

從電船到渡輪

「嘩啦嘩啦」的興起、發展和變遷

一、前言

在一九七二年香港的海底隧道未開通，過海巴士還沒行駛之前，「嘩啦嘩啦」是連接香港、九龍兩地的重要水上交通工具。它是一種電船，體積雖小，卻神通廣大。不僅接送市民，還接送貨船、軍艦上的工人、士兵。它們二十四小時候命，有需要便會馬上出動，靈活得像地上的「的士」，可是，隨著社會的發展，單靠這些小電船連接愈來愈繁華的香港、九龍已不足夠，過海巴士應運而生。過海巴士的安全、舒適讓愈來愈多「嘩啦嘩啦」的搭客轉乘。

為了重新發掘「嘩啦嘩啦」——這一香港歷史文化瑰寶，讓更多人，特別是香港年輕一代能認識它，了解它，我們將從「嘩啦嘩啦」的各方面剖析這一行業的興衰，探究其歷史發展，以獻上我們的緬懷之情。



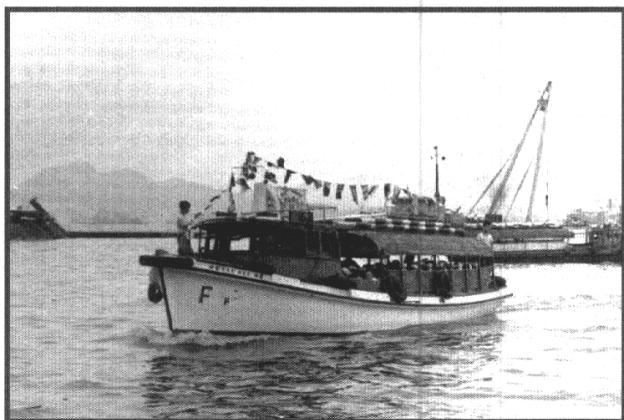


▲六十年代停泊在
尖沙咀的「嘩啦嘩啦」

二、名字由來

五十年代，香港出現靠燒水所產生的蒸汽來推動機器的船隻，稱為電船仔或火船仔。電船的用途分兩種：一是充當拖船，負責裝卸大輪船上的貨物，另一種作為客船，接載居民來往港九之間，這種早期的小型客船俗稱「嘩啦嘩啦」。

「嘩啦嘩啦」此名的出處有眾多版本，以下是三種主要的說法：一種是因為電船航行時發出「嘩啦嘩啦」的水聲，故以此為名。另一種是，創立於尖沙咀的第一間電船公司名為「嘩啦嘩啦」，所以後來便將這種電船命名為「嘩啦嘩啦」。而較普通說法是，五十年代一外國人在香港創辦了一間電船公司，船上懸掛一枝特別標記的旗幟——「O」字訊號旗，懸掛時表示有客人要登陸，由於這種訊號旗被稱為「嘩啦旗」，因此小型電船就叫做「嘩啦嘩啦」。這種說法是根據前港九電船同業商會林秘書於一九七六年接受商業電台訪問時的手稿得知。



三、「嘩啦嘩啦」的興起與首個低潮

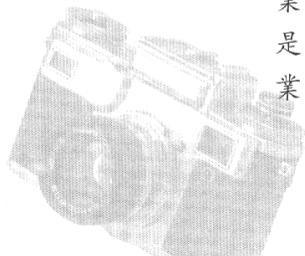
一八五七年，油麻地區已有電船穿梭來往港九海面，當時電船稱「飛英火船」。一八八零年便有電船公司的成立，那時「嘩啦嘩啦」的座位只是藤椅木，設備簡陋。通航不久後，由於來往搭客少得可憐，加上港九兩地商業來往不多，電船生意並不景氣，年年虧本。後來此經營者終於無法維持生意，將電船行駛專營權轉讓給民力電船有限公司，這是電船業的第一個低潮時期。

第二次世界大戰後，電船業迎來了它的兩個黃金時代分別是一九四九年至一九五一年和一九六八年至一九七二年。當時還未有海底隧道，「嘩啦嘩啦」便成為來往港九、港內的重要水上交通工具。其主要客源是外洋輪船的船員、船主及其他船上工作人員。外輪停泊在港外等待落貨，船員便靠電船接載他們往返市區碼頭。另外，於離島工作的工人、商人也依靠電船前往工作地點。其他



