



今年舊曆清明節，廣九火車爲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，才能夠把所有的歸鄉掃墓客載去，這實在是廣九鐵路客運的一個奇蹟。

自從經過一次侵襲戰火以後，廣九鐵路受了一次大破壞，路基弄得不是很堅固了，橋樑涵洞都是臨時修復的性質，因之，目前的行車速率，不敢忽視加增，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

之戰前，差一點多鐘。回想十五年前的民國二十一年十一月一日，廣九鐵路開行車速率，已經增加到差七分秒才够三點鐘就走畢全程這樣快速了。比方：九龍開上午八點十五分的快車，十一點零八分就到達廣州了；現在，九龍開上午八

## 快車有專名

擊洋客

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「飛龍」，上午八點三十分由香港開的叫「飛龍」，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」。

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問了。後來，這些固定的名稱，不知如何取消不用了。

廿七、廿八、廿九

# 廣九鐵路修約小史

◎ 廣洋客  
廿七，十，二



廣九鐵路是聯繫廣州香港的一大動脈，實際上，牠不祇這樣單簡，還可以接通歐亞兩洲，成爲一條國際鐵路，其價值是非

常之大的。但，顧名思義，以聯繫廣州九龍爲主，因而我們現在要談的就在這一點上面。

因爲是聯繫廣州和九龍，所以發生了國際關係，分成華英兩段，從廣州到深圳，屬華段，從深圳到九龍，屬英段，隸屬既然不同，辦理自然不能一致，彼此之間，就要訂了一個合約來分配車利了。

在民國二十一年以前的廣九鐵路合約，是遠在民國三年那個時候所訂的，在車利的分配上很不合理，因爲廣九鐵路全長一百二十一英里，華段佔九十九英里，英段只佔

二十二英里，照理，華段應佔車利百分之八十，英段佔百分之二十，但事實上華段只佔百分之六十五，英段則佔百分之三十五。由此一點，引起了修改合約這一進行。

幸而那個合約只以十八年爲期，到民國二十一年四月期滿，當即由主管當局進行修約，務求車利分配之合理。當時在民國三年訂約簽字的，是劉承暢，他是當時的路局車務處長，對於這一件事情的經過，非常明瞭，修約的工作最好由他担任。鐵道部長顧孟餘，看中了，特派他到廣東來，接任廣九鐵路管理局局長之職，以便就近辦理，但是，不知什麼原故，劉承暢不能到任，事情一擱就擱了一年有多，才找到相當人選，由當局派定胡繼賢，李祿超，錢樹芬，胡棟朝，李卓波這班人，做修改廣九鐵路合約委員會委員，負責和英段路局辦交涉。



胡繼賢等奉派後，經過幾個月進行，召集過好多次會議，反覆研究，這才擬定修訂廣九鐵路合約原則草案，送請廣東省政府察核，經第二一一次省務會議議決照原則通過，並派胡繼賢負責和英段磋商，英段方面對於修訂這事，也不表示反對。中間經過波折雖有，到底順利完成。

那個修訂廣九鐵路合約的原則，是將九鐵路自行運輸，或數路之聯合運輸，其行車費用，以及車利收入，均皆以里程為比例，里程遠，則費用大而收入亦多，里程短，則費用少而收入亦少，此普通之原則也，乃華英兩段現行之聯運辦法，其車利數目之配置，則以里程比例計算，定為華段四而英段一，而車利之分配，則不以華段取百分之八十，英段取百分之二十為比例，而以華段取百分之六十五，英段取百分之三十五計算，天下不平之事，孰有過於此者？此應另行訂聯運合約之理由一。

# 廣九鐵路修約小史

繁洋客

民國十七年時局安定，往來旅客漸多，收入亦因而漸增，惟是年仍不敷支出者一十二萬餘元，至十八年增收車利四萬元，十九年增收十一萬元，二十年增收二十四萬元，二十一年增收三十五萬元，此區區之數，以之添補車輛，修理路基，更換枕木，尚虞不足，借款本息，多年未付，債台高築，甚為非計，若不將應得之車利，兩段公平分配，則清償無期，而欲以盈餘整頓業務，加增收入，亦不可得，此應另行訂聯運合約之理由二。

