

謹以此書獻給依賴這條道路
生存與生活的人們



青澀的中橫

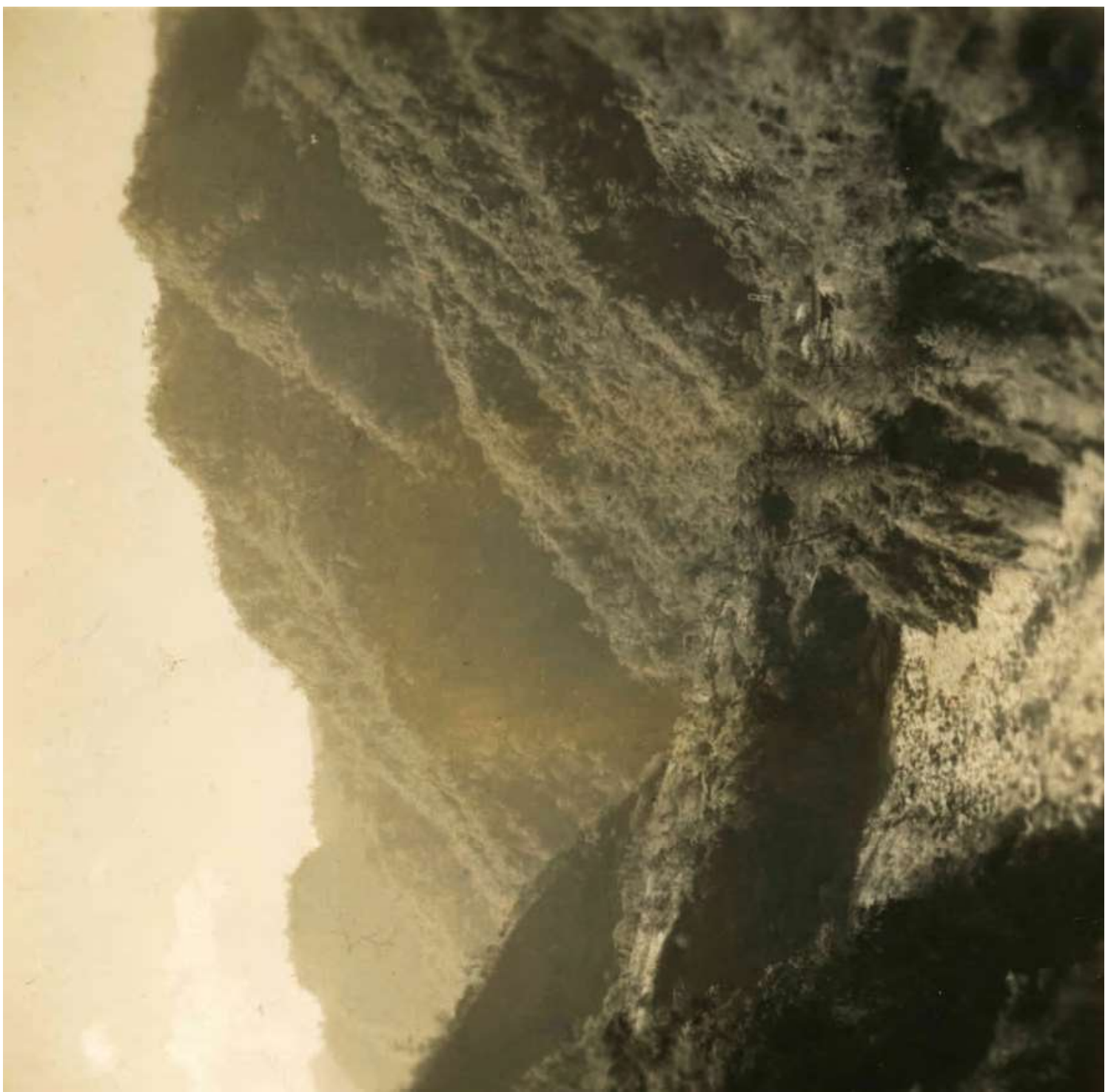
In the Innocent Era:
Rediscovering the
Central Cross-Island Highway
of Taiwan

李瑞宗 著
LEE Jui-Tsung

〈臺灣省主要公路編號圖〉，1/50 萬分之一，臺灣省公路局，1957 年。

圖上可見台 8 線主線從達見經梨山、關原、大北投（天祥）至溪畔的公路尚未開築，為虛線。宜蘭支線（台 7 線）從宜蘭粗坑至梨山亦尚未開築，也沒有霧社支線（台 14 甲），這是最初的計畫。霧社支線在 1956 年 10 月提議增闢，1957 年 1 月才開工。





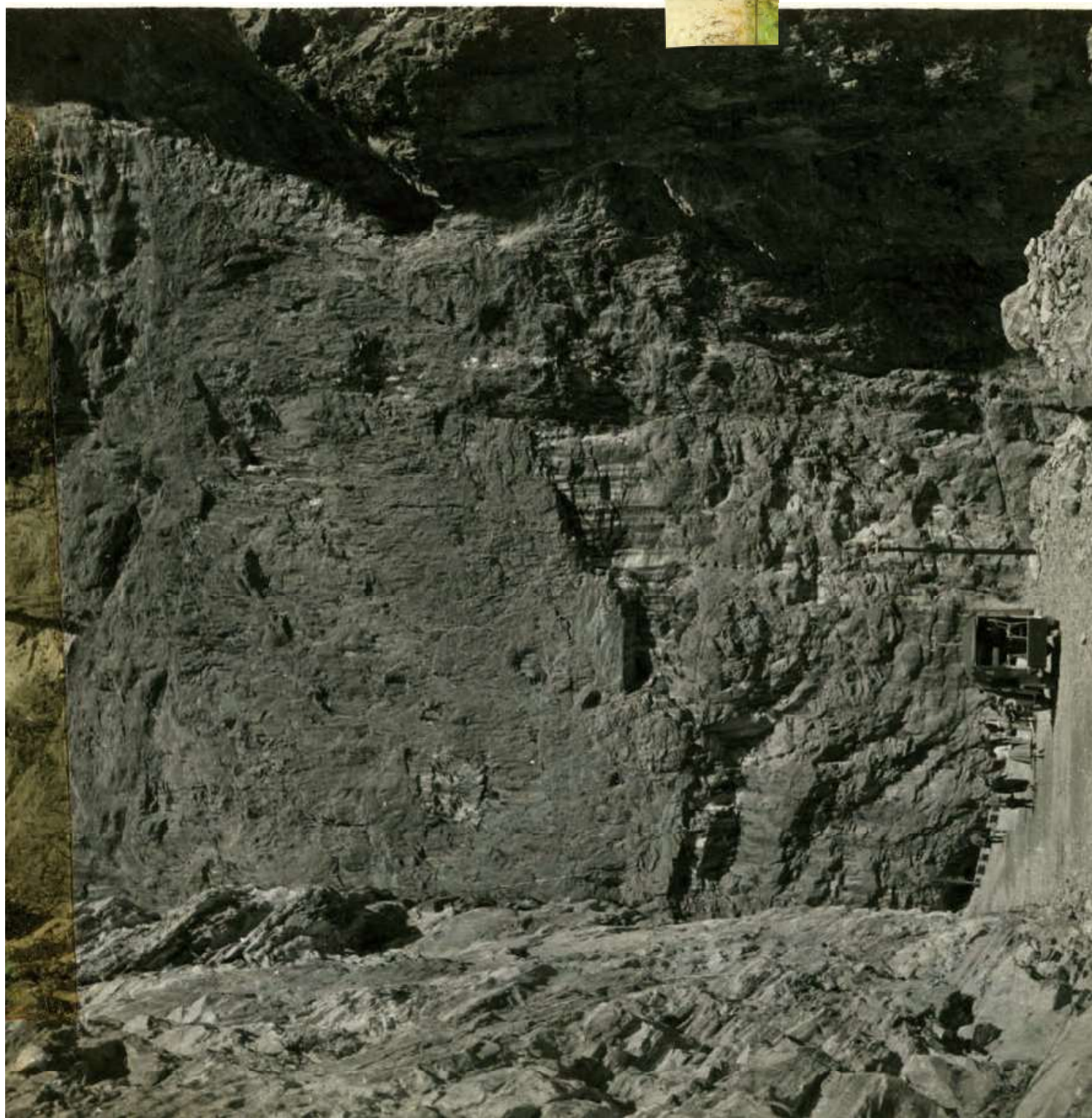
為來駐在(青山)



梨山部落







目錄

16	部長序
17	次長序
18	局長序
19	處長序
20	前言 少年頭

自西徂東

26	梨山產婆
34	離別的達盤橋
52	南勢道工
60	白冷教授
70	災變歲月
78	踏橋尋隧
92	青山山莊與德基山莊
108	峽谷道路
132	明隧道群

138	燕華樓
146	男車掌
154	梨山電台
164	在松柏
174	天府饗堂
184	因名而生
198	消失的站牌

大海如鏡

212	金馬號之戀
222	遺落在中橫的一顆心
236	少年測工
252	新白楊道班房
262	魯閣少女團
272	原民解說員
284	洛韶之碑
290	後記 一甲子

潮來潮往中橫公路 60 年

中部橫貫公路 1960 年 5 月 9 日通車，迄今正好一甲子，對台灣人來說，這條集交通、經濟、軍事、文化與觀光功能的重要道路，自通車後有如打通台灣的血脈，建設任務後留下來的榮民，在此落地生根、結婚生子，而高山特殊的氣候條件亦吸引了許多人上梨山耕作、加上壯麗的高山峽谷景觀，讓一波接著一波的健行隊伍穿梭在這條中橫公路上，經過這一甲子的時光，中橫公路可以說在每一個台灣人的生命中都扮演著重要角色。

然而中橫開通以來，卻因為台灣的地質條件地震和斷層多而脆弱，加上颱風豪雨多，使得青山綠水變成窮山惡水，每年總是會有幾次中斷，甚至造成工程人員傷亡。60 年來養路人員努力的把這條路維持暢通，面對災害只有搶通、清坍方、復建再接再厲沒有退縮。迄今守護中橫的公路人已經到第三個世代，變的是工具、方法、觀念；不變的是責任與使命。中橫公路西段受 921 大地震、517 地震及敏督利水災的連番重創，以至於中橫公路谷關至德基中斷 13 年，梨山地區自此百業蕭條，中橫公路的通與不通與梨山的榮枯關聯至鉅，期待中橫公路經過休生養息之後，能夠以新的面貌回歸到我們的生活中。

我接任交通部長以來，不斷倡議「人本交通」的理念，公路不只是點跟點的連結、更是人與人生命的交錯及記憶的串接，今年是中橫通車一甲子，感謝李瑞宗教授再次執筆，為公路總局第二區養護工程處出版青澀的中橫，自西而東將當年依賴中橫公路生存與生活的各行各業耆老，逐一訪查紀錄，書中每一位主角的生命，都跟這條公路緊密連結，我們也得以從受訪者的口中，看見中橫公路人與路之間的甘苦笑淚，讓中橫公路成為有靈魂的載體！本書亦將近年來因搶修中橫公路而喪失性命的齊治華與仇永輝列入篇章，為中橫公路這一甲子的功德記上一筆，期待這本書的發行，能夠將中橫公路的美麗，以及這些公路英雄的故事，讓更多的人得以銘記。

交通部部長

林佳龍

16

花甲中橫 期許永恆

青澀的中橫是一本講述中橫歷史的書，也是一本記錄發生在中橫公路開工至今這 60 餘年來人、事、景物故事的書。

本書由李瑞宗教授擔任作者主筆，李教授曾著作了「天命行腳」、「甜蜜的中橫」等書，對中橫的歷史及發生過的故事瞭若指掌，即便如此，在本書出版期間，仍召開了 5 次的座談會，廣邀了施工前的測量人員，施工中的工程人員、通車後的養護人員、二代築路人、金馬號司機小姐以及這 60 餘年間生活在公路周邊與這條路息息相關的民眾等，經由座談會中各與會人員的侃侃而談，到會後李教授抽絲剝繭及不辭辛勞，上山下海的一一專訪，挑出了 23 則最適合代表紀念中橫通車一甲子的故事，匯集而成這本中橫 60 文史專書「青澀的中橫」。

開通時期施工的艱辛已然過去，但養護作業的挑戰才正要開始，中橫公路的下一個甲子，甚至延續到更長更久，皆要仰賴一群默默付出的養護人員，因此本書也特別提到了養護人員的艱辛及危險，921 地震之後，中橫支離破碎，落石坍方不斷，是這群養護人員，不畏風雨冒險搶通，只為了讓用路人有一條安全回家的路，期間也發生不少憾事，其喪子、喪夫、喪父之痛，不言而喻，在此，也藉由本書向這些勞苦功高且默默付出的養護人員，致上最高的敬意。

一甲子了，以孔老夫子的說法，已進入耳順之年，但對於一條公路而言，卻只是它生命的開始，是它青澀的年代，公路總局一項秉持以民眾為導向，提供用路人有感的服务為宗旨；期能藉由本書讓大家可以更了解這 60 餘年間發生在中橫的故事，下次再有機會通過這條公路，除欣賞沿途美景外，還可以細細品嘗曾發生在這條公路上鮮為人知且感動人心的小故事。

交通部政務次長

陳彦伯

17

幸福中橫 值得努力

中橫有聞名國內外的景緻，也有民國40年代後段開鑿背景的大時代故事，然而，中橫迷人處不僅止於景色，感人處不僅是開鑿的血汗，更多在這條路上生活的故事，如在榮民施工前即到中橫筆路藍縷的少年測工、金馬號通行時期常需下車清落石的隨車員、不幸遭落石擊中傷亡的養護工程人員等，在中橫一甲子之際，若無文章大家旁搜遠紹，則後人將無福含英咀華，從中領略這條巧奪天工之寶島長虹，傳承其責任與使命。

中橫於民國49年通車迄今正逢一甲子，公路總局再次邀請李瑞宗教授，由不同角度來詮釋、紀錄屬於中橫特有的人事景物。大家所熟知的「少年測工」分4隊人馬、每隊20人前往中橫沿線勘測。其間挑戰嚴峻峻天候，如雨多晴少、天寒地凍、大霧瀰漫，加上運輸不便、存糧不豐且乏鮮魚蔬菜，故以「三稀」三頓皆稀飯、「三乾」乾魚、乾菜及蘿蔔乾等渡過山中苦澀歲月。因交通不便，回家不易，連春節亦在山中渡過，卻也因此培養出深厚的共同情感。經過一甲子了！第一代測工已逾八十，青澀不在，然守護中橫那顆堅毅的心，卻已紮實一代一代傳承。

公路總局勵精開創中橫新氣象，民國101年中橫上谷關－德基開放管制通行，101年至104年焚膏繼晷致力中橫便道安全提升工程，促成107年市公車通行中橫便道，108年啟動長期復建可行性研究。公路人的精神永傳承；勤耕公路養護且厚植「同理心」奉獻心力，為永續台灣、幸福公路而竭盡所能。

