

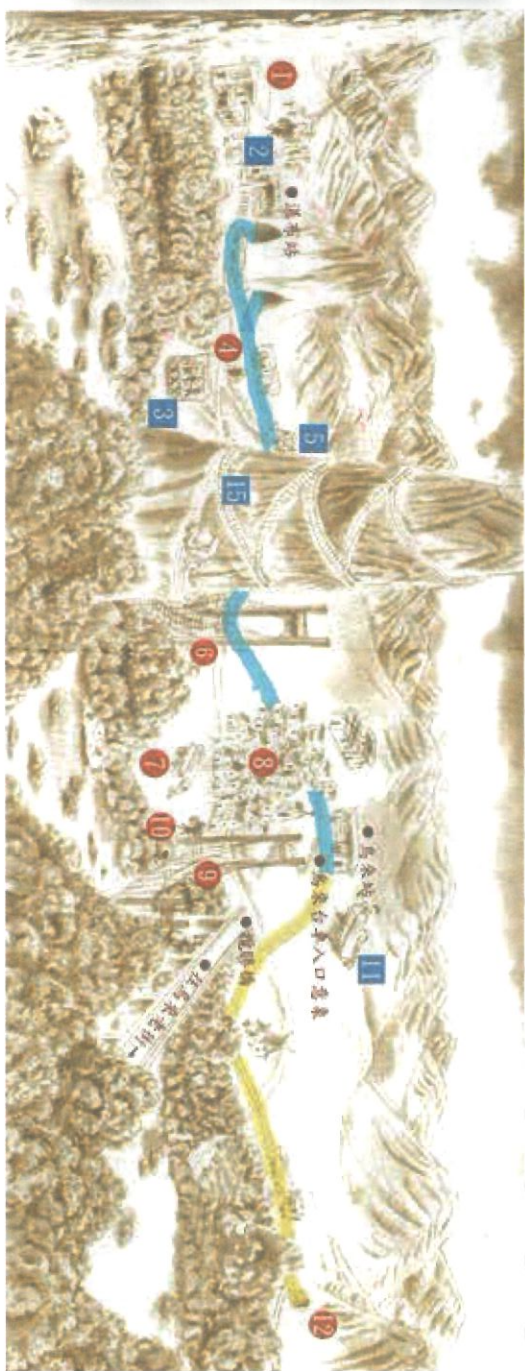
烏來

台車文化原鄉

Travel to Wulai in culture



烏來台車文化步道圖



- 1 烏來林業生活館：舊瀑布站候車室，目前整修為烏來林業生活館。
- 2 司納普沖洗加工基地：目前秀士飯店位址，人力台車時代快照小販的沖洗加工基地之一。
- 3 清流園文化村：人力台車時代山地歌舞表演場所。
- 4 防空洞：情人溫泉阿卻老闆娘在人力台車時代賣飲料之處。
- 5 清流園站：人力台車時代觀光客購票、下車處。
- 6 南勢橋（烏橋）吊橋橋柱：亦稱戀愛橋，之字形吞頭仔台車線起點，現今僅存的舊橋柱上仍有清晰的「南勢橋」字樣。
- 7 板仔寮：現在的情人溫泉，運材台車時代的鋸木廠。情人溫泉地下一樓目前仍保留昔時鋸木廠之圓柱遺跡。

- 8 車寮仔聚落：昔日人力台車工友居住的木造宿舍。
- 9 南勢橋（新橋）：此橋目前仍留有舊橋遺跡在溫泉街43號頂樓，為興建信賢村羅好水壩時運輸鋼筋水泥等材料而造的重承載吊橋。
- 10 溫泉街43號：另一快照沖洗基地：一樓仍留有南勢橋（新橋）之舊橋柱，橋墩可見連震東題字字樣。
- 11 板仔寮：烏來另一座鋸木廠，現已拆除，目前是菜園。
- 12 隧道：加九寮舊台車線存留至今的隧道。
- 13 加九寮聚落：加九寮台車線所留存的台車工友宿舍。
- 14 加九寮橋柱：人力台車行總的便橋，目前仍留存橋柱。
- 15 之字形台車線路：台車工友稱「吞頭仔」，可從中窺見台車勞動的艱辛。



