

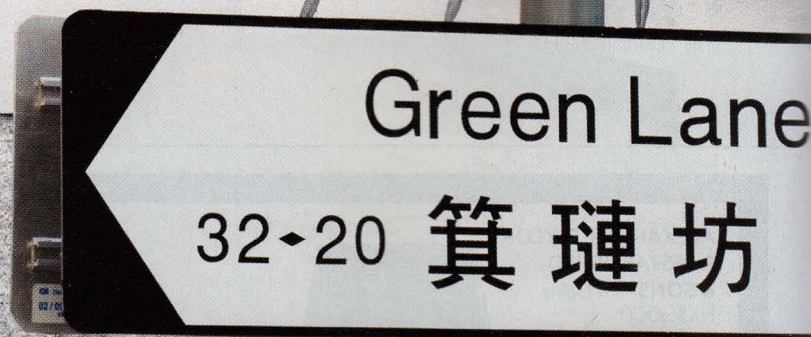
MPW

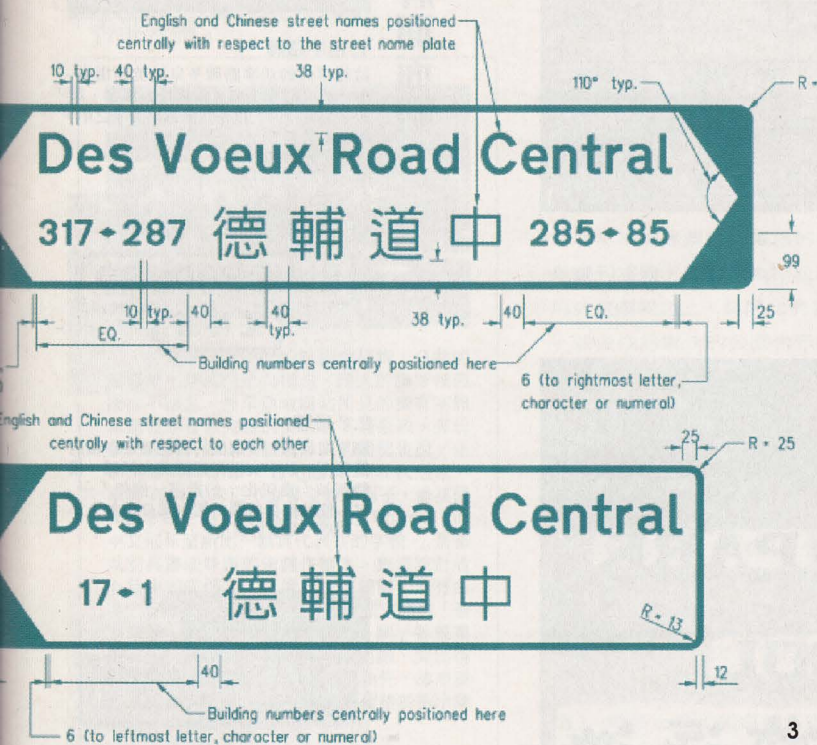
東江探源記 那山。 那水。 那人。



路牌字體 形&義

走上街道張看街道名牌（街道名稱路牌），配有門牌號碼及箭嘴的新式名牌的確有助我們辨別方向，功能上似乎得到滿足，然而除了平面設計，街道牌子中英字體的設計與配合其實也是靈魂所在，看似簡單的兩行字，已是窺探香港公共字體設計發展的途徑：從過往一直沿用的雕版刻字，到上世紀80年代第一代電腦字體的出現，亦即從「沒有技術沒有概念」的刻字時代，到今天「有了技術概念依然模糊」的電腦年代，始終未有對字體設計投以認真態度，甚至輕率看待源遠流長的中文字體。這一次，讓我們從一個隨處可見的街道名牌開始，了解及反思背後的「不文明」……





