



第七篇  
社會變遷

## 第七篇、社會變遷

二次大戰結束，日本戰敗，隨著政權交替與產業發展，烏來泰雅族社會文化也產生轉變。最明顯的是異族通婚驟增、土地大量流入為平地人手中，以及泰雅族人的社會網絡趨向與漢人融合的生活模式。戰後烏來因為觀光產業蓬勃發展，吸引了大量日本觀光客，同時也改變了泰雅傳統社會男狩獵女耕織的經濟型態與兩性分工方式。在觀光業改變烏來泰雅社會文化的同時，國民政府的政治體制、教育系統，以及西方宗教，都接踵而來，推動烏來地區產生急遽變遷。如1946年成立烏來鄉公所，設國民學校，1947年起各村成立基督教長老教會，1951年第一次選舉鄉長，公佈山地保留地辦法等等。這些過程為烏來引進現代行政機關與政治模式，促使泰雅人改變山田燒墾方式，在劃定的範圍內實施現代農作，傳統的文化傳遞方式以及與祖先溝通的方式均產生變化，並加速外來文化的接觸與學習。由台車的交通時代到馬路建構到觀光崛起，烏來一直在蛻變中，不變的是美麗山水與濃郁人情。

### 第一章、社會軼聞

地方志的書寫，不可忽略的卻是隱藏其中的尋常百姓家的趣聞與耆老口中的「傳說」了，在地方士紳楊華康與高茂源先生的細心記錄與蒐藏下，有一些就連現代年輕人都不知道或已失傳的鄉間軼聞，值得回味！透過鄉野趣聞，了解家鄉事、窺探社會變遷史。

## 1. 烏來黑橋的故事(俗稱烏橋) / 楊華康先生 撰述

台車往來、遊客匆匆，而黑橋悠悠於山景之中……在靜謐的烏來山中，一列台車行駛在蜿蜒於山徑的鐵道上，昔日的木材已變成今日的遊客，或老、或少、或男、或女，很難不被鐵道旁幽靜的山景之美所感動。

凡是曾到烏來搭乘觀光台車的遊客，一定都在途中見到一座高大而望似荒廢已久的吊橋橋頭。「南勢橋」是它的名，雖然大多數烏來人已忘卻它的存在，「黑橋」曾是烏來人對「南勢橋」的暱稱，曾是烏來部落民衆與在山林中開墾作業的人員往來南勢溪兩岸的唯一途徑。會稱為「黑橋」，是因為橋板鋼索塗滿柏油，呈現黑色，橋面鋪設鐵軌，供台車跨越兩岸行駛。

「黑橋」建於昭和時代，為烏來居民奉獻了40多年的歲月，原本只是用以運送烏來山林木材與糧食等民生物料的聯外台車道路。這段台車道昔日一路延伸至位於龜山的文山茶場貯木場、茶場，除了檜木等大型木材採將木材自山上隨水流而下至龜山木材廠再行勾出外，烏來所有木材都是藉此法運出。在早期台車還依賴人力推動的時期，「黑橋」早年甚至是烏來孝義區一帶居民出入烏來的唯一門戶，但隨著「黑橋」年久失修而於1970年代初拆除，僅餘南勢溪兩岸橋柱各一。

隨著「黑橋」拆毀，而台車用途丕變，溫泉、原民美食、櫻花等逐漸成為烏來的代名詞，昔日的回憶隨文面消逝遺忘，現今烏來曾走過昔日「黑橋」的人多已年逾古稀，而中壯年民衆因多出外工作而對「黑橋」歷史與來源全然不知，至於年輕一輩的烏來民衆更有許多人從未聽過「黑橋」這個名詞。站在台車鐵道上，撫摸著橋頭岩質的斑駁，望著對岸林中橋頭的殘影，「黑橋」上所銘刻「南勢橋」三個大字也日漸駁落難辨。而南勢溪對岸的另一座橋頭早已湮沒在綠林之中。

事實上，早在十多年前烏來鄉公所便曾提出重建南勢橋的計畫，希望藉由「黑橋」的重建，將遊客導入南勢溪對岸的登山步道，增加烏來觀光資源並保留這麼一座寶貴的歷史文物；但由於橋墩土地與建物的產權糾紛，而使得這項計畫延宕多年。有賴相關部門積極規劃才能重建「黑橋」風姿。

## 2. 細說烏來觀光台車 / 楊華康先生 撰述

台車是烏來觀光區除了溫泉、瀑布、纜車的另一項觀光資源。也是全臺灣唯一僅存的古老運輸工具。窄窄的鐵軌，依著山勢蜿蜒在兩側峭壁青峰高聳的遊仙峽中。在車聲軋軋中，飛馳過明媚的風光，迎向十丈飛瀑，的確是難得的享受。

台車俗稱輕便車(台車為日語，輕便車為閩南語)，原為人力推進行駛於小型鐵軌上的四輪木板車。為早年臺灣山林、礦場、工廠普遍使用的交通運輸工具。烏來最早的台車軌道是自信賢至新店轄內之雙溪口。為日治時代開發烏來山林之三井合名株式會社，應搬運伐木器材及搬運木材所需而鋪設，當時新店溪深可行舟至雙溪口，木材自信賢由台車運至雙溪口，再結連成木排，漂流到下游艋舺(今萬華)或滬尾(今淡水)。時間約在昭和4年(1929年)。後來因為森林開發面積擴大，除信賢段延伸到福山外，又增鋪設了烏來至孝義與孝義至十三哩半，桶後等線。至臺灣光復時，接通了原新店人周再師為運輸礦磺窟煤礦(今大臺北華城地區)所生產之煤，而鋪設的磺窟至新店火車站軌道(今新店市光明街)。從此台車可自福山、桶后直達新店，但一般運材台車都只到龜山貯木場，因台電烏來發電廠工程處成立後，為運送設廠器材，已自新店開闢一條卡車道路，可直通烏來、信賢。所以木材都由龜山改以卡車運送。在台電卡車路未建以前，台車是烏來與鄉外連絡的主要交通工具。一度曾經自信賢至廣興行駛過機動小火車(俗稱三分仔車，猶如今天太平山遊樂區內的早年運材「礮礮車」)，在去信賢道路中，還留有早年行駛三分仔車的高大隧道。

臺灣光復以後，雖然已有台電開闢的公路，但因上龜山吊橋的毀斷，公路班車也只能開到龜山，台車還是發揮著重要的運輸功能，如許多餐廳食堂的料理材料，都是在龜山再用台車轉運的。直到民國40年上龜山橋(現已封閉)建成，台車就單純的以運材為主了。但沒有料到因上龜山橋通車後，公路局班車恢復由臺北直達烏來，帶來了大批遊客，烏來車站到瀑布一路風景雖優美，但是約二公里的路程，還有許多遊客走得很累，這時居住在台車站附近的台車工友，就利用運木材之餘，把工具箱權充坐椅，推送遊客去瀑布。臺灣光復後原三井合名由省營茶葉公司接收，並將設在龜山管理大部份烏來山森林的龜山出張所改為文山茶場，台車營運也由原來外商承包制，收歸為自行管理。當時烏來台車站管理台車的是今天「國際岩湯」的老頭家張平先生，那時台車運輸收費是台車站開立四聯單，乘客(收執)、工友(工資聯)，另一聯報茶場，一聯存根，台車工友憑工資聯到文山茶場出納處領取應得工資，與載運木材完全一樣，規定是不許工友直接向乘客收取車資，以免發生弊端及引起糾紛，當然台車主要的是運輸木材，當時木材產量極大，茶場並不希望推客人，必須是年紀稍大或身體不適者，如果一般台車工友要先搬運木材達到月規定台數後，才能排班參加客運，故開始有台車客運時，是附帶的，是業餘的，並非專業的。

