



中橫為遷臺初期重要交通建設（左圖／輔導會），無數榮民弟兄的熱血，灑在這條大道上，打造出今日臺灣斐聲國際的觀光亮點（右圖，記者林建榮／攝影）。

榮民與臺灣重要建設系列報導之一

熱血貫中橫 完成不可能的任務



編按：榮民不只保家衛國，即使卸下戰場盔甲，仍繼續為臺灣的重大建設，默默付出。他們的汗水與熱血，成就臺灣的繁榮，他們用關懷與無畏，灌溉這片深愛的土地。《榮光雙周刊》自第二三九期起，不定期推出「榮民與臺灣重要建設系列報導」專題，在歷史長河中，向這群忠貞且無私奉獻的榮民英雄致敬。

↑經國先生（前排右）陪同蔣公伉儷巡視中橫。（圖／輔導會）

除了大自然的阻礙之外，交通建設經費、技術、機具、人力等，也是這項工程的困難之一，因應工程所需的龐大人力，政府規劃榮民逐年投入中橫建設。

中部橫貫公路簡稱「中橫」，民國四十五年七月七日開工，歷經三年餘艱苦施工，於四十九年五月九日通車，不僅開啟臺灣公路史嶄新的一頁，更是政府遷臺初期的重大交通建設，意義非凡。對開路榮民弟兄來說，他們的熱血與對臺灣的熱愛，毫無保留的灑在這片土地上，「建設中橫」是生命裡值得紀念的時光，也是可歌可泣的血淚史。

困難重重

臺灣遍布山地，考量公路為都市與經濟發展的重要建設，政府決定興建中橫。但要在中央山脈崇山峻嶺之間的惡劣地形中，開出一條現代化的公路，在當時是一項不可能



犧牲奉獻

四十五年七月七日，中部橫貫公路於花蓮、臺中同時開工，分別由兩地的榮民工程總隊施工，幹線以臺中縣東勢鎮（今臺中市東勢區）為起點，沿大甲溪上行至梨山，再折向南行，越過合歡山垭口，循立霧溪下行出大魯閣峽口，與蘇花公路銜接，全長將近二百公里；支線以梨山為起點，經思源垭口至宜蘭。全線合計超過三百公里，其中屬於重新開闢的路線，占約百分之八十。

當年兼代輔導會主任委員的蔣故總統經國先生，親自率領弟兄登崇山、越峻嶺，勘查中橫路線，他曾任「探險」來描述這項艱難任務。面對海拔二、三千公尺的高山與未知的險阻，經國先生毫無退縮，帶著榮民弟兄們一起工作、生活。勘查隊常常從白天走到天色漸暗，一行人野外尋地、紮營休息，也為明日預做準備。抱著使命必達的信念，榮民弟兄們以雙手克服天險，終於完成勘查，中橫開闢也因此向前推進了一大步。

↑曾參與開闢中橫的鄭金望。（圖／新竹榮家）

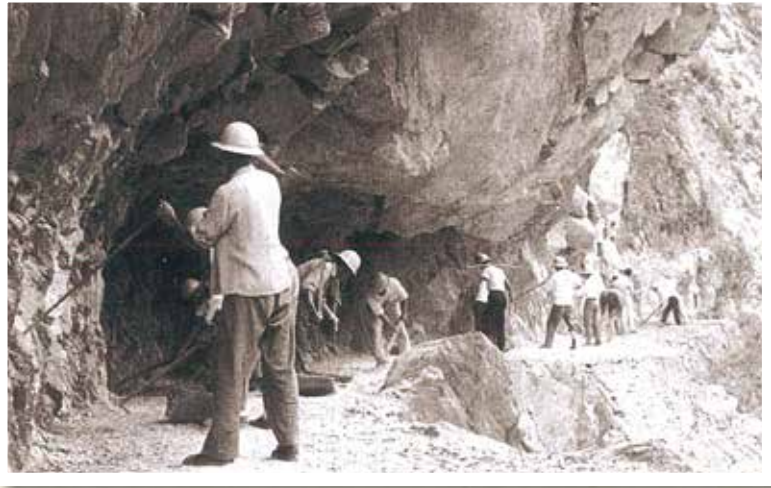
曾參與開闢中橫的鄭金望，目前居住於新竹榮家的鄭金望表示，當時開路機器設備付之闕如，許多施工人員只能仰賴手上的鐵棍或鐵鏈。這種克難的開路方式，一天大概只能前進三十到五十公尺，還得面臨無法預知的危險。