「幸福中橫，值得努力」是傳承、亦是使命，謹以此書向公路的前輩們致上最高的敬意。

交通部公路總局局長



穩固踏實，行腳更遠

中橫是台灣第一條東西向橫貫公路，大部分在崇山峻嶺間開鑿而成，地勢險峻卻也造就青山白峽之美景聞名國際。在此公路上的谷關工務段及太魯閣工務段，可稱為身處天下第一段，懷著「落石風險憂而憂，民眾安行樂而樂」，公路人每日辛勤養護「路平、路潔、路美、路安全」，更在落石危害艱困的環境中搶災，大家像家人一樣團結一致，日以繼夜義無反顧，成為民眾安心通行、安然賞景的最佳守護者；together and forever，這是中橫公路養護的日常，60年來如一日，這也是全台灣許多山區公路養護工程司的共同寫照。

中橫一甲子，在這條路上行旅、居民、工作的人，都有屬於自己的中橫篇章。本書作者李瑞宗教授遍訪與中橫有關之老、中、青輩、各行各業且涵蓋產官學之友人，將人事更迭、景物變遷、災變險峻、青春憧憬等，簡括不漏地善記獨屬於中橫的夢憶。書中圖文，時有趣味橫生、幽景在前，時而災害淚盈、情澀心楚，一幕幕生動躍然觸動人心。

公路總局近年持續以「3年亮點、5年繁星、10年串聯」的主軸，營造公路美景。以「少經費、孚眾望、增情感、朝永續」之人本自然理念，與在地人士共同交流探討，規劃出具當地人文地景的景觀，如台8線20k銘傳橋附近，第三代公路人以古技法及傳統建材，全尺寸復刻泰雅族穀倉，「點亮中橫多元融合之光、譜出人文地景交織之樂」營造成果不僅感動在地及獲報導為中橫新地標，亦為108年全國原住民運動會聖火傳遞之最終站。一路走來，公路人長年堅守崗位謹思慎斷，而勇於挑戰排除險阻，這幾年更貼近民眾接地氣，在和諧中打造一段又一段的亮點。

一甲子，象徵著一個階段的完美結束，也是下一個階段充滿希望的開始，我相信踏實前進，必定行腳更遠。

公路總局第二區養護工程處處長



前言 少年頭

這是一本遲來的書。

1956年7月中橫開工，1960年5月中橫通車，當年參與開工（開工64年）的榮民年齡若以32-35歲來算，通車60年若還在世就是97-99歲；公路局工程師若以26-30歲來算，如今也有90-94歲；即使最年輕、臨時招募的測工，當年雖僅17-20歲，如今也81-84歲，垂垂老矣。

每個人講起中橫，總是回到少年時代，那一刻，不那麼世故，懷有青春願望，偉大又遙遠的理想，憧憬愛情。思念是一致的反應，也會惦記家鄉，想到父母，畢竟交通沒那麼方便，聯絡沒那麼容易。青澀是共通的特徵，寫在臉上。

以寫作《黑暗之心》(Darkness of Heart)聞名於世的波蘭裔英國作家康拉德(Joseph Conrad)，在回憶錄寫到他少年時的志願：

「我想當水手」，他喃喃自語地說，「開始的時候，這一宣告未受到家人的注意就飄渺而過了，但等我到處去拼命大呼小叫，才一時間驚動了他們。」終於引來諸如「誰在說怪話」之類的發問。

「我想要做一名水手，」康拉德重複一遍。

「你們聽見那孩子的話沒？」全家情緒激動，掀起一陣軒然大波。他的舅舅來勸說，打消這個念頭。

「孩子，把眼光放高些，好好琢磨一下，你這想法意味著什麼，」舅舅勸誡，「同時別忘了，在期末考試盡量考出最好成績。」

「那種生活……能帶來甚麼回報呢？」甚至他的老師質問。

「這問題確實不好回答。」康拉德承認，他感覺到夢想的大海漸漸退了潮，猛地拾起背包，他站起身來。

回憶錄能夠允許作者把自己塑造成他們希望別人接受的形象，而非真實的自我。康拉德精心打造一個文藝版的年輕自我，猶如無憂無慮的夢想者，度過兒時的顛沛流離和心理創傷。康拉德的海，其實是傷心夢碎的大海，是自殺之海。

在小說的世界裡，沒有什麼人是表裡如一，沒有事情是一帆風順、馬到成功。小說雖是虛構的人物與情節，卻比真實世界還貼切、還感人。我們周遭的世界其實是小說，我們的筆下卻自動修正，變成勇敢無私，不容許恐懼怯懦，離人性越來越遠，勝利與榮耀就不那麼真實近人且有趣了。

中橫的夢憶，我當然不只聽對方口述，更多時還要蒐集文獻，對照當時的情境與條件，再三確認，多次詢問，聽出原初的動機，人生的失意，還有命運的掙扎。當然，還會聽到風的聲音、松的聲音、更多的。

為了撰寫本書，公路總局第二區養護工程處先後在谷關、台中、東勢、梨山、谷關總計召開五場普老座談會，出席還算踴躍，暢所欲言。

只要說話，就是故事嗎？大部分不是。

也許有人說，我們就是很平實呀，這情形就像食物只是填飽肚子，沒有香氣，沒有色澤，沒有令人垂涎的味道與慾望。道路也是這樣，並非只有運輸功能與抵達目的地而已。失去旅行誘惑的公路，沒有風光，沒有回憶，只剩起路，會淪為可悲，不具任何意義的載體。

以中橫公路為背景的文學與藝術，坦白講並不多，至於網路，充斥貧乏與貧血的作品。1959年電影《合歡山上》現已沒人看了，雖然這可能是最好的作品。1967年電影《梁山春曉》講述留美習農的青年回國處理亡父留在梨山的數甲山坡地，認識了當地女孩，發展出一段愛情故事。最後，愛情修得正果，留美青年也發現自己熱愛台灣，決心留下發展農業，很符合教化宣導。1999年《尋找中央山脈的弟兄》敘述主角在中橫公路闢建時，一路尋找失散胞兄的過程，情節未免太一廂情願，基本上是報導文學的改版，不是創作小說。2011年《紋山》講述榮民老兵與原住民的兄弟情，則屬編劇家與撰述者自己想像，愛情值得一生追求，友情是高貴情操，都在梨山與太魯閣發生，只是族群與案例不太對，功課做得少，有點牽強，怪怪的。

中橫公路雖歷一甲子，但在文化省思上卻沒有更深的突破，也沒有更具文學性的作品相繼產生。數位榮民在築路時被巨石擊中或坍石壓死，葬在東勢公墓，他們的名字做為橋名，以示紀念，但籍貫、年齡、生事蹟無人知曉；五名軍事罪犯在築路時也被坍方壓斃，善後處理卻沒交代，最後發覺長眠於路旁。如今知曉，富世公墓、花蓮公墓、宜蘭第一公墓、東勢公墓、台中第一公墓，是築路殉職榮民的埋骨之所，但軍事罪犯的死因確是坍方壓斃、巨石墜擊嗎？也許中橫沿線還有多處無名墳塚呢。

不管如何，我覺得當年主事者梨山工程處長李春松做出這決定很了不起，他能力排眾議，也體會到榮民因築路而殞命山野，那種無依無靠的悲涼。這也是他唯一能做的，較諸忠臣烈士英雄偉人之橋名，中橫西段隱含這層深意，讓人低思，卻遲了一甲子才發現。

就像航行，也會遇到險灘而擱淺，偶逢濃霧而迷失方向，築路期間遇到天搖地動的震災與強烈颱風侵襲，是否讓人產生莫大的畏懼恐慌？如果這是一條用生命換來的道路，而人正慢慢死去……。如果這是一條

險阻的路，災禍隨時發生，疾病伺機伏擊，這批人卻從光明走進黑暗，從文明走入蠻荒，從理智走向癡狂。還是這批人真的向上勵志，他們總逆向而行？

比較而言，只有詩與散文是唯一的例外，屢有佳作。東部花蓮當然以楊牧為第一，《奇萊前書》與《奇萊後書》開創新局，足堪典範。不囿於世俗，不抄錄鳥獸植物之名，亦非地誌筆記，進入此間山水，詩人只寫眼睛、鼻息、鬢香，小駐片刻的暈眩與悸動，還有自己與大自然的對話。空山裡，獸足走過，獵人走過，榮民走過，也許地質學者走過，風雨波濤，大地祥和，歲月承諾，詩人看得更遠。

有人問我對中橫六十的感想，我的回答就是60年來沒長進，記者與全民還活在大內宣時期的老舊觀念，不做功課。仔細看來，因為東西兩端最困難的部分（東段是閤口至慈母橋15公里，西段是東勢至德基61公里）在日治時期都做好了，所以全線通車才能這麼快。榮民有貢獻，公路局工程師有貢獻，從慈母橋至德基這段路不容易做，路線很長，翻山越嶺，還要繞上海拔2500公尺的合歡山隧道，天寒地凍，施工確實不易也。

迎接中橫六十，公路局要有新說帖。1957-1963年青山下線的開闢很重要，1961-1970年拓寬改善與鋪柏油時期形塑了現今的樣貌，改善期的橋梁還在使用呢。此後，西段與東段的發展有些不同，1986年後東段劃入太魯閣國家公園範圍，進入人車分道期。1980-1999年的西段為自由通行期，1999年921地震之後進入臨37便道的災害復建期，搶通計畫與安全提升計畫很重要，東段也進入明隧道景觀期，各自發揮不同的功能。

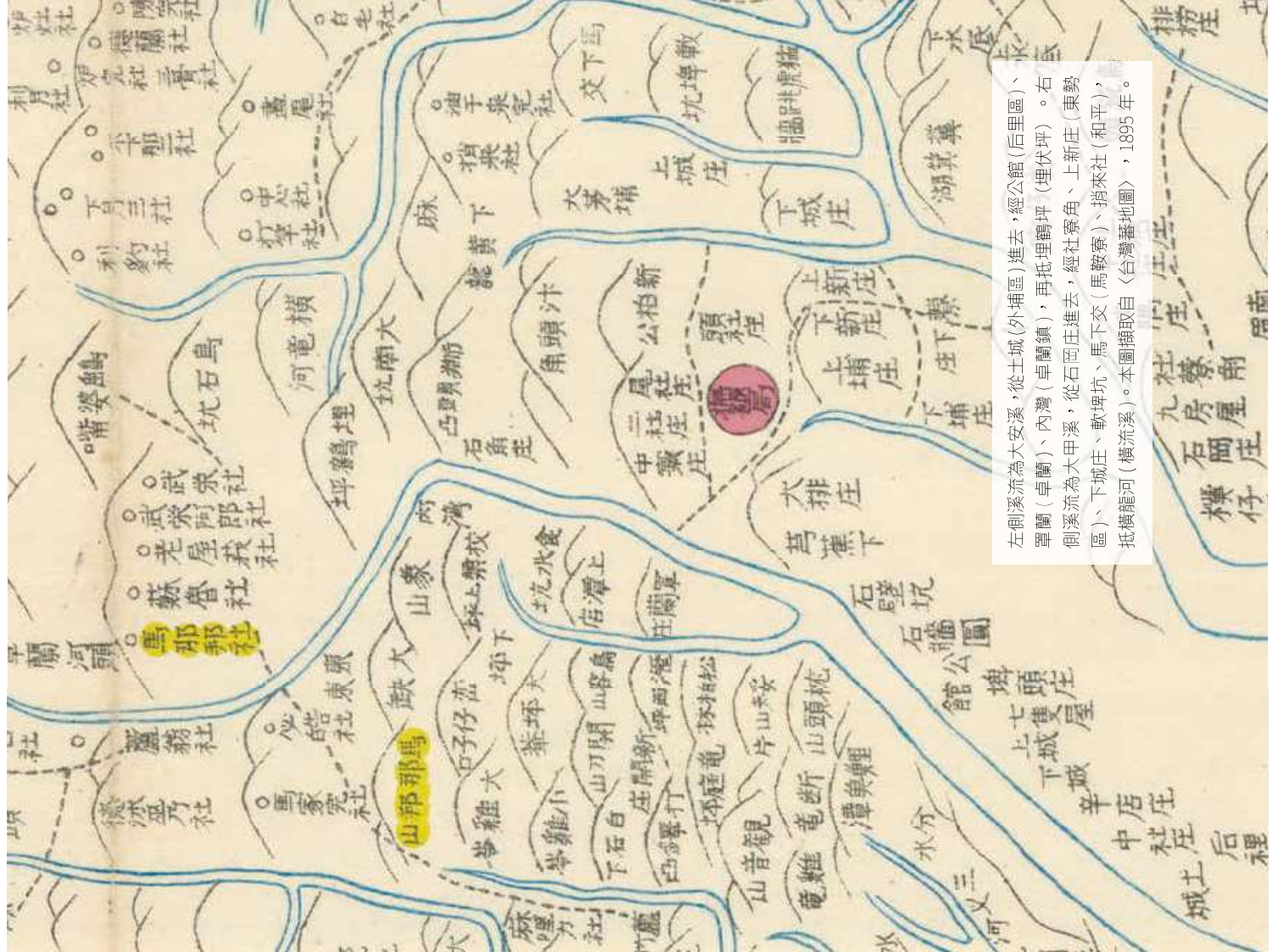
中橫休養生息，蓄勢待發，它潛龍勿用，它的過去尚未完全理解，它的眼淚無人看見，它的心一直在跳動。

謹以此書，獻給依賴這條道路生存與生活的人們。

自西徂東

他的黑暗是不可刺穿的黑暗。我看著他，就像你向下窺視著一個人躺在懸崖底端而太陽從不會照到的地方，但我沒有很多時間去注意他。……「另一個晚上，我拿著一根蠟燭進去，我驚奇地聽到他有一點顫抖地說，『我正躺在這裡，在黑暗中等待著死亡。』亮光距他的眼睛不到一呎遠，我強迫自己喃喃道，『喔，亂講！』然後站在旁邊，好像被嚇呆的樣子。」

康拉德《黑暗之心》1899



左側溪流為大安溪，從土城(外埔區)進去，經公館(后里區)、罩蘭(卓蘭)、內灣(卓蘭鎮)，再抵埋鶴坪(埋伏坪)。右側溪流為大甲溪，從石碇庄進去，經社寮角、上新庄(東勢區)、下城庄、軟埤坑、馬下交(馬鞍寮)、捐來社(和平)，抵橫龍河(橫流溪)。本圖擷取自〈台灣舊地圖〉，1895年。

管慧莉，1962年生，台中和平鄉和平村人，父親是漢人，姓林，母親是泰雅族原住民，姓管，她從母姓，不是外省人。

當時的和平鄉是很鄉下的地方，根本不知外面的世界。她高一時，曾參加救國團的活動，喜歡一位長得很帥的男生，活動最後一天她鼓起勇氣，跑去跟那男生說，要跟他做朋友。她把自己的名牌給對方看，對方也很大方把名牌給她看，雙方算是正式認識。她說：

「請問，你是什麼學校？」

男生很神氣回應：

「建中！」

她又問：

「什麼是建中，學校在哪裡？」

她後來才知建中就是台北市建國中學，是全台首屈一指、赫赫有名的高中，建中人都自命為紅樓才子，全台灣無人不曉得建中，大概除了和平鄉的這位小護士吧？從小到大，她只聽過台中一中，台中女中，台中高工，台中護校而已。紅樓才子大概覺得很洩氣，當然沒有交往了。

