



# 譜寫多個旅遊巴士歷史紀錄

## ——文國柱回顧非專營巴士「開荒牛」故事

藉著公共巴士同業聯會慶祝成立30周年的大日子，讓業內知名人士回顧香港非專營巴士的發展，文國柱是最合適的人選。

文國柱博士，人稱「文叔」，今年已屆80歲之齡。從四十年代至今，都以敬業樂業之心，從未離開過汽車有關的行業。如果把文叔的業務聚焦在非專營巴士這個環節，有好幾件大事，是值得仔細記錄和回顧的。



香港汽車運輸業界無人不知的車壇博士「文叔」文國柱，是早於六十年代創辦的香港汽車修理同業商會創辦人之一，現時為永遠名譽會長。聯合汽車維修有限公司(Jin E. Ltd)董事長及永東書田管理顧問公司董事。多年來，他過而不休，2007年考獲英國工程師牌照，並成為英國管理工程師學會轄下的維修運輸工程師學會組建的資深會員。2009年更考獲機械工程師牌照，積極發展熱心公益社會，為社會謀福祉。

請由本港車壇開荒牛者，早知「工字不出頭」，小字年紀已懂得信自己，針對修油汽車學制系統的研究，文國柱頗有心機，學識了專業知識，學以致用，成發他一步一腳印，先後轉業成為歐美汽車零件在港供應商，在港創辦的士及旅遊巴士公司，辦好本港村巴服務先河，推動公路運輸改革，及後擁有全港最多旅遊巴士，成為旅遊巴士大王，並成功開辦兩層汽車事業。

—— 文叔 陳鳳儀 攝  
■部份圖片由受訪者提供

▲「文叔」是香港汽車運輸業界無人不知的車壇博士。

▲1962年香港汽車修理同業商會首屆全體合照，第二排左起為時任秘書長的文國柱。

# 文國柱 博士

## 香港汽車修理同業商會永遠名譽會長

### 汽車學徒增值 變旅遊巴「大王」 兩岸汽車業推手 車壇博士退而不休



## 1983年文叔擁有全港最多的非專營巴士

這個故事，跟香港人熟悉的佳寧集團有關。文叔說，早於佳寧冒起之前，他已經有一個計劃，要組織全港最大規模的非專營巴士龍頭企業，以集中照顧全香港的旅遊巴士服務，目標是擁有70至80部旅遊巴士的服務平台。行政管理、財務，以至燃料供應商，都已經一一具備；首份跟亞洲旅巴公司的服務合約已經簽署妥當，龍頭企業計劃正式開始。

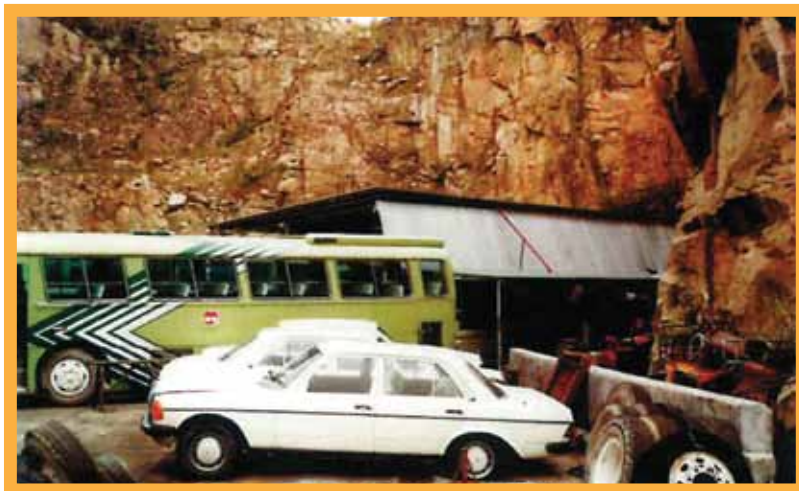
### 全面接收佳寧車隊

豈料就在這差不多同一時間，文叔續說，佳寧斥資在市場上收購旅巴公司，迅速打造被稱為「一條龍」的香港旅遊業務，而亞洲旅巴公司更接受了收購，成為了佳寧集團的成員。面對這個無可預料的市場變化，文叔只好放棄原來的旅巴龍頭企業大計。而在這段時間，佳寧集團繼續發展壯大，包攬全港中小型旅巴公司，業務範圍更擴大到酒店、旅行社及的士行業去。

