

骑着单车环

# 台湾岛

章大钧 著



 浙江科学技术出版社

**图书在版编目(CIP)数据**

骑着单车环台湾岛 / 章大钧著. —杭州: 浙江科学技术出版社, 2016.10

ISBN 978-7-5341-7332-5

I. ①骑… II. ①章… III. ①旅游指南—台湾

IV. ①K928.958

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 260272 号

书 名 骑着单车环台湾岛  
著 者 章大钧

---

出版发行 浙江科学技术出版社

网 址: www.zkpress.com

杭州市体育场路 347 号

邮政编码: 310006

销售部电话: 0571-85062597, 0571-85058048

排 版 杭州大漠照排印刷有限公司

印 刷 杭州丰源印刷有限公司

经 销 全国各地新华书店

---

开 本 710 × 1000 1/16 印 张 6

字 数 84 000

版 次 2016 年 11 月第 1 版 2016 年 11 月第 1 次印刷

书 号 ISBN 978-7-5341-7332-5 定 价 32.00 元

---

**版权所有 翻印必究**

(图书出现倒装、缺页等印装质量问题, 本社销售部负责调换)

责任编辑 刘雯静 责任美编 孙 菁

责任校对 徐 岩 责任印务 田 文

# 单骑华夏行路线图



第一次单骑远行 哈尔滨 2000.3.17~4.11	——	第四次单骑远行 拉萨 2009.6.1~7.22	——
第二次单骑远行 乌鲁木齐 2001.4.23~5.27	——	第五次单骑远行 南宁 2011.11.11~2012.1.5	——
第三次单骑远行 昆明 2003.11.11~12.29	——	第六次单骑远行 环岛台湾岛 2013.9.9~9.21	——

备注:从2000年开始,作者开始了骑行全中国的计划,跨越十多年,作者共进行了六次单骑远行,足迹遍布全中国各省、市、自治区,以及香港、澳门特别行政区和台湾地区。

# 前言 PREFACE

每个人都有自己的梦想，而每一个远大的梦想都必须经历艰难困苦，通过努力奋斗才能去实现。我用一辆普通自行车，经过六次长途远行，圆了自己单骑华夏行之梦。我从浙江嘉兴(平湖)骑车出发，2000年先经北京再到哈尔滨，总行程约3000千米；2001年先到兰州再到乌鲁木齐，总行程约4200千米；2003年先到成都，又去了昆明，总行程4400千米；2009年先北上到呼和浩特，再向西南到达拉萨，总行程5715千米；2011年先经香港、澳门，再去海南岛环行一周，后经南宁返回，总行程6230千米；2013年带上这辆自行车(拆车打包)飞往台湾，去台湾环岛骑行，总行程1150千米。我这辆不起眼的自行车的轮迹已遍及中国各省、市、自治区以及香港、澳门特别行政区和台湾地区，经过了六次长途骑行及多次中短途骑行，总行程30000多千米。

从第一次单骑远行到最后一次相隔十多年，尽管骑行路上遇到过许多难忘的事情，有的还刻骨铭心，但随着时间的推移，这些会慢慢地淡化，我得把它写下来，既为自己留下美好的回忆，也对他人有所启迪，为喜欢骑车远行的朋友在骑行中有所借鉴。于是，我从2012年下半年开始，把每次骑行途中记录下的素材经过整理加工，并通过近两年的努力，终于完成了六次单骑远游回忆录近四十万字的电子初稿。又经过两年的修改和编辑，以每次单骑远行为一册，单骑华夏行系列图书共6册终于定稿，分别为《骑着单车去哈尔滨》《骑着单车去乌鲁木齐》《骑着单车去昆明》《骑着单车去拉萨》《骑着单车去南宁》《骑着单车环台湾岛》。本册《骑着单车环台湾岛》是该系列图书的第六册。

本书在写作和编校过程中得到了中国民主促进会平湖市委会顾玉峰、宋怡玲、彭正海、程杰等同志的支持与帮助以及

毛斯高、缪海中等同志的许多帮助,在此表示由衷的感谢!

由于我文学底蕴不足,整个骑行过程又历时十多年,早期经历的事情有些模糊,书中难免存在各种不当之处,恳请广大读者批评指正。

**章大钧**

**2016年5月12日**

# 目录 CONTENTS



苗栗

- ◎ 进入宝岛 / 001
- ◎ 炎热的第一天骑行 / 012
- ◎ 游览日月潭 / 016

台中

嘉义

阿里山

- ◎ 游览阿里山 / 024
- ◎ 到台湾最南端 / 035
- ◎ 环台最难行的一天 / 042

满州



高雄



台北

◎ 最惊险的一天 / 063

◎ 单骑华夏行小结 / 078

◎ 答骑友问 / 081

富贵角

和平

大武



头城

玉里



## 进入宝岛



### 临行前调研

我从1989年与朋友第一次骑自行车旅游以来已有二十多年，前十年都是短程骑游。2000年我单骑去了北京和哈尔滨后，有了骑游华夏的想法。而我原本的计划只打算骑游内地的31个省（直辖市、自治区），香港和澳门回归后，我在网上看到内地人骑车去香港和澳门的报道，于是我在2011年骑车去广东、海南、广西时，事先办好港澳通行证，顺便骑车去了香港和澳门。

2011年大陆居民赴台个人游正式启动，第一批试点城市为北京市、上海市及福建省厦门市。一年后，又新增了第二批八个城市，天津、南京、广州、杭州、成都、重庆、济南和深圳。我在媒体上看到大陆人赴台湾单骑环岛游的报道，自然也萌生了单骑环行台湾岛的念头。2013年春我就着手准备，当时浙江只开通杭州市，我的户籍在嘉兴，要赴台个人游还得费一番周折。

我首先想到在2011年赴西欧旅游时带队导游是台湾人，当时我问过她：是否能在台湾骑游？该导游当时很热情，说可以，到时会帮助我。2013年2月，我与她电话联系，她说正在欧洲带团队，工作正忙，等回大陆再与我联系。可是一个月过去了，并无回音。我想既然人家很忙，又只有一面之交，再去添麻烦也不好，于是另想办法。本地有多家台资企业，我就托人找台企人士商量。与我一起骑车去香港和澳门的戴鸿鸣和周人全也很想赴台湾骑游，他们就去找一家台资企业的管理人员商量。一开始谈得还算顺利，由他们为我们办理入台手续，我们可穿戴他们的广告服，也不需要赞助。可是两个月过去了，他们因事务繁忙，不见下文。看来想赴台骑行并不简单，托人帮忙不知要等到何时，还是自己想办法吧。对其他人来说，大陆还有很多地方没去过，暂时不去台湾也无所谓，而对我来说，大陆各省都去过了，去台湾就是当务之急了。既然杭州户籍可以赴台个人游，我把户口迁至杭州就是了。于是我就亲自出马，从五月初开始，先后6次赴杭州，到7月初，终于办好了户口迁移和入台证。

此时已进入了炎热的夏季，环行台湾岛只能推迟到秋季再说。2013年的夏季是浙江气象史上罕见的炎热季节。先是出梅时间早，通常嘉兴地区要到七月中旬出梅，而那年7月1日就出梅，开始进入一年中最热的盛夏时节。再是浙江出现了60年未遇的持续高温天气，高温日数多、强度大。浙江13个市、县最高气温突破40℃，奉化、杭州、绍兴、德清、湖州、平湖等地破或平当地历史最高纪录，多个地区高温难耐，不少地方还首次实施了人工降雨作业。这时期，我每天关注着台湾的气温，台湾是海岛，尽管纬度低，但这一阶段的气温反而比浙江低，最高气温只有33~34℃。我想到九月份去台湾，那时气温应该降下来了。

过了最炎热的七八两月，九月份浙江的气温终于降了下来，降至30℃以下。我决定九月赴台湾骑车环行，还是带上我原来的自行车——我要用这辆车骑行全中国。以往5次远行，都是从家里出发，这次去台湾环行，先得过台湾海峡。要带着自行车去台湾，乘坐海轮相对比较方便。我从旅游部门了解到，从浙江乘坐海轮到台湾，海轮在台湾只停留8天时间，我计算一下，来不及完成环岛骑行。而乘坐飞机去台湾个人游可有14天时间，这样有10~12天的骑行时间，环台湾岛最大一周骑行路程在1100~1200千米，骑车环行台湾岛不成问题。

### 三练拆车再打包

于是，我选择了乘坐飞机去台湾，但自行车不能整件带到飞机上，只能拆开打包托运。我骑车到拉萨后，回来时也是将自行车拆卸后打包，经飞机托运带回的。那时，在拉萨有专门的拆卸自行车打包服务的商店，我不用自己动手，托人代办就行了。考虑这次到达台湾后需要重新安装好自行车才能上路，完成骑行后还要再次打包托运带回，我得自己先练习拆车打包和重新安装自行车。我从电脑中找到了当年在拉萨自行车打包的照片，详细了解了自行车打包时各配件放置的位置。先后卸下了自行车的车把、车座、脚蹬、书包架、前后车轮和前叉。在卸下前后轮和前叉时还得小心翼翼地将轴承完整地取下，不能将轴承中排列整齐的钢珠散落或丢失，否则在自行车安装时会遇到许多麻烦。我把自行车拆卸后，将两个车轮靠在三脚架的两边，用塑料绳缚紧固定，将车把固定在车轮的一侧，把车座、书包架、前叉、支撑等较大的配件塞进两车轮的空隙内，分别扎紧固定，将脚蹬、轴承、螺丝、螺帽等小配件装入小布袋内，也固定在两车轮的空当内，这样自行车的内包装就完成了。



拆车打包

我从拉萨回来时，就在当地买了一只大号编织袋，将包扎好的自行车放入编织袋，穿上绳子，背上肩，送上飞机托运。背上这大包，有人说我像打工回家，这对我来说都无所谓。而现在是第一次去台湾，毕竟与在大陆旅游不同，我打算把自行车外包装搞得更美观些，这样带上我的自行车上台湾也体面些。要包装这自行车需要100厘米×90厘米的大包，从哪里买呢？我从网上搜索，找不到这么大的包，到邮局问，也没有这样大的包，又想搞些材料自己做一个，可用什么材料也不知道。最后，还是在一家小商品商店里找到了一种大号包，此包有大红格子，看上去也很美观，就是尺寸还显得小一点。不管怎样，我挑一只最大的包，买回去试试再说。我连忙把包拿回家，将自行车往包里装，包小了一点，不太好装。于是，我慢慢地把打包后的自行车一头先装进包内，然后将另一头也慢慢塞进包里，再把拉链拉上，这样的包装太完美了，我心头泛起一阵喜悦。我连忙取出相机照了两张相片，把拆卸后的自行车和包装后自行车包的照片发布在自己的网站上，与我的网友和骑友共享。

拆车打包完成了，接下来练习自行车安装。我先装上前叉、车把和车座，将自行车倒立起来，再安上前、后车轮，支撑，书包架和脚蹬。接下来是调整车轮和刹车，这是很细致的工作，必须反复、认真地调整才能达到满意的效果。我的车毕竟用了15年，总行程



30000多千米，许多配件已磨损老化，有些配件已换过好几次，重新安装并不容易。安装后还得上路试车，不理想的地方要再次调整。以前都是托人安装，现在自己安装，操作速度很慢，碰到问题也多，第一次安装自行车差不多花了半天时间。为了提高安装速度和质量，我每过几天就拆卸安装一遍，这样一共拆装3遍，提高了拆装的速度和质量，整个操作过程一个多小时就可完成。此外，我又买了新的内外胎、刹车皮、脚蹬、钢珠、支撑、码表等配件换上。

### 飞渡海峡登宝岛

9月初，我通过杭州一家旅游公司，办好了赴台湾个人游的签证和入台的往返机票。2013年9月8日清晨，由我外甥驾车，骑友于建军送程，带上包装好的自行车，我从家里出发，前往杭州萧山国际机场。到了机场，取票、换登机牌、安检都很顺利。托运行李时工作人员问包内装的是什么，我回答是自行车，工作人员告诉我，考虑高空气压变化，要把车胎内的气放掉。于是我遵命打开行李，伸手摸到车胎气门芯，放掉了车胎的气体。我乘坐台湾复兴航空公司的飞机，上午10点半起飞，中午12点就到达了台北松山机场。

下了飞机，我在机场大厅征得有关人员的同意，在大厅的东南侧公共电话机旁的空地上放下行李包，准备在这里安装我的自行车。公共电话机旁边有个出售保险的柜台，有两位小姐在服务台值班，我与她们打好招呼，把自行车及行李包放在旁边，请她们照看一下。时过正午，我得去找些吃的，顺便问问这里是否可以买到明信片。在大陆骑车远行，我都是出发前买好明信片，骑行路上每天寄回家一封。在台湾情况不同，明信片只能到台湾再买，我还得了解一下明信片怎样寄回大陆。我在大厅兜了一圈，在一家食品商店买了些食品和饮料，就在机场大厅用午餐了。我找到了机场邮局，只见邮



台北松山机场（就在机场内安装自行车）

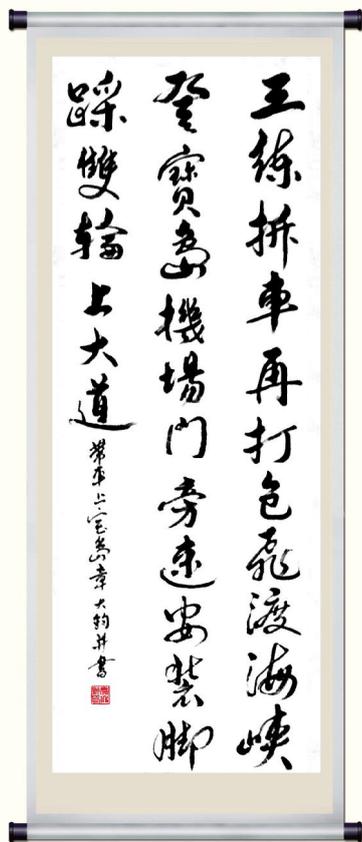
局大门紧闭，一问才知，这里与大陆不同，今天是星期天，邮局门市部不营业。经询问，在一家商店里买到了明信片 and 邮票，我问营业员，从台湾寄往大陆的明信片该贴多少邮资，她回答说不清楚。她这里只有13新台币的邮票，于是我先买了一套10张的明信片和10张13新台币的邮票，并当场把邮票贴在明信片上，这样当天就可以往家里发明信片了。在机场大厅里有一台供旅客免费使用的电脑，这很好，我可上网查看我自己的网站，关注自己每天发布在网站上的信息。我在电脑上输入自己网站的域名，很快打开了网站，在这次新建的环骑台湾的网页上，自己打包后的自行车、环岛行的Flash动态路线图都很清晰，上网速度也很快，我十分满意。

我在机场大厅兜一圈回来，就开始安装自行车。这时机场内一个打扫卫生的中年妇女走来，见我在安装自行车，好奇地看着我。于是我就与她聊起天来，向她了解一些台湾当地的情况。经过一个多小时的紧张工作，我终于把自行车安装好了。这时打扫卫生的妇

女再次走过来，见我把散了一地的配件安装成立在地上的一辆自行车时，脱口称赞：“你真厉害！”也许她还是第一次看到有人在这里安装自行车。

自行车安装好后，我将旅行包固定在书包架上，把自行车推出机场大厅，蹬上车，就在台北的大街上开始骑行。离开松山机场，我沿着复兴路由北向南行往忠孝路，来到了中山纪念堂。中山纪念堂是为纪念孙中山先生百年诞辰而于1972年建成的，为仿中国宫殿式建筑，屋顶采用黄色琉璃瓦覆盖，飞檐翘角，远看像一只展翅大鹏，巍峨雄伟。纪念堂主体建筑分为数层，纪念堂的正门高敞轩宏，入门是长方形的大厅，孙中山先生巨大坐式纯

铜塑像坐落在大厅中央。有礼兵守卫在孙中山先生塑像两侧，每小时换岗一次。当我参观时，正赶上礼兵换岗，大厅里围着许多参观的游客。只见接岗的礼兵身着笔挺的白色宪兵服装，手戴白手套，脚穿黑皮靴，肩上扛着特制步枪，迈着威武的步伐，从中山堂左侧走来。每走一步，礼兵的皮靴与青砖地面便擦出清脆的响声。当接岗的礼兵走到孙中山先生的塑像前时，三人分成两排，领队在前，接岗的礼兵在后，立正，面对孙中山先生的塑像。此时，站在哨位上的两名准备交岗的礼兵便离开岗哨，迈着标准的步伐，与前来接



带车上宝岛  
三练拆车再打包，飞渡海峡登宝岛。  
机场门旁速安装，脚踩双轮上大道。



自行车安装好后在台北市區騎游

崗的禮兵站成一排。領隊的長官用有力的聲音發出敬禮的口令後，交接崗的禮兵共同向孫中山先生的塑像行注目禮。禮畢後，交接崗的禮兵進行驗槍。一把步槍就像一個玩具，在禮兵的手中變換出各種花樣，槍支從禮兵的手中發出陣陣清脆的機械碰撞聲，把遊客看得眼花繚亂。

參觀中山紀念堂後，我又騎車西行，來到了自由廣場（又叫中正廣場），正門有一座高大宏偉的牌樓，上面寫有“自由廣場”四個大字。牌樓對面是中正紀念堂，兩側為大劇院及音樂廳，全是中國古代宮殿式建築，金碧輝煌。這是當地民眾假日旅遊休閒、活動聚會的地方，也成為島外遊客赴台旅遊必訪的景點。我騎車到達自由廣場時已近傍晚，遊客較少，我就騎着自行車在廣場上兜了一圈。

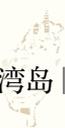
我計劃從台灣西線開始進行自行車環島騎行，所以準備晚上住宿在台北西郊，便於第二天出行。我離開自由廣場，繼續向西騎行，來到淡水河一帶找住宿。途中路過一家郵局，該郵局已關門，我想

找邮箱寄明信片，可是找了很久也没有找到，我只得等有路人过来时问路人。这时天色已暗，路又偏，等了十来分钟，走过来一位中年男子，我问他这里有没有邮箱，他告诉我，这个邮局正在装修，邮箱在后面的弄堂口。于是我就往回走，找到了邮箱，把第一张在台湾投寄的明信片投入信箱内。



