

《尋找灣仔海岸線》 研究報告

灣仔區議會 康樂及文化事務委員會屬下

灣仔區文化歷史旅遊推廣小組

及

聖雅各福群會

聯合撰寫

2002 年 6 月

尋找灣仔海岸線

目錄

鳴謝	p.4
前言	p.5
第一部分：灣仔填海歷史	
開埠初的灣仔（1841-1890 年） p.6-10	
- 灣仔名稱由來	
- 「春園」之典故	
- 街道發展	
- 維多利亞城	
- 香港第一個填海計劃 “寶靈總督堤岸”	
- 灣仔人口及商業活動	
- 海傍地段小檔案	
大規模灣仔填海工程	p.11-13
- 中區填海計劃（ 1889-1903）	
填海原因及概況	
- 灣仔海傍東填海計劃（ 1921-1930）	
填海原因及概況	
填海小插曲	
- 灣仔人口及商業活動	
1930 至 1945 年填海規劃發展	P.14
- 1945 年前全港整體規劃	
- 灣仔商業活動	
六十年代的灣仔填海	P.15-17
- 1960 年代香港整體規劃方向	
- 1965-72 年灣仔填海計劃	
填海原因因概況	

公眾對填海計劃的反應
灣仔的商業活動和人口

灣仔發展計劃第 I 期

P.18-19

- 灣仔填海原因及概況
- 公眾對填海計劃的反應
- 1991-2001 灣仔人口和商業活動

灣仔發展計劃第 II 期

P.20-21

- 政府填海原因
- 土地用途建議
- 公眾對填海計劃的反應

第二部分：居民口述歷史

良伯--拉車仔的日子

P.22-24

樵叔--灣仔舊時的平民生活

P.25-26

陳伯--家在藍屋的故事

P.27

翁婆婆--灣仔搵食記

P.28-29

街道/古建築小故事

P.30-42

結語

P.43

附頁—1876 至 2001 年灣仔人口一覽表

p.44

參考書目

鳴謝

《尋找灣仔海岸線》的研究經費來自灣仔區議會康樂及文化事務委員會屬下的灣仔區文化歷史旅遊推廣小組。

是次研究得以順利推展，有賴各政府部門及友好團體的通力協助，包括香港歷史檔案館、灣仔民政事務處、香港歷史博物館、古物古蹟辦事處及香港藝術中心，我們就此深表謝意。各部門為是次研究提出寶貴的意見，並協助我們在短短五個月內完成有關灣仔海岸線的資料搜集工作。

曾參與本研究的顧問包括：何國良博士、郭恩慈博士、伍美琴博士及楊光輝先生均鼎力參與，並為是次研究提出許多具建設性的意見，特此致謝。

此外，我們必須向劉潤和博士表示敬意和謝意，感謝劉博士在百忙中抽空為是次研究提出寶貴的建議，使報告更臻完善。

最後，我們要向被訪的四位長者致最深的謝意，他們親身經歷和見證灣仔的變遷，透過他們的口述和回憶，令舊灣仔重現在我們眼前，為是次研究帶來豐富的民間生活素材。

前言

都市發展確實給我們的生活帶來很多的方便及提供更舒適的居住環境，我們再不需要「大汗疊細汗」地在沙塵滾滾的街市中買餸，換上的是冷氣設備充足且乾淨的室內大型超市；我們甚至不用涉足街上，因到處都是貫通大大小小商場的天橋，我們生活在這個迅速發展的城市裡，再聽不見街上那些嘈吵而富生命力的聲音，再看不見那一幢幢富歷史色彩但欠缺發展價值的舊樓。然而，我們生活的地方剩下什麼？

灣仔-香港其中一個最早發展的區域，經歷了幾次重大的填海變遷，直至今日，還剩下不少文化遺產。我們希望藉著是次《尋找灣仔海岸線》研究，搜集與灣仔海岸線有關的資料，達至以下目的：

- 1) 追溯灣仔海岸線地理變化；
- 2) 探討每段灣仔海岸線變化時期民間活動的概況；
- 3) 透過重溯灣仔海岸線的變化，突出灣仔的豐富歷史文化。

是次研究主要分兩部分，第一部分是數據及歷史資料，包括：有關灣仔海岸線在不同時期的地理位置、每段填海時期的人口分佈、商業活動，官方解釋填海理由及民間反應等。第二部分集中在居民口述的生活回憶片段，藉此更具體地重溯灣仔往時的生活面貌。

我們希望藉研究灣仔海岸線的變化重新塑造灣仔的文化歷史，可給予日後制訂灣仔文化保存的方向提供多一個參考。

<第一部分：灣仔填海歷史>

1. 開埠初期的灣仔(1841-1890)

灣仔名稱由來

灣仔原名“下環”，此名由來早追溯至 1843 年。當時港府將港島區命名為「維多利亞城」，地域包括上、中及下環一帶，是香港第一次土地拍賣的地區。由於當時香港的海岸線自大道東口彎入，形成一個小海灣，而這海灣比其他海灣為小，當時的廣府人慣稱小的東西以‘仔’來形容，因此這個比其他海灣為小的海灣後來就被人叫作“灣仔”。

根據 1841 年 5 月 15 日<香港政府憲報>(Hong Kong Gazette) 第二期所記載，當時香港島上居民共約 5,000 人，港島的原居民主要從事漁民、農民及打石工人等行業。

在該<香港政府憲報>中亦提及港島當時有六條石礦村落，足以可見當時有不少人從事採石和打石工作，而其餘的居民聚居地都是漁村和農村。

「春園」

在首次拍賣後，差不多整個灣仔海旁由摩理臣山以西至大道東洪聖古廟海邊一帶都由英國商人顛地(Lancelot Dent) 投得地權。那時的灣仔，放眼海灣盡是船塢貨倉，而春園一帶發展成為外國人高尚住宅區。顛地將自己的住宅命名為「春園」，現在的春園街近莊士敦道的一段就是「春園」的入口。「春園」佔地甚廣，以春園街一帶為中心，南至皇后大道東，西至大王東街，東至灣仔道。這座花園大宅，氣派豪華，「春園」內更建有一個人工湖，即現時三板街與交加街相接位置，此湖水源引自莊士敦道海邊的山水，顛地將山水引入園中成此人工湖。「春園」成為當時香港開埠早年主要的社交場所，許多外國商人來港經商時亦會入住春園大宅。

街道發展

基督教及羅馬天主教會於「春園」以西的地段設立墳地，以埋葬大量因感染熱帶

傳染病去世的歐籍人士，並設置棄嬰所及醫院，為香港這片新興殖民地提供社會服務。另一方面，在灣仔另一端的摩利臣山上，馬禮遜教育會亦早在 1843 年開辦學校，然而由於經費不繼，學校被迫於六年後停辦。¹

除「春園」一帶發展迅速外，港府亦開發位於「春園」以東的「醫院山」（今律敦治醫院所在地），開闢石水渠街及醫院山以南，即是今天灣仔道及春園以東地區，作為居住用途，這裡亦是華人聚居之所。²

石水渠街原是一條小河，這條小河的山水在開渠初期，是顛地洋行的船隊取水的地方，亦是顛地洋行食水的供應地和「春園」別墅的主要食水來源。此街在灣仔填海之前，有一石砌高牆為防欄之用。

維多利亞城

1903 年的〈香港政府憲報〉，正式刊登了維多利亞城的範圍，並樹立了 6 塊界石，標出城市的範圍，這些刻有英文 "CITY BOUNDARY 1903" 字樣的花崗界石，分別位於：

- 域多利道以北西寧街公園內；
- 薄扶林道行人道，近 3987 号電燈柱；
- 克頓道，距旭龢道約 400 米；
- 舊山頂道與地利根德徑交界附近；
- 寶雲道，離司徒拔道交匯點約半公里；
- 黃泥涌道聖保祿小學對面。

自此以後，遂將此約定俗成爲「四環九約」，其中「下環」指由灣仔道至軍器廠街一帶。而「九約」中的第七至九約就是灣仔的地理位置³，包括：

- 第七約：軍器廠街至灣仔道
- 第八約：灣仔道至鵝頸橋
- 第九約：鵝頸橋至銅鑼灣

1855 年：第一個填海計劃

¹ 資料內容引用香港歷史檔案館在展出灣仔：過去、現在與未來展覽所作的研究。

² 見註 1.

³ 參考 〈四環九約〉，香港市政局出版，1994 年，.p.7-8

1850年代，華南爆發了一連串的變亂，廣州一帶不少居民逃到香港避難，從1851至1855年五年間，人口激增一倍，香港1853年的人口是39,017人，在1855年已增至72,608人，原來開發的地方已不夠發展，港府開始向灣仔以東一帶進行填海，以增加用地。

在1851年，香港政府制訂了第一個填海計劃，建議由西營盤至銅鑼灣一帶建築一條海堤，橫貫整個城市的海邊。當時此計劃擬命名“寶靈總督堤岸”，因遭到立法局堅決反對，該計劃延至1855年11月10日才正式公佈。公告指出，凡因此受損失的業權所有人可用延長租地權的辦法來抵償損失。同年12月5日，外籍業權所有人通過決議，認為填海計劃有損他們的利益，原因是當時的洋行，都在中西區海旁建有碼頭，用來停泊洋行的商船，若進行填海，他們擁有的碼頭便不能使用，故他們極力反對此項填海計劃。

爲了紓援因平地不足而疾礙發展的壓力，當時約翰·寶靈總督(Sir John Bowring)只有向東面的一大片低窪地打主意，這片低地西邊是摩理臣山，東邊是利園山，位處兩山之谷低，而南面就是黃泥涌村前的農地。每當雨季，從黃泥涌通過鵝澗流出維多利亞港的水量會大幅增加，加上摩理臣山和利園山上流下來的山水，足以淹沒這片低地，使其無法使用。故計劃將這片低地填高，增加土地供應，售地給發展商，增加賦房收入。

鑑於此計劃將黃泥涌村前的農地填高作爲馬場，當時大多洋行大班熱憂賽馬，故計劃獲得他們支持。今天的鵝頸涌及其附還的地方，就是當時填海後所得的土地，稱爲「寶靈城」(Bowrington)，華人一般稱這一區爲“跑鵝區”，因填高了的地段是從跑馬地至鵝澗一帶。

在1850至1860年代間，各當時在任的總督(佐治總督1848-1854、寶靈總督及羅便臣總督1859-1865)積極進行建設海堤工程，直至1868年，增闢了共8.5英畝土地，新填地則由雲咸街至般咸道再伸展至德輔道東一帶。

灣仔的人口⁴

在未被英國人佔據以前，灣仔是個漁港，總人口約1400人。開埠初期，大約在1841至1890期間，由於大量外商流入資金在灣仔經商，他們活躍於灣仔及中區一帶。由於資金流入，創造了不少就業機會，灣仔遂成了外國人上流社會的社交活躍地。當時灣仔亦是不少外地勞工幹活的地方。根據1860-1885的稅簿(Rate

⁴ 參考 Carl T. Smith (1994), *A Sense of History: Studies in the Social and Urban History of Hong Kong*, Hong Kong Educational Publishing Co.

