

橫貫

東西的命脈

中橫公路與河床並馳，
貫通東西經脈。

沿線景觀險峻奇美，
人跡相繼而至；

高山深谷、雲霧繁星、松曲桃顏不再寂寥，
不再有千古誰賞之嘆；

然而蹂躪和踐踏也讓她頻頻喊痛。



Chapter



大甲溪蜿蜒秀麗，美麗而帶著狂野，水流最寬處不超過一百公尺，因為河面窄，加速水流速度，溪水湍急，古書中對於先民橫渡大甲溪，描寫得驚險萬分。

《海東札記》中描述：「大甲溪闊可十里，溪涯山皆圓石，絡土溪底，山骨礪礪，苔毛飶蔓，滑不容趾。迅速衝激，聲杳如雷，渡此者先備社番數十，牽臂聳頂，亂流逆涉，良久始達北岸，心膽猶惕惕然。」

《台北道里記》提到：「大甲溪溪廣數重，水盛時一望無際，下皆亂石，溪流湍急，舟筏一不慎，即入海不返，每大雨後行者必守溪數日，水退乃敢渡。」

義渡善行淵远流長

大甲溪水湍急，早年建橋不易，南來北往都仰賴渡船過河，其中最著名的溪渡為「大甲溪官義渡」與「東勢角義渡」。

大甲溪官義渡設在大甲通牛罵頭（清水）的交通要道，清道光十七年，淡水分府婁雲會同地方仕紳設置，設官渡船一，小船一，遇洪水橫流則隨時添設渡筏。溪渡經費由官府和地方仕紳支應，官方為籌措經費，在今大安鄉溪州段設置「義渡田」（現改為學產田）面積六甲餘，由農民承租。

在清朝時，橫渡大甲溪土牛到東勢之間仍以渡船為主，由於曾發生十八位少女在船上罹

難的慘劇，於是，東勢鎮義渡會僱工、僱船免費載運居民來往兩岸；義渡會目前仍存在，只是改成財團法人台中縣私立東勢義渡慈善會，提供台中縣山城地區偏遠地方興建橋樑、急難救助、清寒獎學金。由義渡會化身成為公益社團，擁有一百五十多年歷史的義渡會，在大甲溪的交通史別具意義。

清朝道光十三年時（西元一八四三年），朴子籬堡（今石岡土牛）到東勢角之間必須渡河，在石岡土牛地區有木造小船擺渡，當時傳出有貪心的船夫在船上向乘客強索金錢，某日，十八名少女一起渡船到東勢鎮看戲，船行至河中，船夫調戲少女，少女紛紛走避，導致渡船不穩而傾覆，十八名少女全部沒頂。

河西少女十八人罹難事件，震驚地方，地方派系為此還差點械鬥，地方總理劉章職為免鄉人自相殘殺，出面協調，發動地方士紳成立義渡會。支持義渡會的地方人士有羅桂芳、廖光祖、劉濟川和彰化縣正堂李廷璧等六十四人，購置水田十多甲，每年租穀充作義渡財源，義渡會僱用十二名船夫，免費載運居民往來大甲溪，地區居民相當感謝義渡會對居民交通的貢獻。

當年的義渡口在東勢鎮東崎街義渡橋附近，為豐原經由大甲溪到東勢鎮渡點。義渡橋在民國廿八年興建，連接東勢鎮和中料地區的交通，義渡會渡船功能至此功成身退，化身成為民間社團。

當時發起義渡會的仕紳，劉姓、羅姓、廖姓等子孫，如今都是義渡會基本會員，利用義渡會原有的資產，成立財團法人台中縣私立東勢義渡慈善會，幫助山城地區清寒子弟就學、急難救助、修建橋樑等，默默行善，嘉惠山城子民。

洪柏川 吊橋之父

在義渡橋功成身退，台灣光復後，大甲溪沿岸積極進行鋪橋造路的工程。造橋在大甲溪沿線居民心中是件功德無量之事，每座吊橋在興建時總有許多的故事。曾經興建卅二座吊橋的洪柏川回憶，埤豐大橋在尚未建橋時，東勢鎮埤頭里居民以吊籬過河，非常驚險，之後改為竹橋，但是大雨來時，淹沒橋面，病患無法過橋就醫，而長庚橋、天冷福興橋未建時，當地的學子常因下大雨無法過河，也無法參加聯考。

大甲溪現存的吊橋，可說都是洪柏川所一手設計完工。在水泥橋漸漸取代吊橋之際，洪柏川的吊橋技術近乎失傳，而其一生所興建的卅二座吊橋，堪稱空前甚至絕後，稱為吊橋工程的國寶級人物，應當之而無愧。

現年七十二歲的洪柏川，台中高工土木科畢業，進入台中縣政府工作後，即與吊橋結上不解之緣。一生建吊橋，最欣慰的是解決偏遠地區的交通問題，最悵然的是年輕人不肯學，造成此技術即將失傳。

洪柏川出身農家，日籍老師曾告訴他，其名字與「水」和「木」有關，適合土木工作。他以第一志願考進台中高工，當初只有七位台籍學生。畢業後，入縣府工作，土木課長第一次叫他設計吊橋時，他簡直慌了手腳，因為日本人從未將吊橋之技術傳授給台灣人，而吊橋書籍有限，他曾在一位前輩家苦問三個月，還寫信給寫吊橋書的日本作者，以「函授」方式，慢慢摸索。

洪柏川回憶過去興建吊橋時，並非一帆風順。居民有所需求，再遠的山區都得去興建，勘測時，常披荊斬棘，定位儀器測量，或涉溪丈量水深，或是徒步山區五個小時，而興建吊橋時，如果不留神，一摔下去，就是三十公尺下的溪水。

中部地區的吊橋幾乎全出自洪柏川之手，已完成卅二座吊橋的洪柏川拍胸脯保證，全省目前大概只有十人會設計吊橋，他則是個中翹楚，且設計吊橋的數量最多。他所設計的吊橋，橋頭皆有以水泥做成三直和三橫的「川」字標誌。

居民感懷 留橋誌念

洪柏川是在任職台中縣政府建設局時，接下吊橋的設計工作。民國五十六年，他設計第一座吊橋——天冷福興橋，當時台灣並無任何吊橋設計資料可尋，全靠他潛心自修、請益前輩所得。

大甲溪

帶電奔流

◆天冷福興吊橋是洪柏川自修設計的第一座吊橋。



埤豐大橋困難度最高，測量時大甲溪水漲高，他仍拿著布尺在溪中勘察，又逢八一水災，建橋過程中曾經斷掉。龍安吊橋則是現存最長的一座吊橋，長三百八十六公尺，居民感念當初辛苦建造，在旁邊的水泥橋通車後，仍堅持不拆吊橋。石岡壩上方的長庚吊橋，則是他所設計最長的一座吊橋，長四百八十公尺，如今已被水泥橋所取代。

日籍吊橋專家佐藤到中橫遊玩，看到洪柏川設計吊橋使用鋼絲索大表讚歎，而到台中縣政府找他，鼓吹申請專利。吊橋以鋼絲索取代日據時代吊橋所用的大鋼鐵，是吊橋設計中的一大突破。洪柏川表示，他曾見南投縣集集的大鋼鐵吊橋在八一水災中沖斷，於是改用鋼索，效果不錯。他認為日人設計的大鋼鐵無法禁得起風雨的摧殘，而鋼索較柔，適合台灣的氣候形態。

