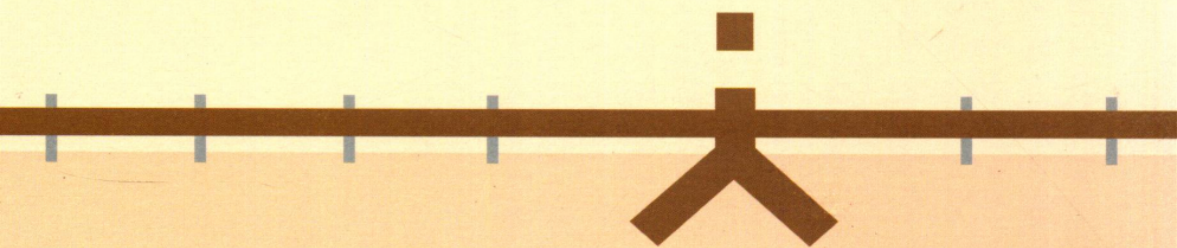


古橋閱讀與散步

走著橋



閱讀 一座座古橋的故事 散步 連接古今的迴廊

王派仁
著

走著橋

古橋閱讀與散步



王派仁

著

國家圖書館出版品預行編目資料

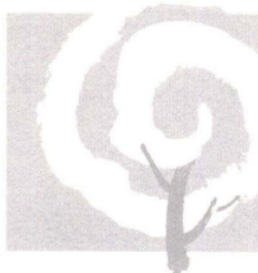
走著橋：古橋閱讀與散步／王派仁作．--
初版．-- 台北市：台灣書房，2012.08
面：公分．--（閱讀台灣；8V43）

ISBN 978-986-6318-75-7（平裝）

1.古蹟 2.橋樑 3.台灣

733.6

101011517



閱讀台灣

8V43

走著橋：古橋閱讀與散步

作 者 王派仁（23.8）
主 編 蘇美嬌
編 輯 蔡明慧
美術設計 王璽安

發行人 楊榮川
出版者 台灣書房出版有限公司
地 址 台北市和平東路2段339號4樓
電 話 02-27055066
傳 真 02-27066100
郵政劃撥 18813891
網 址 <http://www.wunan.com.tw>
電子郵件 tcp@wunan.com.tw
總經銷 朝日文化事業有限公司
地 址 新北市中和區橋安街15巷1號7樓
電 話 02-22497714
傳 真 02-22458715

顧 問 元貞聯合法律事務所 張澤平律師

出版日期 2012年8月初版一刷
定 價 新台幣320元整

序

欣賞一座古橋， 閱讀一篇史頁

原本似乎永遠到不了的彼岸，
因為一道彩虹而
聯結

不僅縮短交通距離
更架起了人們情感的網絡。

那道彩虹

可以是百年前

以竹子架起的圓弧

也可能是近代

用石頭砌成的拱圈

或是紅磚堆砌的雁翅

當我們走過一座古橋，
不僅領略了橋上美麗風光
也閱讀了一篇史頁

在現今對交通依賴日漸增加的生活，
橋梁扮演了重要的角色，但是她卻往往
被人忽略，可能要哪天我們每天必經
的某座橋梁發生問題了，我們才會驚覺
她對我們的幫助，當然我們更常忽略了
橋梁本身所蘊含的美學欣賞、歷史背景、
文化意涵與經濟發展等。

近年來由於科技進步快速，許多大型
的鋼構橋或斜張橋，在地平線或天際拉
出了令人嘆為觀止的線條，而成為各地
政府政績或公關宣傳中的樣品。然而，
高科技與鋼材的橋梁，總給人冰冷而不
可親的印象。

其實臺灣還有不少位於歷史景點、鄉
間、山區的古橋，卻長期被人遺忘與忽
略。這些古橋有八、九十年，甚至上百



年歷史，我們或許常常經過，也可能只是在古道上驚鴻一瞥，但是卻鮮少加以留意，頂多只是日後在某種特定的機緣下，會想起好像在某條舊路走過一座具有藝術氣息的洗石子橋？似乎在某段古道路過一座糯米石橋？

臺灣在近四百年的歷史中，隨著開發的腳步逐漸由南往北，官方統治與商業往來，造成交通的需求日殷。在開發早期，水運扮演重要的運輸角色。但隨著開發腳步遍及各地，機動性高的陸路運輸需求，可以說是與日俱增。然而臺灣河流密度很高，加上雨季時雨量豐沛，要徹底而有效解決這些陸路交通的問題，建造橋梁乃成為唯一的選擇。

