



無盡神山，漫步在雲端

從阿里山林鐵到特富野古道

文、圖／王新偉

阿里山林鐵是臺灣碩果僅存還在運行的高山林業鐵道。

從海拔 30 公尺的嘉義車站，前進到海拔 2,451 公尺的祝山車站，這是一段從平原通往高山雲霧繚繞的旅程。阿里山的日出朝曦、雲海翻騰，帶來了一波波如潮的旅人們，擾動了臺灣近代史上人與自然的界線。今人的旅程可能僅僅只是搭乘一趟小火車去祝山看日出，但在半個多世紀前，這趟旅程卻記載下臺灣有史以來最大的經濟活動，那就是島上的住民對阿里山林業的開發。這趟筆路藍縷以啓山林的旅程為當代臺灣的經濟發展奠定下重要的基礎，同時也在島嶼的脊梁上，留下了深深的刻痕。一列列火車彷彿是開啓了一盞盞探照燈，照亮了雲霧深處森林與人的美麗故事。

「我家住雲頂」，阿里山鄒族的獵人如是說。

阿里山擁有臺灣這座島嶼上最古老的一片森林，說這裡是森林的天堂也不為過，不可計數的神木曾是這片山林的主宰者。林務局在上個世紀末著手整理阿里山國家森林遊樂區內的巨木，將樹齡超過 600 年的巨木一一編號做身分造冊，當時即有 38 株巨木入列，它們的樹齡介於約 600 年到約 2,000 年不等，令人嘆為觀止的是，這些巨木的樹種皆為紅檜。自此之後，隨著這些巨木的身世被一一揭露，阿里山林業觀光的價值也就此拉開帷幕，穿透雲霧的眸光不但擦亮了阿里山的山林視野，更讓世人認識到這些珍稀的森林資源是臺灣的寶藏。而林務局也會同阿里山國家森林遊樂區在這些巨木群叢之下，闢建了阿里山巨木群棧道，為登山造訪的遊客們能近距離



親炙這些巨木的風采打造了安全的通道，這便是聞名海內外有「臺灣地景」美譽的阿里山神木群。

在嘉義火車站的第一月台北側，有幾個不太顯眼的指標，如果不是阿里山林鐵的檜木列車就停靠在月台邊十分的吸睛，進出月台的旅客很容易就錯過了這些獨特的風景。其中，最難得一見的是臺鐵 1,067mm 的寬軌與阿里山林鐵 762mm 的



- 1 停靠在月台邊的阿里山林鐵的檜木車廂十分吸睛，旅客爭相拍照。
- 2 「微笑臉譜」的站牌、蒸汽火車年代為機車頭加水的高塔、「林業鐵路起點」的白色方基石，這些都是代表阿里山林鐵的重要元素。
- 3 阿里山國家風景區的入口標示以皚白雪的連綿群山作為意象，描繪出阿里山的冬季會被白雪覆蓋。

窄軌，兩種軌距截然不同的軌道並陳在第一月台的兩側；若將鏡頭拉遠一點，只見一塊寫著「林業鐵路起點」的白色方基石豎立在窄軌的盡頭，告訴旅客這裡便是前往阿里山山頂各站的搭乘起點；目光上移，過去蒸汽火車年代為會噴煙的機車頭加水的高塔依然原封不動，水塔上「嘉義站」的泥塑字樣完好如新；鐵軌旁還立有一塊鮮紅的站牌，上面清晰地標示著「嘉義」站名，不同於臺鐵的月台站牌，這是被鐵道迷親暱地稱之為「微笑臉譜」的阿里山林鐵特有的站牌。單憑這幾樣帶有「古意」的標誌物，就足以讓這方小小的月台成為鐵道迷趨之若鶩的朝聖之地，細數全臺大大小小上百個車站，只有在這裡才看得到臺灣唯一的林業鐵道。除此之外，讓許多初來乍到的旅客更欣喜若狂的，是每天行駛的阿里山林鐵小火車正穿著檜木的外衣，靜靜地停靠在第一月台邊。大家都喜歡木頭的質感，阿里山林鐵小火車的車廂以珍稀的檜木打造，這樣的小火車之旅無疑是世界級的，更串起人與森林的良善循環。

嘉義站的海拔僅僅 30 公尺，卻曾經是臺灣唯一集臺鐵、林鐵和糖鐵「三鐵共構」的車站。時至今日，阿里山林鐵仍是臺灣唯一還在運行的林業鐵道，不過木材輸出的歷史早已劃下句點，阿里山林鐵華麗轉身之後已形塑為觀光載客的林業設施，更



