



新聞公報

香港政府新聞處印發
皇后大道中
拱北行
電話：五二二三三一九一

一九七八年一月九日

星期一

馬年紀念郵票月底開始發售……………第一頁

本港去年十二月天氣溫暖雨量少……………第三頁

郵局渡過繁忙聖誕……………第四頁

「本港的廟宇」新書現已售出逾千本……………第四頁

香港與共市紡織品協議……………第五頁

工廠東主慎防歹徒冒勞工處人員勒索……………第六頁

小輪與水翼船相撞事件報告……………第七頁

馬年紀念郵票 月底開始發售

郵政局今日（星期一）宣佈，新發行的兩款馬年紀念郵票，將於本月廿六日起在各郵局發售。新郵票的特別首日封、則在星期四（十二日）起在各郵局發售，每個兩角。

該兩款郵票，面額分別為兩角及一元三角，圖案為根據中國古代石刻所繪描之馬匹，由香港恒美商業設計有限公司設計。

馬年郵票為郵政局以十二生肖為主題而發行的農曆年紀念郵票中最後一套，第一套於一九六七年發行，用以紀念羊年。

兩款新郵票將於本月十九日上午九時卅分至下午四時卅分，在中區康樂廣場郵政總局大廈二樓公開展覽。

郵局發言人說：港島康樂廣場郵政總局、九龍彌敦道中央郵政局及梳利士巴利道尖沙咀郵政局均接受預約，為首日封蓋印，但每次預約蓋印的首日封，不得少於十個。

凡欲利用此項服務的人士，可於本月十二日向上述三間郵局索取預約表格，然後將寫上回郵地址的首日封，連同填妥的預約表格及應付之費用，一併交予郵局。截止預約蓋印日期為本月廿三日下午五時。

蓋印首日封每個收費一元七角，此費用包括兩枚紀念郵票的價值及服務費兩角在內。

發言人說，預約蓋印的首日封，如屬投寄本港者，可於本月廿七日向原來辦理預約的郵局領回。如屬寄往外地者，除非已付足空郵或掛號郵資，否則將作普通平郵寄遞。

由本月廿六日（星期四）起，所有郵局將在櫃檯接受需要蓋印的首日封，用普通郵戳在首日封上打印後，隨即交回持有人。但郵戳上不會印有時間。

辦理這項服務附有下列條件：

- (一) 只受理採用「首日封」的郵件；
- (二) 郵件以投寄本港者為限；
- (三) 郵件上不能有任何其他註銷印；
- (四) 掛號郵件概不受理。

中區郵政總局、九龍中央郵政局及尖沙咀郵政局，本月廿六日亦將設置特別郵箱，方便在郵政局人員用手小心於首日封上蓋上郵戳後，隨即投寄。

編輯注意：

兩款新郵票可供新聞界拍攝照片，有意者請電五十二六七一一三二，與郵政局的伍貽毅君接洽。

本港去年十二月
天氣溫暖雨量少

本港去年十二月份除了氣溫比正常略高和陽光較多之外，並且雨量和雲量亦較正常爲少。全月雨量爲七點九毫米，只及正常雨量的百分之三十二。

根據天文台發表的去年十二月全月天氣情況分析報告，該月內的平均氣溫爲攝氏十九點四度，比正常氣溫高兩度，使該月份成爲一九六八年以來的最和暖的十二月份。

天文台指出該月份由於中國上空的大陸性反旋風頗弱，因此，沒有真正冷空氣南侵。

從月初開始的廿四日內，陽光普照且和暖，在廿四日晚上一股冷鋒經過之後，本港天氣才變成較涼，多雲和略有微雨下降。十二月廿六日的氣溫降至攝氏十三點六度，成爲全月最低氣溫紀錄。以後各日繼續多雲，並且略有微雨，但逐漸轉暖 and 潮濕。十二月三十日，橫瀾海面的視野減低至三百米。翌日下午即除夕時，氣溫且突然昇至攝氏二十四點九度，成爲全月高度氣溫紀錄。

該月份內，西北太平洋上空曾出現露西及瑪麗兩股颱風。露西於該月七日在瑪里亞納群島以西消散，瑪麗則於該月二十日在加羅林群島以東形成，在月底時，集結在馬尼拉東南偏東約八百五十哩。兩股颱風均沒有吹近本港。

