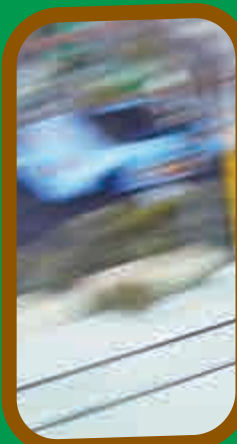


逢星期日刊出

有人「狂想」要求香港電車從路面消失，早早進入博物館。另一邊廂，有個「電車男」李俊龍，早在兩年前就開設本港首家私人電車博物館「香港電車文化館」。電車男設館，並非為安排電車退出路面作準備，而是讓令更多人了解電車，繼而喜歡電車。李俊龍坦言：「營運博物館不輕鬆，我只是興趣使然，想有更多人喜歡電車，可以一起談論電車經。」

大公報記者 梁康然（文） 黃洋港（圖）

▶李俊龍醉心電車世界，把興趣發揚光大，建立電車文化館



▲經多次改良，李俊龍製作的電車模型惟妙惟肖



電車男 獨樂樂不如眾樂樂 開館講歷史

Kennedy Town 堅尼地城

▼小時候已鍾情於電車，只要聽到「叮叮」聲就會停止哭喊



▼目前已停用的電車票



▼香港電車文化館展出不同的古老電車相片



毛遂自薦令狂想變事業

身為電車迷，李俊龍收藏大批電車精品，可是獨缺港產電車精品。他心有不甘，「膽粗粗」向電車公司毛遂自薦，申請授權生產本地電車精品。他的誠意及認真細心構想，成功打動電車公司，有機會將自己多年來奇思異想化為實物，更將個人興趣發展成一門事業。

在2009年本地發生一宗大事：香港電車公司由「九龍倉」易手予法資公司「RATP Dev Transdev Asia」。電車迷之間對此事議論紛紛，李俊龍認為新人事新作风，外資公司行事作风較為開放，就「膽粗粗」以電郵去信該公司，用電車迷身份陳述對推廣電車想法，當中最重要的是生產電車精品授權事宜。

膽粗粗求合作CEO回覆

「電郵不單獲回覆，更是由對方CEO回覆。」李俊龍始料不及。最初，對方未知市場反應，只授權推出印有電車文件夾、車站牌鎖匙扣等簡單精品，但李俊龍仍然費盡心思：「當日只能用三個車站來做鎖匙扣，電車站有過百個，選出來的車站一定要特色或意義。最後，決定選用軍器廠道、春秋街、銅鑼灣總站。」

「軍器廠道是本港首架電車着地地方；春秋街路軌旁就是街市，是外國也推介景點之一；銅鑼灣總站曾一度取消，可反映本地電車歷史。」李俊龍解釋。

雙方首次合作後，電車精品市場反映不俗，電車公司決定繼續與李俊龍合作，推出更多不同的電車精品，如金屬電車模型、徽章、杯墊、磁石貼、明信片等。當中最新的是電車軌道套裝「香港電車動感套裝系列」。

大膽構想無法實行

推出精品涉及金錢交易，李俊龍因此與朋友合組設計公司，處理精品設計及市場事務。李俊龍主要負責設計方面工作，他笑言自己「公器私用」：「平時我閒來就會想像，有什麼東西可融入電車中把它精品化。過去沒有資源及平台去把構想實踐商品化。」

現在由他設計的精品是電車文化館主要營運收入之一，他坦言並非所有精品構想都可行，如曾想過推出電車電話繩，電車錢箱等失敗告終。「當中電車錢箱設計，已到達準備投產階段，可惜廠家都要最少生產3000個。這個數量的錢箱可能要花幾年才可清貨，期間根本沒地方來存貨。」李俊龍說。

