



四通八達

「賽馬會香港歷史學習計劃」由嶺南大學主辦，香港賽馬會慈善信託基金捐助，致力推廣本地歷史，增強中小學生對香港的認識，及保存香港的公共文化資源。計劃內容包括實地考察、口述歷史工作坊、專題講座、流動展覽及提供學習教材套等多元化的教學活動。

香港的交通運輸工具

香港有多種別具特色的交通工具，其誕生多源於當時生活環境的需要。在供求平衡下自然衍生出五花八門的交通工具，用以上山、越嶺、過海，不一而足。隨著時代進步，交通工具亦有更替，如過海隧道尚未成熟時，市民須靠渡輪來往維港兩岸，海上交通非常發達；海底隧道和鐵路建成後，市民減少乘搭渡輪，海上交通種類減少，陸路運輸則漸趨多元化。故此，交通發展與市民生活息息相關，不同需求令各種交通工具相繼出現，同時亦因社會進步而逐漸轉型。

人力交通工具

轎、山兜和人力車

轎是香港開埠初期主要的交通工具，由私人擁有的稱為「長班轎」，按路程收費的名叫「營業轎」，前者比較華麗，後者相對簡陋。轎用木材製成，編有號碼，並設置椅子和上蓋，一般由兩名轎夫抬轎。1863年，政府推出牌照制度，規管營業轎的停泊位置及收費標準，深受居於半山和山頂區的名流紳士歡迎。另一方面，山兜亦是來回山頂的代步工具。它採取開放式設計，以藤椅為中心，兩邊靠竹竿固定，由兩人抬起前進，操作較轎靈活簡便。然而，隨著社會進步，加上山頂纜車持續發展，轎和山兜已在1950年代走向衰落。

1880年，香港從日本引入兩類人力車：「公車」為普通載客車；「私家車」為富人擁有的車，車身多為黑色，有一塊刻有商號或車主名稱的名牌。1884年，人力車開始規範化，設有限定收費及車站規則。1895年起，人力車數目不斷上升，至1916年政府規定有關人士須登記駕駛執照。1930年，人力車行業逐漸衰落，不少位於尖沙嘴和油麻地的車店倒閉。然而，日本佔領期間，香港交通癱瘓，人力車再次成為重要的交通工具；當時，全部人力車均由「總督部交通部陸運課」管理，司機須持有「鑑札」駕照，並要穿著制服。戰後交通恢復發展，巴士和電車的普及令人力車在1960年代逐漸消失。及至1970年代，政府停止發出新人力車牌，車輛自1980年代起更逐漸成為遊客景點。1999年，香港僅餘四輛人力車。



1930年代轎子的蹤影



洋人坐的山兜



人力車和人力車夫

鐵路交通

纜車

未有纜車的時候，轎是登上山頂的主要交通工具。有見及此，蘇格蘭人亞歷山大·芬梨·史密夫 (A.F. Smith) 於1881年提出興建有軌車路。最終，政府於1882年2月9日頒布《有軌電車事業條例》，並於1885年動工建設山頂纜車路線，連接中環花園道的半山區至太平山頂。纜車最初由木車廂組成，以蒸氣推動。當時的纜車設有三個等級，收費分別為3毫、2毫及1毫。1905年，纜車公司售予山頂鐵路公司。日佔時期，只有公務員才可乘搭纜車，列車更於1944年8月停止運作。現時，山頂纜車不單接載乘客，更是旅遊熱點之一。



第一代纜車



現代山頂纜車

電車

1903年，香港電車電力有限公司成立，翌年進行工程，涵蓋堅尼地城至畢打街郵政總局、畢打街郵政總局至銅鑼灣及柴灣的路段。起初，電車為單層設計，設有頭等及三等，收費分別為每位1角或5仙。1910年，電車公司更名為「香港電車有限公司」。

二次世界大戰期間，電車用作貨運車；1965年，乘客數量增加，公司於車尾加設拖卡；1976年，電車改由一人控制，乘客需自備輔幣，並於後門上車，前門下車；2000年，漸進式車速控制器取代鼓形駕駛器；2010年，電車被法資威立雅運輸集團 (Veolia Transport) 收購，取代以往的九龍倉 (集團) 有限公司。



1910年，途經德輔道中央街市的電車。



1925年的第四代電車，全密封式，上層為頭等，下層為三等。

輕便鐵路

輕便鐵路（輕鐵）是服務地區的鐵路系統，大欖至元朗的第一期鐵路系統於1988年9月18日通車，設有7條路線，共41個車站，市民可透過月台上的售票機購買車票。其後數年，輕鐵系統繼續擴展覆蓋範圍：第二期的屯門支線於1992年2月通車；第三期的天水圍支線於1993年1月10日通車，同時於1995年3月26日實行該區的第三段路線擴展計劃。

