



尖沙咀巴士總站鄰近火車站，圖中鐘樓於 1915 年建成。



因應政府要求，1927 年以後的九巴全部由英國入口。

規管下的競爭

汽車業在 1920 年代初欣欣向榮，1925 至 1926 年卻爆發省港大罷工，嚴重拖垮香港賴以為生的貿易，並扭轉多年來高速發展的格局。第三章提過的九龍塘及啟德兩大發展項目，也受到不同程度的影響，牽連所及，九龍其中一家巴士公司——啟德巴士開始步向衰亡。1926 年大罷工尾聲，政府選擇維持九龍原有巴士生態不變，但加強規管，及要求轉用英國巴士。趁規管換來的幾年平靜期，九巴和中巴乘時擴張，九巴更買地建新車廠，搶攻新界市場，作打長久戰的準備。

本章先介紹省港大罷工的經過、巴士公司如何應對、罷工對經濟的影響、政府規管巴士服務的新辦法，再看看巴士公司之間如何競爭。



省港大罷工擦身而過

20 年代的香港工運此起彼落，非常熾熱。其中歷時最長、影響最深的要數 1925 年的省港大罷工，它重創香港的經濟支柱——航運業和進出口貿易。運輸業方面，天星小輪和電車都受到工潮影響，幸好巴士是新興行業，而且車隊規模小，司機是專業人士，工資高，要找人來替補不大困難，加上政府和巴士公司反應迅速，故可以安然過渡。

罷工封鎖 香港停擺

在討論巴士所受影響之前，先看看整個罷工的源起及發展經過。

省港大罷工^{1,2}的導火線是 1925 年 5 月 30 日在上海發生的「五卅慘案」，當時學生及民眾正舉行反日示威，遊行至英國租界時被英軍開槍掃射，共有十多人死亡。慘劇引來全國聲援，香港民眾亦隨之而響應，舉行罷工罷課，不少人更前赴廣州參加當地的抗議活動。6 月 23 日遊行隊伍經過廣州沙面的英國租界時，被英國水兵射擊及軍艦炮轟，造成 52 人死亡，是為「沙基慘案」。事件引起省港兩地居民極大憤怒，發展成針對英國帝國主義的運動。

在香港，參加罷工的骨幹有海員和電車工會，之後印刷、洋務、碼頭、煤炭、郵務、清潔、土木、洗衣、旅業、油漆、食品、煤氣、電器、家傭等各行業工人亦加入。至 7 月 7 日，罷工人數達 25 萬，當中有 20 萬人離開香港返回家鄉。

除了工人罷工外，廣州政府亦對香港加以封鎖，包括不供應糧食、抵制英國貨、不准英籍輪船進口；廣東對外出入口不再經香港，也不用英國輪船運載，

外國商船曾停泊在香港的，亦不准駛上廣州。於是各國輪船公司紛紛改變航道，一些原先在香港經營的外商洋行亦遷往廣州經營，1925年11月由香港或沙面遷到廣州內的外國商號有80多間³。

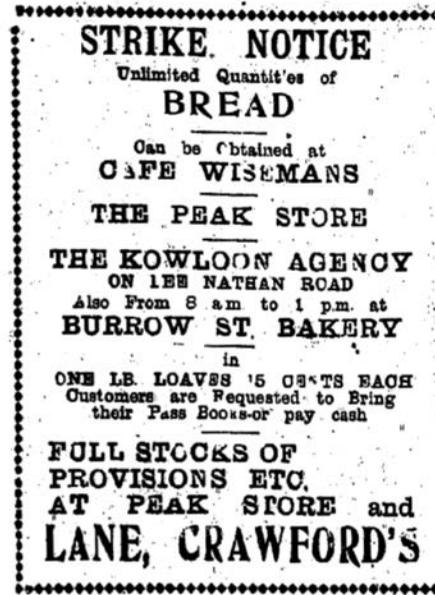
縱觀整個罷工過程，罷工者與香港政府之間不斷展開攻防戰，工會要干擾香港一切經濟活動，達到反帝國主義的目的，並組成糾察隊，阻止工人上班。而香港政府則盡量維持基本經濟有效運作，並打擊罷工組織及活動。

香港政府在6月22日頒佈戒嚴令，並將罷工者遞解出境、賦予警察權力隨時入屋搜查及拘留目標、禁止糧食、金銀及其他貨幣離境。為防止惡意破壞，港府派軍警保護水塘，保障食水安全；為確保運輸命脈，更派海軍駕駛天星小輪；此外，政府亦派陸軍協助巡邏街道，維持治安；由於不少學生罷課，學校提前放暑假，亦不定復課期。

政府亦組織英國及歐洲僑民組成志願組織，參與義務工作，維持市面基本運作。很多外籍女士到香港大酒店協助預備食物，在一些餐廳有歐洲女士充當侍應⁴。山頂居民協會亦組織婦女緊急委員會，為醫院的修女及病人提供膳食、分擔護士工作以及照顧在住宅中的病人及兒童。一些大學生及中學生則到中央郵局協助將郵件分類⁵。