回顧與走過這些從清朝到日治時期的橋梁，就會領略她們在臺灣陸路交通歷史、經濟發展、生活文化、技術工法與建築藝術中的重要角色。當我們細細品味與深入探究，竟會發現原汁原味的石板橋可能是百年前的先民篳路藍縷的遺跡；用石塊以糯米砌成的古橋，是先人

就地取材與戰時物資缺乏的生活智慧；而鐵路上的花梁鋼橋則見證了日治時期新科技的引入；而鋼筋水泥為材，覆以洗石子外觀的舊橋，則是為當時的都市增添了含蓄的美感，只可惜這些古橋目前在前在臺灣所剩不多。

在本書中筆者為了讓讀者在閱讀某一橋梁時，就能夠在心中先有一清楚的圖像，依照臺灣現存古橋的材料、工法以及建造的背景等因素加以分類，並選取具代表性的橋梁作介紹，書中共介紹十類計二十五座橋梁。

橋梁不只是連接原本被隔絕的兩地，筆者更希望藉由一本比較完整介紹臺灣古橋的書，把橋梁所蘊含的歷史、美學、文化、經濟……等內涵和讀者聯結。更期盼當讀者有機會經過一座古橋時，不再只是匆匆走過，而是可以坐在橋欄上細細品味。



走過臺灣清代古橋



從后豐斷橋談起

臺灣河流密度很高，大小河流加起來有一百二十九個水系，造成臺灣陸路交通運輸發展歷史中面臨許多嚴峻的挑戰。儘管過去曾經有所謂的民渡、官渡或義渡協助人們過河，但建造橋梁終究是渡過這些溪流的有效解決之道。

然而，在建築科技發達的今日，橋梁的建造與維護，仍舊是一件充滿考驗的工程。民國九十七年九月初辛克樂夾帶的豪雨，造成大甲溪水暴漲，而原本就被列為危險橋梁的后豐大橋，第二橋墩被洪水沖斷，北上橋面崩塌五十公尺，導致三部車輛墜入大甲溪，五人失蹤的不幸。

在這件事情中，我們除了檢討政府單位的效能之外，也感嘆大自然的力量，似乎非人類所必然能克服。而當我們想起兩、三百年前的清朝，面對臺灣河流的險阻，在橋梁的建築上更是困難重重。

橋梁的重要性——從海路到陸路

臺灣在近四百年的開發歷史中，隨著開發的腳步逐漸由南往北，官方延伸統治勢力與民間商業往來愈加頻繁，造成交通的需求日殷。在最早的時候，因為水運成本較低，所以臺灣在開發早期時，

位在后豐橋附近的大甲溪，看起來水不多，那是因為上游的德基水庫，攔截了大半以上的河水。



水路運輸扮演重的角色。但是水運風險較高，所以質輕而高價的物品就得依賴人力或獸力的陸路運輸。再者，隨著開發腳步遍及各地，機動性高的陸路運輸，也絕非水路可以完全取代。因此，對陸路交通的依賴，可以說是與日俱增。

然而，臺灣的陸運發展，卻面臨先天的高度挑戰。臺灣因為先天地理條件的關係，河流密度甚高，而且多以東西向的河流為主，因而阻礙了南北往來的交通。連橫的臺灣通史郵傳志有這樣的一段描述：「溪流廣漠，每逢大水，阻遏不前，或至決口不渡」。我們更可以從郁永河的裨海記遊中，印證這樣的情況。

康熙三十六年（西元一六九七年）郁永河渡海來臺開採硫磺，他捨棄了當時比較被普遍採用的海運，採取了較為困難的陸上交通北上。根據裨海記遊一書中記載，農曆四月七日他從臺南出發，過了七天才來到牛罵社（今清水），然而，僅僅為了渡過大甲溪，郁永河從農

清代古橋概覽

曆的四月十四日等到二十二日，足足耽擱了九天。後來是因為等不及了，而勉強過河。

我們可以試著想像前人過河之苦，夏季水流湍急，渡河不僅困難重重，更是身處高度危險之中；冬季雖然河床水淺，但踩在冰冷河水中，叫人不寒而慄。儘管後來在重要的河段有渡口供人們過河，但是一開始民營渡口亂象叢生，即便後來清朝的渡政大肆改革，將所有的渡口全部改為義渡，但是渡河不便的問題，仍然難以解決。

另外，隨著農業灌溉所需，大小圳溝愈來愈多，對當時運輸的主要交通工具——牛車，造成極大的限制。當時圳溝均為土堤，牛車輪則是圓形的薄木片所拼成，輪胎碾過圳溝，則猶如拿著利刃在切割豆腐一般，不僅圳溝遭到破壞，牛車也可說是窒礙難行。