輕鐵路軌並非獨立於馬路，因此有需要建立一套完善的系統，控制輕鐵及其他車輛行駛。輕鐵享有使用道路的優先權，其他車輛須先讓輕鐵行駛。為了簡化收費，車站分為六個收費區，不設閘機，市民要自覺購票或使用八達通出入閘。



1988年9月，九廣輕鐵早期系統通車。



2003年12月，輕鐵天水圍新支線啟用。

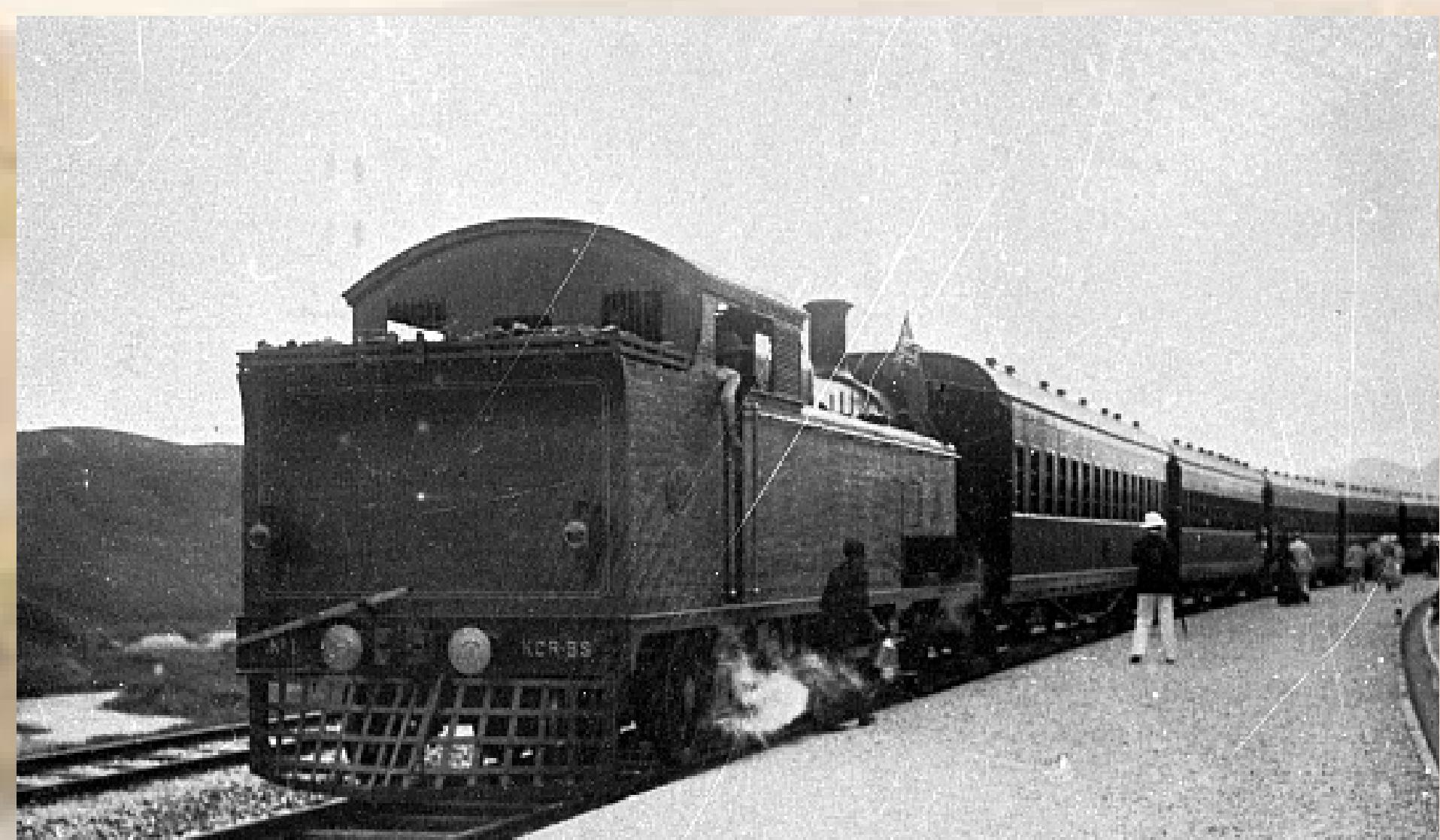
鐵路交通

九廣鐵路

1889年，香港政府和清政府協議，計劃興建連接九龍至廣州的鐵路。1905年，政府進行研究，於翌年開始興建九廣鐵路英段（尖沙咀至羅湖邊境）。1910年，英段正式啟用，共設五個站：尖沙咀站、油麻地站、沙田站、大埔站及粉嶺站。第一條路線落成後，九廣鐵路著手發展其他支線，例如於1911年4月開始建設沙頭角支線，共設粉嶺、孔嶺、禾坑、石涌凹和沙頭角五個站。

