車站已經二千多號了。

1967 年臺北市改直轄市，中正路改為忠孝路。1970 年 7 月 1 日起，忠孝路以中山南北路為界，以東稱忠孝東路，以西為西路。台 1 線就從忠孝東、西路分界處為起點，向南伸延，直到屏東的楓港。

### 國家心臟的軸心

在台 1 線起點兩側，我們分道拜訪兩個重要的行政機關－行政院、監察院。這兩棟建築原

為日治時代臺北市役所和臺北州的辦公廳舍，臺灣光復初期，是臺灣省政府的辦公廳，現在是全國行政與監察的最高單位。

「行政院」是在 1940 年完工的三樓建築，當時是最新穎的設計潮流，平面呈日字型，四周為辦公室，中央是禮堂。中央入口大廳為四層樓，其餘為三層樓。這是模仿歐戰後興起的現代主義建築，以簡單不華麗的建築形式為主，可以窺見當時人們為躲避戰爭的生活樣貌；而且牆壁的顏色都使用紅色和褐色，或綠色，稱為國防



▲早期中山南北路路口的中央有蔣中正總統的肖像。(來源：中央社)



▲中山南北路



▲車水馬龍的忠孝西路





▲監察院的建築主體擁有拜占庭式圓盤頂，兩側則是圓頂鐘塔，風格華麗壯觀。

色，難怪盟軍轟炸臺灣時，這棟大樓完好如初。

「監察院」是臺灣目前保存最完整的巴洛克式建築，初期建造時，為配合基地特性，建築物的平面設計由圓頂入口處向左右兩邊延伸，兩翼立面造型相同卻不對稱，而呈 90 度的角；角落部分取突出弧形門廊，令人不會感覺尖角的銳利突兀，尤其兩翼對立展開，構成華麗而不失嚴謹的藝術形象，已列為一級古蹟。

### | 忠孝西路風雲多變

走在忠孝西路的人行道上，街道上熙來攘往的人群，步伐急促，神情嚴肅，展露出現代都會人在生活上的積極與競爭。不管是繁華的路景，或是在這裡生活緊張的人們，都隨著時間的腳步，快速地成長、急速的邁向前進。



▲民國 60 年代的忠孝西路。(來源：外交部)

從小就住在善導寺旁的蘇宏仁里長，向採訪小組描述民國 45 年間的台 1 線起點街景。當時監察院對面的忠孝西路多是餐廳，依序是奎元館、勵志社、上海浴池、狀元樓、老振興、銀翼等。但台 1 線起點的店面是黃金地段，不符經營的成本，就收攤換人了。如今剩下的「銀翼餐館」，最近也搬離忠孝西路了。還有，中央日報

▼臺灣基督長老教會。

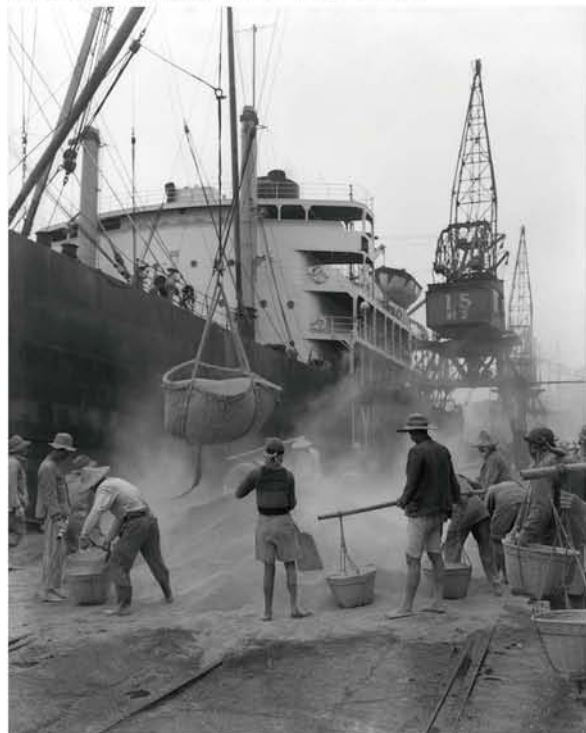


社、臺北市議會也曾設在台 1 線的起點附近。

在中央日報的對面，有一棟四層樓共四間店面的樓房，在光復當初，算是很高的建築，非常突顯。這是黨外政治老將李萬居的財產，李萬居的一生都在省參議會、省議會擔任副議長、議員，是最敢講話的人，被稱民主鬥士。民國 36 年在臺北創辦「公論報社」，就設在這四層樓上，是當時強權時代言論自由的最大指標。民國 50 年 3 月，公論報被臺北地方法院判決停刊。

另外有個較不為人所知的神祕機構「勵志社」，是蔣中正模仿日本軍隊中的「偕行社」親手創辦的，最初該社是以黃埔軍人為對象，以振奮「革命精神」，培養「篤信三民主義最忠實之黨員，勇敢之信徒」、「模範軍人」為目的的軍

▼碼頭工人工作景攝於民國 40 年。(來源：外交部)



地點就在現今的新光大樓附近。這些違建，都是用木板、竹片（竹子剖成兩半）臨時搭蓋的，主要是從大陸撤退來台的人家，沒有受到安置，臨時自己搭蓋竹屋安家，同時用來做些小生意。後來發生火災，把這些違建全燒光了，政府收回了地產。

火車站對面的「新光摩天大樓」，在1993年12月興建完工後，是臺北最引人注目的地標，曾為臺灣最高的摩天大樓，地上51層，地下7層，總高度244.15公尺。自從1997年高雄85層大樓、2004年臺北101相繼落成後，它已退居第三，不過還是臺北車站前的地標。

### 全國最大的車站

在新光摩天大樓前方的臺北車站，匯集了高鐵、捷運、臺鐵，在此形成三鐵共構，每天有



50 萬人次以上的運輸量，是臺灣客運業務最繁忙的交通樞紐。車站主體為地上六層，地下四層的建築，還聯絡「臺北轉運站」，前往高雄、臺中的長程汽車都在這裡搭乘。廣義的「臺北車站特定區」，面積廣達 46.31 公頃。前往桃園機場的「捷運」開通後，臺北車站將接通機場捷運站的雙子星大樓，捷運伸延到桃園、大園、中壢等地，把臺北車站的功能發揮到最高的境界，走向國際。

### | 悲歡的月台歲月

臺北車站建於 1887 年，經過多次的改建，1989 年 9 月遷入現址營運。臺北車站，百年來不僅是在運輸載客，而是人世間的悲歡離合，多少柔情多少淚水，遍灑車站月台。異鄉人第一次來臺北，無論是求學或是尋找職業，烙印在腦海中最深層的記憶，就是臺北車站。在還沒有大哥大的年代裡，未曾謀面的年輕情人，第一次約會最理想的地點，是臺北車站。每天南來北往的旅客，成千上萬的人潮，有人匆匆走過，也有人等待徘徊，更有人傷感不捨，都是在臺北車站留下了回憶。

### | 守護旅客的忠貞英魂

在數位 LED 電子影像顯示器尚未開發的年代，臺北車站大廳中的列車時刻表是用翻牌式的顯示牌面。透過機械原理「啪啦啪啦」轉出一片最新列車到離站的資訊，這種翻牌式的顯示牌面，臺北車站使用了 30 年，令很多人懷念。

臺北車站的角落，有一座守護著臺北車站旅客的忠魂紀念碑。這是 1949 年（民國 38 年）



▲臺北車站前等候公車的繁忙人潮。



▲圖中土黃色大樓為交通部公路總局。

的事了，有一名駐守在臺北車站的憲兵楊榮華，他發現一名小孩誤闖鐵道，剛好有一輛火車要進站。在十分危急下，楊君奮不顧身搶救小孩，小孩逃過一劫，但楊姓憲兵遭火車撞及死亡。憲兵司令部為紀念見義勇為的楊榮華，特在救人的附近，立碑供人緬懷憑弔。

### | 公路總局要遷新址

路能暢通，經濟就會繁榮，民生就能富庶，國家就很快富強。國父在實業計劃中，特別強調首創交通，開路鑿圳。果真是如此，臺灣的大小公路，直達偏遠，橫越深山，無遠弗界。臺灣今日的繁榮發展，道路扮演著勞苦功高、

▼興建中的公路總局辦公大樓。





開創奇蹟的角色。這個開路鑿山的背後功臣，就是公路總局。

在台1線忠孝西路臺北車站的對面，就是交通部公路總局，掌管著臺灣地區省道的規劃、測量、新建、施工、養護、美化。同時負責全國公路監理車輛牌照、駕照、車輛檢驗等業務，並接受各縣市政府委託養護縣道。

公路總局前身為「臺灣省公路局」，成立於1946年（民國35年8月1日），臺灣光復後，由臺灣行政長官公署交通處鐵路管理委員會汽車處改組而成。在臺灣省政府成立後，於1947年（民國36年5月）更名為「臺灣省公路局」，隸屬臺灣省政府交通處。

1949年接管「臺灣省公共工程局」，公路的業務範圍擴大為公路工程、公路運輸、公路監理等三大業務。當時的公路局還陸續推出金馬號特快車、高級冷氣車金龍號等，用以長程客運。

1980年10月，公路局劃出運輸業務，成立「臺灣汽車客運公司」。民國1999年7月1日公路局改隸直屬交通部，2002年1月30日更名為「交通部公路總局」。

公路總局在2010年12月9日動工興建新的辦公大樓，位於臺北市萬華區東園街，預計2013年7月完工後遷址。

台1線在臺北市的路段很短，僅1.5公里。過了車站就要上橋揮別臺北，進入忠孝大橋匝道，跨越淡水河，來到新北市三重區重新路。忠孝大橋主橋全長1,145公尺，橋寬31.5公尺，有六線快車道、兩條慢車道和行人道。

## 怡情軼事

## 公路局時期的金馬號

在民國 69 年以前出生的人，提到要坐客運的車子，就會想到公路局。因為臺灣光復後，省公路局兼負責省道的載客營運，那個時代很少有民間經營客運業務，只有公路局車可搭乘。「公路局」成為客運車的代名詞。不過那時車子很少，有時一個半小時才有一班車，但有車掌小姐做售票服務，手持打孔機，打在印好的車票上。

1959 年(民國 48 年)就有「金馬號特快車」，當時是最高層級的特快車，服務的金馬號小姐要比身高、長相、儀態，有俗語言：「天上飛的是中華，地上跑的是金馬」，媲美航空小姐，人人羨慕。在那個時代沒有冷氣，唯有金馬號舒適豪

華，有電扇可吹，直達車只能打開窗子吹自然風。金馬號的宣傳是這樣寫的：「車身內外廂板設計採陽極處理，鋁皮加漆。部分車座椅為坐臥兩式，加裝電風扇、錄放音機，供應茶水服務。」

1980 年 6 月，省公路局又推出「金龍號特快車」，這是由日本進口的柴油快車，第一代的冷氣車，專跑長途路程：從臺北到臺中、臺中到高雄、高雄到臺東。路線與金馬號相同，只是多了冷氣設備。然而，在 1982 年因時代的變遷和公司改制的情形下，金龍號停止營運。

1980 年，法令規定公路客運業以公司組織為之，以及營運與監理分立，將公路局劃分改組，成立臺灣汽車客運股份有限公司，維持公路局運輸單位原有之營運路線，經營公路汽車客運業。



▲民眾排隊登上往臺中的金馬號。(來源：外交部供)

## 國光客運民營化

1998年3月核定台汽公司應於2001年6月完成民營化。台汽公司經員工意願調查、溝通研討、審慎分析後，將其土地資產與路線經營分離。存續的台汽公司仍為公營公司，負責土地資產的處理及債務的清償。新成立之國光汽車客運股份有限公司於2001年6月15日登記，由員工共同集資經營，向台汽公司購買車輛及租用站場，並承接原有路線營運。

國光客運公司現今擁有1,000部客運車輛，大都從外國進口，有美國灰狗、韓國大宇、日本HINO、三菱等長程車種。同時租用原公路局的全省各縣市20處主要車站，31處各地售票站，提供旅客寬敞舒適的乘車空間。

## 臺北國光客運車站

年少時的記憶，遠離故鄉來臺北。第一腳踏上的土地就是公路局臺北客運車站。在沒有火車的鄉鎮，公路局是最為方便的交通乘具。尤其是基隆、金山海線通勤上學的學生，在成長的歲月，公路局、台汽客運是他們追趕車程的恆久記憶。

臺北公路局總站，這是多麼熟悉的名字，現在已換成「國光臺北車站」，但老一輩的人，總是改不了深植腦海的字眼，時常脫口就喊出「公路局站」。數十年來，車站雖有改建，候車室仍然採圓弧型的設計，360度全景透明的車站，樸素簡潔。不過，昔時有東、西、北站，現在只剩下西站B棟。

昔日的台汽客運臺北北站，位於今臺北轉運

▼現今的國光客運臺北西站。



▼國光客運新車種。



站承德路出口對面、臺北車站特定專用區交通十號用地。於台汽客運民營化之時改為國光客運臺北北站，並與豐原客運、巨業交通分租。2005年8月16日搬入國道客運臺北總站，原址停用。而臺北東站在2009年改建，所有發車改在西站B棟。

位於臺北市中正區、臺北車站特定專用區交通六號用地西南角的「國光臺北西站」，是發車最頻繁的車站。共有11座月台，往臺中以南的月台站口最多，包括往日月潭、阿里山、屏東都有。其中，以往臺中的最為熱線，每15分鐘發一班車，因為業績好，司機都很樂意跑這條路線。另外在第七月台的高雄線，每20分鐘一班車，是國光站唯一24小時都在發車的路線。



## 怡情軼事

## 異鄉人的臺北橋

民國 50-60 年間，臺北房地產熱潮興起，各大樓建築工地急需臨時工人，打石、釘板模要大量人力。正好中南部嘉義、雲林地區有許多年輕人，一批一批的來臺北找工作，他們多在三重埔落腳，第二天早上由親友帶著來到臺北橋下，就有工頭在大橋頭等著派工，工人們馬上上工，下午五點收班就直接發工資現金，這對盤纏不足的異鄉人，是最現實和實惠的頭路。臺北橋在這種時代背景裡，形成臨時工人的大市場，「下港人」的天堂。

## 歌仔戲的天堂

臺北橋是橫跨三重埔和臺北大稻埕兩岸，越過淡水河的大鐵橋。不只是橋上走汽車，橋下叫做「太平通」，是一個熱鬧的大雜市，南北百貨應有盡有，而且要討便宜，臺北橋下包滿意，連牛肉麵也是大碗公。橋下還有一家戲院，民國 50~60 年歌仔戲正盛行，是庶民百姓欣賞戲劇的所在。臺灣戲曲競賽北區總決賽，也是在「大橋戲院」舉行，盛況非常。

臺北橋下的戲院，是臺北縣市民眾皆知的大戲院，歌仔戲在全省逐漸式微時，臺北橋下還有最後



▲臺北橋下的人力市場。(來源：網赫資訊科技)

▼臺北橋三重端。



一間的歌仔戲院。1969 年（民國 58 年）拆除改建大樓，二、三樓叫「金橋戲院」，後來又加開了一間「銀橋戲院」。不過，都是演外國的三級片有名的，而且中途還會突然斷片，改演色情 A 片，放映了 15 分鐘，又斷片，會場一月漆黑，引來尖銳的口哨聲連連。於是戲院又恢復演正片，吵鬧聲才靜了下來。

## 臺北橋下連續劇

民國 70 年間，歌舞牛肉場盛行。臺北橋下也正是時候，兩家戲院都在對拚牛肉場的精彩演出，還請了歐美金髮女來跳脫衣舞。民國 71 年的某日，北部版的報紙，有一個地方版的頭標題寫著：「金橋 銀橋設在臺北橋下，上空下空 群魔亂舞練內功」，令人看了拍案叫絕。於是臺北橋下的戲院被警察抄了，停演了好幾天。後來變成了電玩遊樂場、中醫診所，戲院從此消失了。

在臺北淡水河的臺北橋，有寫不完的悲歡故事，民國 72 年台視拍了一個連續劇，片名「臺北橋下」，描寫異鄉人在臺北橋下發生的故事，主題曲是「臺北橋下的賺吃人」，由岳勳作曲，周燕蘭

作詞，把臺北橋下的生活情形，和異鄉人的甘苦，作很深入的描寫。

## 臺北人的橋梁

橋梁以城市來命名，表示這座橋是非常重要的。臺北橋是臺北地區歷史意義甚高的橋梁，曾經為道路及鐵路共構之橋梁，也是臺北縣市聯外道路最古老的一座橋。1887年，臺灣首任巡撫劉銘傳興建鐵路，於大稻埕地區南側設立大稻埕車站，第一代臺北橋為木造橋梁，並有鐵製旋門，可開啟讓船隻通過，但當時淡水河水流湍急，橋墩經常被沖壞，維修困難。

日本人接收臺灣後，改稱為淡水橋，因木橋維修不易，決定拆掉重建，並將鐵路改道（改由新店溪上游處往南，即今日的鐵路路線），從此臺北橋失去鐵路功能；1920年重建木橋，但同年就因為淡水河暴漲使橋梁受損，於是決定改建為現代化

▶第一代的臺北橋為清光緒年間建設的木造橋樑。（來源：臺北市文獻委員會）



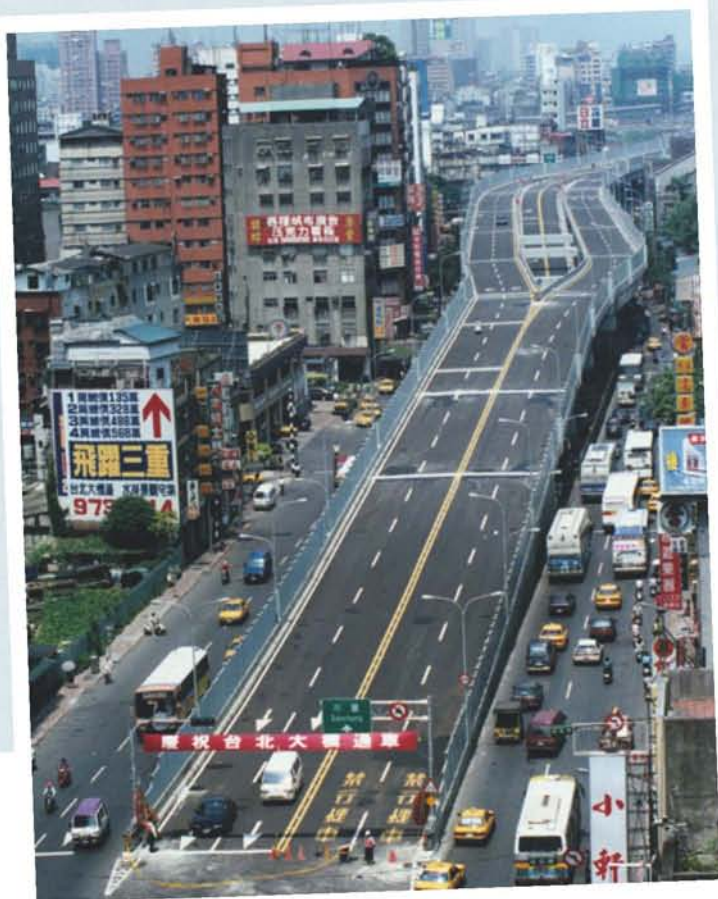
▲日治時期重建的的臺北橋。（來源：臺北市文獻委員會）

鐵橋，於1935將木橋拆除，建設樞接穿式鋼架橋，正式命名為「臺北橋」，成為三重、臺北兩地唯一的出入口，直到1966年拆除興建新橋。

## 臺北橋下的收場

1969年第三代臺北橋完工，成為四線道的臺北大橋。臺北市這一側的匝道除了延平北路之外，並延伸到重慶北路，在延平北路出口處有一個大型圓環，所有車子都要繞行。臺北橋長492.25公尺，寬28.5公尺，中央快車道有分四線道，兩側有慢車道、行人道。因都市發展急速，人口大量增加，交通擁塞，到了1996年第四代新橋重建完成，主橋和兩端引道共長1340公尺，主橋長481.6公尺，總寬45公尺，主橋設四線快車道和兩線混合車道。而且下橋匝道並進一步延伸到大龍街口，兩側新橋則成為機車道，足以負擔淡水河兩岸，大量的機車族通勤。

2001年大橋市場在第四代大橋完成後，重回橋下，但生意已經不如過去，僅三年多就收場。為了遷就新的臺北大橋，市場動線設計不良，且周邊人口逐漸外移、客源被太平市場搶走，最後大橋市場黯然收攤，改建為停車場。



◀民國85年第四代臺北橋完工通車。（來源：網赫資訊科技）

# 02

## 省道風雲 滄海新北

New Taipei City



▲機場捷運(上)與台1線(下)。



▲二重疏洪道。

### 三重區 Sanchong

台1線在臺北市只有1.5公里，沒多久就來到了一水之隔的三重高架道路。

三重，這是一座移民的城市。早期，雲林、嘉義縣北上討生活的人，很多在三重落戶。16歲就從雲林移民來三重的光陽里里長向我們說：「來臺北工作，比在家鄉耕耘一甲田地還要好，大家都呼朋喚友來臺北工作。」因此，三重的雲林、嘉義、彰化同鄉會是非常龐大而有力的民間社團。當初北上來工作的人，大都進入工廠，從事手工零件或是機械黑手的工作。70年代，臺灣經濟起飛，三重在鄰里巷道間，都是三步一家、五步一間的零件工廠，諸如螺絲、火焊、電鍍、

鑄模、車床、塑膠射出等半成品的零件。三重，這個淡水河畔最璀璨的明珠，是農業和輕型工業模範的城市。

#### 一省道與二省道

昔時的台1線原是從臺北市的中山北路經民權西路跨過臺北大橋、中興橋，進入三重的重新



▲光陽里里長蔡文英敘述當年大家呼朋引伴來三重發展的情形。

1.4k  
13.7K



▲美寧工坊。



▲新莊副都心。

路，轉入新莊的中正路，往南前進。老三重人都稱為「一省道」。

新的台1線是由重安街、過圳街轉中山路進入新莊、泰山，都是高架道路。騎摩托車和自行車的行人，只能在台1線的橋下經過，但橋下不是省道，屬縣市道路。也許人們對舊省道比較有感情，走在橋上的路，稱為「二省道」。因此，外地人問路，得先清楚要問的是「一省道」還是「二省道」，否則真會弄得滿頭霧水。二省道在泰山的中山路三段與一省道新莊的中正路交接，兩路共線，進入丹鳳、迴龍。



▲圖右之台1線中山橋跨越二重疏洪道，遠處為三重市區。



▲圖中綠帶為寬廣的二重疏洪道，右側為三重區。



▲施工中的重新大橋。(來源：公路總局)



▲二重疏洪道工程引發的抗爭事件。(來源：陳秋金)

我們拜訪了前三重市公所的主任秘書陳秋金，他回憶台 1 線的舊事，給他印象最深且難忘的是「二重疏洪道的拆遷抗爭事件」。

### | 台 1 線交通中斷 9 小時

今年 84 歲的陳秋金說，1983 年（民國 72 年 1 月 4 日），二重疏洪道工程即將開工，數百名疏洪道內的拆遷戶於該日清晨七時，舉著 30 多面白布黑字的抗爭布條，霸占了台 1 線 3.8K 處的重新路，使南北交通中斷了九個小時。

陳秋金前主祕表示，二重疏洪道的開闢對整個三重的發展層面有很大的改變。抗爭的民眾也有上百位原住民，是住在疏洪道上的民眾。那個時代，還是動員戡亂時期，戒嚴尚未解除，民眾動員抗議是非常嚴重的事件。政府動員了百名警察、鎮暴憲兵和消防噴水車。民眾圍住台 1 線的重新路拒絕退讓，很多民眾在衝突中受傷，救護車來回

不停的鳴笛奔跑。

民眾牽著白布條，舉著「蔣公的肖像」和國旗呼口號，誓死抗爭。消防隊開始強力噴水，驅散民眾。陳秋金前主秘說，二重疏洪道的開闢，給大臺北市民帶來很多的效益，除了舒緩三重的水患，也給淡水河帶來寬闊的休閒空間，和環境綠地的改善。但在疏洪道上居住的民宅，有很多是違建，他們也要求政府要為他們解決居住的問題，因而引起抗爭。

### | 三重水患的夢魘

三重區是臺北盆地一處較低窪的地區，自古以來，水患不斷，只要有颱風來襲，三重因淡水河的氾濫，是受水災最嚴重的地區。三重人長久以來都對水患有揮不去的夢魘。後來雖然建了二重疏洪道，但仍然無法完全阻擋大量的水患。2004年（民國93年8月25日）艾利颱風來襲，全三重區72個里，14,000



▲原台1線行經三重區重新路。



▲三重街道已不再飽受淹水之苦。



▲早期三重水患不斷。(來源：陳秋金)

### 怡情軼事

## 從公路人到畫家 ——周胤德總工程司

負責臺北橋及二重疏洪道高架橋興建的周胤德總工程司，是一位充滿人文氣息的藝術家，用文字記載工程的



▲周胤德總工程司於再通車的重新大橋上留影。興建與完成，用畫筆速描所走過的山川橋樑景色。

從40年前參與南橫公路修築，到北市聯外橋梁、西濱快速道路等工程，喜歡隨身帶著速寫本的前公路局第一區養護工程處長周胤德，足跡踏遍全台，同時也「全台畫透透」。他說，學工程的人不能「又土又木」，本身一定要有美學概念，才能讓道路的橋梁設計、養護更加貼近人生。在公路總局服務期間，不論是策劃公路建設展覽、拍攝施工紀錄片、主編公路特、評審該局各項建築案、參與道路景觀諮詢會議、或是審議「道路景觀規範」等各項專業領域中，都有他貢獻美學長才的身影。

自小就愛繪畫的周胤德，就讀大學時因校方主張土木建築系學生應有藝術觀，幸運地跟隨知名畫家劉國松、劉其偉等教授學習油畫及水彩等美學課程。

曾經赴日本研究鋼橋施工技術，又到美國 National Highway Institute 研究橋梁維護技術，參與光復橋、關渡橋、重新橋、中興橋、臺北橋及華江橋等重大橋梁工程。擔任過工程司、施工隊長及工務課長的周胤德，自59年服完預官役，便投入南部橫貫公路的開通工作，開始40年「鋪路、造橋、修隧道」歲月。在窮鄉僻壤陪伴他的，就是一本本速寫簿及素描鉛筆。築路足跡遍佈全台，周胤德也把全各地的風景畫透透，而最喜歡的路段則是北部濱海公路的鼻頭角路段，在沿線巨石嶙峋、海天一色的奇景相伴下，又讓他的速寫本多了好些得意畫作。

2011年他從工程單位下重任之後，有了更多心力投入油畫的創作，生命又充滿了轉彎後的夢想，周胤德準備籌開畫展，要將充滿情感的橋梁之美，一一展現於藝術的殿堂中。



▲油畫作品 - 光復舊吊橋 (來源：周胤德)

▼新莊的一省道上，都是老牌的大工廠。



戶民宅都受災。台1線上的水深到膝部，四處都是棄在馬路邊而不能動彈的汽車。水患退後，台1線上堆滿垃圾，動員國軍花兩天的時間大清除，才正常通車。

光陽里的里長蔡文英跟我們說，三重以前只要颱風豪雨必淹水，有一次三更半夜大雨，水已淹到床沿，才被鄰居叫醒，誰也沒有料到，洪水上升得那麼快。往昔三重的屋價，第一層樓與第二層樓是同價的，主要是一樓會淹水。現在不會再淹水，主要是淡水河的堤防做高了，最重要的是水門的大馬達及時抽水，水患從此消失了。

## 新莊區 Xinzhuang

台1線走高架道路實在很暢快、舒適，我們剛剛在橋上欣賞二重疏洪道的

兩岸風光，車子很快就抵達了新莊區，從高架橋下望到6.5K的思源路，我們才回神過來，原來我們在二省道上。

新莊，意思就是「新興的村莊」。1694年一場大地震，臺北盆地的西北端陷落為臺北湖，新莊變成為一座新興的港口，而且港闊水深，成為北部的重要商港，在康熙末年已有船隻往來於廈門間。清朝乾隆、嘉慶年間舟船熙攘，商賈聚集曾盛極一時，新莊區是北臺灣開發最早的地區之一，擁有「千帆林立新莊港，市肆聚千家燈火」的美譽。第二次大戰末期，臺灣總督府為避免盟軍轟炸，疏散臺北市的重要機構，把工廠都移往鄰近鄉鎮，新莊的一省道（台1甲線）上，都是老牌的大工廠，工業就在此時漸漸起飛，奠定今日工商發達的繁榮基礎。

### | 新北市的交通軸心

以往台1線平面路段為連繫臺北市與三重、新莊、五股及泰山地區的交通動脈，車輛往來頻繁早已超過道路負荷量，壅塞情形十分嚴重。交通部公路總局於1999年開始逐步興建高架道路，第一階段由三重市中山橋到新莊市新五路口，藉此有效紓解三重、



▼副都心重劃區的成功規劃，快速帶動了新莊地區各方面的發展。





怡情軼事

## 一省道永遠的風華

人總有一種可愛的執著，心心念念著「從前…從前…」，特別是當這懷舊的心情還交融著懷鄉的時候。許多從雲林、嘉義、彰化移民來臺北都會的「下港人」，每有民俗節慶就要沿著台1線向南部的



▲新莊的行政與商業重心，集中於一省道。

老家。一位從雲林四湖移民來新莊的蔡先生告訴我們，在高速公路尚未開通前，他每年春節都和同鄉十餘人，共同騎摩托車沿台1線回雲林，要花一天的時間。

因此，當公路總局新闢台1線改走中山路後，三重、新莊人不以為然，把舊的台1線中正路稱「一省道」，新的台1線中山路稱「二省道」。因而，當你到新北市問起台1線，人們立即反問你是指「一省道還是二省道？」。新北市老一輩的人，腦海裡對於台1線和台1甲線的區別還是很迷糊，連新北市長演講提到台1線，也要加註「二省道」。如今，台1線高架，只有開車的人才用路人，民眾的心中則將台1甲線看成永遠的「一省道」。

既然三重、新莊人對舊台1線擁有這麼深厚的情感和懷念，民俗專家曾素月便帶領我們遊覽一下「一省道」的風華。

一省道由三重的重新路出發，在金陵女中接新莊的中正路，並經過化成路，化成路是為紀念清朝的提督陳化成而命名的。這裡是一座綜合工業區，中小型工廠很多。

到了保元宮，素月介紹這邊是清代新莊的老街尾、日治時代的老街頭，現在和泰汽車公司是新莊神社的舊址。我們漸漸進入熱鬧商街，其實新莊的市中心就在一省道上，區公所、農會、國小、國中、輔仁大學都在這條道路上，連日本人的舊宿舍區、盲人重建院、樂生療養院也擠在這裡。從這裡可以看出，台1甲線是新莊人的行政、商業、文化的中心、生活的重心。還有老牌的工廠：三洋電機、養樂多公司、太陽肥皂、台鳳餅乾、B & Q公司、鈴木機車、金門汽車…等。哦！我們知道了，一省道上令新莊人喜愛和懷念的原因了。

新莊、五股工業區來往臺北市區的車流量。第二階段延伸至泰山鄉文程路工程，在101年通車，由北市經此高架橋通往國道1號五股交流道僅需十分鐘車程，同時在二十分鐘內就可從新莊、泰山一路通到臺北市，非常方便，不但大幅縮短臺北市、新北市之間的交通距離，更促進台1線往來迴龍、丹鳳及桃園的交通順暢。

新的台1線（二省道），橫越新莊的化成路、思源路、中港路。住在新莊的民俗專家曾素月說，在五股工業區尚未開發前，這裡都是一些田間小路，有蓮藕田、小魚塢、空心菜園，因缺乏規劃開發，四處是人煙罕至的荒地，而且是低窪爛泥巴，一望無際。當關渡門被炸開後，淡水河洪災，海水倒灌，滋生很多魚蝦，許多外地人都會跑到這裡來抓魚。後來疏洪道防洪工程完工後，五股工業區設立，思源路與中山路段，被規劃為副都心，行政院合署辦公室就蓋在台1線旁，2013年6月要落成。文化部、勞工部、客委會、原民會要遷到合署辦公室，可容納2,700人辦公，還有國家影視文化中心也建在這裡，目前這邊是新莊地價最昂貴的路段。高架的台1線（二省道），連通各快速道路，帶動新莊地區發展，經濟效益無可限量。

## ▶ 泰山區 Taishan

台 1 線三重至泰山的中山路高架路段全長為 4.46 公里，探訪小組在 8K 處進入泰山。我們發現從新五工路口到文程路段（約 1.36 公里），除了有效解決新莊、泰山、五股地區長期交通擁擠問題外，對民眾直接效益來說，到臺北車站可節省行車時間達 30 分鐘以上；間接效益則可帶動沿線的商業發展，是走在台 1 線的北部路段，令人最感歡愉的行程。另外，台 1 線在 8.5K 處與機場捷運高架工程採取上下層橋梁共構，並銜接台 65 線快速公路，在機場捷運完工後，將可觀賞到汽車、捷運交錯並行的特殊景觀。

### | 迴龍的三角地帶

車行至台 1 線 10K 的海山頭地區，是有名的花園觀光夜市，每逢星期二、五、六、日才會開市，占地 2,500 坪，共有 200 多家攤販，因近輔仁大學，又叫輔大花園夜市，是新北市最具人氣的夜市。新北市政府曾舉辦過一次「夜市人氣名攤」網路票選活動，從板橋、中和、樹林、泰山花園夜市中票選，結果花園夜市就包辦了前三名。第一名者，高達三萬多票。

而在泰山明志路與新莊壽山路之間，從清乾隆年間起是一大片公共墓地，為了要興建台 1 線的中山路，於 1989 年建生命紀念館把無主孤魂納入紀念館，方便台 1 線的開闢。在生命紀念館旁，也有一個「大墓公」，不知何年代因闢地而撿骨歸納一起的無主孤魂。此外，在壽山路 164 號台 1 線旁，有一座丹鳳庵其實是孤魂納骨塔，是日治時代由地藏庵附近及新莊神社遷移過來

▼泰山區的台 1 線與機場捷運高架工程共構同行。



▼輔大花園夜市為新北市最具人氣的夜市。



▼台 1 線旁有一座丹鳳庵，每年農曆 10 月 15 日由區公所負責公祭。



的。每年農曆 10 月 15 日由區公所負責公祭一次。

我們順著台 1 線在壽山路前又回到新莊區，並與中正路會合，這裡是迴龍，是新莊區、樹林區、桃園龜山的三角地帶，迴龍捷運站就設在台 1 線 16K 附近。

## | 對芭比娃娃的感懷

泰山區在民國 60 至 70 年間，最有名的產業是「芭比娃娃」，全鄉都投入芭比娃娃的設計、製造、生產，堪稱是「芭比娃娃」的故鄉。話說，1967 年，美國 MATTEL 公司與臺灣華夏集團合資，擇定臺北縣泰山鄉成立美寧工廠，開啟了泰山鄉紡織製作與代工產業的興盛時期。一直到 1983 年，製作芭比娃娃的美寧工廠規模達到巔峰，擁有 8,000 位員工，另在各社區家庭中加工的有 4,000 人，幾乎所有泰山人都投入芭比娃娃生產線，使泰山製造芭比娃娃而打開了知名度。

泰山原是一個農業鄉村，因人口大量投入芭比娃娃的生產，立即轉型變成了工業城。泰山人多在工廠裡工作，延伸出當地居民一些獨特的生活方式，與芭比娃娃休戚與共的繁榮歲月。雖然

▼曾經盛況一時的美寧工廠。(來源：美寧工坊)



MATTEL 公司早於 1987 年因工資的上漲，結束了美寧工廠而轉向其他國家。當年美寧工廠所在地點，也只留下一條命名為「美寧街」的短短街道，算是為美寧曾經擁有的風華繁榮，留下一抹雲煙的紀念。但有許多老員工自組成立「美寧聯誼會」，定期聚會、話說當年。泰山鄉公所更以



▼芭比娃娃的DIY教學。(來源：美寧工坊)



▲泰山區的民眾將對芭比娃娃的熱情，一針一線的縫製出別具特色的娃衣。(來源：美寧工坊)

社區營造方式成立「泰山鄉地方文化生活館」，其中最重要的主題就是「芭比娃娃博物館」。

### 社區營造娃娃產業

芭比娃娃改變了泰山人的歷史，有上萬名美寧老員工都是製作芭比娃娃的專家，在他們的臉上，流露出與芭比產業休戚與共的歲月痕跡。博物館利用這種環境，培訓推廣人員，宣傳芭比娃娃的製作，導向芭比娃娃社區的觀光。泰山區還培養出一批「種子媽媽」，專門到學校去教授娃娃衣服的設計縫製。另外，區公所也舉行設計「軍裝娃娃」比賽。這些對芭比娃娃不遺餘力的推廣活動，均造成泰山民眾廣大的迴響，很多民眾還自己設計不同風貌的娃娃，送來博物館展示。泰山區公所希望借著民眾對芭比娃娃的懷念，發展成地方特有的產業。

# 03

## 丘陵精雕 桃園細緻 Taoyuan County



▲鳥瞰桃園巨蛋體育館與田徑場。



▲眷村故事館。



▲台1線與台1甲線起點。

### 龜山鄉 Guishan

車子走過新北市尾端丘陵來到龜山鄉，路面在起伏的山坡上攀爬。在迴龍，台1線與台1甲共線，到15.5K台1甲走萬壽路，台1線走東萬壽路。長年跑新聞的老記者邱傑說，在台1線萬壽東路的嶺頂，有一座桃園縣境內最古老的廟宇，叫壽山巖觀音寺，俗稱嶺頂觀音媽廟，始建年代1742年（乾隆7年），是國定第三級古蹟，前殿為觀音殿，從1986年（民國75年）起在正殿後建凌霄寶殿一座，為二進三殿式的建築形態，後殿為凌霄殿，供奉玉皇大帝與三官大帝，亦頗具規模。廟宇建築金碧輝煌，香火鼎盛，寺前有迴廊噴池與觀音池，波光古寺互相輝映，交



▲味全埔心牧場。



▲台1線24K處。

織成豐富而多采的文化風貌。

### | 眷村的故事館

從台1線22K轉入光峰路，在千禧社區旁可見到眷村故事館。這棟建於民國70年代的兩層樓建築，為原本前陸光三村自治會辦公、開會、活動的地方，但在陸光三村改建拆除之後，透過了當地民間團體「桃籽園文化協會」積極地規劃，陸光三村居民熱心的參與，把原本閒置幾近荒廢的社區空間，改造成為桃園第一個設立在社區中的「眷村博物館」，也是龜山當地最有家庭味的「眷村故事館」。除了把近年來在龜山收集到的眷村田調文史資料，透過紀錄片及聲音箱的方式，來讓大家更能體會到眷村生活的真實面，更令人驚訝的

是，規劃單位還設計出可摺疊移動的「故事箱」，



▲眷村故事館。

## 怡情軼事

## 全臺最大的開漳聖王廟

桃園市的景福宮是全臺規模最大的開漳聖王廟，也是當年桃仔園古城的核心所在，以中山路和中正路直交構成全臺最完整的廟街。距離台1線僅500公尺，廟前的場埕，是過去市民看戲與活動的聚點，前後殿屋頂為「重簷歇山假四垂」，為全國廟宇所罕見。主祀開漳聖王，配祀玄壇真君、觀音佛祖、天上聖母、瑤池金母、註生娘娘等神佛。地方習稱大廟、桃園大廟等，為桃園當地重要的信仰中心，並列為三級古蹟。



▲上：桃園市的景福宮為全臺規模最大的開漳聖王廟。下：廟前的場埕是過去市民看戲和活動的聚點。



▲武陵高中。

座椅 7,000 個，鐵弗龍玻璃纖維屋頂及吸音設備，是一個多功能室內體育競技場與表演場所。用來舉辦室內體育賽事和演唱會等活動。2017 臺北世大運的競技體操比賽將於此場館進行，屆時將有一番盛會。

## | 桃園馬上要改制

桃園市一帶原名「虎茅莊」。後來因有移民在此地遍植桃樹，每年春天桃花盛開，景色宜人，改稱為「桃仔園」，再簡化為「桃園」。臺灣光復後改制桃園縣桃園鎮；1970 年人口突破十萬人，1971 年 4 月 21 日改制為「桃園市」。到 2012 年已達 41 萬 2 千人，桃園馬上要改制為「都」了。

在台 1 線接近 29K 處，我們經過了臺灣知名的高中學府 - 國立武陵高級中學，是桃竹苗地區的明星學校。該校是在 1955 年 2 月，由時任臺北市成功中學校長潘振球所創建，創始校名為「臺灣省立臺北成功中學茄苳溪分部」，同年 8 月為配合政府防空疏散政策，而改為「臺北市五省中桃園聯合分部」，之後又改為武陵中學。

## 八德市 Bade

台1 在29K處來到八德市，八德市舊名「八塊厝」，是由莊頭、莊尾、稻埕頭、連城、舊城、公館、租倉、城外等八處而得名，位於今八德市公所、三元宮一帶地區。相傳是清乾隆年間有謝、蕭、邱、呂、賴、黃、吳、李姓等八戶人家至此開墾，每姓各築一屋，因而得名。1920年改設「八塊庄」，劃歸新竹州桃園郡管轄。戰後改名桃園縣八德鄉；1995年1月改制「八德市」。八德是農業之鄉，昔時因無良好的水圳等灌溉水利系統，必須自築埤開塘積蓄雨水，用以植物的生長和養殖漁業。池塘是由十餘戶田主，共同合力興築，是屬公有水塘。因此，從高空觀之，田園四處是池塘，成為很特殊的人文景觀。

### 馬祖人的新故鄉

八德市人口176,000多人，其中有兩萬人是馬祖祖籍的。而現在連江縣的馬祖鄉只剩下9,900人。無疑的，馬祖人都跑到臺灣來，八德市成為馬祖人的新故鄉。八德市有國防大學、陸軍化學兵學校、聯合後勤學校運輸分部等三所軍事學校，和一所元智大學。在興豐路上還有一所全國最大的榮民之家，成立於1974年4月8日，原為「臺北市第二榮譽國民之家」屬臺北市政府，1982年7月1日，奉命改隸行政院國軍退除役官兵輔導委員會，正式定名為行政院退除役官兵輔導委員會桃園榮譽國民之家。

台1線僅沿著八德市邊界的中華路經過，全程尚不足兩公里，如果沒有認真的注意路標，還會錯身而過，迅速進入了中壢市。



▲鳥瞰埤塘。



▲八德埤塘生態公園。



## 中壢市

Zhongli

在 31K 桃園市的署立桃園醫院前，左手邊是鐵道與台 1 線並列同行。許多大型的貨櫃，堆放在路旁。31.2K 進入中壢市，路名改為「中華路」，景觀仍然是熱鬧的街道。鐵路軌道上車次頻繁，如：長程車、區間車、貨車等，不多久就傳來「轟隆、轟隆」列車經過的巨大聲響，特別引起我們的注意。

中壢在地形上屬於較平緩的台地。300 多年前，這裡還是泰雅族及少數的凱達格蘭平埔族居住地。後來，一群由大陸渡海而來的拓荒者，以福建、廣東來的客家族人最多，為中壢發展奠下雄厚根基，這些墾民就將這一帶村莊統稱為澗仔壠庄。所謂澗仔壠是因為村內有老街溪、新街溪縱貫形成兩大澗谷，所以稱之為「壠」。清乾隆 50 年間，滿清政府在淡水、新竹兩地設縣，澗仔壠由於界屬二縣中心，中壢故而得名，沿用至今。

### 內壠火車站

台 1 線 32.1K 經過內壠火車站，通勤旅客眾多，2011 年為全國進出站人次最多的三等站。內壠站目前的客源多是通勤人口，以停靠區間車為主，但以往也曾停靠過普通列車及快車，自 2008 年 6 月 25 日起，首度增停南下之 29 次莒光號列車，以服務長途旅客。

### 工業區內的老土地公廟

由 34.5K 右轉中園路可到達中壢工業區和中山高速公路。中壢工業區內的西園路旁有座土地公廟，堪稱是目前中壢市最老的一座土地公廟，擁有的廟產有數十甲地之多；傳聞在日治時代，



▲上：台 1 線進入中壢市，路名即改為中華路。中：台 1 線行經中壢市。  
下：台 1 線延平路旁的中壢仁海宮。

當時保正奉命進行拆廟時，還沒動手，人就莫名地嘴歪眼斜。從此之後，沒有人敢再動手拆廟或遷廟，直到闢建「中壢工業區」時，機械怪手又



▲中壢市有大專、綜合、技職等不同類型學校。由上到下分別為中原大學、國立中央大學、聖德基督學院。

再動土挖牆，但執行人員也是生病或不能動，至今這一件趣事仍在坊間流傳。

台1線35.3K旁的延平路有一中壢仁海宮，已有百餘年歷史，是中壢市最古老的廟宇。在清道光年間，中壢市分成新街與舊街，中壢與平鎮、楊梅少部分十三庄聯合興建此廟，因為當時的新街有城堡、商戶，所以才將此廟設於此。初僅供奉觀世音菩薩，後增奉媽祖娘娘，成為桃園南區信眾的信仰中心。

