



從前，有個「嘩啦嘩啦」 交通工具迭代承載城市發展記憶

◆1980年代，數隻「嘩啦嘩啦」停泊在中環海岸。

自銅鑼灣活力避風塘主題區推出

「Walla Walla 歷史文化遊」以來，越來越多人透過這趟旅程，深入了解避風塘的歷史文化，而乘客所搭載的這一復古交通工具「嘩啦嘩啦」，也揭開了香港電船業發展歷程的泛黃書頁。雖然「嘩啦嘩啦」現今已不復存在，但它背後聯結的與香港海上交通、城市發展息息相關的歷史故事，不應被我們遺忘。

◆文、攝：香港文匯報記者 黃依江
部分圖片由受訪者提供



掃碼睇片

◆港九電船拖輪商會永遠會長郭錦通認為，「嘩啦嘩啦」的消逝並不是一個悲傷的句號。
黃依江攝



◆洪泰電船公司董事彭錦洪以前家中經營電船公司開「嘩啦嘩啦」。
黃依江攝



香港開埠初期，市民往來港九，靠的是搖櫓舢舨或風帆船，舢舨艇（又稱三板艇）就是「嘩啦嘩啦」的前身。早期的「嘩啦嘩啦」體積小，引擎在船頭位，運作時發出巨大噪音，因外國人覺得音似「Walla Walla」而得名。在交通不發達的年代，「嘩啦嘩啦」憑藉靈活性高的優勢迅速發展，1960年代高峰時期全港大約有200多隻，隨着後來紅隧通車，「嘩啦嘩啦」又逐漸式微。港九電船拖輪商會永遠會長郭錦通認為，「嘩啦嘩啦」的消逝並不是一個悲傷的句號，因為交通工具的迭代是由於需求的變化，如今電船行業各式新型渡輪、客輪取代了「嘩啦嘩啦」的位置，提供更好的服務，但有「嘩啦嘩啦」聲的歲月，也將永久留在船家和業界心中。

便可見一斑。

海上往來見證香港歷史

早期的「嘩啦嘩啦」可乘坐24人，除去船長、水手三人位置，實際可乘21人。戰時「嘩啦嘩啦」曾被日軍透過政府徵用拿來運輸補給，到還給船家時大多破爛不堪，有些乾脆在戰爭中被擊沉。「與其說是徵用，其實是貢獻，不過政府會出一份證明，可以憑這個去向他們追討賠償，但大多船家都不敢追究。」郭錦通說。戰後「嘩啦嘩啦」體量不斷變大，後來最大的「嘩啦嘩啦」可以載到60幾位乘客，船頭標寫着「67P (Person)」，即是海事處認可的船隻可承載的人數。

上世紀五六十年代，時常會有美軍軍艦停泊在近香港的區域中央，軍艦上的美國軍人上岸香港度假，也是以「嘩啦嘩啦」接載。郭錦通回憶：「超大的航空母艦有幾千人，租油麻地小輪來接載尚還不夠，就要以『嘩啦嘩啦』輔助，載美國軍人到分域碼頭。每年復活節、聖誕，一定會有艦隊來，逗留四五日，駱克道的酒吧街因此非常熱鬧，那是美國水兵喜歡去的地方。不過近幾年越來越少，現在幾乎沒有了。」分域碼頭於上年正式清拆，一段與「嘩啦嘩啦」有關的歷史，也隨之告別。

紅隧通車並非式微主因

外界概括「嘩啦嘩啦」興衰歷史，通常會認為紅隧通車是它式微的節點，但事實並不盡然。郭錦通說：「最大影響並非紅隧通車，而是貨櫃碼頭的出現，因為『嘩啦嘩啦』的最大需求來自海中央的大船。」貨櫃碼頭建立後，大部分外洋船都改為貨櫃船，上落貨時間由原來的十多天縮短到24小時以內，故此船員、工人往來次數也急劇下降，「嘩啦嘩啦」直接陷入慘淡經營的境況。