烏來林業生活館



車寮仔全景



車寮仔裡的木造小屋



由鋸木廠整建的情人溫泉



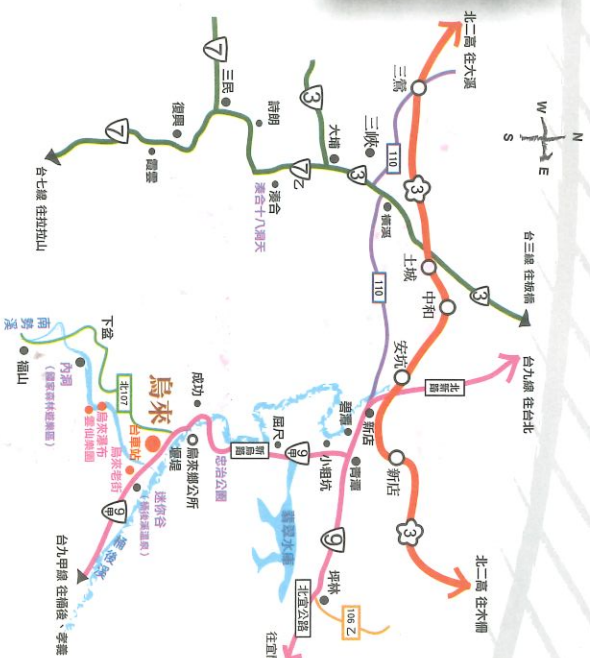
■ 現存台車線

■ 已消失台車線

● 現存地景

■ 已消失地景

交通路線圖



- 前往烏來台車
1. 搭客運：捷運新店線新店站→至新店總站站牌→轉搭新店客運(台北-烏來)線→烏來總站。
 2. 自行開車：北二高→新店交流道→北宜路→新烏路→烏來。

烏來台車營運時間：08：00～17：00
夏令時間：09：00～18：00



加九寮舊橋柱遺跡



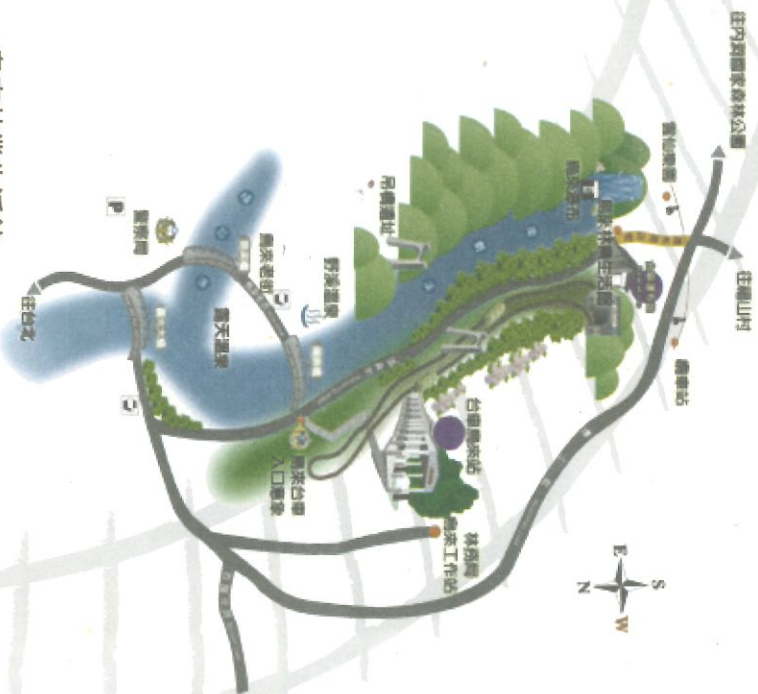
南勢橋橋柱遺跡



昔日的清流園站



加九寮台車路舊隧道



烏來林業生活館
地址：新北市烏來區瀑布路1-2號
營運時間：09：00～17：00 (星期二休館)
電話：02-26616780
免票入館參觀

諮詢專線：
新竹林區管理處烏來台車站：02-26617826
新竹林區管理處烏來工作站：02-26617712
新竹林區管理處育樂課：03-5224163~243

文案：陳靈冰
美術設計：陳郁涵
攝影：陳聖翔
編者：彩之坊科技股份有限公司
地圖繪製：陳昱昇(烏來台車文化步道圖)
地圖後製：楊曜聰(烏來台車文化步道圖)
地址：300 新竹市中山路2號
電話：886-3-5224163
全球網址：www.forest.gov.tw

林務局新竹林區管理處

2017年08月發行

鳥來台車的興築



以風帆為動力的台車。(取自《台灣紹介寫真集》)

「台車」就是加了輪子的木製平台，它不是利用機械，而是以人力、獸力、竹竿或風帆作為動力，在輕便軌道上推送，所以又稱「輕便車」。

1921年三井台名會社獲得台灣總督府許可，進入烏來大辟砍伐林木，1928年為搬運木材及伐木器具，鋪設新店到烏來、孝義及桶后的台車軌道。軌道鋪設期為1928年到太平洋戰爭(1945)結束前，多次鋪設致路線紛雜、重疊，因任務有異，所有權人也不盡相同，最短

的為「新店至龜山地區」503公尺的專用軌道，最長的是汐止人氏周再思興築，約12.73公里的「新店到橫窟線」。目前尚在營運的1.5公里台車軌道應該是1928年所建。



1928年烏來地區已鋪設台車網絡。(李昭輝/提供)