搭客包括趕頭班車的回鄉客，全港的報紙和報販，甚至娛樂界人士。

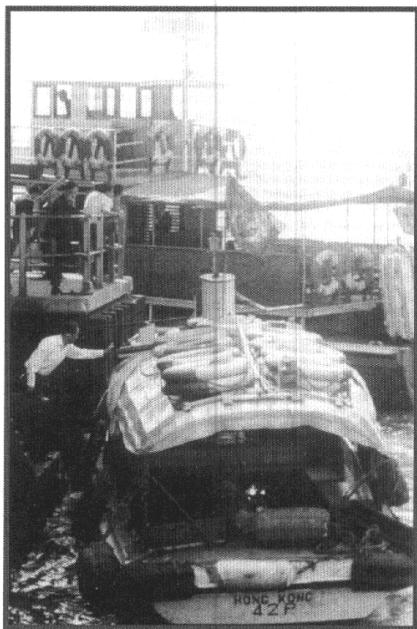
「嘩啦嘩啦」蓬勃發展的原因包括：第一，它的體積小、方便駕駛，能夠靈活地來往於港九各地，是理想的導航工具。第二，它的運行不受時間、空間限制，二十四小時營業。當其他交通工具深夜停駛後，「嘩啦嘩啦」依然為市民提供即時的過海服務，的確是方便快捷的交通工具。當颱風過後，其他渡輪還未恢復行走時，「嘩啦嘩啦」已投入服務。「嘩啦嘩啦」並沒有硬性的停泊點，它可在任何碼頭接載乘客。當發現有乘客要登船時，它便以最快的速度駛向岸邊接載他們，這種靈活性是其他交通工具欠缺的，也因為這種隨停隨開的彈性，「嘩啦嘩啦」亦被稱為「水上的士」。基於以上原因，電船業發展得非常快，據業內人士稱一九七一年是電船業的發展高峰時期，當時港九電船同業商會屬下有三百多艘電船，生意非常興旺。



四、「嘩啦嘩啦」的運作

在外洋輪船進入香港停泊時，白天，當輪船在顯眼位置掛上一枝由紅黃色組成「O」字訊號旗幟，是告訴此船等待接載服務，在海面上的「嘩啦嘩啦」看到該旗便可快前往營業。在晚上，「O」字旗被「環照」紅燈取代。「嘩啦嘩啦」發現客源後，船長快速地靠船以爭取客源，誰能先到達誰便能搶到乘客，所以電船相撞的情況經常出現，驚險百出。

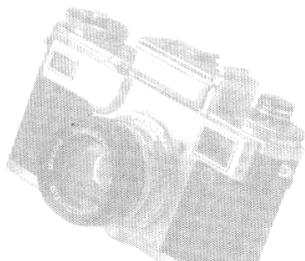
全港共有十個「嘩啦嘩啦」停泊點，分別是九龍尖沙咀碼頭、佐敦道碼頭、西貢街海傍、干諾道西新填地海傍、深水埗碼頭、中環卜公碼頭、港澳碼頭、西環碼頭及灣仔碼頭。由

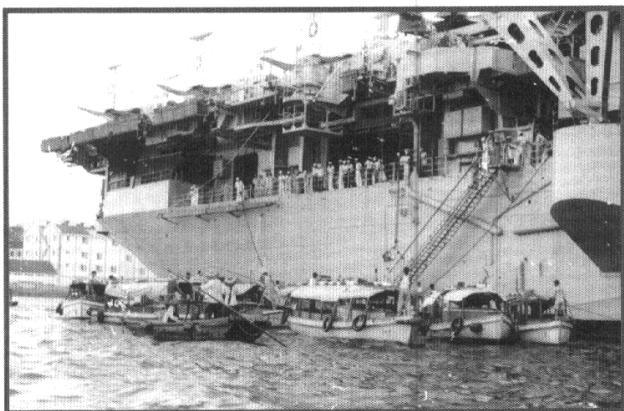




於地點的不同，因此彼此的客源也不同，佐敦道碼頭、西貢街海傍、干諾道西新填地海傍、深水埗碼頭、西環碼頭，乘客主要是起卸工友及維修工人，尖沙咀碼頭以船員及外國人為多，港澳碼頭是海員，而灣仔碼頭則以水兵為主。