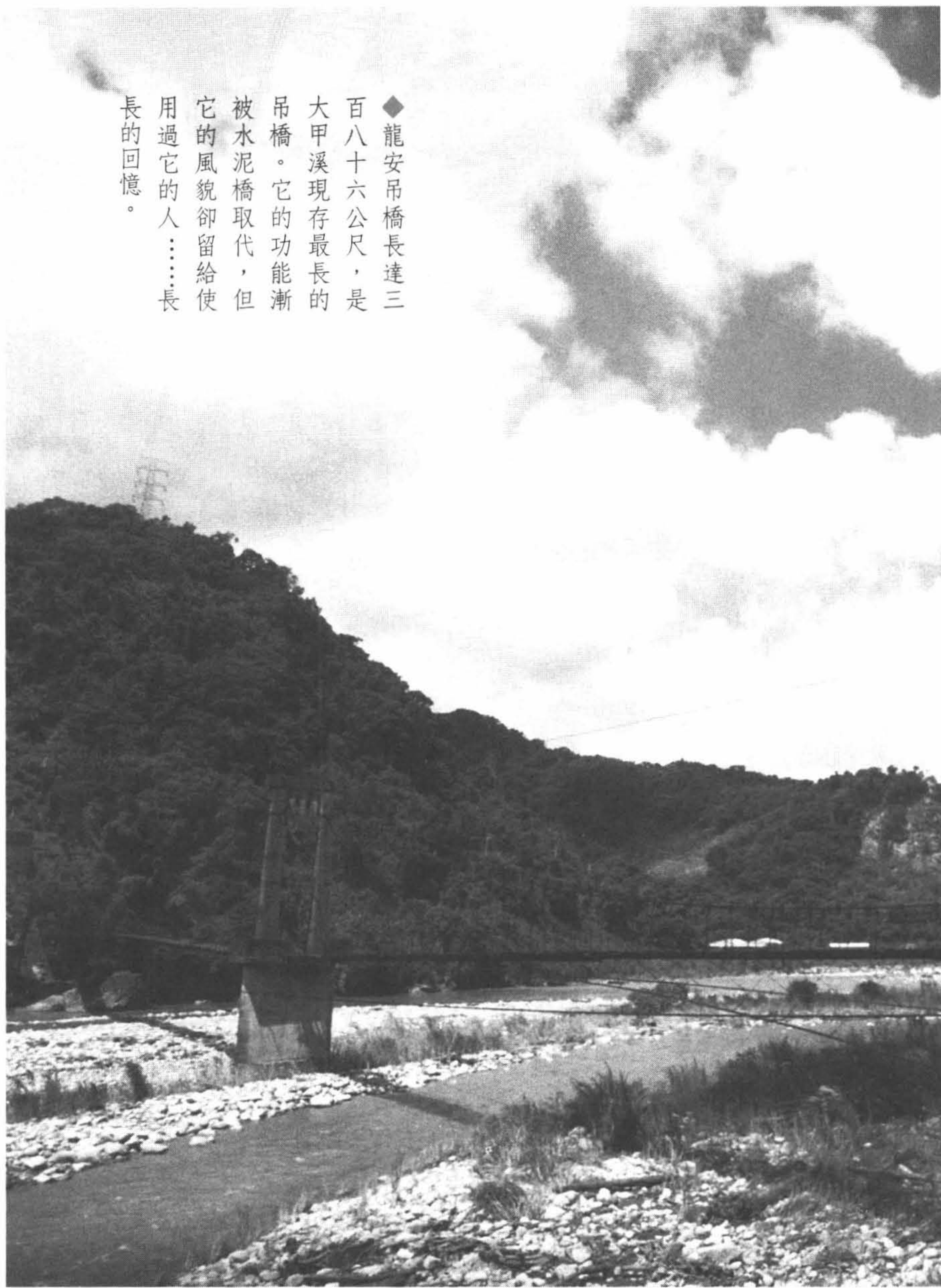
當水泥橋漸漸取代吊橋之際，吊橋幾乎走入歷史。洪柏川本身設計過卅二座吊橋和一百廿座水泥橋，他分析水泥橋和吊橋差別在於，水泥橋版模技術簡單，吊橋要考慮拉力、承重力等技術較難。在經費方面，水泥橋材料費是吊橋的一倍，不過，吊橋的人工費則是水泥橋的四倍。而兩者興建時間差不多，以四百八十公尺的長庚橋為例，吊橋和水泥橋兩者幾乎都是一年即完工。

洪柏川感歎，也就是因吊橋興建困難，現今的年輕人多不願學習，且吊橋興建處多是深山野外，一批批大學畢業生對快失傳的吊橋設計也無心研究與學習，多委託外面的顧問公司

大甲溪
帶電奔流



◆龍安吊橋長達三百八十六公尺，是大甲溪現存最長的吊橋。它的功能漸被水泥橋取代，但它的風貌卻留給使用過它的人……長長的回憶。

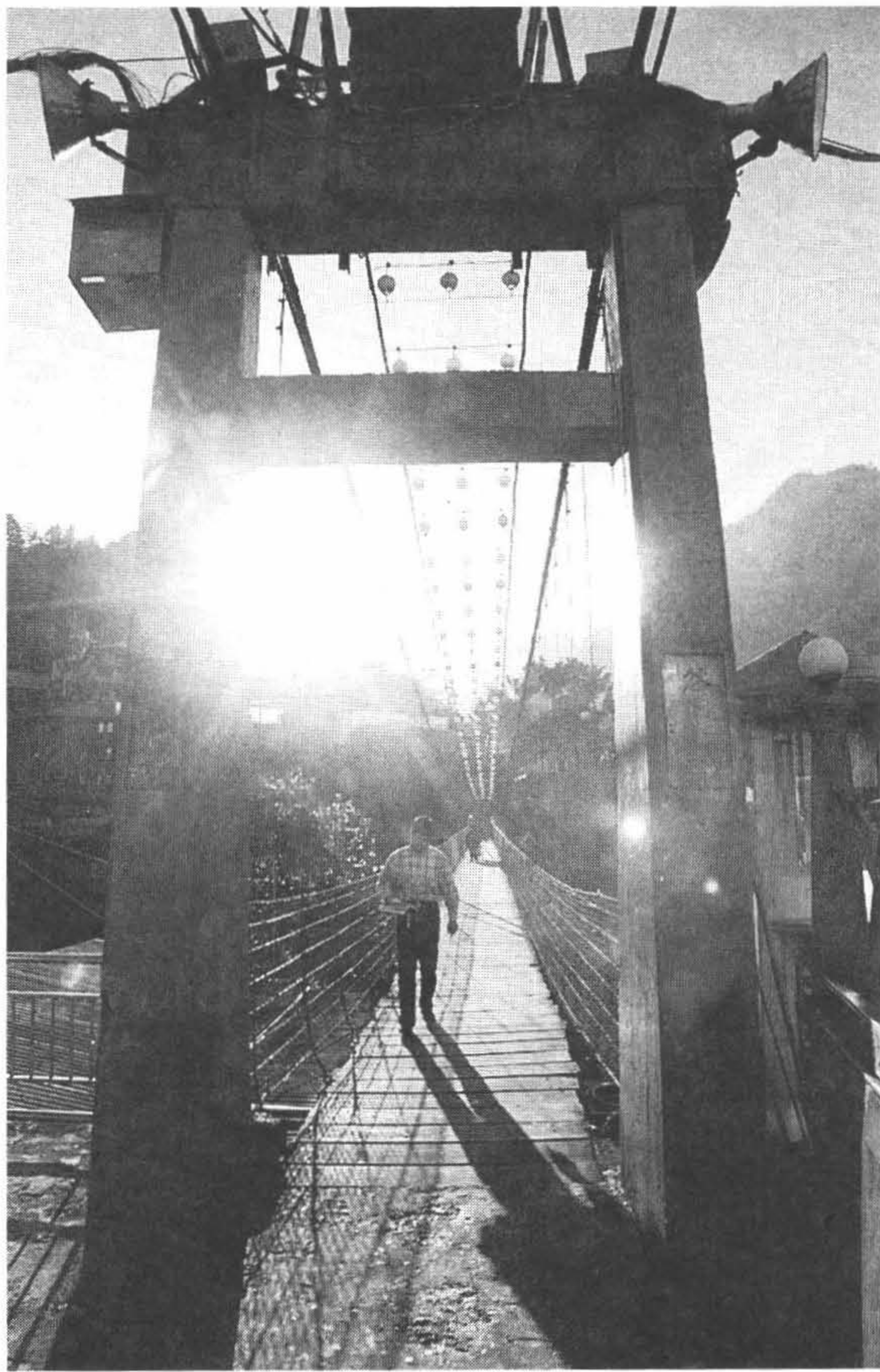


◆谷關吊橋載有許多遊客的回憶。

設計，而顧問公司對此也不甚專長。當洪柏川從台中縣政府退休後，縣府內就沒有吊橋設計的人才了。

儘管吊橋實用性不如水泥橋，但是洪柏川認為在風景區建吊橋，與自然景觀和諧，遊客也有興趣走吊橋或照相留念。像他所設計的奧萬大吊橋、天冷吊橋、谷關吊橋，在風景區介紹中都曾以此為當地的標誌，甚至在媒體廣告中也會出現，令他興奮不已。他利用退休後的空閒時間，慢慢搜集過去所興建吊橋的資料，也一一重遊，回憶當初興建時的艱辛。