二戰前後，九廣鐵路因政治影響，服務受阻。1941年，港英政府為了阻止香港遭日本攻佔，炸毀部分九廣鐵路設施；香港重光之時，九鐵只餘下兩部機車和幾輛車卡，火車服務受影響；1949年，中方於廣州駐兵，九龍和廣州的直通車被迫停駛，英段亦要改以羅湖為終點站。

1950年代起，戰爭影響逐漸消去，鐵路設備開始有所改善。1955年9月，九廣鐵路以蒸汽火車取代柴油機車；1973年，英段的鐵路進行雙軌化工程；1978年，設施進一步現代化及電氣化。



1910年10月，首班蒸汽火車開出。



1916年啟用的尖沙嘴九龍總站



1970年代末的紅磡九龍車站

1982年，《九廣鐵路公司條例》通過，九廣鐵路成為公司。此時，九鐵於新界西北發展輕便鐵路，為屯門、元朗及天水圍居民提供貫穿區內的便利交通系統。1994年，政府提出建立西部走廊鐵路，連接新界西北至九龍市區；工程最終交由九廣鐵路負責，於西九龍新填海的南昌邨設南昌站，並以天水圍為終點站；及後因應市民需求，鐵路增設兆康站和屯門站。

2001年，馬鞍山鐵路動工，以應付該區不斷上升的人口。列車由烏溪沙駛至大圍站，全綫以架空鐵路的方式興建。

2002年，九廣鐵路投得沙中綫（即沙田至中環的路綫）經營權；2004年，尖沙咀和馬鞍山綫啟用；翌年，九龍南綫動工。2007年，九廣鐵路跟地下鐵合併，香港的鐵路系統變為由一間公司擁有。



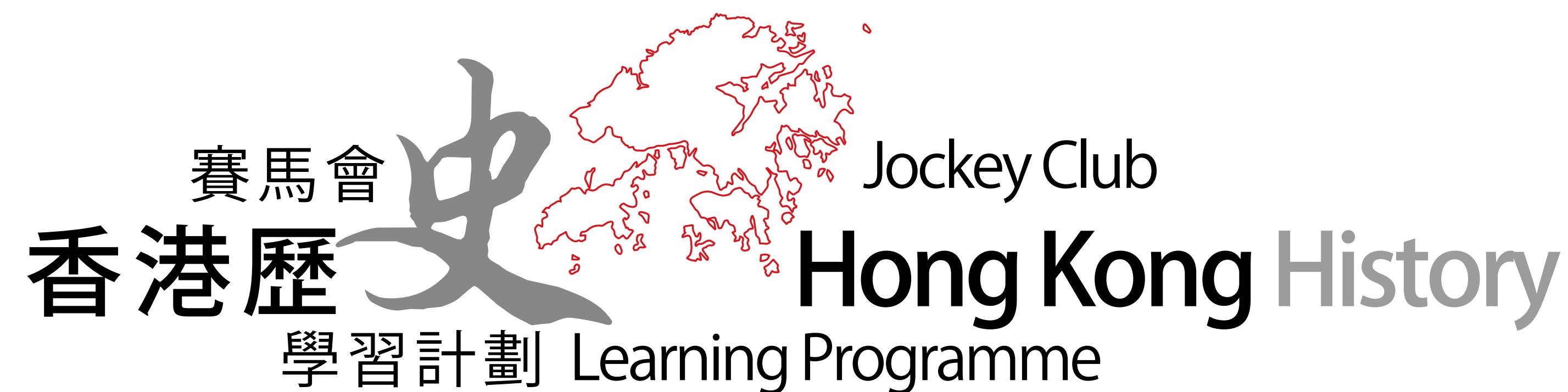
1983年的電氣化火車



1997年的第二代列車



1998年翻新後的九龍車站



四通八達

鐵路交通

地鐵

1960年代，在港島營運的巴士公司為應付大量乘客，計劃將單層巴士改為雙層。同時，港府意識到人口上升帶來龐大的交通需求，開始著手解決問題。1964年，港府邀請倫敦運輸委員會及道路研究實驗室（London Transport Board and the Road Research Laboratory），研究香港的交通發展。1967年，研究公司發表《香港乘客運輸研究》（Hong Kong Passenger Transport Survey），指出香港人口將於1986年上升至逾680萬人，城市有需要發展集體運輸系統，應付交通需求。

1968年，大量內地市民來港避難，香港人口激增至四百多萬，交通擠塞嚴重。有見及此，港督麥理浩宣佈在任期間興建地下鐵路，計劃建立一套「高效、經濟、不造成污染」的系統。

