

第八屆校際香港歷史文化專題研習比賽
The 8th Inter-school Competition of Project Learning
Hong Kong's History and Culture

(甲項) 文字報告 - 初級組 - 冠軍
Written Report - First Prize, Junior Division

王肇枝中學
Wong Shiu Chi Secondary School

「今年，我們坐上了一部紅 VAN：
香港公共小巴合法化的歷史進程 1960-1973」

*版權所有，未能上載圖片
請到香港歷史博物館 - 參考資料室
預約查閱，電話 2724 9009

第八屆校際香港歷史文化專題研習比賽

今年，我們坐上了一部紅 Van：

香港公共小巴合法化的歷史進程 1960-1973

王肇枝中學

作者：莊嘉淇
曾凱兒
葉汶昕
鄭皓光
唐敬嵐

顧問老師：李子華
2019 年 5 月

摘要

紅色小巴在不少香港市民的生活裡擔任重要角色，亦為香港的交通運輸作出重大的貢獻。我們對於紅色小巴合法化前後的歷史很感興趣。為求更深入了解，我們到觀塘歷史檔案館，從各種政府檔案和報章、文件，摸索公共小型巴士的合法化歷程和早期營運概況。

公共小巴的前身是「九人車」，在六十年代非法營運，它們分別為新界的士、客貨兩用小型車和九座位私家車三類。「九人車」在六七暴動爆發後出現了轉折點。當時交通混亂，香港公共交通服務幾近癱瘓，屬於白牌車的「九人車」從新界駛出市區，幾乎成為暴動期間唯一的交通工具，解決了殖民地政府和市民公共交通不足的問題。白牌車的貢獻有目共睹，讓「九人車」合法化露出曙光。

公共小巴合法化後，小巴的車型繁多，雖然有固定，但小巴司機亦可以隨心所欲。小巴收費並沒有受到限制，營運成本也不多，因此收益頗為豐厚。但當時的小巴司機，又要面對警方雷厲執法，誰也沒想到，如果小巴駛入禁區，會被判「坐車監」，即是將小巴扣押一週，嚴重影響車主和司機收入；小巴因六七暴動而生，但合法化不久，又步入元朗暴動和市區罷駛的政治旋渦；加上警察貪污情況嚴重，用卑鄙手段逼使小巴司機通過黑社會繳納賄款，飽受壓榨。

白牌車一路披荊斬棘，終成為香港非常重要的交通工具。近年，小巴又與香港本土流片文化掛鉤，深得市民歡迎，為香港交通史添上成功的一大筆。

目錄

第 1 章：引言	
1.1 親切的紅 Van	1
1.2 研究方法	1
1.3 章節介紹	2
第 2 章：上世紀六十年代香港的公共交通系統	
2.1 合法的公共交通系統	4
2.2 非法的公共交通系統	5
第 3 章：小巴大變遷	
3.1 一個政治亂局解決了香港的交通亂局	8
3.2 小型巴士合法化的討論	9
3.3 小型巴士合法化的進程	10
第 4 章：早期公共小巴的運作	
4.1 早期公共小巴的車型	12
4.2 早期公共小巴的路線	13
4.3 早期公共小巴營運成本與利潤	15
第 5 章：早期小巴司機的苦況	
5.1 禁區與小巴「坐車監」	17
5.2 政治旋渦中的小巴司機	18
5.3 貪污問題	20
第 6 章：總結	
6.1 公共小巴合法化的歷程	22
6.2 小巴與香港文化	22
參考文獻	25
附錄	
附錄一《梁雄先生訪問紀錄》	i
附錄二《黃先生訪問紀錄》	viii

第 1 章：引言

1.1 親切的紅 Van

我們這一代乘搭的交通工具，是鐵路和巴士。但對我們的父母或祖父母，公共小巴是他們經常乘搭的交通工具之一，甚至是他們最喜歡的交通工具。相比巴士，多付一兩元，便可以遠離擁擠的巴士車箱，舒適地坐在小巴的座位上看窗外景色，到達目的地輕叫一聲「路口有落」便下車，比巴士優雅多得。

公共小巴，又名「紅 van」，最先由於有十四個座位，又叫「十四座」。其實，這種小巴最先是非法的九人白牌私家車、或客貨兩用小型車，當時人稱它們「九座位」、「九人車」、「九座位 van」、「九座位的士」。直至六七暴動，巴士司機罷駛，新界的九人車駛到市區成為危城重要的交通工具，其後小巴合法化，九人車變身「紅 van」。今年是公共小巴合法化五十周年，我們正想追尋這段歷史足跡，亦想知道它們當時如何營運和面對的問題，故此以「紅 van」作為考察對象。我們以一九六零至一九七三年為限，因為一九六零年九人車開始流行，一九七三年後，小巴營運已經走上常軌。除此之外，「紅 van」是香港不少市民的生活印記，近年有以小巴為題的電影、小巴水牌又成為本土流行文化的一部份，我們又想探討紅 van 與香港本土文化的關係。

1.2 研究方法

我們從訪問及文獻資料進行研究。在訪問方面，我們有幸訪問梁雄先生。梁先生今年九十多歲，職業司機出身的他曾做過白牌車的「蛇仔」和司機，又曾經是的士車主，最後與小巴結下不解緣，連任香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會的主席超過三十年，對小巴由非法的九人車發展成合法的公共小巴有親身經歷。此外，

我們又在旺角街頭，找到資深小巴司機黃先生進行訪問。黃先生在小巴合法化前曾任職黑牌車司機，他對小巴的發展和當時白牌車種，有深入認識。

*版權所有

香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會
主席梁雄先生與我們合照

我們在小巴上與資深小巴司機黃先生進行訪問

在二手資料方面，我們參考了麥錦生的《搭紅 van 從水牌說起:小巴的流金歲月》和陳阮德徽的《路口有落 香港公共小巴的成長》，使我們對題目有初步認識。在原始資料方面，我們兩次到香港政府檔案處尋找舊檔案，兩份一九七零和七三年交通處（Transport Department）對公共小巴的調查報告，令我們對小巴合法化的背景和合法化後早期小巴營運有深入了解。我們又找到一封市政局議員向港督揭示涉及小巴貪污問題的信件，令我們深刻理解貪污的禍害。檔案中，六、七十年代官員剪存有關於香港小巴的剪報，都給我們看清香港小巴發展的歷史進程。

1.3 章節簡介

在第二章，我們引用了政府檔案，描繪上世紀六十年代香港的公共交通系統，當時合法公共交通系統供應和服務不足，造就了非法的公共交通工具的生存空間。在第三章，我們引用了政府檔案及報章，討論六七暴動及社會需求，如何形成小巴合法化，並回顧立法的過程。在第四章，我們引用了政府檔案及報章，介紹早期公共小巴的運作：如小巴車型、營運方式和利潤。在第五章，我們描寫早年小巴司機面對

苛法、政治和貪污的苦況。第六章是總結部份，我們亦會討論小巴與本土文化的關係。

第 2 章：上世紀六十年代香港的公共交通系統

2.1 合法的公共交通系統

上世紀六十年代香港的公共交通，無論在種類上和數量上，都乏善足陳。當時香港的公共交通系統主要分為四大類：電車、火車、專利巴士和的士。它們或則由香港政府發牌，受政府監管；甚或由香港政府直接擁有和管理。一九七二年交通處對公共小型巴士營運進行調查，報告中有提及小巴合法化前香港的公共交通系統：

九龍巴士公司自一九三三年就獲得專利經營九龍和新界區域的巴士服務，另一個獲得專利的巴士公司中華汽車有限公司就在香港島提供巴士服務。香港電車公司在港島沿岸提供電車服務，路線與中巴互相重疊。在九龍和新界方面，由政府擁有的九廣鐵路就成為巴士以外的唯一的公共交通工具，但它的使用量就不及巴士服務。持有牌照的的士同時在香港島和九龍行走，但的士每英里的收費比巴士或火車的收費高很多，所以多年來兩間巴士公司能在各種公共交通工具中壟斷市場。¹

