

前言

當我第一次翻開本地知名旅行家兼電視人朱維德（下稱朱翁）的行山筆記，泛黃的紙張彷彿帶我穿越到 1960 年代的香港。那是一個山海相依、鄉野盎然的年代。朱翁用他的 Leica 相機和細膩筆觸，記錄了這些即將消失的場景，為我們留下了香港的另一張面孔。作為他檔案的收藏者，我深感一種責任：將這些珍貴的材料整理成書，與您分享這座城市的文化與傳承。這本《消失了的……：朱翁香江風物紀行》便是我對這份責任的回應，也是我的第一本書。

本書的誕生，要追溯至 2021 年，當時我剛開始着手香港佛教史的研究項目，偶然讀到朱翁的最新著作《朱翁同遊 香港原貌》，書中所載的大嶼山寺院舊照，讓我印象深刻。我好奇朱翁歷年來是否拍攝了其他地區的寺院舊貌，於是聯繫出版社。就是這樣，出版社安排了我們見面，開啟了這段因緣。朱翁住在青龍頭，平常到荃灣逛逛，因此我提議相約在荃灣共膳。我有一個小習慣，每逢與前輩高人會面，必定準備一本或數本對方的著作。這是出於尊重，有時更可借作談資之用。那次會面也不例外。飯後我拿出厚重的相集，朱翁立即接過來欣然翻閱，講解書中不為人知的巧思。當談及慈興寺的飛龍雕塑、凌風石澗的摩崖石刻，他立即眉飛色舞，眼中閃爍着光芒，彷彿勝景就在眼前。朱翁在席上也多

番強調，他最喜歡尋幽探秘，愈偏僻、愈難去、愈無人去的地方，他愈想去。正因為如此，他得以留下珍貴紀錄。

散席之時，朱翁提議先根據他在大嶼山所做的基礎上深入發掘。朱翁表示日後行有餘力，可按地區一起整理所需材料，甚至還約定在 2021 年完結前安排訪問和拍攝。無奈新冠疫情來勢洶洶，計劃一直未有落實。隨着工作以外時間與朱翁的交往加深，我有幸得知他收藏了數十年的行山記錄，包括菲林、照片、筆記本和一套 24 張的 GSGS 3868 軍用地圖。這些檔案涵蓋他從 1960 年末到 1970 年代初的 257 次重要行程，遍及港九、新界和離島。到 2022 年疫情漸穩，這時從朱太口中得知，老人家的狀況時好時壞。大家也不約而同想到，檔案是朱翁大半生的心血，如何處理是好？朱太希望材料能被好好利用，獲其理解和支持，讓我有機會收藏這批歷史瑰寶。

整理朱翁的檔案是一場漫長的修行。面對接近一萬條菲林、數千張黑白照片、二百本筆記和滿載註記的地圖，令人震撼。至 2024 年 2 月底，我在 Facebook「香港行跡」專頁偶爾閱覽創辦人何文傑（James）撰寫的關於嶼北及嶼南界碑研究文章，提及朱翁早年已指出地圖錯誤標示海界位置，但未有解決方案，而他現已找到答案。James 多年研究地段及界石歷史，他希望讓朱翁得知六十年後有人研究並取得成果。我主動向 James 提出協助，隨後兩個月與他保持聯繫，並得知他是朱翁的忠實讀者，並計劃於朱翁誕辰期間舉辦小型展覽。

展覽「看我寫真——朱維德作品回顧展」在 2024 年 7 月間順利舉行，期間有《明報》〈星期日生活·民間故宮〉專欄記者姚超雯出席，事後邀約我接受訪問。在訪問中我說正在思索能否進一步為此作研究項目——2019 年，朱翁計劃在九十歲大壽的時候出版新書《消失了的》，記載全香港已消失的事物，終未成事。或許我可以運用朱翁的大批材料，編撰一本類近的《消失了的》，作為精神上的延續。及後非凡出版的編輯看過訪問後聯絡我，認為此構想甚佳，提議合作，我們幾乎是一拍即合。

