

前言

「彌敦蠢事」造就了九龍騰飛

在香港島，我們不難發現，不少主要道路都是以港督的名字命名，例如羅便臣道、德輔道、般含道、軒尼詩道等；但在九龍，用港督名字命名的街道則鳳毛麟角，彌敦道（Nathan Road）可算是較為特別的例外。此道路甚有氣勢，乃九龍半島的大動脈，自九龍半島最南端海旁由南至北筆直伸延至界限街，貫通尖沙咀、佐敦、油麻地、旺角和太子各區，將其緊密地連結起來。道路自修築至落成使用起，九龍半島日漸繁盛起來，經常車水馬龍、遊人如鯽。

毫無疑問，彌敦道是為了紀念那個深具發展遠見又與別不同的第13任香港總督彌敦（Matthew Nathan，1862–1939，在任年份1904–1907）。不可不知的是，於1862年在英國倫敦出生的彌敦，與過去多任港督相比有多個甚為不同之處：其一是他乃猶太裔，亦是香港唯一猶太裔港督；其二是他並非循主流大學如俗稱「牛劍」的牛津大學和劍橋大學——走上仕途，而是沿軍事學院和工程科「紅褲子」出身；其三是他終生保持單身，不娶妻，亦沒有兒女，所以任內港督府沒有女主人，乃過去未見之現象。

彌敦的與別不同看來自小已養成。他出生於富裕猶太裔家庭，

幼時被安排在家中接受教育，而非進入正規學校，直到16歲才入讀皇家軍事學院——「烏烈芝皇家軍事學院」（Royal Military Academy, Woolwich）¹接受軍事訓練，之後轉投「軍事工程學院」（School of Military Engineering）主修工程，獲得「皇家工程師」（Royal Engineer）資格，並因其軍事工程師的身份，先後被派駐塞拉利昂、埃及、印度和緬甸等地。由於軍中表現卓越，他先後獲晉升為上尉（Major）和上校（Lieutenant Colonel）軍銜。²

工而優則仕，軍事工程幹出成績的彌敦，於1899年剛37歲時獲委任為西非英屬殖民地塞拉利昂（Sierra Leone）的署任總督；一年後，他仕途更上層樓，轉到同樣位於西非的另一英屬殖民地黃金海岸（Gold Coast）出任總督，是首名猶太裔人士獲任命為英國海外殖民地總督，可見他才華出眾，為猶太人增光不少。³

完成黃金海岸總督任期後，彌敦獲委任為香港第13任總督，並於1904年7月前來履新，那時他只有42歲，較前任港督卜力（Henry Blake）年輕22歲，可謂年輕力壯。彌敦上任後，又確實表現得更有辦事活力，馬不停蹄奔走於港、九、新界和廣東等不同地方，其中的重要工作，便是落實卜力在任期間留下的九廣鐵路香港路段工程（由羅湖至尖沙咀全長22英里），開始動工興建，同時又大力發展九龍半島，連串巨大工程和建設令整個地區面目一新，日後有了幾何式的騰飛發展。⁴

對香港歷史略有認識者都知道，香港開埠後，城市發展焦點集中於港島西北岸，深耕中上環至西環一帶，其他地方尚未得到重視，所以不但灣仔、銅鑼灣等地沒有甚麼突出發展，九龍半島的尖沙咀、油麻地及旺角一帶，也缺乏如中上環與西環般具份量的開拓工程。

彌敦到港前數年，香港社會出現重大變化，處於蓄勢待發的格局，而背後的最重要因素，是英國政府於1898年逼令滿清政府「租借」九龍界限街以北的新界土地，此舉不但令香港人口驟升，亦大大增加了土地及經濟資源，⁵進一步強化了香港的競爭優勢，其中進出口貿易拾級而

上。就以 1898 年至彌敦上任時（1904 年）六年間的數字為例，年平均貿易增長率達 7.65%。⁶

更重要的是，被視為連結香港與廣州大動脈的九廣鐵路，經過多年籌劃，已經進入施工階段，此點相信引起工程出身的彌敦之高度注視，亦促使他在這方面作出更大擘劃和發揮，因為現代城市地理學極為強調交通網絡對一個地方商業經濟與生活所產生的巨大推動力。在他主導下，原來設計的火車總站由油麻地改到尖沙咀海旁，需開展更大型的移山填海工程，因「油麻地站與紅磡海岸之間，隔着一座小山，工程人員把小山劈開，鋪設路軌，山泥則運往東南海岸填海」。⁷

