



第一章 尖沙咀海濱的歷史變遷



1966 年至 2009 年間，海港城（包括海運大廈、香港酒店、海洋中心、海洋廊和港威商場）、新世界中心、中港城、香港文化中心，以及 1881 Heritage 先後落成啟用，分別取代了九龍倉貨運碼頭、藍煙囪貨倉碼頭、前九龍皇家海軍船塢、前尖沙咀火車站和前香港水警總部這些貨運、交通、公共設施和政府建築物，確立了尖沙咀海濱作為旅遊、消費和文化中心的地位，並增加其通往世界、澳門和珠三角各港口的地區性水路客運中心角色。

要描述和分析尖沙咀海濱歷史、城市發展和大眾集體記憶，必先清楚界定尖沙咀海濱所指涉的範圍；要說明尖沙咀海濱的範圍，亦不可避免討論尖沙咀在歷史上以至今香港市民及遊客在日常生活所指涉或想像的確實位置。早於明朝萬曆年間，郭萑編寫的《粵大記》便有「尖沙嘴」一地的記載，因尖沙咀位處海水為官涌山所阻，南端形成既尖且長的沙灘，故名尖沙咀。1819年編寫的《嘉慶新安縣志》則有「尖沙頭」村的記載，20年後該村村民林維喜與英國水手發生毆鬥，最終成為鴉片戰爭的導火線之一。尖沙咀村現存的準確位置不可考，據學者考據，推斷為加拿芬道、赫德道和康和里環繞的位置。¹

尖沙咀村的準確位置已失去現實日常生活認識的意義。今天尖沙咀廣義的範圍北抵柯士甸道，南抵尖沙咀海濱的星光大道，西至廣東道中港城、海港城沿海地域，東至漆咸道南。尖沙咀狹義的準確位置可以指為今天港鐵尖沙咀站圍繞彌敦道的A、B、C及D出口附近的街道。然而，對於每一個香港市民或遊客來說，尖沙咀的位置可以指稱上述尖沙咀廣義範圍內任何一座他們經常流連消費或工作的建築物或街道，尖沙咀位置的定義亦可以隨時代的改變、消費及街頭流連點之更替而有所變化。以「消費」為區分的，可以將尖沙咀指稱海港城、新世界中心（或今日拆卸重建後的Victoria Dockside）、K11、重慶大廈、iSquare、美麗華廣場、彌敦道和廣東道等；以「文娛」為區分的，可以將尖沙咀指稱為香港文化中心、藝術博物館、太空館、半島酒店、YMCA、星光花園（或2019年1月重開的星光大道）等；以「街頭流連」為區分的，可以將尖沙咀指稱星光行前的五枝旗杆、尖沙咀鐘樓、文化中心前的長

樓梯和諾士佛台的酒吧等。尖沙咀海濱的定義亦可分廣義和狹義兩種，前者可以指稱尖沙咀區整條海岸線的區域，由中港城碼頭開始，經過海港城南迄尖沙咀天星碼頭，再往東經過九龍公眾碼頭、藝術博物館及文化中心對開海濱長廊，再經過星光大道，沿尖沙咀海濱公園至紅磡海底隧道為止；後者則為一般市民和遊客的普遍認識：海運大廈前方沿海廣場開始，經尖沙咀天星碼頭至星光大道為止。²

本書主要集中在描述戰後廣東道至梳士巴利道的尖沙咀海濱發展歷史，以及日常生活和大眾集體記憶的營造。因此本書討論的重點並不是尖沙咀海岸線和填海的關係，而是着重尖沙咀海濱在 1960 年代至今成為尖沙咀代表的起承轉合，並探討尖沙咀海濱未來發展的可能方向。

根據 1974 年 7 月工務司署 (Public Works Department) 土地及測量處設計科和 1976 年 6 月城市設計處 (Town Planning Board) 撰寫關於尖沙咀分區計劃大綱圖的說明文件，認為整個尖沙咀區有以下經濟和發展的角色：³

