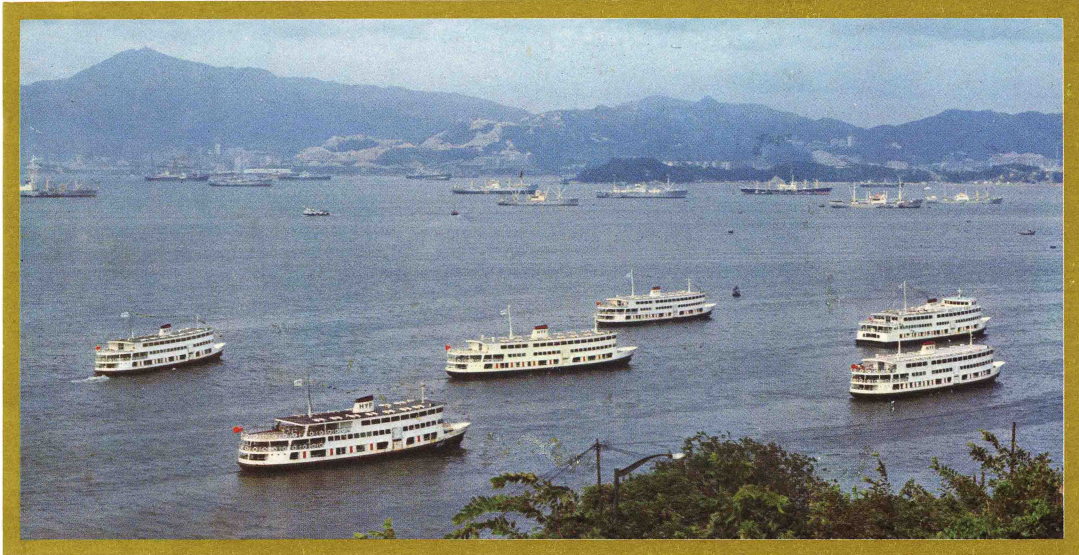


The Hongkong & Yaumati Ferry Co. Ltd.  
**Golden Jubilee 1923-1973**  
香港油蔴地小輪船有限公司五十週年金禧紀念



新型三層豪華客輪列隊進港

Triple-deck ferries sailing into Hong Kong Harbour

CONTENTS

Triple-deck ferries sailing into Hong Kong Harbour .....	1
Foreword by Chairman of the Board of Directors and Managing Director .....	2
The Board of Directors and Management .....	4
Ferry Fleet .....	5
Brief History .....	6
Subsidiary Company I: HYFCO Development Co., Ltd. ....	54
Subsidiary Company II: The Hongkong Shipyard Limited .....	58
Map of Ferry Routes to Outlying Districts & Round Hong Kong Island Excursion Cruise .....	62
Map of Cross Harbour Ferry Services .....	64

目 錄

新型三層豪華客輪列隊進港圖.....	1
董事局主席兼總裁獻辭.....	3
董事局及經理部.....	4
渡輪船隊船名表.....	5
簡史 .....	13
附屬公司之一：香港油蔴地建設有限公司 .....	54
附屬公司之二：香港船廠有限公司.....	58
港外線小輪及環島遊覽船航線圖.....	62
港內線小輪航線圖.....	64

## FOREWORD

We have attempted to put between the covers of this Golden Jubilee album a brief record of the Company's development. It is also a tribute to the many people who have served the Company loyally and well over the last 50 years.

Yaumati Ferry weathered many crises over this period. Today, we face competition from the Cross Harbour Road Tunnel and in the near future, from the Mass Transit System. We are convinced that ferries continue to have an important role to play in Hong Kong's communication system. To us, the Harbour is not a barrier dividing Hong Kong Island from Kowloon Peninsula, but is a convenient waterway linking population centres. As our twin cities expand along the coast line and roads become clogged with traffic, our ferries must provide economical, efficient and swift transport for commuters and goods traffic.

There is a saying「逆水行舟，不進則退」which means when sailing against the current if you do not advance you go backwards. Yaumati Ferry has always been conscious of this axiom and is continuously improving our fleet and pioneering new ferry services.

In recent years, we have also diversified into other activities such as property development and shipbuilding. These ancillary enterprises are interconnected with our ferry operations and have great potential.

We are confident that with continued hard work, flexibility and adaptability, we will surmount the challenges that lie ahead and go from strength to strength.

Lau Chan Kwok  
Chairman of the Board of Directors  
and Managing Director

## 金禧獻辭

本公司欣逢創業五十週年，同人等謹藉此金禧紀念冊將本公司歷年之業務發展過程作一簡要紀錄，同時，亦賴以表揚過去半世紀以來不少對本公司忠誠服務人士之勞績，並致以崇高之敬意。

過去五十年來，本公司曾歷盡不少艱困，時至今日，吾人雖正遭受「海底隧道」及將來臨之「地下鐵道」競爭威脅，但同人等深信渡海小輪在本港之交通系統中，將仍佔有重要之地位。就吾人之觀點而言，維多利亞港實非分隔港島與九龍半島之障礙，反而成為聯繫各處人口稠密地區之通達水道。當此港九兩地正沿海岸線積極擴展，而陸上道路交通又在日趨壅塞之際，因此，本公司之小輪正好對往來乘客與貨運，提供費用經濟及效率迅速之輸送服務。

成語有云：「逆水行舟，不進則退」。本公司對此語意，常深誌不忘，故不斷將屬下之船隻改進，並繼續開闢新航線，以求發展。

近年來，本公司之業務亦已擴展至其他方面，例如發展地產及造船業。此等輔助事業與本公司之小輪業務極有關連，且前途展望，至為美好。

吾人深信，以本公司夙夜匪懈，黽勉經營，及適應時代進步之精神，必能應付未來一切之考驗，克服困難，向前邁進，將使業務更趨隆盛。

劉鎮國  
董事局主席兼總裁

THE HONGKONG & YAUMATI FERRY CO., LTD.  
香港油蔴地小輪船有限公司

BOARD OF DIRECTORS

Chairman	Lau Chan Kwok Esq., O.B.E., J.P.
Directors	Choy Wai Hung Esq., Lambert Kwok Esq., Edmond T. C. Lau Esq., Lee Pak Yiu Esq., Dr. Liu Yan Tak K. S. Lo Esq., O.B.E., J.P. Shum Wai Yau Esq., O.B.E., J.P. Sir Shiu Kin Tang, C.B.E., K. ST. J., LL.D., J.P. Wong Kwok Shuen Esq., Miss Grace T. K. Young, J.P.

MANAGEMENT

Managing Director	Lau Chan Kwok Esq., O.B.E., J.P.
General Manager	Edmond T. C. Lau Esq.,
Secretary	Miss Grace T. K. Young, J.P.
Marine Superintendent	Edward C. K. Young
Chief Accountant & Commercial Manager	Frederick W. T. Wong
Manager (Operations)	Herbert C. M. Tsoi
Manager (Engineering)	F. W. Choy

董 事 局

主席	劉 鎮 國
董事	蔡 惠 鴻 羅 桂 祥
	郭 琳 弼 岑 維 休
	劉 定 中 鄧 肇 堅 爵 士
	李 伯 堯 王 國 璇
	廖 恩 德 醫 生 楊 展 翹

經 理 部

總裁	劉 鎮 國
總經理	劉 定 中
秘書	楊 展 翹
船務總管	楊 卓 堅
總會計兼商業經理	黃 詠 棠
經理(船務行政)	蔡 昌 明
經理(工程部)	蔡 輝 華

FERRY FLEET 渡輪船隊

(December 1973)

Name 船名 Carrying Capacity 載量

Passenger/Vehicular Ferries

Man Hup	民合	952	passengers & 28 cars
Man Kwan	民群	952	passengers & 28 cars
Man Ting	民定	948	passengers & 28 cars
Man Bong	民邦	948	passengers & 28 cars
Man Foo	民富	824	passengers & 18 cars

Double Decked Vehicular Ferries  
雙層載車小輪

Man Tsun	民駿	448	passengers & 65 cars
Man Wang	民宏	448	passengers & 65 cars
Man Hoi	民開	448	passengers & 65 cars
Man Yip	民業	436	passengers & 65 cars
Man Lok	民樂	368	passengers & 45 cars
Man Kim	民儉	368	passengers & 45 cars
Man On	民安	368	passengers & 45 cars

Triple Decked Passenger Ferries  
三層載客小輪

Man Kin	民健	1,462	passengers
Man To	民道	1,332	passengers
Man Tak	民德	1,319	passengers
Man Chi	民智	1,319	passengers
Man Ping	民平	1,088	passengers
Man Shing	民昇	1,078	passengers

Double Ended Passenger Ferries

Man Fook	民福	779	passengers
Man Kam	民錦	756	passengers
Man Tim	民添	756	passengers
Man Foon	民歡	750	passengers
Man Wah	民華	750	passengers
Man Wing	民榮	750	passengers
Man Tai	民泰	750	passengers
Man Ko	民高	734	passengers
Man Ming	民明	734	passengers

Name 船名 Carrying Capacity 載量

Man Ngai	民毅	723	passengers
Man Yung	民勇	723	passengers
Man Chan	民贊	718	passengers
Man Kuen	民權	706	passengers
Man Ka	民家	675	passengers
Man Leung	民量	672	passengers

Single Ended Passenger Ferries  
單頭載客小輪

Man Yiu	民耀	669	passengers
Man Lai	民禮	662	passengers
Man Fai	民輝	660	passengers
Man Sang	民生	656	passengers
Man Po	民寶	656	passengers
Man Tien	民天	656	passengers
Man Fung	民豐	656	passengers
Man Cheong	民昌	656	passengers
Man Yan	民恩	656	passengers
Man Choy	民財	656	passengers
Man Tat	民達	656	passengers
Man Yick	民益	656	passengers
Man Hing	民興	650	passengers
Man King	民敬	650	passengers
Man Ching	民清	650	passengers
Man Tun	民敦	628	passengers
Man Shun	民信	628	passengers
Man Yee	民義	628	passengers
Man Hau	民厚	628	passengers
Man Ying	民英	620	passengers
Man Yuet	民悅	619	passengers
Man Loy	民來	619	passengers
Man Keung	民強	542	passengers
Man Hong	民康	522	passengers
Man Kwok	民國	450	passengers
Man Hei	民喜	433	passengers
Man Kit	民傑	381	passengers

Water Buses 海上巴士

Man Ning	民寧	262	passengers
Man Loong	民隆	261	passengers
Man Wo	民和	261	passengers

Water Taxis 海上的士

H. Y. F. 1	凱一	66	passengers
H. Y. F. 2	凱二	66	passengers
H. Y. F. 3	凱三	66	passengers
6	Landing Pontoons		
2	Service Launches		

## BRIEF HISTORY

- 1923** The Company was incorporated on the 5th November. The Promoters of the Company were Messrs. Lau Tak Po, Lau King Cho, Kwok Chuen, Chan Sau Fung, Chan Shek Shan, So Tsz Hang, Wong Choi Ho, Cheuk Ming Shan, Yue Wai Pun, Wong Kwong Po, Wong Kwong Wa, Au Yeung Lu Ming, Au Yeung Tso Sheung and Chung Sau Chi.

The authorised and issued capital of the Company was \$400,000. Messrs. Lau Tak Po and Lau King Cho were the first joint Managing Directors of the Company. The Company successfully tendered for a franchise to operate 3 cross harbour ferry routes.

- 1924** The Company commenced operations on the 1st January with 11 small wooden hulled boats plying between Hongkong Central and Sham Shui Po, Mong Kok and Yau Ma Tei. Fares were First Class 10¢ 2nd Class 4¢ and 3rd Class 2¢. Daily receipts amounted to about \$1,000.

- 1925** An order was placed with the Kwong Tak Cheong Shipyard for the first ferry boat to be built for the Company, the "Man Ying", a single ended passenger ferry. She joined the Hong Kong/Yau Ma Tei Ferry Service.

- 1926** Mr. Lau Tak Po applied to Government for the construction of vehicular ferry piers in Hong Kong and Kowloon and the building of vehicular ferries instead of a cross harbour bridge or tunnel. This received Government's approval and planning work was commenced.

- 1928** The Company received a franchise to operate new passenger ferry services between Hongkong Central/Hung Hom/Kowloon City and Hongkong Central/Hung Hom/Sai Wan Ho/Shau Kei Wan. Four passenger/vehicular ferries the "Man Kung", "Man Kim", "Man Yeung" and "Man Gock" were ordered from the Hongkong & Whampoa Dock Co., Ltd.

- 1931** The Company's authorised capital was increased to \$1,000,000. Mr. Lau King Cho, Managing Director passed away.

- 1932** In June, the Company's issued capital was increased to \$600,000 by the issue of one new share for every two old shares. The 20,000 new ordinary shares were issued at a premium of \$10 making a total subscription of \$20 per share.

At the end of the year, a further Rights Issue of one new share for every six old shares was made. The 10,000 new ordinary shares were issued at a premium of \$20 making a total subscription of \$30 per share and brought the issued capital to \$700,000.

- 1933** On the 6th March, the Jubilee Street/Jordan Road passenger and vehicular ferry service commenced operations.

- 1938** The Company was granted a franchise to operate the following outlying ferry services and commenced services on the 6th November : —

Wilmer Street/Cheung Chau/Silvermine Bay/Peng Chau  
Wilmer Street/Tsuen Wan/Tsing Yi  
Wilmer Street/Castle Peak/Tung Chung/Tai O

The issued capital was increased to \$840,000 by the issue of 14,000 new ordinary shares of one new share for every five old shares held at a premium of \$10, totalling \$20 per share.

- 1939** The net profit before tax and royalties amounted to \$465,000, the highest record in the prewar years.

- 1941** The Company had a fleet of 31 vessels including 4 passenger/vehicular ferries and 2 steel pontoons. When the Pacific War broke out on the 8th December, the whole fleet was requisitioned by Government.

The Company commenced its most difficult years under Japanese occupation.

- 1945** When the war ended, only 21 vessels were recovered more or less intact including two passenger/vehicular ferries. Work on salvage of scuttled ferries, tracing the rest of the fleet and reconstruction began. A decision was taken to convert the fleet from steam engines to diesel engines.

- 1946** In mid-April the Hongkong Central/Jordan Road, the Hongkong Central/Mongkok and the Hongkong Central/Shamshuipo ferry services were resumed. As the change back to Hongkong currency resulted in a shortage of money, ferries were operated free of charge for 3 days.

Sir T.N. Chau was elected Chairman of the Board of Directors.

- 1948** Sale of monthly tickets to adults and students was resumed.

The authorised capital was increased to \$5,000,000. The issued capital of the Company was increased to \$1,680,000 by the issue of 84,000 new ordinary shares on the basis of one new share for every one old share on payment of par value of \$10 for each new share.

- 1949** On 12th November the Wanchai/Jordan Road Ferry Service commenced.

- 1950** On 1st September the Wilmer Street/Shamshuipo Ferry Service commenced. On the 23rd May, 1950 the first passenger/vehicular ferry built after the war the "Man Foo" was launched by Lady Grantham and entered service on the 1st October, 1950.

A bonus issue of one new ordinary share for every old share was made. The issued capital was increased to \$3,360,000.

