

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）至溪畔的公路尚未闢築，為虛線。宜蘭支線（台 7 線）從宜蘭粗坑至梨山亦尚未闢築，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。









關谷





烏來駐在所(青山)





梨山老部落

九曲洞



九 田 河





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，自通車後有如打通中台灣的血脈，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

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 餘年間生活在中橫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務為宗旨；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，還可以細細品嚐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

陳彥伯

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築路藍縷的少年測工、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，時而災苦淚盈、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

劉世同

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，在期末考時盡量考出最好成績。」

「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，而非真實的本我。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、谷關總計召開五場耆老座談會，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，只剩趕路，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《梨山春曉》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關建時，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、生平事蹟無人知曉；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 年之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。



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，從石岡庄進去，經社寮角、上新庄(東勢區)、下城庄、軟埤坑、馬下交(馬鞍寮)、捎來社(和平)，抵橫龍河(橫流溪)。本圖擷取自〈台灣蕃地圖〉，1895年。

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

1/

梨山產婆

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，她去看住家外面晾晒的衣服，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瘖啞的太太，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、刷手、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，但她們護士面對的是一種知曉的害怕，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。

婦人嚙囁，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，雖然瘖啞媽媽無法表達，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的那種莫名恐懼，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，我彷彿看見那老榮民的殷切希望，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。





雨霽天晴，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，久良栖，今松鶴），再揸米、醬油、鹽巴等回返佳陽交易所，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仙峽。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、苧麻也拿到埔里賣。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：噢嗨啣（オハヨ一，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

1 汪鐘韻，〈雨中遊谷關〉，《自由談》7卷6期（1956.6），頁38。

2 1923年大橋捨三郎在《次高山》一書，提到這個斷崖叫オワヨフ(Owayo)斷崖、汪歐斷崖，應是原住民的語音，但後來連原住民也接受日文「早安」的叫法。

〈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，	歡呼の聲に送られて

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。	誓う心の勇ましき

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

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(ジウスペヘック)

陳美妹の後父，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。



タバン橋渡橋

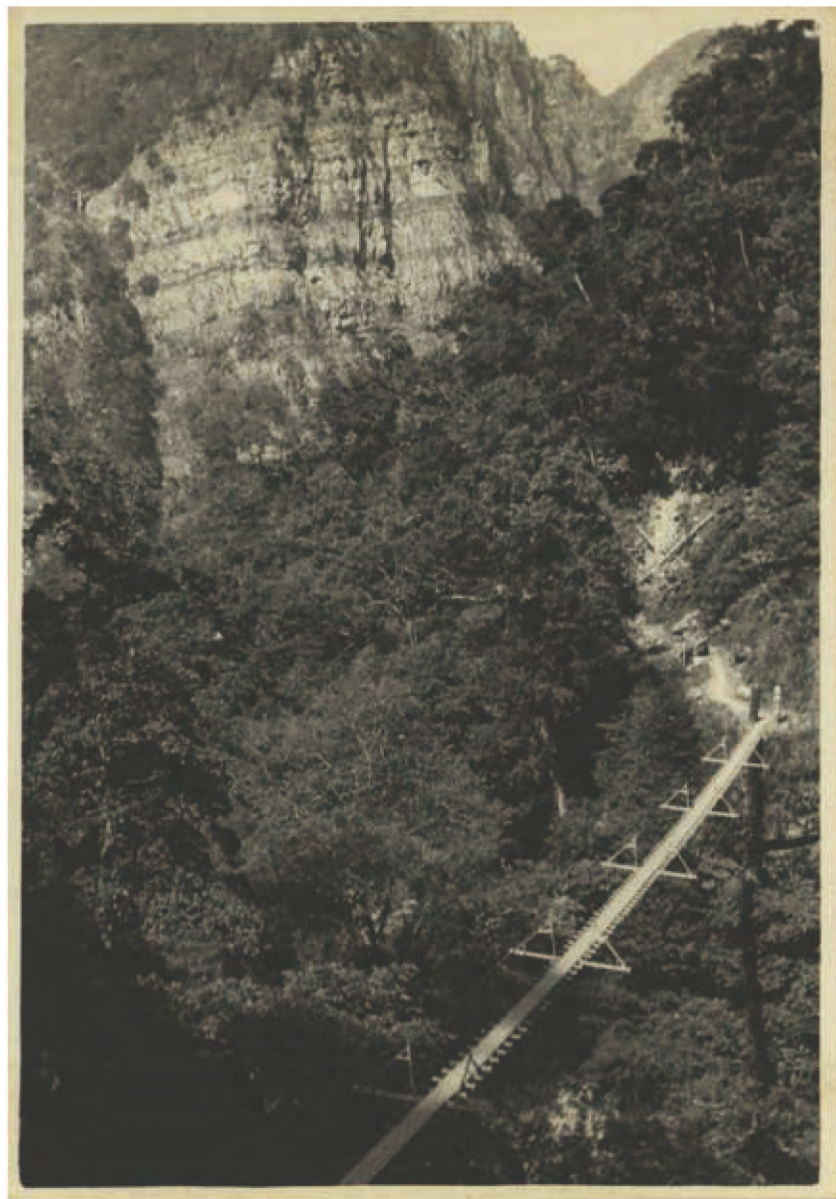
達盤吊橋，長 230 公尺，高 123 公尺，是大甲溪道路最長的吊橋，
1929 年 8 月完成。台灣總督長谷川清走過，1941 年 10 月 9 日。