本書分為四部分：港九篇聚焦宋王臺、九龍寨城等城市遺跡；新界篇探索屯門、大埔、佛頭洲等地；離島篇記錄大澳鹽田、南丫島風光、赤鱲角與大小磨刀等海島故事；特別篇〈朱翁同行〉回顧朱翁的紀錄方式。每章以朱翁的照片和筆記為基礎，串聯歷史、文化與個人觀察，呈現香港的多元面貌。特別值得一提的是，書中出現的每一張照片，都是朱翁個人收藏或親身拍攝。

撰寫過程中，我發現朱翁的筆記有時充滿大量細節，有時整本筆記只貼上照片，未有片言隻語，這些都需要我仔細摸索。前者牽涉如何去蕪存菁，後者考驗的是我的研究功力。最後我決定盡可能忠於朱翁的原意，同時補充各地方的歷史資料，方便讀者有一更概括性的理解。間中我也加入了自己的感悟，希望這些情感讓書稿更具溫度。

此書從籌備到完畢，大約十個月，期間得出版社多番鞭策和鼓勵，方能順利面世。同時感謝各方友好在成書過程給予的幫助，包括（排名不分先後）：Victor Li、朱森、潘惠蓮、青山散步 Dennis、劉永康、雪熊故事館洪 Sir、Leo Ng 及 Jerry Leung。最後，特別鳴謝香港藝術發展局對此書的資助。作為新晉作者，這對我來說意義重大。

《消失了的……：朱翁香江風物紀行》是初試筆墨之作，礙於學識淺薄，難及香港歷史研究諸前賢的精深造詣。若書中有疏漏誤謬，皆我一人之過，懇請諸位讀者與學者不吝賜正。

本書是我對朱翁的致敬，也是為保存香港歷史文化所盡的一番綿力。洋洋灑灑寫了一堆，是為序。



目 錄

前言	2
----	---

第一章 港九篇

百年歷史巨輪 撥動新舊交錯	——中西區懷古	10
驚濤拍岸 打出幾許繁華	——土石之下的港島海岸線	20
王朝夢斷 歷劫苟存	——宋王臺石碑	36
龍城、炮台與海濱	——九龍寨城的早年歲月	46
石上留痕 歷史絕響	——隨風遠去的一筆鵝	64
登高極目蒼茫裏 一嘯臨風萬壑號	——獅子山傻人塔	71

第二章 新界篇

屯門雖云高 亦映波濤沒	——青山風光無限好	84
百年墟市 在時光中熠熠生輝	——大埔昔日好風景	108
村落記憶 化作水中倒影	——消逝了的船灣六鄉	121
碧波萬頃 珠貝閃爍	——香港六十年代的養珠業	134
稅關文物與遺址	——見證香江百年海關史	144

第三章 離島篇

寨城戍衛 以保海隅安寧	——東涌古城	170
禪院鐘聲 在生滅之間遠去	——大嶼山道場舊貌	182
幽幽地宮 承載君王的夢	——黃龍坑永福疑陵	208
有人煮海 有人抬兜	——遺忘了的大澳記憶	215
鐵鳥飛翔 劃破大海寧靜	——赤蠟角與大小磨刀	224
洞口石縫 守護隱秘傳奇	——南丫島探勝與張保仔洞	240
耕耘希望的光芒	——周公島難民避風港	258
肉體與精神的雙重考驗	——喜靈洲痲瘋病院	266
香銷玉殞 薄命憐卿	——石鼓洲	278

特別篇 朱翁同行

行走的記憶 觀察的視角	——筆記與軍用地圖上的朱翁足跡	290
後記	——香江遺韻，記憶永存	302

港九篇

第

一

章



百年歷史巨輪 撥動新舊交錯

中西區懷古

香港，這座東西文化交匯的城市，百年發展中蘊藏了無數新舊交替的故事。而中西區作為殖民時期的經濟、行政與文化中心，更是這段歷史的縮影。朱翁收藏了不少上世紀二十至三十年代的老照片，讓我們透過下列照片的視角，穿越時光的迷霧，細看現已消失的中西區昔日風貌。

