

著者
馬奎斯·S·佛里

飛越公路，海比司

Fly, Haipis, Fly:
Stories of Taiwan's Highways



著者

馬奎斯·S·佛里
Marquis S. Faurie

飛越公路，海比司

Fly, Haipis, Fly:

Stories of Taiwan's Highways





泰雅族原住民在池端至小林途中休息，林間木便橋已損壞，1949年8月北橫公路初勘。

〈燃燒〉

「是的

我的弟兄已在燠熱的廠房

操作著機器。

在工地，在貨運公司

汗流褲底濕。

在海上冒著風浪、

被扣押的危險，

抑制思鄉的情緒。

我的父老，

在保留地的小米田，

辛勤的耕作。」

馬列雅弗斯·莫那能(Malaosz Monaneng)《美麗的稻穗》，1989

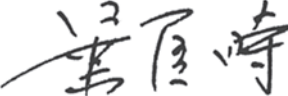
部長序

臺灣道路早期經由原住民同胞協助探勘、闢建，到近期公路山坡的懸吊噴漿、隧道開鑿、坍方修補等工程施作，都可看到他們辛勤的背影；他們為建立便捷、安全交通路網，確保民眾美好生活做出具體貢獻。今天公路總局終於付梓出書，是臺灣第一次以原住民參與公路建設為主題發行的書籍，講述臺灣原住民同胞參與公路工程的故事，書名源自一則布農族的美麗傳說，「洪水來時，整個水面不斷往上升。那時的布農人跟其他動物一樣，都急忙逃往高處。逃到玉山的族人雖暫時得到了安歇處，但因為處於高海拔感到寒冷，沒有火種可以取暖與煮東西吃。突然間，族人在遙遠的另一方山頂發現了正燃燒的火。不管派出誰，都無法完成取火種的任務。

一隻布農語叫 haipis 的鳥飛過來，就說：『我去、我去。』haipis 鳥很快地飛到了那山頂處，便以嘴啣著火種飛回，由於火種很燙，在飛回的途中，牠時而用雙腳緊緊地抓住火種，時而用嘴巴啣著，如此互換著飛了回來，終於成功取回火種，但也燒傷了尖嘴及雙腳。因此，我們今天看到 haipis 鳥的尖嘴及雙腳呈紅色，即是那時為了族人的生存而犧牲換來的。而族人為表感激，對此鳥極為尊敬，牠便是紅嘴黑鵯，布農人視為聖鳥。」「飛越公路，海比司」其實就是記述原住民同胞像海比司般奮不顧身帶來希望，飛越臺灣公路，留下他們的辛酸喜樂歷程。

我們感念原住民同胞如海比司一樣冒險犯難、出入險境，與公路總局同仁同心協力，在台 9 線蘇花公路、台 7 線北橫公路、台 20 線南橫公路及台 21 線新中橫等艱難任務中一次又一次克服地勢險峻，在陡峭邊坡上完成危險的工程搶修。讓我們再次為海比司喝采！向原住民朋友致敬！

臺灣多山，公路開鑿養護不易，感謝原住民同胞對臺灣公路建設的貢獻，期待他們繼續與公路總局同仁一起打拼，創造傳奇，連結民眾美好生活。

 謹序
103 年 10 月

局長序

有感歷史文化整理與保存的重要與傳承，公路總局第四區養護工程處自從 98 年出版「後山公路—走過一甲子專刊」之後，又陸續出版「天命行腳—中橫半世紀」、「甜蜜的中橫」、「問路北橫」、「——道來台 11 線的故事」，現再付梓「原住民參與公路建設專輯」乙書。上揭的圖書發行，不但彰顯臺灣公路建設的努力點滴，印證本局在國家建設進程貢獻，更說明了公路人亦是文化人的素養；我們深感「志業公路」偉大情操和使命期許。

本書寫作緣起於 99 年 10 月 21 日梅姬風災，台 9 線蘇花公路災害搶修，原住民朋友冒著東北季風帶來，凜冽濕冷的天氣，身處危崖峭壁，日以繼夜的道路搶修工作，終於在期限內，如期、如質提前完成災害搶修任務。行政院毛副院長與交通部葉部長一同於 102 年 12 月 9 日巡視蘇花公路時，深感應該為原住民朋友的努力工作，留下一筆痕跡。

四工處本於職責，除發揚自轄路段闢築之史實及軼事，已非易事。現更統合公路總局有關路線和原住民同胞齊力打拼的工程史詩，予以編撰成書。其雖非絕後，應是本局文化工程創舉，實予嘉勉。公路總局管轄道路遍及全國各地，山之巔、水之涯，逢山開洞、遇水架橋，緬懷往昔，工作備極艱辛。每逢颱風、豪雨、地震等災害侵襲，必須迅速恢復維生道路的暢通。尤其於山壁上，險坡中操作的「蜘蛛人」掛網、噴漿、植生綠美化等高風險作業，均是來自原住民同胞拼命展現，方能竟其全功。

原住民天性質樸爽朗，當您驅車蜿蜒於山道，是否聆聽到那豪邁宏亮的天籟，感受到那份出自無私的付出。畢竟我們都是一家人，路是大家的，彼此扶持提携的生命共同體。本書撰寫發表，除了喚起大家飲水思源，知福惜福的感念，尚請大家記住原民同胞默默的熱情奉獻。

交通部公路總局局長



處長序

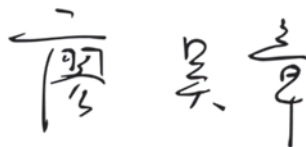
本處爰於邇來幾次重大災害搶修工程，工作難度高環境又十分艱險，但均能如期達成上級交付使命；期間原住民同胞參與公路工程建設，可謂著力頗深，貢獻甚多。行政院毛副院長囑咐公路總局蒐集原住民同胞參與公路建設作為，並予撰擬成書，俾供國人瞭解。本處銜命負責綜整各工程區處相關圖資，編撰「原住民參與公路建設專輯」乙書，期共分享公路建設點滴榮耀，盼促族群互動之良好建立。

或許原住民同胞給國人的印象：喝喝小米酒、唱條娜奴娃情歌、跳支山地舞曲；且兩岸彼此互通後，更將「高山青」的合唱歌聲，提升至另類的文化交流。殊不知原住民的貢獻底蘊，恐非如此淺薄和表象。當您駐足山間彎道，雲淡風清閒看徑旁花開花落，去留無意處漫觀天邊雲卷雲舒時，是否念及此路來由？大多莫不是追獵小徑，原民披荊斬棘踏出的足跡。因此撰寫本書最重要是肯定他們過去的奉獻與努力，更還給他們在公路建設應有的定位。

臺灣四面環海、高山崇據、人文多元，不只有閩南人、客家人、外省人、新住民、原住民。而原住民族群分佈在公路總局各工程處轄管沿線居住，因而造就原住民同胞與臺灣公路建設發展密不可分的關係；看見臺灣，也要看見原住民的毅力和勇氣，發現他們用血汗建構了公路傳奇，用公路傳奇開創勃勃生機。

本書內容是以原住民投入公路工程開闢為軸為文敘述，並以分發至公路總局原住民特考同仁，撫今追昔娓娓道來目前執行工程概況為輔。透過這種方式表述，亦算是公路總局另一種路的告白。緬懷前輩先賢對公路建設卓越奉獻，自當以此奮勇，予以承先啟後傳承後進。本處略盡綿薄彙整編撰，恐有疏漏，尚祈各界長官惠賜指正為禱！

公路總局第四區養護工程處 處長



緒言

拉瑪達星星路與馬舒花兒明隧道

一架波音七四七降落於桃園國際機場，我提著行李來臺灣進行四個月的採訪之旅。我本來就學過中文，這次其實是看看女友的家鄉，順便收集我的博士論文資料，我是研究原住民的傳統與神話，卻沒想到有此一段無心插柳又意外的原住民之旅。這個島嶼對我而言是陌生又熟悉，我對此感到興奮又充滿期待，這一天是 2014 年 2 月 18 日。

在家鄉時查了一下關於這座島嶼的基本資料，知道臺灣四面環海，不只有閩南人、客家人，還有外省人、新住民，另外還有少數民族，也就是原住民，有泰雅族、阿美族、布農族、魯凱族、排灣族、鄒族等，最近增加至 16 族，害我都分不清楚，其中人數最多的一族是阿美族，有 19 萬人，而最少人的一族是邵族，只有 747 人。而分布海拔最高的是布農族，他們主要住在玉山山脈的四周。而原住民不只分母系社會與父系社會，還有貴族社會，貴族社會有魯凱族及排灣族，他們重視門第關係，嫁娶需要門當戶對。

我在蒐集田野資料時，偶而進入原民部落無意中遇到一位教授，他正撰寫臺灣公路發展的歷史。他對我說，佛里（Faurie），在臺灣公路史上不管是中橫、北橫、南橫，原住民很有貢獻，甚至現今在各種艱辛施工的第一線，都能看到他們的身影。你又懂中文，來幫我跑跑腿，順便認識這些朋友，寫寫他們的生活經歷如何？就這樣，我擔任這位教授的助理，把這一塊目前不甚明瞭，尚有欠缺的部分補起來。這位教授說，佛里

呀，那將是你很好的回憶，如果你願意，還可翻成英文，介紹這些原住民朋友，還有我們臺灣的風景。因此，我的行程總有臺灣公路總局的人員陪同四處採訪，我也藉此機會深入很多偏僻但值得一看的重要公路，發現其中的辛苦與美麗。

在李教授的研究室，我遇到公路總局第四區養護工程處陳營富副處長，他帶來幾張老舊泛黃的照片並逐一跟我解釋：

有一張是 1949 年 8 月初勘北橫公路，在池端至小林途中的照片，圖上寫著木便橋已損壞，在山谷休息。推測同行者可能是大同鄉的泰雅原住民，除了最後方戴著寬邊帽的工程人員外，至少有 10 名以上泰雅原住民在鏡頭內。眾人在蕨草之中小憩，標竿、晴雨帽、雨傘、斗笠置於旁側，還有一位原住民脫掉上衣，露出精壯的胸膛。

另有一張是 1955 年 1 月，中橫新線複核自花蓮至臺中途中，攀登古白楊山頭拍的，那時天氣真冷呀。頭戴晴雨帽，身穿深色夾克是公路局的傳奇人物邱生，他看來有點疲憊，冷不防伸出一柄山刀，原來後方戴 A 字棒球帽的原住民想擠身而出，他的刀就是記號。作為背景的青翠枝桠即使黑白照片，也是那麼自然，令人十分難忘。彷彿風一吹過，那些野松，那些紅槭，都會動起來。與此同一時期，還有一張也是 1955 年 1 月中橫新線複核在梨山附近拍的。右方紋面老婦人，口咬煙斗，雙手交叉胸前，以頭帶背荷

重物，左方原住民腰繫一把山刀，低頭笑著，中央頭戴晴雨帽的是邱生，他很快樂地談天，大概用日語講述一則笑話吧。那時，他應該是說這次花蓮至臺中的複核已近尾聲，大家辛苦了，喏，小米酒可以拿出來。

到了 1980 年初春，新中橫公路測量隊帶著標竿皮尺，在陡峻的山稜稍事歇息。同時也在山區搭設工寮生活，參與測量的東埔布農族原住民無論男女，在衣著與裝備方面均大有改善了。1986 年初春，艱鉅的水里玉山線不斷推進，在高聳岩壁前方操作鑽岩機，發出震耳轟隆聲，不是榮民，清一色換成原住民了。

研究公路史的李教授最後總結：

「可以這麼說，臺灣每一條重要公路的闢築，無論是中橫、北橫、南橫，在初勘、複勘，甚至定線測量、改線測量絕對少不了原住民的參與，甚至後來新中橫的修建與養護，處處都可看到這群夥伴的身影。」

我知道，島民有很多來源，有閩南人、客家人、外省人、嫁來臺灣的新住民，還有長久居住這個島嶼的原住民。我喜歡島民、島花，還有島女。

這是我 2014 年在臺灣作客期間，所寫第一本有關原住民的書。

我知道，若要將這本書寫得不落俗套，是需要一些堅持與偏執。這裡所寫的，是在一種不言自明的默契下達成，有時難以界定，但不難理解。在某個時刻，翻開書中的某一頁，你就知道我在哪裡，了解我，了解這本書。

除了遊走於臺灣各地的公路工程實景，我更專注於人物的出生與成長。在辛勤付出與汗水滿身之後，我會轉移視點至他們的居家環境，他們的親人與小孩，他們遇到的機緣，那不是更符合目前處境與無奈嗎？因為，我就是這樣的人，我耽於感情，受心中那份難以擺脫的信念而驅使、奴役、受苦，以至於今。

我是抱著結交與體察的心來作這件事，我不是一名旅人、記錄人、觀察員、研究員，我也不是記者，更不是部落文史工作者，這些都不是。我從來沒有說，書中人物代表某個族群、某個位階、某種身分，我也沒有為他們呼喊發聲。我只是單純書寫而已，因為他們都是活生生，有喜有悲有笑聲有淚水的人呀。這本書將工作、報酬、朋友、親情，這些人類普遍共同的需求都圍繞一起，還有災難、事故、意外，這些人生的無法預想也旁枝敘及。

人，不是只有工作、職責、成果、努力不懈。

我從臺北出發，到南澳，進行第一次採訪。再傍依臺灣最美麗的蘇花海岸，經過清水斷崖，到花蓮。當然我也進入太魯閣峽谷，小遊一番。接著，穿越臺灣東部平野，再進入西部，到霧台。然後轉向甲仙，去看南橫公路，那也是我第一次聽到拉瑪達星星路與馬舒花兒明隧道，喔，我好高興，能去這些很特別很特別的地方。後來我繞出嘉義，往阿里山公路而去，再折往新中橫的信義與水里。當然，谷關至梨山的中橫公路是一定要去的，那裡有最秀麗，最令人難忘的風景。我也從棲蘭明池到巴陵、角板山、大溪，順道遊了一遍北橫公路，參與六軸直升機的拍攝工作。最後，我由北海岸到東北角，再從礁溪至南澳，回到最初採訪的地方。

這本書的起點，也是終點。我由故事開始的晚春三月，繞行一千五百公里，到了初夏的六月。天氣漸趨炎熱，颱風季節即將來臨，忽爾狂風迅至，忽爾烏雲密佈。我知道，我將結束這趟旅程。在飛機上，俯身向下張望，對這個島嶼作最後回顧，然後說，再會了，臺灣。



目次 CONTENTS

獻詩	4
序	5
緒言	8 拉瑪達星星路與馬舒花兒明隧道
Chapter 1	18 如土撥鼠挖隧道 Digging Tunnels Like Groundhogs
Chapter 2	30 戴上防毒面具的妹妹 The Sister that Wore the Gas Mask
Chapter 3	42 別再找我喝酒了 Don' t Ask Me to Drink Wine Anymore
Chapter 4	52 台灣高山最後一個太監 The Last Eunuch in Taiwan' s High Mountains
Chapter 5	62 我，也是橋檢員 I Am Also a Bridge Inspector
Chapter 6	72 祖靈也來參加通車典禮 Ancestral Spirits Also Came to Attend the Opening Ceremony

Chapter 7	90	與馬舒花兒的見面 Meeting With Masuhuaiz
Chapter 8	104	怪手大玩家 The Big Excavator Player
Chapter 9	118	百里公路一線牽 Line Connecting the Hundred-Mile Highway
Chapter 10	130	一家三人維護交通 A Family of Three Maintaining Traffic
Chapter 11	144	放出法寶，我的厲害 Release the Magic Weapon, My Power
Chapter 12	162	小心我把你的錢變不見 Careful, I' ll Make Your Money Disappear
Chapter 13	172	人生不輝煌 The Not So Brilliant Life
Chapter 14	184	幸福高架橋 The Happy Viaduct
跋	196	海比司的歷程
Epilogue :	204	The Journey of Haipis
索引 Index	207	
引用文獻 Literature Cited	210	
圖片出處 Illustration acknowledgements	211	
附圖 / 合照	212	





Chapter 1

如土撥鼠挖隧道

Digging Tunnels Like Groundhogs

蔣明益 (馬耀)

蔣明龍 (達路)

阿美族／職務：隧道工

光，在隧道的盡頭。

我正穿行臺灣最長的雪山隧道，向著亮光。這個追尋的旅程，正等著我去看一幕幕深刻又難忘的影像，如夢境。如夢境真好，那種美麗不會消失，無比珍貴。隧道中，玻璃管的安靜，眼睛直視未來，幾乎忘了速度，忘了車輪的聲音，沉穩駛向黑暗，黑暗，黑暗。前方布幕正待打開，是個甚麼世界，我將看到... ..。

我初來臺北，那是一個稍顯陌生，卻又覺得很親切的地方。頭幾天，我看到曾是世界第一高的 101 大樓，也參觀了世界著名的國立故宮博物院。經過陽明山，想到女友的家就在附近，但她正因碩士論文在趕工，忙得不可開交，無法一起回來。我也去鼎泰豐，嚐了名聞遐邇的小籠湯包，一口咬下，香味四溢，果真名不虛傳啊。

我的臺灣重要公路初體驗，是從臺北市出發，搭乘前往羅東的客運，途中穿過雪山隧道，我在裡面作了一個夢，朦朧又深邃。後來轉乘區間火車，一路搖搖晃晃來到南澳，這天是 3 月 21 日。下了火車，蘇花公路改善工程處南澳工務段曾于修副段長在此等候多時了。第一站參訪隧道工程，在觀音隧道洞口遇到蔣明益、蔣明龍兄弟，他們是臺東成功鎮阿美族人。挖隧道這項工作，多以家族為骨幹的工班來進行，這裡的工班除了蔣

家班、彭家班，還有孫家班。蘇花改工程的觀音隧道是利用鐵路局舊觀音隧道作為進入通道，再做橫坑，並以分段方式來開鑿，如此便能縮短工期，加速完成。

公路總局蘇花公路改善工程處（蘇改處），主要執行「台 9 線蘇花公路山區路段改善計畫」，此目標為提昇台 9 線蘇花公路的安全性與可靠度，並積極改善公路的危險路段。蘇花改工程共分為蘇澳到東澳、南澳到和平、和平到大清水三個路段進行施工，改善長度 38.8 公里，共有 8 座隧道，隧道總長約 24.5 公里。而當中的「觀音與谷風新建隧道」，全長約 12.7 公里，長度僅次於雪山隧道。本項工程自 2011 年施工，預計 2017 年完工。

蔣氏兄弟初次從事隧道工程，是從 1998 年鐵路新北迴線南澳隧道開始，後來還開鑿臺電碧海隧道、臺電寶來隧道，這些都是發電廠用的引水隧道，不是車行的公路隧道。蔣氏兄弟說，尤其開鑿臺電寶來隧道時，遇到溫泉，水溫極高，燠熱難耐，幾乎全身赤裸操作鑽岩機。另外，後來開鑿北宜高速公路的坪林隧道西口時，因遇到極冷的水脈，冰寒徹骨，操作鑽岩機時須穿上潛水衣保暖。還有，在海拔較高山區開鑿隧道時，須穿較厚的夾克操作，因氣溫極低，連手指都凍僵了。一般工人手拿 15 公斤重的鑽岩

↓ 蘇花改工程，觀音隧道內部現況。



↓ 鑽堡操作。



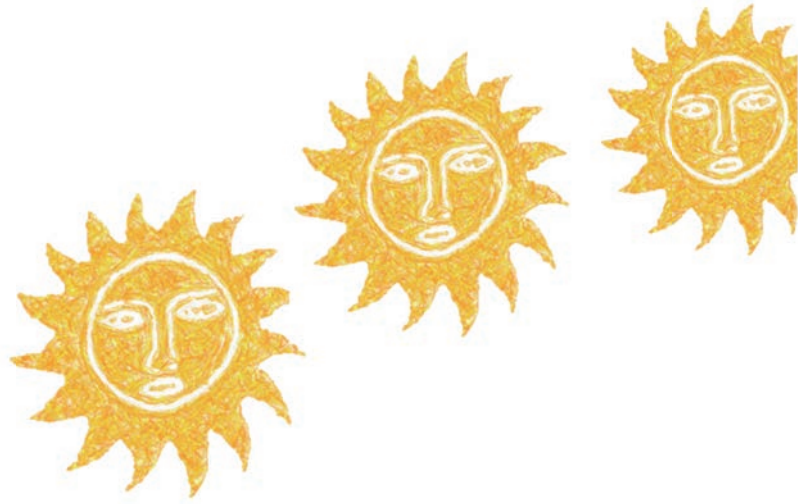
機（俗稱鴨頭），因連續操作，不斷震動，過度疲勞所致，吃飯時連碗都拿不起來。

今天，我獲准進入觀音隧道，在隧道口掛有工程人員的名牌：紅色表入坑，綠色表出坑，還有隧道工程的燈號，顯示目前執行的工項。此外，還有一項 RFID (Radio Frequency Identification) 無線射頻身份識別系統的措施，藉由射頻訊號以無線方式傳送及接收資料，可在電腦上顯示人員位置，並以顏色區別不同單位，亦可顯示車輛設備的位置，對隧道施工人員與設備管理更有效率，而安全性也大為提高。

到達 8K 處下車，再經人行橫坑，進入蘇花改工程的隧道本體，看到工人操作鑽堡。這是一種大型機具，上面坐兩名工人，分別操作一具鑽岩機。工人以電腦銀幕來操縱，承受較少的震動，每三小時為一輪，接著休息一小時，每天操作三輪，共 12 小時，日夜換班一次。早期的手持式鑽岩機利用空壓，連續震動鑽入岩體，粉塵量極高，而鑽堡利用水壓，一邊鑽入岩體，一邊注水，粉塵量較低。即使如此，隧道內還是比較悶，空氣一樣很不流通。關於隧道的開炸，以前用硝化甘油（硝甘）較危險，很容易不慎引爆，現在用硝酸銨加柴油，燃點較高（80℃ 以上），比較安全。

蔣氏兄弟說，挖隧道的工人俗稱坑夫，工作較穩定，因為隧道一挖就是 7-8 年，甚至 10 年，待遇也較好，每月約有 8 萬元收入。因為單價高，安全性也高，算是一項不錯的工作，但因工作時間長、環境差，易罹職業病（粉塵肺病）。一般坑夫的培訓期為三個月，方能熟悉此項作業。他們常自嘲是土撥鼠，過著暗無天日的生活，通常早上 8 點進坑，晚上 8 點出坑，每天如此，生活很是單調。平日的休閒娛樂就是唱歌、釣魚而已。

若是日本公司承包隧道工程時，每日進坑工作之前，坑夫們會在洞口集體做早操，並由主管精神講話，但臺灣公司就沒這樣做了。開鑿隧道時，除了用鑽堡不斷前進外，若遇到堅硬的岩盤，就要改用炸藥了，將岩盤炸開，再將碎料出渣；若為避免開炸面太大，也許改用超高壓水柱（水刀）來克服這種困境。較好打的隧道工程因進行順利，工人易凝聚；若遇到不好打的隧道，狀況連連，發生崩塌或事故，整個工班會散掉，沒有人願意繼續作，有時真還找不到工人。蔣氏兄弟除了挖隧道外，平日也做板模工、電銲工，反正甚麼都要會作，甚麼都能上手，可說是一全能工班。操作鑽堡通常為兄弟檔或父子檔，蔣氏兄弟這樣告訴我：



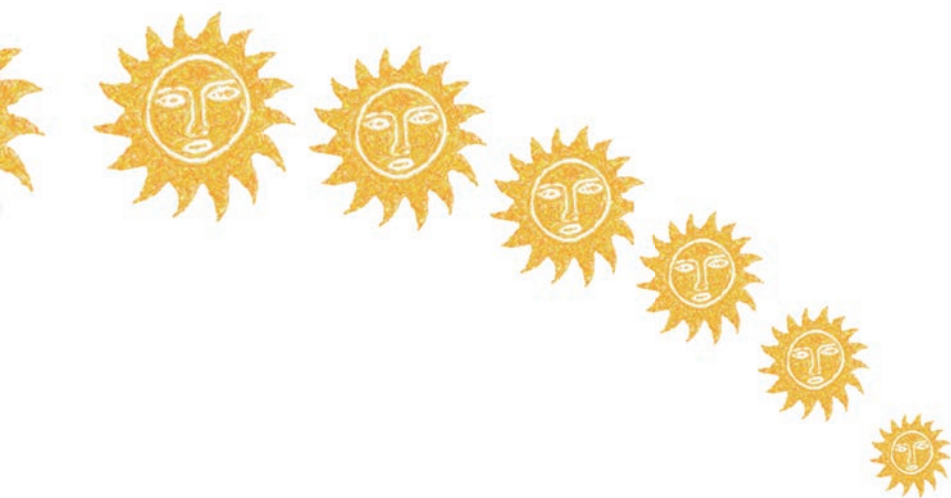
「不要以為這樣就能同心協力，向前推進，有時會因意見不合，發生口角。常常，爸爸喜歡命令兒子，哥哥喜歡指揮弟弟，但大家都有經驗，都以為自己最對，不見得聽從對方意見喔。」

「(阿美族語翻譯)Akaka pakohatira`en wamamalacecay ko faloco` amatayal, macukeloh a maka`ayaw, haratek cuwa kakomod ko harateng, macacuricuri`. maolah a mararid a mi-karong towawa ko wama, maolah amipaucur to safa ko kaka, nikawrira iraay to ko manana-may no mita, to nikasa o niyah ko sanga`ayay, haratek cuwa to kamitengil to suwal no kaput kiya!」

在漢語與阿美族語之間轉換，蔣氏兄弟陳述起來一點也不困難。總之，挖隧道是一項少有人知的工作，是另外一個地底世界，神秘難測。

關於阿美族，有一本很有意思的故事繪本這樣說：

「在很久以前，天空上原本有 10 個太陽，阿美族人不堪其熱，於是族裡的男人便自告奮勇要去把太陽射下來，可是太陽還是沒有被射下來，男人失敗了。族裡有一個女人拉雅提議用她們最擅長的功夫—織布，趁著太陽天黑準備回家的時候，把它們網起來，就這樣她們抓到了 7 個太陽。



剩下的 3 個太陽覺得這些女人實在太厲害了，害怕自己有一天也會被消滅掉，於是向阿美族女人求饒。拉雅說：「不殺死你們，可以，你們其中一個在天空中碎裂，分散熱能；剩下的兩個分別出現在白天或晚上。」三個太陽答應了，於是一個太陽『轟』一聲，在空中散開變成了星星；一個太陽變成了月亮，晚上出現；一個太陽不變，但只能在白天出現。從此以後，阿美族的人終於有好日子可以過了。族裡的男人決定以後什麼事都聽女人，任何事情都由女人做決定。就這樣，阿美族的女人就變成領導人物了。」¹

蔣明益、蔣明龍兄弟在隧道中工作，常常無法看到天上的星星、月亮、太陽，但相信心中自有太陽月亮星星，而阿美族女性擁有較大的土地財產繼承權，是否藏匿於傳說中呢？

關於我的女友，每隔幾天我會抽空發一封電子信件給她，講述遇到的原住民，看到的新鮮景點，吃到的奇異美食，我喜歡稱她阿爾貝蒂娜（Abertina）。她偏愛賽璐璐鋼筆，我偏愛植物手繪圖；她偏愛邊旋轉邊下墜的玻璃沙漏，我偏愛普魯斯特；她幻想成為吟遊詩人，我幻想成為中世紀矇騙誘拐少女的巫師。這是我今天給她的信：