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。



登仙峽



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、断崖

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。



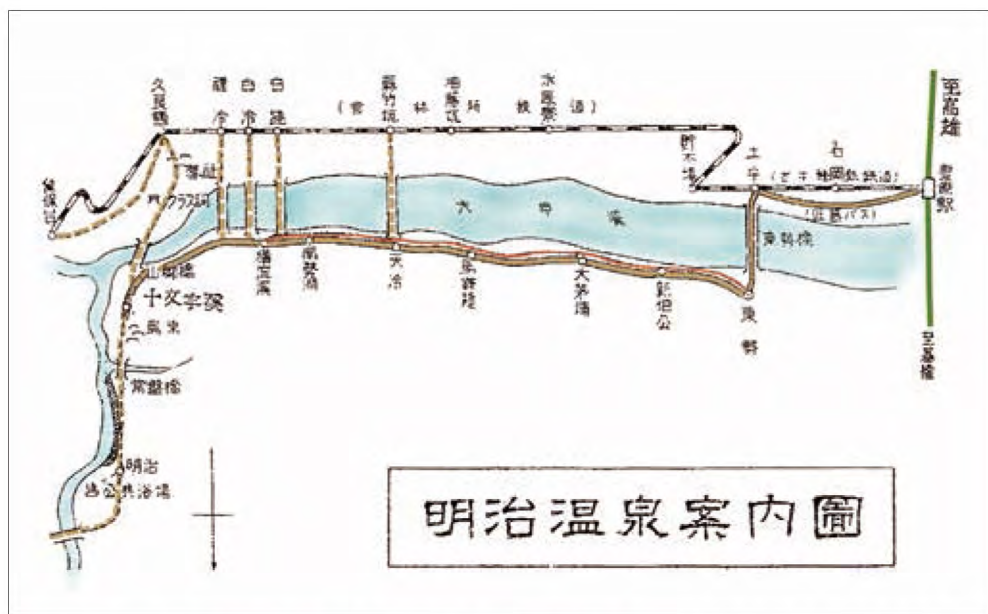
久良栖原住民製作生產日式木屐(下駄)。



