

新舊山月橋

投稿類別：本土關懷

篇名：

新舊山月橋

作者：

胡詠芯。三棧國小。四年甲班

王昱凱。三棧國小。四年甲班

林羽晴。三棧國小。四年甲班

林博予。三棧國小。四年甲班

指導老師：

方亞馨老師

朱榮華老師

壹●前言

一、研究動機

開學時，老師說我們要做一份研究，這是我們第一次做研究，我們一開始想做關於山上的故事，因為三棧村後面有三層山，我們常常聽到家裡的長輩說著他們小時候在山上的故事，他們對於山上的記憶是充滿懷念。我們本來想做的主題是三棧的古部落踏查，但其實我們班四個人幾乎都沒有去過三棧村後面方的山上，對於三棧的山是很陌生，而且山上的路要砍草和整理，我們自己的體能也不太能去爬山。後來，我們想到今年五月，老師有帶我們去過山月橋，我們第一次看到山月橋，就感到非常震撼，山月橋橫掛在立霧溪上，又長又大，老師說現在看到的山月橋是第四代橋，這讓我們對於橋充滿了好奇，想去瞭解前三代的山月橋的歷史，也希望讓身為太魯閣族的我們，能發現山月橋與我們族人的歷史故事。

二、研究目的

我們希望透過文史資料的整理閱讀，了解山月橋的歷史沿革，也藉由訪談太魯閣族文史古道專家——金尚德先生，再對文史資料進行比對及補充，希望藉此了解山月橋的過去與今日的改變，能讓更多人對山月橋，有更多的認識與瞭解，並進一步加深太魯閣國家公園觀光的豐富歷史性。

三、研究方法

本研究採文獻探討為主，訪談為輔方式進行。前半部以閱讀分析「山月橋」相關書籍、文獻、新聞及網路資料後，將資料加以整理分析歸納，完成有關「新舊山月橋」的介紹。

貳●正文

一、歷史沿革

(一) 山月橋的由來

日本治臺第五任總督佐久間左馬太，在 1914 年發動了「太魯閣戰役」，以強勢武力進駐山林，由於太魯閣族人不敵日軍武力，日軍很快就取得控制權，短短七十多天戰役結束，族人被迫接受殖民統治。日人想要治理太魯閣部落，不開鑿道路無法深入山區，於是由梅澤征帶領的開路先鋒，歷經七個月，在 1915 年完成由新城通往塔比多（今天祥）的「新城內太魯閣道路」，打通了原先與世隔絕的峽谷山林。新城內太魯閣道路進入峽谷之後，立霧溪谷兩岸的大理岩層綿延數公里，施工單位捨棄原來的「高邊路線」改採水平捷徑，遇山開路，見水搭橋，第一代山月吊橋在此情況下問世，所以山月橋起初是為理蕃而建，目前所看到的已是第四代山月橋。

(二) 第一代山月橋：

最早的山月吊橋建於日治時期大正 3 年(1914)太魯閣戰役期間，是隘勇線的一部分，從立霧溪底部越過，當時橋長 154 公尺，其主要的目的是為深入立霧溪流流域各族社，以達到治理的目的。

(三) 第二代山月橋

第二代橋經提升高度後，橋長達 190 公尺、橋高 75 公尺，於昭和 5 年 12 月 20 日竣工，日本人以達到治理的目的。

(四)第三代山月橋

第三代山月橋建於則於產金道路施工期間，因舊橋橋基龜裂後傾倒，遭到拆除，並於昭和 16 年 8 月 25 日在上游一町處重建，日本人以達到治理的目的。

(五)第四代山月橋

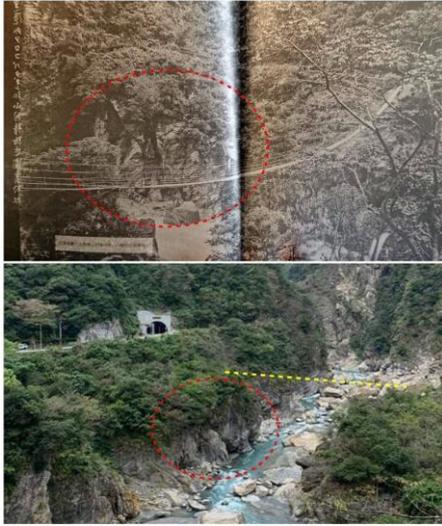
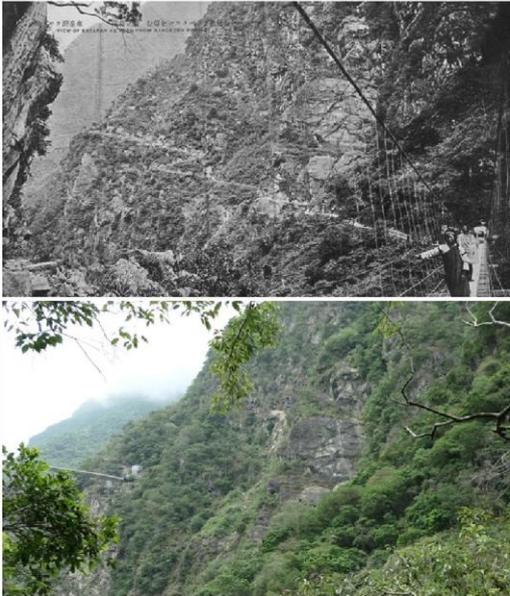
第四代山月橋工程於 2014 年 12 月辦理吊橋委託設計，2016 年 8 月 11 日開工，2019 年 5 月 13 日竣工，2020 年 8 月 12 日啟用。全長 196 公尺，寬 2.5 公尺，距離溪谷 153 公尺。現在看到的山月橋為第四代橋，與前三代的興建目的不同，第四代山月橋以推展觀光休閒活動為目的。