¹瑞源國小99學年度五年甲班師生，《捕捉太陽的女人》，臺東：瑞源國小，(2011)，頁1-31。

「Dear my Abertina, 我今天遇到一對很特別的兄弟，在臺灣東海岸的南澳。他們跟我說，即使是父子或兄弟每天一起工作，不見得能同心協力，向前推進，有時會因意見不合，發生口角。我不希望與妳發生口角，妳知道的；也不敢奢望，能與妳意見一致。待飛越的，何止是大洋，何止是高山，何止是隧道橋梁，何止是距離，何止是黑暗，妳知道那是甚麼？」

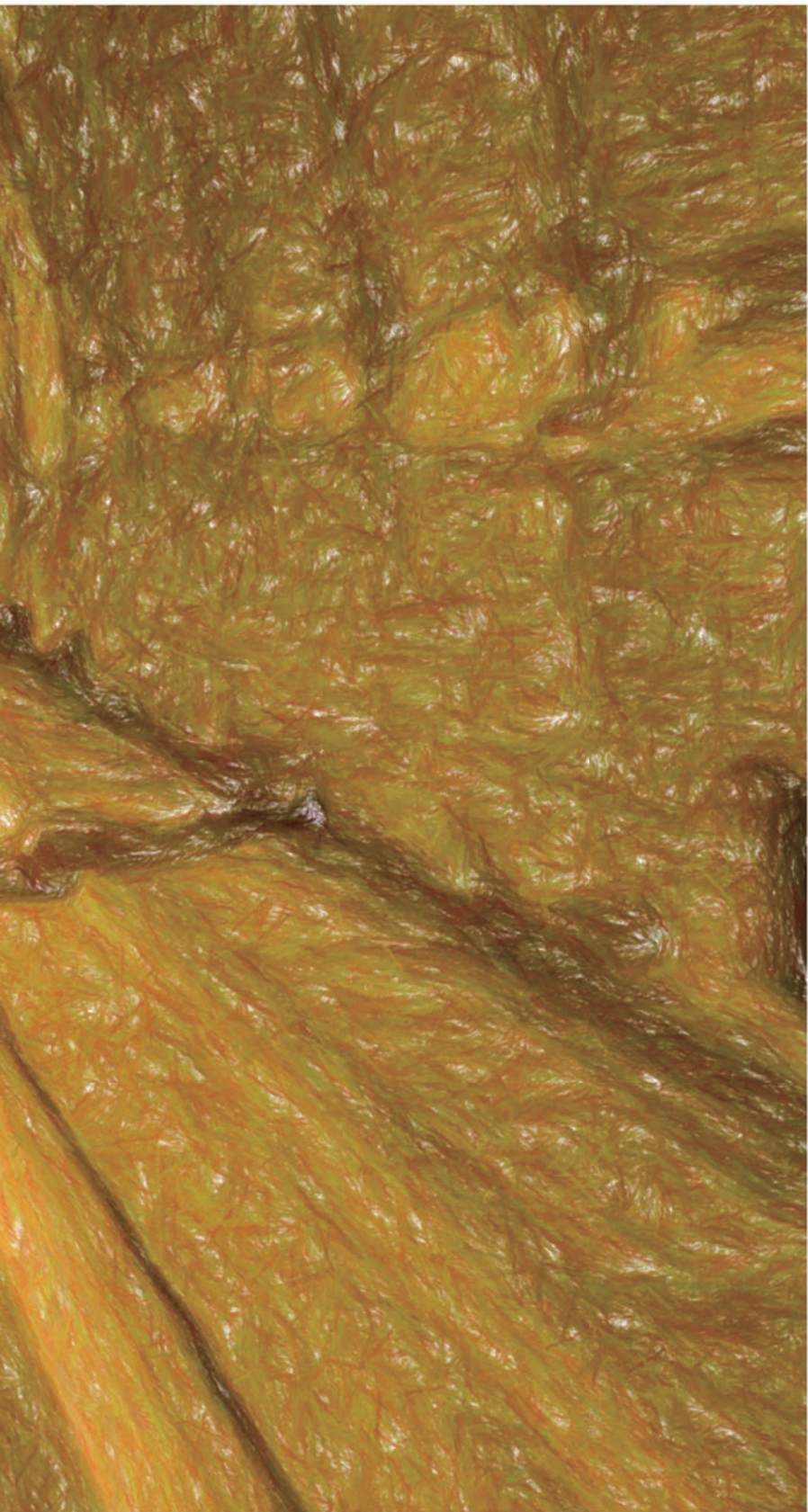
今天我打算在南澳的水田屋民宿過夜，聽說那裡背山面海，抬頭望去可看見層層山脈，轉個方向就是一望無際的太平洋海域。我一到那裡，果真沒有霓虹閃爍的街道，只有綠油油的稻田圍繞，只有大自然的草香，晚上還可以欣賞滿天星斗，我伴隨大自然的交響曲，緩緩進入夢鄉。



↓ 蘇花改工程，觀音隧道北口。







Chapter 2

戴上防毒面具 的妹妹

The Sister that Wore the Gas Mask

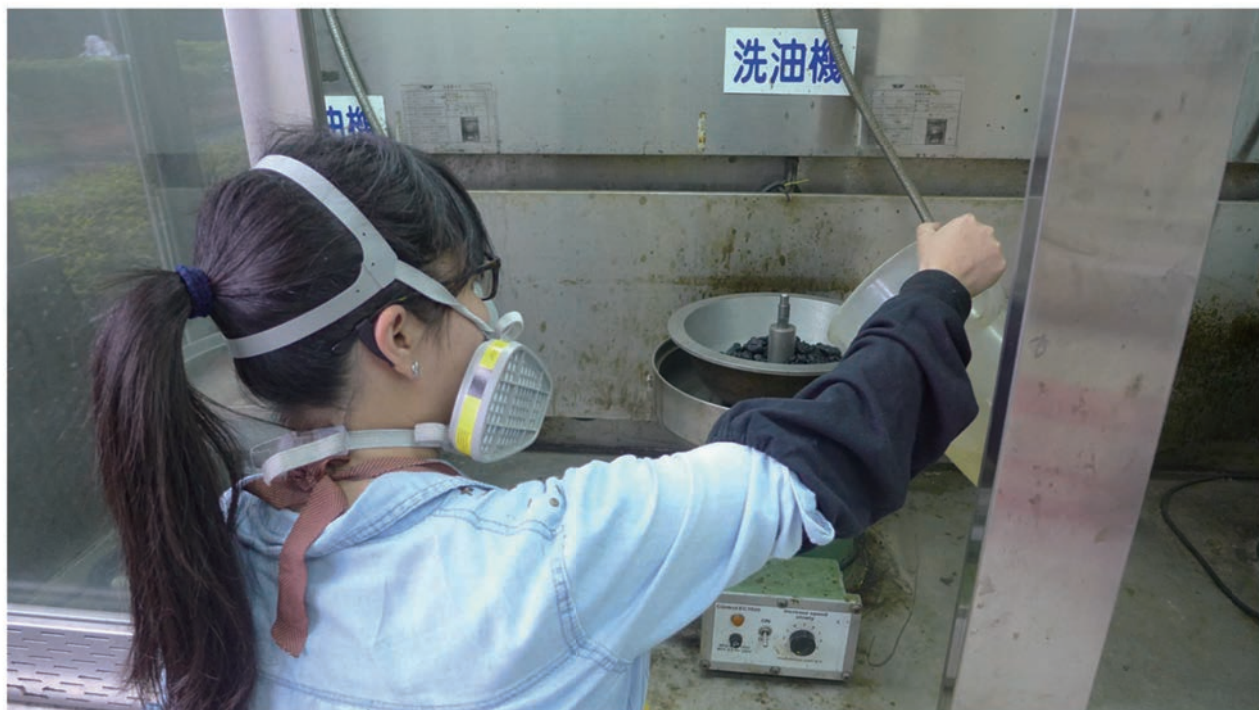
謝劉玉欣

阿美族／職稱：南澳站站長

↓ 謝劉玉欣在台9線142K蘇花公路工地勘驗。



↓ 進行瀝青分析試驗，操作有機溶劑需戴防毒面具。



在水田屋民宿睡了一晚後，清脆的鳥叫聲喚醒了睡夢中的我，一出門就看到第四區養護工程處（四工處）南澳工務段林文雄段長迎面而來，他引介我認識一位可愛的女工程司—謝劉玉欣小姐。

謝劉玉欣身材小小的，戴個黑框眼鏡，外祖母是阿美族。她在唸高中時，冠了母姓取得原住民的身份，所以她沒有原住民名字。2010 年 6 月，她從逢甲大學土木工程系畢業後，同年考上原住民特考四等土木工程類科，2011 年 1 月分發至四工處報到。她是 1988 年出生，從小在瑞穗成長與求學，目前在宜蘭租屋居住，每日搭火車、帶便當來南澳上班。

剛來四工處報到時，她先在品檢中心工作，五名品檢員中，只有她一名是女性。這裡的工作為辦理各工務段申請道路、橋梁、隧道工程之檢（試）驗，又以瀝青試驗為主。為保證瀝青路面品質，在未經壓實的鋪面上，依規定每批抽驗 2 件，送回品檢中心後做瀝青含量和粒料級配的試驗。分析瀝青含量時，需加添有機溶劑（如甲苯），將黑如木炭的瀝青混合料內的砂石分離出來，所以要佩戴防毒面具來操作，是很特別的經驗。

最驚險的一次勘災，是 2012 年 7 月 31 日蘇拉颱風侵臺，造成蘇花公路全線中斷，那時她剛調去南澳工務段一個多月。8 月 1 日至 2 日，她隨同楊蔭成資深工程司與同梯報到的黃俊天工程司，自花蓮端的崇德步行至和平勘查災情。記得未至公路總局工作前，每逢颱風大雨多躲在家裡，好好享受颱風假，不會隨便外出，以免危險。但現在身為公路人，維護道路的安全暢通是自己的職責，一遇天氣不好時，心中惦記全是公路的狀況：路基是否塌陷，橋梁是否沖毀，邊坡是否落石，更加深深體會公路前輩“已超過十年颱風期間不曾在家”的心情。

那一次的蘇拉颱風侵臺，崇德隧道被泥漿與石塊淹沒，他們坐上怪手，駛入崇德隧道勘查，但怪手的空間很小，只好兩個人坐車內，兩個人攀附車外，勇敢前進。災後的蘇花公路遍地落石，滿目瘡痍，就算是四輪驅動車也過不了，從邊坡坍落在公路的土方一堆又一堆，步行公路猶如翻山越嶺，好不容易走到和中部落。繼續前行，冒險攀爬崩落的邊坡，到了和平。再前進，抵達觀音 147K+100 的地方，這裡的路堤與路基都不見了，資深楊蔭成工程司脫口而出，這下慘了，蘇花公路又要斷好幾天了。觀音這處大坍方，因巨石填塞，先後用了四次炸藥才將障礙排除。幾經搶修，終於在 8 月 10 日的下午通車了。8 月 11 日，交通部毛治國部長方能取道蘇花公路，至花蓮縣壽豐、鳳林之





間台 9 線新豐平橋剪綵，部長當日也準備數箱的梨子（梨子，代表離災之意），慰勞工務段對蘇拉颱風搶災救災的辛勞。

災後，她負責承辦台 9 線 156K-165K 路段蘇拉風災邊坡保護工程。這個路段在哪兒？就在大濁水橋南邊的和平至和仁附近邊坡。謝劉玉欣說：

「蘇花公路其實是一個災害路段，因工作的關係每天伴隨蘇花公路而生活，是否擔心受怕呢？不會，冥冥之中感覺，老天會保佑公路人。」

「(阿美族語翻譯)Su`elinay o mapadesay a lalan ko suhua a lalan, to nika tayal a patihihan to rumi`ami`ad a ma`orip ko suhua a lalan, wa marawraw a matalaw saw ? cuwa, mato hatira`ay ko faloco`, mamiripot tono lalanay a tamdaw ko kawas.」

冥冥之中感覺，老天會保佑公路人，謝劉玉欣說得真好。

訪談當日，她巡查台 9 線 142K 坍方的岩面噴漿與型框植生工程。實際執行這項艱辛工作，就是俗稱的蜘蛛人。初期的刷坡工作最危險，因為首次踏勘地形，清除障礙，有時需要揸鏈鋸，將樹木灌木伐除，有時還要帶鐮刀把雜草清除。第二階段的工作是掛

網，遇到倒懸的地形更是挑戰，因為身體懸空便需用腰力向前擺盪，單手抓著鉤子將鐵網勾住，再把身子挪近岩壁，然後找到踏足點，方能施作。第三階段進行水泥噴漿，從邊坡上段向下施作，最上段也最困難，因為此時噴管直噴，水泥常濺滿全身。到了中下段就好多了，此時噴管下噴，多濺滿褲子。這工作通常兩人一組，一人抓住噴管進行噴漿，另一人在旁協助移動噴管，他們大多不戴目鏡，有時也不戴口罩，因為不方便操作。最後階段進行植生種子噴灑，這工作比噴水泥還更輕鬆，因種子漿料較輕，好操作。噴水泥與噴種子的工作從頭到尾有時需十來天。噴漿工作至少四人組成，兩人執行懸空垂降，手握噴管的工人俗稱龍頭，約一小時換班一次。配合送料人員的協助，其中一人操作攪拌機，另有一人操作空壓機，這種空壓機的力道很強，長得像葫蘆，外觀呈8字型，俗稱八金剛。

參觀完八金剛的現場施作後，謝劉玉欣帶我到 116K+700 東澳附近的一座慶安堂，廟旁豎立一塊紀念碑，寫著「蘇花公路開路英雄世代永生紀念園」，周圍還有小草坪，憑欄處有美麗的海景。看著紀念碑不禁想起，她說過的那句話，老天會保佑公路人。這碑，公路人看來別具深意吧。

謝劉玉欣最初在品檢中心工作，這一待就是 1 年半，還好有單身宿舍可住。原住民特考需有 4 個月的實習，包含實務訓練與基礎訓練，各經評分及格後，才取得助理工務員資格。2012 年 6 月 5 日，她調到南澳工務段工作，因表現良好又恰遇職缺，才昇任工務員。這項特考規定要在原單位連續工作三年才能調職。

訪談結束時，我問她，想不想回玉里工務段服務？她回答，自己喜歡在不同的城市生活，而且媽媽說，還年輕不用返鄉服務，叫她離家越遠越好，這樣未來才有更大發展，也是。

對於謝劉玉欣，我並沒刻意記住她坐在那裡，因為，只要放眼望去，大辦公室裡唯一的女孩，就是她了。整間辦公室都是男生，我甚至可以自豪地說，即使她換髮型、穿工地裝、戴口罩，我都可以認得她。此時正值「資料彙編」業務考核，她桌上的公文堆到滿出來。她的長官說，是很拼命、很有責任感的女孩。

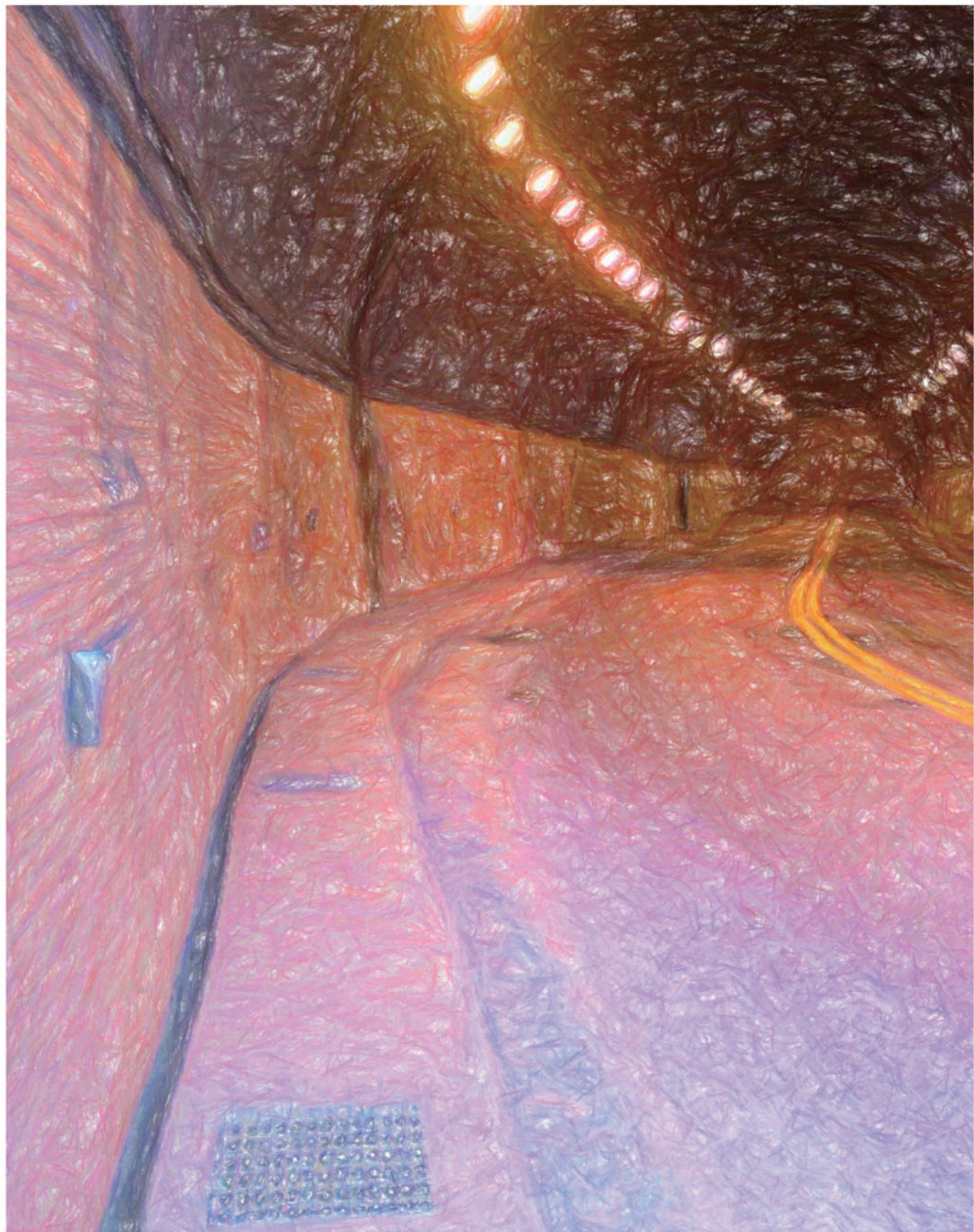
補述一下，我後來有一次路經南澳，順道去探望她，一晃進大辦公室，居然沒見到她的身影，也許外出執勤了吧。我掃描一下桌子，仔細辨識她的座位時，赫然發現，

平時她用的桃紅色相機、桌上的細緻文具都告訴我，她的位置不見了。我心頭一驚，想說不會吧，唉，撐不住這辛苦工作？調走嗎？

南澳工務段大辦公室的前方有幾張大桌子，牆上掛著許多電視銀幕，切換影像都是公路監控的畫面，車子不斷呼嘯而過，右去左回的影像跑動著，是很匆忙的午後。我站在門口，下定決心，趕緊抓了一位滿頭大汗看起來剛從工地回來的同仁，我說「請問……，謝劉……」話都沒說完，這位大哥直接舉起手，指一指裡面，順著方向看去，原來大辦公室後方還有一扇門。喔，謝劉玉欣搬座位了。

原來，謝劉玉欣沒有離開，她這次不只換了座位，還晉升南澳站站長。看到她依然開朗的樣子，桌上的擺設一如往昔，一切都令人感到安心放心。







Chapter 3

別再找我喝酒了！

Don't Ask Me to Drink Wine Anymore

連宗仁(Ligau Ligin)

太魯閣族／職稱：道工(退休)

初識謝劉玉欣，剛剛訪談完畢，她就說：

「你一定要見見這個人。」

我們從蘇花公路的高崖，向和中部落而去，這個部落在傍海的谷地裡。3 月下旬，陽光有點昏沉，自寬敞的公路繞進去，有隻黑狗汪汪叫。穿過巷弄，轉角有位老婦拄著拐杖坐在那裡，她點點頭，似乎是說我們要找的人正在家裡。謝劉玉欣揸了一個綠背袋，極為醒目。門打開來，有位老獵人般的男人向她招招手，那就是連宗仁 (Ligau Ligin)。

他是公路總局的退休道工，太魯閣族。1965 年至 1970 年在軍中服役五年，退伍後先去北迴鐵路隧道與南迴鐵路隧道當隧道工，做了十多年。因為他具有榮民身分，1984 年由輔導會轉介至公路總局四工處南澳工務段當道工。道工試用兩年，此後就一直做到退休。南澳工務段的道工，以大清水為界，向北直到南澳為和平班，向南直到太魯閣為清水班，在大清水設有監工站，每日的工作就是修整路容，主要是割草、清水溝、打柏油等。



最難忘的事發生在 2002 年 6 月 13 日，星期四下午三點，當日他的工作是巡查路況。當時連續下雨十幾天，蘇花公路的邊坡很不穩定，常有落石打下。連宗仁至今記得，他騎機車從和中往花蓮的方向，行至 164K+200 公尺之處，也就是過了和平隧道南口之後，突被落石擊中手臂。那一剎，沒有聽到一點聲音，也沒看見打中他的那塊石頭。那不是滾下來的，而是凌空掉下，直接命中。只知道，啊的一聲，他的機車瞬間翻倒，輪子還在不斷旋轉，從地上爬起來，頓覺右上臂一陣酸麻，卻沒流血，但非常劇痛。他想這下完了，手臂斷了，骨頭碎了，無法動彈，是不是要鋸掉了？他用左手扶著右臂，向前走了十五分鐘，才攔到一臺小貨車，將他載至新城，經過簡易包紮後轉送慈濟醫院，卻因堵車花了一小時才到。醫生一看，馬上辦理住院，在醫院躺了二十幾天。連宗仁說：

「感謝上帝，這粒落石還好沒打到頭，否則就完了；感謝上帝，因這次的意外，休養一年多，又能恢復上班。」

「(太魯閣族語翻譯) Qrasun bi gnhuway Utux Baraw, wada ini sbu tunux mu ka hrhur btunux, nasi aji hiya naa ku wada da. endaan nii o wada ku msangay kingal hngkawad, kiya ni mtduwa ku duri qmeepah.」

後來，他的骨頭又裂開，再次接受治療，得到的教訓是，別拿重物、別騎機車。

道工，這種工作最初都是榮民擔任。一個道班約有十一、十二人，連宗仁還記得道班班長叫老牟，26 年次。後來，榮民漸漸退休，一個道班只剩一兩位榮民，其他都是原住民。和平道班房的原住民來自和平、和中、清水、崇德、秀林。最初他來擔任道工時，自認還年輕，而道工應是老榮民的工作，他覺得很不好意思。大部分榮民的年紀為 20~30 年次，都比他老。道工，每天早上八點上工，下午五點下工，上班或騎機車或搭巴士到和平來集合，牟班長有一本簽到簿，每天點完名，再一起出發工作。道工每年冬夏各發一套制服，至於公路總局的其他員工好像沒這福利。

昔日打柏油時，道工將柏油煮熔煮熟，用噴灑澆灌的方式鋪設，現在則以瀝青車進行路面修補，速度變快，也輕鬆多了。午餐多帶便當，也就是每天都吃冷便當，還隨身攜帶雨衣，以防臨時下陣雨或傾盆大雨。最初都是集體工作，後來才有責任區的劃分，每一道工分配三公里的路段，分段管理。修整路容時，遇到大石擋道，須以鐵筆翹移，再以大鐵鎚打碎，此外，還須掃地、清水溝、巡視路況等。隨著道工人數不斷裁撤減少，等到他當班長時，一個道班只剩三個人。

連宗仁喜歡飲酒，下工時會小酌一下。有時實在喝太醉了，等到醒來時已是半夜兩三點，才連忙回家。他曾經有一次代領三名道工的薪水，走到村子的小吃店，遇到熟識朋友招他飲酒，怎麼一下就把錢用光了。他事後回想，因為個性豪爽，竟然說出大話：

「全部我請客！」

待回家後，才想到：

「我好像把別人的薪水用光了。」

作為公路人最基層的道工，連宗仁有 25 年資歷，長達四分之一世紀的歲月留在蘇花公路。像連宗仁這樣，還有千百名的道工將他們的生命貢獻給臺灣，每一吋公路都印下他們的足跡，而且是一步步，用腳走出。連宗仁好意邀請我，待在和中部落用晚餐，體驗他們熱鬧的慶典，一起同歡，品嚐他們的小米酒。那酒與我家鄉的酒，味道可是完全不一樣啊。原住民真是熱情，一直敬酒，我與連宗仁邊喝酒，邊聊天，他趁醉意哼起

一首〈鼠阱歌組曲〉，歌詞大意如下：

「看呀，太魯閣的男性，
要去放石板陷阱捕老鼠，
配地瓜和芋頭來吃，
看呀，太魯閣族的男性，
沒人比得上。

看呀，太魯閣的男性，
要去放石板陷阱捕老鼠，
養孩子和太太，
看呀，太魯閣族的男性，
非常地認真。

.....