在阿里山公路通車前，擔當沿線聚落的輸運要道的重責大任。從阿里山森林鐵道的角度來看，現在的林鐵已進入了新的觀光時代，當文化部將阿里山森林鐵道登錄為臺灣第一個國家級重要文化景觀向世界推廣，也預示著阿里山森林鐵道是臺灣最具潛力可望進入「世界遺產名錄」的歷史文化景點。

由於林業曾創造臺灣經濟產業的興盛，而嘉義站恰好是阿里山森林鐵道延伸出來的交會站，再銜接起臺鐵縱貫線，所以匯集木業產量和便利運送的優勢，嘉義在廿世紀初就已成爲臺灣最繁榮的產業都市之一。

佇立在月台上，會看見一個有趣的對照，阿里山林鐵的最高時速不超過 50 公里，而臺鐵自強號的時速卻高達 130 公里以上，當自強號列車從林鐵列車的身旁呼嘯而過，就如同兩個平行時空重現。若是把臺鐵自強號比喻成健步如飛的運動員，那阿里山林鐵就是一位飽經風霜但步履堅

穩的百歲老人了。至今阿里山林鐵留下的各站原始風貌，依舊讓人懷舊不已：像是日治時期林鐵起點的北門驛，已重新修復了日式站房，成為活化的文化地標，而水社寮的蝙蝠隧道、眠月線—葉蘭保護區、鹿滿大阪式菸樓等沿線招呼站，也在民間團體和當地志工的協助下，獲得很好的維護，阿里山林鐵在重現林業聚落風光的同時，也在在體現與森林共生共存的「里山精神」。

當雨滴懸浮在空氣中，等待著太陽升起，這便是雲霧的啓端，也是滋養山林的能量來源。從阿里山公路的觸口自然教育中心出發，我們開始尋找這顆小雨滴的源頭。公路的一側是阿里山國家風景區的入口標示，以皚白雪的連綿群山作為意象，除了描繪出阿里山的冬季會被白雪覆蓋，還有另外一個涵意—阿里山在地理學上有個很特殊的稱謂，叫作「難抵極」—單單望文生義，意味著這裡因其地理特徵偏遠而最難以到達；但以海島而論，通常是指

離海岸線最遠的點。阿里山的中心點距海濱約 67.4 公里，這個距離在四面環海的臺灣不算長，但卻比臺灣任何一個地方到海岸線的距離都遠，所以當之無愧成為臺灣島的「難抵極」。

入春，就在〈雨水〉節氣過後，阿里山已難覓雪蹤，但降雨卻明顯的增多了，這代表著氣溫正漸漸上揚，只是高山的天氣型態，瞬息萬變，如果偶有冷鋒過境，身處山中更覺沁骨之寒。

由路標所顯示，從山下的嘉義市走完阿里山公路，全程不會超過 100 公里，不過數小時的路程，然而我們要追尋的那顆小雨滴的旅程，從阿里山山脈的最高點開始，要在 6 個月之後才能走完它全部的旅程，最終落在平地的土壤中。這顆小雨滴為山裡所有的生命提供食物和養分，更吸引遠道而來的遊客，其中最引人注目的就是每年 3、4 月開始的櫻花季。

立春之後，平地的櫻花已隨著春暖而

綻放，然而阿里山的櫻花還努力的在陰晴不定的天候中等待花訊。偏偏島上眾多的「尋芳客」，早已按耐不住性子，不管天高地遠，也不畏風霜雪雨，遠上寒山只為了比別人早一步看到櫻花展顏，當山路漸陡，車速減慢，才發現即使春寒料峭，依然擋不住賞花者的遊興。

阿里山公路，編號臺 18 線，是嘉義通往阿里山的唯一道路，因而有「阿里山公路」之名。又其終點在南投縣信義鄉玉山國家公園塔塔加遊客中心，此路段稱新中橫公路嘉義玉山線，並與臺 21 線臺中至南投段在此相接，兩條省道串連起臺灣最美的風景如阿里山、日月潭和玉山，共同構成阿里山、玉山景觀公路。不過，在駕駛人的眼中，阿里山公路更像是一條漫步在雲端的公路，不只因為其路段多在高海拔山區，還因為阿里山橫跨熱、暖、溫三帶，常年的平均溫度 10.6 度。每每冬春時節，暖濕氣流與東北季風在此交會，濃霧現象時時發生，行車在這條公路上就如同漫步在雲端。

