



夜泳渡海返長洲

六十年前的戰時，香港人出門怎樣

「行」？如何從銅鑼灣到上環？如何由新界出九龍？又如何離港島去長洲、大澳？舊聞中有許多你很難想像的細枝末節，學者稱其為社會史珍貴資料。不過，將它從茫茫「報海」裏撈出，要有好眼睛。

比方，完全喪失公共交通工具，香港人怎麼辦？這是實有其事的。日軍佔領香港後，先把包括巴士在內的所有汽車幾乎徵用一空，繼而在一九四四年六月四日，宣布電力也是一種兵器，停止電車和纜車行駛，讓市民「養成步行習慣」，「實現健民運動」。

為告別「叮叮」，《華僑日報》刊登《電車纜車滄桑錄》，戀戀不捨地追述：當年英國當局公布《建築車路條例》，劃定六條路線，五條就是後來的電車路，一條就是纜車路。纜車在一八八八年通車，電車在一九〇三年開行。最初的價格，樓上一毫，樓下五仙……。作者像是黯然神傷的李後主，在吟「還似舊日游上苑，車如流水馬如龍」。

當時香港人口差不多是今天的十分之一，但淪陷後每天仍有十萬人次搭乘電車。公交驟停，代之而興的是手車(黃包車)、三輪車和單車。對單車尾部載人，當局限定價格，卻無法抑制車主濫索。一九四四年夏天，從新界、上水、元朗等地出九龍，搭乘單車尾，要車票八十元(當時一份報紙售價車票十五錢，每月四元五十錢。一年後，通貨膨脹，一份報零售價五元)。

一九四五年五月，「叮叮」恢復了。末日已近，佔領者還在「按部就班」地施政，不免讓人想到日本人的性格。電車僅十幾部，路線是：銅鑼灣、鵝頸橋、八幡通一丁目(今軒尼詩道天樂里口)、八幡通四丁目譚臣道口、東明治通大佛口(今皇后大道東)、香港海軍工作部(不知今為何處)、花園道口、電氣廠前(不知今為何處)、東昭和通一丁目正金銀行前(今德輔道中)、中央市場、上環街市、屈地街。而山王台(西環)方向則遲遲沒有恢復。電車車資，全程頭等車票二十元，三等十元。

日本人嚴格規定：一、乘客須先在車站之車票發售所購車票；二、登車後，須將車票向收票員提示，由收票員在票上打孔，下車時，將車票交與收票員沒收；三、檢查員檢查之際，乘客應將車票提出檢視；四、在規定車站以外之地點，嚴禁中途上落；五、嚴禁在車輛行走中跳車上落；六、對違規乘客，頭等客罰二百元，三等客罰一百元。

巴士運營有局部恢復。一九四五年，在港島有銅鑼灣到畢打街、跑馬地到畢打街兩條線。那是由商人組成的「香港自動車運送會社」提供的，車少價高(未查到具體數目)，一般市民鮮有搭乘。

九廣火車也還開，但乘客須持有當局的「乘車證明書」，不對市民開放。車速奇慢。有一個記者，奉命去沙田，為日本人做農業生產宣傳，寫一篇題為〈沙田偉大〉的報道，從大埔坐火車返尖沙嘴，花去半天。原因是戰時缺煤，火車用木柴當燃料。

渡海小輪，每半個鐘到一個鐘一班，一九四五年五月，中環天星碼頭到尖沙嘴，頭等十五元，三等六元，每輛單車三十元。離島船少，隔日才一班。

有一天，西環海濱游泳場報警，稱有一名泳客失蹤。幾天後，這位泳客重現，來歸還泳褲領取衣物。原來，這是位家住長洲的蔬果商人。那一日，他在港島，正遇空襲。為免家人牽掛，這位歸心似箭的男人等不及次日的航船，就在一個夜晚從西環泳場毅然下水，不懼夜黑風高，用四五個鐘

頭，泗渡回到長洲島。