老鼠夾到了，
老鼠夾到了，
老鼠的肉很好吃，
尤其是用烤的很香，
人人都喜歡吃。」¹

跟著他的旋律，搖頭晃腦，一起哼唱，我似乎觸及隱藏他內心的那份感慨，那絕不是對艱難現實社會的迴避，反倒是狩獵文化的對談與享受，一般人無法知悉。不知不覺一杯接一杯，漸漸地，眼皮越來越重，我醉倒了。



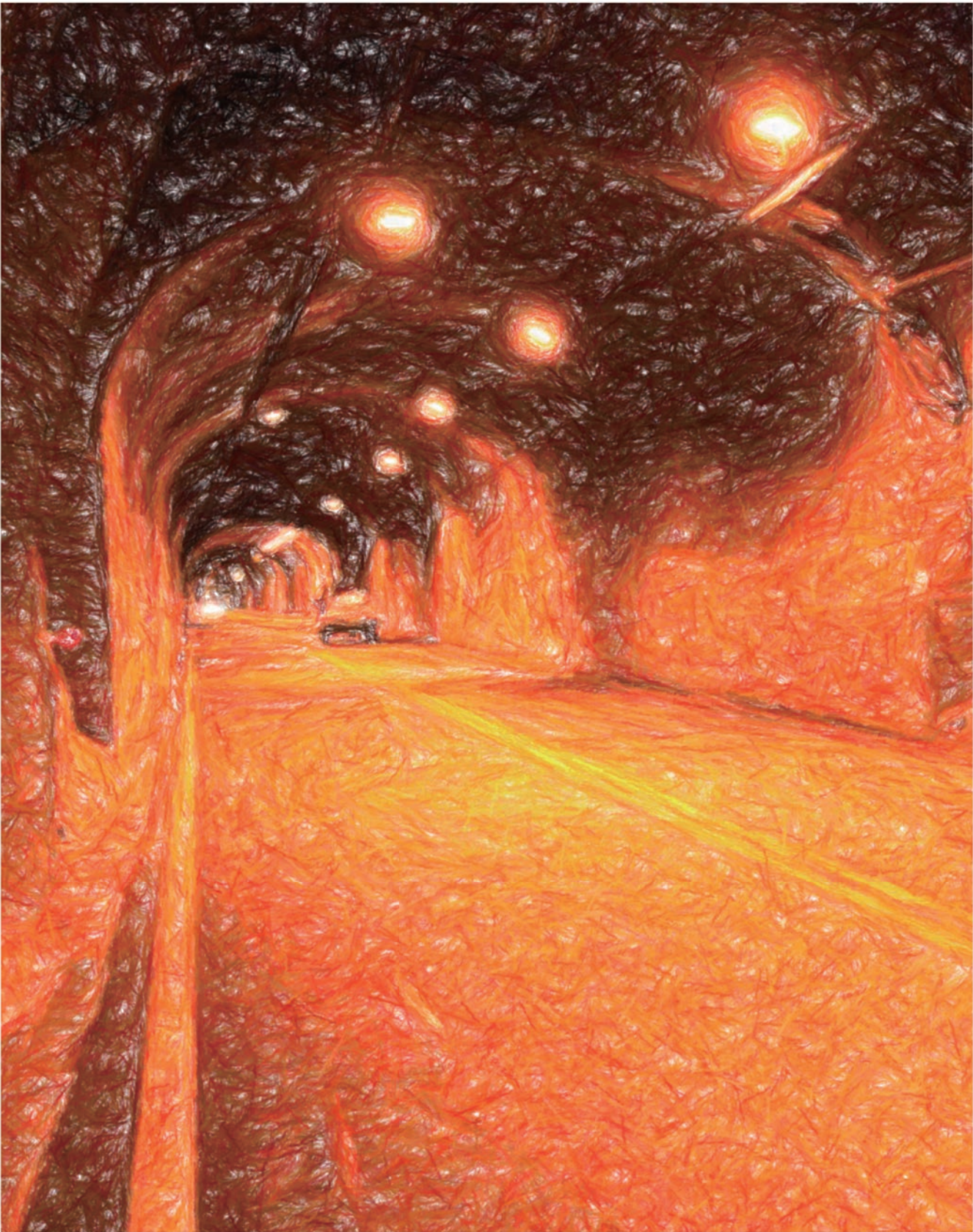
¹ 帖喇·尤道，〈鼠阱歌組曲〉，《臺灣原住民族太魯閣族樂舞教材》，屏東：原民會文化園區，(2006)，頁 166-169。

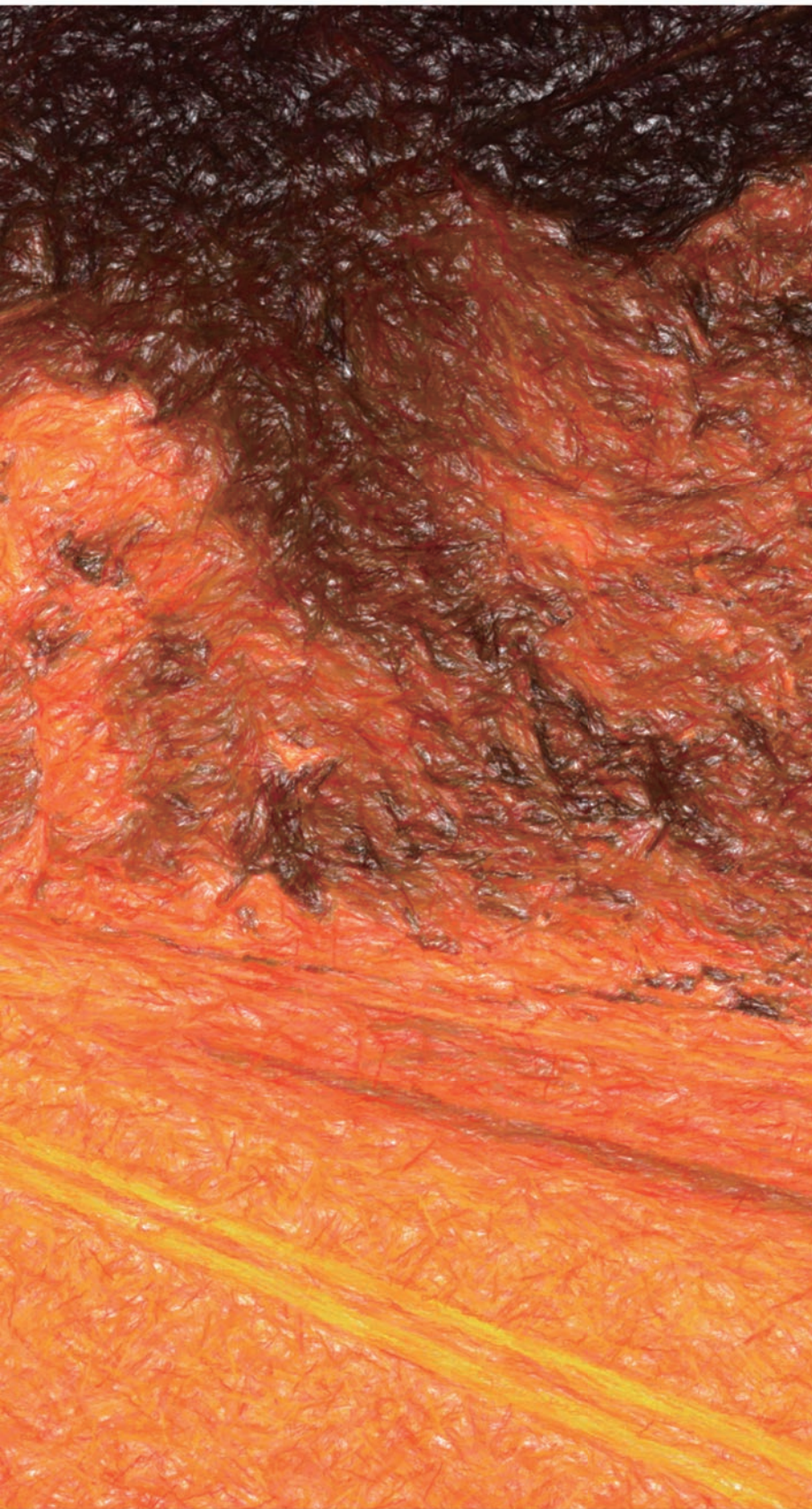
↓ 向南望去，太平洋在左側，台9線蘇花公路的上下皆是樹林，這是南澳往觀音途中。



↓ 朝北望去，太平洋在右側，岩壁陡峭垂直，這是清水斷崖附近。







Chapter 4

臺灣高山 最後一個太監

The Last Eunuch
in Taiwan's High Mountains

池順煩(Jungan 蘇楨)

太魯閣族／職稱：養路士

不勝酒力的我，喝了那麼多杯，竟睡了整整一天，差點耽誤行程。我覺得這島嶼相當有人情味啊，臺灣人的熱情我一定不會忘記。拜別和中部落，搭車南下。

蘇花公路是一條很美麗的公路，為台 9 線的一段，依著海岸線修築，東臨太平洋，西倚中央山脈北段的東斜面，懸崖絕壁，景色壯麗。和平以北，有個壯闊的景點是東澳灣，蔚藍海水與青碧山脈構成一幅悠遠的圖畫，時間彷彿靜止了。和平以南，最特殊的景點是清水斷崖，俯瞰垂直入海的峭壁，拍打岩岸的粼粼浪花，是難以忘懷的印象。

來到太魯閣口的洛韶工務段，傅立祥段長已經在等我了。今天要訪談的人，名字相當有趣，叫池順煩。他是四工處洛韶工務段大禹嶺道班房的道工，家住花蓮銅門，太魯閣族。他的原住民名字 Jungan，翻成中文就變成順煩，是一個很怪的名字，不熟的人叫他老池，熟的人叫他 Jungan。他最初在金馬道班房，工作兩年後，調到大禹嶺道班房已 23 年。他說，山上的日子幾乎每年冬天都會下雪，還曾遇過一次五月雪。每逢休假時，池順煩開車回銅門，但因山路彎繞，車內有空調又舒適，易打瞌睡；現在他改騎摩托車，山風迎面撲來，不斷拍打臉頰，就不會打瞌睡了。



↑ 池順煩受贈的感謝狀，1993年5月。

攸關生命安危的事件發生在文山的水濂洞口附近，起因是晚上下雨不斷，土石崩落，有一臺廂型車卡在路上無法前進，適巧山石紛紛滑下，車內的兩兄弟慘遭活埋。後來哥哥被救活，弟弟卻死了，而他當天適巧下山，留宿於旁邊的工寮，親眼目睹這狀況，真是悲傷啊。

有一年，淡江登山社來爬屏風山金礦，其中一人不慎摔傷，頸椎斷了，他一接獲求救訊息，就撕下白被單，從大禹嶺連忙趕去，那是發生在 1993 年 5 月的事。他與阿祥（另一道工，已退休）兩人輪流揹傷患，從下午三點直到晚上九點，才抵達大禹嶺。一個禮拜後，傷患家屬來到大禹嶺，致贈三千元給他，還帶來一張感謝狀，這是當道工以來最大的榮譽，這張救命感謝狀他還留著。

「承蒙池順煩先生，鼎力相助搭救本社社員，免於危難。於此驚險之境亦奮不顧身，戮力以赴。感謝之至，深湧肺腑，特予此狀，以資謝忱。淡江登山社長梁國慶暨全體社員，中華民國八十二年五月十日。」



訪談過程中，池順煩忽然對我說：「聽說你對動植物有興趣，要不要去看國寶級的珍品啊？」我馬上興奮地回答：「sure!」我們上了車，一路奔向合歡山莊，路經一個工地，池順煩看到熟悉的身影，這不是劉世桐課長嗎？原來他正好來此視察。劉課長曾任洛韶工務段段長多年，對池順煩很照顧，對合歡山亦有極深的感情。大夥兒下了車，只見池順煩蹲在乾砌的坡坎旁，就看到石縫中有東西在蠕動逃竄，原來那是國寶級的楚南山椒魚，咖啡色，肉肉的，感覺很有彈性，長得很像壁虎，但牠是兩棲類，需要在潮濕的地方才能存活。對動植物生態頗為關注的劉課長此時拿出手機，上網查了一下，加以補充：

「楚南山椒魚為臺灣特有種，分布範圍狹窄，本來數量就極稀少，有些遊客還會偷偷把牠捉走，希望大家讓他們好好生活在大自然中。」

拜別了珍稀的山椒魚，我們繼續上行，來到臺灣公路海拔最高點—武嶺，只見四周雲霧飄渺，彷彿置身仙境一般。過了一會兒，雲霧散去，視野寬敞，向北可遠眺中央山脈北段，向南可俯瞰濁水溪溪谷及玉山山脈。在合歡山，春天可以看到一叢叢的臺灣高山杜鵑，將山野潑染成燦爛的粉紅色，嫣紅一片；夏季的高山植物盛開，色彩繽紛；



合歡山秋色，虎杖轉為深橘色，冷杉依舊墨綠。





秋季雲淡風清、楓紅片片；嚴冬來臨，這裡還會降雪，整個山嶺銀白一片。只可惜現在是三月，正值季節交替，杜鵑尚未綻放，要不然肯定令我流連忘返。

看著四周的中央山脈，還有遠方的玉山，不禁想起昔年在加州，我也曾爬過惠特尼峰。那時是七月，高山植物上場，登山途中許多野生花卉爭奇鬥艷、朵朵競放。想到這，再看看眼前山峰，所有植物彷彿在我眼前逐一綻放，小動物紛紛竄過我的身旁。雖然明後天還要去見那位秀麗的橋檢員，此刻的我寧願留在這片寬敞神聖的原野中，陶醉於自我幻想的世界裡。

我們再從武嶺下到大禹嶺道班房，這裡在雪季時，樓上住道工，樓下有時會開放給登山客或賞雪人使用。從新白楊至金馬隧道屬於伍橋道班房管轄，目前有四人負責養護。在金馬隧道以上屬於大禹嶺道班房管轄，目前只有池順煩一人而已，附近的攤販街屋都已經拆掉，更是沒有鄰居相伴了。關於道工的工作，昔日規定每逢週一、三、五，負責自己管轄的路段（約兩公里），包括路面修補、邊坡割草、水溝清理等，至於週二、四、六，全體道工則集體工作，由班長指揮，專責特定路段的修復。池順煩說，還是集體勞動比較好，因為大家相聚，有說有笑；只作自己的責任路段，很孤單。



講起中橫公路受阻，池順煩歷歷數來，印象深刻：1990 年 9 月 7 日，黛特颱風來襲，中橫公路沿線坍方，路基流失數十處；到了 9 月 8 日，慈母橋被沖毀了，防災中心派出直升機空投物資，地點是關原加油站附近，因為那邊空地比較大。多日沒有東西吃，他也淪為災民，還去領罐頭、領麵條。1999 年 921 地震時，中橫公路交通中斷，物資無法運入。在天祥，一瓶礦泉水由 20 元漲到 50 元，一碗蘿蔔湯要賣 80 元，一個便當從 40 元漲到 100 元。

在 25 年的道工生涯中，最深刻的事就在 15 年前他嫁女兒時。記得嫁女兒的前一天，他在山上值勤，下班之後要從大禹嶺趕回銅門，不巧卻在 138K 處遇到落石坍方，道路過不去。女兒第二天遠嫁彰化，他是主婚人，偏偏卻被阻擋在山上。他心中焦急得不得了，想到女兒的終身大事被耽擱，眼淚都快流下來。次日清晨送新娘出發，親友們還包了一臺遊覽車隨著。他說：

「打了電話通知家裡，然後摸著夜路，高繞山坡，直到晚上 8 點越過坍方，此時家人早已開車來等候，終於在受阻路段的另一端將我接回家，總算如期趕赴女兒婚禮，完成終身大事。」

「(太魯閣族語翻譯) Powsa qnawal sapah, babaw na do rmbu keeman muda dgiyaq, maspat(8) tuki keeman do mntaril elug snnuan, siida sapah mu o mgriq tdruy miyah smtrung knan, ana sa haya smkla ku pnstrngan laqi mu kuyuh. 」

如今，公路單位幾乎沒有道工這職缺了，池順煩獨自一人在大禹嶺道班房工作，常自嘲是臺灣高山最後一個太監。他度過孤單的歲月，25 年如一日，在那兒。

↓ 池順煩在台8線中橫公路清掃路面。







Chapter 5

我，也是橋檢員

I Am Also a Bridge Inspector

古婉婷

太魯閣族／職稱：工務員

過了兩天來到花蓮，一路上，花蓮工務段陳麗華副段長解說沿途的風光，不知不覺進入工務段辦公室，張宇博段長向我介紹橋檢員的工作：

「一部巨大的懸臂在橋上緩緩升起、旋轉、伸長，看起來像極了電影中的「變形金剛」，這就是公路總局第四區養護工程處的『橋梁檢測車』，每年在防汛期即將到來之前，各工務段都會針對轄區橋梁進行總體檢，確保橋梁安全無虞，而橋梁檢測員絕對是其中的關鍵角色。」

橋梁檢測作業是公路橋梁養護工作重要的一環，藉由橋檢車可以讓人員安全至橋下細部檢查，並克服行水區或超高橋梁無法於橋下檢查的困難，因為有定期檢查橋梁及紀錄，才能達到事先預防並及時補強橋梁安全的目地。張宇博段長同時引介一名同事古婉婷工程司給我認識，她就是橋梁檢測員。

古婉婷，太魯閣族，2008 年考上原住民特考四等土木工程類科。這一年，全國僅錄取八人，而古婉婷即是其中之一，自此與橋檢結下不解之緣。

↓ 古婉婷站在橋檢車伸出的空橋走道，目視並登錄橋梁狀態。



↓ 遠眺橋檢車作業情形。



↓ 近看橋檢車操作實況。



「橋檢作業時，檢測員必須在半空中，來回檢視橋梁各部位是否有損壞或裂縫，通常這項工作清一色都是男生在做，而在四工處花蓮工務段執行這項任務的，卻是一位女生。」

進行橋檢作業時，通常出動兩臺車，至少需要 6 人，有兩位司機（一人開橋檢車、另一人開工程車）、還有兩人在橋兩端指揮交通、一位橋檢操作手和一位橋檢員。橋檢員需要戴安全帽、穿著救身衣、戴手套、身上配有安全索。

古婉婷說，橋梁檢測通常在汛期前（3 月~4 月）及汛期後（10 月~11 月）進行，而地震後與颱風後，通常還要再去檢測。很多人不知道汛期是甚麼？汛期也就是雨季，像臺灣的汛期就是 5 月到 11 月，為了方便作業，橋檢通常避開這段時期。汛後檢測主要有 6 項，汛前檢測比較多，有 21 項，這是基於預防重於修復的原則，需要事先掌握橋梁安全的狀況。雖然進行橋檢只有兩個月，但不代表其他月份都在休息，剩下的時段古婉婷還要到花東山區進行環境監測，另外還要負責公路工程的設計。

花蓮工務段管轄的範圍有 89 座橋梁，其中有 32 座是跨河橋梁，但不一定每年每一

座都需要檢測。原本橋梁檢測是每年做兩次，從 2013 年 11 月開始分成二大類別：若是跨河橋，也就是跨距 30m 以上的橋梁一年要檢測兩次；若是非跨河橋，也就是跨鐵路、跨小溪溝的高架橋，兩年檢測一次即可。

有時沒辦法每座橋的每個地方都能到達，那時就要出動橋檢車。遇到特別有安全疑慮的地方，也會用到橋檢車。出動橋檢車，一天就能檢測 4 座橋梁（上午檢測兩座，下午檢測兩座）。因為橋本體的檢測項目就有 21 項，檢測一座橋梁至少要一小時，這還不包括河床的斷面檢測呢。

古婉婷表示，剛接下橋梁管理業務的時候，懷著滿腔熱血，想近距離檢查每座橋梁，過程中也發生許多趣事：例如誤闖工寮圍籬被狗追，走入草叢遇到蛇，滑倒跌倒等等。也曾因為路線不熟，花了 10 幾分鐘穿越 100 公尺的田野，攀住樹枝、大石頭爬上 3 公尺高陡坡，滿身狼狽抵達橋下後，這才發現另有一條被草叢樹木掩住的羊腸小徑，最後回程僅花短短不到 1 分鐘的時間，回想起來不禁哈哈大笑。她說：

「第一次操作橋檢車時，心裡非常緊張，不過愈熟就愈習慣。一般的橋梁都還看得



到水面，不會那麼害怕，但面對台 11 線 18 號橋，底下百公尺的山谷，還是不自覺腳軟，真的很驚險。」

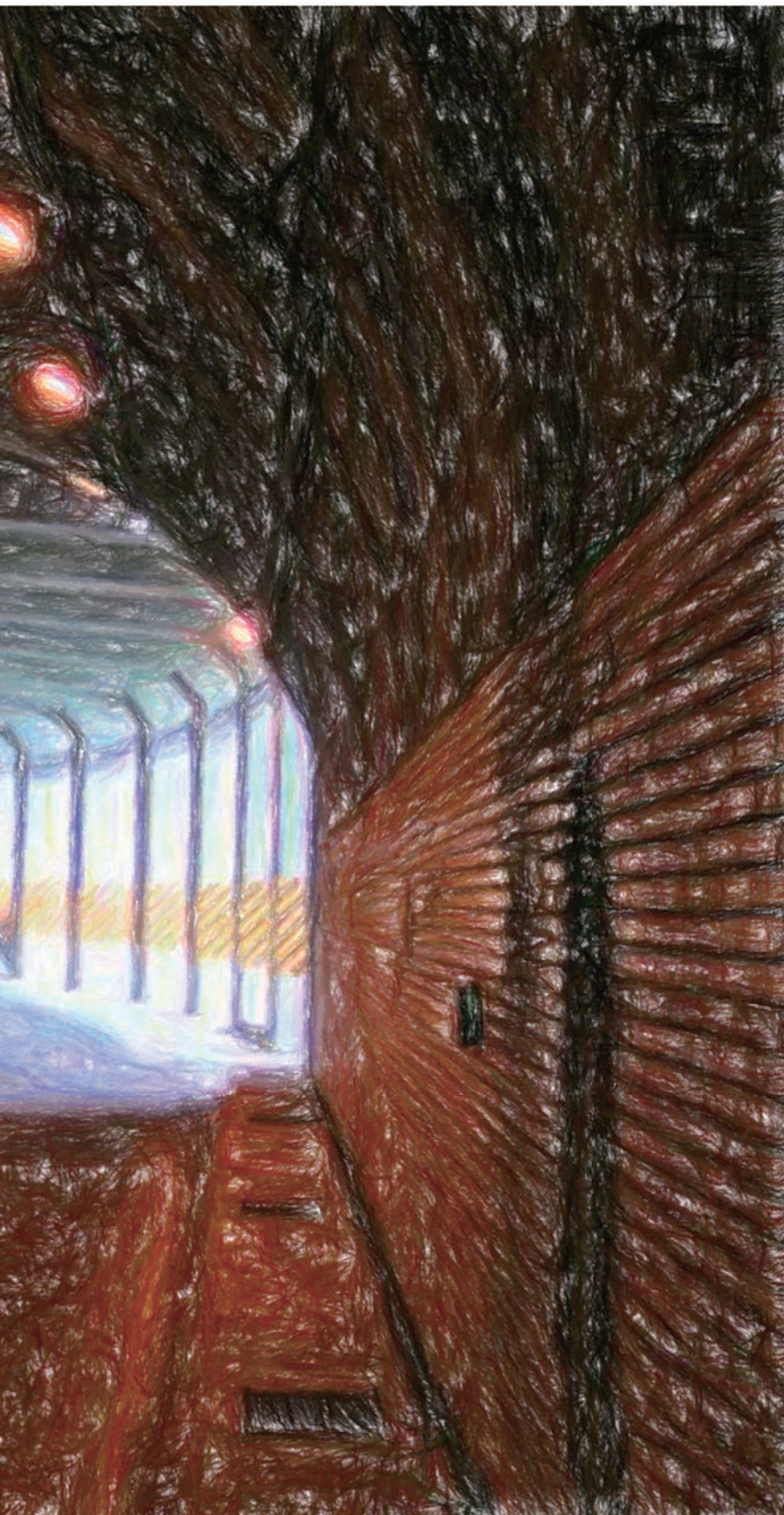
「(太魯閣族語翻譯) Hana pxal mgriq tdruy pspung hakaw siida o mnqhnga ku balay, kiya ni bsiyaq do tlhayun mu da. Kana lhbun hakaw o qtaan hari qsiya kana, init a hari kiisug uri, kiya ka kiya ni elug tgmaxal kingal(11) ni hakaw tgmaxal maspat(18), qnrbqan na ayug o kbkuy tnxalun, kiya ni ida ta bkrkrab ka qaqay ta ni saw ksgun. 」

面對危險的工作，古婉婷依然動作俐落，絲毫不輸給男性。由於執行橋檢的工作，讓她認識了許多特殊的橋梁，如太魯閣大橋、長虹橋、新豐平大橋，另外台 11 線在水璉附近的 14 號橋，現已改名「知維地岸橋」，意指常有水蛭的地方，這些都是很有造形特色，很具地方意義的橋梁。

連日來，Abertina 與我有些衝突與爭執。晚上，我發出電子郵件給她：

「My Abertina, 命運還是決定了一些事，決定了更隱密、更不為人知的未來，只需一張簡單的紙條。我們之間幾乎不可能把話說清楚，很難很難說清楚，總是繞呀繞，轉呀轉，最後甚麼也沒改變，除了怨懟的眼神交換。但我不能寄，只能揉碎那紙條。」





Chapter 6

祖靈也來參加
通車典禮

Ancestral Spirits Also Came to Attend
the Opening Ceremony

呂正招 (阿薩姆)

魯凱族／職務：板模工

早聽聞花蓮有太魯閣國家公園，有令人歎為觀止的峽谷，因此在花蓮待了 2 天，並央求張段長帶我去瞧瞧，一路上見到了可愛的猴群，完全不怕人。我們經過燕子口，燕子口是太魯閣峽谷最著名的景點之一。千百萬年來川流不息的立霧溪默默切割太魯閣堅硬的岩層，形成壯麗峽谷，峭壁高聳入雲，景色確實雄偉。

離開燕子口，前往九曲洞，途經流芳橋，這裡出現九十度的大轉彎，仰頭可見褶曲的大理石紋理。九曲洞是中橫公路的舊道，目前改為人行專用步道。當年開闢公路，緊鄰懸崖，隧道迂迴曲折，有如九曲迴腸，因此名為九曲洞。立霧溪的狹窄處，峭壁頂端僅見細窄天空，又有一線天的美名。

坐在往臺東的火車上，吃著陳副段長送的曾記麻糬，腦中不斷回溯太魯閣峽谷的種種景象。穿入臺東平原時，看到綠油油的稻田，還有許多隨風搖曳的檳榔樹。途經池上站，連車門都還沒開，許多民眾就拿著錢守在門口，利用火車停站的空檔，衝下月臺向叫賣的小販買便當，不一會兒功夫，他們都回到車上，火車一駛動，香噴噴的飯菜味撲鼻而來。我的肚子也咕嚕咕嚕叫起來，原來這就是遠近馳名的池上便當。我正後悔沒下去買便當，列車小姐就喊著，有人要買便當嗎？當然立刻買來嘗嘗，雖然不是池上便

當，但也相當好吃。因為這是第一次經過，未曾預先準備，下次再經池上站，我一定也要衝下去買。

火車在臺東新站稍停，就在不遠的市區內聽說有一個鐵花村，那是由臺東音樂人和藝術工作者共同打造的音樂與創意市集，再結合附近的誠品書店（臺東故事館）、舊鐵道藝術村（舊臺東火車站），形成一處完整的藝文聚落。每天晚上有原住民歌手在此演唱，是一個頗具文化氣息的地方。這次很可惜沒有機會在臺東停留，離開臺東平原後，進入西部。

我先在高雄遊歷一番，高雄愛河很有名，那當然要去啦。繼續往北至臺南，在此盤桓數日，深入尋訪這座臺灣最有歷史魅力的古城，那裡有安平古堡、赤崁樓、億載金城等古蹟。臺灣曾經被荷蘭人殖民，而安平古堡便是荷蘭時代的熱蘭遮城，可視為殖民時期的歷史遺跡。

數日後，我轉往屏東縣霧台鄉，去看谷川大橋。突然想起，應該預習一下這座大橋的過往與現今，就讓我娓娓道來吧。



台24線霧台谷川大橋跨越隘寮北溪，寬10公尺，全長654公尺。



↓ 谷川大橋是霧台鄉、三地門鄉居民唯一的聯外橋梁，2013年10月5日通車。



↓ 谷川大橋有八座橋墩，從河床下基礎底到橋面高達99公尺，相當33層樓高。



公路總局花費 7 億 3 千萬元新建霧台谷川大橋，在 2013 年 10 月 5 日完工通車。從此往霧台山區的車輛瞬間暴增，許多遊客搶著上山一睹全國最高的橋。當地民宿如雨後春筍般，半年內增開十四家。觀光局亦將建設谷川大橋遊憩區，規畫大橋主題觀景區、停車區、伊拉瀑布、虹橋小鬼潭，以及谷川聚落人文體驗區等周邊服務。