所以要促成南北交通的往來，進而帶動經濟的發展，非得依賴架通河流兩岸的橋梁才能竟其功。

臺灣造橋的發軔可遠溯到荷蘭與明鄭時期。在重修臺灣縣志中就記載了「磚仔橋在西定枋，紅毛時用厚磚和蜆灰砌成，其堅如石，洪水衝塌，舊蹟猶存」一文中的紅毛就是指荷蘭人，而這也有可能是臺灣最早的紅磚拱橋。

明鄭時期於臺南東安坊（現在的社教館附近）建有大枋橋，臺灣縣志中指大枋橋「在東安坊嶺後通衢之中，官府往來之所也，架枋為之，因以名橋，偽時所建。康熙二十三年，知府蔣毓英重修，後屢圯屢修，皆出縣官捐俸焉。」文中提及這座橋以巨木為架，橋上舖以四方形的大枋，而這是大枋橋命名的由來，至於「偽時」即指明鄭。

但是較具規模的建橋歷史，根據史料指出則應該是自清朝開始。清朝造橋並非少見，只是較常在人口密度較高或是商旅往來頻繁的市街附近，而在這樣的地方造橋多屬施工難度不高，且所需經

費較少的小橋。而且藉由橋碑的樹立，多少有沽名釣譽之邊際效益。

然而修橋乃是地方官的政績表現之一，因此在許多官方修訂的府誌、縣誌、廳誌等都有詳細紀錄。以下將分別介紹清代時幾座著名而有代表性的官方與民間修築的橋梁，藉此清代橋梁建築的緣由、材料、技術等脈絡，希望能夠描繪一幅大略的圖像。只是清代臺灣的橋梁如今所剩無幾，倒是在臺灣北部還可以看到當時頗為盛行的石板橋，讓我們能追尋前人的腳步，回到百多年前的歷史現場。

官方修築橋梁的政績

清乾隆十六年（西元一七五一年）在鯽魚潭（今臺南永康）建造鯽魚潭橋。在續修臺灣縣志中即指出，鯽魚潭橋「在永康里蔦松嵌下，乾隆十六年紳士侯世光建，砌磚為墩，高丈三尺，甌水三道，相距各丈六尺，架木鋪板其上，可容兩車，旁翼扶欄，東西累土成堤，



乾隆年間知府蔣允焄所建的駝龜橋，很可能就是桃園縣大溪濟安橋的模樣。

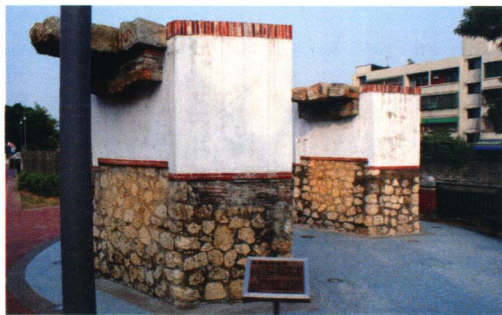
寬與橋稱，計長百二十餘丈，潭渟泓澈，為邑勝景」。

鯽魚潭在昔日為臺灣八景之一，因此也吸引不少騷人墨客到此一遊。乾隆年間的臺灣縣人章甫，就曾經寫了一篇讚詠鯽魚潭的「遊鯽魚潭記」。他在文章中提到「……少憩，破煙蘿，穿屋舍，過虹橋，將四圍繞遍，見夫雲煙之亂也，林木之古也……」。文中除吟詠鯽魚潭之美，其所提到之「虹橋」應該就是鯽魚潭橋。鯽魚潭橋「可容兩車」、「一百二十餘丈」、外形如一彎彩虹，這樣的橋在清代算是大型工程。只可惜今日不僅鯽魚潭橋不復見，連鯽魚潭僅存一潭水池於臺南的崑山科技大學內。

除此之外，幾座較有名的橋還有乾隆三十年，知府蔣允焄在臺南所建之四座磚拱橋，其形遠望如龜背彎曲，所以又稱駝龜橋。然而前述這些橋，因為當時使用的材料多為容易腐爛的木、竹等，幾乎皆已不復見，即便是磚橋或石橋也因為年代久遠，維修不易而毀壞殆盡。

不過在鳳山舊城門東便門外有一座東福橋，恐怕是現今臺灣本島僅存的清代官方興建橋梁。我們在這裡可以看到一座立於同治三年（西元一八六四年）的「重修東福橋」碑記，記載當時籌建石橋之捐款情形。東福橋跨越鳳山溪，是四孔三墩的中國式古橋式樣。只可惜民國九十年一場颱風造成鳳山溪水暴漲，

