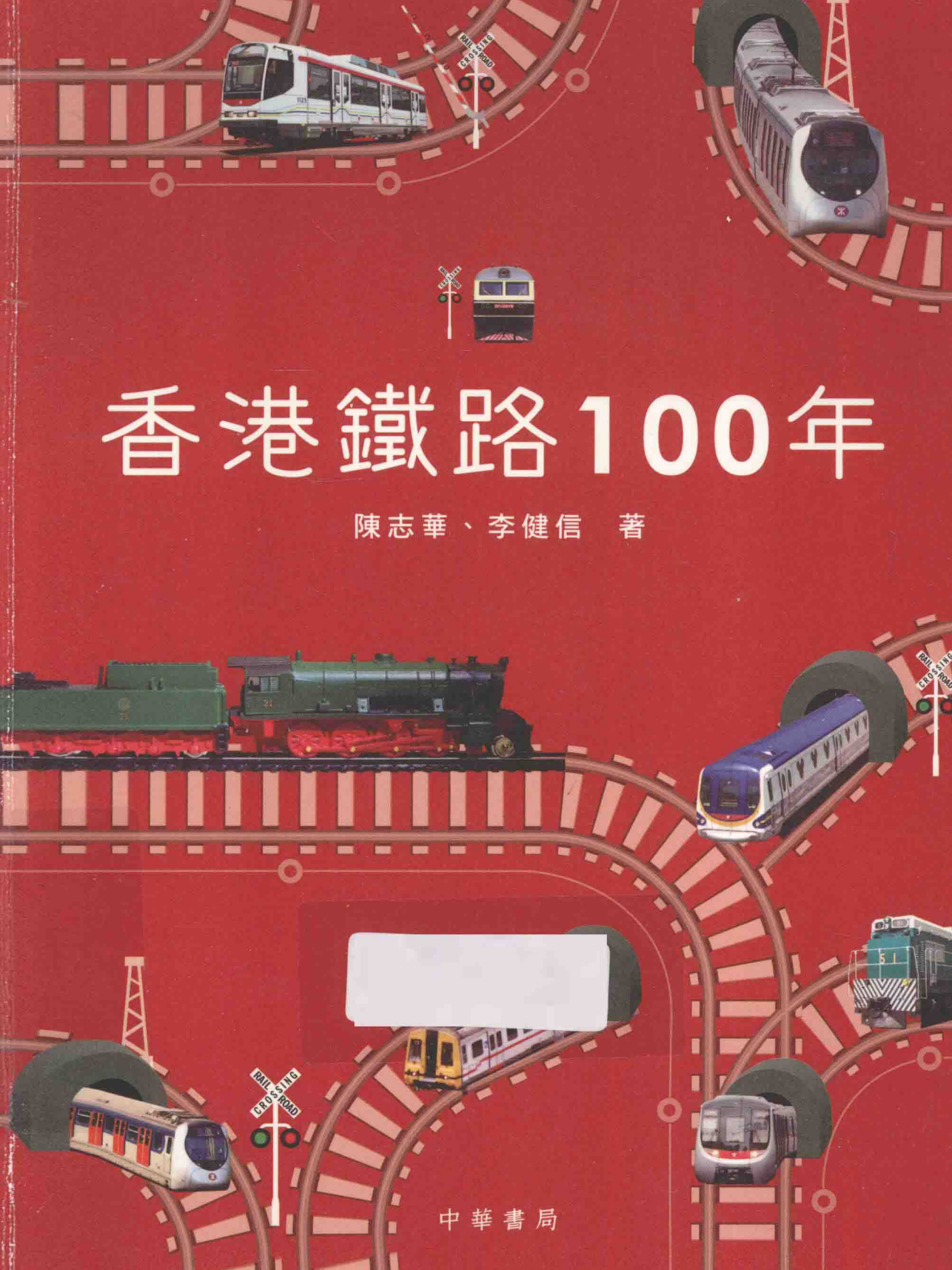




香港鐵路100年

陳志華、李健信 著

中華書局

香港鐵路100年

陳志華、李健信 著

中華書局

責任編輯：胡卿旋
裝幀設計：依蝶蝶

香港鐵路100年



著者

陳志華 李健信



出版

中華書局（香港）有限公司

香港北角英皇道 499 號北角工業大廈 1 樓 B

電話：（852）2137 2338 傳真：（852）2713 8202

電子郵件：info@chunghwabook.com.hk

網址：<http://www.chunghwabook.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