### | 焚燒字紙的「聖蹟亭」

仁海宮旁有座專門焚燒字紙的「聖蹟亭」，這是緣因傳統舊習中「敬惜字紙」的觀念，只要寫上文字的紙，便不能隨意丟棄，即使是廢紙，



▲聖蹟亭。

也必須送至聖蹟亭內焚毀。「聖蹟亭」興建於晚清時代，亭高一丈三尺，面向東南，亭身為磚造，外以洗石鋪面，共分三層，頂層為六面體，正面浮鐫「聖蹟」二字，亭簷圓弧，中層為四面體，爐體底層亦為六面體，聖蹟亭頂以花瓶為造型，十分特殊，但因該建築在日據時代曾被重建，所以相當有日據時代的建築特色。

仁海宮廟前廣場有家不起眼的小麵攤，沒有任何招牌，但來此光顧的人卻非常多，引起了我們的好奇。遊客告訴我們，這裡最有名的是「豬頭肉」，很多人慕名而來，就是為了一嚐「豬頭

肉」的美味。

走過中壢，探訪小組深切感受到，中壢是高等學府和探求知識的中心，是個充滿學習力的市鎮。設在中壢的大專院校有：中央、中原、元智等綜合大學；技職院校有南亞、清雲、萬能，還有聖德基督書院，總計每天有超過五萬名大學生在中壢學習、探索知識之海。除了青年學習之外，由教育部主導推廣的學習型社區行動方案，就選擇中壢率先開辦，不論是讀書會、各種培訓或社會通訊編採人員研習班、日語班、電腦班，居民的參與度都很高。

## 怡情軼事

### 台 1 線上的中壢事件

1977年(民國66年)11月14日，位於舊台1線上的延平路，有中壢國小和中壢警察分局，兩單位相距很近，因辦理統一五項地方公職選舉中，設於中壢國小的213投票所發生了選舉舞弊事件。桃園縣警察局派出大批警力趕赴現場，將監票主任帶走並保護起來，引起群眾強烈不滿。隨後，其他地方選票所舞弊的消息也不斷傳來，憤怒的民眾聚集，將中壢警察分局團團圍住，情緒越來越激動。

到下午四時，民眾人數已達萬餘，開始用石塊襲擊警察分局的門窗，衝擊警察設立的人牆，並搗毀鎮暴警車。晚間七時，民眾與警察分局辦公室發生衝突，砸爛了室內所有設施，並放火焚燒了警車。有關單位調來大批軍隊和警察，用催淚彈也無法將民眾驅散。直到次日凌晨，臺灣當局宣佈已將舞弊人員「移送法辦」，並公佈許信良以高票當選桃園縣長以後，民眾才逐漸散去，此時的中壢警察分局



▲中壢事件。(來源：白鶯鶯基金會)

已被焚為平地。

依據統計，參與此次事件的民眾達兩萬餘人，共焚毀警車八輛、警用摩托車60輛，是歷次發生人民與當局衝突中規模最大的一次。當局雖然下令前去鎮壓的軍隊和警察不准開槍，事後也未逮捕任何參與份子，但中壢事件給臺灣當局造成極大震撼，體會到民主勢力已漸成氣候，政治高壓政策可能帶來的危險性。

## 平鎮市

Pingzhen

台 1 線在 38.5 K 就到了平鎮市，但我們都沒有察覺，因平鎮市與中壢市早已溶合在一起，街道完全銜接，如果不加留意，我們以為還在中壢。主要是早年平鎮的行政中心遷移到靠近中壢市的北勢，都市的發展快的就兩市一體，已成為雙子城了。

平鎮的名稱是由於以前為了保護從大湖口至中壢、桃園之行旅的安全，因而在此地設置張路寮（今楊梅市埔心地區）、望路寮（今平鎮市南勢地區），夾在兩地之間的地區則稱為西勢（今平鎮市平鎮里一帶），後來治安好轉，取以保護

平安的意思，改稱為安平鎮。1920 年 9 月 1 日，日本在臺實施地方制度，將三個字以上的地方都改為兩個字，因此將安平鎮易名為平鎮，設平鎮庄。平鎮行政中心曾經設於南勢庄（今南勢國民小學活動中心），後來北遷至北勢庄。

平鎮市地區，因早期移墾的先民，都是來自廣東省的客家人，因此語言風俗習慣均屬客家系統，所以堪稱「客家莊」。1972 年桃園縣政府施行中壢、平鎮都市擴大計劃案，將平鎮與中壢市市區合為一體，發展成一雙子城。

### | 褒忠祠的聯庄祭典

我們在台 1 線 39.5K 路旁右側，看到一間大廟叫「褒忠祠」，俗稱義民廟。這是 1791 年由



▲台 1 線平鎮路段。



▲褒忠祠。

宋屋之宋廷龍於平鎮創建，當時稱「義民亭」，由新埔枋寮義民廟恭迎義民爺奉祀，其祭祀轄域包括中壢、平鎮、楊梅等地原十三大庄之民眾。1857年（咸豐七年），總理宋寶雲募捐增建前堂及兩廊，勒碑為記，更名為褒忠祠並由宋氏家族負責管理。今日廟貌，則於1949年（民國38年）由中壢、平鎮、楊梅十三大庄信眾募捐重建。每年農曆7月20日，平鎮褒忠祠的聯庄祭典規模及範圍僅次於枋寮義民廟。義民信仰為臺灣客家族群最重要的祭祀信仰，並演化為客家聚落特有的「義民節」慶典。在客家聚落，義民爺是當地重要的守護神。對客家族群而言，義民廟不但是信仰的所在，更有一份悲壯歷史的特別情感崇拜。

在平鎮台1線40.5K處，有一間瑞典的Scania國際公司，是卡車、汽車的生產工廠，這裡是在臺灣唯一的據點，臺灣有很多遊覽車就是使用它的車種。該公司於全球在一百多個國家都設有工廠，在臺灣就在平鎮擁有一座生產基地和數個銷售及服務的據點。

## 楊梅市

Yangmei

台66線快速公路，穿越平鎮市延平路三段，從台1線41.5K高架通過。我們的車子漸漸朝著山崗爬坡，只是一些緩坡，並不感吃力。在43K進入楊梅，也進入人煙稠密的街道。在44K的鐵道旁邊，瞧見堆置著很多貨櫃，像疊羅漢一樣，利用吊纜把貨櫃疊高。這個貨櫃場屬中國航運大王董浩雲名下的子公司，名曰：「中航物流公司」，佔地約110,000平方米。於1977年購地在楊梅設場，是臺灣最大的貨櫃拖運公司。該貨櫃儲運場，距高速公路楊梅或幼獅交流道僅約兩公里，櫃場寬廣，位於台1線上，交通非常便利。



▲台1線44K的鐵路邊有一座貨櫃儲運場。

### | 台地間的河谷低地

楊梅，顧名思義是「楊梅樹」，但舊名叫「楊梅壢」，「壢」在客家語裡是「台地間的河谷低地」的意思，主要居住聚落集中在埔心、楊梅、富岡、高榮四大區域。楊梅最早成立的市街位於伯公山周圍，又被當地人稱為老街。現在的楊梅車站叫新街。楊梅



▲駛出楊梅市區，台1線依山坡而行。

▼現台地間的河谷低地地標是楊梅市公所，位於大華街（老街）與大成路（新街）相交處。



歷史最悠久的錫福宮便位於老街上。楊梅是客家莊，祖籍多為廣東嘉應州的四縣客語。在清朝移民的年代，臺灣各地都有械鬥發生，有所謂「五年一小亂，十年一大亂」的打鬥。只有楊梅壠谷地的漢人和平埔族和睦相處，生活安定，令人欽羨。

在台 1 線 43K 處，位於幼獅路旁的埔心牧場，是味全公司所設立的國內第一個大型牧場。兼具生產、休閒、觀光的功能，設有乳業展覽館，和湖濱釣魚休閒區，烤肉區、騎馬場、射箭場、乳牛區、草坪團體活動廣場、花園等。同時在幼獅工業區內有郭元益糕餅博物館。這座博物館就是轉型後的觀光型工廠，具有觀光、教育、製造與販賣等功能。走進博物館，就有導覽員對著參觀者解說糕餅的故事。博物館內除了陳列糕餅歷史演進、製作過程，還有出生、婚嫁、節慶等禮俗介紹，此外還有舉辦糕餅製作 DIY 活動及導覽解說，不僅適合親子寓教於樂，更是很多學校舉辦校外教學的場所。

### 楊梅的老街和新街

台 1 線 48K 右轉大成路便可看到楊梅老

街。「老街」指的是大華街，日治時期這一帶被稱為第四里。現在大華街台地間的河谷低地上的地標是鎮公所，70 年前這裡是楊梅火車站。所以大華街附近的商店大部份是布店、米店、漁貨及豆餅的批發商，其經銷腹地至中壢，下至新屋，也因此這一帶有許多貨運行，當時大華街的繁榮，可想而知。

1929 年（日治昭和四年），縱貫鐵路因原有的路線坡度過於陡峭，將路線北移，楊梅車站亦從舊址（現今之衛生所）北遷至現



▲上：味全埔心牧場。下：郭元益糕餅博物館。

▼老街與新街相距一公里，老街街道較窄小，屬於傳統市集，新街街道較為熱鬧，是楊梅最繁華的地區。



▼楊梅車站附近的街道，隨著車站的遷徙而興衰，足見其重要性。



址，新車站附近形成新的商業區，本地人謂之「新街」，如今已是楊梅最繁華的地區，以大成路與「老街」相連繫。「老街」與「新

街」相距約一公里，包括了大華街、光華街、梅山東街、復華路、武營街一帶，街道較為狹小，屬於較傳統的商業市集。梅山東街這



一帶大都是小雜貨店，經營小生意的。當時交通工具為輕便車，車道沿著梅山東、西街建造，一直通往新屋。

### 元宵的大雞比賽

台1線48.2K右轉武營街直行，我們來到了1862年（清穆宗同治元年）建成的錫福宮。錫福宮每年有兩件盛事，為地方人津津樂道。一是農曆正月元宵節舉行大雞比賽，比賽由民眾自由報名，大閩雞往往重達一、二十公斤，吸引了不少觀光客前來觀看。二是農曆正月的恭迎媽祖聖駕的元宵花燈比賽，為期一週。楊梅市的花燈遊行，歷史悠

久，與新埔的花燈賽同為臺灣著名的花燈觀賞地。

在台1線48.8K處來到崗巒起伏的楊梅地塹，是山坡的丘陵公路，青山橫臥。我們試著從高處往左觀望，俯覽縱谷的楊梅市街風光和青翠沃野，壯闊的美景，頗讓人感覺寧靜與舒暢。順著台1線繼續行駛，在50K處有中興紡織公司興化纖維廠，生產「三槍牌」汗衫早有名氣。到了52K則走入中山南路，兩旁都是山林綠葉，我們漸漸進入老湖口。

兩旁都是山林綠葉，漸漸進入老湖口。



▲錫福宮於1862年建成，每年有大雞比賽和元宵花燈比賽兩件盛事。

# 03

## 楓香綠蔭 新竹剔透

Hsinchu County



▲楓香大道。



▲湖口老街。



▲台1線進入湖口鄉。



旅行車爬上單純景色的田野丘陵，我們在台1線52K處進入了湖口。不久在左手邊出現一座寬闊的縱谷，約於53K處，有青翠的森林與平坦的原野，綠意盎然怡人身心；使我們驚覺到從臺北到新竹的台1線上，第一次觸覺到平原視野進入眼簾的舒暢。

### | 裝甲兵訓練基地

54.5K處的右邊，從密林中進去，有裝甲兵訓練基地和裝甲兵學校。這個擁有強大火力和光榮戰史的機械軍團，在湖口有寬闊的訓練野地。從裡面基地出來的阿兵哥說，裝甲在操練時黃沙

52k  
89.5k



▲玻璃師傅展現吹玻璃技術。



▲台1線即將由湖口鄉進入新豐鄉。

滾滾、飛塵滿天，很有震撼力，但該地在夏天炎熱、冬天溼冷，訓練很辛苦。

裝甲兵訓練基地旁的中興村勝利路，是往昔受軍營之惠而興起的街道，以販賣軍需生活用品、飲料、果汁和冰品最多。鄰近地帶也是退伍官兵的眷屬居住的地方，但沒有形成眷村或自治村落。自從裝甲師縮編後，軍營人數減縮大半，影響了勝利路和湖南村鐵騎路的生計。幸好，全國最大的湖口工業區就在附近，住戶紛紛轉向工業區就業。以中興村為中心的人口快速膨脹，分出勝利村、湖南村、鳳山村成為新興的村莊，不因裝甲兵的縮編而沒落。

### | 三面封閉的大窩口

湖口舊稱「大窩口」，「窩」的意思為山區

中有三面封閉、一面開放的盆狀窪地，而此地正位於這些窪地的出入口，且因「大湖口」與「大窩口」的客語發音相近，所以在譯名時就以大湖



▲裝甲兵訓練基地。

▼湖口老街上的建築群屬歐式風格，地板則為石板街道，看起來相當典雅。





口命名，後來簡稱為「湖口」。為了農業的灌溉，先人開鑿了許多塘埤、溪流，昔時是重要的稻米產地，湖口鄉地處丘陵和台地的交接處，向來是竹塹城北上交通的重要孔道，湖口鄉不僅成為新竹縣北方的地方中心，也是新竹縣與桃園縣聯絡的重要門戶。在 59.8K 右轉可進入新湖口，新湖口之市區以湖口車站為核心，商店行號多聚集在以中正路一段以及湖口車站一帶。老湖口在台 1 線旁，離新湖口市區開車約五分鐘。

### 湖口老街建築群

57.8K 的湖口老街，位於台 1 線旁的湖鏡村、湖口村內，早在 1914 年就完工，同時到現在還保存有完整的老建築群，立面屬巴洛克式，歐式風格本土建材，石版街道，典雅且令人思古幽情。街頭有座古蹟-湖口「三元宮」，廟貌雖非剪黏堂皇，但古樸自然，有閩南建築之美，與老街相互輝映，成為湖口鄉發展史上的特殊風采。

在這裡，時間的腳步似乎放慢了些。街道與建築仍有著百年前的風貌，老一輩的人和昔時一



▲湖口老街的居民。



▲三元宮頗具閩南建築之美。



▲新竹工業區。

樣安詳自得，因生活總接觸原始的大地，人心都很單純，無憂無慮。湖鏡村一位耆老向我們說，在以前，夜晚閒暇，老年人會搬椅子到走廊，拿出胡琴、洋琴演奏，隔壁鄰居老少也搬椅子出來聆聽，接著大家開始唱起來，在星空下，真是忘了今夕是何年？現在時代較進，湖口人也唱起卡拉OK，如：客家山歌、男女對唱等，老湖口真是具有最好的忘憂生態和人文。

### | 老湖口人的生態

在1917年(民國6年)地方捐建辦公廳舍和派出所，在這麼荒野的山區小莊，設警察派出所，有安靖作用，長年以來，沒有小偷和壞人做



▲老湖口天主堂 - 門前有一小型驛站，是為紀念此地曾為車站的歷史。



▲台1線經過唐榮科學園區。

惡。如今一百年將過去了。此地物換星移、人去樓空，只有派出所仍然留守原地，大家感恩。

老年人在一起閒聊時，常提到有近百年歷史的湖口公學校，老湖口的人都是這個學校的畢業生。曾經每天沿著「縱貫道」，光著腳丫，踩著碎石上學。在那個貧窮艱困的年代，連一雙布鞋都捨不得穿，現在回憶起來尚有一絲悵惘，幾許感嘆。百年來未變的老湖口的時空，生態已融入湖口人的血脈，時代在前進，老湖口的精髓永遠存留在人們的心海。

### | 天主堂文化館

還有一處「老湖口天主堂」，位於湖口老街上，其址原為舊湖口車站，興建於1959年（民

國48年），於2006年8月8日公告為歷史建築。天主堂在1993年因教友人數減少而停止了宗教活動後，處於閒置狀態，直到2002年得到文建會補助，才重新規劃其廣場及入口階梯景觀，並將大門前的圍牆加入了火車站的意象，作一個小型的驛站，以紀念此地曾為車站的歷史。現在該地已成為老湖口天主堂文化館，展示湖口老街文物與新竹地區主教的傳教史。



台1線在63.5K進入新豐鄉，公路兩旁都是高起的岡陵，道路在谷地上驅馳。位於63.8K的左側有一座「唐榮科學園區」，是國內公路汽車車體的製造公司，屬於經濟部的國營事業，直到2006年8月，才邁向民營化。

唐榮公司將鐵路部份與中國鋼鐵公司、日本住友公司另組成「臺灣車輛股份有限公司」，出產公車的底盤和車體，例如欣欣客運、三重客運、中壢客運、豐原客運、莒光號、復興號火車，都是唐榮公司的產品。

我們來到新豐街上，在64.8K的左側是新豐火車站，這裡是新興路，也是市中心了。車站內有一座獨立的鐘樓，在單調的街道上，看來非常的凸顯，雖然是現代化的電子鐘，但在車站前的空地上是醒目的告示。火車鐵軌和台1線道路筆直並行，店鋪及住宅多為二、三樓建築，街區十分熱鬧。在65K處，經過明新科技大學，我們離開了台地，接著依山勢轉彎，



▲新豐的台1線路段，公路兩旁皆為高起的岡陵。

開始進入下坡路段。

在 66K 的坡道上，竹北新豐交界下坡路段，有一處長約一公里的「楓香大道」。道路中央大型的分隔島，有近 200 棵樹齡近百年以上的楓香樹，是當地一大特色。

### | 楓香綠蔭行道樹

日治時期在台 1 線的竹塹一帶，路旁種植著大葉桉、木麻黃、楓香等行道樹。後來台 1 線要拓，整條路樹都被砍掉，還好，當年老蔣總統經過此地，特別喜愛這些楓香行道樹。當時道路

已在進行拓寬工程，大部分的行道樹都被移除；而台 1 線竹北大眉路段的楓香老樹，則被刻意保留。

公路總局新竹工務段說，臺灣的行道樹中，只有這個地方是楓香老樹，而且是原生林，有一半為百年樹齡，矗立在道路中央，蒼勁的樹幹、濃密的枝葉，在陽光下顯得分外耀眼。為了保留這些林木，特別變更設計，加大、加安全島，以維護原始生態。

兩百株的楓香，樹高平均 11 公尺。在台 1 線拓寬前，楓香綠蔭在道路兩側包夾成綠色隧



▼日治時期的楓香大道。(來源：公路總局)



道，長度約 700 公尺，很有特色，且稀有而珍貴。台 1 線拓寬後，這個美麗的綠色資源，變成道路中間的分隔島，是南北車道最浪漫的詩意樹林。然而，兩年前楓香林部分楓香樹因得了褐根病，出現枯萎、落葉的現象，經由專家的治療，將感染之樹根與土壤一併移除，病情才獲控制。

我們來到楓香大道，發現台 1 線在這裡非常繁忙，車子絡繹不絕，而且都很快，很少人願意冒險越過馬路來楓香大道散心。但我們特別下車徘徊在楓香林下，發現楓香仍有幾株枯萎，其中又另安插了柏樹；而道路的兩旁，則種了幾棵樟樹和木麻黃，或許栽植單位另有考量，但我們有一個建議：應該回植楓香樹種，而非再植其他樹種。畢竟，楓香已綠葉成蔭。



▲種在分隔島上的楓香行道樹，每當季節來臨，將染成一片楓紅。



車子下坡滑行到楓香大道的尾端，我們發現大道的正中邊緣，雕塑了一叢高達 200 公分的立體竹筍，而且還著以顏色。這叢綠竹筍的雕塑共有三枝，要從南往北行的台 1 線上才能看得很清楚。從竹北過了鳳山大橋，逼近楓香大道，就能看見綠竹筍。這是竹北市公所塑立的「竹北」形象景觀，宛若向旅人們問安祝福。

楓香大道南下，接著在 67.8K 走過鳳山溪橋，我們來到竹北市。竹北的人文發展和族群融合是一個典型的移民模範城市。話說，先祖來台，在竹北的墾拓自頭前溪出海口附近開始，逐漸沿溪而上，福建省的泉州、漳州；廣東省的潮州、惠州，各路人馬接續而來，使本市成為閩南、客家與原住民各族群開疆闢野的交會區域。

### | 養殖烏魚全省第一

竹北市有一個特產就是烏魚子，利用生物科技的研發，突破培育全雌烏魚的養殖，同時混養文蛤、草蝦、石斑等魚，收入多元。魚塭高達 60 公頃，是全臺最先採收烏魚子的地區。具高經濟價值的烏魚子每年帶來的收入非常可觀。市政府和漁會在每年的 11 月，還舉行烏魚節，推介各種烏魚的烹飪方法，推銷烏魚子。

▼來到楓香大道尾端，即進入竹北市。



▼高達 200 公分的立體竹筍，向行經此地的的旅人們問安祝福。



## 新竹市 Hsinchu

走過竹北市的中華路，經頭前溪橋，在 71K 進入新竹市，接著台 68 線快速公路凌越於上，長達 23.5 公里的快速公路，西起新竹市南寮，經新竹市北側，沿頭前溪南岸往東南而行，東至竹東鎮台 3 線中豐公路，紓解了新竹市與竹東之間光復路沉重的交通負荷。

台 1 線的經國路，是貫穿新竹市一條非常重要的道路，於 1970 年代闢建，全長 5.3 公里，路寬 24 至 33 米，雙向四車道，共分為三段，北起於中華路一段路口，南至中華路四段路口，完工

後取代了中華路成為台 1 線。

走在經國路上，這條大道因寬廣平坦，而且新竹市區內重要的大街道都與經國路交叉，行車快速又舒適，無論南來北往，新竹人很喜歡穿梭於這條路。

### | 老士官救幼童的雕像

約台 1 線 73K 處右轉東大路二段，可以通達南寮漁港。在 75.5K 左轉中山路平交道南側約 250 公尺處，立著一座「唐高義士銅像」，留下了一位軍人手抱幼童義無反顧的奔跑身姿，也留下了他捨己救人的精神供人憑弔。

約在 1976 年某日，老士官唐高班長休假外



▲俯瞰新竹市。

▼台1線跨越頭前溪後，隨即由橫向的台68線快速公路下方通過。





▼環保玻璃製作過程。



出。當天，一名年約五歲之幼童於今日新竹市中山路、中華路、經國路等三途交會處以東的縱貫鐵道旁玩耍，完全沒留意 338 次列車即將駛來，危在旦夕。唐高班長見狀，立即上前營救，氣勢猶如當年在戰場上衝鋒陷陣那般勇猛。最後，雖順利將該名幼童抱開，然唐高班長卻於跳開閃避時遭列車擦撞，不幸犧牲。事發數日後，唐高班長遺體在新竹舉行公祭，隨即火化，其紀念銅像則被豎立於事故地點旁。葬禮結束後，幼童雙親迎回唐高班長靈位供奉於家中神龕上，並訓誡孩子：「這是你的義父，每天早晚必須上香祭拜。」



▲唐高義士銅像。

本小組前往憑弔，發現銅像基座未附加任何文字說明事發概況，僅鑲嵌著一塊白色大理石碑，其表面書有「唐高義士銅像」等金色楷書字體。有關單位應將事蹟雕刻在石碑上，才能具意義和教育價值。

### | 環保玻璃觀光工廠

在台 1 線 79.5K 的牛埔南路有一座春池玻璃觀光工廠。有 30 年歷史的玻璃工廠，因產業外移，現在推展綠能玻璃，透過玻璃回收和再製，把廢棄的玻璃重新賦予

新的價值。工廠在 2007 年捨棄了瓦斯和重油八卦窯，採用電能溫控的「電極式」窯爐，熔解溫度達攝氏 1,500 度高溫，這種環保的效應，加上品味工藝精湛的技術，燒出來的玻璃質地更加透亮精緻。

在台 1 線 83K 中華路五段，有一座 50 年歷史的香山天主聖三堂（又稱香山天主堂），是一座依山傍海、景致極佳的美麗教堂，外觀漂亮馬賽克彩繪出耶穌 12 宗徒聖像，是臺灣教堂罕見的，兩座鐘樓式的建築也不多見。天主教耶穌會在 50 年前派遣匈牙利籍吉鳳祥神父，到香山地區附近購地建堂，現有教堂建物於 1998 年 1 月改建落成，新教宗本篤十六世，還特別跨海送來致賀文書，意義重大。

▼玻璃觀光工廠內部展示區。



▲香山天主聖三堂。

# CHAPTER 2

## 越嶺見晴空

苗栗縣／臺中市／彰化縣

越過高崗，橫穿山腰，像絲帶展延天際。

台 1 線連結聚落，牽動親情，迎向富麗。

踩過歲月，走在母親的土地。

我們看見晴空的蔚藍，細數明天。



苗栗縣

竹南

頭份

造橋

後龍

西湖

通霄

苑裡

臺中市

大甲

清水

梧棲

龍井

大肚

彰化縣

彰化

花壇

大村

員林

埔心

永靖

田尾

北斗

溪州

# 01

## 山林情牽 苗栗樸實

Miaoli County



▲鳥瞰台1線行經談文國小。



▲觀光果園中的柚子。



▲進入苗栗縣不久就可見工業區。

在台1線88K穿越國道3號香山交流道後，車子開始漸漸爬坡，我們感受到兩旁新興的商店林立，有山林中的繁華之態，都是受附近有工業區之惠。在89.5K爬坡轉彎處，左邊有「天仁茶文化館」，右邊是「竹南科學園區」的大門入口，到此已進入苗栗縣。在這個境內有百分之八十是山地和丘陵的「山城」，農鄉的豐饒物產，與勤儉的客家人，共同涵養出「鹹」、「肥」、「香」的客家美食文化，各式各樣的客家糕餅與醃菜，吸引許多遊客到苗



89.5k  
143.4k



▲新中港溪橋。



▲鳥瞰通霄外環道。

栗一飽口福。

## ➤ 竹南 Zhunan

竹南的北部是丘陵台地，佔全鎮的六分之一，以海拔 102 公尺的尖筆山為最高點；南邊則是中港溪的沖積平原，地勢平坦，水圳供水便利。市區的發展以火車站為核心，博愛街成為竹南市區最熱鬧的主要街道，加上車站緊鄰著頭份鎮，成為雙子城的結構，讓兩個都市主要的街道緊密地連結著。



▲竹南鎮街景。

▼竹南蛇窯製作的各式陶器。



▲竹南蛇窯是臺灣最長的蛇窯。

自行車道和瞭望台觀海樓，不僅提供了休閒、教育的場所，也給生態繁殖保護的棲息處所。

### | 臺灣最長的蛇窯

竹南的古蹟以寺廟為主，在過去這是渡台移墾的先民們，無數辛酸與想望的寄託。座落於民生路的慈裕宮是三級古蹟，創廟迄今相傳已有 320 餘年歷史，是縣內最古老的媽祖廟，廟內的石柱、石香爐、井井泉、春鳳亭等，都是難得的珍貴文物，也見證了先民拓殖中港的悠悠歷史。

台 1 線的竹南郊區有一座臺灣最長的蛇窯，計有 25 公尺長，創立於 1972 年，以燒製陶瓷為主。主人林添福歷經時代的更替，困頓停工，後轉型為生活藝品，再度開窯，成為推廣傳統製陶技藝的傳承教育中心。

01

山林情牽 苗栗樸實  
Miaoli County



▲台1線進入頭份鎮。

## 頭份 Toufen

### | 繁華都市和工業大城

台1線沿著鹽港溪的上游丘陵坡道而下，經過竹南科學園區後，我們一路從山坡91K直衝而下，於92.5K處進入了頭份，這條市郊大道非常順暢。這是苗栗縣的大鎮-頭份，人口居苗栗之冠，在高速公路未開通前，頭份是台1線司機休息用餐的中途站，南北交通的重鎮，山線與海線鐵、公路的交會點，因為台1線的滋養，讓頭份成為工商發達的都會。

台1線從中華路順著下坡進入市區，在93.5K處成為新、舊台1線的分叉點，昔時的公路局汽車客運站剛好在叉路口的中華路上。新台1線順勢轉往較寬闊的自強路，穿越市中心的外圍。頭份鎮公所特別在分叉路口的分隔島上，立了一顆大石頭，用紅字寫著「頭份」兩字，在石頭後面以不鏽鋼塑造一隻高達八公尺的鳳凰造型，祝福過路旅人們行旅順風。

### | 嘉應州人墾頭份

頭份在最早開拓時叫「田寮莊」。1739年（清乾隆4年）間，福建省泉州府人林耳順，率領閩粵二省漢人約30餘人，由香山進入現在的中港區，取得當時居住在頭份地區的平埔族的同意，僱用漢民進入頭份從事開墾，此為漢人拓殖頭份的開始。

1751年，廣東嘉應州鎮平縣人林洪、吳永忠、

▼用紅字寫上頭份的石頭，背後是一隻八尺鳳凰。



▼頭份鎮的自強路與竹南鎮的永貞路交叉路口。



溫殿玉等約兩百人，率領宗族來到頭份開墾。當時，他們以「抓鬮」的方式決定開墾的地點。抓到第一號的即為「頭份」（頭一份），後來沿用為地名，是為頭份的由來。

### | 台1線上重工業

頭份的市街非常熱鬧，商店、銀行林立，市區發展繁華，呈飽和狀態，使都市不斷的向外拓展。與隔鄰的竹南鎮發展成街道聯結的雙子城，

融合為人口、物產緊密交流的生活圈。

自強路兩旁都是有名的大型工廠，如：中石化公司、華夏塑膠、聯發鋼業、華隆化纖等，說明台 1 線在不同時空的背景裡，仍然有舉足輕重的角色。

### | 長途客貨車的休息站

往昔，頭份就是因交通的停靠休息和往來，而繁榮了街景。猶記得民國 90 年以前，坐夜快車前往臺北到頭份時，車掌司機就會在此宣佈下車休息。那時總覺得一股溫馨和暢快的感覺襲上心頭，也許長途跋涉，旅途困頓。但頭份這個城鎮，它存在的環境磁場，就讓人有安全的感覺。一位長年往返臺北的貨車司機林富結告訴我們說：頭份是山線、海線公路的交接處，所有的車輛都必須經過中港溪畔的「尖山地磅」，在台 1 線 57K 處，當時該地附近還有一、兩家「公路飯店」的小吃部，由南部上來的貨卡車，既然已經停車排隊過地磅，乾脆就停下來休息吃點心。司機相聚休息，久

而久之就成了不成文的習慣，每天利用休息交談聯誼，互通有無，是長途用路司機的一件樂事。

在客運車方面，以前有很多長途載客的變相遊覽車，民間都叫它為「野雞車」，都在頭份公路局車站旁的中華路，停下來攬客，以及讓旅客上廁所，司機也順便休息。還有公路局的「金馬號」快車，也在中華路的頭份站停車，服務小姐宣佈休息 20 分鐘。旅客下車到街上買東西或吃點心，使台 1 線中華路形成一個晝夜川流不息的小商圈，盛況一時。

### | 最具人文味的轉運站

位於頭份鎮忠孝里中華路 1173 號的國光客運頭份站，原是公路局第一運輸處所管轄，是中興號長程車的轉運站。以前，中興號客運跑長程，從宜蘭到臺中、桃園到高雄、基隆到南投，都必須在頭份休息，或是轉運，或換司機。因此，頭份車站的設備較為特殊。車站分前後兩個站房，後面是專供休息和轉運的站



▲貨車司機林富結述說著當年長途用路司機在公路飯店休憩交談的情形。



▲頭份站是長途客運的休息站，旅客也會趁機去上個廁所。

▼上：國光客運頭份站是以前中興號長程車的轉運站。下：早期的車掌小姐，頭上戴著鑲有公路局徽章的船型帽。



房。前面是候車站。候車室採圓弧型的設計，360度全景透明的車站，樸素簡潔。

老一輩的人就有印象，在公路局營運的時期，站務員、司機都要穿淡灰色的制服，戴大盤帽執勤。女性職員則穿白色上衣和淡灰色的窄裙，頭上還得戴鑲有公路局徽章的船型帽。雖然是制式化的服飾，看起來整齊劃一，非常有朝氣和有精神。現在回憶起來，令人十分懷念，實在值得提倡。

頭份車站的站務員，在車站為乘客撕票和親切的疏導上車，待旅客在車內坐定後，司機坐上駕駛座。站務員就會行揮手禮，向司機表達祝福和行車安全，然後目送汽車駛離現場。這是多麼溫馨和親切的感動，頭份車站於2005年被選為最具人文味的車站。



▲佩戴公路局船形帽的車掌小姐。(來源：高雄市立歷史博物館)

▼車站旁的圓光排肉便當店，是公路局老司機最懷念的味道。



### | 便當店和公路飯店

在國光客運頭份站旁，當時設有可停靠四輛大巴的停車場，車場旁有一家歷史悠久的便當老店，名為「圓光排肉餐盒」，是公路局各類大客車老司機最懷念的老店。因當年公路局在頭份設立車站後，這家便當店也跟著營業，它伴隨著公路局的歲月，走過了半個世紀。高速公路網和高鐵的便捷，取代了當年的公路停駐站。現在車站已更名為「國光客運」，只是中短程的候車站。不過圓光排肉店，專賣餐盒給司機旅客，依然存在，依然生意很好，只是現在的顧客多半

是當地的民眾，而不是過路的旅客。

頭份鎮仁愛里的73歲老里長張家聲說：「1981年以前，在台1線中華路與仁愛路轉彎口，有一家很大的『鴻運公路飯店』，店內有20道菜的自助餐，另有滷肉飯、稀飯、也有西點麵包、台式肉包饅頭、豆漿早餐。還有賣檳榔。每天中午、半夜都停滿了貨車，生意非常好，成為長途車的司機聯誼中心。」自從高速公路興起後，就慢慢關門了。現在已變成經營「金沙麵包店」了。

### | 文史專家說台1線

經過老里長的推薦，我們拜訪了前大成中學的校長、客家委員會的委員陳運棟先生，是地方文史的專家，也是「頭份鎮志」的主編。一提到台1線縱貫道，陳運棟滔滔不絕的發表感想，他說：頭份沒有火車，也沒港口，所有的運輸全靠公路。頭份，不僅商業繁榮，而且也是工業大城，京元電子、華隆公司、科學園區、中石化公司、華夏塑膠、凌巨科技公司都是龐大廠房，不僅氣派十足，生產力也驚人。昔時完全靠台1線運送消化，因此，頭份人要感謝台1線所立下的功勞。

台1線在清朝時叫「官道」。陳運棟先生說：



▲頭份是工業大城，中石化公司也設於此。

▼老里長張家聲敘述以前搭末班車回家的趣事。



當時官道只是羊腸小道，一匹馬可以通過。日治時代，為了軍事的需要，運兵和輸送重武器，拓寬成道路，只有鋪石頭，高低不一，而且是單行道，臺灣人稱為「陸軍路」。1900年（昭和十五年），日本人才擴建，改為縱貫道。道路兩旁都種油加利樹，那時讀日本公學校的小學生，都要認養路樹，每人兩棵，要負責澆水除草。

苗栗縣的台1線，是全省最慢拓寬為四線道的地區，到民國79、80年才進行拓寬，比新竹慢了一年，較晚動工的影響因素很多，除了依交通繁忙程度來決定拓寬的優先序次外，其中也還有經費預算問題的考量。老里長張家聲回憶著：「以前我每次從新竹、桃園搭公路局的班車回家，只要發現車況搖擺不定，車速慢了下來，我就知道苗栗到了。現在回想起來，覺得是很有趣的舊事」。

### 百年古廟・先人依託

頭份的古蹟以廟宇居多，多是百年以上的寺廟，可見先人開台的艱辛，所需精神的依託，老廟細述如下：

頭份大伯公廟：距台1線附近，位於頭份鎮中山路老街上，有一座創設於1885年（光緒十一

### \*怡情軼事\*

#### 台1線旁分田產

苗栗文史專家陳運棟說了一個故事，他說：臺灣光復後，台1線還是石頭路，道路兩旁都是農田，石頭被車輪輾壓後，都彈射到田裡，農民一面耕作，要一面撿石頭，拋回道路上，十分令人不悅。1956年以後，台1線雖鋪有柏油，但只有兩線道，人行道仍是石頭路，那些年代，兄弟要分家分產，人人都拒絕台1線旁的田地，必須使用抽籤的方式，來決定「倒霉」的田主。誰會想到20年後，台1線旁的田地變成建地，以坪論價，地價高漲，都成『田僑仔』。

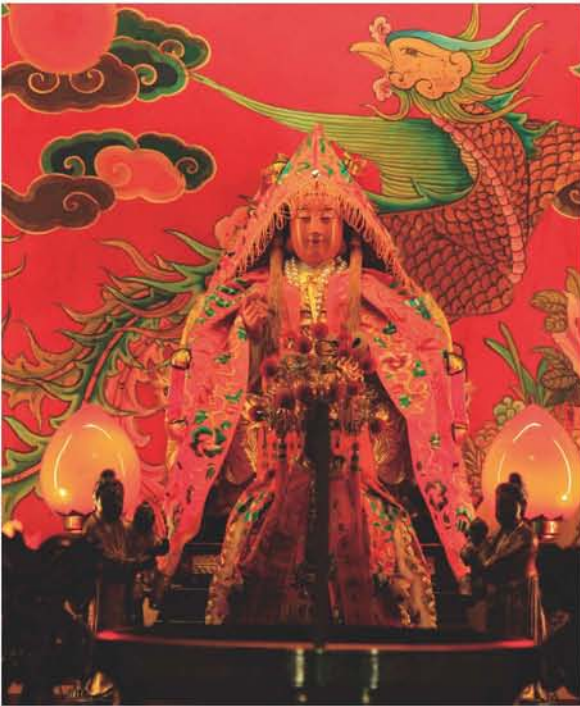
年)的古廟「頭份福德祠」，是市區各里居民的信仰中心。該廟位於頭份義民廟旁，客家人都稱呼福德祠的土地公，叫「大伯公」。廟方還特地為祀奉的土地公、土地婆、月下老人與保佑兒童的石母娘娘重塑金身。每尊重達五公噸，造價上千萬元。

頭份大化宮：座落在往獅頭山方向的道路上，在斗煥國小前的小市場對面，於1813年（嘉慶十八年）創建，1929年因破裂曾重建過。廟本身建築規模不大，沒有金碧輝煌的建築，分正殿及左、右二廂房。正殿主祀三山國王神像，右配祀萬世師表及佛祖神位。左廂房稱義民寶座，內奉褒封忠義前鋒英烈諸公神位。

頭份義民廟：創建至今已有100餘年歷史，正殿一樓主祀義民爺，配祀文昌帝君、至聖先師、魁斗星君；二、三樓統稱凌霄寶殿，奉祀玉皇大帝、三官大帝、三恩主、觀音菩薩及註生娘娘等



▼永貞宮內主祀媽祖。



諸神聖佛。義民廟位於頭份市區內的中山路老街，是為頭份當地居民信仰中心。

還有，在 96.2K 有一座建於 1853 年的「永貞宮」，主祀天上聖母。其廟埕前的牌樓用大理石打造，從台 1 線往左側觀賞，覺得很有氣派和壯觀。

### | 新中港溪橋百幅畫作

台 1 線沿著新闢的外環道，我們走出了頭份鎮，在 97.5K 可以看到舊尖山大橋，這條南下北上必經之道，在高速公路尚未通車前，是每天上下班尖峰時段「必塞之道」。苗栗人想到要走尖豐公路，經過中港溪時都面有難色，因為塞得太



▲大理石打造的廟埕，使永貞宮更顯氣派。

▼中港溪橋。



▼橋邊護欄鑲嵌了鄉土畫作。



厲害了。為了解決塞車問題，2007年政府在舊橋上游新建中港溪橋及外環道，新橋和新路原變更為台1線，舊台1線改為台13線。新的大橋，正名為「中港溪橋」，新橋橋面寬20公尺，全長328公尺，雙向四車道、兩個行人道，西側還設有兩個觀景台，兩邊護欄鑲嵌了100多幅的鄉土畫作，鎮公所公開徵選出來的。而且是以尖山米粉系列為主題，增添不少橋梁文藝氣息及推廣地方名產。新橋通車後，數十年來的塞車問題也迎刃而解。

擴建為四線道的尖山大橋，外加行人道，與中港溪橋相同寬度，於是尖山大橋重回台1線的行列，而中港溪橋則被改編入台13線。

過了中港溪，開始進入有坡度的丘陵地帶。頭份尖山里的屋舍，都建在下坡的低地；台1線的路面，反而比民宅的屋頂高。尖山里是出產米粉很有名的地方，以往這裡還有米粉街，但現在改用機器生產，曬米粉的光景已經消失了。

### \*怡情軼事\*

## 台1線上酒家多

文史專家陳運棟說：1960年至1980年間，台1線的頭份鎮中華路是最多酒家茶室的街道。每到黃昏以後，這裡便是一片春城飛花、鶯燕爭華的豔景，最有名氣的有夜來香茶室、杏花村酒家、錦春茶室、銀河酒家、招仙閣、大同酒家等十餘家。

客家莊是風俗很保守的地區，為什麼冒出這麼多的酒家在台1線上呢？陳運棟說：「當時政府獎勵增產報國，南莊煤礦和獅頭山88坑道開挖，礦工在很深的礦區工作，冒著生命危險，工作時間短，但收入卻很豐富。出礦場後，沒事就往酒家跑。當時泡酒家茶室的人口，以礦工最多佔了70%。礦場停止開採後，酒家茶室就紛紛關門了。」



▲上：米粉街。下：來到 100K 處，一座宏偉寬長的橋梁，橫越台 1 線的上空。

## 造橋

Zaoqiao

到了造橋鄉，寬闊的公路沿著丘陵山崖蜿蜒前進，盡是新鮮空氣的綠野林蔭。造橋鄉境內山多平原少，曾是石油氣很多的地方，有名的「錦水礦場」，日治時代鑽鑿了 48 口井，臺灣光復後中油公司更努力鑿了 80 餘口井，還設立礦場行政中心，夜晚燈火通明，風光一時。但經過半世紀的開採，現已漸失經濟價值，錦水恢復山城農村樸實的風貌。

### | 照德橋四線縮成兩線道

台 1 線沿著中港溪畔的山崖開築，我們過南港溪橋，在「100K」處，抬頭看見一座宏偉寬長的橋梁，橫越台 1 線的上空。長橋向右延伸到遠方的竹南鎮地界。我們以為是新建的快速公路，特別轉彎上橋一探究竟，才發現是竹南鎮從海線跨越中港溪的捷徑道路。

這座橋叫「照德橋」，銜接 3 號國道竹南交流道與台 1 線，橋長約三公里。其中通往造橋外環道的高架路段，由四線道縮小變成兩線道，自 2005 年（民國 94 年 2 月）通車後，經常發生車禍。興建本橋的營建署，有意交給公路總局管理。但因改善工程未完成，公路總局僅同意路面的養護而已。

### | 相思林的木炭窯業

造橋最古老的地名叫「老庄」，就是現在

的造橋村。由於從頭份到造橋兩地的交通，受到南港溪河床的阻隔，老祖先為解決交通問題，於1731年（雍正九年），眾人集資捐款建造竹橋，花了很多時間才完成，命名為「登雲橋」，又稱作「長橋」。當時因經常下大雨而沖壞竹橋，常須重新築橋，便以「造橋」稱呼該地方，久而久之成為鄉名。

在台1線的山林中，林相以相思樹為主。日治時期為了發展工業，需要大量的木炭，造橋地區的氣候土壤相當適合木炭的原料「相思樹」的成長，因此日本人在此大量種植相思樹。滿山相思林，除了造就出傳統的木炭窯業之外，還帶動了另一項地方特色產業，那就是陶瓷器和紅瓦產業的發展。

民國五十、六十年代，造橋的木炭業是全盛時期，每十戶就有七戶生產木炭，全鄉的炭窯達百座，火車站內堆滿了要外銷的木炭。但天然瓦斯盛行後，木炭業就走向了黃昏。

1976年，農會利用丘陵種植牧草，推廣養殖乳牛近千頭，而且在豐湖村成立產銷班，「將軍牌鮮奶」就以豐湖社區為基地，暢銷全省。現在



▲上：造橋的環境適合相思樹的生長，故台1線旁有滿山的相思林。下：苗栗縣農會將軍牌鮮乳觀光工廠。

▼左：行經台1線106K處，窗外可看見龍昇湖與湖畔的兩座廟宇 - 龍湖宮與靈天禪寺。右：靈天禪寺。



造橋畜牧業為多角經營，發展觀光，推出休閒度假農場，以原野風情來吸引遊客。近年來農會在一鄉鎮一特色的方案下，又推廣種植南瓜，還舉辦「南瓜文化節」，結合不同產業，為造橋農鄉打造招牌。

### | 閱讀碎石路的歲月

我們在路旁停車休息時，遇到高齡 72 歲的地方耆老徐宏明，我們使用客家話與他交談，健談的徐老先生，一提到造橋的交通建設，嘆息著說：「造橋的交通網很多，但攏「無路用」。國道 1 號、3 號都通過造橋，而且都設有收費站，就是沒有交流道，造橋人無法使用。高鐵不停，火車只停普通車，車班又少。陪伴著造橋人成長，最有感情的還是台 1 線、台 13 線。尤其台 1 線，從路上可以閱讀童年踢碎石路的歲月。」