Books)顯示，交加街及石水渠街一帶就有不少黑種人聚居，他們大都來自非洲、菲律賓、南印度及澳門。

灣仔的商業活動⁵

灣仔亦是個運輸中心，工商業都是圍繞航運業，例如造船廠、木材廠、鑄鐵業、煤料倉、工程及貨倉。鑑於各國都渴求白銀來鑄造貨幣以適應國際貿易需要，英國商人顛地亦在灣仔直接運來鴉片煙換取白銀出口，所以當時灣仔亦是鴉片貿易的核心地。此外，灣仔亦是儲存煤料的地方、藤器製造的中心，區內亦有大型的乳品廠及麵包店，豆腐製造店舖就集中於石水渠街。

灣仔海傍地段小檔案⁶

海傍地段 36 號：船街一帶

那裡是華人漁民及商人聚居的地方，及後發展成船廠。在 1867 年，一位中國籍居民彭華獲批牌照，准許其在官地上居住，他在船街南盡處興建了一所收費廁所維生。政府在 1899 年要求彭華搬出及讓出該地，彭華兒子抗議及請求政府繼續租借該地段給他們一家，因收費廁所是其母親唯一的收入，同時收費廁所亦方便附近居民使用。

海傍地段 64 號：大王東街

英文原名 Lyall Lane，以 1855 年在這裏成立的 Lyall, Still & Co. 公司命名。大王東街在 1860 年重建，1868 年給軍方租用。約 1871 年，Lyall, Still & Co. 倒閉，這地段之擁有權抵押給渣甸·馬迪臣洋行 (Jardine, Matheson & Co.)，此地段產業從此由蔡星南、吳威及何東管理。

海傍地段 64A 號：即大王東街東面

在 1857 至 1887 年間為煤料倉庫。

海傍地段 40 號：汕頭及廈門里一帶

在 1868 至 69 年間，這地段被租借作軍用，及後幾年都空置下來，至 1878 年 3 月一間大型糖廠在這地段落成，這就是著名的太古糖廠 (Oriental Sugar Co.)，奈何糖廠經營了九個月便結業。1880 年渣甸·馬迪臣洋行 (Jardine, Matheson & Co.) 買下此地段，將廠名改為中國煉糖廠 (China Sugar Refinery) 繼續運作。

⁵ 見註 5.

⁶ 見註 5.

海傍地段 47 號：太原街

在 1855 年，太原街是 Albany 貨倉及其他船塢及工程公司。1915 年藤器店及各式工藝店林立，買藤製品的商舖分別開設在灣仔道、太原街、海傍東、皇后大道東及船街一帶。今天的太原街就主要是服裝店、玩具店及玉器攤檔。

海傍地段 42 號：利東街

在 1918 年利氏家族買下此地段，以家族屬下的利東建築公司（Lee Tung Construction Co.）為名，利氏由香港著名商人利希立與利希慎兩兄弟管理經營。

海傍地段 43 號：春園街

曾是外國人的社會交際場所。1873 年由 Wing Kee & Co. 的郭車所擁有，造船枝架、裝卸貨船及煤料買賣等商業活動便開始在這地段發展。1878 年，郭車把近皇后大道東的一段賣給中國商人郭亞祥，及後郭亞祥更將一所房子租給當時的港督作居所。十九世紀初，春園街的商舖以銅匠、鐵匠及雜貨商店為主。

海傍地段 111 號：克街

1904 年，美國公司於克街設立貨倉，而克街的東面則設有木材及船廠。

2. 大規模灣仔填海工程

中區填海計劃(Praya Reclamation Scheme 1889-1903)

填海原因及填海概況

政府在 1880 年間開始策劃，並於 1890 至 1930 年間進行了一系列大規模填海工程。當時官方決定填海主要有兩大理由：人口過度稠密及衛生環境惡劣。

在 1874 年，軍醫艾爾斯 (Colonial Surgeon Ayres) 公開提及惡劣的住屋環境：「...通常三至八家人共住一單位，衛生條件很差，而物業擁有人一般都拒絕作出改善...」(“ ...A house was commonly occupied by 3 to 8 families per room which were in a filthy state. Property owners often refused to improve the building they owned...”)

1882 年公佈的查維克報告 (Chadwick Report) 亦指出，當時住屋及衛生環境惡劣，建議填海增闢土地重新規劃，改善當時住屋及衛生環境。

在港府土地委員會 (Land Commission) 於 1886-87 年呈交的報告中，提及三個紓緩人口增長壓力的方法，包括騰出當時用作海軍基地的土地、發展電車路線連接市中心至偏遠地方及進行大規模填海，開闢更多土地。

英國商人保羅·遮打 (Paul Chater) 在 1882 年以公共衛生 (Public health) 為理由，率先向政府提出中區填海計劃。

除以上理由，政府支持填海的最大原因是其回報率甚高。保羅·遮打估計政府拍賣新填地的淨收入約一百五十萬港元。賣地收入將抵銷填海的成本，還可為庫房帶來一筆相當可觀的進帳。

中區填海工程在 1889 年正式展開，填海範圍由西營盤的屈地街到中環的海軍船塢，全長 10,263 英呎，獲新填地共 59 英畝，於 1903 年宣告完成，耗資達 3,362,325 港元。工程開展次年，英國王子干諾 (Connaught) 公爵夫婦訪港，並為該工程立石紀念。工程完工後，其主要街道便命名為干諾道⁷。

⁷ 參考香港全紀錄卷一及卷二(1997), p.104, 中華書局出版。

海傍東填海工程 (Praya East Reclamation Scheme 1921-1930)

填海原因及概況

當時中、上環在地理上可發展的空間已差不多用盡，為紓緩發展的地段，從而吸引新的投資。

填海工程於 1929 年完成，灣仔面積增加 90 英畝及多條新的街道，包括軒尼詩道、告士打道、謝斐道、駱克道、分域街、盧押道、柯布連道、譚臣道、史超域道、菲林明道及杜老誌道。海傍東（即今莊士敦道）亦得以重建⁸。

30 年代，美國經濟大蕭條，不少美國華僑把資金調來香港，並在灣仔駱克道一帶置業。其後國內北伐，局勢動盪，許多軍閥下野，他們與家屬、隨從紛紛逃到香港，灣仔的新填地容納了大量新來港的內地居民，得以迅速發展。數年間海軍會所大樓及六國飯店相繼建成，並成為灣仔的標誌。

海傍東填海工程小插曲

港府於 1921 年招標承辦灣仔海傍東填海工程，範圍由海軍船塢以東的軍器廠街開始，至銅鑼灣怡和洋行貨倉為止，由「生利公司」以 \$ 3,308,500 投得。⁹

填海工程的標書指定，以摩利臣山為取泥填海之處。填海期間，承辦公司特別舖設輕便路軌，方便工人運送山泥至海傍。然而當開鑿一半泥土之後，承辦公司發覺摩利臣山的底層多為堅硬岩石，令施工費用大幅上升，使填海工程暫緩開展，（摩利臣山亦因上述原故，至戰後才給剷平）。經多番考慮，港府終於接納增加工程費用的要求，承辦公司才可僱用船隻往九龍各處載運泥土，繼續進行餘下的工程。另一方面，1925-26 年間發生的「省港大罷工」，對海傍東填海工程亦有一定的影響，總開支最後上升至 \$5,400,000，比原定的工程費用增加了百分之七十五。¹⁰

灣仔的人口及商業活動

⁸ 見註 1

⁹ 見註 1

¹⁰ 見註 1

在 1921-1930 年間，灣仔繼續是居住密度最高的地方，每平方英畝有 1410 人居住，紓緩當時的擠迫情況及改善衛生環境是當時填海的主因。

十九世紀末，日本人開始聚居灣仔。根據統計，居於灣仔的日本人由 1897 年的 334 人上升至 1921 年 1585 人。他們從事各類型貿易、專業及手工業，有些任家庭傭工。根據 1931 年人口統計，居於灣仔的最大少數族裔群為日本人，有 953 人，佔全港 1585 名日本人之三分二。

1920 年左右，皇后大道東以南的灣仔峽道有很多西式建築物，住了不少外國人，多為是警察、衛生督察、獄吏和海軍工人。1930 年完成填海工程後，灣仔吸引了不少華籍中產階人士投資及居住。

