

■蒸汽車頭



■手搖四輪車



■舊車廂內景



# 鐵路博物館 見證香港鐵路史

位於大埔墟的香港鐵路博物館，是一個非常特別的地方。這裡平時顯得非常安靜，每日隆隆駛過的東鐵線列車，似乎為這裡添上了現實的腳註。無論如何，這是一個見證香港現代化歷程的地方。正是在這裡，中國內地與香港的歷史脈絡，經過鐵路的連結，得以傳承。這裡，真真切切見證了香港的鐵路發展史。

文、攝：香港文匯報記者 徐全

根據鐵路博物館的介紹，香港最早的鐵路發展，就是從內地而來的。19世紀末以前，中國鐵路的開發比較緩慢。隨着19世紀的完結，這一切將會改變。清政府當時處於弱勢，為了貿易和政治原因，越來越多外國政府爭相鞏固其在中國廣大地區的權力和影響力，迫使清政府給予特許權，讓他們的公司可以在中國融資，建造和營運鐵路。1898年5月，由怡和公司與香港上海匯豐銀行合資組成的中銀英公司取得特許權建造一段從廣州至香港的鐵路。鐵路分英段與華段。

主禮人士和嘉賓登上1號火車，放在路軌上的信號雷管響起來，首航火車便前往羅湖。中國海關人員在終點迎接，並燃放了很多鞭炮。嘉賓離開車卡後，在臨時搭建的車站享用下午茶點隨後沿路軌步行至邊境。火車載着乘客於下午7時返回尖沙咀。日常客運服務於第二天展開。人們爭相欲取得首班車票，約有240名乘客幸運地登上首班車，在下午2時30分出發。

## 廣州是本港客流重點地區

直至1930年代，從香港出發的旅客多以廣州或更遠的地方為目的地。由於廣州禁賭的壓力日增，一所在賭場於1931年在深圳開業，而在此之前深圳是相當荒蕪的。由於當時沒有其它的陸路跨境交通，香港居民要乘搭九鐵前往深圳的賭場。就跨境開賭的不良情況，香港立法局非官守議員至少一次（1934年9月）公開表示關注。中方引入嚴峻的禁賭法例，賭場隨即於1936年9月1日關閉，九鐵的票務收入亦隨即大幅減少。中國抗日戰爭於1937年7月爆發，同年8月18日中方緊急建成一條9英里（14.4公里）的鐵路支線把廣漢線和九鐵連上，以便把主要的戰爭物資從香港快速運往內地。此舉增加了九鐵的貨運收入。

但此情況沒有維持很久。由1937年10月開始華段鐵路經常受到轟炸，但大多數的襲擊沒有造成嚴重的破壞。1938年10月12日，日軍登陸大亞灣，並分成兩支部隊向內陸推進；其中一支北上攻陷廣州。另一支向西移動，在香港以北約15英里將九廣鐵路切斷。三年後日軍佔領香港。在日佔時代，鐵路的維修水平下降，尖沙咀火車站鐘樓上的鐘也停頓下來，而大量的鐵路及火車零件都被送進大陸，供當地的日軍使用而損失了。英國於1945年收復香港後，鐵路需要進行大維修，初期由英軍負責，此情況維持至1946年文政府接管香港後才結束。為了維持適當的服務，1946年至1947年期間，當局從英國軍部購入12台Austerity級蒸汽火車頭。生活逐漸回復正常，而來往廣州的載客直通車服務亦恢復，但在1949年10月中再度終止，原因是解放軍進駐廣州。直到這個時候，羅湖只不過是一個駐車的地方。按原協議，華段及英段拖拉列車的車頭在羅湖進行交接。但往後的三十年，英段的載客列車

只能以羅湖為終點，乘客要下車徒步走過跨越邊境河的大橋，才能登上華段的列車，繼續往廣州的旅程。

1950年代，政府決定由柴油機車取代已經老化的蒸汽火車頭。首兩台的柴油機車於1955年9月正式投入服務，並以當時的總督和他太太的名字命名，分別稱為「亞歷山大爵士號」和「慕蓮夫人號」。1956年4月在紅磡車廠內一台蒸汽火車頭的鍋爐發生爆炸，造成六名九鐵員工死亡，更換蒸汽火車頭的計劃變得更加迫切。政府因此迅速訂購更多柴油機車及將其投入服務。至1957年年底，全部的蒸汽火車頭已停止定時行走，只用於拖拉貨卡及在特別情況如節日中使用，直至1962年始為柴油機車全面取代。

## 香港鐵路步入現代化

雖然香港人口在二次世界大戰期間從160萬下降至1945年的60萬，戰後有大量人潮從內地湧入，1960年代人口已遠超過

300萬。舊九龍車站已不能應付需求，候車的人龍在節日期間長達一英里，所以政府決定將九鐵的總站從尖沙咀遷往紅磡。新總站於1975年正式啟用。舊總站所在的位置已重新發展，但鐘樓仍在原址保存下來，讓人緬懷往昔時光。進入1970年代，政府決定把九鐵沿線的小鎮：沙田、大埔、粉嶺和上水發展為新市鎮。原來的規劃是各個新市鎮會成為自給自足的社區。隨後的經濟變化和住房壓力，導致新市鎮從第一天開始已成為近郊的住宅區，許多居住在新市鎮的市民每天都要使用交通工具來往市區。當時九鐵每日只提供18班車的服務，這顯然不能滿足因新市鎮人口迅速膨脹所帶來的大量乘客需求。