1981年，從省立臺中高級護理助產學校畢業，那一年她19歲，依成績分派至梨山衛生所實習。19歲的小護士繞遍梨山所有轄區，從福壽山農場到武陵農場，最遠還到宜蘭縣交界的思源埡口營區，她搭車轉車，一站又一站。主要的工作就是打預防針，量血壓，還有產檢。揹起訪視袋，裡頭放血壓計、聽診器、針筒，她去找老人量血壓，去找懷孕的婦女產檢，還有找兒童打預防針。梨山地區這麼大，怎麼找到這些人呢？原來，她去看住家外面晾曬的衣服，孕婦裝和小孩服就告訴了一切。

她1981年6月畢業，8月分發梨山。當時的梨山衛生所是一棟

三層樓建物，一樓緊依馬路邊，她與學姊二人住在樓下的宿舍，位置在今梨山長老教會隔壁。約莫 12 月的某個晚上 8-9 點鐘，早已休息了。突然大門被急切敲打，來人似乎是急了，一直喊叫。上去開門，發覺是一位榮民帶著眷亞的太太，還有一位年紀較大的婦女陪著，三人同來。原來孕婦羊水已破，就快生了。她與學姊二人雖然心中緊張，但仍按照學校所教的助產程序 (SOP) 一項項來：鋪床、消毒、穿戴，為了慎重，她跟學姐相互提醒，確保流程的正確性，一邊教導孕婦如何深呼吸，一邊安慰放輕鬆，一邊拿出產包，準備下一個動作。

一般人遇到生產，全身陷入劇痛、驚慌，是一種未知的恐懼，但我們護士面對的是一種知識的害怕，生產過程中有哪些可能，哪些最糟的情況，胎兒如何轉向，經過哪些動作才能呱呱墜地，要忙中有序、要保持冷靜，做好所有的防範。年紀較大的婦人，看來是孕婦的母親，也是榮民的岳母，這下再也按捺不住，用台語直嚷：

「緊啦，妳們二位快去請產婆來啦！」

管慧莉乍聽一怒，更大聲嚷回去：

「汝甯吵啦，阮，就是產婆……」

婦人一楞，大概從來沒看過 19 歲，如此稚嫩，根本沒有生育經驗的年輕產婆。

接下來，就是打開產包……

管慧莉問：

「以前有生產過嗎？」這是生產史的必要詢問。

婦人囁嚅，代為回答：

「頭一拜啦！」

管慧莉第一次接生，感謝上帝保佑，產婦非常平安，胎兒順利出生。生之喜悅，雖然瘡疤媽媽無法表達，但抱著新生嬰兒的那種溫柔、慈愛、感謝、喜悅的表情，是任何母親都有，普天同心。

1983 年 1 月 23 日下大雪，連德基都是一片白茫茫，那雪真美，是山下從未見過，從雪山、大雪山、中雪山、小雪山，一直向外連綿、擴散下降，管慧莉靜靜站在衛生所回頭眺望。同年 2 月 4 日，她調回和平衛生所，總計在梨山工作一年半。

此後，她一直待在和平衛生所。

在此之前，管慧莉在台中醫院實習遇到第一次關於死亡的體會。那是她照顧一位 70 多歲的阿嬤，因為腎臟炎與尿失禁住院，剛剛為她包紮擦拭好。一回頭，就聽到陪侍的女兒大聲嚎哭，原來阿嬤過世了。怎會這樣呢？就在剛剛之前，阿嬤還好好呀，不禁悲從中來，她也跟家屬一起哭，畢竟是她照顧過的。這算提早學習，面對人生的功課，生老病死總要面對，總有情緒宣洩。

在部落中，也曾跟隨法醫進行行政相驗，雖然看過人生百像，她並不冷漠或淡泊，依然相信人與人之間仍有一份熱情。

921 地震時，因為達觀村的飲水設施出了問題，受到一些汙染。達觀村是和平鄉最西北的村落，位於大安溪旁，她初次坐直升機到這裡，協助消毒水源，在此待了一週。任務完成時，卻無法派直升機接送，她還坐怪手的車斗渡河，再輾轉從東勢出來，返回和平。2004 年 72 水災時，東勢與和平之間交通中斷，徵召醫護人員入山，她去豐原體育場搭直升機，機上有 1 位醫生、3 位護士、1 位替代役，大家攜帶醫療用品進去。直升機冉冉在技藝研習中心降落，再走到衛生所，協助檢傷與施藥。有些人需要立刻後送，有些人簡易包紮即可，災後浮現在人們臉上那種莫名恐懼，當醫護人員到達後，瞬間消失了。有些人告訴她，是從白鹿的山上走二個小時來拿藥，很感謝呀，她頓時之間領會這份職業的神聖，散發一股強大鎮定與安慰的力量。在此住了三天二夜，直到大

茅埔路段打通，醫護人員沿著中橫公路進來換班，解除最困難的時刻。

管慧莉擔任護士 30 年，直到退休。因為勤跑基層，每家每戶都熟識，管區警員調來調去，對居民的熟悉度、掌握度有時不如山區護士喔。六年前，她參與鄉民代表選舉，居然就選上，接下來又連任。她覺得擔任民代，就是一種安心與信任，跟護士一模一樣。

我把這接生的經驗作為中橫 60 的首篇之作，它具有很多層意義，我彷彿看見那老樂民的殷切希望，那弱勢母親的掙扎，那祖母的焦急與禱念，那新生命呱呱墜地，很不懂事卻很有力量與世界見面。在中橫出生，如新葉，如初花，希望這小孩茁實堅強的腳步，由此踏出……。



管慧莉，19 歲的小護士，1981 年。



雨露天晴，正前方為梨山長老教會，左側為梨山舊衛生所。

2/ 離別的 達盤橋

楊德福 1929 年生，沙拉茂社（今梨山）人，泰雅語名字 Pays Temu，自小跟隨父親打獵，也學習種植地瓜、小米、豆類、玉米、芋頭等。

他從沙拉茂蕃童教育所（一般只唸四年）畢業後，在 12 歲至 18 歲常常走大甲溪道路，主要擔任揸工，從沙拉茂社出發，走至古拉斯社（kulas，今良栖，今松鶴），再揸米、醬油、鹽巴等往返佳陽交易所，負重約 15 台斤。他們這批少年揸工約五六個人同行，2-3 天去一次，當然交易所的人會付酬勞。原住民打到獵物、獸肉與毛皮也拿到交易所，去換取民生用品。他記得，從沙拉茂往西，一路經過氣合吊橋、佳陽吊橋、達盤吊橋、小澤台（Ozawatai）吊橋、久良屏吊橋、smabin 吊橋、馬崙吊橋、明治溫泉吊橋、十文溪車行吊橋、山腳吊橋，最後抵達古拉斯社。沿途最長是達盤吊橋，在達盤至達見之間；最短是 smabin 吊橋，在早安斷崖與馬崙溪之間，只有 4 公尺長。最具氣勢的風景在小澤台吊橋附近，跨越紅葉溪（Knazi 溪），此處的大甲溪對岸即是登山嶺。這樣走一趟約 1-2 天，回程常在半路上過夜，有時在馬崙，有時在烏來，有時在達見。昔日沙拉茂社對外的聯繫與埔里比較近，貿易、交換的東西多從埔里的方向送來，香菇、芋麻也拿到埔里賣。不過，米與香蕉，則從古拉斯社運來。

1941 年 10 月長谷川（Hasegawa）總督曾來沙拉茂社，他是從宜蘭、四季過來，再從谷關、東勢出去，走的是大甲溪道路（理蕃道路），那年楊德福 12 歲，擔任揸工。雖然台灣電力株式會社在下方修築車道，但車行吊橋一直沒好，他們仍走舊路，通過細長搖晃的人行吊橋，這樣行程比較快。

楊美妹，1934 年生，佳陽社人，原名陳美妹，泰雅語名字 Lab Torli。家中有一個哥哥、二個姊姊，大姐嫁古拉斯社，二姐嫁環山社。她曾與媽媽走過大甲溪道路，到古拉斯社探望大姊，住兩三天後再回佳陽社。古拉斯社即久良栖，現今松鶴部落，部落中心有駐在所、蕃童教育所。部落南側的山坡上有八仙山森林鐵道通過，上接佳保台，下至裡冷、白冷。部落東北側小丘有古拉斯祠，臨大甲溪岸有山腳橋，可接東

勢－明治溫泉車道，續往上游有十文溪人行吊橋與車行吊橋，若往下游則有裡冷吊橋、白冷吊橋、白鹿吊橋、天冷吊橋等。

中橫關建之前的谷關與久良栖到底是甚麼樣貌呢？1956年4月，新生報讀者服務部辦了一次二天一夜的谷關之旅，從台北下來29名旅客，搭火車，換遊覽車，住宿於谷關警察招待所。這時的谷關溫泉，能住宿的地方只有台電招待所與警察招待所。後者對外營業，稱為「觀復山莊」。觀復出自老子道德經第十六章「致虛極，守靜篤；萬物並作，吾以觀復」，萬物一齊蓬勃生長，老子觀察到天地間周而復始循環的道理，這段典故書於門上橫匾的題跋。

次日回程時，眾人特地到久良栖盤桓半小時。

「久良栖是八仙山入口處，從汽車下來，要經過一道吊橋，才能到達對岸的村莊上。八仙山林場為便利木材的運輸，由山上通往豐原，建有輕便鐵路，久良栖為中途車站之一，規模相當大。我們通過吊橋，還彎彎曲曲地走了一段小徑，才到火車站，這裡約有一兩百戶人家，粉牆板屋，散佈於山椒溪畔，且有小學、教堂和勞工之家。」¹

陳美妹的大姐陳梅芳嫁給古拉斯社蔣姓原住民，生有一個兒子，不過三人目前均已過世。蔣先生是現任區長林建堂夫人的大伯，陳梅芳有一孫一孫女，孫女現為博愛國小總務處工友。

楊美妹最怕下雨時通過早安斷崖，日本人跟族人說，看到這個斷崖要雙手合十，並說早安（用日語），就能平平安安通過。不管早上、中午、下午通過，都是早安：噢嗨啲（オハヨー，ohayou），果真沒事，安啦。²

1943年楊美妹只有9歲，她的哥哥陳進發，泰雅語名字Lohe Torli，日名大山弘，當年19歲，徵調南洋，為最後一批高砂義勇隊。送別當日早上，小學生齊集沙拉茂駐在所前方空地，大家為出征者唱起

〈君が代〉這首歌：Kimi ga yo wa-，我皇御統，這也是日本國歌。

我皇御統	君が代は
傳千代，一直傳到八千代	千代に八千代に
直到小石	細石の
變巨岩	巖となりて
直到巨岩長青苔	苔の生すまで

1943年楊德福14歲，堂哥亦徵調南洋，他跟隨親友一路送別。環山、沙拉茂、佳陽三個部落的人，特別是出征者家屬與親友都來了，每人手執一面日本小國旗揮舞，沿途不斷唱歌，經過佳陽社，來到達盤吊橋時，情緒更是激昂，這是最後的送別點。親人們站在橋的這端，出征者由警察帶領渡橋，大家唱起〈日本陸軍〉這首歌：Ten ni kawarite fugiwoutsu -，代天行道。

代天行道，征伐不義，	天に代わりて不義を討つ
是忠勇無雙的日本兵，	忠勇無双の我が兵は
我用歡呼的聲音送他們出陣，	歡呼の声に送られて

第一段歌詞〈出陣〉，意即出征。直到二次世界大戰戰敗為止，日本各地每逢出征或凱旋時多會演唱、演奏這首歌曲。這首歌通稱Omiokuri-，お見送り，送別送行。在達盤吊橋東端，母親偷偷拭淚，後父不住揮手鼓勵，有人開始哭了。出征者一直走，一直走，越來越遠，直到看不見。歌聲，仍在山谷迴盪。

今日出征是為了父母國，	今ぞ出で立つ父母の国
不戰勝絕不回來，	勝たずば生きて還らじと
他們勇敢地立誓。	誓う心の勇ましさ

從今而後，何時才能重返故鄉？再見了，從小生長、親切熟悉的佳

1 汪鍾福，〈雨中遊谷關〉，《自由談》7卷6期（1956.6），頁38。
2 1923年大橋捨三即在《次高山》一書，提到這個斷崖叫オウヨフ(Owayo)斷崖、汪斷斷崖，應是原住民的語言，但後來連原住民也接受日文「早安」的叫法。

陽、沙拉茂、環山……。

高砂義勇隊在 1942 年到 1943 年之間約派遣 7 次，每次隊員在 100 人到 600 人之間，總數約 4,000 人左右。大部分被送往防堵澳軍、美軍最前線的新幾內亞島作戰，估計超過 3,000 人在此戰死，僅有 1/4 回到台灣。「高砂隊員的英勇、服從、為長官效命及犧牲奉獻的精神」，日軍也難望其項背。當時高砂義勇隊的祖國是日本，當時台灣人的祖國也是日本。

我寧可相信，這些絕大部分是真誠的熱血青年，戰死者靈位放在日本靖國神社，中華民國在臺灣政府的忠烈祠並不會祭拜這些敵軍。

楊美妹的哥哥一去 2 年半，駐守新加坡，直到戰後才回來。村長事先來通知，她與媽媽、二姊特地去迎接，從佳陽社走過達盤吊橋，踏出長又長，深不見底的山谷，到古拉斯社大姊家等待。

楊德福的堂哥失去音訊，最後沒有回來，踏出達盤吊橋這一步，成為永別。

91 歲的楊德福，是目前梨山地區唯一會吹口簧琴、跳口簧舞的耆老。86 歲的楊美妹，是梨山地區還會織布的耆老。他們在 1949 年結婚，那年楊德福 20 歲，楊美妹 15 歲。

「怎麼認識的？」

「她是我爸爸找的！我原先不認識她。」

「父母之命……」

「是呀，我們不是自由戀愛，那個時代沒有這樣。」

即使不是自由戀愛，日後發現彼此的優點，相互信賴，共度人生，他們育有 1 男 2 女。陳美妹的後父，高二博，泰雅語名字 Tausu Pehku，是沙拉茂社頭目，身材很高，總是戴著一副黑框眼鏡。1941 年 10 月，長谷川總督視察沙拉茂社，順便看一看台電大甲溪水力發電計畫，在此拍照，留下部落舊貌，還有頭目身影。陳美妹 8 歲時隨母親改嫁，從佳陽社搬至沙拉茂社，高二博對她很好，她很懷念。



