

# 哈尔滨人自己铺设的摩电车

□王铁

哈尔滨的有轨电车，被老哈尔滨人称为摩电车、老摩电。顾名思义，有轨电车是在城市路面的轨道上行驶的、靠电力驱动牵引、上有线路下有轨道的城市公共交通工具。这种交通工具不需要像修地铁那样挖掘隧道，也不会像汽车那样排放尾气，是很环保的交通工具，缺点是需要空中架线，路面铺设轨道。

1927年哈尔滨有轨电车投入城市商业运营，成为这座城市步入现代化的一个标志，到1987年停运，它伴随了这座城市的人们整整60年。

20世纪20年代的有轨电车。



壹

## 中国人自己铺设的有轨电车

不少人认为，哈尔滨的有轨电车是俄国人铺设的，其实完全是由中国人自己建设的。

1921年中国政府从俄国人手中收回了城市管理权，当时的政府部门成立了哈尔滨电力公司，很快就开始筹备建立发电厂和电车厂。1923年哈尔滨开始规划有轨电车线路，这在当时中国的大城市中几乎与上海、北京、大连、天津同步。

到了1926年，沿着教堂街（现文明街）西侧人们就能够看见，有轨电车轨道开始铺设，沿着现在的文明街、革新街、果戈里大街，向西经大直街、红军街，直到哈尔滨火车站。雾虹桥建成后，有轨电车轨道从哈尔滨火车站经雾虹桥、经纬街、尚志大街，一直铺设到现今的友谊路。这条线路在当时已经覆盖了哈尔滨最繁华的地区，是城市建设中最为浩大的交通工程。与此同时，另一条较短的有轨电车轨道也在铺设中，线路是从现在的黑龙江省博物馆开始，由大直街经海城街，到达公司街旁的哈尔滨铁路局。

1927年10月，有轨电车通车了。当天举行了通车典礼，14辆有轨电车沿着轨道在全程穿行。由此哈尔滨有了“摩电车”这个词，也有了“摩电道”。此后，有轨电车的出现大大方便了人们的出行。

1929年哈尔滨电力公司又铺设了从哈尔滨火车站经景阳街中段到靖宇街的有轨电车轨道，增加了10辆电车；1930年5月开通了从景阳街沿着大北新街（现友谊东路）一直到北十六道街的有轨电车线路，又添置了10辆电车。至此，中国人在自己城市建设的有轨电车交通网络，基本满足了当时人们的出行。



▲20世纪五六十年代有轨电车是市民出行的主要交通工具。

◀20世纪30年代行驶在南岗秋林附近的有轨电车。

有人认为，哈尔滨的有轨电车在伪满时期得到快速发展，其实不然。伪满时期的1940年，伪满政府只完成了“二线”有轨电车从海城街至曲线街单轨线路后为双轨线路的改造，1944年规划中的四线和五线有轨线路，因1945年日本投降而停建。

1946年4月哈尔滨解放后，哈尔滨电车公司铺设了从南岗秋林公司到南通大街哈军工的线路；从道里田地街到康安路的哈电机校线路。至此，哈尔滨城市有轨电车交通网络更加完备。1948年11月新建的五线有轨线路，经过电车工人一年多的铺设正式通车，从此这条线路在哈尔滨整整运行了39年。

贰

## 哈尔滨摩电车有三种样式

哈尔滨早期的摩电车的车身是黄色与墨绿色相间，后来车身是黄色和红色相间，车顶四周是淡淡的黄色，长长的、明亮的玻璃车窗下是一道宽宽的红色。车顶长方形或菱形的弓子，与轨道上方的电缆摩擦后冒着蓝色火花，接通了电机产生了动力，有轨电车便“咣当咣当”地奔驰在城区，不但方便了大家的出行，而且摩电车还成为了城市的一道风景线，陪伴着一代

