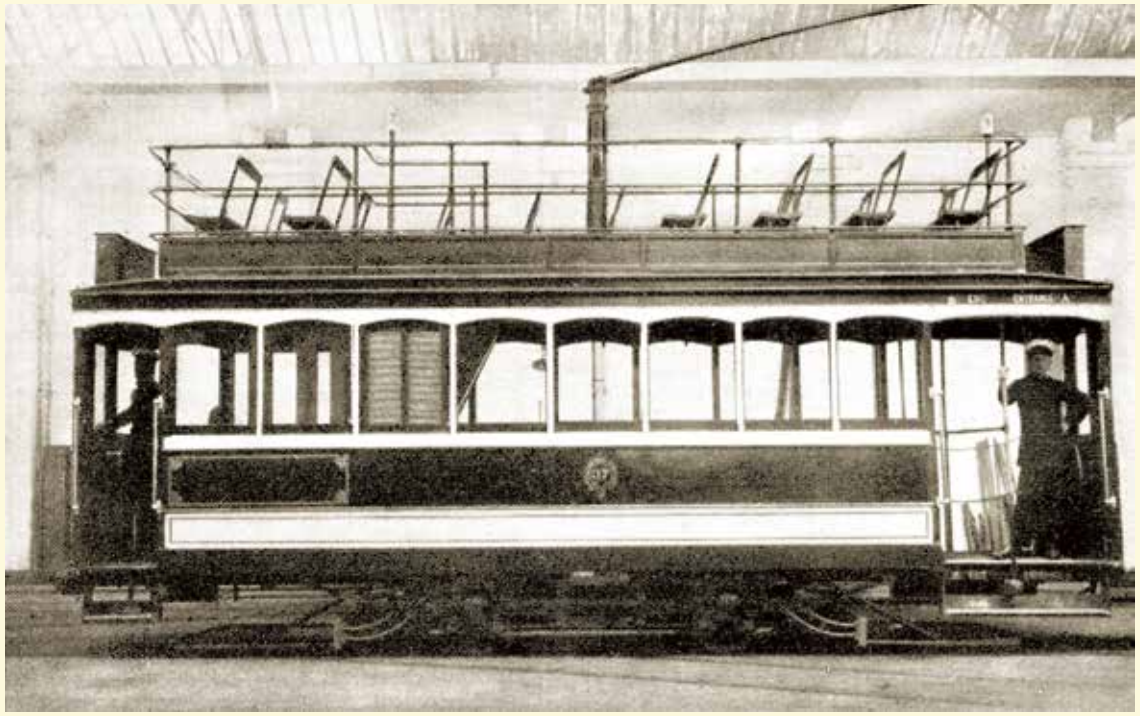
2

戰前電車的發展



✣ 1912 年由黃埔船塢建造的 37 號車是第一部開篷雙層電車，乘客由車頭上車可往上層車廂。
Tramway & Railway World

✣ 34 號帆布頂電車來到海旁東準備停站，上層帆布車頂是由早期單層車身加上，樓上乘客無須再受風雨影響。

✣ 1923 年癸亥風災中，猛烈颱風將一部電車上層的帆布頂吹毀，路面一片凌亂。

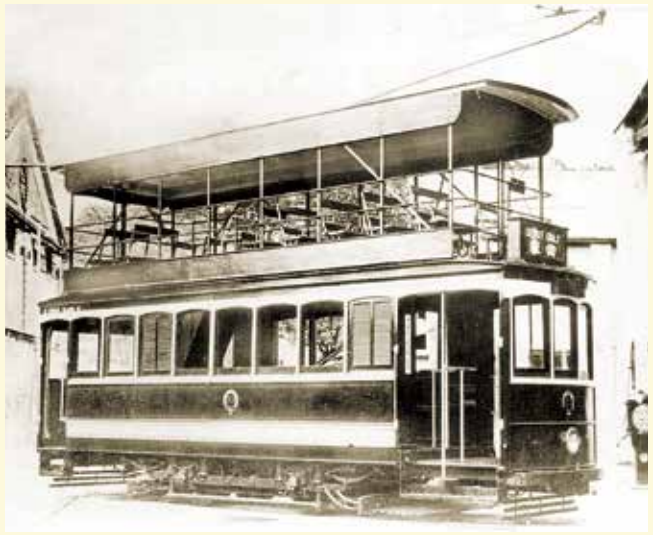
2.1 雙層電車的出現及演變
1912 —— 1925

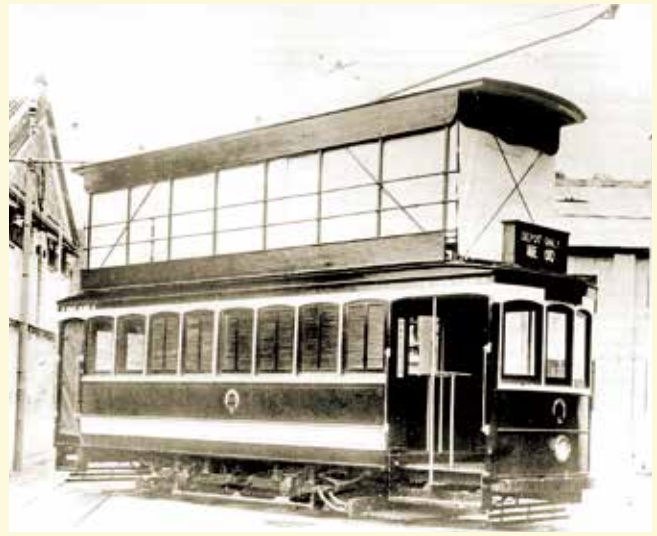
開篷雙層電車（俗稱第二代電車）

1912 年，10 部雙層電車面世（37–46 號），由黃埔船塢 Hong Kong & Whampoa Dock Company 建造，是首次由本地製造商製造的新款電車。車身屬開篷式設計，車身尺寸比單層電車略短，為 27 呎 6 吋（約 8.3 米），下層兩側各有八格車窗，車頭有一條直樓梯連接上下層，樓上裝有 2+1 橫木座椅，椅背可雙向移動，下層三等客位為對坐長櫈，每部可載客 50 人。上層前後兩端裝有路線牌和照明燈柱，頭等乘客在車頭上車，三等乘客則在車尾上車。辛亥革命期間，大量內地人口湧入香港，使電車載客量及盈利有所增加，1913 年電車公司首次宣佈派發股息惠及股東。

帆布頂雙層電車（俗稱第三代電車）

由於下層三分之一和上層被劃分成頭等，頭等乘客不時反映遇上風雨時只能擠在下層避雨，這樣無法安坐上層。為了改善問題，電車公司在 1913 年起，為部分車身上層添加帆布上蓋以遮擋風雨。可是 1923 年的癸亥風災，電車依然抵受不住猛烈颱風的威力，上層帆布被吹毀。而據《工商日報》報道，1927 年一宗意外，17 號帆布頂電車在中環駛往銅鑼灣途中，上層有頭等乘客將煙頭亂扔燒着帆布，引起火災，幸無人受傷。





✣ 1923 年起電車陸續換上木製車頂，63 號安裝木製車頂和拉下的帆布捲簾，試驗效果理想。
John Prentice

✣ 約 1928 年兩部木頂電車在上環海旁相遇，兩車皆帶着早期的車身廣告，18 號後面是一部密封式雙層電車（戰前電車）。
Tramway & Railway World

