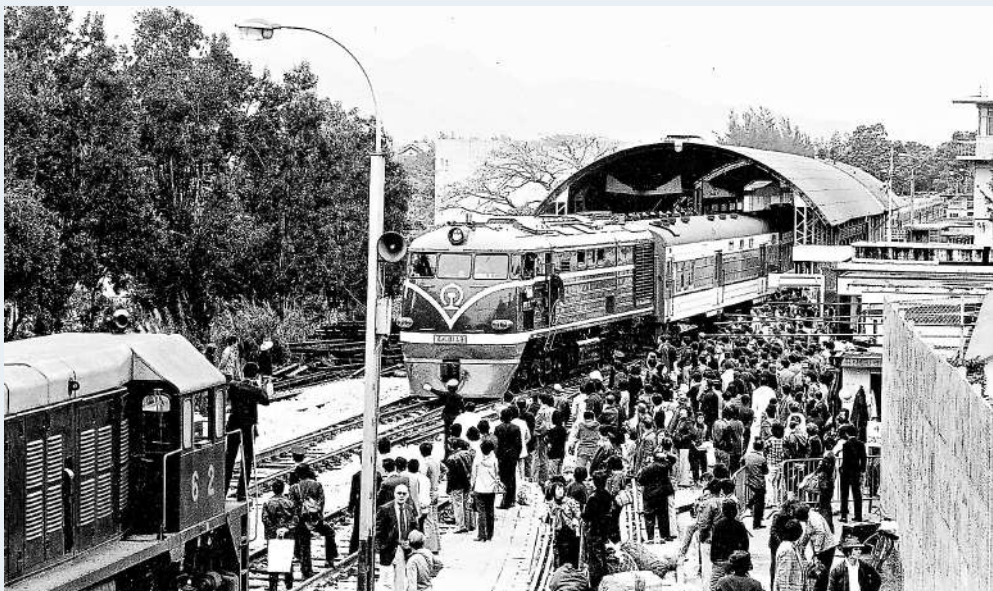


穿梭廣九見證變遷 車廂承載美好回憶 「真的停運那天 才在心底說再見」

►廣九鐵路1911年全線通車，然而歷經抗日戰爭、解放戰爭幾經中斷，1996年4月4日廣九直通車恢復通行。圖為首班駛過羅湖橋的直通車。網絡圖片



◀在香港紅磡火車站，搭乘廣九直通車的旅客抵達香港。資料圖片

乘車嘆美食 滋味至今難忘

直通車永久停運的消息傳出後，懷念直通車時代的聲音成為灣區民眾的熱話。70後港商朱穎恆（圓圖）說，直通車是多年來連接粵港的交通命脈，對兩地的經濟發展和文化交流做出了難以取代的貢獻。而且在宏大敘事背後，還有很多兩地民眾的細膩情感交融其中。「廣九直通車上有我孩童時期最愛吃的雞腿，味道至今難忘。」



腿可以啃。「小時候，很多長輩會通過直通車搬家電送給內地親友。」朱穎恆說，這會令港人回內地探親時有衣錦還鄉的感覺。村鎮裏的大人小孩會掛着熱烈歡迎的標語，唱歌跳舞喜慶喊出：「歡迎歡迎，熱烈歡迎。」長大後，朱穎恆頻繁往返於粵港兩地。對於直通車一路以來的提速，他很有印象，從最初廣州到九龍的5小時，到後來的2小時。當時每周坐一次的頻率，令他每次登上直通車，都有種會老友的感覺。通常他都會選擇飯點時間乘車，在餐車用個簡餐，享受一種有儀式感的懷舊。大公報記者 胡若璋

難忘歲月

作為首條直通粵港的客運鐵路幹線，廣九直通車也是香港與內地第一條鐵路客運通道。有老員工坦言，直通車自1996年4月恢復運行以來，不僅便利兩地通關，旅客結構亦頻現「變遷」，見證着內地與香港之間交往與發展。對於有消息稱直通車或完成其歷史任務，老員工說若永久停運「肯定不捨」，但鐵路發展要「向前看」。港商朱穎恆說，其承載的粵港兩地情緣、發展故事和美好回憶值得被好好保留，「真的要停運那天，我至少會

