

啟德明渠歷史研究報告

編撰小組

馮錦榮、劉潤和、陳志明

高添強、周家健

(香港大學中文學院)

2018年7月15日

*Unless otherwise stated, the source of contents from this Report is from Associate Professor FUNG Kam-Wing, The University of Hong Kong.

*除特別標明出處外，本報告之內容出自香港大學馮錦榮副教授。

1.前言

1. 本報告為渠務署展開之啟德河改善工程中關於歷史部分的研究報告。
2. 本報告旨在敘述啟德河（原啟德明渠）及其周邊地區的歷史概況。
3. 本報告將分為兩個主要部分：
 - I. 第一部分為啟德明渠建成之前九龍城地區的歷史狀況；
 - II. 第二部分敘述啟德明渠建造的原因、過程以及其後的發展情況。
4. 由於啟德明渠跟香港啟德機場的發展有莫大關係，尤其是其主體建築，是在日據時期啟德機場擴建工程時形成的，因此本報告也會重點敘述相關史實。

2.九龍城之發展

2.1 前代歷史

歷史上的九龍半島，由於受北部東西山脈的阻隔，陸上交通極不便利；不過群山環抱的地理環境，卻使九龍水源充足，川流交錯，阡陌縱橫。其中九龍城一帶的平原更是半島上最富饒之地，加上毗鄰天然良港，水路交通便利，歷史上九龍城與香港其他地區的發展並不一樣。

[十九世紀末從沙田坳（近慈雲山一段）俯瞰九龍地及附近一帶的平原，照片左方清楚可見一條流出大海的小河，其旁的小丘為蒲岡（蒲崗）。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



根據可考的資料，九龍城一帶乃至整個九龍半島的歷史發展，至少可追溯至宋代。這不是說宋代以前九龍城及其周邊地區為杳無人跡之地，只是現時尚未有確切的資料佐證更早的發展。

宋代時，九龍城地區稱為官富場，是當時廣東地區十三鹽場之一，又是閩粵之間的交通要地。時至今日，清水灣附近的大廟灣旁，仍有一道南宋時期留下來的石碑，碑文經常提及三山（福州的舊稱），例如：

同三山何天覺來由兩山……三山鄭廣清堞石刊木，一新兩堂……今三山念法明，土人林道義繼之……。

足見當時九龍城與福建交通頻繁。

宋代海路交通發達，九龍城一帶因其地利，與沿海其他城市之間的交通頻繁，商業蓬勃發展，也吸引了其他地區的人前來定居。上述碑文中談到的林道義，本身就是福建移居過來的。據其後人所藏族譜，林氏祖籍福建，世代從事海上運輸。到了宋代，舉家遷到九龍彭蒲圍（確實地點已難考）。清初，林氏彭蒲圍被毀，林氏復建莆（蒲）崗村，再分支竹園。

[二十世紀初鄉民於莆岡（蒲崗）村前耕作。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



除莆岡和竹園外，衙前圍村也是歷史悠久的村落。

衙前圍村的歷史，可追溯到十四世紀左右。當時，陳、吳、李三族大概已在九龍城一帶定居，並始建天后廟供奉。

1972年立的衙前圍天后廟碑記記述如下：

歷史悠久之慶有餘衙前圍村，本建於元末明初年間，時為公元一三五二，距今六百二十餘年矣…

雖然此說暫未能從族譜或其他文獻中找到相關的證明，然而由吳、李、陳三姓共同開發的衙前圍，歷史悠久，殆無疑問。

居於衙前圍的陳氏，其族譜記述先祖原籍江西，十二世紀時從廣東南雄遷到。蒙古人建立元朝後，陳氏至少有六代族人遷至九龍城一帶定居。及至十六世紀，部分族人外遷至白鶴山（今聯合道基督教墳場）下的衙前塢。十八世紀初，另有部分族人遷往將軍澳開村立業。

現存一分有關興建九龍寨城的官方文件（〈施工佔用民地請豁免糧稅稟〉，載《勘建九龍寨城全案》），紀錄了十九世紀時，九龍城寨擴建，其中部分土地便是陳氏族人所有：

「伏查建築九龍城基均係官地，惟西門一處，用過民人陳泰賢等山地四畝五分，當經督同九龍司許巡檢吊契勘丈明確。緣陳泰賢、陳景一、陳楊佑等兄弟三人，籍隸新安縣九龍衙前村，於道光十四年（1834）冬，開契賈陳觀英、陳朝用等祖遺土，名九龍洞…照時值給過銀三兩，所有稅糧應請注銷…」。

以上亦可證明衙前圍的鄉民為九龍城部分土地官認地主。

[1870 年代從白鶴山俯瞰九龍寨城，近中央處為由衙前圍陳族建立的衙前壆村。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



另一原居氏族吳氏，其族譜也記錄了族人移居九龍城的過程。吳氏一世祖吳居厚，為北宋嘉佑年間進士。去世後，兒子七人中，除人外，其餘散居廣東各處。歷數代後，其中一位名叫吳從德的族人，約於十四世紀初由東莞吳家涌遷至「官富司衙前村」。吳從德的三子吳成達，就是今天衙前圍吳氏公認的始祖。十七世紀時，部分吳氏族人移居小瀝源。十八、十九世紀時，部分吳氏族人漸散居九龍各處，甚至定居於南丫島。

至於歷史上另一聚居於九龍城寨的李氏，由於族譜已散佚，而且其後人於過去百多年來陸續遷離衙前圍，難以推斷何時定居衙前圍，不過估計應與吳族相若。

從文獻記錄可知，過去百多年間，三族的後人屢有遷出，今天衙前圍的原居民，以吳氏族人為主，不過該村的父老仍明確指出，衙前圍乃是由吳陳李三姓共同開發。

與新界其他大族相比，衙前圍的歷史其實不遑多讓。

從上述九龍城一帶與其他沿岸地區的海上交通發展經驗來看，此地區的商业活動或許早自宋代已開始。九龍一直是近代機動船隻出現以前，往來粵閩的船舶短暫逗留的港口。當時經過香港地區的船舶，大都避開風高浪急的港島南部，而選擇沿汲水門、尖沙嘴、九龍灣、鯉魚門及佛堂門這條遠較平穩的航道駛出外洋。由於水流、潮汐等的因素，當時的帆船一般難以一口氣通過汲水門和鯉魚門，而需在現今稱作維多利亞港的海港作短暫停留。九龍城對開的天然海灣——九龍灣，便成為船隻的理想停泊處和補給點。船夫會利用停泊的時間修補船隻，或上岸購買新鮮蔬菜、食水、柴薪、繩索和其他船上用具等。漸漸地，該地區便形成市集。

[1868 年的九龍灣。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



2013 至 2014 年間，地鐵公司興建沙中線期間，於土瓜灣站的地盤發現古代文化遺址，經過發掘調查，除大量宋元時期的日常生活用品及錢幣外，還發現水井、牆基、水溝、灰坑、墓葬等遺跡，證明九龍城地區於宋元時代不單有人類活動，精緻的石砌水井更顯示當地有的經濟發展已有一定的水平，這或與頻繁的海上交通有關。