這裏尤其需要補充的是，由於九龍半島過去一直沒得到充分發展，居住人口不多，例如在 1891 年，整個九龍半島只有 19,997 人。油麻地、紅磡、旺角咀一帶因開始發展黃埔船塢及碼頭等交通設施，吸引了鄉民聚集，因此到了 1897 年時，九龍半島的總人口已上升至 26,442 人，其中油麻地居住人口較多，有 8,051 人，其他如旺角咀（1,656 人）及大角咀（2,101 人）的居住人口仍甚疏落。有兩處地方的人口居住情況值得注意，其一是旺角，當時有 218 人居住，另一處是「都市碼頭」（Cosmopolitan Dock），有 618 人居住，後者在大角咀海旁。⁸

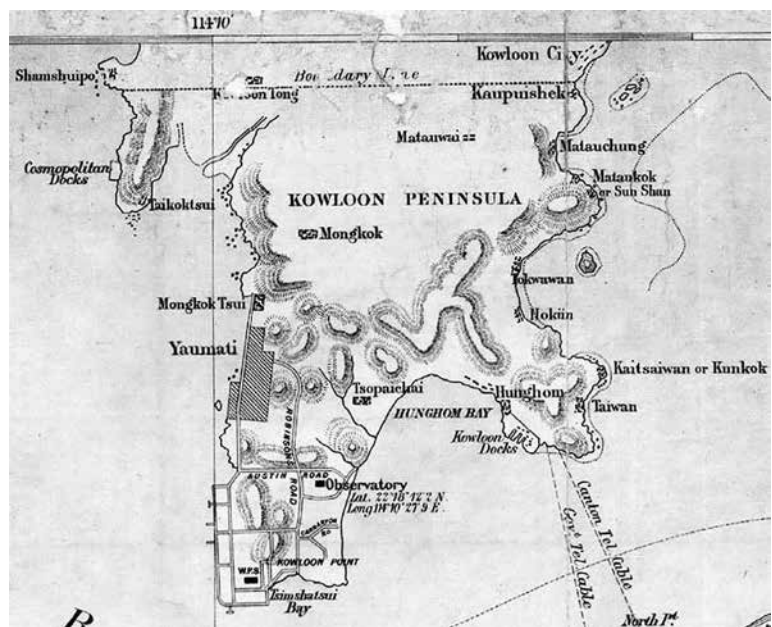
四年後的 1901 年，九龍半島人口進一步增加至 42,976 人，其中油麻地的居住人口增加至 16,859 人，旺角及旺角咀分別增加至 3,056 人及 1,147 人，尖沙咀則沒有統計數字。⁹ 這裏尤其要注意尖沙咀的一個重大特點：受地理及政府政策等影響，尖沙咀一直人煙較少，林友蘭如下一段介紹扼要地點出了問題所在：

當局以防瘧（作者按：疫）為理由，尖沙咀至九龍城之間，廣達二萬英畝的地區劃為歐人住宅保留區，限制華人進入居住。在二十世紀的初年，尖沙咀大半還是山陵起伏的荒原，大批英軍在山坡上紮營，並將大部分土地劃為軍區，只准許少數葡萄牙人和歐籍

人士在東岸較為平坦的地方結廬而居。九龍半島西南端的海岸，是九龍倉碼頭和巴斯人多拉支（Dorabjee）¹⁰ 經營的渡海碼頭的所在地。¹¹

彌敦把火車總站修改至尖沙咀的舉動，無疑是「一石多鳥」，因該工程除為尖沙咀隨即帶來巨大蛻變，亦令整個九龍乃至香港社會及經濟添加了更大活力。很簡單，為了修築火車路軌及總站等設施而要開山劈石、移山填海，帶來更多可資運用的土地資源，接着還要擴建碼頭及其他交通接駁網絡，強化內外聯繫；至於因原來馬路不敷應用，必須擴建，則誕生了日後的彌敦道。

同樣據林友蘭的記述，¹² 九龍半島展開連串巨大建設工程之前的尖沙



1888 年的九龍半島地圖。圖中可見現今的彌敦道，當時仍稱羅便臣道（Robinson Road）。

鳴謝：Stanford's Geographical Establishment

咀，「當年駐港英軍為了便利運輸」，已開闢了一條名為「羅便臣道」的馬路，彌敦則在那條道路的基礎上，將之加闊，並由南至北延長，直抵界限街，而這條道路到 1909 年時正式命名為彌敦道，¹³ 明顯是以此表示對彌敦在任期間大力發展九龍半島作出貢獻的肯定，因為自修築了尖沙咀火車總站及彌敦道後，兩者成為九龍半島的新地標，亦是交通連結的大動脈，¹⁴ 尖沙咀及整個九龍半島隨即發生巨大蛻變，不但居住人口驟升，經濟活動日繁，九龍更從此騰飛，成為中外社會一個朗朗上口的名字。