徐宏明坦誠地對我們說：「不是你們要採訪台 1 線的歷史，我就奉承地拍台 1 線的馬屁。台 1 線對造橋鄉人在生活成長的過程，肩負著最重要

且最具汗馬功勞的任務」。耆老指著台 1 線道路說：「造橋都是山坡，地理環境的先天條件都失調，種山做山的收益都很差，出產的運送通路只有台 1 線，也完全靠台 1 線對外交通。經濟、民生物資、救護、就學等都依賴著台 1 線。台 1 線是造橋人的命脈，造橋人永遠的信賴和依持。」

### | 龍昇湖的兩座廟

在台 1 線 106K 的龍昇湖，又稱為大潭埤。湖面很大，湖畔林蔭蓊蓊，有環湖公路。湖畔有兩座廟宇，一為道教的龍湖宮，一為很具規模的佛教靈天禪寺，隔湖相對。龍湖宮湖畔旁的養鴨人家飼養了將近上千隻的鴨群。鴨子悠閒地在湖面上划水。在高速公路還沒開通的年代，這裡曾有兩家公路飯店很有名氣，每天晚上停滿了貨車，提供司機休息和吃飯的場所。因位處山中，四周都黑暗寧靜，只有飯館燈火通明，在這荒野林深處，給人有溫馨的安全感。

## 後龍

Houlong

過了龍昇湖，山勢漸下坡，緩坡上的台1線，於107.6K進入後龍鎮界，並沒有穿越市中心，只在市郊田野滑過，路旁是零散的聚落，到了113K的龍坑里交叉處，才聚集較多的住戶。

後龍是由中港溪、後龍溪、西螺溪所沖積而成的砂質土壤丘陵，早年該地是平埔道卡斯族的後壟社，後改名為「後龍」。主要街區分布在近海口處，不規則型的都市發展，彎形格子狀的道路架構，台1線在此則成了外環公路。

沿著台1線在110K進入後龍鎮，這裡的鐵道與公路並行，當汽車與火車並駕飛馳，讓人頗有舒暢快感，直到了後龍溪，火車穿越鐵橋，兩路才分道揚鑣。

值得一提的是，後龍有四座火車站，因為從竹南分叉過來的山、海線關係，豐富站是走山線，其他三站：太山、後龍、龍港站是走海線，只有後龍站是大站，其他是簡易車站。

### | 過港貝化石層遺跡

後龍地形是丘陵，西靠臺灣海峽，位於後龍溪下游平原，以前居民是靠漁、農業維生；一到農曆三至五月，外埔一帶的村民就得忙著牽罟、捕魴仔魚、白帶魚，家家戶戶曬魴仔魚的景象，形成了特殊且具有當地風味的人文景觀。近年來為保護魚苗，海岸淺灘捕撈魴仔魚、白帶魚受到禁限，牽罟成了懷古的趣味活動。

由台1線接苗32線鄉道右轉，約直行五公里



▲上：台1線在110k附近與鐵路並行，中：台1線並無直接穿越後龍市區，直至龍坑里的交叉處，才有較多的住戶聚集。下：過港貝化石層。

後，在後龍南港里海線鐵路東側處，曾發現一個史前遺跡「過港貝化石層」，在公司寮海灘以南 1,000 公尺處，是海岸隆起的高地，其地質年代約 150 萬年，1955 年，當地政府立一石碑，以保護及凸顯該史前遺跡的珍貴。現在這個海岸從香山以南、彰化以北，是海瓜子貝類最多的地方，尤其是後龍海岸，只要漲潮，民眾都來撿海瓜子，有的人更以此維生。

### 特攻隊的訓練基地

我們在中龍里拜訪里長郭金國，談到後龍人口時，他說：「後龍有 42,000 多人，四分之三是閩南人，四分之一的客家人。還有 1,200 人是道卡斯族的平埔族，住在新民里、校椅里、龍津里、復興里等地，縣長劉政鴻的父親劉順清，就公開承認是道卡斯平埔族的後裔。」

郭里長另外還告訴了我們，日本人在第二次世界大戰後期，約於 1941 年間，於現在龍港里的公司寮附近，開闢了一個「神風特攻隊的訓練基



▲神風特攻隊留影（來源：陳運棟）

▲中龍里里長郭金國。



地」，強迫動員後龍民眾義務勞動，築碉堡挖地道。「外埔機場」在光復後被國民政府廢除了，土地放領給民眾種地瓜，現只剩兩座雷達站，管制民航通道。

在龍港里後龍溪和西湖溪匯流處山坡上的保安林地裡，有日本人挖掘的一座涵洞，洞裡曲折多變化，確切的深度沒有人知道，據說約有一、二公里，可通到海邊。因為無人管理，洞口附近樹木參天，雜草叢生，洞內在大白天裡也伸手不見五指；即使是悶熱的夏日午後，洞裡仍沁漫著陰涼的空氣，居民稱它為「烏鬼洞」。

### 出產西瓜的重鎮

後龍的地層是海口沖積扇的砂質土壤，透水性強，適合種植西瓜和花生，目前西瓜種植面積達 200 公頃，年收量為 600 公噸，是全苗栗之冠，也是臺灣西瓜的重鎮，有西瓜王國之稱。此外，花生栽植面積，後龍鎮佔了 110 公頃，年產量超過 260 公噸，也是冠於全縣。

## 西湖

Xihu

當我們離開後龍市區，向南馳行，放眼所及仍然是山林蒼木、綠野平疇，沿著台 1 線在 116K 進入了西湖鄉，除了散落在公路旁的山間房舍外，隨著山勢的陡峭，柚子園稀疏的點綴在山林間。我們在 118K 左轉進入產業道路，不到 300 公尺，就看到丘陵平緩，山勢開朗，這是「柚子山觀光果園」，滿山的柚子樹，結實纍纍，肥圓的果子，為農家帶來了一年心滿意足的豐收。而每年的三、四月，潔白的柚子花綻放之際，溢散著滿山的清香，也成了當地大力宣傳的觀光美景。在台 1 線沿線和大窩山地區的『柚香柚美柚花季』活動，除了各種藝文表演，鄉公所也貼心地在台 1 線

117K 處開出兩部導覽車，帶著遊客一同賞花。

### 台 1 線上的軋鋼廠

西湖舊稱「四湖」，因從出海口開始算起，遇到的第一處稱「頭湖」，依次為二湖、三湖、四湖、五湖，除了頭湖現屬後龍鎮外，其他四個都在西湖鄉內。在 1920 年，日治政府設立了四湖庄，隸屬新竹州苗栗郡管轄，戰後設鄉時因與雲林四湖鄉同名而改稱西湖鄉。

經過台 1 線 120.4K 處，左手邊有一「東和鋼鐵廠」，工廠龐大，廠地與台 1 線並齊，長達 800 公尺，是全國第一座 H 型鋼萬能軋鋼工廠，建於 1991 年，專產各尺寸的 H 型鋼等特殊形狀鋼鐵，提供建築業界市場之需求。因臨台 1 線運輸之便，



▲左上：柚子花。下：結實累累的柚子樹。





▲雲梯學院又稱宣王宮，每逢考期必有學生來此參拜，祈求順利。



▲劉恩寬古宅內匾額。



▲劉恩寬古宅又稱彭城堂劉氏宗祠，為傳統的三合院建築。

而設廠於此。

早期西湖鄉文風鼎盛，從台 1 線 116K 處左轉進縣道約再行駛四公里後，就可看見「宣王宮」，

也就是「雲梯學院」，創建於 1829 年，是彭城堂劉家所辦的私塾；1900 年擴增為學堂，稱為「修省堂」，後改建為文廟，堂內供奉孔子；至 1982 年，整建為今日所見的宣王宮。廟旁有座遵循客家傳統所蓋的「敬字亭」，質樸的亭子雖無華麗的雕飾，卻散發出文雅的氣息。每逢考期，學生們就會到此祝禱，祈求順利。

再往前行約 700 公尺，就可看到「劉恩寬古宅」，建於 1760 年（乾隆二十五年），至今約有 250 年的歷史，先後共修建過三次，現今的樣貌為 1963 年時所修建。劉恩寬古宅為彭城劉氏家族的宗祠，主祀家族中的來台開基始祖劉恩寬與祖先神位，配祀觀音佛祖與福德正神。古宅為傳統的三合院式建築，昂翹的燕尾屋脊，鱗覆的綠色琉璃瓦，展現別緻素雅的建築格調。

### | 回首山崖縱谷的景觀

台 1 線過了談文國小，到 120K 處，我們從湖山頂的高地，向右側下望西湖流域谷地，別有一番景觀。在狹長的縱谷中，安棲著一方阡陌交織的平原，公館、吳厝、二胡等村落，從高空下望一目瞭然。遠處山崖上的國道 3 號，望去如巨蟒一般盤臥山腰，車潮暢流其上。一路走來都是山崖茂林，突然柳暗花明的豁然開朗，令人心曠神怡。

下了湖山頂高地，來到南勢山的平台，住有較多村民的聚落，這裡又回到後龍鎮南港里。原來台 1 線是沿著山勢闢築的，所以雖然感覺已經遠離，山勢的蜿蜒卻將人帶回同一鄉鎮，如果觀看平面地圖，就會恍然大悟。

## 通霄 Tongxiao

在 123K 處，我們從青埔高處下望，可以看到沿海有許多發電用的高大風車，到這裡進入了通霄鎮。

在 123.7K 處，新舊台 1 線合為共線，四線道的路寬尚能維持車行的暢順，不因兩路共用而擁塞，到了 131.7K 舊台 1 線消失。但是右為新台 1 線，左為 61 縣道的起點，成為另一個共線起點，主要是山路壁壘無法拓寬，因此共同使用一條公路。台 1 線由北到南，有許多小路段也是共線通行，尤以山區最多。

從後龍到通霄有長達 20 多公里的台 1 線，大部分的路段都與火車鐵路並行。

在 126K 可以清晰的看見海洋，這可能是台 1



▲看到 123K 的標誌，通霄鎮指示路牌也已在眼前。

▼接近通霄鎮的風力發電機。



線在中北部路段，最接近臺灣海峽的地方。

### | 孝心感人的秋茂園

台 1 線 128.3K 位於通霄與白沙屯間，在面臨海濱沙灘區旁，有一處佔地四公頃的「秋茂園」休閒育樂區。旅日華僑黃秋茂幼年家境貧，而後赴日求學工作，在日本發跡致富，回臺後，因感念母恩，並為期勉人們努力向學，於 1976 年興建了秋茂園。孝順的黃秋茂，滿懷著無法帶母親出國之遺憾，在園區內雕塑一座由他背著母親站在地球儀上的塑像，十分感人。園區不收門票，供人自由入園賞玩。

園區內草木扶疏，綠意盎然，自然景觀與庭園設計交融，錯落著人物塑像、祭祀廟宇、涼亭、座椅及休閒設施，園景幽雅別致，後門外圍是海堤，可眺望臺灣海峽，是通霄著名的休憩地點之一。

### | 五座彩繪的大煙囪

台 1 線在各鄉鎮的發展，大都是新台 1 線在市中心右側，舊台 1 線穿越市中心，在都市發





▲鳥瞰圖中靠海側之園區為秋茂園。

展的左側，只有通霄鎮剛好相反。

五根可愛的彩繪大煙囪，聳立於晴空之下，這是「通霄」的標誌。這是火力電廠的煙囪，採用意象設計的彩繪圖案，柔和又不失明亮的色調，展現出與環境相融的平實可愛。

通霄原是平埔族道卡斯族之「風呢樣」社（又名「屯消」社）的所在地。清領時期，該地因昔日南勢溪水深可停泊商船，為銅鑼、三義、苗栗等地貨物「吞」吐「銷」售中心。閩南語「霄」與「銷」發音相同，所以稱「吞霄」。日治時期新竹州長蒞臨視察，就地北望，見虎頭山高聳入雲霄，覺得稱「通霄」好，1904年更名為「通霄」。

### 虎頭山季風的天屏障

通霄是棋盤式的街道，以台1線

為道路主軸向四周發展，但環繞著主鎮的是丘陵山地，北有白沙屯台地，南有南勢溪。圳頭溪匯合通霄溪流過市街。台1線在132K進入通霄，立刻右轉進入中正路，沿著路標指示可達虎頭山，其形如猛虎仰首長嘯，稜脈自市區北側向北延伸至白沙屯，是東北季風的天然屏障。

前苗栗縣議會副議長邱紹俊，曾經擔任兩屆通霄鎮長，對台1線在通霄的發展如數家珍。邱老鎮長說：「台1線經過通霄有16公里，是早期最主要的交通動脈。1956年以前，只是碎石子路面，沒有紅綠燈，前往臺北的貨車還是很多，夜間是豬車和菜車，吵雜的機械聲音很大，居民可能習慣了，也沒有人提起。」



▲五根可愛造型的彩繪煙囪是通霄的標誌，與環境結合具有協調感而不突兀。

## | 通霄橋沒有伸縮縫

台 1 線上的通霄溪有通霄橋橫跨，又被稱為「陸軍橋」，河面加高灘地有 100 公尺寬，但橋梁只有 45 公尺長，每逢豪雨就鬧水災。邱老鎮長說他在任內，曾於 1998 年進行整治，疏浚高灘地，並將通霄橋加長為 120 公尺，橋面採無伸縮縫的設計，把伸縮縫改置於橋下，行車時不會跳動。公路局工程處原認為不可行，不過，因為老鎮長的堅持，改建至今已歷經了 12 年，不只橋面行車平穩，橋梁伸縮系數也沒有問題，並且消弭了水患的侵擾，使這位老鎮長至今仍引為安慰。

## | 精鹽廠賣鹽給日本

通霄鎮早期種植香茅草，以提煉香茅油輸往國外，讓臺灣一度是外銷香茅油世界第一的國家。此外，也種植相思樹燒製木炭，炭窯到處可見。而後，由於虎頭山山脈發現製磚的原料黑黏土，磚廠便如雨後春筍般出現在山麓兩側，高聳的煙囪星列羅布在山麓邊緣，構成十分奇特的畫面。此外，火力發電廠占地 46 公頃，位於通西里海濱，供電範圍遍及苗栗各地；通霄精鹽廠占地八公頃，由日本引進最先進的離子交換膜電析製鹽法，其品質達國際最高水準。去年日本大海嘯後，因受



▲通霄橋不同於一般的橋梁，而是將伸縮縫改置於橋下。

核子電廠的污染，日本曾大量向通霄精鹽廠買鹽。

當了兩屆八年的鎮長邱紹俊，有述說不完的軼事。他說通霄沿海地區為砂質潔白細軟的沙丘地形，距台 1 線 600 公尺，有通霄白沙海水浴場，水質很穩定、清潔，他當鎮長時就禁止工業區設在海水浴場附近，以免污染水質。

1958 年以後，台 1 線都鋪上柏油路，只有八米寬，路面鋪得很厚實，但人行道仍然是砂石路，兩路面落差很大，騎腳踏車的路人，都與汽車爭道，騎在柏油路面。但汽車來了，為了要閃車，路面落差大約有十公分，很多路人都摔倒，幸好當時都有路樹，擋住了摔落的腳踏車。

## | 台 1 線上的鳥巢

來到了台 1 線 132.5K，中央分隔島上的行道



▲上：臺鹽通霄觀光園區。下：製磚廠。

▼通霄隧道。



樹是高達五公尺的大葉欖仁。一個奇特的景象，使我們停下腳步。仔細觀察這些欖仁樹，我們發現整排的路樹上，棲築著十數個鳥巢。在這裡多的是原野、稻田，甚至是山崗樹林，而這群小小住民卻選擇在車行噪音與振動所環繞的「鬧區」裡安居。

路旁種田的老農告訴我們，鳥兒很聰明，選擇在道路上築巢，主要是為了避開老鷹和蛇等天敵，而且頑皮的小孩也不會橫越馬路來偷牠的蛋或傷害小鳥。加上欖仁樹的枝幹健壯、葉大密集，不只隱藏性高，還不怕風雨來襲，於是，「台1線路中央的欖仁樹」就成了這群鳥兒最穩固的華廈。



### | 台1線上唯一的隧道

在133K有一座長達350公尺的隧道，名叫通霄隧道，位於通霄平元里下北勢的高坡地。該地只是座小山崗，原先計劃使用明挖一條通道，連貫台1線。但山崗的右上方有一處通霄最大的公墓，又有史前遺址。鎮民怕地層滑動，不贊同明挖通道。民國86年省府裁定，在明挖後覆蓋天頂，成為隧道。隧頂上除有條馬路可通行外，還建闢新生公園，成為鎮民休閒地區。

### \* 怡情軼事 \*

### 蛋車到臺北要走三天

苗栗縣議員邱紹俊說：1956年以前，還沒有柏油路，有一種貨車開得很慢，走台1線大概時速只有二、三十公里，從苗栗到臺北要三至四天。這是載雞蛋的大卡車，因碎石路搖擺很厲害，怕雞蛋會打破。邱紹俊說：「當時大家常開玩笑說，到達臺北，小雞已孵出來了」。因此載雞蛋的車子，在車後要掛著很大的牌子書明「蛋車」，如擋道要請用路人諒解。

## \*怡情軼事\*

## 敲響木魚外銷的陳鏡泉

台1線123.5K轉入苗栗通霄的舊台1線，沿中正路到通霄國小右邊，在通霄市場的自強路，有一個小小的木魚工廠，沒有引人注目的招牌，卻開創了木魚外銷東南亞各國，並製作過高寬各五尺的大木魚銷往日本的業績。這家「泉益雕刻公司」的創始人陳鏡泉，由家具店學徒做起，中途進入臺中工藝學校當學生，後又改行當土木工程小包商，最後以做「木魚」打出口碑，一路走來，見證了通霄的歷史，以及傳統產業的發展；不過，他年老力不從心，進入半退休狀態，工廠裡還堆了一大堆的木魚半成品。

## 家俱學徒做起

陳清泉的父親開設泉益木器店，專製作漢式家具，正值國小畢業的他，隨著父親與店裡的師傅學藝，主要做椅子和櫥子。陳鏡泉回憶起那段在家當學徒的時光說：「那時，店裡還沒有自動工具，師傅全靠手工，原料以樟木、檜木為主，雖然售價不低，但當時的有錢人多，生意不錯，店裡很忙碌。」不過，陳鏡泉卻向父親提起想換工作，父親建議他去唸書，於是他開始打工賺取學費，送報紙、送豆腐，在努力不懈下考上臺中工藝學校家具科。

## 工藝學校深究

陳鏡泉表示，臺中工藝學校是臺灣當時最具權威的工藝學府，並不容易考取，自己也是憑著有一年家具店學徒的經驗才能順利進去的。一提到自己曾就讀的臺中工藝學校，似乎也翻攪了那被沉澱已久的恐懼。原來該校在光復後，接任校長的謝雪紅是臺灣共產黨黨員，二二八事件爆發時，她帶領學生對抗國民黨政權，許多學生這一去就再也沒回來。接著的白色恐怖，人人怕受牽連，讓許多畢業生不敢提起自己的學歷，同學間也甚少聯絡。

畢業後，陳鏡泉還是回到自家店幫

▼上：陳鏡泉苦思研究四年，終於做出晴天、雨天皆能敲響的木魚。下：陳鏡泉的工作室。



忙做木具桌椅，1950年娶妻成家，此時正為通霄木雕產業興起的時代。當時通霄媽祖廟慈惠宮發起重建，這項長達19年的漫長工程，使當代許多國內知名的傳統工藝師傅聚集在此，長住通霄且招收徒弟，奠定了通霄木雕產業發展的基礎與規模。

## 轉換跑道做木魚

陳鏡泉會從製作家具轉換跑道變成製作木魚，主因是他向廠商標了木魚的貨品，轉手給同行製成成品，同行卻無法完成交貨。此時，陳鏡泉急了，自己擔起來製作木魚，沒想到這一做就做到了現在。

起初因為有自己的工作要顧，對於製作木魚僅抱著能交差就好的心態，於是靠著自己的木工基礎，做出了外觀符合標準的成品，但卻是「晴天會響、落雨天不響」的木魚，他苦思四年，請教了六位博士，仍找不到答案。直到一位學化工的朋友告知其原因：「要破壞木魚的生長機能。」陳鏡泉使用水蒸處理法，果然有效，直到現在，他的木魚製做過程絕少不了此一程序。

## 臺灣木魚輝煌期

木魚終可量產銷售，但礙於技術緩慢、品質不佳，他的木魚只能靠奇賣維持，生意冷清；卻在某次因緣際會下，在臺北中和寄賣的木魚，意外的被來臺尋找木魚代工的久保田發現，



因而與其合作，開啟木魚外銷日本的大門。

該次的合作，包括技術的交流，陳鏡泉甚至一年要赴日兩至三趟，觀摩製程，回臺後則需馬上設計、調整生產線；1972年，陳鏡泉創辦泉益雕刻公司，大量產製木魚出口，訂單多的時候，一個月要出口三個貨櫃，工廠作業員工多達50多人。

## 木魚調音要功夫

陳鏡泉在長期的磨練下，製作木魚的功夫是一流的。木魚因開孔的大小和厚薄，都會產生不同的音響。陳鏡泉的調音技術相當老道，無人能比。

當時木魚出口大盛，通霄各個木魚工廠都缺人手，還高薪挖角，就有許多人是從泉益出去的；而大約在1980年，因各工廠削價競爭，加上不講誠信，以低劣的木頭充當樟木加工出口，導致通霄的木魚加工出口業開始走下坡。後來韓國的木魚生產價格壓倒臺灣，木魚工業終於走向黃昏。

## 苑裡

Yuanli

苑裡有「苗栗穀倉」、「苗栗米倉」之美譽，位於苗栗境內西南隅，北靠通霄，是苗栗縣開發最早的鄉鎮之一。其地名來自平埔道卡斯族苑裡社譯音而來，依安倍明義《臺灣地名研究》就番語語言譯為「里灣里」，在簡化番語之下，由「灣里」、「灣麗」，仍至古文獻所稱「宛里」、「苑裏」，與今日的「苑裡」均為同音異字，指的都是同一個地方。

### | 房裡古城 · 昔時繁華

我們在台 1 線 138K 進入苑裡鎮。鎮公所的主

任秘書徐阿米說：台 1 線通過本鎮只有四公里，但尚未有高速公路前，台 1 線為南北交通之大動脈，是為一條重要幹道。

台 1 線 139K 轉進中山路可見到「房裡古城」，原為道卡斯族蓬山八社一房裡社之所在，1853 年（咸豐三年），泉州人在房裡庄之北建街衢，全盛時期，鹽館年產二千石，染布業也非常發達，房



▲上：蔡泉盛號於日據時期所建，是房裡老街所留存的两棟完整古宅之一。中：昔日的房裡古城已轉變為房裡老街。下：蔡泉盛號內一景。





裡居民為方便進行商業活動，在街道上舖石板，房子遍搭遮雨棚，形成不見天街，熱鬧非凡。

1855年(咸豐五年)，紳民陳植東與蔡錫疇首倡捐款築城。房裡城周圍約三里，城牆為土石結構，設東西南北四城門，城外環植刺竹，竹外有城溝，溝底遍置釘桶，頗有發展氣勢。但好景不常，1876年(光緒二年)，遭回祿之災，街市廢棄，加上海線鐵路在苑裡街上設站，商業活動轉移，房裡街便逐漸沒落了。而今城牆已不復見，唯有北邊之大溝渠遺跡依稀可想見當時房裡城之盛況。

### 順天宮前義渡亭

台1線142K左轉進入縣道140線路後，再向前行約兩公里，可見「官義渡碑」。早年，房裡溪與大安溪每遇驟雨，動輒氾濫，下游水勢亂竄，行人渡河非常困難，常有地方土豪劣



▲順天宮牌樓。

▲現設立於順天宮前的義渡碑。



紳僱人駕舟擺渡，藉故勒索高額運費，更有甚者以暴力剝掠，滋擾百姓。

當時的淡水廳同知婁雲，為革除這些弊端，出面邀集當地士紳捐助義渡基金，購置義田，再以義田每年租息支付義渡費用，一口氣在各河川渡口設置六處義渡。此舉不但解決行人渡河問題，對發展地方交通及促進墾殖事業也有很大幫助。義渡碑初時立在房裡溪畔，隨著交通日漸發達，義渡需求日減，義渡碑一度失蹤，現已被尋回，立於順天宮前義渡亭，供後人緬懷。

### 三角蘭草·山水米

苑裡位於大安溪下游的沖積扇平原，出產

▼藺草是苑裡重要的農作，藺草帽蓆更是聞名中外。



「山水米」聞名。但在歷史上還有一種特產「三角藺草」，是苑裡往昔重要的農作。聞名中外的「大甲帽蓆」，大多是在苑裡出產。主要是靠著台1線用貨車送往大甲集散，為方便行銷，而以「大甲帽蓆」統稱。藺草每年種一次，可收成兩次。在收穫時，農民為防曬，都撐開四角大巾，抵擋太陽，成為特殊的農忙景觀。苑裡農會四樓還設立了「藺草文物館」，推展藺草文化。

### \*怡情軼事\*

## 臺灣作曲泰斗 郭芝苑

在台1線138K的苑裡鎮，出了一位音樂作曲的泰斗-郭芝苑，一生創作無數，他的成名代表作〈紅薔薇〉，被譽為台灣小夜曲，廣獲讚賞。歌星鳳飛飛的成名曲「心內事無人知」，也是出自他的手筆。

今年(2013年)高齡九十二歲的郭芝苑在四月十二日，闔上了雙眼，告別人世。他的辭世就如同他的人，一粒種子無聲無息地落入土裡，用自己的生命綻開繁枝綠葉，花朵芳香永存人間。

1921年出生於苗栗苑裡的郭芝苑，自小家境富裕，父親十分喜愛藝術，也會拉奏小提琴，使得郭芝苑年幼時便經常接觸到各式的鄉土音樂。郭父對兒子的期望是學醫或是法律，但郭芝苑一心想唸音樂，不顧父親的反對考進了東京東洋音樂學院，學習小提琴，父親氣得停止經濟上的支助，讓郭芝苑一度還得去街頭演奏賺取生活費，最後是舅舅出面，勸服了郭父。

郭芝苑在世時的理念，就是要有



「自己的東西」，就是要創作臺灣自己的音樂，成為經典。一路走來，未曾改變。在人生晚年，他獲頒大大小小的獎項，經歷過第二次世界大戰，環境的變遷，生性沉默的他，默默地以音樂來實踐對台灣的愛，直到晚年，郭芝苑才開始有更多的自由講述他的心路歷程。

郭芝苑一生實踐「在野」兩字。他不住在都市，生命中大半時光都在苑裡，平時就是看書，聽音樂，寫曲，沉浸在自己的音樂世界裡。也許在話語上，他是沉默的，但是他的心內話，全都寫進了音符，也因此聽見他作品的人，都能夠感受到那股對臺灣的深愛。

# 02

## 沃野知性 臺中都會 Taichung City



▲鳥瞰台1線與鐵崁山。



▲鎮瀾宮。

從苑裡的中山路經過山柑尾，台1線逐漸爬上山崗，過了廣緣造紙廠，在144.7K來到大甲幼獅工業區，我們正式進入臺中大甲。大甲幼獅工業區在日南里的丘陵左側，約位於打鐵莊東北方，佔地218.47公頃，有400家大小工廠，是行政院青年輔導委員會，輔導青年人創業而成立的工業區，早在1975年就已開發。青輔會選擇設



▲大甲幼獅工業園區。

於大甲日南里，就是受台1線交通網路之便。



沿著幼獅工業區滑下山坡，是六線道寬闊的經國路，漸漸進入臺中沿海的平原。

在台1線145.8K從中山路二段轉入順帆路，可看見全球聞名的GIANT捷安特自行車工廠「巨大機械工業公司」，1981年該公司創立「臺灣捷安特銷售公司」，以「全球品牌·臺灣深根」為行銷策略，30年來的努力，成為臺灣品牌良好的自行車專業廠商，而且已在大陸和荷蘭設立製

143.4K  
186.3K



▲台 1 線進入大肚鄉。



▲大甲的名產專賣店。

造工廠。

在 149K 是大甲新舊台 1 線的交會點，台 1 線原來是走日南的中山路，約 20 米寬，兩旁種有木麻黃和油加利樹，四周是田園，很有寧靜的鄉野情調。1993 年利用原有的臺糖鐵路用地，新闢經國大道，台 1 線改道走經國路，日南地區的中山路從此落寞，如今很少車輛走動，雜草叢生，路幅內縮，風光不再。

### | 木棉花道惱人

台 1 線 150K 的經國路是一條六線道的康莊大馬路，位於大甲郊區外環道上，行車順暢舒適。在 152K 的中央分隔島上，原種植木棉花樹，



▲上：150K 處中央分隔島已改種低矮的厚葉石斑木。下：GIANT 捷安特自行車工廠。

長達兩公里。木棉在每年三月開花，枝桠上燃起了橙紅色的美麗花朵，五月結棉籽時，白色的花絮飄逸紛飛，很有詩意，非常好看。

但在路旁種田的老農向我們說，木棉的花朵大，水分又多，掉落在路面上的花朵是很容易讓機車族滑倒的。到了棉籽播散的時節，一路的飄絮，又容易引發過敏和支氣管炎的症候，這真是不太討喜的行道樹，也因此用路人紛紛提出抗議。

地方單位經向公路總局工務段反應「木棉花惱人」後，於是改種海濱植物「厚葉石斑木」，樹叢矮小不妨礙視線，春天又會開白花。木棉花樹則由工務段移種於鐵帖山風景區北側數公頃的山坡上，如今木棉花開，一片火紅，煞是美麗，每到黃昏情侶漫步談心，給鐵砧山帶來一處新的景點。



▲上：台1線上的新大安溪橋。下：台1線153K旁賣芋頭的婦人。

### 北雨南旱的氣候分界線

台1線在160K進入大安溪橋，這座大橋在1934年原本是分成左邊的鐵路與右邊的台1線公路兩座相鄰、相伴的橋梁，也因此形成鐵公路兩車平行共馳的景觀。1975年改建新橋，台1線改從下游的新大安溪橋通行，從此鐵、公路分道。在鐵、公路並行的時期，是有守橋的部隊駐防，而且公路是要收取過路費，到了1991年才撤除收費和軍隊的駐防。大安溪橋全長637.39公尺，1935年臺灣大地震時曾損壞改建，1963年進行抽換鋼樑工程，但1975年，台1線建新橋從此改道。此外，大安溪還是臺灣南北氣候的分界線，大安溪以北「冬季多雨」，向南則是「入冬乾旱」。

### 芋農在路邊交易

過了大安溪橋，台1線右手邊的江南里，是聞名全臺的「大甲芋頭」產區，大甲農會供銷部的林偉崙先生說：「大甲芋頭的種植面積有200公頃，一年產量約7,000公噸，產期為八月到第二年的四月」。每到生產期，芋農為增加收益，都在台1線路旁擺攤展示和販賣芋頭與芋莖，形成一排芋農商業交易的特殊風景，因無中間剝削，買賣雙方都得利。

在台1線153K路旁，我們停下車子，向一名賣芋頭的婦人討教種植水芋的行情。這名芋農婦人高商畢業，嫁給種田的農夫，只好學習農事。她口齒伶俐，談及芋頭種植，頗有經驗。她說，黑沙質田腐熟度較高，是種植芋頭

最佳的土壤。但每種兩年芋頭，必須輪耕一次水稻，防止土壤劣化，減低病蟲害。她又說，大甲芋頭最爽口的是「檳榔心」種，吃起來香、鬆、軟、酥，非常有味。

### | 鐵砧山有劍井

大甲在 2010 年已改制隸屬「臺中市」，成為一個都市區。早年，大甲之名是因平埔族道卡斯族（TAOKAS）族名，類似閩南語的「大甲」同音，而成為地名。

從日南的山坡往南望去，可清楚的看到山勢較低平的鐵砧山，高度僅 200 公尺，與苗栗火炎山相連結，是西部海岸平原最高的一座山。山的右邊就是沿海平原；大約在 1669 年（明永曆二十三年），漢人就進入大甲開墾，鄭成功的部將劉國軒派遣副將駐守大甲鐵砧山實施屯墾，為漢人經營崩山八社開始。今大甲國中附近之「營盤口」及鐵砧山之「劍井」，傳說是鄭成功插劍祈水的地方，雖祖先們有豐富的想像空間，但也是當年屯墾留下來的遺跡。

到 1701 年（康熙四十年），漢人才開始大規模的移墾大甲。大甲街道是配合地形和聚落發展，自然形成的街道，沒有事前規劃，經過日治政府兩次的重劃改正，才有今日的風貌。

舊台 1 線穿越大甲市區的中心地帶，因市街發展快速，人車爭道。1993 年在 149K 分成台 1 線新舊路線的交叉點，新台 1 線沿經國路外環道而行，到了水尾溪才漸漸回到中山路的舊台 1 線會合。

▼大甲芋頭。



▼遠眺鐵砧山。



▼位於鐵砧山的劍井。



## | 鎮瀾宮遶境 · 宗教大事

提到「大甲」，自然令人想到每年農曆三月的媽祖遶境活動，這已是全臺灣具代表性的宗教文化盛事之一。

大甲順天路的「鎮瀾宮」媽祖廟，建於1732年，是歷史古蹟，世界各地都有信徒，香火裊繞，長年不息。尤其每年農曆三月的「媽祖回娘家」，遶境八天，是世界宗教的大事。

大甲還有兩座古蹟，一座是建於1848年，順天路南門的「林氏貞孝坊」。另一座是建於1887年的文昌祠，內祀文昌帝君、文衡帝君、孚佑大帝、孔子、韓愈等文神。尤其林氏貞孝女，清朝時，大甲民眾請她求雨，果真孝節感天，天降甘露。又有一次，賊攻打大甲城，非常火急。民眾又請她求天救命，果真也是突然狂風暴雨，土匪無法攻城，知難而退。道光皇帝獲知，降旨表揚，萬民同欽。同時「文官下轎，武官下馬」，以領聖旨。

## | 大甲藺草 · 國際聞名

大甲出名的產業除芋頭外，還有帽蓆和奶



▲袋子上印著福字的大餅，是現今大甲名產「奶油酥餅」的原型。

▼大甲鎮瀾宮媽祖廟，遠近馳名，世界各地皆有信徒。



油酥餅。草帽、草蓆原是在大甲周邊的鄉鎮苑裡生產，利用糖廠的五分火車和台1線運到大甲來集散，再以大甲的名稱運往基隆，暢銷歐美東南亞。「大甲藺草」不但質感柔軟，更散發出一股淡淡的清香味，而且純手工編織而成，具有精緻美觀、質地強韌、清涼舒適之感，聞名國際。目前藺草，在大甲的德福、銅安、西歧、建興、日南等里都有生產。

「奶油酥餅」原是海線地區訂婚用的喜餅之一，1983年以後，商人頭腦動得快，利用天然奶油取代豬油，並且精緻化、規格化，推出了皮酥、餡Q軟，還有濃濃奶油香的「奶油酥餅」，經多次改良後，在口感上更為精緻，1988年大甲鎮瀾宮建醮，「奶油酥餅」的口碑隨香客流傳各地，成為地方的特產。



鎮瀾宮內供奉的媽祖神像。



## 清水 Qingshui

離開大甲，沿台 1 線，經過大甲溪大橋，我們在 157K 抵達清水。大甲溪橋全長 1,320 公尺，橋寬 25 公尺，1934 年時興建，也是如同大安溪橋一樣，為鐵路、公路分橋相鄰、車馳齊奔的大橋。到 1975 年台 1 線易地改建新橋，才與鐵路橋分道揚鑣。當時有守橋的部隊和收費站，1991 年才停止收費。這座新橋是大甲、清水兩地民眾從台 1 線南來北往必經的聯外大橋，2008 年同屬大甲溪流流域的后豐大橋，因辛樂克颱風而斷橋後，大甲溪橋結構安全也受到地方民眾高度重視。

從大甲經過大甲溪橋往清水，向右側瞭望，是一片遼闊的砂石河床，銜接著臺灣海峽的沙

岸。但往左邊觀望，是國道 3 號與 4 號的交會處。由於國道 3 號主線甫由清水水尾山而下、立即進入大甲溪谷地，地勢高低落差大，導致國道 3 號主線橋墩極高，加上交流道建築用地廣、線形優美，從大甲溪橋平視望去，宛如龍騰於野，極為壯觀。

### 繁榮較為緩慢

清水的古名叫「牛罵頭」。原是平埔拍瀑拉族「牛罵社」（Gomach）的所在，因而得名。1920 年（日治大正九年），清水鰲峰山麓的「埤子口」發現一處靈泉，水清可鑑，因而改名「清水」。清朝時期漢人大量湧入清水開墾經商，進而發展當地的文化教育，成立鰲峰書院、同樂軒，文人雅士聚集研究，是牛罵文化風氣趨於興



▲大甲溪橋是大甲和清水兩地民眾南北互通的管道。



▲上：清水市街。中：梧棲漁港的新鮮魚貨。下：位於清水區的梧棲漁港魚貨直銷中心標誌。

盛的地區。

清水的市街發展很蓬勃、快速，舊台 1 線上的中山路街道，已和沙鹿區的沙田路連結一體，構成新興的市街。我們在清水北寧里遇到了十年未見的老里長紀文來，他在清水北寧里的台 1 線上，居住了 50 年歲月。老里長認為『清水人太過保守』。主要是清水人以農耕作田為主，個性太過老實純樸，日出而作，日落而息。街道上沒有什麼娛樂的場所，也沒有 KTV 的店，無法吸引外來消費的客人，十分蕭條，以至於清水與其他鄉鎮相較，繁榮顯得發展非常緩慢。即使有梧棲漁港和中部最出名的觀光魚市，國際港內第一、二、三、四號碼頭，雖每逢星期假日，人潮洶湧。但因在清水區的邊陲地帶，離市區遙遠，無法帶動清水的繁榮。

### 丨 台 1 線帶給清水的繁榮

台 1 線穿越中山路，於 1996 年拓寬為四線道並整飭市容。但在 160K 處遇到高架鐵路和穿越涵洞問題，約有 140 公尺長的道路無法施工，每天車輛頻繁通過，塵土不斷飛揚，居民店家怨言四起。紀文來里長說，因該橋梁牽涉到空軍油管理設、徵收土地、鐵路局等問題。他受人民之託，只有四處陳情、常常開會協調，前後花了三年的時間，才大功告成。這是他在台 1 線上居住了 50 年，印象最深刻的事。但台 1 線已改走新的外環道中華路了。

紀文來里長說：因為有台 1 線，清水市區商

業才能繁榮，這條南北暢通的縱貫道，在高速公路尚未興建前，雖然深夜仍然繁忙，卡車不斷呼嘯而過，擾人清夢。但臺灣今日的富庶，百姓生活的幸福，台1線貢獻最多。

### | 韭黃特產成地方文化

在清水有一種沒有受到注意的蔬菜特產「韭黃」，這種精耕蔬菜，清水的產量最大宗，清水農會還設有「韭黃文化館」，舉辦「韭黃文化節」。韭黃即是韭菜在種植期間給予覆蓋而不做光合作用，收成時質地細嫩，口感甚佳，包水餃、炒牛肉最上等的食材。清水韭黃在1948年就由從中國北平引進種植，1986年清水農會開始組織運銷班，指導農民種植產銷，目前生產面積達120公頃，年產量達360公噸，只能全部供應臺

▼韭黃為清水的特產，與韭菜是同一種植物，但種植期間給予覆蓋而不做光合作用。



北中央果菜市場的需求。

### | 高美溼地

在風景線上，清水區有一處聞名的「高美溼地」，約有300公頃，擁有潮溪、草澤、沙地、碎石、泥灘…等多樣性棲息環境，所以孕育著種類繁多、數量可觀的底棲生物。潮溪區是迴遊魚



▲高美溼地多樣的生態環境，對攝影愛好者也極具吸引力。

▼臺中港建港紀念碑。



類生育孵化的場所；緩流區是魚苗生長發育庇護所；泥灘地是彈塗魚、大眼蟹的家；沙地是和尚蟹行軍的操場，河口則是清白招潮蟹與網紋招潮蟹的日光浴場。豐富的食物、多樣性的棲息環境供養著難以計數的生物，是一處生態教學最佳的地方。

清水還有一處少為外人知悉的「清水鬼洞」，是日本人在第二次世界大戰末期，為了要準備盟軍登陸臺灣時，做長期抗戰用而建立的橫山戰備地道。山洞位於鰲峰山清水公園北側，全長大約有四、五公里以上，於1941年挖建。清水區公所花費大半年的時間清理坑洞內亂石，並裝置燈泡照明，重新建設通往鬼洞的

階梯。目前只開放入口400公尺的地道，其他都還在封閉中。

## 梧棲 Wuqi

在1981年以前，梧棲，給人的印象是冬季風沙很大，騎腳踏車會被吹得偏離道路，寸步難行，家家戶戶要把靠北方的窗門關緊，種樹也很難活得起來，鄉鎮公所在路旁植樹美化，樹苗必須用尼龍袋圍住防護，但防風效果仍然不佳，樹苗被東北季風吹得隨著風向彎曲，很多樹木都已乾枯。因此梧棲市街的商業發展緩慢，冬天更為

▼觀光魚市內有許多令人流連忘返的名產小吃。



蕭條。建設臺中港時，政府要先克服的就是「強烈的冬北季風、潮差大、漂沙多」。

### | 日治時期想建臺中港

日治時代，在梧棲有建臺中港之議，取名「新高港」；但因第二次世界大戰爆發而停頓，直到 1970 年才開始建港，1973 年（民國 62 年 10 月 31 日）正式通航啟用，是臺灣第二大港，腹地有很大的發展空間，將來會更有伸展趨勢。

台 1 線 161K 進入梧棲地區臺中沿海的平原，視野路段廣闊，行車流暢，為了配合臺中港特區的都市計畫及發展，從甲南、清水、沙鹿到龍井，因市區不斷的擴展，台 1 線也不斷的做路段調整，全長有 18 公里，是台 1 線最長的路段調整地區。在臺中港外圍的海線平原，寬闊又平坦，舉目四望平疇沃野，是令人怡心賞目的愉快路段。

臺中港的梧棲海港，除了有名的新鮮魚市外，還有遊艇讓旅客乘船觀賞中臺灣沿海的風光，觀光魚市有令人流連忘返的名產小吃，味美可口，假日人潮洶湧，熱鬧非凡。

## 龍井 Longjing

離開梧棲，台 1 線在寬廣暢通的第 175K 處進入龍井區，從右邊向大肚溪出海口的西側望去，天空中聳立著四根大煙囪。這是臺中火力發電廠。

### | 臺中火力發電廠

臺中火力發電廠是為配合臺中港區的建設和中部地區工業的需求，於 1986 年核准興建，1989 年落成，以抽取臺中港區計劃航道的砂，浚填海岸而成新生地，廠區面積 281 公頃，是公園化的發電廠，也是中部地區最大的發電廠。

龍井區位於臺中市的西部，西臨臺灣海峽，南端以大肚溪與彰化市為界。區名原稱「茄投」，因今龍泉里有古井「龍目井」，常年湧泉，狀似龍目吐珠，1920 年因而改稱「龍井」。

在台 1 線 177K，與大肚山漸行漸近，大肚山靠海的西側，只是綠色的植被，缺乏樹叢，這是因為冬北季風長年的吹襲，才有這種景緻。



▲進入龍井區可見天空中聳立著數根大煙囪，正是火力發電廠。



▼俯瞰龍井區台1線與臺鐵相交。



## | 生態水鳥保護區

龍井有一座生態保護區，農委會於 1995 年（民國 84 年 2 月）公告成立「大肚溪口水鳥保護區」，面積達 2,600 多公頃，它的範圍北界由臺中火力發電廠邊界起，東界從出海口上溯約十公里的採砂場旁；南界為伸港區海埔新生地田尾排水溝；西界往西至外海約兩公里處。涵蓋了河口區、河口流域、海埔新生地、溼地、潮間帶及魚塢，並包含了河堤內保安林帶及水鳥自然公園。

這片水鳥自然公園，是每年候鳥遷徙必經之路，過境鳥類達 172 種以上，水鳥佔 78% 以上，過冬候鳥以濱鵲、尖尾鴨、水鴨為主。是觀賞野生鳥類最豐富的地方。

## > 大肚

Dadu

沿著大肚溪，台 1 線筆直寬廣的向南延伸，左邊是平緩的大肚山麓，右邊是視野開闊的沖積河床。我們在 179K 進入了臺中市大肚區，現台 1 線已改走外環道「自由路」，以往的舊台 1 線的沙田路，已改為市區道路了。

「大肚」原是拍瀑拉族大肚北、中、南社的範圍，約距今 200 餘年前，漳洲移民與原住民商洽從事開墾荒地，工作順利，不久原本一帶荒埔，逐漸成為美田，嗣後因原住民陸續遷往埔里社（即現在南投縣埔里鎮），此地成為漳洲人定居地，地名就沿用平埔族拍瀑拉族「大肚」的稱呼。

▼台 1 線筆直寬廣的向南延伸，進入大肚區。



▼磺溪書院。



▼磺溪書院為四合院建築，是清光緒年間大肚等地區的文化中心。



位於舊台 1 線的文昌路上的磺溪書院，建於清光緒年間，是大肚、龍井、烏日地區的文化教育中心，書院是屬於兩進、雙護龍、七開間、帶四垂拜庭的四合院建築，內有講堂、教室、書桌、座椅、學生住宿的寢室。該書院考中鄉試秀才者眾，是當時教育文化興盛的所在。