- 1951** Due to shortage of steel, an order for 5 single ended passenger ferries was placed with the Yarrow Shipyard of Glasgow to be pre-fabricated there and re-assembled in Hong Kong. New passenger/vehicular ferries the "Man On" and "Man Lok" entered the Jubilee Street/Jordan Road Ferry Service.

The authorised capital of the Company was increased to \$30,000,000.

- 1954** Death of Mr. Young Tsun Dart, Director and Manager who had joined the Company in 1925. He was succeeded by Mr. Lau Chan Kwok.
- 1955** The Tolo Harbour Ferry Service commenced.  
The issued capital was increased to \$5,040,000 by the issue of bonus shares of one new ordinary share for every two old shares held.  
Death of Mr. Lau Tak Po, Managing Director and Founder of the Company. He was succeeded by Mr. Lau Chan Kwok. Mr. Pau Tat Fu was promoted Manager.
- 1956** On 3rd July the Wanchai/Kowloon City Passenger Ferry Service commenced. Riots in October in Kowloon led to curfew and to suspension of cross harbour ferry services from 11th to until 16th October.
- 1958** The Hongkong/Tsing Yi/Tsuen Wan Ferry Service suspended for 16 years was resumed on the 3rd July.
- 1959** The Company was awarded a franchise to operate a vehicular ferry service between North Point and Kowloon City on condition that four new vehicular ferries were built.
- 1960** On 15th January a temporary auxiliary vehicular ferry service commenced between Rumsey Street/Jordan Road.  
15th June-commenced Round Hong Kong Island Excursion Ferry Service on weekends.  
9th March-official opening of the Workmen's Quarters at Tai Kok Tsui Road, Kowloon. 354 units were built at a cost of \$3 million.  
Issued capital was increased to \$10,080,000 by the issue of one bonus ordinary share for every two old shares and one rights issue ordinary share for every two old shares on payment of \$10 subscription per share.
- 1961** The number of passengers carried during the year was 102,000,000, the first time passengers exceeded the 100 million figure.
- 1962** On 17th May Hongkong/Lamma Island Ferry Service commenced.  
Due to reclamation of the Central District waterfront, the Hongkong Central Terminal of the Shamshuipo Ferry Service was temporarily moved to Rumsey Street.
- 1963** 40th anniversary. The net profits before tax and royalties exceeded \$10 million, a new record.  
On the first September the following passenger ferry services started operations:—  
North Point/Kowloon City  
North Point/Kwun Tong  
North Point/Hung Hom (awarded by tender)

On the 1st November commenced a supplementary vehicular ferry service between Jubilee Street/Jordan Road.

On the 12th November commenced Wanchai/Hung Hom passenger ferry service. New ferry construction comprised of "Man Loong", "Man Kit", "Man Yuet", "Man Yee", a total of seven ferries were commissioned.

- 1964** The issued capital was increased to \$20,160,000 by the issue of one bonus ordinary share for every old share held.

On the 18th November the Central Harbour Services Pier was formally opened and the Central/Mongkok Ferry Service and Outlying District Ferry Services were moved to the new Pier. The head office also moved from 144-148 Des Voeux Road, Central to the 1st floor of the new Pier. The office staff numbered 103 persons and ferry crews and pier staff numbered 1,856.

Three new ferries the "Man Ko", "Man Ming" and "Man Loy" were completed and entered service.

- 1965** On the 27th January the North Point/Kowloon Vehicular Ferry Service formally commenced.

On 8th March the temporary vehicular ferry service between Rumsey Street/Jordan Road was closed.

On the 23rd October double-decking of the auxiliary ferry berths at Jubilee Street and Jordan Road was completed and double decked vehicular ferries commenced operations.

The new passenger/vehicular ferry "Man Kwan" was launched by Lady Trench on the 30th June. A sistership of the "Man Kwan", the "Man Hup" was launched on the 28th October.

- 1966** On the 27th August the Outlying Districts Services Pier was formally opened and ferry services to these areas were transferred to the new pier from the Central Harbour Services Pier. The Hong Kong/Shamshuipo Ferry Service moved to the vacated berth at Central Harbour Services Pier.

Mr. H.K. Long, the Engineer Superintendent for 34 years retired. He was succeeded by Mr. Edward C.K. Young.

- 1967** Riots broke out during the year. On the 24th June the Wanchai/Kowloon City Ferry Service was suspended.

In September the temporary pier at Silvermine Bay built by the Company was completed and opened for service.

As from September, employees and their immediate families received free medical treatment from the Company's doctors.

The Company's former office at 144-148 Des Voeux Road, Central was converted into a recreation centre for the Company's employees.

Mr. Chiu Shiu Huen, Marine Superintendent retired. He joined the Company in 1923.

**1968** On the 10th March the East and West Wanchai Ferry Piers were completed and the Wanchai/Jordan Road and the Wanchai/Hung Hom Ferry Services moved to the new East Wanchai Ferry Pier.

On the 4th July the third vehicular ferry berth at Jubilee Street Ferry Pier was completed and an auxiliary vehicular ferry service commenced.

Mr. Pau Tat Fu, Director and Manager retired and was succeeded by Mr. Edmond T.C. Lau.

**1969** In October new passenger ferry "Man Fook" was launched and entered service. Mr. Edward C.K. Young was appointed Marine Superintendent.

**1970** On the 5th October the double decking of North Point/Kowloon City Vehicular Ferry Piers was completed and double decked vehicular ferry service was started. New passenger ferry "Man Lai" was completed in mid January.

The first triple decked passenger ferry "Man Shing" was launched by Lady Trench on the 10th July. She entered service as a normal cross harbour ferry on weekdays, maintained Hong Kong/Silvermine Bay ferry service during holidays and operated Round Hong Kong Island Cruises on Saturdays. In addition, it became a floating Nightclub in the evenings.

On the 5th June a wholly owned subsidiary company The HYFCO Development Co., Ltd. was formed to develop the Company's properties and to diversify investments.

**1971** The year's net profit before tax and royalty amounted to \$16,350,000 and the Board of Directors recommended the payment of an extra bonus dividend of 50 cents per share.

On the 12th January the North Point/Kowloon City double decked ferry piers were formally opened by the Director of Public Works Mr. J.J. Robson.

On the 31st March the second triple decked passenger ferry "Man Ping" was launched and joined service. She took over Nightclub cruises from her sistership the "Man Shing". Cantonese cuisine was served on board.

17th August Typhoon Rose inflicted heavy damage to the Company's fleet and piers.

**1972** On the 12th February the new Kwun Tong Passenger Ferry Pier was formally opened and the North Point/Kwun Tong Ferry Service moved to this new Pier.

On the 22nd April the new Tai Kok Tsui Passenger Ferry Pier was officially opened and the Hong Kong/Mongkok Ferry Service moved to this Pier on the 23rd April.

On the 29th April the Company's largest ferry the triple decked passenger ferry "Man Kin" was launched by Lady MacLehose. She replaced the "Man Ping" on nightclub cruises.

On the 1st May, the Hong Kong Central/Kwun Tong passenger ferry service commenced operations.

On the 11th May, the Company was granted licences to operate two passenger ferry services between Shau Kei Wan and Sam Ka Tsuen and Shau Kei Wan and Kwun Tong.

In August, the Cross Harbour Road Tunnel was opened to traffic with adverse effect on the Company's operations. This was anticipated and the Board had made plans for diversification.

On the 11th September another triple decked passenger ferry the "Man To" was launched by Mrs. A. Fletcher, wife of the Director of Marine.

On the 27th December HYFCO Development Co., Ltd., the Company's wholly owned subsidiary purchased the Hong Kong Shipyard Ltd.

**1973** 50th Anniversary.

On the 12th April triple decked passenger ferry "Man Tack" was launched by Mrs. P.C. Haddon-Cave, wife of the Financial Secretary.

On the 14th April the authorised capital of the Company was increased to \$100,000,000. The issued capital of the Company was increased to \$60,480,000 by the issue of 2,016,000 bonus issue ordinary shares of one new share for every old share held and a rights issue of 2,016,000 new ordinary shares of one new share for every old share held on payment of \$15 premium making a total subscription of \$25 per share.

In April the Company's thirteen storey HYFCO Industrial Building Stage I at Tai Kok Tsui was completed and fully let.

The Company entered into the fibreglass era. In May two fibreglass hulled water buses, the "Man Wo" and "Man Loong" were delivered. A third water bus was purchased and named "Man Ning". The first water taxi the HYF 1 built by the Hong Kong Shipyard Ltd. entered service.

On the 2nd July, the Shau Kei Wan/Sam Ka Tsuen and Shau Kei Wan/Kwun Tong passenger ferry services commenced from temporary ferry piers built by the Company at Shau Kei Wan and Sam Ka Tsuen.

# 香港油蔴地小輪船有限公司

## 簡史 1923—1973

本公司一切冊籍，自經第二次世界大戰波及本港後，散佚殘缺，而又人事迭更，搜集為難。茲篇所述，不過僅就現存資料及同人記憶所及，擇其足述者，將本公司五十年來創辦與發展經過，分為三個時期，逐段記出，舛漏之處，知所難免，幸祈社會人士予以諒察。

### 初期創辦經過：半世紀前之港海交通

(1923—1945)

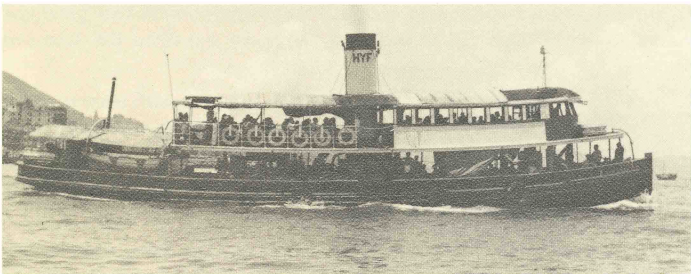
溯自一九一九年以前，全港九渡海交通，分別由十六間小輪公司所承辦，當時祇用單層木船行走由中環至油蔴地、旺角及深水埗等航線。船上設備簡陋，頭等收費五仙，三等收費二仙，但各小輪公司在業務上之競爭，却異常劇烈。直至一九一九年起，港九渡海小輪航線始由四約街坊輪船公司向政府投得專利權。並改用雙層木船行走由中環至油蔴地、旺角及深水埗各線，船上分設頭、二、三等，頭等設在樓上，收費一毛，二等則在樓下近船頭處，收費五仙，三等設在車房兩旁及船尾，收費三仙。但三等規定每日由下午六時起，需多收一仙。當時各線所用之碼頭，全部屬於小型之木碼頭，設在中環租庇利街口之碼頭，祇用作行走中環油蔴地航線，而由中環往旺角及深水埗航線，在港方則同泊於上環街市對開之碼頭，至旺角方面，在山東街之舊旺角碼頭側臨時設一小木浮臺，並須架搭竹橋上岸，而深水埗則在南昌街口設一木碼頭，以便搭客上落。

### 由本公司統一承辦

至一九二三年年底，四約街坊小輪公司之批約期滿，而香港政府亦擬招商承辦該項交通事業，本公司創辦人劉德譜先生有感於香港九龍兩地，中間祇有一海相隔，須賴渡海小輪為之聯繫貫通，而兩地之商業，亦靠小輪來往以協助發展。遂與友人劉景初、黃才浩、郭泉、歐陽藻裳、歐陽耀明、陳秀峯、余偉賓、卓明珊、黃光甫、黃光華、蘇子衡、陳碩臣、鍾秀芝諸公乘時發起組織一小輪公司，並定名為「香港油蔴地小輪船有限公司」，公開招股，每股港幣十元，並委託東亞銀行代收股本，計共收得股銀四十萬元，作為儲備基金。隨由發起諸公推選劉德譜先生具名向政府投標承辦渡海小輪業務，幸獲批准，隨即在油蔴地東方旅店租賃廳房，作為本公司之臨時籌辦處。一面選購小輪及裝修船隻，一面招僱船員與掄聘各級專才，另須向政府各有關部門磋商聯絡，幸一切均獲順利進行，本公司遂於一九二三年十一月五日正式成立，成為一華資經營及純屬華人管理之渡海小輪公司，並改賃德輔道中五十九號二樓，作為本公司之正式辦事處，劉德譜先生及劉景初先生兩位旋奉香港政府批准為本公司首任總經理，以總其成。

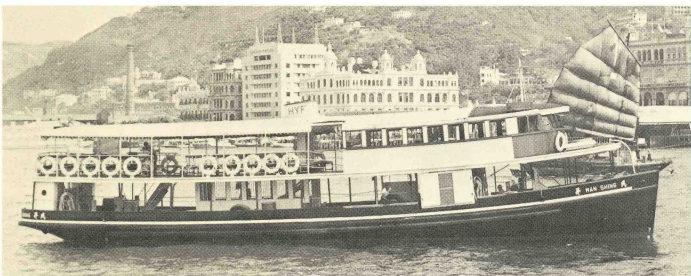
### 正式營業派輪行走

本公司於一九二四年一月一日起正式開始營業，分別派船行走深水埗、旺角、油蔴地航線。當時僅擁有蒸汽機單頭車小輪十一艘，其中最大者名為「民生」，其次則為「民發」、「民達」、「民強」、「民富」、「民昇」、「民安」、「民平」、「民權」、「民量」等，而總計各線之收入，每日不過千餘元而已。自開辦後，鑒於急切開辦各線時，因陋就簡，原有大部份船隻不合使用，遂於一九二五年向廣德昌船廠裝造「民英」號單頭車汽船一艘，加入行走中環至油蔴地



1. 燒煤行走之「民昇」號。
2. 改裝油渣機後之「民昇」號。
3. 新型三層豪華客輪「民昇」號。

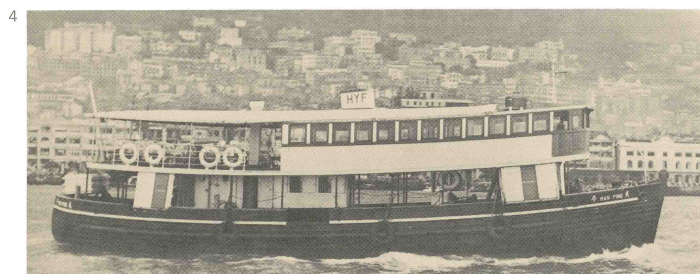
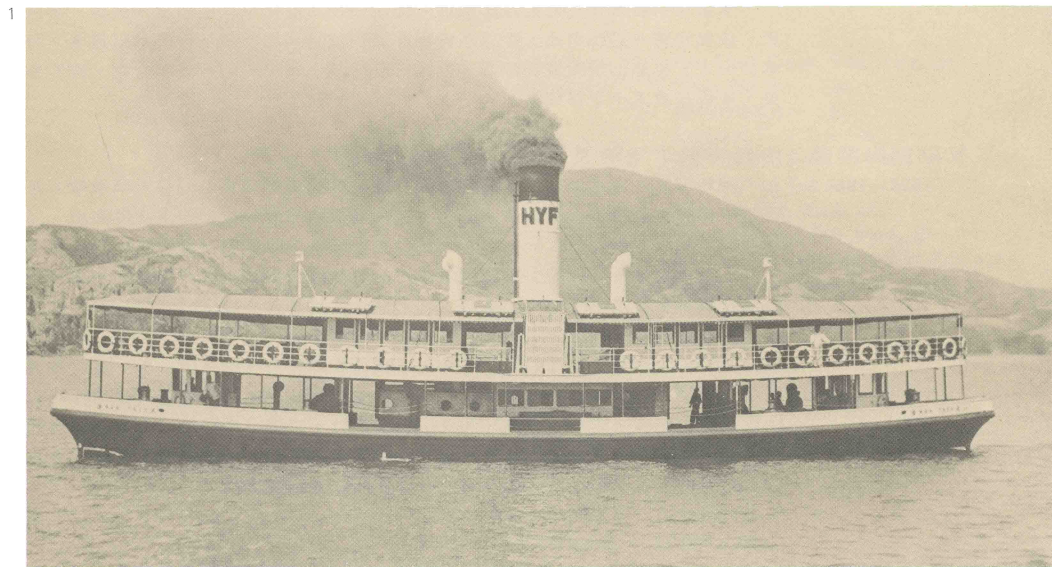
1. 1st “Man Shing” with steam engine.
2. 1st “Man Shing” converted with diesel engine.
3. New “Man Shing” triple-decker with de luxe class top deck.