中環街市：都市變遷的時光印記

中環街市 (Central Market) 的歷史可以追溯到 1842 年 5 月 16 日，這座位於皇后大道 (Queen's Road) 上的市場，整體規劃周詳，井井有條，設有專門的肉類區、水果蔬菜區、家禽區、鮮魚區等，為市民提供極大之便利與裨益。¹

至 1850 年代，中環街市遷往現址——中環皇后大道中 93 號及德輔道中 80 號。

第一代建築很快便無法滿足快速增長的市集需求，政府因此在 1895 年重新規劃並建成第二代中環街市。這座建築以維多利亞式風格設計，樓高三層，中央配有塔式結構，是當時富有代表性的公共建築之一。



照片攝於 1932 年 3 月，記錄了當時中環街市的南面正門全貌。這座兩層高的建築物，中央凸出的閣樓甚為獨特。上行的寬闊階梯與陡直的下坡形成鮮明對比。當年的中環，高樓尚未成片，建築大多以四層為主，屋頂覆瓦，幾乎不見平頂天台。相中街景，與今日玻璃幕牆林立的都市心臟地帶相比，彷彿兩個截然不同的世界。此後，中環在不足五十年內經歷了從傳統到現代的劇變，展示了香港都市化進程的急速。

¹ 見 1842 年 5 月 12 日《香港憲報》(Hong Kong Government Gazette) 頭版。



昔日的中環街市是重要的食材集散地，供應新鮮肉類和蔬果。相比現代化的商場，這樣的街市更注重功能性，與人們的生活息息相關。

上方照片中，購物者攜帶着籃子或袋子穿梭於市場間，可見當時上環街市的繁忙景象。特別是一群穿白衫黑褲、垂着長辮的女傭（俗稱媽姐），展現了那個時代來港女工的身影。她們大多來自中國內地，成為許多香港家庭的支柱之一。

1937年，中環街市拆卸重建。第三代中環街市於1939年5月落成，建造費用高達九十萬港元。在日佔時期，街市曾被更名為「中央市場」。1990年，香港古物諮詢委員會將中環街市列入三級歷史建築。隨着時間



左 | 照片左下角的租庇利街（Jubilee Street）是中環核心地帶的重要街道，以維多利亞女王登基五十週年（即「金禧」）命名，曾是中環街市的重要聯結通道，街上林立的鐵皮棚與商舖，形成獨特的都市景觀。照片中的鐵架騎樓，不僅為行人遮陽擋雨，還擴展了商舖的經營空間，這是當時香港十分普遍的建築形式。

右 | 照片攝於1934年5月，捕捉了市場外工人的洗地場景，展現當年生活的節奏和城市管理的細節。

推移，街市的功能逐漸減弱。2017年10月10日，中環街市正式移交市區重建局，展開全面的活化工程，2020年10月完成第一階段，第二階段則於2022年1月竣工。活化後的中環街市於2021年8月起向公眾開放，以嶄新面貌成為中環的文化地標，將歷史和現代生活緊密結合，成為市民和旅客的熱門場所。

干諾道與碼頭：城市核心的變遷

干諾道(Connaught Road)是填海而成的街道。1889年，港府在中環啟動海旁填海工程，擴展土地以應對城市發展需求。翌年，英國王子干諾公爵(Duke of Connaught)伉儷訪港。為紀念盛事，政府決定將填海區新建的一條海傍道路命名為「干諾道」，以紀念這位維多利亞女王第三兒子的訪問。干諾道於1903年正式落成通車，自此成為中環的重要交通幹道。