二、歷代山月橋基本資料整理

透過舊照片、收集資料及訪談金尚德先生，我們發現了歷代的山月橋並不是建造在同一個位置上，且長度、高度及製材也不同。我們也從陳志強先生實際探查山月橋舊遺址的照片中，發現了這四代山月橋的位置，以下是我們做的資料整理。

歷代山月橋	位置	長度、高度或材質	歷史照片比對現今位置	照片來源
-------	----	----------	------------	------

新舊山月橋

<p>第一代</p>	<p>位於靠近現今公路旁</p>	<p>橋長 154 公尺、木梯棧道</p>	 <p>△圖一</p> <p>照片來源： https://www.facebook.com/photo?fbid=3223220864571268&set=a.3223231001236921</p>	<p>陳志強先生</p>
<p>第二代</p>	<p>為峽中最長的鐵線橋，後方山徑續通往巴達岡，曲折緩升的 Z 字山路被稱為「電光形道路」。</p>	<p>橋長達 190 公尺、橋高 75 公尺、鐵線橋</p>	 <p>△圖二</p> <p>圖片來源： https://www.facebook.com/photo/?fbid=3223220891237932&set=a.3223231001236921</p> <p>1</p>	<p>陳志強先生</p>

<p>第三代</p>	<p>推測接近第一代吊橋</p>	<p>資料不確定。 1941 年昭和 11 年 8 月重蓋，吊橋位置往上游約 109 公尺處興建。</p>	 <p>△圖三 圖片來源： https://www.facebook.com/photo/?fbid=3223220807904607&set=a.3223231001236921</p>	<p>陳志強先生</p>
<p>第四代</p>	<p>從布洛灣伊達斯廳旁邊的步道走進去</p>	<p>橋長 196 公尺，橋面寬 2.5 公尺，距離溪谷約 152 公尺。橋體主結構由一座橋台、兩座主錨碇座組成。</p>	 <p>△圖四</p>	<p>方亞馨老師</p>

三、山月橋的重要事件紀錄

(一) 通往戰略位置-巴達岡社

隘勇線時期，高地道路自山月橋渡過霧溪，隘路由溪底攀登立霧溪北岸，抵達巴達岡社。巴達岡是位於三角錐山南側臨溪面斷崖處，這塊河階臺地，恰巧又位於峽口至塔比多支廳的半程途中，因此巴達岡社為重要的戰略位置。而山月橋橫跨立霧溪，是要到達巴達岡社重要的必經橋梁，是通往山區各部落與駐在所的門戶。

(二) 開採金礦時，造成龜裂而傾倒、拆除

昭和十五年（1940 年），為了開採立霧溪沿岸的金礦，「合歡越嶺道路」東側部份路段拓寬改建為汽車道，以炸山方式開鑿溪畔至塔比多的「產金道路」第二代山月橋的南岸基礎，因炸山施工龜裂而傾倒、拆除。

(三)最長的鐵線橋

第二代山月橋在北岸的山壁爆破開鑿出永久性的 Z 字型上升路線「巴達岡坂電光道路」，並連接南北岸。第二代山月橋於 1930 年 12 月 20 日竣工，橋長達 190 公尺、高 75 公尺，是當時太魯閣中最長最高的鐵線橋。

(四)第三代橋使用率降低而荒廢

昭和十六年（1941 年）8 月在原址上游重建第三代山月橋，「產金道路」開通後，山月橋使用率降低。戰後初期政府無力於後山管理，產金道路、山月吊橋連帶荒廢。民國 45—49 年（1956—1960 年），政府沿著原有產金道路基礎開建中橫公路東段，山月吊橋因不在主線上而未被重建。