深圳漢圖美術設計有限公司

深圳市福田區八卦嶺工業區 513 棟 5F6



版次

2012 年 11 月初版

©2012 中華書局（香港）有限公司

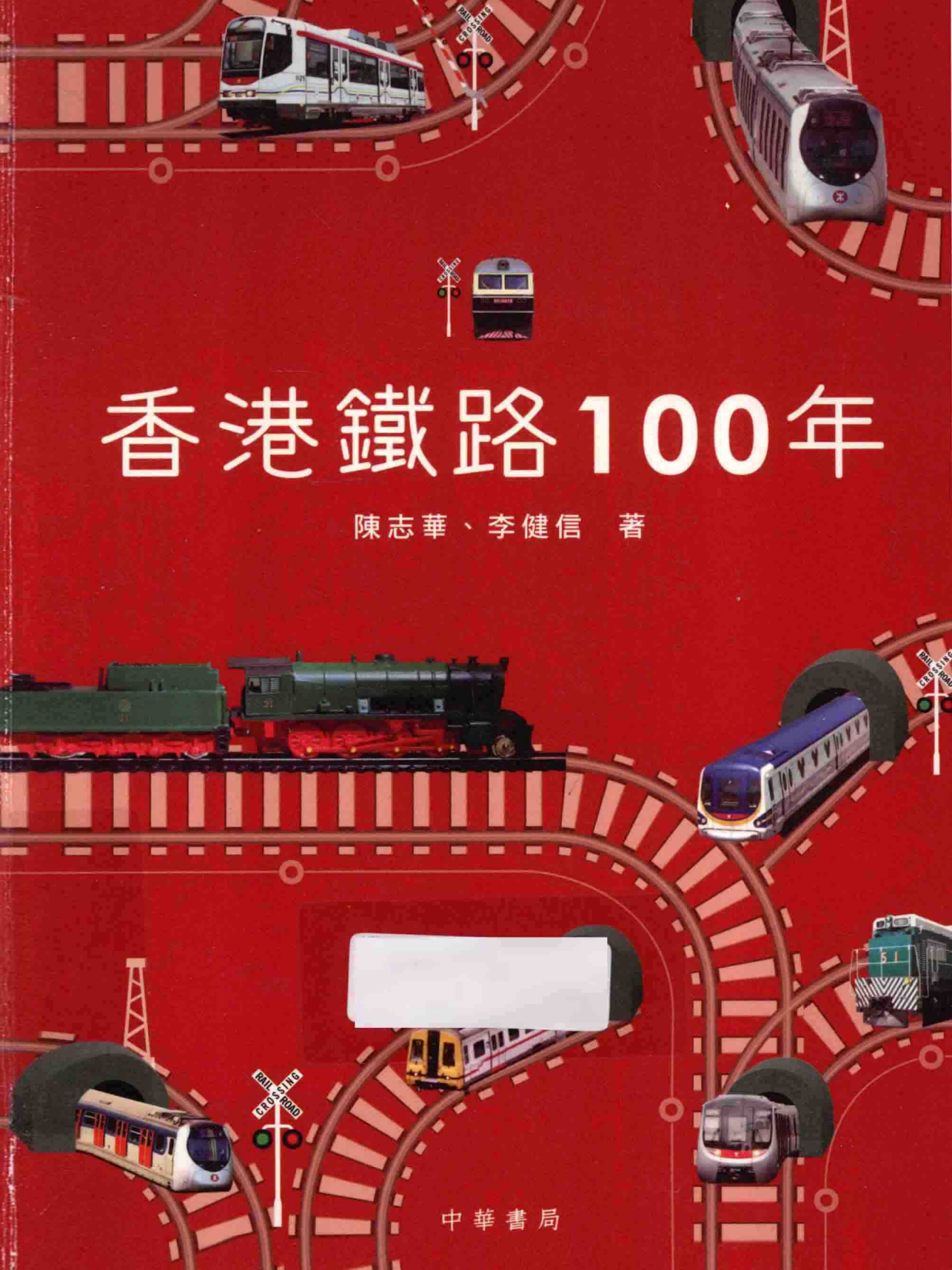


規格

特 16 開（236mm x 176mm）



ISBN：978-988-8181-09-4



香港鐵路100年

陳志華、李健信 著

中華書局

100年鐵路發展

記錄香港交通的演變鉅細

250幅珍貴照片

展現香港鐵路的歷史軌跡

回首19世紀末，作為英屬殖民地的香港，山頂纜車、有軌電車、九廣鐵路相繼建成，本港百年鐵路史正式展開。九廣鐵路一直肩負中港兩地經濟活動往還的重任，由辛亥革命運送物資到內地支持起義的危急關頭，到1960至1970年代港人身穿數件外衣坐火車回鄉接濟內地親友，繼而演變成今時今日自由行南下香港的主要途徑。1975年，地下鐵路公司的成立是香港集體交通運輸的里程碑，尤其是與九廣鐵路合併後更搭通了全港各區，終形成全面的交通網絡。本書兩位作者藉對香港鐵路逾百年發展歷史的書寫，記載了香港經濟、社會變遷及集體運輸系統中各種交通工具的相互影響，為香港寫下了獨具角度的歷史篇章。

ISBN 978-988-8181-09-4



9 789888 181094



Published in Hong Kong

HK\$168.00

建議上架分類：香港專題/歷史

香港鐵路100年

陳志華、李健信 著

中華書局



編者的話

鐵路一詞，在狹義上是指一種具有輪對的車輛沿軌道運行，以達至載運乘客或貨物的陸上運輸模式；而在廣義上，尚包括磁懸浮列車、纜車、索道等沿特定軌道運行的運輸工具。據記載，早於 2000 年前的希臘已有利用軌道作運輸用途。而首條肩負客貨運重任的鐵路——英國史達克頓－達靈頓鐵路（Stockton-Darlington Railway, UK），亦於 1825 年 9 月 27 日開始營運。