4. 初期之渡海小輪「民發」號。
5. 舊「民健」號小輪。
6. 新型三層豪華客輪「民健」號。

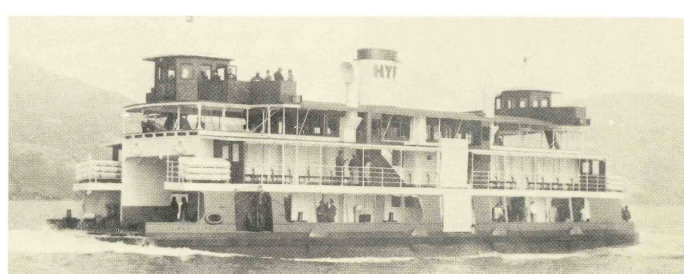
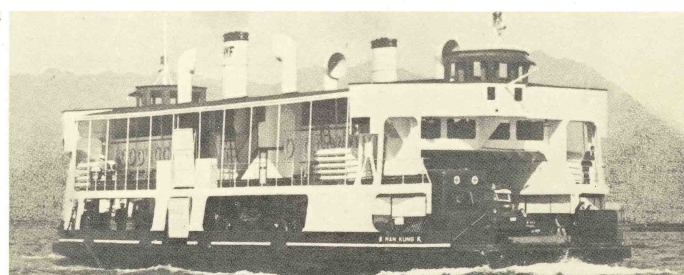
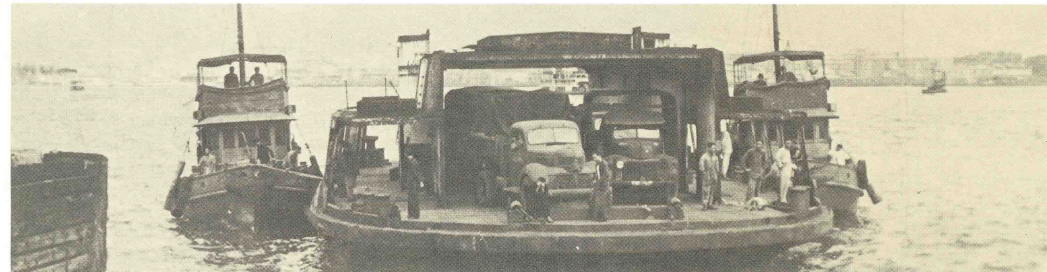
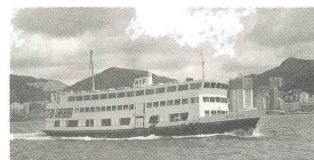
4. An early cross harbour ferry “Man Fat”.
5. 1st “Man Kin”.
6. “Man Kin” the new triple-decker.





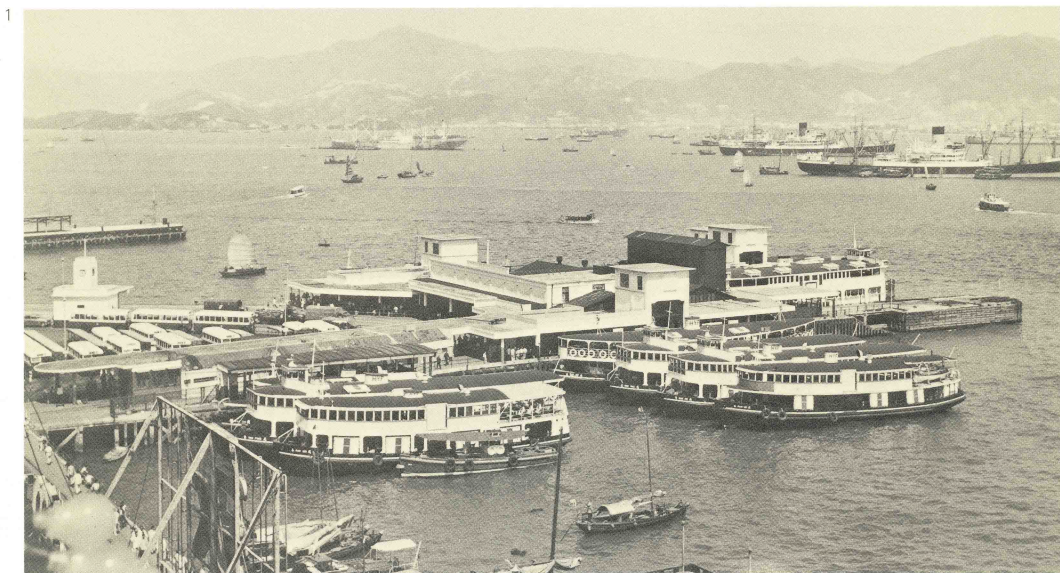
1. 燒煤行走之「民德」號。
2. 改裝油渣機後之「民德」號。
3. 新型三層豪華客輪「民德」號。
4. 舊「民平」號小輪。
5. 新型三層豪華客輪「民平」號。

1. 1st "Man Tack" with steam engine.
2. 2nd "Man Tack" with diesel engine.
3. New triple-decker "Man Tack".
4. 1st "Man Ping".
5. New triple-decker "Man Ping".



1. 戰時被拆毀之做車客船「民讓」號，戰後即加入服務，臨時用拖船拖行，開入統一碼頭時情景。
2. 戰時被炸沉於西江之做車客船「民覺」號。
3. 舊型做車客船「民恭」號。
4. 四十年前下水試航之舊型做客船「民讓」號。

1. The vehicular ferry "Man Yeung", damaged during World War II, under tow into Jubilee Street Ferry Pier for immediate service after the War.
2. The vehicular ferry "Man Gok" which was sunk at Sze Kiang during the War.
3. The old vehicular ferry "Man Kung".
4. "Man Yeung" on her maiden voyage some forty years ago.



- 1-2. 二十年前之統一碼頭，西翼設有香港往深水埗碼頭，東翼設有香港往旺角碼頭，及香港往各離島小輪碼頭。
3. 四十年前之油麻地避風塘，當時有「民安」、「民光」、「民英」、「民道」、「民讓」等十五艘小輪碇泊在舊旺角碼頭附近避風。

- 1-2. Jubilee Street Vehicular Ferry Pier some twenty years ago, with the Mongkok ferry berth and the small ferry berth for outlying districts routes on the east wing and Shamshuipo ferry berth on the west wing.
3. The Yaumati Typhoon Shelter forty years ago, with fifteen ferries including the ferry vessels "Man On", "Man Kwong", "Man Ying", "Man To" and "Man Yeung" tied up at the old Mongkok Ferry Pier.

航線。同時，董事局復建議擴充股本為六十萬元，以備添置船隻之需，並即向黃埔船塢訂造「民德」、「民智」、「民道」、「民慧」、「民禮」、「民義」、「民忠」、「民信」等蒸氣機兩頭車小輪八艘，先後建成下水，陸續加入各航線服務，故營業收入日有增加，其後更繼續添置「民興」、「民家」、「民福」、「民光」、「民清」、「民和」、「民健」等小輪，以應付乘客日漸增加之需要。又當時船費共分頭、二、三等，樓上頭等，收費一毛，樓下船頭為二等，收費四仙，車房側及船尾為三等，收費二仙；但每日由下午六時起，樓上則多收一仙。直至一九二九年左右，始將二等收費取消，一律分頭、三兩等收費，頭等一毛，三等二仙，但業務仍然蒸蒸日上，至此本公司已負起港九兩地海上交通之大任，亦足見當時創辦諸前賢筆路藍縷，擘劃經營，以奠定穩固基礎於初創之時矣。

### 籌建汽車渡海小輪

在一九二六年時，香港政府為繁榮港九起見，計劃將兩地連接貫通，於是有人建議興建港九跨海大橋，亦有人主張建築海底隧道，以便行人車輛直接往來，當時議論紛紜，莫衷一是，而本公司總經理劉德譜先生即乘時獻議政府謂：「興建鐵橋隧道之舉，雖能溝通港九兩地之交通，但恐工程繁浩，建築需時，而且費用龐大，倘建成後須向行人車輛徵費，恐有入不敷支之虞，故不如建築汽車渡海碼頭及建造載車渡海小輪，即可以兼備人、車、貨物往來港九，省時儉費，當收事半功倍之效，且較為妥捷」云云，當時港人皆以其眼光獨到，深表贊同。其後政府即派專員古先生前往各處考察調查，最後卒接納劉德譜總經理所提議之計劃，於是政府開始進行設計新碼頭與有關籌建工程，並公佈招商承辦，而本公司投得承辦權後亦即準備建造新型載車及載客兩用小輪，以實現此一計劃。

至一九二八年，本公司為應付未來開辦新載車及載客渡海小輪航線所需起見，特向黃埔船塢訂造油渣內燃機載車船「民恭」、「民儉」、「民讓」、「民覺」號等四艘，以備行走租庇利街至佐敦道新載車渡海小輪碼頭之用。

### 載車小輪正式開航

一九三〇年，政府即將各新建成之碼頭分別租與本公司使用，而統一碼頭至佐敦道之載車及載客渡海小輪航線，則由一九三三年三月六日起正式開航，一般有車人士及運貨汽車俱感便利，此因可免過去將汽車吊上躉船，再用小輪拖運渡海之遲滯與麻煩，而本公司之小輪業務又告展開另一新猷矣。

此後數年期間，本公司業務正在穩定中而逐步進展之際，適逢一九三七年七月，中日戰事爆發，上海各地工廠大量南移，引致香港工業亦隨之萌芽發展，因此本港社會經濟，較前繁榮，而貨運渡海亦不斷增加。兩年後，廣州淪陷，國內同胞更紛紛來港避難，益使本港人口直線上升，對於交通事業，尤覺有供不應求之勢。在此時期，本公司開始對各離島之航線，積極謀求發展，並準備將經營之業務，加以陸續擴充。本公司遂於一九三八年十一月六日，正式開辦由上環威利麻街直航長洲線，及上環迴航坪洲、梅窩線。並派船行走威利麻街至青衣、荃灣線，及由港迴航青山、東涌、大澳線。稍後再增加由上環迴航長洲、梅窩、及坪洲等線。是年營業溢利二十五萬五千餘元，而一九三九年之營業溢利竟達四十六萬五千餘元，為戰前本公司營業溢利之最高紀錄。



### 各型載客小輪

1. 「民量」號。
2. 「民毅」號。
3. 「民傑」號。
4. 「民悅」號。
5. 「民康」號。

### PASSENGER FERRIES

1. "Man Leung".
2. "Man Ngai".
3. "Man Kit".
4. "Man Yuet".
5. "Man Hong".



6. 「民錦」號。
7. 「民英」號。
8. 「民厚」號。
9. 「民禮」號。

6. "Man Kam".
7. "Man Ying".
8. "Man Hau".
9. "Man Lai".



## 日陷香港備受打擊

不意本公司業務正當蓬勃發展之際，於一九四一年冬，太平洋戰事突告爆發，日軍進襲香港。當時本公司共擁有小輪三十一艘（包括載車船四艘，及鐵壘兩艘）全部被政府徵用，其中載車船「民讓」號，在炮火連天中，奉命協助英軍擔任海上運輸工作。又當香港戰事緊急將告淪陷之際，本公司再奉香港政府命令，將載車船「民恭」號放沉於統一碼頭東便海底，而「民儉」、「民道」、「民智」、「民慧」、「民禮」、「民義」、「民忠」等船亦均在奉命放沉之列，此外尚有「民覺」、「民康」、「民耀」、「民強」、「民財」、「民寶」等船，因戰亂而遭散失者，亦復不少，其中有一艘小輪則被炮火擊毀，當將所受損失呈報有關當局備案。

自本港淪陷後，日軍曾強駕本公司船隻，行走華南內河各地，以致「民覺」號載車船及「民德」號兩頭車船，均遇炸擱淺而沉沒於西江德慶縣屬之河底。本公司船隻因此次戰事所遭受之損失，實屬沉重鉅大之至。況由一九四一年至一九四五年秋季之前，香港在日治時代，所有工商事業飽受戰禍摧殘，不獨行商坐賈，無業可營，而香港僑胞之逃難四方者，更不可勝計，致人口銳減，對於交通事業，所受影响最大。在此期間，本公司業務大有如江河日下，一落千丈之勢，此可稱為本公司歷史上最艱困之蟄伏時期。

## 中期復興情形：打撈沉船恢復業務

（1945—1961）

一九四五年秋，香港光復，薄海騰歡，萬民稱慶，但本公司此時所餘船隻，能歸隊集中者，祇不過「民讓」、「民信」、「民英」、「民興」、「民生」、「民健」、「民家」、「民發」、「民達」、「民光」、「民昇」、「民樂」、「民福」、「民清」等廿一艘，而載車小輪中有一艘已被完全拆散，「民讓」號則更損壞不堪。在戰時沉沒之所有小輪中，結果祇有五艘被打撈浮起，至於沉沒在西江之載車船「民覺」號因打撈不易，卒予放棄。

香港重光後，幸而香港政府仍特准本公司繼續承辦小輪業務，當時英政府宣佈日軍發行之軍票作廢，而本港市面尚未有大量港幣流通，因此本公司為利便市民起見，對乘坐小輪來往港九搭客，特別免收船費三天，此舉至為當時居民大眾所津津樂道。但由於戰時本公司之船隻損失不貲，百廢待舉，直至一九四六年四月，始將中環往佐敦道載車航線及中環往深水埗航線恢復行走。並進行向穗澳兩方當局交涉，分別尋回「民國」、「民安」、「民量」等船，又設法救起沉在海底之載車船「民恭」號與「民儉」號及其他各船，一經修理完竣，隨即派出加入各航線行走，統計所耗修理工程費用，十分浩大。同時又派本公司工程專員前往西江德慶將「民德」號撈起，拖回本港「香港船廠」修妥後，繼續加入服務。

是年本公司董事局仍推舉周埈年爵士擔任主席，總經理為劉德譜先生，而董事除陳錦鏞、蔡惠鴻、王國璇、鄭國安、郭泉、李星衢、楊俊達諸位獲選連任外，另推選廖恩德醫生、盧仲雲先生加入為下屆董事。