台車路的設計是為了從山上運木材下山，既可以省力又可快捷，所以是採用有坡度的鋪設法，空車上山是上坡，用人工推行不必太費力，載貨下山是下坡，採自動滑行，加人工剎車控制速度。但載客時上下均同樣坐人，是比較辛苦的，尤其是民國50年以前，烏來至瀑布段軌道，尚未拓寬鋪雙軌，依照台車行車規定，兩車相遇上

行車要讓下行車，載人要讓載貨車。因此上一趟瀑布，雖然只有1.7公里路程，但遇到上面來車，把車子搬到鐵軌路旁，這樣搬上搬下，是相當辛苦的，但是早年華僑及外國觀光客，都會以付小費的方式犒賞他們的辛勞，收入還是相當可觀的。

民國39年政府播遷來臺後，為鞏固海內外同胞的向心力，除大力建設臺灣外，更號召海外僑胞來臺參觀訪問，不久又大力提倡無煙鹵工業，致力觀光事業，招攬世界各國觀光客來臺旅遊，烏來得天時地利之便，因近在首善之區臺北，又是北區唯一交通方便之原住民鄉，成為最熱門的國際觀光勝地，引來大批國內外的遊客，如一顆隱藏著的璀璨明珠，突然展示在大眾面前。這股美麗的光芒，造成了烏來有史以來的空前觀光熱潮。烏來台車在觀光事業的發展過程中，扮演了絕對的重要角色，更在配合觀光的需要，在管理及設施上，有大幅度的改善。逐漸成了烏來觀光景點的重要一環，歷久不衰。

民國45年元月，文山茶場因政府實施耕者有其田政策，隨著省營農林、水產、工礦、台鳳等四大公司開放民營，但在森林國有的原則下，烏來鄉有百分之九十的林地，由林產管理局臺北山林管理所接管，並成立了臺北山林管理所文山分所（今新竹林區管理處烏來工作站前身），因為台車是附屬於林地的運材設施。也隨著林地一併交給臺北山林管理所管理。從此烏來台車客運進入了一個新的里程，在業務上另設客運管理，並更新坐椅為沙發型籐椅，在烏來、清流園、瀑布設三處售票調度站，裝設手搖式電話，製發管理及台車工友制服，以改善觀瞻。改變手寫式四聯車單為三聯式車票。烏來台車客運並非有計劃的設立，是隨著時代的進步而進步的。

民國49年原林產管理局改組為生產事業單位林務局，臺北山林管理所改制為文山林區管理處，文山分所改為烏來工作站，因為生產單位經費預算寬裕，烏來台車站森林遊樂事業的興起而受到重視，除台車站獨立直接由林管處管理經營外，最重要的是民國53年將烏來至瀑布這段1.7公里的單軌車道，拓寬為雙軌，從此旅客不必因途中會車而上上下下，省卻許多麻煩也節省了不少行車時間，並且創造了台車機動化的條件。

原非為客運設計的台車，在勞資關係上依舊沿用舊有規定，推車的勞工大多數是搬運木材方面轉來的，而與林管處並無直接雇用關係，也不給辦理勞工保險，公家除了提供軌道、車輛外並負責保養維修，以及管理、服務等等，而勞方只是提供勞力而已。所以在車資收入的分配上，勞資是有別的。台車的收費標準早年是依照臺灣省交通處，鐵路運輸載客規定而收的，早年以人工手推時期的收費是每人1元5角，一車乘坐4人為10元，但為顧及上行是上坡，推運較費力而辛苦，下行車自行滑動較為輕鬆，於是調整為上行每人3元，下行每人2元，但不滿4人則按4人收費，即每車上行12元，下行8元，公家上行得6元3角，下行得4元2角，勞工則上行分得5元7角，下行3元8角。因為勞資雙方沒有僱用關係，早年他們曾組織互助會及「臺北縣輕軌運輸業職業工會」，以保護自己的權益。前烏來鄉民代表會副主席李昭厚，曾是創會常務理事，領導會務，工會辦公室設在民衆服務分社二樓，對爭取台車工友的福利、權益不遺餘力。

另一件值得一提的事情，是台車票改為三聯式車票後，文山分所（後改為烏來

工作站) 每月10、20、30日分三旬派出納小姐到台車站發放工資, 台車工友憑工資聯領取現金。雖然10天發一次工資相隔並不太遠, 可是靠工資生活的台車工友, 或食指浩繁, 或因病因事急需用錢時, 就試著拿工資聯向商家賒欠抵押, 因為工資聯絕對可以兌現, 不必擔心跳票, 也就樂得收受, 久而久之這種淺藍色的台車票工資聯, 在烏來可以當現金使用, 無論商店購物、餐館吃喝, 甚至牌桌上付賬, 都不會被拒收, 因為只要等到發放工資之日, 即可兌換現金, 萬無一失。後來因為使用過於泛濫, 引起有關單位注意, 認為有違金融及國幣等法令, 遂被嚴格禁止流通, 亦為烏來觀光台車史上值得紀錄的一筆。

民國50年初, 烏來觀光事業曾一度走入低潮, 遊客人數大幅衰退, 烏來街上一些靠觀光客維生的商家, 因收入減少, 生計發生問題, 紛紛準備轉移陣地, 另覓出路。但又捨不得勤奮經營, 辛苦建立的基業, 正在進退維谷, 去留難決之際, 臺灣有史以來的第一架空中纜車, 在民國55年間正式在烏來瀑布開始營運。觀光纜車的開幕, 不但轟動了全臺, 也為烏來引來大量遊客, 為烏來締造了柳暗花明的「第二春」。那時烏來臺車站設有60部人工推運的觀光台車, 每天從上午8時開始, 一直到日落西山還是無法把所有遊客運送下山, 這也是台車站最旺盛的一刻。員工人數(連台車工友) 高達80餘人, 因為遊客來自全省各地, 林管處為使乘客對林業單位留下良好印象, 除嚴格規定注重禮貌及行車安全外, 並製發站務人員及台車工友制服, 整個台車站立即整齊劃一, 精神煥發。林管處並派一位章姓上校軍職轉業的專員, 出任台車站站長, 也是有台車站以來階位最高的一位站長。

