

老城“原址”修路铺轨道 全程5.16公里共设20站

118年前 白牌电车绕城“铛铛”转

仿古铛铛车亮相西北角特色街区，仿佛时光穿梭回了1906年——天津第一条有轨电车正式开通运行，起自北大关，行经北马路、西马路、南马路、东马路，绕城一周。这也成就了天津成为中国第一座运行有轨电车的城市。

118年前开始穿梭在城厢的“铛铛”声，见证了城市的一段发展历史。那么最初“白牌电车”是如何登上历史舞台的呢？一些历史细节在记者的走访中呈现。



北马路上正在运营的白牌电车。



在1910年版的天津地图上，“天津电车公司车场”以北，标注着“南开”。 白工 供图



《北洋画报》刊载的漫画讲述了那句“别吹(催)”的俏皮话是怎样的情景。



1945年航拍的东北角白牌电车拐弯。

1901年，老城墙拆除，在原位置上，修建东马路、南马路、西马路、北马路。

“德比申请”还是天津占了先

“这是当时临时负责管理天津事务的‘天津都统衙门’，改造天津交通路网计划的内容。”天津历史文化研究青年学者、天津记忆团队的吕彪介绍说，1901年11月，时任天津海关税务司的德璀琳出面，联合在津外国人，发起组织了“电车电灯公司董事会”。经过一系列的利益斗争，最终德商世昌洋行的军火商海礼获得了特许权，后将特许权转让给比商通用财团。

《辛丑条约》签订后，都统衙门于1902年8月15日撤销，清政府天津县衙恢复对天津的行政管辖，修筑有轨电车的工程一拖再拖。1903年，“比商天津电车电灯公司”成立，办公

楼建在天津意租界三马路(今河北区进步道29号)，吕彪介绍说，这是当时天津外商投资中最大的企业。

其间，另一个比利时商人鲁法尔在北京四处游说，希望清政府能同意他在北京修建有轨电车线路，收到的答复却是“此时尚未到修建有轨电车之时”。在北京“铩羽而归”，在天津“峰回路转”。1904年4月26日，比利时世昌洋行获准开始在天津投资经营有轨电车，成立了天津电车电灯股份有限公司。中国与比利时双方代表在天津签订了《天津电车电灯公司合同》，这份合同的原件存于天津市档案馆中，标志着天津成为中国内地最早兴办公

共交通的城市。

根据合同规定，公司可经营在中国政府管辖区内，以天津老城的鼓楼为中心，方圆3公里内的电车、电灯事业。合同签订后，经过袁世凯批准生效，经营机构正式取名为“比商天津电车电灯公司”。有一个历史细节，按照当时规定，合同有效期为50年，有效期内，电车电灯运营的所有利润归比利时公司所有，合同期满后所有设施无偿移交清政府，“清政府在合同签订8年后，就成了‘历史名词’。”吕彪说。

1906年5月底，绕城一周的有轨电车线路铺设施工完毕，6月2日，白牌电车正式通车。

包袱漫画俏皮话都是“白牌真相”

为什么叫白牌？为什么又称作“铛铛车”呢？

已故评书大家刘立福先生回忆当年的情景曾提及：“车头顶上有白色横额做标志，就俗称‘白牌’电车。”

“铛铛车”的由来，则和电车行进有关。在刘老的回忆中，电车有轨道，在轨道交会处(一般是北大关)有道岔子，可以随时搬动，各行其道，开车的司机手里控制个摇把，下面连着大铁链子，挺“笨”的，面前有一个盘，控制速度的挡。司机是站着开车，脚下踩着个铜铃铛，跟洋车的铃铛似的，上面连着个杠杆，司机的脚抬起落下，伴随着清脆的铃声，都能踩出“当了个叮叮当当”的点来，其作用是提醒行人注意，“如果遇见有情况，司机手里的摇把紧着转，下面的链子也跟着捋，起到刹车的作用”。久而久之，老百姓俗称有轨电车为“铛铛车”。