## 汽車鋼圈製造廠

台1線179.5K旁，有以製造汽車輪胎鋼圈和鋁合金輪圈而聞名世界的「源恆工業公司」，創建於1978年，世界汽車大廠如日本鈴木、歐洲的福特、澳州的HORTEN、北美的GM等，都是他的客戶，每年出貨鋼圈約120萬、鋁圈約144萬個輪圈，是臺灣唯一製造鋼圈的大廠。

台1線的自由路也有很多經營吊車的公司，有不同的大小吊車、吊籃，停放在路邊的工廠。我們追問原因，老闆說，臺中、彰化地區，因建築須要用到吊車，但吊車體型龐大，一定要停放到郊區，才不會妨害交通，因此在大肚、彰化的快官，都有很多大型吊車停放場，形成特殊的景觀。

## 追分車站學生最愛

台1線183K旁，座落著聞名的鐵路小車站「追分站」，車站建於1922年，站房結構主要以檜木搭建而成，至今已將近90年的歷史，雖

有幾次整修維護，但由於建構紮實，多處仍保有原木色澤，因此目前在臺灣可算是保存完善的復古車站。

追分火車站是臺鐵海線的終點站，是少數未經過改建的海線車站之一。而臺中另一車站成功車站，位於臺中市的烏日區成功嶺附近，因為如此吉利又特別的地名，受學生與遊客的喜愛，尤其每到考季來臨，「追分—成功」的紀念車票成為熱門的銷售車票，學生藉此討個吉利，祈求考試順利、金榜題名。另外，追分火車站除了擁有古典優雅的建築外觀外，其周圍景致也非常清幽宜人，不妨放慢腳步悠閒地遊賞一番。

經過錯綜複雜的王田交流道，我們在185K處來到臺中市烏日區。不過，台1線沒有從中穿越臺中市都會區，只是在西邊的公路掠過而已。這主要是1684年在縱貫道誕生時，是沿著平埔番社，一社接著一社串連而成。幾百年來，台1線的拓建路線與17世紀的縱貫道幾乎吻合，也因此沒有經過西部平原上的臺中都會市區。



追分車站擁有古典優雅的建築外觀，周遭景致也相當宜人。



# 03

## 八卦鷹揚 彰化花海

Changhua County



▲萬景藝苑的植栽。



▲萬景藝苑造景。

沒有穿越任何社區，隨即進入大度橋，這座橋在日治時代是溝通臺中、彰化的要道，於 1921 年（大正十年）開始興築大橋，1923 年 5 月 14 日啟用，橋身長 593.8 公尺，桁架橋構成，但橋寬僅 5.5 公尺，只能容許車輛單向通行，卻是斯時全臺灣最長的大橋。



▲大度橋經過多次拓寬，是最新的現代化橋梁。

大度橋經多次拓寬，2006 年改為橋身長 1,000 公尺，寬度增加為 31 公尺，橋面採用瀝青混凝土鋪設，同時增設人行道、機車道，在 2008 年底完工啟用，是最新的現代化橋梁。若你從大度橋進入彰化，要特別注意路標，要去南投，必須進入涵洞引道，遵行指標，外地人很容易走錯路。

### | 彰化市的大煙囪

彰化市是一個古蹟的城市，古地名叫「半線」，來自平埔族「半線社」的語音翻譯；早在 1683 年清雍正元年就隸屬諸羅縣管轄。1723 年，清朝政府劃分出虎尾以北、大甲以南而設立彰化縣，其命名是為「顯彰皇化」政策之意。1920 年，

186.3K  
227.8K



▲台1線永靖路段。



▲台1線進入員林鎮。

日本人進行行政區的變革，另設立「彰化街」，隸屬臺中州，並在1933年的「市區改正計劃」，將南郭庄、大竹庄併入彰化街，才成立了彰化市。至於彰化市的別名「磺溪」，係代表彰化市區文化鼎盛，樹立了彰化人公平與正義的「磺溪精神」。

彰化八卦山的大佛，是臺灣八大名勝之一，1961年興建，高約22公尺。從佛像的蓮花底座，有兩道門可以進入佛身，登樓後能一覽彰化城市的風光。佛塔外有九龍池，夜間有水舞表演，特殊的日子還有雷射秀可以欣賞。

台1線在187K進入彰化市區，映入眼簾的是台映公司的大煙囪，以及特殊的空氣味道。附近的住戶多在台映工廠上班，靠台映生活。國立

▼台1線於187k進入彰化市區，可見台化公司的大煙囪。



彰化師範大學也在台映工廠對面的巷道進入，30年來培育了不少師資。

### | 公家機關都集中在台1線

台1線沿著八卦山麓向南伸延，寬闊平坦的四線道路貫穿市區，我們發現台1線在彰化是一

條縣政、文化、經濟、保健聚集一起的重要道路，所有政府機關都集中在台1線上。例如：彰化縣政府、縣議會、縣警局、消防局、文化局、體育館、稅務局、藝術館、演藝廳、公路監理所、秀傳醫院、彰基醫院、郵政局、縣農會、南瑤宮、鄭成功廟、學校等。在歷史發展上，彰化市開發得很早，文風鼎盛，因人口大多密集在台1線上，道路難以拓寬，以致於全臺灣只有彰化市區的台1線，是沒有中間分隔島的城市。到了接近市郊，臨近鄉界時，才有在分隔島植樹，大約從中山路103巷前開始種有印度紫壇榕樹，一直延伸到花壇鄉。

擔任貨車駕駛有35年的周溪松說，以前通

過彰化的台1線，只有兩線道，柏油瀝青也鋪得不厚，沒有專用自行車道，行人所走的行道，還是碎石子路；兩旁的路樹是木麻黃，景觀是單純的稻田，一望無際。到了黃石城當縣長的時候，公路局才逐漸拓寬為四線道。

### 碩果僅存之荷蘭古井

彰化市的風景線都集中在八卦山脈，在中山路與光復路的交叉口有進入八卦山的牌樓，山上林木參天，有竹林、相思、血楠等樹種，還有一棵超過300年的老樟木。沿山路兩旁最多的是臺灣樂樹。登山和運動，是登山健身的好去處。

彰化市中山堂後面，有一口臺灣中部僅存



▲上：台1線於187k進入彰化市區，印入眼簾的是台塑公司的大煙囪。下：俯瞰臺灣八大名勝之一的八卦山大佛。

的荷蘭古井，該井泉水甘美清冽，距今已有 300 多年歷史，常年不乾涸，據說是先民所開鑿，荷人據臺時，更有許多傳教士及士兵前來汲水飲用，故名「紅毛井」。

彰化的名勝古蹟，以寺廟最多，早年先民來台，荒野叢林，開山闢地，帶著神佛雕像，以求平安。八卦山的大佛外，還有 1724 年創建的開化市觀音亭，1727 年清朝建立的孔廟，1738 年（乾隆三年）建立的「南瑤宮」，是地方的信仰中心，在台 1 線旁，每年都有繞境祈安的活動。此外，還有 1763 年創建的「元清觀」、1955 年建立的道東書院、1761 年所建的「聖王廟」，都是歷史的印記。

▼荷蘭古井。



### 永樂街的單北南雙

在台 1 線旁的永樂街，有一條有 40 年歷史的熱鬧夜市。最早的時候是在隔鄰的太平街發跡，以賣成衣開始起家，因攤販太多，連永樂街也開始擺攤。風水輪流轉，30 多年前，太平街的熱鬧人潮，漸漸轉向永樂街。最繁榮時，連街道



▲彰化縣因人口集中在台 1 線上，道路難以拓寬，成為全臺唯一台 1 線路段沒有中間分隔島的城市。

▼左：永樂街「單北雙南」的車輛停放方式，是彰化地區人人都知道和須遵守的規則。右：永樂觀光夜市商圈。



中間也擠滿攤販。

市府為整頓市容，將街道中間及路旁的攤販撤除，禁止設攤。好不容易有了新秩序，卻又出了新問題，原來顧客的摩托車，在店外停車，擋去了店內的門面，老闆把客人趕來趕去，發生了很多糾紛。最後政府出面協調，訂下了「單北雙南」的規定，就是單日停放北邊店面、雙日停放南面，老闆不能拒絕，才平息爭端。這是彰化地區民眾都知道的趣事和大家要遵守的規則。

不過，彰化市公所為發展夜市觀光，選中了台 1 線上的永樂街來重振夜市形象，並立牌樓，易名「永樂觀光夜市商圈」，於 2012 年 8 月 23 日七夕揭牌，有主題表演四天，大力重整台 1 線上的夜市風華。

### | 彰基醫院的優質醫療

在台 1 線 192 k，轉入南校街 135 號，有一間歷史最優久、醫療服務品質優良的彰化基督教



醫院，是台 1 一線上唯一的「醫學中心」，也是採用機器人手術系統，在微創手術領域獨 全球的大醫院，結合 3D 視覺功能下，靈敏、精確、穩定，突破高品質精細手術的嶄新醫療設施。

彰化基督教醫院於 1896 年由英國傳教士梅鑑霧牧師及蘭大衛醫師所創，是臺灣極具特色之醫學中心，也是一所歷史悠久的教會醫院。總院區樓地板面積共 205,775 平方公尺（約 62,247 坪），彰化基督教醫院暨體系醫院之員工逾 6,800 人、病床數逾 3,600 床；並連結彰化市的中華路院區、四家分院（二林、鹿基、鹿東、雲林），五家合作醫院（員生、南基、佑民、東基、埔基），架構完整的醫療網絡，服務涵蓋彰化、雲林、臺中、南投和台東等縣市，使民眾可就近享有優質醫療



▲彰化基督教醫院。

服務。

彰化基督教醫院由於醫療設備先進完善、醫療品質和服務達到國際認證的標準，民國 89 年衛生署評鑑為醫學中心。全國有 21 家醫學中心，中部地區只有三家，『彰基』就是其中之一，這對病患的安全有相當大的助益。

「彰基醫院」是全國有名的肝臟移植中心，擅長縮肝和活體肝臟移植。器官移植三個月的存活率達百分之百，三年存活率達九成以上，全國第一名。「彰基」也是有名的人工生殖醫院，不僅做試管嬰兒、人工受精、囊胚培養、而且還做卵子與胚胎保存服務。2010 年美國 CAP 認證「彰基」為亞洲第一家人工生殖實驗室。

近年來「彰基」更積極拓展海外醫療，長期支援非洲、中南美洲等友邦國家及中國昆山市之宗仁卿紀念醫院。該院創設百餘年來，以完整的醫療體系為基礎，提供包括活體肝臟移植、生殖醫學、關節置換術、乳房腫瘤治療、基因醫學、影像醫學、消化醫學等優質安全的醫療服務。秉持以病人為中心的精神，提供國際級醫療專業技術，共同為人類健康建構幸福藍圖。

## 花壇 Huatan

我們來到台 1 線上 198K 的花壇鄉，過去這裡是平疇千里的農鄉，如今已是商店林立、大型工廠和彰化市連結在一起，新的聚落也在台 1 線兩旁不斷形成，地方的繁榮都展現在台 1 線上。

▼上：磚窯廠。下：鼎新國際食品集團。



花壇的原始地名叫「茄苳腳」。「茄苳」閩南語發音與日本語的「花壇」是同音。在日治時代（1920 年 10 月 1 日），臺中州政府就通令把「茄苳腳」改為「花壇」。

### 花壇紅磚最有名

世代都住在花壇的攝影記者王國良表示：「其實花壇位於八卦山台地的紅土帶，土地貧瘠，是製作紅磚很好的材料，現在山下還有一些磚窯廠，以前花壇的紅瓦、紅磚是紅遍臺灣，利用台 1 線交通的管道，剛好是運送紅磚到中部各縣市。現在彰化縣要用的建築紅磚，只有花壇還有生產。」

## | 車業零件廠群集

王國良記者向我們說，從花壇台1線向南伸展到員林、永靖，很多國際級的大品牌原始工廠，都是在台1線發跡的。例如：花壇宜進公司的人造纖維廠、華豐內外輪胎廠、大村美利達腳踏車廠、正新輪胎廠；生產方向盤、氣囊袋、氣囊模組、排檔組、安全帶等配件的全興創新科技公司、員林建大輪胎廠、生產「康師傅」泡麵的永靖頂新國際食品集團等，這些廠在國際是知名的，他們的老祖宗卻是在彰化鄉下的台1線上。

為什麼汽車零件工廠都集中彰化郊外的花

壇、大村的台1線上呢？主要帶動牽引力量的是正新輪胎廠，它在1968年建廠，台1線上交通方便，以前都是農田，買賣以「一甲地、一分地」來計價，地價非常便宜，而且汽車工業集中，方便廠商的採購，因此週邊的汽車買賣業、中古二手車商都在台1線上聚集。

花壇鄉近十年來的農業，在「一鄉鎮一特色」的口號下，成功推展種植茉莉花，成為全國最大的產地，這是臺灣香片茶主要的原料。白色的花蕊，在花壇的田野清香飄送，很是迷人。

## \* 怡情軼事 \*

## 美利達的自行車王國

在台1線約201K處，位於彰化縣的大村鄉中山路，有一間表面看來很平凡的公司，招牌寫著「美利達」三個大字。這是臺灣緊追「捷安特」自行車的最大生產工廠。30年來「美利達自行車」總是給人低調又陌生的印象，但最近五年來，美利達在沉默中崛起，不但在日本、歐美設有工廠，中國大陸還設有三廠。「美利達」鋁合金車架自行車，每年在臺灣總出口量有85萬台。世界各國自由車賽、登山車賽冠軍選手所騎的自行車，多是「美利達」公司製造的自行車。十多年來，美利達高級自行車，以每台20萬元以上的價格，風行歐美地區。

## 自行車銷量 180 萬台

創辦美利達的曾鼎煌，於民國61年在彰化台1線上設廠，專注於研發生產高級腳踏車。剛創辦時公司規模只有57人，但憑著默默的耕耘，如今已經成為全臺最知名的自行車品牌之一。「美利達工業股份有限公司」擁有一流的腳踏車生產線，採

▼美利達腳踏車廠。



取比JIS、CPSC、BS更嚴格質量標準生產，年產量可高達180萬台，行銷於全球各地，也因此躋身成為國際品牌。去年美利達集團合併營收高達202.9億元，創下歷史新高，拿下臺灣的前13大國際品牌。

## 創新研發 · 強化品牌

美利達公司採取「與國外合資、臺灣生產、選手背書」的經營策略，並以生產高單價的高級自行車為主軸，每年也推出20%的新產品。公司的主要市場是北美、歐洲等國家，因市場成熟，需求成長穩定，故公司

長期發展策略著重在產品創新研發，並加強行銷通路及品牌形象的強化。

美利達總部原創辦人曾鼎煌已退休，由其子曾崧柱接掌公司。目前，在彰化台1線上的總公司，每天都要生產2,000台平均單價超過新台幣1萬2,000元的高級腳踏車。為了應付大量訂單，他們的員工一個月都只能休一到兩天，美利達現任總經理曾崧柱說：「一個貨櫃裝300台車，加上車架零件，每天要出11、12輛貨櫃車。」廣場上，四處都擠滿了貨櫃。美利達，在世界各地的事業版圖，不斷地在雷聲擴大中揚眉吐氣，遠景光輝令世界同業刮目相看。

## 大村 Dacun

其實大村鄉和花壇鄉的街道是聯結在一起的，若不是道路中間設有告示牌，我們無法區隔鄉界。約在台 1 線 200.5 K，我們來到大村鄉，它和花壇鄉一樣，靠著台一線繁榮，其行政機關，多數設立在台 1 線上。只要離開了台 1 線五十公尺，立即變成蟲鳴鳥叫的鄉野之境。大村，最美麗、最熱鬧的街道都集中在台 1 線上，汽車工業、零件工廠、腳踏車製造、名蘭展示、車胎工業，五金百貨，在大村的台 1 線，就可以找到蹤跡。

### | 獨特姓氏家族

值得我們注意的是，大村鄉的居民，以賴、黃、游、吳等姓氏居多，祖先來自大陸福建的漳、泉二州。而且全鄉 16 村中，有整村莊都同一個姓氏者，也有主姓村，尤其賴姓家族特別龐大。臺灣光復 70 年來，第一屆到第十五屆的鄉長都是賴姓人士獨攬，直到最近一屆，才由其他姓氏者擔任鄉長。

大村鄉原名為燕霧下堡大庄區，日治時代改為大庄區，1920 年才改為大村莊。民國 39 年，行政區域調整，劃為彰化縣大村鄉。

### | 大村的巨峰葡萄

彰化的大村鄉最有名的特產是巨峰葡萄和民間私釀的葡萄酒。全鄉種植葡萄的面積有 1458

▼台 1 線上的花壇和大村，汽車零件工廠雲集。



▲員林的都市結構相當健全，以台 1 線旁的火車站為中心放射性向三面發展。

公頃，產量占全國的 45%。除巨峰葡萄外，還有蜜紅、金香、黑后等葡萄，是全省最大的葡萄產地。為了推廣葡萄，每年還有葡萄公主的選拔，是大村鄉一年一度的大事，非常隆重。

## 員林 Yuanlin

從台 1 線 203K 進入員林鎮。員林是在平原上都市結構發展相當健全的城市，以台 1 線旁的火車站為中心，放射性的向三面發展。因台 1 線穿越中山路的市中心，埔心、社頭、永靖等地的鄉民，都以員林車站為交通集散地，人潮、車輛



▼上：台1線由台76線快速道路下方穿越員林大排水溝。下：光明圍商街。



擁擠，遂成為都市核心。

長久住在中山路火車站前的鎮民徐維明說：打從1966年開始，台1線是附近城鄉唯一的幹道，交通流量實在太大，附近鄉鎮的人口都在此集散，晚上又因北上趕市集的載豬車、運菜車整夜呼嘯而過，日夜都無法安寧。因中山路難以拓寬，政府才另開闢新道，1976年台1線改走寬闊的外環道「莒光路」，繞過市區後，在207K重新回到舊有的台1線「中山路」。

接著台1線沿著中山路橫越過員林大排水溝進入埔心鄉，台76線快速公路就在排水溝的頭頂上空高架興建，是臺灣唯一沿河道跨越兩邊河堤而興建的快速公路，灌溉、疏洪、交通一舉

三得。台76線公路在員林附近進入「八卦山隧道」，全長5.2公里，這是目前在西部平原上最長的隧道。

### | 台1線繁榮了員林

員林大排水溝，又叫「柳仔溝」，因昔時兩岸種有柳樹而得名，以前還有竹排、小舢舨做為兩岸的交通，自從橋梁興建後，這些古意的光景就走過了時代。

今年73歲的員林中山里里長徐維明向我們表示，日治時代的台1線在員林鎮外是沒有柏油路，都是鋪碎石子路，而且路面很窄。但從埔心到員林，路旁鋪設有鐵軌的「手板車」可以乘坐，是蔗農運送甘蔗之用，屬糖廠的鐵道。手板車很簡陋，沒有頂蓬，須用人力推動，乘坐是要付錢的，不過，並非在台1線上，只是穿越而已。在那個時代，連腳踏車都很稀少，徐維民里長說，他住在埔心的太平村，全村只有他家有一部「富士霸王」牌的腳踏車，非常風光，全村都羨慕。

台1線通過員林，聚集南來北往的旅客，確實造就了員林市街的繁榮，「地方小吃」發展成特色。火車站前的「光明路」，有名的「竹廣市仔」最為熱鬧，有老五槓圓、寶島肉圓、員林肉圓、雞腳凍、爌肉飯、衣服百貨等。市集延伸出「光明街」的「番薯市仔」，可見各種應景的水果、蜜餞、地方特產都上市了。

### | 員林椪柑 曾經風光

以前「員林椪柑」聞名全省，其實椪柑是產

自埔心、大村和溪湖，但一定要集散到台1線的員林鎮，以「員林椪柑」為名，暢銷全省，才能賣得好價錢。但近二十年來，「員林椪柑」在市場消失了蹤影。曾在農會擔任推廣工作的徐維明說：「二、三十年前員林椪柑發生了『黃龍病』，整棵樹變黃死亡。主要原因是過分使用化學肥料，地質酸化。」斯時尚不知有機肥的重要，造成椪柑在員林地區消失。

在台1線與台76線快速公路旁的「過溝仔林厝」，古時叫「柴頭井」，有鮮為人知的新石器時代的古文化，稱為「林厝遺址」，遺址現多為果園、荔枝園。在1996年開闢台76線快速公路時，開挖林厝交流道橋墩，史前遺址遭到相當程度的破壞，經中央研究院考古專家在1995年現場開挖50處深坑，以深淺不同的土層，深藏著三種不同年代的史前文化，出土文物豐富，推估為3700年至1000年前的史前文化。但經評估後，負責建築快速公路的單位為趕工程進度，立即進行回填，陶紋史前文化，在初露光芒後，再度長眠在百果山麓。目前在林厝交流道橋墩北岸，有一萬平方公尺的荔枝園，有保存狀況良好的遺址，等待來日重現曙光。



▲員林椪柑。



## 永靖

Yongjing

台1線從埔心鄉界邊緣通過，在211K處進入永靖鄉。「永靖」的鄉名，顧名思義是：「永久安靖」。據說古時火災頻繁，舊屋常被燒毀而蓋新屋。當地居民苦於火災之患。同時該區地勢低窪易積水，遇到颱風或暴風雨，即釀成水災，導致農作物收成不佳，故以「永靖」為名，期望「止息水患，永保安寧」。

其實，永靖是有家族聚落群集的習風，當地頗多正身多護龍外擴式的建築，至今仍存留許多家廟、祠堂、公廳。家族的團結，主要是抵禦外侮。清朝時期多潮州移民，客、閩各據一方，地方械鬥情形嚴重。潮州移民於1813年在此地建立街市，清嘉慶年間，由當時的彰化知縣楊桂森命名為「永靖」。意在期勉本地區與附近居民能和平共處，永久安靖。

### | 菊田燈海 · 冬夜耀眼

211K進入永靖鄉，走過台1線，我們瞧見兩旁所見是園藝苗圃的一片綠意。這裡是全國最大的水果種苗供應中心，果苗嫁接技術聞名全國，並且和田尾的公路花園形成一個花卉系統的聯結，政府大力推展的精緻農業，在這裡可以樹立了一個怡情悅目的成果風景線。

在秋冬時節菊花盛產期間，永靖還有一個夜間奇觀。花農為了催速花朵的成長，以電燈加長光照時間，使花莖達到理想的高度，也為冬夜的

台 1 線，點燃了一片耀眼的燈海。

### 永靖的和德園

在台 1 線 212.5K 的中山路二段 60 號，永靖國小的對面，有一座草木扶疏、佔地 2,000 餘坪的私人庭園「和德園」，最美的是一座人造山水和活水流動的池塘，池塘種植有許多花草，景色相當怡人，是一處供給鄉民休閒的地方。園林的



▲上：永靖夜晚奇觀 - 菊田燈海。下：和德園內植有許多花草，是一座私人庭園。

主人，是出身永靖的頂新集團負責人魏氏兄弟，兩兄弟為感念父親早年的辛勞，特別在自己的鄉里興建一座土地寬闊的花園，並在園內立上紀念父親魏和德的銅像。同時在旁邊建有一棟六樓的「永靖鄉民藝廊」，用以提昇鄉民的文化水準，也給鄉民一個聚會的場所。

「和德園」對面的永靖國小，從 1898 年 12 月 15 日由永靖鄉民士紳發起募捐，創立「永靖公學校」迄今，已有 114 年的歷史。學校旁有四間日治時代給老師住宿的宿舍，早年被縣府賣掉四間，現存的兩間是在翁金珠當縣長時親自勘查，發現這棟宿舍建物具有歷史意義，因而把永靖公學校宿舍登錄為歷史建築，並於 2004 年 2 月動工修復原樣，成為永靖鄉唯一的古蹟建物。現在日式木造的永靖公學校宿舍，除了公開供人

參觀外，也招商經營「公學校咖啡」，提供同樣具有日式風味的日式套餐、拉麵、下午茶、咖啡等，供遊客休閒徜徉，發幽古思情。

## 田尾 Tianwei

田尾，顧名思義是昔時舊濁水溪平原上，十五莊圳的水田尾端，舊名叫打簾，100多年以前，村裡有個名叫巫修齊的人，在回唐山的旅途中看到漳州地方的人種花，便沿途帶回許多植物的種子及枝條。回打簾後，他將這些種子和枝條試著播種、接枝埋土，開始繁殖，成為修心養性的培植花木高手。日治時代，巫厝家的堂兄弟、叔侄已逐漸將花木栽植職業化。到了昭和時代，在光復後曾任議員的羅老庚，見巫家的花木事業經營的有聲有色，遂與「農民組合長」商量，由農會來培育種苗，讓農民方便以低價申請回去種植。在此，田尾地區的花卉園藝事業有如百花爭放，同時也養成了不少育種的高手。

### | 公路花園

從永靖往南下即可看見「田尾公路花園」。在公路的兩旁綿延著各種苗圃和園藝造景；為了避免台1線遊客停駐塞車，觀賞主區位在民生路到民族路間，有300公頃面積的「盆栽苗木生產專業區」，境內有250家私人花園，以從事庭園花卉栽培和盆栽苗木生產為主，尤其重視樹栽的

▼上：永靖公學校宿舍為永靖鄉內唯一的古蹟建物。中：田尾公路花園空景。下：田尾公路花園路口。



造型，是全國最大的花卉樹木盆栽的集散區。

每到花季，賞花人潮紛湧，帶動了週邊的飲食和遊樂休閒產業「公路花園」儼然成了一座熱鬧滾滾風景遊樂區。

▼利用原有種植的花木來美化公路，打造了田尾境內台1線的特色。



### 園藝特定區

1973年（民國62年）省政府正式將該地區核定規劃為公路花園園藝特定區，在台1線上，利用路旁民眾已種植的原有花木來美化公路、供大眾觀賞，當時稱為「公路公園」。1998年田尾鄉積極爭取經濟部商業司輔導田尾公路花園形象商圈計畫，歷經三年半的時間推動花卉產業提升及產業多元化，並有營建署補助建設形象商圈硬體工程。2002年行政院農委會正式輔導田尾公路花園成立「田尾鄉休閒園區」再次拓展田尾這個花之鄉的花卉園藝專業園區，這是全省唯一利用台1線暢通全省之便，成為觀光休閒旅遊的地區。



台1線在215K來到北斗，北斗人是很自豪的。他們認為北斗有輝煌的歷史，「一府、二鹿、三艋舺、四寶斗。」自古以來人文薈萃，是人傑地靈的好所在，清朝時期，濁水溪的水運上溯至南投竹山等地區，下至鹿港，鹿港的海產批發到北斗，雲林西螺的豬肉與醬油也到北斗賣，當時的北斗可說是彰化平原上最重要的內陸水運中心，而媽祖廟「奠安宮」前大街，集滿了商舖鋪，街道上不見天日，上有遮棚、下有紅磚，行人摩肩擦踵，熱鬧非凡。

## | 北斗三員 · 肉圓最亮

日治時期的北斗是北斗郡一街七庄的行政兼經濟中心，北斗是兼具商業與行政機能的都市，此時的北斗除了有機關林立，更有僅次於臺中、彰化兩市，全臺中州第三擬定的都市計畫地區。在日治時期的北斗有「三員」之說：一為警員，北斗身為行政中心，擁有一些警備人員。二為教員，北斗是北斗郡最主要的教育中心，不少居民也由商業轉而投身教育，北斗出了不少校長人士。三為肉圓，肉圓向來是北斗傳統美食，純手工捏製，肉餡滑Q，聞名全臺。

由於縱貫鐵路沒有經過北斗，日治時期對外交通就只有靠台1線縱貫道，但濁水溪太寬長，造橋困難，昔時交通是靠牛車涉水而過。臺灣光復後，政府利用日本人留下的橋墩鋪設「西螺大橋」，北斗再度繁榮，展現風華。斯時台1線穿越中山路，北斗沿線馬上繁榮起來，商店林立、住家櫛比鱗次，十分熱鬧。中山路經二次的拓寬，成為北斗最繁華的街道。



▲北斗范氏肉圓。

▼台1線行經北斗市區。



## | 唇齒相依 · 北斗繁華

世代都居住在北斗的居民洪楷堯說：光復初期的北斗在臺中縣北斗區署的劃分下仍是具指標性的商圈，後來裁撤區署單位，北斗的行政機能頓失。而後修建的西螺大橋一時帶動了處於北端的北斗發展，之後完工的中山高速公路雖然經過相鄰的埤頭，北斗交流道卻遲至2002年才完成。北斗的交通物流長久以來都靠台1線，台1線與北斗可說是「唇齒相依」，北斗現今還是北斗地區四鄉鎮的商業中心，也是南彰人口密度最高的聚落生活圈。

祖先世代都居住在北斗的洪楷堯說，北斗人確實很愛鄉又自許甚高，因此用閩南語說家鄉名稱時，喜歡把「北」發音為「寶」，叫「寶斗」，保留古時的名字。以前北斗交易牛隻的「牛墟」是全省有名的，不過在1992年後落沒了。

最近引起國際旋風的籃球明星林書豪，就是北斗人，北斗家家戶戶都沾光，以他為榮。


**溪州**  
Xizhou

在台 1 線 218K 我們來到溪州鄉，一眼望去盡是綠野阡陌、良田綠波。台 1 線直接通過溪州鄉的鬧區中山路，因該區發展快速，1993 年另開闢莒光路，把台 1 線的交通流量導引到寬闊的新路。

溪州鄉調解委員會的主席鐘文國，也是當地文史工作者，常接受學校邀請講演家鄉的歷史。一提到台 1 線在溪州的展演，他如數家珍的說，台 1 線在日治時代叫「縱貫道」，因濁水溪沒有橋梁，必須乾季水淺時才能通行，車輛都涉水而過。民間的貨物運輸和客運，完全要靠牛車來接駁。他的父親鐘响，就是以駕駛牛車涉溪運貨為業的。

有一次，一位臺中州州長的座車，因涉水濁水溪路況不熟，車輪陷入泥沼，無法脫困。鐘响用兩頭牛在前面拉，眾人在車後推，費了半天才把車子推上岸。那位臺中州長為感謝鐘响，送了一張名片給他，後面寫了幾個日本字，然後告訴他遇到困難時，就出示這張名片。鐘响說，在強權當道的日治時代，這張名片確實很好用。



▲上：牛車是以前重要的交通工具。下：溪州一眼望去，綠野阡陌。

## | 台1線上·搶曬稻穀

鐘文國說：1956年以後，台1線已鋪有柏油路面，其功能不只是便利交通而已，還給農民帶來豐收的喜悅。每年春秋之際，稻穀收割，農民就在台1線道路上搶佔地盤「曬穀子」。當時車輛還不多，沒有紅綠燈。農民強佔馬路一半，另一半留給車子走。警察睜一隻眼、閉一隻眼，大家相安無事。

鐘文國主席感嘆道，當時「反攻大陸」的口號響徹雲霄，大家高唱反共復國歌。打戰要糧食，政府對米糧的管制非常嚴格，米穀不能運過縣境。因此政府對農民在台1線上曬穀子，都採包容的態度。不只是溪州如此，全省農民都在搶馬路曬穀子，後來連收割亞麻、蕃薯籤、大豆、土豆、蒜頭都拿到台1線道上來曝曬，這種農民搶用馬路的情形，直到1979年後，政府補助農民購置柴油烘乾機，才結束台1線上搶佔馬路的歷史奇觀。

## | 西瓜小姐·招攬生意

溪州人在濁水溪河床種西瓜，每年四月到七月西瓜收成時，為了推銷西瓜，從

台1線通過的水尾村到西螺大橋前，兩旁堆滿了西瓜，長達一公里多。

瓜農為了促銷，24小時營業，還聘請小姐招攬生意。民國五、六十年代，民風較保守，沒有現在的



▲瓜農將西瓜秤斤賣價。(來源：外交部)

「檳榔西施」那麼花枝招展。「西瓜小姐」雖然穿比較花色的衣裙，但裙底低過膝蓋，上衣雖是短袖，雙手也加上長型的防曬衣袖，頭上戴斗笠。在那個時代，這種穿着已夠吸引卡車司機了。如果一部遊覽車停車買西瓜，真是樂壞了瓜農，笑著切西瓜，還忙著去提清水給遊客洗手。

為了應付果販和遊客選購西瓜，在台1線接近西螺大橋旁有一處很大西瓜市集，就是現在的「垃圾焚化爐」現址，上百家的瓜農在拍賣各種的西瓜和黃色的「梨子瓜」。從早上七點到下午五點，都沒有休市。當時中南部的西瓜幾乎都是從這裡批發出貨的。

## | 溪州大橋·爭名難圓

舊台1線上的西螺大橋，橋寬較窄，又有糖廠火車併行，而且承載力有問題，禁止大卡車通行，已不符時代的需要。1990年12月在西螺大



▲西螺和溪州的人民曾為橋的命名產生糾紛，最後採用「兩橋北管」的原則而命名為溪州大橋。



橋上游二公里處，興建「溪州大橋」。橋寬 26 公尺，採四線道設計，橋長 3,030 公尺，是台 1 線最長的大橋，1994 年 2 月完工。但為了大橋的命名，西螺人和溪州鄉民都有強烈的自我主張，西螺鎮民認為要命名為「新西螺大橋」，溪州人認為是「溪州大橋」，兩方都動員民意代表施壓力爭。公路局採「南橋北管」的公路管理原則，命名為溪州大橋。但晚上鑲上西螺那邊的橋名石碑，第二天早上就發現被人破壞了。公路局為了讓兩鄉鎮的民眾各自表述橋名，也沒有舉行通車典禮，迄今已通行近 20 年了。

溪州鄉雖然是座不很起眼的鄉村，但它也有輝煌傲人的過去。鐘文國說，日治時代臺灣糖廠的總公司就在溪州的南州村，糖廠內的造景文化水準很高，同時種有櫟木、雞窩樹、九芎等高級林木，還有一棟二層建築的「拾翠樓」，和游泳池，日本皇太子來台，就曾住在那裡。

1972 年，台糖總公司遷回臺北，原址改為森林公園，由於缺乏管理，高級的樹木都被挖走了，剩下一些榕樹、樟木而已，尚且拾翠樓也被破壞，古蹟也沒有了。



▲萬景藝苑。

▼溪州糖廠已合併於溪湖糖廠。



▼馬拉巴栗樹苗。



### 溪州有新五寶

溪州還有一座「彰化花博公園」佔地 21 公頃，在 2004 年舉辦花卉博覽會，現改為「溪州公園」，內有演藝廳、展覽場，現在成為溪州最好的民眾活動場所，私人的結婚典禮、辦桌都向公園借場地，鄉民深感滿意。

鐘文國特別介紹一座私人花園，位於台 1 線 217K 處，叫「萬景藝苑」，佔地五公頃，內有獨特的園藝造景和奇花異木，平時不開放。每年為了得配合彰化花卉節活動，才開放展覽。

鐘文國順便向我們推銷今日溪州鄉的特色「新五寶」：有「馬拉巴栗樹苗、天堂鳥、芭樂、甘蔗、鳳凰花隧道」。其中造景用的馬拉巴栗樹苗，培植區達 53 公頃，佔全臺產量的百分之八十，每年外銷達 16 億元，真是溪州之寶。

# CHAPTER 3

## 歷史的履痕

雲林縣／嘉義縣市／臺南市

涉過濁水溪，深嵌華路藍縷的履痕，  
在嘉南的原野，在祖靈的年代；官道從此出發。  
城池的通衢是驛道的動脈，牛車輾過昨夜的夢迴。  
不必揮別，鑲滿的記憶，已結晶成今日的繁華。



雲林縣

西螺

莿桐

斗南

嘉義縣

大林

民雄

嘉義

水上

臺南市

後壁

新營

柳營

六甲

官田

善化

新市

永康

台南

仁德

# 01

## 濁水淘江 雲林農香

Yunlin County



▲台1線行經西螺交流道。



▲丸莊醬油。

### 西螺 Xiluo

#### | 濁水溪與西螺

走在台1線上，過了溪州市街往南行駛，必須跨過全島最長的河川－濁水溪。濁水溪主流發



▲西螺大橋與濁水溪。

源於玉山，流經五個縣境，流域面積是臺灣第一大河，面積輸沙量居世界第11位，溪州詩人吳晟寫過一本《筆記濁水溪》，記錄著這條河川的變遷史，考查了溪流沿岸的土地與人民的生活。

濁水溪雖然隔開了彰化縣與雲林縣，然而在橋梁兩端的溪州與西螺卻融成一個生活圈，溪州人平常總是跑到西螺買東西。道路是滋潤一地成長的維管束，交通的給養一但少了，地方的繁華往往也跟著萎縮，我們訪問了溪州鄉長黃盛祿，一頭白髮的他感嘆地說：「在我童年時走在台1線過大橋到西螺街去，街上總是熱鬧滾滾，西螺是一個商業中心，蔬菜的集散地，橋上總是人來人往，現在鄉鎮有了外環道路，台1線的運輸功能減退了，西螺看起來也沒落了。」

227.8K  
248.3K



▲石牛溪附近的鴨群。



▲西螺大橋。

西螺大橋為公路與糖廠小火車鐵路共構的橋梁，全長 1,939 公尺，當年參與興建者大多是雲林本地人，薪資從一開始的每日四角，調升到後來的每日六角。曾參與建築大橋的吳廖玉燕女士記憶猶新。西螺地區也是我們年幼時去看西螺大橋必到的城市，印象中這個地方有很多人賣醬油，小時後從濁水溪的北岸的芳苑，去西螺大橋遠足，總會通過大橋到南岸。

在地的吳瑞亭先生回想說：「西螺大橋通車前，當地居民需花費五角，以擺渡方式渡過濁水溪，遇到大水就阻斷不通。西螺大橋通車之後，連續三天人山人海，有錢還買不到東西吃，盛況空前，當年全省各地民眾都相邀到這裡，參觀這座當時的『遠東第一大橋』。」張

憶載先生說：「以前路過西螺大橋，每輛車必須收費 20 元，收費站設在西螺福善寺旁（現在國光客運車站的位置）」。

### | 走過西螺大橋

在 1993 年改線後，從台 1 線 224.5K 往左走是新線，行經溪州大橋，往右走是舊線，行經西



▲俯瞰舊台 1 線 - 西螺大橋與新台 1 線 - 溪州大橋。

▼溪州大橋完工後，取代了西螺大橋的交通功能，成為雲、彰地區往來的要道。



▲民國 42 年，西螺大橋正式通車，橋上設有糖業鐵路，形成鐵、公路同行的現象。(來源：外交部)

螺大橋。每次走過新橋，總會去凝視漸漸老去的西螺大橋，這座曾經風光一時的虹橋，蛻變為被珍惜的文化景觀。

溪州大橋於民國 90 年受桃芝颱風侵襲影響，

橋下河床被沖刷，下降了五公尺以上，橋基深槽區嚴重裸露高達十公尺，危及溪州大橋的安全。為維護橋梁安全及保持交通順暢，首創臺灣橋梁換底工法，在同時維持橋梁上部結構與交通通行的狀況下，執行將橋梁承受載重支撐，暫時由原來橋墩轉移至臨時支撐的鋼構架上，再拆除裸露嚴重或損壞之橋基，並更換符合抗洪與耐震設計需求之新橋基。本次橋梁換底施工，橋面的差異、變位很小，非常成功，此工法解決了橋梁下部結構重建工程的交通問題，並兼具節省工程成本與施工期限之優點，又可兼顧環保節能、環境美觀及生態之維護，對於國內沖刷水害造成橋梁橋基裸露問題，提供一套很好的解決方法。

西螺大橋於 1937 年（昭和十二年）開始興建，日治時期只完成了橋墩，當時的工法是以鐵條綁

▼西螺大橋轉型為觀光大橋。



出橢圓形空心板模，接著灌漿抽沙來加重重量使板模下沉，如此反覆作業，使每座橋墩的基樁高度約二層樓高，32座橋墩於1941年完成，之後因戰爭鋼材挪作他用，而中止建設未能連結道路。

國民政府遷台之後，在美援下於1952年再度開工，隔年的1月28日正式通車，雲林、彰化兩縣居民為橋的命名引起爭執，後來是沿用美國總統杜魯門在國會使用的英譯名，才稱為西螺大橋。完工時僅次於美國舊金山金門大橋，是世界第二大橋，也是遠東第一大橋，亦使日治時期即定線的縱貫道路全線通車。橋上還設有糖業鐵路，形成鐵、公路同行的現象，為南北平行預備線最晚完工的一段，在1979年以妨礙交通為由，將鐵道拆除。

1997年溪州大橋完工後，西螺大橋轉為供小型車、機車與自行車通行的便橋，2000年曾有將舊橋拆除的提議。在雲林縣與彰化縣政府的努力下，西螺大橋轉型為觀光大橋，2004年（民國93年11月19日），彰化縣及雲林縣政府均將西螺大橋列入歷史建築，在那尚容汽車通行的日子，行走於其上，都不自主放慢車速，除了因為車道

狹小之外，更是因為這歷史隧道般的建物は如此的引人幽思，怎麼忍心讓先人的痕跡草率的拋諸腦後呢？

### | 大橋旁講故事與橋下吃西瓜

在2003年（民國92年）剛好為西螺大橋通車50週年，彰化縣政府編了一本《牽手半世紀—西螺大橋通車50週年紀念專集》，並在橋上辦理藝文活動，主辦單位還邀請康原在橋頭講西螺大橋的故事，並請彰化、雲林兩縣作家與這座虹橋作深情的對話，這些詩人、作家包括蕭蕭、康原、陳胤、季季、羊牧等人，並在橋上展出「詩人詠虹」、「作家寫虹橋」以及「映像虹橋展」，讓人透過這個展覽，知道了橋與人、河的關係，開啟一扇認識西螺大橋的窗，讓我們猶如聽到大橋的心跳。

老舊的西螺大橋正封橋整修中，橋下的濁水溪顯得枯瘦了些。過去每年四、五月的時節，西螺橋下綠瑩瑩的西瓜，和在陽光下穿梭於瓜瓞之間的農民，襯著那抹紅色橋影，總是會讓人想起詩人林亨泰的〈賣瓜者的季節〉：



▲作家康原於西螺大橋旁講故事。

「扁擔兩端 / 採上筐子 / 有叫賣者的赤腳 / 沿著逐漸趨於乾燥的 / 水溝的邊緣走去 / 而叫喊著：西瓜— / 西瓜— // 總之一 / 亞熱帶之戀於 / 熱帶的 / 賣瓜者的季節 又來到了」這樣的情境、這樣的詩情，在心中悠悠盪盪著的是年幼吃西瓜的情景。

橋下生產的西瓜特別甜，因為這裡的氣候、水分、溫度、養份、還有溪底的土壤，特別適合西瓜生長，不過現在種西瓜的少了，有改種蔬菜。

瓜農告訴我們：「天時、地利出好果子。」

到了西瓜採收的季節，台 1 線兩旁就有戴著斗笠，或包著密不透風的頭巾的農民閒坐傘下，兩眼忙碌的盯著往來車輛，一副業餘商人的樣貌賣著自家西瓜。現採的西瓜最好吃，吃起來「沙



▲濁水溪床孕育的西瓜，甚為甘甜。

沙」又甘甜，每年的四、五月路過此地，看到路旁的西瓜，一定要買來嘗試一下，雖然產量減少了，還可以找到好吃的西瓜。

### | 醬油的故鄉，西螺

過了西螺大橋走入街上，這裡是早期臺灣水陸貨運交流的重鎮。新、舊台 1 線劃分了兩個不同步調的時空，新台 1 線向東岔出直指國境之南；位於台 1 線 227K 的西螺是過橋第一市街，保留了舊台 1 線的時空氛圍，這裡是早期公路局汽車的轉運站、休息站，許多人會跑到西螺來購買醬油。在西螺的街上隨處可見大同醬油、華泰醬油、丸莊醬油等招牌，還可到延平老街參觀。老街是適宜徒步的，狹窄的街道本是為舊日腳踏車、牛車、小型人力車而設，街道上雖不聞醬油香，但琳瑯滿目的舊式醬油商標，依然為過去的輝煌，留下了回甘的餘韻。

我們找到大同路 91 之 5 號的大同醬油的門市部，拜訪第三代的傳人曾錫昌，非常熱忱的曾先生，邀我們進去門市部泡茶、聊天。大同醬油創辦人本來是賣肉圓的，自己生產調配的黑豆甕釀醬油，因味香甘醇常有人購買醬油回家，因此醬油反客為主的成了銷售主力，也成就了現今大同醬油的輝煌歷史。從家庭式的小醬油間，挑著扁擔到各地兜售，到逐漸轉型為小型工廠，大同醬油自此有了醬油原祖的美名。現在第三代的曾朝勤與曾錫昌兄弟更合力將大同醬油推向國際市場，並於斗六設立黑金釀造館，目前新加坡、日本、美國、東南亞、中東等地都看得到大同醬油的身

▼西螺是醬油的故鄉，老街上販賣醬油的商店林立。



影。

1980年代，旅遊業興起，大同醬油在西螺交流道下設了休息站，絡繹不絕的人潮常造成附近街道堵塞。

## 延平老街的風華

### 一訪螺陽文教基金會董事長

過西螺大橋直走後左轉，舊台1線邊的延平老街，舊稱「二通」。大同路當年叫「大通」，中山路是「三通」，這三條街道是當時西螺鎮最繁華熱鬧的地方。「二通」的延平路，是日治時代推展「市街改正計劃」於1934-1936年間，將延平路規劃成了筆直、寬闊的道路，有紅磚道、人行步道、車輛分