搬運木材的台車。
(新竹林區管理處/提供)



1954年左右，載客也載木材的烏來台車。(朱鴻基/提供)

烏來人與台車

在日本時代，烏來地區因煉製樟腦、建造烏來發電廠以及伐木而形成聚落。狗骨頭式封閉性的地理特徵，一端是烏來老街的溫泉區，一端是瀑布區，兩端便是以台車軌道連結，而烏來到新店只能仰賴加九寮台車線，即便是在1947年開始行駛公路班車，但因上龜山吊橋二度斷毀，一天只4班公路客運到龜山，交通仍然非常不方便，進出烏來以搭烏來台車或步行為主，所以台車對烏來人來說非常重要，家裡擁有一輛台車，就好像今天擁有一部自用轎車一樣。

那個年代烏來台車不僅作為運材、載客的謀生工具，出門購物、出差、遊玩，甚至迎娶這種終身大事，也都必須藉助台車，才得以完成。



早期烏來人幾乎都是搭台車迎娶新娘。
(張亨達/提供)

烏來台車工會組織

1964年以前，烏來運材台車工人約在凌晨2點上工，因半夜比較涼快，鐵軌也不致受到日曬，變得乾澀而推不快，但這個上工時間倒是苦了煮飯的妻子與一家老小，所以當地總用「一人推台車，三代都沒睡」來形容台車人家的生活。

台車工人們將電石燈、便當及其他工具放進工具箱，然後半夜摸黑上山，推2個小時空車到砍伐林木的林班地，再花一個小時左右堆好木材，這時差不多天亮，在下放台車到龜山，時至正午，鼎盛之時往往一百多部台車在福山、信賢、烏來及加九寮等地分批流動作業。

推台車最怕「落馬」(脫軌)不慎受傷，則需自付醫療費、停工斷炊。在日本時代前期工人們沒有任何組織及保障，甚至被苦

力頭(工頭)的抽庸制度所剝削，苦力頭制度取消後才成立互助會，之後有了勞保才有工會組織，給予適當的照顧。



台車工人推台車景象。(朱鴻基/提供)

林場工人大合照。
(新竹林區管理處/提供)



台車 觀光化

第二次世界大戰後初期，烏來開放觀光，遊客川流如織，手推客運台車幾乎無法負擔如潮湧來的外國觀光客和僑胞，而促使台車的機動化；1967年雲仙樂園空中纜車開始營運，直到1980年代末期，烏來地區觀光達到全盛期，在這觀光熱潮裡，被稱為「托洛閣」的賣紀念品小販以及為觀光客拍快照的「司納普」因應而生。

那時遊客都是經過烏來老街，走過南勢橋到「烏來站」搭一段台車，中途到「清流園站」下車，走下坡到「清流園山池文化村」欣賞泰雅原住民歌舞表演，之後再上台車，搭到「瀑布站」下車，觀賞瀑布。



台車旅客於烏來瀑布前合影留念。(楊勝和/提供)



早期銷售紀念品給台車旅客的原住民女性(高寶珠/提供)



台車工人的太太也來幫忙推台車。(朱鴻基/提供)

烏來台車車體演變

人力台車時代

1928~1963:



運材台車兼載客，從利用運材工具木箱、板凳為座椅，進步到特製藤椅設施。
(朱鴻基/照片提供)

1964~1973:

1964年林務局烏來工作站正式開辦客運，將單線軌道改為雙線，車體也改成為頂棚、扶手的豪華型觀光台車，正因車體外型很像一只奮斗，所以又稱「奮斗仔車」。第一次改頭換面，當時還特地邀請電影明星來乘坐。(楊華康/照片提供)



機動化台車時代

1974~1977:

1974年烏來台車改為機動化，設置鐵架車身、帆布棚子，一個車頭拖3到4個子車廂營運。
(高寶珠/照片提供)



1978~1986:

第一代機動化台車車身兩邊加掛塑膠布防曬，裡面再加夾板固定。
(張享蓮/照片提供)



1987~2001:

唐榮公司設計製造，造型新穎的車頭和車廂。
(張享蓮/照片提供)



2002~:

重新設計、製造的子車車體，母車沿用唐榮公司設計。
(陳聖翔/照片提供)



2014~:

逐步淘汰舊車體，新製台車1號問世。



烏來台車車體演變大致分為人力台車和機動化台車兩個階段。在轉變為機動化時，昔日因瀑布站腹地太小，機動化台車抵達瀑布站，往往必須先將各車廂之間的連結解開，再把子車廂、車頭分別推到瀑布站的轉盤上，利用轉盤迴轉，將車頭、子車廂轉往反方向的軌道上，再把子車廂重新連結，讓客人上車，開往烏來站。1987年，林務局為提升動客效率，在台車瀑布站終點開鑿隧道，取代原來的轉盤以利迴轉。