自由广场

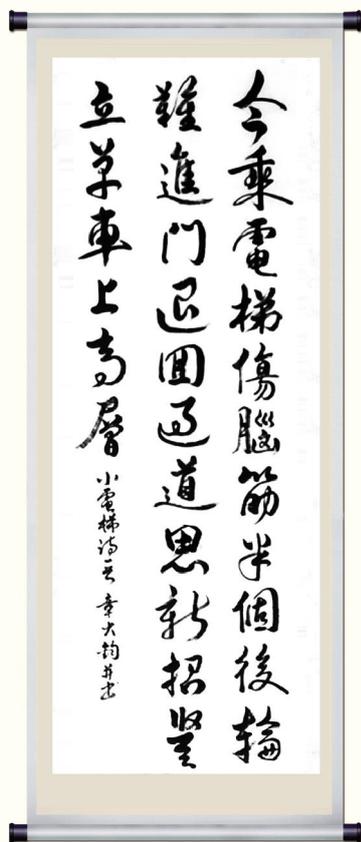
寄出明信片后，我赶紧寻找旅馆。可是骑过两条街，并不见旅馆踪影，我停下车来，向过往行人问询。一位中年男子告诉我，前方左拐，朝西门町方向可以找到旅馆。我骑车前往，在路口左拐后，果然看见前方灯火辉煌，写有“HOTEL”的霓虹灯闪烁着，还有560新台币的标价。这是一家小型旅馆，价格低，我就停下车，推车进了大门。这门庭仅仅是个过道，中间有电梯，旁边写着“住宿上六楼”。我按了下电梯按钮，电梯门开启后我连忙推自行车进入。这电梯很小，自行车前轮进去，半个后轮却在门外，无法进去，电梯却自动关闭，让我进退不得，弄得我好尴尬。等电梯门自动开启后，我连忙带车退回过道。看见电梯左侧有步行楼梯，这楼梯狭



小，扛着自行车上六楼也不容易。心想怎么上楼呢？得想个办法，实在不行，另找一家旅馆。我再次打开电梯门，看着电梯里面的空间，终于想出了一个办法。我再打开电梯门后，先把自行车前轮推进电梯里，并提起前轮，将自行车竖立起来，而后随电梯上升到六楼。

到达六楼后，旅馆服务台设在过道上，我用人台证办理了住宿手续。这是一个靠街的单间，房间虽小，但有空调、电视、卫生间。我把自行车放置在床铺边的通道上，而后上街吃晚饭。

出旅馆往南步行300米，便来到了西门町步行街。都说“不到台北市，不知道台湾的繁华，不到西门町，不知道台北的热闹”，我还算幸运地都赶上了。这里灯火辉煌，人流如潮。夜色中的西门町，空气里弥漫着诱人的香味，各色小吃和餐馆遍布各处。这儿还有卖服装鞋帽、各种纪念品和小商品的。我还没有吃晚饭，就在一家小吃店用餐。晚饭后沿西门町的步行街逛了一圈，走到一个十字路口，见围有许多人，走近一看，原来有人在街头演唱，还配有音响设备，一首歌曲唱完，迎来了阵阵掌声。据说台湾街头艺人的表演除了给路人带来欢乐，也是谋生的一种方法。他们通过街头艺人考试，拿到了街头艺人证，他们的



小电梯  
今乘电梯伤脑筋，半个后轮难进门。  
退回过道思新招，竖立单车上高层。

表演是合法的，受保护的。这热闹的局面也是这里一道独特的风景线。当我走到这十字路口时，演唱刚好结束，人们正陆续散去，许多刚听完演唱的路人正在向收币盆里投钱，多数为10新台币、50新台币的硬币，也有不少人投入一百的新台币。一位三十多岁的男性艺人站在街心，不断地向投币者点头，表示谢意。



## 炎热的第一天骑行



2013年9月9日早晨7点，我离开旅馆，开始了我的环台湾岛骑行。我先经忠孝路向西骑行，跨过了流经台北市西郊的淡水河。淡水河是台北的母亲河，位于台湾岛北部，为全岛第三长河流。过了淡水河，沿省道台1线公路向桃园方向骑行。台北、桃园、新竹一带是台湾经济发展最繁荣的地区之一，一路上高楼林立，各种建筑连成一体。穿越这一地区，等于在市区骑行，几乎每过一个十字路口，都设有红绿灯，常要等红灯，路上车辆又多，骑行速度并不



开始环骑台湾岛



快。我骑过一段上坡路，翻过寿山，骑行两小时，来到了桃园市区。我在桃园市区休息了一会儿，添加了一些食品和饮料。我问当地人去新竹怎么走，他们指着我的自行车不解地说：“到新竹很远的，你骑这个车去，不怕中暑？”我第一天的骑行计划是到苗栗，行程有一百多千米，我怕问路目的地太远，人家说不清楚，所以问离这最近的下一站新竹，估计桃园到新竹不到40千米，却没想到他们还是如此惊讶。台湾人多数骑的是新款变速车，偶尔也见有人骑着老式自行车，那是一些中老年人进行短程走动的代步用车。我在大陆骑行时问路，常有人说路还很远或山很高，怀疑我的自行车走不了远路、上不了高山。听到这些提醒的话我已不以为然，但他们担心我路上中暑，我得引起注意，因为这里的天气确实很闷热。再想想，2009年我骑车去拉萨时，先骑行到内蒙古，在经过河南、河北时，当时白天最高气温达37℃，我也没中暑，现在最高温度只有34℃，总不至于中暑吧。

XIAODIANGU

**小典故**

据传，在清朝时，此地就有汉人入垦，当时在此地种植桃树，所以就称此地为“桃园”。

临近中午，气温越来越高，在太阳下骑行，不久就浑身是汗。这里是海洋性气候，湿度高，一出汗，身上黏糊糊的。在大陆地区的北方骑车，尽管气温比现在还高，同样浑身是汗，但身体还算爽。而在台湾，骑行途中一旦出汗，衣服与身体粘在一起，尤其是裤子与大腿粘在一起，骑车很不爽。在太阳下骑行，感觉又热又闷，而当遇到红灯停下来休息时，更加闷热难受。

中午，我在一个镇上的一家快餐店用餐，这里以米饭为主，也有糕点食品。有十来种菜，有鱼块、猪肉、火鸡和多种蔬菜供食客挑选，还有免费汤，每餐费用50~100新台币。台湾的快餐店很多，用餐比较方便，我之后常在这样的快餐店用餐。台湾的快餐也叫台湾“便当”，这个名字听起来有点别扭。随着改革开放和两岸经济交流的不断深入，“便当”传入大陆，在我家附近也有人开了这种台湾“便当”。

午饭后，我继续向西南方向骑行。第一天骑车本来就容易疲劳，又遇到山坡。在烈日下骑车上坡，汗水湿透了衣服，我只有放慢速度。看见山坡旁有棵大树，便在大树下休息一会。又翻过一个山坡，看到了前面写有“关西”两字的路牌。现在到了哪里呢？我停下车，一边休息，一边取出地图查看。原来计划走省道台1线的，现在走在省道台3线上。台1线在外围，道路比较平坦，而台3线在内侧沿山脚走，还时常要翻山，道路绕山弯弯曲曲延伸，路程反而比骑外圈更远。由于不断上坡下坡，又在烈日下骑行，因此骑得很累。第一次来台湾，人生地不熟，进

MINGCIJIESHI

名词解释

“便当”由来：“便当”一词起源于大陆，最早为南宋时期的俗语，意思是便利的东西。后传入日本，曾以“便道”“弁当”标记，将打包外带或外买的饭菜称为“便当”。日本占领台湾时期，又把“便当”这名称再次传入台湾。



人烟稀少的山区，往来车辆明显减少，因此没处问路。反正两条公路都通苗栗，只能将错就错。我继续沿台3线向西南方向前进，先后经过横山、竹东、峨眉等乡镇。从地图看，有条东西方向的县道124公路横接台3线和台1线，于是我右转向西，横穿这条小公路，到了头份，重新上了台1线。

踏上台1线，在公路两旁又是另一番景象。当我到达头份镇上时，天色已晚。这里街道纵横交叉，沿街商铺霓虹闪烁，呈现出一派繁华的景象。进入夜幕，空气变得凉爽起来，人也感觉舒服多了。头份到苗栗还有20多千米，我想既然白天气温高，骑车很累，现在趁晚上凉爽，路旁又有路灯，晚上骑车去苗栗，还可以减轻明天骑行的压力。于是我在头份镇买些点心充饥，而后抓紧时间继续赶路。经过竹南，转向南方，直到晚上8点到达苗栗，第一天骑行132千米。

我在苗栗县中心区找了一家旅馆住下，这家店主和老板娘听说我是从大陆来台湾骑车环岛的，非常热情，服务也很周到。我把我的网站的网址给老板娘，她立刻登录我的网站，看到了我来台湾的骑行日记和自行车照片，再看看停在她家里的一辆普通自行车就是网上的那辆车，她感到很惊奇。她连续上网到下半夜，浏览了我网站上许多网页，她还主动帮我洗衣服并晾干，让我感受到台湾同胞的真诚和热情。

我打算第二天到台中，而后去日月潭游览，就向旅馆老板打听有关路况。他建议我走台13线到台中，并告诉我，难走的路今天已经走过了，接下来的路比较好走。于是我就放弃了继续走台1线的方案，改走台13线。



## 游览日月潭



9月10日，考虑到台湾天气炎热，天一亮我就出发了。走台13线比走台1线路要近一些，但这条路也不好走，一离开苗栗就开始爬坡，有几段山坡还比较陡。幸亏早晨气温低，爬坡不算很累。我翻过两个山坡，途经铜锣、三义，前面出现一条大溪，这条溪名谓大安溪，这里是苗栗县与台中市的交界。我骑车冲下山，过了溪上的义里大桥，进入台中市地界后，路就比较平坦了。又经过后里，中午时分，我到达台中市，行程55千米。



台中市，顾名思义，位于台湾中部，为台湾五大直辖市之一，是台湾中部发展的核心城市。我打算在台中市住下，再乘坐公交车去日月潭游玩，并事先打听好了去日月潭\*的游览路线。进入台中市区后，我直接向汽车站骑去，抓紧时间在车站附近的一家宾馆住下，放置好自行车和行李包，而后步行来到开往日月潭的公交车站等候。

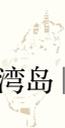
在公交车站，有一位姑娘也在候车，原来她也是乘坐这一班车。趁等车的机会，我向她了解了台中市及日月潭的一些情况。不一会儿，开往日月潭的汽车来了，我们就一起上车。这位姑娘家住日月潭，在台中市工作，今天乘车回家，听说我是从大陆来的，便热情地向我介绍了日月潭的各主要景点和当地的一些民俗民风。坐车两个多小时来到了日月潭，她在日月潭景点前一站鱼池镇下车，我一直坐车到终点站下车。



游览日月潭

---

\*：以拉鲁岛为界，湖水分成两半，北边像圆圆的太阳叫日潭，南边像弯弯的月亮叫月潭，“日月潭”由此而得名。



日月潭位于台湾省南投县鱼池乡水社村，是台湾唯一的天然湖，由玉山和阿里山之间的断裂盆地积水而成，湖面海拔748米，面积7.73平方千米，湖周长35千米，平均水深40米。湖中央有个美丽的小岛，远望好像浮在水面上的一颗珠子，名拉鲁岛。日月潭本来是两个单独的湖泊，后来因为发电需要，在下游筑坝，水位上升，两湖就连为一体了。日月潭之美在于湖面水域辽阔，潭水澄澈，环湖重峦叠峰，一年四季，晨昏景色各有不同。潭东的水社大山高2000多米，朝霞暮霭，山峰倒影，风光旖旎。潭北山腰有一座文武庙，自庙前远眺，潭内景色，尽收眼底。南面青龙山，地势险峻，山麓中有玄光寺、玄奘寺等庙宇，四季香客不断。西畔有一座孔雀园，养有数十对孔雀，能表演开屏、跳舞，使人倍添游兴。东南的邵族居民部落，有专供旅客观赏的民族歌舞表演。

我在水社码头乘坐渡轮在湖面上游览，先去了玄光寺参观。玄光寺建于1955年，为仿唐式建筑，寺内供奉玄奘大师的金身。寺前有玄奘石雕像，庭院后面有一块石头，上书“千秋苦旅”四字，这是对玄奘西行艰难旅程的形象概括，我在这里照相留念。寺庙外有一支台湾原创

乐队，穿着民族服装，现场演绎他们的原创台湾音乐。曲调时而悠扬婉转，时而热情欢快，是具有地方特色的又一景观。

在玄光寺东边建有玄奘寺，供奉着玄奘舍利子。我开始有些疑惑，玄奘舍利子怎么会安放在这里呢？看了说明才搞清楚。

XIAOSHUOMING

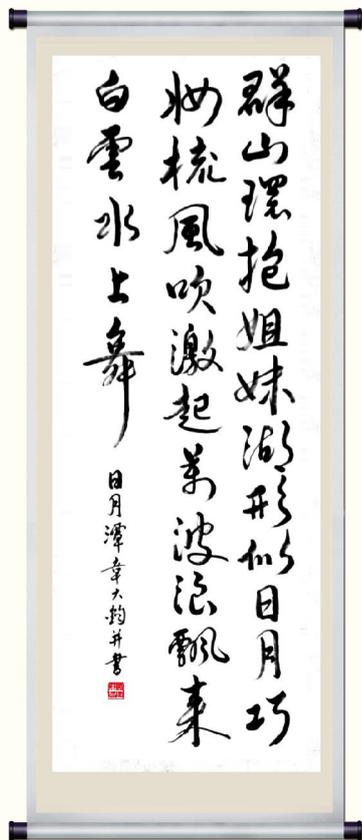
#### 小说明

在日本侵华期间，日本人在南京掠走了玄奘大师的灵骨，供奉在日本埼玉县慈恩寺。后经台湾佛教界多次交涉，日方于1955年归还部分灵骨，并供奉于日月潭畔之玄光寺。1965年玄奘寺建成后，灵骨才迁迎入玄奘寺。



我爬到山坡上，俯视日月潭湖面，这里青山、碧水、白云构成一幅美丽的图画，我欣然作诗一首。

参观玄光寺后，我又乘游轮去了伊达邵游玩。伊达邵为原住民——邵族的主要居住地，这里有洋溢邵族风情的伊达邵商店街，各色工艺品、美食小吃、各种水果琳琅满目，应有尽有。前来日月潭旅游，除了品尝邵族美味料理之外，还要试试远近闻名的阿萨姆红茶、小米麻糬、香菇茶叶蛋等。伊达邵的美食小吃都在同一条街上，游客可一路吃到底，相当快活。我在这里品尝了台湾的烤香肠、麻糬和一些以前没见过的当地水果。直到傍晚，我才回到水社码头，再乘车返回台中市。



日月潭  
群山环抱姐妹湖，形似日月巧妆梳。  
风吹激起万波浪，飘来白云水上舞。

### 车胎爆裂

9月11日，天未亮我就骑车出发，在路灯下骑行，离开台中市，向彰化市进发。因为中午天气炎热，我就趁清晨凉快的时候多赶点路。再者台湾个人游时间有限，说是两周，实际只有十二天，总得先紧后宽，有多余时间可用来参观游览，万一遇上台风或意外情况，就会影响环岛计划。还有，白天骑车，路上车辆和行人很多，过十字路口还得停车等红灯，影响骑行速度。而清晨路上车辆少，

骑行速度明显加快。我在路灯下骑行半小时，天色渐渐亮起来，这时已走出市区。我骑车过大肚溪，进入彰化境内，而后向东南方向的彰化市区进发。

骑行一个多小时后，我来到了彰化市区，稍作休息后，沿台1线向南而行。今天没有山路，公路宽阔平坦，骑行不算累，但天气比前两天更热。在太阳下骑行，汗出得多，我在沿途商店买冰水和饮料补充水分。过员林后，骑行途中见到一个现榨甘蔗汁的摊位，临时摊位就设在公路旁——一个简易棚屋和一辆大车。车上安装了一台电动榨汁机，将新鲜收割来的甘蔗洗净后，经榨汁机碾轧，甘蔗汁流入机器下面的不锈钢筒内；再将甘蔗汁装入塑料瓶冷藏，根据装瓶的大小，每瓶卖30~50新台币。我本来就喜欢吃甘蔗，在大陆骑行途中，南方每个省份的甘蔗我都尝过。骑行途中有新榨的甘蔗汁卖，我还是第一次遇上。在太阳下骑行已汗流浹背，喝上冰凉的甘蔗汁，实是一种难得的享受。这甘蔗汁味道甜美，既能消暑解渴，又能补充能量，我一口气喝了半瓶。这半瓶喝下来，汗水止住了，饥饿感也消失了，使人神清气爽，体力得到了明显的恢复。摊主看我骑的是大陆产永久牌自行车，告诉我他也有一辆大陆产的自行车，就放在棚屋里。他自我介绍，他是台湾人，老婆是大陆深圳人，也常去大陆。他这辆自行车是天津产的飞鸽牌，是三十年前老婆的陪嫁品，外表虽然破旧，其骨子还好的。他还请我坐下来休息，我就坐在这凉棚下的小凳上与他聊了起来。他告诉我，现在9月份的甘蔗还不是最甜，要到11月份时甘蔗最甜。他还说，开始台湾发展快，现在大陆也发展起来了，一下子赶上了台湾。我跟他开玩笑说：“那你以后把女儿嫁回大陆吧，有来有往，也公平。”他笑了起来。

离开甘蔗摊，我沿着台1线继续向南骑行。这一带是平原，沿途都是水稻田。台湾高温多雨，雨热同期的气候非常适合水稻的生长，



不但水稻单季产量高，一年还可种两三季。公路两旁稻田连成一片，犹如绿色的海洋，一阵风吹过，稻田里掀起了阵阵绿波，一直推向遥远的天边。在绿色的田野里骑行，让人有一种轻松愉快的感觉。穿过广袤的田野，路过北斗镇，来到了浊水溪边。浊水溪是台湾最大的河流，位于台湾岛西中部，彰化县和云林县的交界处，河长186千米，流域面积3100平方千米。在这里，浊水溪北岸的溪州与南岸的西螺间建有3座大桥。我走的是新台1线上的溪州大桥，一直骑到大桥中央，桥栏上立有一块“云林县”的标牌，我在这里下车休息。在溪州大桥东面有中沙大桥，为高速公路大桥，建于20世纪70年代，建成时为台湾第一长桥。在溪州大桥西面有旧台1线上的西螺大桥。西螺大桥始建于20世纪50年代，是当时远东第一长桥，世界第二大桥。西螺大桥以钢铁作架，水泥做桥墩，全长1940米，有31孔，每孔相距60多米，整座大桥像一条长龙横卧大溪之上，雄伟壮观，现已成为台湾著名的名胜古迹，是岛内外游客的观光大桥。宽阔的河道滩洲棋布，大部分河床裸露在外，只是在主河槽和几处深沟中有水体在流动。我趁休息摄下了这一带的景色，把钢架西螺大桥的雄姿保留在我的摄像机里。