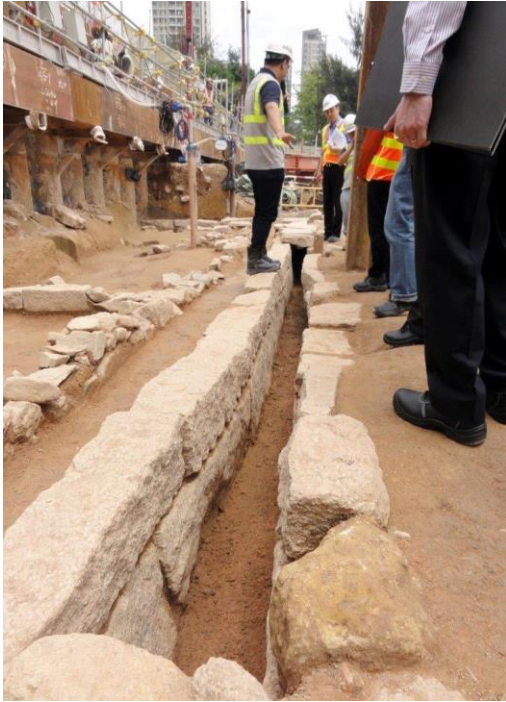
[2013 至 2014 年間，地鐵公司興建沙中線期間於土瓜灣站的地盤發現的多座宋代方型石井，造工非常精緻。圖片由渠務署提供。]



房舍的地基。(上、下)



[構造非常工整的水溝。]



[出土的宋元錢幣。]



[精緻的陶瓷器具。(左、右)]

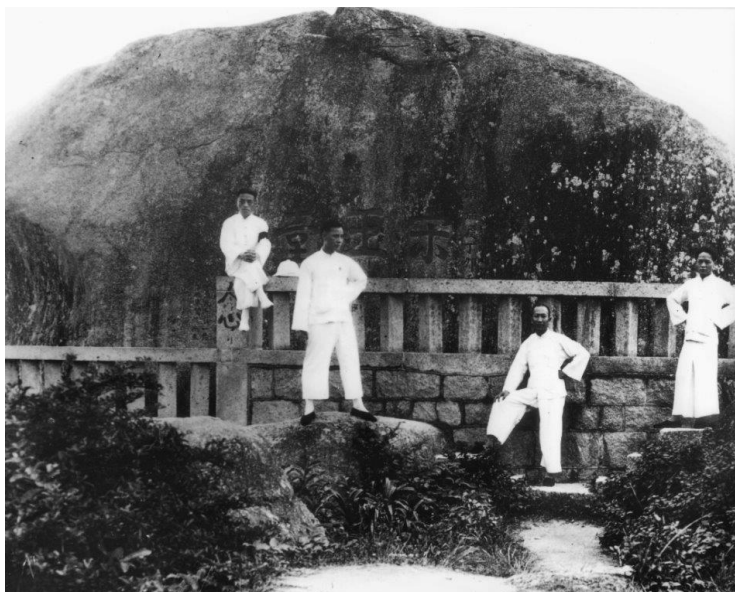


南宋末，二帝因逃避元軍的追擊，宋室一度在九龍建立行朝。歷史學者如羅香林、簡又文和饒宗頤等曾廣徵史籍，為行朝一事作深入考證。諸位學者一致認為當時宋室行宮的所在地，便是今天的九龍城。二次大戰期間，紀念此事跡的聖山因日軍擴建啟德機場而遭剷平，不過刻著「宋王臺」三字的巨石卻幸運地未受重大破壞，戰後被移至原聖山位置旁的公園內，以誌遺跡。除宋王臺大石外，史籍亦記載了其他位於九龍城地區的相關遺跡如宋王母梳妝石、晉國公主墓、二王殿村、馬頭圍等，可惜這些史跡已隨著城市的擴展而消失。

[二十世紀初文人筆下的聖山，山上可見「宋王臺」巨石。*圖片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



[「宋王臺」巨石，攝於 1930 年代。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



能夠讓朝廷設置行宮，反映了南宋時期九龍城地區已有相當的發展，否則宋室加上隨員和軍隊人數以萬計，實在難以想像這大批外來人員如何能夠居留數月之久。

關於明朝時期九龍城地區的發展，史學界暫時仍未能掌握可靠資料論斷；在上述沙中線土瓜灣站的考古發掘中，專家雖然發現大量宋元以及清代的物品，卻未見任何明代人民生活的痕跡，有關原因尚待學者考究，不過明政府的海禁政策與海盜頻繁的侵擾，也許迫使九龍城的明代住民內遷，因而未有留下生活器具及其他遺物，當然也有可能有關遺址尚未發現，又或已遭破壞。

2.2 清初遷海與九龍城

到了清代，與香港其他地區一樣，九龍城經歷了一場前所未有的人禍。

滿清入關建立政權後，明遺臣鄭成功及他的兒子鄭經，仍佔據台灣與清軍對抗，更招引沿海居民協同反清，為此，清政府自康熙元年（1662）開始實施海禁（即清初遷界），下令把沿海居民遷界內徙五十里，其間更歷再遷及三遷，後新安縣治更被裁撤，併入東莞縣。至康熙八年（1669）遷界令始撤除。

遷界期間，沿海防務盡空，海盜、山賊叢生，搶掠猖獗，九龍一帶的村落也受到極大禍害。康熙《新安縣志》卷十一〈防省志〉便說：「康熙三年八月，撫目袁四都不遵入界，潛於官富，瀝源為窠，四出流劫，楊提督發王遊擊統兵兼同各營兵平之」。

遷界令雖然執行只有八年，卻對香港地區的發展帶來很大影響。由於原來的居民大多失散、又或未能返回原籍，田地因而荒廢，然而朝廷並沒有為鄉民重建家園作出任何復村的安排。康熙九年（1670）七月，知縣李可成到任，發現遷民未歸者甚多，即使歸來的鄉民，大多都沒有廬舍棲身。

根據康熙二十七（1688）版《新安縣志》，遷界後九龍半島僅剩下官富、衙前、

莆岡、九龍及古瑾（即馬頭圍）數處，全都位於九龍城一帶，九龍其他地區已沒有村落可記，顯示九龍城的村落雖經歷了空前浩劫，仍未致連根拔起，尚存一定的生命力。不過對遷回九龍城的鄉民來說，尚待解決的問題仍多，因朝廷復田不復海，農作物難以從海路外銷而導致價格低下，而日用商品也因海路不通而變得異常昂貴，此外，還有海盜的肆虐，上述的林氏在其族譜便有以下的記載：

「康熙元年奉移，七年復奉舉，所移所復之間，男婦丁口所失尤為幾希，王丙辰十五年（1676），冤遭台灣海匪百有餘船攻破圍垣，在敵者萬無一生，僅存外出之幼童牧牛攻書者幾人而已……」。

2.3 遷海後的發展

面對當時艱困的境況，清政府開始鼓勵外地農民落戶開發土地。在古代的農業社會，鄉民大都熱衷開田闢地發展農業，由於政府的傳統收入主要來自田賦，故往往鼓勵民間開墾荒地以增加收入。明清時期，官方規定只要鄉民向縣衙門登記田地，繳立稅金，便可以合法永遠擁有及傳承該片土地，復界後有關政策正好鼓勵大量沒有土地的外地鄉民到來定居，九龍半島漸漸進入了一個新的發展階段。