人的體力畢竟有限, 而台車票價是依據臺灣省交通處所訂, 輕便軌道運費計算標準, 以每台車乘坐四人, 每公里若干換算出來的, 因此每一台車都可以搭乘四個人, 不足四人以四人收費, 試想一部台車上坐著四個大人, 由另一個人在上坡的軌道上, 一步一步地往上推著走, 其車速之緩慢可想而知, 推車人的辛勞也是可想而知的, 所以在客人多時或到了下午, 體力逐漸不支時, 家人都會來幫推。因是之故, 如四人一組的、大個子或胖子, 多帶孩子的, 都是不受歡迎的, 而出手大方以美金、日幣付小費的外國觀光客, 則是最受歡迎的。因此為了選擇客人, 台車工友之間, 台車工友與乘客之間, 與管理人員之間, 經常會發生誤會和爭執, 為了疏解載客營運之瓶頸, 消弭外界的誤解、指責、接納各界的建議, 林務局決定規劃台車機動化。以機械替代人力, 民國63年1月23日(農曆春節) 經過一年多研議、設計、試車後, 第一輛由馬達車頭拖著一列台車的機動台車上路了, 手推式的輕便車走進了歷史。烏來觀光台車開創了另一個新的里程。

雖然手推輕便車的勞力密集時代, 常常被人認為落後和不人道的象徵, 有損國家的顏面, 但也製造了許多就業機會, 尤其對身無一技退伍老兵, 只要願流些汗, 推台車的工資還比一般做小工要豐厚得多。手推台車除了製造就業機會, 還大大地惠及另一批依靠它生活的鄉民。如「托洛閣」(Truck) 的成為烏來兜售風景明信片 and 項鍊等紀念品的代名詞, 即與台車有關, 「托洛閣」是英語音譯, 意指行駛在小軌道上的車輛, 當時有一批鄉內婦女, 在台車站兜售紀念品, 見到外國觀光客坐上台車, 即跟隨著沿路推銷, 並幫著推車, 博取觀光客的同情, 因為隨著台車專找外國遊客推銷紀念品, 所以被稱作「托洛閣」, 後來這一名詞延伸到所有在商店招攬客人, 推銷貨品的婦女身上, 成為所有推銷紀念品的專用名詞, 一直沿用到現

在。另一批靠手推台車做生意的是「司納部」(Snap) (即照快相)。他們見外國遊客搭乘台車，即上前對準鏡頭，按下快門，然後用特殊的顯影藥水，快速沖洗成彩色照片(後來改用瓷盤)。待客人看完山地歌舞，玩過瀑布回來，即賣給他們。「托洛閣」零零星星，賺點蠅頭小利，貼補家用而已，「司納部」有組織的共同經營，利潤甚厚，當年山胞公司經營歌舞紀念品的班底，即為「司納部」照相組的成員。台車改成機動後，車廂改造，車速增快，已不適合他們作業，也都跟著手推車時代走入了歷史。

民國60年以後，伐木運材的木馬和台車逐漸被卡車替代，輕便軌道上都拓寬為卡車道路，林務局管轄的龜山至福山、孝義、桶後等輕便軌道均遭拆除，烏來至瀑布的一小段因觀光的需要而被保留了下來，但這1.6公里的輕便軌道上，行駛的車輛早已失去了輕便車的原味。

由於勞基法公佈實施，勞工意識高升，林管處遂與台車工友簽訂雇用契約，雖然勞雇關係走入正常化，但工資依然以拆賬方式，還是未能有固定的收入。可是台車裝上發動機，一個母車可拖五、六台子車，所以分帳制已不切實際了，而且部份工友亦已迄退休年齡、烏來的觀光熱潮也因為纜車的新鮮感早失，翡翠水庫的興建把整個烏來編納入水源保護區，新的遊樂設備受到限制無法增添，導致遊客大量流失，烏來的觀光事業，再度跌入谷底，台車收入也隨之大減，台車工友的工資收入已無法養家糊口，林務局在情勢所迫下，在民國75年7月1日，將所有台車工友一律納入編制，以技術士雇用，按月領取薪資，從日治時代遺留下來的分帳制度，從此結束，台車工友脫離了遊客多運不完，遊客少收入少的不平衡歲月。

風水輪流轉，曾幾何時烏來又因一陣泡湯熱，帶來了大量人潮，不但被漠視千百年的溫泉水，一夕間身價百倍，台車乘客又出現了長龍，誠屬可喜，目前軌道上有十個車頭拖著四、五十台車在來回奔馳，而車票的計算方式亦有所改善為每人50元，依民國70年代幣值換算並不算貴。

楊華康先生先後三次出任台車站站長，並長期經辦台車運輸業務，許多事是由其經手或參與策畫的，如今楊華康先生已退休多年。再回頭細說從前，滿懷充滿了白頭宮娥的感慨。

### 3. 纜車歲月 / 楊華康先生 撰述

民國56年8月6日開幕的烏來空中纜車，已經44周年了(2010年)，直到2001年7月27日，臺灣中部南投縣的九族文化村空中纜車興建啓用，獨霸臺灣旅遊市場34年的空中纜車，才出現了競爭者。說起纜車就會想起烏來設置纜車的始末。當然誰也不會料到是楊華康先生靈光一閃的構思。而使烏來在觀光潮衰退之際，注入了一針強心劑，開啓了史無前例的觀光熱潮，持續了二、三十年之久。

民國50年前，臺灣省林務局在環保及生態保護意識高漲的壓力下，經營林業政策略有調整，減少伐木增加造林面積外，開始注意到森林遊樂事業的開發，以迎合國人注重休閒遊憩生活的來臨。於是保送了林政組的一位技士游漢廷先生到美國進修學習森林遊樂方面的技能（游先生後來被中央交通部網羅，官拜觀光局副局長）。游先生學成返國後，著手規畫並尋覓全省山地的森林遊樂地區，並分令各所屬山林管理所，查報轄內可建設開發的地點和項目作為參考。楊華康先生當年正負責臺北山林管所文山分所的山車運輸業務。當時山車除了運材，已經營烏來觀光客運，因為觀光與遊樂性質相同，於是這個工作就落到楊華康頭上了。

臺北山林管理所文山分所的轄區林地，絕大部份在烏來鄉境內，而烏來本身就是個名聞遐邇的觀光勝地。再要找一塊能吸引人的遊樂地區，有實際上的困難。當時楊華康先生適從花蓮出差回來，在鯉魚潭上方參觀過上嵐山的大型運材索道，於是靈光一閃，想出了一個怪點子，何不在烏來瀑布上架上一道索道？何況林務局各大林場中，有的是索道專家。於是就將當時認為「異想天開」的構想，向主任吳繼慶報告，經吳主任深入評估後，認為構想不錯，但希望楊氏再另找一個替代。因為稍早曾參加信賢村南勢溪對岸山羊洞的柳松間伐材積調查，經常經過台電水壩上方內洞溪（當時尚無娃娃谷之名），路邊有個多重瀑布隱藏在林木蒼鬱中，如配合水壩蓄水池，可泛舟、載水、觀瀑，是一處延伸，結合烏來風景區值得開發的森林遊樂區，於是在主任批准後，兩案同時呈報上去。可惜保守的林務局認為纜車構想雖佳，但林務局是政府機構，無法承擔旅客安全責任，至於第二案，因為鑑於內洞溪交通不便，何況水壩屬台電管轄。兩案均僅存參考而胎死腹中。