过了浊水溪，继续赶路，随着中午临近，气温渐渐升高。我来到了又一条溪旁，溪上有一座大桥，桥牌上写着“虎尾溪大桥”几个字。溪旁有几个很大的池塘，一群白鸭在水面上游弋，年幼淘气的鸭子竞相嬉水，时而轻轻掠过水面，时而钻进水里，有的还会在水面上飞舞。这是个大型的养鸭场，由于天气炎热，更多成年的鸭子则舒舒服服地卧在树林里休息乘凉。我在桥边停下车，休息一会，把剩下的半瓶甘蔗汁一口气喝下，再取出摄像机，把白鸭戏水的场面摄下。

台1线由北向南穿过斗南镇时，变成了延平路，延平路进入市区

后向西拐弯，穿过市中心再向南行。而我人生地不熟，一直向南骑行，见不到台1线的路标，而看到的是文昌路的路牌，感觉不对，便停车问路。骑车在市区问路往往很麻烦，我在大陆骑行时也常遇到这种情况。路人或不明路况，或表达不清，或我听不清楚，或听清楚后骑一段又忘了，直到后来有了导航仪，才避免了这些麻烦。这次来台湾没有导航仪，只有不断地问路。我问骑车怎么去嘉义方向，连问三个人，最后有位熟悉路况的热心人为我指明了方向，叫我倒回去，在后面的大路口向西行，到延平路向南行就是。

中午太阳升到头顶上，气温进一步上升，11点多我来到了大林镇上。一上午已骑行了70多千米，到嘉义估计还剩下20千米，我打算到嘉义住下，再去阿里山游玩。当我在大林镇街上骑车过一座大桥时，只听得后轮发出一声巨响，自行车后轮胎爆裂了。我这自行车总行程已达30000千米，这是第三次爆胎。第一次是2000年骑车在山东时发生的，那次是由于早晨充气太足，北方昼夜温差大，中午吃饭时自行车停在太阳下自行爆裂的。第二次是在2011年骑车在海南，由于外胎磨损裂开引起的。这次爆胎有三个原因，但主要是新配的外胎质量有问题。我这次新换的外胎是加厚胎，本希望能结实耐用，可是第一次用这种外胎，经验不足，可能是外胎边缘的沟槽不够深或太硬，从钢圈内滑出而导致内胎爆裂。还有，充气太多和中午气温升高也是爆胎的原因。如果在大陆骑车，遇上这种情况我首先找专业的自行车修理店解决，在这里人生地不熟，我只有找个地方自己修理了。我推着车慢慢步行，走了约500米，见两幢房屋间有一块空地，地上长了一些杂草，我把自行车推到这块空地上，在靠近墙脚阴凉的地方把旅行包卸下，戴上一副医用乳胶手套，把后轮卸了，取出爆裂的胎，再将备用的新内胎装上。我的自行车装有四层胎，换起胎来并不容易，花了半个小时才将车胎换好。

这时已经中午12点多了，肚子也饿了，我就在大林镇上找到一家快餐店吃午饭。饭后我继续赶路，下午2点多到达嘉义市。嘉义位于台湾省中部，是一座美丽的小城，是台湾开发最早的地方之一。嘉义还是阿里山森林铁路的起点，曾因林业的发展而繁荣。由于发展历史甚早，嘉义市区内留有不少古迹，形成重要观光资源。我问好路，骑车直接来到了嘉义火车站附近找一家宾馆住下休息，因为这附近有去阿里山的公交车和小火车。由于今天天气炎热，一路辛苦，我办好住宿手续后，先在房间里躺下休息半个小时。老早听说在嘉义可以乘坐阿里山小火车上山，因此休息后我就到火车站问询。由于小火车山道铁路有故障，目前火车停驶，我只有放弃乘坐小火车上阿里山的念头，在火车站前面的公交站买好了第二天早晨去阿里山的车票。下午，我骑车在嘉义市区兜了一圈。



## 游览阿里山

9月12日, 我一早起床, 在火车站附近的一家早餐店吃过早饭, 来到公交站等候。开往阿里山的班车早上6点前就已到达, 我和许多乘客一起上车前往阿里山。阿里山是台湾著名的旅游风景区, 位于嘉义市东75千米处, 属于玉山山脉的支脉, 地跨南投、嘉义两地。阿里山是大武恋山、尖山、祝山、塔山等18座山的总称, 主峰塔山海拔2600多米, 东面靠近台湾最高峰玉山。阿里山群峰环绕、山峦叠翠、古木参天, 非常雄伟壮观。这里气候温和, 盛夏时依然清爽宜人, 加上林木葱翠, 是全台湾最理想的避暑胜地, 故有“不到阿里山, 不知台湾美丽”之说。阿里山除了有丰富珍贵的自然



资源之外，还保留了邹族200多年原住民的人文资源。

大巴驶出嘉义市区，上了阿里山公路，渐渐向纵深驶去。开始山坡比较平缓，大巴沿着八掌溪缓缓上山。在公路两旁，树木郁郁葱葱，从高大挺拔的桉树、椰子树、槟榔树等热带树木到四季常绿的樟、楠、槭、榉等亚热带阔叶树，再到茂密的红桧、扁柏、亚极、姬松等温带针叶树，簇簇相叠，不留一点缝隙。这些奇木异树，在阿里山上汇成一片绿色的海洋。山风劲吹时，山林如惊涛骇浪，发出轰天雷鸣，形成阿里山著名的万顷林涛。最引人注目的植物是槟榔，一行行，一片片，沿路几十千米延绵不绝。槟榔树又高又细的树干、一串串的果实、棕榈叶一样的树冠，尤其是翠绿色调十分引人注目。游客们看到这样的景色，个个兴奋不已。一路上，山边不时会出现一幢幢房屋，那些都是阿里山上的原住民。有人家的地方都会有茶园，山坡上可见到经修剪成片的茶林。阿里山不仅是著名的风景区，同时也是著名的产茶区，茶园位于海拔800~1400米的山上，所产的阿里山高山茶是台湾高山茶的代表茶品。

大巴沿阿里山公路不断地向上攀升，树木越来越茂盛，到处都是生机勃勃的景象。公路盘山而上，弯弯曲曲，越来越险，只见驾驶员不停地调整方向盘，汽车左右摇摆，胆小的乘客有时吓得叫了起来。越往阿里山深处前进，景色越来越秀丽，只见沿途群峰参峙，溪壑纵横，既有悬崖峭壁之奇险，又有幽谷飞瀑之秀丽。待上到高处，还可见远处被白云笼罩的山峦和突出白云的青峰，犹如人间仙境。大家被沿途的美景所吸引，不停从车窗向外观望，并不时地发出赞叹。

大巴行驶了两个多小时，到达了阿里山汽车站。这里海拔2200米，车站四周群山环抱，万木成荫。出了中巴车，有一种凉爽的感觉，与前两天骑车途中的炎热形成了明显的对照。其他人都是团队

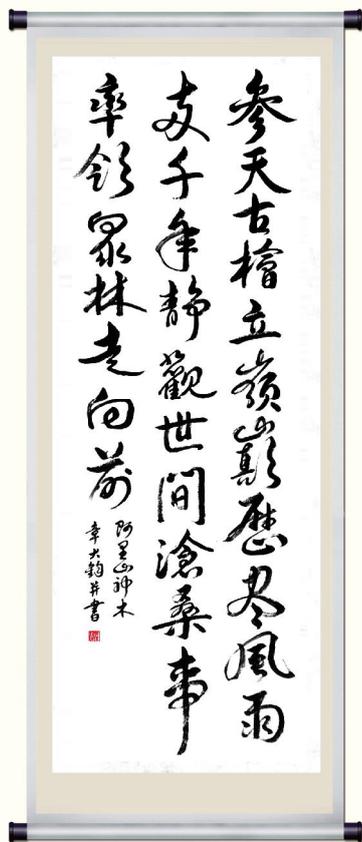
游，有导游带队，我是一个人，而主要精力又放在了自行车骑游上，对游览阿里山事先也没有详细计划，因此我得先去了解一下阿里山的游览路线，计划一下今天一日游的大致方案。我还得在这里找到邮局，把写好的明信片从阿里山寄出。一打听，邮局就在车站后面祝山林道的岔路旁，我爬上一个坡，就来到阿里山邮局。阿里山邮局建在高山上，是台湾省最高的邮局，宫殿式的建筑富丽堂皇，不了解的游客往往误以为是庙宇。我在门外驻足欣赏了一会儿，而后踏上邮局的多级台阶，进入大门。我来台湾已经是第五天了，寄出了4张明信片，但对台湾明信片的书写格式和寄回大陆该贴多少邮资还是不够清楚，我得找邮局的工作人员详细问问，以免操作有误而影响邮寄。我走到邮局的柜台前，一位女士以为我是买明信片的，热情地拿出一套阿里山风景的明信片放在柜台上。我连忙说我是来寄明信片的，想问一下明信片寄回大陆有什么要求。有些地方你去买东西人家很热情，不买东西光问事，人家不一定高兴，甚至说“不知道”的也有。而这位女士还是面带笑容地对我说：“不买不要紧的，有事你问好了。”她见我的明信片上贴了13新台币的邮资，就告诉我，寄往大陆只要7新台币就够了。大陆寄信，发信人的地址和姓名都写在右下角；而台湾寄信，发信人的地址和姓名则写在左上角。我前四张明信片都是按大陆的书写习惯写的，我问她这样书写的明信片寄出去能不能收到，她告诉我，也没问题，一样可以收到。我每次骑行途中寄回的明信片都是用毛笔或软笔书写，字写得大，如果收信地址太长，明信片上往往写不下全称，我在大陆寄信的地址写得比较简短，这样书写在台湾寄信不知大陆能否收到。我再问她，在收信人地址栏中要不要写“中国”两字，她告诉我，可以不写，光写浙江省就可以了。这样问过后我就放心了。对这位女士的热情服务，我连声道谢。我想：问了人家半天，总得做点“交易”，



我就把阿里山的一套明信片买下，用来寄给家人和朋友。台湾人经商很有礼貌，我买了明信片和邮票，会连忙说声“谢谢”，在其他地方买瓶矿泉水也总要说“谢谢”。

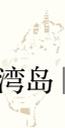
我在邮局寄信后，沿祝山林道来到了阿里山森林公园的大门口。那里已聚集了许多游客，我个人买了门票（票价150新台币），随着旅游团的游客一起上山游览。阿里山地区蕴藏着丰富的森林资源，尤以桧木名闻中外，漫步林间随处可见。红桧、台湾扁柏、台湾杉、铁杉及华山松为阿里山五木。我在骑车及旅游过程中游览过许多森林公园，包括不少原始森林，而阿里山森林公园中的树木与众不同，这里到处是参天大树，普遍高达四五十米，树围达数米甚至十多米，且树木品种繁多，许多古树树龄都在千年以上，我第一次看到这么多的古树名木。我随人流来到了被称为“香林神木”的古桧树下，此树高45米，树围12.5米，树龄约2300年。此树是“第二代阿里山神木”，原先还有一棵树龄3000多年的“阿里神木”，该树高53米，树围23米，后因遭雷击被毁。这里还有阿里山神木群，有几十棵千年以上的红桧古树，每棵树旁都立牌标明编号、树种、树高、树围和树龄。看到这些古树，我不由赋诗一首。

据说，阿里山原有千年古红桧30万株，遍及整个阿里山区。红桧



阿里山神木

参天古桧立岭巔，历尽风雨二千年。  
静观世间沧桑事，率领众林走向前。



阿里山神木

是扁柏属，树干挺直，枝叶浓密，四季常绿，树形优美，郁郁葱葱，蔽日遮天。它是巨型树，成材的树围有一米至几米长，高度一般的都是三四十米高。它是经济树种，材质优良，耐湿性强，加工后有光泽，是造船、制作家具及建筑的好材料。

而在日本占领台湾时期，阿里山的原始森林遭受了毁灭性的破坏，绝大多数古桧、扁柏等珍贵树木被砍伐后运去日本本岛。这些树木大都用于日本皇室宫廷以及神社、庙宇等建筑之中，其中有一部分还做了靖国神社的廊柱和牌位。剩下的只是当年长得矮小形丑的桧木，现在被评为第二代神木的“香林神木”，就是当年因形丑而免遭砍杀。在香林神木附近有一座日本人建造的树灵塔，塔高20米，建于1935年，多级圆形的台阶代表树木的年轮，而圆柱形的塔身则象征树干。旁边正好有一位导游在解说：当年日本人大量砍伐阿里山千年神木时，有不少伐木人罹患怪病死亡。还有，日本人伐木时在山里支起帐篷野营，垒起土灶煮饭，当他们揭开锅盖时，锅里的饭竟是红色的，好像凝固的血浆。伐木者害怕了：是古树带血的眼



泪还是神木显灵？出于内心的愧疚，为了安抚这些树灵，他们建起一座树灵塔，用以祭祀这些被砍伐的红桧。我在网上查阅有关树灵塔的资料时也看到这样的说法，但我想，这些伐木的日本人害怕树灵报复是真的，但要让这些日本伐木者良心愧疚，并对树灵安慰和祭祀是不可能的事。他们建树灵塔的真正用意是以塔镇压树灵，保全他们自己，以便他们更大规模地砍伐。古有“天王盖地虎，宝塔镇河妖”的说法，杭州的雷峰塔就是用来镇压白娘子的。

在森林公园里还有一处“三代木”，就是一个树根生长出三代，第一代已经腐烂了，第二代还处于茂盛时期，第三代是最年轻的一代。此外还有同心木、三兄弟、四姐妹等奇树异木。这里树木青葱挺拔、摇曳多姿，为阿里山增添了不少魅力。

我在阿里山还参观了阿里山博物馆、受镇宫、慈云寺，穿越巨木群栈道，聆听鸟儿的欢唱，漫步姊妹潭环潭步道，饱览山岚水色，呼吸清新的空气，徜徉在幽静的园林之中。阿里山是一处难能可贵的自然宝库，各式各样的动植物仿佛合奏出一首精彩绝伦的生命交响乐，等待人们来细细品味。在阿里山游玩了一整天，一直到傍晚我才坐车返回。

### 问路感动

9月13日，天没亮，我就出发了。之前休息了一天半，还打算中午在台南市赤嵌楼参观，所以趁清晨天气凉爽的时候抓紧赶路。我在路灯下，骑车离开嘉义，沿台1线向南而行。半个多小时后，天渐渐亮了，这时已出了嘉义市区，来到了郊区。这里马路宽阔，环境幽静，路边的大树上小鸟不停地发出悦耳的歌声，人行道上不时地有晨练的人跑过。我就趁早晨路上车辆少，红灯关闭时段在公路旁快速骑行。

突然，我感觉骑行阻力增大，车速减慢，后轮发出嚓嚓的响声。我还没搞清楚什么事，只听到一声巨响，我的后轮胎再次爆裂了。我忙下车查看，原来后轮外胎再次从钢圈槽中滑出，新装的内胎又爆裂了，而且裂口有10厘米长。幸亏第一次爆裂的内胎裂口小，我把它修补后留下备用。于是我取下行李包，卸下后轮，换上修补过的内胎。花了半个多小时才将后轮内胎换好，可惜的是，这样早起早行半个多小时也就白搭了。

由于后轮外胎两次从钢圈中滑出，我不敢对后轮多充气了。后轮充气不足，骑车自然比较累，太阳出来后，气温升高，不一会就浑身是汗。路旁有一辆卖冰甘蔗汁的手推车，我就停车买了一瓶。这是经冷冻结成冰的甘蔗汁，喝起来特别凉爽，但要等冰块慢慢融化了才能喝，这也有优点，可以低温保存更长的时间，慢慢享用。

没骑多久，我在公路旁见到了大片的菱田。菱也称菱角，是草本水生植物。我的家乡嘉兴地区也盛产菱，一般都生长在湖泊和水塘里，采摘时需要坐在小船或大木盆（采菱盆）里。而台湾的菱种植在水田里，水深六七十厘米，采菱人只要穿戴连鞋的防水裤，站在菱田里就可采摘。有几位采菱女正在忙着采摘，几百亩绿油油的菱田连成一片，也是一处独特的风景。公路旁有卖菱的临时摊位，有生菱，也有熟菱。我就买了一包熟菱，既是尝新，也可充饥。

早晨车胎爆裂换上修补后的内胎，我继续骑行一个多小时后，不愉快的事又发生了。后轮外胎再次滑出，内胎再次爆裂。现在没有备用的内胎可以换了，不解决外胎老是从钢圈槽内滑出这个问题，是无法完成骑行计划的。连续三次爆胎，又身处人地生疏，“前不着村，后不着店”的台湾公路上，我从来没有这样狼狈过。如果外胎没有滑出，即使内胎因漏气扁了，也能慢慢骑，我在2003年骑车去昆明途经鄂西山区，在内胎破裂没气的情况下，我也骑了10千米。

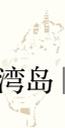


而此时没骑几百米，轮胎就卡住了，无法再骑，我只有下车推行。推行了500米，来到了一家企业的大门口，我向门卫询问，附近哪里可以修自行车，他说前面就有修车的。既然前面就有修车的，我就推车向前。可是推了几十米后，抬头向前望，只见大片农田，在公路前方500米左侧有条岔路，路口有一间简易房，我想那里可能有修车的，于是慢慢推车过去。到了这岔路口，只见孤零零的房屋关着门，不见人影。这里不像是修车的，难道还在里边？我向岔路里边张望，约300米处有一排房屋，于是推车前去看看，心想至少到那里找个人问问。可是到了那里，仍然是房门紧闭，不见人影。这时见前面有一个中年妇女走过来，我就原地等待。等她走过来，问她哪里有修车的，她回答不上来，我只有重新退回岔路口等人询问。

我在岔路口等了十多分钟，见一个骑自行车的中年男子过来了，心头一亮，我想，骑自行车的人应该知道哪里有修车铺。我连忙招手示意并询问，这男子停下车，告诉我，前面两公里处有个小镇，那里有修自行车的。都怪自己当时没有搞清楚，“就在前面”指的是几十米、几百米还是几公里。现在心中有了底，我就慢慢推车前进，终于在前面的小镇上找到修车的。这是修摩托车的店铺，老板原来是修自行车改行的，现在自行车也修。我让他把内外胎都换掉，并备了一只内胎，花了650新台币，谢天谢地，总算把难题解决了。