該月一日至十二日，十七至十八日及廿五至廿七日均需發出黃色或紅色火警危險警告。

全月內並無飛機因惡劣天氣改飛他處。

郵局渡過繁忙聖誕

對於郵政局人員來說，去年聖誕是有史以來最繁忙的聖誕節。

在聖誕節前的十二天內，投寄的信件約有一千九百萬封，較前年同期多出二百萬封。

高級郵務總監狄信賢表示：「這批郵件堆砌起來，其高度等於太平山的三十倍。」

同時，來自海外的聖誕郵件數量，亦創空前紀錄；平郵多達十八貨櫃箱，空郵則達七十噸。

狄信賢說：「由於倫敦機場有濃霧，部份從英國寄出的空郵郵件曾受阻延，但它們仍能趕及在聖誕節前寄抵收件人手中。」

他說：「郵局的揀信人員及郵差，都能有效地應付以上大量的郵件和將它們及時派送。」

本港的廟宇新書 現已售出逾千本

「香港的廟宇」一書最近出版後，現已售出逾一千本。該書刻在郵政總局大廈地下政府刊物銷售處出售。

本星期三（十一日）前往政府刊物銷售處之人士，將有機會一睹該書作者沙蕙珠女士之丰采。

沙女士將於該日中午十二時至下午二時，親在該刊物銷售處內，在售出的「香港的廟宇」上簽名。

這本有關廟宇的新書，是一套以「這是香港」為總書名的刊物的第一輯。精裝本每本售價二十元。

該書為讀者介紹本港數目衆多的各種華人廟宇。內容又包括入廟參神情形，廟祝工作，及興建新廟宇時要風水正確的重要性等資料，趣味盎然。

書內並有廟宇，神像和神話人物的彩色插圖百餘幅。除政府刊物銷售處外，各大書店、各區民政署辦事處及新界各理民府均有該書出售。

該套「這是香港」的刊物的另一輯，名為「督憲府掌故」，出版在即。

政府刊物銷售處發言人說，「愛讀書的人士正好趁此時機，把「香港的廟宇」一書買下來，以便開始把整套書作為藏書。

編輯注意：歡迎屆時派員前往訪攝。

香港與共市紡織品協議
結果已算得是相當理想

工商署長左敦今日（星期二）說最近本港與歐洲共同市場簽訂的紡織品協議「是一個壞的協議，但這已不是最壞的協議。」

左氏係在香港總商會今天舉行的午餐會上致詞，他向四百位來賓表示：工商署向製造商及出口商提供的配額，使他們可在一九七八年間輸出相等於一九七七年數量的貨品，祇有非常小數的類目則屬例外。

本港的貿易潛能却因而受到削減。左敦解釋稱一九七七年屬於本港輸往共市紡織品貿易欠佳的一年，因此，即時的影響甚微。左敦表示：「但是，倘若將來需求復增，本港的出口機會却大為減縮。」

然而，左敦相信很多個星期以來在布魯塞爾進行的談判並無白費，因為最後協議的條款，比較「共市最初向香港要求的大有改善。」

他說歐洲共同市場最初要求限制的纖維類目包括棉、羊毛及人造纖維以外的其他纖維如亞麻纖維。

「初時，共市建議限制一百四十種類目，但最後我們雙方同意給予四十一種類目特定限額，不設總限額；而限制種類只包括棉、羊毛及人造纖維。」

左敦指出限制項目由以往的二十四類增至四十一類是減少了本港製造商及出口商所享受的彈性設施。雖然如此，與香港在七月間和美國達成的三十七種限制類目比較，這項協議已是相當理想。況且港美協議遠包括總限額和組別限額。