电车上前后门，后面一般还挂着个小车，是两节的车厢，小车就当中一个门，卖票的到站下来喊。所以，在一些老人的记忆中，车上的售票员被称为“小喇叭”。

记录清末民初时有关天津乡土人文概况的通俗读物《天津地理买卖杂字》，里面就有了“四马路，安电线，白牌电车围城转……西南角，广仁堂，电车公司叫卖行”，形象记录了当时的情况。还有独属于天津的俏皮话：“绕城转——白牌”“老太太赶电车——你别吹(催)”。

刘老在说《白宗魏坠楼》时，还使过“绕城转”的包袱。过去天津警察被称呼为“富爷”，见到拉胶皮(洋车)违规，抓起洋车的车垫，朝路过的白牌电车车顶上乱扔。拉胶皮的没有垫子拉不到座，他车上那座位是个木箱子，里面能放东西，只得央告“富爷”。等白牌电车围着城绕一圈后，警察过去一拦车，才把车垫拿下来。

在1926年11月24日的《北洋画报》上，刊登了这样一则《天津电车》，并配以漫画形象地展示了天津电车乘坐的众生相情形——

买票的把开车的喇叭，叭叭一吹。忘记下车的，拼命往下挤，口嚷着：“我下！我下！”赶车的，直撞上车，连嚷着：“别吹！别吹！”不认识路的站站问，怕挤的常骂街，不怕挤的劝他怕挤坐汽车，脾气不好就打架，天津的电车实在“贱”，带着箱子铺盖坐车，真省钱。



天津电车公司车场内景。



绕城线路和北大关至岔口两条线路的电车试运行。

在开通前一年，准备工作紧锣密鼓地进行着。

“不卖座”那就先免费后收钱

1905年，比商天津电车电灯公司开工修建河北金家窑发电厂，次年完工送电。同年，在西南角南开中学北侧买了一块地皮，修建了包括停车场和维修车间等设施的有轨电车辆段。

“天津老照片”团队提供了一组珍贵的老照片，显示了当时电车公司车库的情况，其具体位置在如今的天津市公用事业设计研究所，尚有部分遗迹可寻。团队成员唐文权介绍，根据目前留存的一些资料显示，这个修理厂占地3000平米，招收了华籍工人一百多，内设铁工、木工、油漆工、驾车工、电工、案工、机工等主要机械工种，修理厂的职能主要是修理保养有轨电车、配置车用易损零部件、修理电

机、整饰内外形等。

当时，修理厂的一切应许设备、器材，都是由比商在比利时的布鲁塞尔买进，并运输到天津的。同时，这个修理厂为天津汽车制造业培养了一批早期技术人才，不但成为后来的天津客车厂，也为后来转型制造汽车奠定基础。过去，在服装街西段南侧有一条“电前胡同”，“电前”即为“电车公司前”。

白牌电车绕城一周后回到原地，沿途设站20处，全程5.16公里，开通初期线路为单线。最初，天津百姓还是对这个新生事物有所抵触，除了少数猎奇者，基本“不见人影登车来”。电车公司经华商指点，开始采取免费试乘的方式来吸引天津市民。据说，

仅仅十天光景，天津市民就接受这一新生事物，趋之若鹜，此后“坐电车”甚至成了一种时尚。

比商立即“收盘”，开始卖票。根据资料记载，电车绕城一周，一等厢座全程只收一个铜元，这是相当低廉的，而且这个一等厢座是配备绒垫、地毯、痰盂、电扇等设施的。竹藤座椅的二等厢座只收半个铜元。后来乘客日渐增多，取消了一、二等的厢座，全部按照路段收费，每段收小铜元三枚，超过一段，增收一枚。

当时白牌电车绕城一周为两段，收四枚铜元，比商大赚特赚。1907年，白牌电车增建双线运行。

本报记者 单炜炜 王轶斐
老照片均由唐文权提供

