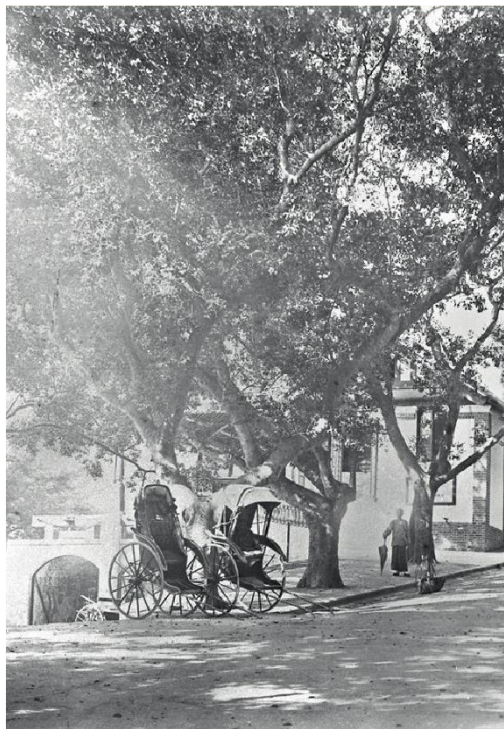


從老照片看香港早期陸上交通工具 林國輝

(曾於 2014 年 6 月明報月刊發表)

八十多年後的今日，香港成為世界上唯一仍然有雙層電車行走的城市，而一度在內地城市消失多年的「叮叮」響號，在香港卻幾乎沒有間斷過，充分顯示香港在保存交通類文化遺產的獨特性。



港島纜車總站外候客的人力車，約攝於一八九〇年。
(香港歷史博物館藏品)

香港開埠初期，最早用作搭載乘客的陸上交通工具是馬車和轎子，雖然港島第一條馬路——皇后大道在一八四二年已經建成，但早期馬車的資料比較缺乏，圖片亦不多見。相比起來，轎子卻是攝影師經常拍攝的對象，所以早於一八六〇年代的老照片裏，已經可以找到轎伕的身影，他們或在路旁和大宅門外等候召喚，或正向攝影師示範抬轎。

開埠初期的主要交通工具：轎子

來自蘇格蘭的湯姆遜 (John Thomson) 在一八六八年至一八七二年間寓居香港，並開設影樓謀生，他請來兩位轎伕到中環海旁取景，用遠方依山而建的維多利亞城作背景，拍攝出一幅極具藝術感的照片，其中轎子擺放方式和轎伕的姿勢，都是經過精心鋪排，在遠處西式建築物的襯托下，表達出攝影師對這個在東西方文化碰撞下誕生的城市的獨特感覺。

港島北岸是以中環為中心，向東面的灣仔和西面的西環一帶發展起來的。由於沿岸缺乏平地，中上環一帶的山坡，亦被開闢成為住宅區，一幢幢以花崗岩作外牆建築物，附有迴廊和百葉窗等設備的「殖民地式」建築物，就此矗立在中環的山坡上，與上環一帶中式屋頂，以磚瓦建

成，樓高一至兩層的華人店舖和住宅相映成趣。由於轎子能夠靈活地在平地和山坡上行走，在人力車興起前，一直是陸上交通的主力。



香港街頭所見抬轎的情況，約攝於一九三〇年代。
(香港歷史博物館藏品)



一九三〇年代香港街頭所見的人力車伕。
(香港歷史博物館藏品)

轎子可分為「油衣轎」和沒頂蓋的「竹轎」兩類，一八五八年的《香港轆門報》中，就刊載有兩種轎的租賃費用。一八六三年政府加強管制，以營業時間把轎分作「普通」和「特殊」兩種，並透過登記發牌作規管，更立例釐定賃資、行業守則和日常候客的地點，根據翌年總登記官(Registrar General)的報告，共有四百三十輛轎子取得了牌照，登記在籍的轎伕則有八百五十八名。