「嘩啦嘩啦」的票價每年都有增長，一九五三年，來往於尖沙咀和中環的單程包船價是三元，一九六六年，相同行程的票價上升至六元，到了一九七四年則上升至八元。其票價受運輸署的《商船（小輪及渡輪船隻）規例》的監管，船公司不得收取超過條例規定的最高票價，但是在懸掛三號或以上風球時可收取雙倍船費。





▲六十年代「嘩啦嘩啦」為訪港
美國軍艦提供服務

五、「嘩啦嘩啦」的水手及船長

「嘩啦嘩啦」上有兩名水手，船頭船尾各一個及有一名船長。水手的職責包括清洗船艙內外、替正在掌舵的船長瞭望，在船停泊時的拉纜等等，幾乎船上大大小小的事情雜務都是水手的工作範圍。早期的水手待遇很低，他們沒有固定工資，工作一星期祇休息一天。但從五十年代起，水手的福利有所改善，負責船頭工作的工資較高，是五十元，船尾的則有三十元。當水手工作超過三年並且年滿二十一歲，他便可考取船長牌，有機會成為船長。

昔日的考牌試有口試，現在則增加了筆試，均用中文作答。口試採取即問即答的方式，著重考核考生的災難應變方法的掌握，如對擱淺、兩船相撞、火災等的應對方法。如果口試的考官是外國人，那考生的答案便通過翻譯告訴考官。筆試則以選擇題為主，主要是考核港口常識和船例規則等。



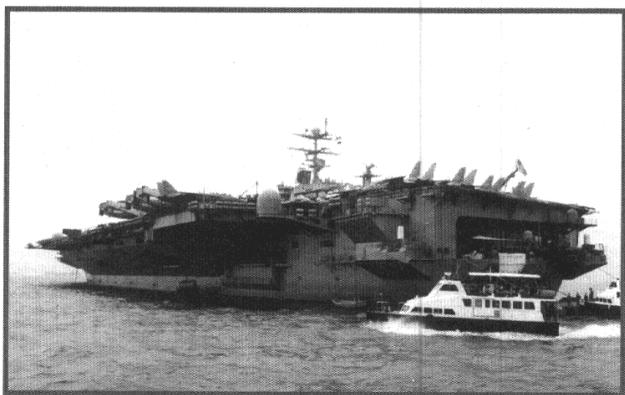
船長負責掌舵開船，指導、監督水手工作。在發生突發事件、意外時，船長需控制場面，實行各應變措施，所以說船長除了要通曉駕駛技術外，還需掌握對各種意外的處理方法。

六、「嘩啦嘩啦」的社會貢獻

「嘩啦嘩啦」除了充當交通工具外，還參加了許多社會活動，如為公益金籌款。一九七二年，八艘「嘩啦嘩啦」參加義載服務，每晚從凌晨二時至早晨六時義務接客來往港九各碼頭，三晚共二十四小時的善航為公益金載來五千零九十五元的善款。電船義載，這在當時是首次嘗試，電船的夜渡眾生善舉贏得了社會各界的廣泛讚揚。

七、「嘩啦嘩啦」的第二衰落期

踏入一九七三年，紅磡海底隧道通車後，電船生意便一落千丈，乘客人數只是全盛時



▲ 新式的電船

期的百分之二十一，百分之三的電船已遭淘汰。七十年代中期，全球性的石油危機，航運不景，到了一九七七年，全港只剩下約三十多間電船公司，每間每日平均接客也只有數百人。

電船業萎縮是許多客觀因素所導致的，其中，大部分外洋輪改為貨櫃船，上落貨時間由原來的十多天改為不到二十四小時，故此外洋輪船船員上岸次數急遽下降。同時因海底隧道的通車及通宵巴士的開辦都削弱了「嘩啦嘩啦」的競爭能力，搶走了許多原來屬於「嘩啦嘩啦」的乘客，很多人都願意選擇陸路過海，而不願意再乘搭電船。除了以上種種原因，非法營業搭客的艇仔也給予「嘩啦嘩啦」沉重打擊，艇仔以其便宜的票價招來乘客，「嘩啦嘩啦」生意因此一落千丈。當年穿梭港九的「嘩啦嘩啦」便慢慢從海面上消失了。