此外，政府亦用高薪吸引工人復工或從外地聘請員工來應對。例如在中區警署設立招工處，以高薪招聘苦力，分派往倉庫、碼頭、汽船等地點工作⁶。

以下一段由一名剛巧在罷工期間路過香港的法國作家安得烈·馬爾洛撰寫的文章，就好像電影中的特寫鏡頭，帶我們親歷大罷工期間香港的市面氣氛。1925年7月5日⁷他下船後，由於旅館派不出搬運工人來，旅客們在水兵



《德臣西報》1925年6月27日刊登一則連卡佛的廣告，顯示省港大罷工期間該公司協助維持食物供應，有「無限量麵包」（unlimited quantities of bread），每磅5仙，並列出每日上午在香港和九龍不同地點供應。

的幫助之下，得自己搬運行李，他看到碼頭上寂寞荒涼，連一個人影、一輛摩托車都沒有。他自行安頓好之後，從雲咸街走上山去，看到一群神采煥發的人，一動也不動地讀著貼在門上的罷工公告。對面的古玩店一片黑暗，因為電燈已經被拆去。一對對穿童子軍服裝的英國義勇兵，緊密地聯絡著，有如警探，他們正要到市場去分配蔬菜或肉食。

一個在香港待得久的德國人跟他說，去年要值5,000塊錢的房子，今年只能賣1,500元了，就是這樣的價錢，也還是很難賣掉。一些商店沒有關門，不是因為他們還有錢支付職員的薪水，而是銀行奉了命令，不得不借貸給他們。「即使去大百貨公司買個鉛筆刨，所有職員們都會唯恐招呼不周地跑過來侍候你。屠夫、水果店員、輪船上的裝貨員，都是志願軍充當。有些公司的經理肩上還揹著一支步槍呢。」他的生動描述捕捉了當時市面上

的緊張氣氛。

罷工一路持續，直至1926年，由於當時廣州政府的重點目標，由對抗英國帝國主義轉為尋求全國統一，歷時16個月的大罷工宣佈結束，省港交通及貿易終於恢復。

在罷工和封鎖的雙重打擊下，香港社會經濟陷入一片混亂。政府一方面要增加警力以維持治安，亦要以更昂貴的工資吸引本地及境外工人；另一方面經濟活動凋零，卻令到港府稅收減少，此消彼長之下，終於打破多年來財政盈餘的局面。從1921至1923年，香港每年有盈餘200至370多萬，至1925至1926年卻變成赤字500萬及240萬，以至需要向英國政府貸款300萬英鎊渡過難關⁸。以上可見省港大罷工對香港政府財政狀況的直接打擊。

工潮淹至巴士業

大罷工在1925年5月開始，針對巴士業的罷工浪潮則在同年7月初淹至。

1925年7月6日早上，九巴大部分司機及售票員突然曠工⁹，以至很多巴士無法開行，只有少數由印度籍司機駕駛的巴士繼續行走。於是九巴竭力物色更多印度籍及歐洲籍的司機加入，甚至一名警長也協助駕駛巴士¹⁰，盡量令服務盡快恢復正常水平¹¹。到7月8日，部分曠工的司機回歸¹²，加上有一些崗位由印度籍及華籍義工填補，平時的30輛巴士已有18輛投入服務，漸漸回復正常。

中巴在罷工期間也發生了一件小故事，顯示華人與歐洲人之間的敵對狀態¹³。話說有天的午飯時間，一位歐洲人試圖在尖沙咀碼頭登上一輛中巴，售票員

大喝：「歐洲人不得入內！」於是那歐洲人無聲無息地站在一旁，但其實他是個休班警探，待巴士坐滿華人時，他才突然發難，把所有華人趕下了車，包括司機在內，然後只准歐洲人登車，客滿後由他自己來開巴士。除了這段小花絮之外，報章上沒有其他關於中巴受罷工影響的消息，相信沒有受到多大打擊。

啟德同樣在7月初^{14,15}受罷工衝擊，陸續有員工收到恐嚇訊息，不敢上班，董事總經理黃廣田和一名曹姓經理多番規勸也徒勞，最後曹姓經理以身作則，自行跳上巴士駕駛了一整天，有三名司機亦跟隨他的榜樣。第二天，在他的感召下，幾乎所有的司機都回來了，全部20輛巴士都投入運營。雖然司機和售票員在行車及在總站期間，都受到罷工者騷擾，職員們仍然緊守崗位。由於啟德的黃廣田當時在政府擔任多項公職，並剛獲委任為潔淨局議員¹⁶，與政府關係密切，啟德上下照常上班的態度最堅決，亦間接令整個行業的士氣提升。在此之後，就再沒有關於巴士行業罷工的報導了。

