

青山事件

槍聲劃破夜空，驚醒所有比亞桑人，也傳到對山的十文溪部落。奮起而戰的比亞桑，嚇到了馬累爸爸，因而四處逃竄。比亞桑趁勝追擊，敗兵的馬累爸爸急忙循著原路而跑，殊不知十文溪一族已經由「瓦歷斯·古木」，帶著的六名勇士，守候在青山之頂等候馬累爸爸。與比亞桑一起經過醬油味噲事件，導至差一點被滅族十文溪部落，以瓦歷斯·古木為首，算準了馬累爸爸只知道這一條下山路線，所以伏襲成功，為十文溪爭光，也為比亞

桑報仇。此次戰役，馬累爸爸真正被殺的人不多，不諳路線掉落山谷而死者，反而較多。

一九二八年，不堪比亞桑、十文溪部落日漸坐大的日本人，派兵一起與霧社的莫拿·魯道，再次攻打山地部落。這次被打的對象是瓦歷斯·古木所統領的十文溪部落。經過戰事催殘，剩下零散殘兵的十文溪族，利用險峻的地理環境，先擒殺太魯閣族的副頭目，再以寡擊退其精英兩百餘人。而十文溪族也有傷亡，頭目瓦歷斯·古木的堂弟、表弟，也於此戰和日本人、太魯閣族人同歸於盡，粉身碎骨於數丈深壑

裡。這場戰役，即是歷史上赫赫有名的「青山事件」。

剩下的太魯閣殘兵，和受重傷的莫拿·魯道，狼狽的逃回霧社。莫拿·魯道終於大為驚醒，原來他們中了日本人「以番治番」的計謀，三次戰事打得高山諸多族人死亡，莫拿·魯道因而大怒悲憤，請罪與各部落而後言商共同抗日。

一九三〇（民國十九年）十月廿五日，由莫拿·魯道帶領自己的霧社太魯閣族，終與日本人展開一場腥風血雨的殺戮，這即是歷史上驚天動地、泣鬼神「霧社事件」。

不論是繞樑悲壯的青山事

件，或是可歌可泣的霧社事件，都已慢慢淹沒在歷史洪荒中。早已作古的瓦歷斯·古木，在民國五十五年獲獲國家頒發「台灣民間抗日抗戰」勳章，這個與丘逢甲齊名的抗日英雄，在生前無緣親臨榮耀，不過他留下的故事，正由他的後代，代代流傳在大甲溪。

●感謝：前台中縣議員陳和貴、博愛國小主任尤幹、諾明、和平國中校監張阿成、哈崙教會林耀武牧師等協助。

寶島印象

永遠的中橫

文／林燕萍

曾

經尋訪過中橫的朋友，無不對其雄偉壯麗、巧

奪天工的景色讚嘆，並烙下深深的回憶。

開築橫貫公路的榮民弟兄們，不知道什麼叫危險，只知道工作，只知道完成他們的使命！

從東部花蓮入口，沿著立霧溪太魯閣峽谷而行，觸目所及

皆是矗立千仞的峭壁、斷崖、峽谷及曲折連綿的人工隧道。

山高谷深，奇岩嶙峋的山水，不禁讓人讚嘆大自然瑰麗的手筆。

東起太魯閣，西至東勢的中橫公路，全長一九二·八公里，主要是循合歡越嶺古道闢建，此古道原為泰雅族人為遷徙禦敵而開闢，後經日本人拓寬而成。然而全線幾乎盤旋在斷崖、峭壁和深谷間，由於大理石地質相當堅硬，因此全程一鏟一斧的工程，其艱辛非我們所能想像。

台灣公路之父林則彬

光復初期，全省路況極差，許多道路仍是鵝卵石路面，大坑小洞，顛簸難行，南北交通尚未全通。當時從台北南下的汽車只能開到中壢，若要到台中，必須繞從苗栗走山路過大安溪，先到豐原，幾經輾轉才能抵達台中。而到高雄的路線，又因濁水溪橫阻，也必須繞道而行，因此從北到南要花三到四天的時間。國民政府播

