

風雨無阻

1909年9月25日，中國東北第一輛有軌電車從大連街頭緩緩駛過，它的軌跡幾乎與大連的發展歷史相重合。歷經百年，有軌電車依然風雨無阻地運行的，在中國僅剩香港和大連兩地。時至今日，穿梭在大連街頭的201路有軌電車，依然保留了十餘輛1930年代研製、經過翻新改造的老式電車。全車木質件造型和銅質前大燈基本還原了老電車的古樸風貌，成為這座城市一道穿越世紀滄桑的移動風景線。

大公報記者 宋偉（文、圖）

1899年，大連開埠建市。贏得日俄戰爭的日本人為了鞏固其在「南滿」的統治，由「南滿洲鐵道株式會社」大規模實施了城市「電氣鐵道」籌建計劃。就在這一年，由德國西門子公司修建的中國內地最早的有軌電車在北京出現，連接郊區的馬家堡火車站與永定門。

十年後的1909年，當第一輛有軌電車緩緩駛過大連街頭，有軌電車便成了大連人生活密不可分的一部分。繼第一條全長2.45公里的線路後，在長達30年的時間裏，大連相繼開通了10條有軌電車線路，總長約32.7公里，車輛百餘台，形成了完整的有軌電車線網。

白牌紅牌 屈辱歷史難忘懷

在老一輩大連人的記憶裏，電車有白牌車和紅牌車之分。白牌車乾淨、舒適，乘客多數是日本人。生活在社會底層的中國勞工不允許上這樣的「好車」，他們只能乘坐掛紅牌的破車。

曾經，老大連人把日本人帶來的這個新奇的龐然大物叫做「美國大木籠子」，因為第一批行駛在大連街頭的37輛電車，車身為木結構，由美國製造。但實際上，它的底盤是英國造，電氣部分則是德國造。這種由三個國家的技術拼湊起來的電車，被日本人應用在他們的殖民統治中。

1945年，大連街頭的高音喇叭裏傳出日本人的哭聲：日本宣布無條件投降！但隨着日本人的離去，大連的有軌電車遭到癱瘓性摧毀：運營線路只剩下3條，百餘台車輛僅有38台還可勉強使用。但戰敗的日本人早已想不到，由他們帶來的有軌電車早已與大連人結下深厚情緣，殘暴的破壞非但沒能割斷這股情脈，反而燃起了更加熾烈的重建熱情。在之後的30年歲月裏，大連電車迎來了發展史上的巔峰期。

百廢待興 白手起家造新車

上世紀日俄戰爭結束後，日本殖民當局在大連籌建了有軌電車，但後來由於太平洋戰爭爆發導致日本鋼鐵進口數量大跌，電車的供應材料日漸緊缺。大連電車中的一些老舊車輛缺乏維修保養，愈發不堪重負，相繼停運。

1945年8月大連解放後，原來在大連電車工廠裏的日本技術人員陸續回國，大連市人民政府隨即接管了大連都市交通株式會社，接收了38輛勉強能夠上路的電車和很多「病入膏肓」急需盡快修復的日產電車。加緊修復有軌電車、恢復運營，成為當時大連市交通公司的首要工作。

白手起家、製造新車，這對當時電車工廠的全體職工來說就是一場新戰鬥的開始。工人們用他們的雙手一點點鑿型來製作配件。有的配件更是從未加工過，也不知道原料的配方，而今自己加工難度很大。

為了弄清原材料的成分，電車工廠的工人們查資料，搞實驗，甚至不顧危險用「親口嘗一嘗」的方法來分析材料的成分。就這樣反反覆覆，幾經周折，電車工廠的職工群策群



▲香港叮叮車

▲大連有軌電車



▲上世紀三十年代仍有軌電車，經翻新改造後依然穿梭在大連街頭。

大連有軌電車 穿越世紀滄桑

力，歷時近一年，終於成功製造出了新中國第一台流線型有軌電車。

在上世紀五六十年代，大連有軌電車最多時建有11條線路，總長48.9公里，車輛144台，職工5000餘人，日均客運量逾45萬人次。有軌電車已經成為當時市民最主要的交通工具。

關照歷史 電車走進新時代

到了1970年代，曾經稱霸街頭的有軌電車遭遇時代挑戰。人口增長、汽車發展、城市交通壓力增大，一向穩重的有軌電車因為沒跟上時代發展的要求，被眾人挑起了毛病：速度慢、佔道多、噪音大……在「有軌不如無軌，電車不如汽車」思潮的影響下，很多城市紛紛取消有軌電車系統。

1977年，急迫希望建設更新更美城市的大連，最終還是保留了3條有軌電車線路。這3條線路首尾相連，從東至西貫穿了整個市中心。在大連工業遺產調查組負責人、大連博物館館長姜曄看來，這是一份智慧的決策，也是一份對於歷史的關照。