鳳山舊城門東便門外的東福橋，如今只剩下船型的石砌橋墩。



沖毀了東福橋，後來重建新橋，所幸其船型石砌橋墩仍舊被保留下來。

然而真正建橋的創舉，應該是岑毓英建造大甲溪橋。由於當時位於中部的大甲溪乃南北必經之處，兼管福建與臺灣的福建巡撫岑毓英，於光緒七年（西元一八八一年）上書皇帝建造大甲溪橋，這座大甲溪橋在當時可說是空前的艱鉅工程。臺灣通史郵傳志文中指出「福建巡撫岑毓英巡臺，以大甲溪為南北要道，溪大流急，每苦難涉，乃勸紳富捐款，助以官帑，築隄架橋。以鐵桶積石為礎，橋長百五十丈，費款二十萬圓」。

只是花了當時二十萬元鉅款的浩大工程，卻在竣工當年（一說光緒八年）六月的一陣狂風暴雨所造成的滾滾洪流給沖毀。臺灣通史郵傳志文中寫道：「越年六月十七、八日，山水驟漲，奔流挾木而下，橋礎斷絕，隄潰六百丈。」儘管岑毓英的心血在短時間就化為烏有，但是大甲溪橋卻開啟了日後清朝政府，

對臺灣橋梁興建的重視與新式技術的引進的需求。

此後在臺灣推動交通建設最力者，自非劉銘傳莫屬。他在光緒十二 years 上疏給建造臺灣鐵路的奏摺中提及：「自臺北至臺南，計程六百餘里，中多巨溪，春夏之際，山水暴漲，行旅遏絕。臣今擬於大小各溪上流窄處，架設橋梁，通算工費須銀三十萬兩。今若許准建築鐵路，則此橋梁二十餘條，一齊興工，可為朝廷節省巨款」。劉銘傳可說是開啟了清朝在臺灣發展現代交通與建造橋梁的序幕，包括在橋梁的數量、材料與技術都有重大的突破與進展。

民間募款造橋的善舉

相較於官方修築的橋梁可以在官方的史料中找到記載，造橋鋪路乃前人引以為榮的善舉，民間出錢、出力所建造的橋梁，則可以在當時造橋所立下的碑碣找到證據。

清季之時，府城與安平隔臺江相望，在安平鎮渡頭有安瀾橋橫跨南河之上，該橋原始建造年代已不可考，但是卻於乾隆三十九年（一七七四年）重建，而位於大南門碑林的「重建安瀾橋碑記」就是記載此一重建紀錄，立碑者為當時三郊富商之一的蘇萬利。

另外，昔日從諸羅縣南下通往府城，必須取道新營到下營，其必經之路的鐵線橋也相當著名。該橋跨越急水溪。諸羅縣誌就曾提及：「為縣治往郡必由之路。舊時冬春架竹為之，上覆以土；夏秋水漲漂去，設渡以濟行人。五十五年，知縣周鍾瑄各建木橋。」至於鐵線橋的名稱由來有兩種說法，其一是為了串連與固定一排排的竹筏，兩岸須用藤索或粗鐵線加以固定，因此這種索橋又稱鐵線橋。另外的說法則是源自荷蘭文 *Terramison*。不管其說法為何，因為「鐵線橋」名氣不小，「鐵線橋」竟然從橋名轉變成地名。

然而，急水溪夏季水流湍急，鐵線橋

便經常處於「冬成夏壞」的週期。現在位於新營鐵線里通濟宮前埕左側，有一「再重脩鐵線橋碑記」。該碑訴說了乾隆三十年夏天，鐵線橋毀於一場大雨，地方士紳蔡珍等人募款重建，隔年又遭洪水吞噬，蔡珍等人又再度募資重建，因此於乾隆三十一年（一七六六）立下此碑。

事實上，在當時臺灣南部許多跨越溪流的橋梁，大多以竹為材料，架起簡易的橋梁，至少在冬季枯水期能圖個方便，只是春夏雨季一到便付諸水流。事實上，這種橋梁處於屢壞屢修的循環，筆者於民國七十四年初到南投縣擔任教師時，也還親身經歷過。

筆者當時服務於集集鎮的國小，而另兩位同學則分派至水里鄉的玉峰國小。現在從水里市區要到玉峰村可走跨越濁水溪的玉峰大橋，但在當時筆者要探訪在玉峰的同學，必須繞行遠路走永興橋方能抵達玉峰。到了秋冬季枯水期時，河床上會搭起一座類似溪頭大學池的拱

