

◀「短篇粵劇——民間三孝義故事」表現傳統孝義觀念。



▲阮兆輝強調戲曲高台教化的功能。

作為第50屆香港藝術節的首個現場演出，「短篇粵劇——民間三孝義故事」早前在柴灣青年廣場演出。該節目全部由青年演員擔綱，通過全程90分鐘的短篇粵劇劇目，「一桌兩椅」的中國戲曲簡約舞台，50港元的親民票價，以及故事本身具有普世價值的孝義觀念，拉近了粵劇這個傳統戲曲劇種與都市觀眾的距離，吸引本地青年、外國觀眾以及一家老小一同觀賞。

大公報記者 徐小惠、實習記者丁蘊

3齣短篇粵劇 傳播戲曲與忠孝之美

是次製作由御玲瓏、劍麟、吳立熙、吳倩衡等新晉粵劇演員擔綱。三個作品分別為《雲英繼父守城》，講述明朝道州守將的女兒雲英，為奪回陣亡父親的遺體及繼承父志而出征殺敵；《緹縈陳情救父》，刻畫緹縈以敵情信打動漢文帝，救回被誣陷的父親；以及帶有神話色彩的《王祥卧冰求鯉》，展現孝子王祥不惜赤身卧於結冰的河面，希望用體溫融化冰塊，以捕捉鯉魚給繼母食用的故事。三個作品不僅討論孝行，還包含忠、義等價值觀，展現友情及齊心的力量，既讓觀眾重拾對傳統孝道、忠義等道德價值的認識，同時體驗傳統粵劇藝術的精妙。

粵劇名伶阮兆輝擔任節目的藝術顧問，他向大公報記者表示，自己會向演員講解表演的方式，「小朋友們都做得很好，故事內容都可以表達到。」在阮兆輝看來，戲曲本身是一套完整的東西，有其固有的發聲方式、表演方式，「戲曲不是看故事的，戲曲是看演員如何表現故事，是欣賞演員如何唱如何演如何做的。可以在思想內容、燈光布景等方面進行創新，但是戲曲的本質一定要保留。」

另外，他還提到戲曲演員高台教化的功能，認為節目以孝義為主題是很有意義的，「很多人覺得正能量的東西老套，但是人的本質是沒變過的，幾千年來的人性沒有變化。」

作為新晉粵劇演員，劍麟表示場地是這次演出的一大挑戰，為了遷就場地對表演內容做出一些改變，但依然順利地將戲曲與孝義這兩個元素相融合。御玲瓏則認為這次的演出對她而言非常特別，「我們這一次主要是一個推廣的形式，講的是孝道，讓我在表演過程中有一份責任感。雖然我整晚一入後台就要轉妝，好像比較趕，但是做得很开心。」

「看演員如何表現故事」

作為短篇粵劇，該節目每場時長約90分鐘，包括其中的兩個劇目，每個劇目的長度大約40分鐘，分上下半場，對於未曾接觸過粵劇的觀眾而言是很好的粵劇入門節目。在表現方式上，節目以中國戲曲簡約舞台之本「一桌兩椅」呈現，展示不同行當的特色，以及粵劇文武場面的唱、念、做、打等功夫。



▲節目全部由青年演員擔綱。

大公報記者徐小惠攝

外國觀眾粵劇首體驗

「短篇粵劇——民間三孝義故事」短小精悍的特點和票價，吸引到不少外國觀眾、本地年輕觀眾走進粵劇劇場。陳先生與太太帶著兩個上小學的兒子一同前來看戲，兩個小朋友看完之後十分興奮，手舞足蹈地模仿戲中人物的打戲動作，陳太太表示，這是他們第一次帶小朋友看粵劇，因為節目比較短，適合小朋友初次觀看，並笑稱看到小朋友對粵劇接受度良好，今後都會考慮帶他們去接觸長篇粵劇。

好。」 Alexandra是次和她的幾位外國朋友一同前來欣賞，她說：「剛好我們此前沒有看過粵劇，很期待看到一些中國傳統的裝扮和表演。」香港藝術節市場總監鄭尚榮表示，是次活動觀眾的反響很好，形成了跨代的觀眾層，「我們下午四點半的場次吸引了很多帶着孫子孫女的祖父母進場，也有很多父母下班帶着孩子進來觀看，很多小孩子是第一次看粵劇，他們對武打很感興趣，很雀躍。」

鄭尚榮談到這一次刻意將劇目的時長濃縮得較短，讓兒童觀眾得以在欣賞時保持更高的專注度。此外，鄭尚榮提到她和同事們多年來致力於將觀眾層擴大，希望透過藝術節的平台將傳統文化帶給外國觀眾。