從舊照片中可見，這時期的轎子多數縫上號碼牌，並設有外形如涼亭的頂蓋，兩邊窗旁可加裝捲簾，一八六〇年日本使團外訪時路經香港，森田岡太郎的筆記就提到：「(轎子)左右的簾子塗上了青漆，再用白粉繪畫花鳥等。」老照片亦可見部分轎子沒有頂蓋，可能是為了方便乘客上落。

香港轎子的外形一直沒有變化，然而在二次世界大戰後漸見式微，一九六〇年代以後，市區已經不見轎子的蹤影，然而部分新界村落嫁娶時仍維持大紅花轎接新娘過門的習俗，而大嶼山大澳一帶則仍有婦女抬山兜謀生，這些都要到一九七〇年代才完全消失。

人力車的興起

人力車是十九世紀的新生事物，最先在日本出現。一八七四年本地西文報章報道禧利文(Heinemann)從日本引進首輛人力車，但當時並不普及，所以在一八八〇年有華人在香港經營出

租人力車的生意時，華文及西文報章都以為這是首次引進人力車。然而香港不少道路都建在山坡上，人力車上落斜坡之時，容易翻車失事，加上車伕在馬路上疾奔，人車爭路亦經常引致碰撞，故此當年報刊時有「請禁車手」的呼籲，並預言人力車很快會從香港的馬路上消失。但從歷史發展看，這個預言落空了，人力車一直大受歡迎，一八九五年已登記的人力車多達五百七十五部，一九二四年則增至三千四百零十一部。

人力車並非香港獨有，內地大城市如北京、天津和上海等亦十分流行，而各地人力車的形制基本一致。在大城市的街頭，穿著破舊衣服和用盡氣力拉車的車伕，與車上悠然自得的乘客形成強烈對比，容易令人聯想到都市低下階層的辛酸，所以人力車是文學作品經常觸及的題材，亦是攝影師最愛拍攝的對象之一。香港的歷史圖片經常可以看到車伕在皇后大道上走過，或聚集在火車站、渡輪碼頭等交通要津等客的情況。

自一八八三年起，曾多次出現車伕罷駛的事件，一九〇八年一月車伕因不滿車主加租而罷駛，隨即影響到社會各階層的日常生活。其後出租汽車和公共巴士等交通工具興起，加上政府限制發牌，人力車在一九六〇年代逐漸被淘汰，據說一九八〇年代更只剩下二十多部，至今雖然在山頂等旅遊景點仍有人力車供人拍照，但「拉車仔」這個行業，則已經成為歷史名詞了。

最早運作的機動交通工具：山頂纜車

在各種香港陸上交通工具之中，最具特色的，當然要數一八八八年建成的山頂纜車。這條可能是亞洲最古老以纜索牽引的登山鐵路，沿途最陡峭的山坡超過四十度，在沒有重型裝備協助下，要在走向不定、高低起伏的山坡上開闢出一條平坦的直線路基，工程十分困難，是完全可以想像的。山頂纜車可以用作港島北岸老照片的斷代依據，如照片中的路基正在興建，便可斷定這是一八八〇年代中期的照片，如果可以清楚看到山頂纜車在山坡上行走，則照片必定是拍攝於一八八八年以後了。

山頂纜車建成之後，方便了居住在山頂的外籍居民，往後更多富商在山頂購地建屋。纜車同時亦加速了旅遊業發展，在今天山頂纜車總站旁，原建有一幢樓高四層的「山頂酒店」，其後更擴建出新翼大樓，由於地點優越，所以生意不俗。這個山頂最龐大的建築群，在一九三八年的一場火災中被焚毀，而山頂纜車站重建後，新落成的建築物——特別是過去被戲稱為「老觀亭」的「爐峰塔」，一直都是香港明信片常用的主題。