上午沿台1线，先后经过后壁、新营、官田、新市，中午到达台南市区，来到赤嵌楼。赤嵌楼位于台南市区，是台湾南部代表性的名胜和岛内外游客必去的景点之一。赤嵌楼附近有许多小吃店，我在一家小吃店用过午餐，再来到赤嵌楼，与工作人员商量后，把我的自行车和旅行包寄放在门卫处，而后进入赤嵌楼参观。

赤嵌楼初建于公元1650年，由荷兰人兴建，原名为“普罗民遮城”。早年汉人称荷兰人为红毛，因此台湾人又把它叫做“红毛楼”。



1862年（清同治元年），原楼毁于大地震，光绪年间在废墟上建文昌阁、海神庙等，即今日的赤嵌楼。赤嵌楼前广场中心建有郑成功接受荷军献降书的雕塑群像，楼下排列着九座巨大的石碑，上面刻有乾隆亲撰的碑文，楼上尚有巨炮及瞭望台的遗迹。

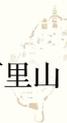


骑车来到台南市赤嵌楼游览

我在赤嵌楼景区穿过广场和一座假山，沿着阶梯上楼，右为赤嵌楼，左为文昌阁，其间有座半圆形石砌井，为荷兰人建城时所凿，故称为“红毛井”。赤嵌楼内展示有郑成功的塑像、画像、海战摧敌图和刘永福治军台湾图案等，还有古代船只雕刻模型。文昌阁内则展示着台湾十大建设模型、图片等珍贵史料。

中午，气温很高，我在商店里买了瓶冷饮，就在赤嵌楼的大树下乘凉休息，还在长条石凳上躺了一会，也是我这次来台湾的第一次“午休”。在石凳上躺了一个多小时，虽然没有睡着，养养神也好。近下午3点，气温稍有下降，我又上路了。

今天计划到高雄，我知道从台南赤嵌楼去高雄的大致方向，先向东，找到台1线再向南，但具体在哪条路转弯不是很清楚，我在大



门口取自行车和旅行包时，就向收门票的女士询问。她告诉我说：出赤嵌楼大门向东，过铁路再向南。我向她道了谢，就沿赤嵌楼前面的民族路向东骑行。当我向东经过第二个十字路口遇红灯停车等待时，有位骑摩托车的中年男子追上来叫住了我。

他问我：“你是从大陆来，骑自行车去高雄的？”

我回答：“是的。”

“我的同事刚才说错了，让你过铁路再向南，这样走不对，不能过铁路。”他说。

“我该怎么走？”我问。

“从这里向前穿过中山路，到北门路右转朝南，一直到大同路，这就是去高雄的台1线了。”他说。

“太感谢你了！”

一个素不相识的人，我人也走了，又在这么炎热的天气，他却骑着摩托车追上来为我指路，让我非常感动。我从旅行包中取出一张自行车骑游大陆各省的碟片送给他，他以为是什么贵重礼物，开始不肯收，我向他说明这是我自己制作的碟片，给他留个纪念，他这才收下。我遇上了这样的热心人，一辈子都忘不了。我在当天的骑行日记里详细地记载了这件事，并作诗一首，当天发布在我的网站上。

下午天气更热，在前往高雄的路上，我在一座立交桥下休息，有一个骑自行车的年轻人也在大桥下乘凉休息。同是骑车人，一见如故，两人就攀谈起来。他告诉我，他平时喜欢骑自行车，这次是从台南出发，骑车到前面的一个镇上。我请他帮我摄像，我们还一起合影，并一起骑了一程，直到他到达目的地为止。送走了一位台湾的骑车朋友，又遇上了一位骑车的中年男子。此人身材高大，有点胖，骑着自行车准备去自己开办的商店上班。他告诉我，他有汽车，但喜欢骑自行车上下班，这有助于锻炼身体。我也告诉他，我



也有汽车，但我喜欢骑自行车旅游。他听我说是从大陆来台湾的，非常热情，还邀请我到他的店里坐坐。两人一起骑行半个多小时后，来到了他开办的商店，这是一家规模较大的超市型商店，位于公路旁。外面天气炎热，走进开着空调的店内，顿觉一阵凉爽。台湾天气热，台湾人的情更热，主人让我在靠近公路的玻璃橱窗前的吧台旁休息，并为我冲上一大杯冰咖啡，还拿出几个大瓶饮料叫我带着路上用。我说：冰咖啡我喝了，饮料留下，再说自行车多带东西也不方便，他一定要我带，我就拿了一个大瓶饮料，足够今天路上享用。

离开超市，太阳西斜，气温有所下降。这一天路上休息时间比较多，我得抓紧时间赶往高雄。下午经过路竹、冈山、楠梓，晚上到达高雄。

高雄市位于台湾岛西南部，是台湾五大省辖市之一，是台湾人口密度最高与重工业最发达的城市。高雄曾是台湾的重要港口与军事要地，在20世纪中叶后成为台湾南部的政治、经济及交通中心。

我骑车穿过高雄市区，由北向南有30多千米。刚从北面进入市区时，太阳刚下山，但正遇交通高峰期，骑行速度明显减慢。还没有到市中心，天就黑了。我趁晚上天气凉快，穿过市中心，在高雄市区的南边找了一家宾馆住下，这样有利于明天赶路，全天行程118千米。



问路感动  
游罢赤嵌又问路，女子笑答不清楚。  
男士骑摩追上街，重把前程细描述。



## 到台湾最南端



9月14日，跟往常一样，我一早便离开高雄，踏上台17线，沿台湾西海岸向南而行，经过小港、林园，来到了高屏溪的双园大桥上。高屏溪是台湾第二大河，位于台湾南部，全长171千米，是台湾流域面积最广的河川。双园大桥始建于20世纪70年代，约3千米长，是一座雄伟壮观的现代公路大桥。如此气贯长虹的大桥却在2009年一场台风中遭洪水冲毁长达半公里。由此可以想象登陆台湾的台风威力之强、暴雨之盛、洪水之猛，但愿我此次骑行途中不要

遇上台风。我在双园大桥上停车休息，摄像留影。

过了高屏溪，又骑过一条小溪，来到了东港镇，这里有著名的大鹏湾风景区。大鹏湾位于台湾西南海岸，紧邻台17线公路，是台湾最大的内湾。大鹏湾海域原是一个内海潟湖\*，过去曾经是东港人养殖牡蛎的地方。现在经过完整规划，以独特天然潟湖景观为特色，配合东港的渔业与文化，已建成生态保护、观光旅游等多元的风景区，是岛内外游客所喜爱的娱乐场所。

这里道路宽阔，有平行的两条公路，该走哪条路呢？早晨有不少中老年人正沿公路两旁的人行道跑步锻炼，我向一位晨练者询问，他告诉我，一条是台17线公路，另一条是大鹏湾环湾公路，两条路都可以走。他建议我走环湾公路，先向南走一段，看看大鹏湾的景色，再回到台17线公路。我于是沿环湾道路南行，这里环境幽静，空气清新，路旁绿树成荫，百鸟齐鸣，在这样的环境中骑行，也是一种少有的享受。我来到海湾岸边，停车游览，只见左边有海产养殖塘，塘外为宽阔的大鹏湾潟湖，面积达532公顷，湖四周为环湖公路，湖对面有出海口。在潟湖出海口建有鹏湾跨海大桥，隔湖望去，雄伟壮观。鹏湾跨海大桥是台湾首座开启桥，其中一段20米桥面可以掀开，供高桅帆船等大型船只通过。大鹏湾已成为国际帆船赛事的重要场地。

离开大鹏湾，我继续沿台17线向南而行，过林边后又踏上了台1线。经过枋寮、枋山后，路途中我发现右脚皮鞋底断裂，脚掌露了出来。这是一双软底软面的皮鞋，穿着骑车比较舒服，我穿着它已骑行了一万多千米，曾穿着它骑车去过西藏。我每次骑车出发前，

---

\*：潟是咸水浸渍的土地。潟湖是一种因为海湾的湾口被沙洲所封闭而演变成的湖泊。



往往将自行车易磨损的配件换上新的，而鞋则喜欢穿旧的，因为新鞋往往不适应，还容易磨破脚，而穿旧鞋骑车比较舒服。我本想穿着这鞋上台湾，再行一千千米后让它光荣退休，没想到还没行一半路程鞋底竟断裂而脱底。皮鞋底断裂还是我平生第一次遇上，也许是骑车对鞋底磨损过度引起的。在这半路上前不着村，后不着店，没地方买鞋。我只有解下鞋带，把裂开的鞋底暂时捆扎起来，继续前进，打算到前面的枫港镇上再买双新鞋换上。

我穿着经捆扎的鞋，骑行七八千米，到了枫港镇。看起来，枫港是一个很大的镇，我想在镇上买双鞋，可是问了几家商店和超市，就只有拖鞋，没有运动鞋，连有搭扣的凉鞋也没有，我只有扫兴退回。枫港是台1线的终点，西接台9线。很多环台湾骑行的人选择走台9线，这条路比较近，路况也比较好。但我计划要骑行到台湾的最南端，而后再骑行到台湾最北端，走一个最大的圈，所以我离开枫港后，踏上了台湾西南海边的台26线，向台湾最南端鹅銮鼻挺进。

经过十多千米的骑行，捆扎的鞋带松散了，我只有重新捆扎，继续上路。又骑行十多千米，来到车城镇上，我问了几家商店，还是买不到鞋。没想到骑车会把皮鞋底磨裂，更没想到路上买双鞋这么难，我问当地人上哪里能买到鞋，他们告诉我要到恒春镇才有卖。临近中午，已饥肠辘辘，我就在车城的一家快餐店用午餐，先填饱肚子再说。

午饭后，我又重新捆紧鞋带，继续赶路，再行10千米，来到了恒春镇。恒春位于台湾岛南端，由于此地气候温煦、四季如春，便以“恒春”命名。在进城路口有一堵墙，墙上有“恒春古城欢迎莅临”几个大字，我便在这标志性建筑前摄影留念。进城后我先找商店买鞋，我在一家超市里询问有没有运动鞋，他们回答没有，却有



搭扣的凉鞋。虽不理想，但也可将就，于是我就买了一双，怕新鞋穿后不舒服，还买了一双厚袜，当场把鞋袜换上。恒春镇曾是南疆上的国防重镇，镇上还保留着一座古城，位于镇中央，有保存完好的古城墙和城门，是台湾仅存的一座较完整的古城。我骑车来到古城的南门，城墙以砖石砌筑而成，外表砌有红砖，高二丈，厚八尺，城门洞呈半圆拱。在城门上建有城楼，红墙红瓦，保存良好。我穿过城门，来到城外，城外街道两旁都是商店，我在这里游览摄像。

离开恒春古城，我随台26线继续南行，来到了南湾景区。南湾位于台湾最南端猫鼻头和鹅銮鼻两海岬间，这里因海水清澈透蓝，又名“蓝湾”。南湾山清水秀，景色迷人，宽阔的沙滩长600米，以“金沙白浪”著称。这里原本是个小渔村，现在是垦丁公园最具代表性的景点之一。我在这里停车观赏，金色的海滩上插满了五颜六色的遮阳伞，伞下有休闲的游客。海边水面上有无数的游泳爱好者正在游泳、嬉水，外面有不少游艇飞驰在水面上。看别人在海上游泳，天气又热，我心里也有点痒痒的，也想下海去痛快一阵。由于来台湾个人游时间有限，一个人行动也不方便，我在海边看了一会，用摄像机又扫了一遍，而后离开了南湾。

在台湾南部，一路上景点一个连着一个，我骑车又经过了垦丁森林游乐区、船帆石景区，最后来到了台湾最南端鹅銮鼻。鹅銮鼻，又名南岬，地处中央山脉的尽头，突出如鼻，故得名“鹅銮鼻”。鹅銮鼻三面临海，一面背山，东面是太平洋，南面是巴士海峡，西面是台湾海峡，南部海上轮船往来必经这里，其重要性有如非洲的好望角。这里建有鹅銮鼻公园，是台湾著名的旅游风景区。

到鹅銮鼻旅游的人很多，鹅銮鼻公园大门前的广场上停满了各种车辆，公园售票处排着长长的队。我来到公园大门口，与检票员



商量，让我把自行车和旅行包寄放在公园大门里面。检票员得知我是来自大陆的骑车者，非常热情，赶忙打开公园通道旁的一扇小门，帮我把自行车推到里面。我安置好自行车和旅行包后打算买票，一看长长的队伍，要排队很久。因为我今天计划要骑行到满州住宿，在鹅銮鼻参观后再去满州还有几十千米路要走，而且都是偏僻的山路。我再次与检票员商量，能否帮我买张票，只见他伸手把我从人群中拉进大门，手一推，让我进去参观。

我进入鹅銮鼻公园，沿着灯塔路的石阶，一直来到灯塔下。



台湾最南端鹅銮鼻灯塔

鹅銮鼻灯塔有百余年历史，塔身白色圆形，塔高18米，距海面高56米，像巨人般巍然屹立于海岸边。塔内灯光每隔10秒钟闪亮一次，光照距离可达20海里，是远东最大的海上灯塔，有“东亚之光”的美称，日夜为航行在海上的船只指引方向。这里聚有许多游客，有的在灯塔下照相，有的在海边观潮，有的在草地上休息。我在这里参观游览，照相留念。从游览图上看到，原来这里还不是台湾岛的最南端，最南端是在公园外山下的海岸边。既然原计划要到台湾

的最南端，我就退出公园，再骑车沿着弯弯曲曲的山路下山，一直来到了鹅銮鼻最南点的观景平台上。这里也有许多游客，但以年轻人为主。他们见我推着自行车上观景平台，觉得很奇怪。因为很少有人推自行车上这台湾最南端的观景平台。当他们知道我是从大陆来的，便争着要与我合影，还有与我的自行车合影的。我站在这观景平台上，面对浩瀚无边的巴士海峡，远远望去，浅蓝色的天空和深蓝色的海水融合在一起，简直分不清哪是天，哪是水。站在这里，心胸似乎也变得开阔许多，使人神清气爽，心旷神怡。今天是我来到台湾的第七天，两周的个人游，时间过去了一半，单骑环岛，路程也刚好一半。没想到台湾九月的天气是如此的闷热，不过经一周的实地骑行，我已经适应。意想不到的三次爆胎，也比较顺利地解决了。但台湾环岛最难走的路还在后面，要翻越台湾东南部山区和东北部被说成“死亡之路”的苏花公路，还有新的考验在后头。

从鹅銮鼻到满州还有二十多千米路，而且是山路，我得抓紧赶路。我骑行在台26线上，沿台湾东海岸，向北缓缓上坡，翻过一个山坡，过了港口溪向西进入山区。又经县道200线，沿着曲曲弯弯的港口溪向其上游方向前进。到达一个叫新庄的山村时，天色暗起来了。这里看到一块路牌，上面显示向右转是去满州，路程2千米。我心里轻松起来，心想2千米路天黑前就能赶到。可是骑了2千米后不见房屋，问过路人才知，这里仅仅是满州乡的乡界，到满州镇上还有好几公里路。台湾公路上所标记的到某一市或某一乡镇有多少公里都是指到达这市或乡镇的边界的路程，而到市区或镇上还有一段距离，有时还有很长的路程，我骑了一个星期才搞清楚。天慢慢暗下来，夜幕降临了。虽然只有我一个人在偏僻的山里骑行，但我已经习惯了，在台湾夜行似乎比在大陆更安全。我一个人不慌不忙地

在山区公路上骑行，直到天完全黑了才到达满州镇上。

尽管路上补充过能量，但今天骑行了137千米，这时肚子已经很饿了。在满州镇上的一个三角路口有一家饭店，我就先吃饭，后找住宿。在台湾西岸骑行到达了台湾最南端，总行程已达538千米，骑行任务已完成了一半，今天也得自我庆祝一下。我让店主做两菜一汤，再来一瓶啤酒，自我陶醉一番。



## 环台最难行的一天



9月15日，天蒙蒙亮我又出发了。离开满州镇，我沿着县200线向北骑行，这里是山区，一清早就缓缓上坡。骑行约一个小时，我来到一个小山村，看见公路旁有家早餐店，就停车休息，进早餐店用餐。这里虽是山村小店，却整洁卫生，早点大多是现成的，有糕点、馒头、包子、面饼和饮料。有的食品放在保温电橱内，食客来了取出就可食用；也有的放置在玻璃冰柜内，冷藏的面饼需要在电烤炉上加热，再加上肉末、鸡蛋、葱油等馅料和调味品，卷



起来再让客人食用。店堂的墙上贴有“人生修养”“快乐心经”“劝人为善”“存好心、说好话、做好事”等几幅宣传语，这些宣传语与这里的宗教信仰和淳朴的民风有密切关系。我让老板娘加工一份面饼，并要了一杯饮料，吃后感觉味道不错，又让她再做一份带着路上用。

翻过一座山，来到了港仔大沙漠，这里是九棚溪出海口的一处沙滩。由于邻近海岸线，海风与地形造成气流旋转，形成了高低不同的沙丘，是台湾难得一见的沙漠景观。现在已经被开发成一个以飙沙为特征的旅游景点，在进入景区路口的广场上停放着多辆沙滩车，由于时间还早，只有车队老板一人在做些准备工作。我与老板攀谈起来，向他了解这一带的风土人情。得知我是从大陆来台湾骑车环岛的，老板特别热情，还送我一瓶饮料。我趁时间还早，就一个人骑自行车来到了海边沙滩上。进入沙滩，自行车就无法骑行，就下车推行，一直来到海滩边。东面是一望无际的太平洋，早晨的太阳照在洋面上，闪烁着耀眼的光芒。我携带的三脚架，来到台湾



还没用过，此时自动拍摄，第一次派上了用场。



台湾东海岸港仔沙滩

在港仔附近放牧着一群水牛，在水牛周围又有一群白鹭鸶。有几头水牛在水塘里纳凉，把身子浸没在水中，只露出头角，一动也不动地待在水里。另几头水牛则在岸边草地上吃草，有一头母牛刚从水塘里走上岸，准备加入吃草的牛群中，而一头牛仔跑步紧随其后，甚是可爱。更有趣的是有几只白鹭鸶飞到牛背上，或找虫子吃，或停在牛背上休息。白鹭鸶又称白鹭，由于白鹭鸶常站在牛背上，啄去牛身上的虱子和害虫，与水牛成了形影不离的好朋友，所以也称其为牛背鸟。我只在画报上看到过白鹭鸶站在牛背上这种景象，今天亲眼看到这情景感到特别有趣，我取出摄像机，耐心等待，一边观看，一边摄下许多白鹭鸶与水牛相处的画面。