▲ 電船業已發展為海上服務輪渡

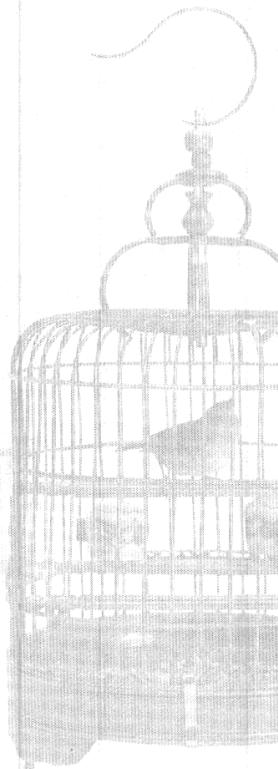
八、「嘩啦嘩啦」的現在

事實上，「嘩啦嘩啦」並不是被淘汰，而是發展成另一形式的海上運輸工具。因為現在用於合法出租、接載市民來往離島及遠洋船的小型渡輪和高速客船，便是現代版的「嘩啦嘩啦」。不同的是當年簡陋、破舊的外觀，如今已變得美侖美奐，部分船隻更是由外國進口。它已發展成行駛得更快、更安全的海上交通工具，它依然肩負著為市民服務的責任，為廣大市民提供更優質、舒適的客運服務。

九、總結與展望

舊式的「嘩啦嘩啦」雖然已從海面上消失，可是取而代之的卻是外形更新式，設備更齊全的渡輪及小型高速客輪。它是「嘩啦嘩啦」精神的延續，如今穿梭於港九甚至離島，為市民提供方便、快捷的海上交通服務。相信如果我們換個角度看，我們應該為「嘩

「嘩啦啦」的消失感到高興，因為它的消逝代表了香港的繁榮發展。但願這樣的渡輪能繼續生存下去，市民需要它，香港的進一步發展需要它。「嘩啦啦嘩啦啦」，謝謝你為油麻地、為香港奉獻的一切一切，如今雖然你的身影已不復存在，但你的服務，你的精神將被記入歷史史冊，長存在人們心中。



龍舟競渡在油麻地

九龍華仁書院

黃振輝 王凱傑

目 錄

一、前言

二、舉辦龍舟競渡的原因及準備工作

三、熱鬧盛況及其原因

四、龍舟軼事

1. 龍舟的放置
2. 端午節的假期
3. 風平浪靜
4. 龍舟的終結

五、總結及展望

龍舟競渡在油麻地

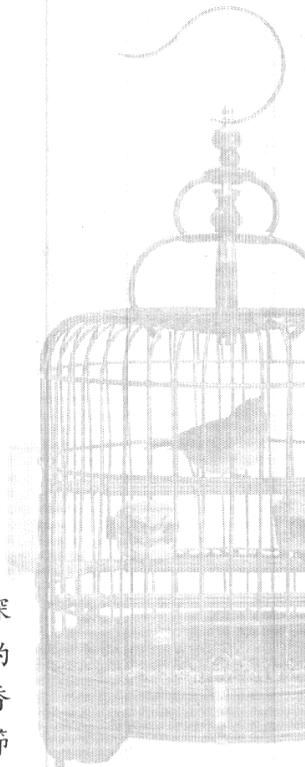
一、前言

香港是一個華洋雜處的地方，一方面深受西方文化的影響，一方面又繼承了中國的傳統。無論是節日慶典，以至生活細節，香港人都沿襲著中國的傳統習俗。每年端午節的時候，香港人都會吃粽子、划龍舟。香港是一個漁港，四面環海，適合賽龍舟的地方實在不少，例如沙田城門河、大埔吐露港、赤柱、香港仔、長洲等，油麻地避風塘也是其中一個地點。

二、舉辦龍舟競渡的原因及準備工作

龍舟競渡是端午節的重要環節，更可以說是端午節的高潮所在，十分矚目，所以這份報告將會集中介紹油麻地避風塘端午節的龍舟競渡。

原來油麻地的龍舟競渡，從一九六四年開始，至一九九三年舉行最後一屆，共有二十九年的歷史。每年端午節，香港貨船業總





▲油麻地龍舟競渡

商會都會於油麻地避風塘舉行龍舟競渡，吸引數以萬計的市民到場參觀，場面熱鬧非常。

據貨船業總商會永遠會長梁富先生稱，一九六三年，即香港貨船業總商會成立當年，貨船業的同行送了一艘龍舟給總商會。香港歷來都有龍舟競渡，一些船業的老前輩認為這能保佑水上平安，總商會覺得應該繼承傳統，而總商會是在油麻地成立，因利成便，總商會就決定於油麻地避風塘舉行龍舟競渡。第一屆舉行過後，得到各方讚賞，並得當時政府華民政務司鼓勵，便決定把每年賽龍舟的規模擴大。香港貨船業總商會於是邀請油麻地街坊福利會、旺角街坊會、九龍區大廈總會、尖沙咀街坊福利會、布業工商會、玉器業工商會、港九電船拖輪商會、油麻地小販會等九大團體聯合主辦。每個團體為龍舟競渡捐出多少，總商會就給各團體相應金額的入場門券，以供其會員參觀龍舟競渡。