香港大學社會學系講師 David Podmore 在一九六九年《遠東經濟評論》一篇文章中對香港的公共交通服務有以下的批評：

兩間巴士公司在政府的專利合約下營運，中華汽車有限公司有五百輛巴士在香港島行駛，而九龍巴士公司則有一千輛巴士在九龍和新界行駛。兩間巴士公司所面對的困難在於不能追上道路持續增長的需要，在近十年來乘坐巴士的乘客數量已有一倍的增加，巴士公司對此問題的應對緩慢，只在近期開始現代化並擴張自己的車隊。它們的問題亦因香港的地理環境和高人口密度這兩個因素而變得相當複雜。在香港其中兩個地區，每平方英里有六萬四

¹ Barden, SA and JRV Seneviratne (1973): Public Light Bus Operation Survey – 1972, p.1. In HKRS711/1/14

千人居住。香港很多地區，特別在香港島，都處於山丘地帶，只有單層巴士可以行駛。除了公共交通服務外，雖然香港的私家車數量在近二十年都有所增長，每一千人就有十八輛車，但和其他國家相比，仍處於較低水平，而且泊車問題也嚴重限制了私家車的使用，對交通運輸沒有太大的貢獻。香港有接近四千輛的士，價錢比外國的士較便宜。雖然的士收費便宜，但由於數量不足，不是所有地區都有的士服務，大部分時間只有在某些地點，例如碼頭才有的士服務。²

當時香港合法的公共交通系統不能滿足社會的需要，而且肩負著香港的公共交通系統主力的兩間專利巴士公司的服務明顯落後，在市民對交通的強大需求下，Podmore 指出，這個空隙由非法和半合法的交通服務（illegal and semi-legal transport services）填補了。他指出這些非法和半合法的交通服務有三大類型：即「白牌車」、載客貨車（passenger-carrying lorries）和小巴（minibuses）³。

2.2 非法的公共交通系統

Podmore 對「白牌車」並未有太多著墨，只稱它們主要為遠離的士路線的乘客服務。交通處指白牌車是一種由一乘客與司機議定收費的出租車⁴，性質和非法的士相似。曾任稱白牌車「蛇仔」和司機的梁雄先生又為我們補充白牌車另一種經營模式：梁先生說他的白牌車是私家車，他是「蛇仔」，他的拍擋是司機，會去巴士站叫客，在巴士站，蛇仔會下車大叫白牌車的終點站，例如由長沙灣到土瓜灣，蛇仔便大叫：「土瓜灣、土瓜灣」，有興趣乘客便會上車，收費五毫，他們會招徠五個乘客，連同司機和蛇仔，一輛白牌車便載七個人，有時更會載八個人。這種經營模式叫「拉毛仔」。資深小巴司機黃先生又指，白牌車更會在醫院門外等客。綜合兩位受訪者的資料，白牌

² Podmore, David (1969, May 15): A Legal Limbo, pp.427-428. In *Far Eastern Economic Review*, Vol. 20 of 1969, pp.427-430.

³ Podmore, David (1969, May 15): A Legal Limbo, p.428. In *Far Eastern Economic Review*, Vol. 20 of 1969, pp.427-430.

⁴ Barden, SA and JRV Seneviratne (1973): Public Light Bus Operation Survey – 1972, p.1. In HKRS711/1/14

車除具備非法的士的功能，也提供了固定路線服務，這種固定路線服務和以後的公共小巴服務極接近。Podmore 指，載客貨車通常是兩噸以下裝上簡陋座位的貨車，數量不多，主要行走香港仔至中環線。Podmore 認為當時非法和半合法交通服務的旗艦是小巴，它們多為九座位，以客貨兩用小型車（Dual-purpose vehicles）登記，但它們差不多完全以載客為主，當時的小巴有十二條主要路線，包括九龍市區、九龍至新界、和一條極為繁忙的港島線⁵。

*版權所有

六、七十年代私家車型的白牌車

直至現時仍然有非法載客取酬白牌車出現

很多人說白牌車是小巴的前身，但傳統的白牌車的車型是私家車，載客量有限，但 Podmore 指的九座位小巴車型的白牌車，才是小巴的前身。交通處一九七二年公共小型巴士營運進行調查報告，對這類型九座位小巴有更仔細的描述。早在一九六零年，為使載客更具效率，這類型九座位小巴型的白牌車已經出現。隨著一系列交通法例的實施，這些俗稱為「九座位」、「九人車」、「九座位 van」、「九座位的士」的小巴，分別以三大類別登記。首先是新界的士，它的車型以小巴車型為主，亦有私家車型，它們可以在新界任何地方行走，也可以載客來往九龍，到達九龍後，又可在指定的士站等客返回新界，但法例上不可在九龍兜客，新界的士為數不多，一九六一年尾有 350 部，至六八年尾仍只得 488 部。新界的士乘客要照咪錶付費，但和市區的士不同，互不相識乘客可合資乘搭。由於按法例新界的士要髹上黑白色方格，梁先生說，當時人稱它們斑馬線，商會秘書譚先生稱他們階磚仔。第二類是貨客車登記的客貨兩用小型車（Dual-purpose Van, DPV），它們於一九六一年首次引入，它們設有座位，可以載貨和載客，但交通處指它們載客多於載貨，車輛數目由一九六一年尾的 634 部

⁵ Podmore, David (1969, May 15): A Legal Limbo, p.428. In *Far Eastern Economic Review*, Vol. 20 of 1969, pp.427-430.

增加至六八年尾的 2,345 部，上升接近四倍，是小巴中的最大分類。第三類是以私家車登記的小巴，亦叫九座位私家車，交通處直指它們有相當數量用作非法出租車，車輛數目由一九六一年尾的 471 部增加至六八年尾的 1,257 部，增長率不及客貨兩用小型車⁶。

Podmore 指出這些九人車是「非法和半合法的交通服務」，又如何解釋呢？三類九人車中，那些是非法？那些是半合法呢？毫無疑問，第三類以私家車登記的九座位私家車，如果用作出租車便是非法。半合法的又是那類型呢？原來規管客貨兩用小型車的法例出現漏洞，一九六八年九月，一輛被裁定非法載客取酬的客貨兩用小型車在最高法院成功上訴，法官裁定客貨兩用小型車可以運載付費乘客⁷，所以它們是半合法。那麼，新界的士如果按照法例經營，便應該完全合法，但可惜，由於合法公共交通系統未能滿足市民需求，那時的交通即陷於一片亂局。一九六六年十月，英文虎報指出，私家車被用作非法的士、雙用途客貨車也被用作非法的士、新界的士又被用作非法巴士⁸，由此可見，不少新界的士不按法規經營。世事難料，這個交通亂局卻因六七暴動這個亂局得以解決。

*版權所有

由香港仔前往中環的載客貨車

新界的士用作非法小巴

⁶ Barden, SA and JRV Seneviratne (1973): Public Light Bus Operation Survey – 1972, pp.1-2. In HKRS711/1/14

⁷ SCMP (4/1/1969) : Mini-vans running 'with the law'

⁸ Hong Kong Standard (15/10/1966): Public car solution

第3章：小巴大變遷

3.1 一個政治亂局解決了香港的交通亂局

麥錦生指出，一九六七年新蒲崗塑膠花廠廠房改例，工人須一力承擔全部產品損壞的責任，他們以示威抗議來表示不滿，情況混亂。當時中國正值文革，左傾思想吹至香港，引發六七暴動，公共交通服務嚴重受阻，加上巴士司機響應工人罷工，香港交通更幾近癱瘓。六七暴動期間，警察分身不暇，很多車輛都趁混亂出來工作，白牌車原本只限在新界行駛，不能駛出市區，但當時警察貪污成風，私自容許一條由元朗直駛到佐敦碼頭的路線，受市民歡迎¹。對於白牌車由新界駛出市區，解決當時的交通問題，前副運輸署長陳阮德徽有相似的說法，她指出各種小型運輸工具乘時離開原來經營的新界地區而進入市區，還擔當了重要的交通工具²。

六七暴動以後，公共交通服務逐漸恢復，警方對白牌車和客貨兩用小型車的執法亦趨嚴厲，但由於專利巴士供應不足，港大學者 Podmore 指出市民經常要乘搭擠迫的巴士又要在巴士站大排長龍，市民對小巴的需求依然殷切。他又指小巴在暴動後的經營更明顯化，以客貨兩用小型車為主的小型巴士，已發展出十二條主要路線，包括九龍市區、九龍至新界、和一條極為繁忙的港島線。政府內部對小巴的意見分歧，警務處交通部的總警司指小巴引發大量問題，單在一九六八年頭九個月，已涉及 73,000 宗檢控，情況不能容忍；但交通處基於公共交通供應不足，認為應該將非法的小巴納入法律規管³。由於社會和交通處對小巴大有期望，小型巴士合法化漸見曙光。想不到六七暴動這場政治亂局竟然解決了小巴非法經營的亂局。

¹ 麥錦生、王俊生（2018）：搭紅 VAN：從水牌說起：小巴的流金歲月，頁 54-55。香港：非凡出版

² 陳阮德徽（2005）：路口有落：香港公共小巴的成長，頁 14。香港：香港大學專業進修學院

³ Podmore, David (1969, May 15): A Legal Limbo, p.428. In *Far Eastern Economic Review*, Vol. 20 of 1969, pp.427-430.