有趣的是，1909 年正式把擴展的羅便臣道易名為彌敦道時，殖民地政府同時亦更改了九龍半島上其他不同街道的名稱，其中的最大特色是：以彌敦道作為分界線，東邊的仍沿用洋人名字，如漆咸道、麼地道、加拿芬道、堪富利士道、金馬倫道、加連威老道、金巴利道等；西邊的則改用中國及越南的城市名稱，例如北京道、漢口道、廣東道、海防道、河內道、梧州道、甘肅街、上海街、西貢街等；部分由東而西的街道如佐敦道、柯士甸道等也維持洋人名稱。彌敦道以西街道引入中國及越南等地海口城市命名的做法，可能與當時尖沙咀西邊碼頭有不少中國大陸勞工工作和生活有關，亦可能是與那些海口城市有緊密和巨大貿易往來之故，街道改用這些名字相信能夠讓在那裏工作的內地勞工有一份親切感，聊表他們「思鄉」之情，不可謂不心思慎密、考慮周到。日後，無論是彌敦道東西方開闢新道路時，便較少從這個方向想，或者說沿用這一原則為街道命名，因此便有了不同形式與較雜亂的街道命名。

另一點不可不知的是，彌敦當年倡議擴建道路時，曾被嘲為「彌敦蠢事」（Nathan's folly），傳聞或表面的原因，是評論指九龍半島十分荒蕪，認為花巨款開闢那麼寬闊綿長的道路日後沒人使用（即 1901 年時九龍半島只有四萬多人口而已），變成大白象工程，¹⁵ 引伸出彌敦可能因此「丟官」，成為他突然離任的原因。但深入或引人關注的，則是反映了同輩中有不少人覺得他能成事，主要原因不在於那裏是「山陵起伏的荒原」，而是另外兩大原因：其一是該區乃「歐人住宅保留區，

THE HONGKONG GOVERNMENT GAZETTE, MARCH 19, 1909. 173		
No. 184. —It is hereby notified that in order to prevent confusion arising from the existence of duplicate names of streets in Hongkong and Kowloon, His Excellency the Governor has been pleased to direct that the streets in the subjoined list be re-named as shewn therein.		
STREETS IN HONGKONG.		
<i>Old Names.</i>	<i>New Names.</i>	
Chater Street	Catbick Street	吉 席 街
Albany Street	Tai Yuan Street	太 原 街
East Street	Tung Street	東 街
West Street	Sai Street	西 街
STREETS IN KOWLOON.		
Chater Street	Peking Road	北 京 道
Des Vœux Road	Chatham Road	漆 咸 道
Garden Road	Hankow Road	漢 口 道
Robinson Road	Nathan Road	彌 敦 道
Macdonnell Road	Canton Road	廣 東 道
Elgin Road	Haiphong Road	海 防 道
East Road	Hanoi Road	河 內 道
East Avenue	Sainam Avenue	西 南 道
East Terrace	Wuchow Terrace	梧 州 台
STREETS IN YAUMATEL.		
First Street	Kansu Street	甘 肅 街
Second Street	Pakboi Street	北 海 街
Third Street	Saigon Street	西 貢 街
Fourth Street	Ningpo Street	寧 波 街
Fifth Street	Nanking Street	南 京 街
Keenely Street	Woosung Street	吳 淞 街
Seventh Lane	Yunnan Lane	雲 南 里
Fuk Shing Lane	Suehow Lane	蘇 州 里
Macdonnell Road	Canton Road	廣 東 道
Station Street North	Shanghai Street	上 海 街
Station Street South	Shanghai Street	上 海 街
Sixth Street	Jordan Road	佐 敦 道
(to junction with Gascoigne Road.)		

1909 年政府憲報所列九龍半島中英文街道名稱

資料來源：The Hong Kong Government Gazette, no. 184, 19 March 1909, 173.

