

灣仔簡介

灣仔是香港最早發展的地區之一。1841 年開埠之後，香港第一次賣地的範圍在東邊以灣仔道為界。當時灣仔叫做「下環」，很早就有人居住，居民主要是集中在今日皇后大道東的洪聖廟附近。在賣地之後，下環就出現了很多有規模的貨倉和住宅，當時在這裡有兩座大宅的花園非常美麗，其中一座名為春園，就是今日春園街的所在地，

春園就是該次拍賣的主要地段。投得土地的英國商人顛地興建了春園別墅，現春園街、莊士敦道交界，應為別墅入口。別墅氣派豪華，內建有一個人工噴泉（即現時三板街與交加街相接位置）；春園街英文名 Spring Garden Lane 中的 Spring 即指此噴泉。因此，Spring Garden 中譯取季節之意作「春」，可謂誤譯。1846 年，當時港督般含曾借用別墅旁的建築作官邸，可見春園地位之顯赫，故灣仔亦曾被稱為春園。1856 年，春園一帶的業權轉讓予華人，地區的用途亦逐漸發生變化。及至 20 世紀初，春園街連同三板街一帶演變成有「大冧巴妓寨」之稱的風月區，華洋娼妓共處，客人多為住在灣仔的洋人及水兵。「大冧巴」，是指鬆在門面上偌大的門牌號碼。

開埠初期由現在的雪廠街到花園道一帶已經劃為政府用地，政府機關不斷在此興建建築物，而軍方就選擇了花園道以東的地方做軍營，政府和軍方的用地就將港島北邊的一條商業建築地帶在靠東的地方切斷了。灣仔區的發展在 1840 年代末期和 50 年代就一度受到很大的阻礙。原因在於它的商業活動越來越少，地價和物業價亦相繼降低。太平天國動亂的時期，即 1850 年代的末期，大量的華人湧來香港，灣仔石水渠街的玉虛宮在 1862 年建成，可以反映到 1860 年代灣仔區的華人越來越多。

早期灣仔最繁盛地區是在皇后大道東一帶。位於皇后大道東的洪聖古廟，圍繞一天然大石而建，下端立洪聖爺像，左右兩側分別奉著包公與金花。此古廟確切建造年分已難追考，但從廟門石柱對聯所示，其重建年分為清咸豐十年(1860)。與洪勝廟毗連的是望海觀音廟，取名「望海」，因兩所廟宇本是臨海而建，廟前的道路，原是一條從灣仔延伸至石塘咀的海旁小路。1841 年英國人割據香港後，隨即展開中西區填海工程，那條海旁小路於是擴建成皇后大道東，建造大道東時倒進海中的沙土成了新的土地，新的海岸稱為海旁東，即今日的莊士敦道。這就是香港最早的填海工程之一。灣仔的海岸線亦延伸至海旁東，即現今莊士敦道。

1851 年，灣仔開闢了一條曲尺形道路，繞經醫院山山腳（灣仔舊街市側），再經過摩理臣山，一直伸延到觀察角石岸灘（現天樂里），那就是灣仔道。到了 1902 年，電車路即設在海旁東。1922 年起灣仔進行大規模的填海工程，歷時九年，將海岸線推至告士打道一帶，並建造了軒尼詩道、駱克道等街道，灣仔的面積因而增加 90 英畝。現時位於灣仔道與軒尼詩道之間，在集成中心旁邊小公園的階梯旁有一石壁，即為填海前的海岸線。

1921-1929 年莊士敦道以北的大規模填海工程，除了填海，還包括移山：工程決定就近取材，削平摩理臣山，將其山泥作填海之用。然而開山未及半，山泥卻已盡，剩下的幾乎全是堅硬的大麻石，結果只好從九龍半島運來泥土繼續填海，工程費因而增加了百分之七十五。由於削山填海耗費的是公帑，因此移平後的摩理臣山只用作興建學校、游泳池、體育館等社會服務設施，以回饋社會。因為無法削平摩理臣山，這段灣仔道需要由一條石階連接與之平行的軒尼詩道。石階旁的籃球場，保留了一小幅凹凸不平的麻石牆，正是未能移走摩理臣山的見證。

1921-1929 年灣仔填海工程築成的第一條道路，就是貫穿灣仔的軒尼詩道。軒尼詩是香港第八任港督，任期為 1877-1883 年。在任期間，他對華人持開明態度，除了廢除禁止華人在中環購買土地、建造樓宇及經營業務的法令，還首次委任華人伍廷芳出任立法局議員。凡此種種，均惹來英國保守派，特別是在港英商的極度不滿。因未能贏得本國人的認同，所以要待軒尼詩離任差不多五十年，殖民地官員始以他的姓氏為街道命名。

灣仔大規模填海後，寶靈頓運河被覆蓋，橋所在處也成了新築成的軒尼詩道的一部分。21 世紀的鵝頸橋是繁忙的都市一角，但原為澗水旁邊的堅拿道天橋底，卻為一種古老行業提供了存活空間，那就是「打小人」。根據習俗，每逢驚蟄時節，「白虎」和「小人」便醒來咬人，所以需要「打小人」防範。操作儀式的多是年過半百的老婆婆，拿個小板凳坐在香燭祭品旁，口中唸唸有詞地拍打紙製「小人」。鵝頸橋本為木樁行人橋，後來電車通車需要行經此處，木樁橋始改建為石橋。「堅拿」二字從英文 Canal（運河）音譯而來，因此堅拿道東及堅拿道西，所指是寶靈頓運河東西兩岸的道路。