位於跑馬地箕璫坊和藍塘道一帶，簡潔而優雅的矮房子沿行車道而建，外牆上不難發現早期的 T 形街道名牌。於箕璫坊的某迴旋處，更有三個不同年代的名牌相聚一起——T 形牌（60 年代或以前）、長方黑框牌（60、70 年代之後），以及新式獨立名牌（路政署於 2004 年重新設計），有趣的畫面「兌現」了路政署保留古董名牌的說法。

一條街道 三款路牌

這個「三代同堂」情況差點令人誤以為街道名牌的演變有其標準，事實卻不然——觀察各區不同年代的路牌會發現，即使同一街道，也會出現截然不同的設計，例如箕璫坊的兩個舊式長方路牌，一個的中文名稱從左讀起，另一個則從右起，其中一個更罕有地設有門牌號碼……甚至一些出現於同一時期的名牌，其字體、字體比例、閱讀方向等等也「沒規矩」可言。

理工大學設計學院助理教授譚智恒對字體設計具深入研究，他坦言，香港歷年來街道牌子設計的確沒有劃一標準，設計隨意，「造就」了形態奇特的名牌字體，然而於「奇特」之中卻可以分析出，作為公共名牌應怎麼考量字體來達致易讀目的。「比方說箕璫坊的牌子（圖 ①），雖然中文、英文及數

字全不合比例，但也有可取處：筆畫古怪的中文字彷彿按照字模畫出，再以人手加工，筆畫末端畫成『喇叭口』，較闊的，倒能創出風格呢，我猜這種『誇張加工』並非經過當時負責者的細心考慮，誤打誤撞機會較大，但倒能突出字形，當行人從遠處看時更鮮明。」雖然中文字體不如英文字體般有着一套準則及測試，但上述的「喇叭口」筆法，則是突出字形的伎倆，這跟譚智恒一向認為筆畫粗幼有序、稜角分明的「宋體」適合用於公共空間的觀點一致。值得一提的是，不少設計師/建築師也愛用自 30 年代由日本傳入中國的黑體，作現代建築之中的公共字體；他們認為黑體線條簡潔，美學上與現代建築配合，譚智恒則認為黑體粗幼過於平均，放諸公共空間，路人從遠處看，筆畫欠缺粗幼對比，字體不夠突出，比宋體略遜一籌。

至於英文公共字體，西方早已對「易讀」效果研究出一套準則。外國的專門化跟他們「開始得早」有關，早於 13 世紀的德國，亦即西方活字印刷術由古騰堡（Gutenberg）發明之年代，西方人已把造字視為工業，以倒模形式大量生產；「使用」前也於公共環境作大量計算及測試，確保合乎功能。設計於五、六十年代的 Transport 和 Gill Sans 等字體，就是公認適合用作指示牌/路牌之用，

當中 Transport 是一種專門為交通路牌而設的經典字體，標準嚴謹，在 60 年代剛發展高速公路的英國採用，「香港的公路路牌也有採用 Transport，卻又是莫名地『走了樣』。」譚智恒說。

- ① 舊式路牌罕有地附有門牌號碼。
- ② 最早及最近期的路牌同時存在，形成一個有趣對比。
- ③ 路政署提供的設計圖則，列明中文字體是全真粗黑體，英文的則是 Transport Medium。
- ④ 現實中的路牌，中英文字體卻採用另外兩種字體。
- ⑤ 譚志恒教授坦言我們有需要對中文字體的易讀標準作詳細研究。





路牌面面觀

1. 活字路牌

這種罕見的活字路牌多見於英國街道。中、英文也屬手寫，同樣是方塊字，即每字闊度相同，以便置於每格牌子之中。中文為楷體。



2.T形牌

屬早期款式，多鑲嵌於舊建築或唐樓的簷篷下。以中文楷書配襯英文黑體。楷體屬被「幾何化」的楷書，例如「一」字，便於橫畫的開首與末端分別加上小三角形，令字形突出。



3. 標誌牌

較近期的長方牌子。中文為「走了樣」的黑體，從右讀起，屬較早期設計。英文則是用上由設計師 Eric Gill 設計的英國經典字體 Gill Sans 大楷，屬適用於標誌牌的字體。（相片由譚智恒提供）