早年烏來森林開發鼎盛時期，從新店進來沿途有許多伐木造林公司，烏來的近鄰龜山就有好幾家，而文山分所原就是接管民營後文山茶場的林地成立於龜山的，在一次非正式聚會中，吳繼慶主任談及將來林業政策有所調整時，透露了被林務局否決掉的烏來瀑布架設纜車構想，不料此一話題引起了龜山筏木業者包括楊裕興纜車公司首任總經理、王添進、林再傳等人的興趣，經與吳主任數度深入檢討評估後，決定著手集資規畫，並請阿里山林場的索道技術人員，到現場勘查設計。民國53年「烏來空中纜車公司」成立，並向有關機關申請租地開發，雖然纜車跨越南勢溪，通過瀑布頂端，視野遼闊遠眺烏來部落及老街，飛瀑急流盡在腳底，但畢竟上下一共僅10餘分鐘，無法滿足遊客，所以在瀑布頂端另覓一平坦之林地，開闢「雲仙樂園」。租地獲准後，因租地內的樹木除開路、建屋必需砍伐之障礙木，繳交木代金後准予伐除外，其餘樹木不論大小，承租人要負保護保管之責，因此在整個工程尚未動工前，楊華康先生即數度會同纜車公司人員，由瀑布底下緣崖攀壁到雲仙樂園預定地內，將林木編號點交給公司保管，是少數最早登上纜車頂端的工作



人員之一。

纜車公司可能是同時經營雲仙樂園之故，後來改名為烏來觀光股份有限公司，而且因工程浩大資金所需甚鉅，中途由栗苗旅日華僑葉顯皇（現任董事長）的投入，工程才在3年後順利完成，民國56年8月6日開幕通車時全國轟動，盛況空前。

若干年後，林業政策大幅修正，林務局亦由生產事業而改為行政單位，全面停止伐木，森林遊樂再度受到重視，信賢娃娃谷也正式被核定為森林遊樂區，成為烏來風景區之外另一旅遊重點，40年前楊華康先生靈光一閃的美夢，如今美夢成真，亦為地方一大要事。

## 4. 姑婆芋葉的故事 / 高茂源先生 撰述

姑婆芋別名山芋頭、天荷、木芋頭、野芋頭，屬天南星科多年生常綠草本植物。生長在山谷疏林下的陰濕地，莖粗壯呈圓柱形，葉闊大生於莖頂，俗稱『芋頭』的主幹，表皮黑褐色的有環狀葉痕，味辛澀有毒，可治蟲、蛇咬傷。以上是一般青草藥書籍對姑婆芋的介紹。烏來山區多陰濕，姑婆芋這種植物到處可見，姑婆芋的葉子大且富韌性，俗稱姑婆葉而省掉芋字，是天然的包裝好材料。山地人打獵捕魚時用它來包裹獸肉鮮魚，在河邊野炊時，摘幾片姑婆葉洗淨鋪在地上充當盛放食物的器皿，甚至用它當鍋煮湯。方法是在砂地挖個凹洞，取一片大的姑婆芋葉子放置其上使成鍋盆狀，倒入清水，接下來如何使水燒開作湯，且請您想想看。早年雜貨店用它包鹽包糖、菜市場用它包魚包肉、包豆芽菜、包豌豆等等，防濕又保鮮。現在烏來街上的賣攤，仍然可見到用姑婆葉襯托水果、食物，顯現出主題物的鮮美與山地氣份。

當您走在山路突然一陣西北雨卻沒帶雨具，路邊摘一片帶莖的大芋葉，就是現成的小雨傘，這時候如果身邊正好有女友同行，可能禁不住要哼唱『咱倆人一做陣舉著一支小雨傘---』多麼有情調。

民國40年代姑婆葉被廣泛使用於包裝，平地菜市場需求量大，每天總有三、四個年輕的平地人到烏來山區割芋葉，一個人一天收割約八十台斤挑到平地賣，工作相當辛苦，後來有專人來向山地人收購大量的姑婆葉，用卡車運到臺北市中央市場銷售，割芋葉遂成了勤勞的山地婦女賺錢貼補家用的工作。直到後來塑膠袋普遍上市，姑婆葉被取代了，賣芋葉的行業才漸漸沒落。塑膠袋這個文明產物帶來許多方便，但它不腐壞的特性卻成了環保問題，地球的一大負擔。令人懷念的姑婆芋葉近年來受鮮花業者青睞，時而以陪襯鮮花的角色出現在婚喪喜慶的切花場面，更有幸運的被整株移植在花盆成為獨特的盆栽，身價遽升。

如何使芋葉鍋中的冷水變成熱湯呢？首先選幾個大小適中的石頭洗淨放入火堆烤，待石頭相當熱燙時夾進芋葉鍋裡使水溫升高，如此不斷更換熱石頭入水中直到水沸騰，就像用電湯匙放入水盆裡把冷水煮沸一般，再將鮮魚放進沸水中繼續以熱石頭加溫，待魚肉熟了就大功告成。「幹嘛那麼費事啊？」「因為出門時少帶一口鍋子又想喝熱湯嘛」。想一想，從前的人也相當聰明。

## 5. 烏來馬車史 / 楊華康先生 撰述

如果你是位喜歡旅遊，經常到世界各地遊走的觀光客，一定在不同的國家、地區見過馬車。如歐洲的維也納、亞洲的馬尼拉、峇里島、馬來西亞及緬甸等等。無論在鬧市、郊外、山區，在駕馭者馬鞭抽拍和吆喝聲中，乘坐著自古即為人類最普遍的交通工具，聽馬蹄的的，觀賞四周不同的美景，不但有思古之幽情，更是旅遊途中一大享受。

馬車亦為皇家氣勢的象徵，在中國大陸西安出土的兵馬俑中，就有一輛富麗堂皇，專供帝皇乘坐的銅馬車，在歐洲許多皇室（如英國），至今仍以乘馬車顯示帝皇之尊貴，每遇重大慶典，皇家婚喪等，皇家富麗堂皇，古色古香的馬車，就會出現在行經的街頭。

馬車亦為古時戰爭電影中，我們經常可以看到將士們駕著馬拉的戰車，馳騁在疆場的威武，之前去內蒙古在成吉思汗陵寢，看到1台由一、二十匹駿馬拉的統帥指揮車，車上有營帳、瞭望台，四周佈滿保護統帥的弓箭手，規模之大令人嘆為觀止。

在臺灣的重要觀光遊覽地區（遊樂園內除外），目前尚未見有觀光馬車的設置，這項觀光資源，不被重視善加利用，甚為可惜。記得民國50年左右，烏來街上曾出現過四輪觀光馬車，當時烏來正值觀光事業步向繁榮興盛之初，由原經營烏來遊船（今秀山飯店原址）事業的朱福來先生，鑒於當時觀光遊覽區內，自烏來車站至瀑布段，約2公里的路程，除林務局經營的觀光台車之外，無其他交通工具可提供遊客搭乘（當時所有包括計程車等大小汽車，都只准到公路局車站停車場，不准駛入烏來街，而環山公路尚未開闢），免除跋涉之苦，而台車亦都以載運外國觀光客為主，於是投資設置了觀光馬車6台，行走於烏來、瀑布之間，每台馬車可搭客4人，每人收費40元，在當時的幣值來說，似乎有些偏高，但當年國人出國機會甚少，遑論乘坐觀光馬車，而且又是全臺首創，遊客們趨之若鶩般搭乘馬蹄的的，來回於遊仙峽綠蔭蓊蔥、流水淙淙，如走在風景畫片中的馬車，也為烏來觀光事業帶來另一個引人的新貌，不久服務於台電發電所，後來經營金龍飯店的宋盛勳先生，亦購買了一匹健馬，加入了馬車營運的行業。