サラマオ社

沙拉茂社（今梨山老部落）全為草屋，高二博站於樹下，旁有一男一女為他的小孩，後方高處的屋舍為駐在所與蕃童教育所，1941 年 10 月 9 日。



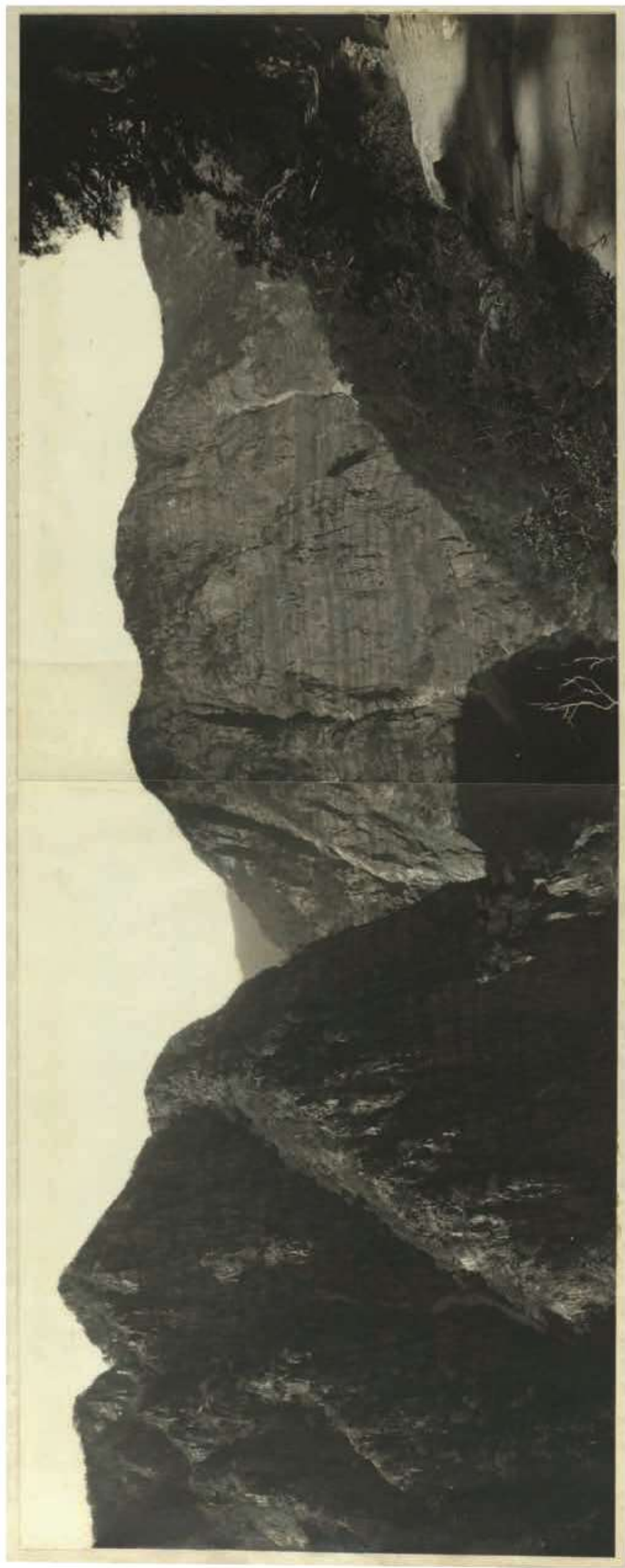
サラムオ社頭目(タウスベヘツク)

陳美妹的後父，高二博，泰雅語名字 Tausu Pehku，是沙拉茂社頭目，身材很高，總是戴著一副黑框眼鏡，1941 年 10 月 9 日。



タバン橋渡稿

達盛吊橋，長 230 公尺，高 123 公尺，是大甲溪道路最長的吊橋，1929 年 8 月完成。台灣總督長谷川清走過，1941 年 10 月 9 日。



登仙峽

登仙峽是大甲溪流域最具氣勢的峽谷，也是中橫公路
西段最壯麗的景觀，1941 年 10 月 10 日。



✕ カナジ橋小澤台登坂口 ✕

Knazi 吊橋 (小澤台吊橋、紅葉吊橋) 與小澤台陡坡口，1941 年 10 月 10 日。



✕ 才ハヨ、斷崖 ✕

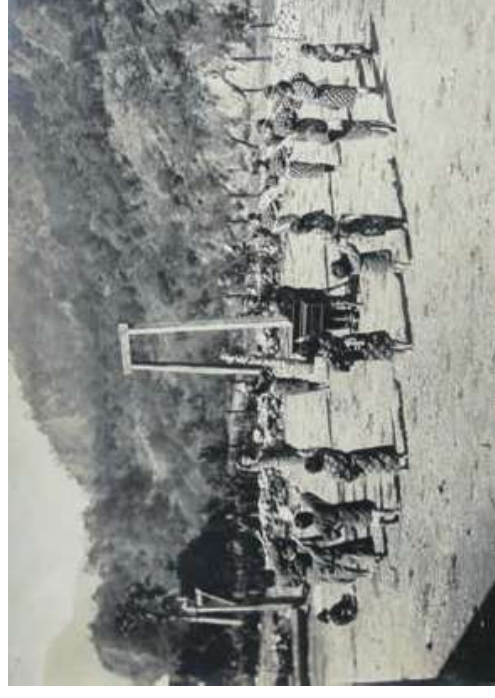
早安斷崖，位置在今中橫公路臨 37 便道 6.2K 明隧道上方約 100 公尺高處，長谷川清總督 (坐轎子) 一行正通過中，1941 年 10 月 10 日。



山腳橋是久良栖（今松鶴）跨越大甲溪的唯一橋梁，這4張照片攝於大甲溪道路（自久良栖，經明治溫泉（今谷關）、沙拉茂（今梨山），抵志佳陽（今環山））剛剛完成時，1923年。山腳橋橋頭書寫總長八十尺（24M），大正十二年（1923）一月竣工。



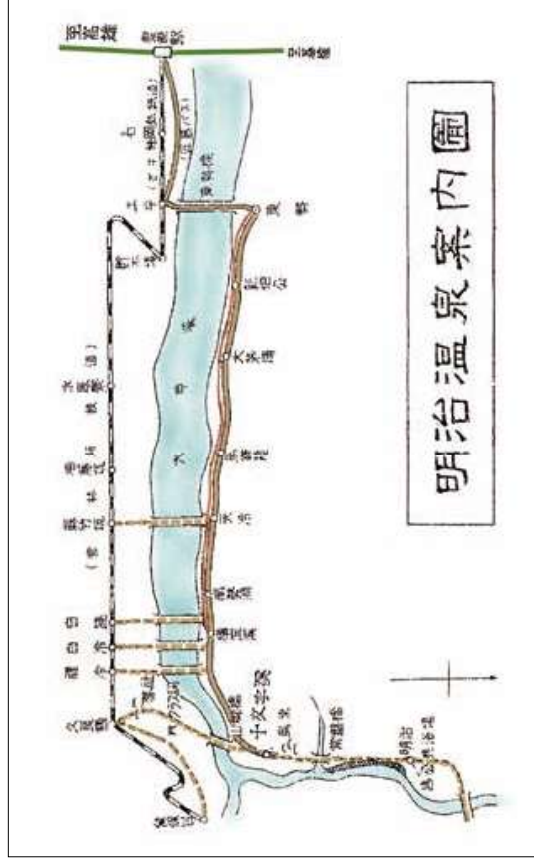
久良栖原住民製作生產日式木屐（下駄）。



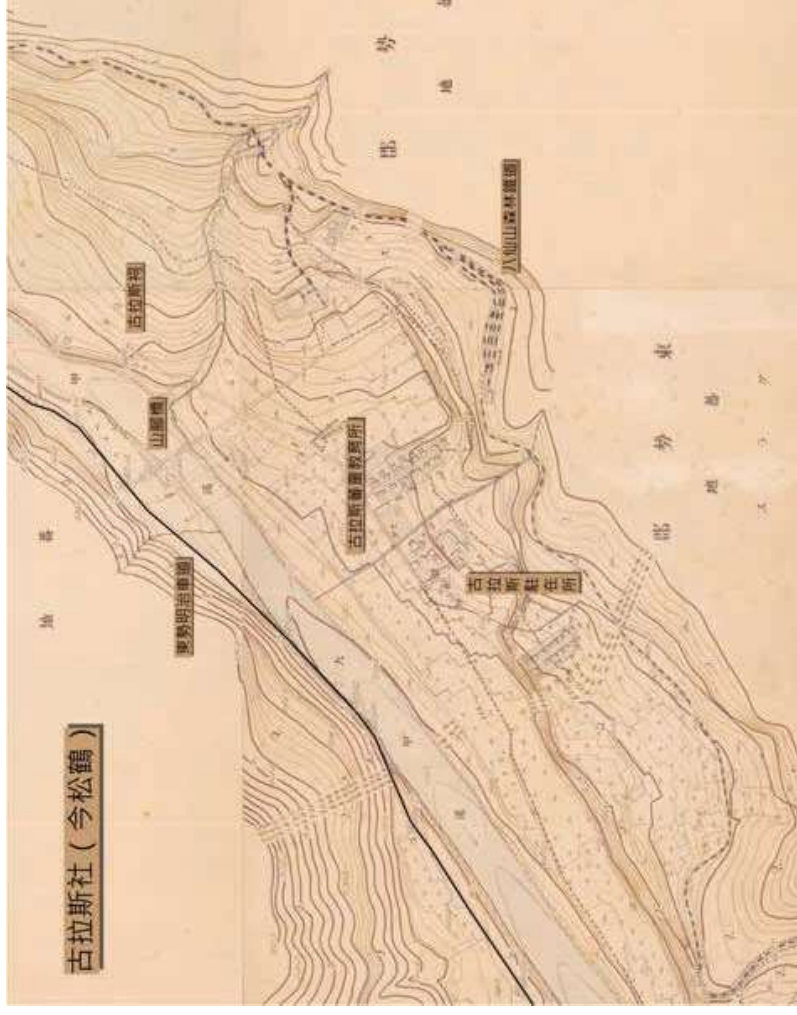
久良栖教育所，學童穿日式服裝，環繞一圈唱遊，老師坐於中間彈風琴。



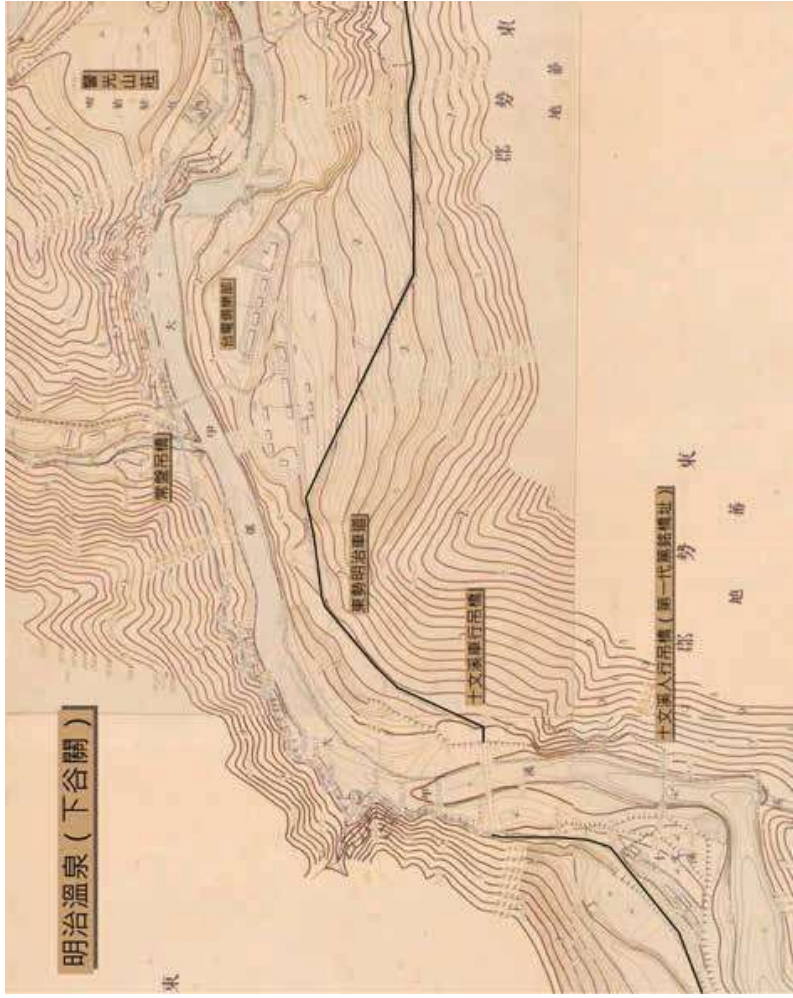
久良栖教育所的蔬菜實習園，老師與學童拿著鋤頭、水桶、灑水壺正在作業。



(明治溫泉案內圖)，出自《臺灣鐵道旅行案內》，1940年。若走大甲溪右岸，為台車路，自東勢至橫流溪，接下來為步道，經十字溪部落，通過常盤橋，行至明治溫泉。若走大甲溪左岸，為八仙山森林鐵道（營林所鐵道），自豐原經土牛至久良栖，再至佳保台。另外，從久良栖通過山腳橋，亦可抵十字溪部落。



〈古拉斯社（今松鶴）〉，即久良栖，出自《大甲溪東勢明治間平面圖》，1942年。1936-1938年東勢至明治溫泉的車道開通，1940-1941年配合大甲溪電源開發計畫，這段車道再次改善。古拉斯社有駐在所、教育所、古拉斯祠，南面山坡有八仙山林嚮道通過。



下谷關，可見東勢明治車道經過十文溪部落的上方（今林務局麗陽工作站仍留有舊路），越過十文溪車行吊橋，可抵台電俱樂部與明治駐在所。沿大甲溪右岸，舊有步道經過常盤吊橋亦抵明治駐在所，常盤為永恆不變、常青常綠之意。在南側，靠近河岸有十文溪人行吊橋，為後來的第一代篤銘橋址。原圖出自《大甲溪東勢明治間平面圖》，1942 年。



上谷關，可見明治佳陽車道走谷關上線（上谷關橋的上方），當時鑿有長隧道，向北折東延伸，穿過明治堰堤隧道，抵今台電谷關訓練中心，山坡高處仍有步行專用的大甲溪道路。明治駐在所（今警光山莊）與明治溫泉宿泊所（今神駒谷）在大甲溪右岸。原圖出自《大甲溪開發調查地形圖（明治連見）》，1941 年。

林阿安，浙江溫州人，1928年生，今年93歲。他12歲跟軍隊來台灣。24歲退伍後，由輔導會派來公路局二工處南勢道班房當道工，那是1955年，次年中橫開始施工。道班房負責東勢起點到谷關段之間的道路維修與養護。他做了30年退休，如今還住在南勢道班房的對面巷內，可說陪伴中橫一甲子，豈止一甲子，正確來說已歷65年（1955-2020）。

中橫公路開工前一年，1955年5月公路局接收1000名榮民參加養路工作，時任第二區工程處主任孫源楷在《台灣公路工程》以〈歡迎國軍退除役官兵參加養路工作〉為題，發表他的看法：

本年（1955）5月20日國軍退除役官兵約一千人來到公路局所屬各工程處參加養路訓練工作，這是一樁很難得的事。……公路局亦曾考慮到，原在部隊裡服務的人一旦退役來擔任養路的工作，環境頓變，心理上難免不安定，甚或感到隔膜，所以規定在工作開始之前，應填具志願書。

……因為退除役官兵對於公路養護工作沒有做過，所以又規定所屬各工務段先行召集訓練，並由原有道工作示範工作。工程人員負責督導與管理。……公路局規定訓練期間工作項目暫分為：「採料」、「排水」、「整修路基」、「整修路面」、「整修路肩」等等。……公路局規定：凡是參加養路的國軍退除役士兵之管理，悉依本局道工管理辦法辦理。³

當時公路局的原則，就是轄管的道路養護1公里配置1名道工，林阿安便是這一波分發進入公路局擔任道工的榮民。

陳秀蘭，桃園人，1946年生，今年75歲。父親很早遷居草屯，是佃農。她有三個哥哥，一個弟弟，是家中唯一的女孩。小時候，算命先生說她將來會早婚，對象不是台灣人，是過鹹水的，年齡較大。果然，她16歲時，父親的好友前來說媒，介紹一位退伍的阿兵哥，老實老實，