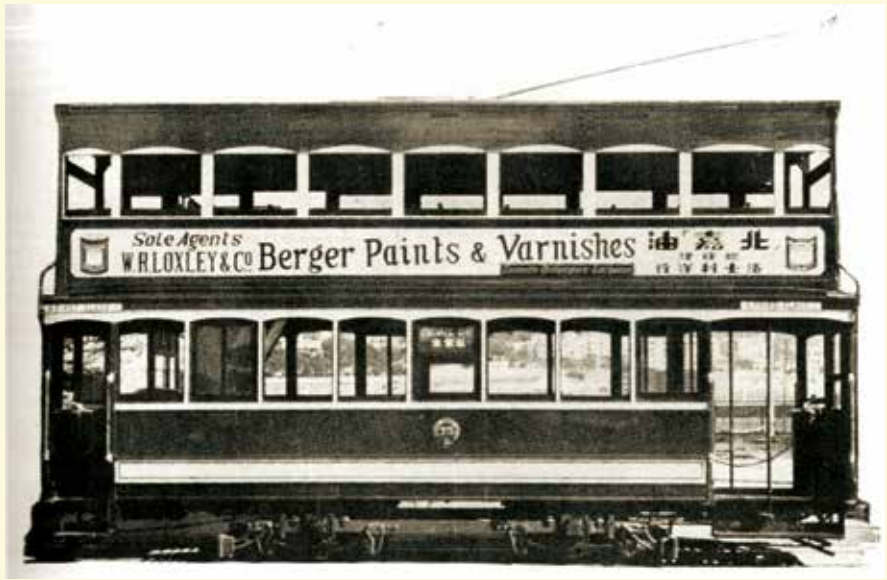
木蓋頂雙層電車

1923 年，63 號車試驗木製車頂和將帆布捲簾拉下來加強遮蓋上層車廂的作用，效果理想，其後陸續安裝在開篷式電車上。同年電車公司中止歷來自行發電的安排，改為向香港電燈有限公司購買電力，這些電力以 6,000 伏特輸出，經過變壓後為 550 伏特。兩年後，新設計的全密封式雙層電車面世，逐步替換木蓋頂電車。

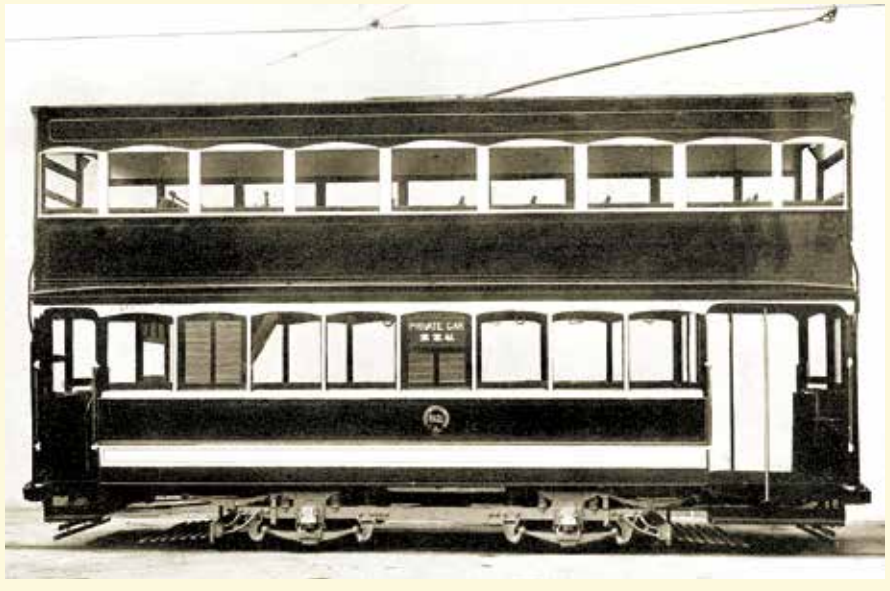
全密封雙層電車（俗稱第四代電車）

第一部試驗版（prototype）雙層電車是 22 號，車身上層以鐵架支撐，而且較下層為短，是由早期車身直接加裝上層而成，下層車門上方「頭等」、「三等」字眼維持在開篷式車身時的位置。上層側面的頭尾兩格車窗明顯較後期全密封式電車窄，直到戰後結束仍然可以見到少數這款電車行走，這是唯一可以證明是屬於早期開篷式車身。

其後建造的 47 至 80 號電車目前沒有具體車身款式資料，皆因當時電車公司訂製的車底盤和摩打資料中，並沒有提及是用作安裝在新建車身還是替換舊車身，此外開篷式電車是分階段於 1913 年起上層加裝帆布頂，部分車身則在 1923 年起換上木蓋頂。從有限的早期照片上，大多難以看清楚電車號碼，而增加了辨識的難度。



✣ 密封式雙層電車 75 號屬初期版本，車身上層以鐵架支撐，而且較下層為短，上層和下層車窗不對位。



✣ 1925 年出產的戰前電車 82 號，車身比舊車略長，上下層的長度一致，車頭樓梯移前，側面有路線牌方便乘客留意目的地。

✣ 約 1927 年的 3 號電車，駛經中環舊高等法院附近，從車尾的角度可以看到上層車身由鐵撐架支撐。
Bob Appleton

✣ 1937 年中環街上所見，乘客站在車尾搵車邊搭霸王車的險象。