第一，傳統上之商業及住宅區，但區內人口自 1961 年起逐年下跌，商業用途的樓宇逐漸取代住宅大廈；

第二，倉庫和貨物起卸業曾是區內重要的經濟活動，但隨着葵涌貨櫃碼頭的發展而逐漸衰落；

第三，娛樂和旅遊中心，是全港酒店、戲院、夜總會、餐廳、酒店、咖啡廳和其他娛樂設施最集中的地方，當時便為訪港旅客提供佔全港數量約一半的酒店房間；

第四，傳統九龍半島區的零售消費中心，雖然新九龍的發展令區內部分商舖遷往該處營業，但尖沙咀交通方便和旅客的集中，仍然使之成為全港最主要的消費中心；

第五，正在經歷行政、商業、金融和專業活動發展的浪潮。區內設有多個政府部門辦公室、大量最重要金融和國家級公司的總部或分區辦事處；

第六，教育、文化和康樂中心。隨着香港理工學院的擴建、舊尖沙咀火車站原址興建市民中心，以及未來興建紅磡室內運動場、舊威菲路兵房(Whitfield Barracks)和九龍公園都會加強上述的角色；

第七，重要運輸交通中心的角色。隨着紅磡新火車總站和建議在中間道遊樂場興建的市區登機大樓(downtown air terminal)，都令區內成為香港公路、鐵路、海路和航空最優良的轉運站。

上述論及尖沙咀具備的七種角色，本書討論的尖沙咀海濱亦悉皆兼備。本節將按時序詳細描述及分析尖沙咀海濱區域作為交通樞紐、旅遊、消費及文化中心的發展歷程，以見此區域由單純的交通及貨運樞紐逐漸確立其在香港主要商業、零售、旅遊、康樂、文化、娛樂以至傳統交通中心的地位。

作為交通樞紐的尖沙咀海濱

天星碼頭

自1874年風災大幅度破壞九龍半島西岸後，亞美尼亞商人遮打(Catchick Paul Chater)以巨資投得尖沙咀西面沿海土地，發展貨運及倉庫業，對九龍半島的發展投下信

心的一票。然而，需要在新投得的土地進行建設，仍需要來自港島區員工的協助，這促成了來往維港的實際客運需要。因此，天星小輪(The Star Ferry Company)前身——九龍小輪公司(Kowloon Ferry Company)的創辦人、印度巴斯商人米泰華拉(Dorabjee Naorojee Mithaiwala)開始為九龍倉員工提供點到點的客運服務，並在1880年開始以名叫*Morning Star*的輪船提供來往中環畢打碼頭至九龍角(Kowloon Point)的客運服務。其後九龍小輪公司更擊敗競爭對手，在1890年代初開始壟斷接載九龍倉員工客運服務的合約。米泰華拉在港營商多年，開始打算回印度退休，由於他與九龍倉關係密切，最終促成他在1898年4月5日將其公司名下所有輪船售予九龍倉，並成立今日的天星小輪公司。兩日後，九龍倉更將其貨倉正閘對開的碼頭給予新公司獨家使用。⁴ 這奠定了尖沙咀海濱成為來往港九的客運中心地位。

1906年4月1日，由九龍倉興建、位於九龍角的尖沙咀新天星碼頭啟用，碼頭提供不同的出入口讓乘搭頭等倉和二等倉的乘客使用，以防爭執。⁵ 同年9月18日颱風來襲，吹毀新建成的碼頭，尖沙咀的乘客只能在水警碼頭上船前往中環的卜公碼頭。⁶ 直至1910年9月26日，在預期即將落成啟用的九廣鐵路會帶來額外橫渡維港的交通需求下，香港政府拍賣今日尖沙咀天星碼頭的現址及中環雪廠街對出官地，分別興建兩座及營運一座客運碼頭，天星小輪公司以17,900港元投得上述地段的使用權。一座用作來往九龍和港島的客運碼頭，另一座則是服務九廣鐵路的鐵路碼頭。⁷ 1924年4月，Messrs. Leigh & Orange代表天星小輪公司向政府申請擴建鐵路碼頭，增加面積達450平方

呎，並以每年租金 450 港元向政府承租擴建後的整個尖沙咀天星碼頭位處的官地。同年 6 月更將要求擴建的面積增加至 950 平方呎。⁸

戰後，隨着香港經濟的逐步發展，來往維多利亞港兩岸的交通需求日增，作為來往九龍尖沙咀和港島中環海路交通主要交通工具之一的天星小輪，在 1950 年代上半葉，每日便有十萬人次乘搭，舊有的尖沙咀和中環天星碼頭設備已不敷應用，於是在 1957 年便先後建成新的尖沙咀和中環碼頭。兩座碼頭設計雷同，高兩層，面海方向左右兩面設有凸出橋位，成 U 字型設計，同時可以停泊四艘渡海小輪，較之前的碼頭增加一倍容量。此外，頭等倉和三等倉的乘客進出口都是分開的，乘客下船途中便可以讓下一班的乘客登船，增加了渡海小輪的上下船效率。⁹