2006年6月至去年底，大連市對201、203路有軌電車進行軌線改造，兩線合併，更換部分新型電車的同時，保留了16台1935年至1938年由日本研製、經過翻新改造的DL3000型電車。升級改造後的電車，古樸與現代相結合，基本還原了70年代老電車的古典風貌，恢復了全車木質件造型和銅質前大燈。

歲月變遷，如今有軌電車的周圍早已是高樓林立、車水馬龍，唯獨電車依舊。姜曄說，有軌電車已不單單是一種交通工具，而是城市多元文化和發展歷史的載體。百餘年來，有軌電車「咿咿呀呀」伴隨這座城市進入夢鄉；每天早上，又準時將全城喚醒，有軌電車已駛在了大連人的感情世界裏。

歲月變遷，如今有軌電車的周圍早已是高樓林立、車水馬龍，唯獨電車依舊。姜曄說，有軌電車已不單單是一種交通工具，而是城市多元文化和發展歷史的載體。百餘年來，有軌電車「咿咿呀呀」伴隨這座城市進入夢鄉；每天早上，又準時將全城喚醒，有軌電車已駛在了大連人的感情世界裏。



▲大連的電車修配廠百年前曾是「滿鐵電車修理工場」。

1951年自主研發「成功號」

在大連公交客運集團電車分公司電車修配廠會議室的牆壁上，至今仍掛着一張已經泛黃的老照片，照片上是201名職工簇擁在一輛裝飾一新的電車前。雖然歲月沖淡了老照片的色彩，但那一張張生動的面孔卻穿過了時間的長廊和空間的限制，向前來參觀的人們講述着工人們當時無盡的欣喜、驕傲和自豪。因為在他們背後靜靜陳列着的那輛車，正是為了慶祝1951年國慶節，由大連電車工廠自主製造的新中國第一台1000型有軌電車「成功號」。

1949年中華人民共和國成立後，百廢待興，大連市唯一的公共交通工具就是有軌電車。但是很多日本人留下來的舊車已經無法行駛，而且工人們也不願意在新中國駕駛日本人製造的電車，所以打造國產新有軌電車就成了迫在眉睫的任務。

時任電車工廠技術科長崔長舉回憶：沒有資金，電車人就修電機、打磨菜刀來籌款。沒有圖紙，他們就根據老電車測繪製圖。沒有模具少配件，工人們就自己動手製造。「有些配件工人們從未加工過，也不知道配方。為了弄清原材料的成分，大家甚至不顧危險用「親口嘗一嘗」的方法來分析材料的成分。」

重缺乏工具的鉚工來說，僅僅靠兩把24磅的大錘和一個破舊的平台就要把兩根12米長的槽鋼彎上幾道彎，可以說是個頗為嚴峻的考驗。當時，十幾名工人晝夜不停地掄大錘，雙手不知被磨破多少次，在連續奮戰七個晝夜後，終於攻破難關。

就這樣，一個困難來了克服一個困難，一個問題出現了解決一個問題。歷時一年後，在1951年國慶節前夕，工人們製造出了新中國第一輛流線型有軌電車，命名為「成功號」。電車出廠時，電車公司還特地選派了技術高超的優秀女車手呂淑英駕駛這「第一電車」。

時至今日，當參觀者面對這個歷史定格的瞬間，依然可以感悟到共和國電車人百折不撓、勇往直前的寶貴精神。「成功號」的誕生，不僅開闢了大連電車的新時代，也掀開了中國電車發展的新篇章。



▲1951年中華人民共和國製造的第一輛有軌電車「成功號」。

有軌電車「零排放」節能環保

作為近代工業文明的產物，電車是一種由直流架空觸線供電，牽引電動機驅動的客運車輛。其中，有軌電車是利用鐵軌來承擔車身的重量，因為以前的車廂是火車車廂改裝，所以鐵軌用得很粗，稱為重軌。後來改進了轉向架和剎車裝置，減輕了車身重量，重軌改為輕軌。

有軌電車的電動機有無級變速功能，因此電車上沒有變速箱和排檔，只需加大電流即可以提速，不過一般時速約15公里。車行速度之慢，讓行人在它面前沒有絲毫畏懼感。

有軌電車最大優越性，還在於它是「零排放」的節能環保交通工具，不產生任何廢氣廢水，對路面的損傷程度也很低。與此同時，有軌電車的專用路軌設在路中央，與其他機動車道互不影響，無堵車之虞。

►大連有軌電車內部保留上世紀的木質裝設
►有軌電車通過司機操縱器控制電流實現提速降速。



▲1948年大連的交通公司，培養了首批有軌電車女駕駛員。



▲1970年代大連的電車車票。