

序一

I first met the author, Chu Lee Ming in 2010 when we were both approached by the Kowloon Canton Railway Corporation (KCRC) to assist them by loaning items from our respective Chinese railway history collections for display in a planned exhibition commemorating their 100th Anniversary of the Railway's Opening.

“Grimble Chu” as he was known to his western contacts, had for a number of years specialized in collecting antiquarian photos with particular emphasis on railway stations and scenes along China's early railways. I, on the other hand, had in 2010 spent some 25 years researching and collecting a wide range of pre-1949 “Liberation” Chinese railway ephemera with a particular interest in locomotives, rolling stock, engineering aspects, traffic operations and the personnel who surveyed, built and operated these early lines.

The anniversary exhibition was held for one month (9th October – 8th November 2010) at the Hong Kong Heritage Museum in Sha Tin. A special commemorative 32-page booklet was also produced for this event which outlined not only the history of the Kowloon-Guangzhou railway but also the very beginnings of China's

railway development from 1876. A number of photographs and illustrations in this publication were reproduced from our collections.

The history of the KCR has in the past received comparatively little attention from Hong Kong history writers with the only significant book being a history of the “British Section” of the KCR by Robert J. Philipps, published by the Hong Kong Urban Council in 1990. This new book by Grimble provides a much-welcomed addition to the KCR history record with its wide array of photographs illustrating the stations and the train passengers who resided in the remote locations the railway passed through. Before the advent of today's high-speed rail lines and extensive subway networks, the local populace very much depended on this line for daily commuting and periodic needs to visit the business hearts of Hong Kong or Guangzhou. Grimble's photo ensemble captures the essence of this period of railway history admirably.

Peter A. Crush

May 2026

(Peter Crush is a noted historian and voluntary museum adviser on early Chinese railway history.)

我第一次見到作者朱理明是在 2010 年，當時我們倆都獲九廣鐵路公司（KCRC）的邀請，從我們各自的中國鐵路史藏品中借出物品，給計劃中的「鐵路百年」展覽。

朱先生的西方友人稱他為 Grimble Chu，多年來他一直專注於收藏老照片，尤其關注中國早期鐵路沿線的車站和場景。而我呢，到 2010 年時，已經花了大約二十年時間研究和收集 1949 年前各式各樣的中國鐵路史料，特別關注火車頭、鐵道機車、工程方面、行車運營，以及那些勘測、修建和運營這些早期鐵路的人員。

「鐵路百年」展覽在香港沙田的香港文化博物館舉辦，為期一個月（2010 年 10 月 9 日至 11 月 8 日）。這次活動還特別製作了一本 32 頁的紀念小冊子，其中不僅概述了九廣鐵路的歷史，還追溯了中國自 1876 年起鐵路發展的最初階段。該出版物中的多張照片和插圖均翻拍自我們的藏品。

過去，九廣鐵路的歷史相對較少受到香港歷史寫作者的關注，唯一重要的著作是 Robert J. Philipps 所寫的九廣鐵路「英段」歷史，由香港市政局於 1990 年出版。朱理明先生的這本新書為九廣鐵路的歷史紀錄提供了大量補充，書中收錄了大量照片，展示了沿線車站以及居住在鐵路途經的偏遠地區的旅客。在當今高鐵路線和廣闊地鐵網路問世之前，當地居民非常依賴這條線路進行日常通勤，以及不時前往香港或廣州市中心辦事。朱先生的照片集出色地捕捉了這段鐵路歷史的精髓。

皮特·柯睿思

2026 年 5 月

（皮特·柯睿思是著名歷史學家，也是中國早期鐵路史領域的博物館志願顧問。）

序二

我與朱理明先生（Grimble Chu）早在 2000 年便已相識。當時我們於尖沙咀某酒店舉行的國際錢幣展上，在一個攤位上選購明信片。彼時我們都專注於舊香港明信片的收藏，並因此交換了聯絡方式，日後持續往來。隨着交情日深，我方知朱先生專注收藏火車明信片，而我則偏愛電車明信片。自此，我倘若遇到火車題材的明信片，必定轉讓予朱先生；而朱先生若獲得電車明信片，亦樂於割愛予我收藏。如此互相成全，並肩走過三十餘載的收藏歲月。

我自 1993 年起出版首本明信片專著，至 2025 年已累積出版 15 部著作。朱先生見此，亦曾表示希望有朝一日能出版火車專書。我深知其收藏之完整與專注，實為香港

首屈一指。今年年初，我遂引薦朱先生與中華書局（香港）有限公司副總編輯會面。黎先生初見朱氏藏品，已覺得值得考慮；其後再作深入接觸，終決定安排出版。此舉不僅肯定朱先生多年心血，亦為香港收藏界注入新力量。我尤盼有更多新的收藏家投入寫作，與讀者分享獨到見解。