3 孫源楷，〈歡迎國軍退除役官兵參加養路工作〉，《台灣公路工程》115期（1955.7），頁15。

不菸不酒，人品好，就是年齡大了一點。她的母親、姑姑、大哥也跑來南勢道班房明查暗訪，大概覺得林阿安不錯，道工也算公職，生活穩定，就答應了這門親事。1965年二人結婚，林阿安34歲，陳秀蘭16歲，兩人差了18歲，可算老夫少妻。

陳秀蘭至今還記得道工們出動的情況，浩浩蕩蕩一行人有時行軍走路，有時乘卡車，有時搭豐原客運，去某路段整修。畚箕拿手上，圓鋤或十字鎬托肩上，同甘共苦，同吃同住，宛如軍隊，這是一般民眾對道工的整體印象。

每日出去修補路面，道工自行攜帶便當。

「便當誰做？」我問。

「都他自己弄呀！」陳秀蘭用手指著林阿安。

「你不知道，我爸爸做的包子、饅頭、燒餅、水餃，超好吃的。」

次女在旁讚嘆，再三推薦。

「……」林阿安笑而不答。

「我弟弟每次來南勢，就是要吃姊夫做的包子。」陳秀蘭補充。

「怎不在南勢開一家小吃店呢？」我又問。

「……」林阿安仍是嘻嘻淺笑。

從東勢往谷關當然有很多橋隧的故事，林阿安如數家珍。

「第一座隧道就是天冷隧道？」我提一個問題。

「是，原先這裡沒有隧道，舊路走洞外，很狹窄。日本時代建大甲溪電廠時，機器太大轉不過去，1944年台電打的。1963年公路局又把隧道打大一點。」林阿安說。

天冷隧道長18公尺，寬5.8公尺，高5.3公尺，洞外仍有舊路，還有一些屋舍在此，東側接福興吊橋，可通往麻竹坑。麻竹坑有八仙山森林鐵道山地段與白冷圳通過。

「這30年間(1955-1985)的養護，遇到最大災害？」

「還是87水災，最有印象啦。」林阿安說。

「我跟你說，十文溪那裏大崩山，麗陽派出所也被流走，我們還跑去……。」陳秀蘭像是目擊證人，見證那歷史時刻。

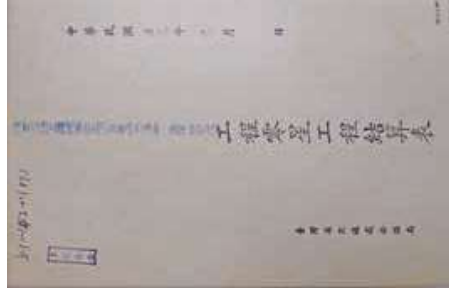
1959年的87水災，暴雨集中在8月7日至9日三天，造成災情的範圍相當廣泛，尤其以苗栗、台中、南投、彰化、雲林、嘉義等六縣及台中市受災最為嚴重。暴雨除了淹沒家園、癱瘓交通，也將八仙山森林鐵道沖毀。1960年代八仙山結束伐木，鐵路也就拆除了。

「當時南勢道班房的轄線，那一段最難搞？」

「25K，」他回答，「很容易落石啦。」

台8線25k的前後，就是白冷至谷關大道院之間，沿途山坡側都加裝防護網，安全性提升不少。遊客開車呼嘯而過，渾然不覺喔。

中橫通車後的1960年代，公路局在沿途設有道班，駐地就是道班房，道工負責平日的道路養護，如坑洞修補、清水溝、割草等，也參與道路災害坍方清除工程，為長期且固定的工作。但是公路初闢，路基與邊坡仍未穩定，輔導會樂工處再次進來進行拓寬工程，留駐一些工班，俗稱「飛班」。飛班也是樂民組成，不過沒像道班那麼多，也沒有固定據點與養護範圍，屬於工務段的僱工自辦點工。飛班比較像是小包，承接短期性的搶修，如路基缺口、駁坎修繕



橫貫公路主線第四、五次災害坍方清除(道飛班部分)工程零星工程結算表，1962年11月。

的零星工程，他們一班約12-24人，要自給自足，自己找地點居住，賺的只是飯錢而已。

公路的暢通，要靠道班與飛班的協力養護。到了1970年代，有的飛班外移去做新建工程，有的飛班老去，漸漸地就絕跡了。

1980年之後，林阿安調至谷關看守炸藥庫。最後這五年，他住谷關工務段宿舍，不定期返家。炸藥庫2人輪班，還養了一隻灰白大狗幫忙值勤。談起廖增金，他說認識呀，年紀比我小，是監工員。

林阿安在南勢道班房時，道工有22人，全部是外省人，只有兩名道工成家，另外20人沒結婚，光桿一個。成家的另一位道工已過世，20名單身道工也相繼凋零，最後一位鄭姓道工在前年回大陸後，再也沒回台灣。談起當年的南勢道班房，他是碩果僅存，最後一位道工了。兩岸三通，老兵返鄉探親，但林阿安沒有回去，一次也沒有。也許大陸老家的父母與親人都過世，回去也沒人認識了。逢周六周日，林阿安常帶陳秀蘭與小孩回桃園老家探親，從南勢搭客運至豐原，再換火車至桃園，家人來迎接。又是姊夫，又是姑丈，跟前跟後叫喚林阿安，大家熱情款待，雖然他的溫州話真的很難懂，聽不懂。

「家中還留有道工的工具嗎？」最後我問。

「沒有一」次女代老爸回答。

「有，有2支！」老爸強勢更正。

「我怎沒看過？」次女深感驚訝。

只見林阿安到屋後翻找一陣，攆來2支工具，一支是三角頭的小沙耙，用來清水溝；另一支是方頭的大方鏟，用來翻土翻石頭，那是他的倚天劍與屠龍刀。

林阿安與陳秀蘭育有二女一男，夫妻倆身體硬朗健康，惟近幾年部分子女過世，僅存次女陪伴身旁，白髮人送黑髮人，這是心中說不出的痛。但南勢這裡，至少還有老妻與次女陪伴，人生天倫至樂，這樣就足夠了。



老道工林阿安(左)，93歲；太太陳秀蘭(右)，75歲，攝於2020年3月3日，在南勢家中。



公路局的員工
識別徽章



天冷隧道為中橫公路第一座隧道，1944 年台灣電力株式會社開鑿，
1963 年公路局將隧道拓寬擴大。



南勢道班房，現已人去樓空。

天下令人驚喜之事，莫過於巧合。

謝長富教授任教於國立台灣大學生態學與演化生物學研究所，是我大學與研究所時期的老師，我一直以為他是花蓮人，住花蓮市，唸花蓮中學，沒想到他在白冷出生，童年在此度過，還在白冷國校唸了6年。這段往事他這樣敘述：

我是謝長富，出生於白冷，民國42年白冷國小自和平國小分校獨立為白冷國小時，入學一年級。到六年級下學期，父母親因子女就學需要，舉家搬遷花蓮，離開居住11年多的白冷。因此48年（第六屆）畢業的黃秋香、廖長溪、曹月娥、張慶龍、劉生貴、曾德財等均為同班要好同學。¹

謝長富說，那時的大操場有一支旗桿，旁邊有沙坑、爬桿等簡易運動設施，矮坡上有老師宿舍。四十年代冬季氣候寒冷，蒙古高氣壓強勁，早上升旗時操場周邊的草地經常結滿一片白色的霜，赤腳的同學特別辛苦。唱國歌及演奏升旗歌，只有鼓笛隊伴奏，沒有廣播設備。小學高年級時，台電另外聘請老師住單身宿舍，晚間幫員工子女補習。這時期，非台電員工的同學大都還是打赤腳，住茅草屋。沿現今的天輪巷上行，均為原生林，有少數房舍。再上行，有一間樟腦寮，使用錐形大蒸籠來蒸餾樟腦油，這是台灣砍伐樟樹、製作樟腦的最末期了。四十年代物質缺乏，生活相當艱苦，煮飯燒菜或冬季取暖均須燒柴，每隔一段時間，家家戶戶需到林中伐木或撿拾木材，白冷國小老照片中的教室走廊就堆置曬乾的木柴備用。

提及天輪社宅街，有一大棟口字型的建物作為員工福利會（位置即現今的差勤宿舍），裡面有禮堂、醫務室、理髮部、撞球室、閱覽室及製冰部等。白冷冰棒，在那個年代是沒有名氣的。但台電的福利真的很好，員工住二層的日式宿舍，每天都有專人去東勢買菜，回來時分送至每一家，再登記明天要的菜單。

1 / 台中市和平區白冷國民小學輔導室 <http://blog.xuite.net/pjps25941184/twblog/139909410#f165985328>

白冷的慶典與生活點滴，就是每年農曆十月十五日，白冷村舉辦新興宮的酬神祭典活動，而有野台歌仔戲的演出，機會難得，全校放假一天。天輪電廠每隔一段時間，也會自東勢請放映師在員工福利會前的廣場播放電影，這也是白冷的大事。在民國三、四十年代，白冷沒有遭遇任何大的地震、土石流等天災，唯一的算是東卯山頂的森林大火，連燒三天三夜，校園、街道、屋頂均佈滿灰燼。現在東卯山頂及其背面的大片松林，就是那次火災之後長出來的。²

1949年9月和平國校白冷分校成立，但是校舍校具缺乏，先向台電借用空屋充當教室上課，另借一棟空屋做為宿舍。1953年4月白冷分校獨立為白冷國民學校。但白冷國校雖已設立，惟校舍簡陋，師資不足，學生若轉至外校常需降級。1956年11月白冷國校向台電申請改善校舍，但台電認為設備更新確有必要，然而教學品質的提升更是重點。

該校創辦之初，原為該鄉山胞教育之需而設，師資與設備以及知識水準，均較平地差，且校舍教室係向本公司天輪發電總廠借用，因年久失修，現已破損，確有改良與興建之必要。本公司天輪發電總廠員工子弟為通學方便，自就讀該校後，凡調遷至平地時，學生均會降級，致使該廠員工為子弟升學計，均紛紛請求他調，影響工作情緒至鉅，本公司員工之希望，實以師資及管教方式最為重要，校舍好壞尚在其次，故聘請優良教師及良好教學方法尤為當務之急，擬請轉知台中縣政府積極設法先行按平地標準，整頓該校內部，並賜予升為平地國校。³

謝長富說，戰後接收台灣，各機構及學校要職均由大陸人擔任，連偏遠的白冷國校全部老師都是山東人。這些老師也算厲害，那時小朋友講的是客家話、閩南語、泰雅族話，大人們用日語溝通。在此環境下，

² 同上。

³ 〈函請轉知台中縣府將白冷國校升為平地國校並予整頓改進由，1956年11月1日公函〉，《臺灣電力股份有限公司檔案》，1956。

上課時雖同鴨講，也可以教學下去。唸白冷國校若調遷至平地國校時，因程度不足，學生均會降級。要到1960年之後，白冷國校師資提升與教學改善，才有了轉變。

大甲溪向東溯源而上，從東勢、新伯公、馬鞍、白冷、谷關、青山、德基莫不與台電公司有關。在這路建設、教育文化、經濟改善，台電公司走了第一步。我在大甲溪繞了一大圈，遍尋白冷的耆老不著，後來發現，那人不遠，卻在身邊。

我父親只是基層員工，1948年在天冷工程處，主要是打通東卯山的引水隧道。但以前都沒注意到父親謝必炎何時到白冷，只曉得他曾在高雄港建設軍事要塞及金瓜石做過隧道。小時常去天冷工程處玩，但那個時代的人都不存在了。如果留在白冷，就只有東勢中學可讀，進出交通也是問題，當時非台電員工子女大都沒再升學。

謝長富的父親謝必炎，苗栗人，1948年至天冷工程處工作，再至天輪發電總廠，1958年7月到東部發電區管理處，代表那一代台電人的遷徙路徑。

重回白冷的謝長富，福利會的平房拆了，變成4樓高的單身員工宿舍。他要去哪裡呢？走入白冷國小尋找大樟樹下的玻璃彈珠，還是刻在雙拼課桌椅腿的名字，只是這些都不見了。從國小出來的天輪巷，朝電廠而去，這段路每逢元旦、國慶日、臺灣光復節、蔣總統華誕的特別日子，由國旗開路，就一個大鼓前導，咚咚咚咚，遊行隊伍跟隨，接至東關路（後來的台8線中橫公路），再去電廠繞一圈，又轉回國小。大家都很興奮，笑容滿面，因為這一天放假，不用上課。如今賣冰棒的地方移至電廠旁側，增設白冷大甲溪電力文物館，望僑居（台灣公共建設記錄園地）等。吃了五葉松冰棒，他折往東卯溪，舊公路繞進上游，橋梁伸向對岸，昔日的東卯橋只有40公尺，目前卻有321公尺，是中橫第一長橋，這橋與天輪電廠一同成長，共度患難。無論身在哪裡，不時總會懷想自小成長的地方，那就是白冷。

謝長富，我的老師，相識40年，因為中橫公路的因緣，我才知道他在白冷這一段隱藏版的過去。人生，不是很奇妙嗎？



台灣電力株式會社天冷發電所工程人員合照，
約攝於 1940 年代。



天輪發電總廠廠長交接台照，李乙廠長交接予
湯修獻廠長，1953 年 9 月 15 日。天輪發電總
廠即天冷發電所。



1970年9月6日莫安颱風侵台，大水淹進天輪發電廠的發電機室，再下至水車室，天輪橋、天輪壓力鋼管橋、東卯溪橋皆沖毀。此為東卯溪右岸的坡坎受損，工人正在砌築修復，路旁的客運候車亭現今仍在。



東卯溪右岸的台8線鋪好粒料，三輪壓路機正在滾壓路面，隨後灌注熱柏油，此步驟需循環數次。後方客運車停在候車亭附近上下客，冒煙處在煮柏油。

大甲溪電廠天輪分廠在白冷，位於大甲溪右岸，往谷關方向有東卯溪，建有東卯橋，遠方雲霧中為東卯山，標高 1,690 公尺。



我以為 2000 年 517 地震發生時，各報記者走訪現場，多方探求，早把各種原委都報導清楚，或許沒必要狗尾續貂，依樣演繹一次。但我錯了，還有更多細節未曾披露，未曾見諸文字。20 年前的往事是這麼深刻，參與其中的人如今都在，有必要還原現場一次，讓時光倒流。

張明欽，1963 年生，逢甲土木水利研究所畢，1998 年到谷關段服務，擔任副段長，2005 年升任段長，在谷關段 13 年，歷經災難最多，了解最深，現任二工處勞安科長。他說，1999 年 9 月的 921 地震後，達盤往梨山可通，但達盤以西無法通行，光明橋仍在。公路局在 2000 年 1 月就把中橫搶通了，只花了 4 個月時間。不料 2000 年 5 月發生 517 地震，這次是谷關至壩新路口，還有青山至德基的受損較重，上下線也斷了，台中縣長下令封山。不過，民間重啟修復的呼聲也很高，台中東勢出身的立委林豐喜為民奔走，終於在 2003 重啟修復，預計在 2004 年 7 月 15 日開放下線通行，然而開放前夕的 7 月 2 日，敏督利颱風 (Mindulle) 帶來的豪雨把這些工程都沖垮了，光明橋不見了，休養至今。