4. 私人路牌

由私人機構製造的名牌，物料較佳。中文為文鼎黑體。英文則是 Univers，是一套完備的「文件字體」，50年代由 Adrian Frutiger 設計，但用作指示牌則略嫌字型不夠突出。



5. 政府路段專用

政府路段選用。中文為華康中明體，其「道」字的「辵」部首寫法與常見的有別。選用 Times New Roman 這種筆畫幼、相距窄的報章字體，還採用全大楷，造成閱讀困難。



即流入三地，風格奇特的街道名牌字體，或許依據日式漢字演變而來。」

當然，關於街道名牌有趣字體的真實情況，該由街道名牌製作者——路政署解畫，可惜路政署回覆自該署於1986年成立以前，沒有保留舊式街道名牌的設計資料。新式名牌又如何？字體設計會否乘現今電腦科技之便增設一套規範？事實也不然，找來由路政署提供的新式名牌設計圖則，以德輔道中的牌子為例，中英文字體與實際名牌所採用的並不一樣，圖則提到採用全真粗黑體配 Transport Medium，而實際製作出來的，卻是有少許變形的華康黑體及 Helvetica。



隨意 vs 嚴謹

雖然街道名牌設計沒有清晰方向，但從牌子中的字體，卻可窺探造字發展的端倪。據實際觀察，中環下亞厘畢道和銅鑼灣道等早期路牌的中文體，多以人手書寫或雕刻，大致採用楷書或宋體，這跟中文字體發展一脈相承。60年代以前，可謂中國、香港字體設計的真真空期，當時亞洲地區，包括中港台三地的漢字印刷字體發展也緩慢，沒有「出產」植字、排版的新字體，國內只有四大字款，即宋體、黑體、仿宋體及楷書以字粒運作，發展停留於雕版技術，不離工藝的小型製作，「國內字體也『滯悶』，更遑論香港呢。」熟悉本港電腦漢字發展、資深字體設計人柯熾堅說。及後一批風格怪異的名牌字體乍現，他大膽推算這或許跟當年日本 photo setting 印刷年代有關，「由於在中港台造字空窗期，唯獨日本積極研發照相排字機（photo setting）的印刷技術，此技術包括了機器及一套日本漢字；當年由一家叫『寫研』的公司負責，中港台三地也直接入口這種機器，由日本人自創沒有規範的漢字也隨

「香港宋體」



香港早期對字體設計觀念模糊，公共的沒準則，商業的也欠概念，理大的譚智恒教授亦不諱言，最早地鐵站所見的獨有字體算是香港首套完整的突破性字體系統。有份參與設計的資深字體設計人柯熾堅也說，他們是從無到有的。「舊地鐵於80年代通車，早於70年代末已不斷參考外國例子，像英國和日本的。英文最終選用簡潔的Univers，而中文則希望創出一套具代表性的字體。」最後以別具書法味道的宋體作藍本，創造設計者心目中的宋體字，只用於地鐵範圍，沒有名字，而數量也不過二三百。把傳統宋體與「香港宋體」比較，後者的「勾」、「剔」等筆畫帶有流麗而順勢的誇張，粗幼明顯，突出輪廓之餘也添個性。「車站以中文為先，故中英文體比例定為4:1，而字體更是直接於指示牌上設計，並非打字再放大。」

「無特色」的反思

「城市字體」已從純粹的功能，成為視覺語言的一部分，而不管是教授還是資深設計界人士均認為，電腦的出現令字體設計走向表面化，譚智恒說：「一按鍵盤，字就出現，人們已把字體歷史拋諸腦後。建築物外牆名稱居然不加思索地把電腦的楷體放大，楷體是書刊字體，原意是為字粒服務的，直接挪用於建築物之上，試問比例怎會合理？另外，一些由政府製作的公園告示牌，中英文字同時用上黑體便算，太過隨意。」