基於上述原因，政府決定把九鐵的鐵路網絡擴展和現代化。從1970年代初開始，九鐵進行鋪設雙軌和電氣化的工程，舊有只能容納單軌的筆架山隧道會由一條全新建造的雙軌隧道取代，同時在何東樓興建一所新的維修廠；沙田站和旺角站會進

行重建，以及加設新車站，例如九龍塘、馬場及太和。為了增加收入來補貼鐵路的營運，新建的車站在可能範圍內都會增設商用樓面以供出租。九鐵亦購置全新的電氣化車隊，以提供快捷和可靠的客運服務，紅磡至羅湖的行程時間從原來的70多分鐘減少一半，柴油機車只保留作拖拉貨卡和工程維修車卡之用。

1970年代的後期，隨着大陸開放和深圳特區的開發，過境旅客人數亦急速上升。為了滿足過境需求，羅湖站在1980年代亦進行多項大型改善工程。同時政府也意識到新市鎮的發展逐漸對市區內的公共交通構成壓力，需要盡快解決這問題。政府出資的顧問研究報告《香港集體運輸研究》在1967年發表。報告指出採用加建路面的方法來應付未來交通需求是不切實際的做法，因為這方法涉及大規模的清拆和樓宇拆卸行動。該項由費爾文霍士施偉拔顧問工程公司所作的報告，同時在何東樓興建一所新的維修廠；沙田站和旺角站會進



■舊香港車站售票室內景



■大埔墟舊車站外景



■列車車廂

# 喀什架設「空中絲路」加速騰飛

現代化交通建設對一個城市的發展起着極其重要的作用，無論是海、陸、空交通，發達與否直接影響到該區的經濟發展速度和人民生活水平提升的速度，才有「交通是城市大動脈」的講法。最近被稱為中國「西部明珠」的新疆喀什，就開通了與「東方之珠」香港直航服務。於4月21日成功首航，架設了一條「空中絲綢之路」。以前從喀什乘機去香港，需從喀什經烏魯木齊轉到廣州、深圳等地才能轉至香港，耗時約30個小時。現在航程僅需要6小時45分鐘，可節省大量時間，對未來的商貿、旅遊業發展有極大的幫助。

喀什市領導層相信有了直航，這將成為推動喀什與香港、東南亞地區、中東、歐洲的雙向交流，吸引更多各地的旅遊和投資人士到喀什拓展經濟和旅遊文化產業的強大優勢。據喀什市書記陳旭光說，自2010年5月，中央在喀什設立中國第六個經濟特區，把喀什建設成為中國「西部明珠」的戰略定位後，他們特

別從香港、馬來西亞、深圳等地找精英、專家研究，為喀什找出從高層端起的方法；結果他們認為首要解決交通，經過短短兩個多月籌備，快速令香港至喀什直航航線的開通。首航當日由香港搭載110名來自東南亞及香港地區投資商、駐港旅遊行業人士等代表到喀什考察。希望將「東方之珠」和「西部明珠」緊密相連，進一步激發喀什這座絲綢古道的活力。

## 交通激活商貿旅遊行業

喀什地委書記程振山和市委書記陳旭光都信心滿滿地表示，市政府將喀什定位為商貿旅遊中心城市，把旅遊文化產業作為喀什市第三產業發展的第一位。喀什具有連接歐亞、毗鄰多國的地緣優勢，發展旅遊業潛力巨大。希望以民族特色先吸引商務旅客來，這裡有着深厚的歷史文化積澱，擁有32個民族，多項非物質文化遺產，旅遊資源豐富，現正請專家研究如何提升景點價值。修葺旅遊景點、景區，既保護特色舊城

區，也建設有特色新城区。正着手打造生態旅遊、民俗文化等多樣性的旅遊文化產業，將旅遊文化資源優勢轉化為現代經濟產業優勢。

喀什地委地區行署更與香港中國旅遊協會交換了合作協議，旨在進一步推動兩地旅遊文化交流與發展；協會副理事長姜作工認同喀什旅遊資源豐富，當然旅遊景點建設、道路措施仍待進一步完善，交通方便有利走向國際化。

香港中旅董事陳立志也表示，香港—喀什直航航線的開通，喀什的旅遊業呈現良好態勢。被問到喀什的城市安全問題是否外地旅遊人士一大憂慮？陳立志說：「國家有信心開放讓你來玩，自然有把握保障你安全，此次親自來到體驗，覺得很平靜，喀什的治安不如外傳的不安定。」

市委書記陳旭光就大派定心丸說：「恐怖分子偷襲，不是中國獨有，我們和其他國家一樣有好的反恐防禦措施，我記得已故國家領袖鄧小平講過，開放門

■喀什市委、市政府相關領導與香港喀什直航首飛航班的首批貴賓旅客合影留念。



戶就預備各式各樣的人會進來，哪怕有幾隻老鼠、蒼蠅飛進來，也沒有甚麼大不了，我們一定可以保障投資安全、旅遊安全。」

喀什市政府特別成立了「喀什航空旅」，以進一步落實「空中絲綢之路」建設，在我國向西開放大局中，令喀什發揮口岸和交通樞紐的作用，藉與中亞、南亞、中東和東歐國家的經貿合作，加速喀什騰飛，實現他們「改革三十年看深圳，後三十年看喀什」的鴻圖偉略！

■文：焯鈴