其後百多年間，仍不時發生海寇盜賊洗劫擄人之事，不過鄉民所受的禍害，遠比明代海寇之患及清初遷界要少得多。其間威脅最大的一次，要算是 1854 年太平天國動盪時期，三合會份子乘機佔領九龍寨城。事件中，據說部分參與者曾擬攻擊衙前圍，不過相傳衙前圍的村民得天后之助，成功擊退敵人。領導這次抵抗的衙前圍鄉民吳樹棠，事後因而受到官方表揚。

雍正年間，為了生活安定，衙前圍和附近的村落結成「七約」聯盟自保，除衙前圍外，結盟的村落包括沙埔、大磡、隔坑、打鼓嶺、石鼓壟和衙前塢。結成「七約」，不單防止盜賊侵擾，還可抗衡執意欲支配九龍的區外大族如錦田和元朗的鄧氏。1976 年七約建醮委員會在衙前圍天后廟內所立的廟史碑中亦記載：「圍內之天后廟歷史久遠……七約鄉民焉崇德報功，例定十年一屆太平清醮……第一屆於雍正丙午年（1726）」。直到二次大戰前，七約太平清醮一直是九龍城地區的一個非常隆重的節慶和儀式。

[清初遷海後重建的衙前圍。照片攝於 1974 年，當時圍村格局仍相當完整。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



[二十世紀初九龍城地區一支酬神隊伍途經聖山（右）旁的九龍城道，從規模來說，可能是 1906 年衙前圍打醮的行列。照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



飛鵝山

龍津橋

[1996 年衙前圍舉行的太平清醮，仍以「七約」名義籌劃。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



衙前圍舉行打醮活動，標誌著一個相對安穩時代的開始。今天村內的天后廟，便是這段期間修築完成，且成為附近村落的主要守護神（另莆岡村亦建有天后廟，該廟毀於日佔時期）。

到了十九世紀，九龍城一帶已建立了數量眾多的村落，除衙前圍、衙前壟、莆岡、竹園、大磡、牛池灣、馬頭圍、衙右頭、二王殿及九龍仔外，還有元嶺、沙地園、隔坑、石鼓壟、打鼓嶺、沙埔、東頭、西頭、鶴（福）佬、馬頭涌、馬頭角、靠背壟及絞杯石等。

相對九龍半島的其他村落，衙前圍的鄉民在十八世紀至二十世紀初，生活一直比較富裕，其族長及父老也多成為九龍城的地區領袖。這是因為衙前圍擁有九龍城地區不少土地的「地骨」權，特別是下文所述的九龍街一帶。

[1910 年代馬頭圍至九龍城一帶，約從今天光道遊樂場一帶拍攝。左端可見馬頭圍，中央近右方為二王殿村。*照片編撰小組提供]



二十世紀初，沙田一位名叫許永興的私塾老師，為九龍及新界的景物寫下了不少竹枝詞，為這些村落的經濟生活，留下一些片段。其中九龍城部分如下：

譚公廟近九龍街，官廢衙前不必猜。

貳拾七年中國主，紅毛轆轤卦門牌（指清廷官員遭英兵逐出九龍寨城一事）

馬頭涌對宋王台，學佬村前玩一回（指在九龍街尋花問柳）

行向沙埔醫院過（指樂善堂），微聞打鼓嶺中催。

牛池灣聽牧童歌，沙地園堪種菜蔬。

豐熟沙梨圓嶺媵，蒲崗荔果實婆娑。

當中提及菜蔬、沙梨及荔枝等農產品，足見「商品菜園」（market-gardening）在當時的九龍城已很普遍。

2.4 九龍寨城的設置

九龍半島沿岸一直是海盜活躍的水域，早在嘉慶十五年（1810），清政府已在官富寨原址修築九龍寨炮台，取代原設於今西貢東龍洲的佛堂門炮台，以對付海盜威脅。佛堂門的炮台「孤懸海外，無陸可通，又無村莊居民互相捍衛，且距大鵬營縣城

二百餘里，距九龍汛水程四十餘里，控制不能得力」，相比之下，九龍城的地理環境要優越得多。

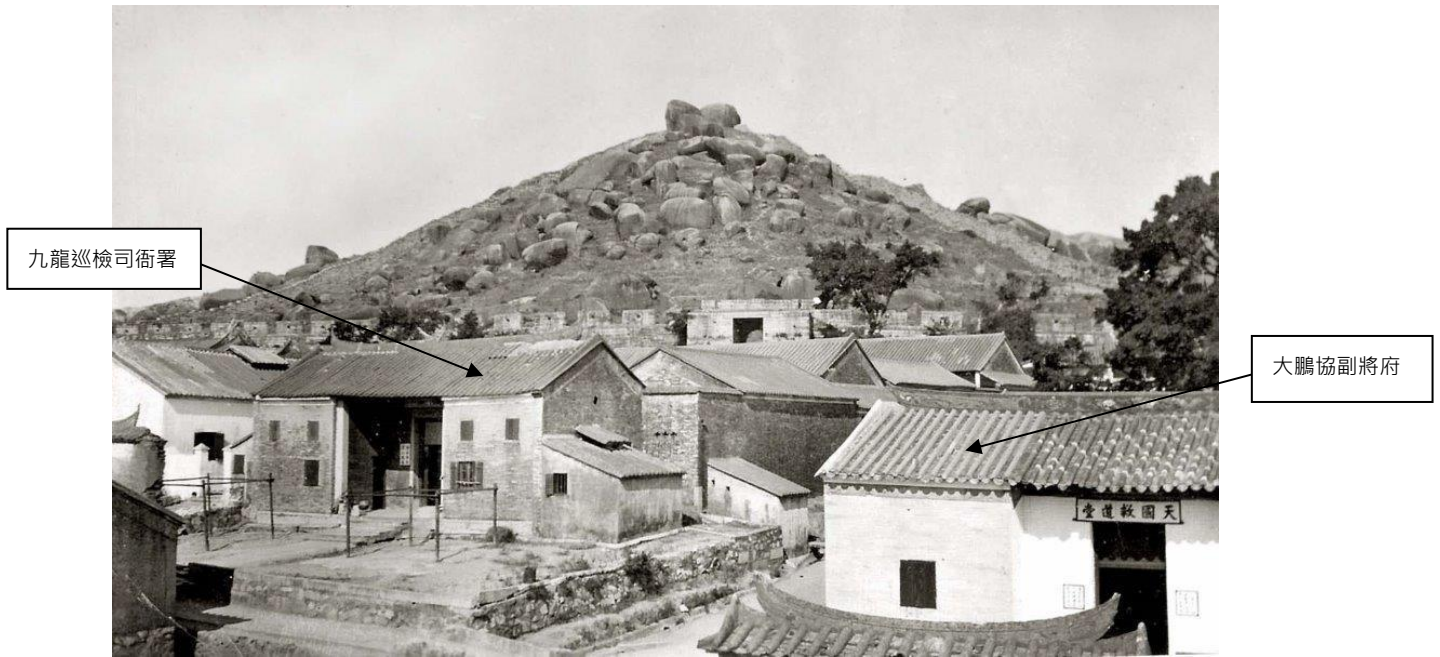
[二十世紀初的九龍寨炮台，該炮台於鴉片戰爭後已廢置。(上、下)*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



鴉片戰爭後，中英兩國政府簽訂《南京條約》，香港島成為英國海外殖民地，為

了加強對英國的防禦及監察港島英人的活動，清政府於道光二十三年（1843）籌建九龍寨城，並設九龍巡檢司，治所亦由南頭城的赤尾村遷至九龍寨。九龍城及九龍灣一帶以往只是清帝國的邊緣地區，鴉片戰爭後一躍成為抵禦西方侵略的最前沿地區。

