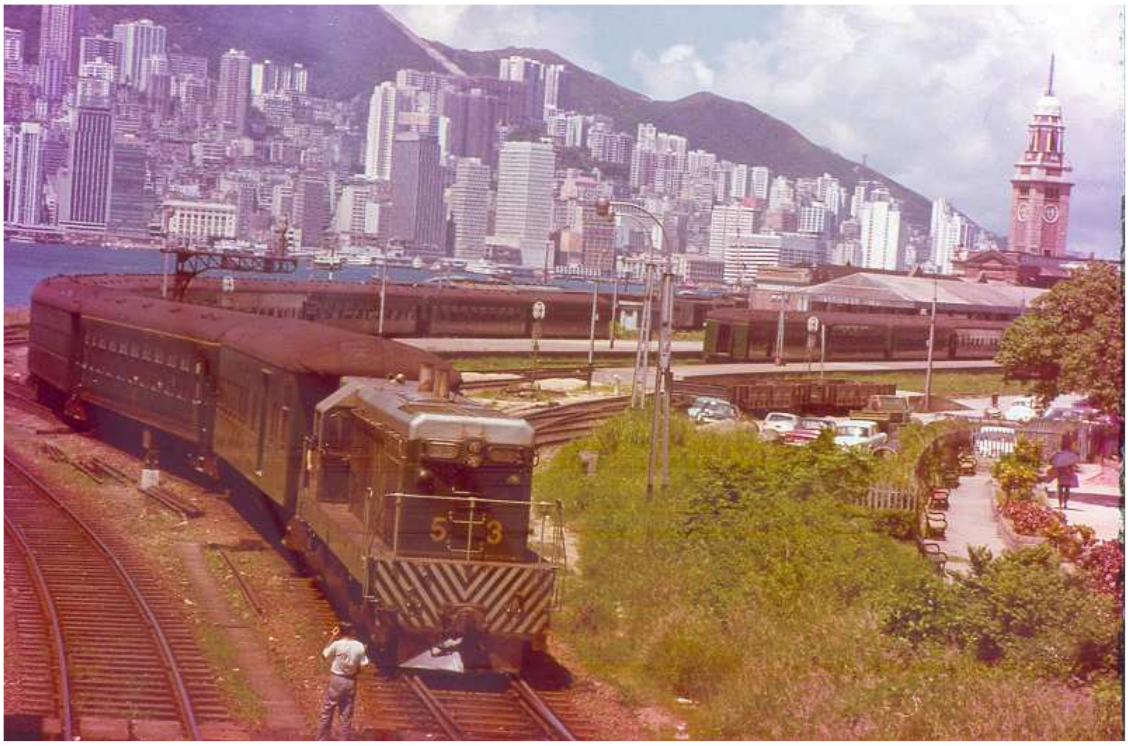
第六屆歷史照片研究比賽

當日睇真啲：
從遷站前後香港土地利用的發展，看尖沙咀總站遷站的因由



王肇枝中學

蔡超穎

李佩琳

李嘉毅

宋樁蕾

2012 月 4 月

王肇枝中學　香港新界大埔廣福道 182 號　電話：2656 3877　傳真：2650 7256

目錄

第一章：引言

1.1 照片說明 1

1.2 研究範圍及方法 2

第二章：九鐵歷史的三大階段 3

第三章：尖沙咀總站話當年

3.1 總站帶動區內發展 7

3.2 一波多折的大鐘樓 11

3.3 乘火車，樂趣多 13

第四章：遷站看究竟

4.1 遷站真原因 15

4.2 新站何處建? 17

4.3 再見舊車站 18

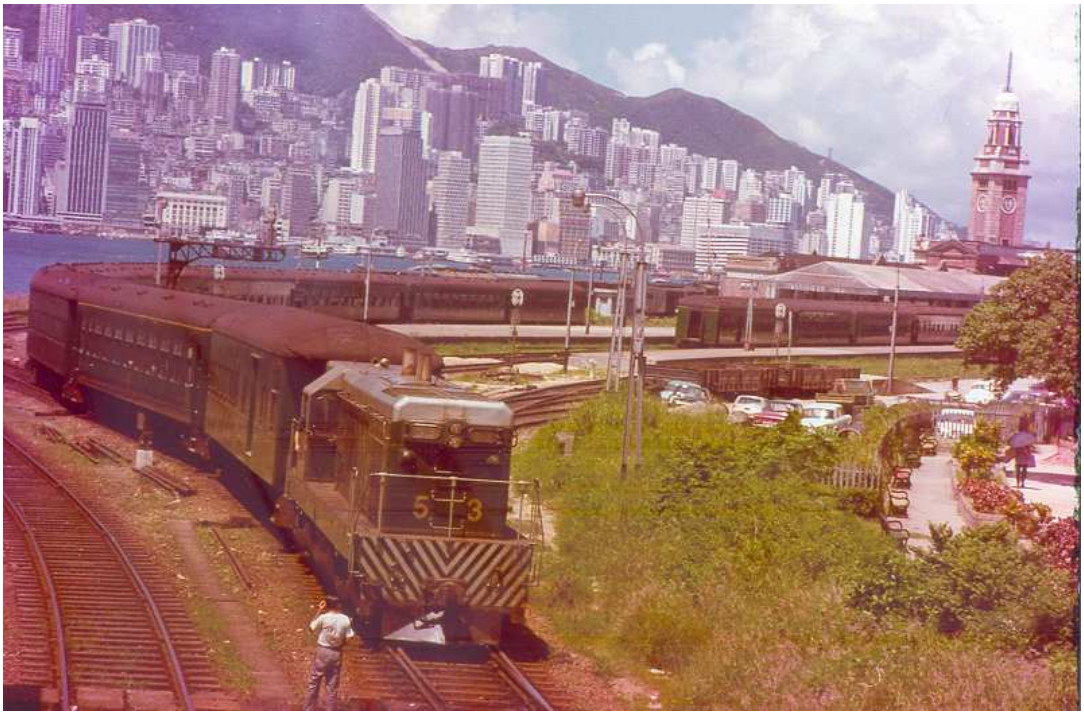
第五章：總結

5.1 尖沙咀當年，今日 23

5.2 遷站推動香港城市發展 25

參考文獻 26

第 1 章：引言



1.1 照片說明

大會提供的照片，攝於一九七一年；附加文字為「尖沙咀火車總站的柴油火車，約攝於一九七一年」。圖中所見的是第五十三號柴油火車。香港第一批柴油火車頭，於一九五五年抵港，分別為第五十一和五十二號車。過往的火車只有編號，但柴油火車則與別不同。由於第五十一和五十二號柴油車分別由當時的總督葛量洪及其太太主持首航，因此亦用二人之名來命名[1]。自此，開始了柴油火車以港督、官員或九鐵退休高層命名的先河。圖中的五十三號列車到港年份為一九五七年，以「溫思勞號」命名[2]。圖中所見的尖沙咀火車總站（舊火車總站），現今已不復存在了，唯一保留下來的，只有高高的鐘樓。