當時澳門貿易走下波，許多葡國人來港找工作，他們都是低收入人士，有些更是來自澳門的葡國商人的奴隸。前後的石水渠街聚集了廣東省寶安縣人士。

這段時期，灣仔興起各類輕工業，例如。藤器製作、印刷業、煙草商店、生/熟藥店及建造商店。

3. 1930 至 1945 年填海規劃發展

1945 年前香港整體規劃

在英國管治香港初期，發展主要集中在沿維多利亞港(包括：港島北岸西區及中區海旁一帶土地及九龍半島海旁)一帶地方，隨著迅速的商貿發展，吸引大批中國大陸移民及海外華僑移居香港居住及投資，原來開發的地方已不足夠應付因蓬勃貿易發展兩衍生的龐大土地需求。

在 1922 年，規劃委員會成立，展開計劃香港未來 50 年遠期發展規劃。其中爲了鋪設九廣鐵路，建議進行大規模填海，包括將旺角避風塘及中環添馬艦總部進行填海，更建議在九龍加建東西二條九廣鐵路支線，用它接連碼頭倉庫區¹¹。

灣仔的商業活動

政府於 1905 年在灣仔落實消除產生噪音的工業，很多大型的歐洲船塢及工程遂遷至銅鑼灣。在 30 年代，煙草工業亦開始在灣仔發展。南洋兄弟煙草公司在 1930 年設廠灣仔，煙草公司隨後在告士打道立址；Connaught Aerated Water Co. 於數年後亦建廠於皇后大道東。40 年代的日佔時期，娛樂事業在灣仔的發展蓬勃，日本人在灣仔駱克道一帶開設了不少日式酒館、食店及妓院。重光後不少空置樓宇仍被繼續佔用爲色情場所。

¹¹ 參考由薛鳳旋編著的<香港發展地圖集>p.126-127, 三聯書局出版, 2001 年.

4. 六十年代的灣仔填海

1960 年代香港整體規劃方向

1966 年，港府為應付龐大的土地需求，在「全港籌劃策略性發展計劃大綱」中擬定出疏導市區人口的重要政策發展方向：

「政府的基本政策，應把人口疏導至新市鎮及改善現存市區的環境，並依據這大綱進行發展計劃，循序漸進地演變和擴展市區的功能...」
(資料來源：香港發展大綱計劃，1972)

此後，長遠房屋計劃及新市鎮發展計劃相繼出現，都市發展有一個大轉向，由以往集中都會區發展轉向開拓發展新地區如沙田、屯門、荃灣-葵青、元朗、上水-粉嶺及大埔六個市鎮。這些計劃需要將多處山坡合併平整為地台和填平大片海床開拓平地，需多年完成。

同時，為應付貨運需求，政府亦着手發展港口設施，填海就是一重要方法廣闢土地發展作貨運碼頭，葵涌填海就是一個好例子。在六十年代中期以前，市區發展主要集中在都會區，包括香港島、九龍、荃灣-葵青；但在六十年代中期以後，新市鎮發展就成了主要發展策略。

1965-72 年灣仔填海計劃

填海原因及概況

在 1948 年，著名英國城市規劃師亞拔高比 (Sir Patrick Abercrombie) 擬備的特別報告中指出香港城市發展遇有兩個主要問題：第一是缺乏充足土地供城市進一步發展；第二則是無止境的移民湧入問題。因此，在報告中建議一方面要填海以增闢土地，當中包括開拓新區；另一方面，亦要同時發展完善交通網絡以連接市區與新發展區域。

亞拔高比的報告中建議興建一條海底隧道以連接香港島及九龍，故此 60 年代灣仔填海的其中一個主要目的是配合道路網的發展，為紅磡海底隧道提供港島區出

口，同時亦提供新填地發展海旁高速公路。

除了提供土地發展交通網外，當時灣仔填海亦旨在利用新填地建設各種公共設施，提供多點公共空間給予社區人士使用，改善社區環境。

在 1965 至 1972 年間，大型灣仔填海計劃迅速展開。這項工程完成後，灣仔的範圍隨即伸展至今天的會議道一帶；港島北岸的海岸線自此就有了很大的變動。

這段時期，香港正經歷「經濟起飛」，社會普遍對工商樓宇的需求增加，商業活動因中環區的商業樓宇供應飽和而漸漸向東擴展，灣仔的填海正好回應這一趨勢，灣仔亦順理成章發展成另一個重要的商業區。

公眾對灣仔填海的反應

在 1977 年間，政府就新填地的未來用途向公眾諮詢，政府在諮詢文件中建議 41.5 英畝的新填地中，只有其中的 15.8 英畝作公共地方，其餘的全作商業、低密度高尚住宅及政府大樓之用。當時的市政局主席沙理士(A.de.O.Sales)更在立法局答問大會中公開發批評政府漠視普羅大眾的需要，要求政府最少要撥出新填地的 25 英畝作公共用途¹²。

同時，民間亦對當時政府的建議甚為不滿。民間普遍認為新填地應首先為社區增闢多點公共空間，如大游泳池及公園，政府不應為了賣地賺錢而犧牲公眾利益¹³。

當時政府亦委任專業人士組成的維多利亞兵房設計委員會(Victoria Barracks Planning Committee)，負責審理不同組織人士呈交有關新填地未來發展用途的意見書。雖然該委員會最後亦建議政府應將多些填海地作公眾用途，尤其是文娛康樂之用，但最後政府也沒有採納該委員的意見¹⁴。

1972 年，新水星大廈首先於新填地建成。很多著名的建築物如香港藝術中心(1977 年)、新鴻基中心(1980 年)、香港演藝學院(1985 年)、華潤大廈(1982 年)、香港會議展覽中心(1988 年)及中環中心(1991 年)等都相繼落成。

1965-1970 灣仔的商業活動和人口

¹² 參考 1977 年 7 月 29 日的香港虎報報導。

¹³ 參考 1978 年 7 月 11 日的南華早報報導。

¹⁴ 參考 1978 年 10 月 2 日的香港虎報報導。

在五十年代，灣仔隨著葵涌貨櫃碼頭的落成，灣仔亦漸漸淡出作為航運中心的角色，而步向發展各種商業活動。六十年代期間，越戰爆發，香港是美軍軍艦的補給站，同時亦是他們的休憩及渡假勝地。灣仔那時的娛樂事業亦進入了全盛時期，那時候，酒吧、色情事業、禮物店...等百花齊放。根據 1961 年港府的統計數據顯示，灣仔是當時港島區中最低度工業化的地方。在 1965-1970 年間，灣仔填海得來的大部分土地均用作興建商業大廈及政府大樓，灣仔隨即被視為中環商業的伸延發展區。

這段期間，灣仔的人口亦稍微下降，鑑於當時港府土地規劃的方向是將灣仔發展成商業區。故此，大部分填海得來的土地均用作商業用途，港府亦同時將部份住宅區清拆改作商業用途，所以部份居於灣仔的居民被遷徙到其他地區。¹⁵

¹⁵ 見註 1.

5. 灣仔發展計劃第 I 期

灣仔填海的原因

踏入九十年代，灣仔填海更是大規模地進行。在四份討論有關未來規劃發展的官方文件定下灣仔填海的方向。這四份文件分別是「全港發展策略」、「海港填海及市區發展研究」、「都會計劃」及「港口及機場發展策略」。

以上四份文件中也有提及灣仔填海是急切需要的，詳細看下表¹⁶：

研究名稱	開始時間	完成時間	主要有關填海的建議
全港發展策略	1980	1984	發展方向由以往新市鎮發展轉移至海港發展，利用填海提供住宅用地，建議灣仔填海，期望可為 90,000 人提供住屋地方。
海港填海及市區發展研究	第一期 1981 第二期 1983	第一期 1982 第二期 1983	因中環及灣仔填海帶來的收入，將用作補貼在啟德機場原址興建公營房屋的費用。
港口及機場發展策略	1988	1989	西九龍、中環及灣仔填海將提供土地發展基礎建設網絡，連繫新機場及主要市區中心。
都會計劃	1988	1990	中環灣仔及海港填海將可為毗鄰的舊區提供多點公共空間。

填海分有二期進行，第一期工程主要為擴建香港會議展覽中心而提供土地；而第二期工程旨在提供土地，以便建成中環至灣仔繞道、公眾貨物裝卸區及海濱長廊。兩個填海工程獲得新填地共 54 公頃。

¹⁶ Mee Kam Ng and Alison Cook (1996) “*Are there feasible alternatives to the reclamation-led urban development strategy in Hong Kong?*” HKU 及 Liu Chun Shan (1998) “*A study of the Hong Kong Harbour reclamation policy in the 1980s and 1990s*”, HKU

民間對填海計劃的反應

其實在此段時期，填海計劃在民間也牽起很激烈的討論，其中主要分從技術及政制層面作出批評¹⁷：

屬技術角度批評	屬政治角度批評
1) 對生態、環境、船業及海港設施有負面影響。	1) 沒有就發展策略諮詢公眾，公眾亦不能改變政府已決定的計劃。
2) ，因航道收窄，給海運造成危險。	2) 立法會應有更大的權力決定土地用途，因這是一種民主的體現。
3) 對填海區週邊的交通帶來不良影響。	
4) 破壞海港作為市肺及吸引旅客的功能。	
5) 引致過剩土地供應，影響物業價格。	
6) 未有整體評估因填海帶來的後果，難以可持續發展。	
7) 漠視海港原有的文化歷史及美學價值。	
8) 城市規劃太過偏重「集中發展」。	

鑑於以上理由，民間大力反對大規模填海計劃，於是原定的填海範圍也大大削減。終於在 1980 年代末及 1990 年代初，香港會議展覽中心及中環廣場相繼落成啓用，兩座建築物迅即成為香港的象徵之一；1997 年，舉世觸目的政權交接儀式更於香港會議展覽中心新翼舉行¹⁸。

1991-2001 灣仔人口及其商業活動

這段時期，灣仔人口的最大特色是流動人口較居住人口大，在 1991 年，灣仔人口有 180309 人，在 1996 年，有 171656 人，在 2001 年就有 167146 人。

¹⁷參考 Lawrence Lai Wai Chung (1996) “*The Harbour Reclamation debate 199/96*”, University of Hong Kong

¹⁸ 見註 1.