2009 年莫拉克颱風造成的八八風災，使得原有的伊拉橋受損，公路總局重建谷川大橋之後，橋墩跨距拉大，橋全長 654 公尺、寬 10 公尺，有八個橋墩，其中第三橋墩為全國最高。現任公路總局局長趙興華表示，霧台谷川大橋從河床下基礎底到橋面高達 99 公尺，相當 33 層樓高，是全國最高橋梁，新橋也比舊橋拉長近 10 倍，霧台若遇暴雨，不用再擔心困在孤島裡。遠眺谷川大橋猶如雲中蟠龍，非常壯觀，亦成為新地標。回想起莫拉克風災，屏東縣政府原住民處處長曾智勇說：

「山區裡面還有 1 千 2 百人受困，無水又無電，屏東縣霧台、三地門等鄉在交通完全阻絕下，縣府第一次空投物資，卻受雲層太低等天候影響，只送進 5 名救難人員會同山青共 10 人，到伊拉部落搜尋遭土石流淹沒的居民，卻無法進行空投。……讓人難過的是，終於得知霧台鄉伊拉部落谷川段有 3 戶 6 人遭土石流掩埋，對外交通斷絕。」

趙局長表示，由於霧台地區災後山坡嚴重裸露，且橋位處峽谷，上游還有許多崩塌面，避免未來河床還會發生淤高，霧台谷川大橋採取大跨徑、高橋墩設計，將橋的高度拉高，符合安全需求。

公路總局第三區養護工程處(三工處)潮州工務段陳永興段長表示，谷川大橋採用「就地支撐工法」、「平衡懸臂工法」、「支撐先進逐跨架設工法」施工，由於橋梁跨越山谷，高空作業原本就不簡單，加上施工期間屢遭強風、豪雨打亂作業，確讓施工人員戰戰兢兢。

副總統吳敦義、行政院副院長毛治國、內政部長李鴻源都來參加台24線霧台谷川大橋通車典禮，並由巫師舉行傳統儀式，用點燃的小米梗召喚祖靈，揮動祈福，許多當地原住民身著傳統服飾到會場一同歡慶。

通車典禮在谷川大橋霧台端舉行，而另一邊三地門端則設立八八英雄紀念碑，當時直升機去救災，飛到霧台時不幸墜機，所以立一個紀念碑，來感念為了救災而犧牲的三位空勤總隊英雄。揭牌儀式時，空勤總隊還安排直升機飛過大橋上空，向張順發、王宗立及黃錢智三位英雄致敬。自橋的一端走向另一端，從歡呼到致敬，似乎說盡了那段無路可回家的日子。

↓ 巫師用點燃的小米梗，揮動祈福。



↓ 魯凱族原住民身著傳統服飾，在通車典禮一同歡慶。



↓ 谷川大橋通車典禮，由巫師與頭目共同舉行傳統祈福儀式。



霧台部落的石板裝飾。



曾經參與工程的當地原住民呂正招說：

「當初修建這座大橋時，為了讓沒工作的人有機會去賺錢，所以用了大約二十幾個原住民。而工人也是男女都有，男性有板模工、預力工等，女性負責交通指揮、整理環境等等。」

「(魯凱族語翻譯) Sa tatutaludru kikay taludru yaie, panguakay kwini ki apakipaysuane kwini kadrua ku aungane kwini lakacalrisiane, si la arakay ku tamapusale ku kacalrisiane. lababay si lasawvalay, kay sawvalay la tara angeangale ku angatu si bali, kay labaibay la tara gandudu kwini ki ladidiwsa si tara lripesepesele swaswape kwini takauaunganelini. 」

一般人會以為橋梁懸臂是用普通板模做的，魯凱族的呂正招解釋：

「木製板模承受不了，懸臂其實是用鐵模做的，木製板模常用在排水溝、擋土牆等部分。」

屏東縣政府原住民處表示，谷川大橋通車後，霧台的觀光幾乎就在瞬間活了起來。在大橋未完成的那幾年間，民宿根本經營不下去，甚至有人歇業，現在全都重新開張了。

位在霧台社區的岩板巷，富魯凱族特色，沿途民房都是傳統石板屋，刻繪出百步蛇、陶甕、獵刀等圖騰紋飾。巷底的霧台基督長老教會由村民手工打造，拱型大門、天使塑像雕琢精緻，教堂內有亞洲最高的檜木十字架，高八公尺，不時有山嵐飄入，被譽為「天堂中的教堂」。

我也進入霧台部落參觀，感覺相當特殊。這天剛好有人辦婚禮，可以湊湊熱鬧，添點喜氣。到了大會堂，一位頭戴山豬牙圍繞成太陽光芒的男子看到我是外國人，走過來說：

「你好，我是新郎，我們婚禮共有三天，今天是第二天了，昨天沒看見你，想必碰巧路過吧！」

我們聊了一會兒，原來魯凱族婚禮第一天，男方須前往女家下聘，如雙方同意這門婚事，親友們便穿上傳統服飾在女方庭院中，圍成圓圈唱歌跳舞，依序敬酒至人散為止。第二天，舉行迎親嫁娶儀式。第三天，男女雙方迎親與伴嫁的隊伍移至男方家中，載歌載舞。突然我看到一位女子，戴著華麗頭冠，鑲嵌珠繡、銀飾、山豬牙，再加上百



合花，非常別緻。他說：

「這是我的新娘。」

看到熱情又大方的新娘，又聞到一陣清香味，猛一回頭，有一位頭戴百合花，長髮及肩，皮膚古銅的女子走了過來，新娘說：

「那是我的妹妹 Muakai（慕雅凱），她很可愛不是嗎？」

眼睛烏黑，天真又年輕的 Muakai 看著我：

「你是哪裡人？是美國人嗎？我去過美國耶！」

我們二人很開心地聊天，在部落四處閒逛，忽然下起了傾盆大雨，兩人只好躲在茅草亭子避一避。當夜，我住在部落的民宿。腦中全是 Muakai 的倩影，一陣熟悉的香味飄了進來，是 Muakai 的香味！我循著香味找到她，她沒看見我，我尾隨在她後面，但是她繞了幾個彎之後，就在石板屋群中消失了。正當我轉身離去，又聞到那股清香味，她從我身旁竄過，就像在玩躲貓貓一樣，我無法確定她究竟是不是 Muakai。忽然，她

停下腳步，轉身過來，是 Muakai。我湊近她，大聲說：

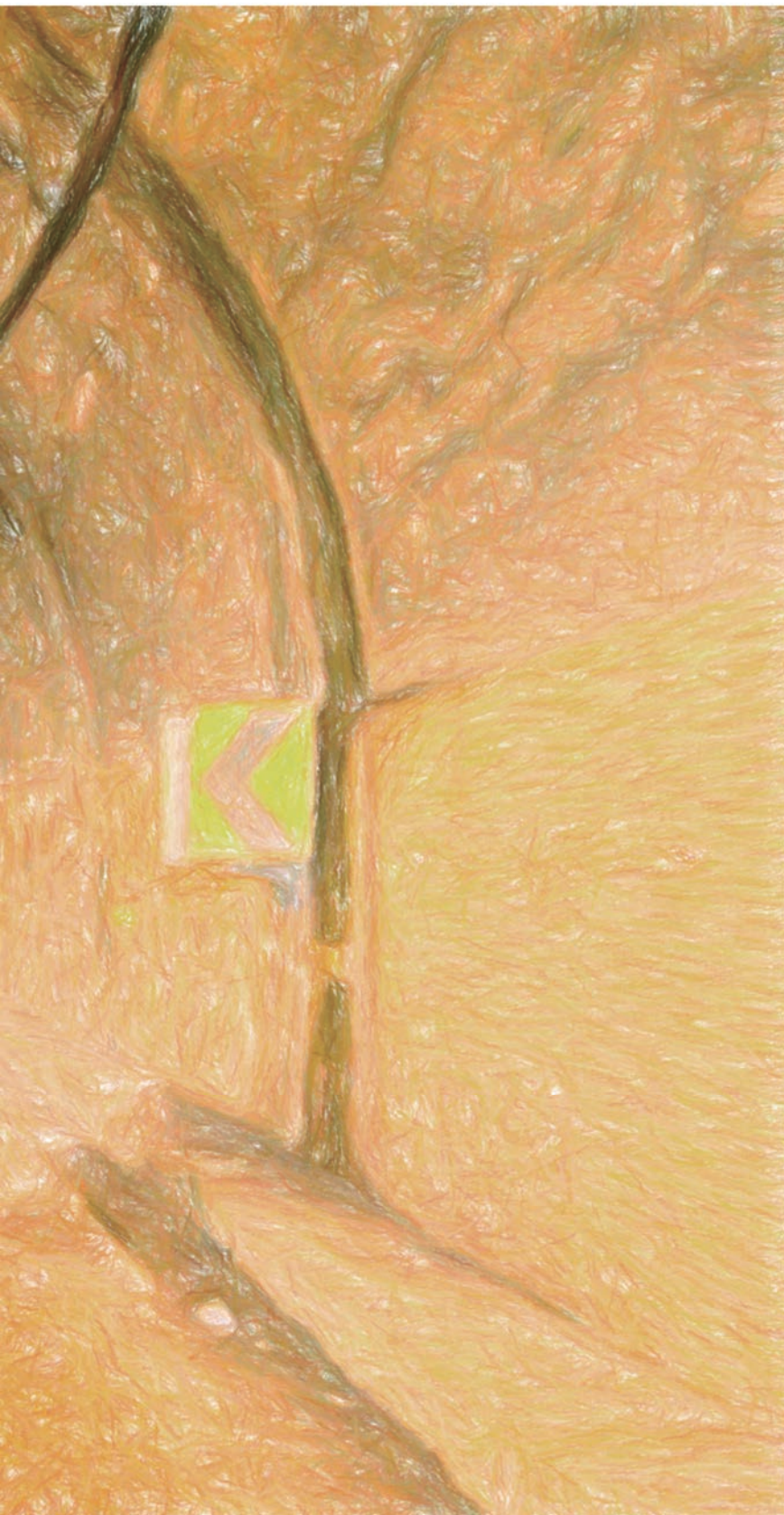
「這滿天星斗多麼漂亮，會讓人想多看幾眼，而妳，就像星斗一樣美麗。」

她深情地回應：

「現在我遇到了你，我相信這一切。」

我們在星空下，攜手步出村外。突然，一陣狗吠聲響起，全村的人拿著火把追向我們。我嚇出一身冷汗，驚醒過來，原來這只是一場夢，但過程卻多麼逼真啊。次日早晨，我又遇見 Muakai，她依舊那麼清純動人。她問我，還會再回來部落嗎？在臺灣待到哪一天？我與她有個秘密約定，在依依不捨中，出發前往下一站。





Chapter 7

與馬舒花兒的見面

Meeting With Masuhuaz

孫孟杰
(Istanda Fagi 以斯坦大·砵濟)

布農族／職稱：寶來站站長

在霧台歇息了一夜，第二天來到公路總局第三區養護工程處甲仙工務段，林國祥段長先帶著我到民宿把行李放下。這次要訪談孫孟杰，他是布農族人，2010 年 5 月接任天池監工站站長。

除了小米酒，我還發現一種特別的嗜好品，那就是檳榔。在南澳、在花蓮、在臺南，無論是漢人村庄或原住民部落，我曾偷偷嚐過幾粒。那真是臺灣神奇的口香糖，一嚼之後，渾身發熱，頭腦會進入一種迷惘又帶點興奮的狀態。但孫站長不喝酒，不吃檳榔，也不抽菸，真令我汗顏。

孫孟杰站長說，2008 年辛樂克颱風來襲時，太太正要生產，他卻因值班待命無法回家，待颱風過後，家中回報，是女兒，母女平安。2009 年莫拉克颱風來襲時，台 20 線南橫公路路基流失將近百餘個缺口，而南橫山上有一段路為求快速搶通，臨時以傾倒的檜木來填路基坍方，號稱百萬道路。

談起家人，孫站長說，他的太太住關山，2012 年 6 月之前，放假時他還會開車走南橫回去，但該年的 610 水災之後就不行了，需要遠繞向南，取道南迴公路，再北上回至關山。



台 20 線南橫公路全長 208.323 公里，於 1969 年 6 月開工，是臺灣最主要的三條橫貫公路之一，全線以天池為中界，區分成東段及西段，沿途可觀賞原始的自然風光，是極受歡迎的旅遊景點。受莫拉克風災影響，南橫公路西段的 110K ~ 147K+515（梅山～埡口）路段，東段的 145K ~ 153K（埡口～向陽）路段受損嚴重，至今 2014 年仍未能恢復通車。

我與孫孟杰站長見面那天是 2014 年 4 月 1 日，愚人節，為什麼選愚人節這天去南橫公路，我也不知道。我們去看災後復建的情形，從甲仙出發，這條公路的特色就是很多橋梁，經過了荖濃橋（舊橋，I 型梁，單線道，旁有新橋闢建中），至荖濃村，再經建山一橋、建山二橋、寶來一橋、寶來二橋（第三代）、綠茂橋（復建中）、炳才橋、塔拉拉魯芙橋（原名翠谷橋，復建中）、塔拉拉魯夫隧道（已完工十年）、萬年橋（因莫拉克風災受損，是大陸臺商集資捐贈，於 2014 年 2 月 7 日竣工落成，這麼巧，這一天也是我的生日耶 !!）、桃源一橋（復建中）。

在桃源區公所附近，孫站長帶我看「拉瑪達星星路」牌示，這是南橫公路在桃源這一路段的別稱。20 世紀初，布農族勇士拉荷阿雷和拉瑪達星星等人因為奮勇抗日，率領族人散居於玉穗山、南橫埡口和梅山一帶，這是紀念布農族勇士的一段路。

↓ 塔拉拉魯芙橋。



↓ 台20線南橫公路的撒拉阿塢橋。



↓ 勤和護岸工程，工人將石塊置入蛇籠之內。



↓ 唯金溪谷與馬舒花兒明隧道。





原住民與這條公路有密切關係，不禁讓我想起美國也有一條公路，也跟原住民相關。那是位在亞利桑那州，順著鳳凰城（Phoenix AZ）外，向東行不到一小時即可到達的阿帕契公路（Apache Trail），這個名字傳達了美國原住民的歷史，因為這裡有 Salt River 和 Tonto Creek 兩條河匯集，早在 1150 年就有 Salado 族在此居住，後來阿帕契族和 Yavapai 族也在此定居。阿帕契公路是在迷信山（Superstition Mountains）的北邊，從西邊的 Apache Junction 開始，彷彿進入西部世界，沿途很空曠，公路旁都是一株株的巨型仙人掌。這裡還有一座紀念碑，鏤空的人形圖案代表傳說中的 Lost Dutchman。在 1860 年代，美國西南方的歐裔商人和探勘者會在迷信山迷路，其中一位是德國商人 Jacob Waltz，他常帶回一袋袋的金子回鳳凰城，宣稱在迷信山發現金礦，後來 Waltz 被殺害並留下一張記有金礦位置的地圖。當然即使有此地圖，還是沒有人發現金礦。至於 Dutchman 呢，當時的印地安人根本分不清荷蘭人或德國人，反正 Waltz 就是被殺害了。

接著，我們經過桃源二橋（舊橋，單線道），還有撒拉阿塢橋。關於撒拉阿塢地名的由來，因為附近散生無患子，南鄒族語對無患子的稱呼，即撒拉阿塢，這是三座跨越老濃溪的橋梁之一（其它兩座為寶來一橋、寶來二橋）。不久抵勤和村，這裡正進行護岸工程，只見七、八名工人將石塊置入方形蛇籠之內，目前已進行到護岸最上層，共計

疊有 13 層高的蛇籠。孫站長下車來，他與工頭沿著長長的蛇籠檢視、查驗。過勤和橋之後，因邊坡路基嚴重坍方，只好改走 97K-102K 的溪底便道，到處都可以看到土石流肆虐，滿目瘡痍的樣子。孫孟杰將車停在便道旁，對我解釋荖濃溪谷的變貌，因為莫拉克颱風土石流擴張使荖濃溪谷填高且加寬了，大自然破壞力之猛烈在此得到明證。

我們自復興村通過復興便橋（復興橋已沖毀），經梅蘭、樟山，再過梅山口管制站，往天池方向前進。經過唯金溪橋，孫站長跟我說，這裡曾是南橫公路最漂亮的溪谷，有美麗的小瀑布，也因莫拉克颱風的破壞，小瀑布早已不知蹤影。通過馬舒花兒明隧道之後，在此停留一會兒，岩壁上有旋莢木、黑心蕨、日本金粉蕨等乾旱植物。抬頭仰望岩壁，孫站長說：

「以前這裡的山壁非常陡峭，長滿了黃藤，而黃藤的布農族語是花兒（huaz），馬舒（masu）是許多許多的意思，此地有許多許多的黃藤，直譯就是馬舒花兒（Masuhuaz）。」

「（布農族語翻譯）Maz sain tu ludun hai masunghuan daingaz tu habasan, masu huaz, pauhpun tupaun tu Masuhuaz（地名）i,aupa masu huaz（很多黃藤）。」





望著孫孟杰的神情，想起他的話語，一幕幕神奇景色似乎在我眼前呈現。我似乎見到一條彩虹輝映的幽谷流泉，水花四溢，還有一整片長滿 huaz 的山壁，那是多年前的唯金溪谷……。

前行不久，我們折返，朝漸漸湧生雲霧的山腳而去。在玉山國家公園梅山遊客中心外面，流蘇盛開，白燦燦的花瓣迎人，那是四月捎來春天的訊息。

下午一點，來到梅山口便當專賣店吃午餐。這家店原先在梅山口，因南橫公路中斷，搬遷至桃源，維持舊名做生意。雖說是便當店，兼賣各種風味小炒，我們點了月桃粽、石板烤山豬肉、炭烤山斑鳩等等。既然說到了美食，就要介紹一下囉：月桃粽顧名思義，是用月桃葉將飯包起來，月桃本身就有獨特的香氣，蒸煮之後，米飯又香又好吃。石板烤山豬肉是當地原住民的特殊菜色，山豬肉外皮金黃酥脆，僅用鹽巴調味，是原住民對肉品的原味禮讚。早年因食物儲藏不易，以鹽醃製而成酸酸鹹鹹的山豬肉，是原住民保存食物的方式，代代流傳下來，風味特殊。炭烤山斑鳩是最被推薦的美食，原住民以採集野菜及狩獵動物為主，以簡單原始的火烤、水煮來呈現食材的原味，不著重漂亮盤飾包裝，亦無過多的調味，就能呈現樸實的生活特質，以及滿滿的熱情活力。



老闆娘一遇到孫站長便說，南橫甚麼時候通車呢？很殷切的眼神，因為公路不通，梅山口的雜貨店都關閉了，這裡的居民都把公路總局工程人員視為希望的焦點。

孫孟杰自 2008 年 8 月接任橋檢工作。2009 年 8 月莫拉克颱風時，公路總局第三區養護工程處轄區總計斷了 44 座橋，還有 4 座橋的引道嚴重毀損，幸好沒有人員傷亡的事故，只有橋斷掉，真的很幸運，他說。

最初，孫孟杰剛來甲仙工作時，女朋友還住花蓮卓溪。他說，開南橫公路比較快，開南迴公路就遠了一些，每逢假日要趕快去花蓮，不然女朋友被搶走。公路實在很重要，孫孟杰不斷強調，這女朋友後來當然成為他的太太。

從南橫下來，孫孟杰還帶我去北寮頭份橋西端看「南部橫貫公路開工紀念」碑，1968 年 7 月設立。這是一處很少人知道的地方，這碑確實很不起眼，四周還有龍柏圍繞。

布農族是臺灣原住民中最具擴展力的族群，相傳父親出門打獵時會在新生兒的手腕

套上自己的頭髮與麻絲編成的手環，以保護嬰兒，讓他早日長大，不要生病³。這不禁讓我想到，在我家鄉的一則印地安傳說：

「傳說捕夢網（一種用絲線纏繞圓圈上，下面有羽毛裝飾的吊飾）只要掛在睡覺床頭的上方，會把夢都抓住。對於好的夢，讓它留在網中，美夢成真；對於壞的夢，當太陽升起，見了陽光就會消失，夢魘也就逃之夭夭。」

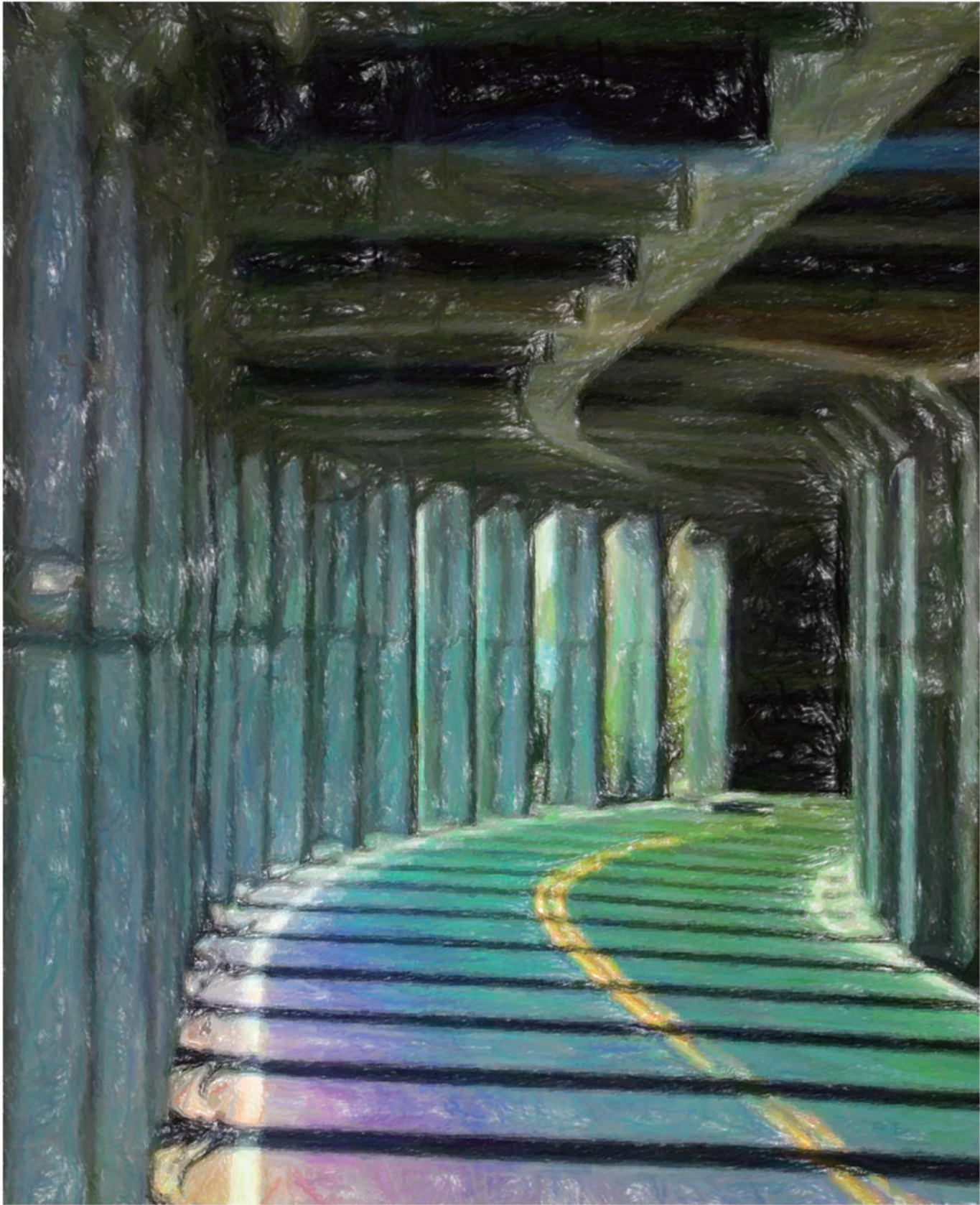
時至今日，捕夢網被當作是一種平安符。想到這，不禁要問孫孟杰出遠門工作時，是不是曾替他的小孩套上用自己頭髮編的手環呢？感受到父親愛意的小孩，應該很安心入睡吧，祝福這小孩。

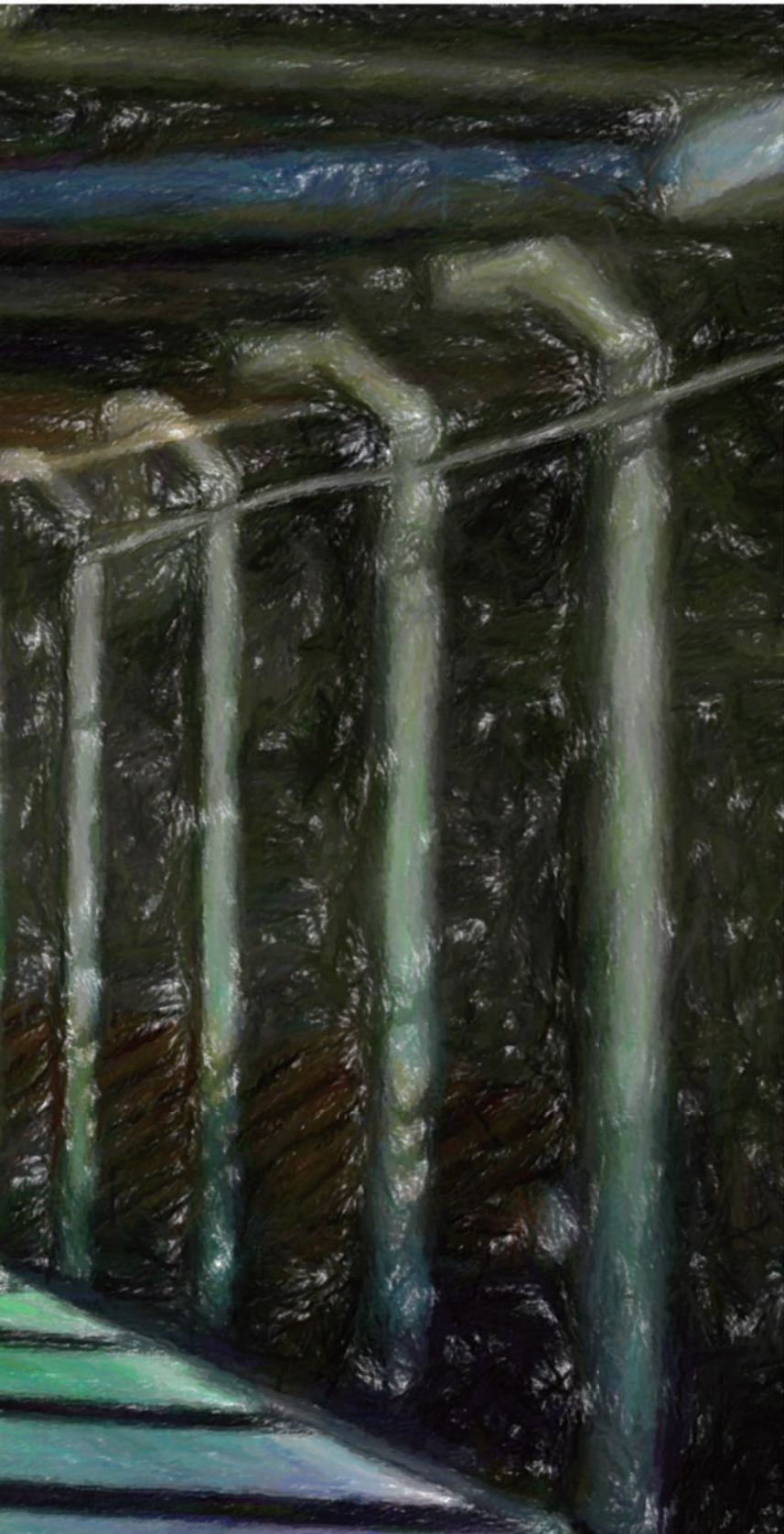
今晚住宿寶來溫泉山水竹林休閒渡假山莊，這山莊傍著幽谷而建，景緻如畫，泡溫泉時還能聽見老濃溪的流水聲。受到莫拉克颱風的侵襲，寶來溫泉區至今仍顯出荒涼沒落之感。但我一抬頭便有柔和月光，真是不錯的山谷之夜。只要溫泉一泡就全身放鬆，煩惱通通沒了，我樂此不疲。