## 改裝船隻擴充資本

查本公司戰前所置船隻，除載車渡海小輪外，其餘多屬燃燒煤斤之蒸氣機船

。由於戰後煤價昂貴，不合化算，故決定將各船隻改裝內燃油渣機，取消用煤，並向英國訂購油渣機多副，以備改裝之用，在一九四七年已改裝完竣者，計有「民英」、「民興」、「民和」與「民清」號四艘，統計油渣機比蒸汽機之燃料費用約可減少三份之二，而對於機房燒火員工之辛勞操作及船上衛生清潔，可獲極大改善。故至一九四八年九月，已迅將全部船隻陸續改裝完竣，並分別派出航行各線，及將班次增加，與延長行走時間。而第三艘載車船「民恭」號亦已修竣加入服務，「民道」號小輪則更全部重新裝修，船上設計舒適美觀，為當時各小輪之冠。至於普通月票及學生月票，亦是年恢復發售。同時，在第二十屆股東週年常會中，曾通過一重要議案，即將本公司法定資本額一百萬元增加至五百萬元，並發行新股八萬四千股，即每一舊股配供一新股，及照每股底價供銀十元，如有股東不欲承受新股者，則可將股權轉讓。

## 興建新船增開航線

本港在戰後數年來，由於東南亞政治局勢轉變之影響，以致人口大增，百業興盛，社會繁榮，使渡海車輛及搭客亦隨之急劇增加，因此本公司之船隻大有供不應求之勢，原有舊船已難負此交通重責，必須建造新船，以應需求。對於興建新船計劃，實已刻不容緩。一九四九年十一月，本公司又開辦佐敦道至灣仔航線，初時搭客不多，其後適遇工潮發生，電車停止行走，故有不少搭客問道由中環乘搭本公司新航線之船而往灣仔，或由灣仔改搭該線小輪轉達中環，使該航線逐漸成為一條主要之渡海小輪幹線。而是年之營業溢利，亦因此頓告激增，竟達二百六十八萬二千餘元之鉅，較諸上年溢利，增加達二百一十餘萬元。搭客人數，計共四千二百五十餘萬人次，其中以中環往佐敦道，旺角及深水埗三航線之人數為最多。

於一九五〇年九月，本公司又開辦上環往深水埗航線，使港島西區居民前往九龍者，更為方便。同年五月廿三日，新建載客及載車船「民富」號完成，該輪為本公司戰後所建新船中之最大一艘，特敦請港督葛量洪爵士夫人主持下水典禮，儀式至為隆重。又自「民富」號加入服務後，中環至佐敦道線之收入頓增，更因由內地來港之人數不斷增加，使本港之經濟充滿一片好景，本公司是年之營業溢利，再增至五百四十四萬七千餘元。同時香港政府另撥給一百六十三萬七千餘元，作為賠償本公司在戰時所有船隻之損失費用，董事局特提議將盈餘積項，以紅股方式，分派各股東，每佔一股者得送紅股一股，故本公司實收資本金是時已達港幣三百三十六萬元。

至一九五一年，新載車船「民安」、「民樂」號亦先後建成下水，並即派出行走由中環汽車渡海碼頭至佐敦道汽車渡海碼頭，以協助疏導日益擠迫之汽車渡海交通，並可減輕統一碼頭汽車排隊輪候渡海之苦。

是年董事局董事除鄭國安先生退出外，其餘皆獲蟬聯復任，並推選周壽臣爵士加入為本公司董事。

次年，董事陳錦鏞先生亦退出董事局，另推選劉鎮國先生接任為本公司董事。

一九五三年，為本公司創業三十週年紀念，凡員工服務超過十年以上者，皆



### 各型載車小輪

1. 雙層載車船「民宏」號。
2. 載車兼載客船「民合」號。
3. 載車兼載客船「民富」號。

### VEHICULAR FERRIES

1. Double-decker vehicular ferry "Man Wang".
2. Passenger/Vehicular ferry "Man Hup".
3. Passenger/Vehicular ferry "Man Foo".



4. 雙層載車船「民業」號。
5. 載車兼載客船「民邦」號。
4. Double-decker vehicular ferry "Man Yip".
5. Passenger/Vehicular ferry "Man Bong".



發給獎金，以示鼓勵。是年營業溢利已達五百六十萬餘元，故全年股息，計優先股每股派七元五角，普通股每股派七元。統計四年來，本公司先後建成下水之新船，計有「民康」、「民飛」（差遣船）、「民強」、「民耀」、「民輝」、「民榮」、「民豐」、「民財」、「民生」、「民寶」、「民益」等十一艘，暫足以應付日益繁忙之各線交通工作矣。

一九五四年，本公司董事兼經理楊俊達先生不幸逝世，其生前對公司貢獻至多，今遽捐館，實為本公司一無可補償之損失，遺缺由副經理劉鎮國先生繼任。

至一九五五年三月廿日，本公司又開辦塔門線，以試辦一年為期。此線不獨成為新界大埔滘與吐露港各鄉村及塔門之唯一交通航線，同時在假日亦可吸引更多遊客前往新界旅行。

#### 籌建員工宿舍及新僱車船碼頭

本公司除努力業務發展外，對於員工福利，絕未忘懷，董事局遂議訂興建員工宿舍計劃，並經與政府洽商數年，結果，獲得政府批准撥給屋地一段，面積達三萬五千二百方呎，以備建築員工宿舍之用，如建成後，將有房屋居住單位三百餘間。

本港之僱車渡海小輪碼頭當時祇設有汽車橋兩座，倘有故障發生，即隨時有停航之虞，對交通方面，定受嚴重影響。為免汽車渡海交通中斷起見，亟需早日加建僱車船碼頭及增闢另一新汽車渡海航線，作為輔助之用，故董事局建議政府在東區興建新僱車渡海小輪碼頭，以備日後之需。

當本公司業務正在蓬勃發展之際，創辦人兼永遠總經理劉德譜先生不幸於一九五五年三月逝世，劉德譜先生歷任本公司總經理三十一年，對於發展公司業務領導有方，傾劃宏籌，勞績卓著，一旦溘逝，哲人其萎，同寅等至深哀悼。所遺總經理一席，經董事局選聘劉德譜先生之哲嗣劉鎮國先生陞任，並陞任鮑達夫先生為經理，同時推舉李伯堯先生、岑維休先生及余仕榮先生加入董事局為董事。同年，董事局提議將本公司盈餘積項，以紅股方式，分派各股東，每佔兩股者得派紅股一股。故本公司實收資本金已增至港幣五百零四萬元。

一九五六年七月，新建九龍城碼頭落成開幕，同時，九龍城至灣仔杜老誌碼頭新航線亦正式開辦。

又本港是年十月發生暴動事件，香港政府於十月十一日頒發戒嚴令，本公司所有港內線小輪均奉令停航，僅餘僱車船兩艘，以備專僱政府緊急車輛渡海之需，直至十月十六日，港內各航線始恢復常態。至於港外各線，雖在戒嚴期中，仍然照常行走，故所有離島交通，並未中斷。此亦足見本公司對維持海上交通之責任，非在迫不獲已時，實不敢少懈。

由於過去騷動時期所得之經驗，證明僱車渡海小輪航線對於維繫港九兩地交通之重要性，而政府亦已考慮計劃興建第二條僱車渡海小輪航線新碼頭。截至是年為止，本公司已擁有各類型小輪共四十六艘，另差遣船「民飛」一艘，故可稱為全世界規模最大之小輪船隊矣。而戰後停辦十六年之香港至荃灣、青衣小輪航線，亦於一九五八年七月三日恢復行走。但同年一月，本公司董事周壽臣爵士又不幸逝世。

#### 業務增進派送紅股

依照一九五八年本公司各線僱客人數統計所得，已共達九千三百七十餘萬人次，而渡海車輛亦共達一百四十二萬餘架次。其中尤以佐敦道至灣仔線之搭客人數最多，幾達總數四分之一。足證政府當年施行渡海交通航線分散政策之正確，本公司為公眾服務，亦屬義不容辭。至於離島長洲，假日前往旅遊之人仕亦日漸增加，夏季來往香港、長洲線小輪，每日開至三十五渡之多。而新船「民敬」號是年加入行走後，本公司是時已擁有船隻共四十八艘，另躉船十艘矣。

一九五九年六月，政府公開招投承辦東區第二汽車渡海小輪航線，結果，幸為本公司所投得，但條件規定：本公司須建新僱車船四艘，以備行走該線之用，故預算須於一九六一年九月始能開航。是年單頭車「民寧」號及雙頭車「民添」號分別建成，加入服務。而同年郭贊先生並被選為是屆董事局董事。

一九六〇年，本公司營業獲利七百三十四萬餘元，故董事局建議由準備金項下撥出二百五十二萬元作為增加資本之用。同時發出紅利普通股二十五萬二千股送與各股東，每佔兩股者得派紅股一股。又決定發出新普通股二十五萬二千股，每佔兩舊股者得認領一新股。股票面值十元，截至是年底止，本公司實收資本已增至港幣一千零八萬元。

同年一月十五日，本公司利用中區新填地開設一臨時汽車渡海線，藉以減輕日益擠迫之汽車渡海交通困難。此線由開始策劃以至完成，為時不及兩月，而新設碼頭工程簡單實用，實屬難得。每日由上午八時至下午八時，分派兩艘僱車船行走，以往常見之貨車長龍，因此消失，車客稱便。至於長洲新建碼頭亦是年落成啟用，以代替早於三十年前所建之木碼頭。又在夏季開始，本公司特別舉辦環遊港島遊覽節目，吸引不少本港人士及外來遊客參加，因所收船費低廉，外籍遊客尤感滿意，計是年僱運遊河客約有一萬人次之多。

#### 僱客人數年逾億萬

本公司籌建多年位於九龍大角嘴基地對面之員工宿舍工程，於一九六〇年初全部完成，並於三月九日由本公司董事局主席周焯年爵士主持開幕典禮。計有居住單位三百五十四個，建築費連地價耗資幾達三百萬元，對於解決公司員工居住問題及有關員工工作上之聯繫，均有裨益。是年夏間，歷任本公司董事多年郭泉先生及余仕榮先生退出董事局。該兩董事遺缺，另推選郭琳賽博士及鮑達夫先生繼任。

一九六一年，本公司增建新單層僱車船「民駿」、「民業」、「民宏」、「民開」號四艘，兩頭車客船「民添」號一艘，總值一千一百四十六萬餘元，為本公司創辦以來，建船費用最多之一次，但公司資產，此際已總共增加至一千四百萬元矣，而「民駿」號僱車船更敦請港督柏立基爵士夫人主持下水典禮。

是年搭客總數亦為本公司開辦以來首次超過一億人次之數，計共一億零二百萬餘人次，其中仍以佐敦道至灣仔線之搭客為最多。

同年，雅麗珊郡主訪港期間，因參加歡迎郡主之青年大會及參觀煙花與陸軍操演等節目，使來往港九搭客人數大增，本公司曾加開特別班小輪，在一小時半內，僱運學生一萬人往返港九之間，實可稱為一僱客新紀錄。



### 各型三層豪華客輪

1. 「民健」號。
2. 「民昇」號。
3. 「民智」號。

### TRIPLE-DECKER FERRY WITH DE LUXE CLASS TOP DECK

1. "Man Kin".
2. "Man Shing".
3. "Man Chi".



4. 「民平」號。
5. 「民德」號。
6. 「民道」號。
4. "Man Ping".
5. "Man Tack".
6. "Man To".





1-2. 「民健」號「香港海上夜總會」之表演節目。  
3. 筵開數十桌之「香港海上夜總會」。

1-2. Floor show – Hong Kong Harbour Tour Night Club on “Man Kin” Chinese classical dance performances.  
3. The spacious Hong Kong Harbour Tour Night Club.

## 近期發展概況：純利迭增打破千萬 (1962—1973)

一九六二年，本公司營業成績更獲進展，計共獲純利九百七十七萬五千餘元。由於天氣良好，全年搭客及渡海車輛數字俱創下新紀錄。同時，本公司前向政府申請在東區增闢載車渡海新航線之計劃獲得通過，並准予繼續保留所有之載車渡海臨時航線，直至新航線開航為止。

此外，另向政府建議在統一碼頭增建一汽車船碇泊船位，又獲政府批准照辦，即行着手興建。但因中區填海工程進行關係，設在統一碼頭西翼之中環往深水埗線小輪碼頭，即須遷往中區新填地臨時碼頭行走，故政府準備在新填地建築新碼頭兩座，每座均設有兩邊碇泊船位，其中一座準備供給由中區開往旺角及深水埗小輪航線之用，其餘一座則供應行走新界離島各線船隻碇泊之用。

於同年五月十七日，本公司又增闢香港往南丫島小輪航線，藉以促進此一離島之發展，同時，政府更同意本公司開辦灣仔至紅磡新航線。

一九六三年，為本公司創業四十週年紀念。回溯在開始創立時，本公司僅有小型汽船十一艘，及渡海小輪航線三條，但四十年來，幾經遞進，直至是年已擁有油渣發動機之小輪達六十四艘，渡海小輪航線共十二條，另行走離島之航線多條。因此，業務日益發達，是年計獲純利一千一百零七萬餘元，為本公司有史以來所獲純利首次打破一千萬元之紀錄。

同年九月一日，新關北角至九龍城客線及向政府投得之北角至紅磡客線同時開航，至十一月一日，統一碼頭載車渡海小輪航線第三線正式行走，對於疏導汽車渡海之擠迫，大為收效。其後，更開辦北角至觀塘線與紅磡至灣仔線，因此，有三條航線同時使用政府新建成之北角碼頭，另將紅磡新填地本公司自建臨時碼頭兩座，作為行走紅磡至北角及灣仔兩航線之用，對於本港東區之渡海交通，至此頓形改觀。

本公司是年更新建「民隆」、「民傑」、「民悅」、「民義」、「民信」、「民敦」、「民厚」小輪七艘，以應付各線日益增加之搭客需求。

## 增資千萬再送紅股

本公司自進入創業四十一週年後（即一九六四年），是年之營業成績更佳，故董事局建議在準備金項下撥出一千零八萬元作為增加資本，並發出紅利普通股一百萬零八千股，分送各股東，每佔一股者得派紅股一股。因此，本公司實收資本金已增至港幣二千零一十六萬元。

由於在本港東區新增之四條載客航線為全年航行之第一年，故是年各線搭客總數比較上年增加一千七百餘萬人次，同時，渡海車輛因全年有載車渡海小輪三條航線行走，計第一線：由統一碼頭至佐敦道碼頭，第二線：由中區新填地至佐敦道臨時碼頭，第三線：由統一碼頭至佐敦道輔助碼頭，故渡海車輛亦較上年增加六十萬九千餘輛，如非因本港是年迭遭颶風侵襲之影響，各線載客及載車之總數，諒不止此。

本公司鑒於本港車輛數字日增，對於改善車輛渡海交通辦法，董事局深信如能增開載車渡海小輪航線，及改用雙層載車小輪行走統一碼頭至佐敦道之輔助航線，將較任何方法為佳，因既經濟，復快捷，更可收疏導交通之效，對於減少本港道路車輛之擠迫，當有莫大幫助。故本公司之未來發展計劃，擬增闢西區至長沙灣或旺角、灣仔至紅磡、北角至觀塘等載車渡海航線，即屬此意。