90 年代的的灣仔除了作為中環商業區的延伸外，亦是旅遊業發展的重點地區。香港旅遊協會更展開的「香港動感之都」計劃，灣仔近地鐵站一帶的春園街、太原街及莊士敦道將發展成為一個平價市場以吸引遊客。

6. 灣仔發展計劃第 II 期

政府填海目的¹⁹

灣仔發展計劃第 II 期是整個中環及灣仔填海計劃的最後一期工程。這項目為主要交通基礎設施包括：中環及灣仔繞道、東區走廊連接路、地下鐵路北港島線及沙田至中環鐵路線的第四條過海隧道段提供土地。在供應土地以容納上述設施之餘，亦同時提供機會在海濱興建露天廣場，園景美化地方，船隻碇泊區及休憩文娛設施，從而提升香港市民的生活質素。

政府是次填海目標：

- 為主要的交通基礎建設及設施提供土地；
- 建造一個具吸引力的海濱區供市民享用。

土地用途建議²⁰

政府就如何善用灣仔及銅鑼灣之土地用途以建設一個優質的海濱區，制訂了分區計劃大綱圖。該圖訂定了區內休憩及康樂用地、政府及社區設施和商業及酒店發展用地，並預留空間作行人和道路運輸網。建議在維港對開海面闢出 26 公頃土地作休憩用地，及於銅鑼灣填海興建一個兩公頃的人工島，作為海心公園。

海濱長廊內容：

- 為公眾人士於節日及慶典提供聚會地方；
- 提供新的公共設施；
- 為擠迫的城市提供紓緩的空間；
- 提供康樂休憩用地供市民盡覽維港景色；
- 擬建的海心公園提供獨有的機會，增強港人和維港的連繫；

¹⁹錄自〈灣仔發展計劃第二期諮詢文件〉，規劃處及拓展署 2002 年 4 月。

²⁰ 見註 20。

-提供新的行人通道方便連接現時市區到新興建的海濱區。

公眾對填海計劃的反應

表達意見團體/人士	內容
保護海港協會及立法會議員劉慧卿 (明報 30.4.02)	反對政府在銅鑼灣避風塘對開海面興建海心公園，除了因為會阻礙避風塘船隻出入外，也因為此舉可能違反《保護海港條例》。
民建聯 (明報 7.5.02)	反對政府計劃在銅鑼灣避風塘對開海面填海興建「海心公園」。認為政府的做法違反《保護海港條例》。
民主黨 (明報 9.5.02)	質疑政府「打茅波」兼無足夠理據填海，因為政府去年向工務小組就灣仔規劃大綱申請撥款時，海心公園的填海構思並不包括在撥款範圍內。

<第二部分：居民口述歷史>

良伯：拉車仔的日子

訪問日期：10/4/2002
訪問地點：皇后大道東一唐樓
訪問對象：良伯
年齡：79
到港年份：大約 1946 年左右，剛和平後
在灣仔居住年期：斷斷續續在灣仔住了半個世紀

和平後的灣仔模樣.....

良伯到港的第一站就是灣仔，回想起來已是五十多年前的事。據良伯憶述，那時候“日本仔”終於失守，香港剛剛“和平”，局勢才稍定下來，他那時隻身從家鄉海豐走到香港，人生路不熟，唯有投靠已在港的鄉里。據良伯所言，當時聖佛蘭士街一帶就是海豐人聚居之地，當時的人多租住床位或閣仔，生活都十分刻苦。

良伯表示，當時聖佛蘭士街一帶都是比較靜，只有繆繆數間店舖，以買雜貨為主，多數是前舖後居，地下做生意，樓上就是作居住之用。在“和平”以後，告士打道對出還是海，處處都是三層樓高的戰前樓，他認為當時的灣仔是一個很破舊的地方。

拉車仔的日子.....

良伯在香港的第一份工作就是拉車仔，因為一般海豐人初到香港時也不懂講“白話”(廣東話)，他們唯有從事不需要太多與人溝通的工作，所以一些勞動工作如拉車仔、泥水工、咕呢等就通常由他們充當。良伯從事拉車仔工作也接近十年，回想起那些艱辛的歲月，現在還是百般滋味在心頭。那時候，每天車租為一“蚊”(元)六毫子，好運的，每日大約可賺五至六“蚊”。有時運氣不好，還要蝕了車租。據良伯所言，拉車仔這行競爭都十分大，當時全港就已經有五百多架有政府發牌的車仔，加上還有許多偷偷來港做生意的澳門車，令至有爭客仔的情況；除了激烈的同行競爭外，電車也給拉車仔這一行搶走了很多客路。良伯回憶起 1949 年「電車大擺工」為他們拉車仔一行的大喜訊，因為很多原本乘電車的客仔也被迫轉乘車仔。

那段時間，每天平均可賺十七至十八“蚊”，相對當時的生活水平，已是一個相當好的收入。據良伯回憶，當時一架車仔由兩個人租，一個拉早班，一個拉夜班。他自己喜歡拉夜班，因當時灣仔金鐘一帶碼頭，可供大船戰艦停泊，許多美國海軍軍艦會來港作物資補給及順道渡假，期間他們喜歡在晚上到灣仔消費娛樂，良伯表示，若好彩可載到這些“鬼佬客”，通常都會給予很多貼士，良伯自己就試過最多賺了二十“蚊”，這已足夠繳交五個月的床位租金！

拉車仔的一天……

良伯說他每天都是四點鐘起牀，刷牙洗面吃過早點後便開始一天的工作，他通常都會在“波地”（修頓球場）一帶等客。他亦會到處去，遠至北角、柴灣一帶，近至中環、灣仔，只要客人吩咐就會盡量辦到，當然遠程的收費就高一點，但沒有一個劃一收費，都是由車夫與客人共同商議定價。良伯說，當時雖沒有劃一收費，惟某些常載路程已有慣常收費標準，例如：中環去鵝頸橋就要兩“蚊”，一般中環至灣仔就要一“蚊”。

每天的午飯就是拉到那裡就食到那裡。若在灣仔，他通常會去灣仔道的貴香飯店午膳，因為飯店是他的鄉里開辦的，勝在同聲同氣，有歸屬感，而且最重要的，就是價錢極之便宜，他最愛吃乾炒肉絲河，“埋單”都是八毫子，飽肚又抵食。據良伯所言，當時灣仔的食肆也分有不同等級，細飯店的客路就主要是低下階層，大飯店如雙喜和龍門等就是比較高級一些，價錢也比較貴。吃過午飯後便繼續辛勞的工作，若沒有載客的時候，他們一班同鄉會聚在“波地”一帶互通消息，內容可包括：家鄉近況、親人消息、散工情報等，可謂一個多元化的消息發放站。

若不是當夜班的時候，良伯便回家，吃過簡單的晚飯後，便與一班同住的鄉里一邊品嚐家鄉的“鶴佬茶”，一邊談天說地，細說一天的辛勞。良伯回憶起當時的日子，雖然日子艱難，但總算可以餬口，只要自己勤力一些，總可以“搵到餐飯吃”，生活都算過得開心。

沒有拉車的日子……

大約在五十年代中期，大陸禁運²¹，因香港與大陸少來往，客源再少了，拉車仔賺來的收入也不夠日常生活開支，良伯便結束了他從事了將近十年的工作，轉行

²¹鑑於當時毛澤東上台後，大陸爲了落實共產主義思想，禁止國民與所有資本主義社會有任何形式的接觸，而當時的香港仍是英國殖民地，故此香港亦被視爲資本主義社會。

做泥工及“咕呢”（苦力）。當時他曾作搬運黃豆的工人，運船剛泊岸候後，他便要將黃豆裝入麻布袋，然後再將一袋一袋重重的麻布袋抬至貨倉。由早上八時幹至晚上十時，視乎當天所搬運的袋數，多勞多得，一天最多可賺十“蚊”。及後，良伯亦試過替人“搭木屋”賺錢。據他所說，當時銅鑼灣的大坑、牙翠坑及灣仔道一帶都是木屋區，這些都是低下階層居住的地方。良伯記憶在六八至六九年間，政府大肆清拆這些木屋及舊樓，灣仔便由那時開始發展成一個商業區。

樵叔--灣仔舊時的平民生活

訪問日期 : 11/4/2002 (與之前個案格式不一致)
訪問地點 : 灣仔舊區
訪問人物 : 樵叔
年齡 : 74
來港年份 : 1946
在灣仔居住年期 : 大約五十年

灣仔往昔的民間生活.....

樵叔在四六年來香港，到港後便投靠住在太原街三十六至三十八號三樓的鄉里。他還清楚記得當時居住的情況，他住的是一座三層金字塔頂的戰前樓，地下是收爛鐵的舖頭，二樓是跌打館，三樓就是他住的地方，屋內裡沒有房間間格、電燈，他住第三格床位，總共佔有十四個階磚，洗澡的地方只有麻布袋遮住，女住客洗澡的時候就要請鄰居把風，怕有人偷窺。

在太原街與交加街交接處，就是和平後政府給市民配合砂糖油鹽的地方，那時因為物資短缺，政府規定每人最多可購買定額砂糖油鹽等生活必須品，樵叔回想起那時也會在這裡等配合。

交加街一帶當時也稱為“餵食街”。當時這裡滿街也是大排檔，營業至深夜，所以，無論多夜也好，若樓上住客要叫外賣，只需向街大叫兩聲，便有人會將食物送到，所謂平民不夜天真是名不虛傳。

樵叔回想起當時生活艱苦，一般人的晚飯也會往交加街這裡“買雜水”，所謂“雜水”就是指酒樓一天剩下的飯菜，例如褒過湯的瘦肉和用剩的菜頭等，一毫子一碗。他說若當天好運的話，碗內可能會有蝦或魚，這便算是較豐富的一餐。

當時低下階層晚上多往修頓消遣，那裡有很多地攤擺檔，有人講故仔、買藥酒、街頭雜耍等，據樵叔所言，當時俗稱之為“平民大笪地”，為一般低下階層提供了一個消閒的好去處。

平民賺錢妙法.....

