

6	前言	106	電車編號 120 逐格看
14	自序	116	港島景色盡入眼簾
16	第 1 章 從通車到兩間電車廠	148	第 9 章 香港電車職工會
22	第 2 章 「西廠」遊	154	第 10 章 工程部經理 林健豪專訪
58	第 3 章 電車冷知識	160	第 11 章 市場商務及品牌經理 張永恒專訪
76	第 4 章 車長秘笈	172	第 12 章 前助理營運經理 關偉基專訪
86	第 5 章 車長的工作	192	附錄 那些關於鬼怪和浪漫的 電車小故事
94	第 6 章 特色電車二三事	196	彩蛋 九件小禮物
		198	鳴謝

今年是香港電車慶祝成立 120 週年的喜慶年份。我很榮幸代表香港電車在這個特別的時刻，為大家推薦這一本由著名攝影師和畫家 Irene Flanhardt 所撰，盛載香港電車員工在各崗位的工作實況與心聲、富有特色的電車照片，以及各式各樣電車大小事的作品。

Irene 是香港電車的老朋友，此前曾於 2015 年成立「追蹤電車隊」，到電車廠採訪和拍攝香港電車的日常運作，寫成了《追蹤電車 24 小時》一書，向讀者提供電車運作的第一手資料。如今 Irene 乘電車踏入 120 週年之際，再度以電車為主題出書，書名為《電車日常：搭叮叮背後的 120 件事》，為香港文化象徵之一的電車來個大解構。讀者在閱畢本書後，當能對電車了解更深，成為一位「電車大使」。

今日回看香港電車，大家都會認為是一種速度較慢的交通工具，但在百餘年前電車初次服務市民時，曾被譽為「電掣風馳」。當時汽車尚



This year marks a joyous milestone for Hong Kong Tramways (“Tramways”) as it celebrates its 120<sup>th</sup> anniversary. It gives me great pleasure, on behalf of Tramways, to recommend this book written by the renowned photographer and painter, Irene Flanhardt. This book is a treasure trove of the heartfelt stories of Tramways’ employees, a variety of tram photographs, and a collection of fascinating tram-related anecdotes.

Irene has been an old friend of Tramways. In 2015, she established the “Tram Chasers” and visited the Whitty Street Tram Depot to document and capture the everyday operations of Tramways, and later compiled them into the book *Following Trams in 24 Hours*. It provided readers with a firsthand account of Tramways’ operations. As Tramways celebrates its 120<sup>th</sup> anniversary, she publishes *Ding Ding - 120 Reflections of Tram Rides in Hong Kong* to deconstruct this cultural symbol in various aspects. By reading through this book, you will have a comprehensive understanding of Tramways and become a “tram ambassador”.

Today, we may perceive trams as a slower mode of transportation. However, in the early 20<sup>th</sup> century when trams first served the public, they were hailed as a “speedy” mode of transport. Back then, cars were not yet prevalent, and people heavily relied on trams for their daily commutes. The demand for tram services grew rapidly, leading to the switch from single-deck to double-deck trams which allows more passengers to be accommodated. This transition has continued

未普及，民眾普遍依賴電車代步，對電車服務的需求與日俱增，使電車逐漸由單層改為以雙層車卡運作，以便接載更多乘客，此一改動延續至今。香港電車更於 2021 年獲健力士世界紀錄認證為全球現役最大的雙層電車車隊，合計共有 165 輛雙層電車。

電車早年是港島區的主力交通工具，但在 60 至 80 年代起，隨着交通科技進步，道路網愈加發達，其他運行較迅捷的交通工具，如巴士、地鐵、小巴等亦開始興起，但香港電車並未被時代淘汰，亦不會視香港其他交通工具為競爭對手；反之積極反思和調整自身在本地交通網絡中的定位，並轉為與其他公共交通工具互補，以及維持低廉的價格以吸引市民乘搭。

直到現時為止，不論是由堅尼地城搭往筲箕灣，或是在途中搭乘幾個站，車資也是一樣廉宜，這既能發揮電車為短途客「駁腳」的作用，又能吸引有意「遊車河」，欣賞沿途風景的市民和遊客乘搭，成為電車的獨特優勢。

近年電車積極拓展非票務收入，除了廣告和私人租用電車外，亦尋求與其他品牌推出聯乘產品的機會，更進軍至教育界，成立了專長於 STEM 教育（科學、技術、工程和數學）的姐妹

to the present day. In fact, Tramways was officially recognised by the Guinness World Records as the world's largest actively servicing double deck tram fleet in 2021 with a total of 165 double deck trams.