[1] 九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情， p.22。香港：九廣鐵路公司
[2] 九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情， p.28。香港：九廣鐵路公司

舊火車總站於一九一六年正式啟用，是當時九鐵的九龍總站。舊站於一九七五年遷至紅磡的新總站[3]。舊火車總站的地區，即現時尖沙咀天星碼頭及海港城一帶，當時附近仍可見到一些供車輛停泊的空地，四十一年後，現今同一地段的土地用途已大大不同。相中還看到路軌中間竟然有一人站著，此亦透視當年鐵路所存在的安全問題。

1.2 研究範圍及方法

由於大會提供的圖片年份是約一九七一年，正是的舊火車總站將遷往紅磡的最後數載，因此本報告的研究範圍將訂於舊站遷站前後數年的時段。本報告主要集中窺探當年尖沙咀站遷站的原因及查找當年車站的各種特色。當中，尖沙咀地段於遷站前後的變化亦會是本報告的其中一個重點。

由於舊火車總站的搬遷至今已相隔數十載，因此要找到當時政府決定遷站的資料實存在困難，我們特地到香港歷史檔案館尋找一些當年政府和立法局對遷站討論的文件和剪報，以考究出當中的原因。此外亦於互聯網上找到相關的舊電視檔案，得知更多遷站的資料。我們更查閱多本九廣鐵路出版的特刊，找出寶貴的資料，豐富了本報告的內容。為知道多一點車站運作資料，我們訪問了九鐵前員工呂潤祥先生，他服務九鐵三十多年，對九鐵車站情況知之甚詳。

[3] 九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情， p.153。香港：九廣鐵路公司

第 2 章：九鐵歷史的三大階段

19 世紀末，因香港及廣州貿易關係密切，加上歐洲列強擴展在華勢力，港府與滿清政府商議興建一條連接香港與廣州的鐵路，它便是九廣鐵路（Kowloon-Canton Railway）4。當時九廣鐵路分為兩部份，在香港境內的路段稱作英段；中國境內的路段稱作華段5。九廣鐵路英段在一九一零年正式通車，開幕儀式在九龍尖沙咀舉行，由當時的輔政司梅含理爵士主持，開拓了香港鐵路的新紀元6。當時九廣鐵路列車只可以行走英段鐵路，至一九一一年十月，華段工程完成，穿梭九龍和廣州的直通車才正式投入服務7。

一九一零年，英段的開幕典禮，是當時的盛事。圖片摘自《百載鐵道情》

[4]見维基百科《東鐵線》條：
http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B9%9D%E5%BB%A3%E9%90%B5%E8%B7%AF%E8%8B%B1%E6%AE%B5#.E5.99.AA.E9.9F.

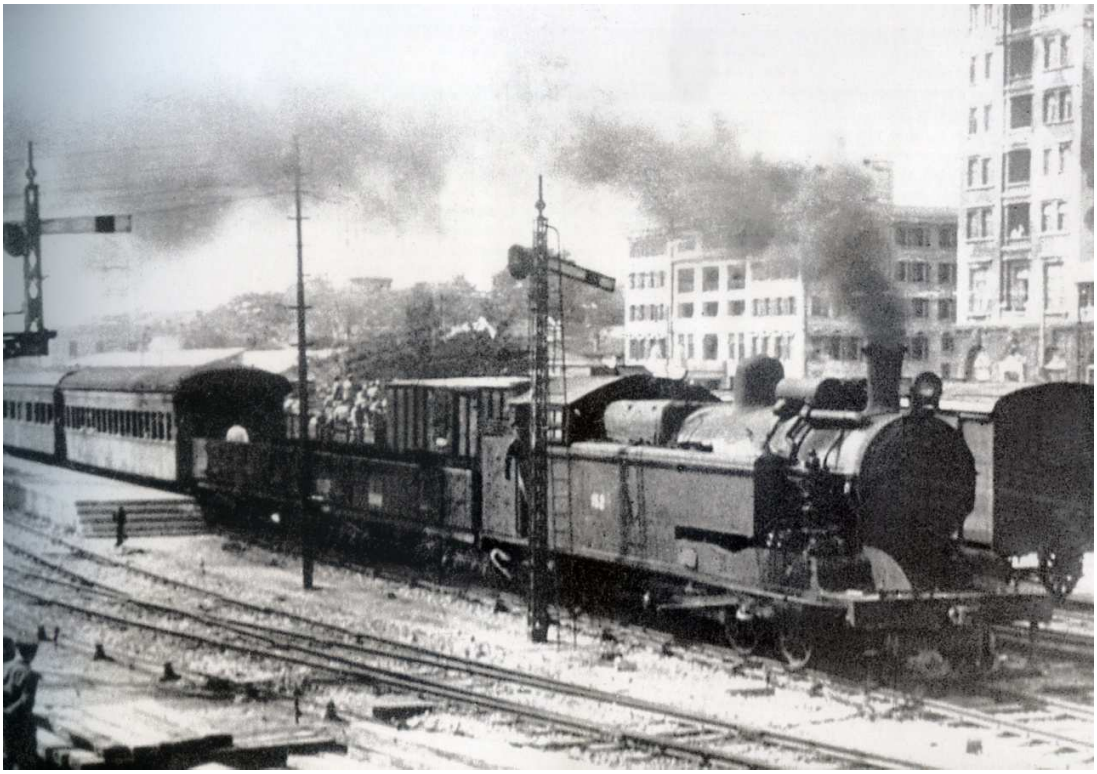
[3]香港鐵路大典：http://hkrail.wikia.com/wiki/%E9%A6%96%E9%A0%81

[6] Moss. Peter（2010）：《百載流芳 情係香江》，p. 34 。香港：香港九廣鐵路公司。

[7]見维基百科《東鐵線》條：
http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B9%9D%E5%BB%A3%E9%90%B5%E8%B7%AF%E8%8B%B1%E6%AE%B5#.E5.99.AA.E9.9F.

