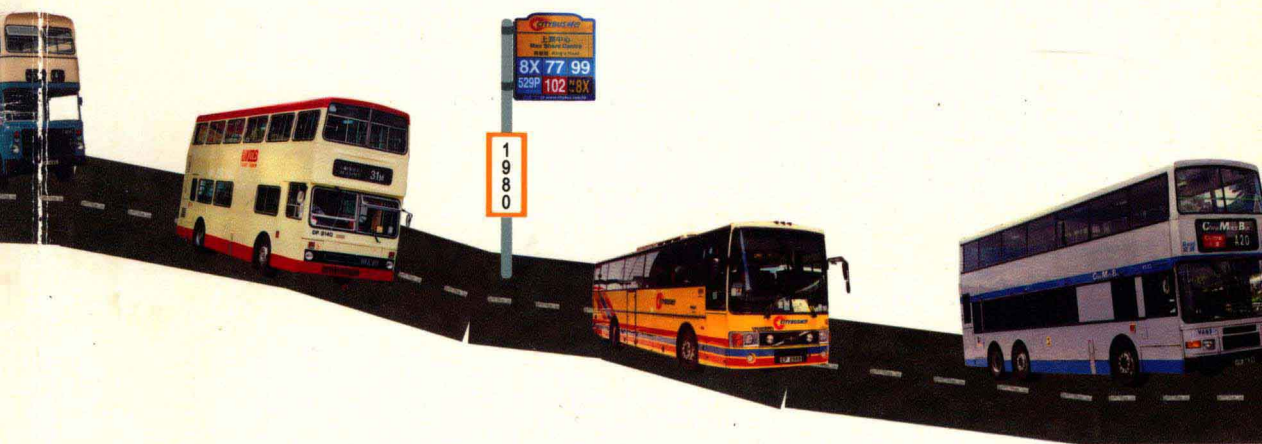




香港巴士90年

陳志華、李健信 著



中華書局

責任編輯：胡卿旋
裝幀設計：胡可蓉

香港巴士 90 年



著者

陳志華、李健信



出版

中華書局（香港）有限公司

香港鯉魚涌英皇道 1065 號東達中心 1306 室
電話：(852) 2525 0102 傳真：(852) 2713 8202
電子郵件：info@chungwabook.com.hk
網址：http://www.chungwabook.com.hk



發行

香港聯合書刊物流有限公司

香港新界大埔汀麗路 36 號
中華商務印刷大廈 3 字樓
電話：(852) 2150 2100 傳真：(852) 2407 3062
電子郵件：info@suplogistics.com.hk



印刷

深圳中華商務安全印務股份有限公司

深圳市龍崗區平湖鎮萬福工業區



版次

2011 年 7 月初版

2011 年 10 月再版

© 2011 中華書局（香港）有限公司



規格

大 16 開 (236 mm × 176 mm)



