



目錄

序

1842-1898 開埠初期·漁港式海上交通

漁港風貌
香港·港英
從維港出發
政府開始管理渡輪服務
與九龍連接起來了
碼頭大動工！
「晨星」木船誕生
租借新界·加強港口連繫
風帆木船在大嶼山

1898-1945 城市建設·港內渡輪全面開展

「星」之誕生
一座、二座、三座……
小輪也罷工？
歡迎油蔴地小輪加入！
私營的小輪航線
盜船奇案
「連這樣的航線也有？」
汽車也坐船
小輪的黑暗時期
小輪「拍拖」了
火船仔
大澳「耀生號」
小輪復航

1945-1972 經濟起飛·海上交通的黃金時代

重新出發後的風風雨雨
小渡輪·大改革
渡輪的意外事故
「天星」落戶愛丁堡
新航線之開辦

006

008

010
012
016
018
020
022
025
027
029

032

034
038
041
044
048
052
054
056
059
062
064
066
069

072

074
077
080
083
086

渡輪里程碑 089
一、二毫子 093
「五仙」暴動風潮 096
小輪再變身 099
水上的士「嘩啦嘩啦」 102
大澳「貢多拉」 105
大嶼山與新碼頭 109
海底隧道通車的暗湧 112

1972-2011 商業都會·後海底隧道時期的渡輪生存之道

118
容量下跌的衝擊 120
地下鐵路的雪上加霜 122
填海復填海 125
有危便有機？ 128
「可一·不可再」的航線 132
別了碼頭們 135
「百年星」 139
青馬大橋 143
時間巨輪下的油蔴地小輪 146
新生·新渡輪 150
永別「天星」與「皇后」 155
在維港尋找渡輪蹤跡 161
南生圍——僅存的人手橫水渡 166
港九小輪的「海船」 169
東嶼航線——愉景灣 174
新秀航線——珀麗灣 178
展望未來的跳板 181

附錄——渡輪碼頭一覽

186
參考書目 188
鳴謝 192



序

過去，大家稱香港是小漁港。現在，大家稱香港是貿易港。無論在昔和今，香港也是一個重要港口。我們生活在這個小港口，在昔日未有隧道和港鐵前，往返港九兩地，渡輪是唯一選擇。因此，渡輪服務與市民生活息息相關，不可或缺。一直以來，我也希望撰寫一本渡輪的書籍，回顧本港過去的海上交通和民生發展之關係，從中探究本港的民生變化。另外，家父一直以來也是經營電船仔業務，因此自幼已對海上交通極有興趣，希望撰寫一本有關本港海上交通歷史的書籍，以作反思展望。

今次，這書得以誕生，實在有賴其他作者配合，包括盧柸冷小姐、李青儀小姐和黃曉鳳小姐。她們三人是本港樹仁大學和浸會大學歷史系的優異生，有豐碩的歷史研究經驗。盧柸冷小姐曾多次聯絡本港各大小渡輪公司，進行訪問及借取歷史文獻。她努力不懈，本書的成功實有賴她的不斷付出。李青儀小姐主要負責撰寫有關二十世紀部分中期以後的渡輪服務文稿。為了瞭解真相，她曾多次親身考察及進行訪問，其中包括訪問油蔴地小輪管理層等。黃曉鳳小姐主要負責撰寫有關天星小輪文稿。她曾多次到訪歷史檔案大樓及相關機構去尋找歷史真相。

渡輪是本港海上交通的主要工具。天星小輪、油蔴地小輪、新渡輪、港九小輪等也在本港渡輪發展史中扮演十分重要的角色，不斷推動本港海上交通發展。隨着過海隧道落成和港鐵通車，渡輪的角色有變，由昔日主要的過海交通工具成為次要的過海交通工具。香港是一個急速的城市，市民大眾求快，鐵路比隧巴快，隧巴比渡輪快。渡輪逐漸成為最後的選擇。本港渡輪公司卻沒有因此而放棄，用盡不同的方法去求存，迎合時代變更，包括推廣離島遊、遊覽維港遊等。

如前所述，家父是經營電船仔。電船仔是輔助渡輪的工具。當渡輪在深夜停止服務後，電船仔便活躍起來。當然，電船仔除服務本港市民大眾外，更服務遠洋來港的船員，讓他們離開泊在維港旁的大船，踏上香港的土地。經營電船仔有三大怕，一怕水警。