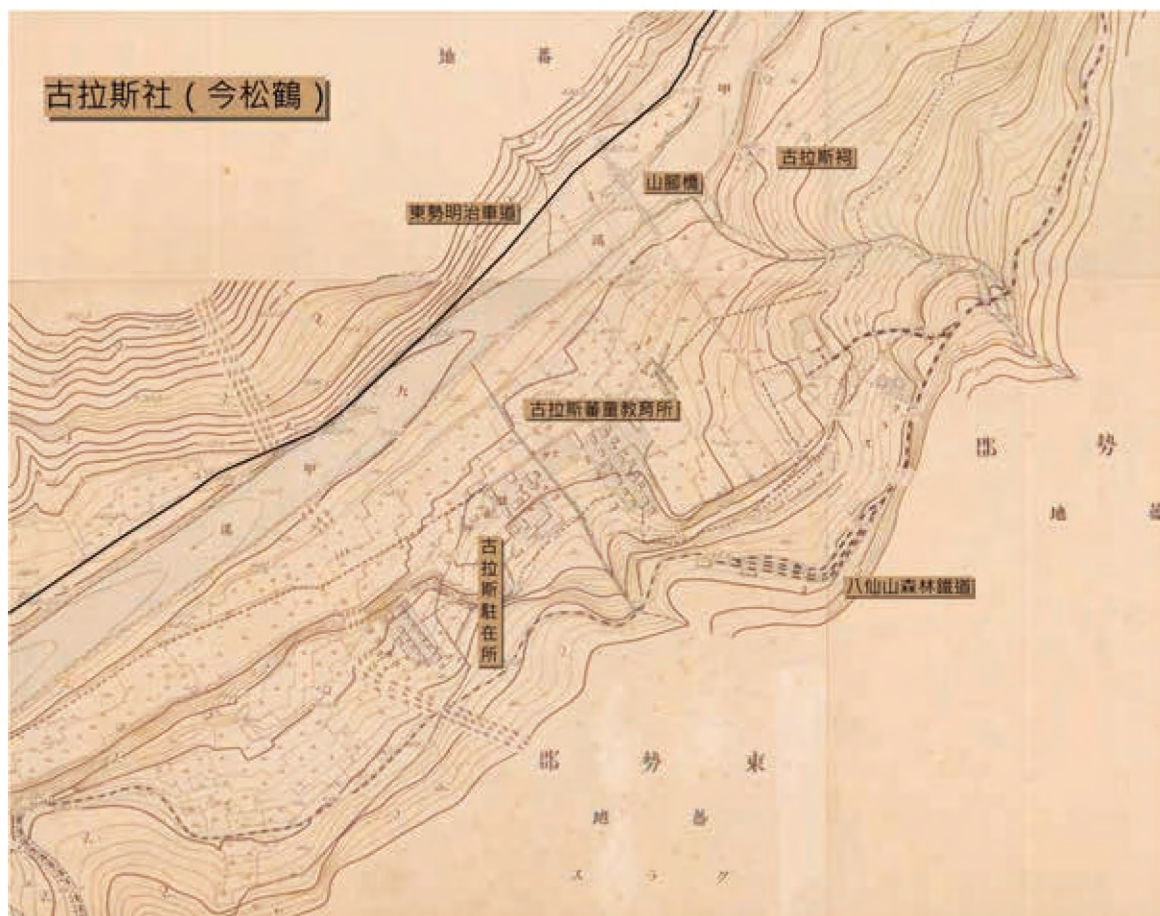
久良栖教育所，學童穿日式服裝，環繞一圈唱遊，老師坐於中間彈風琴。



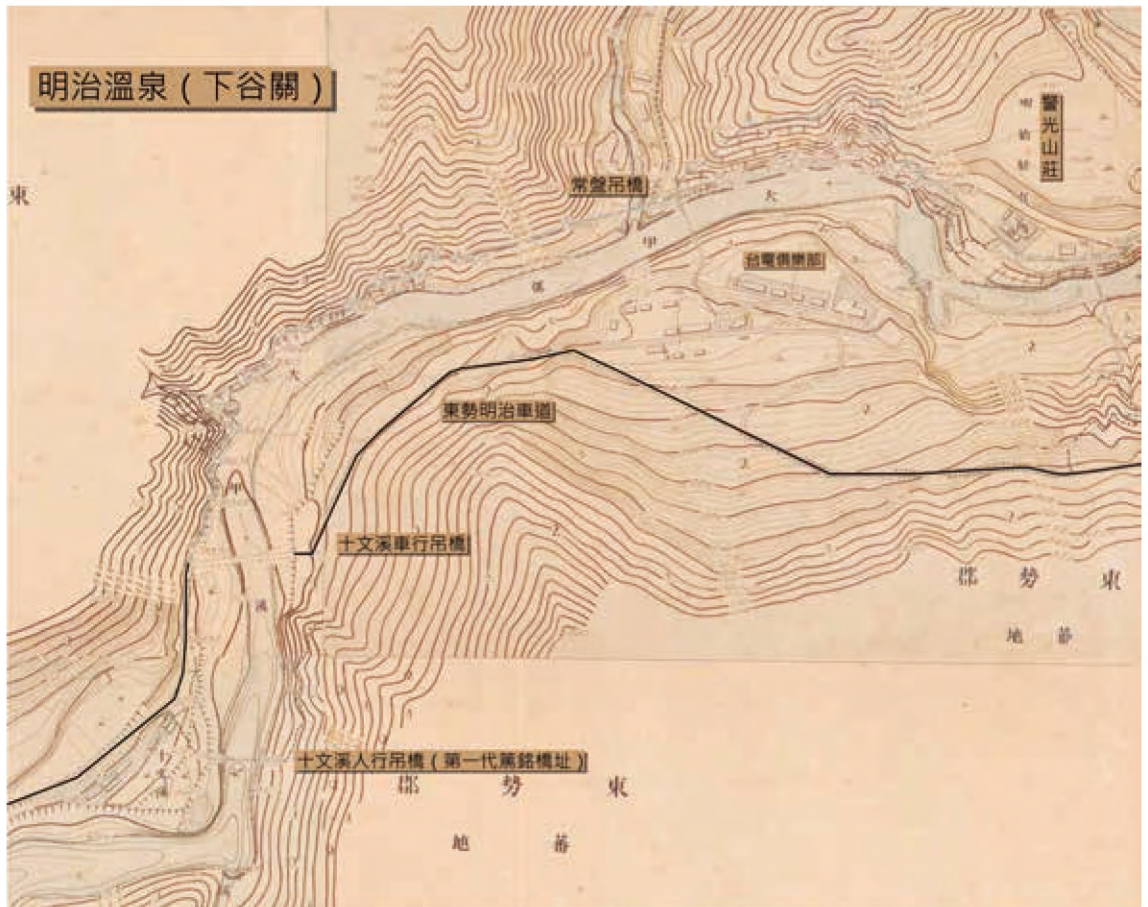
久良栖教育所的蔬菜實習園，老師與學童拿著鋤頭、水桶、灑水壺正在作業。



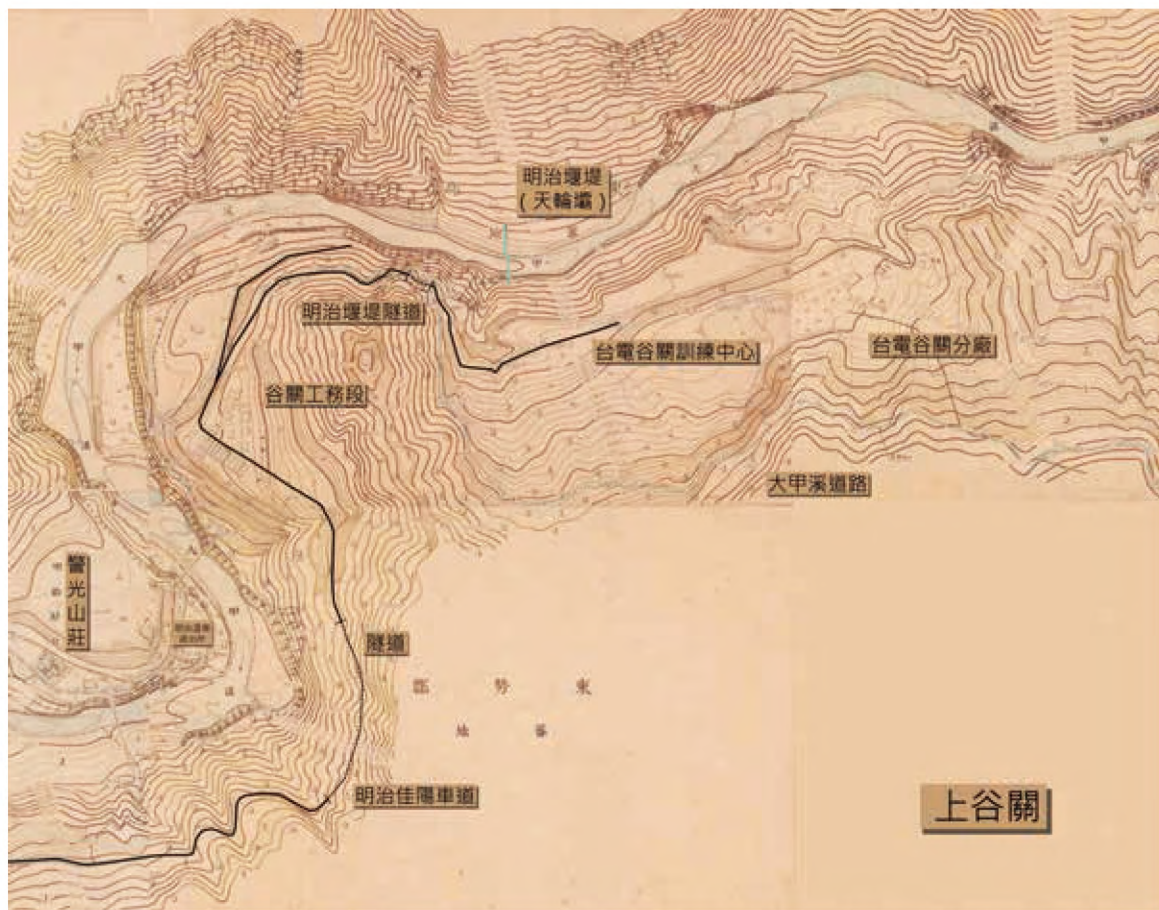
〈明治溫泉案内圖〉，出自《臺灣鐵道旅行案内》，1940年。若走大甲溪右岸，為台車路，自東勢至橫流溪，接下來為步道，經十文字溪部落，通過常盤橋，行至明治溫泉。若走大甲溪左岸，為八仙山森林鐵道（營林所鐵道），自豐原經土牛至久良栖，再至佳保台。另外，從久良栖通過山腳橋，亦可抵十文字溪部落。



〈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，南面山坡有八仙山森林鐵道通過。



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（明治達見）》，1941年。