自從烏來出現了馬車後，風景區內就有了二種交通工具可以選擇。起先台車以外國觀光旅遊團及部份華僑為主，馬車則大部份是載運臺灣島內的散客，但因為當時的台車尚在人力手推時代，行車的速度甚慢，且車輛不多，往往要費時等候，如遇星期例假日，更是大排長龍，對行程緊湊的觀光客來說，相當不便和困擾的，當他們為了趕時間，被迫改乘馬車時，因影響了台車工友的收益（當時台車工友與林務局之間，是採折帳制，台車工友並無固定工資，推一趟得票價的50%計酬）。而受到抵制，台車工友齊集覽勝吊橋（原佳大商店旁），攔住馬車不准載客通行，當然尚有專為觀光客照快相的照相組，怕影響營收，在旁推波助浪下於是一場利益衝突戰展開了，因台車人多勢眾，又是公家經營的，馬車就落了下風，被迫收場，停止營業後的馬匹曾經租給李翰祥的電影公司，拍攝電影「西施」。

在經營觀光馬車期間，二家馬車商都遇到馬匹不幸傷亡事件，朱家的馬匹因不

慎跌落山坡而傷重死亡，宋家則是馬匹栓在電線桿，不幸被高壓線電斃，馬車在烏來觀光史上，如曇花一現，沒有能永續經營甚為可惜。

## 6. 消失了的烏來遊船 / 楊華康先生 撰述

烏來除了瀑布、溫泉、原住民文化等三大觀光重點外，山明水秀明媚的風光，亦為遊客們樂道，尤其進入烏來風景區的起點走上進入烏來街的水泥橋，即可看到右方峽谷深幽，滿山綠蔭，左邊則溪面開闊。山坡上部落的房舍錯落，雞鳴犬吠，一派田園風光，充分呈現大自然的山水之美。

這裡是南勢溪與阿玉溪交會之處，南勢溪為烏來主流，起源自福山村與宜蘭、桃園交界處之拳頭母山和棲蘭山間的松羅湖。向下直奔新店市雙溪口與北勢溪合流為新店溪，阿玉溪源自孝義村的阿玉山。兩條溪流水質清澈，自橋上俯視，溪底卵石，水中游魚歷歷可數，阿玉溪白晝青山倒影，入夜霓虹映照，如詩似畫，非常美麗，南勢溪則溫泉蒸發出一片白茫茫的煙霧，映韻在碧綠水面，形成另一獨特的景色，尤其細雨綿綿或雨後初霽，更有如進入國畫山水中的感覺。故此，許多遊客在觀賞過此一美景之後，往往會留下一句「如果能在此美景中泛舟遊船，該有多美！」的讚歎。

其實如此美景，烏來主政當局是不會讓其白白浪費的，早在民國46年，烏來鄉公所即以公共造產的方式在烏來水泥橋上端右側（烏來大旅社對面，今秀山飯店現址）建造了一座遊船碼頭，以委外經營經方式公開招標，由今秀山飯店老頭家朱福來先生得標，朱先生在取得經營權後，即購置了30多艘小舢板，以每小時5元的租金，供遊客在青山碧水間划舟戲水，出現了輕舟慢盪，水起槳落，漣漪揚波的美麗風光。

烏來溪上划舟的範圍為上起碧山閣飯店後方，下至堰堤台電水壩附近。來回一趟慢慢划一個小時足夠了，國人的旅遊方式中，「遊山玩水」是最傳統的觀念。烏來有青山有綠水，遊船碼頭建成後，的確能滿足部份遊客，尤其是青年男女，在青山綠水間談情說愛，是夠浪漫夠羅曼蒂克的。因此每逢星期假日，水面上佈滿了點點小舟，舟上情侶雙雙、情話綿綿的鏡頭為烏來美麗的風光增添了一份旖旎。可惜好景不長，烏來的溪底因上游的林木無限砍伐，泥沙隨洪水大量湧來，河床長期淤積而變淺，影響了小舟的划行，經營多年的遊船也慘遭「擱淺」，遊船業者朱先生在原址上改建了今天的秀山飯店，改行經營餐飲業，烏來的遊船也走進了歷史。好在烏來還有溫泉和瀑布，依然可以滿足遊客們「遊山玩水」的雅興。

## 7. 烏來名產小米麻糬的源起 / 楊華康先生 撰述

在寶島臺灣，幾乎每個地區都有其代表性的食品，如新竹的貢丸、米粉，宜蘭的鴨賞、花蓮的甘藷、玉里的羊羹、新港餛、臺中太陽餅、嘉義方塊酥等等，烏來早年雖然也有滿街的小米麻糬、竹筒飯等等土產，但在30多年前，烏來雖然已成為臺灣北部最熱門的風景區，也是名聞國際的觀光重鎮，但烏來街上的紀念品，土產店中，都是從外地批來的粗俗工藝品，根本沒有獨特的代表烏來泰雅文化的土特產，烏來小米麻糬首次以烏來名產名義出現在烏來街上，是民國58年初的事，現在讓我們回憶一下烏來小米麻糬的源起。

民國49年臺灣省林局改組，將原來的生產單位林場，管理單位山林管理所，一律改為林區管理處，林場的直管伐木作業也改為林班標售方式經營，因此林場業務縮減，山林管理所業務則增加了，為了調整平衡員工之編制，林場員工大量調到原山林管理所的林區管理處。烏來之山林屬臺北山林管理所管轄，在龜山設有文山分所，臺北山林管理所改組為文山林區管理處後，也陸續接納了部份由林場轉來的員工，其中有一對原服務於阿里山林場的楊連成和陳數女夫婦，調到文山林區管理處後，被派到烏來台車站服務。

楊連成雖服務於公家機構，但極有生意頭腦，眼看烏來遊客人潮洶湧，絕對可以大撈觀光財，最初他把目標放在外國觀光客身上，終於讓他想出了刻大理石名牌，賣給日本觀光客的點子，因為日本人習慣在自宅門口，掛上一塊「山本」、「田中」等的姓氏名牌，臺灣花蓮出產的大理石國際聞名，正好此刻他因故離開了台車站公職，就開始他發觀光財的計劃。

當楊連成開始做大理石名牌不久，他的一位在阿里山上開麵包店兼賣阿里山名產的連襟來烏來玩，當他看到當時烏來比阿里山多十數倍的遊客，不禁大歎如果他的店在烏來，名產麻糬生意一定能大賺一票。當這句話聽在楊連成的耳朵裡，立即引起了他的興趣，於是經兩人商議，由楊連成在烏來街上找到了一個店面（今烏來街48號），他的連襟綽號阿本的許天送，回到阿里山找到另一個叫林義雄（烏來人稱矮仔師）會麵包糕點的師傅合夥，就在民國58年2月，烏來名產店開幕了，醒目的「烏來名產小米麻糬」的巨型店招，首次出現在烏來街上，在三位合夥人分工合作下，從搗粉、煮餡、身穿潔白的工作服，在客人面前現做現包，的確引來不少顧客，也為烏來小米麻糬打開了知名度。

