

移动舞台叮当车

——上海有轨电车的旧闻趣事

张姚俊

“叮当、叮当!”“电车要开了!”“慢慢叫”,一个迟来的乘客快跑几步,一把抓住车门旁的铁杆,高声喊道。售票员探出车头,把手朝后一指:“后头一部来了。”

1908年3月5日,英商上海电车公司(以下简称“英电”)开通沪上第一条有轨电车线路——1路,将静安寺与上海总会(今广东路外滩)“两点一线牵”。两个月后,起迄站分别为十六铺和善钟路(今常熟路)的法商电车电灯公司(以下简称“法电”)2路投入运营,标志着法租界进入有轨电车时代。华界的有轨电车出现稍晚。1913年8月,上海华商电车有限公司(以下简称“华电”)的1路正式通车,串联起小东门和高昌庙(今高雄路一带)。

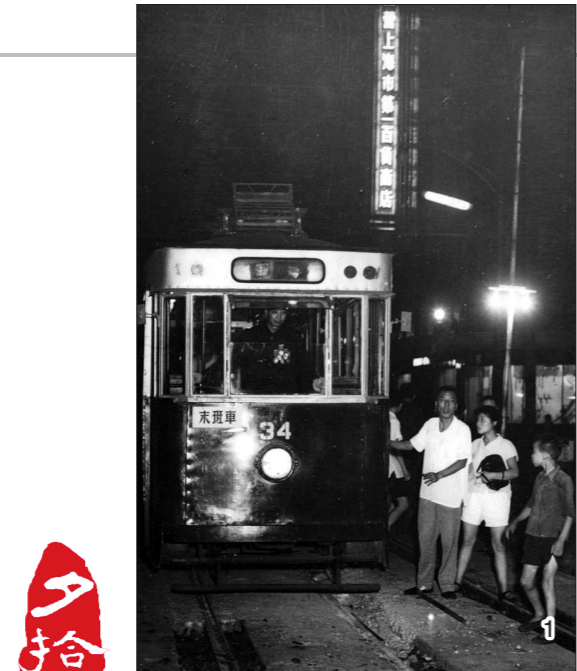
从此,这个头顶“小辫子”,脚踏“风火轮”,穿梭于钢铁轨道上、不时吟唱“叮当”曲的方头方脑的大家伙融入了申城百姓的寻常生活,亦成为众多文人墨客笔端的最爱。在张爱玲细腻的笔触下,电车轨道赋予了鲜活的生命力:“在大太阳底下,电车轨道像两条光莹莹的,水里钻出来的曲蟮,抽长了,又缩短了;抽长了,又缩短了……”。沪语中“电车路”一词即用于指代额面部的皱纹。别说是,远远眺去,额头上那一道道岁月留痕不也像一条一条静卧的电车轨道吗?

眼观六路的售票员

一身黄斜纹的制服,一只用来装票款的白布斜袋挎在肩上,手里紧紧攥着口袋,目光如炬般地盯住上上下下的乘客,口中还操着流利的职业用语,诸如“上车的乘客票子买起来啊!”“没错,这就是法电的售票员。有轨电车是近代上海公共交通的鼻祖,其售票员的装束与职业规范都被后来的无轨电车和公共汽车奉为圭臬。当然,黄斜纹制服只是法电售票员春夏季节的行头。到了寒冬腊月,他们就会身着呢大衣,穿行于风雪之中。

如果将“脚踏铃声铛铛响,双手掌住慢慢轮”的司机比作有轨电车的“领路者”,那么售票员则是车厢里当之无愧的“灵魂人物”。何以见得?且看法电2路的售票员。这条线路从十六铺到徐家汇,途经公馆马路(今金陵东路)、金钟头(今瑞云路)等闹市区,熙熙攘攘是车厢内的常态。但见2路售票员似长了一双火眼金睛,把上车的男女老少都看在眼里记在心里。他一边售票,一边提高嗓门提醒那位坐在最里边的乘客:“依买的是4分洋细车票,顶多乘到八仙桥噢!”话音未落,身形灵巧的他又“噌”地一下,拦住一个打算下车的男子。“票子拿出来看看?”这位仁兄表情尴尬,缄默不语。“补票!”售票员麻利地撕下一张最高票额的车票,塞到逃票者的手里。此刻,那人自知理亏,只好乖乖认罪。