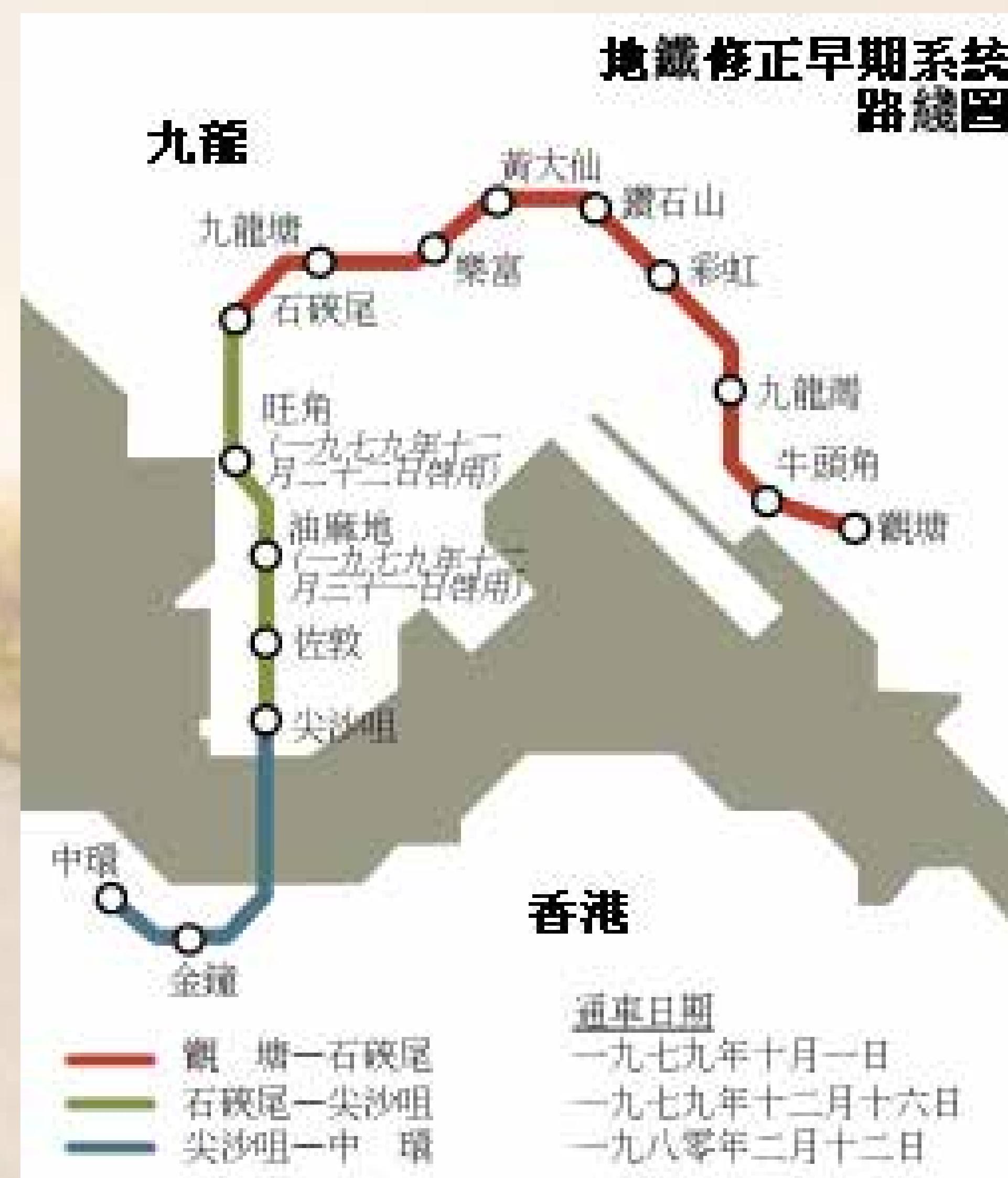
1975年，地下鐵路公司按照《地下鐵路公司條例》成立，興建地下鐵路系統，至1979年，地鐵第一條由觀塘至石硤尾的路線正式通車。為滿足市民需求，當時地鐵公司早已計劃拓展路線。

1977年，觀塘至石硤尾的車站尚在興建，地鐵公司已打算將路線延伸至荃灣，服務未來激增的人口。1980年代，地鐵公司就香港機場核心計劃，研究興建機場鐵路。1985年，柴灣至金鐘的港島綫啟用，服務約50萬港島北市民。1996年，地鐵公司提議興建將軍澳至藍田支線，獲得政府批准，當中將軍澳支線設七個站，調景嶺站和油塘站為觀塘綫的轉車站。1999年，香港政府跟華特迪士尼商討興建香港迪士尼樂園；同年，地鐵公司作出配合，計劃發展竹篙灣鐵路；2005年8月1日，鐵路完工，更名為「迪士尼綫」。