隨著時代變遷，大甲溪吊橋多為水泥橋所取代，或是保留吊橋，在吊橋一旁另建水泥



橋，以利車輛通行。民國八十八年，台灣發生九二一百年大地震，東勢和中橫山區橋樑交通嚴重毀損，大甲溪沿線的吊橋倒是絲毫無傷。

中橫公路 鬼斧神工

沿著大甲溪河床的中橫公路，連接花蓮和台中縣，是台灣東西部第一條打通的經脈，中橫的開發是台灣交通光榮的一段歷史。日據時代，日人曾經修築台中到屯原、花蓮到銅門路段，曾經想要打通中央山脈，後來評估沿線的地形過於險峻，遲遲未付諸行動。民國四十四年，國民政府根據日本人探勘路線確定中橫公路主線，由於所經過的都是屬於地質鬆軟敏感地帶，因此無法以大型機具開挖，主要靠一斧一鑿開闢出來，四十九年正式通車，時人譽中橫公路是人定勝天的工程奇蹟。

中橫完全是榮民弟兄以血和汗開挖的一條公路，大部分路段幾乎都是在險峻的高山深谷、懸崖峭壁上以土法煉鋼一錘一鑿打造出來，當時擔任退輔會主委的蔣經國，曾經進入山區廿一次，親身體驗中橫開鑿挖路的困難度。

有幾個經國先生故事，還在開路的榮民弟兄之間流傳。當時擔任公路局副局長的林則彬回憶，未開發的山區相當危險，逢山爬山，遇水涉水，碰到河流伐木架橋，有山崩、地震、毒蛇和螞蝗威脅，探勘之旅充滿挑戰。有一次，經國先生同中部橫貫公路複勘隊進入中央山

脈，不巧缺水，附近只找到一處水塘，但是水塘內漂滿紅色的蟲子，沒有人敢喝，經國先生就拿起紗布將蟲子過濾，煮沸後，和大家一起喝水。

還有一次發生在四十七年，道路施工期間，當時宜蘭支線有一處一千二百人的軍事犯在現場工作，由於開路工程拖久，工作艱辛，這些人工作意願相當低、情緒不穩定。當經國先生到達工地時，四周還有機關槍戒備，他立即撤掉機關槍，和軍事犯一起席地用餐，鼓勵犯人在此開路就是重新再來，只要肯改過，日後會成為有用之人，許多人犯都當場落淚，氣氛相當感人，而夜宿工地的經驗也讓經國先生印象深刻，還寫成一篇文章，題目是〈投宿在一個不知名的地方〉。

在中橫施工期間，還遇到四十六年二月廿四日花蓮五級強震，工人傷亡廿多人，工程一度停擺。同年十月廿日東段溪畔和大北投兩工段發生大量坍方，損失相當大。四十六年佛尼琴颱風、卡門颱風都造成東部路基嚴重坍方，四十七年溫妮颱風梨山有廿位工人傷亡，四十八年瓊安颱風和露依絲颱風則使工程損失上千萬元。

與天拚搏與地爭路

中橫公路的開闢，完全是與大自然搏鬥、與天相爭，走過一千三百九十二個艱苦日子，耗資四億三千萬元，終於在四十九年通車成功，成就交通史上不朽的詩篇，不幸因公殉職者

達二百一十二人，受傷者達七百零二人，公路局在立霧溪建長春祠，紀念這些開路英魂，以生命換取道路開通。

中橫公路東段為大理石岩，形成懸崖峭壁如國畫潑墨的景觀，太魯閣、燕子口、九曲洞、天祥都是以景色優美的高山和峽谷著名。東段高低海拔相差三千七百公尺，加上東北氣流豐沛的水氣，孕育豐富的自然景觀。

中橫西段則是以石黑片岩、片狀砂岩為主，西段的谷關得天獨厚地底冒出溫泉，成為觀光景點。梨山特殊的天然環境，更是台灣唯一溫帶水果和高冷蔬菜產地。

民國八十八年的九二一地震，中橫公路谷關到德基之間道路坍方嚴重，屬於大雪山山脈的青綠山林，變成光禿禿一片。中橫公路有八十五處路基缺口、路基流失八處、路面擠壓龜裂下陷約一百處，坍方約一百五十處，土石量約一百一十九萬立方公尺以上，在地震夜有卅多人死於中橫公路上。

曾經勘查中橫公路震災的公路局工程師張錦峰表示，綜觀世界各地大地震的交通紀錄，不曾見過像中橫如此的毀損慘況，這段慘痛的災情紀錄，將為台灣往後各項高山道路是否闢建，提供嚴肅的反省和改進機會。

有人將中橫搶修視為薛西弗斯的神話，「神祇們處罰薛西弗斯，叫他不停地把一塊巨石推上山頂去，由於它本身的重量，巨石又從山頂上滾下來，他們是有一些理由認為，沒有更

可怕的處罰比得過從事徒勞無功和毫無希望的工作……」，地震將中橫人定勝天的神話打破，也應重新審視道路搶修的意義。

封山復育爭議聲起

九二一地震後，公路局規畫復建經費高達五十一億元，但是八十九年五一七地震時，公路局谷關工務段員工一死一傷，地震的傷痛雪上加霜，九二一地震後進行四個月的搶修進度，在五一七地震中歸零重來，工程人員也開始懷疑中橫搶修的意義，立委馮定國更質疑，公路局簡直是將搶修的經費丟在水裡，看不到成效，社會大眾應思索這條敏感的公路復修的意義，台中縣長廖永來此時提出封山，選擇以另一種修復的方式，面對中橫山林的未來。

九二一地震不是中橫公路受創最嚴重的一次，中橫公路曾經數次因颱風侵襲而坍方，但是當時正是台灣經濟繁榮時期，梨山的溫帶水果帶給梨山富麗的景象，中橫仍是國內熱門的觀光路線，公路局都是極力搶修恢復暢通。然而台灣過度使用中橫的自然資源後，在生態保育觀念興起的西元二千年，這次中橫是否修復，出現了其他的聲音。

廖永來認為，中橫封山具有重新與大自然修好的迫切性，德國社會學家烏·貝克提出風險社會學概念，在人類過度使用自然資源後，風險終於會重新分配到人類的生活。從公路局花費五十億元修復經費，卻仍無法確定是否可以根治中橫的坍方問題，證明應該還給中橫

山林休養生息的時間和空間。

中橫封山不是頭一遭，台灣在口蹄疫期間，國家公園也曾封山過，禁止登山客進入高山。國外進行封山常常是在雪季封山，或是在野生動物繁殖期，以封山禁止遊客進入山林，以免干擾動物。

雪霸國家公園管理處秘書吳祥堅認為，中橫封山必須從國土利用和規畫來審慎評估，中橫屬於地質脆弱區，每年都會坍方，地震發生後，短期的種樹已經效果不彰，必須長期休養一段時間，讓山林有喘息的機會，半年後草會慢慢長出，中橫公路的修復必須在安全考量下，從長計議，不要在居民的壓力下，急於通車。

廖永來封山論提出後，引發和平鄉居民相當大反彈。台中縣原住民縣議員林榮進指出，中橫公路路基還在，沿線都還有居民和果園，一旦封山，居民生計和進出如何解決？廖永來不該自認為比上帝還偉大，提出封山神話。林榮進認為，封山絕對不可能解決水源、水質和生態自然破壞的問題。

