

序 章

我們一起坐「叮叮」的日子



行駛於港島北岸、跨越多個行政區域的電車，稱得上是香港歷史最悠久的陸上交通工具之一。

這支全球規模最大的雙層電車車隊，擁有電車一百六十四輛，包括兩輛供遊客和私人租用的開篷電車，以及一輛特別維修電車；共有七條路線，行走堅尼地城至筲箕灣、一段長十三公里的雙程路軌，以及環繞跑馬地一段長約三公里的單程路軌。每天電車的載客量約有十八萬人次，在主要幹道上，平均相距二百五十米便有一個電車站。

每天晨曦初露，電車便忙碌地穿梭於東西區之間，直至夜深人靜為止。一百多年來，那鏗亮的軌道、熟稔的聲響，承載著香港發展的歷史，並成為港島的重要標誌。

擴大城市居民生活圈



電車作為香港主要交通工具之一，其歷史可以追溯至 20 世紀初。電車給現代人一種「慢」的感覺，但有誰會想到，它曾經是香港速度最快的電氣化陸上交通工具。

工業革命以前，人們的生活圈受限於步行的速度。自人類駕馭了煤及石油中的能量，並轉化為推動交通工具的能源後，人們可以前往更遠的地方，視野亦隨之擴闊。特非爾（James Trefil）在《未來城》（*A Scientist in the City*）中，以倫敦為例子，提出了在 1819 年，人們步行約四十五分鐘，便可以到達都市的邊陲，因此人們的生活圈是以四十五分鐘的步行路程為限。隨著交通工具的演進，人們的活動範圍及城市範圍同時得以擴大，從倫敦市

中心往任何一個方向走，都只是三十至四十哩長，人們利用日常乘搭的交通工具只需要四十五分鐘便可以到達不同的地方。人們的生活圈仍然是以四十五分鐘的路程為限，不同的是集體運輸系統取代了步行。¹ 由此可見，交通工具革命性的演變，擴大了城市的規模。

依此推斷，電車肯定擴大了港島居民的活動範圍。從前只在居所附近過著日常生活的坊眾，隨著電車的出現，生活圈變得廣闊了。

在亞洲日漸普及



電車是西方產物。英國在 1807 年首先利用有軌車輛作為客運服務，稱為公共馬車（omnibus），動力來自馬匹拉動。1879 年，德國工程師西門子在柏林的博覽會上首先嘗試使用電力推動的軌道車輛。此後俄國的聖彼得堡、加拿大的多倫多、美國維珍尼亞州的列治文等地，相繼提供有軌電車服務，而位處亞洲的日本京都在 1895 年亦開始了電車運作。

為了確保服務的穩定性，英國在 1870 年通過了《電車條例》（*The Tramways Act 1870*），成為該國城市交通發展的里程碑。黑池成為首個有電車服務的英國城市，1885 年 9 月 29 日，由黑池有軌電車公司（Blackpool Electric Tramway Company）營運的電車在該市的海岸行駛，見證了英國電車歷史的開端。此後，多個英國城市相繼利用電車服務市民。

英國在亞洲的殖民地和租借地提供電車服務，可視為宗主國將現代化交通工具引入殖民地的一項工程。印度加爾各答（Calcutta）在 1880 年通過該市的《電車條例》。星嘉坡的《電車條例》（*The Tramways Ordinance of 1882*）是在 1882 年立法，但要到 1905 年才提供服務，直至 1927 年被巴士服務取代。孟加拉（Bengal）在 1883 年通過《孟加拉電車條例》（*The Bengal Tramways Act, 1883*）。印度在 1886 年通過《印度電車條例》（*The Indian Tramways Act, 1886*），至 1895 年 5 月 7 日，馬德拉斯電車公司（Madras Tramways Company）開始在清奈提供商業電車服務，成為印度境內首個電車系統。檳城在 1890 年開始有蒸氣軌車服務市民，至 1905 年 12 月 23 日改以電力發動。錫蘭（即現今斯里蘭卡主要城市哥倫坡）的電車服務在 1900 年開始運作。上海有軌電車可以追溯至 1908 年的英租界。

作為英國殖民地，香港政府在 1882 年頒佈了《有軌電車事業條例》。根據該條例，電

車服務分為六段工程，當中包括電車和纜車在內。鑑於山頂纜車運行初期營業狀況欠佳，因此纜車公司擱置計劃中餘下的五段有軌電車。1901 年 8 月 29 日，香港政府頒佈了《香港電車條例》，鼓勵財團營運港島北岸電車路線。1902 年香港政府又提出《車路條例》修正案，將山頂纜車與電車路線分開，其將市內電車路線交給於當年成立的香港電車電力有限公司承辦。

同年 2 月 7 日，香港電車電力有限公司在英國倫敦成立，負責建造及營運香港電車。但在同年底，這家公司被香港電力牽引有限公司接管。從 1903 年起，該公司開始進行路軌鋪設工程，初期鋪設堅尼地城至銅鑼灣的單軌，其後延長至筲箕灣。

香港電車最初的營運路線貫通了港島北岸的繁盛地區，並且在銅鑼灣羅素街興建車廠。首批電車共有二十六輛，分別為十輛頭等及十六輛三等，全部為單層設計，車身以組件形式從英國運抵香港後裝嵌。頭等電車的頭尾部分採用開放式設計，中間則是密封，每邊設有兩行長椅，可載客三十二人，每位收費港幣一角。三等電車採用全開放式設計，設有六排背對背長椅，可載客四十八人，每位收費港幣五仙。

1904 年 7 月 2 日，香港電車首次駛離車廠做試驗性行駛。經過多日測試後，於 7 月 30 日正式通車。電車代替傳統以人力及畜力推動的交通工具，標誌著香港進入了「摩登時代」。1910 年，香港電力牽引有限公司改名為香港電車有限公司。同年，為防止貨運工人擅用電車路軌，香港政府立例禁止其他車輛使用電車路軌。

由於電車乘客持續增長，電車公司於 1912 年引入了雙層電車十輛。早期的雙層電車，上層為開篷式設計，設有長椅供乘客使用。上層及三分之一的下層被劃為頭等座位，其餘為三等車廂。翌年，上層加設了帆布帳篷，以便全天候運作。