³田哲益、全妙雲，〈嬰兒的繫命絲〉，《呼嘯山林：南投縣布農族口傳文學集》，南投：南投縣文化局，(2012)，頁215。

↓ 無患子，秋冬變黃變橙，落葉。







Chapter 8

怪手大玩家

The Big Excavator Player

馬國鐘 (馬瀨)

布農族／職務：怪手操作員



臺灣的美景美食，令我流連忘返。今天 4 月 6 日，來到阿里山，由阿里山工務段郭清水段長全程同行，他與今天的受訪人是多年好友，可以代為引薦。

馬國鐘，今年 46 歲，是南投法治村布農族人，22 歲退伍後一直從事公路工程，主要是開怪手。他 18 歲就學會這項技能，至今甚麼類型的怪手都開過。

台 18 線阿里山公路 79K+500(原樁號為 66K+000)，在未建造明隧道之前經常落石，危及人車安全。1991 年，馬國鐘參與阿里山公路的第一座明隧道工程，負責基礎開挖及雜項工作，那時他 23、24 歲。施工期間落石不斷，某一天中午收工前，突然遭到 1 枚有二個拳頭大的落石擊中他的腰部，瞬間倒地不起，還好其他夥伴緊急將他護送下山，住院治療，後來漸漸康復。今天，我就是在阿里山公路 79K+800 的邊坡旁訪談他。

二十幾年來，他都在阿里山工作，沿途的災害整治得差不多了，如今已由一條災害公路變成一條安全的路，目前僅在 68K、79K 偶有風化性剝落，掉下石頭。落石總是無法預測，很難防範，也不可能砌築綿延無盡的明隧道來保護車輛與民眾呀。談到這裡，郭清水段長補充一句，明隧道永遠不夠長，永遠欠十公尺。

颱風豪雨發生時大家都躲起來，儘量減少外出，以免發生危險，但此時公路的施工人員卻要出動，勘查回報路況，及時搶通。

1996 年賀伯颱風時，石棹地區山洪爆發，漲到腰部那麼高。操作怪手的馬國鐘，在颱風之後順著崩落的斜坡慢慢上去，一邊開挖，一邊還要預作退路，確保安全。多年累積的經驗之下，他說，若遇邊坡是土石各半的狀況，較好處理；若遇石頭太多的邊坡，怪手容易打滑，反而危險。向前推進時，會有兩、三臺怪手跟著，領頭的那臺遇到石頭就先敲打，跟在後面的怪手用挖掘即可。他最不喜歡雨天時挖公路下方的土石，因為容易崩塌，有時引起更大的坍方，一發不可收拾。這麼多年下來，他操作怪手一邊前進一邊挖，不只注意路況，還要特別留心邊坡湧出的小水柱。若水色清澈，表示土壤尚未稀釋；若水色混濁，表示土壤溶解，這時就要格外小心。落石紛墜時，先是小石塊，這是示警，接下來可能會有大石紛紛跟下，想逃也來不及了。開怪手，並非只在白天進行，因阿里山公路交通量很大，有時晚上也要施工，這時就要開啟探照燈來操作。

家人是否知道他的工作情形？馬國鐘這樣回答：

「孩子小時候會說，老爸你很強；長大後卻說，老爸你要小心，注意安全。」

↓ 馬國鐘操作怪手。



↓ 台18線78K+500削山挖鑿山壁



↓ 台18線79K+500第一明隧道內部。



↓ 遠眺台18線79K+500第一明隧道位置。



「(布農族語翻譯)mais uvazang hai,natupatu tama hai mahatba,mais mintalmidu in hai,ka tupin tu tama malnanua. 」

操作怪手時，因聲響很大，轟隆不止，到底要如何指揮運作呢？他說，有時用紅旗子連續揮動，有時作出棒球比賽的暫停手勢，意思是可以休息了，可以停工了。1999 年 921 地震時，阿里山公路從觸口到夫妻樹的路段坍方不通，餘震連連，那一個月馬國鐘從早到晚開著怪手，清理落石，填平坍方，直到凌晨才能休息。問起他，這麼多年下來，開怪手有沒有職業病呢？他回答，手掌因常握操縱桿，略顯僵硬，並且有輕微的重聽，晚上睡覺會耳鳴。再問一句，這工作能做到幾歲呢？他說，開怪手大概可以到 50 歲，也許熬到 60 還可以喔。他目前大部分時間都待在阿里山，住在巔頭的貨櫃屋裡，隨時待命，一個月只有兩天休假，會抽空回去南投。

馬國鐘說，現在是四月初，要不然可以帶我去看看布農族的射耳祭（malahtangia），這可是一年一度的盛會，關於射耳祭，我記得曾讀過一篇文獻：

「傳統的布農族生活，每年四至五月是較不忙碌的時期，所以布農族人特殊的慶典射耳祭便是在此季節舉行。

射耳祭，意義是讓小孩子知道怎麼使用弓箭……鹿耳朵很小……鹿的嗅覺很好，狩獵的時候，獵人都要知道水鹿大概的位置，那獵人的位置應該在哪裡，才不會被牠們聞到。射耳祭，很多人認為是（彰顯）獵人的表現，打到很多動物。其實不是啊，我們老人說，你打到動物，其實要感謝牠，因為我們是狩獵的民族，我們要特地在一年裡面，對牠，我們殺死的動物，做一個感恩祈福的儀式。

為什麼我要把動物的上下顎首掛著，那是老人跟我講，所有的動物，連人，都有這個下巴，剝我們，對動物而言，這個下巴是非常重要的，因為這樣你才能咀嚼，所以我們要特別感謝。因為動物也有下巴，牠們才能吃植物動物，才變得壯大，我們也有下巴。」⁴

訪談結束，郭清水段長帶我到阿里山公路 71K 的芙谷峩橋參觀。這座橋梁在 2013 年 1 月 15 日開放通車，耗資 2 億 8 千萬元，長 198 公尺，橋面寬 9 公尺，是一座三跨 (19M+160M+19M) 中路式繫索鋼拱橋，紅色橋身橫跨山谷，鮮艷又醒目。芙谷峩橋取自鄒族語 Fkuo，意思是滿山的山芙蓉。山芙蓉為小喬木，花白色至粉紅色，盛開山野，

⁴王建臺、姜穎，〈祭典：射耳祭〉，《布農族的狩獵：歷史、空間與權力》，臺北：行政院原住民族委員會；南投：國史館臺灣文獻館，(2012)，頁75-76。





極為壯觀。此樹亦為鄒族之吉祥樹種，將樹皮纖維曬乾，剝成細條狀後，以薯榔染成紅色，配合山豬獠牙作為臂飾，可驅惡避邪，護身祈福，可算是鄒族的神花。

看到這美麗的紅色芙谷峩橋，不禁讓我想起一則布農族的傳說：

「洪水來時，整個水面不斷往上升。那時的布農人跟其他動物一樣，都急忙逃往高處。在逃跑的過程中，因為很匆忙，族人不小心將 patasan（文字）弄丟而被水沖掉了。逃到玉山（Usaviah）的族人雖暫時得到了安歇處，但因為處於高海拔感到寒冷，沒有火種可以取暖與煮東西吃。突然間，族人在遙遠的另一方山頂發現了正燃燒的火。不管派出誰，都無法完成取火種的任務。

一隻布農語叫 haipis 的鳥飛過來，就說：『我去、我去。』haipis 鳥很快地飛到了那山頂處，便以嘴啣著火種飛回，由於火種很燙，在飛回的途中，牠時而用雙腳緊緊地抓住火種，時而用嘴巴啣著，如此互換著飛了回來，終於成功取回火種，但也燒傷了尖嘴及雙腳。因此，我們今天看到 haipis 鳥的尖嘴及雙腳呈紅色，即是那時為了族人的生存而犧牲換來的。而族人為表感激，對此鳥極為尊敬，牠便是紅嘴黑鵲，布農人視為「聖鳥」。後來洪水退了，族人從此開始下玉山分離居住。」⁵

⁵ 海樹兒·爰刺拉菲，《布農族部落起源及部落遷移史》，

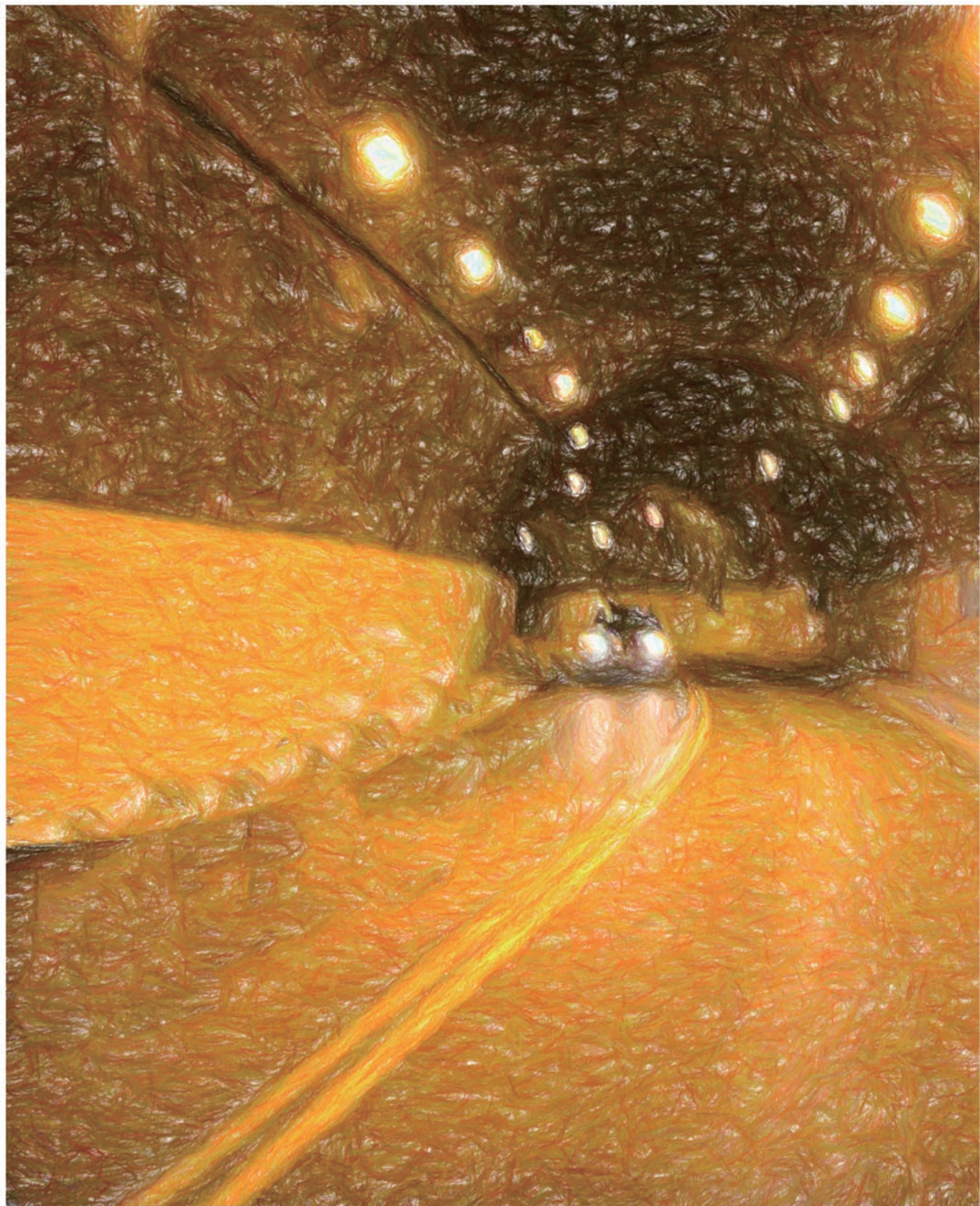
臺北：行政院原住民族委員會；南投：國史館臺灣文獻館，(2006)，頁 85-86。

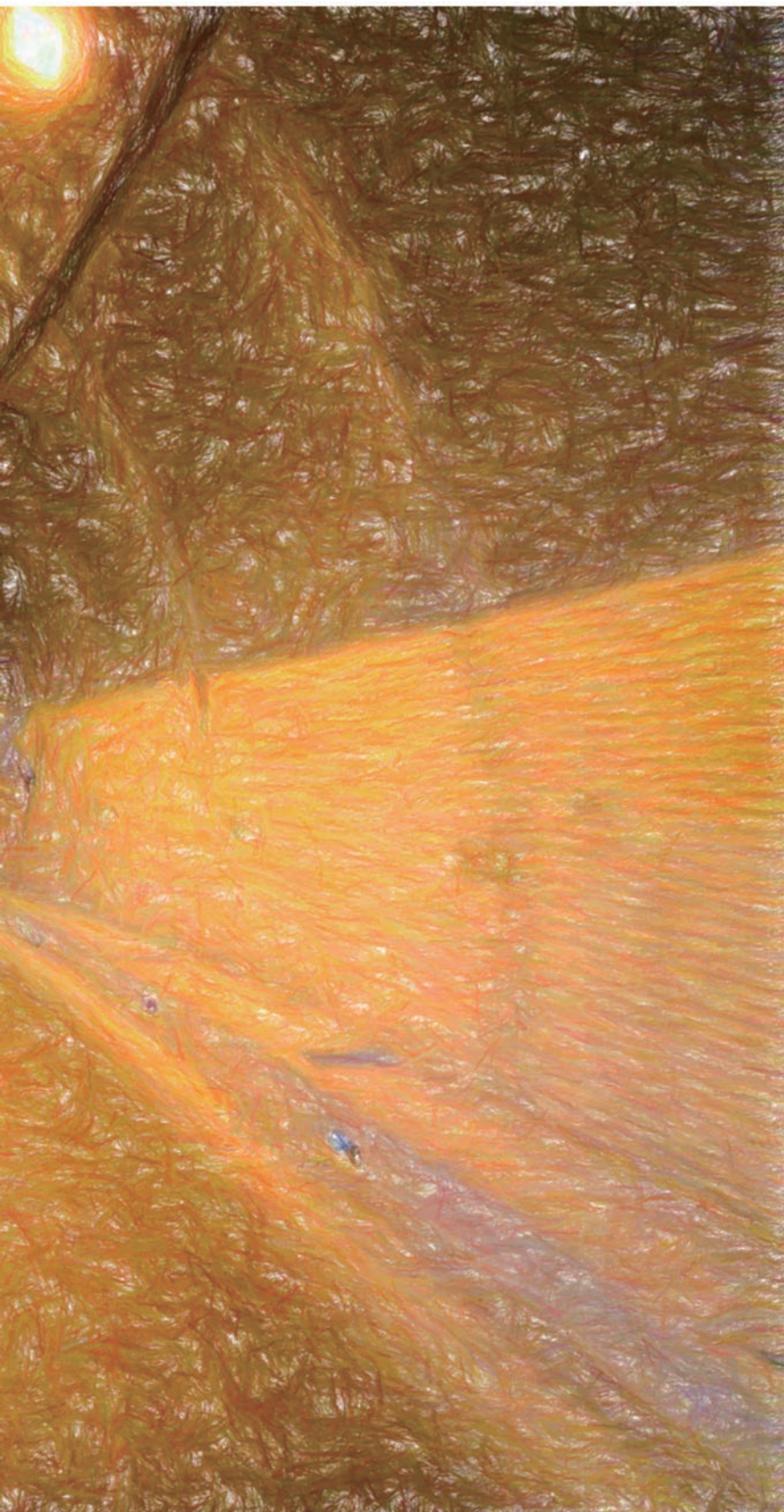
為了多看一下這座特殊的美谷莪橋，我在此稍留片刻，山風陣陣襲來，真是令人心曠神怡啊。我望著微笑的郭段長，他應該在這裡留下很美好的回憶，沒錯。



↓ 芙谷峩橋長198公尺，橋面寬9公尺，是一座三跨中路式繫索鋼拱橋。







Chapter 9

百里公路一線牽

Line Connecting
the Hundred-Mile Highway

伊鈴・亞達烏幼安那
(Yeling Yatauyugana)

鄒族／職稱：幫工程司

我後來在阿里山住了數日。阿里山為玉山西峰延伸支脈的總稱，地名起源有各種說法。其實沒有一座山叫做阿里山，但確實景緻宜人。日出、雲海、晚霞、森林鐵路、神木合稱阿里山五奇。阿里山新八景為塔山奇岩、28 號巨木、小笠原山、水山巨木、森林拱橋、慈雲觀景、神怡流瀑、阿里山神木遺跡等。我來到此地，當然要去看神木（雖然已是遺跡），望日出，坐上世界有名的高山森林火車，體驗一番。接下來，我從阿里山至塔塔加，再取道新中橫公路，去拜訪與阿里山有密切關係的伊鈴·亞達烏幼安那。

伊鈴的姓名很長，總計有 8 個漢字，小小的職章內，刻上職稱與姓名，幾乎塞滿了。伊鈴學營建工程，初至公路總局服務時，對於公路里程幾 K、幾 K 都聽不懂，橋臺位置 A1、A2 也搞不清，後來才摸清楚，也漸漸熟習了。伊鈴的家鄉在嘉義縣阿里山鄉的山美村（達那依谷），2008 年 8 月她才改為原住民傳統姓名—伊鈴·亞達烏幼安那（Yeling Yatauyugana）（來自烏幼的人，烏幼是地名），本名為高鈴，今年四十一歲，已經是三個孩子的媽了，目前三個小孩都是小學的階段。

1998 年，她畢業於私立朝陽科技大學營建工程系，曾在嘉義營造廠任職建築工地的現場監工約 5、6 年。2007 年考上原住民特考四等土木工程類科，次年 3 月到公路總

局第三區養護工程處甲仙工務段任職助理工務員，協助辦理天池監工站的割草、坑洞修補、開口搶修及修復工程等各項業務。2010 年考上原住民特考三等土木工程類科，次年 1 月到第二區養護工程處信義工務段任職工務員，公職生涯迄今已有 6 年了。

她曾參與台 27 線 0K+800 野溪 ~1K+550 荖濃溪的災害緊急修復工程，從 2010 年開工，做了將近一年，其中有一路段的下邊坡築起擋土牆，長達 70 公尺，打了 118 支全套管基樁，上邊坡也拉了地錨。問及這工程的難度，她回答，每逢下雨就沒辦法施工，但河流若突然沒水，就要盡速把機具撤上岸，因為可能是上游的土石流把河道堵住了，若堵住就形成堰塞湖，水量越積越多，壓力越積越大，一旦天然土堤沖毀，洩下來的水量超驚人，就像水庫洩洪一般，災害難以預估。幸好過了幾天，河流水量又恢復正常了。

2009 年 8 月 8 日，莫拉克颱風帶來豪大雨，造成台 21 線新中橫公路多處路基嚴重流失，交通中斷，使得原本往來阿里山與東埔間的旅遊人潮頓時消失無蹤。在暗夜裡，居民聽到山崩地裂和土塊擋土牆滾落溪流的巨響，都嚇得面面相覷不敢亂動，還好天一亮，消防救難人員就進入災區來協助了。水里鄉新山村台 21 線新中橫公路，也在 2009 年 8 月 10 日清晨 4 時多，路基坍方近 1 公里。幸好，事前發現路況有異，130 名村民



都疏散，沒有人員傷亡。至於交通往來，短期內只能等水消退，另沿溪床闢築車行便道，還好壽山橋頭另有一條寬約 3 到 4 公尺的產業道路，繞過路斷處仍可接通到台 21 線 81K 處，供人車通行。

伊鈴尤其對台 16 線 24K+450 明隧道工程留下深刻的印象，她說，這裡用了一項很特別的工法，就是丁壩。它主要用在河道，是一種防洪構造物，於河岸堤防的臨水側，構築往河道中心延伸的長條狀混凝土消波塊的組合體。河水達中高水位以上或流速加快，就會溢淹丁壩或被丁壩阻擋，造成水流轉向或流速減緩，間接保護了堤岸，具有造灘、挑流、減緩流速之功用。明隧道之旁加了丁壩工程，防止道路下邊坡被河水攻擊，造成缺口。公路總局還安排學者專家至現場會勘，指導安排丁壩設置的位置、角度，讓工程發揮最大的功效。伊鈴說，這次經驗讓她學習很多，以後若遇到類似的狀況，應該可以發揮所長。她很感謝公路總局前輩的指導，還有同事間的經驗傳承。她也曾參與協辦台 21 線新中橫栓兒明隧道及單吉娜明隧道原住民圖樣的工程。

栓兒明隧道名稱由來：



「過去有一個水源經過的地方——烏干溪，布農族居民上午上山打獵時，會把小孩栓在平臺的樹幹，並留一些乾糧，打獵完再把小孩帶回，後來很多戶人家這樣做，就把那個地方叫做栓兒，是意譯，不是音譯，栓兒也變成一處小孩的遊憩地。」

單吉娜明隧道名稱由來：

「吉娜在原住民話意為母親，單吉娜是指從前有一個單親母親帶了三個小孩，在當地獨自開墾、生活，並把孩子撫養長大，後人為彰顯這名偉大母親的事蹟，把她開墾居住的地方叫做單吉娜。」

後來，這些地名的故事都變成一幅幅活潑生動的圖畫，呈現在明隧道入口上方。

問及生活在甲仙與信義工務段宿舍的感覺，她說共通點都很荒僻，但甲仙段住宿者比較少，街區卻比較熱鬧；信義段住宿者比較多，街區反而冷清。因為信義段大部分同仁還沒結婚，也就多住宿舍了。伊鈴因為長期在外工作，所以三個小孩（二女一男）是由爸爸照顧，她只有趁週六、日才能回家，但她的小孩不是每個都能理解。

↓ 台27線0K+800下邊坡噴植草種。



↓ 台27線0K+800下邊坡完工後植生復舊情形。



↓ 伊鈴參與協辦台16線24K+450明隧道工程。



↓ 台21線新中橫公路沿途可展望玉山。





「老大因為年紀最大，所以比較能明白；老二比較黏媽媽，所以會哭說媽媽為什麼不回家；而老三是兒子，從小給奶媽帶，比較不會吵，但還是希望媽媽可以在身邊。」

「(鄒族語翻譯) micus' o bankake 'emo somameoza 'ko' komicu ake' i bocbochio. 'emo tainivang lan' a hu' euca to inosi 'ko' kola tmuaino ho yainca cis' a o' teahtu maine' e na ino? 'emo taisangyang isi asonghoza aut' uca tola sochipi o' ala ptaungu at' inghi atva' esi umnu hoci no' upu' o ino.」

六年來，伊鈴平時住工務段的宿舍，只有假日才能回家。聽到此，我衷心希望有一天她能調回阿里山工務段，那樣就能陪小孩成長，陪家人生活了。

現今，鄒族有許多人都離鄉背井，到外地工作，伊鈴也不例外。翻閱資料，我又得知鄒族有一則傳說「取回火種的鳥」：

「當人們在玉山躲避洪水的時候，派遣了 fcici 鵲鴿四處去找火種。fcici 雖已找到火種，但因為飛得太慢，火燒到牠的嘴邊，牠一痛之下忍不住張嘴，火種就掉了下去。第二次，人們派出 uhngu 白腰文鳥去取火種，牠飛得很快，順利地帶火種回來。從此大家又有火可以煮食、烤火取暖了。因為白腰文鳥取火有功，便特別容許牠在田裡

啄取穀粒，而鵲鴿只能在田邊覓食。這兩種鳥的喙都是短而平，那就是取火種時燒過的痕跡。」⁶

希望伊鈴也能把工作習得的技能帶回部落，造福家鄉，像 uhngu 白腰文鳥那樣，把希望帶給大家。訪談結束，伊鈴帶我到水里頂崁新高登山口紀念碑，它位在新中橫台 21 線 76K+400，這是日治時期登玉山的舊紀念碑，意義不凡。這次行程緊迫，沒能登上臺灣第一高峰，下次來臺灣，我一定要去玉山，靜靜俯瞰這島嶼。



⁶ 田哲益、全妙雲，〈小鳥取火〉，《眾裡尋她：南投縣鄒族口傳文學與歷史》，南投：南投縣文化局，(2013)，頁 85-86。





Chapter 10

一家三人維護交通

A Family of Three Maintaining Traffic

許慶龍

(Dalum Isba banan 達倫・億斯巴・巴南)

布農族／職務：保全

↓ 德基水庫。



↓ 台8線中橫公路德基段，山景優美。



↓ 許慶龍在貨櫃屋前。



↓ 許慶龍走向交通管制點，對面是他太太。



↓ 台7甲線(中橫宜蘭支線)66K+200附近邊坡裸露，5名蜘蛛人正在掛網。



↓ 蜘蛛人執行掛網工程，直下為大甲溪上游。





4 月 15 日，走在路上，看到有一家店在放鞭炮，原來那是投注站開出大獎。許多人都跑去買樂透，我也跑去買一張玩玩，站在投注站前，把中獎念力注入錢幣，「在此處刮出，即得此獎金。」我從下面開始刮，0..0..0..2，中獎了！！中了 2000 元，太高興了。今天訪談完，一定要好好地大吃一頓，也要好好地喝一下許久未嘗的冰啤酒。

來到中橫公路見到阿龍。許慶龍，綽號阿龍，花蓮卓溪鄉古風村石平部落人，布農族，他主要負責梨山地區施工路段的交通維護與管理，但最初並非從事這項工作。阿龍高中時來梨山打工，當時一天可以賺 150~200 元，他覺得賺錢真容易。退伍後，又來梨山承包果園，當時溫帶水果（蘋果、梨、水蜜桃等等）很搶手，每天即使喝喝酒、賭賭博，一年下來還可賺 300 萬。後來，梨山的水果產銷稍呈下坡，他開始去承包一些工程，貼補家用。