离开港仔，公路沿海岸线北上，路上遇到了三个骑自行车的青年，他们正在公路旁的一座凉亭里休息。我也下车在这亭子里休息。骑车人在一起，大家便热情地交谈起来。今天是星期天，他们趁假日结伴骑车旅行。他们告诉我，这里地处台湾西南，地方偏僻，环



境幽静，机动车少，有山有海，风景优美，当地人喜欢利用假日骑自行车旅游和锻炼身体。休息一会儿后，我与三位青年一起沿海滨公路骑行，遇上优美的景色又一起下车照相，我还请他们帮助我摄像。

我与三位年轻人一起在这景色秀丽的海滨公路骑行，到达旭海后，便结束了这段海滨的骑行，接下来便是旭海到寿卡20千米爬坡。因为目前台湾西南的沿海公路只筑到旭海，旭海到达仁的沿海公路尚在规划中。现在从旭海到达仁只能经县道199线翻山越岭，而后随台9线再到达仁。三位年轻人在旭海有事停下，我一个人骑车左转，踏上弯弯曲曲的旭海路（县道199线）。开始的山坡还比较平缓，经过两个村庄后，山路渐渐陡起来了。这里人烟稀少，很少见到房屋，我骑着车慢慢地向上攀登。盘山公路这山绕那山，越来越陡，我双脚使劲踩着自行车的脚蹬，齿轮和链条发出嘎吱吱的响声。临近中午，汗水已湿透了衬衫。路越来越难行，体力消耗很大，我就下车多休息一会。遇上实在陡的坡，我只有下车推行一段。气温进一步升高，在太阳下骑车爬山，汗珠从额上接连淌下，人特别累。在台湾第一天骑行时有人对我说：“你不怕中暑？”那时我根本不担心会中暑。本以为自己在大陆骑车，翻过无数高山，也遇上过37℃的高温，都挺过去了，在台湾没有高山，这里的



癸巳秋单骑环岛行  
秋行台湾始末料，骑途日炎似蒸烤。  
好马上路不回头，凯旋之时完环岛。

海拔只不过400多米，骑车不会有问题。但没预料到这里天气闷热，骑得浑身是汗，四肢乏力，还有头晕胸闷的感觉，这时我真担心会中暑。

我又骑过一个山坡，见公路旁的山坡上有一棵大树，树阴下有一块草坪，我就在这草坪旁停车休息。我从旅行包中取出备用的塑料纸，铺在草地上，坐下休息，并喝了半瓶饮料，把早晨备用的面饼也吃了。而后全身躺下，用旅游帽盖在脸上，好好睡一会。我在地上躺了十多分钟，身体感觉好多了，就坐起来再休息一会。

这时，我看见一队穿着整齐，统一骑着捷安特自行车的年轻人正费劲地从山下慢慢上来，队伍拉得很长，还有个别人正下车推行而上，也有骑得累了的人到这树阴下休息。我与他们聊了起来，他们是有组织的一个团队，在假日集体骑车登山，还有大巴保驾和后勤服务。他们是团队行动，所以只休息几分钟又上路。原本我每次休息的时间也不长，一般五到十分钟就可以了。今天特别累，还有点头晕，看看头顶上灼热的太阳，我决定再坐一会儿。这时又见两位骑车人上来，与刚才轻装上阵的年轻人不同，他们车上驮着一个很大的旅行包，骑车行至我跟前，看见我在树阴下休息，他们也停车在我旁边坐下来。这两人看起来三十来岁，既然驮着大包，自然也是长途骑行的，一问才知道他们是来自香港的骑游爱好者。他们从高雄出发，也计划进行环岛骑行。他们也骑车去过大陆许多地方。对我骑这辆款式老又破旧的车表示不理解，还问骑这车上山行不行。我告诉他们，我的车已到过大陆各省，也到过香港和澳门；还告诉他们，平地上你们的车时速可达20千米以上，而我的车平均时速只有15千米，而上山时，尤其是上陡坡，时速只有七八千米时，你我没有什么区别，不相信我们等会儿一起上山就知道了。

我在大树下休息了半个多小时，也是在台湾骑行以来途中因劳



累而休息时间最长的一次。经过休息，体力恢复了好多，我与两位香港骑友一起继续骑车爬山。开始他们骑在我的前面，过了几个山坡，其中一人体力差些，渐渐落在我的后面。我紧紧跟着前面的香港骑友，慢慢爬坡，走了几千米，上了一个山坡，我们又停下休息一次。这时香港朋友夸我说：“没想到你这人和你这车还真行。”一路上坡，中午来到了东源村，一改途中少见人烟的状况，这里人声鼎沸，热闹非凡。这是一个很大的村落，村里有一家供应快餐的饭店。饭店前面的广场上有两辆大巴和几辆轿车，还有几十辆自行车。在饭店大堂内、店外凉棚下和广场的树阴下挤满了用餐的人群。原来，位于大山中的东源，远离尘嚣，静谧安详，被称为“台湾香格里拉”，多年前因入山管制，迄今仍保存得像脂粉未施的村姑般迷人。现在台湾环岛铁马盛行，很多单骑爱好者喜欢来这里歇脚和补给。今天是星期天，有多个单骑团队在这里休息和用午餐，显得格外热闹。

我也打算在这里用午餐，可是走进大厅一看，所有餐桌的位子都坐满了人。路上遇到的几个台湾年轻人已经是好朋友了，他们热情地向我打招呼，还把我介绍给其他的骑友。里面都是集体用餐，我就退回到外面的凉棚下，见桌子上有免费的凉茶供应，我一口气喝下一杯，好凉爽，再来一杯。凉棚里有现烤现卖的香肠和快餐，我就要了一份零卖的快餐。没有座位，就到外边大树下找地方。树下也有很多人在用餐，有位刚用完餐的朋友把座位让给了我，我坐在一只小矮凳上，食品放在木板铺成的临时“餐桌”上。这时已过正午，肚子正饿，我便狼吞虎咽地吃起来。

这里的骑车人大多是年轻人，穿的全是亮丽的运动服，骑的都是时尚的新款车，独有我骑着一辆破旧的自行车来到这里，在他们看来是属于另类，有人问我从哪里来。当我告诉大家，我从大陆来，

自行车也是从大陆带来时，他们表示不理解，为什么骑这辆车，上山累不累？上山当然累，我告诉大家，我这辆车已在大陆骑行了三万千米，我计划用它来台湾完成环岛行，创造一个新纪录。我把我个人网站的网址告诉他们，有人用平板电脑，也有人用手机当场登录了我的网站。当他们在网上看到我的自行车，又仔细辨认了这辆并不起眼的破旧自行车，当他们确认面前的人和车就是网上的人和车时，他们好像发现了“新大陆”似的，一下子围起了许多人。大家好奇地看着我的车，有惊讶的，有赞赏的，有说“厉害”的，有竖起大拇指的，还有竖起两个大拇指的。有人给我和我的自行车照相，也有人要与我合影，阴凉的大树下一下热闹起来了。尤其是几个女孩，与我合影时还做出各种造型姿势，让我无从应对。

在东源休息了一阵，我又上路了。下午继续沿县道199线上山，不过下午的山路坡度比上午稍缓一些，又经过中午休息，体力有所恢复，我骑着车慢慢爬坡。今天骑车的人特别多，有大部队的，也有几个人一伙的，单个骑行的也许就我一人。我穿插在各路骑友的队伍中，骑累了就下车休息。这样又骑了一个多小时，到下午3点，终于到达了台9线的三岔路口寿卡。寿卡是南回公路的最高点，海拔460米。这里原本有个检查哨，后来废弃闲置。随着台湾铁马盛行，检查哨发展成“寿卡铁马驿站”，成为骑游爱好者的休憩场所和旅游景点。岔路口有座凉亭，有几个骑友正在凉亭里休息。天气炎热，我也进凉亭休息，并补充水分。

踏上台9线，接下来就是陡峭的下山路。上午爬山非常累，现在骑车下山特别舒服，骑在车上，自动下滑，速度越来越快，只听耳边呼呼的风声，自行车好像在飞一样，手握车把有飘飘然之感。随着下山速度越来越快，而山道越来越弯，公路旁都是陡峭的山崖，为了防止自行车失控，我紧握刹车，减慢车速。可是，我的自行车



毕竟是用了十多年、行程三万千米的旧车，刹车器磨损严重，刹车皮也不知换过多少次，刹车效果不佳，有刹不住的感觉。我只有紧紧握住刹车把手，才把车速慢慢降下来，使车速保持在可控的范围内。上山用了半天时间，而下山用了不到一小时就来到了山脚下，到达了台湾东海岸的达仁。

我在达仁休息一会，继续骑行台9线，沿台湾东海岸北上，傍晚到达大武。台9线公路在这里成了大武路，过了大武溪，我看见路旁有一家民宿。这几天为了多赶路，都是到天黑才进城投宿。今天爬山太累，一天才行73千米，太阳没下山就早早投宿了。看看时间还早，我就出去走走，顺便找邮局把当天要发的明信片寄出去。一打听才知道，邮局在大武镇的老区。我就沿着骑过来的公路，返回大武溪南岸。我在大武老镇上兜了一圈，找到邮局，把明信片寄了。在回来的路上，我又在大武桥上停留了一会，这桥长一百多米，大桥东临太平洋，西靠群山，这一带的景色也不错。今天骑了几十千米的山路，现在又步行2千米，感觉身体还可以。我想，现在已完成了环岛一半多的路程，完成环岛已不成问题。

### 嚼槟榔

9月16日清晨，我离开大武，沿着台湾东海岸向北骑行，东面就是太平洋。浩渺无际的洋面上看不见一个小岛，眺望远方，深蓝色的海水与淡蓝色的天空连在一起。在太平洋上观看日出，更有奇特的景观。清晨，一线红色的霞光从水天相接之处泛起，并渐渐散开，火烧似的蔓延了半个天空。随着天空被点燃，太阳终于从洋面上露出脸来。一开始似乎有点害羞，太阳升得很慢，一部分脸还藏在薄薄的云层后面。当旭日升起一半时，金色的阳光照耀在宽阔的洋面上，粼粼波光从遥远的天边一直伸展到海边，犹如一条在洋面上舞



台湾东海岸景色秀丽

动的火龙，极为壮观。我边骑车，边看日出。当太阳快要全部露出海面时，一眨眼便跃上了天空。

上午我骑车经过大麻里，来到了台东市。台9线没有穿过台东市中心，只从台东市西郊的卑南向西北方向穿过。在台湾东海岸有许多原住民，我骑行途中先后经过了多个部落的居住地。先经过了金仑部落的居住地，在台东市西郊又是卑南族居民的居住地，现在建有卑南文化公园。在台东的西郊，公路两旁有两排高大的古树，树干苍劲、古拙奇特，枝叶繁茂，构成了一条绿荫长廊。在古树旁有一块写着“下宾朗部落”的石碑，周围山峦叠翠、林木蓊郁，尤其是一排排翠绿的槟榔树和高大的椰子树特别显眼。



大洋沿岸行

单骑沿台东岸走，海连大洋天际流。  
晨观旭日跃水面，暮赏晚霞映山头。



我在树阴下骑行，可享特有的凉爽，又闻林间鸟语花香，赏心悦目。

穿过几千米的树阴，又来到了炎日之下。不一会就大汗淋漓，我就在沿途买冰水喝。在台湾的公路两旁，常有出售槟榔的小店，面积不大，一般

10平方米左右，但装潢非常讲究。四面玻璃搭建的小店通透光亮，店内装有空调，有的店外还装有日夜闪烁的霓虹灯。但最能吸引人们眼球的是那些销售槟榔的年轻女子。据说，台湾销售槟榔到现在经历了几个阶段。以前都是些中老年人在卖槟榔，随着激烈的市场竞争，年轻漂亮的女子加入了竞争行列，后者的优势又立马呈现。但台湾出售槟榔的竞争更为激烈，于是，又出现了浓妆艳丽的“三点式”女郎加入此列，人们称其“槟榔西施”。“槟榔西施”是台湾出售槟榔最具有核心竞争力的经营者，这是市场自由竞争不断提升的结果。这些“槟榔西施”以销售槟榔为业，也卖香烟与饮料，主要的顾客来自汽车驾驶员和游客，有的店里还配有“卡拉OK”，供客人休息与娱乐，“槟榔西施”也成了台湾一道独特的风景线。

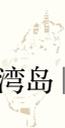
槟榔是台湾仅次于稻米的第二大宗农产品，槟榔主要是以咀嚼嗜好品的形式消费，位于尼古丁、乙醇和咖啡因之后，成为世界第四大嗜好品。在台湾最普遍的槟榔吃法有两种：一是将新鲜槟榔剖开，中间加上一块荖花和一些白灰及其他佐料，即所谓的“红灰槟榔”；另一种则是在荖叶上，涂白灰再包槟榔而不加荖花，此即“白灰槟榔”。

槟榔是强酸，白灰是强碱，所以槟榔一定要加上白灰才能酸碱

XIAODIANGU

#### 小典故

据说，卑南族原属母系社会，结婚时男子需入赘女方家。氏族姓氏的继承以女子为主，财产继承制是母传女。后来因时代变迁，现今母系社会的特色也渐渐地融入父系社会的制度。



中和。所谓的白灰，也称石灰，当然这石灰不是建筑用的那种。这种石灰的原料是大理石，它经过高温煅烧成熟石灰，再不断地水洗加工，最终才能成为和槟榔一起吃的“白灰”。据槟榔店老板说，白灰买回来后都要静置一段时间，让石灰碱氧化，他们称之为“发白毛”，做法是将石灰碱放入大缸以高粱酒浸泡，两三天后缸内会浮上一层像玻璃一样的碎片，此时要将碎片捞起，这样的操作重复多次后，白灰吃起来才合味。

所谓的红灰，就是在白灰里加入甘味料、调味品、香料或中药调配而成，有的高档货还宣称加了灵芝粉及人参粉。红灰是台湾人发明的新产品，由于加了红灰的槟榔口味比较淡，又有些甘甜味，碱性也没白灰那么强，刚入门吃槟榔的食客都以加红灰为主，这和刚开始抽烟的人都抽淡烟是一样的道理。

在槟榔中除了白灰与红灰，还有一味也是不可缺少的配角，那就是包在槟榔外面的荖叶及夹在中间的荖花。荖花是雌性荖藤的花穗、荖叶则是雄性荖藤的叶，均属胡椒科植物，多种植在平地上。

咀嚼槟榔，有健脾开胃和提神作用。汽车司机是这里最主要的食客，因为他们工作压力大，精神紧张，需要提神，咀嚼槟榔尤其适合他们，因为驾车时不可吸烟，但可以咀嚼槟榔。我骑车途中，常在这种槟榔店里买一瓶冷藏的矿泉水解渴。因我赶路心切，一路上只从窗口买了水便走，从不进入店内。

今日天气闷热，人也累了，口也渴了，我又来到了一家槟榔店买冰水。这槟榔店只是半敞开的棚屋，经营者是一位中年妇女，着装也很普通，里面有两个男子正在嚼食槟榔。也许是她看我不像本地人，便问我从哪里来的。我告诉她，我从大陆来台湾骑车环岛的。她听说我是从大陆来的，一下子热情起来，叫我进屋坐坐，休息一会再走。还问我怎么一个人骑行，为什么骑这样的

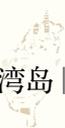


车？我看见她店内有电脑，就把我网站的网址给了她。当她登录我的网站时，惊奇得很。问了许多，还要免费送我槟榔尝一尝，她说到了台湾就该尝尝台湾的槟榔，否则就不算到过台湾。还说吃了槟榔骑车更有劲，她还亲自吃一颗槟榔为我做示范。记得我骑车环行海南岛时，岛上也有大量的槟榔树，但路上很少见到卖槟榔的商店，更没有显眼的“槟榔西施”。那一次，我在一家点心店见到老板娘和她的女儿正在包槟榔，老板娘送一颗用荖叶掺白灰刚包好的槟榔给我吃，我因没有人示范而不敢吃。今天有人示范，我想，尝一尝这槟榔是什么味儿也不错。于是我接过一颗包好的槟榔往嘴里送，一开始感觉有点青涩的味道，嚼了两下，一阵恶心，苦水不由自主地从胃中呕吐出来。当时只觉头昏脑涨，口鼻辛辣，嘴里有一种说不出的涩味，似有一种窒息之感。老板娘对我说：“这是正常现象，过一会儿就会好的。”于是我又咀嚼几下，却再次反胃呕吐，刚才的症状又重复出现一次。我有点受不了，不想再吃了，把余下的槟榔吐掉了。不过嚼了槟榔，效果还是有的，过了一会，感觉神清气爽，后来骑车途中也更有劲了。临走时，我送她一张自己制作的骑车碟片，她看见我的纱手套又脏又旧，就送我一副新手套，说留个纪念。

尽管台9线在山间穿行，但今天的路途比较平缓，也许是槟榔的作用，一路上骑行比较轻松。离开台东后，经过鹿野、关山、池上、富里等乡镇，日行145千米，晚上到达玉里镇。

## 品尝台湾水果

9月17日，我离开玉里，上午来到瑞穗。瑞穗位于北回归线上，在台9线公路的右侧，建有北回归线纪念碑。白色的标志塔一柱擎天，颇为壮观，塔上刻有“北回归线”字样。北回归线是太阳直射



点在地球上最北的界线，就是北纬 $23^{\circ}26'$ 的纬线圈，也是地球上北温带与热带的分界线。每年夏至日（6月22日左右）正午，这里能受到太阳光的垂直照射，因此能每年一次看到“立竿不见影”的天文现象。这里四周山峦起伏，绿树成荫，当地人把这里开辟成一个科研场所和旅游景区，吸引了不少游客。

在瑞穗乡舞鹤村有众多咖啡园和茶园，设有多个咖啡茶的经销点。我在骑车途中看到公路旁有大型的白鹤雕塑和“舞鹤茶园”的标牌，便停车休息，并取出摄像机摄下了周围秀美的景色。



瑞穗乡舞鹤村

在路口看到一块“咖啡园”的标牌，这里种植着许多咖啡树。我骑车走南闯北几万里，也喝过不少咖啡，但咖啡树还是第一次见到。咖啡树为多年生常绿灌木或小乔木，高2~3米，对生的叶片呈长椭圆形，叶面光滑，末端的树枝很长，分枝少，叶柄连结树枝的基部是咖啡开花结果的部位。每年3月，枝条就会冒出洁白的花朵，花瓣呈螺旋状排列，散发出茉莉花的清香。果实为核果，直径约1厘米，最初呈绿色，后渐渐变黄，成熟后转为鲜红色，此时即可采收。