香港獲得配額的「出口管制權」是我們與歐洲共同市場談判的一個最重要成果。共市最初向本港談判代表團提議一項「入口管制協議，只容許出口區加以些微的技術性協助。」

不過，左敦說：「我們要經過多星期談判才取得這道義上屬於本港的權利。」

工廠東主慎防歹徒

冒勞工處人員勒索

助理勞工處處長勞琳勸今日再提醒各工廠東主須小心防範有人假冒勞工處人員。

他說：「最近勞工處接獲工廠東主數次投訴，說有人冒充勞工處職員，並恐嚇他們說，如不給予一筆款項，便會對他們採取法律行動。」

勞氏說：「該假冒者，自稱為勞工處督察陳國華，年約廿餘歲，高五呎七吋。」

勞氏強調說：「勞工處屬下職員，絕無獲授權索取或接受金錢。」

「督察組之職員均備有政府身份証及許可証，貼有持証者之相片及載有姓名，各人均獲指示，在巡視工廠時，出示此等許可証以證明其身份。」

勞氏勸諭工廠東主應弄清楚查明視察人員之身份，倘有懷疑之處，應立即向警方報告，當覺得本身安全不會受威脅時，應在可能範圍內，設法阻她該可疑人士，等候警方人員到場。

小輪與水翼船相撞事件 調查報告提出若干建議

海事法庭就「民德」號小輪與水翼船「飛騰」號相撞事件所草擬之報告書，對此事作出若干建議。

撞船事件發生於去年三月二日，喜靈洲對開之海面，是日天氣大霧。

該等建議尤其與肇事船隻的種類有關，包括以下數點：

(一) 所有在香港海域以外行走的水翼船，均須安裝以指南針作穩定用途的雷達，如有需要，亦須安裝顯示船後情形的雷達；

(二) 所有在香港海域以外航行的水翼船，其船長及櫃面伙長須持有雷達課程的聽講証書；

(三) 現裝置在「飛騰」號船上的雷達設備，須改變安裝位置；

四有關方面應考慮在船長、大管輪及大副的工作位置安裝耳機；以及

(五)現時有一個國際性的會議正在進行，以研究動力推動船隻各方面的操作情形，在未有任何結論之前，海事處及水翼船公司方面應該重新檢討船隻航行時間表，以便船上每一位工作人員在中午均可享有一段三十分鐘至四十五分鐘的休息時間，及適當的午膳設備。

至於「民德」號及類似船隻的構造方面，海事法庭列出兩項必要條件：一為兩個相鄰的船艙，其中任何一個倘若發生水浸，在可能範圍內，該船應在任何傾斜角度下均能保持穩定，此外，船艙內不應載客，雖然船隻載客總額毋須減少。

報告書亦建議類似「民德」號之小輪，其頂層甲板上不應設置救生浮泡，因為從一艘三層高之小輪的頂層拋下救生艇，很可能導致水裏的人士死亡或受傷。

此外，在主層甲板上用以承載救生裝置的設備，應該加以改良，方便船上人士將該等裝置放下海中，特別是當船隻已向某邊傾側的時候，此舉更為重要。

在類似「民德」號的小輪上工作的船員，均須接受最佳訓練，以便懂得如何協助乘客離開正告下沉的船隻，而且在意外事件中，每名船員均有指定的工作。

報告書指出，據悉在該宗意外事件發生後，有人建議制訂某種形式的硬性「海上交通分隔措施」，以便離島小輪及港澳渡輪在預期視野不佳的日子遵守。

報告書中指出，海事法庭主張該等建議應盡快交與各有關港口委員會研究，以便在下一個霧季來臨前，付諸實施。

海事法庭於去年十月開庭十三日，以研究該宗意外事件。調查工作係由高禮華法官主持，並由三位海事專家——畢比治船長（*Captain Maurice Embidge*），姬利船長（*Captain Peter Gray*）及巴士達博士（*Dr. Brian Baxter*）協助進行。

調查報告顯示，相撞原因是由於兩艘船隻在濃霧中超速航行。這次意外非因兩船上的設計錯誤造成。但「飛騰」號船橋上的雷達本可以裝在一個更有佳的位置。

調查法庭對兩船的船長都予以責備。

調查法庭曾一共提出九十二項問題，其中卅一項係關於「民德」號的，卅三項則係關於「飛騰」號，其餘的則與一般事項有關的問題。

「民德」號傾覆後，一名七十歲老婦因墮海而引起肺炎，不治斃命。

報告指出，「飛騰」號對該事件應負較大的責任，理由如下：

它已經由雷達獲悉當時有另一艘船隻在附近，但它仍然以大約時速卅四海裡的「超速」速度航行；

「飛騰」號雖然可以從雷達獲悉有另一艘船隻存在，但未有正當觀察雷達指示的資料，根據觀察雷達指示而提出的報告亦未有受到合理和合乎常識的利用；

「飛騰」號未有及早採取實際的行動；

「飛騰」號被指責的各項過失爲：不理會雷達上指示有目標物從對方前來，而在已減低的能見度中高速航行；不充份觀察雷達指示情形；及沒有採取積極行動來避免發生距離接近的情況。

「民德」號被責備的過失爲：當它聽聞另一艘船隻「民道」號發出濃霧訊號時，它並未減速或停止引擎或小心航行；未有及早發出足夠次數的濃霧訊號；及在閃避「民道」號後全未減速。

「飛騰」號船長被指責爲在面臨發生距離急速接近的情況下「沒有當機立斷能力」。該報告指出：「船長未有理會由櫃面伙長供給他的資料，繼續冒險以不合理的速度航行。」雖然正確的可見度從未能準確地計算出來，但「他滿以爲可以靠自己的推斷能力，在可見度的一半距離將船隻停駛。」

報告說，「導致撞船的原因是由於「民德」號在濃霧中超速航行及「飛騰」號直至或在察覺「民德」號前不久，在濃霧中超速航行。」

報告書總結說，調查法庭並沒有受囑託處理兩名船長的航海執照事宜，而且認爲「無此需要」。它繼續指出：「無論如何，兩名船長都應該因爲在濃霧中超速航行而須受責備，「超速」一詞乃按各船隻上所裝的儀器而異。」

編輯注意：

報告書全文（英文本）已另放於新聞處稿箱內備取。