從他給我的名片看來，在梨山他經營一座果園，註明宅配到府，歡迎訂購，背面還將溫帶水果的產期標示出來：蜜李 6 月，水蜜桃 7 月，新世紀梨 8 月，甜柿 10 月，雪梨 11 月。1999 年 921 地震之後，中橫公路中斷，梨山水果運送受阻，他就開始縮減果園規模，目前不求量多，但求質好，開始走直銷、宅配、網購的經營方式。他的果園在



台 7 甲線 66K 附近，靠近松茂。講起 921 地震，前一天他剛將水梨與二十世紀梨採收好，運至東勢石岡，人又回到山上。地震發生第二天早上，梨山地區一碗泡麵漲到 100 元，他與太太各吃一碗，共 200 元，老闆還很好心地說，熱開水不用錢。921 地震之後，他的人生觀大為改變，認為活著真好，生活看得開，遇到危險災難，也願意去協助。他說：

「救難助人，目前也許沒有得到很大的直接獲益，但小孩子也許日後受惠，得到未可預知的福報也說不定。」

「(布農族語翻譯) Mais minindangaz bunun hai, ana tuapatu nitu sinaivan mas sinindangazan tu haimangsut, na sin nai mailalangna ta usuzaun cia. 」

阿龍目前受雇於承攬廠商，在台 7 甲線 66K+200 工作，擔任保全監控路段。這裡正在執行邊坡掛網，長達 300 公尺的路段，需要三個人維護交通，一前一後，另有一人在中間。中間的這個位置正是崩塌邊坡的下方，最危險，那就是他，至於前方與後方的管制分別由他的母親與太太擔任，他們三人以無線電加目視，整點放行。管制站的旁邊還擺了一個貨櫃屋，裡面有床墊、棉被和一些玩具。白天值勤時，他們的兩個小孩就自

已在裡面玩，下班後，全家人睡在貨櫃屋裡。這工作不僅是平日管制施工路段的交通，颱風來臨時還要預先佈署人員，執行交管，稱為防汛保全。在重要路段或災害路段都設置崗哨亭與柵欄，派駐人員看守，另有派遣人員四處巡視。通常來講，24 小時的管制路段約需 7.5 人次來執行，早上 8 點進行管制，下午 4 點半之後才解除管制。

有一次的搶救行動令阿龍難以忘懷，那是發生在 2012 年 6 月 11 日晚間 7 點的事。在中橫 79K 的林務局梨山工作站佳陽分站，因豪雨造成土石流將留守人員活埋。那時，佳陽往梨山的路段受阻不通，他們接獲通報趕往現場，那時已是 7 點 54 分，附近民眾用千斤頂撐開倒塌的房屋，將一對男女自掩埋的土中挖出，兩人傷勢嚴重。不久男的死亡，女的仍有氣息，但中橫公路無法通行，難以進行急救。在滂沱豪雨中，救難人員先將傷者綁在擔架上，以流籠將這對男女運至德基水庫的邊緣。9 點 20 分，再搭膠筏渡過德基水庫，此時風雨相當猛烈，膠筏在水庫中搖搖晃晃。10 點 25 分上岸，再以搬運車運至梨山老部落。10 點 40 分，救護車接駁至梨山衛生所，整個營救過程耗費三小時多。很可惜的是，送到梨山衛生所之前，女的也斷氣了。親身參與救援行動的阿龍說，看到一個生命仍有微弱的氣息，不放棄一絲希望，到最後這生命悄然消失，令他相當難過，這是一次很感傷的救難經驗。

訪談完畢，許慶龍帶我到松柏村去逛逛，那是一個安置軍官與有眷榮民（個別農戶）的村莊，一棟棟的水泥屋舍依山排列，但現在大家都忘了這個地方。

看到許慶龍一家人相互支援地指揮交通，不禁讓我有些思鄉情懷，來臺灣將近快二個月了，不知家人們近來可好？參觀完松柏村，我們走進一家餐廳喝啤酒，我請客，難得中獎嘛。一罐一罐猛喝，真是忘我啊，待回過神來，桌下滿滿盡是空罐。阿龍驚覺，他該回去了，我也不勝酒力，走到站牌才發現大事不妙。往羅東，往臺中豐原，往花蓮的車都沒了。從梨山往羅東的車下午 1 點 30 分就沒了，從梨山往臺中豐原的車早上 8 點就開走了，而往花蓮的車下午 3 點之後就沒了。想不到梨山看起來這麼繁華、商店林立，客運班次竟然少得可憐，只剩下一班往武陵農場下午 4 點 55 分的車，看來今天得在那裡過夜了。才剛中獎就錯過班次，這就是樂極生悲吧，不過武陵農場的山嵐水色，自然天成，或許住宿那裏也不錯。

到了武陵農場，四處瀏覽，遇到了一群小朋友正在校外教學，我上前問道：

「你們知道這附近有什麼好吃的嗎？」

他們爭先恐後回答：

「水果 !!」

「水果好吃，好甜 !!」



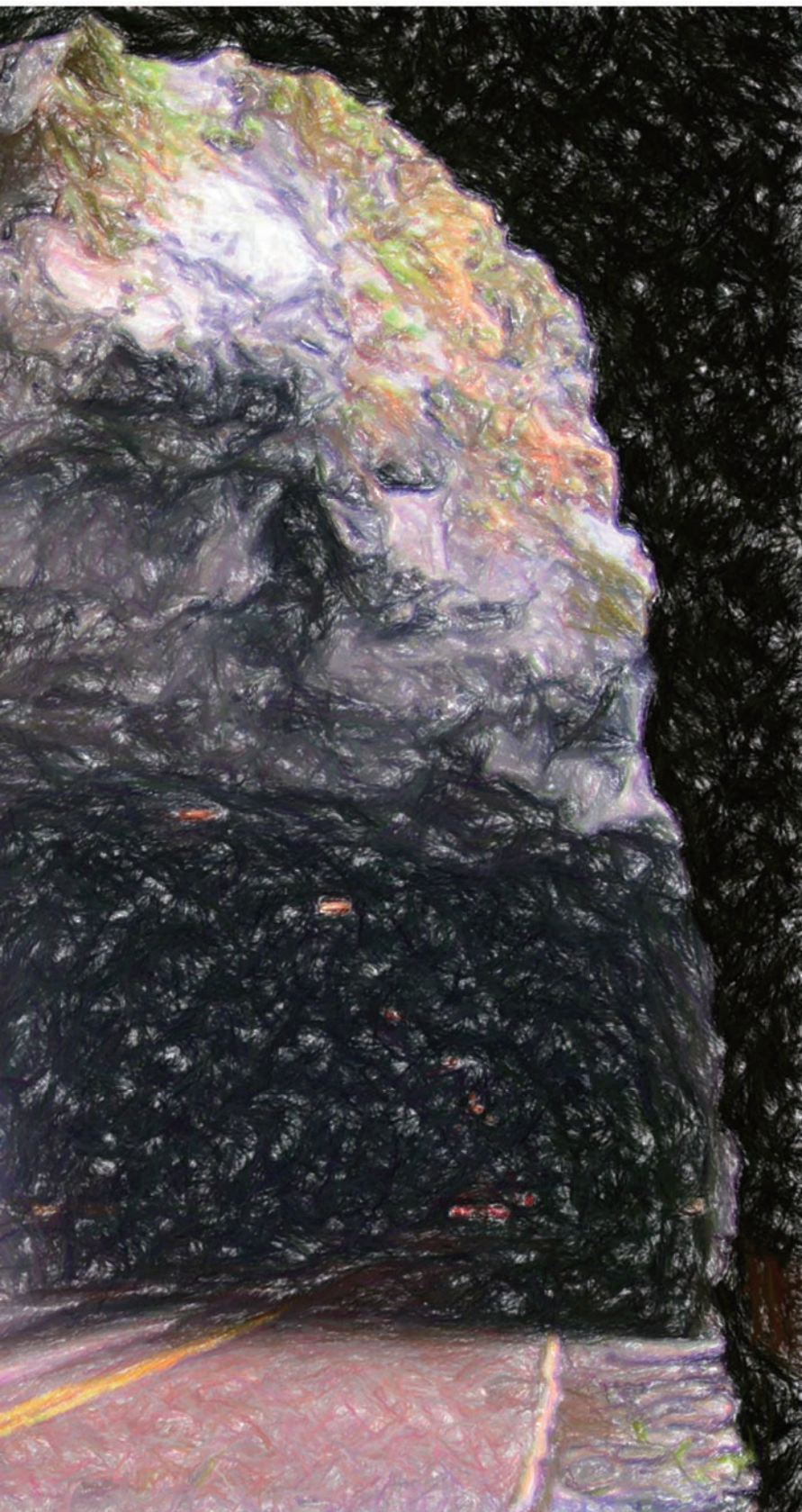
我走進販賣部，看到琳琅滿目的水果，有李子，有聖女蕃茄、巨峰葡萄，有珍珠芭樂、黑珍珠蓮霧，還有土芒果、黃肉小西瓜、美濃瓜等等，買了幾個來嚐嚐，哇！真的是很甜，香味從嘴中化開，久久忘不掉那味道，難怪有人說臺灣是水果王國，我要再次替臺灣的美食記上一筆了。

晚上，我在富野渡假村住宿，發出一封電子郵件：

「Dear Abertina, 今天來到武陵農場，遇到一群可愛的小朋友，我也品嚐臺灣很多好吃的水果，有蕃茄、葡萄、芭樂、蓮霧、芒果等，真是太享受了。明晨，我想靜靜眺望群山，走進密蔭森林，尋著悅耳鳥聲，然後有一隻藍色知更鳥在等我。」







Chapter 11

放出法寶，我的厲害

Release the Magic Weapon, My Power

邱信伍 (得利·古麥諾命)
泰雅族／職稱：養路士

李永森 (尤順·尤命)
泰雅族／職稱：養路士

李挺峽 (武道·吉娃斯)
泰雅族／職稱：司機

蕭世斌
漢族／職稱：臨時技工

我越來越熟悉工程的點滴與掌故。時序進入 5 月，外面正飄著毛毛細雨，原來 5 月是臺灣的梅雨季。我從武陵農場出來，下至羅東，轉回臺北，有一些瑣事待處理，竟亦占去許多時間。一個月後，再從羅東出發，搭乘友人的車，一路九彎十八拐、暈頭轉向進入北橫山區，經過明池，雖沒能下車遊玩一番，不過聽說明池森林遊樂區有一天然水池，池中立了幾支紅檜枯木，呼應周圍山峰的巨木林群，形成太古殘木的景觀。明池後方的山形似筆架（稱筆斗峰），明池的湖面為硯臺，紅檜枯木彷彿正在沾墨水的筆，形成一幅吉祥風水的格局。接著，我來到一個叫巴陵的地方。這裡有一巴陵聯絡中繼站，公路總局第一區養護工程處復興工務段王美芬副段長向我介紹今天的受訪人，他們看來都很有趣。

邱信伍，泰雅族，為什麼要叫這個名字呢？因為他在男生之中排行第五，父親報戶口時，戶政人員問他小孩要取甚麼，父親說尚未想到，戶政人員遂代為取名了。他是 1963 年出生，1976 年國中二年級便轉去念士官學校。1989 年退役，因為具有榮民身分，退輔會轉介至公路總局第一區養護工程處（一工處）服務，1990 年 3 月 18 日開始任職，當時月薪一萬三千元，迄今已歷 24 年。他住溪口上臺地，1970 年代還有水田，後來水圳壞了，不種水稻，改種旱稻，現在連旱稻也沒有了。他說：

「小時候家境不太好，生活用品常去雜貨店賒帳。跟老闆說，借一包米，米就取回家，過兩天，借一包鹽巴，鹽巴就取回家，最後還是沒錢還。因為不好意思，進出部落時，總是避開雜貨店，多繞一點路，偷偷摸摸溜過。」

「(泰雅族語翻譯)’ laqi saku nga, yaqih qu qinxan myan, kwara qu s’ agal myan qqyanux ga, musa myan psyakin squ syobay na plmukan. Kyakun myan lawpan mha, syakin saku qutux snbwal bwax, nanu yasa qu rasun maku ngasal, kinsuxan nya musa saku qutux snbwal cimu, yasa qu rasun maku ngasal lozi, tehuk sa pucing lga, ungat qu pila aki sbiq sa lawpan na. ksxun myan mita qu lawpan qasa, nanu yasa musa myan hugal, ini ga mbzih myan mwah ngasal ga, shriqan myan bbiran qasa ru si myan shomux tunux thgiru tuqiy te binah.」



邱信伍在復興工務段擔任道工，平日工作就是巡視道路，還有各項器材的登錄與整理。2014 年 5 月 10 日禮拜六，他在巴陵聯絡中繼站值班，因為前一晚下大雨，他想起北橫公路 51K 處很容易落石，有可能道路受阻，於是開車去看，果然路旁垂落一些桂竹，影響視線通行。他下車將桂竹鋸斷拉開。不經意卻被土蜂叮了，一開始他不以為意，繼續清理倒竹。回到車上，將車轉向巴陵，邊開車邊胸悶，前行 1 公里，約莫到了 50K 附近，突然非常難過，幾乎無法操縱車子。於是，將方向盤一轉，撞向山壁，車再彈回，衝撞護欄。此時他已趴在方向盤上，整個身體壓住喇叭直鳴，呈現昏迷休克。正在執行交通維管的某包商，聽到遠處傳來的喇叭聲，疾奔過來尋聲救人，適時把他拉出。包商狂打手機給消防隊，將他送至巴陵醫療中心。經過急救，他又吐又冷，血壓值太低，只有 50mm，於是通知復興工務段，緊急聯繫救護車，一路直送龍潭 804 醫院。醫生馬上為他打針，在急診室留置觀察。到了下午，待身體稍微恢復知覺，他逕自搭車到巴陵，開回那遺在山區的小卡車。同事見到他，都說命真大，因為一般人被土蜂螫了兩、三包就不行了，他被螫了五、六包，居然挺過來了。

巴陵聯絡中繼站由復興工務段的道工輪流值班，這項勤務比便利商店更操累，從早上 8 點到第二天早上 8 點，24 小時，午、晚餐需自理。道工的工作有巡視路況、割草、修補路面等，割草看似簡單，其實頗具危險性，要防青竹絲、土蜂、落石。通常會先在道路的兩端，派人執行交通維護，而道工們在管制區內迅速完成工作。

邱信伍常與李永森一同巡視道路、修補路面，李挺峽是司機，他們三人常與蕭世斌一同執行直升機空拍。邱信伍、李永森、李挺峽是泰雅族，擔任臨時技工的蕭世斌則是漢人。邱信伍、李永森的職位原是公路單位最基層的道工（經考試合格後，改稱養路士），負責公路上的各項疑難雜症，但我們不常看見他們，或是視而不見，但他們一直存在，甚至是保障民眾行車安全的初始防線。他們的故事絕不是豐功偉業，平淡中卻危機四伏，像極了我們每一個人的人生，我很喜歡。這是道工生活的寫照，是人在窘途的每一天。





初夏清晨，進入滿是蛇目蝶與青帶鳳蝶飛舞的巴陵山區，我來到台 7 線 49K+500 看到 11 位工人正在鑽孔灌漿，負責此項作業為傑瀚營造公司。垂吊工人的組成，布農族、泰雅族、平地人各約三分之一。因為要爬高，很累，所以沒甚麼人肯做這項工作。這天也有人來拍攝工程影片，但因為距離真的很遙遠，看不清楚工人在幹甚麼。為了清楚拍出鑽孔灌漿的實況，有一組人正操控一臺六軸直驅馬達螺旋槳直升機，主控者就是蕭世斌。

六軸直升機上面裝有兩個鏡頭，蕭世斌一邊安裝，一邊向我們介紹：一個鏡頭用來回傳影像，同步顯示在遙控器的小銀幕與平板電腦螢幕，這只是監看影像，不錄影。另一個鏡頭便是「GoPro 極限運動攝影機」，會錄影，並可設定 5-10 秒拍一張照片，解析度很不錯。一臺六軸直升機重量將近 3~4 公斤，每一槳可承受 1.5Kg 重量，可遙控的飛行距離為方圓 1 公里、相對高度 1000 公尺，但一般只飛方圓 300 公尺、相對高度 100 公尺。這是肉眼可及，較能確保直升機飛行安全的範圍。

要使直升機順利飛往高空，再安全降落地面，需要 3 人同時合作。一人負責操控遙控器，一人用望遠鏡看直升機飛行範圍有無障礙物，如葉子、樹枝、電線等等，告知操

控者閃過障礙物，另一人負責盯住平板電腦螢幕，不斷報告直升機同步回傳的影像，螢幕上有飛行高度、飛行速度與其他數值。這次操控飛行的三人組：蕭世斌，以遙控器（有小銀幕）主控飛行；李永森，用望遠鏡看實景障礙物；李挺峽，注視平板電腦螢幕，回報飛行高度與速度等數值。

在直升機飛行前，三人組有既定的程序與默契。首先討論飛行路線，提示並叮囑要閃避的障礙物，檢查直升機並裝上電池。六軸直升機要抓到 6 顆衛星，才能確實掌握 GPS 定位與速度，這樣操控更顯平穩，甚至不用直接看實景，逕看螢幕就可以了。最後，正式飛行前還要「試飛測試」一下，就是飛起 5-10 公尺，再平穩降下，然後就可開始航向目的地。

在現場，大家都叫蕭世斌為阿斌哥。這阿斌哥說，以前傳統的模式直升機並不吃電，而是吃油。一桶油 400c.c. 要 80~90 元，只能用十幾分鐘，而且模型直升機比模型飛機還耗油。模型飛機可以靠浮力滑翔，藉著衝力前進，也可以關掉引擎，待快要到達地面時再啟動引擎爬昇；但模型直升機不一樣，只能靠旋力飛行，中途不能關掉引擎，一關就摔機，所以相當耗油。阿斌哥又說，以前的模型直升機飛完後，機身會油油的，

要用酒精噴一噴，但現在的六軸直升機已經不需如此麻煩。六軸直升機裝有兩顆電池，一大一小，大電池供給飛行動力，小電池是回傳影像的電力，但這兩顆電池只能撐飛行十幾分鐘。

他說，從 18 歲就玩遙控飛機，而操控六軸直升機已有 1-2 年了。每逢假日他也會帶小孩一起到大溪的停車場，父子一起玩遙控飛機或遙控直升機一整天。20 年的操控經驗，他知道飛行時要注意什麼，像是下雨天就不能飛，不要飛在高壓電塔附近，因為電磁波干擾易失控。他就曾經失控而摔機，最嚴重的一次是引擎在高空爆掉，只見遙控飛機垂直栽下，瞬間就毀了。然而摔機事小，他最擔心砸到人家，麻煩可大了。

除了蕭世斌會操控之外，先前提到的李挺峽也會操控，只是沒有蕭來得熟練。靠這一行吃飯看似有趣，其實很辛苦，有時 GPS 定位就要等上半個鐘頭。他們曾在芎林台 68 線中正橋紀錄影像，當日氣候不佳又得執行工作。那是 11 月，東北季風來的時候，風大又冷，偏偏遇上對流雨雲移動，雷聲隆隆，閃電不斷，滾滾溪水沖刷而下。一行人枯候現場，等待雨勢稍歇得以拍攝。蕭世斌說：

「冬天的雨很冷，等了快一天，等到整隻手都凍僵了，好不容易天氣稍稍好轉，到現在都還記得，當時手指無法靈活操作的感覺。」

時常等上一天就為了 10 分鐘的拍攝紀錄，在他們的生活經常上演。

正當我們閒聊時，GPS 定位終於完成，三人組各自就位，六軸直升機待命出發。這樣的分工看似平常，操作著好像遊戲般的工具，但其實一點也不輕鬆。公路施工的地點常在深山裡、水岸邊，氣候變化大、環境又險惡，山谷間掛滿各種電線與水管，稍一不慎，六軸直升機會因突昇的側風或烈光折射，顯得有些飄忽或詭異，需要非常專心地操作。

旁觀的我望著直升機冉冉飛起，它像隻偵蒐的老鷹，在高空遠端上下左右游移，傳回那些鑽孔灌漿工人在 200 公尺上方的實景，老鷹的高空視野與踏在土地的我們，透過直升機瞬間連結了，三人組仍專注執行自己的工作。與其說，這是工作的使命，更像是一種發自內心對六軸直升機的愛戀保衛戰。10 分鐘的戰役，需要多日的準備與無比的耐心，因為，每戰都需勝利。



阿斌哥操控直升機非常熟練，且樂在其中，他專注盯著監控螢幕，又不時抬頭望向直升機，夏天的刺眼陽光在他眼中化成一道照耀大地的光芒。最冷的冬日情景也在火焚似的夏日訪談中浮現，說到這，他們不禁露出驕傲的神情，是令人佩服的三人組。

泰雅族是典型的高山民族，生活在山中，他們相當適應，我知道這麼一則「占卜鳥」的神話：

「在 utux 神靈國度裡面有兩個姊妹，姊姊是烏鴉，名叫 cyaqung，妹妹是繡眼畫眉，名叫 siliq。泰雅族人每當心中有疑問的時候，總是習慣向神靈祈求指點，有一天，cyaqung（烏鴉）和 siliq（希利克鳥、繡眼畫眉）爭取占卜資格，誰可以把大石頭推到溪谷去，誰就是最有靈力的鳥。

於是，cyaqung 大聲振翅，得意洋洋地高聲吶喊，大石頭卻絲毫沒有動搖。siliq 輕輕揮動翅膀，不費吹灰之力就把大石頭騰空抬起，從容地搬到對岸。

從此，泰雅族人就將 *siliq* 當成靈鳥，協助人們預知吉凶。人們相信牠一定是神靈派來的，出門打獵等事都會先問過 *siliq*，牠若發出「希～希～」的叫聲就表示會成功。而烏鴉為了報復，常常飛到人們的屋頂咒詛，只要牠停在屋頂 *qaa' ... qaa' ... qaa'* 叫著，那家就會有人死去，一直到如今都有這樣的傳說。」⁷

希望六軸直升機也能像希利克鳥一樣，高飛上去視察，並帶回好消息給大家。



⁷ 林道生，〈西列克靈鳥〉，《原住民神話、故事全集(3)》，臺北：漢藝色研文化，(2002)，頁 14-15。

↓ 六軸直升機起飛，三人組操作，李挺峽(左)、蕭世斌(中)、李永森(右)。



↓ 台7線北橫公路49K+500邊坡，有11名蜘蛛人在鑽孔灌漿。



↓ 巴陵大橋，為中路式繫索鋼拱橋，長度220公尺，寬度10.5公尺。



↓ 巴陵橋，為鋼索吊橋，長度160公尺，寬度4公尺。



接著，李永森帶我到巴陵大橋，他說那是北橫公路四座最漂亮的橋梁之一。我正想說橋梁有多漂亮，一座紫色鋼拱橋出現山谷，映著藍天白雲。且慢，在西側還有一座紅色的鋼索吊橋，那是舊巴陵橋，現在改為步行專用，不再行駛車輛。二橋相映，隔著青碧河水對望，實在不錯。

一上午的訪談，肚子很餓了，我們留在巴陵吃原住民風味餐。豐富的菜色一一擺在眼前，直叫人口水直流，有刺蔥煎蛋、泰雅小炒、馬告土雞等等。刺蔥是一種具香味的樹葉，泰雅族語為「tana」，剝碎的刺蔥香氣更加有勁，與雞蛋融合在一起，是一道絕配的可口佳餚，讓人忍不住一口接一口。泰雅小炒使用馬告與小米醃製的豬肉快火滾動，馬告看上去一粒粒黑黑的，是一種山胡椒樹的果實，不但提振食慾，搗碎馬告的新鮮果實，泡水飲用還可緩解宿醉後的頭痛，我再次感受大家的熱情。

還好這次沒有猛然醉倒，只是整個人醺醺然趴在往臺北的路上，不久便呼呼大睡。

↓ 雙橋併列，巴陵大橋在前，遠方為巴陵橋。







Chapter 12

小心我把你的錢 變不見

Careful,
I'll Make Your Money Disappear

吳國隆 (Salilan 沙力嵐)

布農族／職稱：司機

「Dear Abertina, 又是一個美麗的早晨，今天要見一位特別的魔術師。人生如果能像魔術一樣，變出一朵花，即使是一朵玫瑰，那該多好。幻想的魔力，離題的魔力，瞬間歡欣的魔力，只要那魔力……」

休息兩天之後，到樹林的第一區養護工程處去見一位很特別的人，這是一工處王韻瑾副處長特別推薦，並指派黃聿庸副工程司陪同訪談。剛一見面，就馬上空手變出一朵花，這是吳國隆。他說：第一次看海是國中畢業旅行，在野柳，用手沾海水，真是鹹鹹的；第一次看火車，是從山上部落外出到平地念高中，在高雄。吳國隆是高雄縣桃源鄉桃源村人，布農族，1959 年生。高中畢業後去當職業軍人，退伍後，經退輔會分發至公路總局第一區養護工程處當司機，那是 1985 年 4 月的事。

小時候，他住桃源鄉時，看到外地人，如公務員、警察等，都要敬禮。當時還沒開築南橫公路，進出都要走山徑與吊橋。終於南橫施工了，第一次看到外省人進來山區，也就是榮民，在工寮裡有發電機、電視機、電冰箱等，電視機裡看到令人著迷的摔角節目。隨著南橫公路的推進，部落也漸漸改變了。南橫公路施工時，榮民大多於中午 12 點開炸岩壁，大家會說放炮了，日子一久竟成生活的一環，每逢臨近中午，大家心照不

宣，放炮了。那時，紅色與黃色推土機也進來村落，紅色推土機比較有力量。吳國隆永遠記得，還有吃柴油的鐵牛車排放煙味聞起來很香，很奇怪呦！

南橫通車了，電燈也隨著來了，雖然是 5 瓦的黃燈泡，掛在天花板上，一次可以照兩個房間，感覺非常亮眼。吳國隆說：

「客運車第一天行駛，全校停課，大家都到路旁迎接，從小孩的眼睛看過去，輪胎竟然那麼大。而司機戴著大盤帽，很帥，沒想到自己最後也當司機。」

「(布農族語翻譯) Tu na kitnga a vasu maiaupacin hai ,mal-u amin a Kaku tu isnanavan ,maiaupa amin bunun sia dansisila cia anpasdu mas na minsuma tu vasu.isia zami uvaz tu sin dadu hai,sikamangmang a vasu tu tauntaun .Unting vasu hai tamuungan sia inaicia tu tamuung .tuzatu tailmindu saduan, niang tudip miliskin tu ,ka minuni amin-ik uuting laupakadau. 」

當時男生流行穿中國強黑色布鞋，因為價錢比較貴，他只能買女生的白布鞋來穿，覺得很丟臉。想去理髮，但沒有錢，但是可用松鼠尾巴或飛鼠尾巴去換理髮，他來自這樣一個封閉的山村。