3.2 小型巴士合法化的討論

交通處指出，交通諮詢委員會（Transport advisory committee, TAC）要求交通處對香港非法小巴經營進行調查，調查於一九六八年下半年至一九六九年初進行，調查結果呈交交通諮詢委員會後，委員會建議將小型巴士合法化⁴。

我們在檔案館找不到這個調查報告，不知道交通諮詢委員會基於甚麼因素將小型巴士合法化，但在報章裡，則找到一些資料，極可能和這次調查有關，而且在時間上又極其吻合。一九六一年，交通處一位高級交通主任 Richard Butler 在香港大會堂向聯合國香港協會（United Nations Association of Hong Kong）介紹他進行有關香港非法小巴運作的調查報告。根據報導，原來 Butler 是從英國交通部（Ministry of Transport）借調到香港交通處的經濟學家，早於一九六八年初到港。Butler 的調查由一隊八人小組於一九六八年八月至十一月進行，他們共乘搭六百班次的小巴進行統計。他指出當時港九兩地共有二千輛非法小巴，行走三十五條路線。他又以筲箕灣至上環街市路線為例，指出當時小巴每天提供兩更、共十八小時服務，每程車平均半小時，每輛小巴每天平均載客 432 人次，這個數字和中巴相近，但又輕微高於電車。在安全方面，小巴涉及個人受傷的意外，更低於九巴和中巴。在市場佔有率方面，小巴每天服務五十萬人次，佔全港乘客百分之十五⁵。這個報告對非法小巴有正面的評價，反映當時小巴滿足市民強大的需求，具非常高的市場佔有率，而且是高效率 and 安全的交通工具。很有理由相信，Butler 的調查報告就是呈交給交諮會的報告，而交諮會內部亦通過小巴合法化。

早在 Butler 公佈調查結果之前，一九六一年一月初，社會上已接收到十四座位小巴可能合法化的消息，社會亦對此有相當討論，輿論對小巴合法化亦持積極態度。星島日報引述公民協會秘書長陳子鈞的評論，他表示自一九六七年騷動事件後，九人的士受到普羅大眾的歡迎，故當局雖曾一度考慮將其取締，亦告不果，繼而考慮將之合法化。當局將十四人的士合法化，對各方面均有利，特

⁴ Transport Department (1970): Public Light Bus Survey, 1970, p. 1. In HKRS70/3/15/2.

⁵ Hong Kong Standard (16/1/1969): 500,000 people ride on vans daily in HK.

別是十四人的士載客數字較九人車為多⁶。快報社論又指出：「小型巴士（九人的士）在港九出現，由『港暴』至今，已歷兩年，對疏導交通頗有貢獻，使其合法化，可以算是順理成章。⁷」香港大學社會學系學生更進行了民意調查，訪問了 433 名市民，當中百分之六十市民非常同意小巴合法化⁸。

3.3 小型巴士合法化的進程

社會對小巴合法化持積極和正面的態度，政府亦為立法作準備。一九六九年四月二日，行政局與交通處長薛璞對議案作最後修訂⁹。六月十三日，政府在憲報刊登小型巴士合法化條例，條例將小型巴士分為兩類：即公共小型巴士和私家小型巴士，只有首類公共小型巴士，所有在街頭供人租用之小型巴士均歸入此類，只有此類車輛得乘載付車費之乘客。當時全港約有四千輛小型巴士，包括客貨兩用小型車、新界九座位的士、九座位私家車，或經改裝為搭載乘客小型巴士之貨車在內，政府擬發出公共小型巴士新牌照時，首先將此等牌照發給以上類別車輛之持牌人，將車輛當小型巴士行駛，及按車輛之大小，搭載付車費乘客，最多可達十四名。不擬領取公共小型巴士牌照之車輛，得將車輛改列入私家小型巴士一類，列入此類後，則不得在街頭供人租用或向乘客收取車費¹⁰。七月二日，立法局三讀通過「一九六九年道路交通（修改）法案」與及「一九六九年公共交通服務（修改）法案」¹¹，小巴合法化的法律程序正式完成。

*版權所有

時任交通處處長的薛璞

⁶ 星島日報（4/1/1969）：十四人的士如合法化 必須公開標投

⁷ 快報（15/6/1969）：小型巴士合法化的問題

⁸ Podmore, David (1969, May 15): A Legal Limbo, p.429. In *Far Eastern Economic Review*, Vol. 20 of 1969, pp.427-430.

⁹ Hong Kong Standard (3/4/1969): 9 and 14-seater vans to be legalized soon.

¹⁰ 華僑日報（14/6/1969）：小型巴士合法化條例草案公布限發牌伍千個 車費自由訂定

¹¹ 香港時報（3/7/1969）：小型巴士合法化 法案昨日三讀通過

立法程序完成之後，管理小型巴士的規則於七月十五日公佈，規定的全文亦於同日刊登在憲報特刊內。具體規則包括：公共小型巴士為准予乘載搭客收取車費之小型巴士。公共小型巴士牌照費每年三千元。公共小型巴士重量不得超過一噸，長不得超過十八呎，闊不得超過七呎半，高不得超過九呎。管理規則亦有各項安全規定，使乘客獲得保障。公共小型巴士須髹淡黃色，及髹上一條紅帶環繞車身中部，紅帶上必須寫上「公共小型巴士」，及獲批准載客數目。公共小型巴士將不得在若干區內行駛，此等禁區可能包括中環心臟地帶和尖沙咀全區、佐敦道輪渡碼頭廣場以及太子道介於聯合道與彩虹道之一段。公共小型巴士在若干街道，不能停車上客或落客。司機和跟車人不准招攬搭客，否則最高罰款一千元及監禁六個月。持有客貨兩用車駕駛執照之人士可駕駛公共小型巴士。公共小型巴士犯有諸如違犯停車規定或駛入禁區等罪者，亦得由法庭頒令將其扣押七日¹²。

*版權所有

交通部總警司 Shave 於記者會展示不同告示牌，限定小型巴士的禁區

第一代公共小巴的外觀規格

¹²華僑日報（16/8/1969）：小型巴士經營規則公佈 須標明收費表 各區設停車處 持有客貨車執照不須再考牌

第 4 章：早期公共小巴的運作

4.1 早期公共小巴的車型

由於公共小巴由九座位發展而成，政府的發牌沒有規定車型，只規定公共小巴通過政府驗車便可營業，不少車主將自己的九人車按政府要求改裝，便在路面營業，故此公共小巴在運作初期，車型與六九年以前沒有太大分別。梁雄先生指出，當時小巴車款十分混雜，有英國車柯士甸和摩理士，有德國車福士，有日本的櫻花、萬士得、Isuzu（五十鈴）、日產實力、三菱，有不知產地的 800 釘士和夏巴代理的美國車大頭 Ford（福特）。梁雄先生指小巴車主頗喜歡大頭 Ford，但後來有殯儀館將大頭 Ford，引入作靈車，小巴車主因乘客忌違，不敢買入，就算買入了也會換車，這可算是公共小巴發展史裡的一則小花邊。

*版權所有

早期公共小型巴士有不同車型

大頭 Ford 小巴

政府規定公共小巴車載客十四人，以九人車改裝未必可以盡設十四座位，有車主便購買新車，第一架全新十四座位的車主是 Chan Ping-chuen，他購置摩理士 Ju-250 輕型巴士，交車儀式在天祥汽車（Dodwell Motors）中環畢打街陳列室舉