街道名牌見諸城市任何角落，任何身分階層的人也能看到，其公共性與代表性理應要有深遠考慮，如今卻馬虎了事，原因在哪？是純粹技術的不足嗎？嶺南大學中文系助理教授陳雲分析，附有門牌號碼的新式名牌，中文字體的「勾」、「撇」等筆畫也是「掘頭」的，字形不鮮明，投射到文化層面，是一種逃避文化意識、欠缺文化承擔的反映，「香港的街道命名分別有前港督名字（如羅便臣道）、地名土名（如白鶴汀街）、中國舊地區（如北河街）及一些好兆頭的用字（如興發街）四大類，以新式名牌為例，任何性質的街道名稱也採用相同的字體，反觀歐洲，一些為紀念科學家、作家等而命名的街道名牌，會選用花體字，含有一種尊敬意味，至於台灣的街道名牌則採用楷書書法體，顯示了一份莊嚴，香港的卻選擇一種沒有任何特色的印刷字體，彷彿是一種讓人捉摸不到其文化

政策的字體，而且名牌字體與城市中的商業字體比較，也不夠搶眼，沒威嚴可言。」香港的街道名牌字體，也被資深字體設計師評為「變了形的」華康黑體，這種「不純正」，算是利用科技拼湊成的「沒意義」設計，「透過『無意義』逃避了干預公共空間的責任，也逃避了權威。」陳雲認為，舊式名牌（甚至鑲嵌於早期政府建築物、公共設施等）字體多用楷書或具書法風味的隸書，除了是尊重傳統文化，也反映當年英國把文化取向（culture preference）明確化，令人意識到權力，並非一如後殖民主義（也即九七回歸後）的做法，表面上把權力拆解，從而令人無從反抗。

- 1 中環政府合署的外牆，具隸書風味的中文字體與英文的互相對照，清晰易讀。（相片由譚智恒提供）
- 2 這種字體處理屬於直接「寫」於牌子之上，故此比例大小也很合理。（相片由譚智恒提供）
- 3 柯熾堅認為香港字體設計的價值比鄰近國家如日本的為低。
- 4 香港國際機場的指示牌字體曾作多次改動，現今採用的中文字是人人也可在電腦中找到的新細明體，譚智恒認為，這字體一來線條幼不易讀，二來這似乎是一種把傳統抹掉的字形——如「洗」字，其水字部的一「剔」，是「沒頭沒尾」的一剔便算，但於宋體中，「剔」是「先點後剔、合乎書法的寫法，也令字形更平衡。」（相片由譚智恒提供）

拆·解字體

德輔道中

楷體：源自書法中的楷書，是雕版印刷最早期參照的字體。筆畫盡量保留人手書寫的神韻，多被用於書刊。

德輔道中

宋體：源自顏真卿、柳公權、歐陽洵及趙孟頫四大書法家的楷書，從雕版印刷而來，後人統一寫成「橫細豎粗、轉折棱角」的「非顏非歐」宋體字。

德輔道中

黑體：去掉棱角及粗幼、線條平均的黑體字，也被稱作「無腳字」。美學上，有字體設計師認為黑體的線條與建築配合，但作為公共字體，太平均的筆畫線條，略嫌降低閱讀時的效果。

德輔道中

新細明體：與細明體比較，字體少了傳統書法的筆畫細節；線條太幼，令新細明體不宜用作公共字體。

Transport

Transport：早於60年代英國專門為公路路牌而設的字體，字母的x-height較高，是為了令字形更易閱讀，最初只有全大楷，及後出現更具清晰度的大小楷。

Helvetica

Helvetica：50年代末由瑞士字體設計師Max Miedinger設計，大部分香港街道名牌採用的英文字體。線條平均簡潔，字母相距接近，字母的「開口」較密，與Transport比較，不夠突出。

Arrival

Arrival：以西洋書法為基礎、適合公共使用的字體，字母「cut位」較斜，具「喇叭口」，被指帶有Transport影子，但形態又較Transport柔和及活潑。由譚志恒教授設計，現用於英國某大學。