鄭金望回憶，四十六年的某天，他們的任務是一次裝妥三十個炸藥，然後一起爆破，在爆破前，鄭金望相中了一棵大樹，做為掩蔽的地方。午飯後開始裝填炸藥，爆破的瞬間，大批石塊從山上一路滾下來，鄭金望雖在樹下躲避，卻還是受到波及受傷。由於當時道路尚未暢通，鄭金望勇敢的對同袍說：「不用擡，我自己走。」忍痛走了約三、四公里，才幸運有車協助送醫，最後在醫院住了一個星期。

鄭金望慶幸自己死裡逃生，但有些同袍沒有那麼幸運，有人被炸藥炸死，也有卡車搭載二十五人下山，卻翻落峽谷，只有司機因被樹枝勾到來克倖免於難。

另一位不願具名、曾投入中橫修築的榮民表示，當時士兵月薪大約七塊五毛錢，築路時常需要打約一公尺深的坑洞來埋炸藥，這種坑洞一天還打不出來，需要二至三天時間，不過完成一個可以獲得一百元。伯伯表示，施工單位在爆破後，會派二至三組分批檢查是否還有鬆動石塊，以免繼續落下造成傷亡，雖然他們用棍子戳遍山壁，仍不時有弟兄被石塊砸到。至於因爆破散落地面的石塊，也有用途，弟兄們將石塊撿拾後集中，運至碎石機處，加工製成鋪路的原物料。

歷經極艱辛的漫長歲月，在榮民弟兄們不畏艱險、置生死於度外的努力開闢下，一條翻越中央山脈，連接臺灣東、西部的橫貫公路終於完成。四十九年五月九日，時任副總統陳誠與輔導會主任委員經國先生共同主持通車典禮，各地燃放煙火，民眾爭相慶祝。回首來時路，這是臺灣交通建設史上艱苦的一章，也是邁向現代化國



↑榮民僅能仰賴簡單工具，徒手開路。（圖／輔導會）

↑弟兄們在懸崖峭壁架設電線桿。（圖／本刊資料庫）



飲水思源

中橫景觀隨四季變化，七十五年被劃入太魯閣國家公園，谷關、德基、梨山、武陵、大禹嶺、太魯閣、天祥等地，山色秀麗、風景優美，長春祠、燕子口、九曲洞也成為中橫著名的觀光景點，帶來廣大的觀光效益。

國人前往中橫及沿線景點旅遊，除欣賞自然美景，也應感念當年為開路而捐軀的榮民弟兄；如同紀念碑文中所述：「為公益死，雖死猶生。」

殉職的築路人為中橫公路付出最大的代價，卻無緣見到公路通車，走進中橫，請懷抱虔敬之心，飲水思源，感恩築路先人無私的付出。（文／陳麗彬整理）

家的重要里程碑。

中橫通車帶來多項經濟效益。政府將參與開路的榮民弟兄們，安置在道路沿線山地從事農墾，讓過去多數仰賴進口的水果和蔬菜，例如蘋果、水蜜桃、高麗菜等，在國內就可種植，輔導會的福壽山農場及武陵農場即是成功案列。農產品採收後，就運用中橫公路，送至山下再轉運全臺各地，讓民眾享有高品質的蔬菜與水果。

另一項經濟效益展現現在觀光旅遊上，中橫通車後，當時的省公路局逐年編列預算，鋪設瀝青混凝土路面，除少數特殊路段，其餘路段皆拓寬為雙線車道，並加寬彎道及橋梁兩端路面，交通流量與行車速率逐年提升，遊客擁有更舒適與安全的遊程。

長春祠裡供奉因開闢中橫而殉職的工程人員靈位，供後人憑吊。（圖／本刊資料庫）