[民國初年九龍寨城內的九龍巡檢司衙署（左）及大鵬協副將府（右），兩座建築物當時已成為教會會堂。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



為興建九龍寨城的地基，共有十六間民房被拆毀，收回土地後，官員隨即僱用大量的石工，開採附近的花崗石，以建設一座長方型的城寨。工程於 1847 年 4 月完成，城寨周圍一百八十丈，內東、南、西三面城牆厚六尺，北面更厚六尺，並沿白鶴山的南坡再建圍牆，長一百七十丈，高八尺、厚三尺。寨城內除兩座衙門（大鵬協副將及九龍巡檢衙署）外，亦建有大量軍事設施、水井及武帝廟等。

[沿白鶴山而建的九龍寨城外城牆，攝於 1935 年。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



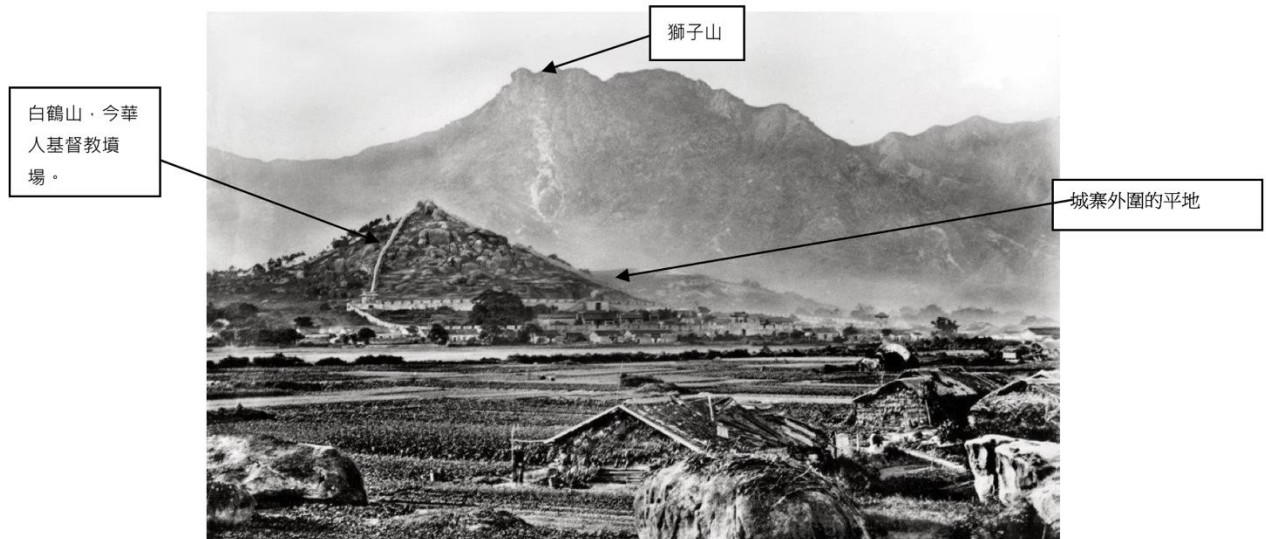
九龍寨城修建後，清政府推行移民實邊的政策，鼓勵民眾遷入新修的城寨居住，開墾荒地，耕作糧食，以提供給九龍寨城駐兵。九龍城及附近的地區的漁農 礦及商業發展，亦蒙受其利。另一方面，官員在九龍寨城內興建龍津義學，以達「由近量移於遠，築城建署，聚居民以實之」之目的。

經過這些發展，九龍城的軍事及政治地位，大幅提升。

不過九龍寨城建成後，卻未有發揮抗英的作用，更一度遭賊匪佔領。根據《廣州府志》記載，咸豐四年（1854）七月二十六日，「賊羅亞添」攻陷九龍寨城，肆虐前後十天左右，到了閏七月初四，大批清兵開至，才重新收復九龍寨城。

第二次鴉片戰爭爆發不久，港督寶靈要求駐紮寨城的最高級官員大鵬協副將張玉堂不可支援抗英活動，以避免英軍攻擊寨城，張玉堂答允。寨城在第二次鴉片戰爭中沒有遭受攻擊，絲毫無損。

[1868 年的九龍寨城。約從今世運道（宋王台公園稍北）拍攝。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



十多年後，九龍寨城卻出人意料地成為清政府的稅關基地。

香港位處南中國沿海要點，也是東南亞地區一個重要運輸樞紐，從香港輸出的貨物中，鴉片佔大宗。1871年，為了遏止走私鴉片活動，兩廣總督瑞麟在汲水門、長洲、佛頭洲和九龍城四處地方設立關稅卡，緝私鴉片及徵稅。九龍城稅關的選址即以九龍寨城為基地，負責對駛經的商船搜查、緝私和徵稅，而新建成、位於寨城外的龍津橋正好配合這些工作，成為清海關船隻停泊之所。

2.5 九龍街的商業活動

上文已經指出，九龍城一帶位處東南沿海航道要衝，自宋代起，其經濟已逐漸發達。到鴉片戰爭（1840-1842）前，九龍城寨外的「九龍街」，已經成為該區的重要商業區域。九龍街是指由白鶴山山腳近東頭村處一直伸展至九龍灣海濱的民房和商戶，但範圍並不包括九龍寨城。英國租借新界（1898）以前，寨城內並沒有任何商業活動及店舖，所有商業活動都是在寨城外的九龍街進行的。

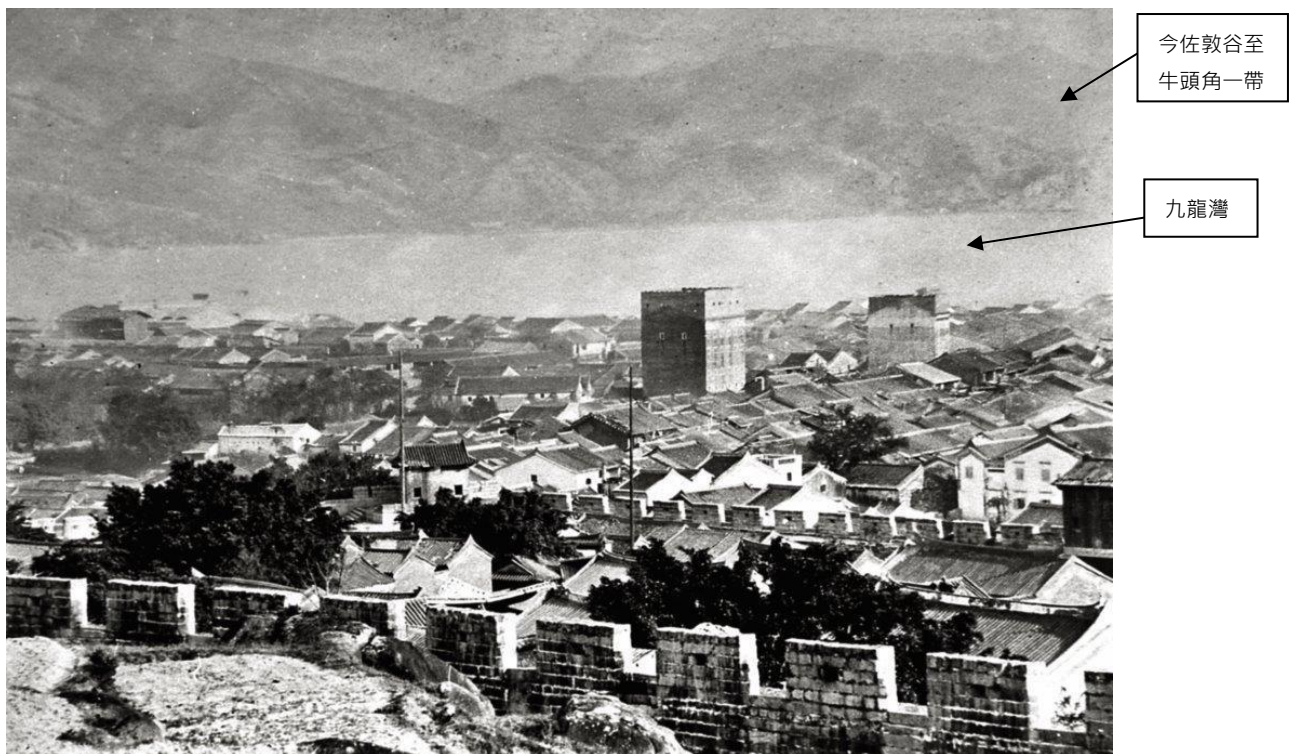
與元朗墟及大埔墟不同，九龍街非官批墟市，故在官方史志中沒有記錄，因此其早期的開發歷史已不可考。有關九龍街的資料，只散見於九龍原居民的族譜中。這樣並非甚麼罕見的例子，像大澳、長洲等市集，數百年來在官方史志中也是隻字不提。