遷來台後，傾全力整建交通，並以公路為優先。

民國二十九年，當時接掌公路局副局長的林則彬先生，受命接辦公路建設工程。首先，他貫通西海岸台北至台中三百多公里的公路。由於連接南北最重要的西螺大橋，其橋墩在日據時雖已完成，但沒有橋面，因此林則彬邀美援會顧問前往勘察，並且事前通知西螺鄉公所，請大批鄉民敲鑼打鼓，燃放鞭炮，熱烈歡迎美籍工程師。林局長驕傲的回憶：當時的美援工程師，被鄉民的情緒感動，他旋即動之以情的向美籍工程師表示，西螺大橋已有現成的橋墩基礎，美國若能再花一點錢，幫助完成橋面，就可以通行了，而且完成後，人們只會記得橋面是美國人幫我們建成的，沒人會問橋墩是誰立的。

林局長的一番話，打動美籍工程師的心，回去之後立刻寫報告向美方申請經費，但是美



中橫線上的合歡山，景色怡人、膾炙人口。（攝影／黃松柏）



中橫著名的梨山景點，背倚青蔥高山，下抱德基瀑水。(攝影／林枝旺)

當時一行人，首先要適應雙足走在黃土硬石上，並重新學習森林生活。這次山林裡的生活，不但多次遇到危險可怕的山崩、地震，還有毒蛇與螞蟥的侵襲。一路上，多處路線坍

(今花蓮縣玉里鎮)，這是早期的東西橫貫公路。日據時代，日人曾修築台中至屯原與花蓮至銅門兩段路，雖有興建東西橫貫公路之心，最後卻因工程艱鉅而作罷。民國四十一年四月五日，當時公路局副局長林則彬先生，率「中部橫貫公路複勘隊」，進入中央山脈，進行為時四十天的勘察，擬在南線(霧社到銅門)與北線(霧社到太魯閣)，二線中選一興建中橫公路。這兩路同長，約一百二十公里，勘察隊只能依靠各人的雙腳，在這總計二百四十公里，實際上無「路」可走的路上一趟探察。過程中逢山爬山、遇水涉水，遇河也只能伐木架橋。

經過複勘，終於選定北線興建中橫，並在民國四十五年七月動工。

兩全其美的人力安排

國方面卻不批准這項申請，認為沒有必要花這樣多錢來幫台灣架一座橋。這位擇善固執的工程師不服氣，就親自回美國見杜魯門總統報告此事。不久之後，工程師就帶著杜魯門總統特別批准提供的鋼構橋樑回台灣，西螺大橋也就在這位熱情友善的工程師幫助下，於民國四十一年至四十二年間完

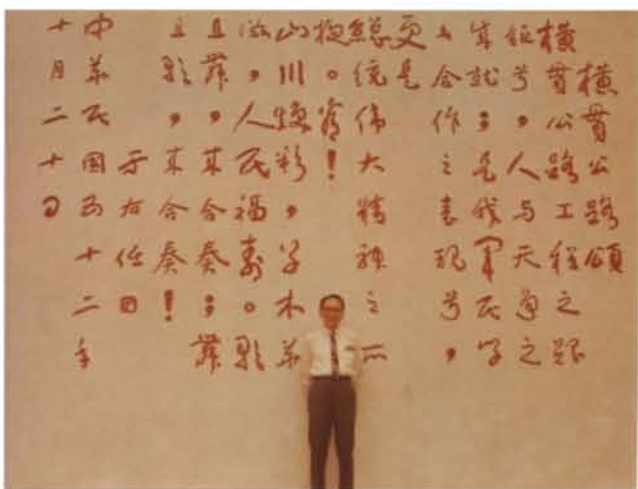
成。這座橫跨濁水溪全長二千公尺的大橋，是當時台灣最長的橋樑。西螺橋架設完成後，林則彬又想到，雖然南北已有道路相通，但都是碎石路面，行車仍耗時不便，還需要鋪柏油路面，因此他再度向美援會申請軍援款項，不幸被拒後，轉而向美軍顧問團求助。林則彬向