While trams were the major mode of transportation in Hong Kong Island during the early years, the 1960s-80s saw the emergence of other faster modes of transport, such as buses, underground railway, and minibuses, thanks to the advancements in transportation technology and road networks. However, Tramways neither became obsolete nor considered other public transports as competitors. Instead, it actively adjusted its role in the Hong Kong transportation network, aiming to complement other public transportation options while maintaining a relatively low fare to attract commuters.

Up until now, whether you travel from Kennedy Town to Shau Kei Wan or just a few stops in between, the fare remains equally affordable. This does not only fulfil the role of Tramways as a means of short-distance transit but also attracts citizens and tourists who are keen on sightseeing in Hong Kong Island for longer distance travels, which are the unique advantages of Tramways.

In recent years, Tramways has been actively expanding its non-fare income sources. In addition to advertisements and private tram hires, it has sought opportunities for cross-promotions with other brands. Moreover, it has ventured into the education sector by establishing

公司 tramplus，旨在為學校及學生提供國際級的線上教學及校本 STEM 課程。

自疫情期間以來，有更多企業和機構舉辦免費乘電車日，回饋社會。免費乘電車日舉行時，電車的載客量均錄得明顯上升，有不少市民特意跨區前來港島乘搭電車。看見銅鑼灣在免費乘電車日變成了「姜濤灣」的景況，令我十分驚喜，這是免費乘電車日能夠做到與民同樂的最佳例證。我希望透過拓展電車業務，讓電車走出香港島，令更多市民有機會接觸電車，感受電車獨特的魅力和文化價值。

Irene 這本書除了描述電車現今的面貌，也記載了近年電車公司的動向。RATP 於 2009 年入主香港電車後，在致力維護電車傳統和特色的同時，亦開展了大大小小的新計劃，務求令電車切合不同群體對交通服務的期望，並配合政府提倡智慧出行的大方向，維持電車在本地的交通體系所扮演的角色。讀者們也許對香港電車有不同的既有印象，我希望這一本書能向你揭露電車令你意想不到的一面。

我亦由衷感激 Irene 對香港電車的支持。書內不同的電車照片，全都為 Irene 親自拍攝，包括香港電車最古老且碩果僅存的仿戰後第五代 120

a sister company called “tramplus” specialising in STEM (Science, Technology, Engineering, and Mathematics) education, and aims to provide world class online teaching and school-based STEM courses for schools and students.

Since the pandemic, more businesses and organisations have held free tram ride days as a way of giving back to society. On these days, the tram ridership has sizably increased, with many citizens travelling across districts to take a tram ride. For me, witnessing the transformation of Causeway Bay into “Keung To Bay” during a free tram ride day was truly delightful. It serves as a perfect example of how free tram ride days can bring joy to the community. I hope to expand Tramways’ business beyond Hong Kong Island, allowing more citizens to know more about Tramways and appreciate Tramways’ uniqueness and cultural value.

In this book, Irene not only describes the present-day landscape of Tramways but also documents the recent developments in the company. Since RATP took over Tramways in 2009, they have been dedicated to preserving the traditions and distinctive characteristics



號電車。她亦訪問了入職時間各異、於不同崗位服務的電車公司員工，聆聽他們由不同層面和角度訴說自己的電車故事，十分有趣，並且會是傳承本港電車文化重要的瑰寶。

香港電車董事總經理  
戴弘博

of trams while launching various new initiatives to meet the diverse expectations from different stakeholders and align with the government's vision on smart mobility, with the aim of maintaining the role Tramways plays in Hong Kong's transportation network. Amid the common stereotypes, I hope this book will reveal some unexpected facets of Tramways to you.

I would like to express my sincere gratitude to Irene for her support. All the tram photographs in the book were personally taken by her, including the oldest and the only replicated post-war 5<sup>th</sup> generation Tramcar No. 120. She also interviewed Tramways' staff serving in various positions for different lengths of time, allowing them to share their own tram stories from various angles and perspectives. These accounts are interesting and will be a valuable treasure in preserving tram culture in Hong Kong.