見證香港重大事件

電車便利了港島居民，拉近了地區距離，同時讓路線兩旁的地區取得長足的發展。但電車公司的英資背景，卻往往令它成為本地華人衝擊的對象。

1912 年，廣東革命政府面對財政困難，希望透過發行公債和向海外僑胞募捐經費，

以解燃眉之急。香港政府對廣東革命政府表現出不友善的態度，令僑居香港的華人感到不滿。11 月，香港電車公司公佈，拒絕乘客以廣東貨幣支付車資，進一步加深了社會矛盾。11 月 24 日，部分華人發起杯葛電車行動，並在筲箕灣阻撓電車行駛，混亂之際，警民發生衝突，滋事分子向英籍警官投擲磚頭，一名警目拔槍指向群眾。兩天後，中區德輔道中再度發生警民衝突，最終演變成騷亂。騷亂期間，有暴徒向警員施襲，將石塊擲向警員，警方至少拘捕四名人士。

為了確保電車服務恢復正常，以及平息社會紛爭，香港政府除加派警員巡邏電車路線外，亦派遣五十名英軍在電車內當值，以防騷亂再度發生。此外，港督梅含利（Sir Francis Henry May, 1860－1922）會見了一百多位華人紳商，解釋電車公司拒收廣東貨幣的原因，並聲言要以徵收特別稅來填補電車公司的損失。事實上，部分持有電車公司股份的華人領袖亦希望爭端盡快平息，使社會運作回復正常。

蔡榮芳在《香港人之香港史 1841－1945》中提及電車公司拒收廣東貨幣之事時指出，參與杯葛者包括小型銀號、錢莊、南北行、金山莊等商人，原因是他們從僑匯中所得的利益甚廣，而香港政府 止外幣在香港市面流通，會嚴重損害他們的經濟利益；至於電車公司拒收廣東貨幣，是因為廣東貨幣幣值較港幣為低，會直接影響電車公司的收益。² 經過香港政府多個月所推行的軟硬兼施的政策，以及在華人殷商協調下，杯葛電車行動才告平息。

1922 年，電車公司總部由英國遷至香港，以獨立控股公司形式經營，怡和洋行為主要股權持有者。同年，電車的供電系統改為連接香港電燈公司的供電網絡。1923 年，雙層電車上蓋以木質材料替代早期的帆布帳篷。1924 年開始，電車公司進行雙軌鋪設工程，以解決乘客增長的問題。翌年，電車公司更引入全密封式雙層電車來提升服務質素。

1925 年 5 月中旬，位於上海的日商內外棉株式會社工廠發生工潮，導致工人領袖顧正紅（1905 — 1925）被殺害。學生舉行追悼會，卻遭到租界巡捕房逮捕；30 日，學生二千餘人在公共租界進行演講以聲援罷工工人，並要求釋放被捕的學生，英租界巡捕採取武力干預，開槍射擊示威學生及群眾，造成數十人死傷，史稱五卅慘案。

事件引致中國各地組織聲援運動，當中日本及英國成為眾矢之的。香港工會以中華全國總工會總書記鄧中夏（1894－1933）及香港海員工會蘇兆征（1855－1929）等人為首，召開香港各工會聯席會議，成立全港工團聯合會，議決罷工。6 月 19 日起，電車、印刷、船

務等工會首先響應。21 日，電車公司華人僱員加入罷工行列，導致電車服務停頓。1926 年 10 月 10 日，罷工委員會解散，省港大罷工宣告結束，電車服務才恢復正常運作。

1937 年 7 月 7 日，抗日戰爭爆發，香港成為了不同人士的避難所。除了逃避戰火的中國難民外，日本的反戰人士亦從中國境內遷移到香港，當中包括生於大阪的評論家大宅壯一（1900—1970）。他在 1937 年末曾短暫停留香港，期間寫下了一些遊記，刊登於《改造》和《日本世界知識》等雜誌上。當中〈諜都香港之行〉曾被呂芳節翻譯成中文，收錄在殷楊編輯的《嚴重的香港》一書中。

〈諜都香港之行〉是他在香港的遊歷記載，當中記述了他乘坐電車遊覽的經歷：

有一天，我和青年 T 君到筲箕灣太古船塢遊玩，他在香港住了十多年，說粵語極流麗，而且面貌上也酷似華人，兩人都以為一同出門一定絕對安全的。

我們坐頭等電車去，沿途將漁艇和漁人生活攝入鏡頭，車近筲箕灣游水棚時，看見海濱的鐵軌，枕木及其他軍用品堆積如山。我從車窗裏將他收入鏡頭，以為游水棚內堆著軍用品的景色大有新聞價值的。突然坐在 T 君背後一位似是智識分子的中國人摑住 T 君說些什麼話，T 君用得意的粵語說明我的身世，聲明我的攝影別無大目的。可是這樣就出了岔子，那中國人本來以為 T 君是華人，這時不免要問：「先生是中國人還是台灣人？」接著叫道「漢奸！漢奸！」

其他乘客也喧動起來，兩人心裏感到不好，不期一齊站起：「下車吧！」我說，於是從樓上跑下，向司機叫道：「停車！停車！」

可是司機似乎看出了我們的神情，所以雖看見不遠就是車站，但絕未停車，反而加快速度。

於是 T 君在背後叫道：「跳下去！」我首先跳下車，T 君跟著也跳下來，車上的人似乎仍在喧動，可是沒有一個人有跳下車追趕我們的勇氣。我們飛跑，不久，跑到安全地帶。³

1941 年 12 月 8 日，日本發動太平洋戰爭，香港首當其衝，受到日軍海、陸、空三路進攻。張愛玲（1920 — 1985）在〈燼餘錄〉中，寫下了香港保衛戰爆發後的戰況，其中便看到了電車的身影：

港大停止辦公了，異鄉的學生被迫離開宿舍，無家可歸，不參加守城工作，就無法解決膳宿問題。我跟著一大批同學到防空總部去報名，報了名領了證章出來就遇著空襲。我們從電車上跳下來向人行道奔去，縮在門洞子裏，心裏也略有點懷疑我們是否盡了防空團員的責任。——究竟防空員的責任是甚麼，我還沒來得及弄明白，仗已經打完了。——門洞子裏擠滿了人，有腦油氣味的，棉墩墩的冬天的人。從人頭上看出去，是明淨的淺藍的天。一輛空電車停在街心，電車外面，淡淡的太陽，電車裏面，也是太陽——單只這電車便有一種原始的荒涼。⁴