現存資料顯示，十八世紀後期，九龍街已店舖林立，商業發展成熟。例如道光二

年（1822）九龍城侯王廟重修後所立的碑記，其中除私人捐助者的名字外，還有超過一百個商號名稱。這些商舖，部分沒有注明地區，一般而言，應是位於廟宇附近的商號。此外，還有少數位於赤柱、大埔、深圳及石灣的商號也捐助了這次修葺活動。

在捐助的商號中，包括至少三十處石礦場（以「塘」作商號名稱）、二十八艘漁船（以「拖」作商號名稱）及三家街渡的經營者（以「渡」作商號名稱），可見九龍街附近開設了不少石礦場，而漁民與當地商民的關係也相當密切，亦證明當時已有街渡往返當地。

[二十世紀初的九龍寨城，城牆外為九龍街（今沙埔道至打鼓嶺道一帶），兩座高樓為市集或墟市常見的押店。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



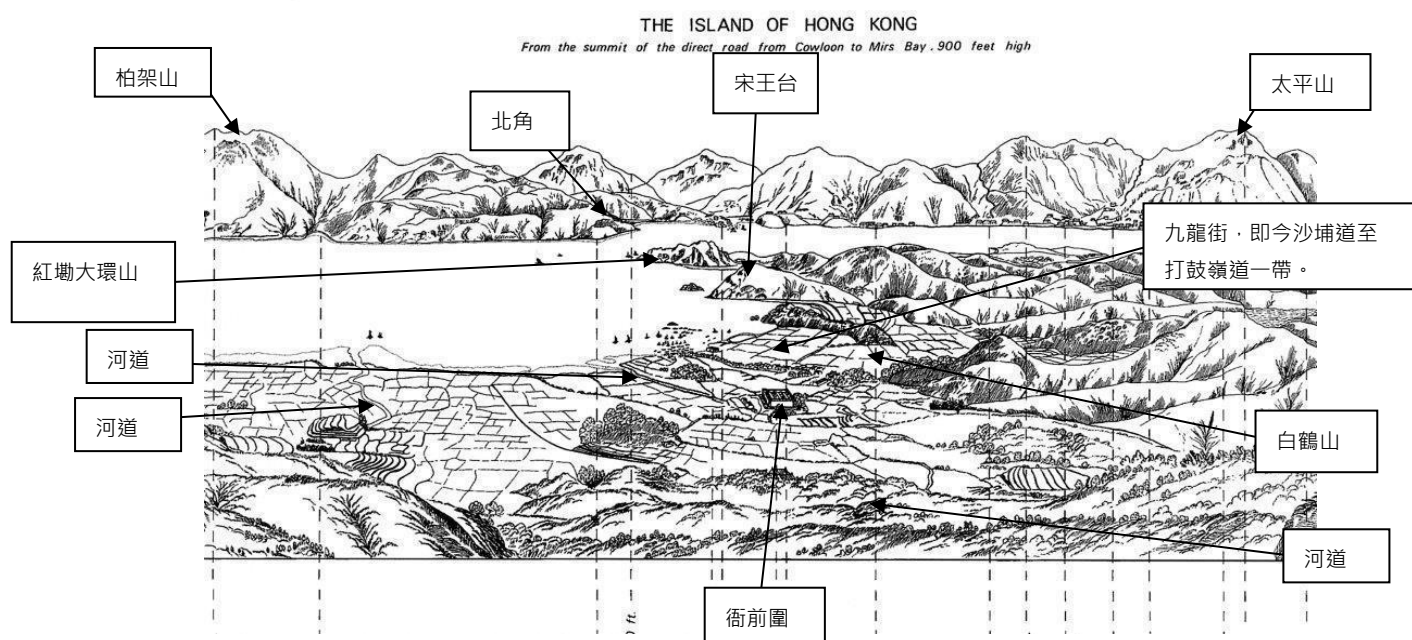
鴉片戰爭後，道光二十六年（1846年），在一份官方文件《覆核勘估工程情形稟》中，對九龍有以下的描述：

「[九龍]山形如弓，灣長二十餘里，南面臨海，與香港之紅香爐山、群帶路等處隔海對峙；北面依山傍田；東為鯉魚門，直達大洋；西為尖沙嘴，內通虎門。該山居民驟處不一，多係耕種捕魚為業，惟中間白鶴山五里以內沿海一帶，店舖民房數百餘戶。按志書內載，名曰九龍寨。現在副將、巡檢皆駐紮其間。此九龍山地勢情形也。」

文中提到「店舖民房數百戶」，比 1841 年時的港島各地區人口，多數倍甚至十倍，可見當時九龍城十分興旺。

英國政府取得香港島後，對九龍一帶的狀況也十分關注。1845 年，英皇家工兵團的哥連臣中尉繪畫了一些非常精細的地形圖，其中一張是從沙田坳俯瞰九龍城一帶的環境。該圖紀錄了衙前圍，也隱約可見九龍街的建築物及停泊在九龍炮台外的船舶，是有關九龍城的重要圖像記錄。

[皇家工兵團哥連臣中尉於 1845 年繪畫了一些非常精細的九龍地形圖 (局部) ，近中央處可見 衙前圍，九龍街外停泊了大量船隻。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



九龍街之所以發展起來，跟它的位置及對外交通發達關係密切。數百年來，九龍城的對外水路交通固然發展良好，陸路聯繫亦不斷絕。十九世紀中葉以前，大圍、沙田及西貢等地已有通往九龍城的道路。嘉慶王崇熙《新安縣志》（1819 年出版）卷四山水略中，描述了其中一段位於獅子山及畢架山（舊稱煙墩山）之間，貫通大圍至九龍城的古道（舊稱九龍坳）：