ISBN：978-988-8104-51-2



香港巴士90年

陳志華、李健信 著

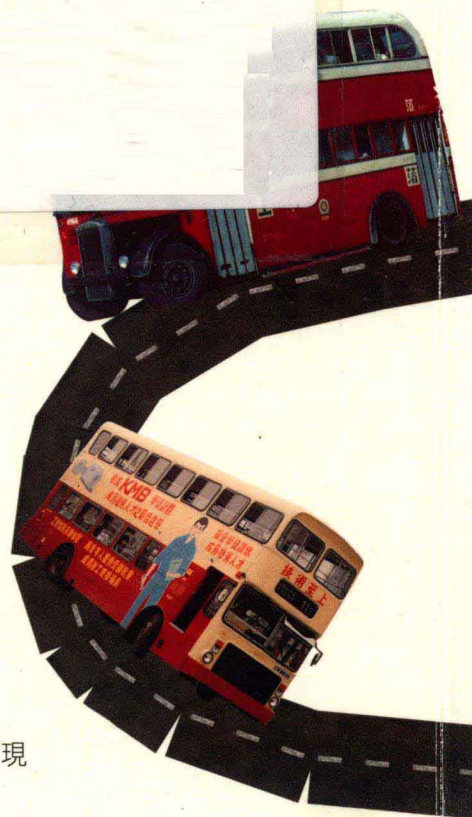


中華書局

400幅珍貴照片 直觀展現香港巴士的演變

90年巴士故事 生動講述香港交通發展史

「巴士」一詞由英文音譯而成，象徵著西方交通文化的引入。香港巴士90年前由英國傳入，穿梭港九新界，為香港增添殖民地色彩。巴士，一直都是市民日常生活不可或缺的交通工具，其重要性至今絲毫無減。只是隨著時代的變遷，其外型、功能，以至社會意義卻不斷改變。為了編著本書，兩位作者多年來翻閱無數文獻典籍，做過大量訪問，搜集不同年代的巴士資料，書中插入400多幅珍貴的巴士及歷史照片，務求將香港過去近百年的交通歷史重現於讀者眼前。



ISBN 978-988-8104-51-2



9 789888 104512



聯合出版集團

Published in Hong Kong

定價：港幣198元

建議上架分類：香港專題 / 歷史



香港巴士90年

陳志華、李健信 著

中華書局



目錄

編者的話

1921-1933 香港巴士應運而生	008
香港早期的交通工具	010
香港島早期的巴士服務	012
九龍半島早期的巴士服務	014
1933-1949 專營巴士的誕生	016
1930 年代的專營巴士服務	018
三年零八個月的日治時期	022
戰後時期的巴士服務	024
1950-1979 巴士成為陸路交通主力	026
單層巴士的光輝歲月	028
雙層巴士新勢力	036
縱橫港島的紅番頭巴士	048
一人控制模式	055
承先啟後的後置引擎珍寶巴士	060
海底隧道貫通港九 打破地區專利	067
回歸前置引擎巴士 雞車 鴨車 鵝車	071
次世代後置引擎巴士 百花齊放	077
1980-1995 巴士公司面對新挑戰	084
大型三軸雙層巴士登陸香江	086
殖民地保護政策解除 巴士車種國際化	092
啟德機場巴士服務	096
公共交通協調政策	100

新市鎮發展帶來的機遇	104
雙層空調巴士成功引進	108
丹尼士的武裝兵器	114
Network 26 新里程	120
1996-2011 傷健共融 巴士服務優質化	126
超低地台巴士 揭示無障礙烏托邦	128
十五米巴士巨無霸 初試啼聲	136
穿梭中港 城巴卻步 皇巴跨步	140
玫瑰園計劃的新氣象	145
一個時代的終結 告別藍戰士	149
一切從新開始	154
鐵路主導下 走在十字路口的巴士服務	160
沒有永遠敵人 港島巴士離與合	164
超低地台巴士新標準	168
鐵路接駁巴士服務	178
大嶼山巴士 過去 現在 未來	184
巴士車身由我造起	190
開篷觀光巴士崛起	194
世外桃源的巴士服務	200
綠路最好 今日巴士更環保	204
香港巴士的未來發展	210
參考書目	212
鳴謝	213



編者的話

1921年，香港大酒店及九龍汽車公司分別於香港島及九龍半島提供巴士服務，為香港的巴士服務揭開序幕。「巴士」一詞是由英文音譯而成，正正象徵著西方交通文化引入香港。有一些華人地區亦會稱巴士為公共汽車，反觀香港，時至今日依舊用「巴士」這個名稱，正好說明巴士文化所具有的西方色彩。過去，中國本身沒有這類有固定路線、固定班次的交通工具，但隨著人口的逐步增加，於是這種載客量較大的集體交通工具便應運而生，這促使華人地區交通現代化的萌芽。在集體交通工具上，大家是如何相處的？隨著時代的轉變，也衍生出各種不同的乘車文化。過去，排隊文化仍未普及，大家會因爭先上車而發生爭執；現在，若發生類似情況，則會被手執可拍影片的手機的現代人當成「搭車的千奇百趣」，拍攝下來然後立即上載至 Youtube，再按一個鍵於「Facebook」 「share」出去，如數年前的「巴士阿叔」事件，便成為全球關注的大事。