九廣鐵路的發展大致上可由俗稱火車頭的規格分為三個時期：由最初期的蒸氣火車，到五、六十年代的柴油火車，直至今時今日的電氣化火車。

早期的火車由蒸汽機車拖動，蒸汽機車在軌道上獨領風騷整整半個世紀。在二次世界大戰期間，多台機車被日軍調往內地行駛，直至戰爭結束後才運返香港。但這些機車此時已經傷痕累累，滿目瘡痍，英國政府便讓出十二台軍用大型蒸汽機車予九廣鐵路局，令蒸汽機車能盡快重新投入服務。可是，後來因這輛「軍轉民用」的蒸汽火車馬力太強，而且更一九五六年四月二十七日，一輛「軍轉民用」的機車在紅磡車廠更發生嚴重意外，引起爆炸，從此這款機車便越來越少被使用，只在節日行走。終於，這款機車抵擋不住時代的進步及變遷，於一九六二年九月二日，最後一台原軍用蒸汽機車宣告退役[8]。



[8] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.16-19。香港：九廣鐵路公司

早期的蒸氣火車。圖片摘自《百載鐵道情》

一九四九年，由於中華人民共和國的成立，大量難民湧至香港，使香港人口由原本一九四五年的 610,000 人激增至一九五零年的 2,000,000 人[9]。火車扮演近郊客運工具的角色，每天接載人們乘搭火車從新界「出城」上班上學。蒸氣時期，新界居民到市區已經是大事。但相比柴油時期，「出城」已經是不外如是了。二次大戰後，香港在人口和運輸方面的需求大增，為了滿足正在急促發展的香港，九廣鐵路於一九六二年全面改用柴油火車[10]。

那時柴油機車有比其他火車特別之處是擁有屬於自己的名字。柴油機車於一九五五年首次抵港，最先出現的是五十一號和五十二號機車。柴油機車隨著時代進步，陸陸續續有大型機車出現，在速度、馬力和重量都有所提升，部分機車更能一次過牽引三十四卡車共一千三百噸。隨著香港人口增多，為使鐵路更具效率，一九八三年，柴油機車的任務終於到了尾聲，同年七月十六日，全線電氣化列車服務正式開始。[11]

[9] Z. Lin & T. Robinson (1994): The Chinese and Their Future: Beijing, Taipei, and Hong Kong. Washington: ,AEI Press

[10]見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.22。香港：九廣鐵路公司

[11] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.22-24。香港：九廣鐵路公司

港督夫人為 52 號柴油火車揭幕。圖片摘自《百載流芳，情繫香港》

柴油機車退出客運服務後，電氣化列車為鐵路發展開創了新的一頁，而且掀起了一場翻天覆地的革命，列車不依賴火車頭牽引，車卡有了本身的動力；電力取代了蒸汽和柴油成了火車能源，令環境問題減少了，令火車由污染環境變為符合環保原則。電氣化列車掀起鐵路革命，列車的能源不再是自給自足，而是要依賴電氣化鐵路沿線的架空電纜供電。再者，以前的火車噪音大，製造污染物，被批評污染環境，但電氣化列車採用電力，污染物不再是問題，而且噪音問題亦大幅減低，提高了舒適度。種種優點令今天電氣化列車成為環保集體運輸工具的表表者[12]。

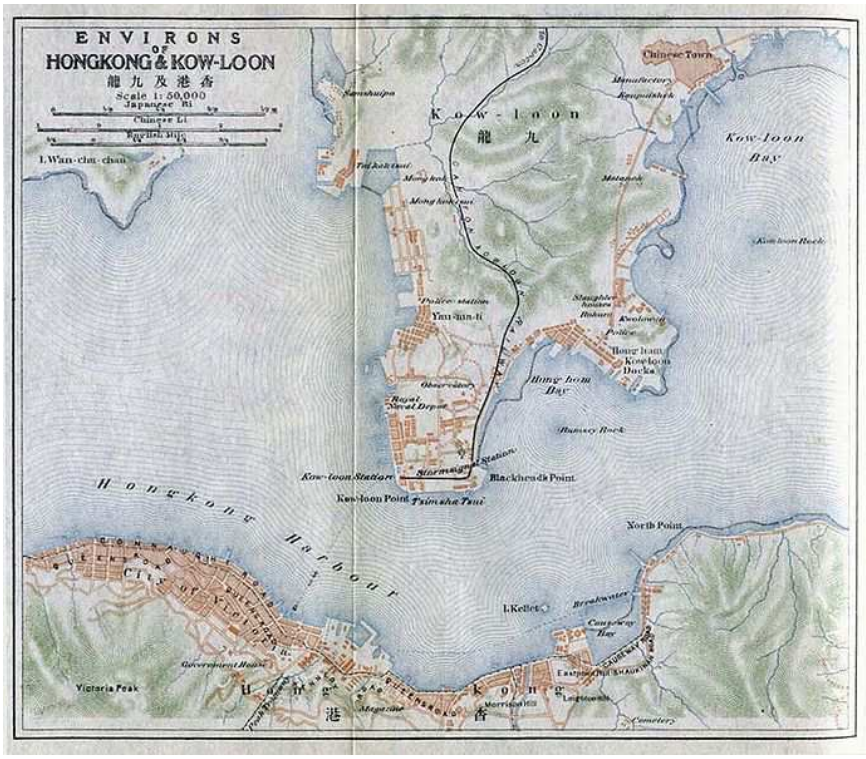
火車的發展史牽引著香港時代的腳步，從火車的發展我們可看見香港不斷進步、邁向更高的一層。蒸汽、柴油、電氣化列車，都是我們的回憶。「回憶過去，相思忘不了」，那份深深的鐵路情懷，其實一直深深印在我們心中。

[12] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.30-32。香港：九廣鐵路公司

第 3 章：尖沙咀總站話當年

3.1 總站帶動區內發展

香港島和九龍半島分別於一八四一年和一八六零年成為英國殖民地，尖沙咀成為了港英政府發展的商業重地。一八八六年，九龍倉碼頭啟用，天星小輪、九廣鐵路、尖沙咀碼頭相繼落成。從前，尖沙咀是個貨運區，貨物由火車運到尖沙咀，再由船隻運到港鳥或離島，或是從陸路以汽車轉運到九龍和新界。



