

車轎舊話



三輪車載客，在香港光復後雖然還有存在價值，可是，到了交通復員之後，這工具就失掉了時代性，到本月一日，負責當局就實行廢止三輪車載客的業務，這樣，這種比較新鮮的交通工具，也受了自然的淘汰了！

(上) 轎津客

但是，香港有等比較三輪車更古老的交通工具，其壽命反比三輪車為長，這就是轎和東洋車了。在民國紀元前十八年時，有一種記載，當時在域多利城內的轎，其夫力費也有一個規定：凡僱用一轎，用轎夫兩名，半點鐘路程收銀一毫，一點鐘收銀二毫，三點鐘收五毫，六點鐘收七毫，從早上六點鐘開始到晚上六點鐘止，算造一

天，只收港幣一圓。在今天看來，是十分便宜的。

如果在域多利城外地方，用轎夫四名，一點鐘收銀六毫，三點鐘收銀一元，六點鐘收銀一元五毫，每天收銀二元，比較在域多利城內是雙倍，但轎夫也是雙倍。

在山頂區，用轎夫二名，半點鐘收銀一毫半，一點鐘收銀三毫，三點鐘收銀七毫半，六點鐘收銀一元，一天計，收銀一元五毫。這又比較在域多利城內的增加百分之五十。若用轎夫四名的時候，一點鐘收銀六毫，三點鐘收銀一元，六點鐘收銀一元五毫，一天計收銀二元。

此外，如果僱用轎夫兩名而越出域多利城外，轎資要加半收取。

東洋車的路線規定是：向西，走到摩星嶺山腳為止，向東，走至銅鑼灣為止，向上，走至羅便臣道的平路為止；如過此界限，回頭的時候，車費就要加半收取。

車轎舊話

(下) 轎洋客



香港掌故

車費規定，每十五分鐘收費五仙，半點鐘收銀一毫，一點鐘收銀一毫五仙，其餘每加一點鐘即多收一毫。如要多僱一個車伕，車費照加。還有一種載客小艇價錢，以載客兩人計，每半點鐘收銀一毫，一點鐘內加多一客就要加收五仙，一點鐘內加多一客就要加收五仙。到日出這個時間是夜間，每客加收五仙。載貨小艇，頭等的可以載貨八百担以上的，或每日每夜以十二點鐘計算，收銀十元，裝貨一噸，銀五元。二等貨艇能够載貨四百五十担以上到八百担

爲額，收艇費五元，如裝貨一噸，收銀三元。三等貨艇，裝貨一百担以上至四百五十担爲額，收艇資三元，只裝貨一噸，收銀二元。四等貨艇，只裝貨一百担以下，收艇銀一元五毫，只裝貨一噸，收銀一元。

街上的排伕，即普通所稱苦力或咕哩的，每天計算，收銀三毫，半天收銀二毫，三點鐘收銀一毫二仙，一點鐘收銀五仙，半點鐘收銀二仙。

這是五十多年前的事情，時間相距半百年，情形大相懸殊，即以咕哩而論，如果在今日整天工作只拿三毫三仙，恐怕連一個叫化子也及不上，簡直要餓死。但在五十多年以前，便是賺到三仙，也有很大用處。所以他們只要每天賺到三毫三仙，便可以過他的活。

俗語有「水長船高」這一句話，賺錢的數目愈大，付出的數字也愈大，今天一個咕哩，每天賺三元二毫也不大該應付一天的生活。



今年舊曆清明節，廣九火車為了適應回鄉掃墓的需要，在清明節前幾天，實行增班，由兩班增到三班，某一天竟然在三班之外再加一特別班，這能够把所有的歸鄉掃墓客載去，這實在是廣九鐵路客運處一個奇蹟。

自從經過一次修路戰火以後，廣九鐵路受了一次大破壞，路基弄得不是很固了，橋樑涵洞都是臨時修復的性質，因之，日前的行車速率，不敢怎樣加增，最高最高，都要四點半鐘左右才能夠走完那一百二十一英里的全程。比

快車有專名

緊注意

之戰前，差不多，同幾十年前的民國二十一年十一月一日，廣九鐵路行車速率，已經增加到七分半鐘才到三點鐘，就是最快捷快速了。比方：九龍開上午八點十五分的快車，十二點零八分就到達廣州了；現在，九龍開上午八點二十分的快車，要十二點五十分才到達廣州。

現在的廣九快車，雖然沒有戰前那樣的高速度行車，可是，每天對開的直通快車是六班和十多年前一樣了。不過，從

前有一個利便搭客的辦法，就是把所有各班快車都加以一個固定的名稱，以便記憶，而免誤認，民國二十四年一月廣九各班快車的固定名稱是這樣的：中午直通快車叫做「飛車」，上午八點三十分由香港開的叫「飛箭」，下午四點五十分由香港開的叫「飛星」，上午八點十五分由廣州開的叫「飛龍」，下午四點三十分由廣州開的叫「飛龍」。這樣，來往搭客定購車票，或寫信向路局有什麼詢問，都可以利用這些固定名稱來指出了。後來，這些固定的名稱，不知如何取捨不用。

廿七、廿八、廿九