經過十八天的激烈戰鬥，守軍寡不敵眾，終於在 12 月 25 日下午 5 時 50 分，於指揮部掛起了白旗，向日軍投降，香港正式進入日佔時期。

日佔期間，電車是港島最早恢復服務的交通工具。據台灣銀行香港支店在 1942 年下旬所做的調查，電車是在 1942 年 1 月 14 日局部恢復行駛。票價方面，「上環街市—銅鑼灣」線：一等票價是四錢，三等票價是兩錢；「上環街市—山王台」線：一等票價是六錢，三等票價是三錢。⁵電車公司同時推出「學生廉價季票」、「公務員免費乘車證」、「回數券」、「定期券」等優惠票，以吸引乘客。⁶

3 月 20 日，電車全線恢復行駛，由筲箕灣至山王台共設有四十七個車站，另外「競馬場」支線設有七個車站。⁷5 月至 10 月期間，每日乘搭電車的人數平均達三萬七千人。⁸當電車局部恢復服務時，電車公司共聘用了十二名日裔員工、九百三十三名華裔員工，同時增設女售票員和收票員，為女性提供就業機會。⁹路線方面，增設了「山王台—競馬場—筲箕灣」線。此外，為便利貨運，曾於早上設貨運專車。¹⁰

日本當局曾拍攝政治宣傳片《香港》，以影像來宣傳香港已回復歌舞昇平的景況，宣傳片中除了包括一輛電車駛經德輔道中的情景外，當中一幕更是攝錄著電車上層內的情形，細緻地表達出「香港占領地」已回復「正常」，但坐在車廂末端的日軍士兵，卻又透露出「占領地」的「不正常」。在日本殖民統治下，電車成為了政治宣傳的工具。

電車亦是日佔時期報紙連載小說中常常出現的交通工具。1943 年 4 月 14 日的《香島日報》，有一篇題為〈香港的清晨〉的專欄文章，記者寫下了清晨時分電車內外的情況：

清晨，天邊僅露著一線的曙光，電車已發出隆隆的聲響在開行了。車廂裏，燈還亮著，人是疏疏落落的。可是，這些人，都有著他們的工作，多是趕買貨物，預備一天的營生。魚市、菜市等都多數在西環，因此西行的車，比東行的人多一點。疏落的電車，不時會發現一兩個穿著黃制服的人，這就是電車服務員。晨光熹微的上午六七時，就是他們工作開始的時間。¹¹

1945 年 8 月 6 日，美軍在廣島投下第一顆原子彈。三天後，美軍又把第二顆原子彈投到長崎。15 日，日本宣佈無條件投降。30 日，英國太平洋艦隊司令夏慤海軍准將（Rear Admiral Cecil H. J. Harcourt, 1892－1959）率領英國皇家海軍特遣艦隊抵港，恢復對香港行使主權。重光後，因北角發電站在戰時遭盟軍空襲炸毀，英軍用潛艇給電車發電，並安排人員駕駛，直至原有的電車司機陸續返回崗位。¹²

小思老師在〈電車〉一文中，憶述自己老師因抗日戰爭失去了家人，戰後從中國返回香港，登岸時看到熟悉的電車，竟悲從中來，感觸落淚：

好容易捱到抗戰結束，逃難時，爸媽都在戰火中死去，我揹著小包袱輾轉回到香港來，上岸看見從小見慣的電車，再聽到幾下熟悉的鈴聲，忽然莫名的悲痛起來，也沒想過男人站在街上哭有甚麼後果，便嗚嗚的哭起來。八年離亂，親人一個個死去，也只咬著牙，不流一滴淚。想不到，聽見幾下電車鈴聲，就哭得那麼慘，真不明白甚麼原因。¹³

景物依舊，人事卻全非，電車成為了主人公的「回憶載體」。

20 世紀下半葉，香港曾經歷兩次大規模暴動，包括 1956 年的「雙十九龍暴動」及 1967 年的「香港左派暴動」，當中 1967 年的暴動更蔓延至港島。作為港島的主要交通工具，電車亦受到很大程度的影響。

這場暴動持續了半年多，期間曾發生遊行、罷市和武裝衝突，7 月 11 日，灣仔更發生縱火焚燒電車事件。1968 年 3 月的《知識分子》刊登了劉以鬯的〈動亂〉，當中他以擬人化手法，透過十四件物件來記述香港暴動時的情況，當中的「電車」，正是當時的紀實回憶：

我是一輛電車…… 這天晚上，我從中環街市開出，向筲箕灣駛去，經過騷動地區，有人用鎚水向我擲來，灼傷了兩位乘客，他們從車廂跳出。就在同時，那司機也被人用石頭擊中額角，流出很多血。我再也不會動，呆呆的停在那裏。對於我，這是新鮮的經驗，我從來沒有遇到過這種事情。我只是好奇，一點也不緊張…… 我倒覺得很有趣。作為一輛電車，我對人類的所作所為根本無法了解。¹⁴

隨著局勢漸趨穩定，香港走出了 60 年代的陰霾，很快便迎來了 70 至 90 年代經濟高速發展的新形勢。香港利用本地及鄰近地區的廉價勞動力優勢，配合適時的經濟發展策略，一躍成為「亞洲四小龍」之一。為配合城市的急速發展，香港政府在 70 年代中葉，落實興建地下鐵路，其中「港島線」與電車的幅蓋範圍大致重疊。

即使這兩種交通工具網絡重疊，但是電車的便利與便宜，無損它的市場佔有率。1974 年，九龍倉收購電車公司，繼續經營這個深受市民愛戴的集體運輸系統。經營期間亦曾錄得小額盈利。為了增加公司的資產值，1986 年行政局通過將電車廠遷至西營盤及西灣河後，九龍倉開始拆卸銅鑼灣羅素街車廠，改建為今天的時代廣場。

2008 年，電車公司收入約有港幣一億五千萬，廣告收益亦有港幣五千萬。2010 年，九龍倉宣布將百分之五十電車公司股權售予法國威立雅運輸集團（Veolia Transport）。直至今天，香港電車服務仍然由這家法國公司管理。