老上海的有轨电车实行分段票价。车票价格根据车厢等级和乘坐距离远近而分段计算。以最早开行的英电1路为例。运营之初,以泥城浜(今西藏中路)及卡德路(今石门二路)爱文义路(今北京西路)为分段点,将上海总会至静安寺全程分成三个计费区段,头等车厢第一段铜钱5分,二等(后改为三等)车厢第一段3



1. 1908年3月5日,英商上海电车公司(以下简称“英电”)开通沪上第一条有轨电车线路——1路,将静安寺与上海总会(今广东路外滩)“两点一线牵”。两个月后,起迄站分别为十六铺和善钟路(今常熟路)的法商电车电灯公司(以下简称“法电”)2路投入运营,标志着法租界进入有轨电车时代。



2. 1963年8月15日凌晨,通过南京东路最后一辆1路有轨电车,拥挤不堪。



3. 1908年3月5日,第一辆有轨电车行驶在上海街头。

分,续乘每段一律为2分。时隔不久,为吸引乘客,英电主动降价,头等车厢每段3分,三等车厢每段1分。法电和华电的车资计算方式也与英电相类似。总体而言,有轨电车票价基本上根据物价水平进行调整。

法电2路售票员确实有两把“刷子”,相较之下,敷衍所识的售票员则是“艺高人胆大”。此话怎讲?原来,有轨电车是夏行当年每日出行的主要代步工具之一。日复一日,他见惯了无数乘客人在车辆紧急制动或拐弯时前扑后倒的窘境。然而,细心的夏行发现售票员却丝毫不受惯性的影响,大有“胜似闲庭信步”的镇定与从容。只见“车要开的时候他上身向前,车要停的时候他上身后仰,乃至车急转弯的时候他把身体作若干度的倾斜”,而且“生理的动作之前不再需要心理的思考和判断”,可谓已臻“身心合一”的至高境界。

售票员群体里自然不乏“业精于勤”的良匠,但害群之马也是屡见不鲜,尤以私吞票款的居多。所谓私吞票款,即向乘客收取车资后,或给出一张面额小于实付金额的车票,或干脆连票也不给。区区几分钱的车费,拿了票子亦无处报销,所以大多数乘客并不在意此事。不过,集腋成裘,若是售票员蓄意为之,天长日久所积累的财富也是数目可观。“魔高一尺,道高一丈”,一种专抓“票蛀虫”的新职业——查票员(亦称“稽查”或“写票”)遂应运而生。法电的查票员大权在握,一旦查获售票员揩油车钱,就毫不客气地搜他的生意(开除)。法电的此类现象因而大有收敛,反倒是英电始终刹不住这股“歪风”。

售票员群体的主流还是积极向上、富于敬业精神和富有爱国热忱的。曾经有这样一则发生在“孤岛”时期的小故事。某日,一个肥头大耳之人上了有轨电车,趾高气扬地坐在头等车厢里。售票员上前道:“先生,依要到啥地方?请买票。”此人傲慢地打量了一下售票员,甩出一句话:“我是大道市府(即由侵华日军操纵、以汉奸苏锡文为首的伪上海市政府)的。”售票员冷笑一声:“哦!就是那个傀儡组织吗?勿来乘(不行),还是要买票。”闻听此言,这个汉奸气得脸上青一阵

白一阵的,原本打算发作,可见众乘客纷纷投来鄙夷的目光,更有指指戳戳地小声议论,他就像一只泄了气的皮球,灰溜溜地掏出钱来。多么可爱的售票员啊!

冲锋陷阵挤电车

申城的有轨电车开行伊始遭遇过“冷场”。不为别的,只为一个“电”字。“电车电车,车上带电,乘客触电。”不知谁人编造的这句顺口溜,在坊间广为散布,令许多市民望车生畏。为此,英电开业伊始,不但请来虞洽卿、朱葆三等“海上闻人”出席通车典礼,乘坐第一班从静安寺开往外滩的1路电车,还雇用了一批“专职乘客”,以验证电车的安全性,并用小礼品吸引那些愿意尝试的市民走进车厢。熬过了初创阶段的生意清淡,英电“营业云蒸,一日千里”,光是1917年度该公司股票每股分红就高达一成。