事實上，地震後，中橫卅五公里進行交通管制，只有台電和公路局工作人員才可以進入，青山上線和下線幾乎沒有住戶和果園，全面封山，影響最大的是台電工作人員和谷關及梨山的觀光事業。

中橫公路卅七公里處有上谷關發電廠，青山下線還有青山電廠和谷關壩，台電的工程人

員在地震後，以徒步或是搭直昇機上班。儘管大甲溪電廠朝向無人電廠經營，大甲溪發電廠廠長連曾明指出，無人電廠只是目標，電廠仍須留下看守水門的值班人員，電廠和水壩的工人絕對不可能全部撤離。封山後，青山電廠和谷關壩的台電工作人員別無選擇，只有搭乘直昇機上班。

和平鄉鄉民代表同時為牧師身分的王忠信表示，封山後，從台中開車到梨山將花費六小時以上，許多梨山居民一想到開車下山，壓力都相當大，如果中橫不搶通，影響梨山四千多人進出，當地的旅遊業根本沒有機會復甦。

谷關和梨山地區觀光業者對於封山說法無不跳腳，地震後，中橫公路居民和觀光產業嚴重受挫，在政府搶修中，漸漸恢復元氣。封山論的提出，無疑是扼殺谷關地區再生希望。雖然封山不會封閉東勢通往谷關地區的道路，但是谷關飯店業者認為，許多觀光客將谷關當作上梨山的休憩點，一旦封山，到梨山觀光客減少，谷關飯店業者也難以生存，九二一地震後，谷關觀光事業蕭條，已經有不少飯店想要轉型或是出售，當地觀光業遇到難以突破的瓶頸。

原本是青山綠水的青山上線和下線，經過九二一和五一七的二次地震，柔腸寸斷，還造成許多的冤魂。封山是文明和原始的重新思考點，也是人與自然尋求共存的契機，唯仍需考量住民的經濟和交通動脈的基本需求。



居民交通亟待解決

封山後，為了重振梨山的觀光事業和恢復交通動脈路線，台中縣政府在八十九年七月起，以包車方式，向豐原客運租用專車，每天六班次行駛台中到梨山路段，只要是到站和起站為梨山，車費全免。

八十九年七月的第一天，在涼爽的清晨，豐原客運展開地震後的梨山破冰之行，車上乘客近卅人，多數是梨山居民，夾雜零星的觀光客，在初夏的朝陽中，乘客興奮地搭乘免費專車到梨山。

這趟梨山專車和豐原客運地震前駛往梨山的班車，路線全部變更，從台中—東勢—天冷—埔里—霧社—合歡山—大禹嶺—梨山，全程一百九

◆開發過度又受風災破壞的梨山。

十公里，車程約六小時，南投客運埔里站作為中途站，到翠峰時，因為道路縮成四公尺寬，大型巴士轉為中型巴士，座位減少一半。

住在環山部落的詹碧雲帶著大嫂、姪女一起搭乘梨山專車，她說，她的孫子在台中唸書，必須往來台中和梨山，在豐原停駛梨山期間，梨山居民都是以包車方式，搭乘台汽小巴士從北部繞到台中，一趟車費為六百元，車程為九小時，相當辛苦。

住在梨山的八十歲老榮民涂應光，每個月一定要到台中榮總醫院拿藥，前陣子到台中拿藥，都要花費兩天時間往返，讓年紀大的他覺得相當折磨，一聽到台中縣開出梨山專車，他趕緊搶第一天從台中搭乘回梨山。

還有乘客是專程搭免費梨山專車遊玩，一位張姓媽媽帶著小孩上梨山，是車上唯一的小孩。張姓媽媽說，梨山風景漂亮，目前正值水蜜桃採收，她想帶小孩上山看看，順便探勘路線，下回帶朋友再上梨山。

駕駛梨山專車的司機也是經過甄選，必須熟悉山區道路和品性良好，因為必須在梨山過夜。第一班專車的司機徐國梁說，這段路程最驚險的路段是人止關，下雨就會擔心土石流，另外翠峰到合歡山是高難度路段，十五公里需要一小時車程。

台中往梨山這條交通幹道，可以看盡中橫觀光和水果產業的興衰史，五十到六十年間此路線遊客和居民往來中橫落絡繹於途，可稱為繁華時期。在溫帶水果價格下滑、梨山過度開

發、地震摧殘青山上下線，來往的車輛大幅減少，中橫從此進入沒落期，要重振昔日風光，還要經過一番努力。

台灣省政府在民國七十年成立梨山風景區管理所時，正是梨山風光時期，故總統蔣經國稱讚「梨山風景甲台灣」。當時暑假期間，台中到梨山的台汽客運是熱門路線，大學生以上梨山採收溫帶水果打工為榮，觀光客到梨山住宿和吃溫帶水果，致富的原住民果農在台中市購買房屋，開著BENZ的豪華轎車馳騁在中橫公路上。

民國八十六年時，台汽客運因為台中到梨山路線連年虧本，放棄路權不再行駛，由豐原客運取代台汽客運接掌此路線。豐原客運和花蓮客運以對開方式，運輸梨山到台中的觀光客，平時一班車內乘客都不到十人。

九二一地震後，中橫青山上、下線嚴重坍塌，無法通行，豐原客運停駛九個月。八十九年六月台中縣長廖永來到梨山與居民座談時，即開出免費專車支票給梨山居民。豐原客運以向南投客運協商借道埔霧公路方式開往梨山，七月一日重新開出梨山專車，一天開三班車，同時恢復梨山往武陵農場、華崗、環山部落路線。

遊山玩水動靜皆宜

中橫公路的開闢，為大

甲溪創造許多旅遊景點，從

二千公尺高海拔的武陵、梨

山，到以溫泉水質好而聞名

的谷關，八十年代以後新開

發的谷關大道院，具有冒

險性的馬陵溫泉，接近平

地的東勢林場、舊東豐

鐵道改成的綠色走廊單車



路和石岡鄉的山下
伯公廟。九二一地震
後，又開發新的旅遊
景點和谷關新玩法。

大甲溪沿線有許

多私房旅遊路線和新玩
法，下文深入介紹溫泉泡
法、螢火蟲的生態環境、
賞鳥路線等，遊客可嘗試
進入大甲溪的生態深度旅
遊。至於好不好玩，如人
飲水，冷暖自知。

◆由東豐廢鐵道改成的綠色走廊
與東勢新地標——紅拱橋。



◆武陵農場內的桃山瀑布。



氣。夏季是水蜜桃採收期，樹上果實累累，空氣中飄散濃郁的果香，隨著山風飄散，遊客可以感受到炎夏的武陵別有一番風味。

秋天的武陵，蘋果豐碩、楓樹嫣紅，櫻花鉤吻鮭正在繁衍，生態環境走入生命的極端，呈現大自然中最璀璨的一面，景觀更多樣和豐富。秋行武陵，可賞楓、看櫻花鉤吻鮭、吃富士蘋果。

九、十月中旬進入櫻花鉤吻鮭的產卵季節，鮭魚因為覓食和交配活動力強，溪畔可以輕易看到鮭魚的蹤影，遊客可以在三、四號攔砂壩以上的深潭尋找鮭魚。兆豐橋和武陵吊橋下方，可以偶見一群群鮭魚聚集的景象。

十一月楓紅將武陵山區點綴格外美麗，遊客中心後方和對岸武佐野群山稜線上，可以欣賞壯觀的楓樹，林間小木屋和農場行政中心也有幾株楓樹。

武陵有一處雪山登山步道的登山口，攀登雪山都從此處進入，規畫三天兩夜的行程。第一天為武陵農場—登山口—七卡山莊—雪山東峰—三六九山莊。第二天為三六九山莊—雪山主峰—翠池—三六九山莊。第三天為三六九山莊—雪山東峰—七卡山莊—武陵農場。