「嘩啦嘩啦」航行範圍的局限，也是它被淘汰的原因之一。早期香港航區分成3級，由於「嘩啦嘩啦」沒有甲板，如果風浪太大便會進入船艙，因此只可以在相對風平浪靜的1級區域行駛，郭錦通說：「安全的船就可以行更遠，與Launch、Ferry相比，『嘩啦嘩啦』顯得更局限。」如今，雖然大部分外洋船都停泊在貨櫃碼頭，但仍有少數運送難以放進貨櫃的建築材料的遠洋船，會泊在海中央，以覽船接駁送貨上岸，但接載工人「開河」的已經不再是木製的「嘩啦嘩啦」，而是玻璃纖維製、速度更快的大船了。彭錦洪提及：「如今香港木船已經停產，新產船船身用玻璃纖維或鋁合金製。一來木船較重影響速度，二來船廠懂得修理木船的師傅都已老去，新一代木工幾乎不會修理，而玻璃纖維保養便利，修理師傅也容易找到。」



◆Popeye從事航海事業49年，現在銅鑼灣活力避風塘主題區駕駛「嘩啦嘩啦」，為大家講述避風塘的歷史。
黃依江攝



◆「嘩啦嘩啦」歷史文化遊受到市民歡迎。
中通社

銅鑼灣避風塘船家 Popeye 口述歷史 為船員歲月自豪

Popeye，本名周家桓，是銅鑼灣活力避風塘主題區「歷史文化遊」負責駕駛復刻版「嘩啦嘩啦」的船家之一。同行都稱呼他Popeye，這個來自動畫《大力水手》的英文名，是他17歲當船員開始航海時，好朋友們給他起的名字。

那時他每次上遠洋船，搭的就是「嘩啦嘩啦」。真實的「嘩啦嘩啦」比起復刻版更簡陋：「船頭是尖的，船身用一塊綠色帆布蓋住，現在很多人叫『嘩啦嘩啦』水上的士，我年輕時怎麼會有『水上的士』這麼好聽的名字呢？其實『嘩啦嘩啦』行得很慢，搖晃得也很厲害，引擎噴出的廢氣也令人頭暈。」Popeye清楚記得自己有次搭「嘩啦嘩啦」從佐敦道碼頭往那時還是孤島的青衣，在午後搭船的艱倦搖晃中睡了一個深長的午覺，醒來卻還沒抵達目的地。

講述過去的避風塘

Popeye從事航海工作49個年頭，去了世



◆公眾可於銅鑼灣搭乘「嘩啦嘩啦」遊覽避風塘。



◆銅鑼灣避風塘的「嘩啦嘩啦」為復刻版，與真實的「嘩啦嘩啦」稍有不同。

「嘩啦嘩啦」與香港人精神

記者手記

以前外洋輪進入香港停泊需要接駁時，白天會掛紅黃「O」字訊號旗，夜晚會亮起紅燈，「嘩啦嘩啦」發現客人的訊號後，便加大馬力靠近，誰先到達誰便搶到乘客，因此常有電船相撞的情況出現。這彷彿港產片中的驚險場景，實則是因為當時的船家為賺錢謀生而爭先恐後的不顧一切。「嘩啦嘩啦」式微後，這些船家有些退休，有些轉去覓船、遠洋船等大船工作，繼續在海上謀生。也許「嘩啦嘩啦」本身就已經暗示着一種香港人精神，24小

時運營，八號風球過後它是第一個恢復服務的交通工具，每日靈活地穿梭在大船、碼頭、海岸，隨停隨開。「嘩啦嘩啦」雖已經從海面上消失，但取而代之的是性能更為優良、更安全的渡輪及小型高速客輪，「嘩啦嘩啦」被取代，象徵着交通與城市的進步發展。作為香港海上繁榮時期不可或缺的一分子，它的精神仍然留存在這個城市，或許現今新一代都未見過甚至聽說過這個交通工具，但當你有天搭乘天星小輪過海，或是乘渡輪去離島時，不妨想像一下「嘩啦嘩啦」在海面上，全力駛向目的地的模樣吧。



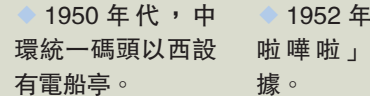
◆上世紀五六十年代，「嘩啦嘩啦」常接載訪港美國軍艦官兵。



◆1960年代的「嘩啦嘩啦」。



◆1950年代，中環統一碼頭以西設有電船亭。



◆1952年的「嘩啦嘩啦」收費收據。



◆在當年香港政府頒布「嘩啦嘩啦」限制圖中，一等航區行駛。



◆1950年代，「嘩啦嘩啦」趕赴遠洋船接載乘客。