在此謹祝香港首部火車歷史收藏專書問世，必將洛陽紙貴，一紙風行。

張順光

香港收藏家協會前會長

二零二六年仲夏

自序

隨着列車廣播的《大海航行靠舵手》輕快節奏音樂，望向車窗外飛速流逝的景色，這情景一直縈繞在我的腦海，是我揮之不去的童年回憶。

兒時每年跟隨着家人回鄉探親三四次，凌晨 2 時多便被父母叫醒，食過早飯後家人携着幾大包的行李，各穿着幾件衫和幾條褲，便乘的士往尖沙咀車站，為的是要坐第一班火車往羅湖，然後過境。火車站已是人山人海，排隊購票的人甚多，乘客們都挑着大包重重的行李，兒時的我要特別留意不要被擔挑撞到。上車時人們更是蜂湧而上，我被爸爸抱起從車窗進入車裏先坐着，感覺走難似的。初期坐的是蒸汽火車，當火車準備進入筆架山隧道時，爸爸說要把窗關上，否則會有炭灰吹入弄髒身體，黑煙味也難聞。到羅湖後，我自然也是從窗口被掉落車，包括行李也是，真不太明白父母為什麼這樣心急，只見大多數人都是這樣做。到後來才知道原因，當時節日返鄉人數眾多，加上內地過關的手續繁瑣，檢查行李極嚴，又要注射疫苗，又要手持紅本子跟着唸「毛語錄」等，

排隊的人龍塞滿整條羅湖橋的行人道，完成過關往往需要兩三個小時，難怪下火車後人們便立即衝去排隊等候過關。雖然辛苦，但這也是一段很難忘的經歷。

這一段與火車相關的回憶，促使我長大後特別喜愛火車，我從八十年代開始收集有關晚清與民國時期中國鐵路的物品，如老照片、明信片、火車票、舊鐵路書籍和鐵路地圖等，至今已收集相關照片和明信片數量多達八千張，略見成績。出書一直是我的夢想，好讓我把珍藏公諸於世，增進大家對我國鐵路歷史的認識。

今次有緣與香港中華書局合作，順利成書，實在感謝。另外也對曾幫助我的朋友：張順光、P. A. Crush、陳進權、周俊榮、梁經緯及巫羽階等人致以衷心的感謝。這是本人的第一本著作，希望日後有更多的新作獻給讀者們，謝謝大家！

目錄

序一	2
序二	4
自序	5

修築通車

1. 百年鐵路的誕生	10
2. 熱鬧的通車盛況	14

舊日車站

3. 九龍車站的修築	26
4. 紅磡站前世今生	50
5. 旺角設油麻地站	58
6. 旅行勝地話沙田	64
7. 馬料水改大學站	76
8. 大埔地區鐵路站	80
9. 三鐵匯聚在粉嶺	92

火車軼事

10. 邊陲小市鎮上水	104
11. 英段終點羅湖站	110
12. 一橋分隔深圳河	124
13. 空襲深圳火車站	134
14. 石龍車站賣飯盒	140
15. 廣州大沙頭車站	146
16. 九鐵工場的演變	154
17. 美女號豪華客車	158
18. 貨車變鐵路巴士	166
19. 火車的不斷蛻變	168
20. 火車的意外事故	182
21. 省港特快直通車	192
22. 有趣的火車車票	200



修築通車



早在 1864 年，一位來自印度的英國鐵路工程師斯蒂芬森爵士（Sir Rowland Macdonald Stephenson）便向香港商會提議修建一條由香港九龍至中國內地的鐵路，可惜未能成功。其後各國爭相在中國建設鐵路，英國也不甘落後，由怡和洋行和香港上海滙豐銀行等組成的中英有限公司，與大清鐵路總公司督辦大臣盛宣懷多番商議後，終於在 1898 年 5 月 13 日簽訂臨時合約五條，興建一條由廣州至九龍的廣九鐵路，並於翌年 3 月 28 日由總理衙門奏准。

1907 年 3 月 7 日，由大清外務部與中英公司簽訂合同，借款 150 萬英鎊作為興建廣九鐵路（華段）之費用，委託中英公司代為發行債券集資，還款期 30 年。中方有了資金後，同年 5 月便在廣州增城書院設立臨時辦公室開始工作（直至三年後大沙頭總局落成），由英總工程師格魯扶（Frank Grove）負責勘測路線和鐵路建設工程。華段工程全長 89.73 英里，分三段同時興築，第一段由廣州大沙頭至仙村，第二段由仙村至東莞石龍，第三段由石龍至深圳。而深圳以南至九龍全長 22.25 英里之英段則由香港政府負責興建，其中橫跨深圳河的鐵路橋，中方建造北岸橋墩，而香港負責南岸橋墩及橋樑結構工程。