「虎頭山（即獅子山）在官富九龍寨之北，亦名獺子頭，怪石嵯峨，壁立插天，其下凹（坳）路險峻難行。乾隆壬子（1792），土人捐金砌石，較前稍為平坦。」

而另一本十九世紀末出版導遊手冊中，則對九龍城的對外的陸路交通有以下描述：

「…從景色宜人的山谷[沙田谷]開始，除了近山頂的一段外，共有兩條鋪設等得很精巧的小路通往[獅子]山的另一面，一條在獅子頭以東、一條在西，往下便是九龍城…這些顯然已是在多個世紀以前鋪成的山間小路，狀態良好，甚至沒有一塊石頭是隆起的。這些建設，很難令人想像在中國這麼偏遠的地方，從前也有公共工程、團體組織及安定的政府機構…」。(原文為英文，此處為譯文)

直到十九世紀，九龍半島以外的鄉民為透過水陸二路，往九龍街出售商品。當中除一般農產品以外，還有在山野捕獲的鳥獸，以及柴薪、乾草和在山嶺採摘的生草藥等，他們的顧客以漁民為主。此外，由於附近大部分鄉村仍無法自給自足，鄉民往往需往市集購買主糧、副食品及雜糧（如食油、鹹魚、糖果餅食），還有衣服、鞋履、農具、鐵器工具等日用品。同時亦聚集各行業的技工如裁縫、剃頭匠等；鄉民如需建屋或修理家具物件等，可隨時到九龍街尋找合適的工匠。由是，九龍街變得異常興旺，成為九龍半島規模最大的市集。

到了十九世紀中後期，由於人流聚集於此，九龍街更出現不少娛樂消遣場所，包括茶樓、酒舖、賭館、煙草店以至鴉片館等，進一步刺激該區的經濟發展。

[約 1900 年九龍街的店舖。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



十九世紀後期，油蔴地及深水埗等九龍區的新興市集雖然逐漸出現，但對大部分九龍、沙田以至西貢地區的鄉民來說，九龍街市集的重要性依然沒有減少。

2.6 告別舊時代

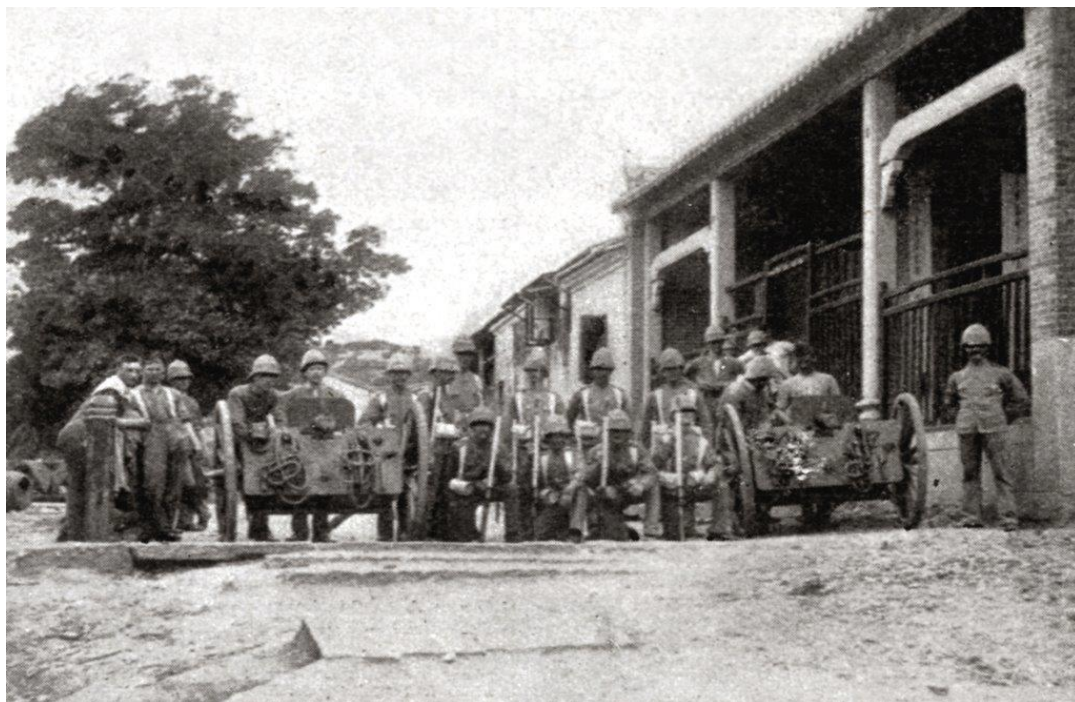
1898 年，英國跟清廷簽訂了《展拓香港界址專條》，租借了界限街以北、深圳河以南地方，並把這片新租借地稱為「新界」。條約談判期間，清廷力爭保留九龍寨城主權及龍津橋。龍津橋是當時連接九龍寨城與九龍灣的唯一通道，保留寨城的管轄權，就非得同時保留該橋不可。龍津橋因而成為體現寨城主權的象徵之一。最後，根據專條，只要中方遵照「不得與保衛香港之武備有所防礙」這項條款，其官員依舊可在寨城內駐留。不過這條款卻成為日後九龍寨城主權問題的根源。

[約 1910 年的龍津橋，盡頭處可見龍津亭（或稱「接官亭」）。約攝於今亞皆老街及太子道東交界處。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



1899 年 4 月英軍接收「新界」，期間遭到鄉民激烈的武裝反抗，港府懷疑事涉寨城官員。英廷遂頒下樞密院令，把九龍寨城畫歸香港政府管治。同年 5 月，英軍驅逐駐守城寨的中國官員，並進駐九龍城寨，關閉稅關。中方自此喪失了對寨城和龍津橋的管轄權。