2007年，《兩鐵合併條例》通過，確定同年10月26日的合併程序。九廣鐵路及地鐵正式合併，鐵路路線一共10條，共設84個車站，公司亦更名為「香港鐵路有限公司」。



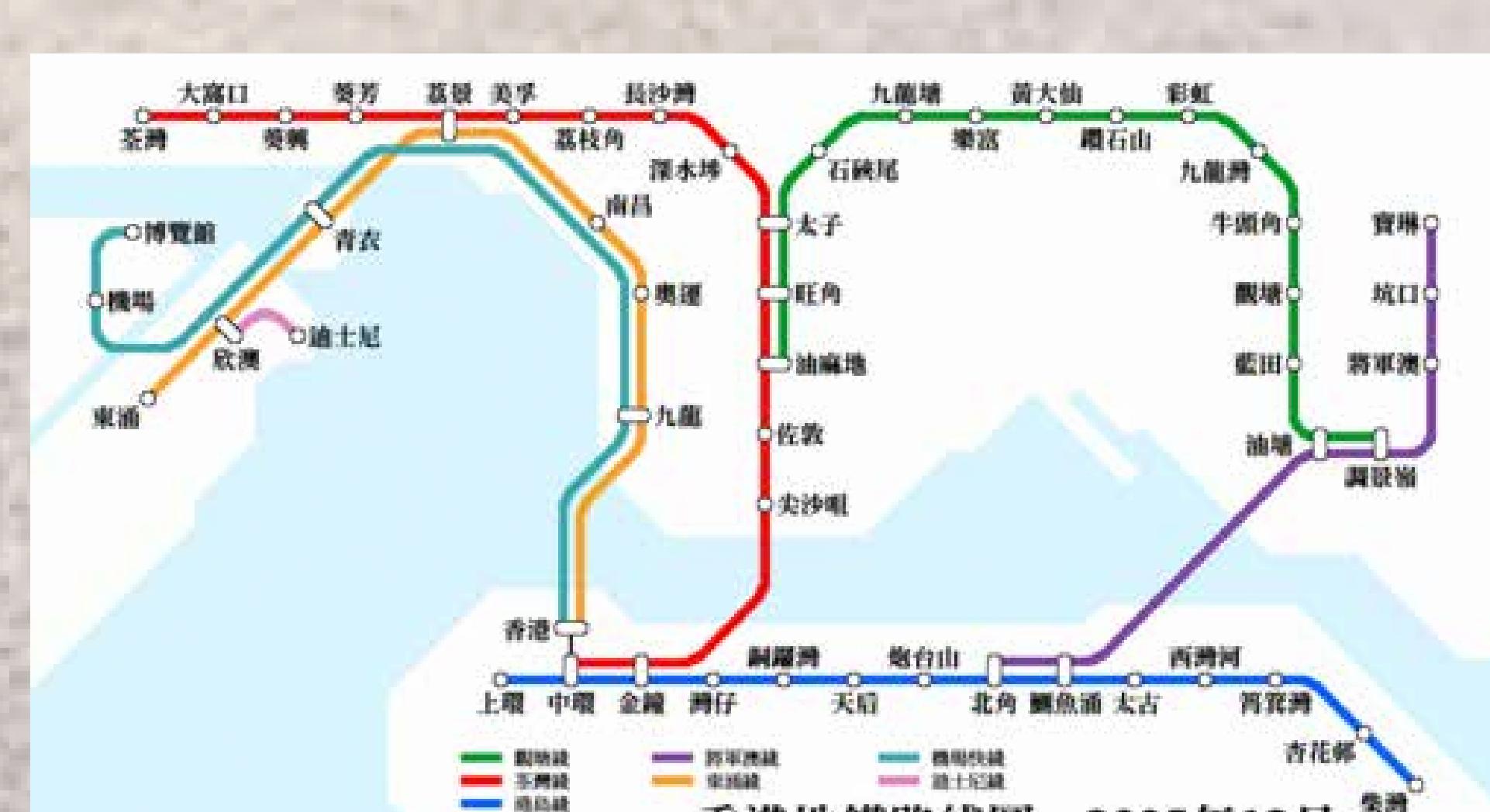
1979年，地下鐵路首班載客列車通車



地鐵早期系統的路線圖



兩鐵合併後的港鐵列車



2007年兩鐵合併前地鐵路線圖

巴士和小巴

早期巴士發展

1920年代，為應付急劇上升的人口，香港島巴士應運而生，當時共有三間公司提供服務：香港仔街坊福利會公共汽車、香港電車公司和香港大酒店公共汽車。1933年，政府推行專利計劃，中華巴士公司奪得專利後收購上述三間公司的巴士，為港島市民服務。