歷史不是獨立無依的，回顧香港巴士過往 90 年的發展歷史，從中可以細看巴士發展的演變是如何受到香港經濟、社會變遷及集體運輸系統各種交通工具的影響。巴士是市民大眾經常使用的交通工具。過去，大家對巴士的期望非常簡單，只希望巴士可以作為交通工具以代步，後來期望漸高，如要求班次要準時、頻密。及至 1970 年代末開始，地下鐵路在香港出現後，迅即成為巴士的強勁對手。巴士服務質素亦相應地有所提升，如引入空調設施、環保引擎、電子資訊、無線上網等。巴士和鐵路也會彼此配合，如 M 線的巴士便是一些以地鐵為目的地的巴士路線。今天，巴士服務已與昨天大大不同，大家也不願意如往昔的乘客那樣在炎炎夏日迫上「熱狗」（非空調巴士）「焗桑拿」了。

回顧巴士的歷史，可說見證著香港的發展。人口漸多，單層巴士便要搖身一變，成為雙層巴士；經濟繁榮，空調巴士便應運而生；商業發達，巴士便加添電子廣告資訊系統等。在未來，巴士服務將如何進一步提升？每個座位也安裝小型電腦，可供乘客上網，猶如乘搭飛機般？又或是每輛巴士也會加裝 GPS 系統，令班次更準確呢？到底巴士服務將來會否如的士般，提供個人化的到站服務呢？

今年適逢香港巴士服務 90 周年，出版本書更饒有意義。為著編寫本書，期間翻閱過不少文獻典籍，訪問過不少人士，務求將香港過去近百年的交通歷史在讀者眼前重現。然而，礙於篇幅所限，未能將所有寶貴資料及珍貴相片一一在本書中呈現在讀者眼前；儘管如此，能夠以香港巴士服務為題，並將彌足珍貴的香港巴士發展歷史輯錄成書，已感十分難得。

本書撰寫力求謹慎及認真，自惟學陋才疏，見識淺拙，書中如有疏漏不當之處，懇請專家學者，不吝雅正。

陳志華、李健信
香港 2011 年 7 月



1921 - 1933 香港巴士應運而生

香港早期的交通工具

轎子是香港最早期的人力交通工具。隨著時代巨輪的轉動，汽車和巴士也漸漸地普及起來。

1842年，滿清政府和英國簽訂《南京條約》，把香港割讓給英國，揭開殖民地歷史的序幕。在此之前，交通工具主要以轎子為主。當時，大部份外國人都居於山頂或半山區，他們大多喜歡以轎代步。轎多以竹或藤編織成座椅，雙旁有兩根長木杠。木杠前後各有一條橫木條，方便轎夫擔抬。當時，轎子分為兩大類。一類是供人僱用，稱為街轎；另一類是私人擁有，轎主多為官員、大班，稱為長班轎。街轎一般都是草綠色，由兩人擔抬。轎夫大多穿著襟衫和薄鞋，頭戴草帽遮蔭。負責轎後的轎夫，經驗要比走在前面的轎夫更豐富，因為他們在後方看不到前路，全靠兩肩感受到的壓力變化來轉變方向或停步。1922年，英國溫莎公爵訪港時，也乘轎途經皇后大道，受到市民大眾夾道歡迎。