又一代哈尔滨人。

哈尔滨的摩电车从形状上讲有三种样式：一种是早期流行的长方形车体，摩电车顶上是长长的接触杆，每次到终点都要人工调整接触杆的方向，摩电车才能向相反的方向行驶，这种摩电车的正面上方是用于瞭望的玻璃窗，下方分别是车灯、电车编号及线路标号；另一种摩电车正面是菱形；还有一种是在新中国成立以后，摩电车的正面是圆头的，驾驶瞭望窗由五块长条玻璃组成，窗的上方是一行始发站和终点站的站名，正反方向行驶时已经不用调整接触杆了。摩电车都是可以双向驾驶的，向反方向行驶时司机只要拔出驾驶栓，换到另一个驾驶装置就行了。

哈尔滨的摩电车两侧各有三个车门，中间的车门是两扇，前后的车门各一扇。乘客从中门上车，从前、后门下车。车厢内的两侧是长条座位，上方是长长的圆木扶手杆，扶手杆上还有一个个扶手环。这种车没有取暖设备，难免冬天冷夏天热，春秋两季乘坐会很舒服。那时，每辆电车上有一名乘务员，负责售票、报站名、清理车内卫生。20世纪50年代，哈尔滨摩电车票价是四分钱，后来线路延长，开始有了区间票，最多是三个区间。

叁

## 电车工人是早期的工人阶级

哈尔滨电车工人是哈尔滨的早期工人阶级队伍，有着光荣的革命传统。1931年8月的一天，全市的电车工人举行大罢工，抗议警察公署的便衣殴打工人的罪行，揭露电车公司老板对工人的压榨，百余名工人到政府请愿，提出要求当局严惩凶手等要求。几天后，哈尔滨电力公司被迫同意工人的要求，电车工人复工。

1932年11月的一天，因哈尔滨伪警备司令部的一个官员乘车不买票，并且殴打电车工人，全市电车工人进行了两天的罢工，最后当事者不得不向工人道歉，并且保证工人的人身安全。

1933年4月2日晚，2号电车从道外开

往哈尔滨火车站。伪宪兵王文昌着便衣上车，车长张鸿渔让他买票，他不但不买票还动手打人。车行至景阳街站时，王文昌竟将张鸿渔拉到宪兵队拳打脚踢。当晚中共满洲省委连夜指导电车工人进行斗争，刻印了《告哈尔滨人民书》，书写了200份标语和漫画，连夜张贴在市内所有有轨电车的沿线。4月3日早晨，路面上一辆电车也没有。工人们向当局提出：给受伤工人抚恤金、交出凶手由工人惩办，赔偿伤者医药费等要求。伪满当局看到了工人的厉害，最后出面向工人道歉，并答应相关要求，4月5日电车工人复工。

肆

## 老哈尔滨人的“老摩电”情结

1927年摩电车通车时运营里程14余公里，有两条线路。到了1946年，哈尔滨市的有轨电车运营里程达到28.2公里，相继开通4条线路；从1946年至1987年，哈尔滨有轨电车运营里程达到41公里，有轨电车已经达到117辆，成为人们出行的重要工具。

从1927年到1987年的60年里，“老摩电”承载了哈尔滨城市交通发展的历程，在记录城市工业文明发展的同时，也锻造了哈尔滨工人阶级在中国共产党领导下不屈不挠的斗争精神。特别是新中国成立后，摩电工人为建设好家乡付出了智慧、辛劳和汗水，这其中也记录了现代化交通工具给城市发展带来的动力，给市民出行带来的极大便利。

老哈尔滨人大多有“老摩电”情结，2004年在南岗区果戈里大街修建了一段铁轨，运来了一辆模拟的摩电车，2009年因故被移走。

现今，哈尔滨公交、地铁线路四通八达，但是“叮叮当当”的摩电车仿佛仍然在城市上空回响，在城市发展的历史长河中，摩电车已成为这座城市一道亮丽的风景线，编织出一个又一个故事，影响着一代又一代的哈尔滨人。

本版图片由作者提供

作者  
简介

王铁 资深媒体人，热衷于城市建筑及文化历史研究，用文字、图片记录城市发展，在多家媒体发表相关文章。

20世纪80年代行驶在南岗博物馆附近的有轨电车。