電船仔和汽車一樣，每年也要換牌，換牌需要檢查零件，進行大修，支出不少。不少電船仔經營者也會違規，在一年後不即時換牌，會非法行駛數個月。因此，未續牌的電船仔經營者遇到水警，猶如小販見到警察般要「走鬼」。

二怕垃圾。在垃圾中，最難以處理便是廢棄的大繩。若海上垃圾纏上螺旋槳便會令電船仔失去動力，任由海浪飄浮。水手或需要潛水至船尾，用盡方法去除掉垃圾。三怕颱風。颱風襲港的日子，電船仔收費加倍，但危險程度亦加倍。當時，避風塘也會擠滿大大小小的船隻。電船仔也要趕早進入避風塘，找一個好的位置防風。

無論大的渡輪、小的電船仔，在本港海上交通史上也十分重要，不容輕視。在此，我和其他三位作者也希望將這本小書，作為支持海上交通工作者的小心意。這本小書得以誕生，特別要鳴謝香港小輪（集團）有限公司總經理何志盛博士、高級人力資源、行政與傳訊經理李婉君小姐、油蔴地小輪副總經理左宜安先生、船務總監胡永新先生等接受訪問及提供寶貴資料及照片等。我們亦要特意鳴謝新渡輪公司提供資料及照片。除此之外，鍾倩怡小姐、李健信先生、李家祺先生、陳玉蓮小姐及譚振邦先生曾協助編寫和拍攝工作，在此鳴謝。另外，高添強先生、梁漢華先生及Fotoe（蒙敏生作品）的圖片授權也令本書生色不少。最後，本人學識有限，書中內容或有缺失，盼望學者專家，賜教指正。

陳志華
2012年夏

1842 - 1898 開埠初期 · 漁港
式的海上交通



漁港風貌

英國強佔香港前，在清廷管治下，香港各方面發展並不理想，海上交通亦不發達。

以海上交通為主

1644 年，清朝入關滅明，為防沿海居民接濟明朝遺臣鄭成功，實行遷海令，迫沿海居民內遷。現時的香港範圍內各地人去樓空，全無任何交通需要。至 1669 年，清朝以湖廣道御史李之芳、福建總督李率泰、廣東巡撫王來任、兩廣總督周有德等先後上疏遷海之弊及提倡復界，遂將邊界稍展。1683 年，台灣鄭氏投降。至當年十月，各省始得展界。雖然早在 1669 年居民已開始陸續遷回香港，但是當中有不少原居民移居內地後，適應了當地生活，便不願再返舊地。因此，當時香港人口不多，交通需求亦不大。

後來，雍正（1723-1735）、乾隆時期（1736-1795）下詔鼓勵客族遷入沿海地方定居，於是香港人口大增，交通需求也相應提高。當時，農業及漁業是香港的主要經濟作業。農業方面，元朗一帶有不少菜田和稻田。新界的一些大族（如新界五大氏族：鄧氏、文氏、廖氏、彭氏、侯氏）不但在新界區擁有大量田地，在香港島也擁有不少田地可租給佃農，收取租金。如錦田鄧氏除了新界外，在香港島的黃泥涌、薄扶林也擁有一些田地。漁業方面則已發展得相當蓬勃，雖

然香港島只有二千多人，其中卻不少都是漁民。根據 1841 年曾參與入侵香港的英國官員參遜（A.R. Johnston）所述，當時赤柱已是一個繁榮的漁港。

在康雍乾盛世後，香港的農業和漁業發展日盛，人口也日漸增多。居民的商業買賣活動、交往活動也隨之頻繁起來，於是對交通的需求亦日漸增加。當時，香港島、大嶼山、青衣等地仍未有任何陸路交通連接，所以海上交通扮演着十分重要的角色，並以街渡和橫水渡為主，負責接送香港各地居民往來。

街渡與橫水渡

街渡是港灣和墟市之間的定期航線，路程較長，所用船隻較大，除載人外，亦會載貨。每年，街渡經營者要向政府繳交餉錢。根據嘉慶《新安縣志》記載，清初的主要街渡航線有四條，詳見下表：

屯門渡	由屯門灣往大嶼山（大嶼山）白芒
白芒渡	由大嶼山（大嶼山）白芒至元朗
瀝源渡	由瀝源（沙田）圓洲角至大步頭（大埔墟海旁）
烏雞沙渡	由烏雞沙（烏溪沙）往大步頭（大埔墟海旁）