### 總辦事處遷新碼頭

中區港內線碼頭於一九六四年十一月十八日正式開幕，旺角線及港外線小輪分別改泊新碼頭，同時，本公司之總辦事處亦由德輔道中遷入此新碼頭二樓辦公。總辦事處面積佔地萬餘呎，臨海建築，對於船隻及碼頭指揮管理，均較前理想。而辦事處之員工人數是時已達一百〇三人，外勤員工(包括碼頭及船上)人數亦增至一千八百五十六人。是年，新建成之小輪，計有「民高」、「民明」、及「民來」號三艘。

一九六五年一月廿七日，由北角至九龍城之東區新載車渡海小輪航線正式開辦，因此，中區新填地至佐敦道之臨時載車渡海航線經於三月八日宣佈停航，以免妨礙政府實施中區填海第三期工程之進行。自該線撤銷後，渡海車輛已有百份之三十轉往東區使用北角至九龍城新航線，而中區之載車渡海航線亦由三條減為兩條。同時，十月廿三日中區載車渡海輔助線開始行走雙層載車船，對於疏導汽車渡海交通及減輕中區樽頸地帶擠迫，幫助甚大。使用此種雙層載車船在繁忙之港海內用以行走短距離之航線，而其班次又如如是湊密，在世界各地，堪稱絕無僅有。又港九兩地雙層載車船碼頭所用之迴旋天橋，全部建築費用均由本公司負擔並費時僅四個月即已完成，成效超卓，故本公司為應付未來之汽車渡海需求起見，對東區載車渡海航線亦擬改用雙層船載車辦法，以增加車輛渡海。是年新船加入行走者，計有雙頭車載客船「民勇」及「民毅」號兩艘，此外，新建之客車兩用小輪「民羣」號於六月三十日由港督戴麟趾爵士夫人主持下水典禮，另一艘「民合」號則於十月廿八日完成加入服務。是屆董事盧仲雲先生不幸逝世，另推選鄧堅堅爵士加入為本公司下屆董事。

一九六六年上半年之營業成績，雖稍受四月中發生於九龍之暴動事件及六月間港島豪雨為災之不良影響，致純利較去年同期減少二十三萬餘元，但下半年之天氣轉佳，收入純增，故全年溢利，僅比去年略遜。又在六月份雨災中，各小輪航線並無意外事件發生，但本港通往香港仔之道路，因山泥傾瀉，使香港仔與市區之交通幾瀕於斷絕。本公司為維持此兩地之交通起見，立即派船行走香港仔漁市場與西環威利麻街碼頭之間，以利大眾。為應付此項任務起見，除急需修理者外，所有本公司船隻均盡量調派行走此臨時航線，因此，環島遊覽船亦暫停舉行，直至一星期後，道路恢復通車，此臨時航線始告取消。

### 議建隧道暫緩發展

政府自決定興建海底隧道後，維多利亞城市發展有限公司曾向本公司洽請參加投資於將來經營港九海底隧道之新公司，根據該公司專利合約所定，本公司可以參加投資額百分之五，其後，該公司發起人又提出投資額可增至百分之廿五。

董事局即將此意見交由各董事研究，幾經縝密研討，皆認為在目前情況下，本公司實不宜參加投資興建「海底隧道」，亦暫時不應進行任何新發展計劃。

位於中區港內線碼頭西鄰之新港外線碼頭，於一九六六年八月廿七日由署理工務司盧秉信先生主持開幕典禮，該碼頭設備完善，所有長洲、梅窩、坪洲、芝麻灣、馬灣、青山、東涌、沙螺灣、大澳各航線之小輪，俱使用此新碼頭行走，環島遊覽船亦由此開出，搭客稱便。同年二月，本公司為協助屬下船員獲得較高級資格執照起見，特設立一船員訓練班，參加受訓人數不少，成績甚佳。而是年新建成之雙頭車小輪「民贊」號加入行走，另有本屬單層而改裝雙層之「民駿」號改裝工程亦已完成，統計雙層載車船已共有「民安」、「民樂」、「民宏」、「民駿」等四艘。歷任本公司機械總管達三十四年之曹根松先生，於是年一月廿一日退休，遺缺由楊卓堅先生繼任。

### 騷動時期力維交通

本港於一九六七年發生騷動事件，在騷動期間，大部份員工均不避艱險，謹守崗位，努力工作，務使各航線交通，儘可能維持不斷，並設法予搭客以最大之便利。本公司因此次騷動事件，支銷特別增多，同時又因員工加薪，以致薪津支出及撥付員工退休準備金款項均告增加，致使是年溢利較前特別減低，但以維持港海交通之責不容放棄，故雖付出龐大之特別支銷，亦有所不惜。

歷任本公司核數師多年之馬田公司，因其獨資東主於是年一月一日起退休，該公司之業務遂由畢馬域茂曹會計師承受，故本公司決定聘請畢馬域茂曹有限公司為一九六七年度核數師。又灣仔九龍城航線。因受騷動事件影響，於是年六月廿四日宣佈停航，但由本公司自資興建之新梅窩碼頭，亦於同一期間完成啟用。

本公司為增加員工福利起見，由是年九月起，所有員工及家屬均可享受公司醫生免費醫療待遇。同時，並將以前租用之舊辦事處地方改裝為員工康樂中心，內設圖書室，附有各種室內運動遊戲及電視等設備，及舉辦多項球賽與集體旅行等活動，以增進員工及家屬之身心康樂。在八月間，又開辦機房船員訓練班，各船員報名參加者，極為踴躍。

本公司董事郭贊先生，不幸於是年逝世，至堪惋惜，同時推選楊展翹女士加入為本公司下屆董事。自本公司創立即已加入服務，歷任船務總管多年之招兆煊先生，則於是年底退休。

### 盈利迭增加派股息

進入一九六八年後，本公司營業成績，顯較上年為佳，是年計獲利一千一百零八萬餘元。各線之搭客人數，總計達一億七千二百餘萬人次，而渡海車輛亦增達四百九十餘萬輛，兩者均比歷年為多。董事局於是年對本公司之員工退休或撫卹金制度，曾重新加以檢討，結果，決定依照手續向政府申請立案，使正式成為員工退休或撫卹金制度，並聘請香港上海滙豐銀行（信託）有限公司為受信託人，負責保管及處理本公司全體員工退休或撫卹準備金之事宜。

同年，新建灣仔東碼頭及西碼頭，分別於三月間落成啟用，而灣仔往佐敦道及灣仔往紅磡兩航線，同時遷往東碼頭灣泊，西碼頭則暫作休班船寄碇之用。



### 各型「玻璃纖維」小輪

1. 「海上的士」凱一號。
2. 「凱一號」之豪華設備。
3. 「海上巴士」「民隆」號。
4. 「海上巴士」「民和」號。

### FIBRE-GLASS FERRIES

1. 66 seater 'Water taxi' "HYF 1".
2. Interior of "HYF 1".
3. 261 seater 'Water bus' "Man Loong".
4. 261 seater 'Water bus' "Man Wo".



### 各型渡海小輪碼頭

1. 港外線碼頭。
2. 威路麻街碼頭。
3. 統一碼頭對開海面，小輪穿梭不停，為大眾服務。  
(圖片由香港政府新聞處供給)

### FERRY PIERS

1. Outlying Districts Services Pier.
2. Wilmer Street Ferry Pier.
3. The busy waters off Jubilee Street Ferry Pier. (Photograph by courtesy of the Hong Kong Government Information Services Department)

是年，歷任本公司董事兼經理鮑達夫先生於年底退休，但仍繼續擔任董事職位，所遺經理一缺，由副經理劉定中先生陞任。

一九六九年，本公司營業成績又再上升，是年獲利計為一千三百一十三萬餘元。董事局鑑於營業成績優良，故有增派股息之建議，即每股增加五毛。此自一九六六年以來，為本公司首次增派股息。

政府對於興建海底隧道計劃已決定實行，將來隧道建成通車後，本公司之業務，難免受到相當影响，因此，董事局已着意研究對策，凡可減輕本公司因隧道而蒙受之一切損失者，靡不經過縝密探討，以謀應付。此外，並將數項與發展業務有關之工程，次第完成，即將統一碼頭及佐敦道碼頭之候船室擴闊與改善出路，並將兩便碼頭之活動汽車吊橋更換，及在統一碼頭東便興建第三備車渡海航線碼頭，同時將「民儉」號及「民開」號兩艘單層備車船改建為雙層備車船。而新建客船「民福」號亦於是年十月建成下水，加入服務。本公司已計劃將舊船陸續淘汰，而代以客位較多，配備更佳，運用上又較為經濟之新型船隻，以求發展。

#### 業務進展多建大船

一九七〇年，是年營業獲利計為一千五百五十一萬七千餘元，比較去年增加二百三十餘萬元。各線搭客總計一億八千餘萬人次，渡海車輛合計六百餘萬輛，二者均較上年增加。

本公司早已將四艘舊船售去，重新另建小輪兩艘，其一為「民禮」號，已於一月中旬下水，可載客六百六十二人，另一艘為「民昇」號，則於七月十日敦請港督戴麟趾爵士夫人主持下水典禮，該船載客額為一千零七十八人，上述兩船之載客額共達一千七百四十人，而沽出之四艘舊船，載客總數不過一千五百二十六人而已。「民昇」號小輪乃本公司所建造之第一艘三層豪華新型客船，設計方面，以適應多種用途為原則。該輪自加入服務後，平日派出行走中環深水埗線，祇用第一及第二層載客，但每逢星期日及公眾假期，則用以行走梅窩線，三層全部載客，以方便大眾前往離島旅遊，星期六下午則派往環島遊覽。此外，每晚並舉辦「港海夜遊」節目，頂層供應晚餐，其他兩層設有茶點發售。頂層並裝有空氣調節，船上鋪滿地毯，設備豪華，且可預先定座，祇須付出較高代價，即可獲得最佳享受。該輪自加入作多方面之服務後，證明在設計上甚符理想，故本公司準備再計劃多建此類小輪。又北角九龍城備車渡海碼頭改建雙層工程已全部完成，而單層備車船「民業」號亦已改為雙層，此為四艘單層備車船中最後改為雙層之一艘，今後渡海汽車之擠迫情況，因此可獲改善。

本公司為適應本港之交通需求起見，雖已從事建造更大更快之小輪應用，但單靠船隻之改進，對於疏導交通，仍難收效，故必須有良好設備之新型碼頭配合，始能相得益彰。因此，是年股東年會。劉鎮國總經理在致詞中，力請政府體察渡海交通之實際需要，須將舊式碼頭予以淘汰，同時興建更多新型小輪碼頭，以應付港九交通之新發展，是年六月五日，本公司成立一附屬公司，並命名為「香港油蔴地建設有限公司」，全部資金由本公司撥款墊出，其業務則為發展本公司所擁有之地產物業，及運用本公司之資金作適當投資，藉以彌補因「海底隧道」建

成使用後所引致之損失。是年底，即將本公司位於九龍大角咀之貨倉拆卸，開始改建為一樓高三層，佔地達二萬餘呎之工業大廈，預算全部租出，以助收入。

#### 獲利又創最高紀錄

一九七一年，是年營業又再躍進，獲利達一千六百三十五萬餘元，成績美滿，可稱為歷年之最高紀錄。因此，董事局特別建議除照派股息外，每股另加派紅利五毫。

是年一月十二日，九龍城北角雙層備車航線碼頭正式開幕，並敦請工務司盧秉信主持剪綵典禮，該兩座碼頭加建為雙層碼頭之工程，全部經於去年十月完成，且已先行使用。至三月卅一日，新建第二艘三層客輪「民平」號舉行下水典禮，由新界民政署長陸鼎堂夫人主持擲瓶儀式，此艘新船與「民昇」號同屬姊妹船，可載客一千零八十八人，船上設計比諸「民昇」號為佳，日間派出行走港內航線，週末及假期調往航行離島航線，以利便旅遊大眾渡假之用，晚上則與新雅酒樓合辦代替「民昇」號經營夜總會生意，並命名為「香港海上夜總會」，船上特備粵菜供應及有各種表演節目，對於本港及外地遊客，極具吸引力。同年七月十五日，聞名世界豪華巨輪「依利沙伯皇后」號來港碇泊，本公司特派該輪舉辦專船環繞觀覽巨輪節目，頗受各界人士之歡迎。

八月十七日，颱風「露絲」正面襲港，天文台懸掛十號風球，本港水陸交通全部停頓，由於颱風肆虐，引致本公司各碼頭及船隻遭受嚴重損失，其中以紅磡至灣仔線碼頭所受破壞最大，因需修理，被迫停航，直至九月一日始告復航。

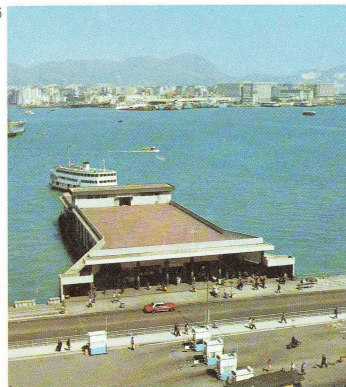
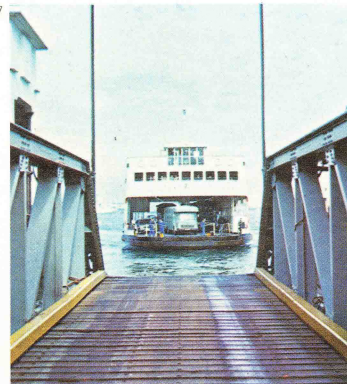
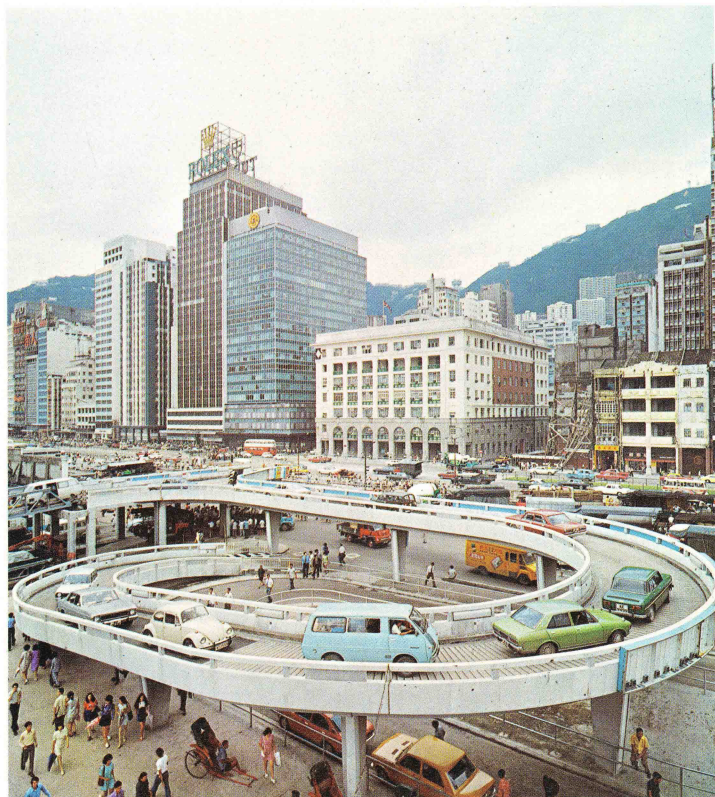
關於附屬本公司之「香港油蔴地建設有限公司」興建貨倉工廠大廈計劃，其中大角咀地段重新發展計劃之第一期工程，亦於是年初動工。