相比三轮车、黄包车,有轨电车的出行成本确实节省不少,但“享受”二字从何谈起呢?大概在上海有轨电车开通初期可以这么说,因乘客寥寥,一人一座,顾盼街景,悠然惬意。可是,到了上世纪三十年代,由于设施老化,车辆配备严重不足,加之乘客数量攀升,人们将乘坐有轨电车视为畏途。那时的报界更是用了一个夸张的标题来形容坐车之难:“冲锋陷阵的挤电车”。且观其详:“勇敢的乘客,不等铁门拉开,便由车窗或车头、车尾奋力跃进车厢。等到你从大门进去,车厢里已是万头攒动,挤得像个沙丁鱼似的透不过气来。车站下遗留下一批老弱残兵,他们把希望寄托在下次车上,性急的便只有出高价雇三轮车或人力车。”

吴稚晖,名贯近代中国,尽人皆知其不屑高官厚禄,却鲜知还有一样是他不肯为的——不坐黄包车。抗战胜利后,吴氏重临上海,深居简出。一日,他打算坐有轨电车前往卡德路,孰料前面一辆车脱班了,车站上满是伸直了脖子在等车的乘客,黑压压一片。好不容易等来了车,众人如潮水般一拥而上,耄耋之年的吴稚晖哪里过得过他们。一连驶过3部电车,他依然望车兴叹。此刻,吴稚晖站得两腿发酸,无奈

之下,破例叫了一部黄包车,愤然而去。难怪,时人把乘坐电车称为上海“一种综合而最基本的的生活训练”。“在生活之中,没有另一样工作更能使你尽量发挥能力的了,因为五官四肢、眼光、手段、魄力等等,没有一样不起着‘决定性的影响’。”更有甚者,乘客们还总结出“下车车法”“觅座位法”之类的奇门妙招,不时经由报章杂志推而广之。

坐在有轨电车另一怕:在车上遇到“三只手”(小偷),财物遭窃不说,还坏了一天的好心情。

有一次,丰子恺带着两个孩子,在霞飞路亚尔培路(今淮海中路陕西西南路口)等电车。趁着等车的间隙,他到车站旁的一家烟纸店兑了一块钱零钞。不想,钱包里的一沓钞票露了白。电车来了,他先把两个小孩推上车,自己也紧跟着上去了。一只脚踏上车门台阶,丰子恺忽觉有一只手伸入他的衣袋。说时迟,那时快,他迅速用肘部夹紧这只贼手,那人一时挣脱不掉,反被拖上车。上了车,丰子恺立即松开手臂,拉着孩子们朝里走,见有空座就坐了下来。在这个把分钟里,他皮里阳秋,却始终不敢回头看那扒手。直到电车停站,那贼吓得下车去,丰子恺才偷偷瞥了他一眼。好家伙!原来是一矮个男子,满脸横肉,一副不好惹的模样。丰子恺之所以车上没有正视小偷,是得了“老法师”的“真传”:你碰到扒手,但求避免损失,切不可不注意着他。否则他以为你要捉他,定要请你“吃生活”(挨打)。老上海这纷乱的有轨电车真是让人哭笑不得。

聚散依依燕归来

新中国成立后,“老骡伏枥”的有轨电车系统开启了为人民服务的崭新年。国营上海市电车公司取代了英电、法电,接管了有轨电车的运营;老旧车辆得到修复更新,车容车貌焕然一新,乘车秩序明显改观,服务水平显著提高。

丰子恺再度把新时代表乘坐有轨电车的所见所闻记录下来:“前几天我出门买物,到站上电等车。我看见电车将要到站,无意识地全身紧张起来。”就坐趟电车,丰子恺紧张什么?“这

Advertisement for '臭能' (臭能) brand oral hygiene products. Includes text about '口臭' (bad breath), '胃热津亏' (stomach heat and deficiency of body fluids), and '急性慢性肠炎' (acute and chronic enteritis). Features a '臭能' logo and product images.

Advertisement for '种子的力量' (The Power of Seeds) by 钟扬 (Zhong Yang). Includes a photo of Zhong Yang in a field and text about his work on seed preservation and genetic diversity. Title: '留给未来上海的礼物' (Gift for Future Shanghai).