▲上：購買醬油的遊客。下：早期醬油買賣的情形。(來源：大同醬油)





▲延平老街。



道的街道藍圖。

為了瞭解西螺，我們找到從教育界退修的螺陽文教基金會董事長張憶載，他說：「延平路在路面的拓建時，配合著當時的商業需求，形成了後來的『亭仔跤』建築。以格子狀的市街計畫為基礎，因此街道整齊劃一，人行步道兩旁設有排水溝渠，電線桿筆直林立，每家有電燈。延平路的市街店屋，以加強磚造和鋼筋混凝土共構的二樓居多，整體建築風格介於古典與現代間。房屋的立面僅在牆緣與山頭部分加以裝飾，外觀的秀面均以洗石或貼瓷面磚，形成當時臺灣街道建築中較為少見的深沉低調景觀。」

1935年，臺灣發生大地震，許多房屋被震垮，西螺街上許多房屋是後來重建的，延平老街其風格融合巴洛克與現代建築，屋身正面上層造型多樣的女兒牆是整體建築最醒目的部分，四柱三間的設計是典型分段隔面方式，女兒牆上的羅馬拼音，使樓房更顯華麗，山牆上還有姓氏名號、店號，顯出古典之美。金玉成鐘樓也是老街的另一個獨特座標。沿途可看見水泥藝術的運用，如開



▲四柱三間的設計是典型分段隔面方式。

模印花、泥塑裝飾，從這些街屋上花的心力，更能看見街屋之魅力。

面對西螺老街的沒落，張董事長感慨說：「以前舊台1線是交通要道，南來北往的車都會停在西螺用餐，人潮就是錢潮，自溪州大橋開通以後，沒事辦的人，就不會在西螺停留，街上人潮消失許多。於是為了挽救商機，我們辦理老街再造、社區活動、西螺文化祭，希望能再使西螺老街再



▲山牆上可見姓氏名號、店號。

生。」

### 「西螺七嵌阿善師」與振興社

說到「西螺七嵌—阿善師」，這可是紅遍半邊天，是許多四、五年級共同回憶的 222 集連續劇。早年西螺地區常受到來自東邊靠山地區的敵人侵擾，廣興莊民便從詔安請來武藝高強的阿善師，本名劉明善，是福建省詔安縣人，在少林寺習武，是少林寺的嫡傳武師，1828年（清道光八年）隻身渡海來台，不久就移居西螺堡廣興莊，教導鄰近鄉親武藝，以「振興社」為武館名，教導族人習武抗敵；此外，居住的崙背鄉港尾地區的鄉親，經常被來自南邊土庫鎮的敵人騷擾，也從原鄉官陂請來廖金生當武師，整個七嵌地區的習武風氣於焉展開，齊力護衛家園。

廣興里的振興宮就是阿善師廟，名稱由來就



▲振興宮，又稱為阿善師廟。

是取自他當時成立之武術館振興社，而其墓園位於廟的後方，阿善師的墓是經後人遷移至此，當時並不在此地。今日在西螺鎮南邊的廣興里，便立有武者塑像，不遠處的振興宮供奉著阿善師的牌位，廟後墓塚為其長眠之處。

七嵌雕塑公園裡的七座武術雕像，每一尊石人的武術招式都不同，象徵西螺七嵌。七嵌武術宗師阿善師的紀念墓園，碑上刻著「渡台開基主號明善之佳城」。

### 作家羊牧與行道樹

走出西螺市街不遠，路的右邊就可看到西螺農工，創建於1938年，是歷史悠久的學校，1981年定名為臺灣省立西螺高級農工職業學校。

這間學校有一位作家羊牧，本名廖枝春。羊牧的文學創作類別以散文為主，兼及論述並寫一些與青年談心的文章。鄉土經驗和教書生涯是羊牧寫作素材的主要來源。他的《吾鄉素描》一方面紀錄了農村風土的演變，一方面也使鄉野風物，以最明晰的形象進入讀者的心中，描寫臺灣鄉村的景觀與人民的生活。

台1線往南在229.8K與國道1號交會處，從西螺到荊桐這段路上，行道樹大部分是樟樹。夏天時節，濃密的樟樹蔭提供了往來機車騎士長途奔馳中的涼意，偶爾倦了，停車樟樹下，看著往來疾馳的車輛，反而可以映襯自身的悠閒。當我們沿路做田野調查，看到這些樟樹時，想起臺灣有兩句諺語：「一樟、二芎、三埔姜、四苦苓、芭樂柴無路用」與「樟敖吼、芎敖走、芭樂柴車糞斗」，是說做陀螺的木材，最好的樹是樟樹，然後是芎樹，以下類推…。小時候要玩陀螺，必



▲七嵌雕塑公園裡有七座武術雕像，每一尊的武術招式皆不同，栩栩如生。



▲西螺農工歷史悠久，歷年來造就許多農工企業人才。

須去砍樹枝來自做陀螺，樟木是首選，因樟木做的陀螺，打下去會發出聲音，因此說「敖吼」。而臺灣有一句謎猜「一跤會走，無喙會吼」要猜一物，謎底是「陀螺」（甘樂）。

現代人已經很少會自己去砍樹枝，來製作陀螺了，為了傳承生活經驗，知名作家康原特別寫過一首陀螺的歌，收錄在《臺灣囡仔的歌》一書

▼從西螺前往荊桐，沿途是茂密的行道樹，為往來的騎士帶來短暫的涼爽之感。



中。這首〈干樂〉的歌寫著：「甘樂 / 甘樂 / 甘樂愛 / 廟埕黑白走坐 // 甘樂 / 甘樂 / 甘樂愛澎風 / 惦大埕旋玲瓏 // 一支跛真敖走 / 無生喙閣大聲吼」看到這些行道樹，唱這首甘樂歌，我們坐著車子愉悅地奔向荊桐。

### | 雲林路段變遷

為了知道常在台 1 線奔走的上班族，對以前到現在走起來的心理感受，我們特別訪問住在員林，到雲林科技大學教書，在中正大學讀博士的謝瑞隆，他說：「從彰化縣進入雲林縣，最顯著的標地莫過於橫跨濁水溪的西螺大橋，這一座曾經號稱遠東第一長橋的紅色長龍似乎就提醒著我們－雲林縣要到了。孩提的記憶，西螺大橋的路幅雖然略顯狹小，但總是令人有著一股暖意，傍晚的時分，西向是一片蒼茫無邊的紅霞，然後一顆紅通通的火球漸次地沒入天際線，餘光映照著粼粼的虹橋，心裡漾著一種無需解釋的夕陽無限好。然而 1997 年毗鄰西螺大橋間的溪州大橋完工後，雲林縣台 1 線改道溪州大橋，西螺大

橋離開了台 1 線的軸線，雲林縣台 1 線的端點少了虹橋的裝飾而失色許多，不過現今行駛在溪州大橋上，眺望西螺大橋，多少也彌補了一些悵然之情。」

謝先生又說：「現今台 1 線雲林縣路段，不少路段拓寬了許多，偌大的路面拉大了兩側農田的距離，也讓農村的景觀改變了許多，孩提時的記憶也跟著模糊了，多處村庄路口處的柑仔店悄悄地消失了，取而代之是一處處嶄新的便利商店。裊裊炊煙的農村景觀，路旁農家的閒話家常，這些畫面似乎越來越難尋覓，車行的塵煙取代了人氣，台 1 線雲林縣路段在光影流動間，卻也逐漸失去了農村的親切感。」



### | 盛產蒜頭的荊桐

荊桐古稱「荊桐巷」，位於台 1 丁 8.9K，傳說清朝以前荊桐樹叢生，地名因荊桐樹而來，本是人煙絕跡，先民到此墾荒，擇一小巷建屋成村，荊桐樹綠遍布全巷，故取名為荊桐巷。

進入荊桐鄉的台 1 線，像是書本中翻出的鄉間插畫，夾路田園，蒜香處處，農夫叼著菸，荷著鋤，慢條斯理的巡視他的田園。他們像個將軍似的，巡遍一方方整





▲俯瞰荊桐鄉。圖中最寬的馬路為台1線。



▲透過蒜頭做的裝置藝術，荊桐鄉農會期望能將農產品更貼近大眾。

齊的部隊。

《諸羅縣志》記載「打馬辰陂」，即源由虎尾溪分支流出灌溉孩沙里、荊桐、饒平厝，直至西螺一帶。由此可知在康熙年間，已經有相當的開墾地。又乾隆年間，閩人真、張、王等姓開拓樹子腳、頂麻園、湖子內等地。1950年行政區域調整隸屬於雲林縣荊桐鄉。

荊桐地區盛產蒜頭、水稻、軟枝楊桃、花生、黑柿、蔬菜等農產品，雲林本是一個農業大縣，鄉境濁水溪本流與新虎尾溪成網狀河道，而荊桐位處濁水溪大沖積扇上，灌溉水源充足，又有人工埤圳使水利發達，是發展農業條件極有利的地

區。

雲林縣盛產蒜頭，佔臺灣總產量三分之一，以荊桐鄉佔最大宗。荊桐鄉農會總幹事張鈺萱說：「荊桐鄉農會為幫助蒜農行銷，請虎尾科技大學的師生，透過蒜頭做裝置藝術，讓傳統農產品更貼近大眾，使年輕朋友可以藉此感受古早味的農村生活。」



### 「有膽過虎尾溪，無膽留怙府城做雜差」

台1線到238K以後就抵達斗南，並在238.7K處進入虎尾溪橋，虎尾溪屬北港溪水系，位於北港溪上游河段。臺灣有一句俗語：「有膽過虎尾溪，無膽留怙府城做雜差」，洪敏麟教授說：「臺灣開發從臺南往北，慢慢發展出來，如果有能力就越過虎尾溪，往北部發展，若沒有膽識就留在臺南府城做雜役，沒有勇氣的人是不會有前途的。」

1920年（大正9年）10月1日，地方制度改革，將他里霧改名為「斗南」，隸屬於臺南州斗六郡。國民政府入臺後，1946年（民國35年）1月11日成立斗南鎮公所。1950年（民國39年）10月25日改屬於雲林縣。斗南名稱的由來有兩種說法，一說是因位於斗六以南，故稱斗南；另一說是他里霧的原音和日本的一個地方斗南藩（となみ，tonami）很像，所以改為斗南。



### | 雲農飼料與斗南火車站

過了虎尾溪橋，路的右邊可看到工業區，在台1線240K處可見「雲農飼料」的工廠煙囪，此時太陽已經隱入西邊的海面了，夜色漸漸圍繞過來。沿台1線繼續前行，進入241K處讓人有繁榮熱鬧的感覺。「斗南火車站」就在台1線不遠處，以造型氣勢雄偉、站前廣場佔地寬闊而廣受「鐵道迷」們的推崇。斗南車站不僅是臺灣現存老舊木造火車站中，規模最為宏偉壯觀的一座，同時也是日治政府在臺灣最後建造的火車站。

### | 養護工程處斗南工務段

台1線在241.6K處過了一條小小的石牛溪，我們發現242.5K處，路的右邊有第五區養護工程

▲俯瞰斗南鎮。



▲斗南火車站因站前廣場寬闊而廣受「鐵道迷」的喜愛。

處斗南工務段，這裡是延平路二段128號，大門前立著一塊鐫了「旅途平安」四個字的大石，我們就著餘弱的天光拍照存檔。

台1線斗南路段的拓寬，自1988年即規劃設計，由原來路寬9公尺，拓寬30公尺雙向四



車道，土地盡量避開已經發展的聚落建築，所以採向西側的單向徵收，但仍無法避免民眾的強烈抗爭。

恐嚇、檢舉、黑函，一次又一次帶給施工人員深沉沉的壓力，五工處陳逢源副工程司不禁感慨：「現在路拓寬完成了，不是很好嗎？」台1線拓寬完成後，以斗南交流道作為前往高速公路的連絡道路，加速雲林縣農產品送往全省各地，除了物暢其流外，還直接、間接促進當地觀光產業的發展。

### 寒林寺與養鴨人家

我們繼續南行看到的是一座位於台1線中正



▲在 242.5K 處是斗南工務段，門前還有一塊大石刻有「旅途平安」。

▼寒林寺是雲林縣唯一抗日的義民廟，昔日以供奉大眾爺為名，避人耳目。



路延平路口的「寒林寺」，就在斗南往國道1號交流道方向的左邊。1896年，日軍從北部登陸接收臺灣，各地紛紛組織抵抗，許多抗日臺灣人死於斗南，屍骨曝於荒野，當地人不忍，偷偷收埋於小祠後，並定名為「寒林寺」，以供奉大眾爺為名，避日人耳目。

直到終戰後，這秘密才逐漸曝光，歷經整修廟宇始有今日規模。寒林寺成為雲林縣唯一抗日的義民廟。每年農曆4月28日，民眾一大早就備妥三牲酒醴趕往寒林寺，為戰役中壯烈成仁的義民們，舉行「升天祭」。

台1線在荊桐到斗南間道路兩旁，視野顯得綠意盎然，在田野間放眼望去，鄉間的美景浮現眼前，除了農產品之外，在石牛溪附近看到了養鴨人家，廣闊的池塘中，有白色的鴨群，是台1線的特殊景觀。夏天停駐於樟樹群排列成的行道樹下，遠望養鴨人家的悠然情調，透過樟樹葉作前景，構成一幅恬靜的鄉野趣圖，想起：「一年飼牛兩年飼鴨，戶神蠓仔無愛拍」的諺語。

▼石牛溪附近的白色鴨群，呈現出鄉間養鴨人家的美景。



### 以「王子麵」揚名的味王公司

成立在 1959 年的味王公司，位於斗南的石溪里，產品除了全島銷售外，行銷五大洲，以歐、美較多，近年擴及中國市場，最有名的產品，除了味素之外，當屬「王子麵」，那是許多人的兒時回憶；就算是現在，王子麵也跟得上時代腳步，變裝為小包裝的「小王子麵」，依然是孩子課後零食的選擇之一。

創辦人陳建忠為名人「香蕉大王」、「青果大王」陳查某的長子，陳建忠董事長做生意喜歡現金交易，博得「現金大王」之名。

味王的老員工說，當初老董事長陳建忠創辦的味王，在 2003 年公司遭人掏空，股價一度跌到

只剩二元多，在危急存亡之際，當時已 79 歲的陳建忠在董事們的支持下，再接掌董事長一職，全力營救並創新；十年的時光，味王股價重新站回票面價，甚至曾經衝破 25 元，讓大家見識到陳建忠做生意的功力。



▲味王公司。

# 02

## 諸羅北迴 嘉義富庶

Chiayi County



▲嘉義縣立表演藝術中心外的荷花池。



▲台1線牛稠溪橋。



▲台1線從雲林縣斗南鎮進入嘉義縣地界，第一站來到「大林」。



### 台糖生物科技中心

經過石龜溪後，台1線約於248K處進入大林境內。大林糖廠位於台1線旁約250.5K處，遠遠就可以看到台糖生物科技中心醒目的百年巨型煙囪。日治時期，日本政府有計畫的在臺灣發展極具規模的製糖產業，1914年（民國3年）建立大林糖廠，吸引大量人口聚集，使得大林被稱為「移民區」。

台糖生物科技事業部一大林生技廠，原為大林糖廠，佔地3.6公頃，斥資10億元，於2004年底竣工之後，一躍成為生技研發與生產

248.3K  
278K



▲寬闊的台1線忠孝路。



▲北回歸線太陽館。

的旗艦大廠。廠區內矗立一世紀的糖廠煙囪標誌，如同屹立不搖的嘉義經典地標阿里山一般，守護著人民與土地。以保護人民健康為目的，以科學為後盾，台糖生技的任務將是傳遞生生不息的生命契機。

在臺灣糖業興盛時期，大林糖廠帶動了當地的大小產業，使大林成為嘉義縣內經濟最繁榮、人文素養最高的地方，盛極一時。不過，一句「第一戀，種甘蔗乎會社磅」的諺語，也道出了日治時期臺灣的小小蔗農們慘被剝削的辛酸，在彰化二林還發生過「二林蔗農」事件，臺灣新文學之父賴和還寫過一篇〈覺悟下的犧牲—寄二林戰友們〉，鼓勵農民要爭回尊嚴。

在 1950-1960 年代，臺灣的製糖產業在經濟

建設中扮演重要的角色，台糖鐵路所構築的三千里交通網，更解決了寶島臺灣當時貿易往來和居民交流的問題，可以想見製糖產業在臺灣歷史中舉足輕重的地位。為了保存所剩無幾的臺灣糖業文物，嘉義林管處提供了古老的蒸汽火車頭和台糖「平客 6203」車廂，展示在現在的大林糖廠內，加上綠草如茵的景觀、歷史悠久的台糖員工



▲台糖生物科技中心的巨型煙囪。

▼大林糖廠從事大量的蘭花栽培。



宿舍，民眾可以清楚見到臺灣製糖產業在歷史上走過的痕跡。

隨著臺灣製糖產業的沒落，1992年大林糖廠被合併於北港糖廠，成為北港糖廠大林工廠。1996年大林糖廠正式停產，人員和設備被併入北港糖廠管轄，一部分的廠區則轉為生技公司的生產線，其他大部分的廠區繼續保留。現在的大林糖廠，除了遊客和販售中心吃冰購物的人潮之外，平常的日子裡都極為安靜。大林廠也從事大量蘭花栽培，還成立台糖生物科技中心。鎮公所所推動的大埔美智慧型工業區，也是以農業生物科技中心為規劃重點。

漫步在台糖廠區，讓人回憶起小時候偷吃

製糖甘蔗的事。「偷食甘蔗，一支放汝去，兩支拍竹刺，三支罰一棚戲。」戰後，蔗糖是輸出的農產品，政府為了保護蔗糖產業，偷吃甘蔗是可以移送法辦，因此都會有人，到處巡邏警衛，抓偷吃甘蔗的人。走在園區，沿路遍植大王椰子，處處流水，古木參天。路旁的日式房舍，有些保存大致完好，依稀可見當年的景致。行走其間，除了蟬吟，就是鳥鳴，人在這裡，反而成了配角。身為配角的我們，不敢搶戲，靜靜的悠遊於偌大的廠區，直到大王椰子再也負載不了西墜的夕陽，我們才貪婪的吸了幾口清淨中略帶草香的空氣，而後走向現實的繁忙。

## | 大林國民中學

過了 251K 的大林橋，在 253K 處就是大林國中，這是一所歷史悠久的學校，1913 年（民國 2 年 4 月 1 日），日本「新高製糖株式會社」於大莆林（今大林鎮）成立「新高製糖株式會社嘉義工場」，並於十股圳（今鹿堀溝）畔成立「新高製糖株式會社嘉義工場附屬大林尋常小學校」，專收日本籍糖廠員工子女就讀，這就是大林國中的前身。

1920 年臺灣總督府實施地方自治制度，因隸屬於嘉義廳大林庄，校名改為「大林小學校」，兼收臺灣籍（地方士紳）與日本籍子女，但仍以日本籍學生居多，1944 年再更名為「大林國民學校」。1945 年第二次世界大戰結束，大林國民學校於當年 10 月底停止校務，日本人被遣送回國，臺灣籍學生則被併到大林南國民學校（現今大林

國民小學）就讀。

1946 年（民國 35 年 5 月 1 日），地方人士多方爭取之下，原校址設立「臺南縣立嘉義女子初級中學」，再經過幾次改校名，直到 1968 年（民國 57 年 8 月），實施九年國民義務教育，學校才易名為「嘉義縣立大林國民中學」。

## | 大林的「天后宮」

在大林的台糖生物科技中心對面，座落著「大林天后宮」。

1961 年時，臺灣唯一可由北至南連貫而通的道路。由雲林縣斗南鎮進入嘉義縣地界，首當其要的第一站就是「大林鎮」。

我們訪問了住大埤的馮瑞基先生，他說：「大林鎮的連外道路台 1 線段兩旁植種芒果樹，這是日治時代留下來的道路景觀，當時的鎮公所



▲大林天后宮。

將芒果樹發包給商人摘採。」在這段台 1 線上，除了芒果樹外就是田地，一眼望去盡是翠綠的農作，到了晚上一片漆黑，蟲鳴四起，沒有燈光照明，稀微的星光映出芒果樹的黑影，每當天雨或是颱風時期常有一些汽、機車衝入台 1 線道路旁的大排水溝「路崙溝」，發生意外。加上路旁除了芒果樹外，緊鄰著縱貫鐵路，鐵路也發生過許



多事故。這些事件使人們心生害怕，因而地方上一些長者，恭請「媽祖婆」辦辦法事，地方上才漸漸平靜，百姓們半夜巡查農作田地也就不再驚慌，自此後直到 60 年代，媽祖化景指示地點，要興建廟宇，鎮守地方平安、順利，也就是現在的「大林天后宮」建造的緣由。



### | 民雄鵝肉與中正大學

台 1 線在 254.7K 進入民雄，道路為三線道，257.6K 處左轉可通往國立中正大學，右轉則是民



▲上：經大林鎮的台 1 線路段緊鄰鐵路，因曾發生過許多事故，傳出不少怪談。下：中正大學位於嘉義縣民雄鄉，是公認全國最美的大學之一。

雄火車站，站後有一條出名的鵝肉街。

中正大學創校初始，借用嘉義師範學院的民雄新校區做為臨時校區，第一屆的全校運動大會也在這裡舉行，校區至 1991 年（民國 80 年 10 月 30 日）始正式啟用。在第一屆畢業典禮上，林清江校長以「積極創新，修德澤人」勉勵首屆 15 位畢業生。校地早年由附近五穀王廟捐贈甘蔗田，故又稱早蔗田大學，亦有別名鳳梨大學，這裡生產的鳳梨相當有名。經過 20 多年的建設，中正大學猶如傳奇般的矗立於鳳梨田間，校內空間遼闊，綠意處處；建築別緻且宏偉，宛如建築師的競技場，而今，中正大學已是公認全國最美的大學之一。

民雄的鵝肉也是遠近馳名。距離台 1 線約

100 公尺的後火車站，就有條聞名各地的鵝肉街，是喜愛鵝肉的饕客必來之處。當年在附近學校授課時，總會與友人順道來民雄吃鵝肉。這次我們隨意選一家店坐下來大快朵頤一番。晚上七點多，街上依然人來人往，許多客人不遠千里而來，或許這就是地方特產的魅力吧！

### 表演藝術中心

台 1 線的 259K，往右邊望去是一棟特殊造型的建築，閩南式的亭閣樓宇、廊腰檐牙，在一項田園平野之中，盡顯氣派。這就是「嘉義縣表演藝術中心」，嘉義地區條件最優的展覽場地。

中心有各種不同的表演場域，主廳共有 972 個席次，另規劃了身心障礙專用席及親子包廂。



▲表演藝術中心是嘉義地區條件最優的展覽場地，除了室內演藝廳擁有國際水準，還有戶外荷花池環繞的水樹舞台。



▼如宮殿般的中國式建築 - 表演藝術中心。



嘉義大學的曾金承教授說：「表演中心是一個特殊設計的戲劇廳，最大的特色在於舞台採用升降方式設計，且座椅可依照表演節目性質採用各種不同形式展開。」

廳內的整體裝潢風格前衛、特殊，適合各種具實驗精神的表演型式。而戶外有水榭舞台、多功能表演亭、具有蝴蝶造型牆的戶外表演亭。這些開放式的表演場地，可增加觀眾與表演者的互動。

### | 民雄工業區

離開表演藝術中心，台 1 線行經國稅局、警察分局與消防隊，還有吳鳳科技大學、協同中學等校。到了 262K，路的左邊是民雄工業區、右邊是頭橋工業區。嘉義縣位於嘉南平原，資源豐富，勞力充沛。政府為加速工業發展，促進地方進步與繁榮，於是選擇了民雄鄉最南端的土地，開發了兩個綜合性工業區「民雄與頭橋工業區」。頭橋區開發較早，於 1973 年 4 月間完成，面積 86 公頃，由於開發完成後，全部售罄，工業用地不敷工業興辦人的需求，因此政府又於 1978 年 5 月，開發了民雄工業區，歷經 3 年 10

個月，於 1982 年 3 月間全部完工，面積為 244 公頃。

設置在民雄工業區的嘉義酒廠，出產許多名酒，包括陳年紹興酒、五加皮、玫瑰露等，以及「玉山」系列的陳高、頂級陳高等，在「Monde Selection」世界菸酒評鑑會中，連續三年獲得金質獎章的就有玉山頂級陳高、玉鶴參茸酒等四、五種以上。2002 年，嘉義市政府將 80 多年歷史的嘉義舊酒廠部分建物登錄歷史建築，目前所公布的嘉義舊酒廠歷史建築本體，包含了「鍋爐室」、「再製酒及包裝工場」、「儲酒室」、「再製酒及製麴工場」、「材料五金倉庫」、「機器修理及木工場」、「中間試驗工場（即原料倉庫）」等七棟，各具不同外觀和構造特色的日治



▲沿著六線道公路而行，可見分隔島上的植栽。



▲民雄工業區。



▲嘉義酒廠位於民雄工業區，出產許多名酒。

時期建築物，和酒廠內眾多老樹等等。2003 年文建會（2012 年 5 月 20 日改制為文化部）正式接手，歷經土地移撥、管理單位變更及都市計畫變更等程序後，成立「嘉義創意文化園區」。

## 嘉義市 Chiayi

### | 臺灣第一位女市長許世賢

台 1 線從牛稠溪以南到嘉義市區的忠孝路，是屬於 90 米寬的大道，路的中間分隔島也有植栽，兩旁各有寬闊的翠綠草坪，草坪中有小道，讓行人沒有壓力的走在其中，橫越公路的路橋造型相當優美，也算是市鎮中的一種風情。六線快車道之外，快車與慢車道之間，有綠色景觀安全島，綠化如同帶狀公路花園，充滿現代化的視覺美感！

近嘉義產業創新研發中心旁邊，有一條世賢路與博愛路交叉，這條世賢路是為了紀念素有「嘉義媽祖婆」之稱的已故市長許世賢而命名，並在其故居設立全臺第一座女性個人化地標，是一座 170 公分高的長方型原木嵌銅浮雕。檜木材質帶入許世賢博士當代的林業產業意象，上方珠簾象徵女性地位。圖面蓮花則旨在表彰許博士清廉問政的形象。

世賢路自行車道由一段上的保安二路為起點，經由世賢路二段、世賢路三段至世賢路四段壘球場。每一段都有不同的風景，各個樹影與落葉形成了不同的風情，有一番特別的景緻。初夏

▼上：許世賢故居設有一座 170 公分高的長方型原木嵌銅浮雕，是全臺第一座女性個人化地標。下：從牛稠溪以南到嘉義市區的忠孝路，是 90 米寬的大道。



時，兩旁的阿勃勒花漸漸盛開，金黃色的花朵跟著微風陣陣搖曳，格外漂亮。若有空閒想要舒展筋骨時，不妨到這裡享受樂活環保的休閒活動，這是一趟極具意義價值的單車之旅。

### | 嘉義縣農會與臺灣水果有 GO 讚

台 1 線在 268K 處左邊有嘉義縣農會，1946 年農會組織改建成鄉鎮農會，隨著支部之

## \*怡情軼事\*

## 張博雅與二二八紀念碑

發生於 1947 年的二二八事件是一件永難抹平的歷史悲劇，1989 年 2 月 28 日嘉義市長張博雅宣布興建二二八紀念碑，成為國內第一座二二八紀念碑。位於嘉義市彌陀路上，緊鄰八掌溪畔的二二八紀念碑，附近就是嘉義八景之一的「彌陀晨鐘」。此紀念碑是全臺最早興建完成的二二八紀念碑。

1989 年初民主進步黨與臺灣原住民聯合起來、試圖打破吳鳳神話的集會遊行活動中，群眾將原本豎立於嘉義車站前的吳鳳銅像拉下來，並決議改建二二八紀念碑。當時的民眾先用木板建起二二八紀念碑，安置於基座上，該紀念碑呈和平鐘造型。

二二八紀念碑觸動了中國國民黨政府的敏感神經，於是利用獅子會的名義，在吳鳳銅像原址豎立和平鐘，而張博雅市長為安撫憤怒民眾，決定另尋地址興建二二八紀念碑。隨後交由詹三原進行重新設計，民進黨及時任該黨嘉義市黨部主委的陳英華及臺灣基督長老教會

提供了相當多的協助，並在張博雅市長堅持下，才順利動工，期間相關人士均遭受國民黨的恐嚇及警方監聽。

原設計為四層樓高度，但因預定位置的彌陀路地基過小，故縮小規模為現今大小。設計期間曾遭人多次蓄意破壞，致使設計人及監造小組派人至工地 24 小時站崗，期間包商亦曾多次受暴力攻擊。1989 年 8 月 19 日，終於舉行落成典禮。

碑體成錐形，純白外觀上呈現二二八事件發生日期，即「1947」與「228」字樣，以單純外觀表現當時的肅殺氣氛與此事件的嚴肅意義。碑文有三面，分別是建碑經過、建碑精神和二二八事件簡史。因純白造型常遭破壞，嘉義市政府後來將碑上「1947」字樣塗上灰色反光漆，以助夜間行車安全。

## 嘉義二二八事件死傷慘烈

二二八事件以嘉義市死傷最為慘烈，民眾與軍隊對抗，各地支援的隊伍最多，被公開槍決示眾的人數和次數也最多。在那短短數天

▼嘉義車站前的和平鐘。



內，許多人失去性命，許多家庭墜入不幸深淵，當日慘狀在大部分人心中留下極大震撼的印象。

在二二八事件期間，嘉義最受矚目者，當推民眾與軍隊在水上機場內外對峙，代表市民前往機場尋求和平的使者被扣押，後於火車站前廣場槍決示眾。

嘉義市在 3 月 2 日開始有民眾響應臺北發生的二二八事件。市長目睹憤怒的群眾包圍官邸，便逃到憲兵隊依賴軍方保護，後來更與軍隊一起撤到水上機場內，嘉義市因此成無政府狀態。由市參議員、三民主義青年團幹部等為主，臨時組成「嘉義市二二八事件處理委員會」，負責市內治安工作，並致力於協調民眾，透過官兵協商來達到政治改革的目的。當軍隊與官員據守飛機場時，市民及外來支援的隊伍，在機場外建立一些防線，防止軍隊攻擊市民。



▲二二八紀念碑。

## \*怡情軼事\*

為愛而生  
嘉義基督教醫院

台 1 線進入嘉義市，天際線陡然高了起來，高樓建築一棟棟拔地而起，車輛快速奔馳，都市景觀風貌呈現在眼前。不久，便看到不遠處一座深褐色線條優雅的天橋，橫跨寬闊的忠孝路，連結兩座高聳的大樓，那是嘉義市的地標之一——嘉義基督教醫院。

參加 2011 年台灣健康醫院學會健康促進醫院選拔，榮獲健康促進醫院優等獎與友善職場獎，並有同年 11 月份獲得國民健康局高齡友善醫院評選全國第一的嘉義基督教醫院，目前門診量平均每日超過 3800 人次，診病分科超過四十專科，急診量平均每日超過 380 人次，病床數約有 1000 床，醫院服務的醫護職工約有 2800 人，是嘉義市最大的醫療院所，也是雲嘉地區規模最大、醫療服務品項最多、服務人次最大的教學醫院。

## 嘉義信義會診所—嘉基的前身

嘉基創院到現在已經 50 多年了。「1959 年戴德森院長剛在這裡創院的時候，這裡還是很偏僻，四周都是稻田，台 1 線只有二線道。」嘉基的林特助說。

嘉基創院院長戴德森醫師 (1919-2001 年) 是美國人，出生於中國河南省，父母都是美國信義會自由堂海外宣教士。他於十七歲時回美國讀大學修學歷史、文學，並接受醫學教育。1957 年 3 月在美國信義會自由堂海外宣教部差派之下，偕同妻小一起來台灣，策畫醫療佈道之事。

戴德森醫師來台之後，先在花蓮基督教門諾醫院服務，並利用工作之餘，環島考察，實際了解台灣的醫療環境。他發現西部嘉雲南地區平原廣闊，人口眾多，民風純樸，但生活條件極差，醫療資源嚴重不足，常見小兒麻痺、結核病、寄生蟲病、砂眼、肺結核等疾病。民眾生病時，礙於交通不便及醫療費昂貴，多求助於寺廟或偏方草藥。本著耶穌基督愛人如己

▼嘉義基督教醫院位於寬闊的十線道台 1 線旁。



的心，戴德森醫師於是興起到嘉義開拓醫療傳道的念頭。

第二年 8 月，戴德森舉家從花蓮搬遷到嘉義，正好碰上中南部最嚴重的八七水災，席捲整個嘉南地區，有的村落全被大水淹蓋，居民流離失所。

戴德森剛到嘉義王田里落腳，一邊在住宅中為前來求診的病人看病，一邊挺身發動救濟賑災工作，商借駐區美軍顧問團軍車，並募得日常用品衣、被、米、油、鹽等民生物資及藥品，又取得教會的大力協助，前往鄉下災區救濟災民，行醫消毒，協助災民重建家園。戴醫師並緊急呼籲信義宗國際救濟會援助，陸續得到奶粉、罐頭、衣服等捐贈物資，配合看診時，視其需要給予貧病災民。

由於病人日漸增加，王田里的家庭診所已顯得擁擠，1959 年 10 月戴德森透過昔日任職花蓮門諾醫院同事的嘉義人盧存信醫生及其父親盧萬的協助，購得嘉基忠孝路現址。

1961 年 3 月，戴德森醫師在這塊土地搭建上為診療所，定名為「嘉義信義會診所」。診療所裡面分隔成這多小房間：診療室、候診室、辦公室、藥局、檢驗室、掛號室及供應室等。左壁外與守衛室連接的空地，豎立四根木柱，加蓋斜頂，三面無壁的空間為車庫兼佈道所。

「嘉義信義會診所就是嘉義基督教醫院的前身。美國教會的海外宣教部每二年就會派一位傳教士、醫師過來，都是在做犧牲奉獻的工作。」林特助補充說明。

## 醫療與宗教—愛的力量

「基督徒都很有愛心，因為有愛心、向心力大，每個人都很認真打拚！」溫文的林特助強調醫院經營的核心精神。

1962 年 4 月，醫院第一期三十床工程完成，正式更名為「嘉義基督教醫院」。隨著病人的增加，人事規模日漸擴充。來自各界的善心力量紛紛加入，與戴醫師同屬美國信義會海外宣教部有醫療背景的宣士、其他差會短期支援的醫護人員支援醫療工作；美國明尼蘇達州女執事會護校宣教士協助護理工作，世界兄弟交換計劃 (WBE) 人員前來指導行政業務管理，還有本土醫護人員的加入，頓時讓嘉基成為一個國際型的醫院。

「戴醫師很有愛心，從山地或偏僻海邊的患者來看病，特別窮苦的人家，戴醫師都會免收費用，比較特殊的，甚至還會從口袋掏錢給他。」已在醫院服務數十年的林特助帶著推崇的語氣說道。

50 年代，台灣爆發小兒麻痺大流行，數以百計的兒童等候持續性的治療，包括物理治療、手術、穿支架鐵鞋，並練習走路，改善行動訓練。醫院對於小兒麻痺患者，不僅開刀及治療都免費，連開刀後的復建、輔具如支架、鐵鞋、拐杖都免費提供給小兒麻痺患者使用，僅酌收住院期間的膳食費用。

早期治療小兒麻痺症兒童，僅注意到四肢機能的改善，但戴醫師觀察到許多小兒麻痺兒童，漸漸合併有嚴重的脊椎變形，日後脊椎會彎曲壓迫胸腔，引起呼吸器官障礙和心臟衰竭，

壽命只能維持到三、四十歲之間。當年台灣醫療環境尚未發達，多怕傷了患者脊椎，造成更大傷殘，對脊椎側彎手術採保守態度。

戴德森感受到身為一位外科醫師的使命，在 1968 年，以將近 50 歲高齡，返美學習骨科，接受脊椎側彎矯正手術訓練。1974 年戴醫師自美回台後，隨即投入脊椎側彎手術團隊，開啟台灣脊椎側彎矯正手術的醫療發展，也是第一位在台灣使用何林頓脊椎後方鋼條固定法的手術醫師，為身受性命威脅的小兒麻痺兒童，拉直彎曲的背部，使他們重獲新生，順利進入社會就業，建立幸福家庭。戴醫生和來自美國的 Dr. Philip J. Mayer 及來自英國的 Dr. John Dove，一起發表全世界第一篇最大規模探討小兒麻痺脊椎側彎的手術方法、成效、技術已超越同時代歐美的技術。

這期間，嘉基還有許多極為優秀的醫師加入開創醫療新頁的行列，如美籍倪安華醫師，1969 年在嘉基服務兩年後，發現雲嘉地區醫療資源貧乏，小兒科的醫療水準落後，於是返回美國接受小兒科及新生兒科的住院醫師專科訓練。1975 年再次回到嘉基，與當時內科主任陳博憲醫師一起規畫嘉基小兒科，引進最新的技術與設備，最正確的治療方法與觀念。

倪醫師利用中午休息時間將所學傾囊相授，有時利用幻燈片，有時講課，有時讀書報告，積極培訓本地區醫師及護理人員。因此，當時嘉基的小兒科是嘉雲地區首區一指的後送醫院，挽救無數重症患者。

嘉基以傳佈耶穌愛的精神來服務當地民眾，深得民眾信任，發展快速。1975 年在台灣信義會與國外信義會差會的協助下，完成增建兩層樓的外科大樓。接著數年內陸續完成許多擴大



▲嘉義基督教醫院急診入口。

服務的規模。1987 年嘉基網羅翁瑞亨醫師出任院長，翁院長以奉獻的心，秉持著「醫療、傳道、教學、關懷」的宗旨，帶領醫療團隊發展高科技的醫療服務，全力支援偏遠地區醫療業務，成立居家服務中心，推展嘉雲地區獨居老人居家送餐服務，成立發展遲緩兒早期療育通報轉介中心等，成為嘉雲第一家區域教學醫院。

嘉基在歷任院長及醫護、行政人員的努力下，目前已完成極為完整的從出生到老人都有醫療照護體系，還包括給精神科病人治愈後與社會接觸身障園區，提供他們販賣文具等與社會經濟活動有關的機會；提供智障、自閉症等身心障礙的患者謀生訓練，如做煎飯、麵包…等的再耕園。此外，還有讓身體功能較好的年長者學習電腦、書法、瑜珈等的長青園。

「有些事是不會賺錢的。我們都有共識，即使賠錢也要做！」林特助說道。

由於種種努力，再耕園獲得台灣第四屆參與公共建設金擘獎與第 6 屆國家公益獎的肯定；而長青園則獲得第 8 屆民間參與公共建設金擘獎。

### 巡迴醫療與醫療奉獻獎

嘉基還有一項非常特別的醫療服務—巡迴醫療。巡迴醫療的歷史，要追溯到 1959 年八七水災的義診行動，從那次起便開啟戴醫師鄉村固定巡迴醫療工作的契機。每週一到埤仔頭，週三到北港基督老教會內庭院，週四到溪口佈道所，週五到栗子崙一位在朴子往布袋的路上，並借用派出所旁破舊的老房舍義診。義診每日上午八時出發，下午八時返回，每次需要八至九位志工一同前往。在巡迴義診期間，發現許多醫療問題肇因自當地的公共衛生，因此，同時亦協助居民建立正確公共衛生教育的觀念。

義診活動告一段落後，戴醫師每個星期有三到四天會到沿海鄉村進行巡迴醫療工作，主要進行內科方面的診治，若有患者需要開刀，則請其到醫院。1962 年，戴德森醫師在嘉義長

老教會牧師的邀請下，提著兩隻裝滿醫療補給品的帆布袋、以一雙腳徒步六小時踏上阿里山為居民看診。

延續這份精神，嘉義基督教醫院接受健保局委託，於 1998 年開始投入山區巡迴醫療 (IDS) 的工作，每週六天，分別在嘉義縣阿里山鄉山美、新美及茶山三村進行巡迴醫療，也同步開始進行居民疾病預防的工作。翁瑞亨醫師擔任嘉基院長期間，更全力支持偏遠山區、沿海鄉鎮巡迴醫療業務，讓交通不便、知識較不足又極為弱勢的老弱婦孺，得到較好的醫療照顧。

「嘉基在阿里山的部落推動戒煙戒酒的健康促進活動，成效不錯。我們所做的山地巡迴醫療一星期有六天，其中一天還在山上過夜，增加夜間醫療的時間，同時，我們也在山上的溪邊設置國際安全標準的緊急救援箱，定期檢查更換，讓需要的人可以得到幫助。」林特助說。他停頓一會兒，接著說：「我們很重視對弱勢的照顧，包括外勞及外配。」

隨著台灣經濟發展及人口結構的變化，外勞及外配新住民人口的增加，嘉基有計劃的透過醫療和傳道，增加泰國及菲律賓住民的服務，讓身處異鄉的他們，得到比較多的支持和照顧。

「因為有心，溫暖無所不在」，戴德森醫師於 1981 年退休之時，將董事會饋贈的 100 萬元獎金，成立戴德森基金會，藉以培養更多優秀醫護人員，造福人群。他一生為台灣默默奉獻愛心，因此，於 1996 年榮獲第六屆醫療奉獻獎。

嘉基在服務雲嘉地區 50 年的過程，醫療奉獻的精神如恆久的愛一般「代代傳承」，2006 年 2007 年，接續院長職務的翁瑞亨醫師、陳博憲醫師，亦先後榮獲十六、十七屆醫療奉獻獎；而青苾督導則因深受戴醫師深入阿里山鄉偏遠山區義診的感動，深入鄒族原住族群開辦團體活動與營造健康社區，喚起鄒族原住民的傳統意識與文化，而於 2010 年榮獲第二十屆醫療奉獻獎，成為嘉基第四位榮獲醫界最高榮耀的醫護人員。

▼嘉義縣農會。



撤銷而歸建，州則改為縣。1月7日改稱臺南縣農業會，3月改建制，12月劃分為農會及合作社兩系統，合併改組為臺南縣農會。

1950年臺南縣分成雲、嘉南四縣市。省政府頒布「臺灣省各級農會改組應注意事項」依據規定將原臺南縣屬嘉義、東石兩區與原嘉義市之農會予以合併為嘉義縣農會。1951年1月18日召開首次會員代表大會成立嘉義縣農會，將原臺南縣農會中之嘉義、東石兩區及原嘉義市農會財產接收保管，會址設於嘉義市中山路121號。1960年新建辦公大樓於博愛路二段459號現址五月開始啟用迄今。

嘉義縣地處嘉南平原、氣溫、日照及雨量均適宜農業經營，嘉義縣農會輔導農業生產，

▼在博愛路這個路段擁有許多大賣場。



在本縣經濟結構中占首要地位；主要農產品有稻、玉米、高粱、竹筍、柑橘等。山區水果產量豐碩，適逢盛產時期品質最好，價格也最合理，為維護農友收益及讓消費者享受優質農產品，特別成立「臺灣水果有GO讚」銷售平台，提供機關及企業團體訂購當令優質蔬果之管道，一方面使員工享用價廉味美之當令蔬果產品，一方面協助及鼓勵辛勞之農民，共促臺灣農業之發展。

### | 經濟部嘉義產業創新研發中心

在台1線的268.5K處於嘉義市博愛路與世賢路交叉路口左邊，有「經濟部嘉義產業創新研發中心」，該中心由經濟部投入經費，含服務大樓、試驗工廠、研發大樓等，總建築面積19,422平方公尺。設立嘉義產業創新研發中心之目標與願景，是以健康與保健為導向，整合產學研各界研發能量，帶動在地產業升級，並支援雲嘉南現有工業區及中南部科學中心發展，結合南臺灣其他相關研發中心與地區學術研究單位，以建構臺灣產業創新走廊。經由加強生技與精密機械設備之整合創新，彙整研究

▼經濟部嘉義產業創新研究中心



機構、學校及產業界研究能量，成立產業研發聯盟，推動我國健康產業發展，期望成為凝聚雲嘉南地區產、官、學、研各界能量與產業創新發展之重鎮。在如今走向觀光導向的時代，產業研發創新是一項新的事業，在嘉義有這樣的研發中心，推動成為我國健康保健技術移轉與應用中心。

服務台的年輕朋友張先生告訴我們：「嘉義產業創新研發中心於2010年1月取得鑽石級綠建築候選證書，是台1線路旁一棟有特色的建築物，繼臺北市立圖書館北投分館後，取得鑽石級標章之公有綠建築及智慧建築，不但透過智慧科技達到環保、節能及人性化管理的目標，還提供進駐廠商一個優質研發環境與空間，以及試驗工廠的試量產級製程生產設備，可作

為廠商研發成果應用展示及推廣的據點，提升國家競爭力、邁向綠色矽島。」



### | 水上，北回歸線紀念碑

台1線於1976年改道為外環道的博愛路，跨越縱貫鐵路的立體交叉博愛陸橋。從市區轉出，慢慢進入台1線271K水上鄉的北回歸線紀念碑。從嘉義市界到榮典路再到博愛路北回歸線附近，道路有90公尺寬，非常寬敞舒適。此處已經進入嘉南平原，台1線自此進入臺灣的糧倉，車行在這臺灣少見的平原上，總是帶有一絲的涼意與哀愁。也許是因為長途的景觀類