1915 年香港地圖。可見當時的尖沙咀鐵路。圖片摘自 www. laibafile.cn

一九一六年，尖沙咀火車總站落成，為歐亞鐵路的東方終點站，為尖沙咀奠定了香港交通的樞紐的地位。自此，尖沙咀站成為九鐵的九龍總站。二次大戰前，無數中國移民搭乘九廣鐵路在香港展開新生活，或再轉乘輪船前往海外，尖沙咀總站成為

無數人踏足香港的第一站[13]。

尖沙咀總站以英式殖民風格設計，整個車站主要以紅磚及花崗岩建成，側面有拱門型結構，輔以羅馬式石柱及尖頂等裝飾。主建築樓高兩層，建築物中最高部份為樓高四十五米的鐘樓，另設七米長的避雷針，整棟建築物的外觀不論以現今或當時的標準來說，都是十分美觀典雅14。因此，當時的總站除了是繁忙的交通樞紐外，亦吸引很多本地人和遊客到來參觀和閒逛，可說是當時的熱門景點之一。亦正因如此，自總站啟用後，因尖沙咀區內人流旺盛，加上尖沙咀又有近海的地理優，於是吸引了大商家對該區的投資，建成多個商業發展項目。一九二零年，尖沙咀碼頭巴士總站啟用，使原本熙來攘往的尖沙咀更添繁榮。

仰望高樓的大門口，尖沙咀總站的設計瀰漫著濃厚的殖民地建築風格。圖片摘自《百載流芳，情繫香港》

[13]香港旅遊發展局前 九 廣 鐵 路 鐘 樓
http://www.discoverhongkong.com/tc/attractions/kln-clock-tower.html
[14] 九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情， p.70-75。香港：九廣鐵路公司

1965 年尖沙嘴火車總站大堂，乘客正在「打蛇餅」排隊購票。圖片摘自《百載鐵道情》

1927 年，尖沙嘴，天星碼頭已是當年繁忙的交通樞紐。圖片摘自 www. laibafile.cn

由於歐亞鐵路帶來的旅遊業發展，以引了嘉道理家族在車站對面興建半島酒店，並於一九二八年開業。當時酒店有「遠東貴婦」的稱號，是當時全亞洲最先進及豪華的酒店之一，成為富豪及社會精英的熱門社交場所，加上它是五零年代前九龍最高的建築物，所以是九龍半島的地標建築[15]。

「遠東貴婦」半島酒店。圖片摘自 www. laibafile.cn

另一建築群是星光行和海運大廈。星光行建於一九六四年，鄰近尖沙咀碼頭、尖沙咀火車總站、尖沙咀碼頭巴士總站，為當時高尚的商業大廈。一九六六年，海運大廈在附近落成，更是當時海亞洲第一個購物商場。

[15] 高家裕: 高家裕看世界: 火車站搬回老家的故事. http://gaogo.com/f_cate/f03_topic/f3_012.htm

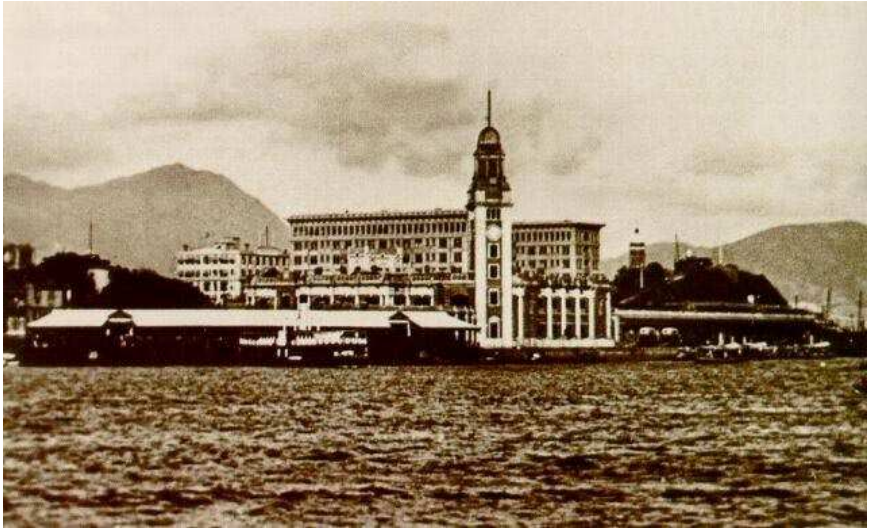
約 60 年代，尖沙咀海運大廈。圖片摘自 www.laibafile.cn

1967 年，尖沙嘴星光行。圖片摘自 www.laibafile.cn

從上，我們可以見到當時的建築物其實是圍繞著火車站而興建，地區因火車站而興旺了！但當時蒸氣火車因為班次疏落，加上需要到九龍上班、上學或買賣農產品的新界居民不多，大家的起居生活在新界，甚少有機會到市區。所以蒸氣火車時代的客運量並不多。直到柴油火車的出現，才真正將新界和市區聯繫起來！

3.2 一波多折的大鐘樓

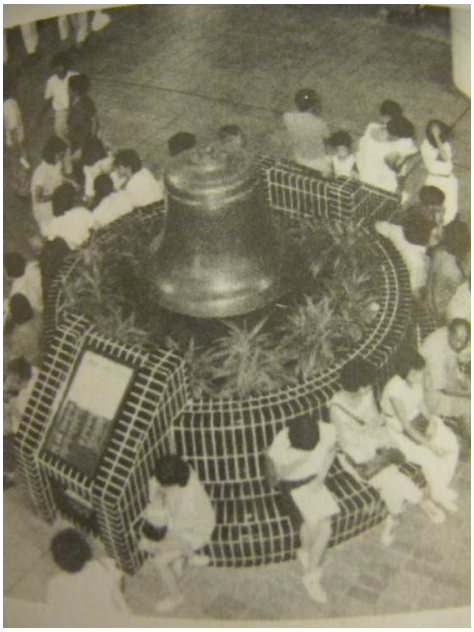
現今，說到火車總站，年青的一代可能只會想到紅磡站，相信知道過往舊總站的人不多。但當你問問這些年青人鐘樓在那裡，大部分香港人都知道是在尖沙咀的。時至今日，尖沙咀的鐘樓已成為九龍，甚至整個香港的主要地標。究竟為何當初相連在一起的總站和鐘樓，現今只剩鐘樓孤獨地聳立著？現在就一一解構這個謎團。