山頂纜車為旅客帶來不一樣的旅遊經驗，因為只需數十分鐘，就可以從繁囂的市區，到達山頂欣賞維多利亞港的美景，故此在旅客的回憶錄中，經常留下對這項登山交通工具的印象，其中以日本記者井口丑二在一八九九年寫成的報道最為詳盡，當中仔細地描述了票價、車廂構造和座位樣式。他甚至誇張地寫道：「斜坡最急峻之處達七十多度，甚或近乎八十度，往下望，幾令人暈眩。」中國科技史專家、後來出任中國歷史博物館研究員的王振鐸，一九三八年從上海經香港準備往雲南與中央研究院的同寅會合時，亦曾一嘗搭乘纜車的滋味，並驚歎科技的力量，他在當天的日記寫上：「上山的電車在五十度角的山腰上下，一切的一切，都證明科學是給人類的一切不能做的事。」



電車經過的地方，本來是昔日海岸線。
(香港歷史博物館藏品)

碩果僅存的雙層電車

電車與纜車是同時期規劃的，一八八二年政府已頒布《有軌電車專業條例》，但建造工程到一九〇三年才沿着港島北岸展開。電車在一九〇四年正式通車，行走於筲箕灣至堅尼地城之間，電車軌是在填海得來的土地上鋪設的，所以電車路線基本上就是昔日海岸線的所在，而快活谷支線則要到一九〇七年才落成。

電車最初只有單層車廂，原來設計的票價分為三個等級，但通車後只有部分車廂設有頭等座位，絕大部分電車都只提供三等票價的座位。由於人力車伕和轎伕集中在商舖林立和人口稠密的中上環一帶謀生，灣仔以東的地段缺乏公共交通工具，而電車的通行正好解決這方面的問題，有助於港島東區的發展。由於電車乘客量日增，一九一二年開始在車頂加設座位，並加以圍欄和帆布作篷頂。一九二〇年代始有密封式雙層電車，八十多年後的今日，香港成為世界上唯一仍然有雙層電車行走的城市，而一度在內地城市消失多年的「叮叮」響號，在香港卻幾乎沒有間斷過，充分顯示香港在保存交通類文化遺產的獨特性。



興建中的九龍火車站大樓，約攝於一九一四年。
(香港歷史博物館藏品)

九廣鐵路的開通

最後要介紹的，是一九一〇年落成的「九廣鐵路」(英段)。這條鐵路出現的背景，正是十九世紀末中日甲午戰爭後，列強爭相強逼清政府簽訂新的條約，以劃定新租界、確立勢力範圍、奪

取在華興建鐵路和開採礦產的專營權。其中一八九八年中英兩國簽訂的《展拓香港界址專條》，已提及內地如計劃興建鐵路至九龍，英國可以參與其事，但鐵路工程涉及融資問題，最後商定香港境內的路段由香港政府出資興建。香港政府在一九〇五年獲得行政會議支持相關財務安排後，才開始正式的測量和修路工作。

九廣鐵路(英段)修建期間，遇上不少問題，例如在開掘筆架山隧道時，工作環境十分惡劣，不少工人感染痢疾、瘧疾和腳氣病，加上本地工人沒有鑽挖隧道的經驗和基於迷信原因而不願加入，導致勞工嚴重不足，最後需要引入外地勞工來完成這條隧道的開挖工作。當時引入的外勞包括英國礦工、印度鐵路工人、部分曾參與雲南鐵路工程的意大利人，以及一些在山東聘用的華工。隧道在一九〇九年二月十六日建成時，由港督盧押(Sir Frederick Lugard)主持完工儀式。

當建造橋樑、徵地、九龍填海和車廠選址等問題逐一獲得解決後，這條全長二十二點二五英里，並由五條隧道、四十九道橋樑和六十六條疏水暗渠組成的九廣鐵路(英段)，終於在一九一〇年十月一日正式開通。通車儀式在尖沙咀梳士巴利道一處鋪有臨時路軌的地點上舉行，由署理港督梅合理(Sir Francis Henry May)主持，至於後來成為尖沙咀地標的九龍火車站大樓，則要到一九一六年才落成啟用。