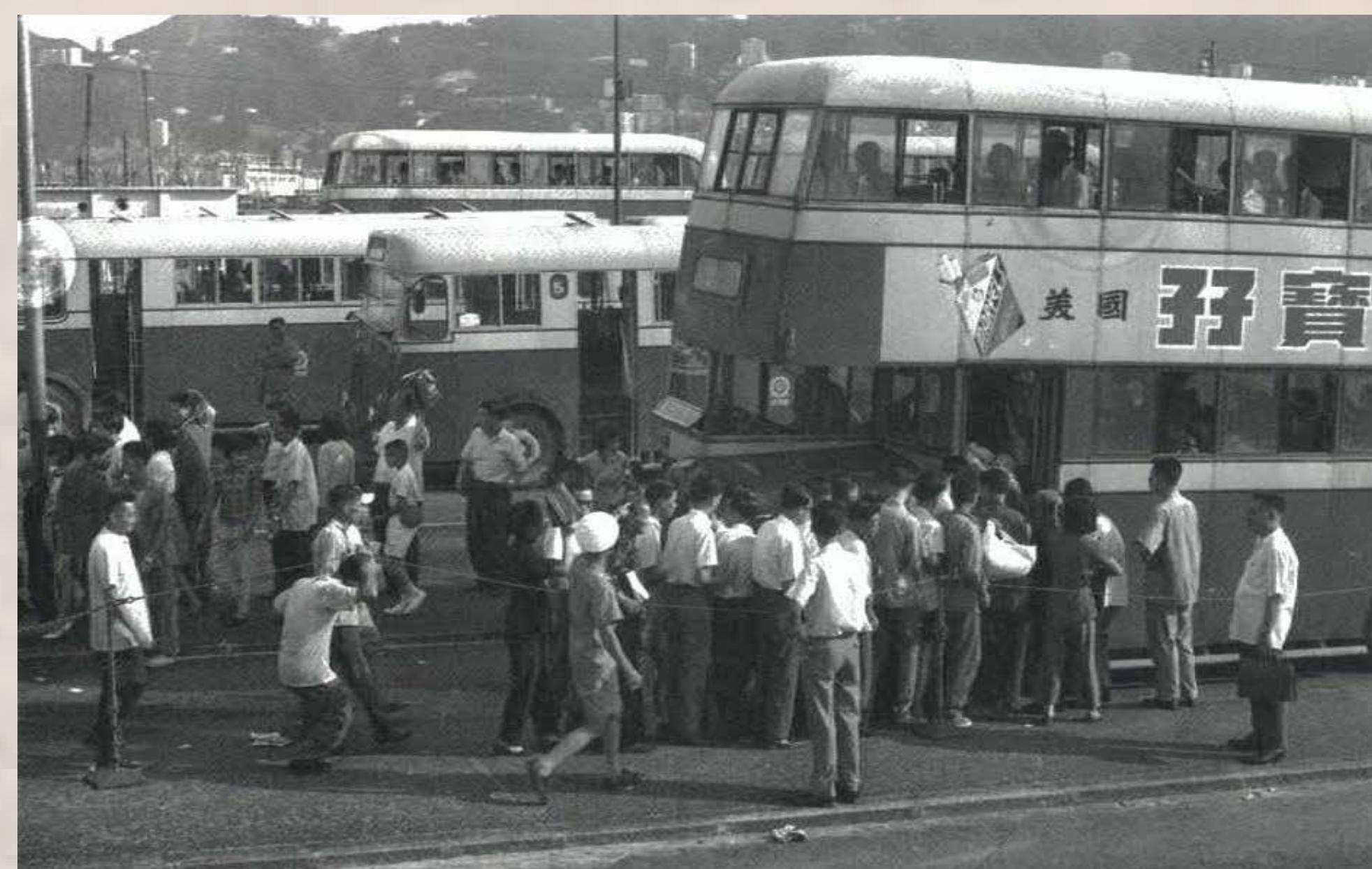
九龍半島同樣於1920年代開始出現巴士服務，當時有三間主要的巴士公司：中華巴士公司、九龍巴士公司及啟德巴士公司，分別以黃色、紅色和綠色作代表。啟德汽車公司提供來往尖沙咀碼頭至啟德的服務；其餘兩間公司規模較大，有不少重覆的路線。1933年，政府推出專利計劃。新界區方面，1920年代大部分巴士都是貨車，提供往來荃灣、青衣、粉嶺、元朗和上水的服務。



1930年代中期九龍汽車的10號線巴士

戰後巴士發展

戰後隨著人口上升，巴士種類亦有所不同。1980年代，巴士逐漸改為雙層；購票模式方面，1971年中華汽車有限公司（中巴）引入一人模式，在巴士設置錢箱，讓乘客登車時付車資，取代原有的售票員、拉閘員和駕駛員；九龍巴士（一九三三）有限公司（九巴）同樣於1970年實行一人模式，並於1982年全面推行。



1965年在佐敦碼頭等候九巴的乘客



1960年代初中華巴士公司的7號線單層巴士，行走中環統一碼頭至香港仔。

中巴和九巴分別持有香港島和九龍半島的專營權。1970年代，海底隧道巴士服務開辦，中巴和九巴合作因此營運往來觀塘至堅尼地城、荔枝角至葵涌，以及九龍塘至蒲飛路的路線，令巴士得以全面穿梭港九新界。

新市鎮的落成為巴士開拓更多商機。因應荃灣區發展，葵涌道和荔枝角大橋相繼建成，九巴因而開辦來往新界西的路線；其後，沙田新市鎮開通，九巴安排路線行經獅子山隧道，連接新界東部及九龍。隨著更多新市鎮成立，巴士路線一直擴展，成為社區一個重要的交通網絡。