新股東接手經營後，決定優化電車的經營模式，以迎合新時代的需求，當中包括訂購新型號的車廂。電車公司董事總經理魏文（Emmanuel Vivant）曾說：「新型號電車看起來像舊電車，那是因為我們想保留電車的歷史、老電車的感覺，而又完全不同的是，新型號電車是由鋁製造，舊時的電車則是木造，鋁製車廂更為現代化、更耐用，車身較輕，可耗用較少能源。還有新引擎，比舊引擎可以節省百分之二十五的能源使用，而且更安全，噪音減少，更舒適。」¹⁵

隨著新的車廂在繁忙的鬧市中行駛，它的軀體雖不至於脫胎換骨，但亦教人有賦予新生命之感。

電車的香港文化史

電車在香港的文化史上，曾被用作不同的解讀來展現出作者的意念，而其車廂更成為故事的舞台。誠如黃自鴻在《小說空間與台灣都市文學》中談及到「室內空間」，他指出：「每一個由人建造的室內空間，都是已經被配置獨有功能的場所。」¹⁶ 因此小說的故事情節，往往會利用這些獨有的空間來推動劇情。而電車，作為香港著名的「移動建構物」，它的內在氛圍和外在環境加添了故事的可塑性。

文藝世界中的電車

每位文學家都有屬於自己的城市，而香港早期的文學家，大都是生活在電車盛行的年代，因此他們的作品常有電車的蹤影。小說內容需要有多元的空間，才能讓作者營造出主題和設計情節，而故事的主人翁們亦能在那多元的空間內活動。¹⁷ 以電車為例，它曾在不同的文藝作品中出現。我們在不同作家筆下也能夠尋找到電車的身影，例如小思的〈北角〉、劉以鬯的〈九十八歲的電車〉、也斯（1949－2013）的〈電車的旅程〉、俞風的〈那時候的電車〉等文學作品。那多元的空間不只局限於車廂內，亦因應電車的流動性而將發展空間擴展至電車沿線的城區。居港的法裔作家 François Boucher（筆名 Fan Tong）在其著作 *Out of Time in Wan Chai*，便是以電車路線中的灣仔為主軸，刻劃出書中三位主角在 1967 年暴動期間的相遇和經歷，而書中的第四位主角，正是「電車」。

電車在文藝作品內出現，可追溯至其投入服務的初期。鄭貫公（1880－1906）用署名「仍舊」在 1906 年初的《唯一趣報有所謂》連續發表了九篇〈香江新歲竹枝詞〉，當中的〈十〉便提及電車：

新年最是得閒時。賽馬於今已有期。預便逢場爭作興。電車齊搭快如飛。
聞道親王到港遊。彩棚準備搭街頭。春宵從此增高慶。燈火笙歌是更幽。¹⁸

1924 年 6 月 14 日，曙青在《華字日報》上發表了〈香港消夏竹枝詞〉，其首四句同樣描述了電車：

電車十里疾如梭。大道迴環壹錢拖。日晚近涼頭等位。男兒不及女兒多。¹⁹

當電車遊走於港島鬧市時，車外的景況往往展現出城市的生活，亦是刻劃歷史的載體。張愛玲在〈公寓生活記趣〉中，寫下她在上海的逸事，但文中提及她對香港的感覺時，她寫著：「在香港山上，只有冬季裏，北風徹夜吹著常青樹，還有一點電車的韻味。」那「電車的韻味」成為了她對香港的感情回憶，一種對城市的回憶，而電車響起的聲音，正是張愛玲喜歡的「市聲」中不可或缺的聲音。²⁰

因為電車是市民日常接觸的公共交通工具，所以亦成為了文藝作品中經常出現的「常客」。例如劉以鬯在《酒徒》中，常提到主人翁老劉喝醉後，往往想起街頭的電車、南華對巴士的足球賽事，以及灣仔和銅鑼灣等生活寫照，主要是老劉曾住在那兩個區，會經常聽到電車聲之故。

1949 年移居香港的梁寒操（1899－1975），曾任教培正中學和新亞書院。居港五年期間，他創作了多首竹枝詞。其中〈香港竹枝詞〉提及香港的情況，同樣發見電車的身影，「無聊排遣欲如何。流覽通衢樂亦多。花費兩毫真值得。納涼遊盡電車河」。²¹

除了香港作家外，電車亦讓戰後南來作家留下了深刻印象。例如在香港渡過下半生的東北作家李輝英（1911－1991），在〈港居三題〉中多番寫下了對電車的觀感：

香港的雙層電車，是市內的主要交通工具……我終年乘搭電車，除了去九龍、除了去郊區或是半山，須得改搭巴士，不如此便只有步行了，其餘的出街時間，我都是電車的老主顧。坐在電車裏，不像坐在巴士裏那般的侷促，擠搭電車的時候，也沒有擠搭巴士那樣的緊張，巴士站上候車的人們，一待巴士風馳電掣似的開來，他們蜂擁而上的情況，我常常認為那不是搭車……²²

再為大眾的利益著想，電車的沿路皆停，便於搭客上下，三等電車僅收一角車費，使一般經濟情況不佳的勞苦大眾也能做為代步的工具，人人稱便，你再想對於電車嘖有煩言，怕也難開口了。²³

此外，他亦借助電車的功能表現來描繪城市的光景和都市人的心態：

有些人抱怨電車，因為行車時間聲響太大，尤其是午夜清晨時候，簡直是擾人清夢；還有，一些心急的人寧棄電車趕搭巴士，因為巴士行車速度高過電車……

對於貪睡的人，電車是很好的鬧鐘。每天早上五點鐘一過，它就把那馳行於鋼軌上清脆的輪轉聲傳入你的屋內，你醒了，一點兒也不悞事，趕你的早班。早上的電車，從來都是乘客稀疏的時候，天色欲明未明，路燈欲收未收，馬路甦醒了，隨著飄來使你精神煥發的新鮮空氣……