2000 年 5 月 17 日早上 11 點 25 分，地震來襲了，震央在德基西南 9 公里，大約在久良屏溪附近，震度 4 級。

台灣地區昨天中午十一時廿五分五十秒開始，八十二分鐘內，在中部山區接連發生六起有感之淺層地震，最大規模為芮氏地震儀規模五點三，最大震度四級。……中部地區——特別是中橫公路卻傳出嚴重災情，氣象局地震測報中心表示，這是因為中部山區經歷集大震後，土石鬆動，因此儘管昨天的地震規模並不算大，卻造成中橫公路大量坍方落石。¹

猛然山搖地動，接續一連串餘震，山石如雨紛紛打落，有經驗的人都知道，一定有事故發生了。第一時間，谷關段長錢伯冠要求同仁迅速回報位置與現況，消息逐漸進來，就是沒有接到仇永輝與李明翰的回

1 〈這六起地震全是 921 餘震〉，《聯合報》，2000 年 5 月 18 日，第三版。

報，他心想糟了。

據悉，最初台電谷關電廠的人偶一抬頭，發現道路上方，在台 8 線 38k 附近，也就是映虹上橋往梨山方向的稜線轉彎處，有一台紅色吉普車似乎被擠壓至路緣，卡在水泥護欄邊，於是聯絡台中縣山難搜救協會儘速前來。約莫 12 點多工務段亦接獲山難搜救協會的訊息：

被壓到了，就在 38k 附近。

谷關工段段派出仇永煌、陳昭吉、何忠隆 3 人前去。仇永煌是仇永輝的弟弟，他很心急，也擔憂哥哥的安危。不過，這段路有 3 公里，沿途落石，無法行車，陳昭吉匆忙快步，不斷穿過障礙前行。山難搜救隊員已到現場，也帶來包裹屍體的睡袋與運送的擔架。三人奔赴趕到，合力幫忙搬移石塊，發現仇永輝罹難，司機李明翰受傷，因車體擠壓變形，需掘開車門，才能將死者傷者搬出。不久，直昇機也飛來，載運傷者就醫，這時約莫下午 3 點多。直昇機離去後，將受難人大體以睡袋裹覆，眾人默念禱告，陳昭吉自願與山難搜救隊員分攤扛運。

他是我兄弟！

陳昭吉這樣說。

陳昭吉是潭子人，1965 年生。因為父親是台電達見電廠的工地主任，經常進出中橫，他從國小起，不時聽到長輩談論這條公路。1992 年至谷關段工作，擔任工務士，與仇永輝因業務合作，平日談得來，頗為熟絡。孰知地震一來，相知好友卻命喪道途，令人不勝感慨。大體啓程，回程的路盡是落石，擔架扛運更加困難，有時只能緊靠山壁下的水溝而行。

5 月的丘陵或曠野，夏候鳥飛臨，已有筒鳥（中杜鵑）的蹤影。

「哭哭，哭哭，cuckoo，cuckoo……」在山頭，相互鳴叫，隱入林叢。

躁動的筒鳥早已不知去向，此刻對仇永煌而言，他一定聽到：

「哥哥，行不得也，哥哥！」

下午 5 點多，通過谷關工務段，段長與同仁備妥香燭，肅立路旁，執香送行。

別了，永輝，任務結束。

當時工務段下方 35k+200 路面陷落，無法通行，只得從工務段前方的堰埕巷下轉小徑，至大甲溪底，過溪床，至神駒谷，再由救護車將大體送至殯儀館。接著，張明欽與陳昭吉趕至仇家，向他的父母報告此事，表達慰問之意。初聞死訊，仇爸與仇媽倒很鎮定，默默承受。後來，仇媽堅辭要去見兒子最後一面，甫入殯儀館，緩步前行，卻是母子連心，再也無法抑制悲痛，遂放聲大哭了。

仇永輝，1961 年生，彰化建國工專土木科畢業，1988 年至谷關段服務，主要負責 AC 柏油路面與擋土牆工程。當天早上要進梨山督辦工程，9 點多車子在半路破胎，只好折返上谷關修車廠，11 點補好後重新上路，沒想到遇上災難，殉職時 40 歲，留有 2 名小孩。仇永煌，1963 年生，家中排行老三，上有一兄一姐，他是職業軍人。1990 年適逢谷關段有道工職缺，當時多由退輔會安排榮民接任，他也進入谷關段工作，是 2 名新進道工之一。1991 年又進來一名道工，算是末代道工，成為最後絕響。

仇家是公路世家，父親仇忠修在谷關段擔任查線工，母親羅鳳英是東勢石角人，在光明橋管制站擔任洗衣工。也許當年仇忠修到光明橋小憩，年輕人一看對眼，譜成這段姻緣。20 年前，仇忠修與羅鳳英仍在，白髮人送黑髮人，令人不忍。20 年後，仇忠修過世了，87 歲的羅鳳英思及往事，依然難掩哀傷。

地震發生後，空警救難直升機亦出動了，來回穿梭於豐原、松鶴、

下谷關、上谷關、青山電廠、德基電廠之間。當時擔任台中縣山難搜救協會大隊長的李陳信得就在直升機上，自小熟悉中橫山區環境的他，此時當領航員，協助尋找、搜救、後送傷患。李陳信得，人稱「兩公」，因為他的無線電代號是 21。他從國一開始就參與救難任務，每次接獲訊息，總是一馬當先，趕赴現場。1999 年 921 地震當時，幾乎天天搭直升機入山，搜救隊員分成好幾個小隊，直升機在各處放下他們去搜尋，有時因為天氣關係無法返回谷關，只好在山上過夜。這一天，他搭乘這一架在馬一隧道與馬二隧道之間吊掛受傷的菜農陳金豆，飛至谷訓中心放下，另一台搭載李明翰，飛至豐原運動場放下，再以救護車轉送豐原醫院救治。直升機來來去去，他又飛返中橫山區。

與此同時，11 點 25 分地震當下，在馬崙橋查驗工程的谷關工務段料工陳文宗看到山石紛紛掉落，與包商快速衝上廢棄的馬崙派出所，躲入那裏避難。約莫過了 2 小時多，餘震稍歇，才開始涉險向外步行，半途遇到台電包商與工人，進入馬一隧道又遇到躲於隧道的果農一家人，前行的路基破損下陷，形成大缺口，無法通行，只好退回等待。不久，山難搜救隊員抵達了，帶領折返馬二隧道的後方，改從稜線下降，準備切至溪谷，再從谷關電廠出去，那裡可接至公路，便能脫險。天色暗得很快，算一算這批受困者有 10 人，沒想到走在前面的陳文宗一個閃神，竟迷失在芒草叢中，只見其他人紛紛下行，離他而去……。一行抵達谷關電廠後，清點人數發現少了一位，搜救隊員再回頭尋他，已是天黑一片，需靠手電筒照明，發聲呼喊，方才尋獲。他陷入芒草叢中那陣子，試圖撥草緩緩推進，卻發現孤懸於危崖之上，前行不得，後退不能，只能枯坐待援。夜幕迅速降下，如果他緊張慌亂，踏錯一步就跌下崖壁，殉難人員又多一名。幾小時內，魔念不斷，陳文宗每一回溯，幾度哽咽，最難熬的一刻，他的生命懸於危崖。

就在那一天，德基山莊莊主傅江立早上 10 點 40 分從德基出發，要去高雄辦事。他記得很清楚，5 月 16 日青山上線剛剛通，所以他沿著上線開車，卻在石山溪附近被一台怪手耽誤了十幾分鐘，他很懊惱。不久，接近 44k 壩新路口進來的第一條溪溝附近，發覺前方出現一群人

電電塔工人，一邊跑一邊大聲喧嘩，看來像打架鬧事，神色異常。他暗自嘀咕，別招惹他們，於是倒車退卻，回頭一望，後方山頭正在冒煙，大量煙塵上昇，東一塊西一塊，煙塵擴散瀰漫，土塊石塊嘩嘩滾下，場面驚人，他的直覺反應就是：

完了，共匪的飛彈打過來了！

原來地震正發生，他開車沒感覺。待一會意，立即停車，餘震再次襲來，他迅即趴入車下，暫時避難。約莫 4-5 分鐘後，從車下爬出，將車駛往一塊稍呈空曠、沒有落石之虞的地方擱置，快步往壩新路口而去。在壩新亭，看到那批工人約莫 20-30 名正議論紛紛。從壩新路口至谷關方向都是落石，對外交通阻斷了。等候一陣子，青山電廠的交通車來了，將大家接去安頓。他才知道，往德基的公路也不通了，青山變成孤島，不過還算安全，食糧也充足，台電員工加上公路局人員，少說也有 70-80 人聚集這裡。5 月 18 日下午有直升機飛來，將電廠的人陸續載出。傅江立在青山住了二晚，5 月 19 日才搭上直升機，往豐原體育場而去。事後，傅江立一想，當天若不是那台怪手耽誤，他一定進入最危險的路段，落石紛紛墜下，大概劫難難逃。

關於這次地震，5 月 18 日的報紙這樣寫道：

在中橫公路卅八點五公里處，公路局工程人員仇永輝（卅九歲）、李明翰（卅四歲）所駕駛的吉普車被落石掩埋，仇永輝被抬出落石區時已無生命跡象，重傷的李明翰被直升機送出去急救後情況穩定。²

簡單數語，怎能道盡當時的危急、恐慌、辛酸、悲慟……。

李明翰後來康復，回到工作崗位。

張明欽、陳昭吉、仇永煌、李陳信得、陳文宗、傅江立等人就述 517 地震的經歷，一景一物如此鮮明。聚攏起來，才發現他們在那一天，站在中橫公路的不同點，各自進入歷史時空。

2 〈地震震害中部四死九傷〉，《聯合報》，2000 年 5 月 18 日，第一版。



受到 517 地震影響，落石紛紛打下，中橫公路無法通行。遠方藍色鋼架與建物為廠商施工的水泥預拌廠，攝於台 8 線臨 37 便道 0.8k (台 8 線 37k+800) 附近，2000 年 5 月 18 日。



517 地震次日，中橫公路的山坡大量崩塌，嚴重裸露，到處依然煙塵瀰漫，前方為馬 1 隧道外側的明隧道，台 8 線臨 37 便道 1.8K (台 8 線 38k+800) 附近，2000 年 5 月 18 日。

在隧道外，我停留良久，這裡是青山上線的青山管制站前，路的外側昔日有一棟造型新穎、鸞弧形的一層樓水泥建物，負責中橫出入的管制，許多車輛依次排在洞外，一長串等候整點放行。我沒料到，走進隧道之後的景色這麼好，正呼應「別有洞天、奇景天成」這句話，有忘路之遠近、何似在人間之感，而且三座隧道連續出現。

在 130 公尺之內，三座隧道鑿穿黃褐色硬質砂岩，洞洞之間幽明互換，洞外是深邃溪谷斜下，洞內幽靜且無人干擾，只有台灣五葉松、台灣二葉松、台灣黃杉悄悄攀在岩角，聽任清風吹拂。若在過去的日子，車輛接連而過，遊客即使對山之高、溪之流、雲之遊發出讚嘆，想必無暇欣賞，就像現今經過青山下線的登仙峽一樣。

第 17 號隧道（舊編 21 號隧道），全長 45.2 公尺，寬度 4 公尺。第 18 號隧道（舊編 22 號隧道），全長 36.3 公尺，寬度 5.4 公尺。第 19 號隧道（舊編 23 號隧道），全長 30.6 公尺，寬度 3.8 公尺。第一座為東西向，第二、三座為南北向，每座隧道的高度 5.8 公尺，前段為混凝土襯砌，後段無襯砌，皆為單線道，僅容一台車通行。

就像探視老朋友，2020 年 3 月 25 日，由谷關段長呂正安率領，一行 5 人踏勘上線，希望青山別來無恙。

本次領隊呂正安，6 年級生，台中市太平區人。1995 年 8 月交通大學土木系暑假期間，正好國中同學聚會，幾名好友臨時起意，意氣風發地從太平騎機車至德基，大約花了 3 小時，這段大甲溪沿線 75 公里的行程，算是他與中橫公路結緣的起始。同學嬉戲玩鬧，在麗陽、谷關、光明橋、德基都留下蹤跡，呂正安留平頭短髮，略顯青澀，宛如剛從成功嶺受訓下山的模樣（其實夏天熱啦）。算一算，竟是 25 年前，可惡，過了四分之一世紀了。2000 年他從交大土木所畢業，先在中興工程顧問公司結構部工作，2005 年進入公路總局二工處服務。曾任苗栗站站长、信義工務段副段長、苗栗段副段長、卓蘭工務所主任，2018 年 2 月擔任谷關工務段段長，馬上遇到中橫便道通行中巴的考驗。3 月及 4 月委員會勘，5 月中巴試行，7 月試辦回娘家，8 月安全演練，9 月局長視察、報行政院核定，10 月及 11 月公路總局密集督導路安，11 月 15

日核准，16日通行中巴(865路公車)，這一年可把他累壞了，他說：白髮憑添，不復青澀，但成長良多，苦中有樂。

「一般民眾可以搭乘中巴，通行中橫便道。另外，前導車在車隊最前方，帶領通行，中衛車與後衛車護衛中巴，一起通過這個路段。」呂正安說。

「還有，每個月都會進行演練，模擬通行過程中，中巴被石頭砸到或撞山壁，或是兩車對撞等等的狀況，馬上啟動應變措施。」呂正安補充。

接下來的挑戰是2019年5月18日強降雨，時雨量78mm、三小時降雨量達153mm，當日降雨量逾400mm，臨37便道有17處嚴重坍方，尤以21.7K明隧道的地基掏空最嚴重。工務段積極修復，直到7月10日重新開放，總計封路53天。又會遇到什麼，誰也不知道？努力做，就是了。

言歸正傳，我們從壩新路口(上下線分叉口)進入，9點抵鐵門入口，然後邁開步伐前行，9點5分抵45k里程碑，10分遇山溝瀑布，20分遇明隧道，30分石山溪監工站(道班房)，40分抵46k石山溪，又名十三溪，這是從台語13K轉化而來，從篤銘橋算至此處，正好里程13公里而得名。石山溪的水量豐富，當年溪谷裡黑蝴蝶、藍蝴蝶滿天飛舞的盛況，令遊客動容。這裡原有一座敬勤橋，為鋼筋混凝土橋墩、T字梁橋，長8公尺，寬5.5公尺。自山谷繞出，9點55分回望石山溪，看到連串小瀑布層疊而下，青山白涓一時涼，徐步回望細細香，令我難忘。10點20分抵48k里程碑，也就是青山管制站，我駐足停留的地方。

10點30分連續穿行三隧道後，10點45分在久良屏溪旁休息15分鐘，此地原有一座烏來橋，亦為鋼筋混凝土橋墩、T字梁橋，長15公尺，寬4公尺。只見水量豐富，清流潺潺，久良屏溪流下，經過青山下線的大仁橋。