放眼祖國，中國第一條商用鐵路——吳淞路，於 1876 年 7 月於上海開通。鐵路由英國人興建，以「路」之名為隱瞞清政府修築鐵路之實，最後被購回並拆毀。而中國首條毋需外國協助的京張鐵路則建於 1909 年，由有「中國鐵路之父」之稱的中國首位鐵路總工程師詹天佑負責修建。京張鐵路的成功建造，不僅為中國近代工程史揭開重要的一頁，亦對掀起籌建鐵路風氣的中國起了催化作用。

回首 19 世紀末，作為英屬殖民地的香港，山頂纜車、有軌電車、九廣鐵路相繼建成，本港百年鐵路史正式展開，為香港的鐵路服務揭開序幕。九廣鐵路更一直肩負起中港兩地經濟活動往還的重任，由辛亥革命運送物資到內地支持起義的危急關頭，到 1960 至 1970 年代港人身穿數件外衣坐火車回鄉接濟內地親友，繼而演變成今時今日自由行乘火車南下振興香港經濟。這一切一切，足見鐵路對中港互動連繫的貢獻。

從一些老香港的憶述，火車上的逸事也教人回味！舊日在新界大埔滘、上水等車站的月台上，不時會有小販擺賣當地的土產生果。火車上的乘客並不用下車，只要伸手出外，小販便會遞上食物，然後收費，在火車上甚或有小販叫賣雞腿和冷飲。這種鄉郊情懷如今已不復見，大家只會在便利店購買食物和飲料，享用過後才登上火車踏上旅途。往日閒適的風情、傳統的氣息，大概已沉沒在現今繁華都市的喧囂底下。

以往鄉郊市民乘火車出市區，份屬大事。坐在車廂時，要不就是在火車窗前探頭外望，欣賞沿途景緻；要不就與家人談笑風生，難掩興奮之情。如今坐在火車上，乘客再不用在穿越隧道時趕緊關上車窗，只需待在空調開放的車廂中，靜默低頭地專注在智能手機的屏幕上。乘搭鐵路跨區工作、就學，是城市發展下的金科玉律，也已成現今都市生活的指定動作。

歷史不是獨立無依的。回顧香港鐵路過往逾百年的發展歷史，從中可以細看鐵路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中各種交通工具的相互影響。回望 1970 年代公共巴士服務的黃金時期，雖然巴士公司不斷引進高載客量車隊，但是也僅能應付龐大的客量需求。後來，地下鐵路也投入交通服務，其空調車廂、班次頻密、載客量高，是巴士服務的強勁對手，縱然巴士服務質素皆有所提昇，亦未能挽回昔日乘客的心。