小米麻糬原來是泰雅族原住民祭典的必備食品，但在這以前並未被注意和重視，他們3位為烏來麻糬開創了一片新的天地。數年後楊連成和許天送先後退夥，由矮仔師林義雄獨資經營，終因烏來遊客逐漸萎縮，加上競爭者眾而結束了營業，看今天麻糬店為烏來撐起一片榮景，不禁使人懷念起3位外來的「烏來名產小米麻糬」始創者。

## 8. 鬼洞傳奇 / 楊華康先生 撰述

經常到國外觀光旅遊者，大多數有參觀過神秘奇妙岩洞的經驗，如日本的秋芳洞、琉球的玉泉洞、紐西蘭的螢火蟲洞、馬來西亞吉隆坡的黑風洞、中國大陸浙江的瑤琳仙境、東北本溪的水洞、湖南張家界的黃龍洞、桂林的蘆笛岩以及北越下龍灣大小島嶼上的洞穴等等，這些洞穴大都是鐘乳岩溶洞，並經過人工整飾成爲觀光重點，臺灣是太平洋上的一個大島，但自南至北，除了在墾丁有少許淺小的鐘乳石窟外，其他地區至今尚未發現可供作遊覽觀光的洞穴，這對發展觀光事業是一項遺憾。但是大家如果不健忘的話，烏來曾經有過一個風靡一時的神秘「鬼洞」，吸引過不少好奇的遊客，來一探究竟。

「鬼洞」位於烏來瀑布對岸，烏來山胞觀光公司歌舞表演場的後側山上，亦即烏來鄉唯一的一座瀑布公園內。根據部落老一輩的原住民說，早年的這裡山林茂密，人跡稀少、野生動物出沒頻繁，是理想的獵場，但是當被追逐的野獸一跑進洞穴，他們就不敢再接近了，因爲曾經不止一次，那些被獵犬追趕得走投無路的鹿、獐、山羊或山豬，見到山洞就一頭躡了進去，而後面的獵犬亦隨之追進洞內，獵者見情就以守株待兔的心情在洞口點上一口煙，等待獵犬們狠狠地咬著獵物給拖出洞來，結果是等到日落黃昏、夜幕深垂還不見動靜，不但不見獵物，連跟隨著進洞的獵犬，亦失去了蹤跡，當這個消息在部落間傳開之後，大家都覺得不可思議，於是就傳出了洞穴內可能有山神鬼怪之說，當時有一群不信邪的青年，曾持著火把深入洞穴探察，直到洞穴深處狹小得無法入進爲止。在這裡隱約可以聽到潺潺的水流聲，據說是已經到了瀑布下的南勢溪了，在瀑布上方的南勢溪中傳說也有一個叫做「梭拔」的神秘涵洞，溪水暴漲時，從福山上游沖下來的漂流木經過「梭拔」(Suba)會被吸入，千百年來不知吸入多少漂流木，至今未見塞滿，因此有人認爲烏來山上的神秘洞穴與溪底「梭拔」是相通的，原以爲烏來山上的洞穴是另有出路的，探險青年發現洞穴不但沒有另外的出路，而且也沒有發現逃入洞內的獸類和追逐的獵犬屍骸，因此更讓部落居民更相信裡面有鬼神，而稱之爲「不令烏督」(泰雅語「不令」(bilin)是洞穴、「烏督」(utux)是鬼神)，一般就譯稱謂「鬼洞」了。

臺灣光復初期，因爲日軍曾在瀑布附近建過倉庫，因此傳出「鬼洞」內有日軍遺留的槍械、物資，引起部份原住民青年的好奇，結伴進洞「尋寶」，結果是入寶山而空手歸，以前人們一向是敬鬼神而遠之，沒有人敢輕易去靠近它的。

民國54年間，有退役軍官尙學光者，發現「鬼洞」鄰近的觀光事業如纜車公司、山胞公司都積極籌備開發和大規模建設，遊客亦日益增多，認爲利用「鬼洞」招攬好奇遊人進洞參觀，定可大發利市。於是就著手作簡單整修，如做上下踏階、扶手、清除石塊雜物等。因爲「鬼洞」位在公有保留地上，洞穴也是天然的，所以尙學光無法明目張膽地收取入洞費，因此他就利用洞內伸手不見五指的黑暗爲由，以出租手電筒變相收費，並且在洞口搭蓋小木板亭、兼售飲食等。

「鬼洞」的入口有上、下兩個，裡面是相通的，尙學光經營的是下方的洞，其實傳說中獵犬和獵物進入的是上面的洞，「鬼洞」並非鐘乳溶洞，亦非岩洞，是許多大小不同的岩塊，層層重疊而成的，似乎是經過一場重大的如地震災變所形成。所

以約深100公尺的「鬼洞」內，時窄時寬、時高時低，而且裡面到處積水，進洞一次不是鞋襪浸泡污水，就是衣褲沾滿泥漿，實在缺乏觀光條件，但遊客不明就裡，在對「鬼」的好奇心驅使下紛紛入洞一探究竟，為尙學光帶來不少收入。尤其是星期例假日遊客眾多之時，也因為如此而招致某些人的眼紅，以不安全的理由向有關機關檢舉，取締和封洞的危機逼得走投無路的尙學光決定參選鄉民代表，想藉民意代表的力量來化解危機，在一向競爭激烈的烏來鄉代選舉中，想獲得一席之地，談何容易？落選後的尙學光退而求其次找了一位在政界關係良好的人士來入夥，雖一時緩和了被封洞的危機，不料卻因帳務糾紛而彼此反目。不但沒有解決問題，反而被對方擺了一道，最後在軍警的壓力下，風光一時的「鬼洞」終究難逃封閉的命運，在烏來觀光史上祇留下短暫的一筆。

## 9. 油桐子——有經濟價值的野生植物 / 高茂源先生 撰述

近年每到桐花開的4、5月時分，臺灣各地如土城、桃竹苗等地，都會舉辦桐花節慶，以活動凸顯如雪的桐花紛飛之景象，但鮮少有人提及花季過後，油桐樹結實的事。

早在民國40年間就有林姓商人到烏來收購油桐子去炸油製造桐油灰等工業用料，當年撿拾油桐子這種不必耕耘就可收穫的工作，是一些勤勞的原住民賺錢的副業，他們在油桐子成熟落地外皮腐爛時，剝落外皮收集種籽，論斤賣給林姓商人，為了節省開銷，林姓商人把收購的工作委託本地的雜貨店店東高金源先生代為收購，林姓商人每隔3、4天派卡車來運回工廠榨油處理，這個陳年往事，記憶著本鄉原住民當年的謀生紀錄。