行，由交通處首席交通主任 CR Lawrence 將車匙交給車主¹。第一部公共小巴是英國車，因為英國車享有英聯邦稅務優惠，而且英國車長期控制市場。不過，隨著日本車技術、品質和表現的改善，又有優良的設計和售後服務，至一九七零年日本車雄霸小巴市場，當中日產最新豪華車型小巴，更售出七百多部²。梁雄先生指出，時至今日，日本的豐田已獨霸小巴市場。

*版權所有

第一部全新公共小巴十四座位車匙移交儀式

4.2 早期公共小巴的路線

當小巴還處於白牌車年代，已漸漸跑出了一些固定路線。黃先生指出，九座位白牌車主要是接載乘客到工廠區，例如紅磡、土瓜灣、觀塘。白牌車每朝早都在街邊等候，乘客見到白牌車就會上車，最初並沒有正式的站頭，只會在弼街口、亞皆老街口、彌敦道上車。梁雄先生亦指出，他做白牌車蛇仔的時候，走的正是馬頭圍、土瓜灣等工業區的路線。直至小巴合法化的前夕，Podmore 指當時有十二條路線；Butler 則指當時有三十五條路線。

一九七零年，即小巴合法化後的一年，交通處應交通諮詢委員會的要求，對公共

¹ S.C..M.P (24/7/1969) : HK'S first public light bus

² Hong Kong Standard (21/5/1970): Japanese Outpacing U.K. In New Car Sales.

小巴進行調查，發現全港小巴路線已增至五十六條。交通處將全港小巴路線分成四部份，即新界路線、新界至九龍市區路線、九龍市區路線和香港島區路線。新界區路線以主要墟市為中心，共有十八條路線，上水區有上水往沙頭角和聯和墟往鹿頸村、往坪輦三線；元朗區有元朗往上水、藍地、青山灣、流浮山、唐人新村和落馬洲共六線；大埔區有大埔墟往林村、大美督、船灣和新娘潭共四線；荃灣區有荃灣往老圍、城門水塘、石籬、大窩口和石蔭共五線。新界至九龍市區路線都以佐敦道或九龍城為中心，相信因為兩地有碼頭以渡輪連接中環以至港島其他地區，共有九條路線，分別由佐敦道往元朗、荃灣、上水、大埔墟、石籬、石蔭六線和九龍城往西貢、清水灣、調景嶺三線。九龍市區路線的特色是圍繞工業區、市區和公共屋邨，共十八條路線：由觀塘往旺角、佐敦道、橫頭磡、秀茂坪、紅磡、藍田、大角咀、深水埗、青山道；觀塘碼頭開往鯉魚門、牛頭角、秀茂坪；九龍城開往雞寮（即今現翠屏邨）；黃大仙開往青山道、慈雲山；土瓜灣開往青山道；旺角開往黃大仙、慈雲山。香港島路線主要以香港仔和中環為中心，共有十一條路線，分別是香港仔開往黃竹坑、堅尼地城、田灣、深水灣、石排灣、中環六線；中環開往深水灣、筲箕灣、華富邨三線；筲箕灣往石澳和碼頭開往柴灣兩線³。由此可見當時公共小巴的網絡已很完善。

梁雄先生指出，在合法化的初期，公共小巴仍處於「公海」時期，雖然當時已經有固定路線，但小巴司機可以隨自己喜好駕駛那條路線，甚至可以在一天不同時段走不同路線，但後來有些路線設立站長，就不能隨便駛進，只能在旁邊停車等客。由於當時很多公共小巴以佐敦為總站，造成交通擠塞，政府於一九七零年九月，宣佈於佐敦道碼頭興建香港第一個小巴總站⁴。

³ Transport Department(1970) : Public Light Bus Survey, 1970. In HKRS70/3/15(2)

⁴ Star (24-9-1970) : First Mini-Bus Terminal For Jordan Road

4.3 早期公共小巴營運成本與利潤

合法化前的小巴收費並沒有限制，有小巴在過時過節，例如農曆新年期間加雙倍車費，或要求收利是，當時立法局擔心合法化後政府對小巴車費管制過少，有損市民利益⁵。但政府相信自由市場原則，認為「正常經濟力量會供給一種妥善的調節辦法⁶」。故此，小巴收費並無限制。梁先生指出，每段路線價錢是自己決定的，即使到同一地方，不同時間，例如上下班時間和其他時段，價錢也會不同。

交通處又為公共小巴計算每天的營運成本。當時一部全新的公共小巴價格為一萬八千元至二萬九千元不等，故此政府以接近中位數二萬三千元計算，以五年為週期，一年工作天為三百三十個，每日的車價折舊為十四元。燃料費方面，當時柴油每加侖二元五角五仙，每加侖可行駛二十英里，但處方以不同路線耗油量不同，故此不予計算。司機工資每月少於七百元，以每天兩更計算，每月一千四百元，每日五十二元。雜項開支：牌費每年三千元、保險一千六百元、維修費二千二百元，平均每日共二十一元。故此，一輛公共小巴每天的營運成本為八十七元⁷。

交通處根據小巴全年的營運成本和總投資，再計算全年收入，估算四大路線的盈利，分別是新界路線的 60%；新界至九龍市區的 120%；九龍市區的 98%和香港島的 154%。在這個估算，政府是以一部全新小巴的價格二萬三千元計算，其實和現況不符，因為營運的小巴新舊不同，政府並未計算折舊。交通處認為四大路線小巴的折舊不同，新界線的車輛應為一萬二千元，新界至九龍市區路線的車輛應為一萬五千元，九龍市區路線的車輛應為一萬八千元，香港島路線的車輛應為一萬六千元。故此，實際盈利應為新界路線的 115%、新界至九龍市區的 185%、

⁵ S.C.M.P.(24-7-1969) : The Case For Minibuses

⁶ 香港時報 (3/7/1969) : 小巴經營地區 將有輔例限制

⁷ Transport Department(1970) : Public Light Bus Survey, 1970. In HKRS70/3/15(2)

九龍市區的 140%和香港島的 221%⁸。由此可見，公共小巴的收益頗為豐厚，而當中，以香港島路線的盈利為最高。

⁸ Transport Department(1970) : Public Light Bus Survey, 1970. In HKRS70/3/15(2)

第5章：早期小巴司機的苦況

5.1 禁區與小巴「坐車監」

梁雄先生曾說，小巴合法化要多謝交通處長薛璞，但他也指出，當年薛璞曾承諾業界以柯士甸道為界，除了整個尖沙嘴外，全港所有地方公共小巴都可以行駛，但事實卻處處禁區，他直言薛璞食言。香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會的秘書譚先生更要我們在報告中記下一言，「公共小巴不能行走公共道路」。禁區可以說是小巴司機的惡夢。

一九六九年七月十五日，管理小型巴士的規則於公佈，便列明小巴禁區的條文。小巴禁區有兩種，一種是嚴禁小巴行駛的禁區，包括香港方面有德輔道中介於租庇利街與畢打街之一段、天星小輪廣場、愛丁堡廣場通往租庇利街小輪碼頭與灣仔小輪碼頭之道路；九龍方面有佐敦道及加士居道以南之尖沙咀全區、佐敦道渡輪碼頭廣場，以及太子道介於聯合道與彩虹道之一段。另一類是禁區是限制區，小巴可以行駛，但不准上落客¹。譚先生指出，禁區的數目不斷增加。公共小巴沒有固定車站，乘客招手便停車上客是小巴的優點，但遇著乘客在禁區招手，司機停便有機會犯法。除了禁區以外，巴士站和電車站也是禁止小巴上落客，但小巴路線和巴士、電車經常重疊，小巴司機很容易墮入法網。有「廟街王子」之稱的尹光在他的名曲《十四座》，便有「受盡多條嚴禁例，兜客難兜禁區多蘿蘿」、「條馬路又任佢封鎖，請帖寄嚟定必更多，不准上客最易惹禍」，當中道盡小巴司機面對禁區和車站上落客的苦況。