是解放前年长的习惯所使然;一则因为人都争先恐后,攀登要敏捷,不然吃售票员或别人的骂;二则担心着车中无座位,必须捷足先登,拼命争取。”然而,随后发生的一切让丰子恺觉得他的“无意识的紧张是徒劳的”。电车停稳,车门打开后,售票员立即站起身,说道:“大家勿要急,先下后上!”“看见年逾花甲的丰子恺,他又对其他候车的乘客说:“让老先生先上车!”言毕,他从车窗探出身,伸手拉着丰子恺的左臂;另一名乘客赶忙上前扶着他的右臂,就这么一迎一送,丰子恺“毫不费力地上了电车,犹如乘升降机一般”。

车厢里虽已一座难求,但一见丰子恺上车,同时有两三个人给他让座。正当丰子恺犹豫的时候,离他最近的一个青年乘客敏捷地站起身来说“这里近便”,就硬拉他坐下了。更让丰子恺喜出望外的是:“有一个女青年乘客拿着一把折叠扇默默地送给我。原来这是我的扇子,插在衣袋里,上车时掉落在站上,她拾了来送还我的。”有轨电车的这一系列新气象令丰子恺由衷地赞叹:“我好像不是在乘电车,而是在作客,或者坐在家里。”

1963年孟秋,阔别上海多年的冰心陪着日本女作家三宅艳子来黄浦江畔观光。她们下榻于和平饭店,出门就是南京东路。看着平整的路面和来来往往的无轨电车,冰心对艳子说:“从此南京路上不会再有隆隆震耳的车声,来扰乱上海居民的安宁了。”冰心口中的“车声”指的正是有轨电车行驶时发出的嘈杂之声。

事实上,由于速度慢,噪音大,故障率高,自上世纪60年代初始,申城的有轨电车就逐步为无轨电车所取代,那些形似“曲蟮”的电车轨道也因此渐渐销声匿迹。1960年6月1日,行驶在淮海中路的有轨电车率先“光荣退休”,新辟的26路无轨电车正式“上岗”。3年后的8月15日凌晨零时17分,一辆编号为34号的1路有轨电车缓缓驶出静安寺起站点,载着零星星星几个乘客朝南京东路外滩方向进发。是的,这是1路的末班车,却不是通常意义上的末班车。因为,完成这趟载客任务后,1路电车连同南京路沿线轨道就将退出历史舞台。电车抵达南京东路西藏路口时,那里已是灯火通明,人声鼎沸。等候多时的拆轨工人、好八连战士、机关干部、民警及周边居民纷纷围拢过来。等1路通过后,大伙你一拳,我一揪,很快就把嵌入路面的铁轨撬了起来。正当众人挥汗如雨之时,那辆34号1路电车在“目送”最后一位乘客远离后,“黯然神伤”地于1点24分回到了位于东长治路电二场的家。“叮当!叮当!叮当!”“临近”家门,电车停了停,特为响起三记进场铃声。上海最早一条有轨电车的运行史由此画上了圆满的句号。是日拂晓3点52分,东方微微露出鱼肚白,首辆20路无轨电车披红挂彩,接过1路有轨电车的接力棒,踏着“轻柔的步伐”,开始在“中华商业第一街”上奔驰。

1963年10月,公安部门将南京路拆掉的轨道铺设在虹口公园(今鲁迅公园)至五角场沿线,辟通3路有轨电车。作为老上海有轨电车系统的数支余脉之一,3路有轨电车一直坚守到1975年12月。被拆除后,其全部轨道和车辆依旧发挥“余热”,支援海丰农场的围垦工程。陪伴了几代上海人的有轨电车就此淡出公众视线。

34年后的2009年,有轨电车重现上海滩,这次它落户于浦东张江。这种单轨导向、胶轮驱动的新型有轨电车不禁令人发出“似曾相识燕归来”的感慨。不过,大概是“偏安一隅”的关系,每每提及穿梭于张江的有轨电车,许多上海人略觉陌生,更别说搭乘了。莫急!有轨电车重返申城的大幕才刚刚开启,松江有轨电车T1、T2线目前已进入联调联试阶段,通车运营指日可待。有轨电车未来将成为上海多元化公共交通模式的有机组成部分。

走过了111载春秋,一路驶来的有轨电车在上海人的生活中留下了无数或喜或悲、或乐或忧,甚至不乏罗曼蒂克的印记。我们期许着有轨电车这位熟悉而陌生的老友,助力上海实现迈向现代化国际大都市的宏伟蓝图。想必到那时,蓦然回首,电车驶过之处又将留下一串串让人回味无穷的故事。

Advertisement for '种子的力量' (The Power of Seeds) by 钟扬 (Zhong Yang). Includes a photo of Zhong Yang and text about his work on seed preservation and genetic diversity. Title: '留给未来上海的礼物' (Gift for Future Shanghai).