↓ 1920年代，轎子曾是香港主要的交通工具。↓



早期的人力交通工具

除轎子外，另一類人力交通工具便是人力車。這種交通工具來自日本。當時，人力車多稱為「車仔」，只需一人來拉，比轎的速度快。因人力車源自日本，故也被稱為「東洋車」。1863年，車仔成為合法交通工具。其後，數量不斷增加。富貴人家自置的人力車，比普通租用的華麗寬闊。這類人力車大多是赤黑色或棗紅色，車挽裝設銅管，車輛也有銅蓋，坐墊為天鵝絨，摺篷用優質帆布。整輛車給人豪華的感覺，有的更於車背鑲上車主的姓氏，以示尊貴身份。普通人力車只有一位車夫，但私人人力車則有三位車夫，一位在前，兩位在後。香港島有不少斜路。當人力車落斜時，兩位在後的車夫以繩索勒緊車後鐵鉤，以防翻車。當人力車上斜時，兩位在後的車夫則協助推車。

城內城外交通費大不同

清人陳鋹勛曾著《香港雜記》，書中便有記載當時轎子的情況，「如在域多厘城內計，則每僱一轎，用轎夫二名，半點鐘則銀一毫，一點鐘則銀二毫。如在域多厘城外計，則用轎夫四名，一點鐘則銀六毫。」由此可見，城內與城外的交通費有頗大差異。

香港首部汽車的出現

汽車何時在香港出現？歷史文獻有不同的記載，但大多也是說在 20 世紀初期。其中一個說法是香港第一輛汽車的主人是歐籍牙醫羅保。當時，他居於般含道，常以汽車代步。他的汽車只有 6 匹馬力，時速為 10 哩。他經常駕車至銅鑼灣的馬球場玩球，吸引不少人士圍觀。另一個說法是香港第一輛汽車的主人是朱大少。他的父親是西關首富，家境富裕。當時，廣州仍未開闢馬路。朱家在港也有不少生意。因此，朱大少便順道來港。他曾在跑馬地一帶練習駕車。以上兩輛汽車有否相遇，文獻便沒有記載。一些論者指出朱大少的車輛只在香港試車，並沒有長駐香港，因此不應作為香港第一輛汽車。1911 年，港督盧押在英國購入汽車，在港行駛。以此計算，他的車輛便是香港第三輛汽車。1912 年，本港汽車數量已增至 12 輛，車主以外籍人士居多。當時，不少人也未見過汽車，視之為怪物。汽車又會發出「咁咁咁」的喇叭聲響。因此，一些士紳曾對汽車在馬

路上狂奔作出反對。當然，他們反對無效，且汽車數量更不斷增加。最後，士紳逐漸視汽車為時尚玩意，爭相購買。汽車也因所發出的「咁咁」聲響，而被稱為「咁咁車」。

1913 年，除私家汽車外，其他車輛也先後出現，包括貨車及巴士等。1913 年，香港大酒店已開辦中環至大學堂的巴士服務，其他路線也有不同商人開辦。香港第一間出租汽車公司在 1924 年出現，租金也十分昂貴。當時，汽車乃是奢侈品，交通工具仍以人力車和轎為主。1920 年代中期，的士也開始在香港出現。香港島的起程收費為 5 角，九龍半島的起程收費為 4 角，以後再按路程遠近來收費。

整體來說，20 世紀初，香港交通工具已由人力轉至機械。士紳由最初懼怕厭惡汽車至追捧汽車。香港市民很快便適應轉變。其後，市民大眾更棄用轎子及人力車，改乘汽車和巴士。

人力東洋車

陳懿助的《香港雜記》書中也曾記載當時人力車的情況，「凡東洋車所經在地，西至摩星嶺山腳，東至銅鑼灣，高則至羅便臣之平陽道。如在過界外，則回頭時加半。」由此可見，當時香港島居民大多居於摩星嶺至銅鑼灣。



香港島早期的巴士服務

隨著香港人口日漸增多，原來以人力為主的交通模式也開始改變，及時出現的巴士，亦隨即成為主要的交通工具。

香港開埠後，居於半山和山頂的外國人，需要以轎、人力車等交通工具往返中環和半山等地。可是若遇到雨天，乘搭這些交通工具容易造成不便和危險。因此，商人 A.F. Smith 便在 1881 年申請興建山頂纜車，以改善對外交通。山頂纜車在 1888 年落成啟用，整個車程共 1.4 公里。最初修建時，纜車的動力來自蒸汽鍋爐的推動。初時，纜車首排的兩個座位是預留給港督的。座位級數分為三等，頭等為乘客，二等是士兵和警察，三等是山頂外籍居民的僕人。