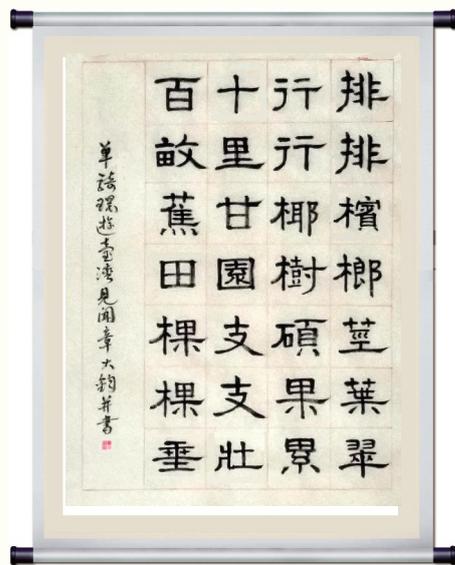


我走进咖啡园，只见树枝上长满了珍珠状的果实，多数呈绿色，少部分呈黄色，还有成熟的果实呈红色。这里还有茶园，因为上午时间还早，没有其他游客，所以只有我一个人在这里参观游览。

台湾位于热带和亚热带地区，盛产多种水果，有名的水果有莲雾、芒果、荔枝、释迦、凤梨、芭乐、杨桃、酪梨、文旦、木瓜、香蕉、葡萄等，故台湾有“水果之乡”的美称。我在骑行沿途见到各种各样的果园，如种植菠萝蜜、芒果、释迦、木瓜、莲雾、杨桃、香蕉、菠萝等的果园，但公路旁最多见的是成片的槟榔树和成排的椰子树。公路旁常有出售水果的商店和摊位，我便经常买些新鲜的水果解渴充饥，消除疲劳。

公路旁还有新鲜冰冻的椰子汁卖。销售者就在路旁搭棚，将新鲜的椰子用砍刀削去一头，把椰汁装入瓶子，再放入冰柜，现做现卖。我在烈日下骑行，当大汗淋漓时买一瓶冰冻的新鲜椰子汁喝，顿觉全身凉爽，特别舒服。

台东一带盛产释迦，其果实表面有很多突起的鳞目，由于外表酷似释迦牟尼头上的内髻而得名。因幼果外观很像荔枝，又自“番帮”引入，所以在广东一带称为“番荔枝”，我骑车路过广东时曾尝过这种果子。台湾产的释迦个头大，特别香甜，糖度可以达到22度，被誉为“热带果王”。台东的公路



单骑环游台湾见闻  
排排檳榔莖葉翠，行行椰樹碩果累，  
十里甘園支支壯，百畝蕉田棵棵垂。

旁有释迦专卖店，有批发，也有零售，80新台币一个，我买了一个就在店里吃起来，享受一下台湾释迦的美味。

路过花莲，当地的“鹤岗文旦”很有名。其以皮薄、肉甜、多汁而闻名，我打算买一个尝尝。老板娘看我满头大汗从车上下来，问我哪里人，我说从大陆来，她听后挑了一个文旦送给我，不肯收钱。文旦，也称柚子，大多有点酸味，而我不喜欢酸味，往往只吃一瓣完事。而鹤岗文旦清甜可口，没有酸味，我一口气吃了半个。

台湾的香蕉品种繁多，我在台湾第一次见到一种红色的香蕉。红香蕉果实大、外观美、含糖高、香气浓、口感好，吃起来有特殊的兰花香味。

我还在公路旁的一个水果摊上见到醒目地写有“黄金果新上市”的牌子，停下车来，看到一种金黄色的球形水果，不知道还以为是橙子，但与橙子相比，颜色呈金黄色，表皮光滑，且有光泽。黄金果果实经久不变色、不干缩，金光灿灿，象征财运高照、吉祥如意，很受台湾人喜欢。据说这是台湾近年来引进的新品种，仅在台湾部

花莲的海



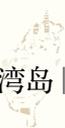


分地方种植，因目前量少，价格不菲，100新台币一个。我买一个尝尝鲜，吃起来香甜可口，有点像果冻的味道。

我在一家民宿住宿时，主人还拿出台湾特色水果芭乐和酪梨招待我。他告诉我这是台湾特色水果，让我品尝。芭乐，又称番石榴，洗净后可连皮一起吃，果味清淡稍甜，但维生素含量很高，吃起来有点梨的味道。酪梨又称牛油果，因口感近似于奶酪而得名。其果肉细密、清脆，有着淡淡的香味，果实中含有丰富的蛋白质，营养价值很高。这两种水果我是第一次吃，虽无浓郁的香甜味，但其淡淡的果香味却让我回味无穷。一路上台湾人的热情好客也给我留下了深深的记忆。

在台湾，我还第一次尝到一种叫莲雾的水果。其果形雅观，像钟铃，又似小葫芦，色泽鲜艳，白里透红，令人喜爱。果实具有特殊的芳香，吃起来甜脆爽口，水分多，是天然的解热剂。在台湾骑行途中，天气闷热，流了许多汗水，但沿途品尝的许多新鲜水果让我消除干渴，补充能量，驱散疲劳，帮助我完成单骑环岛的计划。





台9线瑞穗到花莲一段，虽然在山间穿行，但路面比较平缓，先后经过富源、光复，中午到达凤林镇。我在凤林镇用过午餐后，继续赶路。下午经过寿丰溪，溪上有一座新建的三塔斜拉桥，名新丰平大桥，大桥长906米，桥塔高30米，桥体斜拉钢索造型宏伟，整体桥身以台湾乡间常见的白鹭鸶作为主视觉，透露出花莲当地浓浓的人情味与地方特色。我在大桥上休息了一会儿，由于这里没有行人，没人帮助我照相和摄像，所以我把摄像机放在大桥护栏上，自动拍摄。

我离开寿丰溪，过了寿丰乡，下午来到了花莲县。花莲位于台湾的东部，东临浩瀚的太平洋，西部是耸列的中央山脉。花莲县是台湾先住民最多的区域。花莲是个农业县，由于开发较晚，至今仍具原始风光，崇山峻岭中隐藏壮丽气象，纵谷田园则可见云影飞行，这是一个奇特又美丽的地方，是观光旅游的好去处。我在花莲市区停留时间不多，沿台9线穿过市区，往北骑行。出市区不久，在花莲北郊的公路旁竖有一块石碑，刻有阿美族纪念碑碑文，在纪念碑的左侧有一组反映阿美族文化的大型雕塑。阿美族世代居于台湾东部的平原和海滨地带，为先住民九族中的最大族群。

阿美族属于南岛语族。阿美族也是典型的母系社会，财产继承大权掌握在女性手上。然而另一方面，以部落为单位，一切公共事务则是由男性来担当，祭祀活动更以男性为主体，巧妙地平衡了男女间的权力。

XIAODIANGU

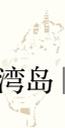
小典故

据传，阿美族祖先系菲律宾或马来半岛一带迁徙来台。依照族人自己的传说，他们的祖先原本居住在远方，后来家乡遭遇大洪水，一对兄妹跳上了木筏漂流得救，并在东台湾繁衍子孙。



花莲有不少有名的特色小吃，如公正包子、扁食、葱油饼、麻糬、现榨果汁、花莲芋、豆花等。其中，最有名的就是曾记麻糬，在公路旁常有“曾记麻糬”食品店。麻糬是用糯米粉加太白粉（马铃薯淀粉，也叫生粉），配上馅料制作而成的。曾记麻糬是纯手工现做，不加防腐剂，新鲜香甜，来到花莲的人都要尝尝这名传四方的特色小吃。我特地走进一家“曾福记麻糬”专卖店，买几个热的麻糬尝尝鲜。我本来就喜欢吃糯米食品，这麻糬香甜可口，正合我口味，又是路途充饥的好食品。我当场吃了两个，余下的带着路上吃。遗憾的是，骑行时，路途颠簸，不知什么时候掉了。后来，在机场登机返回前，我把剩下的4000新台币都买了台湾食品，其中三分之二是麻糬，一方面可吃过瘾，另一方面用以送亲友。

台9线经过这里的一段路比较平坦，又东临太平洋，西倚中央山脉，公路两旁景色秀丽，吸引了无数的骑车爱好者。我在骑行途中遇上了好几队环岛的骑友，还有一队是来自北京和天津的骑友，我与他们一起骑车来到了立雾溪的太鲁阁。这里有太鲁阁公园，公园内巨峰林立，从清水到南湖大山顶落差达3742米，以雄伟壮丽、几近垂直的大理岩峡谷景观闻名。沿着立雾溪的峡谷风景线而行，触目所及皆是壁立千仞的峭壁、断崖、连绵曲折的山洞隧道、大理岩层和溪流等风光，被列为台湾八大名胜之一。这里吸引了许多岛内外游客，也有不少自行车爱好者骑车来到这里游玩。我与北京的骑友一起在这里休息参观，尽管是第一次见面，却一见如故，热情地交流起来。一位姓张的骑友，为我摄影，还与我合影，回大陆后又通过QQ把照片传给我。他们是由一家旅游公司组织的单车骑游队，所骑的车都是台湾当地租用的车，并有大巴车随后护驾。大多数旅游公司组织的台湾环岛骑行，为了安全，避开了山坡陡峭、路面狭窄、大货车多且常有落石伤人或车祸发生的苏花公路，他们的车队



骑到太鲁阁就终止了骑行，改乘大巴或火车到台北。这里虽景色壮丽，但落石伤人的事故时有发生，就在我离开太鲁阁后两天，即2013年9月19日下午，在太鲁阁景区，悬崖石块垂落，造成了浙江游客一死两伤的惨剧。

其他骑友都在太鲁阁停下了，有台湾的朋友从安全角度考虑，建议我乘火车去台北。我在大陆好



太鲁阁公园

多省份的骑行途中，遇到的高山、险路和大货车多了，我都骑车过去了，即使骑不上的陡坡，也可下车推行，不会在骑行中途乘车，所以自然不会放弃台湾最后两天的骑行。时间还早，我还得赶路，于是我告别了北京、天津的骑友，踏上了太鲁阁大桥，跨过立雾溪，继续沿着太平洋海岸北上。

一过立雾溪，原来宽阔平坦的双向四车道公路变成了双向两车道公路，公路弯弯曲曲在山坡上绕行，一时间又出现了大量货车，而原先同行的自行车再也看不到了。右边是浩渺无际的太平洋，汹涌的波涛不断地撞击在岩石上，发出巨大的轰鸣。左边是连绵起伏的山峦，陡峭的崖壁直插海面。这里有著名的清水断崖，是崇德、清水、和平等山临海悬崖所连成的大石崖，前后蜿蜒20多千米。清水断崖气势雄伟，号称世界第二大断崖。公路在断崖上盘绕，路上除了接连不断的机动车，不再见任何人影，好像一下子进入了另一



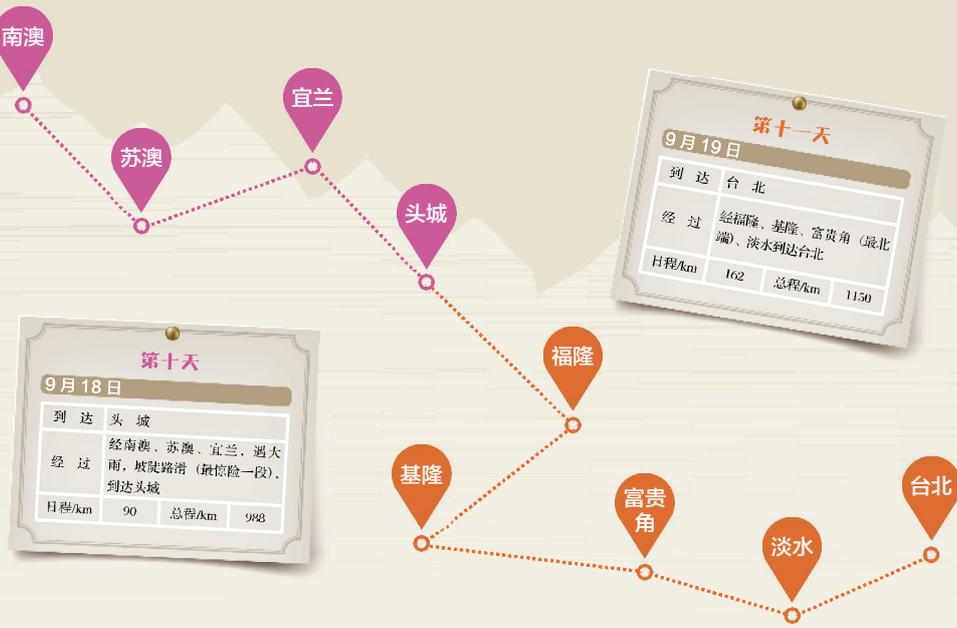
清水断崖

个世界。

没多久，前面就是一系列的隧道，这些隧道多数只有几百米长，最长的隧道才1000多米，与我在内地骑车经过的长达几千米的隧道相比，这些隧道并不算长。但这些隧道建得早，隧道内为双向两车道，没有自行车道，有的隧道里面裸露着凹凸不平的石块。狭小的空间、昏暗的灯光、突出的石块，都算不了什么，最可怕的是川流不息的往来车辆，特别是一些大货车，其在隧道内巨大的回响就足以让人心惊胆战。尤其是大型沙石车驶过，还会扬起一团尘埃。当两辆大车相向而行时，与我同向的货车就在自行车旁急驰而过，带来一阵横风，极易引起自行车的晃动。我尽管经受过无数隧道和大货车的考验，但与这么多的大货车，在这么狭窄的隧道中相遇还是第一次。我开启了自行车后尾的闪光灯，双手紧握车把，尽量稳住车身，小心翼翼地向前骑行。必须十分谨慎，不得有半点疏忽！我



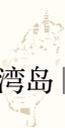
先后穿过了崇德隧道、汇德隧道、锦文隧道、大清水隧道、和清隧道、仁清隧道、和仁隧道、和中隧道、和平隧道。当我骑车出和平隧道时，天色已暗，没多久，就来到了和平小镇。我在镇上的一家民宿过了一夜。



## 最惊险的一天



9月18日，早晨离开和平，我骑车北行，来到和平溪。和平溪是花莲县和宜兰县的界河，我过了和平溪，穿过了澳花隧道，就开始爬坡。本以为台湾都是沿海公路，即使有爬山，也不会有很陡的坡。现代公路往往是削去高坡，填平深沟，遇大山开隧道，遇大河架桥梁。这里悬崖陡峭，高达数百米的断崖直插海面。而这里的公路建于20世纪中期，当时所筑公路受技术限制，一会儿爬上几百米的山口翻越过山，一会儿又下山到平地过大河。骑车连续上



山、下山，体能消耗很大，极容易疲劳。骑车不怕山高，就怕坡陡，而这里山不算高，公路却坡陡道弯，骑车上坡非常困难。趁上午天气比较凉快，我慢慢爬坡，累了就多休息一会。经过多次休息和数不清的转弯，我终于爬上了第一轮坡顶。



难骑行的苏花公路

苏花公路惊险难行，但周围的景色却壮丽无比。我停车在坡顶休息，看右边的太平洋，遥望远方，碧蓝的洋面尽收眼底。再看左边的群山，峰峦起伏，风起云涌，尽赏原生态自然风光。回头看看刚才走过的路，一条修筑在陡峭岩壁上的公路，远远望去，犹如镶嵌在山腰的一条玉带。海风吹来，带走了额头的汗珠与一路的疲惫，顿感浑身凉爽，心旷神怡。

接下来就是陡峭的下坡，天公不作美，突然下起雨来。从气象预报得知，2013年第19号超强台风“天兔”正在台湾东南部洋面上形成，再过两三天就要在台湾登陆。这两天已有预兆，天气转阴，有时有阵雨。由于台风即将来临，风雨给连日来炎热的天气降了温，骑车凉快多了。可是下坡时下雨，会增加骑车的难度和风险。这里坡陡路弯，往来车辆又多，最主要的是，我的自行车刹车系统陈旧，



刹车效果不好，在雨天下陡坡，更为惊险。我穿上雨披，使劲握住刹车把手，才勉强控制住车速，缓缓下坡。半个小时后，雨渐渐停了，我到达了南澳。南澳为宜兰县南澳乡的所在地，位于南澳溪的北岸。

所谓“澳”，本意指海边弯曲可以停船的地方。过了这南澳，前面还有东澳和苏澳。过这“三澳”，得骑车翻三次山，而且山一次比一次高，台风前的雨一次比一次大，翻山一次比一次困难，下坡一次比一次惊险。

我跨过南澳溪，穿过南澳镇，新的爬坡又开始了。这次的坡比第一次更陡了，而且已经翻过一次山，我体力消耗很大，这里坡很陡，车骑不上去了，我只有下车推行。没推几十米，突然下起暴雨，豆大的雨点打在身上，一阵山风吹来，雨披无济于事，得找地方躲雨。这山路上前不着村，后不着店，无处躲雨。我环顾四周，看见山坡下有座进村的牌楼。于是我连忙把车推下坡，进入山道，推车100多米，来到这牌楼下躲雨。牌楼高大，顶部瓦棚只有一米来宽，风吹雨斜，能挡雨的地方实在有限。我穿着雨披，把身体紧贴在牌楼的一根柱子的下风方，这样可以挡住暴雨，而自行车就任凭风吹雨打了。雨越下越大，没一会山坡上的雨水积聚起来，像小溪一样沿着山道往下流，这“小溪”流经我的脚下，水慢慢涨起来，我赶忙从旁边找一块石头垫在脚下，以免流水弄湿我的鞋。这暴雨足足下了半小时，我只能机械地紧贴柱子，避免雨淋。可站在这可晃动的小石块上并不好受，但在这时候我别无选择，只有耐心等待。

雨终于小了，我就推起自行车慢慢上山。推行了约一千米，山坡平缓多了，我又上车骑一段。沿着弯弯曲曲的山路，我不断地向上攀登，骑到靠海边的一个转弯口，我停下车休息一会。小雨不停地下，这时我看见后面有一个身穿蓝色运动服的年轻人正骑着一辆



崭新的专业自行车，慢慢地爬上坡来。坡陡路滑，骑车时车身有些晃动，公路上不时有大货车驶过，自行车尽量靠路边而行。当他骑车到我身边时，他望着我说：“大哥，你厉害，走在我前面。”一看，原来是前两天在路上遇到过的一位台湾骑友。骑车路上都是朋友和兄弟，但按年龄说，他父亲称我大哥才是。他们是一个车队，有好多人，只见他一个人上来，我问：“就你一个人？”他说：“就我一个人。”看来，这年轻人也是条硬汉，都说苏花公路难骑车，下雨天更危险，不能上，但还是有人敢上，我感到并不孤独，也更有信心了。毕竟是年轻人，有力气，车也新，他没有停下来休息，继续缓缓上坡，身影消失在山道的转弯处。我现在的体力与以前相比差多了，十多年前，虽然也年过半百，那时在去新疆的途中，也是骑着这辆自行车，顺利地翻过了秦岭和六盘山。现在感到力不从心，这里山坡的海拔只有几百米，但面对眼前陡峭的山坡，我只能骑行一段，推行一段。累了就休息一会，饿了啃一个面包充饥。当到达第二轮坡顶时，雨停了。由于一路休息时间多了，我不再休息，直接骑车下坡，一直冲到东澳镇上。