Paul Tirvaudey  
Managing Director  
Hong Kong Tramways

# 自序

自 2018 年出版《追蹤電車 24 小時》一書，中華書局（香港）有限公司再一次替我出版《電車日常：搭叮叮背後的 120 件事》，萬分感謝。

也衷心感謝香港電車對我堅定不移的支持，提供各方面的協助包括讓我再拍攝電車廠和安排員工接受訪問，並在付印前不厭其煩地審閱全書細節，這本書才得以順利完成。在此特別鳴謝董事總經理戴弘博先生，在百忙中仍抽空為這本書賜序。

當初我構思如何編寫這本書，想法是很簡單的。適逢電車 120 週年，那我就設計 120 個問題或事情作切入點，然後去找資料。內容單刀直入，少說客套話，主要是圍繞與電車、電車廠、員工和乘客有關的人和事。

對於我這個充滿好奇心又愛思考的人，參觀電車廠是很有趣的，猶如進入一個影城，沿途看見員工「扮演」不同角色，在各崗位忙着他們的事情。一幕又一幕的場景盡現眼前，目不暇給。腦子不斷接收四方八面而來的資訊，我有很多問題想問他們，但是人家忙着，哪好意思打擾呢！每樣事情我都想知道，很高興能夠與讀者在此書分享我從不同渠道收集回來的資料。

關於本書的架構安排大體如下：先入屈地街電

車廠參觀，來個熱身操分享冷知識，了解車廠各樣設施、工人和車隊的日常運作，然後介紹懷舊電車編號 120 以及多款特色電車，再搭乘電車去遊車河，欣賞港島怡人景色，沿途經過富有特色的建築物和人聲鼎沸的街市等等，也觀察人生百態，一一盡入眼簾。

另外，感謝香港電車工程部經理林健豪先生的協助，讓我挑選了九件電車配件，由 Ubivox Limited 給它們 3D 掃描，完成後以虛擬實境（VR）和擴增實境（AR）的形式呈現讀者眼前，只要一掃二維碼便可將圖像放大、縮細或 360 度反覆觀察細節位。這技術是非常有趣的，讀者可將掃描後的配件把玩一番，是讀書以外另一種樂趣。

希望讀者看過這本書後，一有機會便能儼如電車大使地向朋友或訪客介紹電車，因電車是一種獨特的交通工具，是香港的珍貴標誌，文化意義深遠，傳承是很重要的。

# 從通車到兩間電車廠



## 香港的電車於哪一年通車？

001

電車於 1904 年通車，是真真正正的老傢伙！百年間電車公司幾度易手重組，自 2010 年 4 月起，香港電車由 RATP Dev Transdev Asia 全資擁有；再在 2020 年 10 月起，RATP Dev Group 全資擁有香港電車。

RATP Dev 由 RATP 全資擁有。RATP 在巴黎經營的公共交通系統是世界上最大的多式聯運系統之一。RATP Dev 成立於 2002 年，旨在發展 RATP 在巴黎以外的交通系統營運和保養業務。公司在世界各地經營巴士、電車、火車和地鐵。RATP 和 RATP Dev 在經營公共交通網絡方面累積數十年經驗，期望用這些專業和知識引領世界各地建立優質公共交通系統。

現今的香港電車是百分百香港製造（Made in Hong Kong），而且還是唯一集設計、生產、維修和營運於一身的龐大車隊。難得的是生產電車工場和電車廠同設一址，放眼全球，這情況都是很獨特的，足以令香港人引以為榮！香港電車更於 2021 年獲健力士世界紀錄認證為全球現役最大的雙層電車車隊，合計共有 165 輛雙層電車。

002

## 香港電車有兩間電車廠，位於屈地街和西灣河，兩廠運作不盡相同。

屈地街電車廠簡稱「西廠」，在 1989 年 5 月 27 日正式啟用，佔地 14,654 平方米。每天的運作包括電車製造、維修、保養、檢驗、清洗、廣告安裝及拆除。香港電車辦公大樓也設在西廠。

西廠有十條車坑，方便員工作車底檢查和維修之用，但只有第七、八和九條是有坑底的，第十條坑只供試車用。

西灣河電車廠簡稱「東廠」，在 1989 年 4 月 28 日正式啟用，佔地 4,618 平方米，主要是讓電車停泊的地方，也做一些小規模的維修。東廠一共有四條電車坑，只有第三和四條車坑有坑底，方便師傅們檢查和維修車底。

屈地街電車廠城西道入口







左上 西廠可泊 113 部電車包括三部維修電車

左下 東廠可泊 62 部電車

右 西廠有十條車坑，但只有第七、八和九條是有坑底的。