美軍顧問團表示，萬一台灣發生軍事行動，以現在這種的碎石路面，南北行車需要一至二天的時間，若有能鋪瀝青路面，則只需幾個小時，可以大大節省行動的時間！美軍顧問團被林則彬曉以大義後答稱：「有道理！有道理！」旋即通過申請，因此在民國四十一年至四十三年之間，鋪築完成西

部幹線瀝青路面，台灣南北的交通從此開始暢通無阻。開發中部橫貫公路西部沿岸公路開通後，台灣西部也隨之繁榮起來，然而東部仍然落後，東西部無法直接相通，當時如果要從台中到花蓮，只有兩條路徑：一由台中乘火車至台北，轉車至蘇澳，再乘公路局客運車經蘇花公路至花蓮。另一由台中往高雄，轉搭汽車經屏東、台東，再至花蓮。不論南下或北上，均需二至三天，旅費則需當時的三百元左右；如果中部橫貫公路通車的話，花同樣的旅費即可攜帶六、七口之家，在七小時內抵達花蓮，省錢又省時。早在清同治十三年，「牡丹事件」發生後，清廷開始重視台灣的軍事重要性，在當時台灣巡撫沈葆楨北中南三路東進開發計畫中，中路由台灣總兵官吳光亮率領三營軍士開鑿，跨越中央山脈至璞石閣



林則彬與山區原住民合影。(照片／林則彬提供)



于右任題於洛韶的詩文，紀念中橫開發。(照片／林則彬提供)

開發中部橫貫公路

交通從此開始暢通無阻。

方，吊橋破損，都一再的使探勘之旅充滿挑戰與困難。為了避免斷水、斷食與迷路，勘察隊必需按照行程準時到達每個預定地點，同時每到一處就必需先找水源並且儲存水。林則彬回憶著：曾經有一回，經國先生同他們一起勘察時，不巧缺水，當時他們只找到了一潭漂滿紅蟲子的水塘，大伙沒人敢喝，經國先生則拿水罐舀水，用紗布將紅蟲濾掉後，經者沸與大家一同飲用。更有一回在經過合歡山麓時，突然天空烏雲密布，伸手不見五指，無法前行，深怕一個不小心，就會掉下山崖，因此只能在原地不動，所幸一個半小時後又見天日，方能繼續趕路，在天黑前抵達預定休息地點。



美麗的雪山，在冬季尤其具姿色。（圖片提供／武陵農場）

元。當時由於台灣經濟落後，除了經費拮据之外，開路機具也欠缺，因此除了極少量炸藥的使用外，橫貫公路大部分的工程都是以手工開鑿出來，而且許多的橋樑、護坡等工程，也都就地取材。

橫貫公路全線蜿蜒在險峻的高山深谷、懸崖峭壁上，卻都是用人力以土法煉鋼方式，一錘一鑿所開出來，施工期間並遭逢兩次大地震，六次大颶風之肆虐。為了開闢中橫公路，有二一二人殉職，七〇二人受傷，有的是在炸路基時，未及時離開現場而被炸死，也有人是在開路時不慎跌入山谷。通車之後為了紀念這些殉職之弟兄們，因此建立長春祠，供奉他們的靈位，並供後人憑弔。