海底隧道尚未建造前，渡輪是唯一穿梭港九兩岸的交通工具，因此，碼頭在城市中佔據了極其重要的位置。城市的節奏和發展往往成正比，這幾張朱翁收藏的照片，拍攝於1930年至1934年間，從當時香港碼頭的景象，便可感受到比今天緩慢得多的生活節奏。



照片從干諾道中近今日香港中華廠商會聯合大廈前向東拍攝。正中的小鐘樓是統一碼頭(United Pier, 現已拆卸, 約在今日國際金融中心一期位置)。1930年代, 干諾道旁邊就是大海, 海中豎立的一支支黑桿, 是當日運貨帆船的桅柱。碼頭周邊停泊着滿載貨物的帆船, 顯示那時香港作為貿易港口的繁忙景象。干諾道另一側是石砌建築, 包括一間設置於馬路中央的公共廁所, 這樣的設計今天已不復存在, 但它揭示了早期香港城市規劃的獨特性。



上 位於干諾道的第二代天星碼頭（約今日怡和大廈對出位置）。早上七點半，車伕拉着人力車悠閒地走在碼頭旁。

下 皇后碼頭建成後，每當船隻經過或停靠之際，船頭和船尾的水手都會向皇后碼頭舉桿致敬，這是當時常見的習慣。



上 干諾道中與畢打街交界的早上，天星碼頭的時鐘顯示接近早上九時三十分。乘客已全部登上渡船前往大公司，原本等候的人力車隊都「不見了」。路中央矗立着「卜公」（港督卜力爵士 Sir Henry Arthur Blake 的俗稱）的雕像。雕像下一名警員正在避日，身上是舊殖民地風格的制服。

下 早上八點四十分，風雨中的統一碼頭只有兩部車在等待渡海。右側的交通指揮燈下，有警員在指揮交通。



山頂纜車：現代化的開端

香港交通歷史中，山頂纜車無疑是其中一個最具代表性的象徵之一，可以追溯到十九世紀末。1904年7月30日，香港第一輛電車在軍器局街（今軍器廠街）啟程，但纜車卻早在1887年5月30日已開始在太平山頂與山腳之間上落，比電車早了整整十七年。朱翁從攝影師朋友余德華處得到下面的照片，記下了早期纜車站的面貌。



1882年2月9日，香港立法局通過《有軌電車事業條例》（Professional Tramways Ordinance），計劃在香港島建設六條電車路線。包括時任香港總商會主席奇利贊臣（F. B. Johnson）在內的四位商人提出承辦連接中環花園道至太平山爐峰峽的鐵路。獲政府批准後，香港高山纜車鐵路公司（Hong Kong High Level Tramways Company）正式成立，並於1885年9月動工。1888年5月30日，山頂纜車正式啟用。自通車以來，山頂纜車

一直是攝影師和藝術家的靈感來源，早期的攝影作品和繪畫記錄了纜車站台及沿途風光，其中一些作品更被製成黑白明信片，經彩繪後成為極受歡迎的紀念品。

山頂纜車是亞洲最早的纜車系統，不僅是技術創新的標誌，更是香港城市發展的見證。從歷史背景、技術變革，以至文化價值，纜車在香港交通與旅遊史中都佔據重要地位，成為連接山頂與市區的重要紐帶。

小結：尋找文化延續的線索

從中環街市到山頂纜車，中西區的老照片記錄了香港的百載繁華與滄桑。相中的歷史場景充滿濃厚的殖民地香港特色，也呈現了社會現代化的變遷步伐。

透過照片，我們得以反思歷史的軌跡，並從中尋找文化延續的線索。在高速發展的今天，這些記憶猶如一盞明燈，照亮了香港歷史與未來的交匯點。中西區，作為時代的見證者，仍在撥動着新舊交錯的命運巨輪，啟示着香港未來的無限可能。

照片攝於1932年某個早上，相中木構建築是纜車的山腳站，鐘面顯示八時二十九分。三年後，纜車站拆卸。木樓分別在1935年及1964年經過翻修，並在1981年拆卸重建，最終演變成今天的現代化月台。