## 10. 風光一時的清流園 / 楊華康先生 撰述

在烏來的觀光資源中，人文方面的資源也是維繫觀光事業於不墜的主因。如山地歌舞、台車、纜車、地方風味小吃，原住民編織等等。其中山地歌舞是烏來發展觀光事業歷史中，是屬於較早的一環，其中位於烏來至瀑布之間，築於遊仙峽溪谷中的清流園，可以說是以歌舞表演歡娛遊客的首創者。

臺灣原住民族群，都有各個韻律互異，但傳達意義類同的傳統歌舞，他們在重要祭典如豐年祭、矮靈祭、打耳祭等等，都是用歌唱、舞蹈來表達內心對祖靈的崇敬和感恩，歌舞也是早年在社交風氣閉塞的部落內，青年男女傳達愛慕情愫的工具，尤其居住在山林曠野的原住民，都有一副可迴盪在高山萬巒間的天賦嗓子，加上獨特的充滿原始粗獷的聲調，成了後來發展觀光事業，招攬遊客的重要工具。

民國38年，烏來山地望族之一的周家么女，在臺灣大學附屬醫院擔任護士的周麗梅小姐，與就讀於臺灣大學森林系的平地青年邱志行結婚，邱志行因學的是森林，對大自然特別喜愛，對觀光事業也很有興趣，臺大畢業後發現遊仙峽的溪谷裡，有一片岩磐，地形風景非常幽靜，於是那裡蓋上幾間木板小屋，因為清澈的南勢溪就在岩壁下緩緩流過，所以稱它為「清流園」，小倆口一個放棄了公家機關的工作機會，一個辭去臺大醫院的護士，雙雙投入了這一片小小的觀光事業，並招募了幾個原住民女孩，教她們跳舞表演。

民國41年「清流山地文化村」正式成立，當時政府正大力提倡觀光事業，提升國際間對臺灣的認識，在國際媒體介紹宣傳，引來大批華僑及歐美、日本觀光客，因為烏來近離臺北首善之區的唯一原住民鄉，交通方便，再加上台車、瀑布及山地歌舞的特色，遂成了來臺外藉及華僑主要的遊覽之地，當時的清流園的確扮演重要的角色，也是為烏來繁榮盡了心力。

當時烏來觀光大橋及環山公路尚未建築，台車尚停留在單軌人力推送階段，纜車更不要提了，觀光客主要遊覽路線是從停車場走路到台車站，搭台車到清流園上方，下坡走到清流園，看完歌舞表演再爬坡上台車路上。林務局在這裡設有一售票站，再買票搭車去觀賞瀑布，當年清流園的山地歌舞相當有名，有一位胖胖的「果戎」(Kauiong)老師帶領，經常應邀參加各種慶典及晚會演出，並多次遠赴日本表演，可以說風光一時。

民國55年，由周麗梅的二位哥哥周旭東、周志朗及姊夫林源治等發起，募股成立「烏來山胞觀光股份有限公司」，在瀑布設立大型歌舞表演場及藝品販售部，清流園歌舞部合併到山胞公司，清流園從此由繁華步入平淡，嗣後周麗梅除出任山胞公司董事長外，並當選為烏來鄉婦女會理事長多任，並將清流園交給長子邱克雄經營，二、三十年來數次改變經營方式，名稱也曾經改為「酋長山莊」、「華克山莊」等，也曾以「清流溫泉」之名經營溫泉及餐飲，最後還是走上停業一途。雖然繁華褪盡，但清流園對烏來觀光初創時期的貢獻是不可抹滅的，在烏來觀光發展史上應該佔有重要一頁。

## 第二章 家庭與婚姻

根據民國70年代的鄉內家庭關係觀察，家庭關係可包括與父母關係、夫婦關係、親子關係等，到了90年代隔代教養情形增加，父母離開子女外出工作或父母離異將小孩託給長輩教養者逐年增多，次第衍生溝通問題與價值觀認同問題。

民國70年代根據文崇一先生的調查，在理想子女數上，希望生2男2女者最多，佔40.6%，他們認為這樣恰恰好；其次為希望男多於女，因為女孩長大後嫁人，而且男孩對家庭幫助較大；有的人希望女多於男，因為男孩多，以後娶媳婦會賠錢，而女孩將來可招贅，也比較聽話；有的人認為1男1女最好，他們是考慮到臺灣人口膨脹的問題。二十一世紀的今天，無論是漢人或原住民家庭的出生率，皆已降到2個小孩以下，形成人口萎縮，老年人口增加的現象，有關招贅等問題也較少被提出討論。

烏來泰雅族人為父系社會，父親在家庭中的權力較大，許多重要的事情，都由父親做主。在財產分配上，雖以長男較佔優勢，但如果女兒招贅，財產便須平分，甚至少分一些。由於父母跟幼子同住，這也使家庭結構產生更複雜的變化。不過，從現在的趨勢來看，也有逐漸轉變的跡象。

民國70年代根據文崇一先生的調查，受訪的95人中有64人(67%)之多認為自由戀愛是選擇配偶最理想的方式，其中又以15-30歲的人居多；另外，有21人贊成子女的婚姻自父母作主，卻只有6人贊成媒人介紹。這兩項資料顯示，年輕一代的烏來青年愈來愈嚮往男女自由交往的方式。烏來泰雅族人是父系社會，早期的婚姻雖可自己找對象，卻多由父母出面安排。現在偏好自己選擇，這可能是受到外在的影響，特別表現在理想擇偶方面。

至於部落女子應和誰結婚較好？有44.2%的人主張還是嫁給本村的人比較好(民國70年代的調查)，因為生活習慣相同，親人互相照顧也比較方便；在訪問過程中，大部份人也支持這種看法；有40%的人認為婚姻自由，應該依個人意願來決定，別人無法表示意見；有14.7%的人認為只要是嫁給本族(泰雅族)的男子均好，因為語言、風俗習慣相同，容易溝通。值得注意的是，其中只有1人表示山地女子嫁給平地人較好，理由是平地生活環境比較好。但是也有人認為山地女子嫁到平地，會被平地人輕視；有的人則考慮到山地女子外嫁，將使山地男子覓偶更為困難。事實上，烏來泰雅族人，尤其是福山等地的年輕女子，不僅出外謀職的很多，與村外城鄉的人結婚者不在少數，少部分人有理想與現實差距的問題。

由上述資料可知，烏來原住民仍有部落通婚或同族通婚的傳統想法，一般的人仍然反對與漢人通婚。然而事實上，卻有若干烏來女子甚至嫁給了外國人(美、日居多)，這與觀光業發達或女子赴日就業有地緣上之關連。

民國70年代的調查，有49.0%的人仍贊成平地漢人住在村裡，只有28.1%的人反對，其餘的人則表示住在那裡應該尊重個人自由。至於贊成的理由是，平地人比較聰明、能幹，可以幫助山地社會的發展；反對的理由是，有的平地人心眼壞，會欺



騙原住民。民國90年代的社會普遍現象已趨於和諧。至於對男女社會地位的看法，普遍認為男女已趨平等，因為這是民主時代的潮流，雖然如此，父系社會的地位仍相當重要，不過，已有向男女平權移轉的傾向。原住民有部分也娶外地人。