歷任本公司多屆董事局主席周焯年爵士於是年初逝世，周爵士生前對公司之業務策劃，領導有力，一旦溘逝，同寅等深表哀悼，遺缺推選劉鎮國總經理繼任。

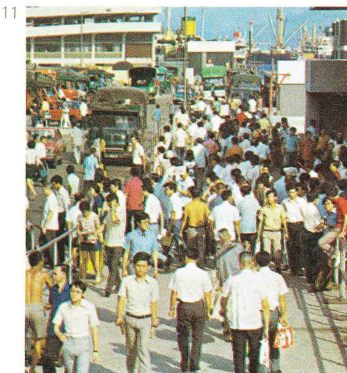
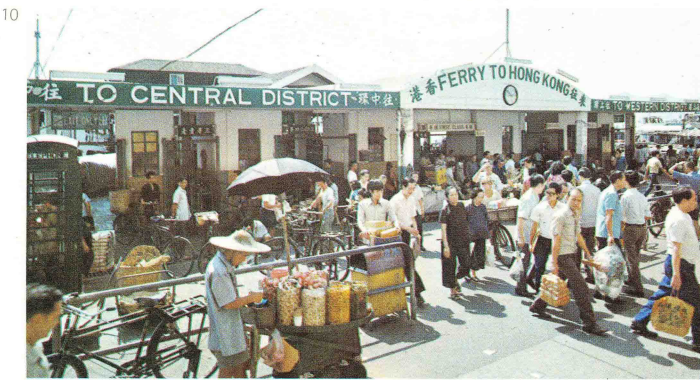
#### 隧道啟用面臨考驗

一九七二年八月，「海底隧道」建成通車，對於本公司各線小輪載客及備車渡海數量，頗有影响，故是年之營業溢利，比較去年減少達百分之十點九，即共獲利一千三百三十四萬餘元，但董事局已極力設法尋求減輕業務上所受損失之方法，即如向政府申請獲准承辦筲箕灣至觀塘，及筲箕灣至三家村兩條載客航線，及由五月一日起，經政府批准本公司在平日開辦一條由中環來往觀塘載客新航線，並派出三層豪華客輪行走，此新航線自開辦後，深受廣大搭客歡迎，故在試辦期滿，即向政府申請將該新航線加入為本公司之承辦專利權內，俾能繼續經營。至於申請開辦由香港來往大嶼山梅窩之備車小輪航線，則仍未獲批准。

是年新建成之碼頭，計有觀塘小輪碼頭，已於二月十二日敦請工務司盧秉信主持開幕禮，此碼頭之內部設計與其他碼頭不同，對於候船室及上落通道，尤多改善。另一建在大角咀之同型新碼頭。亦於四月廿三日正式啟用，藉以代替位於山東街之舊旺角小輪碼頭，但因該碼頭之地點比較偏僻，而陸上交通亦缺乏完善之服務，以致來往不便，乘客稍減。



4. 中區雙層轎車渡海小輪碼頭之迴旋天橋。
5. 北角雙層轎車渡海小輪碼頭之迴旋天橋。
6. 計劃在頂層加建一層作為現代化候船室之中區港外線碼頭。
7. 統一碼頭之汽車上落吊橋。
8. 中區港內線碼頭前搭客熙來攘往。
4. The spiral ramp of the Double-deck Vehicular Ferry Berth in Central District.
5. The spiral ramp of the Double-deck Vehicular Ferry Pier in North Point.
6. Outlying Districts Services Pier where an extra deck for additional passenger waiting areas is to be constructed shortly.
7. Jubilee Street Ferry Pier — vehicle ramp.
8. Passengers in front of Central Harbour Services Pier.



9. 高空鳥瞰下之中區港外線碼頭、港內線碼頭及統一碼頭之汽車渡海雙層碼頭。(圖片由香港政府新聞處供給)
10. 舊式深水埗碼頭。
11. 港外線碼頭前之人潮。
12. 新型觀塘碼頭。
9. Bird's eye view of Central Harbour Services Pier and Outlying Districts Services Pier with double-decked vehicular berth of Jubilee Street Ferry Pier. (Photograph by courtesy of the Hong Kong Government Information Services Department)
10. Shamshuipo Ferry Pier.
11. Crowds outside the Outlying Districts Services Pier.
12. The modern Kwun Tong Ferry Pier.

本公司在是年間，繼續致力將屬下船隻大加改良，務求趨向實用及適合現代化，故將兩艘做客總數祇有七百七十九人之「民寧」及「民隆」號小輪沽去，而將兩艘新建成三層客輪，做客總數可達二千七百九十四人之「民健」及「民道」號加入服務。「民健」號乃於四月廿九日由港督麥理浩爵士夫人主持下水典禮，並派往行走新開辦之中環至觀塘航線，該新輪除屬三層型式者外，更在第四層設有一特別華麗貴賓套房，船長二百一十餘呎，闊三十八呎，為本公司屬下第六十一艘小輪，亦為所有小輪中最大之一艘，晚上代替「民平」號經營「海上夜總會」生意。另一艘三層船「民道」號則於九月十一日由海事處長符禮澤夫人主持下水儀式，船上設備，與「民健」號大致相同，並用作多種性之服務，亦由「香港船廠」負責建造。「民道」號由安裝龍骨起以至完成，全部工程祇費時九個月而已。除上述兩艘新輪下水外，本公司更向本港「財利船廠」定造「玻璃纖維」造成之做客小輪兩艘，每艘做客二百六十一人，時速達十三海哩，並設計作不分等級收費，由於速度較快，最適宜用作行走荃灣至香港航線，此種用「玻璃纖維」造成及被稱為「海上巴士」之小輪，建造費少，保養既易，船上設備，祇需員工四人，即可操縱，因此成本節省不少。此外，更向「香港船廠」定造每艘可做客六十六人，船上設備豪華，全部裝有空氣調節，時速快達十五海哩，並用「玻璃纖維」造成及被稱為「海上的士」之小輪兩艘，將計劃行走於九龍荔枝角之美孚新邨及中區碼頭作試驗性之服務，如獲成功。則將行走範圍伸展由中區至華富邨、香港仔與淺水灣之間。是年十月四日，本公司為應觀塘坊眾建議，特開辦紅磡經北角至觀塘聯運線，全程祇需時三十分鐘，票價則仍收頭等二毛，三等一毛，此項聯運辦法，對該地區之陸上交通擠迫問題，可助改善。

至於附屬本公司之「香港油蔴地建設有限公司」於是年十二月廿七日宣佈將「香港船廠有限公司」全部收購，因此，使本公司之業務，擴展至船隻之建造與修葺範圍，以期獲得更大收益，作為彌補所受海底隧道競爭影響之損失，及供應本港目前對船隻方面之需求。該公司更與政府當局商討，擬將自置大嶼山「長沙」區之地皮，發展成為一渡假旅遊中心，計劃在該地興建一新型酒店，以供旅遊人士渡假居留之用。

歷任本公司多屆董事郭琳爽博士及鮑達夫先生，不幸於本年先後逝世，同人等深表惋惜，遺缺由郭琳弼先生與劉定中先生繼任。

#### 小輪開始進入「玻璃纖維」時代

一九七三年乃本公司屬下小輪開始進入「玻璃纖維」時代之一年。在去年底，本公司已擁有各類型小輪共達六十一艘，至是年五月，向「財利船廠」定造用「玻璃纖維」造成之「海上巴士」兩艘，已交由本公司接收，並改名為「民隆」及「民和」號，經試航後，隨於五月十五日派出行走荃灣至香港航線，全程祇需時三十分鐘，收費一律五毛，來往該區搭客，咸稱便利，乘客人數，與日俱增，直至九月止，每日搭客人數已從一千四百人增至五千人，故本公司更積極計劃將荃灣碼頭設法改善，準備於年底派出三層客輪加入服務，並請政府撥地另建新型碼頭以代替目前祇可容納二百五十人候船用之陳舊碼頭，同時使鄰近荃灣之地區

，如葵涌、屯門、青山，甚至元朗等居民可利用荃灣航線作為來港之主要轉運站，藉以減少郊區車輛進入市區以致增加市區交通之擠迫。其後，筲箕灣小輪碼頭及三家村小輪碼頭分別落成，而筲箕灣往三家村及筲箕灣往觀塘兩新航線亦於七月二日同時與兩新碼頭舉行開幕及啟航典禮，敦請交通事務處長惠柳新主持剪綵儀式，從此，本公司又增加兩條新闢小輪航線行走於本港東部海域。自新航線啟用後，來往筲箕灣及三家村之搭客不少，為加強該線之服務起見，特向「財利船廠」請其將另一艘「海上巴士」型之「玻璃纖維」小輪轉讓，並改名為「民寧」號加入行走，截至目前為止，本公司已擁有「海上巴士」型之「玻璃纖維」小輪三艘，預算在明年繼續建造六艘，將用作加強港外各航線服務之用。至於由附屬公司「香港船廠」承造之「玻璃纖維」小輪並稱為「海上的士」之「凱一」號，亦是年八月初建成下水，船上設備豪華，裝有空氣調節系統，座位舒適，時速超過十五海哩，一經試航滿意，當即派出加入荃灣至香港航線服務，全程需時僅廿五分鐘，票價一律收費一元，此種「海上的士」型之小輪，「香港船廠」估計每月可造成一艘，故預算至年底即可增至四艘，本公司並準備開辦中區至美孚新邨新航線，屆時將派出「水上的士」行走，及計劃在明春開辦中區至華富邨航線。此種用「特強玻璃塑膠纖維」倒模造成之「海上的士」，乃由本公司工程人員埋頭多年苦心設計，及經過無數次試驗與吸收建造多艘較小型同類船之經驗逐步改良造成，操縱簡單，保養容易，在本港海上交通而言，此種用「玻璃纖維」造成之「海上的士」小輪出現，實際上是一種創舉。而本公司今後已經擁有另一隊超時代之「玻璃纖維」小輪船隊矣。此外，新建三層豪華客輪「民德」號於四月十二日由財政司夏鼎基夫人主持下水禮，此可稱為本公司附屬公司所建造之第一艘新船舉行下水禮。在過去廿四年來，「香港船廠」已為本公司建成四十六艘小輪，並負責大部份保養與修葺工作，該船廠自去年歸入本公司統轄後，使本公司之業務獲得進入另一新發展之階段。同時新建成之三層豪華客輪陸續加入服務，更足以證明此類船最適合作多種用途，且做客量特多，故決定將屬下舊船逐步加以淘汰，以適應時代之需求。直至八月十七日，本公司第六艘三層豪華客輪「民智」號已全部完成，並敦請交通事務處長惠柳新夫人主持下水禮，隨即與其他姊妹船加入作同樣之服務。是年四月，本公司旗下船隊尚祇有小輪五十九艘，但經短短之四個月後，即已擁有各型小輪達六十四艘，此項增加率，實可算一空前之新紀錄矣。此外，一艘長達二百一十呎，並可做貨車約四十四輛之鋼殼雙層做車船及兩艘三層豪華客輪亦已交由「香港船廠」建造中，預期明年全部即可竣工。

在去年底，本公司獲准興建觀塘至北角之雙層做車渡海小輪碼頭，有關打樁工程於四月開始，新航線之開航日期，則可望在明年二月實現。至於準備在中區港外線碼頭頂層加建一層作為現代化候船室之計劃，由於建築技術問題，曾被阻延多時，幾經研究，直至八月底始獲政府批准，並於九月十七日起動工興建，因此，停泊在該碼頭東翼上落客之中環至觀塘線小輪亦由該日起，遷往由本公司情商租用之中區天星小輪碼頭繼續行走。

本公司所興建位於大角咀「香港船廠」碼頭傍之「香港油蔴地建設工業大廈」第一座，於本年四月落成入伙，樓高十三層，所有單位均已租出，估計全部租金



### 「民健」號新船下水禮

1. 港督麥理浩爵士夫人主持擲瓶儀式。
2. 政府各部門首長及本公司董事親臨觀禮。
3. 督憲夫人致辭。

### LAUNCHING CEREMONY OF "MAN KIN"

1. Lady MacLehose launching "Man Kin" with the traditional bottle of champagne.
2. Official launching party.
3. Lady MacLehose delivering her speech.



4. 劉鎮國總裁致辭。
5. 劉總裁陪同督憲夫人參觀船上貴賓廳。
6. 設筵款待嘉賓及遊河。



收入，每年可達二百五十萬元，同時準備將第二期之發展計劃繼續實施。此外，本公司位於大嶼山海窩銀礦灣海濱之地產，有關換地條件，終於在是年初與政府協議解決，故即計劃將位於該地之「海屋」旅店拆卸，重新興建一新型酒店，以供旅遊人士渡假居留，該酒店之第一期計劃，設有客房四十間，必要時，更可將酒店之兩翼擴建，以助發展。

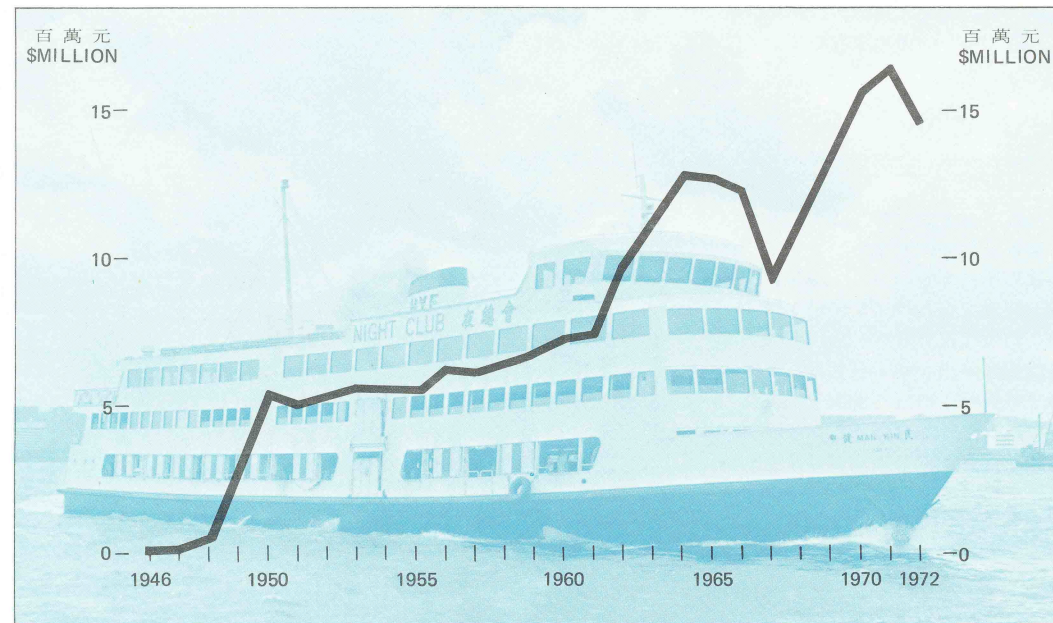
是年三月十九日，本公司董事局建議將本公司之資本額由港幣三千萬元增至港幣一億元，即需增加普通股七百萬股，每股港幣一十元正，並建議由本公司現存普通準備金項下撥出二千零一十六萬元作為增加資本之用，及派發紅利普通股二百零一萬六千股，每股作為已收足股本港幣一十元正，凡屬一九七三年四月十四日已在本公司股東名冊登記之股東，每佔兩股者獲送紅股一股，該項紅股作為本公司所增加之資本計算，定由一九七三年一月一日起計息，此外，另發行新股二百零一萬六千股，並由上述已登記之股東承受，每佔一舊股者獲配供一新股，每股須照面值十元另升水十五元即共供款港幣二十五元正，上述議案，業於是年四月十四日召開股東特別股東會通過實行，並定於六月十五日為截止供股日期，結果，全部新股均已如期認供完畢，所送紅股，於六月十三日起派發與各股東，而認供之新股，亦於八月一日起發出，此次開股所收集之資金，將用作發展本公司及附屬公司所擁有之地產物業，及計劃建造新船，同時所派送之紅股，可使本公司之資本得以接近現有資產價值。