我們上山的日子不巧碰到了壞天氣，山下的嘉義市區已連下了兩天的雨，這在臺灣北回歸線以南是少有的現象，租車店的老闆試探性的問我們，這樣的天氣還要上山嗎？

觸口是阿里山公路平地與山區道路的分段點，由此向東便是綿延 70 餘公里的山

路，行過石棹，海拔高度已來到 1,300 公尺，這裡是昔日漢人聚落與原住民鄒族部落的分界點，也是八掌溪集水區的上游，再往東就是阿里山鄉。石棹以高山茶聞名，有「茶金」美譽的「珠露茶」便產於此。我們在加油站小憩，見一旁小苗圃幾株海芋和玫瑰花含露爭妍，此刻顯示的氣溫僅有 8 度，看到這些臨寒兀自綻放的花朵，令我們精神為之一振。

但接下來的路段，卻是愈演愈烈的冷風冷雨和濃得化不開的霧，開啓霧燈小心翼翼的行進，網美的綠油油茶園景觀蹤影杳失。好在不時有寒櫻躍入眼中，常常就在轉彎處，一片嫣紅乍現。午後的山路少有人車，於是尋個寬闊處停車，只我獨自一人與這雨中的紅顏相遇，是不是雲遮霧掩，模糊了她的紅顏？我看花，竟有一股想為她撥開雲霧的衝動。詞人說：我見青山多嫵媚，料青山見我亦如是。想必，有我之境，這山中景物亦沾染我之色彩吧。

令人驚喜的不只是提早報春的寒櫻，還有阿里山神木，有時在公路邊，就能看到如高塔般直入雲霄的巨木，不用跟旁邊的林木對照，你就可以感受到他頂天立地的氣勢。胸圍 10.2 公尺、樹高 36 公尺、樹齡約 1,600 年……，這些看似簡單的數字，卻蘊含著這些巨木亙古永存的生命力，也只有在這裡，這些巨人的身影才能在天地間屹立不搖。

阿里山公路，僅部分路段是新闢道路，大部分路段是利用原有道路進行改善，包括原運材鐵道闢成的道路，所以在某些路段還可以看到林鐵的遺跡。我們行經阿里山國家森林遊樂區和阿里山轉運站之後不遠的 92K，就發現一處失落的東埔線隧道遺跡。

據文史記載，東埔線（又稱哆哆咖線），在阿里山所有的林場線中，是一條具有傳奇色彩、海拔高度超過 2,500 公尺的高山鐵道。這條鐵道光橋樑就高達 49

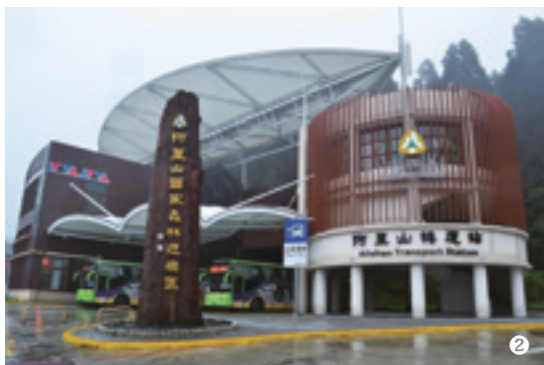


① 在駕駛人的眼中，阿里山公路就像是一條漫步在雲端的公路。

② 公路邊，如高塔般直入雲霄的神木，這些巨人的身影在天地間屹立不搖。



1



2



3

- 1 在這個隱身在荒煙漫草中的隧道口，是臺灣歷史上海拔最高的鐵道—東埔林場線的遺跡，這是一條具有傳奇色彩、海拔高度超過 2,500 公尺的高山鐵道。
- 2 阿里山國家森林遊樂區是國人最嚮往的風景名勝之一。
- 3 嘉義縣和南投縣在阿里山自忠路段交界，也是臺灣最美的兩條景觀公路臺 18 線與臺 21 線相接之處。
- 4 特富野古道，最初是阿里山鄒族特富野社族人闢建的獵徑。日治時期被構築成阿里山森林鐵路東埔線運材鐵道支線「水山線」。