由以上路線可見，當時居民大多居住在沙田、大埔、元朗和大嶼山北岸一帶，因此這些地方的交通需求也較多。相反，香港島和九龍半島人口較少，交通需求則相應較少。

本地民俗學者饒玖才對街渡有深入研究。他指出除《新安縣志》所記載的四條街渡路線外，在嘉慶之後，香港還再開辦了五條街渡路線，詳見下表：

船灣渡	由船灣涌尾至大步頭
吉澳渡	由吉澳經榕樹澳至沙頭角墟
青衣渡	由青衣島至荃灣
北潭涌渡	由北潭涌至西貢墟
鯉魚門渡	由鯉魚門至筲箕灣

綜合上表，路線依舊以新界及離島為主，除鯉魚門、筲箕灣外，街渡服務地區大多都是新界，可進一步引證當時的人口分佈及交通需求情況。



廣州珠江畔的十三行商館，是鴉片戰爭前唯一准許外商居留的中國土地。



中國海岸對開之一艘漁船。（香港博物館，《百年前之香港》，1970）

橫水渡是短程的海上交通服務，通常是由河或溪的一岸至另一岸。這些船隻設備簡單，規模細小。船夫以一人為主，用人力搖動或繩索拉動，接載乘客或貨物至墟市。橫水渡的收益大多歸入墟市所擁有。昔日，大埔舊墟的觀音河、元朗舊墟的山背河等，皆設有這類的橫水渡。

總結來說，香港開埠前之海上交通主要是經營區內服務的。至於區外的交通服務，對象則以外國人為主，因為當時有些以香港作為暫居地的外國商人，經常往返本地及廣州進行商業活動，而本地居民則大多從事漁農業，交通往還仍是以本地為主。再加上本地設有不少墟市，居民能夠自給自足，因此除了回鄉祭祖外，甚少出外旅遊，故對外海上交通需求也較少。

「鹹水歌」

昔日，水上居民生活十分艱辛，而且甚少機會可以接受教育，有時會受到陸上居民的歧視。居住於香港附近水域的漁民雖說粵語，但所用的詞語和發音與岸上居民不盡相同。他們有自己的歌曲，內容都是反映日常生活百態的。他們長居海上，因此所唱的歌曲就被稱為「鹹水歌」或「漁歌」。

香港·港英

1842 年前，香港人口分佈以新界西北一帶為主，香港島則人口不多，主要分佈於赤柱、香港仔、筲箕灣等地。

英商登陸香港

據 1841 年 5 月的英軍調查，香港島人口約有七千四百五十人，大多集中於十六條村落，其中以赤柱人口最多，有二千多人。至於現今中環、灣仔等地區，因冬天時受寒冷的北風侵襲，夏天背面的山嶺阻擋清涼的南風，形成冬寒夏炎氣候，導致居民人數更少。1840 年，英國發動鴉片戰爭，清廷慘敗，於 1842 年英國簽訂《南京條約》，被迫把香港島割讓給英國。

跟隨英軍登陸香港的，還有英商，一些大商行更一到埠便立刻找地方建立倉庫。當時，以春園（春園街附近）的林賽商行（Lindsay Company）和東角（今百德新街附近）的渣甸洋行（Jardine Matheson Company）規模最大。他們招聘一些沿海的海上居民協助運輸工作。這些船民會將洋船上的貨品運往貨倉，或將岸上的補給品送上洋船。後來，這些運輸船隊不斷增加，可說是日後電船仔「嘩啦嘩啦」的前身。

除了這些港內海上交通外，港外的海上交通也日漸興旺起來，由於洋商進駐香港，一些住在香港以外的中國商人也來港與洋商進行

貿易。他們大多乘帆船來港，向洋商購買鴉片、棉布、胡椒等貨品，同時也運來一些中國土產。其中一些帆船更遠達福建和浙江等地。除中國商人外，外國商人也通過海上交通運貨至香港進行貿易。當時，洋商使用一種多桅式快速帆船運貨，從印度加爾各答來港，約需二十多天。隨着外地商船增多，本地的駁船服務也隨之增加。

1849 年，英商在香港成立香港廣州輪船公司，以兩艘小汽船行駛省港航線。1859 年，美國旗昌洋行和英商展開競爭，英國和葡萄牙航商於 1865 年聯合組成省港澳輪船公司，投資七十五萬元收購美商和其他對手的全部船隻，並增加廣州、香港和澳門之間的航運，形成壟斷的局面。隨着本港對外海上交通日盛，港內海上交通也日漸興旺。