限制華人進入居住」；其二是那裏有「大批英軍在山坡上紮營，並將大部分土地劃為軍區」。兩者均牽涉某些人的重大利益，屬於不容觸碰的「禁區」。

具工程專業背景又年輕力壯的彌敦，看來在發展九龍和新界一事上曾力排眾議，且言出必行，開山劈石面容不改，亦不畏困難，尖沙咀

面貌旋即因此大變，惟彌敦相信在這次大興土木的大型工程中，留下了另一個與別不同——成為香港開埠以還第二位任期最短的港督。¹⁶ 他於 1907 年「落台」，離港後，被調往南非一個名叫納塔爾（Natal）的地方任職，¹⁷ 遭貶謫的色彩濃厚。彌敦由 1904 年 7 月到港履新，於 1907 年 4 月離開，實際任期只有兩年多，那時他剛 45 歲，按道理不會是因健康理由下台；而當時香港、中國大陸、英國，以至歐洲其他地方，甚至世界都一片歌舞昇平，因此不似是因時局巨變而下台。因開發尖沙咀得罪英國軍方或其他歐籍人士而「中箭下馬」，是其中的一些可能推測，值得日後深入探討。

本書由四個部分——城市節奏、文化遺產、街角故事、衣食住行組成，以多元立體的方法展示九龍半島和彌敦道的動靜和發展、人情逸事及文化沉澱等方面一個多世紀以來的轉變，藉此說明香港開埠國際商埠以後一路走來的不凡經歷與挑戰。

在第一部分「城市節奏·非凡人物」，黃紹倫教授、王惠玲博士和許楨博士分別探究了何啟佳、鄭裕彤和黃作梅的不凡經歷。作為香港開埠初年首富何東的六弟何啟佳，有着與其兄長截然不同的人生。何東爵士為歐亞混血兒，受中華文化熏陶，自我認同為華人，亦是殖民時期香港政府栽培的華人領袖。其鮮為人知的胞弟何啟佳卻選擇了另一身份認同，全盤西化，更遠走南非，歷經波瀾。他如何面對當時作為混血兒的身份認同困擾，又如何不斷遠涉、追求卓越的經歷怎樣反映當時港英時期種族、華洋間的樊籬與融合？黃紹倫教授通過梳理何啟佳的人生歷程與所著書籍，在〈富貴非吾願：何東胞弟（何啟佳）的另類人生〉中為我們一一解說。

王惠玲博士於〈新世界中心與鄭裕彤的地產事業〉一文裏，獨闢蹊徑地從一樁針對藍煙囪貨倉碼頭的收購作為切入點，一覽知名華商鄭裕彤的地產事業之發展歷程，藉以了解戰後香港地產業歷史其中一章。從其敘述中我們得以窺見在尖沙咀海濱景觀變遷及香港地產業蓬勃發展的

背景下，一位傑出本地華資地產商如何審時度勢又大膽冒險，最終成功的故事。

在〈黃作梅與彌敦道上的中共駐港機構 1945–1955〉中，許楨博士以時間順序還原了曾生、袁庚、黃作梅、羅汝澄等東江縱隊成員在港活動軌跡，從敘述中，我們能看到他們不僅將中國共產黨在港的抗日事業，與對美、英工作相連結；亦深化了中國共產黨與香港的政經、社會、文化聯繫。而黃作梅伉儷更以倫敦和香港新華社創辦人、負責人的身份，在港支援新中國成立之初的對外工作，折射出香港與香港人在亞太地區外交角力場的突出身影。

在第二部分「眈天望地·文化遺產」，岑智明先生、張學明博士和史秀英女士分別探究了歷任天文台台長、嘉諾撒聖瑪利書院和廣華醫院的經歷，勾勒出油尖旺歷史的另一面向。在香港歷史乃至現今人們的日常生活中一直有颱風的身影，岑智明先生從歷任香港天文台台長與風災的故事，及自己任天文台台長的經歷中，由 19 世紀初建於彌敦道以東一個小山上的香港天文台說起，講述颱風對他的啟發。由其在〈天文台台長與歷史風災〉的敘述，讀者可以探索香港颱風軼事，重新發現歷史。由於氣候變化，將來強勁的颱風會更多、風暴潮會更厲害、海平面繼續上升，願我們以史為鑑，防患於未然，令香港更安全、更宜居。

香港歷史悠久的一所傳統女校——嘉諾撒聖瑪利書院，建校並屹立於尖沙咀已逾一百二十年。眾人皆知該校是成功推行「全人及心靈教育」的典範，卻並不了解其中要義。張學明博士藉〈嘉諾撒聖瑪利書院百年歷史〉一文解畫書院如何成為香港中學教育模範，要訣之一便是其源遠流長的「話劇傳統」，以達到「愉快學習，全人發展」的目的，亦成為書院的象徵符號，每個聖瑪利人都會感到一種身份認同和情感認同。