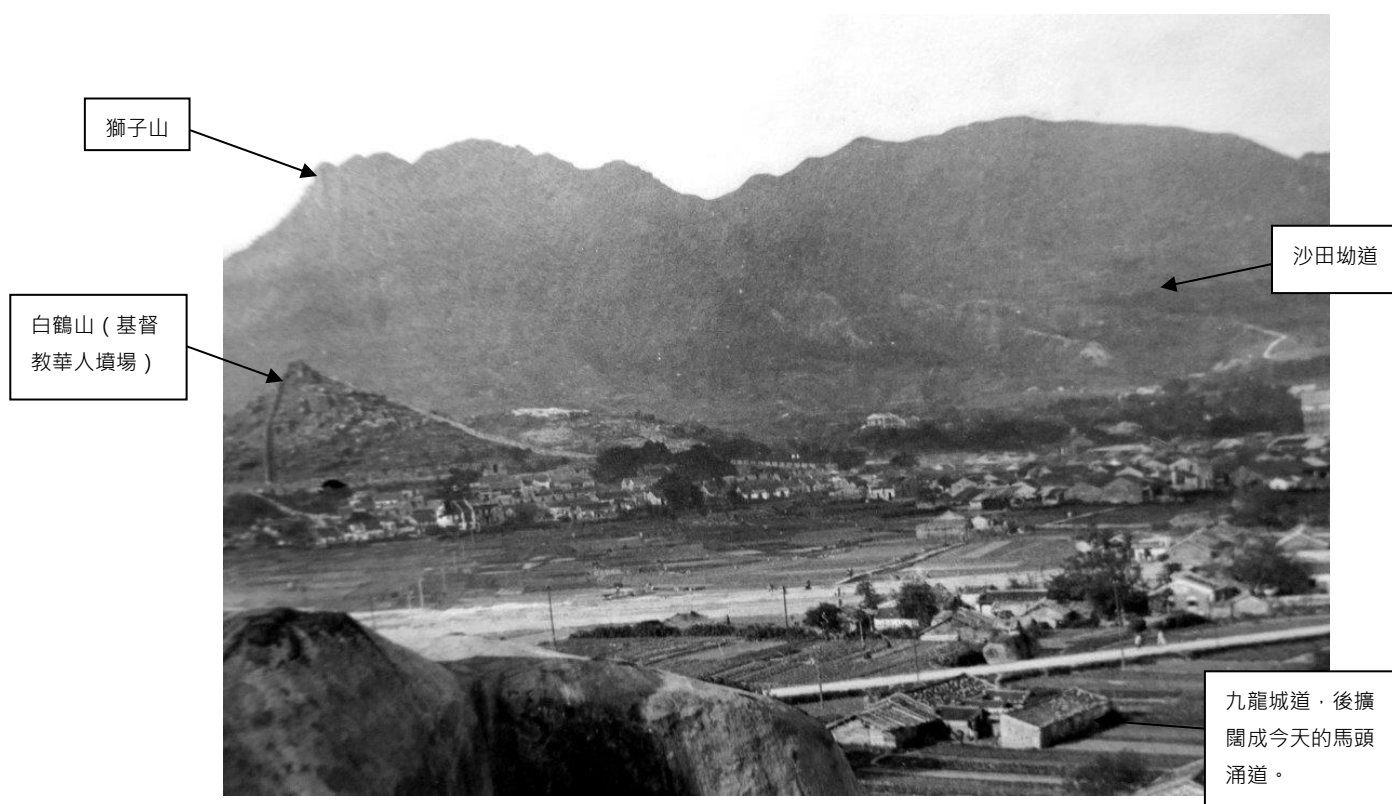
[1899 年 4 月英軍佔據九龍寨城寨，右方可見龍津義學，位於今九龍城寨公園內衙門左側。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



《展拓香港界址專條》簽訂後，港府一方面把「新界」和之前割讓的港島和九龍半島以同等的行政方式管治，另一方面則同意維持當地的傳統方式生活和習俗，特別是 1905 年完成《集體官契》，容許鄉民以祖先的名義登記土地。在這政策下，很多已在九龍半島及港島已消失的社會結構、文化習俗等都能夠在新界地區得以延續。

其後一段期間，九龍城大體上仍能維持過去的風貌，各鄉尚未受到重大的衝擊，九龍街的商業活動並未戛然而止。不過從 1910 年代起，由於靠近九龍市區，九龍城已無法避免新時代的來臨。1916 年，九龍灣填海計劃展開，啟德濱的開發隨之而來。經過波折重重的十年，九龍城蹣跚地踏上城市化的門檻。1926 年，英王子道（太子道）建成，九龍城與市區自此得到快捷的陸路聯繫。次年 3 月，皇家空軍啟德基地正式建立，在英軍方主導下，九龍城在二十多年間從一個傳統的官署地區和海濱市集進入航空年代，把九龍城的歷史發展引領至一個分水嶺階段。

[約 1920 年從聖山遠眺九龍城，相比油蔴地、深水埗等地（不在照片範圍內），當時九龍城尚屬鄉郊。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



[約 1930 年的九龍寨城外圍，原建於海旁的龍津亭已被新建樓宇遮擋。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



[1932 年從高空俯瞰啟德濱，下方為英國皇家空軍啟德基地。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



3. 從啟德明渠到啟德河

包圍着新蒲崗東端至西端的啟德明渠，原為日治政府興建，尤如一條護城河的保護着啟德機場。早期的啟德明渠入口連接來自九龍山脈的溪水，排水口則連接啟德機場旁的九龍灣。

香港歷史專家高添強先生指出，今日所謂的「龍津河」，最初只有掌故書談到其名字，例如《古今掌故 3》以下的描述：

今天在城寨南面龍津道對開的爛地中，人們依稀看到一條水溝橫過，這就是昔日的龍津河，當年它可能起到護城河的作用。¹

不過，「龍津河」以至「鳳凰溪」之外，至今尚未於政府有關文獻中找到。而早期九龍城至九龍灣一片土地，溪流頗多，早期地圖中又沒有詳細標示各溪流的名稱，因此現時難以準確指出有關河道。高先生還認為，即使當時有相類似的河溪名稱，但由於土地建設的需要，九龍城地區以至早期九龍灣一帶的海面已被填平，其位置早已面目全非，要找出這些河溪的準確位置，也十分困難。

要瞭解九龍城一帶經歷填整、改道，後來更擴展為機場，而開鑿啟德明渠，須對啟德機場的興建和香港航空業的發展，有一點背景上的認識。

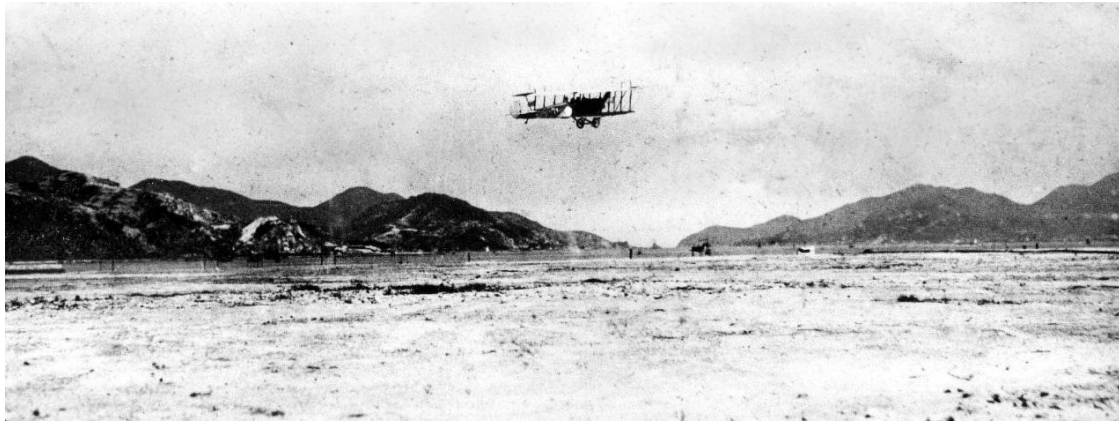
香港的航空事業，最早可追溯至 1911 年 3 月。當年，「沙田精神號」在沙田進行飛行表演，寫下了香港航空史第一頁。由於當時飛機還是一種嶄新的飛行器，而且技術上也沒有發展得可以用作大型集體運輸工具，因此除了軍事價值外，商用價值並不高。