(五)山月橋別名辭職橋

日治時期，山月橋也有辭職橋的別名，反應了要通過山月橋往巴達岡側派駐的「蕃地警察」內心的掙扎。過了山月橋通往山區的「巴達岡坂電光道路」及「斷崖道路」（錐麓古道），又被稱「離緣坂」、「辭職坂」、「妻返坡」，同樣反映了警察、家眷面對此險路內心無奈的寫照。

(六)技術問題無法重建

民國 79 年（1990 年），太魯閣國家公園管理處曾預計重建吊橋，因技術無法克服作罷，徒留兩座橋台在布洛灣及巴達岡兩地。

(七)第四代橋誕生

民國 103 年（2014 年）12 月，太魯閣國家公園管理處辦理吊橋委託設計。確認橋塔及錨碇座基礎位置均屬穩定岩層，以風洞測試克服峽谷風勢確認全橋振動的穩定性與行人舒適性。設計採用高架棧道方式，減少對環境生態的擾動。橋體工程於 2019 年 5 月完工，民國 109 年（2020 年）8 月 12 日正式啟用試營運。

四、山月橋的歷史故事紀錄

(一)日本人的紀錄

大正七年(1918)一月，社村生發表於「台灣農事報」，該文詳細記錄了他在大正六年(1917)10月20日~22日，於內太魯閣的所見所聞。文中可知道當時社村生先生走的是第一代山月橋，而走在鐵線橋上是驚險緊張的，紀錄如下：

「154 公尺長的山月橋宛如其名，中央部下墜成弦月狀，往下看時濁水溢流，渡到橋的中央時，好像橋在流逝而水停止流動似的。雖然有些渡鐵線橋的經驗，但還不夠。心情很穩定，但腳步還是沒有把握。T 氏渡橋的姿勢，宛如妙齡少女含羞走過年輕男孩隊伍前一般……」

(二)楊南郡先生的實地踏查經過與沿途路況描述

文中可知道當時第三代山月橋已消失，楊南郡渡竹吊橋而過，巴達岡當時還有族人居住於此，紀錄如下：

「民國 74 年 7 月 27 日晨八點，由台 8 號公路即中部橫貫公路第 71 號隧道東口（海拔 230M），沿途肩邊緣小徑下抵立霧溪底（海拔 205M）。溪底有山胞搭建的竹吊橋，架設在兩岸兩塊巨石上，吊橋尚稱安全，但因距水面太低，遇山洪沖毀。過溪後，沿小徑蜿蜒而上，於上午九時正抵達巴達岡。此段小徑由於居住於巴達岡之山胞經常整修維護，路況頗佳，坡度亦不甚大，一般人輕裝步行約 1 小時可走完。巴達岡高標高 450M，地勢平緩，其南緣陡落為燕子口斷崖，站在斷崖邊緣可下望立霧溪自溪畔至靳珩橋一帶。目前僅有卓文春、王清妹兩夫婦與高文慶及其母七十五歲的高老太太兩戶四口居住此地，種植玉米、花生、芋頭、香菇及打獵為生」

參●結論與建議

一、山月橋位在太魯閣族傳統領域，但其命名與文史資料大多以日本人及漢人的角度編寫，缺少以太魯閣族人思考角度的紀錄，希望我們族人可以自己記錄、調查、採集或出版關於我們祖先的歷史紀錄或故事，讓我們回到太魯閣國家公園時，不再是觀光客，而是對這裡有了與祖先連結的情感與熟悉。

二、山月橋的名字不統一，從新聞媒體中、網路上、書籍或文獻資料中，稱呼未能統一，有的稱山月吊橋，有的稱山月橋，從文史資料中，起初命名為山月橋。

三、推行山月橋的觀光活動時，應結合在地的歷史，而不是單純看風景，應增加更多在地的歷史文化元素。

肆●引註資料

- 一、楊南郡，1988，《太魯閣國家公園合歡越嶺古道調查與整修研究報告》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 二、李瑞宗，1998，《錐麓古道沿線聚落暨建築之調查研究》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 三、李瑞宗，1999，《合歡聯絡古道歷史沿革與景觀資源之研究》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 四、米亞桑山岳協會，2010，《合歡越嶺道銜接中橫公路中海拔生態旅遊步道系統調查規劃》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 五、金尚德，2015，《百年立霧溪：太魯閣橫貫道路開拓史》。玉山社。
- 六、金尚德，2017，《峽谷山徑二十里：內太魯閣警備道路》。內政部營建署太魯閣國家公園管理處。
- 七、王廷元、林佩琪，2019，《百年太魯閣：尋覓歸鄉路》。采薈軒文創美學有限公司。
- 八、網路資料
<https://www.facebook.com/groups/381311202405884/posts/996080767595588> 陳志強 FB