夏天上街，為了避熱，搭搭電車就非常的必要了。坐在雙層電車的樓上，敞開所有的車窗，風，迎面不斷吹來，就算是熱風罷，那也足可祛暑而來使你心曠神怡。再加以你若放眼遠望，看看遠山，看看近海，看看重樓，看看公園，那種目不暇給的情緻，使你忘去了所有埋藏內心之中的不快，而取得一時一刻的憩息和享受，這，我個人認為正是搭電車的好處。²⁴

他更指出了電車在日漸緊湊的生活節奏裏，給乘客另一種「悠閒」的選擇，而除了這個因素外，便宜的車資亦給予乘客在經濟上的方便。

電車亦成為遊客訪港時，不容錯過的經驗。例如文壇巨匠巴金（1904 — 2005）第三次訪港期間，便專程乘搭電車觀賞香港景色。回國後，他在〈香港之夜〉中描寫了這趟電車之旅：

街上的兩層電車引起我的興趣。朋友 A 為了滿足我的好奇心，就邀了他的舊同學一道去搭電車，那人給我們選了一條最長的路線。

我們在先施公司門前一直坐到筲箕灣，然後又搭原車回到先施公司，車價來回一共兩角：頭等票每次一角，不論遠近都是一樣。

頭等座位在上面一層，這就是電車的樓座，由前面的樓梯上去。座位不多，但車裏是不會擁擠的，座位一滿，下面的鐵門就關住不許客人上車了。

我揀了一張單人椅坐下，朋友們坐在後面兩人坐的椅子上，我的座位在靠外面的一邊，就是靠海的一邊，我便倚窗，埋頭去看下面的街市。

車緩緩地向前走，這時太陽快要落下去了，只有一點最後的陽光還留戀地掛在屋頂上。車裏沒有甚麼鬧聲，也少有大走動，中途不過兩三個人下車。我很安穩地坐在椅子上，一個旁觀者那樣我把眼睛埋下去看下面的世界。同時我慢慢地我在思索一些事情。我眼睛所看見的景像不停地變動著。熱鬧的街市，花園，學校，樹木，海水……

到了海濱游泳場區域〔那裏有幾個游泳場〕，全車的男女乘客都陸續下去。〔我們看得見許多人在那裏游泳或划船〕。最後車裏只剩了我們三個。我們始終沒有下車，就坐這輛車回到了先施公司，那時街旁已是燈燭輝煌了。²⁵

巴金的記述，不只寫下了電車內的情景，亦記錄了當時香港的實況。電車為人們帶來愉快遊歷感覺之餘，亦為人們帶來情感上的依附，從而成為了「記憶載體」。

電車在香港歷史的洪流中，亦被文化人刻上了時代轉折的印記。李碧華在 1997 年香港主權移交前夕，選擇了電車作為對殖民時代終結的最後記錄：

當人人爭相搶拍殖民地色彩物事，我想起電車。決定了「電車之旅」…… 為甚麼是電車？自 1905 年 7 月起，電車已通車了，從前的票價，頭等一毛，三等五仙。經多番變遷，今天仍是一元六角。「叮叮」原是綠色的，險遭淘汰，後來換過一身廣告花衣裳。我愛電車自由閒適。車內擠擁，外面卻是一大片風景，風涼水冷。——少坐電車，只因花不起時間。沒時間了……。六月三十日那天，我把所有時間都給了它。²⁶

光影世界中的電車

電車曾經在不少電影中擔當配角甚至主角。電車不經意地出現，正好代表電影的故事發生在「香港」，而那個車廂的出現，正是「香港」的代言物。1960 年派拉蒙製作的荷里活電影《蘇絲黃的世界》（*The World of Suzie Wong*），男主角威廉・荷頓（William Holden,

1918—1981）橫越灣仔莊士敦道時，看到電車出現之餘，更見到位於該處路旁的電車路線接線箱。此外，1982年由查克・羅禮士（Chuck Norris）主演的動作片《赤膽屠龍記》（*Forced Vengeance*）在中環的一場追逐場面，更見到一輛電車拖卡。

本土電影方面，早在1959年上映的、由吳楚帆（1910—1993）、羅艷腳擔綱演出的《十號風波》已經出現了電車的身影。後來，由譚家明執導的《烈火青春》（1982年）和關錦鵬執導的《胭脂扣》（1987年），分別借助電車車廂的空間演繹出兩個截然不同的故事。《烈火青春》中，湯鎮業與夏文汐在電車上的親熱鏡頭，令電車變成無限春光的色慾場所。《胭脂扣》中女鬼如花（梅艷芳飾演）與報社記者袁永定（萬梓良飾演）在電車上相遇，他們陰陽相隔卻同處一輛電車內，觀看著窗外的城市。在「時間空間」論述上，電車車廂的空間帶有一種「景物依舊」的感覺，而車廂外的空間已是「人面全非」的事實，兩者結合起來，正好道出了「時間流逝」的定律。由杜琪峰執導的《PTU》（2003年）的其中一幕，機動部隊小隊警長何文展（任達華飾演）和同袍在尖沙咀金馬倫里追截匪徒時，下一個場景，竟然是一輛電車經過的灣仔。尖沙咀和灣仔是兩個在地理上不相連的地方，但在電影故事裏，時空之間卻給人相連的印象，而那輛「電車」所扮演的角色，就是「香港」。

曲詞世界中的電車

除了文學、電影借用電車展現其故事內涵外，流行曲亦經常以電車為題。潘泳儀在〈論粵語流行曲中香港本土意識的延續：以陳少琪《時代廣場》為例〉中指出：

香港集體回憶是大家一起經歷的歷史或文化事件。而集體回憶可以說是源自50、60年代的土本主義的延續和轉化。60、70年代香港大眾文化受本土主義影響，開始標榜香港特色，以粵語為主以香港為本位，其中以粵語流行歌為代表之一。到1980年代粵語流行歌不再依附電視，開始成熟並且強調都市的生活。加上1980年代回歸討論，粵語歌詞開始涉及家、國、情等題材，其中包括香港情……九七回歸後，家國問題消失，取代的就是與內地抗衡的本土意識，及其後與政府抗

衡的集體回憶問題，亦反映在粵語流行歌詞之中。²⁷

既然粵語流行曲是香港本土意識的表徵，已在市區行走一百多年的電車自然成為香港粵語流行曲的「主角」。由林若寧填詞、薛凱琪主唱的《叮叮車》，電車不僅成為歌曲主角，音樂錄像（music video）也以電車車廂為拍攝場景。歌詞通過電車刻劃出香港城市面貌與景況，例如「一卡卡叮叮車載滿了人和人擦過老市區」、「春風吹叮叮車你與我從頻臨拆卸老市區」。