造訪青山溪谷可在台中千城車站搭乘開往梨山、花蓮的台汽班車

(走青山上線，編屬八號省道)，在德基站下車，改搭往台中方向的台汽班車(走青山下線，編屬八甲之省道)，在青山山莊下方的軍營臨時站下車，往前走一兩公里抵大仁橋；或在往梨山途中的青山上下線的分岔口下車。該處有臨時站，由此健行青山下線約五公里，亦可抵達大仁橋。

從大仁橋左側進入雜林中，緩緩爬坡而上，約五至十分鐘可到一片寬闊的谷地，由此橫渡溪流至對岸，進入一片原始林中，不久可見一座倒塌的香菇寮，兩岸原始林木高聳矗立，沿途巨木橫倒，落葉滿地，枝桠交錯，雜亂中不失其清麗之本色。續行約十五至二十分鐘，即可見兩座不算高的瀑布，此地共有五個大小不等的瀑布。¹

此時我們就坐在上游，想像曲折彎繞的久良屏溪。

溪流對岸的山壁高聳裸露，有人提示，接下來還有三座小隧道間隔分布。

烏來隧道是彎弧型，涼風習習，從另一端不斷灌入，我用全身感受著，注目凝視。雖然看不到盡頭，又不是很深邃的隧道，仿若有光，薄薄地、淡淡地、淺藍色慢慢透入，正午的倦怠都避開了。是，呂段長說，這是最冰涼清爽的隧道，神隱少女住在另一側。

烏來隧道就是20號隧道(舊編24號隧道)，全長57.5公尺，寬度3.8公尺。出了洞外，可以俯視久良屏溪繞過來，再扭轉二次，從看不見的末端往大仁橋折去，但我無法跟隨神隱少女飄下。15分鐘後，21號隧道，全長8.3公尺，寬度4.5公尺。5分鐘後，22號隧道(舊編25號隧道)，全長21公尺，寬度4.4公尺。5分鐘後，青山山莊到了。高聳的坡坎仍在，松林中有甚麼鷄，甚麼鴨，甚麼鵝的鳥飛來繞去，很久沒有人打擾牠們了。不過沒有看到甚麼鵝，甚麼鴨出來運遶。

11點45分在青山山莊、青山招待所勘查三層台地，花了20分鐘，甚麼建物都不在了。12點10分，前行青山溪，再折返。下午1點我們回到久良屏溪旁午餐，回程的路輕快，2點30分走回石山溪，3點抵鐵

¹ 〈清涼一夏，帶你探訪瀑布，萬長奔騰，青山溪谷探險〉，《聯合報》，1990年7月26日，第31版。

門入口。

論及谷關、青山、德基的開發與交通，明治溫泉（今谷關溫泉）的發現早在1907年，何以直到1927年才開始建設，真是不可思議。在1920年代要到明治溫泉，若走大甲溪右岸，可坐東勢至楓樹腳的台車軌道，這是臺中輕鐵經營，後來這段台車路延伸至橫流溪。接下來，就只能靠步行了。不過，還有一個更便捷的方法，就是從和盛搭乘八仙山森林鐵道，抵達佳保臺，再步行至明治溫泉，或是抵達久良栖（今松鶴）後，走過山腳橋到右岸，然後直往明治溫泉而去。1923年3月完成的大甲溪道路（從松鶴至環山，一般稱為警備道路），沿途架設多座人行吊橋，環山梨山的人進出，只能步行這條路。自久良栖—明治—烏來（今青山）—小澤台—ピスタン（今德基）—タバン（今達盤）—佳陽—サラムオ（今梨山）—太保久（今松茂），與埤亞南越道路相接。內明治（上谷關）、馬崙、烏來、小澤台駐在所陸續完成。

1936年3月東勢至明治溫泉的道路（公路）開鑿，1938年3月明治溫泉道路（公路）開通，長度34公里，路寬4-7公尺，從台中搭車2小時可達，要繼續往小澤台或佳陽，仍然只能步行。

1942年10月，台灣電力株式會社進行明治（谷關）—佳陽道路改修工事。1943年12月完成明治—佳陽車道，就把道路高度降下來，大約在大甲溪道路下方約100公尺，長度30公里，沿途有6座車行吊橋。車道主要從上谷關台電巷這裡開始改線，原步道太陡，車子爬不上去所致。

這是戰前大甲溪沿岸從東勢至佳陽，由人行步道變成車行公路的歷程。

戰後，從豐原至明治溫泉的道路仍然暢通，1950年豐原客運每天往返該地各有2車次。

豐原汽車客運公司為便利明治溫泉清遊旅客起見，由豐原到東勢明治溫泉間，每天開設兩次，上午豐原開7時40分之汽車到明治溫泉10時20分，第二次下午1時50分開，到明治溫泉4時30分。明治溫泉開，上午10時40分到豐原下午1時20分，第二次下午4時50分開，

到豐原7時45分，此間在溫泉休息或遊覽時間6小時，一日之間可以往返。²

戰後，台灣電力公司廣續日治時期的舊路進行修復，1955年1月通行關達公路（谷關—達見），在中橫開工之前1年半就已通車了。1956年7月7日，東西橫貫公路（中橫）開工。這條公路聯絡臺灣中部的臺中與花蓮，旁及東北部的羅東與宜蘭。當初選線時，確是兼顧大甲溪發電廠與立霧發電廠的建設。從東勢至達見是既成車道，只要往前延伸至桃源（後來改為梨山），可節省經費，又能快速通車。1960年5月9日，中橫公路通車時，谷關發電廠尚在建設中，但前進的腳步並沒有停歇，榮民也沒離去，有些人繼續拓寬中橫，有些人關建中橫下線的上段（青山發電廠預定地至達見），爆破聲仍在山谷迴盪。因為此時的中橫公路只是單線道，要拓寬成雙線道，方便運送器械，也讓工程人員得以進出，更重要的達見工程正待實現。

1956年7月中橫開工，由公路局主導，不過谷關至達見則循台電的車道改善而成，這就是青山上線。1960年5月9日通車時，西段全部是既有隧道（天冷—青山溪），橋梁的部分，從東勢至白冷東卯溪橋共21座橋，有14座橋是既有，當時天輪發電廠已運轉，東勢至谷關維持暢通。至於白冷東卯橋之後，到達見之前共有8座橋，除光明橋是既有的車行吊橋，其餘皆新建橋梁。至於達見到大禹嶺，有9座橋全係新建，因為這是1955年12月公路局的新選路線。

這次踏勘壩新路口到青山溪這一段路，隧道很完整，但敬勤橋、烏來橋都不見了，只剩涵洞或被溪水不斷磨蝕的過水路面。除了尋找青山山莊、青山招待所，我要找的久良屏吊橋當然在車道上方約50公尺的稜線上，比對半天，還是沒看到。1923年大甲溪道路的人行吊橋，只保存在1941年10月長谷川清總督的視察照片裡。想其當初居交通之樞，興建必求堅固而不可動者，如今遍尋不復可得。我沒走到青山派出所，甚至更遠的光明橋，因為谷關工務段同仁都踏勘過了，據說光明橋只剩

2. 〈明治溫泉勝境，增加汽車交通班次〉，《民聲日報》，1950年5月31日，第五版。

兩座橋台迎日月風雨。困難的交給他們，畢竟他們才是新一代的格鬥戰士，我當戰地記者就可以。

整體而言，二工處有二個易災害的路段，一是信義段，另一是谷關段，這裡是公路工程司的少林寺與練劍地，註定要接受強震撼與大考驗。

練劍時要運動發聲，有甚麼可以震撼一下呢？我送給谷關段一首歌好了，一首老歌。1957年10月，橫貫公路工程總處印製「橫貫公路歌」，由邵文斌作詞，李中和配曲。橫貫公路歌印製20000份，交由臺灣省山地文化工作隊及公路文化工作隊，至沿線各地宣傳教唱，歌詞如下：

「轟轟轟，橫貫公路已開工，東起花宜西至台中，跨過深澗，越過高峰，路程遙遠工程宏。轟轟轟，築路工程正推動，開山闢路架橋鑿洞，政府出錢，我們出工，大家合作快築通。轟轟轟，橫貫公路築成功，東來西往人人利用，資源開發，山地繁榮，安居樂業福無窮。」³

這歌可以讓大家樂一陣、精神振奮一下吧。

本次踏勘，谷關段同仁隨行指引，呂段長前導，我與美女吳秋慧談笑自若，青澀的幫工程司陳俊廷與資深工程員趙令杰權充中衛與後衛，果然一路順心，安全無虞。既是難得的踏行，總要以神奇事物作結尾。

在48k里程牌附近，外側山崖立有一株中橫上線最神奇的樹，青山少女松，文青氣息的呂正安這麼說。單幹斜立，瘦骨伸展，約莫4公尺高，分根扎入岩隙。

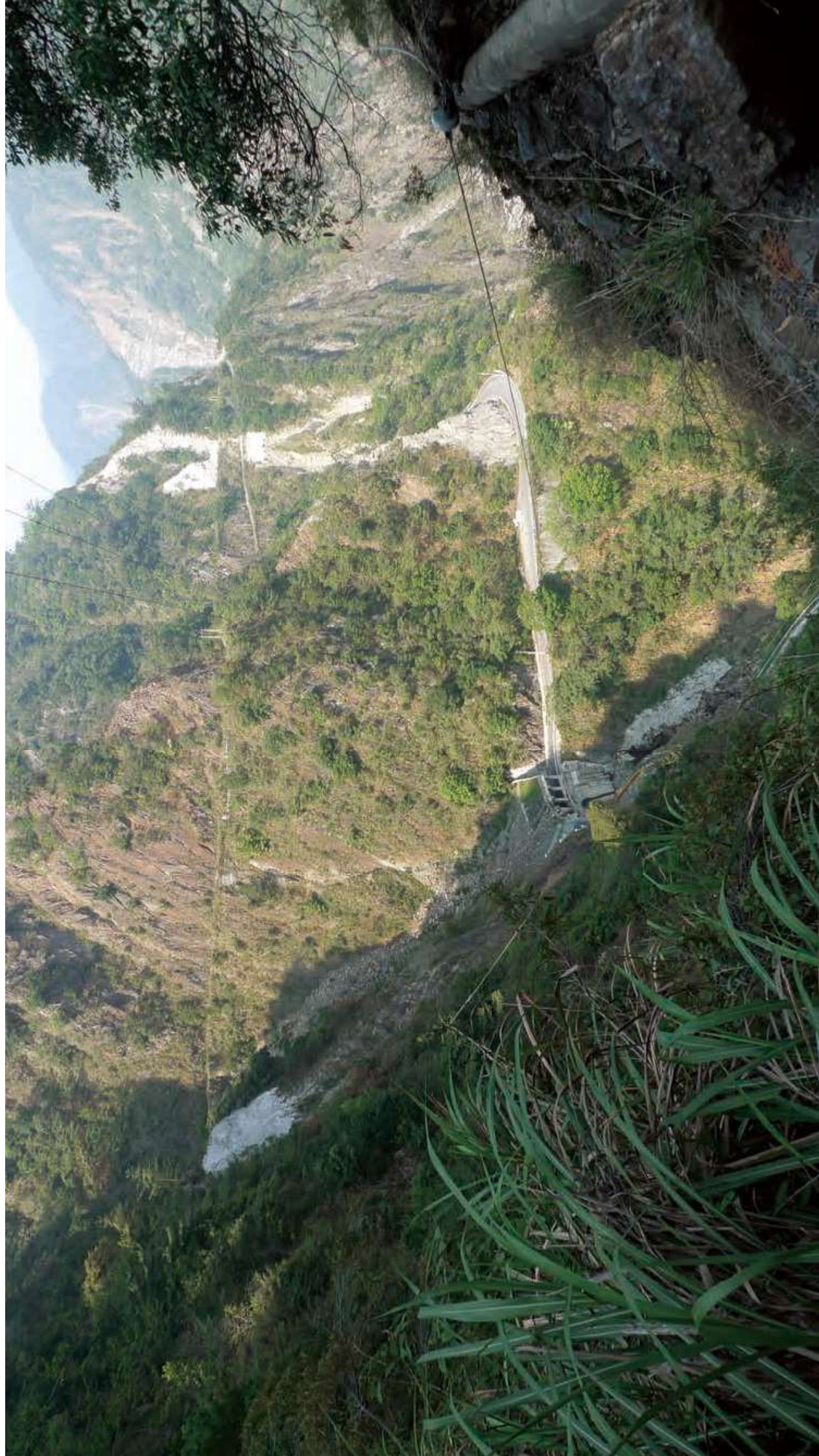
這株台灣五葉松只跟清風交談，不與世人語。孤石峭壁之上，襯映下方的大甲溪床，還有對岸的層巒疊嶂，更顯得遺世獨立。俯瞰青山會車處，每日車輛交錯穿行，山區天氣變幻莫測，雲影又來遮去，松，不見了。青山上線也隱於山林中。