市民梁先生與太太共同來到現場，梁先生大讚此次演出：「平常自己都有看粵劇，今天是第一次看這一班演員表演，這場表演相當成功，比以前看過的都精彩，演員功架很

「追車」數十年 化身電車「活字典」



「叮叮叮」，作為港島的一道亮麗城市風景線，電車在香港已有百年源流史，然而近年卻總有人認為，電車已跟不上城市發展的脚步。好在，香港還有一班電車研究者，謝耀漢便是其中一位。他不僅身兼香港電車文化保育學會會長，更於七月推出新書《由電線車說起：駛過百年的軌跡》，希望更多人能夠關注到電車與城市之間的深刻聯繫。

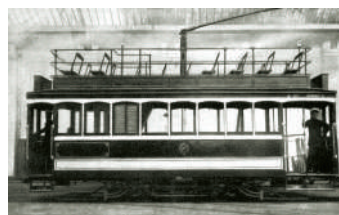
大公報記者 劉毅



▲香港電車研究者謝耀漢。大公報記者劉毅攝



▲舊式的香港電車車票。



▲香港首部開篷雙層電車，乘客由車頭可登上上層車廂。

- 1904
- 香港電車誕生
- 早期電車沒有車門，只有簡單扶手

▼如今依然正在行駛的仿古120電車。



▶謝耀漢、John Prentice 著《由電線車說起：駛過百年的軌跡》，中華書局（香港）。

「雖然我收藏了不少電車模型，但我更願意被視作一個研究者。」生於1980年代、修讀歷史專業的謝耀漢自兒時起就已對電車「一眼萬年」，「我住在港島西區，家樓下就是電車軌道。6歲時第一次搭乘電車，先是被車身上的廣告吸引，隨後便燃起了『電車之愛』。2006年開始後的短短四五年間，我追拍了162部電車相片。」謝耀漢說道。

研究過程中，他認為香港電車應該有一部「編年斷代史」。當他向大公報記者介紹他的新書時道：「我希望讀者能從中看到一個香港電車的博物館。」如今算是完成了這一心願。他滾瓜爛熟道來香港電車發展歷程，可謂如數家珍。

他先從1904年香港誕生第一部電車說起，彼時的電車分為頭等和三等兩種，「早期電車沒有車門，只有簡單扶手，車燈在車頂兩端，車頭放置目的地牌。」其後又出現了開篷雙層電車和帆布頂雙層電車，「開篷雙層電車的頭等乘客從車頭上車，而三等乘客則在車尾上車。」電車上層無遮無攔，處於電車頂層，暴露在車廂外，「遇到颶風下雨，坐於上層的乘客免不了被淋濕。為解決這一問題，電車公司於1913年，為部分車身上層座椅增加帆布上蓋，用以遮擋風雨，遂成就了俗稱的第三代電車——帆布頂雙層電車。」

「仿古版120電車」

謝耀漢稱，香港電車發展歷史主要分為戰前與戰後時期，「我們一般說的單層電車應是在戰前行走後約1926年退役。」而從戰前「進化」至戰後電車，他認為分水嶺當屬120電車，「1949年10月，第一部戰後電車120正式投入服務，行走堅尼地城至跑馬地。特點是路線牌在中央位置，且上層前後車窗較大並有安全圍欄。車廂方面的座位也由戰前的63座增加到68座。」

1987年，120電車與其他戰後電車一樣，都出現了車身老化問題。1991年10月，電車公司決定將原車120號退役，建造新車身，「當時是以砌車的方式將同期退役的86號電車組件，如下層長機和散件廣告舊物再用，令120「重生」，稱仿古版120電車。最大的變化在於改低了路線牌。」

根據謝耀漢的研究成果，香港電車於1986年進入了發展新里程，但電車數目增長不多。「1986年，電車進行了大翻新，主要改動包括將木製藤椅改為玻璃纖維座椅、車廂照明由燈泡改為光管，加配柔光外罩、車輪加上防震膠，以減少車身噪音等。」