廣華醫院早在 1911 年成立，以九龍半島的市民為主要服務對象，提供中西醫服務，而其豐富的檔案對研究香港醫院發展史、中西醫醫療史等都有重要啟示。在〈尋檔案·話廣華〉中，史秀英女士透過東華三

院文物館館藏的檔案，講解廣華醫院的成立背景，以及新近修復的廣華檔案帶來的重要歷史研究契機。相信這些論述能對開發香港醫院發展史、中西醫醫療史、醫院管理局成立前補助醫院的營運與發展，以及社區與人的故事帶來啟示。

在第三部分「舊日足跡·街角故事」，丁新豹博士、蔡利民博士和鄭宏泰博士分別探究了油尖旺早期開發、一宗防空審查懸案和打笠治的有趣經歷。丁新豹博士在〈滄海桑田：油尖旺地區的早期開發初探〉中歷數油尖旺地區街道發展與名稱由來，他鉤沉探奧，為讀者展現一幅幅九龍濱海地區開發的歷史畫卷，不乏香港歷史名人如港督彌敦、麼地爵士和遮打家族等的身影，展現香港殖民時期華洋經濟與文化交融、角力的歷程。

因應日本與英國開戰的危機逼近，港英政府於 1938 年開始加強作戰及防衛準備，投入巨大資源修建防空工程，該任務緊迫而繁重，在缺乏有效的監管下，貪污舞弊浪費等醜聞不斷，為市民所詬病。於是政府成立防空審查委員會，以副按察司祈樂壽（Justice Paul E. Cressall）為主席，對相關官員及承辦商進行研訊。蔡利民博士以〈天上地下：1941 年的一宗防空審查懸案〉一文，抽絲剝繭，敘述香江歷史如何在此非常時期，在甚麼社會和個人因素的影響下，造就一宗涉及千萬生靈性命攸關的懸案。

此外，天星小輪是香港市民生活通勤的交通工具之一，也是許多觀光旅客拜訪香港的重要一站，為不少人留下難忘的回憶與話題。同時，其亦見證了世界、國家與本港歷史的重大變遷。但天星小輪創建的歷史與發展，卻鮮少有人關注。鄭宏泰博士從〈摘下「天星」組小輪：打笠治發跡故事〉一文中揭開這一段歷史，並藉探討其創始人打笠治在香港經商致富的故事，了解巴斯商人在早期香港商業與社會發展上所扮演的角色。

在第四部分「生活逸事·衣食住行」，馬冠堯先生和周文港博士分

別探究了九廣鐵路和余碧友家族與裕華國貨的非凡發展歷程。港督彌敦以長遠利益高於當時龐大工程費來決定展開建造九廣鐵路，其工程之艱鉅，造價之昂貴，所受之阻力，建成後對當時香港旅遊業影響幾何？馬冠堯先生以〈初探戰前九廣鐵路與香港旅遊〉一文來一一詳敘，從九廣鐵路說起，描繪戰前香港旅遊業的起承轉合。

國貨過去主要是指具中資背景、主要售賣內地產品的百貨公司，是過去幾代香港人的回憶。國貨往往給人提供生活需要，實惠又耐用但設計較落伍、質素參差的觀感。但為何過去作為英國管治之地的香港，會有這麼多國貨公司選擇在香港立足？民間資本建立的國貨公司又為甚麼以華僑資本為主？周文港博士在〈華僑報國：余碧友家族與裕華國貨〉中透過梳理香港國貨公司演變過程，及以余碧友家族與裕華國貨的歷史為例，為讀者一一解畫，啟示國貨以至中國製造業的未來發展。

對於上述講座系列能夠圓滿完成，而此書亦能夠出版，除了要鳴謝香港歷史博物館之外，更要向黃紹倫教授、梁元生教授、孫文彬博士、梁佳俊博士、許楨博士、王國璋博士和閻靖靖博士等表示由衷感謝，沒有他們一直給予寶貴意見、指正和協助，整個系列實在無法順利完成。我們要特別鳴謝研究助理李明珠小姐及梁凱淇小姐的全力籌辦、安排，以及出版時的用心校對。再者，俞亦彤小姐、蔡振華先生、鍾雪怡小姐、劉敏輝小姐、吳彥龍先生、關樂怡小姐、王家文小姐、李建新先生、陳奕康先生、藍瑋晴小姐、張景文先生及黃懷忻小姐對講座的支援，我們同樣心存感激。此外，十分感謝英國國家檔案館、政府檔案處歷史檔案館、香港天文台、地政總署、香港大學圖書館、東華三院文物館、天星小輪有限公司、南華早報出版有限公司、新世界發展有限公司、裕華國產百貨有限公司、eGGSA – Branch of the Genealogical Society of South Africa、Special Collections, University of Bristol Library、The American Geographical Society Library, University of Wisconsin-Milwaukee Libraries、岑智明先生、冼為堅先生、高添強先生、張順光