香港鐵路服務已逾百年，故出版本書饒有意義。為編寫本書，期間翻閱過不少文獻典籍，訪問過不少人士，收集到相當豐富的資料。然而礙於篇幅所限，未能將所有寶貴資料及珍貴相片一一通過本書呈現在讀者眼前。儘管如此，能夠以香港鐵路服務為題，將彌足珍貴的發展歷史及沿革輯錄成書，機會實在難得。

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

李健信

香港・2012 年 10 月

目錄

編者的話

1910—1969 香港鐵路萌芽期	008
香港早期的鐵路服務	010
一條巨龍的誕生 揭開香港百年鐵路史序章	014
九廣鐵路（英段）啟航 接通城郊南北	018
無遠弗屆 九龍至廣州直通車服務	024
被遺忘的鐵路 英段鐵路支綫	030
從蒸汽火車邁向柴油機車年代	037
從蛻變中看英段鐵路逸事	044
1970—1989 香港鐵路成長期	050
邁向現代化的九廣鐵路雙軌工程	052
火車電氣化 鐵路里程碑	056
地下鐵路早期系統	064
重新上路的修正早期系統	069
地下鐵路網絡版圖成形	074
鐵路運輸與城市及物業發展的互動關係	082
輕便鐵路 接通新界西北	089
鐵路接駁巴士服務	096
1990—2009 香港鐵路興盛期	104
列車換新裝 車站大變身	106
從單程車票到八達通智能卡	114

玫瑰園計劃下的機場鐵路	122
鐵路發展研究下的將軍澳支綫與竹篙灣鐵路	129
九鐵動力 拓新領域	137
兩鐵合併 一路帶動生活	148
貨運鐵路服務 走到時代的盡頭	154
2010—2012 香港鐵路黃金期	162
三管齊下 讓港島綫延伸	164
半世紀的夢與想 沙田至中環綫	172
區域快線的變奏 廣深港高速鐵路	178
「起動九龍東」啟德單軌捷運系統	185
香港鐵路的未來發展	190
附錄一：機車及載客列車資料	
附錄二：香港鐵路車站資料	
參考書目	
鳴謝	



1910 – 1969 香港鐵路萌芽期

香港早期的鐵路服務

1880年代，香港人口已急速增長至 60,400 人。而在開埠初年較常用的人力交通工具實在無法應付需求，故急需引進集體運輸系統。

籌建廣州至九龍鐵路

對於香港來說，1842 年是一個非常重要的年份。滿清政府和英國簽訂《南京條約》，將香港割讓予英國，自此英國正式展開對香港長達百多年的殖民統治，亦為現今繁華的香港奠下基石。開埠初年，英國進行全香港島的人口統計，當時島上只有村民約 3,650 人，聚居於二十多條村落。1842 年 10 月 27 日，時為英國全權代表的砵甸乍在香港發出告示，指出「香港乃不抽稅之埠，准各國貿易，並尊重華人習慣」，香港逐漸成為中國沿海一個自由貿易的轉口港，並吸引了多間英國洋行在港設立辦事處，而不少華人亦開始從事與貿易相關的業務。再加上時逢 19 世紀中葉的太平天國運動，不少華南商人紛紛遷往香港逃避戰亂，香港人口急增。

香港島在港英政府的發展下，於西北岸建立維多利亞城（City of Victoria），城內劃分為「四環」：西環、上環、中環及下環（即今灣仔），並細分為「九約」，「四

環九約」的名字亦隨之出現。當時外國人聚居於中環、半山區以至山頂一帶，而華人則聚居在上環一帶，壁壘分明。至於交通工具，外國人大多喜歡以轎子、山兜及人力車等人力交通工具代步。

有軌電車事業條例

1881 年 6 月 13 日，立法局首位華人非官守議員伍廷芳，遂在立法局會議上率先提出創建車路計劃；而時為香港總商會（Hong Kong General Chamber of Commerce）主席的莊臣（F. B. Johnson）於 7 月 2 日擬出規劃草案，並於 10 月交立法局舉行特別委員會審核。香港政府最終批准興建 6 條有軌車路，於 1882 年 2 月 9 日正式頒佈《有軌電車事業條例》（Professional Tramways Ordinance），並在翌年 11 月 3 日再作出條例修訂。香港有軌車路事業正式交由莊臣（F. B. Johnson）、沙遜（D. Sassoon）、芬梨·史密夫（A. F. Smith）及曉士（W. Kerfoot Hughes）等四家商行合組公司承辦。