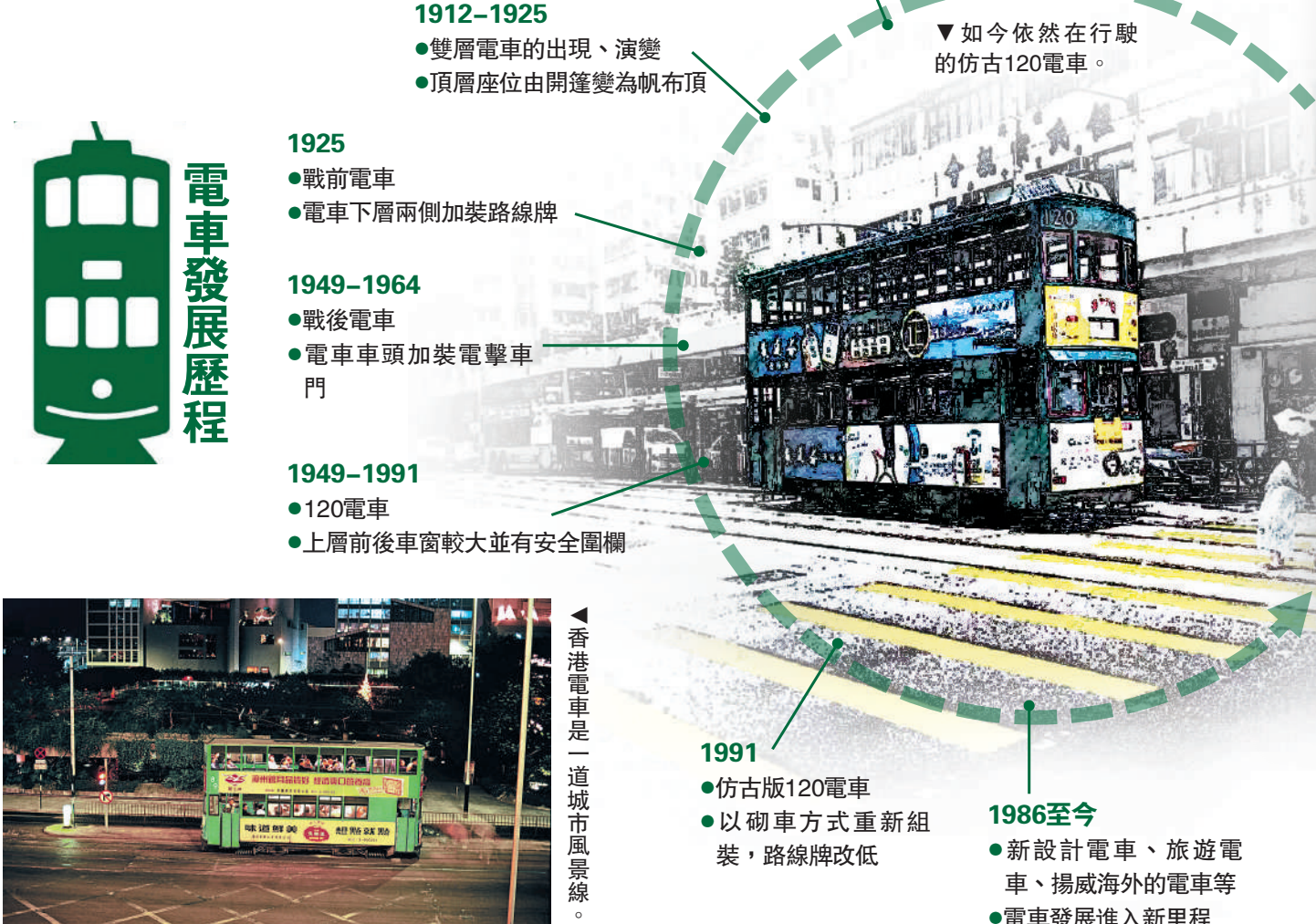
與各交通工具互補

翻新不代表全部淘汰，謝耀漢表示，現今香港依然有一輛仿古版120車在行駛，只是路線日日都不同，若親身搭乘或是拍照，視乎運氣。與此同時，他也喜聞樂見，LED車於近年也有了改變，比如前年嘗試在電車車頭裝上LED日行燈，於夜間行走時輔助中間大燈來加強車路照明。

一路行，一路拍。今時今日，謝耀漢依然每日搭乘電車，而以前的舊報紙、舊照片，以及圖書館的相關文獻資料、一眾電車愛好者的收藏……皆是他重要的參考來源。在他看來，電車與其他交通工具可成互補關係，「電車有自己的行駛軌道，站與站之間相距較近，因其行駛速度不快，也方便老人们的上落車。」至於近年有人說電車又阻路又無必要，他反對道：「持有這樣觀點的人，平日一定不會搭乘電車。其實認真想想，香港還有幾多如電車一般擁有百年歷史的事物？」

談及未來保育方向，謝耀漢希望政府可以加大電車的公眾普及力度，新成立的文化體育及旅遊局，也令他產生了新的期待：「我希望電車可以一直行駛下去，香港能有一座真正的電車博物館。」為城市留住電車，緣何如此重要？謝耀漢拿出一張拍攝的夜間行駛電車照片說：「乘客於一片糅合的燈光中坐於一車廂，讓人感到溫暖。」

部分圖片：受訪者提供



▲香港電車是一道城市風景線。