吳國隆一直都在一工處本部開車，曾有一年五個月外調支援景美工務段。印象中載過哪些特別的長官呢？喔，他載過行政院長游錫堃。此外，有甚麼特殊技能呢？那就是變魔術。變來看看吧，他有 20 幾套魔術，令人百看不厭。

主要戲碼大致如下：拿張紙，摺一朵花，突然燒起，最後變成一朵真的紅玫瑰。乒乓球，一顆變兩顆，兩顆變四顆，四顆變八顆。彩帶，從嘴巴一直拉出來，拉不完。還有神奇鐵盒，從中出現雞、鴨、蛋糕等。講起魔術這項技能，如今他常在員工同歡晚會表演。這段因緣是精省前，省府有一社會服務工作隊，每年都會下鄉服務。先集訓兩周，再外派服務一個月，通常在暑期八月時進行，一個月輪流進駐三個鄉鎮。社會服務工作隊共有三隊，山線一隊，海線兩隊。今年在西部，明年換去東部。隊員由大專院校學生組成，每隊再分醫藥、文康、電器修復三組，醫藥多為臺北醫學院學生，文康多為國立藝專學生，電器修復多為臺北工專學生。下鄉服務時，住學校活動中心或教堂，隊員須自攜睡袋及盥洗用具。吳國隆便擔任社會服務工作隊的司機，載送他們上山下鄉，每年一個月，持續了六年。通常是兩臺車出動，一臺卡車載行李及器材，另一臺國光號載隊員，就是他來開。別看這工作隊南征北討，踏遍臺灣，事實上許多原住民鄉鎮要兩三年才會輪到一次。

到了部落，大家分組工作。醫療組要次日早上八點才看病，但清晨六點就有人來排隊了。電器修復組，只見許多人抱來電鍋、電扇，大多是保險絲壞掉而已，因為電壓不穩，部落通常位於電源末端，常有這個現象。最受歡迎就是晚上的文康晚會，當時大型音響很少見，聲光效果一打出來很震撼，很嚇人。吳國隆說：

「每晚看表演，尤其是魔術，我最喜歡。看久了，順道向國立藝專的表演同學請教幾招，六年下來我也是魔術師了。」

因為這個機緣，從此公路局的聯歡晚會，他都會上去表演，頗受歡迎，這是他平凡的司機生涯中很意外，又得意的收穫。

「雖然我是司機，但小心我把你的錢變不見！」吳國隆說。

變呀變，魔術是那麼有趣又不可思議，令我想起一則布農族的傳說：

「相傳百步蛇與布農族人原是好朋友，因布農族人見百步蛇的花紋很美麗，而去跟

百步蛇媽媽商借小百步蛇，拿回家臨摹製作花紋布。族人見到那漂亮的百步蛇花紋布紛紛把小百步蛇輪流借回家，後來竟把小百步蛇弄死了。後來，百步蛇媽媽要將小百步蛇要回去，才發現原來小孩已經被布農族人弄死，於是便很生氣召集眾蛇展開復仇計畫，以後凡是見到布農族人就咬，因此讓布農族人死傷很多，從此雙方變成世仇。但長老擔憂這樣下去是不行的，於是互約談判來停止殘殺，以後見面要相互尊重，恢復朋友關係。

今日我們看到布農族的百步蛇花紋與圖案，原來有著這樣的一段歷史過程。布農族稱百步蛇為 Qavit 的字義中，其實含有朋友、誓約的詞意。在祭典時穿著 Patvanan 唱八部合音，每個人身體背後都有蛇紋，當大家圍抱在一起，那蛇紋就連結成一條美麗的巨蟒，瞬間人與蛇便融為一體了。」⁸

原來在古早古早以前，大自然就擁有魔法，布農族與百步蛇是仇敵，變朋友，人與蛇融為一體。不知道吳國隆是否能將小蛇變回來，還給母蛇，以這魔法向百步蛇表達善意呢？

⁸ 田哲益、全妙雲，〈布農族與百步蛇大戰〉，
《呼嘯山林：南投縣布農族口傳文學集》，南投：南投縣文化局，(2012)，頁249-250。

↓ 101年度一工處歲末聯歡晚會，吳國隆魔術表演，變蛋糕。



↓ 101年度一工處歲末聯歡晚會，吳國隆魔術表演，變小雞轉大雞。



↓ 吳國隆(前排右二)參加公路總局退休員工聯誼晚會歌舞表演。







Chapter 13

人生不輝煌

The Not So Brilliant Life

洪輝煌 (一崩)

阿美族／職務：蜘蛛人

我在臺北，每天都相當開心。今天要到公路總局第一區養護工程處景美工務段訪談，當我準備出門，才驚覺我的相機勒？印象中，訪談吳國隆時還有見到，我還幫他拍了幾張變魔術的定裝照，怎麼突然消失呢？這幾次訪談的照片都在裡面，相機不見了，不就代表資料都沒了，心裡很著急。抵達景美工務段時，光啟社的兩位小姐已經來了，分別是牡丹小姐及蔡佳欣小姐，想到這次有美女隨行，我暫時忍住找不到相機的悲傷，笑臉迎接兩位美女，展開今天的行程。

在車上，我們一直聽著原住民歌手張惠妹 2009 年意識專輯《阿密特 A-MIT》，強調出生於臺東縣卑南族的阿妹，決定以自己原住民名字「古歷來·阿密特」的身份，並以原住民古調音樂和大家見面。我向來聽到這種多音節的歌曲就很喜歡，這張專輯的代表曲目阿密特包含了三首卑南語連唱歌曲：給親人 + 來唱歌吧 + 等待豐收的父親。

〈給親人〉歌詞是：我的親人啊，我很抱歉，我並沒有好好的照顧你們。現在我在外努力工作，不管我自己過得如何，我會好好的。我的心裡永遠都有你們，你們永遠都是我最愛的親人。

〈來唱歌吧〉歌詞很簡短：年輕的少年少女們，一起來唱歌跳舞吧。

〈等待豐收的父親〉歌詞是：父親出門打獵去，我們幾個小孩在森林的入口處等待。看著美麗的瀑布潺潺流下，清涼的、湛藍的水面，此時狗兒突然高興的汪汪叫，原來是父親回來啦，此時此景，我永遠也忘不了。

阿妹另有一首〈思念〉卑南族古調，更是一首傷痛的歌，唱到心的裡面去了。臺灣有許多著名的原住民歌手，他們都有一副天生的好嗓音。我們就這樣聽著，聽著，聽著，感受原生的天籟之音，在車內迴盪。

到了東北角現場，看到工程人員拿著我的相機走過來，原來那天臨走時與吳國隆聊得太開心，把相機留在那邊。他發現後，又探知我的行程，再託人轉交給我，真是太感謝了。吳國隆不但沒有把我的錢變不見，還幫我把相機變出來，太感動了。

我們到東北角看邊坡防石網工程，那是台2線112K，工人約有10人，工期70天，洪輝煌便是其中之一。他住臺東太麻里，阿美族，做防石網工程已有五年了，只有一個

小孩，大學畢業了。問起這項工作，他的小孩覺得如何？覺得很辛苦，洪輝煌回答。

北部濱海公路分兩期施工：第一期工程 1976 年 1 月開工，1979 年 8 月 10 日完工通車，路線自基隆市八斗子漁港起，經深澳、瑞濱、水湳洞、澳底、福隆到頭城。第二期工程 1979 年 7 月動工，1982 年 6 月 24 日完工通車，路線自頭城沿東部海岸轉經公館、東港至蘇澳。北部濱海公路新開路段 28 公里，拓建路段 76 公里，橋梁 92 座，隧道 3 座，合計 104 公里。

宜蘭地區原僅有台 9 線公路經坪林、烏來至臺北，且路面未達通行貨櫃車標準，故沿東北角海岸闢建北部濱海公路。在經濟方面既能促進蘭陽地區繁榮與工業發展，也可促進觀光產業。這條公路闢築完成後，沿途依山傍海，風景綺麗，很多遊客自行開車與騎機車前往遊覽，每逢星期假日，車輛更是絡繹不絕，這是當年通車時的盛況。

北部濱海公路闢築迄今已 30 多年，隨著大眾旅遊型態的改變，目前從台 2 線 96K-114K 靠海那一側設有自行車道，屬於環臺自行車路網的一段。風景秀麗的東北角海岸，自行車道經過卯澳（102K-107K）、馬崗（107K-109K）、福隆、萊萊平臺，迴繞一

圈再返福隆，全程約 20 公里，繞行一圈約 2-3 小時，是一趟不錯的旅遊建議。因自行車道位於公路靠海那一側，受地形所限，區隔自行車道與公路須用鋼索護欄或混凝土護欄。

我問洪輝煌從事防石網工作的概況，工人最年輕 25 歲，最老 50 多歲，到了 60 歲就要退休了。平均一個月工作 20 天，收入約五萬元，因工期需要，假日也要做，只有雨天才休息。因冬天東北季風強勁，防石網施工困難。

除了擔任防石網蜘蛛人，洪輝煌也做過隧道工，因為粉塵太多，肺部不舒服，易罹職業病，後來就不做了。另外，他曾在蘇花公路當過蜘蛛人，蘇花公路的岩石巨大，進行刷坡時，既無法移動岩石，又不能爆破，只好掛防石網，有時岩塊凸出，需在岩塊下方鑽洞掛網，一邊鑽，一邊又擔心岩石滑下，很緊張。

這幾年他多在東北角工作，從萊萊平臺往福隆做過去，過兩年，又從福隆做過來，往復循環。東北角的土石較軟，所以鑽岩機（鴨頭，重 17 公斤）插上去較不會滑動，但要在倒懸的岩塊上掛網，則很難施工，有些岩塊內凹達 4-5 公尺，這時就考驗蜘蛛人

的能耐與技巧了。至於防石網與型框掛網有何不同呢？洪輝煌認為，防石網較硬，較難施作。防石網施工的步驟如下：一、先掛網（綠色鐵網，每一卷長 7 公尺，寬 2 公尺）。二、垂直放下鋼索（每卷長 1000 公尺）。三、加橫鋼索。四、加鋼扣（形成 1m x 1m 網格）。五、鑽孔（19ø，普通岩壁鑽 60cm 深，內凹岩壁鑽 1m 深）。六、暫插鋼筋（置筋）（60cm 長或 1m 長）。七、灌漿。

防石網工人的每日工作量，通常每次垂掛鋼索 21 排，5 人同時操作，每人負責 4 排，再向下 20-25 列，因此每人每日約鑽 80-100 岩洞。如此推算下來，若以每日 8 小時來計算，平均一小時要鑽 12 個洞，也就是 5 分鐘鑽一個岩洞，真是辛苦啊！

中午時，工人們在路旁吃便當。飯後略為休息一下，他們重新整裝，這防石網的工作仍需繼續。

洪輝煌如此敘述：

「太太目前在臺中的工廠做工，我目前在瑞濱居住，全家三個人聚少離多。」

「(阿美族語翻譯)Fafahi ako itira tayciw a kosi mawmah, i royping ko kamaro`an ako, tatolo ko palo no laloma`an awa`ay aca ko kalacafayan niyam.」

他最後說，我的人生一點也不輝煌。就是這句，令我百感交集，心情一陣複雜，差點掉下淚來。快開工了，他對我苦笑一下，準備攀上岩壁。望著他的背影，我離開東北角，逕往宜蘭而去。

↓ 台2線112K邊坡，蜘蛛人進行防石網工程。



↓ 蜘蛛人鑽孔作業。

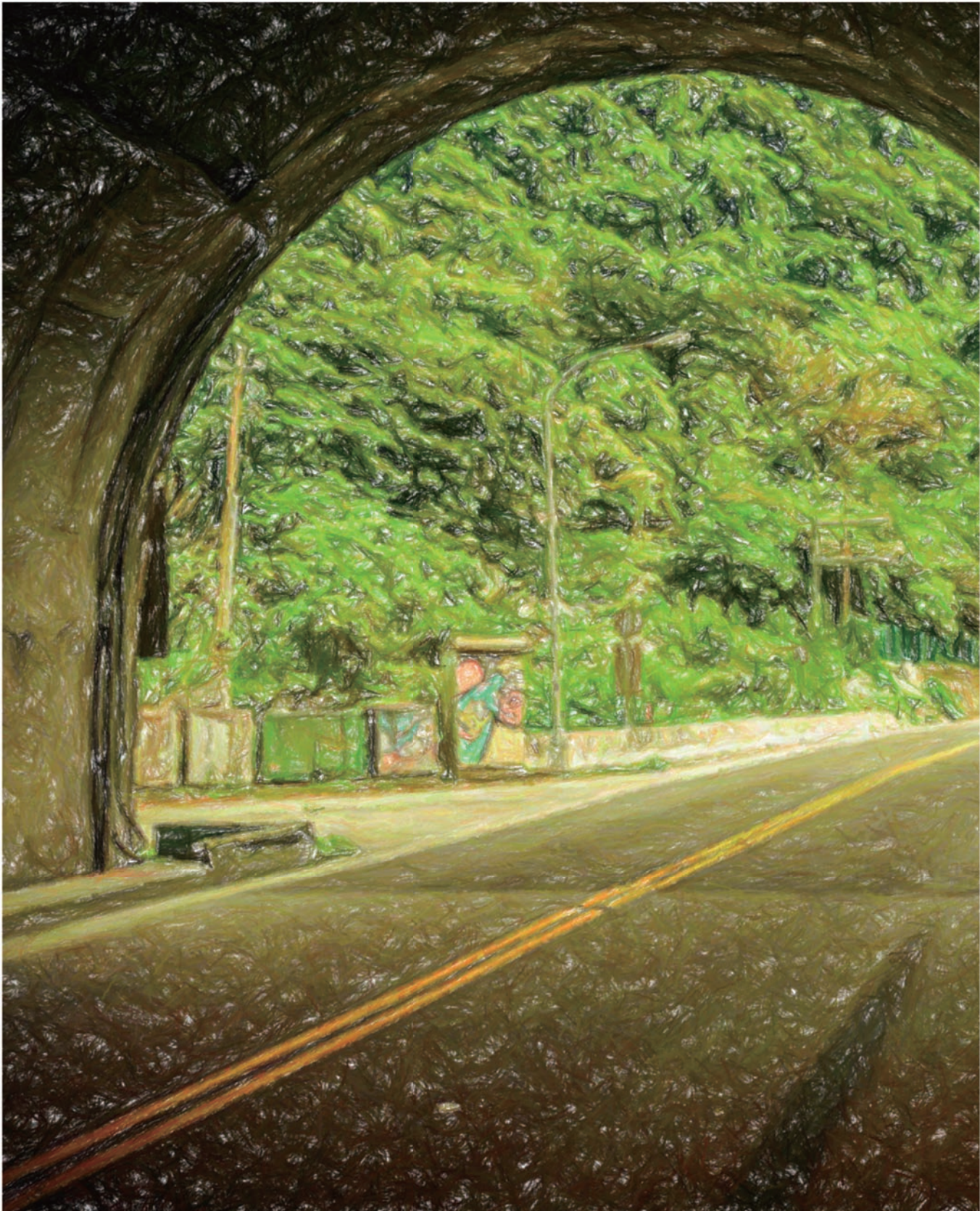


↓ 中午時，工人們在路旁吃便當。



↓ 洪輝煌(戴安全帽)下工後，在台2線112K與光啟社兩位小姐對談。







Chapter 14

幸福高架橋

The Happy Viaduct

許永福 (Kuiling)

排灣族／職務：預力工

在礁溪留宿一晚，泡了舒服的碳酸溫泉，泡完後皮膚真的滑溜溜，洗去數日的疲憊，太好了。礁溪溫泉和寶來溫泉泡起來感覺不一樣，寶來幾乎是室內的溫泉，而礁溪卻是室內室外都有。

來臺灣將近三個半月的時間，遇到無數的人，這天 6 月 2 日是最後一站，今天要訪問的是一對夫妻... ..。聽聞他們一起在東澳參與蘇花改工程，想去訪談。從臺北搭客運、坐火車，一路風塵僕僕，從略顯灰濛的臺北來到晴空萬里的東澳，天氣真熱呀。蘇花公路改善工程處東澳工務段副段長陳吉順來接我，坐上工程車來到樂志營造的辦公處，這辦公處隱藏在大街上，從外面看來像是一間雜貨店，和周邊商家別無兩樣。一進裡面，看到幾位工人在用午餐，一會兒，一位不高不矮、皮膚有點黝黑、帶點憨笑的中年人走過來坐下，他就是許永福。

他是屏東縣春日鄉人，排灣族。原本是職業軍人，退伍後經姪兒引介，開始作預力工程，一直到現在。最初接的案子在臺南系統交流道，是國道 8 號從新市往西港方向。其實退伍之後的他原本是綁鋼筋的，但因為鋼筋「要躺著綁，很燙，所以轉行做預力，而且預力也比較輕。」預力鋼腱沒有鋼筋重，他笑道，「原本是鋼筋底的」，做鋼筋比較單純，只要有力氣，就可以綁鋼筋。許永福說：

「喜歡挑戰新的，一直做預力到現在，也是因為興趣吧。」

現在，春日鄉春日村只有他一人做預力呢。

「我可以獨當一面了，在預力方面！」

預力是甚麼？預力 (Prestress) 是預加應力的簡稱。那應力又是甚麼呢？是單位面積所承受的作用力。這樣寫，還是看不懂，對不對？天哪，誰可幫幫我。

陳吉順副段長對此頗有心得，他解釋，預力是一種對抗張力不足的方法，或說是抗張力，也就是向內拉的力量。由於材料特性，混凝土的抗壓力還不錯，但抗張力約只有抗壓力的 1/10 左右。當純混凝土橋梁放在橋墩上時，自身重量因彎距產生的張力就會發生裂縫，甚至斷裂。為了增加混凝土橋的強度及跨徑，通常會在混凝土內加抗張強度佳的鋼筋，但這樣的跨徑還是太短。若在混凝土內加韌性較鋼筋強的組合鋼材（如預力鋼腱），從兩頭拉緊鋼材（施拉預力），並固定於橋梁的兩端，便可以使橋梁內部的結構更緊密，減少彎曲幅度而不易斷裂，便是俗稱的預力。一般預力混凝土橋的跨徑已可達 150 公尺，約是鋼筋混凝土橋的 10 倍，若輔以外加斜索及高橋塔，即一般所稱斜張橋，跨徑可達 400~500 公尺，國外甚至有已有 1088 公尺之案例。

我在東澳參訪的這座橋，正確說是鋼筋混凝土箱型梁高架橋，採就地支撐及現場澆置的方式施工。預力鋼腱是預力混凝土工法中，貫穿整個系統構造非常重要的力學構件，其作用是對構造物預先施加應力，強化其荷重能力。預力鋼腱本身就是應力的來源，鋼腱外需以套管保護，並以混凝土包覆，最後施拉預力，並灌注水泥漿保護，以避免鋼腱銹蝕。

東澳這座施工中的高架橋，每一根套管裡有 19 條預力鋼腱，每一條鋼腱有 7 股高拉力鋼線。許永福的工作就是穿預力鋼腱，再施拉預力，另一名工人則完成鍍鋅鋼性套管佈設與鋼筋固定。

許永福的太太楊淑妹也一起工作，他笑說：「兩個人賺錢比較快啊」。迴繞攀上 15 公尺高的高架橋面，他手指遠方那位全身包得密不透風的人，原來是許太太，「不這樣包著，在高架橋上工作會曬傷的！」

夫妻倆雖然都是春日鄉人，但不同村，原本是不認識的，到了國中才認識，如今他們已經是三個孩子的爸媽。太太剛來做預力時，兩人偶有口角，總是為了預力鋼腱如何施作的順序。



「儘管做出來的結果一樣，先後怎麼放啊，總會意見不同啦。」

他說，一開始太太還不熟悉工序時，只能順先生的意思，現在太太熟練了，不一定要聽從他呢。看得出許永福這樣說，邊得意，邊苦笑。他們現在的相處模式，許永福在下面撐著千斤頂，楊淑妹在上面操作機器。在工地，先生喚太太「Kai」，太太喊先生「Kuiling」，但吵架時兩個人就互喊「喂～～！」。

「夫妻在一起工作真是不容易，互相幫忙，也常意見不合、生氣，卻又互相分不開。」

「(排灣族語翻譯) aicu a marevaljaw (cekelj) pazangal angata maciur itua saengesengan, marepusaladj, auta marepasasakil ta kininemneman, matjalaw(dudu), saka pazangal maretjat-juakuda. 」

天天都作預力嗎？我突然想到，假如有人效率很高，預計三天完成的工程在第二天就做好，是不是第三天就能休息？他們一聽馬上大笑：「沒有啦，工頭清楚知道人力的配置，現場會調進度啦。」遇到這工地正做板模，還沒到預力的階段，他就調至別的工地做預力，不會閒著。每天都有工作，真的沒事可幹，也會派去做彎折鋼筋、環境整理等等。他補充：「忙不過來，永遠做不完！」

我記得在廠商的辦公處，看見黑板上的工程進度，稱此為「幸福高架橋」，啊，真是一座光聽名字就無限溫馨的橋梁，那是鄰近幸福水泥廠而得名。

向北而去，是另一座東澳北溪河川橋，為場鑄懸臂平衡工法，都有使用預力，也都是許永福參與預力作業。橋梁懸臂工法，一般使用預力混凝土箱形斷面，因箱形斷面可抵抗較大的扭力。懸臂工法的施工方式是先施作好橋柱，接下來在橋柱上闢築橋頭板（或稱柱頭節塊），以橋頭板作為施工時的工作平臺，橋頭板上放置懸臂工作車，以每一節塊推進 3.5 至 5 公尺的速度，由橋柱向兩側伸展，直至與另一橋柱上推進的面板結合為止。

幸福高架橋沒有很長，只有 180m，很幸運地，有此機會到這座橋上一覽施工情形。在炎熱的大太陽底下工作，汗珠一滴滴落下，他們真是默默辛苦的一群人。望向遠方蔚藍的太平洋，我想到，這一系列的公路工程之旅即將畫下句點。

看著幸福高架橋，不由憶起排灣族有這麼一則孔雀之珠的傳說：

「有一天，天神化作孔雀王子下凡而來，看到美麗的頭目女兒，為之傾心，後來兩



人相戀。但孔雀王子唯恐頭目不答應這門親事，因為排灣族講求門當戶對。就在提親當天，果然一如孔雀王子所擔心被婉拒了，因此孔雀王子拍動艷麗的翅膀，帶著公主飛往天空，天空也撒下一顆顆七彩奪目的琉璃珠當作聘禮。因此，族人們把琉璃珠當作珍視的珠寶。」^{9,10}

不知道許永福王子當年迎娶公主時，是否以華麗琉璃珠當作定情信物？前往東澳火車站，我一直回望遠處的幸福高架橋，心中想著，有一位名喚永福的工人在幸福的地方工作。就在此時，有一個人匆匆忙忙跑來，是許永福。他說，這是屏東三地門特產的琉璃珠，琉璃珠能夠祈福保護，給人帶來好運。

在東澳的南方 8 公里，是南澳，我即將搭乘下班火車到那裏。蘇花改工程還有更長的高架橋、更深更遠的隧道在前方，不斷推進。翻弄這奇艷光彩的珠串，手裡有他誠心的溫度，帶著這幸福的感覺搭火車，前往南方。我靜靜看著窗外一座座的橋梁不斷後退，那是這趟旅程出發的地方，也是結束的地方。

⁹陳嬋娟，〈琉璃神話〉，《看、傳說：臺灣原住民的神話與創作展覽遊戲書》，高雄：高雄市美術館，(2009)，頁56。

¹⁰許美智，〈琉璃珠的意義與傳說〉，《排灣族的琉璃珠》，臺北：稻香出版，(2005)，頁79。

↓ 施拉預力。



↓ 鍍鋅鋼性套管裝配。



↓ 平視工作車推進，東澳北溪河川橋。



↓ 仰視工作車推進，東澳北溪河川橋。







跋

海比司的歷程



海比司是紅嘴黑鵝，是銜來火種，帶來光明的聖鳥。

這本書講述了臺灣原住民參與公路工程的故事，書名源出一則布農族的美麗傳說：

「洪水來時，整個水面不斷往上升。那時的布農人跟其他動物一樣，都急忙逃往高處。逃到玉山的族人雖暫時得到了安歇處，但因為處於高海拔感到寒冷，沒有火種可以取暖與煮東西吃。突然間，族人在遙遠的另一方山頂發現了正燃燒的火。不管派出誰，都無法完成取火種的任務。

一隻布農語叫 haipis 的鳥飛過來，就說：『我去、我去。』haipis 鳥很快地飛到了那山頂處，便以嘴啣著火種飛回，由於火種很燙，在飛回的途中，牠時而用雙腳緊緊地抓住火種，時而用嘴巴啣著，如此互換著飛了回來，終於成功取回火種，但也燒傷了尖嘴及雙腳。因此，我們今天看到 haipis 鳥的尖嘴及雙腳呈紅色，即是那時為了族人的生存而犧牲換來的。而族人為表感激，對此鳥極為尊敬，牠便是紅嘴黑鵝，布農人視為「聖鳥」。



臺灣原住民就像海比司一樣奮不顧身，冒險犯難，出入險境，從事危險又挑戰性的公路工程，舉凡山坡懸吊噴漿，打隧道，高架橋，坍方修補都可見到他們的身影。我的臺灣採訪之旅即將結束，海比司飛越了蘇花公路、南橫、新中橫、中橫、北橫這些重要的道路，看見這一群努力工作的原住民，留下他們的喜樂辛酸，他們的生活註記，而我終於可以喘息一下，親近體會比公路更為原始的自然景緻。

這些日子其實有個女孩一直陪著我，幫我接洽交通往來、拜訪對象、繁瑣事務等等。現在，她終於現身了，走在有點小驚險的古道，她是嬌小而楚楚可憐的。她沉靜，其實不善應付各種社交活動。從第一次的出外訪談，我就跟她說：公眾場合，妳絕對不能飲酒，一滴也不能沾，也絕對絕對不能抽一支煙，一口也不行，還好她本來就討厭飲酒及菸味，因而避去許多的邀宴或勸酒。留著一頭短髮，有著聰明的臉龐與眼神，她是聽話且順從的。而我自然入鄉隨俗，開心且微醺，甚至沉淪了。

南澳古道不算太難走，這一次研究公路史的李教授也一起同行，他終於答應了。一進入古道，剛開始的確走在步道上，接下來不能算「道路」，不但要下溪谷踏在大石頭上，還要攀爬一小段陡坡，但這都不是最難的，有幾段路已經崩塌，看上去根本沒有



路，只見山壁留存一株懸垂的大樹，李教授熟練踏著步伐過去了，我只能抓著樹根，攀扶樹枝，小心翼翼，手腳並用地緩慢前進，隨時擔心踩空滑落山谷。膽戰心驚爬過這一段山壁後，接下來的路就相對輕鬆多了，雖然旁邊就是斷崖，但至少還有繩索可以抓住，沿途有冷清草、水鴨腳秋海棠作伴，還有九丁榕、九芎、糙葉榕，許多奇怪的蕨類等。李教授說：