攀登雪山是相當大眾化的登山路線，雪山高度為三千八百八十六公尺，為台灣次高峰，泰雅族稱雪山為岩石的裂穴。雪山步道可沿線欣賞雪山山頭的魁偉秀麗，黑森林樹蔭濃密，翠池終年清澈不枯的水，池旁玉山圓柏倒影翠池。

武陵四秀則是難度較高的登山路線，西向池有山、品田山，東往桃山、喀拉業山，沿著防火線直攻山頂。

九二一地震後，武陵對外道路只有中橫中斷受到影響，武陵農場多為北部遊客，台中到武陵將近七小時，遊客可以安排三天兩夜的行程，第一天在南投縣風景區住宿一夜，再繼續上武陵住宿。

梨山景致美不勝收

朝起雲霧間

夕臥繁星天

耳濡松風曲

目染桃花顏

四十九年中橫公路開通後，海拔二千公尺

◆ 梨山茶園





◆福壽山農場上的天池雪景。

的梨山發展成為高山小鎮，可通台中、花蓮、宜蘭的三叉口，溫帶水果和觀光產業帶來當地的富庶和繁榮，果園和旅館也導致當地的過度開發，梨山落得只剩下「美人遲暮」的美景。

梨山的美需要遠眺，雪山、南湖大山環繞，清晨時，梨山雲霧氤氳，如夢似幻，早起往梨山賓館後山一條步道拾階而上，是一條絕佳的賞鳥步道，沿路都是原始森林，是梨山通往福壽山開發的新道路，上山約四十分鐘，梨山風景區管理所正在進行步道的生態資源調查。

梨山每年七月會舉辦高山馬拉松賽，已經成為當地的嘉年華會般熱鬧。平時遊客對於路跑有興趣者，可以沿梨山賓館跑到福壽山農場、天池、華崗，從華崗折回賓館，全程四十

二公里，是專業路跑選手的路線，從海拔一千八百公尺跑到二千五百公尺，落差有七百公尺，空氣稀薄和爬坡，保證跑一圈，可以領略高山路跑的箇中滋味，並且盡賞梨山的美景。

梨山的溫帶水果、高山茶、高山蔬菜都是旅遊之外值得採購的特產，在當地品嚐新鮮剛上市的蔬果和茶葉，風味絕佳。梨山高山茶耐泡、不澀，採茶在五月到十月，高山蔬菜只有在冬天停種，六、七月生產水蜜桃、加州李，八、九月是世紀梨，九月到十一月則盛產蘋果。

梨山觀賞星空最美的地方在福壽山農場，農場還有一棵特殊的蘋果樹，同時結出卅多種不同品種的果實，號稱蘋果王。

台北市天文俱樂部連續數年在福壽山農場舉辦星宴活動，認為福壽山農場最接近天際、視野開闊、無光害的最佳觀星點。農場正在規畫的直昇機停機坪草地上，即可仰望天際，夏夜的星空牛郎織女相遙望，乳白銀河掛天際，天蠟大鉤南北掛，藍寶紅寶遍地灑。

福壽山農場是中橫公路溫帶水果和高山茶葉的發源地，所有農業技術都是從福壽山農場往梨山推廣。八十四年開始舉辦蘋果樹認養活動，希望將觀光和農業結合，遊客可以認養梨和蘋果樹，梨每株四千元，蘋果樹每株三千元，認養人不需種植果樹，即可享受採果之樂和住宿的優待。

福壽山農場風景優美，場部旁邊有鴛鴦湖，上行六公里有天池，天池聚集天地靈氣之

美，池水終年不枯，可遠眺合歡山、雪山、武陵四秀，是觀賞日出和雲海最佳地點，故總統蔣中正在天池旁的達觀亭別館，已經開放給遊客參觀。近年來，部分宗教人士更視天池為聖地，可以直通天聽，常常在此膜拜。

馬陵溫泉 野溪風味

九二一地震前，馬陵溫泉是中橫熱門的景點，尤其是週六，許多社團進入溫泉區，晚上還停留該區露營。馬陵溫泉迷人的地方在於未經開發，保有自然原貌，另有一種旅遊的挑戰性和趣味。

馬陵溫泉位於中橫四十三公里處，馬陵派出所正下方，從中橫爬下溪谷有一小時路程。該溫泉原本是熱門的釣場，因為八十八年是溫泉年，加上各種媒體報導，讓馬陵溫泉成為眾所皆知的旅遊景點，來自全省的遊客選擇週休二日湧入該溫泉區，將壩新亭停滿車輛，停車場空間不夠，還停放在中橫路邊，綿延數百公尺。

進入該溫泉區需要辦理甲種入山證，攜帶公司發文、名冊、營利事業登記證影本、身分證影本，警方發現社團安排馬陵溫泉旅遊，多數知道辦理入山證，少數闖家遊玩的散客興沖沖前來，不知道需要辦理甲種入山證，被警方擋駕。有些遊客刻意逃避警方盤查入山證，偷偷到溫泉區遊玩，但警方在下午四點開始站崗，未辦入山證的回程遊客只好乖乖受罰三百

元。

馬陵溫泉吸引人的地方在於野趣，溫泉場地相當大，完全是自然形成，在大甲溪左方的溫泉是黃色，右方則是白色，當遊客橫跨溪水，忽冷忽熱，彷彿在戶外洗三溫暖。遊客到馬陵洗溫泉，男生就地更衣，女生則穿著雨衣躲在大石頭後方換泳衣，上廁所也是找隱密處解決，假日人多，換衣服和上廁所都是一大問題。

馬陵溫泉成為熱門風景區不到一年，八十八年地震後，道路中斷，馬陵溫泉是否能繼續成為熱門景點，須等中橫搶通才知。

谷關溫泉 天皇享受

谷關地區可泡溫泉，吃鱒魚，遊覽龍谷天然遊樂園，還有十七家溫泉旅館和飯店，雖然名為溫泉鄉，但是絕無色情污染，為中橫遊客必停留之地。

谷關溫泉已經有百年歷史，水質相當好，可飲、可浴，知名度卻有待宣傳。谷關溫泉在一九〇七年發現，日據時代，由於水質相當好，因此稱為「明治溫泉」，代表該溫泉水準足以給明治天皇使用，台灣各地溫泉都是以地名命名，只有谷關地區以明治命名，意義和價值深遠。但是明治初期，谷關並未闢建溫泉浴室，只有露天供當地人浸泡，一直到明治十六年，谷關才設立溫泉浴場，在中橫公路完工後，谷關溫泉才開始聞名。