形竹橋，而取道竹橋可直接從水里市區到玉峰村，約莫可節省二、三十分鐘的車程。不過春夏的第一場大雨，就可能讓這座臨時的竹橋「付諸西流」。

碩果僅存的石板橋

相較於臺灣南部開發較早，所以商民往來頻繁的道路或是位居交通要津之處，常可見到官方主導或民間鳩資興建的橋梁，而在材料上則是以南部較常見的木材或竹子作為建橋的主要建材。只是這些橋梁早已腐壞毀損，倒是金門和臺灣北部上有幾座倖存的石板橋。

位在金門高坑一帶，有一座建於清道光三十年（西元一八五〇年）的觀德橋，距離現在已經有一百六十年。現在站在觀德橋上，前後並無銜接的道路，而向四面眺望，除了一條自環島北路分岔而來的的小徑之外，幾乎都是蒼茫的田野。殊不知觀德橋正是位於昔日的官道，這條古官道自明朝年間就已經具備雛形，起點是在舊金城北門。觀德橋基本上是

建於清道光三十年（西元一八五〇年）的觀德橋，全部取材自當地的花崗岩，至今保存狀況尚稱良好。



由四塊長五公尺、寬五十公分的長形花崗石板所鋪成，以現在的眼光與標準來看，觀德橋只能算是一座小橋，其長度不過五米，寬度也僅兩公尺左右。花崗片麻岩的地形在金門東部非常發達，而「就地取材」是古人建築的智慧，這是一種兼具環保與在地化的深度哲思。

但是位於北部山區的河谷，則是取自當地的安山岩和砂岩，前者屬於火成岩，後者則是沈積岩。由於安山岩和砂岩的特性，有利於打造成長形的石板，所以到現在，我們還可以在臺灣北部的新北市和基隆山區，看到用石條或石塊堆疊或砌成的房屋。

先人用安山岩敲打成長形的石板、石梁成為建材。再將三塊石板並列構成較寬的橋面，修建成跨越深溝或河谷的石板橋，就是所謂的三板橋。其中最為著名的要算是位於新北市三芝區大屯溪古道上的三板橋。但畢竟石梁受到材料強度的侷限，跨度還是有一定的限制，所以遇到較寬的河面時，就得另想辦法。



永安橋位於宜蘭縣五結鄉，是一座建於光緒七年的石板橋。

這座三板橋，橋身石梁就分成四段，所以必須另外設三座橋墩，其中一處橋墩還是利用河中的巨型石塊。

大屯溪古道上的三板橋建於清朝同治十年（西元一八七一年），橋上石碑記載著道光初年同安人林永來此種茶，此古道乃是過去將山區的農產，例如茶葉、染料和橘子，運往山下與三芝、石門往淡水的重要交通路線，於是林永乃自行出資架起這座三板橋。

另外，在宜蘭縣五結鄉有一座名為「永安」的石板橋，前述的石橋皆來自於就地取材，但是永安橋的石板則是所謂的「壓艙石」。永安橋所在的大埔在清朝時是通蘭古道南路羅東與利澤簡的中點，同時也是一河港。原來的木橋毀壞，村人於是發動捐款重建永安石橋，可能是此地離山區較遠，石材獲取不易，便運用來自大陸貨船上的壓艙石。這座橋建於光緒七年（西元一八八一年），完工後還有一座永安橋石碑記述建橋的原委與經過。

這幾座石板橋因為是運用天然的材料，加上常有青苔附著其上，有一種樸拙之美。而歲月的洗禮加上人們的蹂躪，石板橋彷若散發出悠悠的歷史光澤，行走其上慕古之情油然而生。

貫穿兩岸與古今

在中國的傳說中，牛郎與織女因為每年七夕許卻所搭起的橋梁，才得以互訴衷曲。而現實生活中原本似乎永遠到不了的彼岸，因為一座橋而連接了兩岸，不僅縮短了交通的距離，更架起了人們溝通情感的網絡。

清代的古橋大多已不復見，但是這些著眼於本地環境與地理條件，而以「就地取材」為基調的橋梁，可說是充分詮釋臺灣環境脈絡的特色。我們更能夠從這些橋梁史料的記載與僅存幾座橋梁的探索中，窺知臺灣交通、經濟的發展的重要片段，同時緬懷先人華路藍縷的精神。

這些古橋，不僅連接了河流的兩岸，

架通山地與平原，延續了臺灣南北的交
通，更讓我們有機會和古人、歷史產生
交會。

（原文刊載於臺灣月刊九十七年十二月號「電
子版」，本文經過補充與改寫。）