¹華僑日報（16/8/1969）：小型巴士經營規則公佈 須標明收費表 各區設停車處 持有客貨車執照不須再考牌

違反交通條例便要面對罰款，但當時的罰則，除了司機收到「請帖」罰款外，小巴也要「坐監」。其實，小巴司機最普遍的違例事件，是在禁區和巴士站、電車站範圍五十呎內上落客，但不小心駕駛、危險駕駛、醉酒駕車、超額載客、不遵守交通標誌、使用不符合規格小巴，政府也可以扣留車輛七天。一九七二年二月，由於警方嚴厲執行小型巴士違例被判之規條，使夏慤道扣押小巴的場所不止「爆棚」，違例被判「坐車監」的小巴更需要排期輪候至五月。「坐車監」對小巴司機來說，是極其嚴重的懲罰，當時一輛小型巴士一天行走十六小時，收入約二百元，若小巴被扣押七天，車主遭受的金錢損失最少達一千四百元²。梁先生補充，除了港島夏慤道的小巴扣押場所外，九龍區也有小巴扣押場所，地點在現今尖沙嘴警署附近，入口在柯士甸道。

*版權所有

夏慤道小巴扣押所

5.2 政治旋渦中的小巴司機

公共小巴合法化源於六七暴動，巴士、電車相繼罷工，市民只可選擇乘搭當時的九座位。但是，小巴合法化後不久，小巴旋即陷於政治旋渦之中——元朗小巴暴動和市區罷駛事件。

² 快報（19/2/1970）：夏慤道小巴監獄爆棚

一九六九年九月二十七日，元朗發生小巴抄牌事件，一名元朗小巴司機拒絕抄牌，與警員發生爭執，有人在路口煽風點火，誘導其他小巴司機參與騷動。發生之際，更有港共份子叫出反港英政府的口號，釀成長達七小時的警民衝突³，高峰時候有二千人聚集，防暴警察要施放催淚彈鎮壓⁴。九月二十八日，大量小巴司機因元朗暴動，在港九地區進行罷工，令港九地區市民交通受阻⁵。後來證實，兩次事件是受到左派機構摩托車業職工總會影響，他們在地下發令實行支持元朗事件，並號召其它小型巴士司機參與行動⁶。報章指曾有人向小巴司機勸告，叫他們不要開車，每人可獲每天五十元之報酬⁷。事後，交通處長薛璞雖然聲稱元朗事件並非暴動，只能視為非法聚集。但工商日報章則指元朗暴動可算作六七年暴動後的一個有組織的行動，大部分群眾都受到港共份子煽惑，沖淡事件的嚴重性，使群眾的戒心鬆弛，令暴動一觸即發⁸。

*版權所有

元朗暴動防暴警察施放催淚彈鎮壓

其實左派以小巴作為政治工具並非始於元朗暴動，早在政府有意實行小巴合法化，左派報章已趁此攻擊政府，造成社會分化。例如政府構思的小巴最高載客十四人，左派報章便指港英政府拋出十四人車合法化，是想趕絕九人車工友。他們指政府

³ 香港時報（29/9/1969）：談元朗騷動事件

⁴ Hong Kong Standard (28/9/1969): Police Open Fire...And...Teargas Shells Burst Into The Milling Crowd.

⁵ 星島日報（30/9/1969）：薛璞聲言小巴如再罷駛，將擬新例管制

⁶ 天天日報（29/9/1969）：小巴罷駛事件

⁷ 星島日報（29/9/1969）：港九小型巴士相繼停駛

⁸ 工商日報（29/9/1969）：提高警惕不容港共再騷動

旨在刮九人車司機一筆巨額的牌照稅；加緊趕絕九人車工友及車主，把驗車、停牌及重考三把刀插進九人車司機；乘機擴大分裂工友，破壞工友團結而受控制；並藉九人車換十四人車逼車主換車，乘機令「港英的祖家乘機可以推出一批車輛，替其月益縮小的外銷市場找點出路」⁹。其實，日後公佈的公共小巴章則，並無硬性規定設十四個座位，車主可將其原有九人車按要求改裝，便可在街上營業。

5.3 貪污問題

尹光《十四座》有「我錢財洗過啦，搞掂阿哥」，裡面用錢財搞掂的阿哥又是誰呢？答案就是貪污的警察。梁雄先生提及，在白牌車時代，白牌車司機要向警察行賄才能生活。黃先生對我們說，小巴合法化後小巴司機不用再賄路警察。但我們在檔案館找到一封信，相信直至一九七三年，小巴司機依然受到貪污問題困擾。

***版權所有**

市政局議員葉錫恩女士

⁹ 文匯報（29/9/1969）：一條用心可惡的詭計

一九七三年三月十日，市政局民選議員葉錫恩女士致函港督麥理浩爵士。信中表示關注有警察貪污伙同非法組織恐嚇公共小巴司機。她表示在小巴合法化之前，白牌車司機要通過黑社會向警察繳納賄款。但小巴合法化後，貪污繼續進行，貪污的警察以嚴格和不公平的措施，指控公共小巴司機造成路面混亂，逼使小巴司機繳納賄款。葉錫恩在一九七零年已向警方舉報，但警方以「無證據」、「證人不可靠」等理由否認有關指控。到一九七三年，貪污情況更加嚴重。小巴司機每月向「大洲」(Tai Chau, Continental)清潔公司支付八十元，這家公司並沒有清洗小巴，但在支付費用後，司機會得到兩張標籤，一個形狀像徽章，看起來又像牌照，另一個是長方形，小巴司機必須將兩張標籤貼在小巴上某個位置，標籤的顏色會按月轉變，以確保司機每個月都要交錢。有了這些小巴上的標籤，司機們就不受某些交通規則的約束。那些不支付貪污費用的人當然沒有徽章，他們會受到不小心駕駛、不遵守交通燈等虛假指控。葉錫恩指公眾的防貪意識日高，青年人教育水平亦有所提升，希望港督能對小巴貪污問題成立包括律師、法官和非官方人士組成的獨立小組作出調查¹⁰。由此可見，公共小巴司機在廉政公署成立以前，飽受警察和黑社會有組織的壓榨。

¹⁰ Elliott, Elsie (1973): Letter from Elsie Elliott to Sir Murray, dated 10 March 1973. In HRRS70/3/15(2)

第 6 章：總結

6.1 公共小巴合法化的歷程

一九六九年是香港公共交通方面的一個重大轉捩點，紅色公共小巴由不合法，經曲折的道路，兜兜轉轉，終於駛往合法化的終點站，造福人民。紅色小巴前身為九座位小巴車型的白牌車，並於六十年代非法經營，更分為新界的士、客貨兩用小型車和九座位私家車。六七暴動，巴士、電車司機罷工令交通癱瘓，市面十分混亂，而當時政府未能處理交通問題。當時新界白牌車的出現，令到市區的交通問題得以解決，而正正因為白牌車「拯救」了交通系統，其好處有目共睹。隨後，普羅大眾和政府亦慢慢開始接受白牌車。一九六九年，白牌車合法化，政府亦隨之增加不少條例規管。公共小巴的費用比起的士便宜，比巴士更快速，路線更彈性，而且乘坐環境遠較巴士優勝。這種處於的士和巴士之間的交通工具，在經濟騰飛、市民生活水平大幅提升的七、八十年代深得市民的鍾愛。隨著紅色小巴合法化，政府亦增加了不少規管。一旦小巴司機駛入禁區，就要「坐車監」，司機收入大減。除此，合法化不久，小巴又捲入政治旋渦。再者，當時貪污問題嚴重，警員會逼小巴司機「俾片」，否則，將會被無理指控，司機受盡委屈，苦不堪言。

6.2 小巴與香港文化

公共小巴已有半世紀，是不少香港人日常生活的一部份。小巴代表地道的香港文化，絕不「老餅」（陳舊），反而歷久常新。近年，更有不少和小巴有關的本土文化，令小巴更貼近我們的生活。

最早的公共小巴，在車頂並未放置展示目的地的燈箱，司機只簡單在車頭玻璃放一塊寫上目的地和車資的膠牌，大家都叫它小巴水牌。小巴水牌近年大熱，成為「潮

物」。現時香港碩果僅存的手寫小巴招牌師傅麥錦生，指出原本水牌暗藏玄機，原來不同顏色的水牌代表著不同小巴起點與終點，藍色是起點，紅色就是終點，至於黃底膠牌，就是代表有「社團」管理¹。當小巴水牌生意日漸式微，麥師傅把水牌改造成鎖匙扣或文件夾，結果推出市場後大賣，連日本旅遊雜誌亦看出相關產品，更吸引大批遊客購買當紀念品回國²。小巴水牌的熱潮方興未艾，有司機買寫上警告語句的水牌放在車尾，有新人向麥師傅訂造某某聯婚、新婚之喜的水牌。港島民生書院開放日，校方訂製寫上「民生係愛啊」的水牌匙扣，成為最受歡迎紀念品。