「雖然看上去蕨類都長差不多，但仔細看，卻有特徵，金狗毛蕨會少一葉，像是被拔走一樣；刺柄碗蕨從葉柄下方摸上去刺刺的，還有崖薑蕨、鳥巢蕨、半邊羽裂鳳尾蕨、筆筒樹各有不同的形態。」

我們一路或走或爬，終於抵達步道終點。

在途中，遇到兩位泰雅族原住民，一位身揹竹簍，一位手拿鐮刀，輕快地出現在我們面前，是來採桂竹筍。他們說：

「夜間生態才豐富呢！你們一定要來看看動物的夜間生活！來！今天晚上帶你們看飛鼠。」



於是，我們在南澳古道留到金烏落下，玉兔高昇，動物精彩的夜間派對開始了。身旁的樹叢發出許多叫聲，原住民說眼睛要利一點，飛鼠是很敏感的。突然，樹冠上方有一對小小亮亮的眼睛正望著我們，牠是多麼可愛，原住民說：

「打飛鼠，我們會先用刀敲敲樹幹，飛鼠在樹洞中聽到聲音就會跑出樹洞，那時就用強光照牠，飛鼠就會呆住不動，這時……」

我猛地回望一下，卻瞧見森林裡出現一雙大大亮亮的眼睛，不懷好意地盯著，大家都被嚇了一大跳。原住民說：

「那就是山羌啊！」

在這片無盡漆黑又充滿刺激的森林留到晚上 9 點半，謝謝這兩位原住民，結束了這次無預期、無計劃、無目的的古道冒險。

在臺灣又多待幾天，一邊整理文稿，一邊在想，由於時間短暫與行程限制，我未能親歷每一條重要的公路，也無法遍訪對臺灣公路工程付出心力的每一原住民族，這是一



大遺憾。不過，下次的公路救災搶災，在等候整點放行時，或邊坡掛網噴漿時，那些第一線的工作人員，也許正是本書描述的人物喔。

伍玉龍先生 (Eumeen) 對於這次歷程極為關心，他多次告訴我有關原住民的工作狀況、離鄉漂泊、經濟差距、隔代教養的困境，是我很好的顧問與諮詢；林錦雲老師詳閱各次採訪文稿，對於女性、家庭、經濟收入、感情等議題，提出她中肯又細心的見解，謝謝他們的協助。

三位對原住民文化很有鑽研的朋友給予很大的助益，提示許多應注意的撰寫態度與觀點。他們是臺北市原住民族部落大學校長海樹兒·亥刺拉菲 (Haisul Palalavi) 博士、宜蘭縣史館館長廖英杰博士、宜蘭縣立澳花國小教師哈勇·諾幹 (Hayung Noqan)。

另外，我一直有個心願，想將這些很具個性、很真心的話，依族語寫出，海樹兒·亥刺拉菲博士適時幫我這個忙。協助這項工作的人包括：布農族語翻譯，海樹兒·亥刺拉菲；泰雅族語翻譯，烏巴赫·尤紀；太魯閣族語翻譯，吉洛·哈篋克；阿美族語翻譯，林照玉；排灣族語翻譯，杜洛琳；鄒族語翻譯，莊作合。真的真的，謝謝你們，雖然只是短短幾句話，讀者請嘗試念一下，很有音韻特色。



臨別前夕，李教授約我去臺北美麗華百樂園的巨型摩天輪俯瞰夜景，霓虹光彩在旁不斷變換，明天就要離開臺灣了。我們正等待一位朋友，他也許隨時會現身。

搭乘那一剎，後方走來陳營富副處長，他帶來另一張照片給我。

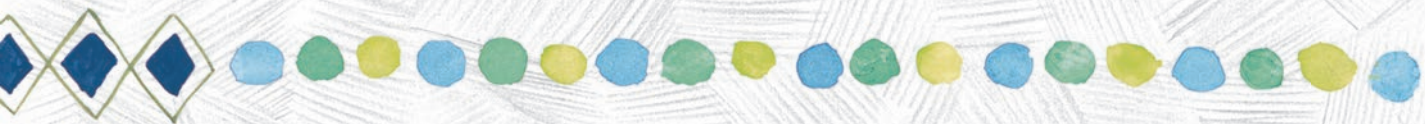
「南迴公路，佛里，你應該去看一下這裡！」

「下一件任務嗎？」

座艙不斷升高，有些搖晃，燈火璀璨的臺北竟有些虛幻了。

終於，是該回家鄉的時候。前往機場途中，回想這三、四個月來的種種，有著許多許多的想像與懷念。整潔明亮的大廳，無論是螢幕、吊燈、座椅、地板、壁飾、盆栽都散發一股層次分明又恍惚的氣氛，光線格外柔和，像雪景，像醫院，像教堂。每位老人、小孩、男男女女優雅列隊，走向既定的登機門。

突然一陣迷霧湧來，我看到拿著護照的 Muakai，我向她微笑揮揮手，魯凱族的她穿上現代服裝還是很漂亮，但她逕自走向登機門。



「是上次來霧台部落的那位外國人嗎？抱歉，我真的忘了耶！」

「甚麼約定，我們之間有約定嗎？」

她的笑容依然很燦爛，渾然不知這問句傷了我的心。

坐上飛機，看著臺灣這片美麗的大地，處處都留下我的足跡。我知道，Muakai 頭戴百合花的情影留在我心中，雖然她忘了我的存在。

臺灣，這座故事島，將化成我的記憶，隨著我一起飛昇，飛入雲端。回到我的家鄉，我將向家人細說一切，臺灣的深邃與美麗。



Epilogue: The Journey of Haipis

Haipis is a black bulbul, a sacred bird that fetches fire sparks and brings light.

This book talks about the story of how the indigenous people of Taiwan participated in the building of highways, and the title of the book is from a beautiful legend of the Bunun tribe:

“When the flood came, the water level kept rising. The Bunun people at the time are like the other animals, all hastily fleeing to the high places. The tribal people that fled to the Jade Mountain found a temporary resting place, but because of the high elevation, they were cold, there were no fire to keep warm and nothing to eat. Suddenly, the tribal people saw that on another mountain far away, there was burning fire. It didn’t matter who they sent out, no one was able to accomplish the mission of obtaining the fire spark.

A bird called haipis in the Bunun language flew over and said, ‘I’ ll go, I’ ll go.’ Haipis flew to the tip of the other mountain rather quickly and used its beak to hold the fire spark, but because the fire spark is really hot, during its flight back, it sometimes used its feet to tightly grab on to the fire spark and sometimes used its beak to hold on. Through changing back and forth between feet and beak, it finally successfully brought back the fire spark, but at the same time it burnt its feet and sharp beak. Therefore, the sharp beak and feet of the haipis we see today are red. It is the sacrifice that it made for the survival of the tribal people. And to express thankfulness, the tribal people are very respectful to this bird. This bird is the black bulbul, the “sacred bird” in the eyes of the Bunun people.”

The building of each important highway in Taiwan, whether it is Central Cross-Island Highway, Northern Cross-Island Highway, and Southern Cross-Island Highway, the partici



pation of indigenous people were always there, during the initial survey, re-survey, and even alignment measurement and rerouting measurement, even the renovation and maintenance of the New Central Cross-Island Highway, their presence can be seen everywhere. Like Haipis, the indigenous people of Taiwan were selfless, adventurous and daring, going through dangerous environments, engaging in dangerous and challenging highway projects, their presence can be seen constructing soil nail walls, digging tunnels, building viaducts, and landslide repair.

I started from Taipei and headed to Nanao to carry out my first interview. Then, near Taiwan's most beautiful Suhua Coast, we passed by Cingshuei Cliff to Hualien. Of course I also entered Taroko Gorge and traveled a bit. Then, crossing through the open countryside of Eastern Taiwan, I entered into the west to Wutai. Then we turned to Jiasian to view the Southern Cross-Island Highway. This is also the first time I have heard of Lamadasingsing Rd and Mashuhuaerming Tunnel. Oh, I am so happy that I am able to go to these very, very special places. After that, I left Chiayi and headed towards Alishan Highway, then went to Sinyi and Shueili of the New Central Cross-Island Highway. Of course I had to go to the Central Cross-Island Highway that went from Guguan to Lishan, where the most beautiful and unforgettable scenery is at. I also went from Qilanmingchi to Baling, Jiaobanshan, Dasi, and toured the Northern Cross-Island Highway along the way, and participated in the filming of six-shaft helicopters. Lastly, I went from the North Coast to the Northeast Coast, and then went from Jiaosi to Nanao, returning to where I first made the interview.

As I organized the documents, I kept thinking that due to the short period of time and the itinerary limitations, I wasn't able to visit every major highway myself and also wasn't able to visit and interview all the indigenous tribes that gave their effort for the highways in Taiwan, this is a great regret. However, the next disaster relief and rescue of highways, the first line of workers that are waiting to enter the work or are hanging by the slope whitewashing just might be the characters described in this book.



Three friends who have done in-depth studies on indigenous cultures have been really helpful and have given many tips in the attitudes and views that should be noted when writing. They are Dr. Haisul Palalavi (海樹兒·友刺拉菲博士), principal of University of Taipei Aboriginal Tribes, Dr. Ying-jie Liao (廖英杰博士), Director of the Institute of Yilan County History, and Hayung Noqan (哈勇·諾幹), Yilan County Aohua Elementary School teacher.

The eve before parting, Professor Lee invited me to the Miramar Entertainment Park in Taipei to overlook the night view on the Ferris wheel. The brilliance of the neon lights next to us kept constantly changing, and I am leaving Taiwan tomorrow. We are waiting for a friend, and he might appear at any time.

The moment we went on board, from behind us came Deputy Director Yin-fu Chen (陳營富副處長) and he brought another photograph for me.

“South-Link Highway, Follie, you should visit this place!”

“Is this the next mission?”

The cabin kept rising, a bit shaky, the bright lights of Taipei have actually become somewhat unreal.

The starting point of this book is also the ending point. From the late spring in March where the story begins, I traveled 1,500 km, until early summer in June. The weather gradually became hot and the typhoon season was about to come, sometimes the strong winds were blowing and sometimes there were dark clouds everywhere. I know I am about to end this journey. On the plane, leaning over and looking down, recalling the memories on this island for the last time, and then saying, farewell, Taiwan.

索引 Index

粗體字為照片

2

八八英雄紀念碑79

八金剛37

3

大禹嶺道班房52, 56, 58

4

中路式繫索鋼拱橋111, **115**

孔雀王子188, 189

巴陵大橋**156**, 158, **159**

巴陵橋**157**, 158, **159**

巴陵聯絡中繼站144, 146, 147

毛治國33, 79

5

古白楊10

古婉婷60-69, **63**, **214**

打耳祭（射耳祭、malahtangia）110, 111

白腰文鳥(uhngu) 126, 127

6

伊拉部落78

伊鈴·亞達烏幼安那116-127, **124**, **214**

伍玉龍201

伍橋道班房56

光啟社172, **181**

池順煩50-59, **59**, **214**

百步蛇(Kaviaz)165, 166

7

佛里(Faurie)9, 202

吳國隆160-169, **167**, **168**, **169**, **214**

呂正招70-87

希利克鳥(繡眼畫眉、siliq)152, 153

李永森142-159, **154**, **214**

李挺峽142-159, **154**

谷川大橋73-84, **74-75**, **76**, **77**

8

佳陽分站138

幸福高架橋182-183, 188, 189

拉荷阿雷91

拉瑪達星星路91

東澳北溪河川橋188, **192, 193**

松柏村139

林錦雲201

社會服務工作隊164

芙谷峩橋111, 113, 114, **115**

邱生10, 11

邱信伍142-159, **214**

金馬道班房52

阿帕契公路96

阿爾貝蒂娜(Abertina)25, 26, 69, 140, 162

9

哈勇·諾幹201, 206, **214**

洪輝煌170-181, **181**

紅嘴黑鵯(海比司、haipis)113, 196, 197, 198

10

孫孟杰88-101

射耳祭(打耳祭、malahtangia) 110, 111

捕夢網100

栓兒明隧道120

海比司(紅嘴黑鵯、haipis) 113, 196, 197, 198

海樹兒·友刺拉菲201, 206, **214**

烏鴉(cyaqung) 152, 153

11

琉璃珠189

迷信山96

馬國鐘102-115, **106**

馬舒花兒(Masuhaz)明隧道88-89, **95, 97**

唯金溪**95, 97, 98**

張惠妹172

掛網37, **134, 135**, 137, 175, 176, 201

莫那能4

許永福182-195

許慶龍128-141, **132, 133, 214**

連宗仁40-49

郭清水104, 111

陳營富10, 202, 206, **214**

12

單吉娜明隧道121

惠特尼峰56

無線射頻身份識別系統(RFID)22

13

塔拉拉魯芙橋91, **92**

新高登山口紀念碑127

新豐平橋36

楚南氏山椒魚54

隘寮北溪**74-75**

預力184, 185, 187, 188, **190**

預力鋼腱184, 185, 186

14

廖吳章 **214**

廖英杰201, 206, **214**

蜘蛛人36, **134, 135, 155**, 170-171, 175, **178, 179**

趙興華78

鳳凰城96

15

劉世桐54, **214**

德基水庫**130**, 138

慕雅凱 (Muakai) 86, 87, 202, 203

撒拉阿塢橋**93**, 96

蔣明益16-27

蔣明龍16-27

16 劃以上

橋檢車62, **63, 64, 65**, 66, 67

蕭世斌142-159, **154, 214**

謝劉玉欣28-39, **30, 31, 214**

繡眼畫眉(希利克鳥、siliq) 152, 153

瀝青分析試驗**31, 32**

懸臂工法188

蘇花公路開路英雄世代永生紀念園37

鵲鵲(fcici)126, 127

觀音隧道(蘇花改工程)18, 19, **20, 22, 27**

鑽孔灌漿148, 151, **155**

鑽堡**21, 22, 23**

引用文獻

Literature Cited

- 王建臺、姜穎，《布農族的狩獵：歷史、空間與權力》，臺北：行政院原住民族委員會；南投：國史館臺灣文獻館，(2012)。
- 田哲益、全妙雲，《呼嘯山林：南投縣布農族口傳文學集》，南投：南投縣文化局，(2012)。
- 田哲益、全妙雲，《眾裡尋她：南投縣鄒族口傳文學與歷史》，南投：南投縣文化局，(2013)。
- 帖喇·尤道，《臺灣原住民族太魯閣族樂舞教材》，屏東：原民會文化園區，(2006)。
- 林道生，《原住民神話、故事全集(3)》，臺北：漢藝色研文化，(2002)。
- 海樹兒·戈刺拉菲，《布農族部落起源及部落遷移史》，臺北：行政院原住民族委員會；南投：國史館臺灣文獻館，(2006)。
- 許美智，《排灣族的琉璃珠》，臺北：稻香出版，(2005)。
- 陳嬋娟，《看、傳說：臺灣原住民的神話與創作展覽遊戲書》，高雄：高雄市美術館，(2009)。
- 瑞源國小99學年度五年甲班師生，《捕捉太陽的女人》，臺東：瑞源國小，(2011)。

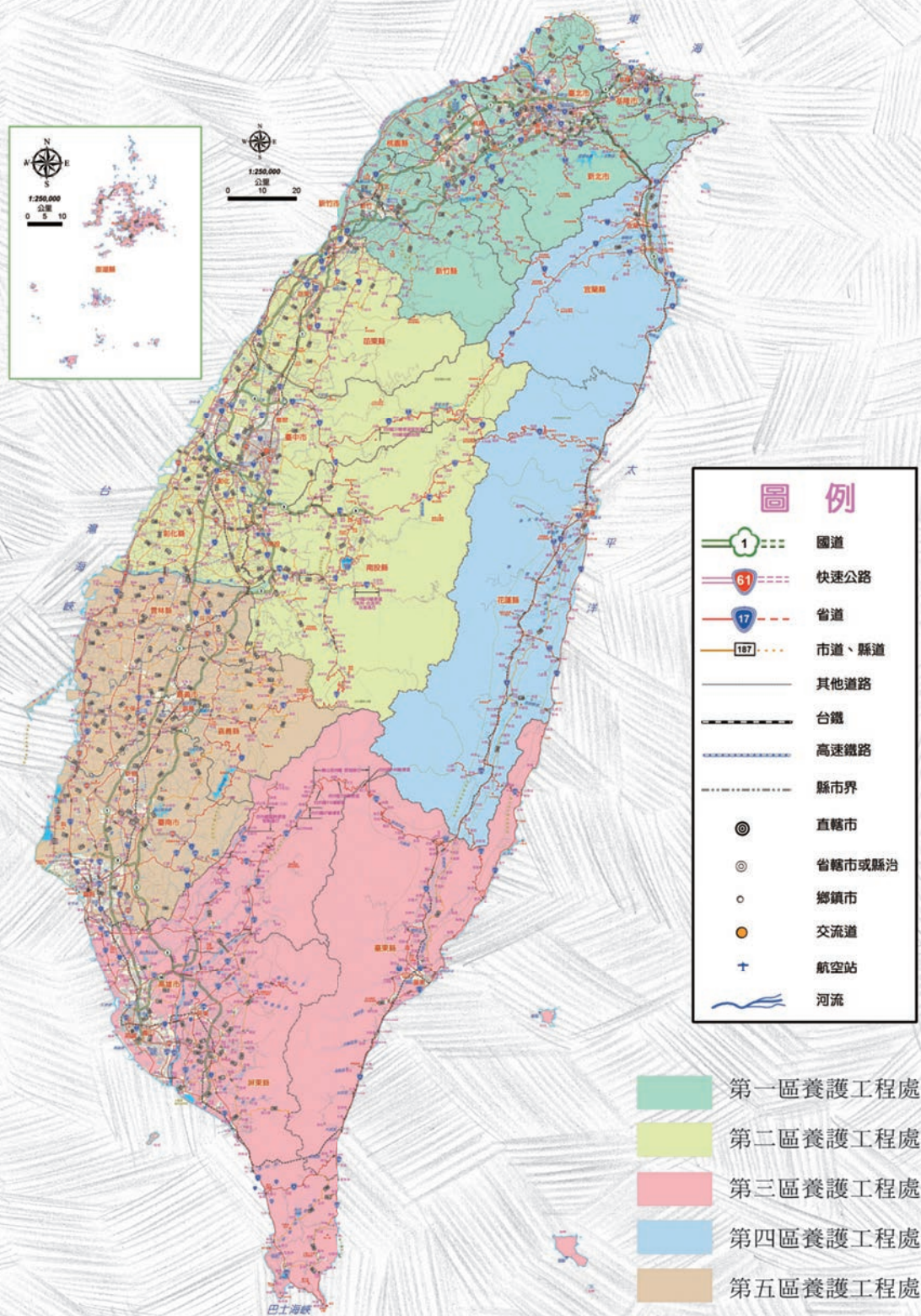
圖片出處

Illustration acknowledgements

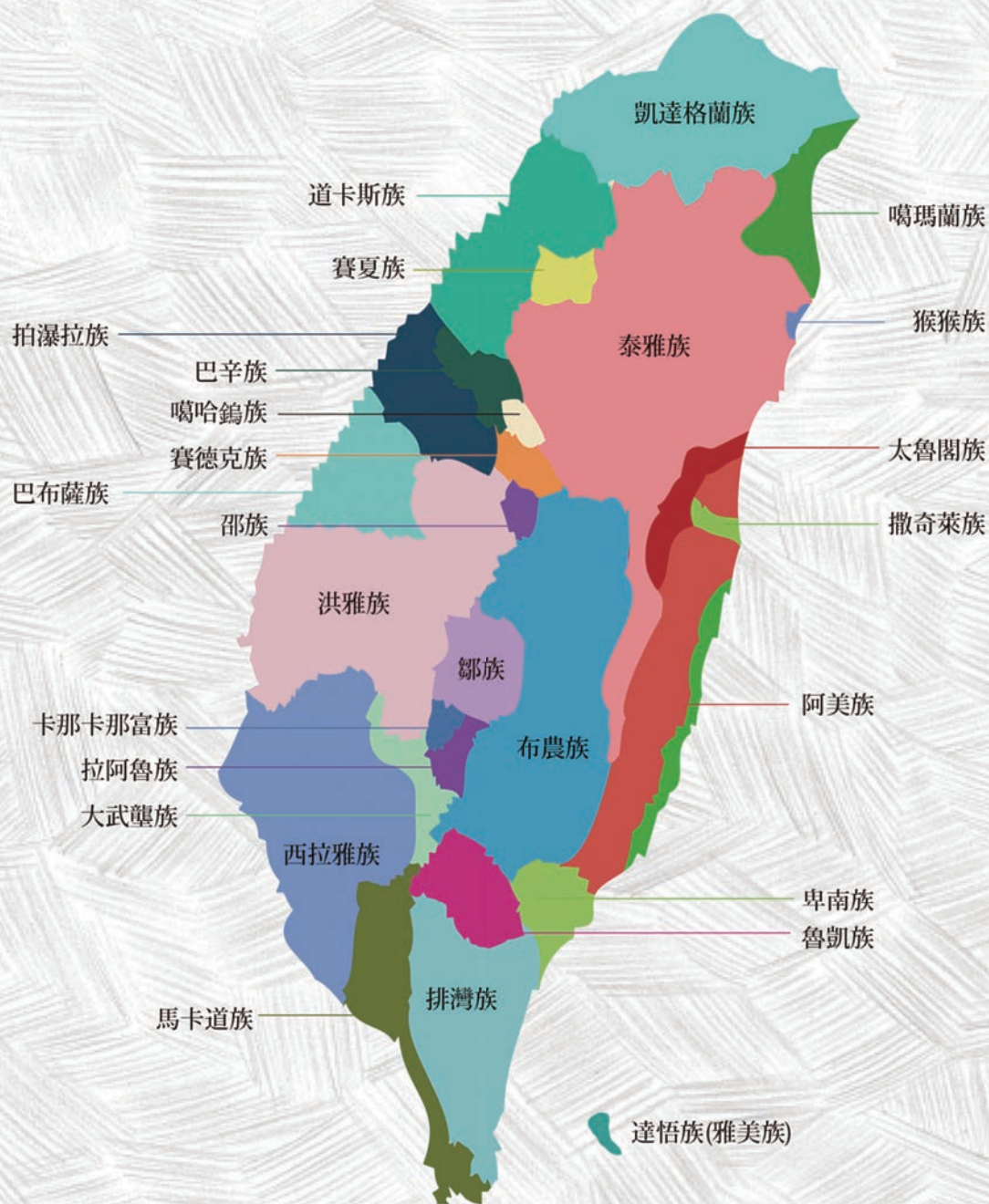
所有照片，均由公路總局第四區養護工程處取得使用權
所有插圖，均由宇都宮菊美繪製

- 1.公路總局提供 Page 3，212
- 2.一工處復興工務段空拍小組提供
Page 27，48，49，92，93，155，156，157，159
- 3.三工處提供 Page 80，81，82
- 4.王富生提供 Page 74-75，76，77
- 5.郭清水提供 Page 106，107，108，109
- 6.陳吉順提供 Page 190
- 7.池順煩提供 Page 53，59
- 8.古婉婷提供 Page 63，64，65
- 9.伊鈴·亞達烏幼安那提供 Page 122，123，124
- 10.吳國隆提供 Page 167，168，169
- 11.謝劉玉欣提供 Page 34
- 12.馬奎斯·S·佛里提供
Page 20，21，30，31，55，83，94，95，115，125，130，131，132，
133，134，135，154，178，179，180，181，191，192，193

● 交通部公路總局各養護工程處轄區圖



●台灣原住民族分布圖





本書的受訪人員、審查委員、工作人員蒞臨四工處合影留念，2014年9月11日。

第一排左起哈勇·諾幹、池順煩、許慶龍、伊鈴、廖吳章處長、謝劉玉欣、古婉婷、佚名、邵氏澄馨。

第二排左起陳世昌、林明宗、劉世桐、蕭世斌、吳國隆、邱信伍、海樹兒、戈刺拉菲、廖英杰、陳靜慧。

第三排左起陳哲華、陳柏成、李喬軒、李永森、陳營富、林奕雯、吳銀水。



國家圖書館出版品預行編目(CIP) 資料

飛越公路，海比司/馬奎斯·S.·佛里著
--初版.--宜蘭縣蘇澳鎮：交通部公路總局第四區養工處，2014.10
面；公分
ISBN 978-986-04-2429-4 (精裝附數位影音光碟)
1. 公路史2. 臺灣
557.38339 103019816

飛越公路，海比司

Fly, Haipis, Fly: Stories of Taiwan's Highways

發行人 / 廖吳章

總策劃 / 陳營富

審查委員 / 哈勇·諾幹、海樹兒·爰刺拉菲、廖英杰(依姓氏筆劃順序排列)

編審 / 王韻瑾、李西瑩、林明宗、林奕雯、周建勳、郭清水、陳世昌、陳哲華、劉世桐
(依姓氏筆劃順序排列)

著者 / 馬奎斯·S.·佛里

文編 / Emily Abertina Rose

美術設計 / 宇都宮菊美

助理 / 邵氏澄馨

執行/中華民國自然生態保育協會

106 · 臺北市大安區和平東路二段175巷35號1樓

電話(02)2784-6816

出版 / 交通部公路總局第四區養護工程處

27045 · 宜蘭縣蘇澳鎮中山路2 段3 號

電話(03)9962501

<http://thbu4.thb.gov.tw/>

電子書版本登載於交通部公路總局、交通部公路總局第四區養護工程處網站

印刷 / 安普洛股份有限公司

106 · 臺北市大安區復興南路一段295巷8號1樓

電話(02)2707-6098

GPN / 1010301904 ISBN / 978-986-04-2429-4

版次 / 2014年10月初版一刷

定價 新臺幣600 元

字數/圖片 40000字/136張

版權所有，本書文、圖局部或全部，未經同意不得轉載或翻印

展售地點 / 國家書店（松江門市）

104 臺北市中山區松江路209號1 樓 電話：(02)2518-0207

五南文化廣場（臺中總店）臺中市區中山路6 號 電話：(04)2226-0330



著者

馬奎斯·S·佛里

Marquis S. Faurie

自小喜歡當解夢人、鳥占師，最大願望就是能在日本的女子大學任教，那一定有孔雀、蝴蝶、鬱金香、butterflyfish 的奇遇。這是他所寫第一本有關原住民的書，不是歷史，而是時間，是一篇篇失而復得的傳說。朋友最近發現，他常站在公路邊，指一指雲霧的遠山，沒人知曉說甚麼。

ISBN 978-986-04-2429-4



9 789860 424294

台灣每一條重要公路的闢築，無論是中橫、北橫、南橫，在初勘、複勘，甚至定線測量、改線測量絕對少不了原住民的參與，甚至後來新中橫的修建與養護，處處都可看到這群夥伴的身影。臺灣原住民就像海比司一樣奮不顧身，冒險犯難，出入險境，從事危險又挑戰性的公路工程，舉凡邊坡掛網噴漿，打隧道，高架橋，坍方修補都可見到他們的身影。

Like Haipis, the indigenous people of Taiwan were selfless, adventurous and daring, going through dangerous environments, engaging in dangerous and challenging highway projects, their presence can be seen constructing soil nail walls, digging tunnels, building viaducts, and landslide repair.