每年將到端午節的時候，主辦單位就開始做準備工作。首要的工作是要搭看台。龍舟競渡當日，各嘉賓和觀眾都會坐在看台上欣賞賽事，以擋風遮曬。端午節前五日，工作人員會用竹枝搭棚架，搭成五至六個看台，看台的總長度足足有千幾英尺長，由公眾四方街一直伸延到避風駁咀。不要小覷這些竹枝搭成的看台，它們是十分穩固的，觀眾都很安心坐在看台下欣賞比賽。

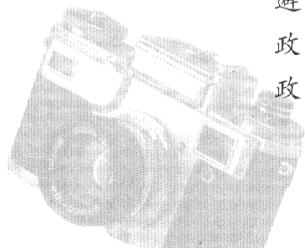
除了搭建看台，準備躉船也是不可或缺的。躉船不單把比賽賽道劃好，更能阻擋大海的浪潮，令賽道風平浪靜，使賽事能順利進行，因為賽道若有浪，龍舟很易便會翻沉。躉船在避風塘中整齊停泊著，把避風塘劃了個大約一千二百英尺乘五百英尺的長方形作為龍舟比賽的範圍。長長的躉船連成一串，就像一條條龍躉。所有的躉船都是總商會的會員借出的，為大會省回不少費用。

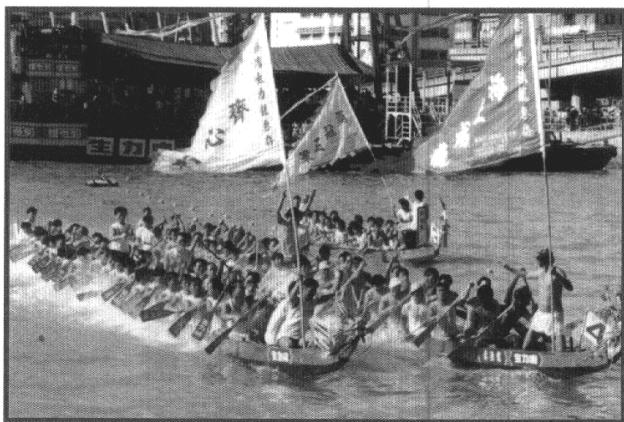


還有一艘船是十分重要的，那就是主禮船。它停泊在文昌街近渡船街沿街的海邊，一切頒發獎狀、紀念錦旗或感謝狀的重要儀式都在主禮船上進行，所以其位置一定要「當眼」，要所有觀眾都看到。

三、熱鬧盛況及其原因

每年的龍舟競渡都吸引了數以萬計的市民參觀，比賽通常要到中午十二時才開始，但很多取了入場券的市民早在十時左右已到了會場，爭「頭位」，十分擠擁。除了普羅大眾外，還有各階層的人士去欣賞龍舟競渡，其中包括當時的港督。戴麟趾、麥理浩、尤德、衛奕信等歷任港督都到過油麻地避風塘看龍舟。大約下午三時半，港督就會身穿便服，搭乘躉船，伴隨著十多艘船，緩緩駛到避風塘，場面十分壯觀。還有一些名流紳士、政府高官，如民政司、輔政司、三軍司令、政務署長等到場參觀，可謂冠蓋雲集。





電視廣播有限公司（無線電視）從六十年代尾開始，每年都有現場直播油麻地避風塘的龍舟賽事。無線電視會派出多名當年的香港小姐到會場作嘉賓，頒發錦旗或獎狀予優勝隊伍，香港貨船業總商會亦會儘力協助無線電視進行拍攝工作。