山頂纜車與電車

除纜車外，香港島也設有電車服務，行駛於港島北岸。電車在 1904 年落成啟用。初時，電車只設一條路軌，由上環街市至銅鑼灣，後才擴展至筲箕灣和堅尼地城。電車的設施和車身均在英國訂購，運至香港後才裝嵌。最初的收費是頭等 1 角，三等 2 仙。首批電車共有 26 輛，全為單層設計。1912 年，電車公司已引入雙層車廂，但上層不設篷蓋，在雨天時甚為不便。1910 年，政府計劃在九龍經營電車。不過，後來辛亥革命的爆發，令社會局勢發生變化，以致計劃胎死腹中。1913 年，電車公司申請在九龍發展電車服務，亦因時局因素，

不獲批准。1928 年，電車公司在港島經營巴士公司，輔助電車服務。1929 年，電車公司進一步擴展巴士服務，收購九龍半島的啟德巴士公司，接管其在九龍半島的巴士服務。當時，九龍半島除了啟德巴士公司提供巴士服務外，還有中華巴士公司和九龍巴士公司，生意競爭十分激烈，因此出現虧損。1933 年，九龍巴士公司取得九龍區的巴士專營權。啟德公司最後也被迫結束營業。

第一次世界大戰後，汽車在香港仍未普及。1920 年代末期，香港人口漸多，交通需求也開始改變，且急遽增加，原有的人力交通工具已難作為主要的交通運輸工具，以機器推動的汽車便應運而生，市民大眾也開始轉乘巴士作為主要的交通工具。

香港島的巴士服務

當時，在香港島提供巴士服務的，包括有香港仔街坊福利會公共汽車、香港大酒店公共汽車和香港電車公司公共汽車三大公司。在這三間公司當中，首間提供巴士服務的是香港大酒店巴士公司，早於 1921 年便已成立，並擁有一支 8 輛巴士的車隊，主要行駛半山區及淺水灣酒店等路線。1930 年代，大酒店

巴士公司每逢賽馬期間，便提供大酒店至加路連山道的巴士服務。

1928年，香港電車公司附屬巴士公司成立，其提供的巴士服務主要集中於港島市區一帶。1927年，香港電車公司曾向政府申辦無軌電車服務，以舒緩電車擠迫的情況。可惜，政府不批准，故在1928年開辦巴士服務，以配合電車發展。電車公司巴士服務主要有兩條路線，分別是由上環至跑馬地和皇家碼頭至太古船塢。1933年，香港仔街坊福利會公共汽車成立，主要行駛於香港仔至中環之間，途經皇后大道中、薄扶林道等地。

當時，香港島巴士服務仍未得到大力發展，多為某些企業，如酒店、電車公司等企業的附屬商業活動提供服務。香港大酒店公共汽

車是香港大酒店公司的附屬公司，香港大酒店公司主力在於酒店業務。又如電車公司公共汽車是電車公司的附屬公司。電車公司主力在於電車服務。由此可見，巴士公司規模並不大。

1933年，政府決定重整巴士服務，實施專利計劃，以保持公共巴士的質素和水準。最後，中華巴士公司投標成功。這間公司的創辦人是顏成坤和黃旺財，他們早在1920年代已在九龍半島提供租賃汽車服務。1930年代，中華巴士的車隊已漸具規模，在九龍半島開闢了3條路線。到了投標成功後，中華巴士公司遷至香港島，香港島原有的3間公司最終結束營業。於是，中華巴士收購3間公司合共54輛巴士，繼續提供服務。