沙頭角鐵路的蒸氣機車

香港鐵路歷史上最令人感到興趣的一章，莫過於那條於一九一二年建成，但在一九二八年棄用的沙頭角鐵路。這條全長七點二五英里，連接粉嶺到沙頭角的窄軌鐵路，途中只經過洪嶺、禾坑和石涌凹等三個站，然而由於年代久遠，有關這條鐵路的檔案照片只有寥寥數幀。香港歷史博物館在籌備「影藏歲月：香港舊照片展覽時」卻從「夢周文教基金會」的照片藏品中，發現了一幀過去從未曝光，可能是沙頭角鐵路啟用初期拍下的照片，其中清楚看到窄軌蒸汽火車頭 Hudswell Clarke 0-4-0T，以及早期載客車廂的外貌。

過去有關沙頭角鐵路歷史的研究，多指修築這條鐵路的路軌和枕木，是在興建九廣鐵路(英段)時所留下，具體情況則語焉不詳。其實只要翻查九廣鐵路建造過程的資料，不難發現在工程進行期間，早已在大埔至畢架山之間鋪設僅闊兩尺的路軌，以方便運送物資，另外在九龍紅磡一帶的填海過程中，亦曾經鋪設路軌，利用窄軌蒸汽火車頭來拉動翻斗卡，把開鑿隧道得來的砂石，運送到堆填區傾倒。這些兩尺寬的路軌，部分後來都變成了沙頭角鐵路的建築材料。

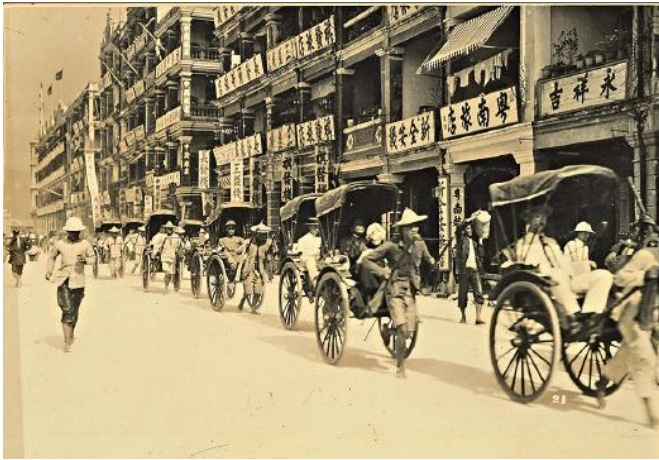
早期行走於沙頭角鐵路的兩輛窄軌蒸汽火車頭，應是原來用作運送建路物資的，後由建築承辦商轉讓予政府。而乘客車廂則是利用窄軌運貨車的車架，再添加座位和頂蓋而成，所以啟用初期會看到這些嶄新的車廂外殼和座椅。這種舊機車頭配新車廂的情況，亦可從這幀早期窄軌蒸汽火車頭的照片上得到引證。

踏入二十世紀，香港引入汽車，政府亦劃出一些地區開設油站，在石塘咀酒家林立的街頭，就可看到油站的蹤影。計程收費的汽車約於同時期出現，及至一九二四年，香港政府制訂條例監管計程車。同時香港及九龍亦開始有固定路線的公共汽車行走，包括一些由大酒店和私人開辦的公共汽車路線，例如行走於九龍啟德濱與尖沙咀之間，由啟德客車有限公司所經營的公共汽車。一九三三年政府透過發出專營權以規管巴士的班次、車資和路線，中華汽車有限公司和九龍汽車(一九三三)有限公司分別取得港島和九龍的路線專營權，加上一九六七年合法化的小型

巴士和一九七九年開始通車的地下鐵路，今日香港陸上公共交通工具的規模，至此基本成形。

香港歷史博物館剛結束的「影藏歲月：香港舊照片」展覽，展出四個多月，吸引超過十萬人次入場參觀，展覽圖錄亦全部售罄，成績理想。然而博物館仍然希望能繼續發展香港舊照片方面的藏品，並加強研究，好讓日後能夠繼續舉辦同類展覽。讀者如有舊照片捐贈，歡迎聯絡館方，聯絡辦法可參看香港歷史博物館網頁(<http://hk.history.museum>)。

從老照片看香港早期陸上交通工具



上環海旁的人力車行列，約攝於一九二〇年代。
(夢周文教基金會藏品)