1960年代的元朗已有大量巴士行走

巴士和小巴

港島和大嶼山巴士



2008年開始投入服務的新型號
新巴巴士

港島巴士的營運專利權一直由中華巴士擁有，但隨著1980年代鐵路通車和新市鎮發展，加上服務有欠理想，政府因此先後削減中巴路線，並將之撥予城巴有限公司。1998年，政府取消中巴的專利權，營運權由新世界第一巴士服務有限公司取得。為解決港島因巴士數目太多而造成交通擠塞，兩間巴士公司所屬的周大福企業及新創建集團合作統一協調，解決問題。



新大嶼山巴士服務大嶼山地區
居民

1958年，九巴率先為大嶼山提供巴士服務，但因客量不足而於1995年取消。有見及此，政府開放大嶼山的交通，先後有聯得巴士、昂平巴士和大澳巴士提供路線，為區內居民服務。最終，三間公司聯合經營，組成大嶼山（1973）有限公司。

小巴的發展

早在1960年代，新界郊區已有「小巴」，為居民提供往來市區的交通。1967年，香港發生暴動，巴士服務受影響，「新界的士」和「白牌小巴」遂於市區行駛。及後動亂結束，但這些交通工具並未消失，數量不跌反升，政府因而著手規管有關營運。1969年，「新界的士」和「白牌小巴」合法化，政府將之歸類為「公共小型巴士」，規定車身須為米黃色，配上一條紅色間條，座位限定14個。這些小巴服務沒有固定路線，因此，政府設立小巴禁區和受限制區，以舒緩交通擠塞。

1972年，專線小巴系統成立，經營權以招標方式分發，鼓勵小巴專營。專線小巴享有路線專利權，但須按特定路線行駛，並設特定收費及班次。由於這些小巴同是米黃色車身，但配上綠色間條，所以大眾稱之為「綠色小巴」，其他非專線的則叫「紅色小巴」。隨著時代發展，車廂設備愈趨先進：小巴與政府合作，研發動力混合燃油，推動環保；為保障乘客安全，車內加設車速顯示器，座位配有乘客安全帶；大部分小巴設有八達通收費機，方便乘客付款。



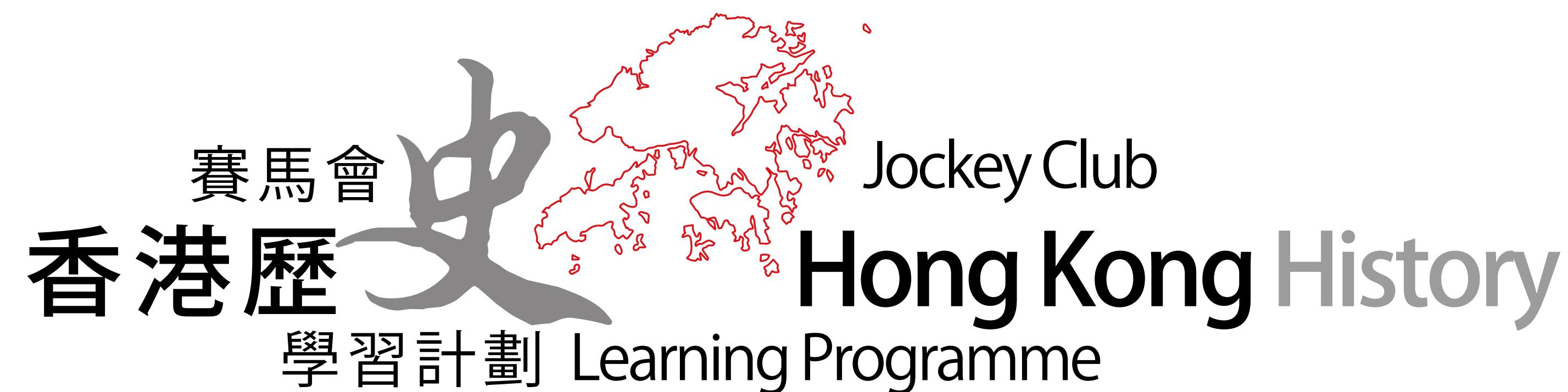
1960年代的「白牌車」



1980年代的紅色公共小巴



綠色專線小巴



四通八達

的士

的士的前身是1920年代初出現的「自由汽車」。1924年，政府制定《計程汽車條例》，規管車輛收費及訂定其他準則。1940年代，的士發展變得多元化：香港島的「紅邊」和「明星」的士提供五個座位，九龍區的「金邊」的士則設五座位及四座位。當時的的士由的士公司營運，會僱用司機；後來，的士行業發展另一制度，以租車制取代分帳制，允許司機租車，方便控制車資；現時制度更為五花八門。

1960年代，的士數目已達3,600多輛，於新界行駛的「新界的士」更提供九人座位；因此，政府於1969年將「新界的士」定為公共小型巴士。1974年，政府規定的士顏色為紅銀色。1976年，新界的士牌因新市鎮發展而重新發牌，有關的士收費較低，車身顏色為綠色。1982年，政府發出大嶼山的士牌，車身顏色為藍色。有見的士數目大增，政府遂於1984年限制發牌數量，並增加的士汽車登記稅和牌照稅。