親手打做夢想小鎮

夢想擁有電車的李俊龍，兒時就已經用顏色筆、紙張自製電車。在他中學時期，巧合發現一套舊式迷你火車套裝，隨後花了近九年時間，親手改造出一個電動「電車小鎮」模型。

在2001年，李俊龍購入一套兒時見過的迷你火車套裝玩具，本來只是放在客廳中矮身櫃頂作裝飾。但原有路軌及車身都呆呆的沒看頭，就決定對套裝玩具大改造。他先以超能膠、軟間尺及牙籤製造出首架單層電車，又將原有塑膠路軌裁切或延長，按自己心意拼出新路線。

大改造加場景變車隊

完成最初「間尺單層電車」後，他又挑戰製造三架雙層電車，以及兩輛仿古30年代造型電車及英式倫敦電車。在2003年時，他為路軌兩旁加建各式場景，如馬路、房屋、總站、車廠、草木及路基石碎石，可亮燈的街燈系統等，「電車小鎮」雛形已成，並將自製的車隊定名為「MYTramways」。

隨後幾年，李俊龍不斷改良MYTramways各型號車身。至2006年11月，電車小鎮改用「BEC-KIT」鐵道模型底盤，使各電車模型都可用12V交流電驅動，電車模型行走時車廂更可以亮燈。

李俊龍樂此不疲，在2007年設計出「茶座概念電車」，而2010年又造出大型立體流動展覽電車。電車小鎮已成李俊龍的電車「實驗場」。



▲過去電車職工徽章為館藏之一



▲李俊龍參觀廣州最新款的環保電車



獨樂樂不如眾樂樂

開館講歷史

李俊龍正值「三十而立」之年，看上去只是一個尋常平凡小伙子。他如大部分港人一樣，從學校畢業之後，為生計而營營役役，先後在連鎖快餐店、主題樂園工作，現在他是某隧道公司職員。他原是寂寂無名打工仔，直至2009年，因他自家製精緻模型「電車小鎮」見報，漸漸為人認識，被冠以「電車男」之名。他所創立的「香港電車迷會」亦開始為外界留意。

電車在坊間又名「叮叮」，已在港島行走了逾110年。「其實本地電車是全球唯一有兩層的電車。」說起電車，李俊龍雙眼彷彿會發光，準備好可以隨時為你提供各類電車冷知識。

感慨電車迷在港屬小眾

電車男回想過去，情迷電車是孤獨。「電車迷在香港屬於小眾，不是人人對它有感情，如果並非在港島區長大，對電車情感會更冷淡。中學時朋友同學多會研究火車、飛機，認為電車落伍，不屑討論。」李俊龍道。

他不甘孤芳自賞，便趁當年互聯網普及，就在網上各大小討論區發起有關電車的討論，漸漸吸引到其他同好者。在2000年時他開設了電車專門討論區「電車之友」，電車迷開始聚集起來。電車之友首次網聚，出席人數也只有八至十人左右，人數不多，但最重要是出席者都喜歡電車。討論區運作了六年後，電車迷累積到一定人數，他決定成立正式電車迷會「香港電車迷會」。目前會方大概有600名會員。

「香港電車迷各社會層面都有。」李俊龍因此認識不同社會人士，當中有些是交通迷，同時喜好其他交通工具。在2011年，有本身是巴士迷

會員告知李俊龍，山頂廣場希望舉行交通工具展，認為是次展覽可以加入電車元素。結果促成了一個為期半年，佔地近1000呎「巴士電車展」。

外國旅客感興趣

是次展覽成功，即使展期完結，仍有外國旅客向山頂廣場查詢，希望前來參觀。最後，山頂廣場與李俊龍洽談，願意以商租租務水平，讓他在廣場內設立有關電車展館。「就此香港電車文化館就出現了。」李俊龍說。

電車迷知道將有專門電車博物館都十分雀躍，紛紛提出博物館設計構想。「當年大家都天馬行空，想在館內天花有電車模型行走，又想有人扮成舊電車職員、要有霓虹光管招牌，塑造出電車歷史味道。」李俊龍坦言這些有趣構想最終都沒法達成。