海盜為患

海上的貨運日趨繁忙，引起海盜的覬覦。不少出入香港的帆船都在港外遇劫。當時，橫行珠江一帶的著名海盜便是張保仔，香港島的太平山和長洲便是他的巢穴。英國政府強佔香港後，除進行人口登記外，也作船隻登記，因為英國政府以為這樣海盜便不會劫掠



❶ 雕版畫（局部），香港景色（Vue du Hong Kong），原圖繪於 1850 年代。源自《地理雜誌》（Geographie Generale），Garnier Freres 出版，1876 年。（香港：中華書局，《圖說雲咸街滄桑（1840 年代 -1960 年代）》，2008）



❷ 1895 年，位於畢打街海旁附近的外商洋行物業，右為怡和大樓。

殖民地的船隻。可是事實並非如此，海盜依舊截劫，燒船搶貨，甚至一些外籍亡命之徒也加入海盜行列。海盜為患日漸嚴重，政府不斷壯大水警，打擊海盜。可惜，海盜頑強，水警打擊成效不大。海上交通安全受到影響。

為了改善海上交通安全，殖民地政府向英軍求助。1849年9月，英軍中校戴林普·海伊（Commander J.C. Dalrymple Hay）率領三艘英艦，將海盜頭目徐亞保的船隊殲滅過半。10月，他擊敗另一海盜十五仔。1851年，海盜企圖騎劫由香港駛往廣州的汽船「香港號」。幸好，副警察司高和爾（Daniel R. Caldwell）預先接獲情報，及時制止。其後，

海盜肆虐情況依舊。直至十九世紀末，殖民地警力得到改善，海盜為患情況才得以好轉，海上交通安全也漸有保障。



張保仔洞。



「船街」與「捷船街」

這兩條街道都與香港海上交通發展有密切關係。這兩條街本來位於灣仔海旁。後來，灣仔區進行多次填海工程，現已成為內陸的街道。十九世紀時，不少外國商船在灣仔區停泊，然後再轉航至中國內地。因此，有關街道也以此來命名。船街的英文名稱是「Ship Street」。捷船街的英文名稱是「Schooner Street」。「Ship」是指三桅的橫帆船。這類船的特點是前有二帆，大多是方形，後面的一帆是三角形，運送大量的貨物便要採用這種船。「Schooner」是指快船，或指有雙桅以上的縱帆式帆船，這種船以快速聞名。這兩類船都是十九世紀來往中港的主要船隻。



船街街道牌。



捷船街街道牌。

從維港出發

1842年，英國強佔香港後，開始發展港口，以配合英國發展貿易的策略。當時，香港島是一個漁港，碼頭設施不多。

香港第一個碼頭

為了長遠貿易發展，政府開始發展港口設施，包括興建碼頭、海堤和海旁的建設及維修等。可惜早期殖民地政府資金不多，發展仍有限。因此，港口碼頭設施主要是由外國商人所興建。

殖民地政府在海港興建的第一個碼頭是位於現今中環遮打花園附近。1841年，政府開始動工的船政道上岸台階，全部工程直至1845年才完工。這個殖民地政府的第一個登岸台階，嚴格來說，並不是一個碼頭，而只是一個小型的上岸台階。隨着香港的轉口港地位

日漸重要，政府財政也有所改善，投放在港口設施的資金也因而增多。

1846年，政府在維多利亞港興建三個上岸碼頭，用了五百零二英鎊。1848至1849年，用了三百五十四英鎊擴建船政道碼頭。1855年，分別用了三百三十五英鎊及三百八十英鎊興建維多利亞港西面的兩個碼頭及東面的兩個碼頭。在此之後，陸續興建大大小小的碼頭，大多位於維多利亞城，可見當時香港島北岸是主要客貨上落地點。

當時，華人以漁民為主，他們資金不多，沒有

能力興建大規模的碼頭。另一方面，私人企業包括寶順洋行（Dent & Company）和渣甸洋行（Jardine Matheson Company）等為了發展本身的貿易，興建了不少私人碼頭，供公司船隻使用。他們興建的碼頭規模比政府的大很多。