中方的第一段路線平坦，施工較易，花費約四十個月很快便完成。因為第二段有東莞河建橋工程，以及第三段平湖與李朗間有開山工程，所以後兩段的工期都有所延緩。



大清鐵路總公司督辦大臣盛宣懷。



鐵路華段英國總工程師格魯扶（Frank Grove）。

	路線	開工日期	竣工日期	通車日期
第一段	大沙頭至仙村	1907 年 8 月 21 日	1910 年 11 月 28 日	1910 年 12 月 6 日
第二段	仙村至石龍	1907 年 8 月 21 日	1911 年 3 月 13 日	1911 年 4 月 24 日
第三段	石龍至深圳	1907 年 8 月 21 日	1911 年 9 月 28 日	1911 年 10 月 4 日

雖然華段鐵路首段的通車日期是 1910 年 12 月 6 日，但通車典禮則安排在前一天舉行，當天停靠在廣州大沙頭車站月台的是一架由英國北英機車公司（North British Locomotive Co. Ltd）製造的 2-6-0 機車裝飾成的花車。隨着軍樂隊的奏樂，首列列車載着中外嘉賓、工程師、記者等從廣州大沙頭車站出發前往唐美車站，隆重的慶祝典禮將在那裏舉行。



1907 年發行的面值一百英鎊的廣九鐵路債券，有當時兩廣總督周馥的簽名。（鳴謝：P. A. Crush 皮特·柯睿思）





1910 年 12 月 5 日，通車典禮前停在廣州大沙頭車站的華段首列火車。



廣州大沙頭車站月台上站立着軍隊和軍樂隊，為慶典奏樂。



1910 年 12 月 5 日，在唐美車站舉行的慶祝廣九鐵路（華段）首段通車的典禮。

港督彌敦爵士（Sir Matthew Nathan），除了大眾都很熟悉的彌敦道是以他的名字命名外，他還是一名鐵路迷，這促使他加快推進九廣鐵路（英段）的建造進程。1905 年，香港政府從英國聘用了鐵路工程師 J. C. Bruce 和 F. W. W. Valpy，來港進行路線測量及擬定，最終選定一條穿越九龍山脈的最短路線。土方工程隨即展開，包括要開鑿五條隧道、建造 48 條橋樑，及沿線不少削土坡及建造基堤等工程。而其中難度最大的，是要開鑿一條全長 2.2 公里的煙墩山隧道（又名筆架山隧道 Beacon Hill Tunnel），隧道於 1906 年從兩端開始挖掘，歷時三年，終於在 1909 年 5 月順利鑿通，五條隧道中只有這 2 號隧道是單軌，其它四條開鑿時都已預留日後雙軌之用。

另外比較大的工程，是在紅磡灣及九龍車站的地點進行大規模填海。當局使用了兩台標準軌距機車和 80 輛側翻式貨車，而沿線土方工程則向馬來聯邦鐵路局中央工程部（Malayan Interstate Department of Civil Engineering, MIDCE）借用了兩台窄軌（2 英尺）蒸汽機車及 325 輛鐵製翻斗車，從紅磡灣旁的移山填海。

隨着筆架山隧道的開鑿完成，九廣鐵路（英段）很快便在翌年通車，比華段首段的通車時間還早了兩個月。1910 年 10 月 1 日下午，由於新的九龍車站還未興建，通車典禮安排在尖沙咀郵局附近的空地上舉行，由輔政司梅含理爵士（Sir Henry May）代表港督盧吉爵士（Sir Frederick Lugard）主持，眾多政府官員和市民出席了儀式。儀式開始由董事經理 E. S. Lindsay 介紹路線的歷史，再由梅含理爵士發表演說，而印度籍軍人守護着月台，現場也有樂隊演奏，場面十分熱鬧。



工程人員們於剛鋪設好路軌的筆架山隧道前留影，隧道的左上方可見「1906 年」的開鑿年份。



竣工不久的筆架山隧道。



1907 年，鳥瞰筆架山隧道南面入口的施工情形，左面小山丘上的房屋是工程師們的宿舍。

位於沙田和大埔間之第 3 號隧道正在開鑿，旁邊的馬尿河就是造成 1931 年火車出軌事故的元兇。





1906 年，窄軌蒸汽小火車正把土方泥石運往尖沙咀填海區。



運送土方沙石的窄軌蒸汽小火車頭有 MIDCE 字樣，說明這些機車是來自馬來聯邦鐵路局中央工程部。（攝於 1906 年）



在尖沙咀漆咸道旁修建了臨時的窄軌路軌，以方便工程車把土方石運往填海地點。（攝於 1906 年）



為了舉行九廣鐵路通車典禮，在羅湖新建了兩座木棚舍做臨時會場。