殉職人員除了有榮民弟兄之外，更有菁英的工程師。燕子口至九曲洞間的斬珩橋，即因當年一位工程師與包商在該地討論工程時，山上突然巨大落石掉落，將他們打落山谷中而

殉職。後來為了紀念他們，以工程師之名，命新橋為斬珩橋。

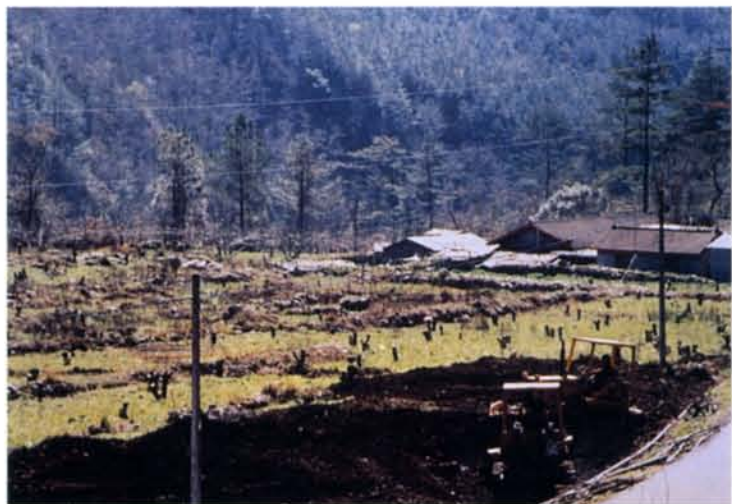
高齡已九十九歲的林則彬先生是台灣公路之父，曾說過一段令人為之動容的話：「危險？什麼地方都危險，人走到那都會有危險。「人」，總有一死嘛！那些榮民弟兄不知道什麼叫危險，只知道工作，只知道完成他們的使命。」這種精神恐怕不是現在我們吃漢堡、玩電玩長大的新新人類真正能體會。因此欣賞中橫沿途山明水秀的風景時，不要忘了到長春祠，緬懷感謝這些為中橫犧牲的築路英雄們。

開闢農場安置築路榮民

中橫於民國四十五年七月開始動工，積極趕工下，終於在民國四十九年五月八日完工，才花了三年九個月，這是台灣公路史上的奇蹟。中橫完工至今將滿半世紀，不但貫通了台灣東西兩部，更促進經濟建設

開闢橫貫公路需要大批的人力，林則彬即向上級建議，將大成島退守後的大批退除役官兵，安排參加中橫公路建設，一方面可以妥善安置這批榮民，避免湧入社會造成社會問題外，另一方面讓榮民有工作做、有薪水拿，不只可免除龐大退役金的壓力，又可讓榮民自立更生，不致成為政府沈重負擔。參與開發中橫公路的人員，除退除役官兵（榮民）六千多人外，尚有支援後勤的軍事犯二千人、警總管訓的流氓二百人，及相關技術人員，總計投入人力逾一萬二千人。

由於工程浩大，參加開路的人又多，必須有妥善的安排，因此，林則彬想出了一些奇妙點子。首先，採取同工同酬，多做多領的方式，鼓勵大家多工作多賺錢，工作進度也較快。再則，為了防止榮民弟兄們將辛苦所賺的錢，拿到都市裡吃、喝、嫖、賭花光而無心工作，因此林則彬規定每人每



武陵農場從不毛之地，不斷耕耘成一處物產豐饒的休憩勝地。（圖片提供／武陵農場）

日只能提領百分之三十的薪餉，其餘存在隨開路進度移動的郵局，存簿交由各人保管使心安，這種「強迫儲蓄」的方式，讓所有參與開路的人日後有積蓄可成家創業。林則彬讓職訓隊員負責運輸工作，以信任和鼓勵的方式提高他們的工

餘十九次則是開工之後，進入山區慰問工作人員。林則彬記憶猶新的回憶道：每次經國先生來工程區視察時，不但仔細詢問工程進度與困難，更是特別關心工作人員的生活與工作情緒。

林則彬特別提及一件令他難

忘的事：民國四十七年四月十八日，經國先生前往宜蘭支線視察時，來到一處有一千二百名軍事犯工作的工地，當時他們工作意願低落、情緒不穩，現場情況相當危險。為了防止意外，當時四周還架設機關槍，監視著他們。隨行人員為安全起見，婉勸經國先生不要在此地夜宿，但是他堅持在此地過夜，並且命令將四周的機關槍收起來，當天傍晚還與軍事犯一同席地用餐。飯後，他親切和大家談話，告訴大家沒有人是天生罪人，只要改過，每個人都是好人，而在此開路即是新生的開始。蔣經國鼓勵他們重新再來，日後成為社會上有用之材，這席話感動了所

有的人，很多人都哭了。經國先生更在日後將這段往事，寫成了一篇名為「投宿在一個不知名的地方」的文章。

開闢中橫，總共花費了約一千三百五十萬美元，其中美援佔大多數，共一千零三十萬美