除碼頭外，政府亦需興建海旁和海堤，以便供沿海小船上落及防浪之用。政府在1844年至1882年用於修築海堤的支出為七萬零六百二十英鎊。這些設施有利港口小船停泊之用。除碼頭、海旁及海堤外，政府亦開始興建燈塔，引領船隻進出港口。1875年，鶴嘴燈塔和青洲燈塔先後建成。1876年，哥連臣角燈塔建成。1892年，峽石燈塔建成。這四座燈塔位於香港島的東面及西面，引領船隻進入港口。海港設備日趨完善，香港海上交通也隨之繁盛起來。

填海行動開始

另一方面，海港建設也涉及到填海。1851年12月28日，中上環一帶發生一場大火。火災面積達四點四英畝。大火發生後，當時的港督般咸為盡快清理災場，決定將大量災後瓦礫傾倒在皇后大道中的北灘，香港維港填海歷史便由此開始。這塊新填的土地便是「文咸街」（Bonham Strand），街名取自港督般咸的名字，般咸的另一譯音為文咸，而Strand則是指海旁的小路。

1856年，英法聯軍之役爆發，英國、法國和清朝進行戰爭。1860年，清廷戰敗，與英法兩國簽訂《北京條約》，被迫割讓九龍半島

界限街以南的地方。從此，香港島和九龍半島之間的海峽便以當時的英女皇的名字「維多利亞」來命名，成為維多利亞港。自維多利亞港歸殖民地政府控制後，更大力發展港口，推動海上交通發展。



渣甸午炮和渣甸洋行

1841年，渣甸洋行購得東角岸邊土地，興建渣甸貨倉，在旁設有貨運碼頭。為了對付海盜，渣甸洋行便在該處修建一座炮台。後來，每有大人物抵港或離港時，都會鳴放禮炮以示敬意。後來，渣甸洋行改稱為怡和洋行，並在每天中午12時鳴放禮炮，故名為渣甸午炮或怡和午炮，以示上午工作時段結束。



銅鑼灣西眺海灣全景。（香港博物館，《百年前之香港》，1970）



1870年，填海後的香港中區海旁。

政府開始管理渡輪服務

自香港割讓給英國後，殖民地政府開始實行不同的措施。除希望穩固政權管治外，更希望藉此進一步發展英國在東方的貿易。要大力發展香港，海上交通便扮演着十分重要的角色。

渡海小輪管理正規化

早在 1840 年代，已有各種不同類型的船隻往返香港島、九龍半島和各離島之間運貨載客，服務大眾。據當時政府憲報記載，這些船隻可分為四大類，詳見下表：

類別	所屬款式
第一類	大盤艇
第二類	中盤艇
第三類	舢舨
第四類	小艇

隨着香港開埠，本港人口不斷增加。根據政府調查記錄得知，1841 年，香港人口是五千四百五十人。十年後，即 1850 年，香港人口已增加了四倍，增至二萬一千七百五十九人。1860 年，香港人口再增加三倍，增至六萬三千八百八十二人。

1855 年，政府安撫華民政務司頒佈《船舶註冊條例》，規定船隻執照的條款，正式規管本港的船隻。其中規定，凡是香港中國居民，都可申請殖民地船隻執照。申請者要符合三項條件，第一項是申請者是船隻擁有人，第二項是申請者是皇家土地的註冊租戶，第

三項是有兩個租戶作為保證人，而他們要有二千元以上的財產。具備以上條件者，待政府深入審查後，便可合法領取執照。這可說是本港渡海小輪管理正規化的開始。安撫華民政務司早在 1844 年已成立，稱為「華人保護者」，全港的華人事務都受他管轄，海上交通也不例外。香港開埠後，船隻數量不斷增加。為了方便管理，安撫華民政務司才作出有關頒佈。

1860 年，清廷在英法聯軍之役大敗，簽訂《北京條約》，被迫割讓九龍半島，兩岸交通更為頻繁，管理船隻收費更為重要。1861 年 4 月 1 日，殖民地政府將香港島和九龍半島之間的海域以當時的英女皇之名來命名，稱為「維多利亞港」。1861 年，海軍上尉亨利·喬治·湯式被委任為港務處長兼海事裁判官、火藥庫監督及海關長官。他上任後，提出《港口與海岸法案》，加強對帆船和進出本港的船隻的管制。1867 年 1 月 1 日，政府頒佈《帆船登記與管制條例》，規定船隻未經許可，不可隨便進出香港，更規定中國船隻不可攜帶武器，進一步加強對港口的管理，促進港口的安全和秩序。