尖沙咀總站於一九一六年落成，鐘樓則於一九二一年啟用。圖片摘自《百載鐵道情》

現今的尖沙咀鐘樓，正式名稱為前九廣鐵路鐘樓，位於香港九龍尖沙咀海旁，是九廣鐵路舊尖沙咀火車站的一部分，鐘樓於一九二一年啟用[16]。鐘樓完工初期，報時大鐘是使用原本位於香港島中環當時剛拆卸不久的畢打街鐘樓的報時大鐘，鐘面只有一面。新的四鐘面報時大鐘在一九二零年開始安裝，並在一九二一年三月廿二日下午正式開始運行。除了在香港日治時期曾停止運作至一九四五年十月二日外，該大鐘一直運行至今。然而，其響鬧報時裝置自一九五零年代初起被移走，其後被收藏在九鐵倉庫之內，其後，又搬進沙田車站。到了二零一零年九月，港鐵為慶祝「九廣鐵路九龍至羅湖段通車 100 周年」，特別將銅鐘重置於鐘樓地下[17]。

[16] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.70-71。香港：九廣鐵路公司
[17] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.73。香港：九廣鐵路公司



八十年代，大鐘搬進沙田車站。圖片摘自《百載鐵道情》

尖沙咀站 1978 年拆卸時的景象。圖片摘自《百載鐵道情》

尖沙咀火車站於一九七五年遷往紅磡填海區，即目前的紅磡站現址。而尖沙咀的舊火車站大樓則於一九七八年拆卸，原址興建起香港太空館和。初時，為更有利於土地的利用，加上當時社會對文物保育的意識不大政府不太同意把鐘樓保留。但經一番討論後，最終還是得以保留下來鐘樓在市民的要求下被保留下來作歷史標記[18]。

[18] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.72。香港：九廣鐵路公司

3.3 乘火車，樂趣多

六十到八十年代的柴油火車，分為頭、二、三等。頭等有廂房；二等不設廂房，但有軟座；而三等的設備簡陋，全是硬木椅。所有車廂設有行李架和洗手間，以照顧長途客的需要[19]。當時的座位分兩邊，中間留一條既長又狹窄的通道。三等車廂的空間最為擠迫。乘客要從車窗爬入火車，裡面的乘客也會幫忙，把外面的人拉進來；或者從車窗跳下來儘管車廂擠擁，當時兜售小吃的小販仍能夠在長窄的通道左穿右插，售賣汽水、雞腳、滷味，甚至瓜菜、衣服等，深得普羅大眾歡迎。

火車上小販售賣的情況。圖片摘自《百載鐵道情》

九鐵退休員工呂潤祥先生指出，那時候，車站都是開放式月台，會有乘客逃票。如果乘短程，逃票的人就會從車頭走到車尾，總之不要逗留在一個車廂。不然就會被稽查員捉到。稽查員兩人一組，一人從車頭，另一人從車尾查票。不過逃票的人就會躲進洗手間。火車到站後，第一時間下車，成功逃票！早上是繁忙時段，學生們趕著上學，市民趕著上班。所以七時至九時每半小時一班火車。九時以後，就一小時一班。每天約有二十多班次。最繁忙的日子，就是在假期完結後的星期一，因為

[19] 見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.48-52。香港：九廣鐵路公司

一些在市區工作的新界市民，星期一至四就在市區居住，星期五、六就搭火車回新界居住，星期一早上乘搭火車出市區工作。乘客們在等候火車的時候，正正就是促進乘客與乘客，或乘客與車站職員之間感情的好時光。因為候車時間長，大家就會開始聊天，當中發現原來大家的目的地是一樣，住的是同一條村，認識同一個朋友，說的也是客家話，彼此之間各有聯繫。乘客們與車站職員「見慣見熟」，乘客上車後還會跟職員們招手，示意他們過來，趁火車未開出前多聊兩句。可見柴油火車時期充滿著人情味[20]。

[20]見九廣鐵路公司（2006）：百載鐵路情，p.48-52。香港：九廣鐵路公司

第 4 章：遷站看究竟

4.1 遷站真原因

一九七五年十一月廿九日，最後一班由尖沙咀站開出的列車只載著當時九鐵主席一位乘客，駛到紅磡新站，列車到站的一刻，尖沙咀總站的歷史任務畫上完美的句號。從此，火車總站遷到紅磡，而尖沙咀亦得以開展新面貌。究竟，當時政府為何要將總站遷至紅磡呢？箇中實存有多方面的考量。

從港英時期的政府內部會議文件中看到，早於一九四七年 Abercrombie 教授已提議將油麻地避風塘填海，把總站搬離當時交通已十分繁忙的尖沙咀[21]。唯遷站到油麻地的建議並未得到政府的採納。直到一九五九年，港督會同行政局才再次提到遷站的計劃，並主張把站遷到紅磡的填海區[22]。期後，九鐵公司於一九六四年草擬一份遷站至紅磡的計劃書。為遷站的準備揭開了序幕。當中提到遷站的主要原因是為了更有效地利用尖沙咀總站一帶的土地，以加快香港成為國際大都會的目標。

說到遷站的原因，大部分人最可能聯想到的可能會是要應付乘運量的增加。但這實質只是其中原因之一。自二戰後，香港經歷數次的人口激增，當中有二戰後回歸香港的港人，亦有國共內戰及文化大革命時期後湧到香港的中國移民，這批湧到香港的人，紛紛都落腳於市區，漸漸造成市區住屋短缺及環境擠迫等社會問題。有見及此，政府於六十年代末已開始計劃開發新界的土地為新市鎮，把市區過多的人口遷調到新界。六十年代的新界，大部分仍屬於鄉郊地區，居往於市區的人除了周末或假期偶然會乘火車到新界郊遊外，平時鮮有踏足新界地區。

---

[21] Planning Division(1965):Removal of Existing K.C.R. existing to Hung Hom Reclamtion, p.1. In HKRS39-1-32

[22] Planning Division(1965):Removal of Existing K.C.R. existing to Hung Hom Reclamtion, p.1. In HKRS39-1-32