#### 五十週年金禧大慶

一九七三年乃本公司成立之第五十週年，回顧過去半世紀以來，本公司從經營「橫水渡」式小輪業務，進而發展至用小輪載車渡海，再演進至興建三層豪華客輪，作多種性之服務，時至今日，本公司旗下船隊，更添新秀，用「玻璃纖維」造成之「海上巴士」及「海上的士」已分別下水加入行走，對於屬下船隻之建造紀錄，經已正式進入「玻璃纖維」時代。至於小輪航線，更復遍佈港島內外，成為溝通港九及各離島之主要海上交通幹線。近數年來，本公司並由一經營渡海小輪業務之有限公司，擴展成立另一附屬之「香港油蔴地建設有限公司」，用以發展地產旅遊業，今年初，更將「香港船廠有限公司」收購後，歸入本公司統轄而成為又一附屬公司，凡此成果，端賴歷任董事諸公秉承前賢創業宗旨，苦心策劃，並獲各股東鼎力支持及所有員工精誠合作，全力以為本港市民服務所致。過去，本公司已歷盡不少艱困，亦賴此「和衷共濟」之精神，安然渡過，目前，本公司之小輪業務，雖遭受「海底隧道」之影響，面臨考驗，但憑上下一心，淬勵精神，一致奮起，計劃開新線，造新船，建碼頭，另一方面進行經營地產，建設工業大廈，擴展旅遊事業，營造船隻業務，均在按步實施，積極進行，力圖發展，以謀再創新局，當此金禧大慶之日，展望未來，本公司深信必能為本港社會大眾及各位股東繼續忠誠服務，以期百尺竿頭更進一步。



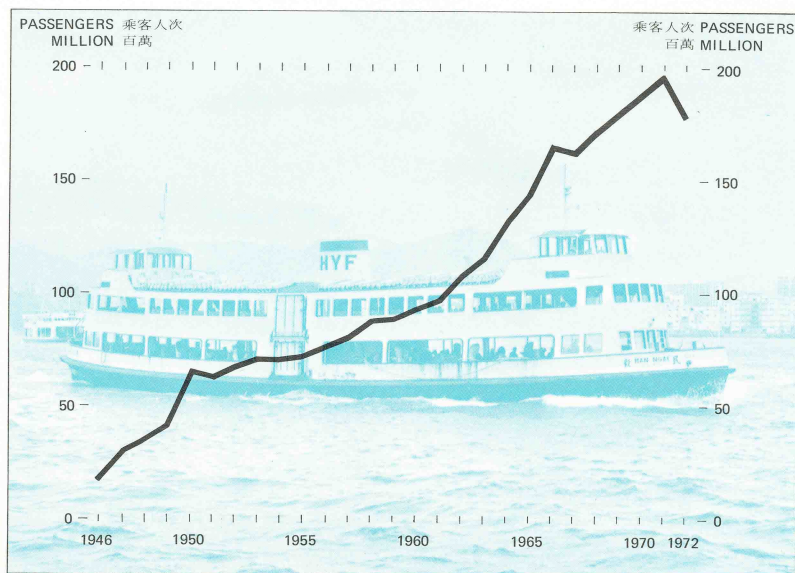
董事局會議廳。 Board Room.



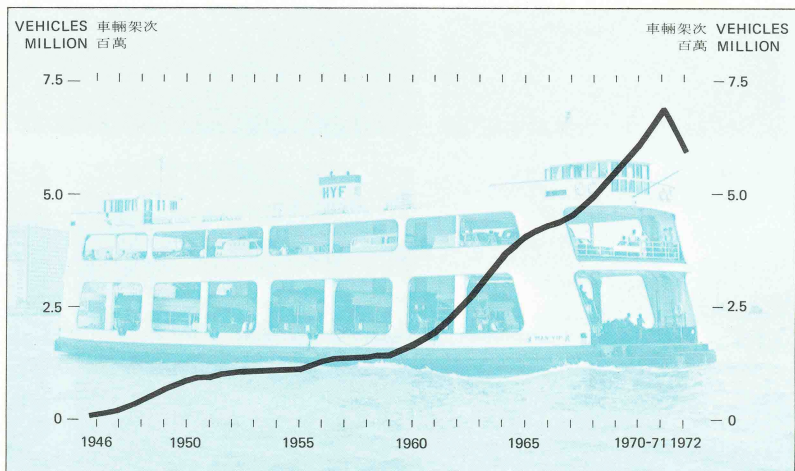
由一九四六年至一九七二年之溢利紀錄。  
PROFITS FOR THE YEAR 1946-1972



1. 總辦事處大門口之本公司船隊壁畫。
  - 2-3. 辦公廳。
  4. 會客廳。
1. Photograph of fleet at main entrance to Head Office.
  - 2-3. The Main Office.
  4. Reception Room.



由一九四六年至一九七二年之僱客渡海紀錄。  
NUMBER OF PASSENGERS CARRIED 1946–1972



由一九四六年至一九七二年之僱車渡海紀錄。  
NUMBER OF VEHICLES CARRIED 1946–1972



## 員工宿舍

1. 宿舍正門。
2. 宿舍側面。

## WORKMEN'S QUARTERS

1. The Quarters' Main Entrance.
2. A side-view of the Quarters.



3-5. 宿舍單位之一。  
3-5. One unit of the Quarters.



# 員工康樂中心

1. 圖書室。
2. 休憩室。
3. 下棋。
4. 乒乓球賽。
5. 康樂棋。

## RECREATION CENTRE FOR EMPLOYEES

1. The Library.
2. The Rest Room.
3. A Chess Game.
4. Ping-Pong.
5. Table chess.



1-2. 「香港油蔴地建設工業大廈」第一座。  
1-2. HYFCO Industrial Building — Stage I.

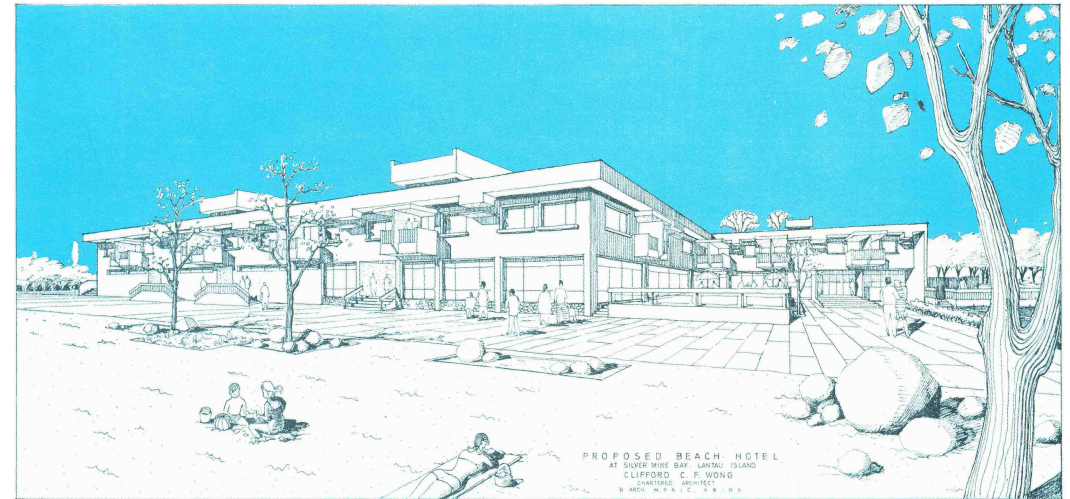


### 銀礦灣之未來發展

- 1-2. 背山面海之舊「海屋」，將拆卸改建新型酒店。
3. 從「海屋」遠眺「大衛園」前之美麗海灘。
4. 與「海屋」相連之「大衛園」，四週景色宜人，將計劃興建為「渡假旅遊中心」。

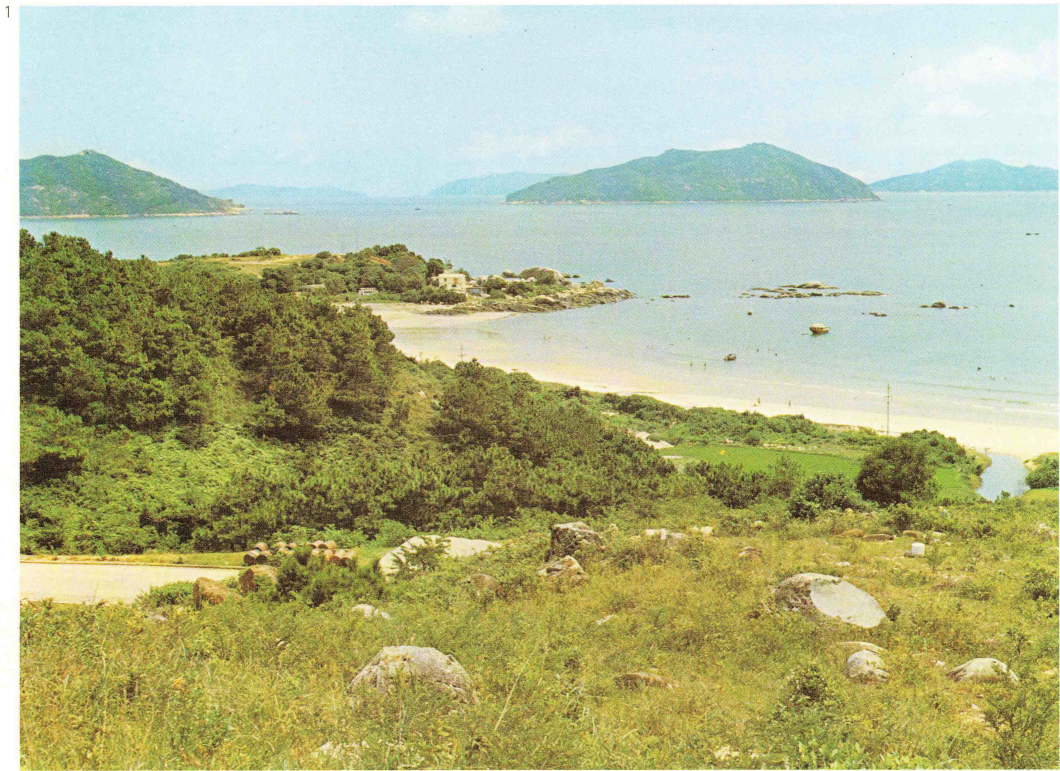
### THE FUTURE DEVELOPMENT OF SILVERMINE BAY PROPERTIES

- 1-2. Seaside House due to be replaced by a modern hotel.
3. The beach view from Seaside House.
4. View of Tai Wai Yuen to be developed into a resort.



大嶼山銀礦灣興建新型酒店藍圖

PROPOSED BEACH HOTEL AT SILVER MINE BAY, LANTAU ISLAND

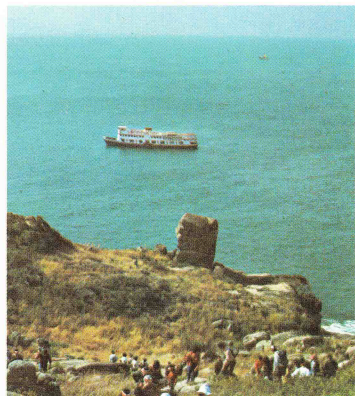
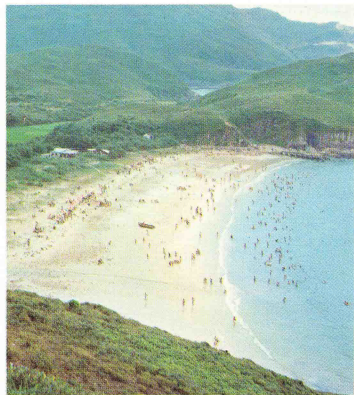


**大嶼山長沙地區之未來發展**  
1-2. 山坡上之廣闊地段，準備發展為一規模宏大之渡假勝地。  
3-4. 山下沙灘，水清沙幼，為夏日最佳之游泳地，附近山巒起伏，溪流交錯，最宜選作野火露營。



**FUTURE DEVELOPMENT AT CHEUNG SHA, LANTAU ISLAND**  
1-2. The hill slope to be developed into a holiday resort.  
3-4. The beach with its fine sand and crystal-clear water and the nearby sloping hills with limpid streams is ideal for barbeque, swimming and camping.