#### 单骑过苏花公路

看似下坡实为上，一里山路九道弯。

烈日登顶汗满身，雨天滑车惊心胆。

过了南澳和东澳，就剩下到苏澳的最后一段山路了。谁知，这是今天最难走的一段山路，也是我骑车生涯中最惊险的一段路。平时步行爬山，有句俗语：“上山容易下山难。”但对骑车来说，多数情况下，下山是轻松的，甚至是很惬意的。虽说骑车上山难，但说到底，体力下降也好，坡陡难上也罢，骑不上时只要下车推行几次就是了，就是速度慢一些，至少没有危险。我就采用骑行一段再推



行一段的方式，上了第三轮高坡。

本来可以轻松下山了，但好事多磨，老天爷就是作难你，又下起了第三场大雨。这里荒山僻野，无处躲雨，我只有冒雨下山。这下山路上，坡陡路滑，弯急道险。还有，因临近宜兰县城和苏澳镇，往来车辆更多。我握住刹车，慢慢向山下滑行，开始还能控制住车速。当遇到滑行速度快、山路急转弯，或前方有汽车，尤其是大货车过来等危急情况时，我只有通过紧握刹车来减慢车速或停车避让。由于紧握刹车把时用力大、时间长，双手虎口的肌肉酸痛了好几天。雨越下越大，坡越来越陡，路面越来越滑，车速越来越快，遇到上述紧急情况即使紧握刹车也很难减速，这种情况不及时纠正，会出现意外。于是我使劲刹住车，慢慢停车，并取出修车工具，重新调整自行车的刹车系统，把刹车皮支架向车轮钢圈方向推进，使刹车皮紧贴光圈，并旋紧螺母，增强刹车效果。

刹车系统调整后，自行车刹车效果好了一些。但骑行没多久，车又刹不住了。原来，自行车刹车系统是最容易损坏的配件之一，以往刹车皮磨损后，只换刹车皮就行了，这样自行车的原装刹车系统没有改变，也不会改变原来的刹车效果。可是单纯换刹车皮比较麻烦，现在这种小生意没人愿意做，要换就得连刹车皮和基底支架一起换掉，这样每次换上不同类型的刹车皮，往往不能像原配件那样与车轮钢圈的刹车面完整吻合，刹车效果也大打折扣。十多年来，这辆自行车不知换过多少次刹车皮，刹车效果不如从前，但在平路和晴天骑行，对刹车影响不大。在我十多年的骑车远行中，下陡坡又遇大雨也仅有一次，那是在贵州经过“黔北四大险关”之一的青杠哨时，下坡遇上坡陡道弯，还遇上大雨，经历了惊险的一幕。那毕竟是十多年前，那时的自行车性能比现在好多了。由于十年没遇上这种惊险的情况，自己思想上有点麻痹放松。虽然这次出发前，

前后轮都换上了新刹车皮，但总认为在大陆那么多大山都穿越了，台湾没有高山，行程也不长，思想上麻痹大意，没有足够重视，可没料到今天会碰到这种情况。本来自行车前后轮的两块刹车皮是平行的，其表面能完整地贴在车轮钢圈的内面，而现在的两块刹车皮成一个角度，每块刹车皮只有一小部分与钢圈外缘有所接触，起不到应有的刹车效果。凭我随身所带的修理工具无法调整这变了形的刹车系统。由于刹车皮支架不是原配，刹车皮与钢圈接触不到位，调紧后，用劲刹几次后又松了。后来又调了两次，效果都不理想。

在急下坡时，如果路宽而直，情况会好一些。这里道狭路弯，尤其对面有汽车驶过时，特别危险。遇到转弯，特别惊险，车龙头不好转，龙头一转，车轮与路面要打滑。公路内侧有对面驶来的汽车，尤其是大货车转弯时将右边的公路给占据了，而公路外侧是悬崖峭壁，容不得半点疏忽，稍不留意就会出事故。当我骑行到一个右转弯道时，突然看见前方有几辆汽车从弯道处上来，我使劲刹车，还是刹不住，自行车快速向下滑行，这样下去太危险了，我连忙跳下自行车，随着惯性又向前冲了好几米才稳住车停下来。这里找不到修自行车的，只有自己想办法。我想了几种办法，先用脚尖支地，想通过增加自行车下行的阻力来减慢车速，但效果不理想，也不安全。我又用脚尖摩擦前轮，掌握不好，容易引起龙头晃动，也放弃了。还在挡泥板与车轮间垫上一些旧衣布，用以增加车轮滑动的阻力，可骑不多久，这些布就磨烂了，也不是好办法。

前面又是一个急转弯，还有一辆大货车在转弯处上来，我紧握刹车却减不了车速，我就加大力量紧握刹车把手，由于用力过度，竟把前轮刹车臂从前叉的固定槽内拉了出来。前后轮两道刹车系统一起刹也刹不住，现在只靠后轮一道刹车系统就更刹不住了。危急之中，我连忙跳下车来，自行车随惯性向前冲行十多米，差点儿摔



一跤。我骑车旅游二十多年，一直很自信、很乐观，胆壮走天下。今天却心情紧张，手脚酸软，浑身疲乏，有一种说不出的不祥之兆。已快圆自己的骑游梦了，我真担心这自行车在将光荣“退休”的最后两天里会发生什么意外。

苏花公路，左攀石壁，右临悬崖，道路不宽。有种说法，苏花公路每逢强雨必塌，是没雨也偶有落石的脆弱山体，被许多人戏称为“死亡公路”，常有塌方压车埋人、落石伤人的事故发生。2010年，台湾最大的一次旅游事故就发生在这里，一辆满载大陆游客的观光车在这里翻落悬崖，26人全部遇难。

我反复在想，今天该怎么办？我边骑边思考，终于想出了点子。常说“上山容易下山难”，因为上山虽然很累，但可以慢慢骑，骑不上时可以下车推行而上，至少没有危险。我想，反过来不是也一样吗？既然骑车下山有危险，为什么不也像上山一样，下车推行呢？这样不就可以避免危险了！这样一想，心头一亮，办法有了，我决定下车推行。于是我侧着身，手握车把，缓缓握住刹车把手，推着自行车下山。天下着雨，山坡陡，路面滑，这刹车松紧不好掌握，握紧了车要停，握松了车要向下冲，人也得跟着跑，遇到转弯，自行车重心不好掌握，容易侧翻，尤其是向右转弯，搞不好人也会跟着车一起倒下。推车下山虽没有危险，可在这里推车下山比平时骑车上山还累，推车步行200米，就感觉腰酸背痛，四肢乏力，就得停下来休息一会。经几次推行和休息，一共走了两千米路，这是我整个骑车远行途中唯一的推着自行车下山，没想到在完成骑游计划的最后阶段会遇上这样惊险的情况，还好，总算平安地渡过了难关。

前面的路宽了，坡也平缓了，我又上车开始骑行。接近山脚，坡更平缓了，雨渐渐停了，我看见公路右侧有一个南方澳观景台。南方澳是台湾重要的渔业港口，内分三大渔港，该处有一特色“陆

连岛”。这里景色秀美如画，我就在这里休息观景。攀上观景台，可以俯视曲折蜿蜒的海岬地形和停满了渔船的内埤海湾，还有葱葱郁郁的虎头山与笔架山，再远眺海天一色的太平洋与龟山岛，令人心旷神怡，也算是对我一路辛苦的补偿。

离开观景台，很快就到了山脚下，到达了苏澳镇上，令人难忘的苏花公路终于走完。

我环骑台湾，计划走大圈，已经到过台湾的最南端——鹅銮鼻，还打算去台湾最北端——富贵角。于是我在苏澳离开了已经骑行了好几天的台9线，踏上沿台湾北部海岸的台2线。这里一马平川，台2线为新修筑的公路，宽阔平坦，车辆也少，骑车非常轻松。上午三次翻山，上山很累，下山又高度紧张，下午在平地上骑行，反而感到很疲乏，像要打瞌睡的样子。这种现象在天热、疲劳和一个人骑车时更容易产生。疲劳骑车有安全隐患，我得找个地方闭上眼睛躺一会儿。这次来台湾，骑行路上躺着休息过两次，一次因天气炎热，躺在台南赤嵌楼景区的石凳上；再一次是在台湾西南部爬山太累，躺在路旁的草地上休息。现在下着雨，能到哪里去躺一会呢？这时，我看见公路右边的一幢孤零零的新房子，初步装修，看样子是准备开饭馆的。我把自行车推进这屋里，躲雨休息。屋里没有人，见前面伙房里有一个木柜，我就躺在这木柜上，闭目养神。躺了大约半个小时，虽然没有睡着，但起身后精神好多了。

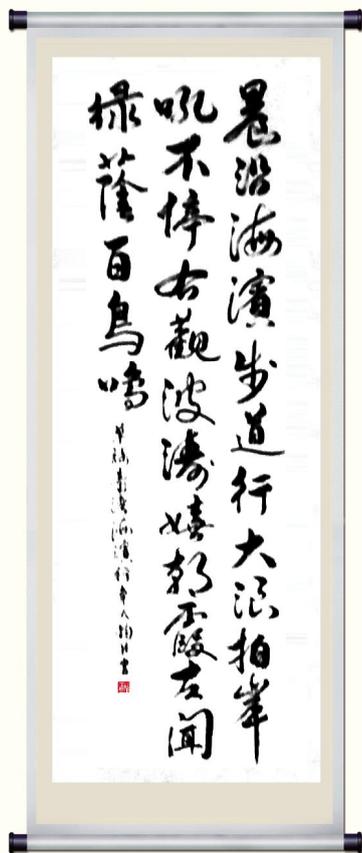
台2线远离宜兰市区，我沿台2线，沿海边路向北，晚上到达头城镇。头城是一个规模很大的镇，新城区马路宽阔，高楼林立，车水马龙。老城区街道纵横交错，商店林立，人流如潮（附注：钓鱼岛就划归宜兰县头城镇）。可这么大的镇上却难找旅馆，我骑车过几条街都没找到可住宿的地方。有人建议我到火车站找，于是我骑车到火车站，一问，火车站周围也没可住宿的地方。当地人说再向前5



千米处有民宿可住宿，找来找去，天也黑了，我只有继续向前方骑去，又行了五六千米，那里是海边游览区，周围有几家民宿。这些都是海边景观房，房价很高，每晚在2000新台币左右，我就近找了一家民宿住下。今天起早摸黑，折腾一天，只行90千米。

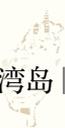
### 中秋月圆

9月19日，今天是中秋节，我打算今天完成环岛骑行，明天可以休息和游玩，后天一早就得登机离台回家。预计今天有150多千米路程，天蒙蒙亮我就出发了。这里是风景旅游区，海边有一条用木板铺成的步道。清晨我一个人就在这木道上骑车前进，右边晨曦映洋面，可以再次观看太平洋上的日出，左边绿树成荫，可闻鸟语花香，这是极为舒适的骑行环境。我在这木道上骑行了两千米，而后再转入台2线，沿着海岸向东北方向骑行。先后经北关、大溪、大里，来到了台湾东北角的宜兰海岸风景区。这里依山傍海，湾岬罗列，有嶙峋的岩石和碧海蓝天等绮丽景色。公路左边的山坡上建有三角貂灯塔，这是位于台湾本岛最东岸的灯塔。抬头仰望，蔚蓝的天空和碧绿的草地将雪白的灯塔衬托得特别耀眼。上午时间还早，这旅游景点只有我一个



海滨步道

晨沿海滨步道行，大浪拍岸吼不停。  
右观波涛嬉朝霞，左闻绿荫百鸟鸣。



人，我就在这里休息、游览。

过了台湾东北角，来到台湾的北海岸，这里有很多海湾和海岬，外面便是茫茫的东海。有海湾就有渔村和渔港，现代的渔村早已不是经营单一的渔业，包括内地的渔村也一样，集渔业、加工业、商业和旅游业一起开发，属于先富起来的地方之一。这里村民住房和渔港码头建造得很有规模，既整齐，又美观。这里仍属于台湾东北角海岸风景区，在福隆、澳底、龙洞一带，除了看到漂亮的渔村、渔港，还有海滨浴场。我骑行途中看见许多游客，有在海滨游泳的，有乘坐游艇在海上游玩的，还有在海上冲浪的。在海边的岩石上常有海钓的人，有单独垂钓的，也有两三人一组的，我还在一片海滩上看到一排几十个垂钓者集体行动的，构成了海岸上一道独特的风景线。

今天是阴天，有时有小雨，天气凉快，我一直在海岸边骑行，除了稍有起伏的山路外，没有陡峭的山坡，而且沿途风景秀美，今天的骑行很轻松。我沿着台2

线，一路向东骑行，中午到达基隆市。基隆市位于台湾岛东北角，三面环山，一面临海，是台湾北部重要的国际商港。今天是中秋节，进入基隆市区，正好遇上“福清宫”的信徒在举行庙会大游行，穿着各色服饰的游行队伍浩浩荡荡绵

延一千多米。很多台湾人都相信“举头三尺有神明”。一言一行，在他们看来，都是受到神明关注的。当然，这只是一种信仰、一种精神支柱和人生追求，并用以约束自己的言行举止，协调人际关系。

XIAODIANGU

#### 小典故

基隆以前曾被称为鸡笼，那是因为最早居住在此地的为凯达格兰族，格兰的谐音为“鸡笼”，加上此地有山形似鸡笼，因而得名。直到清光绪元年（1875），台北府设分府，取“基地昌隆”之意，而改名为基隆。



基隆港

我骑车环行台湾期间，路途中“宫、庙、寺、观”随处可见。在有人的地方，可谓百步一小庙，千步一大庙，其中以宫最多。“寺”为佛教，而“宫、庙、观”为道教，其中以妈祖庙最多，孔庙、关帝庙、城隍庙、玉帝庙和纪念郑成功的祠庙也不少，还有道家的帝、神、仙，大多被摆放在那些综合性宫庙里。

据说在台湾各种寺庙有两万多座，遍布全岛东南西北。这里的福清宫在基隆以及整个台湾只不过是中等规模的地方庙宇，但庙会参与人数之多及祭祀盛况足以显示台湾信徒的虔诚与执着。

庙会，又称庙市，是指人们在寺庙及附近聚会，进行祭神、娱乐和购物等活动，是中华文化传统的节日风俗。在庙会祭典中都会举行神明出巡仪式，据说，信徒们抬着神像出巡，犹如警察巡逻辖区，具有扫除恶煞安定人心的作用。出巡要组织一个浩浩荡荡的队伍，走在最前面的是负责沿途敲锣的“报马仔”。游行正式队伍的前面是举着旗帜、标牌、其他标志物及敲锣打鼓的“仪仗”。信徒们穿着鲜艳的服装，有步行的，有推着木车而行的，也有乘坐机动彩车



的。接着是“艺阁”，又名抬阁、台阁，它是一种源自中国传统民俗的技艺表演。由小孩子装扮成各种神仙或历史人物，坐在制作精美的阁子里，由人抬着或搭载于车上游行街头。后面是“阵头”，一队队穿着金光闪闪戏服的人，或扮成神将、或扮神明、或组成各种艺阵，做着精彩的表演。我还看到有一队扮演神像的大头娃娃慢慢从后面走来，再后面又有一队三米多高的神像。我第一次见到这么高大又能行走的神像，到底是怎么回事？我耐心等着看。直到这些神像走到眼前，我才发现原来是有一人钻进这神像的肚子里，肩扛着这巨大的神像，神像的肚脐处留一个小孔，露出了扛神像信徒的眼睛，他扛着神像姗姗而行。据说，有的地方还有舞龙舞狮表演，这些表演让出巡活动变得更为热闹，吸引更多的观望人群。其后是一排花轿，这是出巡主角，庙里的神像登场，每座花轿里面坐着一尊神像。原先花轿都得由人抬着走，而基隆的信徒对花轿进入了改装，在花轿下安装了四个轮子，花轿由四个人推着走省事。再后面便是穿着普通服装的善男信女，前前后后一千多米长的游行队伍，吸引了两旁店面的观众和过往客人。马路上有警察维护秩序，往来的机动车或靠边行驶，或暂停等待。这时我骑自行车最灵活，我可以快速骑到前面观看和拍摄，又可以骑回来选景，一直骑到福清宫前，摄下了庙埕上热闹的祭祀场面。

从基隆直接去台北路比较近，但我想，来台湾骑车也不容易，既然到过台湾最南端，也应该到一下台湾最北端。这样本来只要走长方形的一条边，现在得走三条边，所以我得抓紧赶路。我在基隆用过午餐，经过基隆港，穿过基隆市区。翻过一个山坡，来到市郊，这时下起阵雨，一时雨下得很大，我就在路旁的棚屋下躲雨。20分钟后，雨小了，我又沿台2线向东北而行。这一带也是风景区，沿途景色秀丽。我经过万里、金山，来到了石门。这里的海边有一座庞



大的岩石，因受海水侵蚀而成拱形城门，所以名叫石门，高约16米。进入门内有清凉感觉，门顶上有一平台，登临远眺，富贵角的景色一览无余。

离石门不远，就是台湾最北端的富贵角。富贵角位居台湾的最北端，为一海岬，岬头附近山翠海碧，景象壮观，因东北季风盛行，这里风棱石相当发达，吸引了不少游客。在岬角尽头建有富贵角灯塔，这是位于台湾本岛最北岸的灯塔。富贵角灯塔其八角形的外观、黑白的条纹，显得格外显眼，在曲折多暗礁的北部海岸，指引着海上行船。我在富贵角请一位当地人照相留念。

由于天色将晚，我在富贵角停留时间不长。离开这台湾的最北端，继续沿台2线，以完成这次环岛的最后路程。经过三芝时，天慢慢黑下来了，到达淡水时，天完全黑了。这时却又下起阵雨，我赶紧停车，穿上雨披。淡水到台北大约有20千米，但这沿途像市区一样，都是纵横交错的马路，各方往来车辆如梭，红绿灯多，停顿