(未完) 廿七、四、十七



# 廣九鐵路修約小史

繁洋客

或謂英段建築費頗巨，似可多分車利，不知建築山洞，所以縮短里程，縮短里程，所以減少行車費用，不築山洞，則路線雖長，初時建築費較少，而後來行車費反多，是初時山洞建築費雖重，而後來行車費反輕，兩相權衡，不特可以彌補，且有過之而無不及，此各鐵路建築山洞之大原因，亦為各鐵路本身之事也。查該路自一九一一年起，至一九三二年止，二十二年中，所有營業收入，年約一千零四十七萬九千餘元，皆按照華段百分之六十五，英段百分之三十五之比例分配，於是華段僅得六百八十一萬一千餘元，而英段則得三百六十六萬七千餘元，今假定當時以里程計算，則華段當得八百三十七萬九千餘元，英段當得二百一十餘萬元而已，以故華段之得失甚大，而英段多得之數，每百餘萬七千餘元。

對於山洞之建築費，已將獲回其半數，英段之大占便宜，亦已入矣。或又謂英段資本較重，車輛設備充足，華段資本較少，車輛設備缺乏，常向英段借用。故英段多分車利，不知華段車輛缺乏，借用英段車輛，向照約納回租金。並修理車輛，亦各自為政，華段並未便宜，行車費及車輛數目，均照里程比例計算，故營業收入，亦應以里程比例計算。丁向各鐵路均認應訂立新約之重要原因也。對於修約範圍之外有請政府注意者數事，此數事者，雖不在修約範圍之內，而間接則於修約有關，茲設法使車利收入增加，將來英段所分之利，較多於現在所分之利，則英段自然樂從于修約也：一，借款購買車輛華段缺乏車輛，無可設言，向英段租車損失，為數亦鉅，惟有借款購車，加開車次，則收入自增，租金亦可免除，現擬購機車三輛，客車十二輛，已向中華公司提議，未得允借款項，嗣向鐵道部申請，亦未得准，此宜注意一也。

(未完) 廿七、四、十七



縮短快車時間  
廣九鐵路有水

道競爭，欲操勝算，惟有縮短快車時間，縮短時間，必須路基堅固，欲路基堅固，必須更換枕木，添置鋼軌，此宜注意者二也。○籌設負責運輸 廣

九路客多貨少，原因固多，而在運輸一事，

## 廣九鐵路修約小史

路運未能負責，以致商家棄置就航，欲圖補救，必須籌設貨倉，及其他一切手續，此應請注意者三也。○籌備公路聯運 現在沿廣九路各縣，多有興辦公路，頗有成效，車樟公路，與本路樟木頭站相接，本路經與訂立聯運合約，已有成效，每月約收車利五千元，而英段

正擬加入，其餘各縣公路聯運，亦當從速進行，此宜注意者四也。

負責修約的人就依據這個原則來進行，折衝樽俎，經過一年左右，到廿三年九月，雙方訂定全部新約，定名「廣九鐵路華英兩段聯運合同」，

簽署的兩方，一方是國民政府鐵道部部長顧孟餘，一方是香港總督貝璐，九月十五日正式簽字，十月一日雙方同時實行，以五年為期，期滿失效，如雙方同意，情願繼續辦理聯運時，要在期限屆滿之前三個月商議續訂或改訂。  
新約內容是這樣的：○關

於車利分配：甲，由九龍開廣州直通快車華段應向英段收回運費收入百分之七十二；乙，由廣州開九龍直通快車英段應向華段收回運費百分之二十八。關於意外損失：甲，倘有意外發生（指軍事）時，發生之一方須即通知對方，由通知之日起，所有

### 整洋客

雙方數目，暫停核計；乙，如有意外損失發生（指路員失責）時，應由該發生之一方負責賠償。○關於修路責任：甲，某方橋樑路基損壞，應由該方負責修理；乙，如不能決定某方負責，由雙方決定之。○關於車輛分配：華方負責十八輛，英方負責十六輛。○關於借用車輛：甲方車輛不足時，可向乙方借用，給回相當租值（完）