尖沙咀天星碼頭可說是體驗尖沙咀海濱日常生活的最佳場所。1968 年 12 月出版的第 35 期《新女性》雜誌，「蘭亭」(筆名)在其專欄「新女性隨筆」撰寫了一篇文章，當中以白領女性的角度描述了其在尖沙咀天星碼頭乘搭天星小輪到中環上班的經驗，反映了天星碼頭乘客的眾生相：

在 Office Hour 我一定乘二等，祇花一角錢在五分鐘便到中區了，頭等就得二角五分，在經濟上來說真的不划算。

天星碼頭上，不論是頭等、三等的人，都比任何一處的渡海小輪的乘客斯文，我不是有意誇大。

哪怕是穿得時髦入時的小姐，旁邊是個苦力都是天星小輪三等的小鏡頭，其實又有何不可能，穿得時髦，和穿着得樸素，大家都是人類。

假如在周末，你沒有好去處，到天星碼頭來往的人群，你會覺得置身於時裝表演晚會中，女士們的打扮美艷絕倫，男士們的筆挺西裝和時款的尼克魯裝……看得你眼光繚亂。¹⁰

如果尖沙咀天星碼頭是尖沙咀海濱的代表，上述關於天星碼頭的眾生相反映了尖沙咀海濱在 1960 年代末的性格：中產與勞動階層的共融，本地、西方與印度的混合。隨着紅磡海底隧道通車，政府當局曾預期乘搭天星小輪來往尖沙咀和港島區的市民數目將會減少，所以便建議天星小輪將其在尖沙咀的營運完全遷至紅磡新火車總站以東海旁的紅磡渡輪碼頭。然而，由於來往紅磡和尖沙咀的接駁巴士班次稀少，加上市民須繳付額外車資才能到達尖沙咀，對九廣鐵路或乘搭隧道巴士的乘客欠缺吸引力，所以搬遷的建議不了了之。¹¹ 到了 1980 年代起，尖沙咀愈來愈多商業活動，更多上班人士乘搭天星小輪進出尖沙咀海濱，他們都比較「斯文」，屬中產階級，與香港其他地區如深水埗等有明顯的分別。此外，由於上班人士眾多，當時天星碼頭便有八個街頭報紙檔營業，但隨着在尖沙咀上班人士人數的減少，現在只剩下四個報紙檔繼續經營。¹²

「嘩啦嘩啦」

鄰近尖沙咀天星碼頭和尖沙咀火車站的九龍公眾碼頭亦是尖沙咀海濱重要的水路交通中心和景點。九龍公眾碼頭在尖沙咀火車站拆卸前又稱為九龍尖沙咀鐵路碼頭。1975 年，英女皇伊利莎伯二世訪港，便是在該碼頭乘搭「慕蓮夫人號」(Lady Maurine) 渡過維港進行訪問。港督尤德抵港履新，亦是在九龍公眾碼頭乘船到港島皇后碼頭上

岸，前往就職典禮現場。¹³ 除了服務英國皇室和港督外，九龍公眾碼頭更是尖沙咀天星碼頭以外前往港島區的重要水運中心。香港自 1905 年開始有船公司開設俗稱「嘩啦嘩啦」的水上的士服務，讓市民及遊客可以分別在九龍尖沙咀的九龍公眾碼頭、中環卜公碼頭（後來啟用的皇后碼頭）乘搭，成為另一可以橫渡維港的水路交通工具。¹⁴ 除了在渡海小輪因服務時間結束或颱風停駛時提供渡海服務外，「嘩啦嘩啦」亦提供讓乘客前往未有泊岸、停泊在維港海中心遠洋輪船的接駁服務。¹⁵ 撇除「嘩啦嘩啦」在滿足現實的交通需要外，它較天星小輪多了一份驚奇的想像空間。如 1929 年 9 月 20 日《孖刺西報》(*Hong Kong Daily Press*) 中刊登 Herbert Field 的短篇小說，敘述不少來港冒險謀生的年輕歐籍青年，在香港無法謀利以致一貧如洗的情況下，乘坐「嘩啦嘩啦」前往回老家的遠洋輪船，並躲在機房以逃避查票。Field 筆下「嘩啦嘩啦」啟航的一幕，成為這批失意西人在香港無奈的落幕：