*版權所有

民生書院以小巴水牌作鎖匙扣，
大受歡迎

吳業坤於二零一六的演唱會是以紅
色小巴及小巴水牌作為主題

香港歌手吳業坤於二零一六發佈了一張《香港夏日流行音樂節 2016-吳業坤演唱會》的海報，海報上有紅色公共小巴的蹤影，根據報章說明，指出一向親民的坤哥，演唱會亦以貼地為主題，由演唱會海報就可見一斑。住公屋的他，演唱會海報背景是

¹星島日報（18/8/2017）：小巴水牌師講古 手寫香港情懷

²香港經濟日報（13/10/2016）：小巴水牌變鎖匙扣 手寫水牌師傅月入十萬元

懷舊公屋，坤哥輕扶結他站在一輛紅色小巴前面，車頭水牌標示前往紅磡，並有吳業坤三個字和門券價目的水牌。坤哥亦指出演唱會海報，以小巴作為背景，是希望沿用有香港特色事物，作為演唱會海報背景，表達香港獨有的民生，亦代表他對香港情意結³。

除此之外，也有香港電影從紅色小巴中反映出本土文化。《那夜凌晨，我坐上旺角開往大埔的紅 van》，由陳果執導，集喜劇、動作、驚悚、溫情等元素的科幻電影。片中，以紅色小巴貫穿全劇，使用紅色小巴而非其他公共交通工具作戲名，因為只有紅色小巴才有通宵直接由旺角駛往大埔服務，將小巴和市民息息相關的生活、香港的拼搏精神表現出來。由此可見，公共小巴已成為香港文化的一部份。

³明報（7/7/2016）：坤哥紅 van 前影海報

原始資料

甲、政府檔案

英文檔案

1. Barden, SA and JRV Seneviratne (1973): Public Light Bus Operation Survey – 1972, p.1. In HKRS711/1/14.
2. Elliott, Elsie (1973): Letter from Elsie Elliott to Sir Murray, dated 10 March 1973. In HRRS70/3/15(2)
3. Transport Department(1970) : Public Light Bus Survey, 1970. In HKRS70/3/15(2)

乙、訪問

1. 梁雄先生訪問紀錄（見附錄 1）
2. 黃先生訪問紀錄（見附錄 2）

丙、報章

英文報章

1. Hong Kong Standard (15/10/1966): Public car solution
2. Hong Kong Standard (16/1/1969): 500,000 people ride on vans daily in HK.
3. Hong Kong Standard (3/4/1969): 9 and 14-seater vans to be legalized soon.
4. Hong Kong Standard (21/5/1970): Japanese Outpacing U.K. In New Car Sales
5. Hong Kong Standard (28/9/1969): Police Open Fire...And...Teargas Shells Burst Into The Milling Crowd.
6. S.C.M.P (24/7/1969) : HK'S first public light bus
7. Star (24-9-1970) : First Mini-Bus Terminal For Jordan Road
8. S.C.M.P (4/1/1969) : Mini-vans running 'with the law'
9. S.C.M.P.(24-7-1969) : The Case For Minibuses

中文報章

1. 星島日報（4/1/1969）：十四人的士如合法化 必須公開標投
2. 快報（15/6/1969）：小型巴士合法化的問題
3. 華僑日報（14/6/1969）：小型巴士合法化條例草案公布限發牌伍千個 車費自由訂定
4. 香港時報（3/7/1969）：小型巴士合法化 法案昨日三讀通過
5. 華僑日報（16/8/1969）：小型巴士經營規則公佈 須標明收費表 各區設停車處 持有客貨車執照不須再考牌
6. 香港時報（3/7/1969）：小巴經營地區 將有輔例限制
7. 華僑日報（16/8/1969）：小型巴士經營規則公佈 須標明收費表 各區設停車處 持有客貨車執照不須再考牌
8. 快報（19/2/1970）：夏慤道小巴監獄爆棚

9. 香港時報 (29/9/1969) : 談元朗騷動事件
10. 星島日報 (30/9/1969) : 薛璞聲言小巴如再罷駛, 將擬新例管制
11. 天天日報 (29/9/1969) : 小巴罷駛事件
12. 星島日報 (29/9/1969) : 港九小型巴士相繼停駛
13. 工商日報 (29/9/1969) : 提高警惕不容港共再騷動
14. 文匯報 (29/9/1969) : 一條用心可惡的詭計
15. 星島日報 (18/8/2017) : 小巴水牌師講古 手寫香港情懷
16. 香港經濟日報 (13/10/2016) : 小巴水牌變鎖匙扣 手寫水牌師傅月入十萬元
17. 明報 (7/7/2016) : 坤哥紅 van 前影海報

丁、期刊

1. Podmore, David (1969, May 15): A Legal Limbo, pp.427-428. In *Far Eastern Economic Review*, Vol. 20 of 1969, pp.427-430.

二手資料

書籍

中文文獻

1. 麥錦生、王俊生 (2018) : 搭紅 VAN : 從水牌說起 : 小巴的流金歲月。香港 : 非凡出版
2. 陳阮德徽 (2005) : 路口有落 : 香港公共小巴的成長。香港 : 香港大學專業進修學院

梁雄先生訪問紀錄

日期：二零一九年四月二十六日

時間：下午五時

地點：香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會欽州街會址

梁雄先生是香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會的主席，他在當小巴司機前曾任職白牌車「蛇仔」及司機。香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會成立於 1969 年，是香港歷史最悠久的小巴商會之一，梁先生擔任該會主席三十多年，對香港小型巴士的發展有深入的認識。

我們： 合法化之前有那幾款小巴？

梁先生： 有十多款，有基路文，即太平洋行（代理的）、有香港大酒店（代理的）

我們： 主要有那幾個車種？

梁先生： 當時車款十分「立雜」，有日本車、美國車、英國車，有好多數不盡，因為車種好雜。有夏巴，有新英華代理的柯士甸、摩理士，有日本的櫻花、萬事得、Isuzu（五十鈴）、日產實力、三菱，有富士，有 800 釘士。

（梁雄先生於訪問後致電我們補充，夏巴代理的叫大頭 Ford，原本頗受歡迎，但由於有殯儀業者引入大頭 Ford 作靈車，小巴車主因為乘客忌諱，不敢買入，就算買入的，也會換車。）

我們： 請問貴會香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會於那年成立？是在小巴合法化前成立嗎？

梁先生： 本會在 1969 年成立，是在小巴合法化後成立的，是最早成立的小巴的士聯合會分家出來的。

我們： 請問貴會香港九龍新界公共專線小型巴士聯合總商會最初有沒有「專線」二字？

梁先生： 是！後期 80 年代才有，因為我們的秘書有先見之明，叫我們加專線（即綠色小巴）二字，怕紅色小巴會被綠色小巴會被取替。

我們： 梁先生是行內的老行尊，可否告訴我們是怎樣入行？

梁先生： 我五十年代開始駕白牌車，當時沒有牌，做蛇仔。

我們： 警車是如何收片的？

梁先生： 他們一落車我們便會給他。

我們： 會給他們多少錢？

梁先生： 很便宜，只是幾元。

我們： 一個月嗎？

梁先生： 不是，每天有多少警車和夥記就會給他們多少。有時交通警放工後會找我們飲茶，去打交道。即使他們跟我說不用給，我們也會給他們。

我們： 梁先生，你以前做蛇仔，那些白牌車是貨車嗎？

梁先生： 不是，是私家車走白牌。

我們： 市區的私家車是白牌？

梁先生： 市區、新界都有，有摩囉差警察守住新界，例如上水、粉嶺。他們很少守市區，多數守新界。

我們： 那麼你們的車會不會停下來等客？

梁先生： 有，但多數周圍去。我們會去巴士站叫客，白牌車目標是市區的客人。

我們： 有司機有蛇仔最多載三個客人？

梁先生： 那些叫的士客，放工時候會「拉毛仔」。去巴士站載五個客，連司機和自己，已經七個人，有時八個人，只要坐得下去就可以了。

我們： 專利巴士未能提供足夠服務？

梁先生： 那時候巴士很「垃圾」，有的用貨車改，跑新界例如清水灣、西貢。那時候六十年代的市民坐車很淒涼，人工不多，對於市民來說，坐巴士的都是二毫。我們每一個客人五毫（由深水埗到土瓜灣）。很好做，當時油平。