回歸現實，李俊龍從其他電車迷籌借共25萬元，加上自己五萬元積蓄，即合共近30萬元來設立博物館，展品來自他個人及會員珍藏如電車車票、歷史相片、模型等，另獲電車公司借出舊電車藤製座位、車站牌等，終在2013年10月正式開館。

意義大於金錢

現時電車文化館依賴出售電車精品來支持營運，「當年籌借款項已經還清，目前文化館收支平衡。」李俊龍說：「好在文化館定位為非牟利，旨在推介電車。要是做老闆想賺大錢，就根本沒動力去經營。有時見到家長攜同小孩前來，利用館內展品告訴小孩以前坐電車經歷，讓父母子女互相交流，就會覺得設立電車文化館意義，不應與金錢掛鉤。」



▲李俊龍設計的電車軌道套裝「香港電車動感套裝系列」

電車男的電車情

有人幾乎未坐過電車，就認為電車應該被淘汰。李俊龍坦言身為「電車男」，其實也很少坐電車，大概一周才坐一次左右。他直言：「對我來說，電車只是其中一種交通工具而已。」受訪期間，他實在說不出自己喜歡電車什麼。「我不知道，喜歡就是喜歡。」

電車男說不出為何喜歡電車，反而電車有多惡劣，他就滔滔不絕：「社會總是把電車浪漫化。要是趕時間，你會恨它走得慢；要是夏天去擠無冷氣電車，你將得到一趟「恐怖」經歷。電車作為交通工具，根本難以和其他交通工具競爭。」

本港電車在1904年起服務港人，每天「叮叮、叮叮」，來往港島堅尼地城至筲箕灣東西兩端。在上世紀90年代末，電車公司本想引入冷氣電車，社會反響比想像中大，認為冷氣會破壞傳統。「誰規定電車一定要傳統？」李俊龍關心電車未來：「在70年代起，本地電車已錯過多次發展機會，近年電車客量已不斷下跌（據運輸署資料顯示，2004年有8492萬人次；2013年則為7228萬人次），再停滯不前，電車就只有走入博物館。」

叮叮聲陪伴成長

在他回憶中的電車，都不是博物館內展品，而是每天在街上走來走去的電車。據說，李俊龍仍是手抱幼童時家住西灣河，他只要聽到電車獨

有「叮叮、叮叮」響聲，就會停止哭喊，「那是母親說的，我就信了。」李俊龍說：「我對電車最早記憶，是讀小學時覺得電車車身上廣告很漂亮，總是吸引着我。印象最深的是柯尼卡（菲林生產商）那色彩斑斕扇形標記。」

他讀中小學時，每天步行上學或回家，路上相伴的是電車。在他成長期，偶爾與家人口角面紅耳熱，他就坐電車兜風，由總站一端坐到另一端，直至心情好轉為止。

長大後，李俊龍開始收藏電車物品，陶醉在電車世界逾30年，目前他的珍藏品過千件，需要另租一室來存放，「電車物品太多儲唔晒！我只好忍忍。」

說着自己與電車關係，李俊龍似乎有所感悟：「電車原來一直陪伴我成長，潛移默化地融入了我生命中，回想起來，每當我不開心就會坐電車，就如傾聽我心聲好夥伴。」他相信，只要是港人，都會對電車有莫名親切感，無論電車有什麼缺點，大家都不希望電車從此就消失，甚至將電車缺點浪漫化。

周遊列國考察各地電車

近年他花在收藏品「洗費」大減，改為留下資金去周遊列國，視察及了解各地電車如何運作及營運，如到台灣高雄參觀電車工地、內地廣州參觀最新式環保電車，以及到訪倫敦、米蘭等地，了解當地保育古老電車與同步發展新款電車情況。「無論如何喜愛電車，電車是交通工具本質不會變。」李俊龍說：「電車不能再在路上行走，就只是普通死物。」或許「電車男」自己未察覺，原來他最希望見到的，是電車在未來世界仍能一直走下去。