

今年舊曆清明節，廣
九火車爲了適應回鄉掃墓
者的需要，在清明節前裝
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
能够把所有的歸鄉掃墓者載去，這
實在是廣九鐵路客運上一個奇蹟。

廣九鐵路遭受了一次大破壞，路基弄得
不很堅固了，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
標加增，最高最高，都要四點半鐘左右才
能夠走完那一百一十一英里的全程。比

快車有專名

卷之三

之戰前，差一點多鐘。回憶十五年前的民國二十一年十一月一日，廣九鐵路的行車速率，已經增加到差七分鐘才够三點鐘就定畢全程這樣快速了。比方：九龍開上下午八點十五分的快車，十二點零八分就到達廣州了；現在，九龍開上下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獨定的名稱，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「飛騰」，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，不知如何取消不

廣九鐵路修約小史

一、客洋號



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擔任。鐵道部長顧孟餘看中了他，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，但是不知什麼原因，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

則草稿，送請廣東省政府審核，經

第二一次省務會議議決照原則通

過，並派胡繼賢負責和英段磋商，

過渡期雖有，到底順利完成。

那個修訂廣九鐵路合約的原則，是廣九鐵路

修約史上一個重要文獻我們特別把它錄在這裏：

稽查鐵路運輸，無論一路之

自行運輸，或數路之聯合運輸，

其行車費用，以及車利收入，均

皆以里程爲比例，里程遠，則費

用大而收入多，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

車輛數目之配置，則以里程比例

計算，定爲華段四而英段一，而

平之事，孰有過於是者？此應另

行訂聯運合約之理由一。

五年以來，時局變亂，本段

營業收支比對，虧損頗多，迨至

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

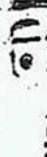
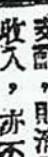
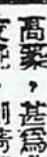
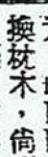
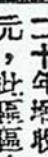
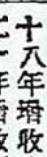
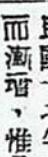
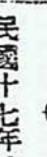
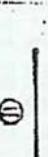
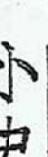
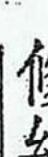
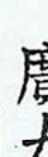
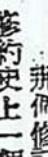
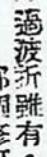
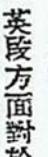
換枕木，尚虞不足，借款本息，多年未付，債台

廣九鐵路修約小史

（未完）

廣九鐵路修約小史

繫洋客



或謂英段
建築費額巨，
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

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，亦爲各鐵

路本身之事也。查該路自一九一一年起，至一九三二年止，二十二年之中，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

而英段則得三百六十六萬

千五百八十一萬一千餘元

，而英段則得八百三

十七萬九千餘元，英段當得

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

華段之失甚大，而英段多

得之，每每十六萬七千餘元

對於山洞之建築費，已將獲
回其半數，英段之大占便宜，
亦已久矣。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

自爲政，華段並未有便宜，
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。

于隨各類，其謂之應付，
立新約之要原因也。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，蓋設法使車利收入

增加，將來英段所分之利，則英

段自然樂從子修約也。一，

借款購買車輛華段缺乏車輛

，無可證言，向英段租車，損

失，爲數亦鉅，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

得專領，此宜注意一也。

（未完）

間廣九鐵路有水道競爭，欲擇勝算，

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。

負責運輸

廣

九路客多貨少

原因固多，而在運輸一事，

路運未能負責，以致商家棄趨就航，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。

新嘉坡總理貝瑞，九月十五日正式簽字，十月一日雙方同時實行

簽署的兩方，一方是國民政府鐵道部部長顧孟餘，一方是香港總督貝瑞，九月十五日正式簽字，十月一日雙方同時實行

外損失發生（指路員失責）時，應由該發生之一方負責賠償；乙，如因修路責任：甲，某方負責，由雙方決定之。每關於橋樑路基損壞，應由該方負責修理；乙，如不能決定某方負

責，由雙方分配；甲方負責十八輛，乙方負責十六輛。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）

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」，

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價收入百分之七二；乙，由廣州開九龍直通快車英段應向華段收回運價百分之二八。

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

廣九鐵路修約小史

一、肇洋客
二、三十

雙方數目，暫停核計；

新約內容是這樣的：①關