據樵叔所言，除了做泥工及“咕泥”等勞動工作，一些低下階層還會利用廢物再賺錢。例如位於春園街及交加街交界的垃圾站，有些人便會在這裡搜集已棄置的煙

頭，然後再揀出煙頭中剩下的煙絲集合起來便可卷成煙條再買。樵叔說這些“再造煙”深受苦力愛戴，因為價錢很便宜，幾仙就有交易。另外一種廢物利用的行業就是故衣店，據樵叔記憶，在和平後整條春園街也是賣故衣的，平民大眾都會在這裡買衣服，雖然衣服未必稱身，但勝在價錢可以商議，樵叔說這裡就是他買衫的首選。

陳伯--家在藍屋的故事

訪問日期 : 30/4/2002
訪問地點 : 灣仔一戰前樓三樓
訪問人物 : 陳伯
年齡 : 82
來港年份 : 香港出生
在灣仔居住年期 : 82 年

藍屋對開原來是條大水渠.....

陳伯現年八十二歲，生於灣仔一幢舊戰前樓，這亦是現在俗稱“藍屋”的地。看著一幅又一幅有關藍屋的新舊照片，陳伯彷彿以主人翁的身份細訴一段段灣仔的歷史、演變。早在陳伯未出生以前，他的外公及母親就住在藍屋的二樓。

陳伯憶述他小時候，石水渠街是一條大水渠，山水由堅尼地道以上的山溪流到皇后大道東及灣仔道交界。在六十年代的某一天，這條水渠曾經氾濫，還沖破了石屎的河堤呢！

藍屋最底的一層，曾經是醫院，名叫華佗醫院，是現為一醫館，當年是供奉華佗的廟宇。二樓曾是小學，三樓就是中學，而陳伯在中學階段就是在藍屋的三樓那所中學就讀。

據陳伯所述，石水渠街聚居了很多寶安人。他自己亦是寶安人，而一九三零年代，在藍屋的二樓曾是鮮魚商會。所以，陳伯覺得這裡很有歸屬感，四週也有鄉里照應，大家好似一家人。

翁婆婆--灣仔搵食記

訪問日期：9/4/2002

訪問地點：灣仔

訪問人物：翁婆婆

年齡：85

來港年份：1939

在灣仔居住年期：63 年

我曾經是間冰室的“事頭”.....

住在灣仔大王西街的翁婆婆，十五歲時隻身從內地來港。戰前，翁婆婆住在鵝頸橋，替人倒垃圾。香港淪陷時期，她逃難回內地，直至香港“和平”後重光的第二天，再匆匆返回香港。據她描述，她回來那天，灣仔就像廢墟一樣，極目四看，頹垣敗瓦，電車路沒有電車、商店市場都沒有人影。和平那年，她與丈夫結婚，他們一同經營了一間冰室，名叫活記冰室，位於駱克道三十號，她說在那時候，不是每間食肆都能負擔得起擁有自己的雪櫃，但他們的冰室就擁有了一部。她說冰室開業初期，正值駱克道剛剛通車，如此，他們的生意不算很好，他們的客路主要以工人為主，好不容易地經營了十載，終於因為業主收樓而結業。在冰室結業以後，翁婆婆很想從操故業，決心繼續飲食界再幹一番事業。可是，由於缺乏資金，她只好以小販形式在街邊擺檔。那段時間，她的生活過得最是困難，她經常給警察騷擾，她說那些警察有時心情不佳，會以腳一踢，使她的檔口也翻倒，生財工具通通弄破，所以，那時賺到的錢往往不夠再加置茶煲、炭爐。久而久之，她的生活便陷入最困難境地。她說：「有一段時間很貧困，更迫不得以要借貴利過活」。她記得，曾經因為沒有錢還債，被人拉上差館，幸得當時的2號警署某督察的幫助，除了證明她已還清債務，私下還容許她在2號警署附近擺檔，她的生活才可過得容易一點。然而她每天只可用三毫子來買人家從酒樓收集回來的「臭水」(又名“雜水”)。酒樓「臭水」、百鳥歸巢，當時，有一種食物叫「臭水」，這些「臭水」其實是集合數間酒樓的剩餘的飯菜。據翁婆婆說，這些「臭水」來自灣仔幾間酒樓，每天都有人帶到交加街那地賣，「臭水」中有魚肉、排骨、扣肉及菜汁，最少可以買一毫子，翁婆婆說買三毫子。

見證五十年代童工

五十年代貧苦大眾生活困難，不少孩子年紀小小就要擔起家計，所以非法童工就很普遍。翁婆婆的兩個女兒，亦隨著這個潮流，踏入勞工市場，在雙喜酒樓賣點心。那時候，兒童只要拿著一張兒童身份証，就能夠到酒樓、工廠等地方工作。即使年紀不足 8 歲、10 歲的孩子，只要向人家借來兒童身份証一張，亦可算在工廠酒樓暢通無阻。

〈第三部分：街道/建築物的故事〉

灣仔街道/建築物的故事²²

出現年份	街道//建築物	內容
1890 年前	春園街	<p>18 世紀的灣仔，放眼海灣盡是船塢貨倉，而春園一帶就發展成為外國人高尚住宅區，英國商人顛地(Dent) 將自己的住宅命名為“春園”，“春園”佔地甚廣，內更建有一個人工湖，氣派豪華，是為當時香港開埠早年其中主要的社交場所。許多外國商人來港經商時亦會入住“春園”大宅。</p> <p>基督教及羅馬天主教會則於“春園”以西的地段設立墳地，以埋葬大量因感染熱帶傳染病去世的歐籍人士，並設置棄嬰所及醫院等機構，為香港這片新興殖民地提供社會服務。另一方面，在灣仔另一端的摩利臣山上，馬禮遜教育會亦早在 1843 年開辦學校，然而由於經費不繼，學校被迫於六年後停辦。</p>
	醫院山	<p>除了“春園”一帶發展迅速外，港府亦開發位於“春園”以東的「醫院山」(今律敦治醫院所在地)一帶，開闢石水渠街及醫院山以南，即是今天灣仔道及“春園”以東地區，作為居住用途，這裡亦是華人聚居之所。</p>
	石水渠街	<p>石水渠街本身是一條小河，這條小河的山水在開渠初期，是顛地洋行的船隊取水的地方，亦是顛地洋行食水的供應地和“春園”別墅的主要食水來源，此街在灣仔填海之前，兩邊用石砌一高牆為防欄之用。</p>
	大皇東街、大王西	<p>大王東街位於灣仔，是莊士敦道與皇后</p>

²² 街道/建築物的故事之大部分內容引自自由夏歷著，梁濤主編的“古今香港系列：香港東區街道故事”及余也著的“香港倒後鏡”。

街	<p>大道東之間的一條南北縱向的內街，在這條街之西，另有一條大王西街，是屬於一對姊妹式的街道。</p> <p>這兩條街用「大王」來命名，這位「大王」是「洪聖大王」，全名叫「南海廣利洪聖大王」，是廣東省最古的海神。祂的歷史比天后娘娘還要長。隋朝已建了古廟供航海人士崇拜。古時只稱南海之神，後來由唐朝皇帝封神為「廣利王」，清帝又賜「洪聖」，因此合稱「南海廣利洪聖大王」。</p> <p>屈大均(廣東新語)卷六「南海神」云：「南海神廟在波羅江上，建自隋開皇年「公元 581-600」。大門內有宋太宗碑、明太祖高皇帝碑……。韓昌黎碑在東廟。宋循州刺史陳諫重書。神自唐開元時祭祀始盛，嘗冊尊為廣利王……」可見這神歷史悠久。</p> <p>由於清朝皇帝冊封南海之神為「洪聖」，因此凡清代建築的南海神廟通稱「洪聖宮」或「洪聖古廟」。香港開埠後灣仔一帶多航海人士聚居，是以建一洪聖大王廟在皇后大道東山邊，作為保佑航海者。這間洪聖大王廟至今猶在。</p> <p>當灣仔開發街道時，剛巧有兩條街道以洪聖大王廟為中線。在洪聖大王廟東邊的，就稱「大王東街」，在洪聖大王廟西邊的，就叫「大王西街」。</p>
灣仔道	<p>灣仔道位於灣仔區，是一條曲尺形的街道，因此該街道有一大段是南北向的，另一大段則是東西向的。南北向的一段與菲林明道相接，直通至皇后大道東。因此很容易誤作是菲林明道的延伸點。東西向的一段，西接莊士敦道，東至寶靈頓街，也容易誤以為是莊士敦道的延伸的街道。</p> <p>灣仔道是地區性街道，即是用地區來命名，即用「灣仔」這個區而命名。因此研究灣仔道命名原因，必須先研究灣仔命名的原因。</p>