台湾最北端富贵角

间长，行车速度很慢。现在又下着大雨，如果路上看到旅馆，我就住下再说，反正明天还有一天机动时间。可是在这下雨的夜晚，路上除了接连不断的汽车和少量摩托车，只有我一辆自行车，根本不见行人影，无从问路。我只有继续向前骑行，沿途看看有没有旅馆。可是这条路根本不见旅馆，幸亏雨渐渐小了，于是我一个劲地往前冲。

大约晚上8点，我到达了台北市的东北郊。这里商店林立，灯火辉煌，我停下车问一位当地人，向松山机场怎么走。他看着我的自行车说：“到机场很远，你骑这个自行车今晚到不了。”我问他这里是什么地方，并拿出台北市地图，请他在地图上指出方位。因为只要知道现在处于地图上什么方位，我就可找到松山机场。可是他看了地图说，现在的地方这张地图上没有。又问他这附近有没有旅馆，他说，这里没有，要到前面去找。被他这么一说，我一下子拿不定主意，在周围兜了一圈，找旅馆也没有着落，又来到了一个大路口。看见一家饭馆，我还没吃晚饭，就走进饭馆，吃饱肚子再说。

我向饭店里一位年轻工作人员打听去松山机场的路。这年轻人待人热情，他告诉我：到松山机场还有10千米路，往前走过两个红绿灯就是中山北路，只要从中山北路一直向南走，过了一条河，到民权路再向西走就可以到达松山机场。我查看地图，找到了中山北路、民权路和松山机场，心中有了底，便拿定主意，今天再晚也要到达松山机场附近住宿，这样明天可以睡个懒觉，上午好好休息，下午在台北游玩，后天一早就可登机回家。

晚饭后，我离开饭店，按照年轻人指点的路，向前骑过两个路口，果然找到了中山北路。而后沿中山北路向南行，不知过了多少大小横马路，晚上也看不清哪里是河，只知过了一座很高的桥，到了一个路口，我停下车，在路牌下对照地图查看，这里是民族路，前面一个大路口就是民权路。再抬头看天空，见乌云有所散开，中



秋月亮已露出了半张脸，我不由一阵喜悦，于是我继续上路，在民权路上向西而行，又穿过了无数的横马路，终于来到了松山机场附近。这时已经是晚上10点了，全天骑行路程162千米，是这次环岛骑行单日骑行最多的一天，也完成了环台湾骑行的计划，总行程1150千米。

我在经过淡水时还下着阵雨，现在雨停云散，月亮已不知不觉地升到了头顶上。中秋的月亮又圆又亮，象征着我环骑台湾岛的圆满完成，也象征着我单骑华夏行的圆满完成，尽管很晚，人也疲劳，但心头泛起一阵成功的喜悦。

#### 月同圆

中秋两岸月同圆，单骑环台满一圈。

隔海不疏亲友情，源远流长书不完。

我就在这机场南面的一家宾馆住下。第二天我睡到上午10点，下午去台湾“故宫博物院”参观，晚上又拆卸自行车重新打包。

2013年9月21日上午8点，我再次乘坐台湾复兴航空公司的飞机返回杭州，完成环岛骑行，也完成了自己整个自行车华夏行的计划。

## 单骑华夏行小结



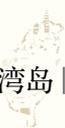
1 989年秋，我第一次骑自行车去海宁观潮，从此我爱上自行车骑游。前十年都是在浙江、上海、江苏、安徽等地进行短程骑游。2000年开始作国内长途骑游，我用一辆普通26英寸永久牌自行车，骑游中国大陆31个省（市、自治区、省会必到）和香港、澳门特别行政区及台湾地区。我用一辆自行车，经五次长途骑行和多次中短途骑行，穿九州大地，越千山万水，总行程30000多千米。我骑的是普通无变速车，不少人认为普通车难以上高山，其实骑车远行或上高山，工具不是最主要的因素，起决定因素的是人，是人的信念与意志，我用普通车骑游全中国，就证明了这一点。

我有五次单骑远行，每次都按自己的计划行动，路途中遇到了无数高山和险路、高温和寒冷天气，还有持续逆风、沙尘暴等，我没有动摇过，坚持骑车前进，每次都成功到达终点。骑行中我有一个宗旨，遇上陡坡，凡能骑车上的，我一定骑车而上，坡很陡，实在骑不上去，我才下车推行而上，不达目标，不会中途乘车或放弃



骑行。十多年来，我先后翻越了陕西的秦岭，宁夏的六盘山，甘肃乌鞘岭，鄂西诸山、鄂渝交界齐岳山，重庆的黄草山、张关山和铁山，黔北四大险关酒店垭、青杠哨、凉风垭（七十二弯）、娄山关，黔西的关索岭、晴隆山，山西太行山，青藏公路上的日月山（海拔3446米）、橡皮山（海拔3800米）、旺尕秀山（海拔3680米）、脱土山（海拔3500米），昆仑山（海拔4767米）、风火山（海拔5010米）、唐古拉山（海拔5231米）、头二九山（海拔5170米）、申格里贡山（海拔4880米）等几十座大山。在翻越高山中，我经历过雨天下陡坡的惊险骑行两次。我的自行车先后八次过长江：2000年经南通渡船，2001年经南京长江大桥，2003年经武汉长江大桥、经宜昌葛洲坝、经涪陵长江大桥、经重庆长江大桥，2009年再次经南京长江大桥和经沱沱河大桥。九次过黄河：2000年经济南黄河大桥，2001年经兰州黄河大桥，2009年经郑州黄河大桥、经内蒙古蹬口的黄河大坝、经内蒙古乌达黄河大桥、经宁夏中宁黄河大桥、经甘肃靖远黄河大桥、经兰州“黄河第一桥”和经兰州河口黄河大桥。九过珠江水系：珠江、东江、西江、邕江、红水河、柳江、漓江、南盘江和北盘江。两次过戈壁大漠：甘肃、新疆戈壁滩及青海的柴达木戈壁滩。五次过长城及关隘：山海关、雁门关、杀虎口、永昌和嘉峪关。骑行途中摔跤三次（均无大碍），感冒两次，吃坏肚子八次（2009年夏季去西藏途中有六次）。途中摔跤和生病，我都没有停止骑行，只是减慢骑行速度，继续前进。通过自己坚持不懈的努力，圆了自己的骑游梦，完成了单骑华夏行的计划。

通过长期单骑远行，我游览了各地风光，丰富了阅历，锻炼了身体，磨炼了意志，陶冶了情操，还积累了丰富的精神财富；骑行途中触景生情，激发了自己的灵感，创作了100多首自行车骑行诗，又完成40万字回忆录。乌鲁木齐回来后，我又以骑游内容建立了个



人网站，经多次单骑远行，自建网站十年来，骑游内容不断更新和增添，现有500多个网页，与全国各地网友进行网上交流；还以骑游内容，十年来自己制作VCD光碟3000多张，送给亲友和骑友，与大家一起交流与分享骑游的苦乐；又以骑游诗为内容，创作了许多书画作品，既提高了自身的书画艺术水平，还结交了许多书画界朋友。这一切都是骑游的收获，骑行路上流了许多汗，吃了不少苦，但痛苦只是一时的，而精神享受却是终身的，这就是包括我在内无数骑游爱好者的体会。

## 答骑友问



### 一、为什么喜欢骑自行车远行？

我认为骑自行车远行好处很多。一是可以挑战自我，磨炼意志。“信心可征万里程，意志能克千道关。”这是我在骑行途中写下的体会。二是回归自然，边骑边游，欣赏路途迷人的景色。“一路奇景由你摄，天府仙境任我游。”三是增长见识，接触新的事物及新环境，丰富了人生阅历。一路上，大到大自然的壮观景象，小到牛、羊、猪、鸭的各种表现尽收眼底。四是健身与减压，身心得到放松。骑行途中，心情舒畅，没有烦恼，吃得香，睡得甜。外界空气清新，骑车不仅能增强腿部肌肉力量，还能大大提高人的心肺功能。五是可陶冶情操，修行品位。在大自然中，随着视野的开阔，思想境界也在拓宽，想象丰富，诗意自然而然。我在途中写下了100多首自行车骑游诗，这是我骑行的又一收获。还有骑行过程中体力的付出，换回了巨大的精神享受。对骑行游记的回顾，多年后对骑行照片和骑行日记的回顾，回味无穷。骑行途中的付出是暂时的，而精神享受是长期的。



## 二、为什么喜欢骑普通自行车而不是新型的变速车进行长途骑行？

新式变速车骑起来省力，速度又快，尤其受年轻人的青睐。但我认为老式车也不错，对我来说有其特殊的意义。首先是我已经习惯了它，对它有了“情”，且越骑越深。许多人认为你这个车怎么能爬高山，怎么能走远路去西藏呢？我可不这么认为。我的车就像我的人一样，人老了，车也老了，我相信自己，也相信自己的车，骑着它，能激励自己的意志，能激发自己的灵感，能圆我的骑游梦，还能创作更多的骑游诗。“莫说花甲已没劲，别嫌车老亦无能。只要存得火热心，到时一样上昆仑。”在实际骑行中，什么车种并不重要，决定因素是人，是人的信心和毅力。当车速超过20千米/小时，变速车有明显的优势（尤其是顺风 and 下坡），低于15千米/小时就没有优势，而在遇逆风和上陡坡时，车速低于10千米/小时，只能凭蹬腿的力量，和你的决心与毅力（在上坡时我常常骑在骑友的前面）。当我骑车登上海拔4767米的昆仑山口时，车友们为我树起了大拇指，并以我为“榜样”。我的车成功翻越了几十座大山。还有普通车路上故障少，修理也方便。普通车骑起来稍微费力一点，但不至于掉队。我们骑车本身就是锻炼身体，多花点力气和时间是不必计较的。

## 三、长途骑单车不怕有危险吗？

我认为，骑自行车说危险是谈不上的，只能说有点风险。人生的每一个环节，做每一件事都有一定的风险，如果怕风险而不敢去做的话，那么你就什么事情也做不成了。骑车远行自然也有一定的风险。骑行途中要避免风险是应该的。我骑车过荆州时作过一首诗：“单骑万里走，平安百事首。莫忘千古训，大意失荆州。”

## 四、自行车长途远行安全吗？



人们总认为出远门风险大，尤其是在穷乡僻壤和荒无人烟的地带风险就更大。理论上讲，出远门与出近门其风险的概率是相似的（不出门也会有风险的）。我的体会是，从长春骑往哈尔滨与从杭州骑往上海其风险是一样的，无须多虑。你敢骑往上海，那么，你可大胆骑车往哈尔滨吧。如果连骑往上海也不敢，那就放弃这项运动吧！事实上，边远地区车辆少，自行车更少，机动车往往会避让自行车，而在繁华地区机动车与自行车抢道反而更多见。我经过六次长途骑行，并没有遇到过不安全的情况。

#### 五、偏远地区社会治安状况如何？

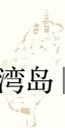
起先我也担心骑车去偏远地区可能会不安全，但在实际骑行中，我感觉到偏远地区的群众纯朴、热情又好客，对骑自行车者也很尊重，并无不安全的感觉。我在内蒙古、甘肃、新疆、青海、西藏等地骑行，当地骑自行车的人不多，当地群众对骑自行车的人很尊重，沿途常有人招手致意，看到我们在很陡的山坡往上骑行时，有人会竖起大拇指表示敬意和鼓励。有些骑友怕这、怕那，其实没有必要。实际上，到底谁怕谁呢？我骑车累了，大胆地躺在树下休息，你敢走近我吗？“往来人群绕道走”，反而是怕我会惹他们麻烦。当然提高警惕、慎防坏人、处处小心、低调行事，还是很有必要的。

#### 六、碰到拦路抢劫怎么办？

我骑的是普通车，穿的是旧衣服，而路途抢劫者，起码骑的是摩托车，他们还看不上我呢！我骑车到过全国三十多个省、市，几万千米下来，并没遇到过抢劫。我有思想准备，如果真碰到抢劫也很简单，无怨无仇，劫财不劫命，身上的现金给他们就是了。

#### 七、路上生病了怎么办？

单骑远行出发前应备好一些常用药品，有慢性病及长期服药的骑友，要带足用量。路上最常遇到的是感冒和胃肠炎，骑车毕竟



不是剧烈运动，一般的感冒和胃肠炎仍可骑行，只要放慢骑行速度和减少当天的骑行路程就是了。发生其他疾病也不用怕，沿途到处有药店和医疗机构。遇到意外可乘沿途的公交车或便车，还可打120、110电话求助。

#### 八、路上吃住怎么解决？

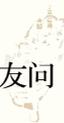
骑行沿途大部分地方都有饭店和旅店，吃住无问题。骑行途中只求吃饱，不求吃好，但要求卫生，通常尽量吃些你习惯的食物，少吃或避免吃你不熟悉的食物。骑车消耗体能大，路上要备些干粮。只要有小商店，大多数店里泡面和开水总是有的。再没有，就只能靠自己带的干粮充饥了。我在路上啃一块饼干，喝一口凉水，或啃一口方便面，喝一口凉水作为午餐都经历过。骑行路途大多数地方都有旅店，我在公路道班、保护站、藏民家中都借宿过。

#### 九、路上洗澡和洗衣服怎么办？

大多数地方是可洗澡的，没条件的地方，要一壶热水擦一下身就是了。条件最差的地方，早晨起来用湿毛巾擦一下脸就上路了。骑行路上，每天要出汗，洗衣服又不方便，晾衣服更没条件。我的办法是带上七八套旧内衣，穿一周扔一套。“骑途脏衫不便洗，十套旧衬塞包底。逢穿千里抛一件，凯旋归时买新衣。”

#### 十、骑自行车对前列腺有影响吗？

我认为骑自行车本身对男性前列腺不会造成伤害。前列腺位于盆腔内，受到骨盆和盆底肌群的保护，人在坐姿时，主要靠骨盆的坐骨及周围肌群的支撑来维持，即使坐在自行车车座上，力量也不会直接作用在前列腺上，所以不会造成前列腺的损伤。只有在前列腺有急性炎症，前列腺及周围组织充血水肿时，才要求避免或少骑自行车。对正常的人来说，就没有顾虑的必要。犹如一个有胃病的人，应该避免吃或少吃酸辣食品，而一个正常的人完全可以根据个



人的口味爱好，大胆地吃喜欢的酸辣食品一样，作为正常人，你喜欢骑自行车，就只管骑吧！

#### 十一、自行车坏了怎么办？

在自行车骑行途中，最常见是内胎破裂，一路上多数地方有修自行车的摊位。在荒无人烟的大沙漠和深山老林中，车胎扎破机会很少，但要作好准备，一旦胎破就得自己修补或换上备用的内胎。每次单骑远征，应该给自己备一些修车工具。

#### 十二、怎样防止扎胎？

为了防止骑车路上扎胎，我想了个办法，就是在内外胎之间衬垫了一层外胎。具体做法是将废弃的外胎剪成约2.5厘米宽的长胶带，磨削边缘后，衬入内外胎之间，再将旧的内胎剪开包在内胎外，这样有了四层胎，就很少破胎了。我在去昆明的途中，4000多千米，只有一次破胎；去拉萨途中，骑行6000千米没有发生过破胎，这副车胎骑行10000多千米后因外胎磨损破裂才破。

#### 十三、上坡难骑怎么办？遇到上坡和逆风怎么办？

我的体会是，先按原来力气骑车，累了多休息几次，休息时间不要过长。遇到陡坡难上时，可以“之”字形线路走，有时坡陡骑不上，甚至车会退下来怎么办？这时也不用怕，骑变速车者可调低车速慢慢而上，骑普通车者也不用发愁，我的经验是双手向上提拉车把，便于双腿更有力地向蹬，同时，身体重心前移，脚掌也从踏板上向前移，用靠近脚跟的部位接触踏板，这样便于用力，而后用大腿压小腿，通过足跟部直接用力蹬车。这样可借助体重、双臂拉车把的反作用力，从而增强了蹬车力度，车就会慢慢上坡，不会退下来了。实在骑不上去时可以下车推行。我骑行到拉萨6000千米，下车推行不到60千米，即99%的路是骑车过去的。

#### 十四、下雨天怎么办？



遇上中小雨，穿上雨披不影响骑车，遇上暴雨就躲雨，一般暴雨时间不会长。经过风雨，自有乐趣，有诗为证：“前方不辨云与山，身上难鉴雨和汗，鼎力登及分水岭，忘了辛苦心里甜。”

#### 十五、高原反应怎么办？

部分初次进入高原的人，在海拔3000米的高度时，会出现头晕、头疼、全身乏力等症状，严重者出现腹胀、恶心、呕吐、头晕、胸闷、头晕、口唇发紫或面部水肿等症状。我是从海边开始骑行的，即从0海拔开始，经1000米、2000米、3000米、4000米，最后才到海拔5000米以上。又前后历经2个月，所以高原反应并不明显。不过在海拔4000米以上骑行容易疲劳，上坡时喘气也较低海拔地区明显。但通过多休息，放慢骑行速度，减少每天的骑程等办法，还是能较顺利地全部骑程的。建议想骑自行车上西藏的朋友，尤其是想骑行全程的车友，应经常骑行自行车，或骑行前训练一段时间，起始骑行地点最好选择西宁、兰州或更远的地方，这样可以减少高原反应，更好地适应高原骑行，才能圆满地完成自己的骑行计划。

#### 十六、骑自行车引起两腿、手臂、腰部、臀部酸痛怎么办？

在自行车长途骑行中，开始一两周容易产生两腿、手臂、腰部、臀部酸痛的过程，这过程要经过10天左右，对骑行适应后才会慢慢消失。建议在长途骑行前先训练一个阶段，每天骑行2小时。骑车上路后，开始几天骑行速度不要快，一般每小时15千米即可。

还有要调整好自行车车座、车把的高度也是很重要的。我做过测试，抬高车座，降低车把，可使腿蹬有力，增加车速，但加重了手臂和颈部的负担，长途不宜采用此方法骑行；相反，降低车座，抬高车把时会增加腰部和腿部的负担，且会影响车速。一般说来，以较低的车座最便于长途骑行。从安全考虑，低车座在遇到紧急情况时，双腿伸直便可着地，可避免危险。车座与车把的高度应根据

骑车人的年龄、身高、习惯而调整，年轻人和体力强壮的人可采用高车座、低车把，这样有利于增加车速；中老年人应采用低车座、高车把，这样可减少体力消耗，行车也比较方便和安全。

建议采用或换上较宽大、有弹性的车座，这样骑车比较舒服。我的车原配的车座弹性很好，使用10年后破损，换上新车座弹簧很硬，弹性不好，我就用锉刀把弹簧锉扁后增加了车座的弹性，坐上去就比较舒服了。