從這一些零碎的小插曲可見，一如1922年時一樣，由於巴士業內工人數目不多，且巴士司機屬專業工人，工資高，容易找到外籍人士替換，所以針對巴士公司的罷工始終難成氣候，罷工者見不成功便陸續離職或復工了，巴士行業基本上不受罷工影響。

悲觀情緒籠罩

百業蕭條

省港大罷工平息之後，對經濟影響持續，除前述的政府赤字外，也使商界對香港的前景由樂觀變成悲觀。不少企業倒閉，房地產更是首當其衝。

1925年底，香港有3,000多家商行破產¹⁷，大企業亦紛紛裁員。備受貿易禁運打擊的航運業，即使在大罷工完結後，生意仍未恢復，例如從事造船和修理船隻的太古船塢便因生意冷淡而在1927年裁減千多工人，黃埔船塢亦有類似的裁員行動¹⁸。航運是香港重要經濟支柱，從他們也需要裁員，可以想像他們所受的打擊。

由於罷工者和居民紛紛離開香港，令本來嚴重的房屋問題，一下子變成處處有空置單位，屋租地價亦不斷下滑。政府統計數字顯示，1926年全港未租出的樓宇平均每月445間，比1925年的209間上升超過一倍¹⁹。銀行借貸全面收緊，尤其對於房地產開發業務更為審慎，不願冒險貸款給房地產項目²⁰。在資金鏈斷裂的影響下，有些房地產項目出現爛尾現象。

啟德濱計劃失敗告終

上一章提到的啟德濱發展計劃²¹，於1920年首期落成後便出現財政困難，以致停滯不前²²，在1923年，政府用公帑完成剩下的填海工程，並以所有未售出的土地作為抵押²³。

然而省港大罷工期間，受貿易禁運影響，一直無法取得建築材料海砂的供應，加上工人罷工，令計劃受阻停頓，在1925年時整個計劃已耗資200萬元，當時填海區只建成獨立屋約300間，人口估計有一萬人²⁴。到了1926年更全面停工²⁵，當時約有三分一土地，即約400萬平方呎未完成。

最終政府在1927年7月8日宣佈²⁶，以公益理由，決定收回啟德公司新填地的多個地段，並會按《收回公地條例》辦理補償事宜，已經建成的房屋將不受影響。至此，啟德發展成龐大花園城市的美麗願景全面落空。

▲收回啟德公司地段之佈告

政府公報紀載，政府收回地段如下：第四百一十三號、四百一十四號、四百一十五號、四百一十六號、四百一十七號、四百一十八號、四百一十九號、四百二十號、四百二十一號、四百二十二號、四百二十三號、四百二十四號、四百二十五號、四百二十六號、四百二十七號、四百二十八號、四百二十九號、四百三十號、四百三十一號、四百三十二號、四百三十三號、四百三十四號、四百三十五號、四百三十六號、四百三十七號、四百三十八號、四百三十九號、四百四十號、四百四十一號、四百四十二號、四百四十三號、四百四十四號、四百四十五號、四百四十六號、四百四十七號、四百四十八號、四百四十九號、四百五十號、四百五十一號、四百五十二號、四百五十三號、四百五十四號、四百五十五號、四百五十六號、四百五十七號、四百五十八號、四百五十九號、四百六十號、四百六十一號、四百六十二號、四百六十三號、四百六十四號、四百六十五號、四百六十六號、四百六十七號、四百六十八號、四百六十九號、四百七十號、四百七十一號、四百七十二號、四百七十三號、四百七十四號、四百七十五號、四百七十六號、四百七十七號、四百七十八號、四百七十九號、四百八十號、四百八十一號、四百八十二號、四百八十三號、四百八十四號、四百八十五號、四百八十六號、四百八十七號、四百八十八號、四百八十九號、四百九十號、四百九十一號、四百九十二號、四百九十三號、四百九十四號、四百九十五號、四百九十六號、四百九十七號、四百九十八號、四百九十九號、五百號。

一九二七年七月八日。

1927年7月政府發表公佈表示收回啟德公司的多個地段

依附啟德濱發展計劃而生的啟德巴士公司，其成功與否很大程度上取決於地產開發計劃的成敗。既然發展宏願以爛尾告終，意味著九龍灣區人口不再增加，巴士客源也不會大幅增長。即使在啟德地皮未收回之前，約在1926年左右，啟德巴士的主事人已無心戀戰，管理層亦頻頻更換，一再改組，最後在同年10月清盤，詳情稍後細述。

九龍塘計劃險落空

比啟德濱發展計劃稍晚一點的，還有一個九龍塘花園城市計劃，它就幸運多了。

為解決中等收入人士住屋困難問題，1920年12月政府打算開展九龍塘花園城市計劃，邀請身兼立法局非官守議員、香港總商會理事的於仁保險總經理