灣仔的填海工程，先後填出了軒尼詩道、駱克道、謝斐道及貫穿其間的各縱向街道。工程開展前，莊士敦道是海岸所在，稱海旁東，也是電車駛經灣仔的主要路段。填海工程完成後，海旁東失去沿海地位，道路亦因紀念本港開埠時期的副貿易總監莊士敦而易名。有別於現在的地產發展思維，當年那一大片新填地，政府規定要興建風格統一的四層唐樓，用以舒緩中下層住屋壓力。密集唐樓群的中央，卻忽然凹下去留有一大塊空地，那就是修頓遊樂場。上世紀 80 年代地下鐵拓展港島線，即佔用了部分遊樂場面積，以興建灣仔站。

1921-1929 年的灣仔填海，以軒尼詩道與莊士敦道交界作為起點，銅鑼灣波斯富街一帶作為終點；而這裡自上世紀 70 年代日資百貨公司進駐銅鑼灣中心地段開始，逐漸成為港島人氣最旺的一片填海地。從大丸開始，陸續引入松板屋、三越，和崇光，而四大日資百貨亦打造了一代香港人的消費文化，影響不淺。及至 90 年代中，港人消費模式轉變，松板屋、大丸、崇光先後結業或轉讓，隨著 2006 年下旬興利中心重建，三越百貨亦撤離了，為一代日本百貨的興盛歲月劃上句號。雖然店舖不再，但四大百貨仍是香港人心中的地標，就如大丸消失好一段時間後，小巴司機與乘客仍很有默契地來一句「大丸有落」。

興利中心所在的位置，原為利園山的一部分。利園山位於銅鑼灣，邊寧頓街、軒尼詩道、渣甸街、波斯富街等，正是環繞其山腳修築的道路。19 世紀時，此山屬於渣甸勿地臣洋行名下物業，當時稱渣甸山，並建有渣甸公園。1923 年，香港商人利希慎購下此山，並改名利園山。其後利氏家族發展物業，陸續削平利園山，但現在興利中心的位置，由於多為大石，故開採過程非常緩慢，耗費經年始把整座山丘夷平。直至 1981 年，興利中心才得以建成。興利中心最為人熟知的應是在該處開業的三越百貨。隨著 2006 年底興利中心重建，三越亦撤離，為銅鑼灣區作為日資百貨群的興盛歲月劃上句號。

銅鑼灣是指現今大坑對下的一個海灣，因海岸線特別圓，形如銅鑼而得名。而高士威道本是銅鑼灣的海邊長堤，是昔日海岸線所在。19 世紀中，英國渣甸馬迪臣公司（即怡和洋行）選擇以銅鑼灣為基地，修築道路、倉庫，進行大規模開發。現今東角道崇光百貨的門口，曾是渣甸碼頭。1951-1955 年銅鑼灣進行大型填海工程，高士威道對外的避風塘被填平成為公園，並因置放園中的英女皇像而取名維多利亞公園。

位於紅磡海底隧道口的灣仔迴旋處，是港島交通的心臟地帶，環迴的道路承接了海底隧道吞吐著的車龍，連結了港九以及港島東西區的交通。上世紀 60 年代，這個繁忙的交通樞紐所在仍是一片蒼海，直至 1969 年為配合香港第一條海底隧道的建造工程，才填出這一大片土地，而這一路段的海岸線亦從告士打道推移至鴻興道。新填地連接了隧道入口，也同時把隧道口西側的奇力島，與港島連成一體。奇力島本是灣仔北面的一個小島，1841 年英國人佔領香港後，為加強海防，於島上設置彈藥及炸藥倉儲存庫；小島亦以英國海軍勘測船船長 Kellett 來命名，中譯奇力島，現為香港遊艇會會址。小島北端的一小段石岸，為港島北面目前唯一留存的原始海岸線。

二戰後的 1965 年至 1972 年，另一大型填海工程則把海岸推至今日的會議道、灣仔碼頭一帶。灣仔渡輪碼頭原位於告士打道、菲林明道盡頭，上世紀 60 年代末灣仔再度填海後，隨著海岸線從告士打道伸延至鴻興道，灣仔碼頭亦搬到了現在毗鄰香港會議展覽中心的位置。除了載客的渡輪碼頭，灣仔以前還有專供垃圾船停泊的碼頭。「垃圾碼頭」位於告士打道、菲林明道口，每天從灣仔區收集的垃圾，就是經「垃圾碼頭」運上船載走處理。但當 1969 年灣仔再次進行填海工程時，「垃圾碼頭」就遭拆卸；利用船運處理港島區垃圾的方法，亦因 1972 年香港第一條海底隧道通車被淘汰。隨著中環灣仔繞道工程開展在即，目前灣仔碼頭所在的海岸線也快將成為歷史。

香港會議展覽中心一期於 1988 年落成，是當時的臨海建築。至 90 年代中，會展為拓建新翼再次進行填海，於舊翼之北填出了一個面積有 6.5 公頃的人工島，灣仔的海岸線於是從會議道再向北推移至如今會展新翼外的博覽海濱花園。人工島與會展舊翼之間相距數十米，僅以兩側的博覽道相連，頗顯護城河的氣勢。但由於該處將進行隧道工程，新舊會展之間的這

段水域將被填平。會展新翼除了是舉辦國際會議、大型展覽的理想場地，同時亦具有重大政治意義。1997年6月30日晚上香港主權回歸的隆重儀式即於會展新翼舉行；而特區每天的升旗儀式亦於會展外的金紫荊廣場進行。會展及金紫荊廣場一帶亦因而成為熱門觀光景點，每天吸引大批遊客到訪。