似而襯托人類的渺小；或是因為這片土地是先民早期胼手胝足的血汗灌溉處，亦是祖先們夢想的起處、滅處。每當秋天行駛此段路，總會感受那微涼的寒風穿越這片遼闊的大地而來，帶來淡淡的哀愁與倦意。

臺灣是北回歸線通過的 16 個國家之一，目前在島上共有兩座北回歸線紀念碑，一座位在花蓮，另一座則是位在嘉義縣的水上鄉，是全世界最早建立標示的國家。北回天文廣場中有多座不同時期所建的紀念碑，並且規劃有各種展示空間，是一處富含天文教育意義的場所，目前第六代的北回歸線地標，已轉變為以太空梭造型的太陽館，具備現代建築的感覺，內部則以天文星象為主題的展覽館，讓民眾了解基本的天文知識。

### | 水上工務段與白人牙膏

台 1 線的 274K 處，有第五區養護工程處的水上工務段，275K 處則可看到嘉聯實業公司，以出產「白人牙膏」聞名。這不僅是臺灣第一家牙膏觀光工廠，一條龍的生產製作流程也是臺灣第一。透明化的生產流程，讓民眾可



▲臺灣共有兩座北回歸線紀念碑，其中一座就位於嘉義縣水上鄉。

以透過觀光步道一覽無遺，瞭解我們每天使用的牙膏是怎麼製作的。

### | 三鎮村自行車步道

台 1 線過了 275K 處就是三鎮村，在 276K 處與台 82 線的東西向公路交會後，在台 1 線的右側就有自行車專用道，過去的縱貫線擔負著交通運輸的重責，高速公路開通之後，時代的變遷，台 1 線轉為兼具休閒、娛樂、運動功能的公路。臺灣的自行車活動蔚然風行，公路也成了另一個可讓單車族快意徜徉的樂園。作家江心靜，在騎自行車環島之餘，還寫出了《單車環球夢》、《單車楓葉情》、《亞洲慢慢來—日本沖繩與九洲》……等書。如今的台 1 線，在推動自行車的運動上，被賦予了重要的功能。

在這個自行車道邊，有一家怡發科技有限公司，這也是公路旁的一家工廠，再往南行走 276.8K 處就是南靖糖廠，廠址嘉義縣水上鄉靖和村 1 號，在嘉義市南方十公里處，台 1 線公路、臺灣鐵路、南靖車站均在廠前，北邊近航空嘉義機場站、高鐵嘉義站鄰近，交通堪稱十分便利。南靖糖廠園區放有飛機與坦克車，供休閒之用。



▲嘉聯實業公司，以出產「白人牙膏」聞名。



北回歸線太陽館

Solar Observation Center

北回歸線太陽館

北回歸線的太陽館已成為最大的觀測太陽館。



▲八掌溪橋。



### ｜八掌溪詩刊

過了靖和村有一座南靖農場，在 277.2K 處進入八掌溪橋。在臺灣現代詩壇上，嘉義一群詩人，以此溪為名，創辦了《八掌溪》詩刊，由一群約二十歲上下的年輕人創辦，過去一度停刊，於 1981 年 3 月復刊，現仍復刊出版中。嘉義詩人渡也曾寫過一首〈嘉義速記——八掌溪〉：「從嘉義巴顏喀刺山出發 / 從奮起湖起跑 / 赤蘭、石弄、沅水等八條溪 / 義結金蘭，全心期待 / 鴻圖大展 // 經過中埔鄉 / 工廠紛紛丟出恨和惡夢 / 再往前走 / 又被嘉義市吐了滿臉 / 抵達水上鄉 / 溪已溢滿腳掌巴掌 // 溪的思想愈來愈黑 / 心也無法洗清 / 當方塊酥雞肉飯木材香 / 和風一起來溪邊嬉戲 / 溪感到抱歉，立刻掩鼻 / 掉頭 / 離去」，用詩來寫這條河流。



▲台 1 線行經八掌溪橋附近。

# 03

## 歷史薪傳 古城南瀛

Tainan City



▲曾文溪橋。



▲全臺首學 - 臺南孔子廟。

### 後壁 Houbi

#### 日光石頭博物館

過了八掌溪以南是臺南的後壁，在 278K 處的左邊有「日光石頭博物館」，館長陳仁德先生說：「我以個人的財力收藏各種自然標本及藝術品，從 28 歲就開始收藏，總數超過九千餘件的作品，內容包含化石、古蹟模型，以及包羅萬象的礦石、奇石、雅石與雕刻藝術。」這個博物館本來位於嘉義，後因土地徵收而被迫封館，有感於眾多收藏無法分享予民眾甚為可惜，故辛苦另覓他址，才終於在臺南縣後壁鄉的嘉田村落腳。

日光石頭博物館的展示品，有屬於地層「中



▲上：館長陳仁德以個人財力收藏超過九千餘件的作品。下：日光石頭博物館 - 儉樸的鐵皮屋下，收藏著包羅萬象的石頭。

278K  
344.5K



▲臺南科技園區。



▲赤崁樓。

生層」的礦石，以及館主在遊遍世界各地所收集的化石，其中很多古生物化石都相當的完整齊全。這些收藏極具保存觀賞及教育價值，由於觀賞者絡繹不絕，以私人來經營管理博物館的能力有限，因此只能簡陋的陳列、回饋社會。很難想像在這樣儉樸的鐵皮屋下，竟然藏著豐富的各種石頭，有些收藏更是罕見而珍貴，除了休閒性與觀光性之外，更具有教育文化之意義，廠址又在台 1 線上旁邊，交通非常方便。

### | 後壁車站看崑濱伯雕像

台 1 線進入後壁恰好是 281K，早先的路面與鐵路平交道是呈平面交叉，後來公路總局在做道路拓寬規劃設計時，特別的費心，把平面交叉

改為跨越的方式辦理，造福地方。

再往南走於 282.5 處有一個迷你、木造建築—後壁火車站。「後壁火車站」建於 1902 年（光緒 28 年），後因 1941 年（民國 30 年）的嘉南大地震致使站房傾斜，於 1943 年改建為現有樣式，外觀為魚鱗板，基座是洗石子，是日



▲小巧典雅的後壁車站。



▲在菁寮的無米樂名聲大噪後，後壁火車站前的廣場也受到影響，塑有無米樂的代表人物雕像和磨石子座椅坐落此處。

治時期典型的木造車站，整體給人的感覺是小巧典雅。車站前有一些人物雕塑，在菁寮「無米樂」的名聲大噪之後，這裡於2008年9月9日設置了無米樂冠軍米的幾位代表人物的雕像——崑濱伯夫婦、煌明伯、及文林伯，還有一隻代表臺灣精神的水牛雕塑品。雕像的後面還有牛車輪造型的磨石子座椅，可供民眾或遊客休憩！

聽說從「後壁火車站」走路到無米樂的故鄉「菁寮村」或「墨林村」，大概要走半個小時吧！「心情放輕鬆，不要想太多，就是無米樂！」因為紀錄片而聲名大噪的崑濱伯，仍然不改生活步調，繼續在這裡打著赤腳，哼著歌曲，照養一穗又一穗飽滿精神的稻子。他種植的台農71益全

香米是以台梗4號為父本，芋頭香味為其特色；母本為絹光米，從日本引進，外觀、品質均佳，和同樣引自日本的越光米相較，有植株較矮、稈強且耐倒伏的優點，也因為黏度夠、彈性佳，口感很好。崑濱伯與農場人員幾乎天天到田間觀察，照顧稻子像照顧自己的小孩，辛苦培養出冠軍米王。這位自認「領到種田生死牌」的老農，懷抱著對土地的愛，和一徑地漾在臉上的笑，像陽光一樣的暖，又像金色的稻子閃著盈盈的生命力，如同他自己說的：「一名農夫如果不愛土地，任土地乾枯荒廢，就表示這個人『快要死了』」，我想，也許這才是這個樂天知命的稻香老農，最讓人深深心動的地方。



▲無米樂的故鄉 - 普寮村



▲後壁冰糖醬鴨，遠近馳名，叫人垂涎三尺。



▲後壁高中。

### | 特殊口味的冰糖醬鴨

在 283.5K 處路右邊，有家「後壁冰糖醬鴨」，店家李若芬小姐說：「1992 年（民國 81 年），我與顏淑芬兩人共同創設，位於後壁區後壁國小校門口前。在歷經十幾年的寒暑當中，由於我們產品口感特殊，嚼勁十足，消費者有口皆碑，已成為後壁鄉小吃代表作之一。」這家以特製滷汁將生鴨煮熟，等滷汁在鴨肉表皮凝固成晶瑩色澤後，才算製作完成。然後切盤、裝盒，再真空包裝，以保持新鮮。誘人的滷汁香，叫人垂涎三尺；後壁冰糖醬鴨，香遍後壁，香遍臺灣各地。

### | 綜合科的後壁高中

在 283.8K 處，有一所國立後壁高中。在民國四十年代，時局動盪，臺海風雲詭譎，政府為城市學生安全考量，乃有疏散鄉下之計畫，各校奉命尋找疏散地點，適蒙地方仕紳極力爭取，乃於後壁鄉下茄苳地段覓得三甲學產地，作為省立嘉義女子中學疏散之用。

1959 年 3 月獨立設校，為臺灣省立後壁中學，首任校長為劉文華先生。1968 年政府實施九年國教，本校初中部逐年結束，1970 年 8 月 1 日起易名為臺灣省立後壁高級中學。2000 年 2 月 1 日奉令改制為國立後壁高級中學，自 90 學年度起因應政府推行職業教育政策，暨配合社區經建發展需要，增辦職業類科，為一附設職業類科之高級中學。

廖正豪民國 53 年畢業於後壁高中，是該校目前唯一畢業後即考取台大法律系、法研所碩、博士，歷任行政院副秘書長、法務部調查局長、



法務部長等職，為第一位台籍非情治系統出身的調查局長、知名的「掃黑英雄」、法學家。公職卸任後現擔任大學教授暨財團法人泰安旌忠文教公益基金會、財團法人向陽公益基金會等十餘個公益團體負責人，為後壁高中傑出校友之一，廖正豪親自頒給何佳燕、邱政芬、邱勝強等3名得獎應屆畢業生，這也是廖正豪畢業近50年後，第一次以頒「小岳飛獎」的模式返校栽培後進，受到全校師生的熱烈歡迎，場面相當熱鬧溫馨。



### | 路旁的蘆葦與新營社區大學

路面的柏油，早已像朦上一層吹彈不走的

灰，不再黑亮亮的，而路旁的小小風景，恰好為台1線裝點了精神。走在台1線上，各地的風情，常讓人觸目生情，各種記憶浮現在腦海裡。284.2K後壁農會供銷部旁邊空地上的蘆葦，就在黃昏的霞光裡，隨風搖起了那蒼蒼的花穗子。臺灣各地的河川旁邊，一叢一叢堅韌的蘆花，就像在這片土地上努力掙活的人們一樣，儘管不受憐顧，仍然用淚水與汗水，倔強地灌溉自己的人生。

在台1線的289K處右側與東山路11號交會的地點，發現一棟造型有點特殊的建築，下車以後看到懸著「新營社區大學」的招牌，並掛著「在急水溪畔種一畝文化的田」的廣告詞，多麼文雅又生動的話語。這棟房子原來是農會附設的幼稚園校舍，建築物造型令人感到輕鬆與活潑，課程也相當多元而豐富。



▲新營農會附設的幼稚園校舍，造型可愛活潑。

▼延平郡王府。



### | 延平郡王府與黑板樹

走出新營社區大學，在 290K 處左邊就是新營第六處的淨水場，場邊植滿黑板樹。南下約一公里處有一間「延平郡王府」廟宇，1661 年（明永曆 15 年）國姓爺鄭成功驅荷開臺成功，隔年國姓爺鄭成功去世後，府城居民為感念他驅荷開臺、開疆拓土的功績與精神，便在今延平郡王祠之處立廟奉祀國姓爺，爾後因顧慮清廷，而不敢光明正大奉祀國姓爺，而以「開山王廟」稱呼，現又稱「延平郡王府」。這座「延平郡王府」於 2002 年安座，是東石鄉鄭家宗親會安在臺南的延平郡王祠，並恭請國姓爺（開臺聖王）來此救世。



▲急水溪。

### | 急水溪的拜溪民俗

在台 1 線的 291.4K 處會跨過急水溪，住臺南的民俗專家黃文博說：「急水溪文化有拜溪的民俗，在「中庄仔拜溪」（今臺南市下營區甲中里）和「五間厝拜溪」（今臺南市新營區五興里）兩處，都是當地的重大民間祭典之一。起因在清治時期急水溪不斷氾濫沖刷改道，水患危及河堤南北兩岸村莊（中庄仔和五間厝），庄民開始祭拜河神，以求平安。」「中庄仔拜溪」於農曆 8 月 16 日祭拜河神，而「五間厝拜溪」是農曆 8 月 15 日祭拜，儀式特徵是這兩天庄民會抬著祭品到河道祭拜，無任何特定儀式，只有擺祭品與祭拜行為。持續到午後四點，酒過三巡後，焚燒紙錢，拜溪圓滿達成，流傳至今不斷。現轉化成飲水思源的拜溪模式，感念河道改道，免於水患之苦。



### | 柳營的奇美醫院

進入柳營在 292K 處的公路右邊，就是奇美



▲奇美醫院坐落在廣闊平原中，是清新的醫療健康園區。

醫院。坐落在廣闊平原中的醫院，錯落有序的建築，讓人感到寧靜，附近都是甘蔗田，一片綠意盎然的環境，奇美醫院結合田園地理環境資源，營造溪北地區舒適、清新的醫療健康園區，利用綠色醫院的優良環境發展園藝治療，提供病人身、心、靈整合醫療照顧服務。

### 嘉南大圳之父

過了一片甘蔗園後，路邊可以看到學校鳳和中學、新榮中學，還有柳營科學園區，這些需要交通方便的機關、工廠、企業都沿著台1線設立，可見這條交通要道，過去曾帶來了地方的繁榮。

在 298.7K 處左轉有一條通往烏山頭水庫的路，走在這片富庶的嘉南平原，令人想起日治時期的一位水利技師八田與一。

八田與一是日本石川縣河北郡人，嘉南大圳的設計者，有「嘉南大圳之父」、「烏山頭水庫之父」之稱。他把烏山頭建成一個美麗社區，另外還設立鐵道及烏山頭火車站，方便運輸。

經過千辛萬苦，1930 年珊瑚潭竣工，造福



▲婦人於菱角田中採收菱角。

▼路旁的菱角攤販是一對夫妻，在涼傘下微笑的等待顧客上門。



嘉南平原廣大農田及人民，八田與一從此深受愛戴。在他的墓園前有八田與一銅像，並穿著工作服作沈思狀。他創立「臺灣水利協會」和專業期刊，培養臺灣土木水利人才。畢生建設臺灣，貢獻卓越，受到後世尊敬。

▼菱角。



### 「郭記菱角」與「凌波仙子」

經過了官田鋼鐵公司，到 304K 處左轉，有一條路通往官田工業區，往南的 305K 處與高鐵交會，過了陸橋（中華路一段）跨越縱貫鐵路，路左就是隆田酒廠，右邊有一小攤販「郭記菱角」，一對夫婦在涼傘下，守候著顧客，路旁的菱角田裡，有採收菱角的農人在工作，看他們全身濕漉漉，深切感受到，美味菱角的採收是如此辛苦啊！

官田緊鄰著六甲，是個多埤圳的富庶平原，除烏山頭水庫之外，還有波光霞影、水域廣大的

▼凌波仙子 - 水雉。(來源：謝文猷)



葫蘆埤。葫蘆埤原名「番仔埤」，是人工埤，1770年(清乾隆35年)由下營邱光道等13人出資開挖興建，主要用來灌溉蓄水，因為形狀很像葫蘆，所以就叫葫蘆埤。

早年葫蘆埤曾是珍貴稀有的水雉鳥的棲息地。水雉是臺灣留鳥，喜歡在埤塘的菱角田之內，因而又稱菱角鳥，型態輕盈典雅，有「凌波仙子」的雅號。台1線上的曾文溪橋上，可以看到水雉的美麗圖像。

### | 官田的華光電線電纜

在306k旁廠房整齊的華光電線電纜股份有限公司，是一家生產線纜的公司，該公司由生產基本的建築用線，成長為生產中高壓交連的「PE

電力電纜」，為臺灣電力公司認證的合格廠商之一，並取得了ISO9001品質系統認證，也獲得美國UL、加拿大CSA、挪威DNV、經濟部檢驗局、臺電公司等單位的認證。

華光電線電纜公司於1984年現址建立了官田廠，並向芬蘭NOKIA公司購進兩套全乾式自動加硫設備(CDCC)，生產中高壓交連PE電力電纜，以滿足市場需求，由於研究發展工程師群的努力，以及引用了國外先進設備，華光電線電纜公司已成為國內中高壓交連PE電纜的領導廠商之一。

近年來，因應時代的改變，華光電線電纜公司調整經營管理方向，繼續於新產品的開發，提供能滿足客戶及電力、電纜市場需求的產品。



### | 曾文溪口看野鳥與臺南市肉品市場

站在曾文溪橋（台1線309.9K），放眼望去河床裡有人種菜，河水已經非常涓細了。曾文溪發源於嘉義縣阿里山鄉的東水山，全長138.5公里。歷史上遇到大水時總是亂闖，致使曾文溪頻頻改道，被居民戲稱此溪是「青瞑蛇」。1938年（昭和13年）堤防竣工之後，河道趨於固定。

沒多遠路的右邊是臺南市肉品市場，有賣新鮮的牛肉及各種肉品，旁邊為動物之家善化站，這是公立收容所「善化流浪動物之家」待認養的

犬隻。由於義工平日都有自己的正職工作，僅能利用週六放假的時候，才能到善化收容所拍攝狗貓照片，並且張貼在協會部落格，或各大送養相關網站，目的是希望藉由義工拍攝、轉載來增加收容所犬貓的被認養機會。

到曾文溪出口可以看到許多黑面琵鷺，因為河裡的魚蝦能讓黑面琵鷺在此安心的過冬，也常有遊客來溪口欣賞黑面琵鷺的風采。看黑面琵鷺那扁得像琵琶的大嘴巴，披著一身雪白的羽毛，細長腳立在水中，好像是正等待著音樂響起的舞者！有的咬著岸邊的草拉來拉去，有的把又長又扁的嘴伸進河裡，撈起魚在水中追逐，自從曾文溪口成立了保護區後，有越來越多的黑面琵鷺飛來這裡過冬。



▲俯瞰曾文溪橋。

▼善化啤酒廠。



▼善化為臺灣草莓三大產地之一，可到各家草莓園體驗採草莓的樂趣。



### | 善化啤酒廠與低碳綠能草莓季

在台 1 線 313.2K 處就是「善化啤酒廠」，這個啤酒廠剛創立時，名為「成功啤酒廠」，到了 2002 年臺灣煙酒公賣局改制，改為「臺灣菸酒股份有限公司善化啤酒廠」，展售各種啤酒及健康美麗的生技產品，及上百種農產品。

善化地區種植草莓 30 多年，是臺灣草莓三大產地之一，善化區公所常在台 1 線 314K 附近的慈濟基金會善化聯絡處旁空地，舉辦「低碳綠能草莓季」，以善化地區各家草莓園栽種的草莓，吸引遊客體驗親採草莓的田園樂趣。除了行銷草莓，也結合善化農會的芝麻麵、草莓冰、鳳梨酥、善化糖廠冰品，地方多家商家也參與，一起打造「善化」品牌。

### | 可果美番茄工廠與世界蔬菜中心

善化是由甘蔗生產轉型的小型農業社區之一。由於地形平坦、土壤適於耕種、氣候溫暖，善化及其他附近的村落是種植番茄的好地方。1967 年，可果美在此設立了番茄加工廠。這座工廠終至為善化製造了 100 多個工作機會，並提供

生產契約給 200 多位善化農民。

距可果美工廠一、兩公里外，是亞洲蔬菜研究發展中心（現在名為亞蔬—世界蔬菜中心）。這個由亞洲開發銀行及日本、韓國、菲律賓、臺灣、泰國、美國及越南等政府創設的國際農業研究機構，成立於 1971 年，而於 1973 年在位於善化的 121 公頃上正式落成啟用，力求育成適應亞洲高溫多濕熱帶環境的抗病蟲害改良蔬菜品種。這些改良品種可使農民提高產量及收入，並為亞洲各地的窮人提供了易於取得的營養來源。

### | 統一企業王國

到南臺灣更發現統一企業產品的多樣性，台 1 線 316.5K 道路兩旁，有許多統一企業相關產品的廣告。統一企業從傳統食品出發，走向高科技食品，在滿足消費者需求的前提之下，一直都以健康、快樂、愛心、關懷做為最高指導原則，這裡有統一企業的各種賣場、廣告、店招，1967 年統一企業正式成立於臺南，本著「嘉惠地方」的創業精神，為日後的食品王國奠定基礎，形成如今的企業王國。



▲台1線在過了321.5K後，分別與臺鐵、高鐵交會。

▼川銘股份有限公司。



▼帝寶工業第二研發中心。



▼鄭成功墓址紀念碑。



## 新市

Xinshi

### | 與高鐵交會新市

進入新市，台1線在過了321.5K後，分別與臺鐵、高鐵交會，路的兩旁還是有許多空曠的稻田，要進入市區才有一些民房置於路的兩旁，讓我們感到臺灣的交通實在非常的方便，這小市鎮還有四通八達的交通要道，路縮短了人與人之間的距離，帶來了鄉村都市化的感覺。

## 永康

Yongkang

### | 台1線旁的工廠與鄭成功墓址紀念碑

從善化、新市到永康的台1線兩旁，看到規模很大的「宜進汽車內裝製造工廠」、「順大電機」、「新市工業區」、「遠東科技大學」……等。到了322K處與國道8號交會後，過了豐化橋，台1線與縱貫鐵路並行，有一家「川銘股份

有限公司」，這家公司與學術單位研發、檢驗合作，把長期視為污染源之鋁渣廢棄物，以專業化的處理、資源完全回收之構想，製作成鋁錠及高抗壓強度的各式磚塊，默默地為環境保護奮鬥、奉獻。

帝寶工業第二研發中心，也在台1線旁，永康廠成立於1987年，為帝寶設立於南臺灣的研發中心，負責頭燈與霧燈的研發以及組裝。第二研發中心的成立使得帝寶邁向專業車燈研發設計的新里程，該公司為了讓設計人員時時保持有清晰的頭腦與身心的平衡，及體恤員工的辛勞，於頂樓設了五星級的休閒娛樂區，有空中花園、書報閱讀、BBQ的靜態區，及撞球、桌球、羽球等



▼舊台 1 線經過臺灣清領時期的行政中心 - 赤崁樓。



▼東區的勝利路是府城最美的綠色隧道。



動態區，供員工適當放鬆、鍛鍊。

台 1 線 324K 進入永康，這個地區的大型倉儲量販店及永康工業區、中正工業區、亞太工業區的對外聯絡道路，均仰賴台 1 線，台 1 線為永康都市發展的軸心、商業的動脈。

永康市最重要的古蹟名勝是鄭成功的墓址，政府為讓民眾緬懷鄭成功的勳績，特於永康區鹽行里的台 1 線附近，建置「鄭成功墓址紀念碑」，並題「史載成功墓在臺灣縣武定里洲仔尾，即今

永康市鹽行里，清康熙 38 年奉旨歸葬福建南安墓園，惟里人崇其忠義，仰其志節，春秋俎豆，歷久不衰」，供人憑弔永遠的「延平郡王」。

## 東區 East

台諺「一府二鹿三艋舺」，「一府」指的是臺南府，說明了府城是最早開發的城市，臺南約在 17 世紀以後，是臺灣的政治、經濟中心，形成了一座擁有傳統文化的城市。

原臺南市市區舊台 1 線從中正南路、南門路、健康路、大同路、糖廠，經臺南火車站、大天后宮，附近還有延平郡王祠，五妃廟、孔廟、武廟等古蹟。1993 年台 1 線全線拓寬改善完成為雙向四車道，新台 1 線改走中正南路、中正路橋、中華路、

中華東路、大同路、糖廠。台1線穿過府城東區，濃綠的林蔭中，古蹟的數百年風雨歲月，若隱若現，歷史悠久的成功大學，也在這個區域。

東區的勝利路，是府城最美的綠色隧道，走過此段路沐浴在綠蔭之下。東城垣掩藏在濃綠的林蔭間，乾隆時建立綿長的三合土城垣，如今只剩一小段城垣，路過的人群熙熙攘攘，不容易引起人們的注意。乾隆年間建於西門路與府前路交叉口的紅磚古城門「小西門」，則已遷往成功大學校園內。

在台1線中華東路三段附近，有一座巴克禮紀念公園，是為了紀念巴克禮博士。1849年生於蘇格蘭格拉斯哥巴克禮，畢業於格拉斯哥大學後，獲博士學位，於1875年來台，前後共60年之久奉獻給臺灣。

巴克禮博士創辦了臺灣第一所大學—臺南神學院，將基督教聖經由原典翻譯成台語羅馬字，並推行羅馬字拼音白話字運動。又從英國引進現代製版印刷術，籌辦臺灣教會公報社，發行臺灣第一份報紙—《臺灣府城教會報》。巴克禮



▲巴克禮紀念公園。 ▼太平境教會。



博士在臺南地區除了設立教會、宣講救世福音以外，也設立長榮中學與新樓醫院。1935年病逝於臺南，埋葬於臺南基督教墓地。

## 中西區 West Central

### | 舊台1線公園路的教會

府城舊台1線沿線中西區的赤嵌樓、大天后宮，以及附近的延平郡王祠、五妃廟、孔廟、武廟等古蹟，有許多豐富而多彩的傳說故事。

曾經是台1線經過的公園路上，有一太平境教會，是由來自英國的馬雅各宣教士創立的第一間教會，因為教會位置比鄰太平境街，所以稱為「太平境教會」。其後分支出去設立的十多間教會，主要散佈在臺南、高雄地區，其中也不乏百年者，比如：臺南市的安順教會、看西街教會；臺南縣的隆田教會、善化教會；高雄縣的中路教會皆是。

大東門又稱迎春門，白色的牆，橙色的筒瓦，二層樓閣建築，燕尾簷角翹起，此為西元1954年依原貌修建，位於東門路，勝利路交會口。

清代官員在這附近的春牛埔舉行迎春禮。官員迎春，將春牛、芒神迎接到府廳縣衙門，行膜拜之禮。迎春是府城大事，官吏迎春，惟祈多雨露絕風。

現在，大東門的城門板已不復見，只有那門栓孔和牆上的槍孔，還記錄在歲月流轉裡逐漸褪去的古城風華。

## 仁德 Rende

### | 仁德的十鼓文化村

台1線走過西門路，到了340K處左轉，可通往十鼓文化村，這裡原是台糖仁德糖廠，不再製糖後，轉化為文化藝術展演空間。

十鼓文化村位於臺南市郊處，藉由幽靜的森林小徑，提供民眾一座親近文化藝術的新天地，園區佔地約五公頃，2005年由十鼓接手重新規劃，以活化閒置空間的概念，在國際知名設計劉國滄先生精心規劃下，融入十鼓獨創之臺灣特色鼓樂，以有限的資金運籌帷幄，於2007年元旦開幕，將百年歷史的糖廠，由16座日治時代所建築之舊倉庫，化身為亞洲第一座鼓樂主題國際藝術村，對國內藝文氛圍的帶動與提升，發揮相當的影響，與奇美博物館、保安車站、虎山農場連結成為仁德文化園區，同時成為南臺灣的藝文新地標。

### | 臺南都會公園

仁德往高雄的台1線上有一座臺南都會公

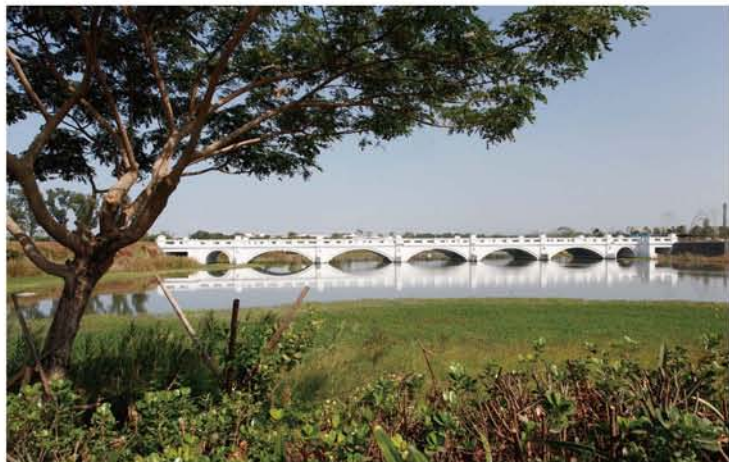


▲十鼓文化村於仁德糖廠落腳。



園，一大片的草原上，種了許多樹，還有園藝造景，及供遊客休息的椅子、給小朋友玩的遊樂設施，風格非常的可愛逗趣。

臺南都會公園緊鄰三爺公溪，地勢低窪蓄水容易，園方以生態工法營造水岸，種植了多樣水生誘鳥、誘蝶植物，使園區內的景觀滯洪池，不僅僅是視覺賞景焦點，更提供暴雨時期滯洪保水的功能，已成為各種留鳥、候鳥、昆蟲的覓食地點與棲息空間。沿著水岸棧道步行，可在不擾動生物的狀況下近距離親水，也可遠眺湖光美色，是運動、休閒及親子活動的絕佳去處。



►上：臺南都會公園。下：臺南都會公園內的生態池兼具賞景與滯洪保水的功能。

## \*怡情軼事\*

## 臺灣的官道起點探討

臺灣西部的台1線，在日治時期稱為縱貫道，是臺灣最早的一條重要古道，清治時期臺灣以臺灣府（現今五都改制前之臺南市）為中心，當時還沒有「一條」完整縱貫南北的道路，但往北有平埔人聚落分散的據點為基礎的「北路」，可達基隆；往南有各個軍團營盤聯繫起來的「南路」，可達屏東恆春等地。

清帝國在臺設置府治以後，仍以臺灣府（臺南赤崁樓為府治所在）為中心，南北設有縣治，由於各縣治間公文傳遞的行政需要，便開始有政治和軍事目的的「官道」產生，慢慢形成南通北往的大道。

據公路總局與臺南市政府之研究，荷治至康熙晚年臺灣已存在一條南北大道，也是縱貫道、台1線的前身。臺灣府城依其政經中心及交通樞紐地位，以十字街為南路北路之分界。

另「臺灣輿圖暨解說圖研究」（黃清琦先生著，臺史館出版）一書，提到「康熙臺灣輿圖」地圖可發現一條南起沙馬崎頭（現屏東縣恆春鎮貓鼻頭），北至八里分社（現新北市八里區）的路徑虛線，此即為當時人與牛車行走縱貫南北的主要道路。

由此可知康熙臺灣輿圖有一條虛線，代表於康熙晚年早有一條由荷治起的南北大道，由臺北八里至屏東恆春，以府城為南路與北路之共同起點，可行牛車。

依圖上南北大路的分布，進出臺南市區的走法是：跨過二縣界河二層行溪，走到臺灣縣桶盤棧汛（現臺南市南區）一帶，大路進入府城十字街，另有分路連接到城隍廟與右營盤。走出十字街後，往北直走，再進入諸羅縣境。北路由府城十字街到萬里；南路由恆春到府城十字街。

鄭經時代（西元1664年）將府城的行政區畫分為鎮北坊、西定坊、寧南坊、東安坊，就是以十字街為界。十字街在清嘉慶年間（西元1807年）《續修臺灣縣志》地圖上，為鞋街、竹子街與上橫街交口。以現今地圖比對，位於臺南市忠義路與民權路口。

將清官道的起點地圖及相關資料，向臺南市文史協會張溪南校長請教，張溪南認為此認定頗為合理，在忠義路與民權路口（十字街口）的前一條街，即永福路與民權路口，有一口「大井頭」的古井，是當時最熱鬧的街坊。和永福路平行的另一條西門路，為當時的海岸，漢人從閩、粵乘船往返，或臺灣南北行走水路，在此下船上岸，往南往北，以十字街為起點，十分方便。十字街口往北六、七百公尺即為赤崁樓，當時臺灣府的行政中心。因此推斷，十字街自古也是臺灣歷史第一條官道北路及南路之共同起點。

道路經日治時期縱貫道，到現在的省道台1線，路徑不斷的調整改變，現在的台1線改以臺北市忠孝東、西路口為起點，經新北、桃園、新竹、苗栗、臺中、彰化、雲林、嘉義、臺南、高雄到屏東。



▲比照現今地圖，忠義路與民權路口就是清嘉慶年間的十字街。



▲永福路與民權路口是當時最熱鬧的街坊。

# CHAPTER 4

## 熱情的悸動

高雄市／屏東縣

縱然風狂怒號的雨夜，左營的煙囪，依然烈火熊熊。  
熱情的城鎮，太陽在思考、溫度在爬昇，浪濤也翻滾。  
台1線橫越狹長的蕃薯，向熱情招手，向成就歡呼。  
山海連天，縱貫牽手，悸動永遠……



高雄市

湖內

路竹

岡山

橋頭

楠梓

仁武

左營

三民

鳳山

大寮

屏東縣

屏東

麟洛

內埔

竹田

潮州

南州

新埤

佳冬

枋寮

枋山

# 01

## 春秋雲煙 璀璨高雄

Kaohsiung City



▲路竹區的養殖魚場景觀。



▲台塑仁武廠。

台 1 穿越了高架的 86 號快速公路，在台 1 線 342.5K 處漸漸進入了新的城市，在這片鄉野之上，除了幾幢樓房，也開始冒出許多大型工廠。這裡還在臺南仁德區，但在都市發展上與高雄湖內區已連結在一起，在 343.3k 過了「嘉南藥理科技大

學」的校園，才真正接近高雄市的湖內區。



▲從台 1 線 347K 開始約一公里，是精機工廠的群集地區，圖為榮田精機公司。

臺南與高雄是以二仁溪為界。位於台 1 線上 344.6 K 的二仁溪，早在荷蘭人佔領臺灣時，就已有開發活動，當時叫「清水溪」，很難不去想像在河道裡流淌的是如何清透的溪水。在民國 70 年至 90 年之間，當初的清水溪，變身成全國污染最嚴重的二仁溪，裡面有的只是廢水和窒息的生態。當我們經過時恰是黃昏，有一位年約 50 來歲的民眾正在釣魚，覺得很好奇。我們停下車來找他聊天。

344.5K  
389.2K



▲橋頭區的彩虹橋景觀。



▲下淡水溪橋。

## | 二仁溪的嗚咽

這位在二仁溪釣魚的陳先生說，日本統治時代，二層仁地區是種植製糖甘蔗最密集的地方，因此這條河命名為二層仁溪，光復後才改為二仁溪。臺灣工業興起時，這裡的民眾改行追求工業的生產。但鄉民原有資金，只能做一些工業的周邊附屬的生產，如：電鍍、廢五金酸洗、養豬畜牧等，造成二仁溪嚴重的污染，尤其是燒廢電纜造成的空氣污染，連天上飛的鳥都會突然掉下來。在二仁溪放一條活魚，不到五分鐘，立即翻肚死亡。

陳姓鄉民指著二仁溪的水流說：「20年來政府嚴格管制污染源，環保署成立稽查大隊，輔導工廠設立廢水處理，河流才漸漸回復原狀。現

在下游的白沙崙溼地，有了潮汐的浮游物生機，是生物存活環境的最大改善。當我們問起二仁溪的魚是否可以食用，陳先生說：「這條河有魚，表示已恢復成可生存的環境，目前河中以鯽魚居多。釣魚只是個樂趣，釣到的魚需放養池塘，一段時間後再捕來食用」。



▲二仁溪水質正逐漸獲得改善。



### | 交通優勢 · 工業走廊

過了二仁溪橋，我們進入了高雄湖內區。湖內因位居省道台1線交通的要衝，自清初以來一直是府城和縣城間的交通和軍事要地，隨著商業的發達，成為臺南府城以南第一個市鎮；這幾年，來自民間的旺盛生命力，創造各種工業的出路，以台1線交通優勢吸引工廠在湖內設廠發展，在縱貫公路的兩側，形成一條工業走廊；還有離開台1線兩旁約500公尺到一公里處，湖內的居民養魚也養鴨，是行政院指定的「示範魚牧混養區」，展現市民充分利用環境資源的智慧。

從台1線347K開始約一公里，是精機工廠的群集地區，有榮田精機、春長精密工業等大廠。到了348K的右側市區，有一座大同里的「長壽宮」，內祀保生大帝，從外表樸實的閩南式建築，廟貌感覺傳統又肅穆。

經過了長壽宮，接著都是食品或食物油廠，例如：大順興製油公司、大統花生油、胡麻油廠、元寶玉米粉、福記天然油儲存廠。

### | 天下第一刀 · 美味留香

位在台1線旁的中正路一段，有一家小吃店



▲示範魚牧混養區。

「天下第一刀」，是台1省道上知名的特色小吃，有30多年的歷史。第二代老闆娘阿霞表示，第一代老闆創攤初期是肩挑擔子賣傳統滷肉或熟肉「黑白切」，後來在台1線旁的店面落腳，攤位上所賣的食物均無標價且單價高，顧客吃完結帳後常會覺得賣貴了，因此戲稱為「天下第一刀」，但風味就是「好吃」，饕客口耳相傳，30多年前便成為店名沿用至今。許多外地人專程到天下第一刀，除了一嘗美味外，還為了好奇到底有多貴。不過區公所的小姐告訴我們，點菜前還是先問清楚價錢，才是買賣之道。

在台1線348K附近有一所「湖內甘仔蜜會社」，建於日治時代，是生產番茄醬的工廠；臺灣光復後停產，留下廢棄的廠房、煙囪，還有一排百年的鳳凰木。2010年，甲仙6.4級的大地震，



▲以價貴聞名的黑白切老店 - 天下第一刀。



▲甘仔蜜會社是日治時期留下的廢棄廠房，每逢鳳凰花開時，又將創下不一樣的攝影美景。

▼路竹境內的科學園區，占地 570 公頃，2001 年更開發成智慧工業園區，期望將國內產業帶離傳統工業的生產方式。



造成大煙囪龜裂，政府為了顧及安全，已拆除了煙囪。每當鳳凰花開的季節，狂放如火，飄落的花在頹斷的短牆下，燎燒了一地的紅，成為攝影同好絕佳的取景地。

## > 路竹 Luzhu

路竹，該是道路上種有很多竹子吧！我們對這個地名很有興趣。在台 1 線 349 K 進入路竹區，鄉誌上指出，「路竹」原為平埔族大傑巔社故地，舊名半路竹，其名稱可能於清康熙年間出現的，因此地離安平約 20 里，離鳳山約 26 里，約在其半路，加以此地竹木茂盛，為往來行旅歇息納涼之地，故名「半路竹」。在古時果真在道路上種有很多竹子，但現在沒有了，看到的是街道樓房林立。



▲路竹的街道上樓房林立，令人難以想像當初此地種了滿滿的竹子。

### | 蔬菜銷往日本香港

路竹區是個農鄉，只要離開台 1 線，轉進鄉村道路，就可看到廣袤的菜圃。尤其在新園、下坑地區地勢低窪，土壤地質鹽分高、黏稠性高，經地方果農研發特殊栽植，有其特殊口味，在 1981 年代即有全國知名度，番茄產品更是產銷全國各大都會區，打響全國知名度。花椰菜也是

路竹最大宗農產品，種植面積目前達 250 公頃以上，每日供貨量將近 100 公噸，居全臺之冠。尤以外銷香港、日本為最大出口國。

路竹養雞業早在 50 年代就已興盛，造就眾多飼料廠在路竹地區設立，尤以養殖生蛋雞之面積最廣，占國內生產比率單一地區最大，早年路竹蛋價是可以控制全國蛋價，亦是全國蛋價是以路竹蛋價為參考，由此可以瞭解路竹雞蛋之重要及地位性。路竹區的水產養殖也不可忽視，總面積約 530 公頃，以虱目魚飼養為大宗，年總產量約為 6,740 公噸。

### 馬達三輪車嚇倒日本

經區公所的推薦，我們拜訪了今年 74 歲的竹東里里長蘇榮吉，提到路竹地段的台 1 線，他興奮的跟我們說，在光復以前，通過路竹的台 1 線是鋪有厚厚的水泥地，有別於其他鄉鎮地區的碎石路。為什麼獨厚路竹呢？蘇榮吉說，從臺南到高雄的縱貫道，都鋪有比單行道寬一點的水泥路，主要是臺南到高雄間有兩座軍用機場，為提供日本高官、軍人通勤或軍隊運輸，因而受惠。

不過，水泥地沒有比柏油路面好。水泥路



▲如今偶爾還能見到拼装車的蹤跡。



▲栽種在低窪地帶，一顆顆鮮紅般點綴在其中的，是早已打響知名度的路竹番茄。



▲花椰菜是路竹最大宗的農產品之一，甚至外銷到香港、日本。

破洞時，修補的新舊水泥很難溶合。早期，路竹農業造鄉，在台 1 線上，牛車比貨車多，60 年代工業起飛，三輪電動馬達貨車四處在台 1 線流竄。蘇榮吉里長說，不要小看這種拼装車，它的馬力大，行動靈活，價格又便宜。因為農民沒錢，買不起大卡車，就買這種臺灣農村自行發明的拼装車。連日本的機械師來臺考察，看到這種拼装車能自動擡起車斗，把砂石倒在地上，實在嚇了一跳。他說，在日本這種車斗能向上擡，是屬貨車重工業。臺灣農村的三輪車就輕易辦到了，臺灣的工業一定會突飛猛進。

### 台 1 線拓寬造就工業

台 1 線拓寬成四線道後，路竹就漸漸走

向工業化。台 1 線 354K 在 70 年代就開始有工廠群集，如：泰山沙拉油廠、立大食品廠、味全食品高雄廠、榮成紙業路竹廠、光陽工業路竹廠等，都是臺灣的工業大廠，355K 的路竹科學園區，佔地 570 公頃，2001 年開發成智慧工業園區，冀望將國內產業帶離傳統工業生產方式之窠臼。2004 年 7 月更名為高雄園區。路竹，農業領軍，但工業也起來了。

## 岡山 Gangshan

岡山區最早被稱為「竿蓁林」。相傳康熙年間，有一老翁在阿公店溪旁邊築屋，並設攤販賣茶水雜物，提供往來商旅住宿，周圍因而逐漸形成聚落，遂將此地稱為「阿公店」。連河川也稱為阿公店溪。1920 年臺灣地方改制，日治臺灣總督府以附近有大小岡山為地標，改地名為「岡



▲上：自台 1 線拓寬後，路竹工廠群集，享其交通之便，沿路有立大、味全...等工業大廠，全都集中在台 1 線上。下：路竹科學園區於 2004 年更名為高雄園區。

▼岡山早期又被稱為「阿公店」，路旁的河川則叫做「阿公店溪」。



山」，在此設置「岡山庄」，為高雄州岡山郡役所駐地。在太平洋戰爭期間，由於日本在此地設立空軍基地，曾遭受盟軍毀滅性轟炸；光復後仍為臺灣重要的空軍基地，空軍官校也設在此地。

### | 岡山發展的大動脈

我們在台 1 線 356 K 進入岡山區，是高雄市西側平原工商金融的重鎮，也是工業城。台 1



▲岡山空軍官校。

線是這個地方的大動脈，四通八達的交通網，使附近鄉鎮的物資都以岡山為集散地，也讓這裡成為交通系統的轉運中心。

在 365.5 K 的右側，有一座臺灣自來水公司水錶修理廠，這是臺灣中南部唯一的自來水錶檢修中心。佔地 206 公頃的「岡山本洲工業區」就在 357K 之上，2000 年正式營運，以改善岡山地區產業結構，解決其農業之經營困境，促進產業升級為宗旨，同時創造岡山地區就業機會，以避免人口外流，帶動地方經濟繁榮。十餘年來，本洲工業區的開發，給岡山地區的民眾帶來就業和生活的安定，實功不可沒。

我們特別拜訪了前岡山鎮長石丁玉，他在岡山公所工作了 46 年，從村里幹事、民政課長、專員、建設課長、鎮長兩屆後退休。對台 1 線在岡山的發展歷史有詳細的參與和了解。

### | 拓寬台 1 線大費周章

石丁玉老鎮長說，台 1 線在岡山的都市計畫裡只有 20 公尺的寬度，1971 年因台 1 線車輛往來大，不堪負荷，必須拓寬為 24 公尺。當時老鎮長擔任建設課長，必須要拆民房的騎樓，怨聲四起，非常難為。老鎮長說，首先執行電線桿地下化，這是全省第一個電桿地下化的鄉鎮。

第二步是打通騎樓，左右兩邊住戶各內縮 3.9 公尺，如此一來，連放置摩托車的位置也沒有了。從土地徵收到地上物估價，每次協調會住戶就抗爭，怒目相向，罵聲四起，只有安撫滅火和託人說項，艱辛萬苦，才完成台 1 線的拓寬工程。