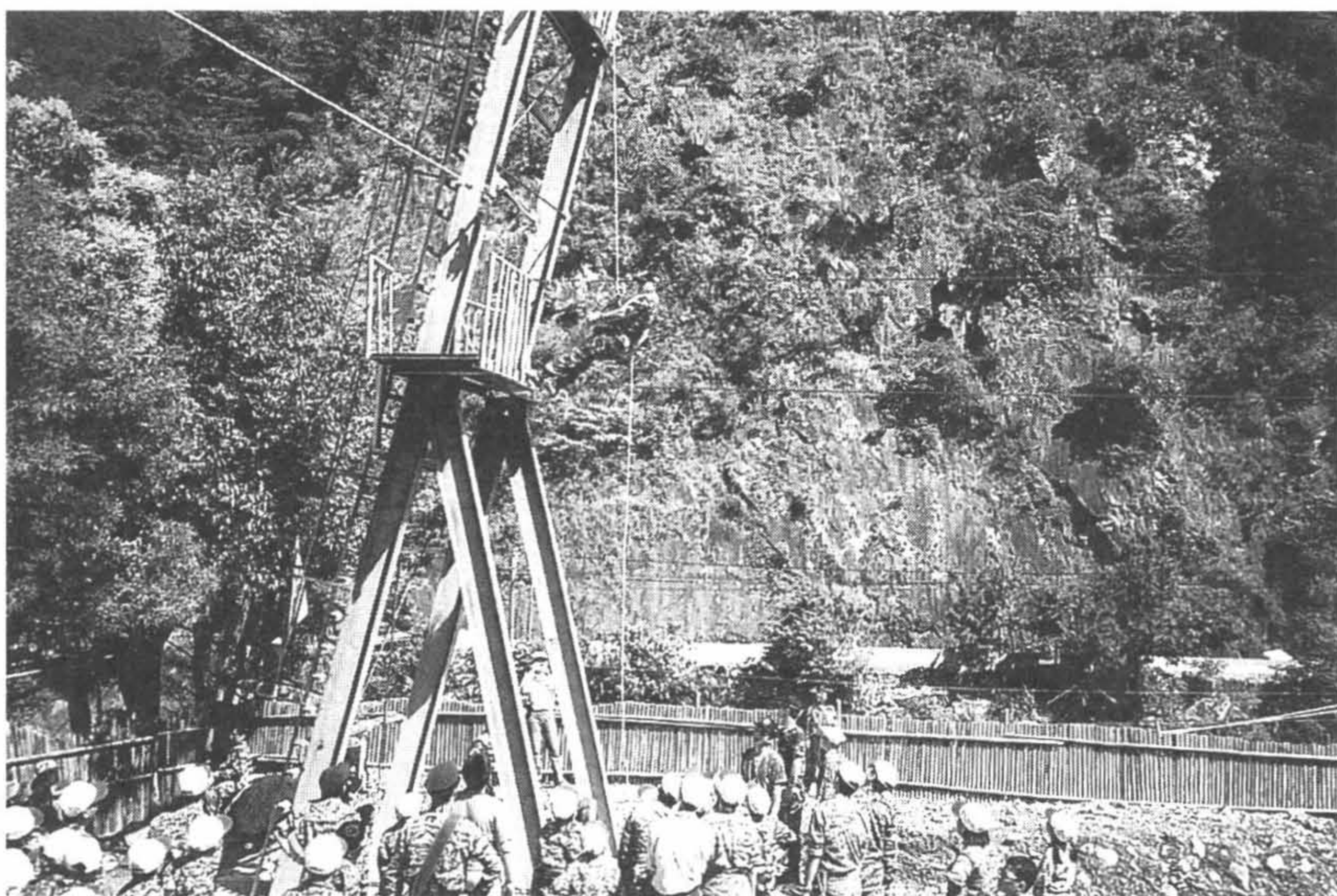
谷關溫泉還有生男湯美名，傳說明治尚未當天皇時，偕同妻子到台灣的谷關共浴溫泉，一舉得男，谷關生男湯因此得名。

谷關溫泉發源地在舊吊橋下方和河道上游，水質屬於弱鹼性碳酸泉，無色、無味，溫度為四十八度，適合胃腸病、關節炎、香港腳、皮膚病人長期浸泡養病，當地水質酸鹼度為七點六，可以飲用和泡茶，不過，當地業者多數開發溫泉泡湯，溫泉泡茶、煮咖啡尚有開發潛力。

谷關地區經營專門泡湯店的業者胡順德表示，泡湯有訣竅，會泡湯者可以變得美麗、年輕、健康，但是不會泡湯者則容易疲倦和感冒。他強調泡湯需要冷熱湯交換，而且褪去泳衣泡湯才能真正達到泡湯的效果。

胡順德建議泡湯者先洗淨身體，進入熱湯，從微溫往熱水處浸泡，出汗後換到冷湯，泡到身體受不了，坐在石頭上休息三到五分鐘，身體毛細孔會蒸發油垢，雖然坐在戶外，但不覺得冷。如此重複熱、冷湯浸泡，活絡筋骨，當晚可以一覺到天明。

泡湯會流失水分，因此要一邊補充開水，一邊泡湯，一星期可以選擇泡二次湯，一次泡湯時間不拘，依個人體質而定。胡順德表示，正規的泡湯都只有冷、熱湯，不需要其他三溫暖的設備，有些不懂泡湯者，喜歡將泡湯當作游泳，冷、熱湯跳來跳去，身體忽冷忽熱，山區涼風一吹則容易感冒，這些都不是行家所為。



谷關地區因為地震影響，通往梨山道路封閉，遊客到此只能泡湯、住旅館，缺乏動線的旅遊活動，當地業者為求蕭條的觀光景氣回春，遊客回籠，積極配合政府的「促銷」動作，目前已見泡湯的人潮。

谷關飯店業者為了重振觀光熱潮，製造商機，還和松鶴部落的古拉斯部落體能休閒訓練營合作，由訓練營的教官帶領遊客學做「泰山」，參與山訓活動、烹煮泰雅原味的食物、在大甲溪上進行浮板衝浪活動，這些活動可單點、整套行程，甚至可以由遊客自行設計。

遊客可以選擇訓練營的單項或是二天一夜、三天二夜活動，也可以指定旅遊行程，如攀爬唐馬丹古道可以看到原始林道和獵徑、山

◆古斯拉部落山訓活動為谷關觀光起死回生的藥方之一。

豬的腳印等，也可額外請教官帶訓練營，體會不一樣的山區旅遊。

訓練營安排活動包括中橫產業教學：遊覽香菇農場、養鱒場、五葉松繁殖場；部落巡禮則可看到日本武警所舊址、德芙蘭舊址、學校新舊址、松鶴老吊橋等；山訓體能活動，安排在訓練營內部，操作單索垂降、雙索、三索橫度、叢林漆彈。大甲溪水之旅則在松鶴附近的河床玩浮板衝浪、學習原住民夜間捕魚等活動。

經營訓練營的張仁忠表示，教官都是山難救助隊隊員和梅花總隊隊員，對於山訓安全都相當重視，活動選在野外進行，讓遊客體會到大甲溪人文、河川、山林沒有經過包裝和修飾之美。

八仙山 清泉森林浴

到八仙山森林遊樂區就是要登山和欣賞台灣兩大名泉——十文溪和佳保溪，啜飲清涼泉水或是清泉濯足，體會親水樂趣。

八仙山森林遊樂區為早期八仙山林場佳保台分場舊址，從中橫公路卅三公里處右轉篤銘橋轉入林道約四點五公里，為森林浴、賞鳥、裝泉水的最佳地點。

八仙山規畫三條森林步道，清晨在步道漫步，神清氣爽。第一條為新山登山步道，全長七公里，新山海拔為二千一百公尺，為早期八仙山林場時代最大的土場，有國小分校、招待

所、辦公廳，沿路交錯人造林和天然林，林相整齊。

第二條為八仙山登山步道，全長八公里，可以直達八仙山主峰。第三條為森林浴步道，只有五千二百公尺，經過孟宗竹林、神社遺址、靜海寺、兩溪合流處等。

八仙山屬於高山河谷，從篤銘橋駛入的林道內出現數十公尺的峭壁，登上新山或是八仙山，北可望谷關和中橫公路，西眺台中盆地，東望中央山脈，南面可看見埔里和日月潭，視野遼闊，遊樂區內絕少光害，也是觀星的好地方。

八仙山遊樂區鳥類有六十四種，其中留鳥五十九種，候鳥五種，八仙山擁有翠巒和乾淨的水質，欣賞輕躍樹梢的鳥類和在溪畔徘徊的小精靈，莫不興起恬適之感。

當地溪澗的小精靈常見者有翠鳥、鉛色水鶉、小剪尾、紫嘯鶉。其他山林樹梢間鳥類有紅嘴黑鴨、白環鸚嘴鴨、赤腹山雀、小捲尾、紅山椒鳥、樹鵲、冠羽畫眉、台灣藍鵲、白耳畫眉、繡眼畫眉、五色鳥、鳳頭蒼鷹。

八仙山森林遊樂區有十文溪和佳保溪貫穿，水質良好，不受污染，彎曲的河道和溪床石頭，造成激流和瀑布，尤其十文溪有一座人工攔砂壩，瀑布飛泉，一瀉千里。八仙山山莊所提供的都是十文溪和佳保溪的山泉水，沁涼甜美，泡茶或是煮咖啡格外好喝。許多遊客都會在遊樂區掬水而飲，或是在篤銘橋附近裝山泉水回家享受。