政府深知道若要發展新市鎮，必須先完善新界與市區的交通網，將來遷往新市鎮的居民才不會和市區隔絕。因而將九鐵變為更具效率的接駁工具，要將單軌行車改為雙軌，使每天上下行的列車班次增加[23]。將鐵路改成雙軌，代表現有的鐵路一定要擴建，但當時的尖沙咀站在擴建上面對種種問題。首先，在工程考量上，因尖沙咀站的地形，總站的路段是十分彎曲的[24]，對加建路軌做成難度。加上當時尖沙咀疏士巴利道與鐵路相遇的一帶已出現嚴重的交通擠塞問題，加設路軌只會令問題惡化[25]。因此，在尖沙咀站擴建雙軌是不可行的。

其次，基於尖沙咀坐擁維港的優勢，政府有意藉遷站把總站和尖東一帶的土地用途，從交通轉為以康樂和商業為主，並希望於該區開放更多的公共空間[26]。要重新開發尖沙咀，所需的資金龐大，從政府的角度，並沒打算以公帑來為商家建設將來的設施[27]。加上政府表示遷站後的尖沙咀，可賣出的地價必較遷站前高，能為庫房帶來可觀的收益[28]。這樣，遷站一來有助解決人口遷往新界所面對的交通問題，其次，遷站既能為香港建設國際都市的區域騰出空間，又能為政府帶來賣地的收益，可算是一石二鳥之計。

---

[23] Colonial Secretary’s Office(1965) :Note of a Meeting Held in the Colonial Secretary’s Office at 2:30pm on 6.4.65. In HKRS39-1-32

[24] KCR(1967): Kowloon Canton Railway Terminal Site, Hung Hom Reclamation Development Proposals. In HKRS39-1-32

[25] KCR(1967): Kowloon Canton Railway Terminal Site, Hung Hom Reclamation Development Proposals. In HKRS39-1-32

[26] Colonial Secretary’s Office(1965) :Note of a Meeting Held in the Colonial Secretary’s Office at 2:30pm on 6.4.65. In HKRS39-1-32

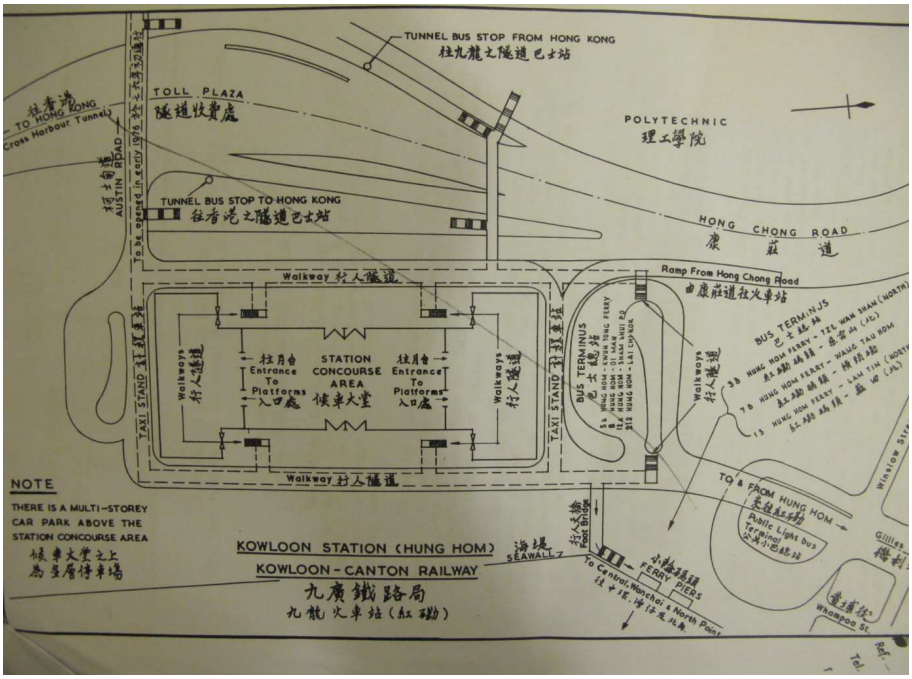
[27] Colonial Secretary’s Office(1965) :Note of a Meeting Held in the Colonial Secretary’s Office at 2:30pm on 6.4.65. In HKRS39-1-32

[28] Planning Division(1965):Removal of Existing KCR Existing to Hung Hom Reclamation.p.3. In HKRS39-1-32

4.2 新站何處建?

遷站的決定於拍版後，新的總站選址在當時的紅磡填海區。事實上，九鐵於一九零六年亦曾有考慮把總站設於紅磡，惟最後還是選了尖沙咀[29]。那為甚麼紅磡會再有機會成為火車總站呢？

事實上，選取紅磡為新火車總站實與完善香港的交通網絡有重大關係，因當時政府想貫通港、九、新界的交通網，而當時紅磡已有來往香港島的小輪航線，加上當時政府正計劃興建一條由紅磡直通香港島的灣仔的海底隧道和九龍隧道口設置巴士總站[30]，所以將火車總站遷到紅磡便能成為接通由港島、九龍及新界的交通樞紐[31]。



當年紅磡站的項目設計圖。圖片取自歷史檔案館檔案 HKRS70-7-247-3

[29] KCR(1975): Transfer of Kowloon Railway Terminal from Tsim Sha Tsui to Hung Hom. In HKRS No.70.7-247-3

[30] Colonial Secretary’s Office(1965) :Note of a Meeting Held in the Colonial Secretary’s Office at 2:30pm on 6.4.65. In HKRS39-1-32

[31] KCR(1975):Transfer of Kowloon Railway Terminal from Tsim Sha Tsui to Hung Hom. In HKRS No.70.7-247-3

新的選址紅磡，位於九龍城的西南面，有大於三十三公頃的空地以發展[32]，除了能為雙軌鐵路提供空間，地積之廣亦使新車站的規劃和周邊地方的配套更完備，規模遠大於尖沙咀舊站。樓高兩層，上層為大堂，下層則為月台。因有更充裕的空間，新站共有三座月台，加上實行雙軌行車，可容納足以十四個車卡的火車停泊[33]，客車開航的班次比舊時增加 ，能解決供不應求的問題。

紅磡站連接尖東行人天橋的出口。圖片摘自《百載鐵道情》

[32] Colonial Secretary’s Office(1965) :Note of a Meeting Held in the Colonial Secretary’s Office at 2:30pm on 6.4.65. In HKRS39-1-32

[33]九廣鐵路(2006): 百載鐵道情.P153-158.