山頂纜車

當時山頂已成為香港園林住宅區，人口不多，只有約 40 戶，是英國人和外國富商的聚居地。然而為免依賴轎子或山兜上落山會造成不便或危險，港英政府遂決定首先開闢由蘇格蘭籍商人芬梨·史密夫建議的第六條路線，即連接中環花園道半山區至太平山爐峰峽的山頂纜車路線，以緩解交通之急，其餘五條港島北的沿海電車系統路線則暫緩興建。香港高山纜車鐵路公司（Hong Kong High Level Tramways Company）遂正式成立，並於 1885 年 9 月正式動工興建山頂纜車路線，動工前亦曾派工程師赴美加等地考察，參考舊金山、蒙特利爾等城市山頂纜車的建設經驗。

1888 年山頂纜車工程竣工，並在同年 5 月 28 日進行試車。翌日更開放予市民免費試乘。5 月 30 日上午 8 時，山頂纜車正式投入服務，由當時香港總督德輔爵士（Sir George William Des Voeux）主持剪綵儀式，開始營業載運旅客。首天共接載 600 名乘客，而其首年客流量則達 15 萬人次。山頂纜車除了是香港最早出現的機械化交通工具外，也是亞洲第一條同類型的有軌交通工具。山頂纜車由燃煤蒸汽發動機帶動，並採用木製車廂，可載客 30 人。車廂分成 3 種座位：包括頭等——供英國殖民地官員及太平山居民；二等——供英國軍人及香港警務處人員；三等——供一般人與動物。車費方面，來回收費分別為港幣 4 角 5 分（頭等）、3 角（二等）及 1 角 5 分（三等）。其後



↑ 山頂纜車自 1888 年開始便肩負起連接中環半山至太平山頂的交通重任。

在 1908 至 1949 年期間，車廂首排的兩個座位背後更掛上「此座位留座予總督閣下」

（Reserved for the Governor of Hong Kong）的銅牌，表示座位預留予香港總督。路線方面，山頂纜車以中環花園道美利兵房為起點，中途設有堅尼地站、寶雲道站、梅道站和白蘭特順道站（即今種植道，Plantation Road，纜車站現已改名為白加道站），最後以維多利亞山峽的山頂站為終點，路線全段長 4,700 英尺（即約 1.4 公里）。值得一提的是，1901 年在山頂纜車站旁建有山頂餐廳，實際是一輛伏站，

方便當時居民由山頂纜車轉乘轎子回家。

1904年9月，英籍猶太商人嘉道理爵士（Sir Elly Kadoorie, K.B.E.）的山頂鐵路有限公司（Peak Tramways Company Limited）倡議興建第二條登山纜車路線，定例局（即今立法會）亦就《擬築第二條登山火車路線法例》進行二讀。新路線由

中環炮台里出發，途經下亞厘畢道、堅道、羅便臣道、干德道再到山頂的爐峰峽。

時至1905年，山頂鐵路有限公司更向香港高山纜車鐵路公司購入全數股份，後來易名為山頂纜車有限公司，一直營運至今。然而，嘉道理爵士倡建的第二條登山纜車路線條例議案在延至1909年復議後，最終無疾而終。

中環炮台里

中環炮台里早於1840年代開埠初期開拓，因美利炮台而得名；而首兩任香港總督砵甸乍爵士（Sir Henry Pottinger）和戴維斯爵士（Sir John Francis Davis）的府第莊士敦樓（即今香港終審法院前身建築物）及聖約翰座堂亦於同期建成，可見炮台里在區內的重要性。

電車

根據1882年香港總督頒佈的《有軌電車事業條例》，獲准興建的有軌車路雖然有6條，但除山頂纜車於1888年通車外，當時4家商行對其餘5條港島北路綫都不感興趣，

↓香港電車的款式經歷不少轉變，120號電車則是現時唯一仍然採用1950年代的戰後款式。



最大原因莫過於山頂纜車在運行初期的營業狀況不佳，致令纜車公司不欲興辦計劃中的其他有軌車路。

直至1901年8月29日，香港政府提出《有軌電車事業條例》修正案，並頒佈《一九零二年電車條例》（1902 Tramways Ordinance）及《纜車條例》（Peak Tram Ordinance），將電車路綫與山頂纜車分別獨立處理，並鼓勵財團營運港島北的沿海電車系統路綫。翌年2月7日，香港電車電力有限公司（Hong Kong Tramway Electric Company Limited）在英國倫敦註冊成立，肩負承辦香港電車系統的興建與營運工作，然而其後有關項目被香港電力牽引有限公司（Hong Kong Electric Traction Company）所接管。1903年，由堅尼地城至畢打街郵政總局、畢打街郵政總局至銅鑼灣的兩段單綫路軌鋪設工程正式展開，其後才延長至筲箕灣。