今是午夜。

月光在海港鋪設了一道銀色的通道。最後一班天星小輪已經開出。一艘孤獨、發出突突聲的嘩啦嘩啦前往卜公碼頭。天上繁星倒影在風平浪靜的維港水面上跳動並閃閃發光，已遠超港島上閃爍的燈光。

悄然泊在碼頭，一艘大型出海帆船打破了寂靜的深夜。她巨型的竹製風帆已經展開並調整完畢。船長、女舵手和兩位伙計寂靜地努力推動船槳，協助船隻緩慢出港。

It is midnight.

The moon lights a silver pathway across the harbor. The last wandering Star Ferry has gone to bed. One lone walla-walla is

chugging its way across to Blake Pier. The twinkling lights dotted about the Island are outnumbered by the myriads of stars whose reflections dance and scintillate upon the calm surface of the water.

Creeping silently down the harbor, a large sea-going junk steals into the night. Her gigantic bamboo-stayed sail is set and trimmed. Noiselessly, the master, mistress and two fokis wield huge, muffled oars in an endeavor to assist her slow progress.¹⁶

此外，作為香港的象徵符號之一的人力車，亦經常停泊在九龍公眾碼頭及尖沙咀火車站外，分別服務下船和下火車的乘客。¹⁷ 這既有實際的交通接駁需要，亦是戰前及戰後一段時間尖沙咀海濱不可或缺的點綴之一。

由於一般乘搭「嘩啦嘩啦」的乘客並沒有其他替代的交通工具可以選擇，所以其服務收費並不便宜，以 1941 年為例，若按時間收費，租用一艘「嘩啦嘩啦」的收費見表 1.1。¹⁸

到戰後直至 1972 年紅磡海底隧道通車前，水路是來往維港的唯一公共交通工具。來往尖沙咀與香港的天星小輪

表 1.1 「嘩啦嘩啦」收費表

租用時間	收費（港元）
30 分鐘以下	早上 7 時至午夜 12 時，1.8 元； 午夜 12 時至早上 7 時，2.1 元
30 分鐘至 45 分鐘	介乎 2.7 元至 3.2 元
45 分鐘至 1 小時	介乎 3.3 元至 3.9 元
1 小時至 1.5 小時	介乎 4.5 元至 4.9 元
超過 1.5 小時後每小時及不足 1 小時	介乎 3 元至 3.3 元

在凌晨兩時多開出最後一班船後，「嘩啦嘩啦」在尖沙咀海濱便是獨市生意。以 1950 年代中為例，「嘩啦嘩啦」每程可以載客 15 人，每名乘客收費 5 毫至 1 元，但一般要有 6 名或以上乘客上船後才會開出。如果有乘客趕時間，亦可單獨租下「嘩啦嘩啦」出發，收費為 3 元。¹⁹ 隨着上述海底隧道通車後，渡海小輪的生意受到一定程度的影響，「嘩啦嘩啦」的生意更受影響，開始出租成為電影海報海上宣傳板，²⁰ 逐漸成為歷史。

九龍公眾碼頭除了是小型船隻上落客的集中地外，亦是 1960 至 1970 年代海浴旅行（在海中暢泳及遊船河活動）主要出發地，及明星推銷政府獎券活動的場所。此外，1978 年前的維港渡海泳亦以該碼頭為出發地點，使尖沙咀海濱成為這一年一度游泳體育盛事的焦點所在。²¹ 不過，2011 年復辦的維港渡海泳，其出發以至終點位置都完全離開尖沙咀海濱的任何位置，誠為可惜。至 1986 年，港府決定耗資 3,200 萬港元擴建九龍公眾碼頭，使原來的泊位由兩個增至六個，並且同時興建連接尖沙咀海濱花園的高架行人橋，²² 新九龍公眾碼頭至今成為觀光船隻如中式帆船「鴨靈號」(Dukling) 和「張保仔號」(Aqua Luna)，以及行人遊覽海濱景色的集中地。

天星碼頭巴士總站

除了水路交通外，尖沙咀海濱亦是陸路交通的樞紐，這包括分別在 1921 年和 1916 年啟用的尖沙咀天星碼頭巴士總站和九廣鐵路在九龍的總站——尖沙咀火車站。1909 年，開始有九龍半島公共汽車 (public motor-car) 服務來