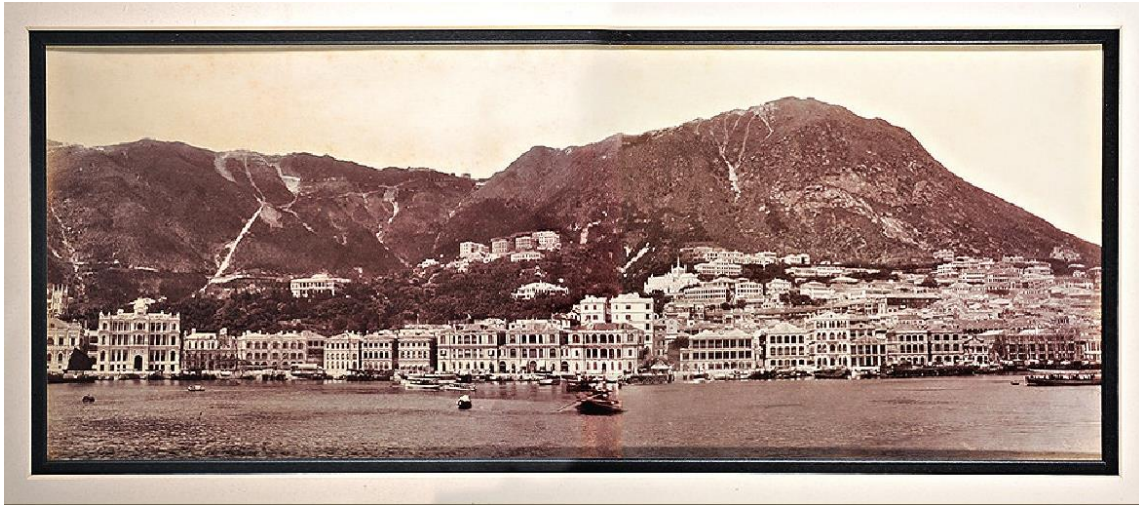
湯姆遜拍攝以中環海旁轎伕作主題的照片。
(夢周文教基金會藏品)



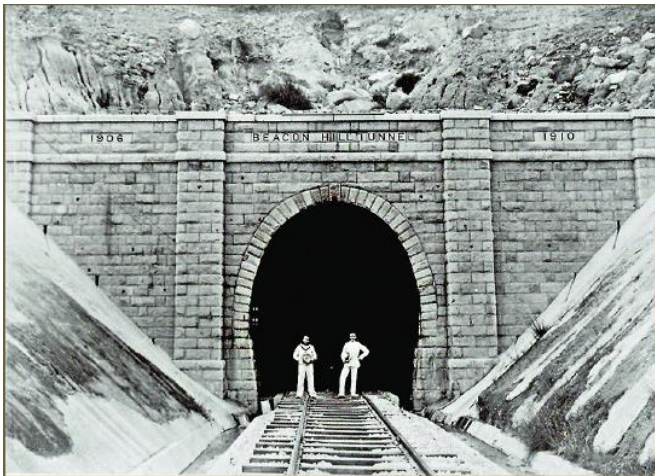
山頂纜車總站旁的建築群，是毀於一九三八年的山頂酒店。(香港歷史博物館藏品)



沒有頂蓋的轎子，約攝於一九一〇年。
(香港歷史博物館藏品)



港島全景圖，山坡上看到新開闢的纜車軌道地基，但仍未有纜車行走，估計攝於一八八八年纜車通車前。
(夢周文教基金會藏品)



一九〇九年完工的筆架山隧道。
(香港歷史博物館藏品)



早期的雙層電車只用帆布作蓬頂，上層並非密封式設計。
(夢周文教基金會藏品)



啟德客車有限公司於一九二三年開業，專營往來啟德濱與尖沙咀的路線。
(香港歷史博物館藏品)



沙頭角鐵路通車初期所用的窄軌蒸氣火車頭，新建的車廂則只設兩排背靠背的座位。
(夢周文教基金會藏品)



一九二〇年代德輔道西廣州酒家前的油站。
(香港歷史博物館藏品)