▲上：岡山本洲工業區的成立，帶動了岡山的經濟發展，同時避免人口外流的現象。下：岡山本洲工業區的綠環境館。

### | 禁止拖車走台 1 線

石丁玉老鎮長說，1991 年台 1 線又要拓寬為四線道，中間要有分隔島。這次有了上次的教訓，利用岡山火車站的遷建，台 1 線移往中山南北路，新省道須 30 公尺寬，老鎮長給兩邊住戶各再預留五公尺，以備他日之需，台 1 線變成有 40 公尺的寬度。此外，為使台 1 線能暢通，除了禁止拖車、聯結車、大貨卡車跑台 1 線，還另開闢外環道聖森路給貨卡奔馳。

石老鎮長向我們推銷說，岡山有三寶，羊肉、蜂蜜與豆瓣醬。還有岡山的螺絲螺帽工業，產量稱霸世界。1994年的812水災，岡山水患，螺絲螺帽工廠停產，竟然造成世界螺絲螺帽價格上漲，可見岡山的螺絲螺帽工業，在今日世界有舉足輕重的力量。區內幾家螺絲廠，本著回饋地方，協助區公所位於台1線359K的國立岡山農工興建全國首座台灣螺絲博物館，並贊助農工設置螺絲螺帽建教班，全額補助學雜費，還保證畢業後有工作，這不僅將見證臺灣螺絲產業的光榮歷史，也將是臺灣螺絲產業繼續稱霸揚名世界的象徵。

### | 戲曲博物館多功能

在台1線359.5K轉大德一路即可到達全臺灣第一座為紀念二二八事件而建造的和平紀念公園，這座公園於1990年興建，於1993年（民國82年2月28日）落成啟用，佔地約2.5公頃的公園，內碧草如茵，設有紀念碑、音樂鐘、兒童遊戲區、體能訓練、噴水池。此外，台1線361K旁的文化中心皮影戲館，為一座多功能戲曲博

▼岡山區羊肉店林立。



物館，主題館中展示了臺灣皮影戲的歷史沿革及世界皮影劇種的源流，典藏著許多昔日道具，也有光影布幕可讓人實地操玩。

我們驅車來到362K岡山南路和中山南路的新舊台1線交會點，道路變得很寬闊，分隔島種有兩排路樹，令人精神一振而心曠神怡。

在363.8K有「公路總局公路人員訓練所-南部訓練中心」，位於岡山與橋頭區的交界處。該中心是以培訓交通專業人才，促進交通安全教育訓練為主，同時強化訓練業務的功能，內有訓練設施和汽車實習工廠。



▲左：位於岡山文化中心的皮影戲館，內部展示許多皮影戲相關歷史與道具。右：在岡山與橋頭的交界處有公路總局公路人員訓練所-南部訓練中心，專門培訓交通人才。



## 橋頭

Qiaotou

台1線上362.8K，我們來到了橋頭區，在街頭的角落，發現一座小小的教堂，上面的牌子寫著「CATHLIC MISSION 天主教聖道明堂」，教堂很小，只是用來紀念1859年天主教在高雄開道傳教的簡易教堂。

「橋頭」最早叫做「小店仔」，那是因為在某一座橋邊有二、三間小店，供應往來商旅所需的用品。後來，為了引



▲上圖：台灣螺絲博物館。下圖：二二八和平紀念公園。





▲左：天主教聖道明堂。右：橋仔頭。



▲遠處若隱若現的彩虹橋、沿線繽紛的花海，這是橋梓近橋頭間的路段可見的景象。

中崎的水灌溉仕隆一帶的水田，就在今天橋頭村和橋南村交界的地方，開鑿一條大圳，並且建造一座橋，就叫做「橋仔頭」。

### | 橋頭火車共構新站

在台 1 線 364 K 是橋頭車站，為高雄紅線的捷運終點站，為配合捷運轉乘，臺鐵停用舊站房

並與捷運使用共構新站。

橋頭捷運車站最引人注目的便是 2 號出入口的巨幅陶壁作品《天工開物》，由臺灣知名陶藝家朱邦雄製作。天工開物寬九公尺、高十二公尺，共由 1,311 塊陶板組成，製作過程中耗費的陶土超過 70 公噸。

經過橋頭車站，我們在 364.2 K 來到「第一



▲左：橋頭車站。中：放於橋頭捷運車站 2 號出口處的陶壁作品 - 天工開物。右：第一公有市場。

公有市場」，這是一座有 82 年歷史的古老市場，1929 年（民國 18 年 7 月 1 日）竣工啟用至今，2010 年重新翻修建築，如今搖身一變成為嶄新現代、便利、衛生的購物環境，成為橋頭居民購物的首選。

## 楠梓

Nanzi

在 367 K 高雄捷運與台 1 線同行，捷運高架在台 1 線的上空，大約有 1 公里之長。在 367.5



▲楠梓坑街道。

K 右側，有一座佔地 96 公頃的高雄都會公園，位於高雄市橋頭區與楠梓區交界處，是青埔溪的楠仔坑溪與後勁溪的交會點，原是臭氣薰天的高雄市西青埔垃圾衛生掩埋場，現在成為區域型的森林公園，為臺灣面積最大的都市公園，分為入口區、動態活動區和森林植物區。高雄都會公園還成為 2009 年世界運動會 23 個比賽場館之一，進行飛行運動比賽。

### | 三山城區共聚集點

367.5 K 進入了高雄市的楠梓區，楠梓舊名楠仔坑，因該地溪畔遍植楠木而得名。楠梓區是北高雄的門戶，高速公路、縱貫公路、濱海公路由北沿中港進入高雄市，分別接楠仔坑、後勁、右昌三大聚落區，而從整個大高雄的地理位置來看，楠梓也是往來鳳山、岡山、旗山三地的主要聚集點，交通特殊而且重要。台 1 線在高雄楠梓路段，舊名土庫的區域，車水馬龍。一棟棟新的透天厝與公寓拔地而起，很難想像這裡十多年前除了加工出口區，就是大片的甘蔗園與農田。

現在楠梓是一個重工業的城市，加工出口區的面積佔地 98 公頃，區內包括電子製品、金屬、

▼高雄都會公園是臺灣最大的都市公園，該地從舊時垃圾掩埋場搖身一變為現今的綠色森林。



塑膠製品、成衣、工藝製品產業等百餘家。

### | 繁忙的高雄市區監理所

約在 368 K 高雄都會公園旁的德民路右轉進入 100 公尺，就可看見「高雄市區監理所」，這個監理所管轄高雄市 11 個行政區，就是尚未改制為都的舊高雄市區，人口有 152 萬人。所有汽機車的換照、考照、車輛過戶、停駛、註銷、報廢、報驗、稅捐等都要在這裡辦理手續。高雄市區內百萬人口的車輛，真是忙碌又繁雜。因此在高雄市安康路設「苓雅監理站」，一方面讓市中心的民眾免於奔波到楠梓區，同時分擔市監理所的業務。

高雄市區監理所成立於 1980 年 7 月 1 日，



▲行經楠梓的台 1 線。

當時名為「高雄市監理處」，屬臺灣省政府交通處公路局管轄，2002 年元月改隸交通部公路總局。

### | 煉油廠每天 22 萬桶

在 50 到 70 年代，遊客來到高雄，記憶最

▼上：高雄煉油廠。下：金屬工業研發中心。



深的風景線，是台1線369.3K高雄煉油廠的三個煙囪，高聳在藍空，冒著熊熊的大火；尤其在黑夜，更是燦爛壯觀。高雄煉油廠的主廠區位於高雄市左營區半屏山麓，高雄市楠梓區左楠路二號，面積384公頃，其前身是在二次大戰中毀壞的日治時期海軍第六燃料廠在高雄的廠區。目前高雄煉油廠年產乙烯可達40萬公噸，主要供應仁大工業區及下游工廠的需要。高雄煉油廠原油煉製量每天可達22萬桶，煉製所需的原油，大部分來自中東地區，也有

部分來自東南亞、非洲、中南美洲等地區。進口的原油從油輪經大林外海浮筒及海底管線送到岸上的大型油槽貯存，再以管線輸送到煉製工場提煉。原油經不同的煉製過程，可以生產出燃料氣、液化石油氣、汽油、噴射機油、柴油、燃料油、潤滑油、柏油、石油焦及硫磺等產品，供應市場大眾的需求。

在高雄煉油廠旁，有一所「財團法人金屬工業研究發展中心」，是1963年10月，由我國政府與聯合國特別基金會及國際勞工局會同訂立「金屬工業發展計畫」，於高雄市成立的財團法人金屬工業發展中心。五年後該計畫圓滿完成，乃於1968年10月移交給我國政府繼續運作，以促進我國金屬工業之成長與發展。該中心為加強研發技術，特於1993年5月，更名為金屬工業研究發展中心。



高雄市煉油總廠。



沿著高楠公路南下，台1線370.2K進入了仁武區，該地原為荒野之區，因明鄭時期在此招募屯墾，以養各鎮之兵，故名為仁武。仁武區是高雄愛河的源頭，有獅龍溪、八卦寮碑、曹公圳、觀音湖的水匯集入河，形成愛河的基本水源。飲



▲觀音湖為愛河的源頭之一，清澈的水質、原始自然的美景，給人平靜、安詳之感。

水要思源，在詩情畫意的愛河徘徊時，要想到保護仁武區河川的水源和環境。

### | 水管路埋設大水管

台 1 線在仁武區的西部邊緣通過，由高楠公路銜接民族一路而到高雄市鬧區。我們在台 1 線 370.5 K 發現一條路，名為「水管路」，便向路人詢問「水管」在那裡？住在水管路的一位耆老說，水管很大，深埋在地下有兩、三公尺深，長有 13 公里以上。當然這條路也很長，是從高屏溪抽水上岸，經九曲堂、鳥松、鳳山、仁武的高楠公路，直達左營，是日治時代日本人為了供應左營的海軍船上淡水、第六燃料廠的用水而埋設的大水管。現在水管路還加埋設有油管，曾有水

管路要整修之議，但因路底下的埋設太複雜，迄今無法協調動工。

車子來到 371.5 K，左側有一「華榮電線電纜股份有限公司」，生產各式電力電纜、通信電纜、光纖絲、光纖電纜、及高品質無氧銅線等產品外，並承攬超高壓電力電纜線路，統包工程 PVC 電纜電纜、耐火電纜、交連 PE 電纜、低煙無毒電纜、海底電纜、69KV、161KV、345KV 超高壓電纜、太陽能用電纜。華榮電線電纜公司，是臺灣生產電纜第一把交椅。

### | 從前柏油黏輪胎

我們在仁武區採訪了中華社區發展協會理事長林芊至，今年已 70 歲了，仍精神飽滿、神



▲上：道路底下藏有大水管的水管路。下：華榮電線電纜股份有限公司。

采奕奕，很熱衷於民運，地區的許多福利，都是他爭取來的。林芊至是土生土長的仁武人。談到台1線，林芊至說，日治時代的台1線，從高雄經仁武、岡山到臺南，是用水泥鋪起來的，雖是單行道，但水泥蠻厚實的，單行道兩旁鋪有碎石子，並種有防風的木麻黃，樹的外側是壕溝，用以排水。臺灣光復後，拓寬雙線道並鋪上柏油，當時柏油是在路邊加熱溶解；路面先鋪石頭墊底壓平後噴柏油，再鋪手指頭大小的碎石子，接著，第二次噴柏油，再鋪灑砂子輾平。但這種工法，在夏天中午一遭日曬，柏油就會溶解，且易黏在車輪上。後來鋪設技術改進，先將碎石和柏油加熱混合，直接鋪在路上，才解決柏油日曬溶

解的困擾。

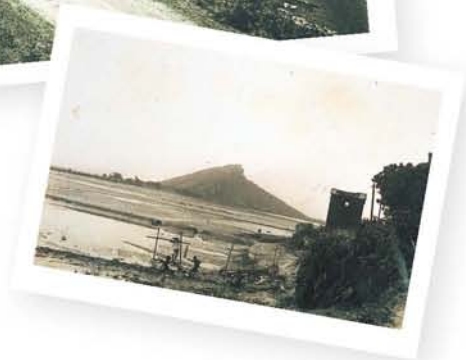
## | 半屏山亂墜大崩塌

從 371 K 往右手邊望去，可看到佇立在眼前的是「半屏山」。半屏山的地形看像紡錘，長軸東北走向西南，長約 2,800 公尺，最寬的地方約為 900 多公尺，聳立在高雄市左楠路交界的平原上，山高海拔 228 公尺，傾斜向東南約 35 度，外形宛如被利斧削過，遠望有如一高大屏障，故稱「半屏山」。

林芊至理事長說，1961 年 6 月 4 日，21 時 5 分起，至翌日下午，半屏山三度發生廣達 400 公尺之嚴重山崩，當時正在半屏山搬運石塊的工人、居住在工寮中的眷屬，均被崩塌的泥土及夾帶的大水淹沒，斯時剛好有貨運火車路過災區，當場被大量沖下的土塊壓著而翻覆，司機當場死亡。山腳下 15 戶居民逃避不及，有 91 人慘遭活埋，雖



▲日治時期的半屏山。(來源：高雄市立歷史博物館)



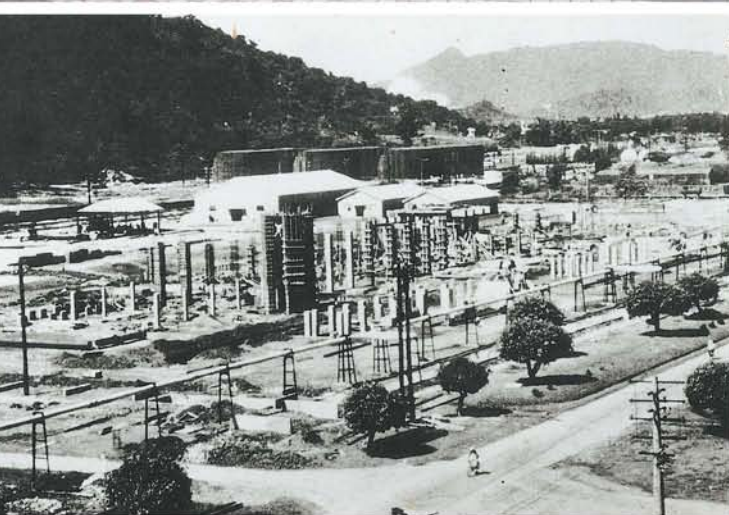
經搶救，還是造成了 19 死 47 傷 23 失蹤的慘劇。林芊至當時已 18 歲，就住在高楠公路的半屏山附近，親眼看到半屏山的崩塌。半屏山蘊藏有豐富之石灰岩，為製造水泥之材料，共有五家水泥公司在此開採，經常炸山，數年後釀此巨禍。

## 台 1 線道路也隆起

林芊至表示，整個崩塌面積廣達 500 公尺

寬、300 公尺長，山下東南水泥及台電變電廠均有一半被壓垮，住在山下東南水泥廠、富山、高風兩貨運行所設的工寮也遭埋沒。林芊至說，水泥公司的開發和過度的挖掘，與造成崩塌有關，但半屏山本身的地層鬆軟，也同時下陷，造成附近的台 1 線地層凸起，幸好，當時四周都是田野，沒有傷人和財產損失的報告。

在高雄縣市分治時，台 1 線在高雄市叫「民族路」，仁武鄉叫「高楠公路」，以華夏路為分界。林芊至理事長說，高雄市有錢可以把民族路大大的拓寬，而高雄縣沒錢，拓寬困難，因此車禍不斷。每逢選舉，台 1 線拓寬問題是候選人的話題和政見之一。



▲上：半屏山自然公園。下：日治時期的台泥工廠。(來源：高雄市立歷史博物館)



蓮池潭、春秋閣是臺灣風景線上最著名的景點，尤其配合遠處半屏山背景和春秋閣的水面倒影，形成一美麗的攝影作品。這裡就是高雄的左營區。「左營」地名的由來有兩種說法：一說是明鄭在臺灣的駐軍分為前、後、左、右、中五路，其中左路設營於此地，故名「左營」；另一說法是清軍在台分設南北兩營，鎮守臺灣府左右兩翼，其中南路營即駐防於鳳山縣（今左營區），故得名。

## 多樣文化色彩的區塊

台 1 線在 372 K 左營東北部的民族路通過。左營一向被視為是高雄市最具有文化潛力的地



▲蓮池潭。



▲蓮池潭龍虎塔約攝於民國 78 年。(來源：高雄市立歷史博物館)

方，其主要原因即是來自於中國大陸各省的軍民區塊，以及各地不同的文化特色。例如：新區塊是指福山、高鐵、博愛二路等新建社區、舊部落則在蓮池潭周圍，左營、埤仔頭、店仔頂、廊後、洲仔等地的閩南族群、以及左營大路、海平路以西，果貿社區以南的 22 個眷村。

我們在 373 K 進入左營三鐵共線車站，三鐵是指「臺鐵、高鐵、及捷運」，而捷運左營站雖與臺鐵、



高鐵共站卻不共構。所謂「共站」是「高鐵與臺鐵將有各自的車站與隧道，捷運則另外行駛其他路線以服務高雄市區交通。」而「共構」則是指「高鐵、臺鐵、捷運使用同一車站結構體」之設計，以便於旅客轉乘，減少步行距離及進出車站之麻煩。

高雄捷運打通南北交通的任督二脈，就連「臺灣高鐵」終點的三鐵共線車站也在「左營區」，大大的帶動了 29 期重劃區的開發力道。大量的住宅和休憩設施，提高了「左營地區」的生活品質，房地產也就水漲船高，讓「左營」的各項建設發展突飛猛進。



沿著高雄市的民族一路南下，我們在 374.7K 進入三民區，是高雄市的熱鬧之區，首先映入眼簾的是「文藻外語學院」，這裡是培養外語文人才、外交官的搖籃。從 1966 年創校迄今，即將邁入半個世紀，現有 17 個系所，是天主教創立的文教機構。

### | 曾為臺灣第一高樓

三民區，在明鄭時期，由王、蔡、鄭三



▲左：左營眷村新建社區。中：左營眷村。右：左營三鐵：臺鐵、高鐵、捷運共線車站。



▲民族陸橋上的行車。

個家族來此搭建草屋開墾，於是有「三塊厝」之稱。光復後以「建設三民主義模範區」之意義，改名為三民區。

曾有臺灣第一高樓之稱的「長谷世貿聯合國大樓」，位於台 1 線 377.7 K 高雄市民族一路 80 號，共地上 50 層，地下 5 層。雖然被東帝士等大樓後來居上，但其價值早已確立。內部為結合餐飲、藝術展示、會議、休閒的多功能建築，也

是高雄市唯一位於北高雄的超高大樓，即使高雄市超高大樓不斷的創新高，但 50 層樓仍是夜晚最美的風景。

我們在 378K 來到了高雄市區新舊台 1 線的分界點，舊台 1 線是要越過鐵路平交道，左轉建國路到車站，再到鳳山中山路。由於要越過平交道，趕時間的人常發生車禍，到王玉雲當市長時，才建高架陸橋。但台 1 線為避免走車站鬧區，在陸橋前左轉，改走九如路，直通大寮。

### | 科學工藝 · 藝術巧思

在台 1 線 379 K 的九如一路上有國立科學工藝博物館，是一座以展示工業科技為主的工業藝術展覽中心，因高雄為臺灣的工業重地，中鋼、中船、臺機、中化、煉油廠、發電廠等大型重工業均設在高雄境內。博物館建築採高跨矩、高承載設計，建築極具特色，讓建築本身即是展示品，充滿科技博物館之意涵。

博物館周邊佈置極具藝術巧思，宇宙之星、弓箭水景、欣欣向榮、渾天儀、科技之窗、希望之塔等公共藝術品，美化了環境，也讓「工業博物館」注入了藝術的氣息，另外，為了節省能源，博物館使用儲冰式空調系統，夜間製冰，日間使用，充分展現工業科技的運用。

### | 大港保安宮 · 灣仔內朝天宮

座落於台 1 線 377.7 K 的十全一路「大港保安宮」，肇建於 1802 年（嘉慶七年），迄今已達 200 餘年，東近高雄科工館，西鄰醫學大學，

▼上：長谷世貿聯合國大樓。下：科學工藝博物館。



南倚火車站，北眺中油煉油廠，境內居民早期世代務農，民風純樸，誠信好禮，有鑒於諸神尊威靈顯赫，澤佑四方，遠近信眾紛紛前來進香膜拜，香火經年鼎盛，堪稱為高雄市後驛地區著名的宮廟之一。



▲朝天宮。

位於台 1 線 376.5 K，有一座鼎山街灣仔內朝天宮，是三民區居民信仰上重要的指標之一，以奉祀天上聖母為主，最早建廟與開始拜祀的時間可追溯至 250 年前，朝天宮在三民區灣仔內的沿革與人文活動扮演著很重要的角色，在當地早期開墾期間更是居民賴以為重的精神寄託，如今三民區日益繁華，朝天宮也經過歷代的改建與沿革，至今仍是該區奉拜天上聖母最鼎盛的廟宇。

## 鳳山 Fengshan

高雄市的鳳山區是一座古城，又稱埤頭、下坡頭，源自已消失之柴頭埤。區名由來可溯至清代之鳳山縣，今日高雄、屏東大部分平原地區俱為其所轄。鳳山



▲上：原東福橋。中：同儀門。下：王生明路有很多軍品店。

之命名，因小港鳳鼻頭附近有一山，種有很多鳳梨，名曰鳳山。

台1線在380.5K通過中山高速公路九如交流道，在381K來到鳳山區，381.3K來到澄清路，這是要通往風景區澄清湖的路。

### 告別台1線 · 懷念特別多

鳳山的舊台1線不是這樣走的。住在鳳山的里幹事鍾東富說，舊台1線從高雄市火車站前的建國路南下，在鳳山銜接中山路，在中山東路、光遠路分甲乙兩線，中山東路有一個軍人市場，從早上四點就已開市，每天清早所有軍區和官校的採買人員都到這個市場來採購，非常熱鬧。還有一條為紀念一江山戰役而成仁的王生明將軍而命名的王生明路，這條街賣的都是軍人用品，也是很有名。

鍾東富表示，鳳山人對歷史的台1線都有深厚的情感，因台1線而熱鬧繁榮。自從台1線改走九如路、建國路後，人們漸漸遺忘和迷失了方向。有很多鳳山人到現在還指稱中山東、西路是縱貫路，他們不知道台1線已經改道。也有不少鳳山人不清楚台1線到底跑到哪裡去了？

離台1線不遠處的赤山文衡殿，又稱赤山關帝廟，為一所主奉文衡聖帝，亦即關帝君的廟宇。1795年（乾隆60年），鳳山區赤山地帶民眾由中國大陸奉請關帝君香火，在此地建廟奉祀。全盛時期廟產豐盈，連澄清湖等地都屬於廟產，富甲當時，里民將本



▲上：赤山文衡殿。中：中加氣站。下：大寮區盛產紅豆。(來源：大寮區農會)

廟與開漳聖王廟並稱，人稱「金關帝銀聖王」。經過日治時期、國民政府以來的多次徵收，今日廟產已經不比當年。



在 385.5 K 的建國路，有四間加油站群集，其中有一間是加氣站，是加瓦斯的站，全省計程車的司機，經過高雄，就要注意加氣站，因為只有大都市才有這種加瓦斯的站，小城鎮較少。

### | 紅豆產量 · 高雄之冠

在 386 K 建國路和鳳屏路的交叉路口，進入大寮市區，20 年前，這裡是一片稻田，因為路的對面有一個「萬客隆大賣場」，促使人口聚集，如今賣場已不復見，這裡卻住滿了人而繁榮起來。

「大寮」位於早期高屏間的下淡水溪邊，土質肥沃，利於耕種，當地住民遂建置草寮屯墾，分為四處：溪埔寮、潮州寮、頂大寮，下大寮，後來，統名「大寮」，此為地名由來。溪寮村舊名溪埔寮仔，迄今老一輩人多數沿用舊名，據了解，是因不少人在溪埔地搭寮養鴨而得名。

大寮區的農業人口約 12,000 餘人，紅豆產量為高雄市之冠，佔全市百分之

▼位於台1線旁的慈惠仁愛之家。



九十，此外大豆、甘藍亦為大宗。

### | 張簡複姓發源地

大寮區為臺灣「張簡」複姓的發源地。明朝洪武時，南靖文人簡德潤在漳州南靖的書院教書，入贅於當地門閥張進興家，被張進興視為義子，娶其媳婦劉氏為妻，生了三子，後又娶側室盧氏，生了五子，遂以其中四名過繼張姓，四名留於簡家，後來才出現了張簡複姓。清康熙年間，簡家第十二代簡成禎來台，在臺灣南部定居，其族脈皆分佈於鳳山丘陵一帶，咸豐年間在

今拷潭、內坑一帶建立了「追遠堂」，為張簡家族之宗祠。

### | 慈惠仁愛之家 百年歷史

在台1線387K有一座規模宏大的養老醫院，是高雄仁愛之家附設慈惠醫院。這個以老人為養護中心的院所，成立於1921年，至今有92年的歷史。這是一所半官方的仁愛之家和養護所，也是南部地區最具規模的老人養護所。

台1線在389K進入高屏大橋的引道，390K正式進入高屏大橋。



▲昭和年間高屏鐵橋下的養鴨人家。(來源：高雄市立歷史博物館)

# 02

## 椰影陽光 浪漫屏東 Pingtung County



▲台1線潮州路段。



▲枋山台1線緊鄰海岸線。



▲高屏溪沿岸風光。

走過高雄市的大寮區，我們登上了高屏溪的高架橋引道，這條引道長達一公里，四周望去是一片廣大的河床，這條河川，原名叫「下淡水溪」，日本人治臺時，認為在臺北有一條淡水河，而這條就稱為下淡水溪。但，因橫跨高雄、屏東，現在大家都稱它為高屏溪。

### | 臺灣第一大河

高屏溪主流長 171 公里，為全臺第二長河，僅次於濁水溪。主流荖濃溪，發源於玉山主峰東北坡，匯集分別源自秀姑巒山西南坡及大水窟山西坡各支流的水系後，轉向南南西進入高雄市

396.5K  
460.6K



▲台 1 線接近麻里巴大橋的指示牌。



▲台 1 線終點附近。

境，再轉向西南流至里港，到達屏東境內出海。高屏溪流經的縣境有南投縣南端、嘉義縣東端、臺東縣西端，及高雄市、屏東縣的 23 個鄉鎮市區，流域面積為全臺第一大河，廣達 3,256.85 平方公里。

高屏河流域內平均雨量每年達 3,046 公釐，上游集水區屬多雨區，集水量豐富，為高屏溪農業、民生用水之重要來源之一。高屏溪平均年逕流量高達 84 億 5,500 萬立方公尺。平均年輸砂量是 3,561 萬噸，每平方公里流域面積輸送 10,934 噸，居全世界第 11 位。



▲高屏溪擁有全臺最廣的流域面積，廣達 3,256.85 平方公里。



 屏東市  
Pingtung

走上高屏大橋，這是往來高雄市與屏東縣的最重要交通要道，與里嶺大橋、萬大大橋與雙園大橋，同被視為高屏地區的四座主要橋梁。高屏大橋全長約有 1,990 公尺。2000 年 8 月 27 日，由於受到颱風碧利斯以及其後之降雨影響，高屏大橋的 P22/P23 橋墩被溪水沖毀，使大橋橋面塌陷 100 公尺，造成行駛其上的 17 輛汽、機車墜落，22 人輕重傷，高屏兩地交通旋即中斷，高雄與屏東之間僅能夠繞道最近的萬大大橋或往北借道里嶺大橋通行，造成高雄市與屏東市都會區

間聯繫的不便。

## | 高屏大橋 · 懸臂工法

新的高屏大橋，採用懸臂工法及支撐先進工法施工，於 2002 年發包施工，2008 年 7 月 22 日正式通車。

高屏大橋是臺灣南部最長的一座大橋，新橋造型優美，而且左右線道分橋設計，行車到途中，左右各分開成兩座橋梁分道行駛，尤其左邊的橋梁採懸臂工法及支撐，造型優美。我們通過高屏大橋時，發現車輛繁多，而且速度極快，雖然橋面左右各三線道，機車分道，但仍然感覺車速之驚心。



▲高屏大橋弓型路燈的設計，特別引人注目。



▲位於屏東糖廠內編號 359 的蒸汽機車。

我們仔細觀察橋的欄杆，發現波浪型的柱橫攔下，有藍色鯽魚造型的銅雕，延綿到盡頭。施工單位非常細心，路燈是弓型的燈柱，為整個橋梁裝扮得非常吸睛。

### | 昔日橋上有鐵路

從 1961 年（民國 50 年）就從事職業司機的楊榮光（屏東內埔人）向我們說，在 1971 年的高屏大橋很窄小，雖然是兩線道，但又多了糖廠的五分車鐵道。高屏大橋在 1976 年之前是高雄與屏東唯一的交通要道，自從高雄有加工出口區之後，屏東的青年人都到高雄工作，每到下班是人車爭道，蜂湧而行。如果剛好有糖廠的火車通過，一大批的人車都隨著火車尾而行，來勢洶洶，火車上面載滿了製糖的甘蔗，無法透視看到



▲運送製糖原料的列車。(來源：高雄市立歷史博物館)

前方。火車鐵道是在左手邊，從南而北的人車，剛好與火車逆向而行，因混亂擁擠而感到人人自危，車禍頻傳。

### | 下淡水溪鐵橋

從高屏大橋向左側眺望，可以看到「下淡水溪大鐵橋」，這是在 1913 年所建的花梁鐵橋，以工字鐵鉚銜樣而成，全長 1,526 公尺、



▲下淡水溪鐵橋，又被稱為舊高屏大橋，現已被列為古蹟，供人參觀。

寬 7.6 公尺，當時是亞洲第一長橋，如今已近百年。目前鐵路局重建新橋，這座鐵橋被屏東縣政府登列為二級古蹟，縣政府還闢建為參觀的公園，並有一座列車廂，供人陳閱、流覽，非常雅緻。

### 屏東的工業區

舊的台 1 線是沿著建國路到和平路跨越屏東陸橋，進入民族路到屏東車站、逢甲路、民生路，但因街道繁榮而改為市區道路。新的台 1 線從屏東外環道，經屏東工業區，而在 399.2K 和舊台 1 線交接，從民生南路延伸到麟洛。

在 398K 是屏東工業區，這是臺灣南端最大型的工業區，1976 年開始運作，占地 113.1 公頃，共有一千家的廠商加入營業，各種食品製造業、電子、機械和橡膠製造業，以及紙漿、紙製品都加入營運。目前學術單位在輔導廠商轉型為高科技的產業，提昇創業及產業升級。

「屏東」原名叫「阿猴」，是平埔族阿猴社的故居。1920 年日治時期，因位於半屏山之東，更名為「屏東」，延用迄今。屏東市是屏東縣最大的城市，人口 288,000 多人，為行政中心。



如果記憶仍然鮮明，麟洛是第二次世界大戰時，東南亞最大的戰俘營。在新田的隘寮營區，收容了上千人的盟軍俘虜。他們分配到各地去工



▲舊台 1 線曾經過民生路等路段，但因街道的繁榮，台 1 線已改道而行。

作。麟洛河是很寬闊的沙石河，許多盟軍戰俘，被安排在麟洛河開墾，種植甘蔗。因而在這裡發生很多傷心、淒美的故事，令人動容。

「麟洛」，應是平埔族「麟洛」社的舊址，1698 年嘉應州的客家人徐俊良由濫濫庄來這裡開墾，發展出竹架下庄、田心庄、老田尾等地。麟洛幾乎都是客家庄，和竹田、內埔、萬巒都是客家人同時墾殖。

### 紅寶石蓮霧園

台 1 線在 400K 穿越麟洛的市區，這是一個



▲隘寮營區為二次大戰時的戰俘營，發生過許多淒美的故事。



▲麟洛鄉公所前的兩幅客家版畫，為其平實的建築增添許多色彩。



▲鮮紅欲滴的紅寶石蓮霧。

純樸的鄉村，以栽種「紅寶石」蓮霧出名，全鄉有 300 公頃的蓮霧園，因顏色鮮紅豔麗，每粒重量二至六台兩左右，甜度約十度至十五度。大部分共同運銷至臺北果菜市場暨彰化、員林、嘉義等果菜市場，少部分自產自銷。

### | 客家麟洛的天台燈

位在省道台 1 線 401.6 K 的麟洛鄉公所，有鄉民反映，建築太過平實，從台 1 線經過，完全沒人會留意麟洛鄉公所在那裡，因此建議鄉公所計劃設計醒目而有特色的地標。於是麟洛鄉公所請版畫家黃紫環設計在門面妝飾兩幅客家版畫，展現客家鄉的特色，往來台 1 線的民眾也留意

到，「麟洛客家鄉」到了。

在 401.5K 處台 1 線上，有一座代表麟洛精神的「天燈台」，這是 300 年前，來麟洛開闢的先民，因地處荒野，天黑難覓返家棲宿之地，於是設立天燈台，分為上、下燈台，以供黑夜迷途或歸宿者之指引，功用如同海上之燈塔。原天燈柱是竹竿台，日間升旗，黃昏時升起燈火，後改用木柱裝上燈泡，至今則為水泥柱日光燈。日治時期因認為下燈台有礙交通道路開闢，而予以廢除，現僅存上天燈台。雖經物換星移，但其原始風貌依然常存，猶如一盞永不熄滅的明燈，照亮麟洛鄉的各個角落，代表麟洛先民披荊斬棘的開荒精神。

國道 3 號在台 1 線 403 K，麟洛國中右側，

▼在運動公園內揮灑青春汗水的學生們。



設有麟洛、內埔交流道。對面的台 1 線旁有一運動公園，佔地 20 多公頃；公園裡有寬廣草坪、上千種花木及四周茂盛的黑板樹路樹，晨昏假日吸引民眾休閒運動。除了各式的球場、親水池塘、老樹及草皮外，還規劃了公共藝術示範區。

### \* 怡情軼事 \*

#### 歷久彌堅的愛情故事

這是一則愛情堅貞、感人肺腑的故事，發生在屏東麟洛隘寮營區舊俘虜營，時間相隔一甲子，但歷久彌堅，情深悱惻，令人動容。

一位英國女士愛麗絲（Alice Myerscough），60 年前，在英國與 21 歲的艾倫（Alan T.Bowman）訂婚後，因為二次世界大戰爆發，軍人艾倫奉命赴遠東作戰，在新加坡被日軍俘虜，1944 年（昭和十九年）被送到臺灣，收容在麟洛隘寮營區俘虜營，因感染痢疾，一個月後就不幸病逝在俘虜營中。雖然當時愛麗絲寫到臺灣給艾倫的信都被退回，但她堅信艾倫仍活在世間。

二次世界大戰後，愛麗絲等待未婚夫過了半個世紀，終生未嫁。後來雖然得知艾倫死訊，但愛麗絲仍想到艾倫死亡地點悼念最愛的未婚夫。最後經過「藍色東港溪保育協會」及「臺灣戰俘紀念協會」何麥克先生的努力之下，終於如願以償，實現了一趟愛麗絲的「圓夢之旅」，在 2001 年踏上艾倫最後流連之地「麟洛隘寮營區俘虜營」，彷彿與艾倫在俘虜營舊址重逢，並也在香港找到了未婚夫艾倫的墓，這種為愛情堅守一生的愛情故事，聞之令人動容。

## 內埔 Neipu

我們穿越了國道3號，抬頭看見天空中有一小型的鐵橋，欄杆上寫著「自行車的高速公路」，表示是自行車的高架橋專用道，屏東縣政府為推廣自行車運動，決定設立「單車國道」，從九如鄉後庄村到林邊，穿越台1線高架鐵橋，在竹田鄉橫跨南麟洛大排，串聯麟洛運動公園的幸福虹橋。全程共長40公里，真是用心良苦。

### 內埔的米酒廠

在台1線403.3K的左側有一處「內埔工業區」，最大的工廠是「屏東酒廠」，其成立至今已逾88年，是目前國內產能最大的紅標米酒生產工廠，也是南臺灣唯一的米酒生產工廠，故有「米酒的故鄉」之美稱。米酒與國人生活息息相關、百姓料理進補、宴客、作月子的必需品，應用範圍廣，是不錯的產業教育題材。酒廠內豐富

▼內埔工業區內的屏東酒廠被稱為「米酒的故鄉」。



的製酒文物展示，廠區寬闊的空間與無障礙的視野是屏東觀光酒廠的最大特色。並結合地方政府政策，逐步朝觀光產業發展，使「產業文化」、「廠區公園化」，同時凝聚米酒的文化，寬敞的綠化休閒環境，提供遊客休憩知性的觀光旅遊。

### 臺灣唯一的韓文公廟

從台1線405K轉入內埔市區，約一公里的市中心廣濟路有歷史三級古蹟—媽祖廟，是有一百多年的歷史，其旁邊的昌黎祠，是臺灣唯一祭拜唐宋八大家之首韓愈的廟宇，建於1803年（嘉慶8年），至今也已200餘年。

由於內埔地區的客家人祖先大多來自大陸



▲穿越國3後，抬頭可見一座小型鐵橋，是自行車專用道。

▼左：臺灣唯一的韓文公廟 - 昌黎祠。右：韓愈又被尊稱為「嶺南師表」，供奉於昌黎祠內。



▼懸掛於昌黎祠內的紅色祈福卡。



嶺南，韓愈被尊稱為「嶺南師表」，因為他曾經被貶到潮州當刺史，任上提倡儒教、大力興學，對地方的貢獻很大，潮州人十分感激。為了懷念其恩德，不忘中華文化傳統，客家人祖先遷移來臺灣後，便建了昌黎祠紀念他。韓愈的生日是陰曆九月初九，恰逢重陽節，因此，每年這一天，昌黎祠要舉辦一年一度的祭典盛會。昌黎祠內，最吸引人的，就是一張張掛在牆壁上的紅色祈福卡。每當到了考季，就會有很多考生攜帶准考證影印本前來拜拜，希望韓愈能給考生帶來好運，考個好分數。

### 美和的棒球隊

在台 1 線 408K 有一「美和村」，這裡是多次世界冠軍的青少棒球隊發源地。全村共有 3,000 人口數，分中心崙、羅經圈二聚落，是傳統的客家農村。村內有僑智小學、美和國中、美和高中、美和科技大學，集各級學校於一村，成為很突出的學術小村莊。

開業於臺北的外科名醫徐傍興博士，於 1961 年（民國 50 年），為響應政府平衡城鄉教育的政策，乃捐出祖產及巨資，在其窮鄉僻壤的出生地「美和村」，創辦美和中學。因徐博士曾至日本留學，接觸棒球甚早，於 1970 年成立棒球隊，多次榮獲世界冠軍，為國爭光。當年名不見經傳的小學校，卻出過多位為國爭光的國手，及在職棒界中打拚且響叮噠的教練曾紀恩。雖然教練已過世，但棒球界仍感念他。



▲美和高中校門旁的標誌寫著「雄霸棒壇」，可看出當地人對棒球的熱情和企圖心。



▲美和高中。



## \*怡情軼事\*

## 以美致和—美和中學與美和棒球

寬闊平坦的台1線經過屏東縣內埔鄉的美和村路旁，可以看到兩座相連典雅的校園，醒目的大門分別題寫「美和科技大學」、「美和中學」。這兩所學校，都是徐傍興博士所創立，享譽國內外的美和棒球，便是美和中學的球隊。美和村原本是個窮鄉僻壤，早年台1線所經四周都是稻田和竹叢，人煙稀少，聚落散布在田野間。由於學校的設立及發展，帶動地方繁榮，如今農村富庶，街區商店林立，在南部家長及學子的地圖中閃爍著耀眼的光芒。

步入美和高中校園，蒼勁的印度紫檀和桃花心木，盡情地向天空伸展；雞蛋花雨豆樹神采奕奕交錯其間，素樸簡潔又充滿強旺的生命力。創辦人徐傍興博士的銅像，佇立在一角，以美和人所感念「樸實、善良」的創校精神，靜靜守護校園。

## 仁醫興學

徐傍興博士是內埔鄉美和村的人，研究甲狀腺腫，臨床手術在醫界享有盛名。他於台大醫院行醫多年後，在臺北市南京西路開設徐外科醫院，也在高雄成立徐外科醫院分院，由堂弟徐富興博士擔任院長。徐教授醫術卓越精湛，體諒低收入及貧苦病患，醫療費用比一般外科醫院還低，住院病房常常爆滿。徐外科醫院的患者，三成以上是從臺灣中部及南部專程而來，他們當中有很多都無法負擔手術及醫療費用，

甚至病癒出院，也沒有路費回家。徐教授得知後，毫不遲疑給予優待，甚至免費，並設法幫忙患者平安回到自己的家中，在家鄉深得村人感念。

49年那年的大專聯考放榜，高屏六堆地方客家人全軍覆沒，無人上榜。客家人一向重視教育，認為地方教育資源貧乏，如果無法有效改善，子弟將永遠沒有出頭的機會。於是想到在台北事業有成，又任俠好義的鄉親—徐醫生，地方人士抱著或有可能的心情，北上懇託。徐教授慨然答應，將祖產捐出，並另買地方上的土地，共五公頃多，捐獻巨資，在一片水田中，蓋屋興學，為地方培育人才。

美和中學終於在50年創立。「要將美和中學辦成一個南部的『建國中學』，這樣，家鄉的學子就不必遠涉臺北去求學了！」他不斷的期勉辦學團隊，朝著健全、完美、理想的目標前進。

美和中學經營上軌道之後的民國54年，徐教授感於南部女性就業機會甚少，同時，又鑒於各公私立醫院、衛生機構、護理人員普遍缺乏，於是，集合當地醫界同道以及地方名流，在美和中學左側，以提昇護理人員之學識和服務之品質，並擴展女性就業之機會為宗旨，再創辦五年制的「美和護理專科學校」。

五十年的歲月，美和村已從一望無際的農田，蛻變為花繁葉茂

的學園，有幼稚園、國中、高中及技術學院，畢業校友也已數萬人，傑出校友眾多，在各行各業中逐漸嶄露頭角，並有傑出的表現。

## 美和棒球，打響名號

創業維艱，守成不易。體認創辦人徐傍興教授「為了家鄉子女就學方便」，「要將美和中學辦成南部的『建國中學』」的理念，歷任校長無不兢兢業業，克服現實條件的種種困難，全力以赴，一次又一次超越困境，開創新局。

美和中學原預定辦理高中，但當年教育部核准下來，只能招收初中學生。學校設立不到幾年，九年國民義務教育全面實施！這對私立學校，尤其是鄉下地區的私校，真是致命一擊！高屏地區經濟上原本就相對弱勢，學生大都選擇國中就讀，許多私校都面臨招不到學生，校務無以為繼的困境。美和中學招生人數也由3000人錄取200人的盛況，一下縮減到3班，全校只剩幾百人。

那時，如何建立學校特色，成了董事會及學校團隊苦思的課題。擔任校長的李梅玉先生畢業於日本早稻田大學，學生時代曾參加棒球隊，擔任過捕手，對棒球很有興趣。美和董事會的董事多留日醫生，對棒球都有濃厚的興趣，曾在南部舉辦過幾屆的「六堆少棒賽」，雖屬即興性質，卻也是日後美和棒球隊形成的主因。

美和真正和棒球結下不解之緣，是在 59 年。那年，七虎少棒隊到美國參加比賽，成績並不出色，回國後受到各界冷落，面臨解散的命運。當時在高雄中央獅子會的徐富興醫師得悉後，十分不忍，找美和中學安置。正好，學校也在積極尋求發展特色，因此，便立刻為他們安排就學和訓練事宜，給予球員們最好的照顧。

次年的第一學期，七虎隊卻被當初拒絕他們的一所臺北的中學集體挖角。幸好曾紀恩教練引進臺中金龍少棒隊，球隊才得以繼續經營。第二年全國棒球比賽，美和得到冠軍，代表國家出賽。63 年我國參加世界棒球比賽，得到三冠王的榮耀，其中青棒及青少棒都是美和中學的棒球隊。嚴謹紀律和訓練，加上董事會的後援支持，使美和棒球在極盛時期幾乎所向無敵，青少棒得過 14 次的世界冠軍，青棒獲世界之冠也有十一次之多，打熱了我國棒球運動，也成功的打響了美和中學的名號。

62 年到美和中學服務的 順振校長，當時即擔任棒球隊的生活管理，陪伴球員讀書練球，南征北討。目前美和國中部的青少棒已於 96 年解散，高中部的青棒隊仍有 60 多位，雖已不復當年輝煌，但仍保持不錯的比賽成績。

### 繼往開來，再創高峰

順振校長於 89 年擔任美和校長，今年十一月董事會通過，連任第四屆校長，辦學深獲肯定。感念當年徐傍興董事長及李梅玉校長的

知遇之恩，在面臨國家教育政策對私立學校經營的種種限制和挑戰時，常常思考，以創辦人「質樸、善良、真實」的理念，加上愉快人生的「自信、快樂、活力」為基礎，如何打造南部最優質的，真正符合學生及家長心中的理想學校？

他經常回顧他的生命歷程，一路走來，什麼才是生命中最重要的核心價值？

「美和在 50 年建校，那時候台 1 線路比較窄，碎石路沒有柏油路。路的兩旁種茄苳、龍眼、芒果等，都屬於公共遺產。」校長是當地人，那時還是最頑皮的孩提時代，很令老師頭痛。「我小時候常和同伴爬到樹上偷摘水果，一天到晚被抓。」