先生、梁經緯先生、梁碧儀女士、陳奕康先生、盧穎霏小姐、蕭險峰先生及羅沛雯女士慷慨提供圖片。最後，更要感謝香港中文大學前副校長暨香港亞太研究所高級顧問張妙清教授、香港中文大學新聞與傳播學院教授暨香港亞太研究所所長馮應謙教授，以及嶺南大學校董會主席姚祖輝 BBS 太平紳士、嶺南大學潘蘇通滬港經濟政策研究所督導委員會委員關百豪博士、陳浩華博士、榮譽所長魏向東教授、所長何灝生教授等的大力支持，使本系列講座及出版得以成功舉辦和完成。

本書出版期間，儘管我們已經努力校訂和增補，礙於才疏學淺所限，難免可能出現一些糠粃錯漏，敬請各家專家、學者、相關家族及團體的後人和普羅讀者見諒。如蒙惠賜南針，請致函香港沙田香港中文大學利黃瑤璧樓五樓香港亞太研究所（或電郵 vzheng@cuhk.edu.hk）與宏泰，又或者致函香港屯門嶺南大學劉仲謙樓三樓 LCH321 室中國經濟研究部（或電郵 mkchow2@ln.edu.hk）與文港聯絡。

鄭宏泰、周文港
二零二一年十一月

注 釋

- 1 大約 50 年後，被視為「香港首富」的何東（與彌敦同齡），其子何世禮亦作出像彌敦般的另類選擇，入讀這家軍事學校，惟不知何世禮那時的決定，以及能進入此校一事，是否與彌敦有關係。見鄭宏泰、黃紹倫：《香港將軍：何世禮》（香港：三聯書店，2009）。
- 2 “Lt.-Col. Sir Matthew Nathan,” *South China Morning Post (SCMP)*, 26 April 1939, 168; Wilson, P. D., “Nathan, Sir Matthew (1862–1939),” *Australian Dictionary of Biography, National Centre of Biography, Australian National University*, accessed 10 November 2020. <http://adb.anu.edu.au/biography/nathan-sir-matthew-7728/text13539>, published first in hardcopy 1986.
- 3 Jacobs, J. & Lipkind, G., “Nathan, Sir Matthew,” *The Jewish Encyclopedia*, accessed 10 November 2020. <http://www.jewishencyclopedia.com/articles/11365-nathan-sir-matthew>
- 4 林友蘭：《香港史話》（香港：芭蕉書房，1975），頁 122–125。
- 5 林友蘭：《香港史話》。
- 6 鄭宏泰、黃紹倫：《香港股史：1841–1997》（上海：東方出版中心，2007），頁 126。
- 7 林友蘭：《香港史話》，頁 124。
- 8 Census Department, *Hong Kong Census Reports 1841–1941* (Hong Kong: Government Printer, 1941).
- 9 Ibid.
- 10 原注只列 Dorabjee，即打笠治（Dorabjee Nowrojee），有關此人與尖沙咀及香港的傳奇故事，見鄭宏泰在本書中的專文介紹。
- 11 林友蘭：《香港史話》，頁 124。
- 12 同上，頁 125。
- 13 *The Hong Kong Government Gazette*, no. 184, 19 March 1909, 173.
- 14 Empson, H., *Mapping Hong Kong: A Historical Atlas* (Hong Kong: Government Information Services, 1992).
- 15 “Eye for Future Thrusts Early Leaders into History Books,” *SCMP*, 30 October 1993, 16.
- 16 任期最短的港督為郝德傑（Andrew Caldecott），他任期是 1935 至 1937 年，因為英國另一殖民地錫蘭（即今之斯里蘭卡），發生動亂被調派前往當地主持大局，才令香港的任期變得短促。
- 17 *SCMP*, 26 April 1939; Wilson, P. D., “Nathan, Sir Matthew (1862–1939)”. 另外，可參考黃紹倫在本書有關何啟佳一文的介紹。

第一 部 分

城市節奏 非凡人物