這是紀念中橫60周年，最好的踏勘之旅。



三座隧道鑿穿黃褐色硬質砂岩，洞洞之間幽明互換，前方為第18號隧道（舊編22號隧道），更前方為第19號隧道，均南北向。

3 〈橫貫公路工程總處，印製橫貫公路歌〉，《台灣公路工程》169期（1957.11），頁29。



俯瞰青山上下線，遠方交叉口為 44k 壩新路口（現為臨 37 便道 7k），
第一條溪溝流至下線由明隧道上方通過。



跨越石山溪的敬勤橋現況，橋已不存，只剩過水路面，下有涵洞。



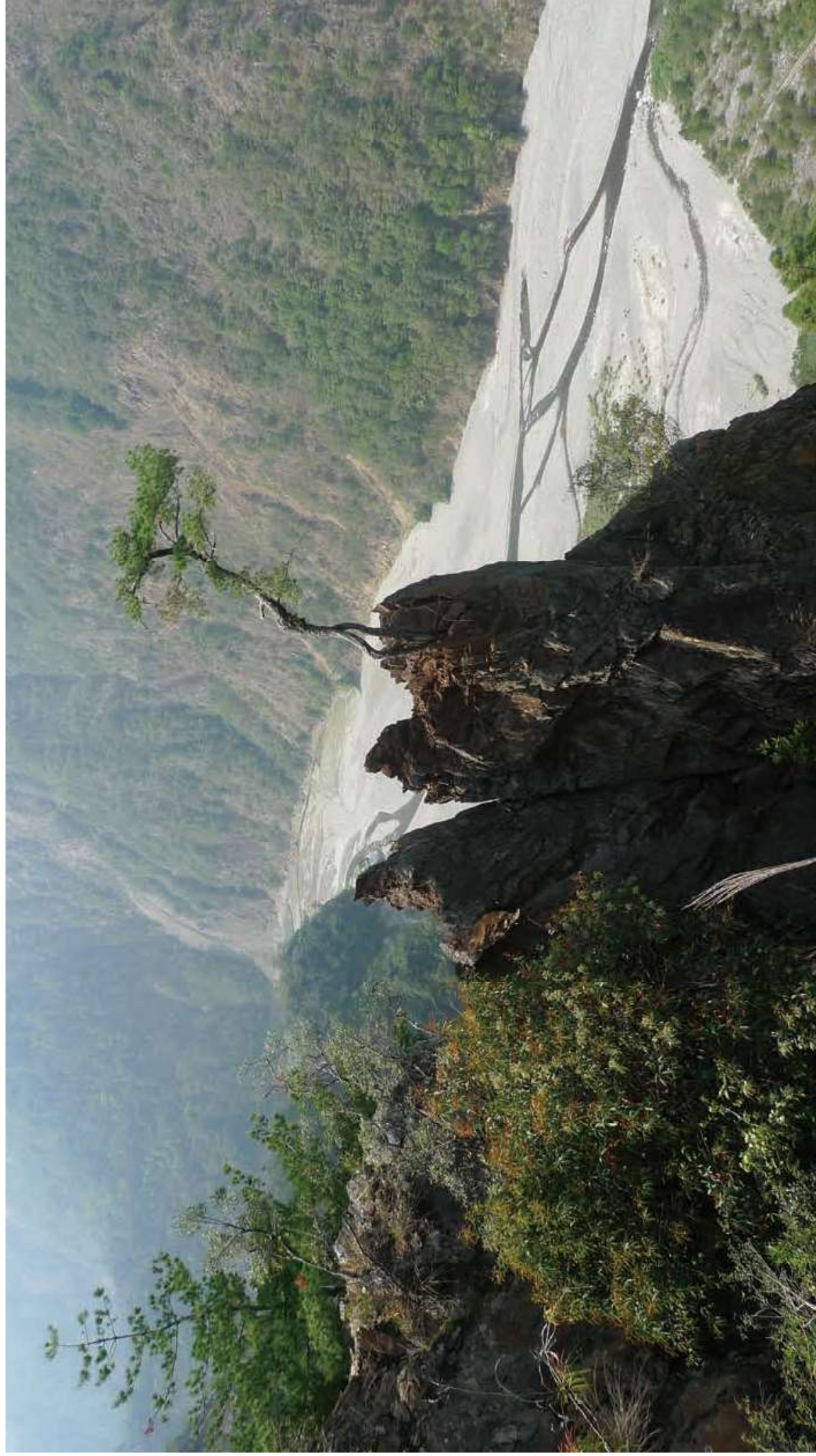
跨越久良屏溪的烏來橋現況，橋已不存，水量豐沛。



久良屏溪彎折曲繞，幽谷與瀑布分布，穿出大仁橋。



青山山莊高聳的的坡坎仍在，但建物全部拆除，松林中鳥音時聞。



青山少女松，單幹斜立，瘦骨伸展，孤石峭壁之上，襯映下方的大甲溪床。

從谷關到武陵，這活動是幾天啊？

五天。

五天的路程都用走的？

沒有，從德基到武陵是搭公路局專車，等於走兩天啦，谷關到青山，青山到德基。

1970-1990 年代，救國團五天四夜的青山梨山武陵健行隊，第一天從台中出發，搭專車至谷關，住宿博愛國小谷關分校，第二天從谷關徒步到青山，走 16 公里，住宿青山山莊，同時參觀青山招待所（青山行館）。第三天從青山健行到德基電廠，在此吃便當，順便搭高速電梯，1 分鐘下降 210 公尺，參觀 70 層樓底的發電機組如何運轉，再到德基山莊住宿，全程 17 公里。第四天搭公路局專車經梨山到武陵農場，走 4.5 公里到桃山瀑布，回至武陵山莊住宿。第五天搭專車回台中解散。青山梨山武陵健行隊一梯差不多 70 幾人，青山山莊的容納量將近 90 人，德基山莊可住 250 人。

中橫健行隊從大禹嶺到太魯閣，一路往下走。

對對對，比較輕鬆啦，往花蓮，遊山玩水。

青山梨山武陵健行隊反而上坡？

下谷關海拔 700，青山海拔 1300，從谷關到青山是比較累。

上升 600 公尺……。

哎，其實這路開得很好，很平穩，沒有大起大落，壩新路口海拔 1100，青山海拔 1300，德基海拔 1450，四檔的車不用換檔，就可從壩新路口到德基，中橫上線這路開得太好了。

莊主就是這樣，認可他的正話，最後連他的反話也同意。

全國的高中生那麼多，健行隊名額卻很少，好不容易報上後，參加之前都會好幾天睡不著覺，都很興奮。參加以後，終身難忘。

這經驗很難忘，至於是否留下美好回憶，或對他的人生有甚麼幫助？有甚麼啟發，我沒有辦法替他們回答。

莊主又來了，你的肯定，總是他的否定，你的肯定一廂情願，他的否定比較客觀。

1973年，傅江立進入救國團，先在梅山山莊服務，那時南橫公路剛通車(1972年)，救國團即在梅山口提供便利的膳宿服務，並舉辦各項青年活動。

1976年，傅江立至青山山莊，在此服務6年。

傅江立說，青山最初是蔣中正總統的行館，在台面最上方，是木造屋舍。老先生來的時候，憲兵居住台地的下方，後來改建成二層水泥房，轉為救國團青山山莊，提供住宿。1975年蔣中正過世後，行館保留下來，只供參觀，不提供住宿。青山招待所是正式名稱，但一般人都稱青山行館。

仔細來看，在台8線50k這裡，道路下方有一棟木造長屋是餐廳，為木造一層樓。道路上方有三層平台，第一平台是青山山莊，是二層樓圓弧形水泥建築，2樓頂為平台，靠谷關側多了一間圓頂屋，作為賞景展望。從一樓頂銜接出去的第二平台是草坪，最末端的第三平台就是青山招待所。青山招待所為一層樓木造建物，中央為客廳，有壁爐；右方為餐廳，亦有壁爐；左方為臥房與起居室，則為二層樓，亦有壁爐。一樓為蔣經國、侍衛長的房間，二樓為蔣中正、蔣夫人的房間，臥室各有衛浴設備。青山招待所西側另有4棟獨立小平房，為貼身侍衛與廚師居住。

在51.5k有青山派出所，這是一棟2層樓的水泥建物，前方的空地就是青山機場，可供直升機起降。不過要從青山隧道西口左轉循小徑進入，因受隧道阻擋，在公路上看不到，很少有人知曉。1999年921地震，青山上線不通，青山山莊與青山招待所也撤離，無人居住，不過卻有人闖進來，不慎引發森林火災把青山招待所燒了。受到這次地震影響，青山山莊結構受損，牆壁龜裂，不再使用，也拆除了。至於青山派出所成

為危險建物，孤懸荒廢至今。

莊主不知道，青山這裡原為日治時期的烏來駐在所，1923年3月完成的大甲溪道路（從松鶴至環山）自下方圍繞而過。烏來就是溫泉的意思，表示青山附近的大甲溪床也有溫泉（馬陵溫泉）。1943年12月台灣電力株式會社修建完成的明治佳陽（谷關佳陽）車道位於大甲溪道路下方約100公尺，車路與步道只有在烏來駐在所這裡是重疊的。戰後，烏來駐在所改成經山派出所，1958年2月之後才改稱青山派出所喔。

莊主也不知道，1960年12月6日，蔣中正總統第一次至青山招待所，遊覽中橫風光。這一次蔣夫人宋美齡與蔣經國都來了，蔣經國當時擔任輔導會主委。1963年8月29日蔣中正第二次來，1964年7月23日蔣中正第三次來。1966年8月5日蔣氏父子在青山派出所西北側的棧線小坐商談，附近當然有安全侍衛人員保護。1967年7月12日蔣中正、宋美齡、孔令偉靠在青山招待所的迴廊一起照相，有說有笑。

不過，莊主知道很多1975年蔣中正總統過世之後的事。

「青山招待所有甚麼特別的事，關於偉人或名人？」我問。

「這個我還是不講的好，我一講實話，明天可能不見了。」莊主說。

「他還是活在以前那個年代，老蔣的年代」台電德基分廠張順義主任這樣說。

拗不過激將法，莊主最後還是講了一個小故事。

約莫1977年4月期間，台灣排名第一的國立大學主任秘書造訪青山，馬上讚嘆：

「這裡環境太好了，青山為屏，綠水圍繞。」主秘出口成章，果然有讀書。

「還有後面那棟招待所更優，喔對，我們校長剛新婚，可否安排來住那棟別墅一段時日，就算度蜜月。」主秘越說越高興，眉飛色舞。

這時的傅江立莊主面有難色，不，簡直面如土色，直說：

「前面山莊沒問題，後面招待所不是我們能決定，就算，總團部也沒權力決定呢。」

「為什麼……」主秘百思不解。

「這，大概要問國防部，或更高層級哪！」

喔，這招待所有著不凡身世，雖是排名第一的大學校長恕不招待喔。

1982-1992年，傅江立從青山山莊來到德基山莊服務。德基山莊原先是台電的施工工寮，後來轉為救國團山莊。德基山莊在哪裡呢？就在台8線65.7k，圍牆外坎有德基驛站的地方，海拔1500公尺。山莊自台8線公路旁，順山坡而下，最上層平台是停車場，第二層平台為交誼廳，再下去是男女宿舍、餐廳，最下層平台是臨湖接待室。白牆橘頂的屋舍，每一個房間都可以望見德基水庫的晨昏夜景。

莊主的工作是甚麼？

沒有，我只是，講起來是管理員啦……主要管後勤，就是住宿，還有伙食……

所以，莊主就是後勤補給，領隊就是帶動唱。

領隊要有很多才華，莊主只要努力做事。

莊主說，伙食要四菜一湯，要讓學員能夠下飯，補充體力，這些馬虎不得…。配菜最起碼要三個葷，一個素，然後再一個湯，至於早餐就是稀飯、饅頭、醬菜、花生。德基山莊要到台中採買，活動期間有伙食兵，也有駕駛，還有吉普車，警官也會攜來藥品，派來德基山莊大部分是清泉崗的陸戰隊。

莊主說，活動期間有津貼，阿兵哥會發給津貼。另外，還會請人整理床鋪、清潔打掃。救國團屬於國防部，救國團跟部隊的目標是一致的，

對，為了國家，跟每個單位的關係都很密切。還有，山莊的服務員差不多都是公務員或學校老師，因為老師會放寒暑假呀。

莊主在梅山口3年，在青山6年，在德基10年，總計在救國團服務19年。

從來沒有回家過年，也從來沒有回去掃墓，整整19年。

莊主這樣說，真拚呀，因為過年與春假就是他最忙碌的時候。

1992年調查評估，認定德基山莊是地滑災害潛勢區，為了水庫安定與住宿安全就拆除了，拆屋還地。傅江立卻留了下來，開始承包德基水庫的邊坡穩定工作，他投資一些水上作業的船筏（漁船），還有浮台與機具。

「做好水庫的邊坡穩定，公路的邊坡也就穩定啊。底下如果不好，那上面不就塌了。」台電德基分廠張主任說。

「我沒有做公路，我很坦白講，我沒有做公路，膨風的話不能講，會被人家抓包。」莊主說。

「水庫邊坡穩定工程，要靠船運送沙，還有水泥，還有物料，去補那個邊角，水庫底的那個邊角，還有沖蝕溝，公路以下都他的啦……。」張主任說。

「沒有，公路14公尺以內還算公路局的。」莊主說。

「公路不通的時候，水路是一個選擇；公路不通的時候，空中又是另外一個選擇。」張主任說。

「德基的水路只能往上游，往梨山而已，不能往下，因為下游沒有水。」莊主說。

兩個人凸槽、攻防、纏鬥，其實他們是多年好友。

說起水路的運輸，他也經歷一番心境的搏鬥。

2012年6月的豪雨造成的土石流，將林務局東勢林管處佳陽分站

掩埋，駐站巡山員與陪同留守的女友遭到掩埋，居民們用鏟子挖開泥潭，將下半身埋在土石的二救出。巡山員右腳骨折，身上多處擦傷，還有意識，能以點頭搖頭回應，女友的頭部有撕裂傷，昏迷不醒，傷勢較為嚴重。搶救時，天仍下雨，往谷關梨山的公路都無法通行，要救傷患水路是唯一方式。大家首先想到他，第一通電話來了，是梨山分駐所劉中平所長，第二通是大甲溪電廠謝鵬洲廠長，都希望他幫忙。可是，當時必坦溪下不去，成武溪也不能靠岸，怎麼辦呢？幾經連絡，莊主找到 68k 佳陽某農民，他有流籠有搬運車有船，這樣缺一不可，終於可以運送傷患。莊主與農民保持聯繫，隨時向這二位長官回報訊息。救難人員護持傷患搭流籠下去，再換搬運車，上船。9 點 20 分，這駁船往上游而去，肩負重要使命，黑天暗地之中，全速前進，破浪而行。10 點 25 分到了梨山，上搬運車至公路，再換救護車，10 點 40 分載抵梨山衛生所。可惜的是，巡山員失血過多，女友頭部重創，皆殞命。途中，巡山員仍有氣息，不斷施以急救，大家一直打氣，希望他能撐下去，最後還是功虧一簣，所有的人都哭了。搶救生命的賽跑，介乎成功與失敗之間，往往只是一線之隔，這是中橫公路的匱乏與窘境，力有所不逮。

當中橫公路陷入困境，無法通行時，還有空中運輸是保命之途。1965 年 4 月，在福壽山農場新建成一條長達 7200 英尺的機場跑道，4 月 23 日復興航空公司就派新型螺旋槳小飛機來試航，降落在新築的梨山機場跑道上，梨山從此有飛機航班了。後來，因為搭乘飛機的人太少，航空公司根本入不敷出，梨山後來就沒有固定航次了。現在，若看見空軍救援隊海鷗直升機或空勤總隊黑鷹直升機就是急難救助出任務，或重大天災發生了。

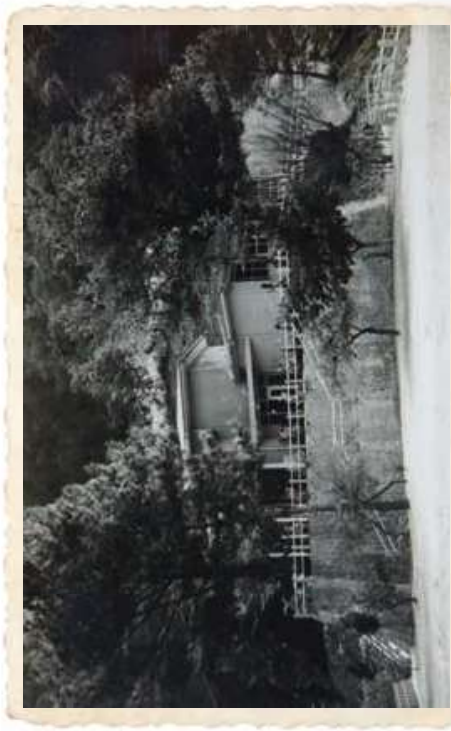
歷任青山山莊、德基山莊，近 30 年卻隱居在電廠旁邊，傅江立是德基水庫的煙波釣叟。



青山地名牌，1960 年代。



仰望青山山莊，道路上方有三層平台，第一平台是青山山莊，為二層樓水泥建築，第二平台是草坪，第三平台是青山招待所，為一層樓木造建物，西側另有 4 棟獨立小平房，1960 年代。



青山招待所(正面)為一層樓木造建物，中央為客廳，右方為餐廳，左方為臥房，則為二層樓。前方有一片草坪，接至青山山莊二樓頂，1960年代。



青山招待所(背面)，設計別緻，可見二層樓臥房的煙囪，還有客廳的煙囪，1960年代。



青山招待所的客廳陳設與壁爐，1960年代。



孔令偉(左)，蔣中正(中)，宋美齡(右)在青山招待所長廊談天，1967年7月12日。