八仙山森林遊樂區因為地震和豪雨造成林道坍方而關閉，東勢林管處進行林道搶修工

程，預計九十年間開放。

谷關大道院香火鼎盛

谷關大道院位於中橫公路廿五公里附近，以廟堂氣勢宏偉和神像高聳為特色，位於中橫風景區附近，吸引遊客和善男信女前往膜拜，香火鼎盛。

谷關大道院為前光男集團董事長羅光男父親羅日昌所興建，六十七年動土，七十一年神像安座啟用，當時光男企業正蒸蒸日上。

大道院信奉瑤池金母為主，廟堂宏偉、神像高大都相當罕見，該道院有三座道場，正殿為無極大寶殿，寬一百零八台尺，深七十二台尺，門高卅二台尺，神像高廿八台尺。

右殿為凌霄大寶殿，供奉金闕玉皇大天尊，高十六台尺，左殿為紫微大寶殿，供奉北極紫微大帝，高十六台尺。

大道院位於中橫公路上，周六晚上人聲沸騰，可容納三百多名香客住宿，平時提供素食自助餐，團體香客必須事先預約餐點。谷關大道院每年農曆八月八日的蟠桃盛會，是大道院的一大盛事，儀式完全按照古禮三獻禮進行，還有百人國樂隊演奏。

谷關大道院內並無出家人長住，屬於一貫道廟宇，香客自行參拜或是持香祭拜皆可，五教歸元，對於任何宗教並不排斥。

八十三年八月八日道格颱風，左後方山壁掉落一顆巨石，道院並無任何損失，視為奇蹟，於是將巨石供奉，成為大道院景觀之一。殿前有許願池，池中三龍吐出清泉，據說虔誠祈求還能如願，遊客不妨嘗試。

東勢林場螢火飛舞

東勢林場面積有二百多公頃，森林植物種類多樣，山巒疊翠，林木依照時序展現不同風貌，春天杉木新綠，欣欣向榮，山林一片粉綠。五月時，油桐花開，宛如下雪。秋天油桐葉片變為黃色，山林楓紅。冬季則是落葉蕭瑟之美。

東勢林場距離東勢鎮只有八公里，算是大台中地區的近郊，林場內四季花海繽紛，因此有「中部陽明山」之稱。春天百花齊放，櫻花、梨花、李花、桃花、杏花、杜鵑花相繼開放，夏天油桐花開，彷彿從樹梢撒雪，紫薇花、香港櫻花、野生牡丹花爭奇鬥艷。秋天花朵回歸樸實，但是楓紅片片，別是一番情境。冬天梅林花海，遊客可以在梅樹下散步、野餐、品茗、談心，體會「梅樹暗香浮影動」的詩意，紅色櫻花點點，和白色梅花朵朵，紅白相映成趣。

除了林相和花海之外，東勢林場也復育螢火蟲有成，東勢林場的螢火蟲主要是黑翅螢和端黑螢兩種，每年的三月到五月可以看見螢火蟲，尤其四月春假時出現最多，六月後螢火蟲

消失，等到七、八月夜晚又有另批螢火蟲出現。

沿著林場地面螢光路線前進，走到四角林溪邊的觀螢台，溪邊會出現十幾萬隻的螢火蟲，閃閃發光，站在山腰俯瞰溪畔螢火蟲，蜿蜒的溪邊都是發光螢火蟲，澄黃和藍色光點此起彼落，直與夏夜天上的銀河媲美。

東勢林場自然復育螢火蟲從八十三年開始，到了八十九年，才見到復育的成果。林場原本只有上千隻螢火蟲，經屏東科技大學教授陳昭仁和台大教授楊平世指導自然復育繁衍法，到八十九年四月估算已經有十萬隻螢火蟲，隨後更出現百萬隻螢火蟲的壯觀場面。

所謂的自然復育法，主要是改善螢火蟲的棲地，沒有光害和農藥污染，也不能有人為開發。東勢林場選定兩處作為自然復育場所，種植甘藷葉，夏天鋪稻草，製造腐草爛木環境，就會有扁蝸牛和蚯蚓出現，這兩種生物剛好就是螢火蟲幼蟲的食物。

東勢林場認為，螢火蟲自然繁殖的數量就相當驚人，一次可以產出五、六百個卵，不需要人工再進行交配工作。不過，東勢林場仍營造一處室內復育場地，以復育水生螢火蟲為主，目前已經完成螢火蟲棲地的布置，正在養殖幼蟲，未來白天將室內燈光打暗，成蟲錯以為是黑夜，在白天會發光求偶，讓遊客在白天也可以欣賞到螢火蟲。

過去，螢火蟲被認為是不好的昆蟲，老一輩的人認為螢火蟲是從腐草或竹根變出來的，還有墳墓邊也會出現螢火蟲，老人家也以為是死人的指甲變出來的。不過，今天的螢火蟲卻

成為生態保育成功的指標昆蟲，東勢林場更以螢火蟲為宣傳噱頭，許多遊樂區的人工表演有看膩的一天，而天然復育的螢火蟲讓遊客百看不厭，許多遊客在春假都是晚上才湧入林場，就為了一睹螢火蟲滿天飛舞的奇景。

觀賞螢火蟲也可以看到螢火蟲有趣的交配過程，螢火蟲是一夜情和一妻多夫制的昆蟲，如果遊客用手電筒照射，也算是對於螢火蟲的「性騷擾」，會打斷螢火蟲打情罵俏的戀愛過程。

螢火蟲夜晚發光其實是一種溝通方式，不同種類的螢火蟲發光的顏色和頻率都不相同，林場都安排晚上七點和八點兩梯次賞螢，因為螢火蟲談情說愛的時間大約只有兩小時，九點之後成對者就送入洞房，躲在草叢堆辦事，遊客再也看不到發光的螢火蟲。

通常都是一群雄的螢火蟲圍繞一隻雌性螢火蟲，雄螢火蟲必須不斷飛舞和發光，雌的螢火蟲不喜歡飛，就躲在草叢堆選擇另一半。交配結束後，雄性螢火蟲在二天後就會死亡，雌性螢火蟲還可以再活十天，再挑選其他伴侶交配，一隻雌的螢火蟲肚子內有幾十粒，甚至五、六百粒的卵。

如果遊客使用手電筒照射，就會對螢火蟲求偶造成騷擾，交配過程和發光溝通過程形成障礙，頻率都會受到改變。因此，東勢林場都要求遊客手電筒必須套上紅色玻璃紙，不要影響螢火蟲談情說愛的「光」調。

螢火蟲成蟲發光階段只有二到三星期，產下的卵竟然也會發光，牠的卵過冬，等到春天孵化成為幼蟲，螢火蟲幼蟲雖然小，但是覓食相當凶悍，以大顎和消化劑吸食扁蝸牛和蚯蚓，連同種螢火蟲的幼蟲也會吞食。螢火蟲曾經嘗試吃過福壽螺，可是幼蟲會被福壽螺的殼夾死。螢火蟲的天敵就是蜘蛛和人為的破壞棲地。

東勢林場也是賞鳥的好地方，賞鳥時機最好是清晨，在木屋區、忘憂池、梅林內、森林浴場出口的櫻花路上、杜鵑茶花園下方都是賞鳥區。

東勢林場也六十多種鳥類，並不怕人，遊客可以相當靠近賞鳥，甚至不用望遠鏡。林場常見五色鳥，聲音像在敲木魚，喜歡在枯木上啄洞築巢，畫眉科鳥類則多半在草叢或是樹枝底層。鶇科鳥類數量多，聲音吵雜，很愛吃果子，別號是「吵鬧的食客」。綠繡眼常在櫻花樹上，喜歡吸花蜜和漿果。竹雞警覺性高，不易看見，斑頸鳩和麻雀任遊客在廣場餵食。