因應時代進步，的士車輛亦有所改變。1997年11月29日，政府推行液化石油氣試用計劃，及後更決定全面實行，並於2006年達成有關目標；2002年起，的士開始安裝印有點字的汽車登記號碼牌，以及發聲的士咪錶，照顧失明人士需要；2005年，行業引入「愛心的士」，方便傷殘人士乘車。



早期的士



香港市區的士



香港新界的士



新型的大型的士



香港大嶼山的士

渡海交通工具

香港在開埠前已有相對發達的漁業，港內的漁船和舢舨穿梭不絕。至開埠後，軍事和商業的擴展令港內渡海需求不斷上升，至殖民地政府取得九龍半島後，民用的渡海交通需求更是不斷上升。1874年，商人Dorabjee Nawrojee開始營運維多利亞城與尖沙咀之間的渡輪服務。

渡輪

九龍渡海小輪公司是最早期的過海渡輪公司，於1880年成立，提供來往尖沙咀九龍角和中環畢打街的服務。1898年，小輪公司轉手，變為天星小輪公司；兩年後，政府頒布《天星小輪公司條例》。1912年，公司獲政府批出15年營運權，服務來往九龍和維多利亞城的乘客。



第二代天星小輪



香港油麻地小輪船有限公司在1970年引入的三層客輪



用作旅遊用途的民樂號

1923年，香港油麻地小輪船有限公司成立，提供由中環及西營盤到深水埗、油麻地和旺角的過海服務。1932年，油麻地小輪獲發15年牌照，得以經營香港島、佐敦道、旺角咀和深水埗的客輪及汽車渡輪服務；次年，公司亦獲發經營九龍東部渡輪的五年執照。油麻地小輪一直發展連接九龍和港島的渡輪，至1989年更名香港小輪，並在1999年將專營權售予新世界第一渡輪。

離島線是另一條於香港行駛的航線，主要由港九小輪有限公司和新世界第一渡輪服務有限公司營運。港九小輪有限公司於1998年成立，次年開始提供由中環往來榕樹灣、索罟灣和南丫島，以及香港仔至榕樹灣的航線。新渡輪則提供循環線，由中環至梅窩、長洲、坪洲；由屯門至東涌；以及由大澳至尖沙咀、梅窩、長洲。愉景灣航運服務有限公司和珀麗灣客運有限公司則為區內居民提供直達市區的服務：前者開辦往來中環至愉景灣及尖沙咀東的航線，後者則提供中環至珀麗灣的航線。



新世界第一渡輪的高速船隻



新世界第一渡輪航行於中環和離島間的船隻

渡海交通工具

汽車渡輪

1923年底，政府計劃在九龍興建汽車渡輪碼頭，並委任工程師研究計劃，寫成《香港港口商業發展報告》。報告指出，發展汽車渡輪服務有助解決問題，是一個可行且成本低的方法。1931年，政府為處於香港島的汽車碼頭公開招標。次年，第一艘汽車渡輪下水，香港油蔴地小輪船有限公司獲得為期15年的汽車渡輪權，可於港島、佐敦道、旺角咀及深水埗營運。

汽車渡輪的服務不斷提升，公司更於1951年增設兩艘柴油動力汽車渡輪，可載900名乘客及30輛車。1959年，公司獲得北角至九龍城的汽車渡輪專營權，為更多市民服務。1998年，西區海底隧道開通，最後一條汽車渡輪航線—北角至九龍城因而取消。現時，汽車渡輪提供運載危險品車輛服務，由北角駛至觀塘或由北角／觀塘駛至梅窩。



1959年的汽車渡輪碼頭

嘩啦嘩啦

「嘩啦嘩啦」是一種只可以在一等航區（即香港內海）航行的電船，名字來源有二：一，「嘩啦嘩啦」是電船行駛時所發出的聲音；二，1950年代尖沙咀有一艘名為「Walla-Walla」的電船。



數艘停泊在碼頭邊的嘩啦嘩啦

無線電通訊尚未廣泛應用之時，「嘩啦嘩啦」會在船頂上展示「嘩啦」旗，並以先到先得的形式獲得載客權。由於「嘩啦嘩啦」營運模式靈活，接載乘客不受時間地點限制，所以是另一種受人歡迎的過海交通工具。1950至1960年代，「嘩啦嘩啦」的發展達至高峰，電船會接載遠洋貨船的船員和在離島工作的人，週末及假日更會成為觀光船，通宵行駛。

1972年，紅磡海底隧道啟用，部份「嘩啦嘩啦」生計受影響。1980年末，香港工資成本上升，貨櫃船和飛機的發展令遠洋輪船減少來港，「嘩啦嘩啦」走向衰落。1995年，「嘩啦嘩啦」營運終止，正式成為歷史。



1950年代的嘩啦嘩啦