

百年電車 傳統與變革的角力

有一種交通工具超過十年沒有加價,它沒有冷氣,它很慢,香港人愛稱它為「叮叮」。「叮叮」陪伴香港人走過一個多世紀,木製藤椅、五顏六色的月票、八個車身廣告的電車,都是香港人的集體回憶。與電車相關的故事有很多,原來市面上還有一輛「原汁原味」的電車行駛中,每次經過總會吸引一大群人追着它拍照,這輛電車到底有甚麼特別?電車也會「飛站」,也有非停不可的站?車身廣告竟然反映香港經濟?而為了「生存」,電車未來十年將會大翻新,那時的電車還是你心中的「集體回憶」嗎?「電車迷」李俊龍與現役電車司機分享這些不為人知的電車小秘密之餘,亦探討電車在傳統與革新的隙縫中將何去何從。

■文:香港文匯報記者 伍麗微 圖:部分由受訪者提供



李俊龍是「電車友」會長,亦是電車迷。



「120」電車



舊式電車的車身都以木造成。



電車秘密細數

或許電車實在太過深入民心,香港人覺得這個交通工具很平凡,看不出其價值,但香港是世界上唯一一個將電車用作日常交通工具的城市。這並不是說只能在香港找到電車,而是其他地方的電車與香港電車的性質不一樣,外國只能在旅遊景點找到電車的蹤影,並不如香港般用作日常交通工具。

「如果在路上看到『120』電車,不妨拍一張照片留念。」李俊龍表示,120電車與市面上其他行駛的電車不同,是全港唯一一架電車公司刻意保留下來的舊電車。120電車保留了藤製椅子、木造窗框,並一直沿用傳統燈泡,可謂「原汁原味」。車身分了八個區域,每個區域都可以承包廣告,因此特別受廣告商青睞,魅力沒法擋。

提起廣告,很多電車迷或許不知道承包電車廣告比巴士廣告更昂貴,因為電車的行駛速度慢,巴士走得快,因此電車廣告的曝光率比巴士高,廣告費自然也更貴。現時香港大部分電車都被廣告公司承包車身廣告,只剩下少數淨色車身的電車。「電車的車身廣告與香港經濟息息相關,如果你在街上看到很多淨色車身的電車便知道這年經濟差,廣告商不願花錢承包廣告,如03、09年淨色的電車特別多,如今你在街上很少看到這類電車,證明今年經濟不算差。」

淘汰與否難預料

天星小輪近年來被折重重,近來又傳出政府有意遷拆尖沙咀天星碼頭巴士總站,勢必影響乘坐小輪的人次,而作為香港交通文化第二古老的電車,會否遭到相同的對待則是未知之數。電車自1904年投入服務後甚少改變,即使在動盪不安、戰爭連連的時代亦不曾停駛過,

比起外國電車因為巴士出現而被淘汰,香港電車是最受低下階層歡迎的交通工具。李俊龍表示電車曾面對很多挑戰,當年地鐵通車,很多人怕電車被淘汰,一些非官方投票的結果顯示,市民希望保留這種交通工具,但如何保留則未有定論。

「有人對電車有情意結,但也有人厭惡這種交通工具,不能否認,慢,熱確實不利電車的發展。市民渴望保留原汁原味的電車的想法其實很危險,試想想,電車每天有25萬人次,比西鐵更多,而當中有許多人乘搭電車是為了享受悠閒時光,它畢竟是交通工具,需要跟着時代發展,盲目保留傳統電車只會影響其發展。」李俊龍強調。

以前用木做車身是受當時的技術水平所限,現今交通發展已不可同日而語。電車一開始便被定位為廉價交通工具,本身賺得少,而乘客量亦有下跌的趨勢,所以電車公司的營運目標是降低維修成本,所以未來將會用新型電車取代舊有的,並引入新技術如將直流摩打改為交流摩打,棄用木而改用鋁合金作為車身等。

「慶幸的是09年電車由法國威立雅(Veolia)接手營運後,情況改善了很多。以前公司很少改動,一直沿用過去的營運模式,但外國人很重視這個傳統交通工具,致力保存這份獨特的文化資產,在不改動電車外觀及設計的情況下讓其繼續發展,並落實保留120電車。」

發展非主流交通

李俊龍感嘆香港的保育政策未夠全面,保存了外觀,

卻少了本土特色,他不希望電車亦落得相同的下場。事實上要保留傳統的電車也不是不可行的事,很多外國案例可以參考。「120電車是其中一種保留方式,而外國一些有歷史的電車線在平時繁忙時間會用新車,而在非繁忙時間則用舊電車,香港亦可參考這個方法。」

市民經常投訴電車,並不是加強班次或開新的路線便可以解決問題,香港的交通工具其實不只限於鐵路與巴士,電車、小輪等亦是很好的選擇。「最重要是配套問題,你有電車、小輪又怎樣,配套不足依然不能疏導交通。以小輪為例,政府因填海工程不停搬遷中環天星碼頭,步行的時間愈來愈長,人流自然減少了,如今又說要搬尖沙咀巴士總站,這不是變相扼殺小輪的生存空間嗎?」的而且確,配套不足再好的設施也不能發揮作用,交通發展要全面就必須做好連接工作。「我很支持復辦汽車渡輪,減少路面擠塞問題,只是政府有其顧慮,很多東西沒辦法執行。」

香港人對電車大概又愛又恨,愛它的便利,卻也恨它又熱又慢,然而對外國人來說,搭電車、坐天星小輪是他們來香港必做的事情,他人眼中的寶物對本地人來說卻極其平凡,很多人甚至不屑一顧,只在意是否加價、是否影響自己的利益。近年來外國意識到電車的環保價值,回過頭來重新發展電車,而香港電車的未來又會是如何呢?

乘坐電車的乘客以港島區居民為主,電車每日平均接載23萬人次的乘客,載客量雖然不及地鐵、巴士等交通工具,但某程度卻舒緩了港島區的交通。電車雖然收費便宜,但相較其他交通工具依然略顯遜色,人們開始擔心這個「老古董」會不會最後敵不過城市發展而被淘汰,但現役電車司機直言機會很微,因為電車是香港最環保的交通工具,政府沒理由要放棄它。

停站飛站有典故

不少人以為駕駛電車一定很沉悶,在港島區往返,電車的速度慢,夏天又沒有冷氣,投身這個行業需要很大勇氣。「電車司機的流失量確實很大,雖然有不少年輕人入職,但很多人不習慣換更,尤其早更四點多便要上班,使不少人卻步。」電車司機師傅說。

駕駛電車或許不有趣,但電車上的故事卻千奇百怪,絕不沉悶。工作指引規定電車司機每個站都要停,但電車界一些傳說卻打破電車絕不「飛站」的規定,司機每次行經跑馬地墳場便想趕快走,除非有乘客上下車,否則他們不會停下來。「墳場站比較特別,乘客如果要上車一定要揮手我們才停下來。」川師傅笑說,因為這個站在晚上更覺陰森,所以司機不停車也可以理解。而鯉魚涌大酒店則是必停的站,因為電車界有一個傳說,曾經有電車司機沒有停這個站,聽到上層有人說為甚麼不停站,上去一看,根本沒有人,自此以後司機每次來到這個站一定停車。

每個地方總會流傳幾個「鬼故」,而電車在深夜依然行駛,常常經過一些偏僻的地方,上車後人就消失了這類故事自然特別多。「曾聽說西邊街有個小孩子上車後便失去蹤影,時代廣場站有六七個年輕人上車,但最後卻不見人下車……」這些都是傳說,沒有人知道是否屬實,但它們無疑為電車行業增添了一分色彩。