1874 年，筲箕灣漁港景色。

遠洋船隻的推動

十九世紀中期，香港遠洋航業發展急速，亦推動了本港的渡輪服務。1869 年，蘇彝士運河建成，大大縮短東西交通的航線，再加上工業革命後輪船速度比帆船高得多。不少遠洋船隻來到香港，更需要本港渡輪作為支援，如供遠洋船員上岸及運輸補給品等，因此對接駁渡輪服務的需求亦不斷增加。當時，不少航運公司開設定期航班來往香港和世界各地，如 1860 年美國郵輪開設香港至新加坡的定期航班，1863 年法國郵輪公司開設香港至歐洲的定期航班。其後，不少公司也開設不同的航班，如香港至美國舊金山、日本橫濱、加拿大溫哥華等地。

隨着本港海上交通頻繁，本港政府先後推出不同的措施，加強管理渡輪。有這個良好的基礎，本港渡輪服務日漸走上正軌。



港灣內之快艇及鴉片船。（香港博物館，《百年前之香港》，1970）

廣州至香港的定期汽船航班

當時，廣州和香港之間的定期汽船航班，航程只需一天，若以帆船往返，便要三天。當時，開設這條航線的公司是英國人創辦的香港廣州輪船公司。

與九龍連接起來了

開埠初年，外商所建的碼頭、貨倉規模大多較小。隨着英國佔領九龍半島，交通需求改變，引致兩岸新添了不少碼頭、貨倉等設施。

封鎖香港

自香港開埠後，一些商人開始不依照《南京條約》規定，將貨品運往條約內指定的通商港口——廣州以外的地方，並輸往其他港口如江門、三水、陽江等。廣東海關得知後，便派巡邏船在香港水域及港外通道，不分日夜搜查每一艘進出香港的帆船，如發現所載的貨物沒有繳交關釐，便一律扣查。香港洋商稱這個行動為「封鎖香港」。



百多年前的港灣，對岸為山勢起伏的九龍半島。

1863年，奇利哥公司（MC Gregor Company）在灣仔原有的倉庫旁新築了一條延伸入維多利亞港，長達二百五十呎的新碼頭。當潮漲水深時，碼頭也有二十六呎。這是香港第一座可供大型汽船停泊的新式碼頭。1868年，來自印度加爾各答的英國商人保羅·遮打（Paul Charter）開始涉足地產和股票市場業務，並乘九龍半島割讓給英國的機會，在1886年創立香港九龍碼頭及貨倉有限公司。這間公司以經營轉口貿易業為主，並擁有九龍倉碼頭等貨運碼頭。後來，這公司又收購了一間提供兩岸渡輪服務的公司，那便是至今已有百多年歷史的天星小輪。

港內的渡輪服務，客人除本地人外，更有遠洋來港的外商，以本地的渡輪服務作為接駁和補給之用。可惜，十九世紀中期發生了封鎖香港事件，嚴重影響了本港渡輪服務的需求。當時，港督麥當奴因不滿中國當局提出的貨品關釐徵收率，不但派水警加強巡查，且派出汽船——維多利亞砲艇，阻撓中國海關船隻進入香港水域。在中英雙方關係惡劣的情況下，香港對外貿易受阻，本港的渡輪需求也受到影響。1886年，殖民地政府接受中國稅務司赫德（Robert Hart）的調解，達成協議，規定鴉片運入香港或從香港轉運至他地，必須得到港務處的准許。同時，殖民地政府亦同意協助中國海關處理徵稅事宜，並管理往返中國和香港沿海的帆船。對外貿

1842年，香港徽章以貿易為主題。徽章中有太平山及維多利亞港，中間有中式和英式帆船各一。



走私鴉片船「扒龍」（快蟹船）。

易問題得到解決，進出的船隻增加，對港內渡輪的服務需求也增加了。

碼頭設施漸趨完善

配合九龍半島發展，政府亦在九龍半島興建碼頭。早在1867年，政府已在九龍多處地點興建小型的登岸碼頭。1876年，政府更斥資八十三英鎊興建尖沙咀碼頭。當時這個碼頭只用木材來興建，十分簡陋。1879年，政府再用五百六十二英鎊興建油麻地碼頭。從金

額可見，政府願意投放更多資源來發展九龍區的碼頭，有助推動港口的海上交通發展。1890年，政府興建尖沙咀九龍角碼頭。碼頭長七十三呎、闊四十五呎，規模比以前宏大，有助推動渡輪服務的發展。