地震後，東勢林場景觀並無改變，甚至還開發地震戶外教室，進入示範森林浴場的森林步道上，可以看到大雪山延伸山脈走山情形。

綠色走廊單車攬勝

台中縣政府新開闢的自行車專用道——綠色走廊，已經成為山線地區新的遊憩地點，迎著微風，騎著單車「馳騁」綠色走廊，可以飽覽大甲溪壯麗風光、聞到果園的果香和欣賞地

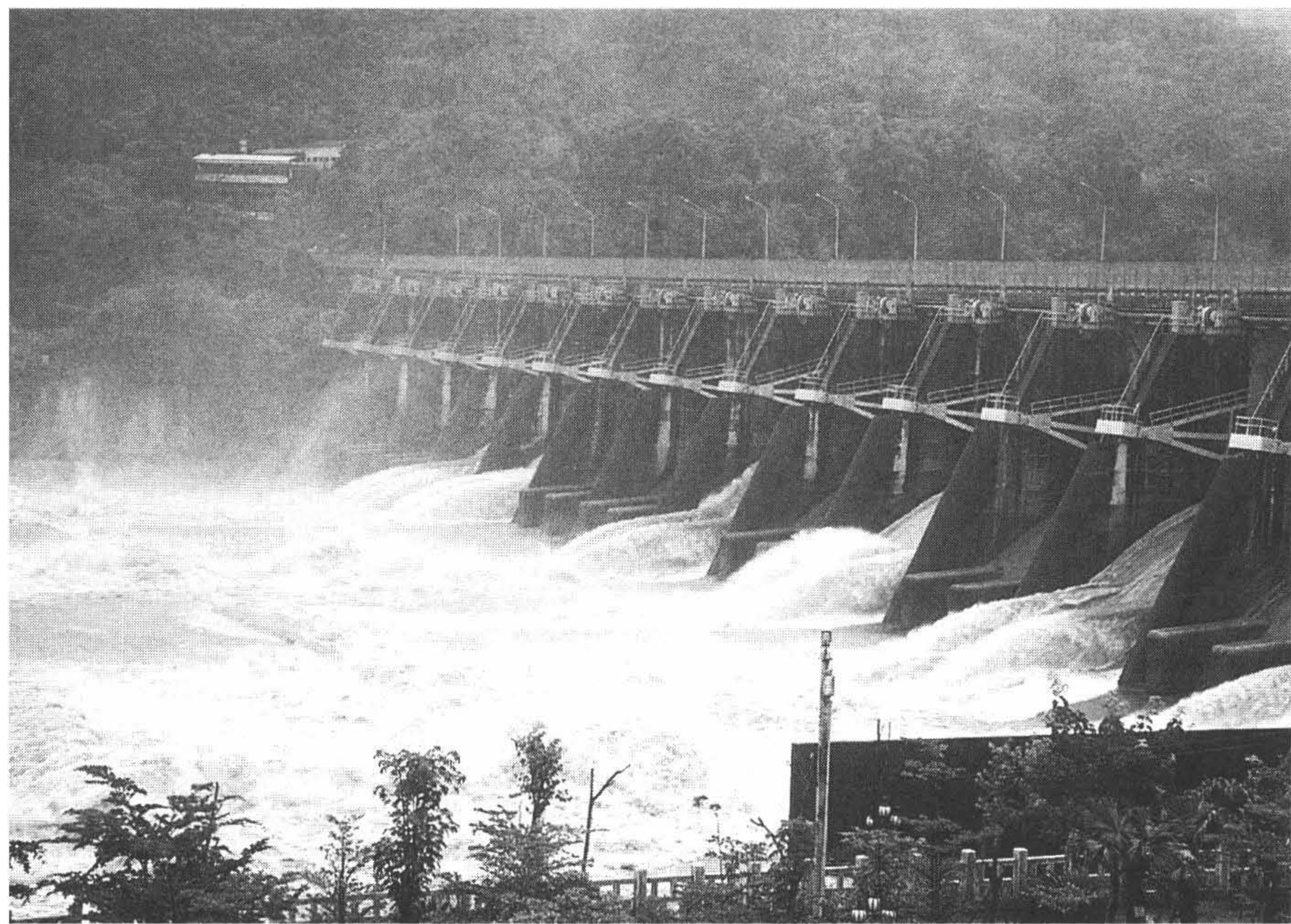
震斷層奇觀。

綠色走廊由東豐廢鐵道改建，成為自行車專用道路，沿途進行綠美化工程，但是樹木尚未成蔭成廊。綠色走廊與大甲溪平行，東方是雪山山脈聳立在湛藍的天空下，從石岡水壩到東勢舊火車站，腳踏車車程約一小時。

從石岡到東勢間的綠色走廊，以東勢鎮路況較好，靠近馨園一村附近還有一座紅色的拱橋，成為東勢鎮新地標。接近大甲溪河床有一處山洞，山洞位於台三線下，可作為休息站，暫時躲避夏天艷陽。大甲溪鐵橋因為地震造成橋墩受損，通行仍有危險性，腳踏車經過必須相當小心，或是繞台三線而行。

石岡鄉綠色走廊沿路景色相當豐富，有經營租腳踏車商店和乳羊牧場，沿途還有果園和新栽樹種，初夏的果園散發淡淡的柚子花香，朴子口到埤頭段種植許多鳳凰木，沿途種植楊桃、柚子、荔枝等果樹，石岡水壩附近種植銀樺、紫艷荊為主，舊火車站附近一片櫻花樹林。

石岡路段的綠色走廊受到地震摧毀，路況差，多處坎坷又是碎石，必須牽車徒步而行，靠近石岡水壩附近可以看到地震斷層經過、單車道路和未拆的鐵軌高低落差景觀，同時也可一睹石岡壩閘門受損的地震奇景。



◆九二一大地震前的石岡水壩原貌。

大地震後新興景點

石岡水壩原本就是有名的風景區，地震後，石岡水壩河床隆起，左側閘門移位，遊客可以看到石岡壩不一樣的景觀。石岡鄉街道內舊的火車站附近，可以看到鐵軌因為地面隆起而扭曲變形，成為石岡街上新的地震景觀。

連接東勢鎮埤頭里和豐原朴子的埤豐大橋，震後斷成三截，橋下瀑布是地震後新開發的風景點，溪水水量充沛，宛如瀑布，相當壯觀。遊客站在新建的埤豐大橋上即可飽覽瀑布奇景，該處河床原本就是相當熱門的釣魚地點。

伯公廟姻緣寶地

石岡鄉山下伯公廟也是地震後發現的新景點，因為劉家伙房全倒，而揭開伙房後方伯公廟的神秘面紗，附近一直保持原始林狀態，還存留二百多年前的古道，成為石岡鄉唯一沒有開發的處女地，終年氣溫維持十七度，可看到一千二百公尺的鳥類，初夏的晚上還有螢火蟲飛舞，成為低海拔難得一見的自然景觀。

山下伯公廟（土地公廟）具有二百年以上的歷史，位於石岡鄉劉家舊伙房後方，與劉家的發展息息相關。過去伯公廟隱藏在大伙房後方山路，具有神秘色彩，少為外人所知。

伯公廟在下午一點後，轉為陰涼，後壁的山坡為背陽的陡坡，都是劉家子孫共有土地，未經開發，山坡都是原始林數種，包括相思樹、楓樹等。山下伯公廟旁有三顆大樹環抱，包括樟樹、槭木、山棕，一片綠蔭盎然。

廟前為八寶圳，有一處深水潭，為劉家小孩玩水之處，水氣蒸發也是造成該處低溫的因素。由於當地沒有人為開發的破壞，又鄰近水邊，夏天伯公廟晚上會出現數百隻螢火蟲飛舞的情形。

山下伯公廟還保存一條古道，古道上有一處石岡僅存的糯米橋，糯米橋因為地震震毀倒在橋下，劉家後代想盡辦法要保存糯米拱橋。通往新社七分的古道竟然可見一千二百公尺的

鳥類，是石岡鄉相當特殊的生態自然區域，賞鳥專家都覺得低海拔石岡可以看到這些鳥類，相當不可思議。

伯公廟還擁有鴛鴦穴絕佳的風水，據當地民眾表示，該穴位左方有間工廠，所有未婚男子到工廠上班，都會順利完成終身大事，劉家子孫也會帶男、女朋友到該處散步，希望絕佳風水可以帶來好姻緣。