正是世事難料，正當文叔經營的旅巴公司未有被佳寧收購，仍然可以屹立不倒，並維持繼續獨立經營的時候，1983年，佳寧集團倒閉，旗下全部業務和資產悉數被清盤。文叔說，當年清盤官把佳寧逾200輛旅遊巴士及出租汽車資產凍結，並由銀主匯豐接收。其後，匯豐把這些旅遊巴士全數出售予文叔名下機構環島旅運有限公司。文叔購入的車輛數目，計有188輛旅遊巴士，及約20至30輛「平治」出租汽車，創下香港一次過最多旅遊巴士買賣的紀錄，迄今仍是紀錄保持者。



完成了交易之後，連同文叔本來已擁有的50多輛旅遊巴士，名下機構合共擁有240多輛旅遊巴士，成為當時香港最龐大的旅遊巴士車隊。



文國柱接收了佳寧旅遊巴士及出租汽車車隊之後，全部車輛停放在九龍牛頭角的車場內，旅遊巴士的車身仍張貼有原來的標誌。

回憶這段故事時，文叔補充說，當年一次過接收這些旅遊巴士，面對的麻煩事情，多不勝數。例如，這些旅遊巴士在車廂配置、車款和服務對象等，都與他原來的業務不盡對配，其後，他花去3至4年的時間，才逐步把這些車輛重新調配，去對應適合業務的需要。在這個過程之中，他放棄了近半的旅遊巴士。



文國柱（左二）與一眾行業好友敘會，討論巴士聯會的創會細節，左一黃良柏，左四李日新。





文國柱把佳寧車隊接手後，由於每輛車輛的狀態不一，他花去一段時間之後，才全面整合這些巴士。





## 開辦錦綉花園「邨巴」

1982年，文叔擁有全港首批獲發的「住宅豪華巴士服務」牌照。

這是文叔口中的原有旅遊巴士業務之一。他用「開荒牛」來形容當年這個業務。這是香港最早期的「邨巴」之一，服務對象是元朗錦綉花園的住宅群，如業主、住客、訪客及其他村內人士等等。

文叔回顧這段「開荒牛」的日子，直言在經營初期一直處於虧本的狀態，初期投放3、4輛巴士，往返錦綉花園與元朗市中心和九龍尖沙咀之間，客量非常稀



文國柱（中）在家中和行業好友一起，左一是張奕森，右一是黃良柏，右二是黃冠忠。

疏。大約在4、5年之後，遷到錦綉花園的居民逐漸增加，才出現有止蝕的日子。直到後來錦綉花園的住客俱樂部落成，及大型的屋苑巴士總站啟用之後，業務才漸上正軌，當時派出的巴士數量，已超過10輛之多。

他續說，1982年運輸署發出的首批「住宅豪華巴士服務」牌照，受惠旅巴公司除他旗下的恆昌興發展有限公司外，還有城巴有限公司（營辦沙田第一城「村巴」），和冠忠遊覽車有限公司（經營港島碧瑤灣巴士路線）。接著，錦綉花園同一發展商，在大埔開始興建第二個大型豪華別墅區計劃「康樂園」。在「康樂園」落成，居民陸續遷入的初期，文叔同樣為「康樂園」提供「住宅豪華巴士服務」。他形容，這又是一個「開荒牛」的故事了。