我們： 的士收下費昂貴嗎？

梁先生： 那時候很少的士，只有幾間公司，稱為四大公司。

我們： 哪四大？

梁先生： 很多也不知道，例如九龍的士、新的士、大來和金邊。

我們： 當時的士很少，不夠用？

梁先生： 那時候用一元坐車已經是很厲害的，坐車很難負擔，因為那時候的人賺錢很少。

我們： 白牌車由深水埗去土瓜灣要五毫。的士要二至三元？

譚先生： 的士在香港島要一點五元起標，九龍要一元起標，所以十分昂貴。

梁先生： 坐的士十分昂貴，那時候的人未必能負擔得起。生活水準很低，所以要五毫位。

我們： 拉毛仔是否在巴士站招客？

梁先生： 他們會在站口叫終點站的名稱，而客人就會過來。白牌車後來是九座位，白底黑字。黑牌車是貨客車，黑底白字。

我們： 有報導說梁先生的白牌車曾被警察開槍。

梁先生： 他們將我們當賊辦。當日我們有架柯士甸 70 私家車走白牌，泊在土瓜灣天廚味精廠附近的冷巷，有警車追著我拍擋，他走出冷巷，警察開槍打他但沒有打中。

- 我們： 九座位車如何合法化？
- 梁先生： 政府讓九座位車司機轉為十四座位小巴。
- 我們： 紅牌車是什麼？
- 梁先生： 電召車。我當時補七萬由紅牌轉的士，後來又用一個的士牌換兩架小巴。
- 我們： 紅牌依然存在？
- 梁先生： 已經不存在，於 80 年代已經全部轉為的士。
- 我們： 你幾時做商會主席？
- 梁先生： 1987 年。
- 我們： 9 座位小巴是否叫做雙用途 van 仔？
- 梁先生： Dual purposes 是 9 座位。
- 我們： 新界和市區都有？
- 梁先生： 新界叫班馬線。
- 我們： 新界的士和市區的士有甚麼分別？
- 梁先生： 新界的士有班馬佬（在的士車身塗上黑白方格），市區不能做。六七暴動時我正在做非法白牌車，當時除了巴士罷工外，市政局都罷工，九座位因巴士、火車罷工而生意大增，九座位當時要載三十人，人們逼上小巴，警察都不理會，甚至會協助乘客上車，政府因當時社會交通癱瘓而准許（默許）白牌車載客。
- 我們： 九座位如何換牌？
- 梁先生： 買牌費，早期每年三千，現在八千四百。
- 我們： 當時白牌九座位可以轉小巴？
- 梁先生： 可以，黑牌都可以轉，但私家車型的白牌車不能。
- 我們： 一架新界的士可以換幾多個牌？
- 梁先生： 一架換一架，自己加座位，黑牌車有些只得一個位，好雜。
- 我們： 市區有沒有 Dual Purpose 的小巴？
- 梁先生： 有，可以從西貢行駛至九龍城。從龍崗道行駛到西貢。
- 我們： 所以市區只有兩種車，私家車的白牌車，和像貨車的黑牌車。
- 我們： 黑牌車就像私家車？
- 梁先生： 黑牌車像私家車，有一個玻璃，叫做貨客車。但多了一個窗，讓載貨更方便。蛇仔就坐在那塊板上，有些乘客也坐在板上然後捉著，行車時也坐著。因為當時路面交通不像現在那麼稠密，十分方便，車裡很涼快，不需要冷氣。
- 我們： 我們要請黎先生指教，當時有些車輛叫公共小型巴士做十二座，還是一開始就是十四座的小巴？
- 梁先生： 如果司機不改裝小巴，保留座位的數量，沿用自己的舊車，也可以用十二座位。其他司機也可以用十四座的小巴。
- 我們： 所以小巴的座位數量最多是十四個嗎？

- 梁先生：司機可以駕駛十二座小巴，十四座小巴也可以。例如現時政府將座位數量加至十九個，只要司機擁有的小巴座位數量不超過十九個，那麼十八座、十七座、十六座也沒有問題。座位數量只是由司機選擇。當時司機願意虧蝕一些金錢，也可以繼續駕駛十二座小巴。
- 我們：當時司機是用一換一的方式，以九座位或新界的士換成十四座小巴。司機把舊車改裝成十四座小巴，或者是直接買新車？
- 梁先生：小巴合法時司機可選擇用舊車改裝或買十四座新車。但有些司機會繼續駕駛十二座小巴。而且絕大部分司機都會選擇買新車，並非改裝舊車。
- 我們：當時社會對小巴合法化有甚麼意見？
- 梁先生：合法化首先要感謝薛璞（當時的交通處長），如果沒有他替我們說好說話，小巴也不會合法化。
- 我們：那麼市民，社會各界對小巴合法化有甚麼看法？
- 梁先生：社會人士對小巴合法化感到歡喜，小巴司機行業也很高興，小巴從犯法變成合法，司機的資產也提高了。當年合法化後司機的資產從一萬多升至後期的四萬多。
- 我們：所以升至七百多萬？
- 梁先生：不是，因為當時的幣值和現在差很多，以前四萬多便等於現在四百多萬。當時小巴只是一萬多元一輛，一個乘客車費只是幾毫，小巴燒的是電油也很便宜，一加侖幾元，現在一公升十幾元，是兩回事。
- 我們：其實當時市民如果只依靠巴士公司，不坐小巴，巴士足夠應付嗎？
- 梁先生：坦白來說，當時巴士和小巴都沒有冷氣，到八十年代小巴才有冷氣，巴士還沒有冷氣，所以小巴的生意較佳。小巴收費便宜，又有冷氣，很受市民歡迎，生意比現時還好。當時很多人入小巴行業，但現在就沒有人入行。
- 我們：發牌後的路線是政府決定還小巴商會決定？
- 梁先生：紅色小巴的路線是自己策劃的，綠色小巴是政府策劃的。
- 我們：假設由元朗至佐敦碼頭，是全部四千多輛車都能走這條路線？
- 梁先生：是，以前是公海，所有車都可以走。但後來一些有勢力的人控制了，霸佔了，其他人更難入行。
- 我們：那麼梁先生你是走甚麼路線的？
- 梁先生：我以前走很多路線，慈雲山，也做過公海，青山道到深水埗，到旺角，到荃灣，很多地方都有。
- 我們：那梁先生你一天最多走多少轉？
- 梁先生：已經忘記了，因為當時小巴要快，乘客十分多，行駛路線和收費都很混亂。
- 我們：即是最初公海時期就可以很自由？
- 梁先生：自由，又唔使泊站費。

我們： 站費是？
梁先生： 站費是那些保安。
我們： 即是不是警察？
梁先生： 不是！
我們： 公海時期去到哪一個年代？
梁先生： 公海時期去到好久，80年代還是公海。
我們： 但亦都有固定線？
梁先生： 有固定線。
我們： 60年代70年代那時開始已經有固定線？
梁先生： 已經有。
我們： 好似打遊擊的樣子，公海的樣子。
梁先生： 當時就算有固定線，如果沒有車的話，其他小巴都可以行，後來有站長就不能了，我們亦不能駛向站裡，就在旁邊停車。
我們： 那他們容許你們上客嗎？
梁先生： 有些可以，有些不可以，有些好的站長就當看不到，有些認識的站長就走開，這些事情大家都明白。那時候就非常容易做這行，但現在就做到叫救命。
我們： 一架小巴要輪多少更？
梁先生： 上、下更。
我們： 是，上下更分別是甚麼時間？
梁先生： 上更大部分開五點，六、七點也有，通常都是六點多到下午兩點。夜更就是下午兩點到晚上十二點。沒有人會通宵做。
我們： 車主會不會自己多走一更？
梁先生： 有，就像之前我們便自己走一更，我多數都是走……有時早、有時夜，即是自己車能夠自己安排。
我們： 即是自己做一更，另外一更租給其他人。
梁先生： 是呀，租給其他人，那時候一更五十元，一日一百零五元。
我們： 即是梁生你做上更，下更租給其他人，然後收五十元一更嗎？
梁先生： 是呀。
我們： 這是甚麼年代？
梁先生： 七、八十年代，那時候的車很便宜！
我們： 那麼小巴有沒有固定收費？
梁先生： 價錢是自己定的，即使到同一地方，價錢也會不同。
我們： 會不會同一個司機，同一個路線，但在不同時間，有不同的收費？
梁先生： 會呀，上班時間會貴些。
我們： 為甚麼？
梁先生： 午休沒有客，所以繁忙時間會提高一些，也就是多一兩毫。
我們： 合法化後不久，是否即時有禁區？