在心底和它認真說再見。」
大公報記者 方俊明、胡若璋

「時代向前走，鐵路也在發展。粵港之間，從城際普速，到高速鐵路，未來還規劃磁懸浮，都成為內地對外開放的重要窗口。」鐵路老員工劉女士說，廣九直通車在40餘年來的旅客結構、出入境物品等發生的變化，也成了兩地變遷發展的「最前線」見證。

織互動「親緣」紐帶

40年前，內地生活物資較緊缺，當時臘味、罐頭和舊衣飾等成為旅客經廣九直通車攜帶入境內地「熱門」。劉女士說：「直通車也因此被稱為內地與香港之間互動的『親緣』紐帶。」上世紀80年代中後期，電視機、收錄音機等成主流；到上世紀90代初中期，攝像機、電子琴等佔主導。而近十多年來，旅客返程內地所帶物品趨於簡便精緻，高檔化妝品、珠寶首飾等較熱門。

廣九直通車40多年的運營，為內地鐵路服務與發展提供示範。廣九車隊原隊長畢江說過，在內地鐵路進入高鐵時代前，旅客坐過直通車就會一改對內地鐵路「笨、慢、擠」的印象。即使進入高鐵時代，廣九直通車也因其「提供最



►第一代廣九直通車乘務員。網絡圖片

好的服務」的信念和高效率的管理而備受海內外旅客讚譽。譬如直通車的乘務員選拔標準要經過「三車」（慢車、普通車、廣深高速車）、「三語」（粵語、普通話和基礎英語）等培訓，這也為廣深港高鐵等高鐵線的運營服務提供借鑒。

歷出入境科技迭代

「作為首條直通粵港的客運鐵路，廣九直通車亦見證兩地通關便利變化。」廣州天河邊檢部門相關負責人表示。從最初的臨時聯檢棚人工操作，到先進的旅檢大廳；從率先啟用電腦驗證系統，到旅客15秒自助通道通關，廣九直通車都見證了內地出入境科技發展。頻繁來往於粵港兩地的港商朱穎恆說，這是灣區發展的表現，未必不是好事。「有時候大家要邁開步子勇往直前。就像天星小輪那樣，它們的存留更多是一種濃濃的情感記憶」。當然，它承載的粵港兩地情緣、美好記憶值得被好好保留。「真的要停運那天，我至少會



►現在的廣九直通車乘務員。網絡圖片



►廣九直通車穿過沙田。網絡圖片

廣交會尋寶 商人濟濟一堂

得悉廣九直通車或將停運，不少往來粵港兩地的港商感到遺憾和不捨。港人鄭小姐說，「最早坐廣九直通車在20多年前。那時每年都會從香港落廣州參加廣交會，廣九直通車從紅磡出發到廣州東落車，從香港市區到廣州市區，快捷方便。」鄭小姐記得，每逢廣交會，廣九直通車上大多數客戶都是北上廣交會「尋寶」的港商以及外國商人，車廂濟濟一堂，行李架上整齊地放着大大小小的皮篋。

「以前來廣州採購，需要專門帶一個皮篋，來裝一些商品目錄和文件。現在很多流程都可以電子化，可以空手來空手走，即使不坐廣九直通車坐直通巴士也很方便。」鄭小姐說，「但直通車依然是很多外國人從香港到廣州的

必選交通工具，因為他們未能搞懂複雜的直通巴士乘坐方式。」

1995年，廣九直通車開始在東莞常平站停靠，便利來往香港與東莞的港商。港商吳克翰說，他就是在1995年開始搭乘廣九直通車從香港到東莞。「廣九直通車挺方便，但後來來往粵港的交通方式更多元，直通車落幕也是遲早的事情，意味着時代和技術一直在進步。」大公報記者 盧靜怡



▲直通車是很多外商來往粵港的必選交通工具。網絡圖片

輝煌軌跡 粵港經濟融合「黃金線」

如果不是傳言說廣九直通車或將永久停駛，我也差點忘記了這一趟恢復運行超過40年的列車。在廣深港高鐵開通之前，它是很多港商、港青北上廣州的首選，而我與他們的相識，也大多從這開始。