## 1985年進軍跨境旅遊巴士及出租汽車業務

隨著香港和內地的陸路汽車通道口岸貫通，1985年第二條陸路口岸通道沙頭角口岸落成啟用。文叔名下多間機構，先行開展往來兩地的出租汽車業務，接著又開拓跨境旅遊巴士服務，成為業內的表表者。

文叔再一次用「開荒牛」來形容當年自己的決定及舉措。

### 首獲跨境路線牌照

他說，這些過境交通服務，早於1979年開始籌備，到1980年才有點進展。當年香港政府和內地官方的共識，是港方公司必須跟內地單位合作，才可以由港方公司提供相關的服務。經過經年的磋商，首批獲發出的出租汽車，亦即所謂的Cross Border Limousine汽車



服務牌照，共有50個，由5家中港合資公司瓜分，而文叔旗下的公司，共佔去其中的30個，佔去整個跨境的出租汽車數目一半以上。

接著，沙頭角通道的過境旅遊巴士服務相繼開始。文叔說，當天的旅巴服務的發牌條件有點可圈可點，雖然基本條件仍是要求發牌子中港合資公司，但卻規定每家公司只能獲發2個牌照。他指出，2個牌照即2輛旅遊巴士，每天最多可以來回合共4個班次，難以開辦定點的跨境路線服務，更遑論推廣網絡式的固定跨境路線。





他回憶當年的跨境出租汽車及跨境旅遊巴士的營運場景，通往港段的沙頭角口岸，幾乎是沒有完整的道路，從深圳市到沙頭角，巴士往往需要攀越深圳梧桐山，車輛損耗大，乘客亦欠缺好的享受。經過多年之後，開通了行車隧道，道路環境得到改善，營運條件才出現好轉。



另一輛原佳寧旅遊巴士，車身上的原公司標誌，已被移去。



他補充說，以跨境旅遊巴士服務為例，初時確實是環境欠佳，2架過境巴士無法提供固定跨境路線，他只好與旅行社合作，為旅行社安排點到點的過境旅遊「包車」服務，而首個內地「包車」的目的地，是深圳香蜜湖渡假村。

1991年，連接香港與內地的第3個陸路汽車通道——皇崗口岸落成啟用。兩地政府把原於沙頭角口岸適用的跨境旅遊巴士及出租汽車的配額限制作大幅度的放寬，並適用於新的皇崗口岸。如此一來，往返內地的跨境巴士及出租汽車可以適度增加，從而衍生出更多的跨境定點及固定班次的路線巴士服務。

文叔說，當日沙頭角通道口岸的跨境服務，他名下3家機構，計有環島旅遊有限公司、環球汽車有限公司及大達汽車有限公司，都獲批出過境客運牌照。這些機構在多年後雖經多次易主，至今仍然營辦跨境服務，並且都是跨境巴士服務機構的表表者。



## 做好每個明天

回顧起這好幾段非專營巴士「開荒牛」的經歷，文叔毫不諱言地說，如果自己做不好今天，就沒有機會去做好一個明天。這兩句話語從文叔口中道出來，非常自然，聽者恐怕要仔細咀嚼，才能領悟出箇中的道理。這同樣是文叔一直退而不休，繼續在業內發光發亮的原因。

展望未來，文叔表示，因為地理環境及時勢，造就香港自1997年之後，有50年不變的條件，形成香港很自然地，也始終離不開，必須配合內地的同步需求，如港珠澳大橋落成之後，香港要作協調人流、物流的運輸交通功能，屆時巴士客運將扮演非常吃重的角色。他強調，這是一個突顯香港強項的表表者！

對於未來非專營巴士服務的出路，他盼望今後在業內同業們的互相協調下，可以把服務發揮得更加淋漓盡致，造福千千萬萬的港珠澳居民和遊客！



1990年2月，文國柱（左）把3輛簇新的Scania K93型旅遊巴士售予城巴，與李日新（右）在新車前面留影。新巴士配置有台灣POC的車身。無論是巴士底盤，還是車身組合，當天都是首次在香港出現。