座，是臺灣歷史上海拔最高的鐵道。追溯其歷史，西元 1931 年日人開始修築這條鐵道，將鄰近的古道改建，僅花一年時間就興建完成從沼平經新高口至塔塔加的鐵路，西元 1933 年嘉義到新高口通車，這便是東埔線，終點是塔塔加的東埔集材廠，海拔高度 2,584 公尺，不但成就臺灣鐵道最高點，也是全亞洲最高的窄軌登山鐵路。民國 67 年，東埔線鐵道因集材作業結束而停駛，政府開始陸續拆除了這條鐵道，以利用舊有鐵道路基鋪設柏油，來完成「新中橫公路」〈臺 18 線〉阿里山至塔塔加路段，從此東埔線消失，臺灣鐵道的最高點也成為文史工作者口中「失落的海拔 2,584 公尺」。這條東埔線在當年還有一個重要用途，就是登玉山者可以搭東埔林場線，至新高口下車再徒步登山，大幅減少登山者的行程。尤其西元 1937 年日本指定「新高阿里山國立公園」成立，前往新高口登新高山（玉山）的遊客絡繹不絕，使得當時攀登玉山蔚為國民風潮，幾乎成了日治時期的全民運動。

再往前行，在 96K 處，出現了一塊尖角的巨石，很醒目的標示著：臺灣南部的嘉義縣和位於臺灣地理中心的南投縣在此交界。這是個名為自忠的鄒族部落原鄉，再過去便是另一條臺 21 線南投段水里玉山線，也經塔塔加，而塔塔加正是東亞第一高峰玉山主峰的登山口。在 96K 之前，阿里山公路上會出現往玉山國家公園的路標。原來，

臺灣五大山脈的玉山山脈和阿里山山脈有如兄弟般並肩而立。

自西向東延伸的臺 18 線阿里山公路，當年的闢建是為橫貫中央山脈，卻在玉山塔塔加止步，並與由北向南的臺 21 線相接，意味著臺灣最美的兩條景觀公路在雲端相會。

這裡，還是另外一條舊時運材鐵道的入口，隨著運材林場線廢棄，它現在的名字是特富野古道。

特富野之名，源自阿里山的一個鄒族聚落。生活於阿里山的鄒族，以玉山為發源地，沿著曾文溪主流，歷經多次遷移分成現今兩個核心聚落，以南靠近嘉義的為達邦部落，以北就是特富野。這兩個部落再下分 8 個分支聚落，囊括了鄒族幾乎全部約 3,500 多人口。因為世代生活在阿里山，鄒族的傳統是以農業和漁業為生，以山林作為獵場和漁場，但對土地和自然資源的取用，是建立在對自然的尊重之上。也因此，鄒族人會說，在利用自然資源時，長老總會叮囑我們，夠了就好，我們人僅僅被賦予的是管理生態環境的任務。

特富野古道，最初是阿里山鄒族特富野社族人闢建的獵徑。鄒族神話中，特富野古道是天神帶領祖先為避大洪水走過的路。鄒族傳說中的大巨鱧、地底人、長毛公公守護神等都跟此地有關，可說是孕育了鄒族的生態智慧及文化傳說。

在日治時期，由於阿里山森林鐵路在西元 1914 年正式通車只能抵達今日的沼平車站，但沿線森林資源從西元 1910 年起已經陸續開發，必須向深山另闢鐵道，以獲取更多林場資源，此為阿里山林場線的由來。當時有兩條林場線，即東埔線與塔山線，東埔線由沼平車站向南經東水山、自忠、新高口，遠抵塔塔加；塔山線則是由沼平站向北，經塔山、眠月至烏松坑、石猴。特富野古道因此被構築成東埔線運材鐵道支線「水山線」，以運送山裡的紅檜和扁柏。後來此支線雖廢棄，但仍保有部分舊枕木鐵軌與鐵道棧橋遺跡，經過整修後開放遊客行走，成為山友口中阿里山最美森林鐵路步道秘境。古道入口是自忠車站的舊址，伴著昔日林鐵的窄軌，鐵軌旁一棟兩層的建築曾經是官署所在，如今已人去樓空。由入口解說牌上鉅細靡遺的圖示，即使初訪的山友，也可以按圖索驥，



4

量力規劃行程。畢竟是年代久遠的古道，全長有 6.3 公里，且古道內植被的覆蓋率達百分之百，即使天氣晴朗古道內也是雲深霧鎖，進入古道後手機訊號時有時無，因而解說牌上對安全注意事項的說明更一目了然。

古道的前段是一望無際的柳杉人工林，這是古道最具代表性的林相景觀之一，這些早期由日本吉野地區引進的柳杉，民間也稱之為吉野杉或日本杉，其明顯特徵就是樹幹呈紅棕色，整株通直且生長快速，短短幾十年就有約數層樓高，是一種優良的造林樹種。由於挺拔高聳的針葉林木遮天如傘，行走其間，雨勢竟然變得微弱許多，再加上古道的鐵軌和枕木皆鋪設在礫石之上，鮮少泥濘路面，反而踏實好走，循著腳下的鐵軌和枕木，不知不覺已走出數百公尺。