總結來說，英國佔領九龍半島初期，九龍人口只有一千多人。居民渡海需求量並不大，大多以小木船來橫渡兩岸。隨着貿易發展日漸興盛，人口數目不斷增加，碼頭設施漸趨完善，渡輪服務亦不斷改善。



九龍尖沙咀海旁的土地

英國商人保羅·遮打（Paul Charter）在1882年投得九龍尖沙咀海旁的土地用來興建碼頭和貨倉。這些土地本屬於英國海軍，作為海軍基地之用。後來，由保羅·遮打投得後，進行土地平整，然後興建碼頭和海堤碼頭等設施。

碼頭大動工！

香港開埠前後，碼頭都是私人興建和擁有的，大多都不開放給公眾使用。直到 1860 年九龍半島割讓及 1898 年租借新界後，渡海小輪服務應運而生，殖民地政府於是在十九世紀末開始興建多座公眾碼頭。

官方登陸碼頭

十九世紀初，商人興建的小型私人碼頭多用於貨物的運載和儲存。直到 1842 年香港島割讓予英國後，殖民地政府開始發展港島北邊的堅尼地城至西營盤、上環、中環、灣仔至銅鑼灣一帶，並興建了維多利亞城。開埠初期，政府興建的大部分碼頭均位於寶靈海旁，即今日的中環德輔道，當中較著名的有位於畢打街，最初是作為政府官方人員登陸之用的畢打碼頭及雪廠街的雪廠碼頭。1840 年代，在灣仔海旁的東邊，曾有數座由商家興建的碼頭，當中較具規模的是香港碼頭貨



西眺中區部分。海傍馬路後名為德輔道。（香港博物館，《百年前之香港》，1970）

倉公司在機利臣街建造的碼頭。雖然當時有不少碼頭，但九龍尚未被割讓，因此港九之間並沒有太多的往來，所以碼頭除了貨運外，則多用作來往省港澳的客輪停泊，較少港內渡輪使用。

直至 1860 年代，即九龍半島割讓予英國的初期，九龍發展仍相對落後，故渡海的交通需求並不大。1860 年，殖民地政府在畢打碼頭旁增建了一座公用的小型碼頭。據文獻指出，1880 年代時，美利道對面和永勝街街口亦分別設有碼頭。

興建新碼頭

殖民地政府於 1889 至 1898 年間，在中西區進行大型的填海工程，包括配合新建的干諾道而進行的填海工程，政府因而拆卸了不少碼頭，只是九龍方面則日益發展，港九間的往來開始頻繁，於是政府興建多座新碼頭以應付交通所需。當中包括：

年份	碼頭
1889-1903	皇后像廣場對出的域厘碼頭、南北行碼頭、西區碼頭、砵甸乍街碼頭、位於船政街對面的碼頭、卜公碼頭、梅利碼頭、雪廠街碼頭、修打蘭街碼頭、獲利街的臨時碼頭等。

在十九世紀末、二十世紀初開始的「碼頭大動工」，興建了不少至今仍廣為人知的碼頭，當中不得不提卜公及雪廠街這兩座碼頭。位於畢打街的卜公碼頭於 1901 年落成，前身是畢打碼頭。卜公碼頭落成之初是沒有上蓋的，後來在立法局議員的要求下，政府才於 1903 年加建了臨時的草棚蓋。及後因日久失修，當局於 1909 年從英國引進了鋼製篷頂，是本港首座採用低炭鋼鐵結構件的建築物。卜公

碼頭興建的作用與前身畢打碼頭大致相同，主要作為政府官方人員登陸之用。根據文獻記載，卜公碼頭曾接待過孫中山、英國的愛德華王子等貴賓，亦是第十三至第十五任港督從英國到香港上任時的登岸碼頭，因此它亦有皇家碼頭之稱。卜公碼頭的功用隨後被 1925 年落成的皇后碼頭所取代。

天星小輪於 1898 年成立，渡輪初時停泊於域厘碼頭。後來因應渡輪的客運需求增加，政府把 1890 年落成的雪廠街碼頭，在 1901 年時改作天星碼頭，亦即是第一代的中環天星碼頭。當時的碼頭設計十分簡陋，只是以禾稈草搭建而成。由於天星小輪往來港九最早期的航線是以「九龍倉」為登陸地點的，所

1920 年代的卜公碼頭，停泊了不少蒸汽船隻和小艇。（高添強提供）