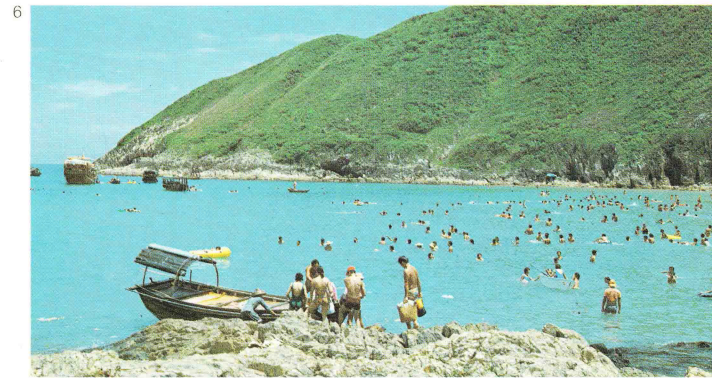


### 假日及節日舉辦之水陸旅遊特別節目

1. 天后誕佛堂門之大廟參神。
2. 長洲太平清醮參觀會景巡遊。
3. 環島遊覽船。

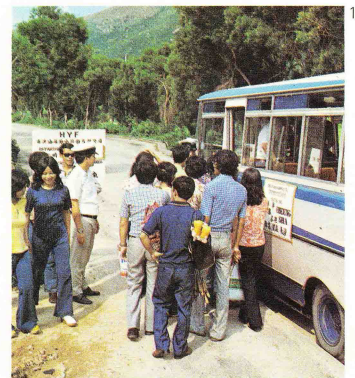
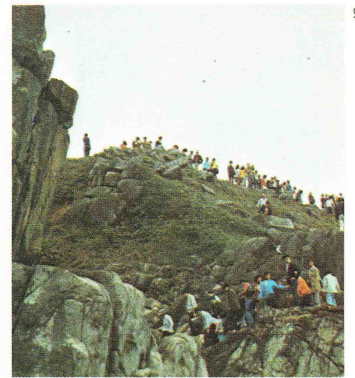
### HOLIDARY SEA AND LAND TOURS AND SPECIAL FESTIVAL PROGRAMMES

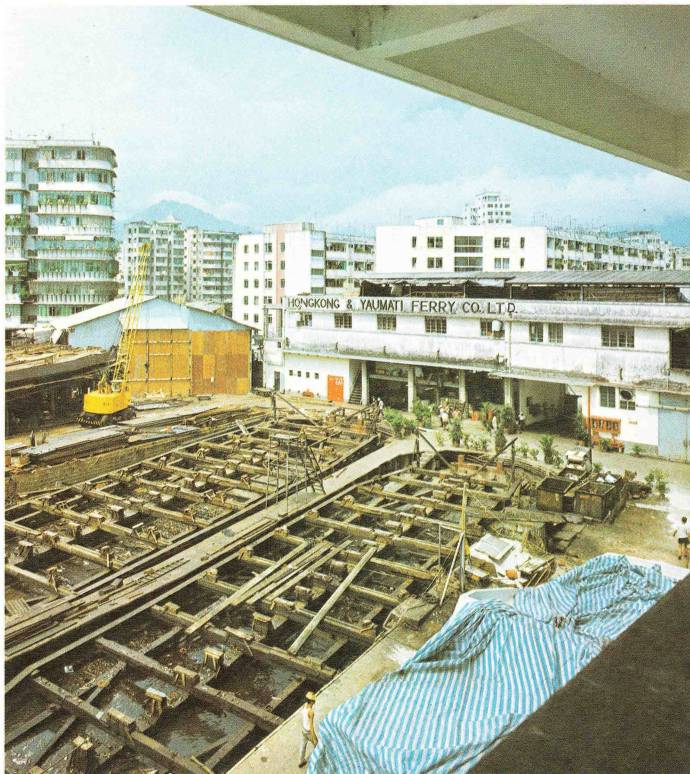
1. Worshippers during Tin Hau Festival at Joss House Bay.
2. Procession at Cheung Chau Bun Festival.
3. Round Hong Kong Island Excursion Cruise.



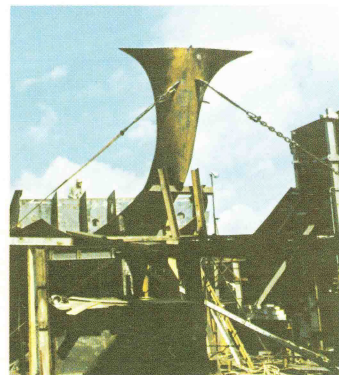
- 4-7. 玉泉水陸旅行團之大浪西灣海浴。
8. 準備登山。
9. 尋幽探勝。
- 10-11. 水陸聯運，接載乘客前往長沙區之旅遊專車。

- 4-7. The 7-Up & Schweppes Sea-land Touring Party's Trip to Tai Long Sai Wan.
8. Setting off.
9. Sightseeing.
- 10-11. Chartered coach Silvermine Bay/Cheung Sha.





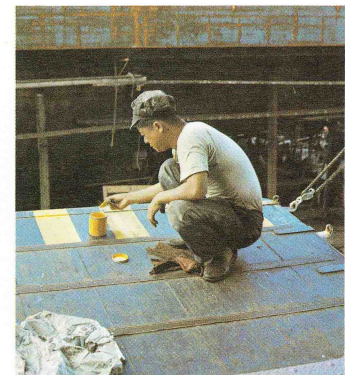
1. 上排。
2. 在建造中最大一艘雙層載車船。
3. 船排。
4. 安裝龍骨。



4

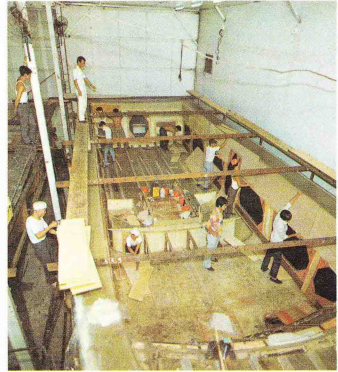
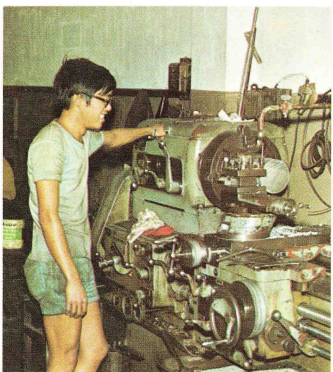
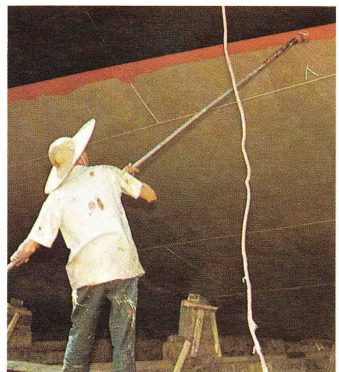
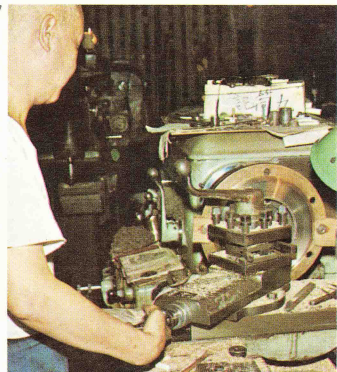
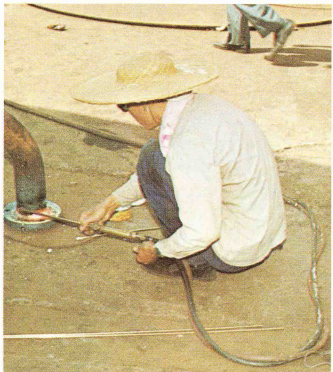
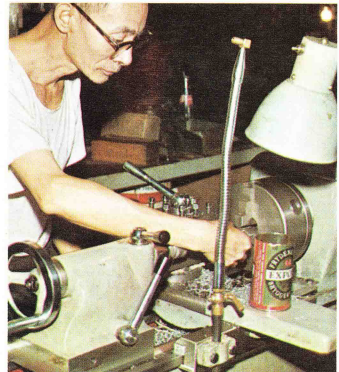
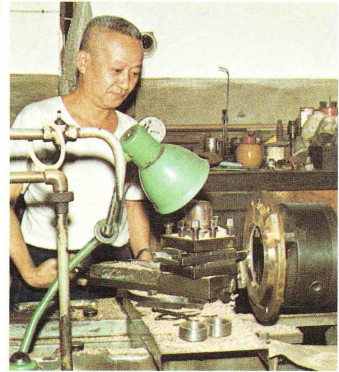


2



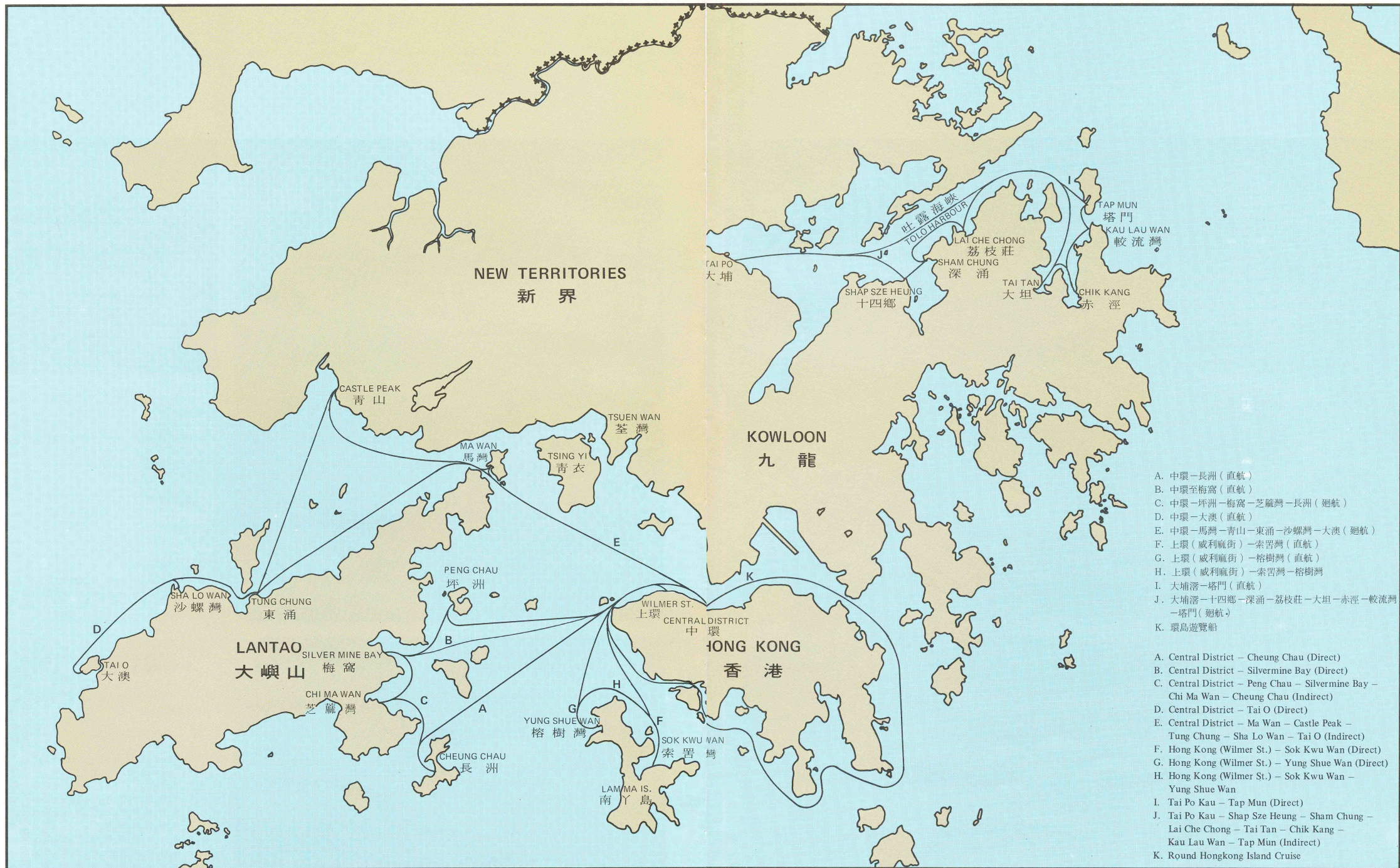
1. 船身髹油。
2. 兩艘「玻璃纖維」遊艇造成下水試航。
3. 油跳板。
4. 船廠碼頭。

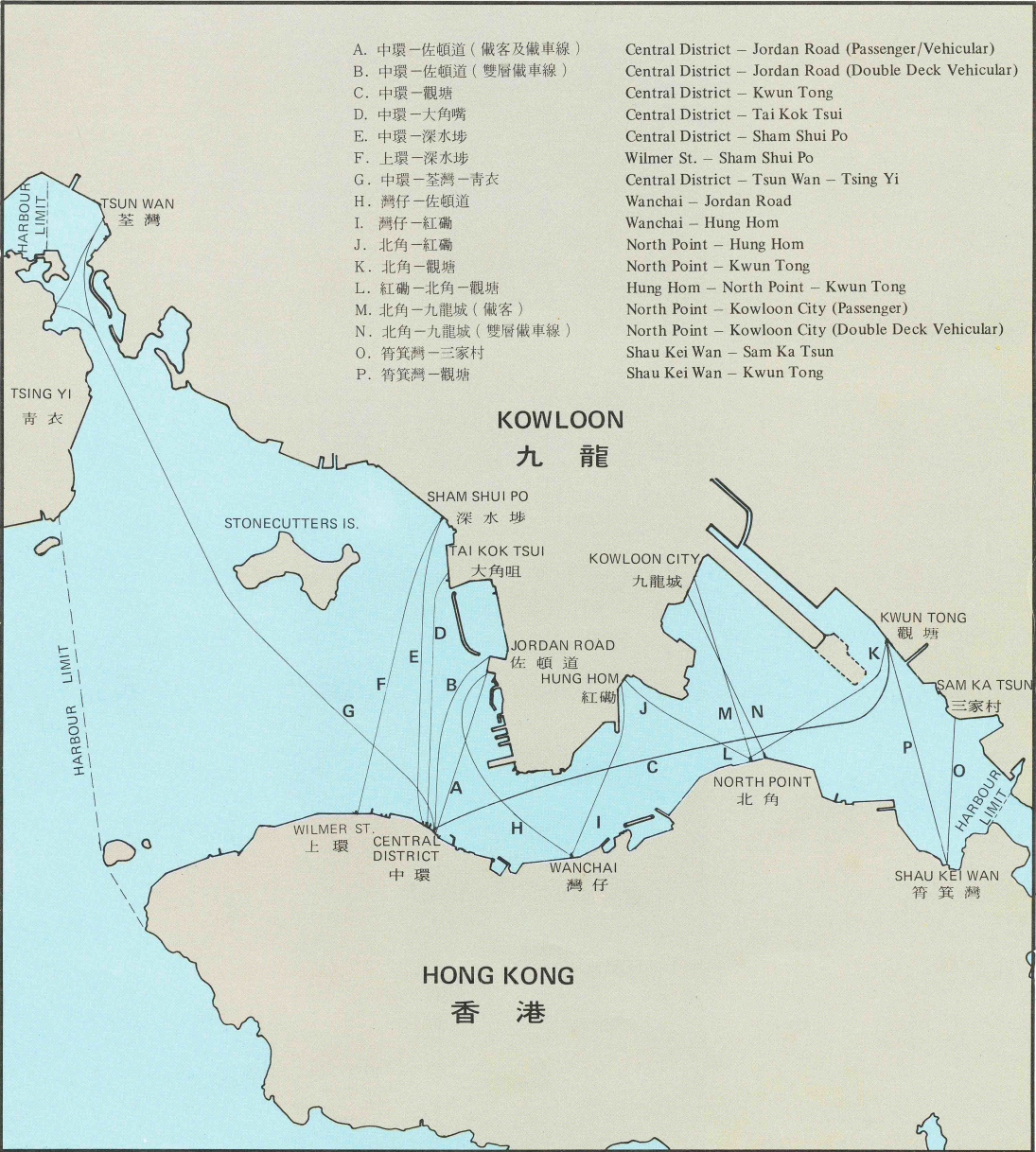
1. Painting.
2. Trial run of two new fibre-glass launches.
3. Painting Gangway.
4. Pier at Hong Kong Shipyard.



1-2. 工作間。  
3. 髹漆。  
4. 油船底。  
5. 燒焊。  
6-7. 自動車床。  
8. 修理船機活塞。  
9. 裝修中之「海上的士」。  
10-11. 在特備廠房倒模造成之「海上的士」船身。

1-2. Workshop.  
3. Painting.  
4. Painting ship's bottom.  
5. Electric-arc welding.  
6-7. Lathe.  
8. Overhauling ship engine valves.  
9. Fitting out work on 'Water Taxi' after launching.  
10-11. Specially designed, temperature and humidity controlled shed for moulding of fibreglass launches.





港內線渡海小輪航線圖 CROSS HARBOUR FERRY SERVICES