		<p>香港開埠之初，沿海地形構成多個海灣，其中在西面的有西灣，再邊為上灣、中灣、下灣、銅鑼灣、筲箕灣等。西灣、上灣、中灣今稱西環、下環、中環、而下灣是灣仔，因為下灣的海灣比其他各海灣為細，是以漁民把下灣稱為灣仔。</p> <p>初期灣仔的海灣，可以從電車路軌的鋪設而略可窺見。電車路軌自軒尼詩道轉入莊士敦道而不沿軒尼詩道直鋪設至銅鑼灣去，原因就是當時該處大段軒尼詩道仍是海面。電車路軌是沿灣仔的海灣岸邊鋪設，是以沿莊士敦道觀察，就知昔日這個海灣的形狀。</p> <p>1921年灣仔區進行填海，從莊士敦道岸邊填到高士打道，是以將這個小海灣填去，但因長期稱這個海灣地區為灣仔，雖然填去小海灣，至今仍稱該地區為灣仔。</p> <p>因此，從皇后大道東至莊士敦道的一段灣仔道，是未填海時的灣仔道，即歷史悠久的灣仔道。接莊士敦道延伸向東的一灣仔道，是填海完成後開的一段新灣仔道。這是灣仔道成一曲尺形的原因。</p>
	皇后大道東	<p>皇后大道東是港島主要的道路，分皇后大道中、皇后大道西和皇后大道東，共三段。皇后大道中在中區，皇后大道西在西區，皇后大道東在灣仔。皇后大道中是最早建成的，這條道路在1842年已開始建築，最初是由英軍的工程兵開築的，因此皇后大道中的起點在水坑口街。當時英軍的軍營駐紮於水坑口街附新的「枯領角」（即大笪地）。</p> <p>當時香港政府原意將這一條唯一最大型的道路稱之為女皇大道，用於紀念維多利亞女皇。由於英文的「女皇」習慣寫作Queen，是以英文路牌寫成Queen's Road。早期的華文譯員不知Queen是女皇，以為是皇后，便將原意為「女皇大道」譯成皇后大道。</p>

		<p>後來這條道路向西伸延，只好將錯就錯，仍將伸延的西段稱皇后大道西，向東伸延也一樣，稱皇后大道東。</p> <p>將女王的 Queen 譯成皇后，是初期譯員的通病，直到清末依然未改。中央街市側的一條街道，英文路牌寫作 Queen Victoria Street，在今日通行的譯法為「維多利亞女皇街」，但這條街的中文譯名依然是「域多利皇后街」。</p>
	李節街	<p>自 1864 年，李姓家族買下李節街開始，這裏聚居了來自廣東省，新會縣七堡鄉里，此家族來自新會定居香港的最富有及最大的華藉家族。</p>
	日月星街	<p>鑑於灣仔第一間發電廠就建於這一帶（1890 年），故後來街道名亦圍繞“光明”意思來取名。</p>
	馬師道	<p>馬師道位於灣仔區，是南北縱向的道路，南接軒尼詩道，北面本來到高士打道止，自 60 年代灣仔新填海得地，馬師道已越過士打道而到達海旁的鴻興道。</p> <p>馬師道是用木港一位布政司的名字命名。他的全名是威廉·馬殊(William Marsh)。他是三位港督任內的布政司。1881 年港督軒尼斯任內開始繼退休的柯士甸任布政司。1882 年 4 月，軒尼斯總督返英，他署理港督職務。直到下任港督寶雲爵士於 1883 年 3 月上任。</p> <p>港督寶雲於 1885 年 12 月返英，威廉·馬殊又署理港督職務。這次任期比上次更長，共 1 年 4 月，直到 1887 年 3 月他休假，才由英軍司令金馬倫少將署理港督職務。他在港督德輔爵士任內才退休。</p> <p>威廉·馬殊任內對香港最大的獻是改善本港衛生環境。</p>
	摩理臣山道	<p>摩理臣山道位於灣仔區，西自皇后大道東起，北至天樂里止，這條道路的西側一</p>

		<p>帶，稱為摩理臣山。可知街道的名稱，是來自摩理臣山。因此研究摩理臣山道命名原因，首先要研究摩理臣山命名原因。</p> <p>摩理臣原名羅馬禮遜 Robert Morrison，是英國倫敦傳道會傳教士。他在 1807 年 1 月橫渡大西洋，然後乘帆船到中國，於同年 9 月 7 日抵廣州，是基督教來華傳教的開山祖。他在東印度公司任漢文翻譯，向華人傳道，並主持英美商人主日崇拜。他翻譯聖經，編寫及出版《英漢字典》。1816 年曾隨英國特使阿美士德勳爵到北京。1823 年返英，備受敬重。1824 年被選為英國皇家學會會士。1826 年再返廣州。他畢生致力於傳教和中外文化交流。曾與吉士笠合作在廣州出版《東西洋考每月統紀傳》，是在中國出版的第一份中文雜誌。他於 1834 年病逝於廣州，揮抵澳門下葬於白鴿巢花園側的澳門基督教墳場內。</p> <p>馬禮遜死後，英美商人和教友，捐款組成馬禮遜教育協會，1835 年在澳門設立馬禮遜紀念學校。1842 年 11 月 1 日，獲港府批准在一小山興建馬禮遜紀念學校，因此該校由澳門遷來香港。這座小山本來沒有名稱，因為馬禮遜紀念學校建於山上，因此名這山為馬禮遜山。</p> <p>摩理臣山是馬禮遜山的異譯，後來在山下開一條道路，因道路在摩理臣山邊，便順理成章，命名為摩理臣山道。</p> <p>摩理臣山於 1923 年灣仔填海時劃平，供填海之用，是以現時該處雖稱摩理臣山，卻已經不是山，而是平地了。</p> <p>在日佔時期，此處被用作殺人場所，戰爭結束後，摩理臣山再度開發，多次掘出屍坑。</p>
	莊士敦道	<p>莊士敦道在灣仔區，是電車行駛灣仔的主要街道，這條街道在下灣未填平時，是一條海旁道。當時並不稱莊士敦道，而名「海旁東」。在 20 年代的香港街道名冊上，尚未</p>

		<p>出現莊士敦道的名字。</p> <p>當灣仔區填海工程完成，才將原名「海旁東」的這段道路命名為莊士敦道，用以紀念本港第一任副港督。</p> <p>莊士敦全名為亞歷山大·羅伯特·莊士敦(Alexander Robert Johnston)，他的職銜是英國駐華商務第一副監督。由於砵甸乍爵士是正商總監，他隨砵甸乍於 1892 年 2 月 27 日抵港。當（香港授命狀）任命砵甸乍為第一任香港總督時，莊士敦成為第一任香港副總督。</p> <p>莊士敦於 1833 年隨律勞卑來華，當時他是律勞卑的私人秘書，1835 年羅賓遜任商務監督時，他任秘書並會計。1839 年義律任商務總監時，他已是副商務總監。義律來港時，他也在香港工作，義律被召返英國時，他實際上是香港最高長官。當砵甸乍返英時，他曾短暫任護理總督。</p> <p>有些研究香港街道命名由來的朋友，因查得莊士敦道於灣仔填海後才命名，認為不可能把開埠初期的莊士敦命名這條新街道，因此把另一位莊士敦道作為命名的人物。原來灣仔填海後，規劃道路的官員覺得新填海區的街道，應將曾署理過港督的官員命名該區的新街道，在檢核未被命名為街道的歷任護理總督的官員的名單時，赫然發覺遺漏了莊士敦。因此才將原名海旁的街道，用他的名字命名。</p>
	玉虛宮 ²³	<p>玉虛宮建於 1863 年清代同治第二年，位於龍安街 2 號。廟宇設有風水佈局，面向海，背靠山，朝拜者相信這樣的風水局會給他們區域帶來繁榮。</p> <p>玉虛宮最忙碌的日子分別有北帝節 (Pak Tai Festival)、驚蟄節 (The Feast of “ Alarmed from Hibernation) 及農曆</p>

²³ 資料來源: “ Temple Directory”, 1980, p.14-15

		新年前後。
1890-1930 年	香港第一座殯儀館的由來	<p>第一期灣仔填海後，東段的灣仔道遂建成，那時這一帶還是“半郊區”，在這段灣仔道第一座興建的原來就是香港第一座殯儀館。這間殯儀館的正式位置，就是在灣仔道德仁街口對正的地方。</p> <p>據住在灣仔的老街坊稱，殯儀館在這裡選址有兩個原因，第一，殯儀館需要較大面積的地盤來興建，故新開發地點比較適合；其次，以前香港法例有尊重華人傳統風俗習慣之條，打哀樂也會在深夜時響起，為免影響居民安睡，殯儀館選址必須是較荒蕪，而三十年代初的灣仔道尚未有民居，故是比較適合的位置。</p> <p>古時，辦喪事重視「壽終正寢」，所謂「正寢」就是指自己所住的屋，死在自己所住的屋內，才算令死者瞑目，子孫盡孝。但在香港開埠初期，窮人多，富人當然有能力在家裡辦喪事，勞苦大眾多是租住床位或頂多住在板房內，包租絕不容臨終病人死在自己屋內，早期殯儀館的主要客路就是這些中下層人士。</p> <p>當時殯儀館在報章上刊登了大廣告，其中內容突出「五十元大全餐」的大字標題，其實這餐單是指包括壽衣一套，縐紗被兩張，雞鳴枕一個，壽木一副，山地一方，以及借用禮堂，包括一切工力在內。另有「一百元特級全餐」，這較「五十元大全餐」名貴多些，其中有汽車代步，送孝子上山。</p> <p>當年殯儀館有一列小石階(現時灣仔道集成中心側的籃球場旁通往軒尼詩道的樓梯)，是通到殯儀館的側門，「五十元大全餐」的喪禮地關就是在這個側門的小禮堂進行。</p> <p>殯儀館經營至六十年代初，直至北角地皮整頓，建成新的殯儀館後，才正式遷往北角。</p>
	軒尼詩道	軒尼詩道是灣仔區主要的街道，基本上