除《叮叮車》外，以電車為題的粵語流行曲，還有由鍾晴填詞、Callstar主唱的《我們的電車上》，馮翰銘填詞、蘇永康主唱的《尾班電車》，夏至填詞、Soler主唱的《電車站》，韋然填詞、李家仁主唱的《電車》等等。上述每首歌曲都透過旋律與電車結緣，歌詞亦帶出了城市的味道、街區的點滴及兒時與母親的日常軼事。例如《電車站》的「電車站，看這世界駛過在路線循環再短暫，總有些燦爛」；《尾班電車》的「越過崇光了，越過修頓了，情調全變了，路人漸覺稀少」；《電車》的「在昨天可愛小臉，伴母親走到站前，愛數車子的經過，等待搭叮叮去上學」。

香港文化人對電車的著迷，除了電車是香港歷史悠久的交通工具外，也因為它與社會的「親近」感覺，使人產生一種親切感。實踐大學建築系及研究所專任副教授李清志在《旅行的速度》中談及電車時，用上了「尺度」（scale）來形容電車在城市中的角色。他指出，「人性尺度」是「小巧、可愛、親切」的尺度，而路面上行走的電車配以古老城鎮，就比較接近「人性尺度」。²⁸

正如李清志在《旅行的速度》中所述：

鐵道旅行是比較接近人性化的空間活動，在電車車廂裏，猶如在一座移動的建築中，我可以安坐在舒適的躺椅上，欣賞窗外景色的流轉，任腦海中思緒的飛翔。其實搭乘巨型噴射客機並不能真正享受速度感。搭乘鐵道列車望著窗外風景流轉，才能真正感受到旅行的速度。²⁹

科技進步，使人們能以不同的速度去旅行。高速行駛，令人忽略沿途的美景。相反，電車「人性尺度」的車速，可讓人們細心欣賞車窗外周遭環境的變化。

追尋「慢活」的感覺

科技革命所帶來的感覺，使人們在速度上得到感觀的快感之餘，亦提升了生活上的「便捷」，以求達到利用最少的時間來換取最大的工作成效。當每個人都在追求功效而變得對速度要求越來越快，只講求合理性之時，凡是缺乏效率的東西都應該逐漸被淘汰。

正因速度上的「快」，使人忘卻了周遭環境與生活的美。踏入千禧年代，人們開始思考生活的速度，反璞歸真地提倡「慢活」的思維。李歐梵教授在上海發表〈現代生活應該「慢」下來〉的演講時指出，現今科技發展影響人們的生活，每個人都感到時間緊迫，加快生活節奏的速度是必然的。他以音樂中的「慢板」來解釋「慢活」：「一首交響曲如果從頭至尾快到底，聽後一定喘不過氣來，所以一般交響曲都有慢板樂章，而且每個樂章的速度也是有快有慢的，日常生活上的節奏和韻律也應該如此。」³⁰

人們為了在現實中尋回日常的生活，感受時間的存在，享受生活的節奏和步伐，一些悠閒的空間便成為人們所嚮往的地方。電車行駛的節奏容易讓人們有一種輕鬆的感覺，它的速度帶著「慢活」的氣氛，悠閒地在舊區的幹道漫遊，窗前有如走馬燈一樣，觀賞著每個社區獨特的生活氛圍之餘，其節奏有如交響曲的「慢板」一樣，在急速的城市節拍中帶出另一番的韻味。那「慢悠悠」的節奏，讓人們在空間內體現時間的流逝，亦讓人們在短暫的旅程中觀察空間內外的變化。

揮之不去的感情

相比起其他集體運輸工具，電車給人們的印象是只想努力不懈地堅守崗位，既不高傲，也不自抬身價。就如魏文所說：「香港不能沒有電車，它是城市的一部分。對外國人來說，它是趣味，它是活動的文物（living heritage）。」³¹

現代人常說：「家有一老，如有一寶。」正因為電車行駛的區域，只局限於港島，所以電車在港島居民心目中無疑是他們的「一寶」，見證了不少港島居民的成長。電車發出的

「叮叮」聲就是他們日常生活的一部分，並成為他們的集體回憶。

對於來自港九、新界的電車迷來說，服務香港一百一十二年的電車，肯定是一塊不可多得的瑰寶。世界各地的鐵路迷，迷上的是火車的速度及火車頭渦輪引擎的力量。而電車迷愛上的，卻是電車「飛入尋常百姓家」的親切感。

他們就如安德森（Benedict Anderson, 1936－2015）所形容的「想像的共同體」一樣。他們來自社會不同階層，有著不同的家庭背景、生活模式，以及日常生活，他們之間可能素未謀面，但在主觀認知裏認為彼此屬於同一群體，對電車的鍾愛成為了這個群體的共融點，電車的點點滴滴成為群體內的共通語言，電車軌跡是他們成長旅途中不可或缺的部分。

結語

1904 年電車開始服務市民的時候，它是全港路面上速度最快、載客最多的交通工具；到了今天，卻是全港路面上速度最慢、載客最少的交通工具之一。這是否意味著電車應該被淘汰？香港政府於 2015 年曾公開指出，「在現行交通政策下，電車是橫跨整個港島北岸、服務班次頻密、沒有路邊廢氣排放及較廉宜的公共工具，平均每天為約十八萬人次提供服務，充分發揮其輔助功能，而這項政策並無改變」。電車在當今香港社會發揮的功能與存在的價值，可謂不言而喻了。

一百多年來，隨著人口的增加、城市的發展，電車行經的區域都出現了翻天覆地的變化。不變的是，大部分電車仍然保持著沒有空調的車廂，只裝置有基本裝飾的扶手、台階、硬座椅，以及保留開放式的車窗設計，無論是晴天還是風雨天，每天都謹守崗位，盡其所能地服務市民。