↓ 1926年英國「利蘭」車廠向中華巴士供應的PLSC獅子型巴士。（照片提供：Leyland Vehicle Ltd.）↓



九龍半島早期的巴士服務

九龍半島沒有纜車及電車，加上本港人口急增，住在九龍的市民對交通的需求更為殷切，巴士服務亦應運而生。

自1898年，英國租借了界限街以北的新界地區後，九龍開始有了較大的發展，於是人口也開始有所增長。1912年，中華民國成立後，國內的政局仍然是不穩定，先有袁世凱的帝制運動，後有軍閥割據。一些內地的居民便舉家南遷至港，本港人口也漸漸急增，交通需求因而隨之增加，巴士服務的需求漸見殷切。當時，比較有規模的巴士公司包括九龍巴士公司、中華巴士公司和啟德巴士公司。

九龍半島早期的巴士服務

啟德汽車公司主要行駛於尖沙咀碼頭至九龍城啟德一帶。1929年，電車公司收購啟德巴士公司，接管其在九龍半島的巴士服務。20世紀初，何啟和區德合資創辦啟德營業有限公司，在九龍灣北岸進行填海工程。新填的土地面積有120英畝，原本計劃發展成高級花園住宅區，稱作「啟德濱」，1920年完成首期工程、1927年完成第二期工程。可惜，後來公司倒閉，高級住宅計劃也被迫停止。住宅發展計劃的失敗，使啟德巴士公司的乘客量相應下跌，經營困難。後來政府購回土地，並擴充作為機場之用。1930年，機場基本工程完成。同年，政府聘請了首位機場監

督。1934年，亞洲首間飛行學院遠東飛行訓練學校開辦。1936年，香港首間商業航空公司英國帝國航空公司提供來往香港的航空客運服務。

除啟德巴士公司，九龍半島還有九龍汽車公司和中華汽車公司。九龍汽車公司在1921年成立，最初開辦的路線主要有兩條，第一條是尖沙咀至深水埗，第二條是油麻地至九龍城，至1933年為止，九龍巴士擁有八十多部巴士。中華巴士公司在1924年成立，早期提供尖沙咀至九龍塘和新界各鄉鎮之間的巴士服務。兩間公司主要路線皆在九龍市區，更有不少重疊的路線，因此競爭較大。如九巴的路線12和中巴的路線1皆是行駛由尖沙咀至深水埗的路線。而且，兩條路線的車費都是一毫半。因此，巴士的服務質素十分重要，乘客都會希望乘坐服務較佳的巴士。在這情況下，兩間公司的服務質素就必須不斷提升。

1920年代，九龍區的巴士主要以三種顏色來區分：九龍巴士公司的巴士為紅色，中華巴士公司的巴士為黃色，啟德巴士公司的巴士為綠色。三間公司中，啟德巴士公司規模較小。1933年，政府實行巴士專利經營制度，啟德巴士公司被淘汰了。在1933年11月3

日的政府憲報 720 號，刊憲聲明啟德巴士公司已取消註冊。

新界早期的巴士服務

20 世紀初，新界仍未蓬勃發展，因此仍未有具規模的巴士公司在新界提供服務。直至 1920 年代開始，新界部份地區，如荃灣、青山、元朗、粉嶺和上水才陸續有巴士服務出現。

這些巴士大多不是正式的巴士，而是由貨車改裝而成。這些巴士公司服務規模較小，如行走於元朗和上水之間的南興巴士公司。更有一些巴士服務只會在假日提供，如接載乘客至海灘暢泳的泉興巴士公司和長美巴士公司等。

後來，九龍巴士公司和中華巴士公司成立後，也開辦了一些九龍地區至新界的路線。如在 1920 年代末，九龍巴士便開辦了旺角至元朗的長途線巴士服務。1930 年代，中華巴士也開辦了四條新界鄉郊路線，行走於元朗、上水、粉嶺、沙頭角等地。

↓ 1920 年代的尖沙咀碼頭一景，一艘郵輪正靠泊九龍倉碼頭，位置乃現今海港城及海運大廈。另外多部九巴「福特」T 型巴士停泊在碼頭廣場，圖中左方則是天星碼頭入口。（照片提供：高添強）↓