		<p>條道路貫通整個灣仔區，由軍器廠街口起，直至波斯富街口止，即西接金鐘道，東接怡和街。</p> <p>軒尼斯是香港第八任總督的名字，全名應寫作約翰·波普·軒尼斯爵士(Sir John Pope Hennessy)。他於 1877 年 4 月 22 日履新。1883 年 3 月離開香港。在任六年當中，很多英國人認為他是最不受歡迎的港督，但是華人則對他極為敬重。</p> <p>當時大會堂內有博館和圖書館，大會堂向來由英國商人管理及捐助若干經費，因此對華人極歧視，平時開放不許華人入內參觀，另外規定華人參觀時間。軒尼斯爵士反對這種種族歧視，因此與英國商人鬧得不愉快。</p> <p>另外一件對華人社會極重要的事，就是他批准保良局成立。當時香港拐帶婦孺極為猖獗，他們在中國大陸拐帶兒童及婦女來港出賣，很多婦女被賣進妓院當娼，這些可憐的婦孺投訴無門，保良局的成立，對遏止拐帶及迫良為娼起很大作用。</p> <p>基於這些原因，他雖然於 1883 年離任，卻一直沒有用他的名字命名街道。在整個 19 個世紀至 20 世紀初，負責規劃道路命名的都是英國人，他們一直認為軒尼斯是不受歡迎的港督。</p> <p>灣仔區於 1929 年填海工程完成時，才將主要的一條大道用他的名字命名。當時，距離他離任已經 40 多年了。</p>
	駱克道	<p>開埠初，港府為了改善英兵的生活環境，便在當時的西營盤七號警署建了一座海員宿舍，俗稱為「些刺堪」，因其英文為“Sailor Home”。後來，當灣仔填海完工後，「些刺堪」便搬到灣仔口，該處又因近海軍舫塢，港府又在那裡建了一座海陸軍俱樂部，而接近兩所建築物的一段的駱克道，便成了海員出沒之消費場地。當時，駱克道就已經有酒吧，鑑於當時海運發達，來往洋船頻密，酒吧越開越多。</p>

		<p>直至 1941 年 12 月 8 日，日軍發動「香島攻略戰」，香港淪陷，日軍將駱克道一帶宣佈為「日人娛樂區」，住在那裡的居民也被驅逐。日軍更將這一段路的樓宇全部佔用作「慰安所」，在淪陷時期，駱克道就成了日軍的妓院區。</p> <p>戰後，由於英美海軍來港度假，港府便在分域道建一小碼頭，使軍艦之汽艇可暫泊岸，駱克道一帶又一遍歌舞昇平景象，很多私娼都走到這裡工作，色情事業興旺，「紅燈區」之名由此而來。</p>
	杜老誌道	<p>杜老誌道在灣仔區中心地帶，南接軒尼詩道，北至新海旁的鴻興道。杜老誌道灣仔首次填海完成時，於 1929 年才命名的，當時填海至高士打道。60 年代灣仔區再填海，因此杜老誌道亦延伸到新填海的海旁。</p> <p>杜老誌是軒尼詩爵上任港督期間的布政司，他的名字很長;Malcolm Struan Tonnochy，曾兩度出任護理總督，第一次是 1881 年 9 月 11 日至 10 月 24 日。第二次是 1882 年 3 月 7 日至 27 日。</p> <p>他是英國第一批派來香港學生。1862 年，港督夏喬治，羅便臣建議英國應派學生來香港學習華語及實習香港事務，以便將來在香港任職時或派往中國任外交官能順利工作，杜老誌就是於 1862 年來港的第一批官學生之一。</p> <p>他能操普通話和廣州話，也能閱讀中文書籍。當年香港華人建議組織保良局時，很多呈文都是由他譯成英文呈給港督批閱的。他和軒尼詩同樣是對華人社會極關注的，保良局能夠順利成立，杜老誌也有一點功勞。</p> <p>他任布政司之前，曾在香港多個政府部門工作過，最初擔任監獄官，後來任總登記官。總登記官在當年是管理華人民政事的，在任期內頗受華人歡迎。杜老誌道，就是用他的名字命名，用以紀念他對香港的貢獻。</p>

	鵝頸橋	<p>1921年灣仔開始填海，至1929年完工建成軒尼詩道，爲了疏通新填地區的地下渠道，便將鵝澗蓋於地底下，從此，鵝頸橋便和軒尼詩道拉平，現在已看不見鵝澗和鵝頸橋了。</p> <p>鵝頸橋是著名“打小人”的名勝地，亦是灣仔其中一個特色風俗，其實全年也可以“打小人”，但以在農曆第二個月進行爲最佳，因這正是動物猛獸冬眠後醒過來的時間，傳統稱之爲驚蟄，據說，“白虎”和“小人”醒來後便會張口咬人，故此，人們會“打小人”以保自身安全及趕走惡運。</p> <p>若要“打小人”成功，必須跟隨以下步驟進行。第一，在未打小人之前必須先以肥豬肉祭白虎，一塊肥豬肉會首先放在以黃紙製成的白虎口中，用意是希望白虎吃了肥豬肉後，不要再傷害人；第二，除了準備肥豬肉外，祭祠還要預備一些梨給小人，因“梨”與分離的“離”字同音，希望小人能遠離身邊。</p> <p>燃點了香燭，準備好金銀冥錢後，就進入了打小人的高潮，從業者會一邊兇惡地用鞋打紙造的小人，一邊怒罵咸走小人，然後將香燭冥錢和紙造小人便一併燒掉，希望從此惡運遠走，好景將臨。</p> <p>最後，從業者會將兩隻竹造的“聖杯”擲到地上，聖杯的式樣將決定該次“打小人”究竟是否成功。²⁴</p>
	灣仔街市 ²⁵	<p>位處於皇后大道東與灣仔道交界就是灣仔街市的所在，它建於30年代，街市以包浩斯風格(Bauhaus Style)設計，強調技術及功能，運作上與機器無大分別，該種建築手法特別之處是利用設計來直接回應社會需要及解決功能問題。</p>

²⁴ 參考“Varicity”2002年三月刊

²⁵ 見「城市監察組」“保存灣仔街市”一文

		<p>街市大樓呈開放式平面佈局，只在周邊攤位及中央獨立攤位間設以低矮的隔斷，而大樓外牆巨大的開口和大樓上半部分完全開放的淨空高度營造了一個寬敞的市場空間，這樣的設計使白天的大樓有充足的自然採光，而自然通風也很好。</p> <p>另外，街市大樓主要的鋼筋混凝土構件都完全外露，正主面上對稱的窗洞佈局給人地標性感覺；而背立面上的窗洞則純粹按需要佈置，就顯得相當亂而無序，這些設計手法都反映種包浩斯式的思維方式。</p>
	藍屋 ²⁶	<p>位於石水渠街 72-74 號一幢藍色的戰前樓，原來在 20 年代初建成時是以紅磚作外牆，當地政處在 1978 年收回該戰前樓的業權後(除了 74A 仍然是私人業權)，遂把它油成今天的藍色，「藍屋」之名由此而來。</p> <p>在剛落成初期，藍屋地下一層就是「華陀醫院」(Wah To Hospital)。在二次大戰後，何姓家族繼續打理華陀醫院，他們一家住在三樓，地下就繼續作診症之用。大約在 50 年代，著名功夫宗師黃飛鴻徒兒林世榮租了藍屋地下作功夫武館，及後就演變成今天的跌打醫館。</p> <p>藍屋二樓是敬涵義學 (Kang Ham Free School)，這義學當時為這區小孩提供免費教育，它只開設有一班，學生人數不超於 40 人。</p> <p>藍屋三及四樓由一間名叫逸衝書院 (Yat Chong College) 租用，它是當時區內唯一的英文學校。二次大戰後，兩間學校也相繼倒閉。</p>
	菲林明道	<p>菲林明道是灣仔區一條南北向的街道，南與莊士敦道相交，北至灣仔新填海區海旁的鴻興道。這條路最初是北至高士打道的，因為灣仔區第一次填海至高士打道為</p>

²⁶ 參考“Varicity”2002 年三月刊

		<p>止。第二次世界大後，於 60 年代再填海得地，才將菲林明道伸展至鴻興道。</p> <p>菲林明道是以傅林明爵士名字命名，他是港督德輔任內的布政司，他的名字為法蘭西斯·菲林明(Francis Fleming)。在他的任內，1889 年中區進行龐大的填海計劃，這次填海是中區填至石塘咀，1903 年才完成。</p> <p>1900 年初，港督德輔離港渡假，由傅林明署理港督職務。當年 3 月 31 日，英國王子干諾公爵夫婦訪問印度後抵港，傅林明負責接待。當時中西人士舉行盛大的歡迎會，並且請干諾王子替新填海區立石留念。立石儀式於 4 月 2 日在剛填成的一塊土地上舉行。這塊土地現時在香港會所南面，傅林明主持立石典禮。</p> <p>布政司署理港督是很平常的，但布政司在署理港督期內，能親自接待英國皇室則是不多見的、傅林明常常弔以為榮。</p> <p>他對填海得地作為繁榮香港的基本建設極為重視，在他任內經常巡視填海情形。當 1929 年灣仔填海完成時，規劃新街道的時候，很自然就想到他、因此就用他的名字命名為菲林明道。</p>
1920 年前的灣仔海岸線遺址	灣仔軒尼軒道集成中心旁的藍球場	<p>在灣仔軒尼軒道集成中心旁的藍球場，後面有一道凹凸不平的麻石牆，原為摩利臣山的底部，是 1920 年代移山填海的印記，當年填海原本構想是移平摩利臣山，將沙土用作填海之用，然而，開山未及半，山泥已盡，剩下幾乎全是硬硬的大麻石，於是唯有往九龍半島載運泥土繼續填海工程，工程費用因而增加了百分之七十五。</p>
1920 年前的灣仔海岸線遺址：	灣仔道街市律敦治醫院入口處	<p>在灣仔道街市律敦治醫院入口處，有一塊刻有號碼的大石，據說，律敦治醫院前身是海軍醫院，大石的位置是供上落的碼頭，而在開埠早期近海邊每個地段也編上號碼，這塊大石就指示的就是當時的地段。</p>

