

港鐵深度遊 穿越百年史

港鐵東鐵線過海段通車，一眾鐵路迷有多興奮，即使隔著手機熒幕也能心領神會。近年港鐵不斷拓展版圖，車站設計紛紛融入藝術與歷史文化元素，加上列車、車票等配套發展，承載著這個小城的百年歷史變遷，大家在港鐵車站匆匆轉車打卡之際，不妨細味背後冷知識，來趟穿越時空的深度鐵路遊。

圖：資料圖片、MTR Facebook



英製M-Train
行駛40年

■會展站牆身是由藝術家梁志和創作的藝術品《水記憶》。



俗稱「烏蠅頭」的東鐵線12卡車早前功成身退，換上全新9卡列車迎接過海段啟用，配合部分港島地區因地理環境所限，未能將車站建得太長。這款港鐵東鐵線現代化列車由韓國製造，屬於東鐵線（前九廣鐵路）自1982年電氣化以來的第4代列車，雖然載客量比12卡少，但仍保留了東鐵獨有的頭等車廂傳統，而且在車廂扶手及車門間距等細節亦有所改良。

港鐵現時擁有7款重鐵列車，行走市區線及機場快線網絡，當中最常用的仍屬行駛於荃灣線、觀塘線、港島線等多條路線的港鐵現代化列車（俗稱M-Train）。這款由英國生產的直流電通動型電動列車，在港鐵於1979年通車時便開始使用，逾40年來經過幾代翻新。惟在明年開始，M-Train亦將完成歷史任務，陸續被中國中車青島四方列車取代，預計在2027年將會悉數退役。



■宋皇臺站內展示的文物，吸引不少乘客駐足觀賞。



現時只要一張八達通、或是手機二維碼在手，便能路路暢通，不過具備收藏價值的港鐵車票，仍然深受鐵路迷愛戴，近年每逢推出紀念版車票，均被搶購一空。回想港鐵（地鐵）於通車時使用的磁卡塑膠質車票，最初只分為1元、1.5元、2元、2.5元及3元這5個面額。隨路線不斷開展，地鐵公司於1981年推出定額儲值車票，當中最令人懷念的可說是尾程優惠，即使只餘一毫子面額仍可使用，不少人也曾留在車程最貴的過海段「慳到盡」。惟隨八達通開始普及，通用儲值票亦於1999年停止發行，一毫子過海也成歷史。

至於九鐵早在1960年代採用只有約5.7厘米的紙製車票，由於當時還未有入閘機，只能透過職員人手「剪飛」驗票。直至1982年投入電氣化服務，可通過入閘機的紙質磁帶車票應運而生，但由於車票上印有車程資料不能重用，成本較大，加上新界東沿線逐漸城市化，為應付逐年遞升的載客量，終在1993年改用可重用的磁性膠質車票。九鐵車票其中一個設計特色，就是會將當時營運的列車車種印在票上，甚具收藏價值。

■港鐵最早期的單程車票票價令人懷念。



■九廣鐵路紙製車票。



儲值票
一毫子過海

港鐵月台的鮮艷顏色與極具本土特色的紙皮石，不止陪伴著香港人成長，更吸引不少外國旅遊網站介紹。由於1970年代香港仍有不少基層市民目不識丁，港鐵首任總建築師Roland Paoletti遂以不同顏色方便乘客辨別，又能令缺乏自然光線的站內不會顯得太陰暗。當中如金鐘、太子這些大型轉車站特別採用鮮色以作溫馨提示，部分車站顏色則與地理位置或名字有關，如黃大仙直接採用黃色，鑽石山是銀色，彩虹站

■港鐵月台的紙皮石設計是中外乘客的打卡地標。



彩色月台
歷久常新

則是最突出的彩虹七色；又或是與相鄰車站有明顯對比的顏色，令乘客坐車經過時更易於辨別。

建於1990年代以後的車站，大多使用白和灰等素淨的色調，物料則換上硬膠板或鋁質嵌板。現任港鐵總建築師文若德於2013年上任後，銳意傳承港鐵的歷史特色，故在部分興建中的路線保留用色鮮明、紙皮石、中式書法。在去年通車的屯馬線，土瓜灣站以藍為主色，港鐵曾在Facebook解釋由於土瓜灣的「灣」字與水相關，故取藍色；紅磡站的屯馬線新擴建月台則以「紅」色出發。



車站藝術
鑒古知今

早年港鐵車站設計以實用為上，隨機場快線及東涌線於1998年通車，港鐵推出「車站藝術品計劃」，把不同類型藝術品，如雕塑品、懸垂藝術品及馬賽克畫作等融入車站的設計和建築內，其後更擴展至港鐵全線網絡。近年啟用的新港鐵車站紛紛加入藝術及歷史、文化元素，如會展站便展出了在建站時掘出的一枚二次大戰彈殼，大堂牆壁則貼上本地攝影藝術家梁志和作品《水記憶》，以1,200幅照片展現維港不同面貌。

剛完成美化工程的東鐵線車站月台，加入具特色和有歷史價值的圖像，如九龍塘車站便有衛星發射器的圖像，讓乘客憶起1970年代進駐九龍塘的「五台山」，包括佳藝電視、亞洲電視、無線電視、香港電台和商業電台五間廣播機構。港鐵同時在圖像上加上二維碼（QRcode），讓乘客可以藉著等車空檔掃描QRcode，簡單了解背後的歷史故事。