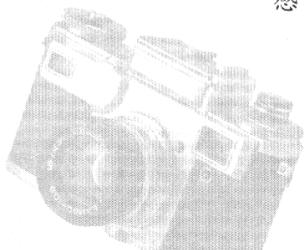
有數以萬計的觀眾在場，為免發生混亂，比賽當日，油麻地警署會加派人手維持秩序，大會亦邀得香港女童軍總會和童軍總會，派出童軍協助。聖約翰救傷隊會到場為感到不適或受傷進行急救，而海天體育會則拯救遇溺的人。

一九六四年為第一屆，當時只有六隻龍舟參加，賽事性質也只是表演賽。但經過短短兩年，自一九六六年起，每年油麻地避風塘舉行的龍舟競渡，都吸引了數以萬計的市民參觀，場面十分熱鬧。香港其他地方也有舉辦龍舟賽事，例如大埔、西貢、荃灣、香



港仔等，其中油麻地避風塘最能吸引觀眾。分析原因，最主要的是油麻地的地理位置。

油麻地乃九龍發展最早的市區，人口稠密。早在一九零一年，九龍人口四萬三千，其中油麻地有人口一萬六千八百五十九，佔總人口的四分之一。當地的坊眾都會於當日到避風塘欣賞龍舟賽事。而舉辦龍舟競渡的地方位於油麻地避風塘，距貫通西九龍各區、熙來攘往的彌敦道不遠，由於車站多設於彌敦道，本港各地的市民都可搭乘公共交通工具，於彌敦道下車，只需步行數至十分鐘，即可到達會場。當時的佐敦道碼頭亦位於避風塘隔鄰，住在港島或離島的市民都可乘搭渡海小輪到場參觀，方便快捷。所以油麻地的龍舟競渡不但能吸引當地居民觀賞，加上交通方便，市民都樂於親身到避風塘湊熱鬧，感受節日氣氛。



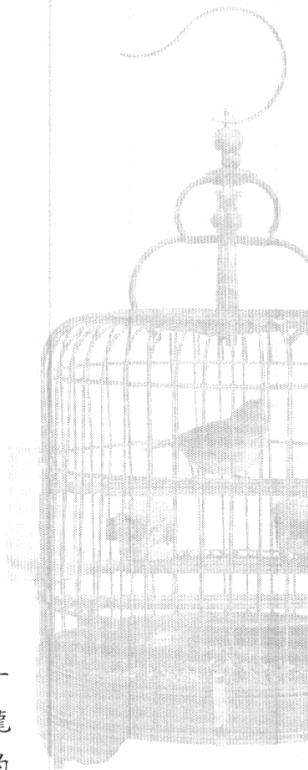
四、龍舟軼事

1. 龍舟的放置

龍舟的體積絕對不小，大龍可容納五十多人，中龍也可容納二十多人，究竟那些龍舟會放在哪裏？梁先生稱，原來尚未填海的時候，總商會的龍舟會擺放在避風塘駁防波堤上的倉中，那兒人跡罕至，又鄰近比賽場地，是比較適合放置龍舟的地方。彭先生謂，把木製的龍舟擺放空氣中，很容易會被蟲蛀，而龍舟通常會用較昂貴的柚木製造，這樣會比較耐用。他從前在廣州看過，有人於比賽後會把龍舟「藏匿」，意即把龍舟埋藏於泥土中，據說這樣可防小蛇蟲鼠蟻蛀食木製的龍舟，較為耐用。

2. 端午節的假期

現在端午節對我們的意義，可能只是多一天假期而已。但大家可知道，原來六十年代初，端午節並不是公眾假期，當時有些市





民因為要觀看龍舟競賽，慶祝公眾假期佳節，要向公司告假。據香港貨船業總商會理事長彭耀臣先生稱，當時港督戴麟趾爵士亦有到來觀看競賽，看到此情形，覺得有需要將端午節列為公眾假期，與眾同樂，共渡佳節。不久，政府即批下公文，正式把端午節定為公眾假期。

3. 風平浪靜

油麻地的龍舟賽事，足足舉辦了三十多屆，很幸運地，比較嚴重的意外從未發生過。據彭老先生稱，環顧三十多年，不知是否得到神靈庇佑，油麻地避風塘的龍舟賽事未發生過大意外，反觀本港其他舉辦龍舟競的地方卻曾發生過打架事件。當然，大會的精密安排，也功不可沒。大會的編排十分緊密、仔細，程序經過詳細的安排，大家也就不會奇怪為何舉辦了那麼多屆龍舟競渡，也沒有發生過什麼重大事故。