4.3 再見舊車站

一九七五年，新車站終於完工。同年十一月廿六日下午二時五十五分，最後一班由尖沙咀總站開出的列車準時於開出。九鐵於尖沙咀最後一班列車開出後，工作人員即馬不停蹄，徹夜展開搬站的工作，趕緊將舊站的路軌截斷，並將新的路軌接駁至紅磡[34]。此外，負責站務處、售票處、電話房及稽查和車長房的員工，除了要搬運文件檔案外，還有一個重達二、三百公斤的夾萬，存放日常車票的票箱、售票機及列車車卡都一併須調遷新總站。職員熬夜工作，終於在一夜之間成功將以上所有搬往紅磡[35]。車站遷走後，留下的只剩高高的鐘樓。尖沙咀舊站一帶地段的新建設亦迅即開始。

[34]九廣鐵路(1975): 新聞稿: 紅磡新火車站星期日? 用.
[35]九廣鐵路(2006): 百載鐵道情.P153.

OFF TO A WHISTLING START AT HUNGHOM

1 DEC 1975 STAR

THE first passenger train from the new Hunghom terminal left on time at 8.26 am yesterday, packed with passengers, many of whom made the journey just to be able to say they were on the historic trip.

Tickets for the first train were specially marked and travellers were allowed to retain the used tickets as a souvenir piece.

Tickets for the first train were sold out within 30 minutes after the ticket office opened at 7.30 am, with the First Class tickets being sold out in five minutes.

In the first few hours after it opened, more than 3,000 tickets had been sold but about half the number actually went on the train.

Many wanted the tickets as a souvenir of the opening of what is now known as the Kowloon Station.

Several thousand people were queuing up at the box office counters from early morning, some of whom had arrived there hours before dawn.

Tempers flared when tickets for the first train were sold out, and those who could not buy the "first train" tickets alleged some staff were keeping the tickets for their friends.

Those who queued for First Class tickets were extremely angry when they found out most of the tickets have been booked by travel agencies. Some had to queue for Second Class tickets again, after spending several hours hopefully on the First Class queue.

Hundreds of curious onlookers who gathered at the station and nearby flyovers overlooking the station cheered as the first train chugged off with 900 passengers on board.

One of the passengers on the first train out, Mr S.C. Yim, of Fanling, said he had been travelling daily on trains for the past 20 years. "The new station is really impressive but it is not as convenient as the Tsimshatsui one," he said.

But his main complaint is that there are no toilets on the trains. "It would really help," he said.

First ferry

Also a first yesterday, at 7 am, was the first Star ferry to leave Central for Hunghom after a lapse of eight years.

About 40 people were on board the first ferry, which has a flat fare of 50 cents.

About half the number headed for the new railway terminal and the rest were made up mostly of people returning to homes in Kowloon after overnight shifts in Central.

The first ferry took 15 minutes to reach Hunghom from Central, berthing at the present Yaumati pier on the same route which HYF plies its route to Wanchai.

There was some confusion for ferry passengers, some of whom complained they could easily get on the wrong ferry.

In the Hunghom area, police were also out in force to ease traffic congestion caused by streams of people who went to the area to have a look at the new station.

● *SOON after the last train passed, workmen began shifting the 178 metres of track to connect all rails with the new terminal.*

● *THE first train from Hunghom at 8.26 am yesterday.*

紅磡車站及天星小輪紅磡線首航的報導。圖片摘自星報

A section of the large crowd that thronged Hunghom railway station yesterday eager to catch the "first train" to the New Territories.

'First train' draws crowds

1 DEC 1975 S.C.M.P.

The new Hunghom railway station began its first day of operation yesterday drawing tens of thousands of people who turned up to take a train ride to the New Territories.

The exceptionally large crowds flocking to the station resulted in bad traffic jams in the area for the greater part of the day, particularly Chatham Road, Wuhu Street and Gillies Avenue.

The first train left the Hunghom terminus at 8.26 am. Some passengers waited outside the station well before it opened its doors at 6.30 am. More and more people turned up shortly after 7 o'clock.

By 8 am, the crowd inside the station hall was so large that railway officials had to close all but one gate to prevent increasing numbers of people from entering.

An old man present at the scene reported that the crowd had been disorderly and got out of control for a while.

According to this man, the cause of disorder was that souvenir tickets for the first train were sold out in 15 minutes. It led to angry protests from many of the passengers.

"The situation then was chaotic," he said.

Tickets sold yesterday were almost three times more than on normal Sundays.

A total of 3,396 tickets were sold for the first train and 4,687 for the second. About 1,600 tickets per train are usually sold on Sundays.

Only about 1,600 passengers boarded the first train. The others had kept the tickets as mementos as all tickets issued for the train were endorsed with "First Train from Hunghom."

The station's information counters were flooded with enquiries about time schedules and where to board a train.

A bookshop and a snack bar inside the station complex were crowded with people. There were thousands of others who had come to browse round and enjoy themselves.

Amid all this hustle bustle, a nine-year-old boy missed his mother and a father his child.

The General Manager of the Kowloon-Canton Railway, Mr R. E. Gregory, said a lot more people turned up than they expected.

"The booking office staff were hard pressed supplying tickets," he said.

"Our staff have worked long hours in the past few weeks. They are pleased to see the first train went out exactly on time."

Mr Gregory said the number of passenger trains was increased from 17 to 20 to ease overcrowding during peak hours.

● Five hundred children were entertained to music, comedy shows, food and drinks at a party at the railway station yesterday afternoon.

The party, arranged by Kowloon City District Offices, was designed to "warm up" the station on the special day.

首班由紅磡開出上列車的盛況。圖片摘自南華早報

It was an occasion for nostalgia yesterday as busy Tsimshatsui railway station fell silent after 64 years. And to mark the event – and to climb on board the last train out – came this family, but not before a platform pose for the album. – *Photo: P. Y. Tang*

Gregory rides last train from Tsimshatsui

30 NOV 1975 S.C.M.P.

After 64 years and many millions of passengers, the Tsimshatsui railway station closed down yesterday.

Last train out of the terminus, which was on a non-passenger journey to Hunghom, did have one passenger on board – Mr R. E. Gregory, General Manager of the Kowloon-Canton Railway.

After this train passed through Hunghom shortly after 4 pm, the track between Hunghom and Tsimshatsui was disconnected.

The new Hunghom Station is from today the Kowloon terminus of the Kowloon-Canton Railway.