1880 年	大坑	<p>位於浣紗街以北，介乎士威道與銅鑼道之間，大坑有舞火龍的習俗，起於 1880 年，據說當年八月颱風過後，天后廟前出現一條巨蟒蛇，目睹的人在數日後死於瘟疫，其後觀音顯靈，吩咐居民在中秋日紮一草龍，並燃放含硫磺的香燭和炮竹；居民依從觀音的話，以香火和菊艾薰蒸三日，瘟疫之患果然解除。自此，便有中秋節舞火龍的習俗。</p>
1914 年	聖保祿學校	<p>位於禮頓道，原名法國修院學校，1914 年建校，第二次世界大戰時，校舍被佔用作醫院，戰後復校。</p> <p>1920 年間，歐戰結束後，學校實為一孤兒院，當時大坑區一帶頗為荒涼。1955 年易名為聖保祿學校，並於八十年代初改建成今日面貌。</p>
1895 年	皇仁書院	<p>位於高士威道，前身是中央書院，後改稱為維多利亞書院，1895 年第三度易名為皇仁書院。</p> <p>二次世界大戰時，被日軍用作騎兵總部，現時在門外的兩枚大炮，就是當時留下來的。</p> <p>校舍在 1950 年重建，衆多名人都在此校就讀，當中包括國父孫中山及商家何東。</p>
1864 年	蓮花宮	<p>位於蓮花宮街，建於同治三年，即是 1864 年，廟內供奉觀音大使，該廟建於一座八角形的平台上，背靠巨石，平台高十至十二呎，由多條支柱支撐，支柱間有拱形架。</p> <p>該廟建在高台上，主要因為該處本來是泥沼地區，而且常有洪水泛濫。</p>

結語

此項研究計劃讓我們了解到灣仔不同時期的發展及民間生活情況。灣仔由最早期的漁港，發展至開埠初期外國商旅經商通往中國貿易的中途站，經歷了三次大規模的填海發展。灣仔的地域更由最初的皇后大道東伸至今天的會議道一帶，當中商業活動與交通網絡不斷擴展，使灣仔搖身一變成爲香港一個重要商業中樞地帶。

在此急促的城市發展中，灣仔城市面貌不斷更新，高密度的現代高層商廈不斷興建，填海開闢土地供商業活動持續發展。在這種經濟效益掛帥的城市規劃下，一些極具代表性的歷史建築羣體、有關灣仔這老區的社區文化、及原有根深蒂固的社區網絡將就快不能存活。我們希望藉着這個研究可發掘灣仔歷史文化的一面，讓住在灣仔的居民、香港市民及新一代的香港青年人，在到訪灣仔時也可對這塊土地的歷史演變過程有多點認識。

我們的建議：

(1) 發展及推擴具教育意義，以灣仔文化、歷史爲本的文化旅遊：現今灣仔還留下許多海岸線變遷的印記（如律敦治醫院門前的大麻石、集成中心旁的石階、洪聖古廟及此帝廟）、灣仔最早期發展的老街（如利東街、太原街、春園街、石水渠街及的街等）、反映舊時居民生活的古建築（如石水渠街的藍屋、利東街的六層唐樓、船街的南固臺、灣仔露天市場等），這些都是灣仔的歷史文化寶藏。...（似未完）

(2) 城市發展的原則應是首先尊重該社區居民的意願：近年來，政府大力推擴“以人爲本”的市區發展，我們想由“居民參與”去制定他們社區未來發展方向是達至“以人爲本”的最有效方法，只有讓最能洞悉地區文化及身處切身環境的居民一起去參與社區規劃，社區歷史文化才有機會得以保存下。

附頁一：1876 至 2001 年灣仔人口一覽表

年份	香港人口		灣仔人口		區域界限/名稱	來源
	中國人	非中國人	中國人	非中國人		
1876			84425			香港政府憲報 1877
1877			12404			香港政府憲報 1877
1881	150690	9712				人口普查 1891
1881			96856			香港政府憲報 1877
1891	210995	10446				人口普查 1891
1891			36196		District of Victoria No. 6	人口普查 1897, Table XVIII
1897			28795	1857	Health District No. 1 & 2	歷史檔案館
1897			160273	6697	Victoria	Blue Book 1900
1897			41197		District of Victoria No. 6	人口普查 1897, Table XVIII
1901			33957	484	Health District No. 1 & 2	歷史檔案館
1901			25892		District of Victoria No. VII & VIII	人口普查 1901, Table IX
1901			32388		Health District No. I & II	人口普查 1901, Table X
1906			32388	--	Health District No. 1 & 2	歷史檔案館
1911			37635	958	Health District No. 1 & 2	歷史檔案館
1911			217688	7853	Victoria	人口普查 1911
1921			51908	4280	Health District No. 1A, 2A & 2	1. 歷史檔案館, 2. 人口普查 1921 (Sessional Papers 1921, p. 153.)
1931			67838	5143	Health District No. 1A, 2A & 2	歷史檔案館
1961	3129648		186169		Wanchai district	人口普查 1961
1966	3712600		146200		Wanchai district	人口普查 1971
1971	4045300		142679		Wanchai district	人口普查 1971
1976	4439250				Wanchai district	人口普查 1976
1977			124230		Wanchai district	人口普查 1981
1981	4986560		128048		Wanchai district	人口普查 1971
1991			180309		Wanchai district	人口普查 1991
1996			171656		Wanchai district	人口普查 1996
2001			167146		Wanchai district	人口普查 2001

參考書目：

專著及論文

- B.J.Hudson(1970), *Land Reclamation in Hong Kong*, University of Hong Kong.
- Brian J.Hudson(1979)*Coastal Land Reclamation with Special Reference to Hong Kong*, Department of Geography, University of the West Indies Mona, Kingston, Jamaica.
- Carl T. Smith (1994), *A Sense of History: Studies in the Social and Urban History of Hong Kong*, Hong Kong Educational Publishing Co.
- Central-Wanchai Reclamation Research Team(1995), *Central-Wanchai Reclamation Alternative Scheme*, Hong Kong
- Chau Yat Cheung(1987), *Development planning for Central and Wanchai Reclamation*, Hong Kong University
- Chiu Tze Nang(1962),*Hong Kong : A study in Port Development* , University of Landon.
- Chiu, T.N.(1973), *The Port of Hong Kong : A Survey of Its Development*. Hong Kong.
- Empson Hal (1992), *Mapping Hong Kong : A Historical Atlas*, Government printer.
- G.B.Emdaccott(1971), *A History of Hong Kong*, Oxford in Asia paperbacks.
- Hong Kong History Pictorial* , Tai Dao Publishing Ltd. In 1988.
- Hong Kong: A rare photographic record of the 1860s'*, by Arthur Hacker and Wattis Fire Art.
- Lawrence Lai Wai Chung(1996),*The Harhour Reclamation Debate 199/96*, Department of Surveying, Faculty of Architecture, The University of Hong Kong.
- Lawrence W.H.Tam(1974), *The urban Development of Victoria , Hong Kong: The First Hundred Years (1841-1904)*, University of Hong Kong
- Li Chun San(1998), *A Study of the Hong Kong Harbour Reclamation Policy in the 1980s and 1990s*, Department of Politics and Public Administration, University of Hong Kong.
- Michael Green, Fintan Sit(1990), *The Central Wanchai Reclamation*, Jones Lang Wotton Research.
- Man Shan Shan(1998), *From Strategic Planning to local planning: a case study of central-Wanchai reclamation of Hong Kong* , Hong Kong

University

Mee Kam Ng and Alison Cook(1996), *Are there feasible alternative to the reclamation-led urban development strategy in Hong Kong?*, Centre of Urban Planning and Management, The University of Hong Kong.

Tregear, T.R. and Berry L.(1959), *The Development of Hong Kong and Kowloon as Told in Maps*. Hong Kong.

香港全紀錄卷一及卷二(1997), 中華書局出版.

古今香港系列: 香港東區街道故事, 夏歷著, 梁濤主編.

香港倒後鏡(1990), 余也著.

圖片香港歷史(1988), 大道文化有限公司出版.

四環九約(1994), 香港市政局出版

新香港年鑑 2000, p.311-312, 國生出版

簡明香港歷史, 陳志華及黃家樑編著, 明報出版社

香港 1999, 法定語文事務署, 香港特別行政區政府

香港 1995, 中文公事管理局陳倩兒著, 香港政府

21.01.1987, 梅村, 新聞夜報

20.01.1995, 本報特寫, 大公報

政府文獻

Hong Kong Census Department. *Hong Kong Census Reports 1841-1941*. Hong Kong, 1841-1941

Hong Kong Government. *Historical and Statistical Abstract of the Colony of Hong Kong*. Hong Kong. 1911

Hong Kong Government. *Historical and Statistical Abstract of the Colony of Hong Kong 1841-1930*. Hong Kong, 1932.

Hong Kong Blue Books 1841, Hong Kong Government.

Hong Kong Rate Books 1872, Hong Kong Government.

Hong Kong Blue Books 1900, Hong Kong Government.

Hong Kong Annual Administration Reports, 1841-1941, Hong Kong Government.

Hong Kong Report On The Census of The Colony for 1911, Hong Kong Government.

Hong Kong Report On The Census of The Colony for 1921, Hong Kong Government.

Report On The Census Of The Colony of Hong Kong for 1931, Hong Kong Government.

Report On The Census Of The Colony of Hong Kong for 1941, Hong Kong

Government.

“Report on the island of Hong Kong”, July 24, 1844 CO 129/13-33.

1901 Census from the Hong Kong Sessional Papers, Hong Kong Government.

香港的未來面貌：海港填海計劃在香港日後發展所擔當的角色概覽，香港政府規劃環境地政科，1995。