## 第三章 教育與休閒娛樂

### 第一節 早期的原住民教育

由於原住民沒有自己的文字，早年的教育以及文化傳承皆靠口述，直到1908年日本治臺第14年，日本政府制定全臺各山地鄉蕃務官吏駐在所負責辦理蕃童教育，從此臺灣各山地鄉陸續設置蕃童教育所。教育所分甲乙兩種，設備較完善者為甲種教育所，設備較差又無固定所址者為乙種教育所。當時烏來的教育所由屈尺蕃務官吏駐在所設置，駐在所主管擔任教務主任，並由巡查（今之警員）兼任教師，教育區涵蓋烏來各社，最初只有20名學童。

大正4年（1915年，民國4年）蕃務官吏駐在所改為烏來警察官吏駐在所的第3年，在烏來設置甲種蕃童教育所（地點在今烏來分駐所北側立體停車場），民國6年（1917年）12月在福山設置李茂岸蕃童教育所，次年3月更名為李茂岸甲種蕃童教育所。信賢村於1925年4月設置那哮乙種蕃童教育所（1944年合併於烏來教育所）。

民國16年（1927年）4月1日成立屈尺公學校，住在烏來的漢人子弟始由烏來徒步到屈尺上學，在此之前漢人的學齡兒童只能回到平地（新店、三角湧、大崙崁等地）就讀，或乾脆放棄求學。從烏來走到屈尺約有7公里遠，當時尚無公車，每天天未亮就出門，摸黑順著輕便車（台車）道走幾個鐘頭的路，途中還需多次經過只有一片細長木板、沒有扶手、沒有護欄的輕便車橋和三個長長的隧道，對於年僅8歲的一年級學生是多麼危險的事，遇到刮風下雨的日子，更令人不敢想像。目前還住在烏來的林能宗、楊萬居、林秀英、林添丁、施萬來等人當年確是如此走過來的。當年70歲的廖秀金（民國18年生）女士回憶當年求學的情景時說，小時候過輕便橋都是用爬行的，過隧道時走在前頭的男生如果是愛惡作劇的，會突然大叫「鬼來啦！」然後開跑，讓跟在後面的小女生嚇得大哭，想當年他們求學是多麼艱辛啊！

同年12月底日本政府把蕃童教育所的『蕃童』二字刪除改稱臺北州教育所，且把原來的4年制改為6年制，據當年耆老古清正先生說，他就是改制後的第一屆卒（畢）業生。

臺灣光復後不久，教育所改為烏來國民學校，由高沛蚶（最早到烏來的漢人）的長孫，在烏來出生長大，受過正規師範教育且在平地任教多年的高淵源擔任首任校長，從此山地、平地的學童得同校同班上課，歡樂在一起，拉近了彼此的距離。起初學校只有簡魁、周麗梅、陳連義三位老師，連校工都沒有，因此出現名副其實的「校長兼敲鐘」狀況，當年烏來國民學校的同學們如林傳清、林明唐、吳文明、沈益欽、林紅隆、朱朝吉、朱鴻基、宋春梅等人。

## 第二節 近代教育

民國70年代的部落教育程度仍然普遍偏低，在民國74年受訪的96個樣本中，就以小學程度居多，佔43人，而大專程度者只有2人。其中在46歲以上的21個樣本中，受日式教育的有12人，不識字的有7人，小學程度的有2人，31-45歲的27人中，受日式教育的有7人，不識字的1人，小學程度者13人，初中程度3人，高中程度3人；在15-30歲的47人中，不識字的1人，小學程度者28人，初中程度10人，高中程度6人，大專程度2人。如表7-3-1顯示，教育程度有提高的趨勢。這一趨勢也可以從下列烏來鄉教育程度分配比例表看得出來，國小以下明顯降低，國中以上明顯升高，其中又以高中、高職最為明顯。

男性教育程度普遍高於女性，年輕一代原住民的教育程度已較老一輩的人提高許多。同時，根據問卷調查顯示，有53.1%的人希望他們的子女能接受大專，甚至大專以上的教育。值得注意的是，部份原住民仍具有重男輕女的觀念，覺得男孩子理所當然應該唸高一點，而女孩子則唸到中小學程度即可。另外，70年代在烏來招贅婚仍是一種相當常見的婚配方式，有的家長認為女孩子將來可以招贅，所以不需要受太高的教育。民國80年代開始，鄉內已有就讀大專、研究所者，不識字人口相對逐年減少。民國90年代，有多人取得碩博士學歷，擔任鄉內老師、校長及擔任副教授級者。

表7-3-1：烏來鄉教育程度分配比例表

年度	研究所	大學	專科	高中職	國中	國小	自修	不識字
60年	0	0.9	1.6	8.7	17.2	50.4	8.1	13.1
70年	0.04	1.1	3	15.4	19.2	52.1	2	7.2
75年	0.1	1.8	4.8	23.4	22.6	40.7	1.3	5.3
89年	0.28	3.09	3.58	3.94	17.18	20.79	0.34	2.72
91年	0.37	3.41	3.99	4.66	16.76	19.48	0.32	2.13
93年	0.63	5.48	4.02	7.89	16.33	17.96	0.33	0.98
95年	0.92	6.13	4.45	8.04	16.17	1.14	0.25	0.76
97年	1.28	7.64	4.54	8.25	15.47	14.71	0.24	0.65

資料來源：根據烏來鄉戶政事務所、臺北縣統計要覽提供資料(民國98年整理)。

說明：1.本鄉80年至85年現住人口教育程度係指6歲以上現住人口。

2.本鄉86年後現住人口教育程度係指15歲以上現住人口。

民國70年代一項對傳播媒體的喜好程度調查，喜歡看電視的人居多，有48人，佔50.5%；其次是報紙，佔26人，佔27.4%；喜歡聽收音機的有5人；有14人表示自己什麼媒體都喜歡，因為都可以充實新知識。值得注意的是，在95個受訪者中，只有2人從未看過電視，卻有33人從未看過報紙，後者又以46-70歲這個年齡層的人居多，佔17人，整體而言，年齡層高者閱讀報紙的頻率低於年齡小者，而男性比女性較常看報紙，這種現象應該是和教育程度高低有關，教育程度低者，識字及理解文章的能力比較不夠，所以對報紙的接受性較低；而電視因為有畫面及聲音，接受起來較為容易，所以適合不同教育程度的人。

民國90年代本鄉幾乎家家有電視機，民國96年同時有行政院原民會免費加裝的俗稱小耳朵之衛星接收器，也就是「共星共碟」計畫。行政院原民會針對山區電視收訊不良的問題展開補救，將國內台視、中視、華視、民視、公視等五家無線電視台共用一顆衛星來傳送節目，再由衛星天線收訊後傳入這幾家的節目。學校旁社區部落幾乎都是家家擁有這個新設備，呼應數位時代的來臨。

民國90年代，新數位時代的新興娛樂即是網路傳輸的發達，鄉內家用電腦普及率不高，而原住民鄉境的學校之電腦設備堪稱新穎，福山國小學童，幾乎到達人人一機的盛況，而有效的約束學生沉迷於電玩遊戲，是學校面臨的新倫理課題。在網路崛起的時代，報紙與文字閱讀式微，所以文學即興創作更是彌足珍貴了。