電車伴隨著香港社會共同成長，它的故事，不只是香港的故事，更是我們的故事，就如區家麟在〈電車，可能是香港唯一的共識〉中指出：

叮叮鈴聲引領，穿過塘西風月，走過海味街的鹹與腥；電車路軌就是昔日的海岸線，車廂裏的昏黃暗燈、被歲月磨掉了棱角的木椅，讓你細味滄海桑田，追憶香

港傳奇；電車穿梭中環，你居高臨下，看開篷跑車上的少爺仔，看急步趕路的白領麗人，看默默彎腰的擦鞋匠，看推著紙皮汽水罐的拾荒老人；銅鑼灣崇光門前，你會遇上瘋狂的過路人潮、雜亂無章的新舊建築；再往前行，可以在香港殯儀館門前思生死，到筲箕灣看市井平民搵兩餐。³²

「看盡世事滄桑，內心安然無恙」，正是香港電車的寫照。

註釋

- 1

詹姆斯・特非普著，賴慈芸譯：《未來城》（台北：時報文化，1997年），頁132—133。
- 2

蔡榮芳：《香港人之香港史 1841－1945》（香港：牛津大學出版社，2001年），頁91—93。
- 3

大宅壯一：〈謀都香港之行〉，載殷楊編輯：《嚴重的香港》（上海：光華出版社，1938年），頁11—12。
- 4

張愛玲：《張愛玲典藏全集》（哈爾濱：哈爾濱出版社，2003年），〈散文〉卷一，1939—1947年作品，頁24。
- 5

按：「山王台」即堅尼地城。
- 6

梅谷興正：《攻略後二於ケル香港》（香港：台灣銀行香港支店，1942年12月），頁55—58。
- 7

按：「競馬場」即跑馬地。
- 8

梅谷興正：《攻略後二於ケル香港》，頁55—58。
- 9

見《華僑日報》，1944年6月4日，〈電車纜車滄桑錄〉條。
- 10

同上。
- 11

見《香島日報》，1943年4月14日，〈香港的清晨〉條。
- 12

黃淑琪：《可以居：白沙澳鄉》（香港：香港浸會大學視覺藝術院啟德研究與發展中心，2015年），頁236。
- 13

小思：《承教小記》（香港：華漢文化，2011年），頁54。
- 14

劉以鬯：〈動亂〉，載也斯編：《香港短篇小說選：六十年代》（香港：天地圖書，1988年），頁293—294。
- 15

見《明報・星期日生活》，2015年8月23日，〈生活達人：電車屬於未來〉條。
- 16

黃自鴻：《小說空間與台灣都市文學》（台北：台灣學生書局，2015年），頁197。
- 17

同上，頁140。
- 18

程中山輯注：《香港竹枝詞初編》（香港：匯智出版，2010年），頁79。
- 19

同上，頁92。
- 20

張愛玲：《張愛玲典藏全集》，〈散文〉卷二，1939—1947年作品，頁2。
- 21

程中山輯注：《香港竹枝詞初編》，頁172。
- 22

李輝英：〈港居三題〉，載黃繼持、盧瑋鑾、鄭樹森編：《香港散文選》（香港：香港中文大學人文學科研究所，1997年），頁91—92。
- 23

同上，頁91—93。
- 24

同上，頁91—92。

25 巴金：《旅途隨筆》（香港：南國出版社，1966年），頁17—18。

26 李碧華：《630電車之旅》（香港：天地圖書，1997年），頁2—5。

27 香港歌詞研究小組：〈論粵語流行曲中香港本土意識的延續：以陳少琪《時代廣場》為例〉，載《立場新聞》，2015年12月13日〔瀏覽日期：2016年3月20日〕。

28 李清志：《旅行的速度：在快與慢之間，找尋人生忽略的風景！》（台北：大塊文化，2014年），頁150。

29 同上，頁11。

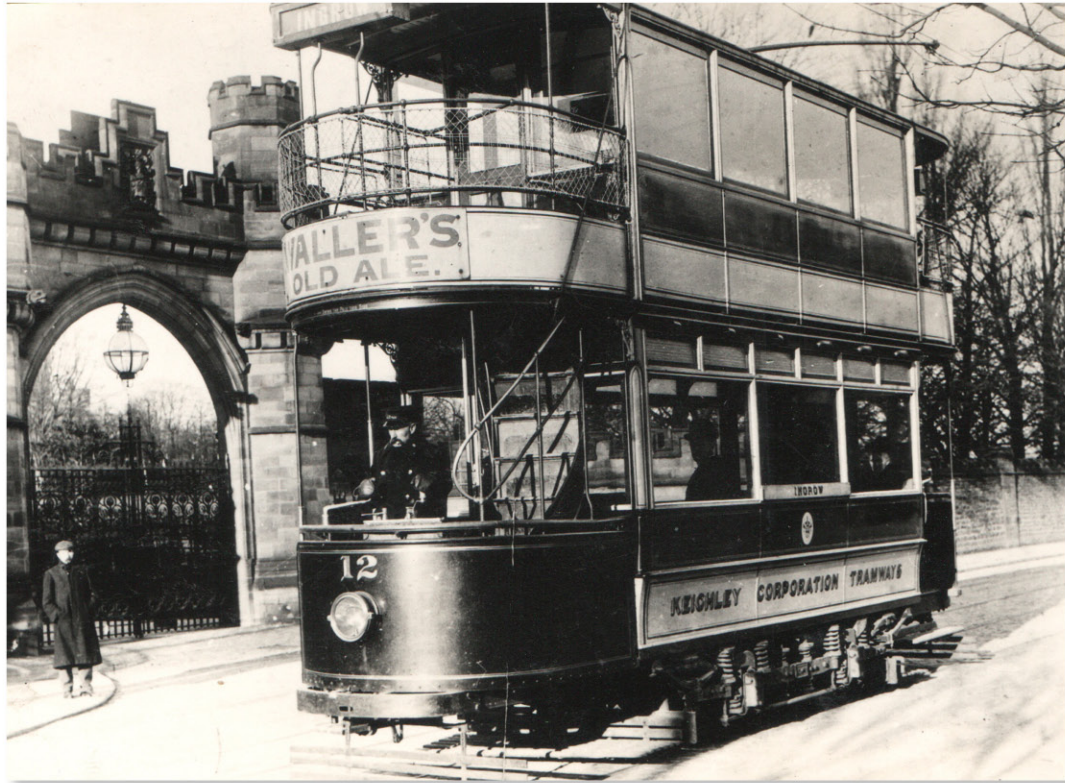
30 李歐梵：〈李歐梵談人文精神：現代生活應該「慢」下來〉，載華夏經緯網：<http://big5.huaxia.com/zhwh/whrw/rd/2012/11/3096968.html>〔瀏覽日期：2016年1月11日〕。