梁先生：當時政府講小巴可以隨便行駛，當時他們應承我們小巴以柯士甸道交界，除了尖沙嘴外，都是沒有禁區的。

我們：即是全個香港都沒有禁區？

梁先生：對，到今時今日就到處都是禁區。

我們：甚麼時候開始有禁區？

梁先生：七十年代已經開始有禁區，當時就說除了尖沙咀不可以去，其他都可以。

我們：沒有禁區，隨便上落客？

梁先生：是的，現在的禁區非常多。

我們：以前小巴是不是要「坐監」？

梁先生：對，當時我們小巴司機犯了在巴士站上客，就要去坐車監。

我們：那車輛在哪裏坐監？

梁先生：現在的九龍公園，即是現在尖沙咀警署，柯士甸道就是入口。通常是小巴坐監並不是司機，小巴多數扣留一個星期。

我們：小巴司機在巴士站落客是否要坐車監？

梁先生：沒有落客，只是上客，沒有司機會特意在巴士站落客，我們可以到處落客，那時候沒有那麼多禁區，當時警察在騎樓看見小巴司機在巴士站上客就過來截停小巴，當時我們假裝停車，然後就飛快駛走，那麼以前就抄尾牌，但大多數都被截停或者追到。

我們：六七暴動的時候，新界的士就趁機出來行駛，市區是否也有這種情況？

梁先生：當時已經很混亂，很多車都出來載客，市區白牌也會到四處載客。

我們：那麼什麼時候是小巴的黃金時代？

梁先生：1988 年的時候最好。

我們：為甚麼呢？

梁先生：那時候晚上八點已經能夠放工，當時沒有人做通宵。

我們：早期小巴沒有被地鐵通車所影響？

梁先生：坦白來說，如果沒有塞車，我們小巴是比較快的。而且現在的地鐵不比我們小巴便宜，小巴有位坐、有空調，地鐵卻很擁擠，沒有位坐。其實禁區對我們影響最大。

我們：哪些只是小巴的禁區，還是也是私家車的禁區？

譚先生：現在禁區不只是禁小巴，私家車也有禁，不過也有些只是禁小巴。雖然眾多交通工具都有禁區，但是小巴就佔大多數。其實對小巴非常不公平，簡單來說，小巴不能行走公共道路，小巴雖有公共車輛的名稱，但沒有公共道路的使用權。

我們：合法化後，當時小巴比巴士貴，但為甚麼人們仍選擇乘坐小巴？

梁先生：因為當時的巴士都沒有空調，後期才有，加上那些車不像現在那麼完善。當時小巴比較貴的原因可能是載客量少和較快，在站頭上完

客就立刻開車。

我們：兩者誰比較舒適？

梁先生：當時無論單層巴士或者雙層巴士也是沒有冷氣的，但小巴有空調，最主要就是有座位，坐巴士縱使比小巴便宜，但擁擠又要站著，人們又不想嗅到別人的汗味，脇肋底味，所以就會選擇乘搭小巴。

我們：那速度呢？

梁先生：速度是啊！當時不用等客，停下來就上滿客，之後就立刻走。現在當然不是，我們需要等客。

我們：小巴車長會否有苦與樂？

梁先生：沒甚麼快樂與不快樂，只要當天生意好，賺得多，便開心了。

我們：那辛苦嗎？

梁先生：在我的角度來看，我駕駛小巴那麼多年就不覺得是辛苦。

我們：小巴有沒有有特別的文化或術語？

梁先生：術語就一定有很多了。

我們：可不可以舉些例子？

梁先生：例如我們說你今天每一轉都沒上滿客喔，就說你很空雞籠喔！

我們：是不是有個術語跟貓有關？

梁先生：跑山，意思即是去賺錢（借錢做生意），當時有些行家去賭博，就算輸掉所有金錢，出去駕駛小巴一回就把錢賺回來了，和現在不同，現在真的很難了，舊時容易賺錢。以前很多行家都有幾輛車，有些到現在全部沒有了，要去打工，當然有幾輛車是很好的，但就是爛賭，我們這個會的副主席，本來有幾架小巴但全輸掉了。當時爛賭，去澳門，到處去，生意也不做，借高利貸，當時有幾架車已經很好的啦。

我們：對呀，您說當年有幾架車已經好幾百萬。

梁先生：對呀，有六架車當時都已經幾千萬，現在買樓都幾億了。當時我有個拍檔一起走白牌，他懂得做單車，之後賣了他的的小巴，買了兩間單車舖，賺了很多錢，現在將其中一間放租已夠生活，靠一輛小巴發達。

黃先生訪問紀錄

日期：二零一九年五月一日

時間：上午十時半

地點：旺角某小巴總站黃先生小巴上

黃先生是資深小巴司機，在小巴合法化前曾任職黑牌車（客貨車）司機。

- 我們： 小巴合法化之前的白牌車是否九座位？他們行駛甚麼路線？
- 黃先生： 當時的白牌車可以說是由九座位開始。其實當時大巴是主要交通工具，每個巴士站都十分擠迫，所以產生了私家車的白牌車，然後就產生九座位 van 仔。他們後來跑出了一些路線，由旺角青山道到新蒲崗，或者到紅磡，當時土瓜灣亦有很多工廠，最後到觀塘區。總而言之，所有白牌車主要是接載乘客到工廠區。白牌車每朝早都在街邊等候，人們見到白牌車就上車。最初並沒有正式的站口，只會在旺角弼街口、亞皆老街口、彌敦道等等上車，到紅磡、土瓜灣。一段時期後，就到了九座位合法化，香港政府因為見到非常多不合法的九座位白牌車，又基於市民需要，所以形成九座位合法化。當時市面上除了九座位之外還有一些中型貨車。
- 我們： 當時那些貨車是不是很簡陋？
- 黃先生： 是。但只是一段時間，後來正式載客，就好像現在單層巴士的車一樣。
- 我們： 九座位可以乘坐幾多位乘客？
- 黃先生： 就是九個。但有時早上因為多人的原因，會多放兩至三張小凳在車上供乘客坐。
- 我們： 九座位只是在新界行駛？
- 黃先生： 當然不是。就是因為當時社會的需要，所以形成九座位合法化。九座位就正式成為合法載人的交通工具。後來增長至十四座位，再增長至十六座位，最後形成現今十九座位。
- 我們： 那麼階磚仔、斑馬佬又是甚麼？
- 黃先生： 那些是新界小巴（即新界的士），只能在新界行走，不能在其他地方經營。白牌車在未有九座位之前已經有，是用私家車來載客，因為車牌是白底黑字，所以叫白牌車。白牌車在人流暢旺的地方，例如醫院外邊兜客。
- 我們： 黑牌車是甚麼？
- 黃先生： 它的經營時間短，是日本世運會（一九六四年）時作的士用，後來

一些權貴全部購入運來香港，便出了黑牌。這些黑牌車都是私家車，只有幾十部，只有一年的牌照。

我們：在六七暴動交通混亂，白牌車有沒有幫助疏導交通？

黃先生：當時罷工十分混亂，政府、警察都不會理會白牌車。

我們：小巴合法化後警察有沒有收規？

黃先生：當時小巴都由有勢力的人或社團的人經營，一直經營至今。

我們：當時小巴有甚麼品牌？

黃先生：有實力、豐田和其他日本牌子。

我們：當時如果司機要換成十四座位小巴要甚樣辦？

黃先生：當時替換小巴的渠道不完善，司機要先向政府申請牌照，然後驗車，符合資格後才可以出牌。在後期日本人見香港對十四座小巴的需求巨大，便大量出售。

我們：禁區是何時設立的？

黃先生：禁區從十四座小巴剛興起時已經設立，因當時小巴的數量最多，必須設立禁區加以管制。