從赤腳、捉泥鰍的童年，到輕狂的、屢為閩客衝突而打架，遭記過退學的青少年，到後來到美和高中插班，讀大學等，生命愈來愈豐富穩定。「我曾經遭記過、退學處分，導致喪失一些升學及就業考試資格。」他不諱言狂飆期的挫折和挑戰。他服完兵役才回到美和中學讀高中，在美和完成生命最重要的沉潛與飛躍。

「我當老師時從不對學生記過，同時會給學生充分溝通表達的機會。擔任校長之後，格外重視生活及品德教育，強調尊重自重，自律自覺，而且我更重視學生人權！」

校長說。

他常想在時代快速變遷中，孩子需要怎麼樣的能力和特質？不需要什麼的干擾和限制？

美和中學在 校長的帶領下，

有許多別於其他學校的作風。生活作息方面，學校不鼓勵學生終日埋頭於書本中，下午五點放學，晚上不留學生夜輔或夜讀，鼓勵學生多運動，住宿生早上可以到社區吃早餐，但基於安全考量，不可以過馬路，一因為來往台 1 線道路車輛速度較快。學生學習方面，要求班級教學進度不可超前，必須讓學生充分理解學習教材內容。

另外，在積極方面，他帶領行政團隊，提供許多活動舞台，讓不同才華的學生有機會學習與展現。例如，實施美日雙外語教學，鼓勵學生參加比賽，包括全縣數學競試、全美數學測驗、全國英文單字賽、全民英檢、作文比賽等，學生都十分踴躍參加，獲獎無數。98 年參加聯合報作文比賽，學校還派出 3 部遊覽車，載了 135 名學生北上挑戰。「我們很鼓勵學生參加比賽，用比賽帶動學習，動機更強，學習效果更好！」校長說。如此用心的創造機會，良性循環之下，成績自然是十分亮眼。

而家長及學生最關心的升學考試，也是年年令人驚奇的表現，以今年為例，國中部基測，全校 200 多人參加，除全縣最高分的 410 分之外，400 分以上的有 17 人，PR 值 86 以上的學生人數超過三分之一。如此動人的成績單，對照 校長全方位的辦學理念，或許可以讓一些迷信填鴨式教育的人們多比對反思。



▲竹田驛園

## 竹田 Zhutian

台 1 線 408.7 K 左側，有一條通往羅經圈、萬巒的 187 號縣道，約四公里是有名的萬巒豬腳發源地，老饕們都不會錯過這個地方。

竹田在 1981 年（民國 70 年）以前，是一個養鰻的故鄉。台 1 線 409 K 起，公路兩側所看到的都是不斷用機器在打水的魚池，從 1985 年後，大陸養鰻業才取代了臺灣，而漸漸沒落。

### | 舊名頓物潭

竹田舊名叫「頓物潭」，是客家話的諧音，「頓」是指把有重量的東西拋入水中，發出的聲音。「物」是指物體下沉。全部的意思是說「把有重量的物體拋進水潭中」。也是古時該地方有一個潭，人們常把垃圾拋入水潭中，因此叫「頓物潭」。

竹田是一個客家鄉，以農業為主，但未設立農業生產專業區。農業生產卻極為活潑，鄉民種植的農作物種類也多樣化，水果類的檸檬大約有 100 公頃，蓮霧有 200 多公頃，香蕉有 50 公頃，蔬菜有 30 公頃，各種類的蔬果均分佈在各村之中。

### | 竹田驛園

由台 1 線 411K 轉入屏 83 線，我們進入竹田市區，到達「竹田驛園」。竹田車站建於 1919



▲香蕉田。

年（大正8年），原是木造的老火車站，地方人士積極爭取列為古蹟保留，經文建會核定為「鐵道文化驛園區」，該車站的特色，是屋頂四邊都是斜脊，屬日本房舍的「四柱造」，在地方人士爭取經費列為古蹟保留後，保住了木造的車站及倉庫，車站內還存有售票口、舊式車站內的器材，並請專家規劃優雅的庭園造景及木造涼亭。竹田驛園裡還有日本人捐贈的圖書館「池上一郎博士文庫」、



▲上：竹田驛園內的池上文庫。中：六堆忠義祠。下：客家文物館。

和昔時的德興碾米廠等。

### | 六堆忠義祠

由台1線406K轉屏48線前行，會來到「六堆忠義祠」，其建立於西勢村，供奉忠勇義士的靈牌八座，每年二月初十和八月初十都是例祭日，是擁有眾多客家人信徒的一座歷史性廟宇。在忠義祠後方，有客家文物館建於2001年底，籌設客家文物館的宗旨，是為了客家文物及六堆文化的展示與傳承，收藏、保存及研究客家文物與文化。

▼過了新潮州大橋，左右兩排整齊的福木，給人一種清新之感。



## 潮州

Chaozhou

以前的台1線原是從411.8K右轉進入潮州大橋，再走新生路經市區三角公園，跨越民治橋，從光春里出潮州。這是一條令人懷念的舊台1線路段。自從台1線改走潮州外環道後，雖然行車快速順暢，但因缺乏人文街景，感覺寂靜而落寞。

沿著新的台1線，從竹田鄉竹南村，在412K穿過東港溪的新潮州大橋，橋下正在施工做河堤公園，過了大橋，是左右兩排整齊的路樹—福木，墨綠漾然，清新可愛。



▲左：八大森林樂園中的弄璋樹。(來源：八大森林樂園) 右：潮州傘訓場。

在 415K，兩年前，有一戶以賣種狗為業的店舖，店門口的對聯寫道：「昨日我養狗，今日狗養我」，橫批「感恩圖報」。這個大字報非常醒目。後來潮州的朋友說，因為太過誇張，才把它取下，現在改名為「狗仔生犬舍」，店名大異奇趣，已遷到對面去營業了。

### 浪漫風情椰林樹影

台 1 線 416K 處，有一處原名潮州假期世界，現更名為八大樂園，占地 1,000 多公頃的遊樂園，約有 2,000 多棵充滿熱帶浪漫風情的椰林樹影，其中桃花心木群是全臺保存最完整的地方。

八大樂園裡有棵茄苳樹，據樹輪推斷已有 600 年以上的歷史，它有一個神奇的名子，叫做「弄璋樹」。相傳有一對久居潮州的夫妻結婚很久都沒有懷孕，在機緣來到森林樂園玩，夫妻倆在茄苳神木前認真祈求上天給他們一個小孩，回去真的懷孕且生了男孩！

蔣故總統經國先生巡視到樂園茄苳神木前，認真聽了這段求子有成的傳奇故事，靈機一動將茄苳樹命名為「弄璋樹」，就這樣一傳十、十傳百，許願的民眾如願之後都會再次回來還願、拜麻油雞及油飯，以感神恩。

在 418K 有公路總局第三區養護工程處，這是從潮州鎮延平路所遷移過來的新址，比以前的舊址更寬闊和便捷。過了工程處，在 418.5K，請往左手邊看，雖然只看到平原沃野，這是臺灣唯一的傘兵特訓地點，長約 1,000 公尺、寬為 300 公尺，空降場的四周布滿農田、魚塢、綠地與檳榔樹，周遭視野開闊。

### 全國唯一的跳傘基地

居民林富恩說，只要天氣好，在潮州傘訓場看到跳傘的機率很高。主要是因為屏東大武營跳傘場是國內目前唯一基本傘訓實跳基地，因此每逢陸軍在場地附近進行管制，大批人員進出，就表示要跳傘了。總會看到許多當地人早已扶老攜幼，將機車或車輛停在路旁，悠閒地欣賞這特殊的景象。早期還曾因在這裡豎立「注意傘兵」的交通標誌太吸睛，而躍上媒體。

新加坡的「星光部隊」，也是借用臺灣的傘兵基地來訓練他們的傘兵。因此，有時候，會發現跳下來的傘兵，面容像是印度人、巴基斯坦人，但講一口很流利的閩南話和中國話，原來他們是出生在新加坡的國民。

屏東

麟洛

內埔

竹田

潮州

南州

新埤

佳冬

枋寮

枋山

## > 南州 Nanzhou

「南州」，在光復後，原為高雄縣林邊鄉的一部分，1950年改隸屏東縣。1951年3月，奉准自林邊鄉分出，設立「溪州鄉」。然而因臺灣各地以「溪州」為名的地方很多，為有所區別，以此地位於臺灣南部，並取「南州出賢人」之意，於1956年易名為「南州鄉」至今。居民產業以農業為主，有水稻、蓮霧、甘蔗、檳榔。

### | 南州觀光糖廠

南州鄉四處多是台糖的土地，以出產製糖用的甘蔗最有名，台糖南州廠，原名東港製糖所，屬於臺灣製糖株式會社，成立於1920年，每日壓榨甘蔗量1,200公噸，是臺灣最南端的一間糖廠。因為糖業沒落，製糖工廠於2003年7月1日關閉。南州糖廠更名為南州廠，轉型為觀光糖廠。

糖廠內部陸續增設許多休憩遊樂設施，除了親水遊樂區和體驗小火車外，在親水遊樂區旁有

大片的池塘，池塘裡頭有鯉魚、鴛鴦和鴨子，一旁設有飼料販賣機可供遊客購買。廠內還有焠土窯區、烤肉區和花田，糖廠提供成套的焠土窯食材和用具；烤肉區須

自行攜帶食材，使用烤肉區則不須付費；花田是近來糖廠遊客最愛景點之一，花田內多為波斯菊和向日葵，盛開季節時還可提供遊客採花。南州糖廠已成為該地的遊樂區。

### | 往墾丁臺東的轉接站

南州自國道3號開通後，終點站是林邊鄉。但下林邊交流道，要回到台1線接南下恆春，要再花40分鐘車程。因此，南州成為前往臺東、墾丁的中途站，所有的車輛都從南州下交流道，再回到台1線423K處，繼續南下到墾丁、臺東。到此，台1線再度背負省道的歷史長程任務。



花田是前來南州糖廠觀光的遊客最愛的景點之一。

## 新埤 Xinpi

從 424K 台 1 線進入新埤鄉。新埤，是一個客家鄉，鄉內客家人之先民源自 1690 年，清朝康熙年間，有一支遭解甲之客家軍，有一天沿林邊溪逆流而上抵達新埤頭時，發現廣闊天然之河床中也夾雜有大片叢林及可墾地，於是先開墾南岸庄，繼之拓墾打鐵、沙崙、建功、新埤、千三等地，形成聚落。其新埤一詞是取名於埤頭以灌溉之義也，傳聞，認有船型地理之「新埤頭」，曾是與原鄉通商之天然船埤停泊地，直到 1918 年，河堤築成及河道淤沙，船隻無法航行而告終

止其繁榮。

### 台 1 線的菱角攤販

從新埤鄉郊外台 1 線開始，我們發現省道兩旁有很多農婦擺攤在賣菱角、花生的行動攤販。這種賣菱角的攤販景觀，一直延綿到枋寮，左右兩旁都設攤，約有二、三十攤之多。新埤鄉、枋寮都不出產菱角，為什麼有這麼龐大的族群，有志一同擺攤賣菱角？經我們訪查之後，發現是生意人的花招，顧用農婦沿路擺攤，以農特產品為名叫賣，據說都是同一家公司，菱角是來自臺南的官田。



▲新埤為客家聚落，清康熙、乾隆年間，因六堆客家鄉民協助清廷平定民亂，清政府遂頒賜「褒忠」二字。

### | 培育螢火蟲的淺水道

在 424.9K 有一處「怡然居」，是一個以復育螢火蟲為主的花園，園內四處串通著培育螢火蟲幼蟲的淺水道，也植滿香草、花卉。園中矗立一座饒富歐洲風情的農舍，內部是臺灣設備最齊全的螢火蟲生態展示館。

位於台 1 線 425.5K 不遠處有間三山國王廟。新埤鄉民以廣東客家移民為主，而先民對家鄉神祇自然延續祭祀，三山國王的信仰也因此順理成

章的落地生根。新埤村三山國王廟創建於 1867 年（清同治 6 年），主祀廣東潮州霖田三山國王。1991 年底，因廟體年久失修漏雨嚴重，村民集資重建三山國王廟。

三山國王廟前的「清河堂」，屬二堂式夥房，紅瓦屋與美麗的庭院景觀，洋溢著古味典雅的風韻。這幢傳統建築，為新埤鄉第四、五屆鄉長張達禮之父—當時新埤的保正張啟鳳於日治時期所建造，至今已有將近 90 年的歷史。



▲左上：螢火蟲花園。中上：三山國王廟。右上：三山國王廟前有一「清河堂」，洋溢著古樸風韻。

## > 佳冬 Jiadong

過了新埤大橋，在台 1 線 427K 進入佳冬。佳冬原為平埔族馬卡道族茄藤社的故地，舊名「六根」、「茄苳腳」。關於「茄苳腳」的地名由來說法有二：一是說因此地有茄苳樹，加上地處屏東平原客家聚落的南邊，故被稱為「茄苳腳」；二是認為其來自平埔族語。佳冬鄉屬於高屏地區客家六堆之左堆。

### | 棄國道改走台 1 線

我們來到佳冬，特別拜訪了佳冬鄉長賴清華。賴鄉長帶我們到台 1 線 430 K 處的戰備跑道，去觀看汽車的流量。他說，在國道 3 號興建時，大家以為可舒緩台 1 線的交通負荷，國道完成後，往墾丁的遊客卻是下南州交流道，改走台 1 線，而且高速的



佳冬鄉長賴清華指出，戰備跑道上的車輛速度都極為快速。



心態尚未調適過來，車輛都飛快的經過佳冬，尤其到了430K的戰備跑道，左右八線道，更是令人觸目驚心，行車的速度，

像是火箭。

賴鄉長說，在台1線昌隆國小旁原有糖廠的五分車鐵道拆除後，改為平面道路，但沒有紅綠燈，常有老人路過，被快速車撞傷，他在道安會報申請設紅綠燈，卻未被採納，使他非常煩惱。

為了解決台1線的交通超量負荷，高工局準備將國道3號從南州沿環山公路高架到枋寮的台1線437K出口，再轉南銜接枋山的麻里巴大橋。

### 戰備跑道的怪事

佳冬的戰備跑道，原是二線道的台1線，1973年（民國62年1月16日）清晨天尚未亮，一輛臺東來的遊覽車，在戰備跑道三層樓房前，撞上滿載汽油的三輪車，立即起火燃燒，車內22位乘客全被燒死，非常慘烈，是台1線上震驚全省的大車禍。

從此以後，該處非常不寧靜，出現很多靈異事件，半夜有人攔截問路，有人突然跑出來討水喝。該處是一處荒蕪

之地，是糖廠的土地，空軍用來空中炸射的訓練靶場。後來有鄉民鄭水波夢見一位也是姓鄭的死者，請求幫助在出事地建廟，名叫「鄭爺宮」，以安頓死者。該廟於1983年落成，內祀地藏王菩薩為主神，此後才安寧。

### 台1線上的飆車

1987年興建戰備跑道，路基寬40至80公尺，長三公里，是臺灣平面道路唯一的戰備跑道，可供戰鬥機、運輸機、預警機起降。2011年11月，首度舉行演習，公路總局工程處也修改平面路道，做了妥善的配合。

賴清華鄉長說：這座戰備跑道在日治時代，為日軍攻擊南洋各地的戰機的起降地，有各種軍事設施。1991年，臺灣飆車最瘋狂的時候，戰備跑道也正上演飆車，吸引很多民眾前來觀戰，又歡呼、又拍手，人山人海，警察束手無策。後來，警察先驅離民眾再逮人，工務段配合鋼筋混凝土活動護欄置於路中，飆車才漸落幕。



▲鄭聖廟。



屏東

麟洛

內埔

竹田

潮州

南州

新埤

佳冬

枋寮

枋山



▲戰備跑道橫跨了佳冬和枋寮兩個鄉鎮。

▼屏南工業區以重工業和金屬工業為主，因工業廢水問題，經常與當地民眾發生糾紛。



## 枋寮 Fangliao

台 1 線上長達三公里的戰備跑道，其中有一半以上是枋寮鄉的行政區域。在戰備跑道「鄭爺宮」的後面，有一處寬達一公頃的「太陽能發電廠」，只見一大片排列整齊的太陽能版，似乎沒有人在看守，聽說當初有人要投資設養魚池，經有關單位遊說，才改投資太陽能發電廠。因為屏東南部太多養殖漁業，大量的抽水已造成地層下陷。

### | 最南端的工業區

過了戰備跑道，433K 來到「屏南工業區」，這是臺灣南部的最後一座工業區。經濟部工業局

於 1979 年（民國 68 年）在屏東縣佳冬鄉及枋寮鄉所開發，占地總面積 278 公頃的綜合性工業區，屏南工業區設廠家數可多達 91 家，主要產業型態為重工業及金屬工業，引進金屬五金零件可發揮關聯產業之群聚效應。目前申請設廠性質，以銅鐵業最多，其次分別為飼料、冷凍、傢俱等；代表廠商包括高興昌鋼鐵、燁興企業、盛餘科技、高鋁金屬、長興化學、中橡、大成等。但據水底寮的村長陳清簾說，屏南工業區為了工業廢水問題，與當地民眾發生糾紛，迄今尚未解決。

### | 枋寮的水底寮

台 1 線在 433.3K 來到枋寮中山路的市區，與海線的臨海路交集在一起，這個地方是水底寮



▲水底寮村長陳清簾回憶起當年台汽經過的盛況。

村，並不是枋寮的市中心。村長陳清簾向我們表示，在1971年（民國60年）以前，這裡是一片農田。舊台1線則是沿著中山路走向沿海路，那是枋寮火車站、汽車站和鄉公所的所在地，

行政機關都在那裡。枋寮火車站是臺鐵縱貫線火車的終點站，也是過去公路局四運處的指揮中心，南迴鐵路未興建完成以前，所有來往東部的旅客，都必須下火車，改搭公路局汽車，曾盛極一時，為許多台汽人無限留戀的地方。

1981年，台1線拓寬成四線道後，不再進入枋寮市區，直走中正大道，水底寮因台1線的經過，迅速地繁榮起來。

### 枋寮藝術村

枋寮火車站附近有個枋寮F3藝文特區，

1996年，枋寮地區一群懷抱開創藝文環境理想的年輕人，他們有的是出國學藝後，準備好好回饋家鄉，現任職屏東教育大學的林右正老師，就是其中關鍵人物；還有致力地方美學教育多年的藝術家，「鄉音美術會」是其中最具代表性團體，如今它已轉型為「枋寮藝文發展協會」，而且長期進駐枋寮藝術村。

### 閒置空間再利用

至於枋寮藝術村本體建築，則是利用火車站老舊鐵路員工宿舍整修，使閒置空間再行利用。2001年，文建會推出「閒置空間再利用」政策，枋寮生活文化促進會順勢提出利用枋寮火車站周邊的閒置空間計畫，豐富的藝術環境改造內容，獲得文建會肯定與補助，各級地方政府也全力促成此項計畫，枋寮終於開啟一口最重要的「藝術之窗」。

枋寮藝術村成立後，廣邀各類藝術家及社團進駐，目前已有石雕、木雕、紙雕、鐵雕、版畫、馬賽克、音樂、裝置藝術、皮雕等等藝術家與社團駐村，希望打造有特色的藝術村。其中擅長偶戲的黃明道老師，熱切投入的表演藝術，內涵無



▲一大片整齊的太陽能板。



▲左：閒置空間再利用的政策，如今已為枋寮打造出一個頗具特色的小聚落 - 枋寮藝術村。右：枋寮藝術村有各式各樣的裝置藝術。

盡的熱力與創意，如今即使黃老師驟逝，藝術村熱鬧的偶戲劇場，還是讓遊客回味再三。

枋寮沿海地區地勢平坦，多闢為養殖漁業區，近山地區稍有起伏，早期以種植稻米為主，現以改種蓮霧「黑珍珠」、愛文芒果經濟價值較高的農產品。

## > 枋山 Fangshan

離開枋寮市區，在台 1 線 441K 通過枋寮大橋，映入眼簾的是芒果樹和蓮霧，山海漸漸逼進了我們，靠海的右手邊，有海水養殖的魚池，水車不斷的轉動，遠方的海浪向著海岸衝來，有山

有水令人怡情。

我們從 441.5K 進入枋山。枋山是台 1 線終點最後一個鄉村，也是長條形的地

理劃分。最狹短處，不到 50 公尺，僅隔一條台 1 線，就與獅子鄉為界。枋山鄉早期為臺灣原住民排灣族的故地，舊名叫「崩山」，因為此地有座小山，經常發生山崩而命名，在 1860 年左右，有漢人進入開墾，覺得崩山不雅，也不吉利，便採用台語諧音「枋山」替代。

### 枋山民眾牽罟

枋山第一個村莊叫「加祿」，在台 1 線 442.5K。加祿有四個部落：加祿、會社、嘉和、



▲加祿村長林清波述說當年台 1 線還是石子路時的樣子。



南和。加祿村長林清波告訴我們：1963年（民國52年），加祿的台1線都還是石子路，而且很狹窄，兩旁都是木麻黃，居民大都沒有住在路旁，而是住在距離台1線還有100公尺以外，主要是公路灰塵很大，居民的房子都是用茅草蓋的，經常有火燒屋，也沒有消防車，大家只能拿桶子，到井裡去提水來潑。

林清波村長說，當時水利不興，地瘠民貧，農作只是種甘藷，平時都是牽罟過生活。「牽罟」要十幾二十人，也是一大工程，當時沿海漁獲很豐富，最多時，牽罟一次，也有上千斤的魚類，佳冬、枋寮人都跑到加祿來牽罟。每年的三月到六月，枋山人也坐車子到臺東的大武去捉「魴仔魚」。

## 山海一片天

台1線在民國60多年開始鋪柏油了，但只有兩線道，其他鄉鎮的農民都在馬路上曬穀子，枋山的台1線卻不行，因為路不夠寬，曬了穀子，車子就不能走了。

到了446K，山和海都逼近了我們。天氣晴朗良好時，從台1線可以看到海中的琉球鄉。在左方，是南迴鐵路，有一座嘉和隧道，是用鋼筋混凝土做成的掩體，長達1,180公尺。林清波村長說，興建嘉和隧道主要是這裡的落山風太過強烈，所以築隧道以保護火車的行車安全。嘉和隧道為全臺鐵路系統中唯一建於平地的隧道，於1991年9月竣工。因阻擋西南風吹入，導致芒果植栽通風不佳，生長不良，而引起村民埋怨，

▼加祿村內的嘉和部落。



▲椰林樹下的茅草竹屋與周遭風景的搭配，讓人有置身於南洋渡假之感。



▲枋山嘉和隧道

被認為是一項錯誤的工程設計。

## 椰林搖曳 微風呢喃

在447K，來到獅子鄉，台1線從內獅村的入口和內獅國小校門前通過，海水距離路面不到20公尺，沿海岸線的椰林樹在微風中搖曳、呢喃。

▼台1線經過枋山的路段，隨處可見賣水果的攤販，每一個招牌都用閩南語字眼來比較誰「卡甜」。



▼枋山的台1線路段有許多財神爺招牌。



在椰林樹下的「Three Fools」旁，有四間用茅草搭蓋的竹屋，很有南洋的風情，路邊有很大的招牌寫著「定情灣」，這是很有情調和詩意的地方，但一對情侶向我們說：「這裡的咖啡很貴」。

過定情灣，接著是一列木麻黃防風林，隨著海岸伸延，在台1線449K的地方。從這裡距離墾丁還有42公里。

林清波村長向我們警告說，台1線451K的海岸，在一品仙、國際衛星電台、枋寮頭等地，要請公路總局趕快多種木麻黃樹，因為那裡的海岸被海浪掏空得很嚴重，將會影響台1線的行車安全。

### | 最多財神爺廟的路段

枋山的台1線，有很多農民在路邊擺攤賣水果，以蓮霧、愛文芒果為主，大家都以自己的水果甜度做文章，製作醒目的招牌廣告，且都用閩南語發音表達，因此這個路段的台1線，沿線都是「很甜」、「包甜」、「蜜甜」、「穩甜」、「非常甜」、「甜蜜蜜」、「世界甜」、「夭壽甜」等招牌，非常有趣。還有一位農民，寫了「尚

甜」兩字，用閩南語唸是「最甜」的意思，但國語的意思卻不同，經遊客告知後，他才迅速修改招牌文字。

除了甜度招牌外，這裡整條路有好多財神廟的招牌，有「財神爺」、「正財神爺」、「正

統財神爺」、「總財神爺」、「財神爺總廟」等，甚至還有一座廟把拿著青龍偃大刀的關聖帝君請出來，廟名為「武聖關公財神廟」，好像在比賽爭大小，蠻有趣的。還規劃了公共藝術示範區。

### \*怡情軼事\*



▲楓林村長許新化。

### 楓港的落山風

「楓港」，古時的地名應叫做「風港」。但不知哪位儒生雅士，把風字左邊加了一個「木」，成了很富詩意風情的名字。但楓港沒有半株楓樹。枋山鄉公所一名職員表示，不是他們不植楓樹，而是植樹的第二年，就發現樹木乾枯剩下枝桠，連一片綠葉都沒有。倒是楓港的風，在寒冬像颱風，凌厲狂悍，草木凋零、海天蕭瑟。

### 強勁的風速

每年的十月到第二年的四月，有長達半年的時間，從屏東的枋山鄉到恆春的臺灣尾，常發生陣陣的強風，俗稱「落山風」，有時僅數小時，有時卻可持續數天，這種強風也會將機車和汽車吹翻而造成傷亡，甚至將電力設施吹壞。風大時要關車門都很困難，好像和風在拔河比賽一樣。

楓林村長許新化說，他們從小就住在這裡，已經很習慣強勁的落山風了，但對遊客來說卻很不方便。強勁的風速，讓人無法睜開雙眼，走兩步路要退一步，兩手抓緊了衣服，還會被吹到路旁。女孩子不要穿裙子，以免顧此失彼。台1線到枋山有茉莉灣，開車要放慢一點，不然很容易被吹翻。

### 那一夜聽風號

在楓港，我們在台1線終點站的隆安旅店住了一晚。這一天剛好有很強的落山風，夜裡風勁更烈。我們不敢外出，守候在屋裡聆聽狂風的怒吼。落山風猛烈搖動著我們的窗戶，發出震動的聲響。旅店的窗是雙層氣密窗，我們仍然聽到狂風驚心動魄地在夜半來敲門。那一夜我們都在聽風號，體會楓港的祖先在落山風裡走過的歲月，他們的堅強贏過落山風的摧殘。



▲楓港強勁的風速增加騎自行車的阻力。



### | 麻里巴大橋

在台 1 線 458.8K，有一座爭議 20 多年，斥資近十億元興建的枋山鄉楓港段立體交叉道大橋，其中橫跨楓港溪的大橋位於枋山及獅子鄉交界，公路總局楓港工務段取兩鄉之名訂為「枋獅大橋」，不過獅子鄉認為「枋獅」不雅，最後主張用獅子鄉祖靈聖地 Mariba「麻里巴」命名為「麻里巴大橋」。

橋長 1,692 公尺，加上外環線及引道共 2,960 公尺，從屏鵝公路南下快到楓港時，跨過公路建立體工程，然後沿著楓港溪向東，到獅子國中後方再跨楓港溪建一座懸臂式的鋼筋混凝土橋梁，橋長 565 公尺。

### | 繁榮楓港的車流

屏鵝及南迴公路在枋山鄉楓港交會造成交通瓶頸，多年來每逢連續假日往往交通打結，從 1981 年（民國 70 年）即有興建立體交叉道改善之議，但楓港居民大力反對。因興建大橋後，南



▲台 1 線長達 460.6k，屏東縣的楓港村是這條承載了臺灣古今歷史的台 1 線終點站。

迴公路不經過楓港，楓港會落沒。直到 2005 年海棠颱風造成楓港大橋中斷，恆春半島形成孤島，建楓港立體交叉道工程才獲當地居民同意。

楓港村雖是一座山崖海角的小小漁村，人口才千餘人，約 460 戶人家，但卻是前往臺東及墾丁國家公園的交通要道，台 9 線、台 24 線都在楓港交會。依據交通流量的平均統計，在麻里巴大橋尚未通車前，楓港一天的車流有 9,386 輛。

### | 楓港雲煙一甲子

在楓港站開設「海明海產店」的沈振昌先生說，他這家店有半個世紀了，從早上八點到晚上八點，一天可以賣出 400 碗的現炒麵，收入大概就三萬多元。當時裕隆柴油的野雞車，從高雄往臺東跑單幫，每車五人，一天大約有 60 輛，都以海產店做中途休息站，隔壁又是台汽楓港站，轉車和上廁所都方便。大型的遊覽車（野雞車）最後一班車是半夜兩點才抵達楓港。

自從麻里巴大橋通車後，所有前往臺東的車輛都從麻里巴大橋直接轉往獅子鄉的楓林村，走南迴公路到臺東，楓港輝煌的時代已經過去了。

楓港村長許新化表示，以往往來臺東的車



▲沈振昌表示當年海明海產店因開設在台汽站旁，生意興隆。

子，都在楓港轉運或休息，非常熱鬧。現在連台汽客運公司的車站都崩塌而雜草叢生了。只剩下前往墾丁的旅客路過這裡，缺乏停車休息的誘力。以前熱鬧的「海明海產店」，現在連招牌都掉落了，完全是在停業狀態，楓港要等待另一個光輝繁榮，還須要一些有力的牽引，要等待時機。

### | 永遠的台1線

台1線自臺北市區至屏東楓港，全長460.6公里，縱貫臺灣，是一條臺灣經濟發展的指標道

路、歷史人文的紀錄道路。臺灣今日的繁榮，台1線所背負的文明重任，可說是功勳彪炳，功成名就。但永遠的台1線，永續的路程，還是要開步向前邁進。在臺灣的泥土上，在家鄉的晴空中，台1線永遠寫著榮耀、掛著輝煌。



▲台1線終點指標。



## 採訪後記

# 台 1 線恆久的躍動

走在台 1 線上，採訪小組終於在 460.5 公里的屏東楓港寫下了句點。其實，這回不是走馬看花，而是認真的走進台 1 線靈性深處的心坎。欣賞路景風情，只是來此一遊，但我們不能，不能用欣賞的角度，去橫量台一線在無數英雄的血汗所寫下的風。

「探索」，也只是一個名詞，但用心去探究才能感受台一線在細密的時空中，震盪的靈覺。

## 台 1 線有感情靈性

靜靜的坐在台一線的橋頭，我們看著無數的「用路人」，興高彩烈又順暢的呼嘯而過。他們在思考什麼？沒有，腦子裡只有一個字『爽』。走在台 1 線上，康莊、平坦、流暢，也只有一句話『讚』。

走在台 1 線上，這回我們走了八個月，每一段省道最少也來回走過四趟，最多有六趟。當我們觸摸到台 1 線的脈動時，我們激動的投入它的懷抱。正如每夜都開菜車上台北的貨車司機說：「在夜闌人靜時走在台 1 線上，只有我和路，我常自言自語對道路說話。我發現台一線靜靜的在接受我的心靈，我平安，我坦然。台 1 線不只是路，它有感情，它有靈性」。

## 台 1 線與我一起成長

其實，最少也有半個世紀，我也一直都走

在台 1 線上，從讀小學開始，沒有布鞋可穿，在舖滿碎石的路上行走，小腳踩在堅硬的路上，有刺痛的感覺，那是民國四十多年前的往事，還沒有柏油路。尤其是夏天中午艷陽高照、或是寒風冷冽的清晨，伐總是難行、蹣跚，覺得路很長，很遠。

幾何時，我發現台 1 線與我一起在歲月的蛻變中成長和改變，民國 48 年台一線舖柏油，我父親非常高興說，受過了卡車揚起的沙土灰塵。要感謝舖路的工程人員，請我祖母煮茶，置於路旁，給工作人員解渴。那時只有約 10 公尺的單線道，中間沒有畫分隔的白線。柏油是要給車走的，行人還是走碎石路。道路兩旁，也給地方政府「公共造產」，種植果樹。不過斯時的舖路技術不佳，在夏天正中午被艷陽曬過的路面，柏油就會溶化，車輪也沾上了黑色的黏油。

## 舊台 1 線成市中心

台 1 線是台灣的動脈，從清朝的官道、日治時期的縱貫道、到光復後的台 1 線，三百年悠久的歷史道路，締造台灣富麗繁榮發達的今天。台 1 線有寫不完的人文史蹟、有說不完的動人故事，除了書中所述及的事體，限於篇幅，還有許多族繁不及備載的經濟活動或個人生命故事，在台 1 線的各街區間悄悄發生。

第一次離開家鄉，到外地求學工作，搭著

公路局的汽車，台1線上奔馳，家鄉愈來愈遠，而夢想確不確定是否愈來愈近。第一次帶女朋友回家，騎著摩托車，取道台1線，心中充滿甜蜜與忐忑……。

採訪的過程中，還發現昔日創造臺灣奇蹟的傳奇故事，大都扣著台1線在開展：那物資艱難，台1線還處在狹窄顛簸的年代一些家庭式小工廠生產的物品，透由台1線，試探性的運送到鄰近鄉鎮村落叫賣，後來，到更大一點的城市都會駐點推銷，隨著台1線的拓寬改道，全面拓寬更新，家庭小工廠早已化身為令人可望不可及的跨國大企業……。許許多多的故事中，還有開闢台1線道路的工程人員，默默鋪橋造路揮汗趕工，成就交通暢達的血淚奉獻。

國55年以後，台1線規劃為雙線道，明確的用白漆畫了中間分隔線。每次我從外地求學回來，都注意到台1線不斷的變和康莊。民國70年開始，台灣工業起飛，台1線配合中山高速公路的通車，全線分期拓為四線道，而且設有中間分隔島，植有景觀路樹，台1線更加美化賞眼。有些地段還拓為六線道、八線道，雙向分隔林道。

走過台1線，我們發現幾乎台1線穿越過的鄉鎮，市區的街道都無限的繁榮，大部份的鄉鎮，多另闢外環道成為新的台1線道，而舊台1線成為市中心。

## 台1線上的鳥族

本採訪小組由三、四人組成，攝影的成員，從空中瞰拍、從橋底仰角，或是在汽車頂裝上攝影機，一路跟拍，深怕遺漏了珍貴的鏡頭。

有時候，我們下車找作田的農夫聊天，希望能從他們的回憶中，找到台1線的迭事。有時我們停車坐在路旁，細膩的探究路景的變化。

無意中發現通霄隧道前的中央分隔島的路樹，竟有成排的鳥巢！台1線全線濃密的綠色行道樹，是喜愛嬉遊的鳥兒們另一個有趣刺激的天地。車流多的時候，高高站在樹梢，俯瞰人們車來車往，不知為何事奔忙；車輛較少的清晨，淘氣的飛到道路上跳呀跳的，穿黃褐花衫的小麻雀；老戴一頂小白帽的白頭翁；著黑色開叉長尾禮服的燕子等，都是常見的嬌客，偶爾也會見到過境的伯勞……。看來，台1線的用路者，不僅是人類，還有鳥族。

## 路是持續在躍動

台1線的專輯已經完稿，走了八個月的台1線，深深的感謝造路者的用心和辛勞。台灣人民能安居樂業，台1線的舒適暢通是最偉大的貢獻。用路人可能會在安樂中，忽略了台1線上每一個環節的緊密結合，只有用心的人才會有細緻的感受。

台1線道路及周邊緊緊扣著臺灣發展的脈動產生變化。本專輯的採訪工作，無論時間或空間方面都是相當龐大的考驗，所幸許多貴人拔刀相助，包括對台1線有深刻情感的用路朋友，還有公路總局的工程人員。台1線所經的台北、桃園、新竹路段為一工處轄屬，苗栗、台中、彰化為二工處建設維護，雲林、嘉義、台南由五工處負責，高雄、屏東歸三工處轄管，除了工程人員為艱辛的鋪路造橋努力付出，令人由衷感佩之外，更要感謝各工程處對本書提供很多的協助！他們或接受訪談，或提供資料意見，或協助校正謬誤，並給採訪小組諸多鼓勵和支持，讓本書得以順利完成。

路是持續在躍動。台1線背負者繼往開來的伸延，緬懷過去，也要珍惜明天。

# 省道台 1 線的故事— 道貫古今—走在台 1 線上

出版機關：交通部公路總局

出版年月：中華民國 102 年 9 月

發行人：吳盟分

地址：10041 臺北市中正區忠孝西 1 段 70 號

電話：02-23113456

網址：www.thb.gov.tw

總編輯：陳茂南

審核委員：黃運貴、李忠璋、吳瑞龍、周胤德、李瑞宗、符人懿

編輯委員：汪令堯、曾警毅、馬千惠、陳昶志、李西瑩、蕭淑卿、王琇、魏家民、王正一

編印單位電話：規劃組 02-23113456 轉 8311

創意總監：林菁鵠

作者：吳麗櫻、康原、鍾東榮

田野調查：吳麗櫻、林菁鵠、康原、鍾東榮

企劃執行：沈芳慶、吳律鈞

攝影：林文貴、林菁鵠、林書函、沈芳慶、陳吉鵬

航拍攝影：林菁鵠

美術編輯：賈千驥、劉麗雪

印務工程：沈芳慶、林詩堯

企劃製作：台威傳播事業有限公司

地址：台北市內湖區行愛路 78 巷 28 號 6-5

電話：02-27956909

E-mail:service@taiwei-av.com.tw

中華民國 102 年 9 月初版 1 刷

GPN:1010201901

ISBN：978-986-03-7976-1(平裝)

定價：新臺幣 420 元

著作財產權屬交通部公路總局。欲利用本書全部或部分內容者，須徵求著作財產權人（公路總局）同意或書面授權，請洽公路總局規劃組（電話同出版機關）。

展售地點：

國家書店（松江門市）：104 臺北市中山區松江路 209 號 1 樓

電話：02-25180207 www.govbooks.com.tw

五南文化廣場：臺中市區中山路 6 號

電話：04-22260330 www.wunanbooks.com.tw

國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

道貫古今：走在臺 1 線上 / 吳麗櫻, 康原, 鍾東榮作. --  
初版. -- 臺北市：交通部公路總局, 民 102.09

面；公分

ISBN 978-986-03-7976-1(平裝)

1. 臺灣遊記 2. 公路

733.6

102018015

感謝協助：

王宗顯、王泰堅、王雲峰、王嘉源、王慶一、王鴻章、石丁玉、汪激、沈振昌、邱傑、邱紹俊、  
林文貴、林文淇、林清波、林清洲、林偉崙、林富結、林耀章、吳鎮輝、李若芬、李順成、  
洪乾元、洪楷堯、高得成、徐維明、莊明松、黃平生、黃盛祿、郭金國、許新化、許燕基、紀文來、  
翁茂禧、陳秋金、陳芊至、陳仁德、陳清簾、陳建隆、陳運棟、陳致遠、陳佳鴻、陳昶志、陳逢源、  
陳紀諭、陳國榮、陳鏡泉、游棧樞、馮瑞基、張彤、張炳煌、張彥成、張家聲、張憶載、張鴻州、  
曾士豐、曾金承、曾素月、楊正成、楊志宏、楊榮光、劉兆琳、劉皖忠、廖振德、廖振殿、蔡文美、  
蔡清水、鄭聰信、賴清華、鍾東富、謝瑞隆、魏基鐘、羅春輝、蘇宏仁、鍾文國

## 參考資料

1. 黃智偉著《台一線的故事》，台北市：如果出版社，2011年8月初版
2. 許楚雄編著《台灣行走》，台北市：象形設計工程顧問公司，1991年12月
3. 陳世慧、林日陽、蔡文村等著《台灣脈動省道的築夢與築路》，台北：經典雜誌 2008年4月初版
4. 《天下雜誌 30週年特刊》，台北：天下雜誌公司，2011年6月29日
5. 吳晟，《筆記濁水溪》 2009年（台北：聯合文學）
6. 《牽手半世紀—西螺大橋通車 50週年紀念專集》 2003年（彰化縣文化局）
7. 康原《八卦山下的詩人林亨泰》 2006年（台北：玉山社）
8. 康原《短陣來唱囡仔歌》 2010年（台中：晨星出版社）
9. 《八掌溪》詩刊 1981年（嘉義：八掌溪詩刊）
10. 《公路—長虹貫日》，台北：臺灣省公路局，1998年9月
11. 《公路總局六十年專刊》，台北：臺灣省公路局，2006年8月
12. 交通部公路總局第三區養護工程處座談會記錄（100年10月25日）  
出席：
13. 交通部公路總局第五區養護工程處座談會記錄（100年10月26日）  
出席：陳逢源、蔡清水、羅春輝、高得成、翁茂禧、陳致遠、陳佳鴻、  
黃敏瀛、鄭聰信、陳紀諭、曾馨毅
14. 交通部公路總局第一區養護工程處座談會記錄（100年10月31日）  
出席：
15. 交通部公路總局第二區養護工程處座談會記錄（100年11月2日）  
出席：魏基鐘、李崇堂、曾馨毅、張彤、廖振殿、張鴻州、林文淇、王嘉源、王泰堅、劉皖忠、  
游棧樞、張炳煌、許燕基、陳國榮、楊正成、廖振德

## 網站

台糖生物科技中心 [zh.wikipedia.org/zh-tw](http://zh.wikipedia.org/zh-tw)

日光石頭博物館 [tour.tainan.gov.tw](http://tour.tainan.gov.tw)

八田與一 <https://zh.wikipedia.org/zh-tw/>

台南都會公園 <http://tour.tainan.gov.tw/>

大同醬油 <http://www.google.com.tw/>

味王公司 [www.1111.com.tw](http://www.1111.com.tw)

大林國民中學 <http://www.google.com>.

大林天后宮 [www.dlthg.com/about.php](http://www.dlthg.com/about.php)

十鼓文化村 [guide.easytravel.com.tw](http://guide.easytravel.com.tw)

渡也〈嘉義速記〉 [enews.url.com.tw/enews/](http://enews.url.com.tw/enews/)

嘉義基督教醫院 [www.cych.org.tw/](http://www.cych.org.tw/)

台一線上，路經之各地縣、市、鄉、鎮、區政府、公所編製的『全球資訊網站』。





# 省道台 1 線的故事— 道貫古今—走在台 1 線上

出版機關：交通部公路總局

出版年月：中華民國 102 年 9 月

發行人：吳盟分

地址：10041 臺北市中正區忠孝西 1 段 70 號

電話：02-23113456

網址：www.thb.gov.tw

總編輯：陳茂南

審核委員：黃運貴、李忠璋、吳瑞龍、周胤德、李瑞宗、符人懿

編輯委員：汪令堯、曾警毅、馬千惠、陳昶志、李西瑩、蕭淑卿、王琇、魏家民、王正一

編印單位電話：規劃組 02-23113456 轉 8311

創意總監：林菁鵠

作者：吳麗櫻、康原、鍾東榮

田野調查：吳麗櫻、林菁鵠、康原、鍾東榮

企劃執行：沈芳慶、吳律鈞

攝影：林文貴、林菁鵠、林書函、沈芳慶、陳吉鵬

航拍攝影：林菁鵠

美術編輯：賈千驥、劉麗雪

印務工程：沈芳慶、林詩堯

企劃製作：台威傳播事業有限公司

地址：台北市內湖區行愛路 78 巷 28 號 6-5

電話：02-27956909

E-mail:service@taiwei-av.com.tw

中華民國 102 年 9 月初版 1 刷

GPN:1010201900

ISBN：978-986-03-7975-4(精裝)

定價：新臺幣 600 元

著作財產權屬交通部公路總局。欲利用本書全部或部分內容者，須徵求著作財產權人（公路總局）同意或書面授權，請洽公路總局規劃組（電話同出版機關）。

展售地點：

國家書店（松江門市）：104 臺北市中山區松江路 209 號 1 樓

電話：02-25180207 www.govbooks.com.tw

五南文化廣場：臺中市區中山路 6 號

電話：04-22260330 www.wunanbooks.com.tw

國家圖書館出版品預行編目 (CIP) 資料

道貫古今：走在臺 1 線上 / 吳麗櫻, 康原, 鍾東榮作. --  
初版. -- 臺北市：交通部公路總局, 民 102.09

面；公分

ISBN：978-986-03-7975-4(精裝)

1. 臺灣遊記 2. 公路

733.6

102018015

感謝協助：

王宗顯、王泰堅、王雲峰、王嘉源、王慶一、王鴻章、石丁玉、汪激、沈振昌、邱傑、邱紹俊、  
林文貴、林文淇、林清波、林清洲、林偉崙、林富結、林耀章、吳鎮輝、李若芬、李順成、  
洪乾元、洪楷堯、高得成、徐維明、莊明松、黃平生、黃盛祿、郭金國、許新化、許燕基、紀文來、  
翁茂禧、陳秋金、陳芊至、陳仁德、陳清簾、陳建隆、陳運棟、陳致遠、陳佳鴻、陳昶志、陳逢源、  
陳紀諭、陳國榮、陳鏡泉、游棧樞、馮瑞基、張彤、張炳煌、張彥成、張家聲、張憶載、張鴻州、  
曾士豐、曾金承、曾素月、楊正成、楊志宏、楊榮光、劉兆琳、劉皖忠、廖振德、廖振殿、蔡文美、  
蔡清水、鄭聰信、賴清華、鍾東富、謝瑞隆、魏基鐘、羅春輝、蘇宏仁、鍾文國