這時，迎面走來牽著大人衣角的小小孩，他們的小腳丫踩進枕木間的水窪裡，發出很大的聲響。只聽一個小女孩說：「這裡真的有火車嗎？」，身旁的媽媽回她：「當然有啊，但那是很早以前載木頭的小火車。」，「是像卡通小火車那種嗎？」，小女孩童稚的問話頓時為這寂靜的森林增添了許多生氣。

大約在古道 1 公里的邊坡，出現了幾處舊鐵道棧橋的遺跡，這些以紅檜構築的橋體，雖橋面鐵軌已無存，但木質支架結構竟沒有朽壞，足見紅檜質地的堅硬。由這些斷橋，也記憶著往昔伐木年代，那些運材小火車所行走的路線及許多伐木鐵道的斑斑歷史故事。



- ① 這株外型很像「迎客松」掛在崖壁上的樹，竟是冰河子遺植物—雲葉。
- ② 阿里山鄒族的分享亭，是鄒族各家族作為分享食物的地方。在亭裡，分享不言謝，只求彼此都能獲得衷心的喜悅。
- ③ 在古道意外巧遇帝雉，這迷霧中的王者正在柔軟的植被中覓食。

古道上常可見一半的樹身迸裂傾倒在廢棄的鐵軌旁，可能是遭雷電轟擊或被強風吹垮，很難想像當時傾倒的一刻。如今，這些傾倒的樹身就橫置於原地，或成為遺跡供遊客瞻仰，或者有新生命萌芽茁壯，巨木獲得重生。

愈往裡走，蓊鬱的闊葉林木愈難漏下陽光，像是「雲深不知處」的光陰隧道。獨自一人行走在這條古道上，若不是腳下延伸的鐵軌為我指路，很容易就陷在野草漫生的蒼穹裡。看天色漸暗，不免有些緊張，直到指標出現，我的戰戰兢兢意志才再度強化。這時，密林裡突傳來窸窣聲響，只見一隻與腳下草木顏色幾無差別的山鳥出現在視線中，腦海中迅速閃過幾個熟悉的名字—「是帝雉！」，我驚喜地差點喊出聲來，於是小心翼翼地靠近，這隻大鳥竟對我視而不見，任我拍下數張覓食的姿態，才不疾不徐地鑽入密林裡不見了蹤影。

帝雉，這迷霧中的王者。既不擅於飛翔，更不長於奔跑，相較其它鳥禽，牠們似乎更樂於藏在暗處保持安靜的姿態。在高山叢林中，這是一種流浪者的生活，在柔軟的植被中覓食，和諧的融入自然風景中。

「冰河子遺植物—雲葉」。眼前出現一塊解說牌，一株外型很像「迎客松」的樹遠遠掛在崖壁上，明明有著優美的姿態，但為何卻俗稱「山豬肉」呢？在步道 1,600

公尺處，我看到這株冰河子遺植物「雲葉」，又稱昆蘭樹，此前聞所未聞。從解說牌可知，此樹為雌雄同株卻是異株授粉，可避免同株交配發生遺傳變異，這是原始雙子葉被子植物能綿延迄今的原因。我真希望眼前所見不是山中的唯一。

曾經聽一位原住民大頭目說過：「小時候，我的爺爺、爸爸告訴我，這一片山林都是我們的，所以我們有責任要保護好這片山林，以及生活在這片山林的族人。」。

而世代生活在阿里山的鄒族與山林始終維持著完美的夥伴關係，就像公路邊以木頭和茅草搭建的分享亭，鄒族語稱「Hu Fu」，是鄒族各家族作為分享食物的地方。建築構造以茅草、杉木、竹子及黃藤為材料。分享亭是鄒族重要的文化特色建築，早期家家戶戶都有設置分享亭，當族人獲取獵物或農漁產品，就會放置於亭內，供所有族人一同分享收穫。在分享亭裡，分享不言謝，只求彼此都能獲得衷心的喜悅。

有人說，臺灣獼猴從一個山頭移動到另一個山頭，因為牠們是山林的巡守隊，那山林真正的主人是誰呢？毫無疑問是這些生活在山林中的動植物們，在雲霧繚繞之下，高聳的林木，與山林共生的動物，還有重新思索和諧平衡的我們，這就是山林要傳達給我們的訊息。