



美麗的内社川橋聳立在哆囉固溪谷裡，昔日湍急的水流，變成了平靜無波的水潭。  
(魏志宏/攝影)

## 内社川橋的故事

美麗的内社川橋繼續聳立在哆囉固溪谷裡，橋面與溪谷高達36公尺的距離，讓他拔得台鐵第一高橋的頭銜。

文/魏志宏

二十世紀初日人爲統治臺灣的考量，大力進行縱貫鐵路興建工事，此工事以穿越重山巨溪的十六份(今勝興)至大安(今泰安)段最爲困難。當時爲了橫跨哆囉固溪(今景山溪)，而有内社川橋的興建。這座橋樑位置在縱貫線基隆起點約50公里處，橋全長1800公尺，由八座如馬雅階梯金字塔般的橋墩加以支撐。完成後的内社川橋，其橋面距溪底達三十四公尺，爲臺灣鐵道著名的高橋之一，而這座橋最特別之處在於其南端接七號隧道、北端接六號隧道。北上火車一出七號隧道，腳底下就是三十餘公尺深的哆囉固溪谷，可是還沒看清溪谷面目，馬上又鑽進六號隧道，給人一股無以言說的驚奇。

内社川橋的橋樑卻毀在一場驚天動地的大地震中，西元一九三五年四月二十一日清晨六時二分，大安溪中游發生規模七點一級的強烈地震，錯裂的斷層摧毀了熟睡中的村莊，造成高達一萬五千餘人死傷、六萬餘棟建物受損的臺灣地震史記錄。距離震央不到十公里之遙的舊山線，也受到嚴重的破壞。僅是内社川橋，其八座橋墩就有七座遭

受到水平切斷、床石移動的致命性損傷，僅有一號橋墩倖免。

地震後臺灣總督府以縱貫線苑裡站至臺中線豐原站之間另建新線爲藍本，提出以下三個復興方案：

- 一、臺中線十六份(今勝興)、后里間重新建設案。
- 二、臺中線十六份、后里間作有限度修補，讓小型機關車能運轉，苑裡、豐原間再建新線案。
- 三、臺中線十六份、后里間放棄，竹南、三義間改爲支線，苑裡、豐原間建設新線案。

以上三個方案在經過測量以及軍事上與財政上的考量之後，決定採取舊線完全修復方案。

在臺中線復興工事裡，魚藤坪橋與内社川橋因受損嚴重，且舊橋承載力不足，而決定另建新橋。新魚藤坪橋爲了改善路線線型，移到舊橋下游八十公尺處新建。可是新内社川橋受限於其南北端均是隧道，路線無法變更，而必須在舊橋原址興建。當時的興建方式絕非我們現在想像的先

把舊橋拆除再建新橋，這是因爲當時鯉魚潭地處蠻荒，聯外交通不便，大部分的建材都需要藉由臨時修復的舊山線鐵道來加以運輸，當時日人選特地在三義站內設置了一個臨時的煤台，作爲跑該路線的蒸氣機車加煤之用。這個新舊橋並存的景象一直到昭和十三年(西元一九三八年)新橋完工爲止，同樣現象亦出現在魚藤坪橋。

新内社川橋由板本敏一技師設計，今道組負責施工。新橋改爲橋墩四座，造型爲橢圓形中空鋼筋混凝土造，橋上部爲四座跨距39公尺之上承式平弦桁架樑與跨距16公尺之鋼板樑組合而成。由於新橋興建當時舊橋仍存，鋼桁架的特殊架設方法就爲後人所津津樂道。板本技師在安全、經濟、迅速的考量之下，決定採用鋼樑推進工法施工。先利用台車將放置在苗栗站內的鋼樑運送到工事現場，再由南至北依垂直材、下弦材、上弦材、斜材順序加以組裝，新樑完成同時進行舊

橋鋼板樑的拆除工程，等到新橋架設完工之後，原舊橋墩亦跟著功成身退而被敲除。新内社川橋的建設一直要到昭和十三年七月才告完成，而舊山線亦在當時恢復全線通車。在舊山線泰安車站站場北方有一座臺中線震災復興紀念碑，就是紀念這段史事。

美麗的内社川橋繼續聳立在哆囉固溪谷裡，橋面與溪谷高達36公尺的距離，讓他拔得台鐵第一高橋的頭銜。由於交通的不便，使得他一直蒙上朦朧的面紗。直到民國七十四年鯉魚潭水庫的興建，才使得他爲世人所知。昔日湍急的水流，變成了平靜無波的水潭，氣勢磅礴的鋼鐵交響曲隨著舊山線的停駛而落幕，但這些都無損其歷史價值，他被苗栗縣政府列爲古蹟加以保護，倘若有一天舊山線轉型成觀光鐵道，在其北方將會設一個車站，讓大家更方便地認識這座著名的鐵橋。