講究效率的香港人都是「時間管理大師」，紅點子創作（香港）有限公司CEO李嘉俊就曾將辦公室設置在離廣州東站步行大概5分鐘的地方，便利於港青在穗港兩地往返是主要原因。早上從香港出發，中午抵達廣州，剛好與客戶共進午餐；將候車時間提前一點，剛好與好友小聚喝上一杯咖啡，或者是接受

採訪再返回香港，日程實現無縫對接。曾在一港資旅行社工作的吳先生，每次我約訪他都會選在廣州東站附近的咖啡廳。在這裏，他曾滿懷信心地展望港資旅行社經營出境遊業務的前景，也曾低落地訴說業務拓展遭遇難題，他步履匆匆的樣子，給我留下了深刻印象。

伴隨着廣九直通車轟鳴聲，我曾在這裏採訪過來自香港的「三來一補」小老闆、製造業「大佬」、新生代創業青年，聽他們說過去的輝煌，說前景的美好，說粵港合作的種種故事。飛馳了40多年的列車，就是粵港經濟融合的「黃金線」和兩地同胞血脈相連的「親情線」。大公報記者 黃寶儀

晒出老車票 好想再去打卡

不少內地網民得知廣九直通車或將停運後，紛紛在社交平台晒出車票，表達不捨。網友Andy-Wan-Luk表示，自己有幸和媽媽一起乘坐廣九直通車，趕上了疫情前「尾班車」的機會：「以後直通車也將成為歷史。那個沒有疫情，說走就走的時代真好。」網友「減減MJ」傷感地表示：「廣九直通車車廂的特色和沿途的風景不是其他動車組所能代替的，以後再也沒有機會坐了。」

「在深圳地王區域工作期間，每天下班經常能在東門老街鐵路橋看到

港鐵直通車路過……」有網友表示：「幸虧之前去看黃子華演出故意選了廣九直通車，否則真是意難平……要是沒有疫情，真的好想再去打卡。」

網友「小棉襖404」晒出一張從廣州東站至紅磡站的綠色車票，表示自己看新聞得知直通車可能要停運，感到懷念。「這是我去HK最喜歡的交通工具，以前一票難求，好喜歡直通車上的滷水雞腿。」網友「升級打怪のmimi」連發幾個哭泣的表情稱：「啊？廣九直通車很方便啊！這是我

去廣州最喜歡的方式，而且還有美味雞腿，直通車的雞腿賊好吃，不要退下啊捨不得……」

大公報記者 盧靜怡



◀車票。網友紛紛晒出廣九直通車票。網絡圖片

數看客量變化

- 1979年4月：中斷30多年的廣九直通車恢復運行，初期每天開行僅1對，年客量僅7萬多次。
- 1997年香港回歸時：開行6對，年客量148萬人次。
- 2018年：開行12對，年客量超過310多萬人次。
- 2019年：按平均每日乘客量約6900人次，年客量約近252萬人次。
- 2020年1月：直通車因疫情嚴峻，暫停服務至今。

通關變化

- 1979年恢復運行後：初期通關監管設在臨時聯檢棚，「手工操作、人人過篩、件件開箱」。
- 上世紀80年代中：6個封閉式檢查房亮相，每房1個大檢查台，旅客物品全部攤在台上檢查。
- 上世紀90年代初：敞開式26條通道開通，隨後發展為無障礙開放式通道。
- 近幾年來：查驗模式更全面「電子化」，包括閉路電視監控系統、離子分析儀、新式X光機等，開通更多「自助通道」。

旅客結構變遷

- 1979年：恢復運行初期旅客以探親、貿易、旅遊為目的的港澳居民、華僑為主，也有部分因公出國人員和外籍人士。
- 1987年：台灣放寬兩岸交往限制，當年入出境同胞首次逾萬，次年更激增20多倍。
- 1993年：旅遊團以直通車出境，團進團出的赴港遊客逐年飆升。
- 2003年：CEPA實施後赴港自由行成主力軍，穩佔客流比例一半左右，而經港往返內地的東南亞、非洲籍客商亦增加。
- 2018年以來：廣深港高鐵全線通車後，廣九直通車的乘客量回落，以商務客居多，也有部分自由行旅客。