

阿里山森林鐵路 與眠月神木之風采

◎陳振禾／台灣省政府農林廳退休員工

因「九·二一」大地震而中斷行駛阿里山森林鐵路，在林務局嘉義林管處人員百餘日來戮力奮發的搶修下已於今年（八十九年）二月一日恢復通車，盼本條森林鐵路得如同浴火鳳凰一般的歷震而彌堅，持續以「文化資產」的優質態勢發揮運載觀光客的活性功能。而原之阿里山森林遊樂區，也將比照日月潭風景管理處的「昇階模式」，更組為「阿里山國家森林遊樂管理處」，在阿里山豐富林相、卓偉山勢和絕世美景的天然優越條件下結合馳名全球的森林鐵路，俾吸引越多的遊客前來觀遊賞景。

從地理學和地質學兩領域來研析，可以溯知阿里山係從玉山山脈滑落的一座山巔，乃數千萬年前因地球板塊的擠壓所造成的奇特景象，這一「滑山奇象」的演進在自阿里山通往玉山登山口附近、名為「鞍部」之路段（該路與「新

中橫公路」相接，可通至東埔溫泉和日月潭）沿線的告示牌上有詳細說明和圖示，遊客睹之當可瞭解到原來大自然的變化竟是如此的神奇！以往，每逢三、四月的阿里山櫻花盛開同時適值學校放春假的熱旺季節，阿里山上常是一宿難求，去年雖遭受地震災害，唯成信在國人齊心協力的投入復建下必可掃除陰霾，重展生機。為吸納不絕於途的旅客，嘉義林管處曾將數十年前可用的車廂改裝成可供宿的「車廂屋」，真是別出心裁；坦白說，住宿期間未若住於旅舍舒適，但得與此等國寶級火車同宿共眠倒是別有一番趣味。

整條阿里山森林鐵路的主線沿途穿過了熱帶、暖帶、溫帶的多種林相，每數公里即有一座隧道或橋樑，易見當年闢築鐵路之艱辛，而最屬艱鉅的尤屬陡峻之地形。為克服部分坡度達廿五度以

上的陡峻路段，爰設計成之字形的路軌，車頭車尾輪流變換且以一推一拉的方式來驅動列車；下坡時整部列車則要一路剎車，以免衝力過大。乘客從車窗向外張望，可看到沿崖之邊如削似狹的斷壁地勢，且在一千公尺以上的地段稍離車窗一段距離即可看到聚集於一處、濃密如織的雲氣霧靄，足可令人終生難忘。即便是從嘉義通往阿里山的公路通車迄今已有十餘年，而新中橫公路的築成也已逾七年之久，但國人對阿里山森林鐵路的感懷卻是與日俱增，該條鐵道早即和雲海、日出、森林、蒸汽火車…等同列為阿里山遊樂區內不可忽視的重要景物。

而在本、支沿線上，以往最負盛譽的景點莫過於神木站了，縱然神木早已由於遭到雷殛而格菱開裂，致僅能在最上頭改以人為方式加植非屬本生體之檜類小株，但彷彿猶有欣榮之姿。無奈因樹體長期傾斜加上樹基久遭雨水沖刷終在民國八十六年七月崩裂，八十七年六月由林管處人員予以放倒安置，不再傾聳於鐵道之旁。

為喚起國人關心森林、重視自然保育，郵政總局特以八十七年「臺灣十大神木命名票選活動」（由台灣省林務局和鄉林戶外生活文教

基金會合辦）中，樹幹最大的「臺灣巨無霸神木」及樹齡最高的「眠月神木」為主題，印製「臺灣神木郵票」一組二枚，面值各為NT.五和卅九元，發行量分別是兩百萬枚和三百萬枚。其中樹齡約莫三千年的眠月神木即系位於嘉義縣阿里山鄉，與位於苗栗縣泰安鄉的臺灣巨無霸神木同屬紅檜樹，樹高五十公尺，最大樹圍二十三公尺。相傳係由某林業探測專家，於午夜深眠時分，觀睹到樹海樹影以及明月之光併同映照地面，極富壯麗幽美之氣氛，因而名之為「眠月」，本「神木」因位於眠月而得名。但其所在位置則未如原之阿里山神木般的處於森林鐵路之旁，如此倒可避免過多的人潮前往觀覽卻反而破壞了週圍生態環境，對神木乃至於森林景觀的保護反是一件好事哩！



▲編號為特413之臺灣神木郵票

圖片：由任職於交通部郵政總局之研員陳文樹先生提供