31 見《信報》，2014年3月4日，〈法國青年掌管百年電車廠〉條。

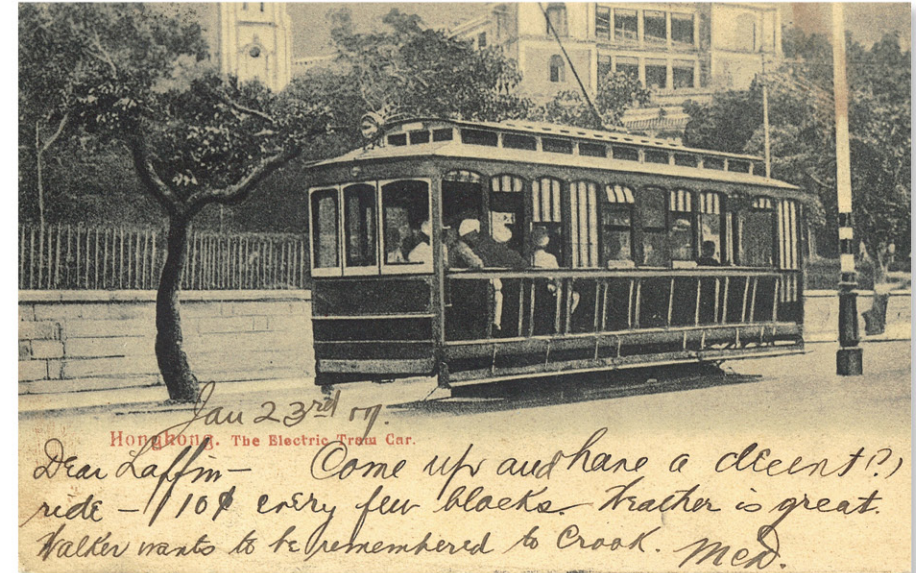
32 區家麟：〈電車，可能是香港唯一的共識〉，載《立場新聞》，2015年8月19日〔瀏覽日期：2016年1月1日〕。



電車既擴展了城市範圍，亦成為了香港市民生活的一部分。



電車是殖民母體
從本國帶來的
「摩登」交通工具
之一。圖為英國
西約克郡基夫利
鎮的電車。



第一代電車全部
為單層設計，車
身以組件形式從
英國運抵香港後
裝嵌。

第二代電車直接
在第一代電車上
加建一層無上蓋
的座位。



改良自第二代電車的第三代電車，上蓋加設了帆布幕。

第四代電車建有木製上蓋，兩旁設有帆布捲簾（後者）。第五代電車的上層已改為密封式設計（前者）。

編號120的第五代電車。

編號121的第六代電車（後者），編號126的第七代電車（前者），兩者的車廂外觀大同小異。



下

上

因應載客量需求，電車公司曾於1965至1982年間引入拖卡。

電車服務經歷不同階段，為了向乘客提供優質服務而要與時並進。圖為編號169的千禧電車。



2016年6月6日起，首部冷氣電車試行載客。



參與 1919 年 7 月歐戰勝利日巡遊的一輛電車。



1949 年末，電車員工要求加薪，導致勞資糾紛，支持電車員工的群眾於 12 月 22 日開始在羅素街集結，警方在工會和電車公司的辦事處架設警戒線，當警察試圖阻止工會在開會期間使用揚聲器時，雙方曾發生衝突。



日佔時期，電車公司增設女售票員和收票員。

(右)

(左)

1949 年末，電車員工要求加薪，導致勞資糾紛，支持電車員工的群眾於 12 月 22 日開始在羅素街集結，警方在工會和電車公司的辦事處架設警戒線，當警察試圖阻止工會在開會期間使用揚聲器時，雙方曾發生衝突。

1949 年末，電車員工要求加薪，導致勞資糾紛，支持電車員工的群眾於 12 月 22 日開始在羅素街集結，警方在工會和電車公司的辦事處架設警戒線，當警察試圖阻止工會在開會期間使用揚聲器時，雙方曾發生衝突。



Ⓐ

電車是香港的標記，從這張1960年代印刷的明信片，清楚可見電車的代表性。

Ⓑ

電車陪伴著香港成長，見證了香港的發展軌跡。

昨晚在修頓場附近 暴徒縱火焚燒電車 司機被刺數刀慘死

北角暴動燒車站襲擊來往車輛
防暴隊出動至今晨零時後將人羣驅散

【本報訊】左派暴徒昨晚在修頓場附近，縱火焚燒電車，並向司機投擲汽油彈，司機被刺數刀，慘死。防暴隊出動至今晨零時後將人羣驅散。

昨晚十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

昨晚十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

昨晚十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

英皇道出現 幾個火堆 若干商店窗櫺被擊毀

今晨零時四十分，英皇道出現幾個火堆，若干商店窗櫺被擊毀。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

今晨零時四十分，英皇道出現幾個火堆，若干商店窗櫺被擊毀。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

今晨零時四十分，英皇道出現幾個火堆，若干商店窗櫺被擊毀。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

今晨零時四十分，英皇道出現幾個火堆，若干商店窗櫺被擊毀。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

深夜青山道 一人被刺斃

【本報訊】一名男子昨晚在青山道被刺斃。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

【本報訊】一名男子昨晚在青山道被刺斃。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

【本報訊】一名男子昨晚在青山道被刺斃。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

【本報訊】一名男子昨晚在青山道被刺斃。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。防暴隊在十一時十分，在北角修頓場附近，一輛電車被縱火焚燒。

1967年7月11日的《工商日報》，詳細報導了一輛電車遇襲。



行駛於港島北岸
的電車，已是香
港的代言物。



電車行駛的車速
比較接近「人性
尺度」，可讓人
細心欣賞車窗外
周遭環境的變化。

電車行駛的節
奏，有如交響曲
的「慢板」一樣，
在急速的城市節
拍中帶出另一番
的韻味。