The last passenger carrying train was packed with a full load of 900 passengers when it left the old terminus at 2.55 pm.

Many people had come especially with their cameras to take pictures of the main station hall and the platforms and to ride on the last train.

However, Mr Gregory said that although the closure of the station had been well-publicised, many people still streamed into the terminus after the last train had left.

A temporary service supplied by the Kowloon Motor Bus Co carried these passengers to Mongkok Station, where normal train services wer running.

This bus service will b maintained until this morning.

The railway's station Tsimshatsui was built in 191 Except for the clocktower, th station will be torn down t make way for the Urba Council's Cultural Complex.

The 146-ft clocktower wi

當年最後一班由尖沙咀站開出列車的報導。車上只有當時九鐵主席 Gregory 一人。圖片摘自南華早報

第五章：總結

5.1 尖沙咀當年，今日

如早前章節所提及，尖沙咀遷站的原因，除了是為配合發展新市鎮和實際乘客量上升的需要外，最大的原因，正如前路政署的總工程師 C.K. Mak 於一九九六年的一次立法會會議上提到，當年遷站的真正原因是為了騰出空地以供發展路軌及尖東不帶作發展商業及房地產之用[36]。

因此搬站後，尖沙咀可說來了一場翻天覆地的轉變。除留下的鐘樓外，紅磡至尖沙咀這一路段龐大土地，政府將其分批拍賣興建商廈或作為公眾用途。公眾用途的新建設包括尖東的科學館、歷史博物館及市政局百年公園。同時，尖沙咀火車站舊路軌之上，在疏士巴利道與海傍之間，先後興建了香港太空館、香港文化中心及香港藝術館，不僅使這一帶成為香港文化藝術及科學知識的薈聚地點，也使屹立維多利亞海旁的文化中心的形象獨特的建築，成為香港地標之一[37]。

[36] LegCo(1996):LegCo Panel on Transport.Minutes of meeting held on Wednesday,23,October
[37]高家裕: 高家裕看世界: 火車站搬回老家的故事.
http://gaogo.com/f_cate/f03_topic/f3_012.htm

圖中所見，現今立於尖東的石柱，實是當年尖沙咀站的遺跡。2012 年，攝於尖沙咀東部

香港太空館，於 1977 年動工，1980 年 10 月啟用。太空館設計獨特的蛋形外殼，早已成為香港地標之一。圖片摘自香港太空館網站

1989 年 5 月。圖中可見車站已拆卸，香港文化中心的工程正進行得如火如荼。圖片摘自香港文化中心網站

至於當局規劃為傳統商業區舊尖沙咀的伸延部份，亦即今日的尖東地區，除寫字樓外，也落成了不少五星級的酒店，如香格里拉、日航、富豪、帝苑酒店等[38]。

尖沙咀舊站遷至紅磡後，香港鐵路的發展一日千里。事隔二十九年，從前的九鐵英段(即現今的東鐵線)，已增加多條支線，服務更多區域。二零零四年，東鐵線伸延至尖東，被形容為回歸尖沙咀之舉[39]。今時今日，尖沙咀已如當初政府所望，成為集商業、金融、文化和旅遊於一身的國際級區域。無論平日或假日，都擠滿中外遊客和本地的市民，可說，當年政府的決定是對的。

[38]高家裕: 高家裕看世界: 火車站搬回老家的故事. http://gaogo.com/f_cate/f03_topic/f3_012.htm

[39]九廣鐵路(2006): 百載鐵道情.P167

5.2 遷站推動香港城市發展

火車站遷至紅磡後，列車得以雙軌行車，加上車站連接海底隧道、過海巴士總站和到港島的小輪碼頭，直接地打通了新界與九龍和港島的交通網絡，否則新市鎮必定未能有如此急速的發展。

由此可見當年遷站的決定，影響並不限於尖沙咀和紅磡兩區，而是整個香港的城市發展，當年政府的決定可謂功不可沒。

參考文獻

I. 政府檔案

1. Planning Division(1965):Removal of Existing K.C.R. existing to Hung Hom Reclamtion. In HKRS39-1-32
2. Colonial Secretary’s Office(1965) :Note of a Meeting Held in the Colonial Secretary’s Office at 2:30pm on 6.4.65. In HKRS39-1-32
3. KCR(1967): Kowloon Canton Railway Terminal Site,Hung Hom Reclamation Development Proposals In HKRS39-1-32
4. KCR(1975): Transfer of Kowloon Railway Terminal from Tsim Sha Tsui to Hung Hom. In HKRS No.70.7-247-3
5. LegCo(1996):LegCo Panel on Transport. Minutes of meeting held on Wednesday,23,October
6. 九廣鐵路局(1975)：九廣鐵路局-九龍火車站(紅磡) 項目設計圖 IHKRS No.70 7-247-3

II. 九鐵特刊

1. 九廣鐵路公司（2006)：百載鐵路情。香港：九廣鐵路公司
2. Moss,Peter（2010）：百載流芳 情係香江。香港：香港九廣鐵路公司

III.書籍

1. Z. Lin & T. Robinson (1994): The Chinese and Their Future: Beijing, Taipei, and Hong Kong. Washington: ,AEI Press

IV. 報章

1. The Star: Off to a Whistling Start at Hunghom. 1/12/1975. In HKRS70-7-249-1
2. SCMP: Greogory rides last train from Tsimmshatsui. 30/11/1975.

V. 電視節目

3. 香港電台(1990)：鏗鏘集 -電氣化火車（1990 年 10 月 18 日播出）
4. Youtube: 經典回憶：九廣鐵路八十年

VI. 互聯網

1. 维基百科《東鐵線》條：http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B9%9D%E5%BB%A3%E9%90%B5%E8%B7%AF%E8%8B%B1%E6%AE%B5#.E5.99.AA.E9.9F.
2. 香港鐵路大典：http://hkrail.wikia.com/wiki/%E9%A6%96%E9%A0%81

3. 香港旅遊發展局: 前九廣鐵路鐘樓
http://www.discoverhongkong.com/tc/attractions/kln-clock-tower.html
4. 高家裕: 高家裕看世界: 火車站搬回老家的故事.
http://gaogo.com/f_cate/f03_topic/f3_012.htm
5. 香港太空館: http://www.lcsd.gov.hk/CE/Museum/Space/index.htm
6. 香港文化中心:http://www.hkculturalcentre.gov.hk/b5/about/album1.html