1904年初，電車以散件形式（Completely Knock Down, CKD）由英國付運到香港裝嵌車身。首批電車共有26輛，分別為10輛頭等及16輛三等，全部為單層設計，車長29呎，闊6呎4吋。外形及內部均沿襲同時代之英式電車，由英國倫敦Dick Kerr & Company of Preston公司設計及製造。電車原擬分為三等，後來為方便運作，只設頭等和三等。頭等電車採用半密封式設計，車身前、後兩端均設有入口上落，車廂內每邊均設有兩行長椅，載客量32人，收費每位1角。三等電車則採用全開放式設計，車身兩側採用帆布簾作為

遮擋，車廂內設有6排背對背長椅，載客量達48人，收費每位5仙，另小童收費每位3仙。當年5仙可買到白粥3碗及油炸鬼3條，故乘搭電車可算是十分奢侈的。同年7月30日上午10時，港府工務局局長夫人鍾斯太太駕駛着首輛電車，由羅素街總廠出發，駛往金鐘軍器廠街，在車上舉行隆重的雞尾酒會，宣告香港電車正式通車。

1910年，香港電力牽引有限公司正式改名為香港電車有限公司（Hong Kong Tramways Limited），並向港府申請在九龍提供電車服務。雖然港府曾於1897年通過電車法例，授權九龍倉在九龍區鋪設運貨的電車路軌，但是次香港電車公司拓展電車服務的申請卻遭到否決。

一條巨龍的誕生 揭開香港百年鐵路史序幕

自鴉片戰爭後，西方列強爭相來華，競利謀益。列強不只設立輪船公司，壟斷沿海和內河航運後，更對陸上交通虎視眈眈，並且開始策劃興建鐵路。鐵路速度快、運量大，成本也較其他交通工具為低。

籌建廣州至九龍鐵路

早在 1863 年，怡和公司已聘請了一位鐵路專家麥克唐納斯蒂文森至中國，提出一份全中國的鐵路計劃書，但清政府並沒有接納這份計劃書。1873 年，怡和公司成立吳淞道路公司，修築道路，名為吳淞路，實際上是興建了一條由上海至吳淞的鐵路。1876 年，鐵路通車。清政府得知，使用白銀 28 萬多購回後清拆。1880 年，洋務派才獲得政府准許，興建唐胥鐵路，成為中國第一條以本土資金興建的鐵路。當時，不少人認為鐵路會破壞風水，因此在中國興建鐵路仍困難重重。

反觀香港，鐵路的發展情況則大大不同。在港英政府的管治下，官員深明鐵路發展是既利運貨，亦便載客的快速交通工具。1898 年 5 月 13 日，由香港上海匯豐銀行和怡和公司組成的中英銀公司與中國鐵路總公司新任督辦大臣盛宣懷達成協議，取得特許權，興建一條由廣州至香港的鐵路。6 月，清政府和英國簽訂《展拓香港界址專

條》，英國政府得以租借新界 99 年。新界成為殖民地的一部分後，政府當然希望可以大力發展交通，增強競爭力。

1899 年至 1902 年間先後發生南非波耳戰爭及中國義和團事件，兩件事件皆影響到中英銀公司的財政，無法籌集足夠資金去興建鐵路。及至 20 世紀初，列強已在中國張牙舞爪，競爭奪利。當時，連接廣州至漢口的粵漢鐵路尚在修築階段，清政府擔心粵漢鐵路落入列強之手，如能控制這條鐵路，對發展華南經濟相當有利，並影響香港殖民地利益。

另一方面，港府也認為鐵路要盡快興建，並開始進行和中英銀公司、英國殖民部的談判。最終於 1904 年達成協議，港府負責融資、興建和營運位於香港殖民地範圍的鐵路路段（英段），以羅湖為終點。餘下的由羅湖至廣州路段（華段）則由中英銀公司代清政府透過貸款來籌集資金和負責興建。待興建工程完工後，中英銀公司再交回清政府營運。當時，清政府的借款額