第一次世界大戰結束後，飛機逐漸成為歐美諸國致力發展的新式軍事武器，1920 年代，香港政府也開始着手研究興建機場，但礙於 1922 年的國際形勢，美國、英國、

¹ 《古今掌故叢書》編輯委員會編：《古今掌故 3》（成都：四川省社會科學院出版社，1988 年），277 頁。

日本、法國、意大利在「華盛頓會議」簽訂了《華盛頓海軍條約》，英國不能在星嘉坡以東建設軍事基地，因而擱置興建計劃。

〔1920年代於九龍灣填海區的飛行活動。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供〕



當時，九龍城附近有一項龐大的房屋工程正進行。1916年何啟、區德和曹善允等商人合資成立「啟德營業有限公司」，於九龍寨城外的龍津埗頭進行填海工程，以應付當時日漸增加的人口所帶來的住屋需求。可惜這個房屋計劃，於1920年首期工程完成後，便告停頓。最後「啟德營業有限公司」倒閉。「啟德濱」計劃爛尾告終，已平整土地年由政府購回，發展為初期的啟德機場。

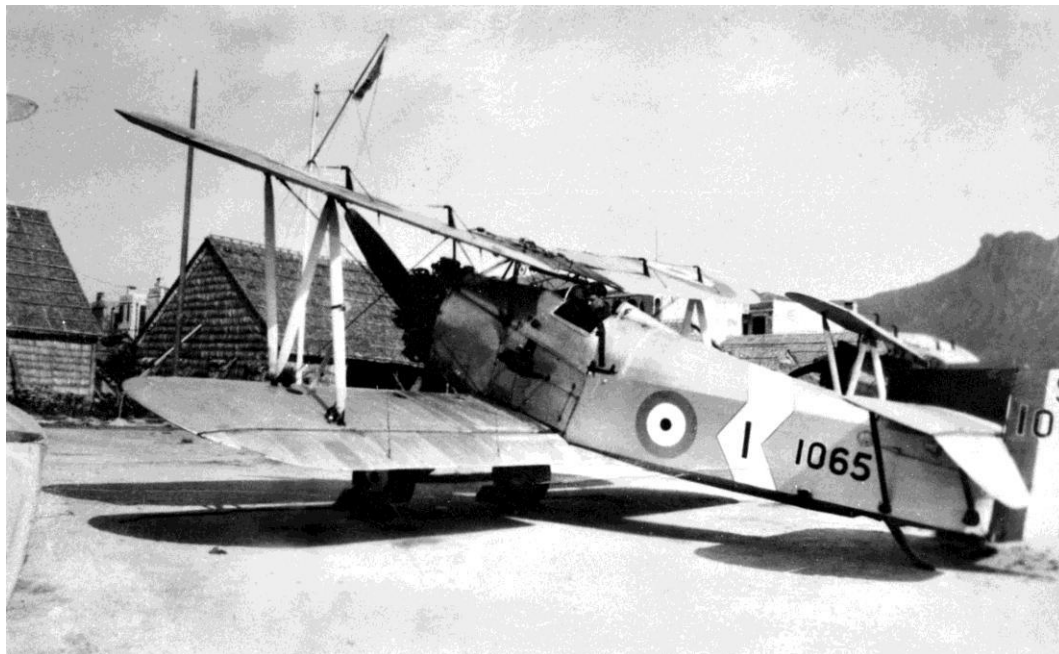
啟德濱工程停頓後，美國人哈利·亞弼〔Harry Abbott〕在1924年向「啟德營業有限公司」租用了部分啟德濱的填海土地，開辦了「亞弼飛行學校」〔Abbott School of Aviation〕，並且在1925年1月24日，寫下了該地區的首次飛行記錄。縱使該校寫下了香港飛行史的新一頁，但仍敵不過營商困難的命途，短短數個月後便結束營業。

1927年3月，皇家空軍軍機開始在啟德濱的土地停泊。同年12月，香港政府與「啟德營業有限公司」達成協議，香港政府以1,007,250港元購入該發展地段。

經過一年多的興建，皇家空軍基地於1929年已見雛型。基地設施包括一條供水上飛機使用的下水滑道，軍營和以茅草搭建的停機棚，但是固定跑道和照明系統仍未興建。為了完善香港的航空管理，香港政府在1929年在船政廳〔Harbour Department〕的架構內增設航空事務處〔Directorate of Air Services〕負責香港的航空

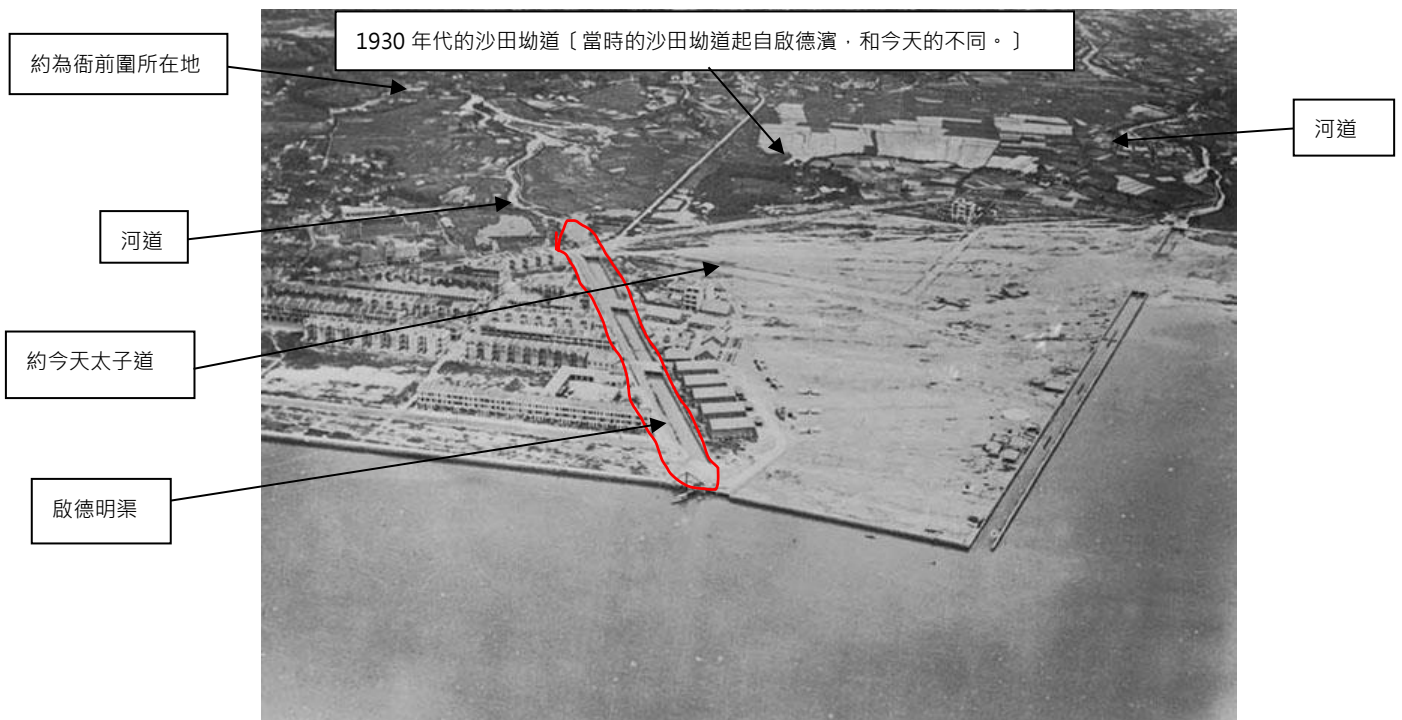
事務統籌和管理，範圍包括逐步改善啟德機場的設施。

〔約 1930 年皇家空軍啟德基地，背景可見以茅草搭建的停機棚。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供〕

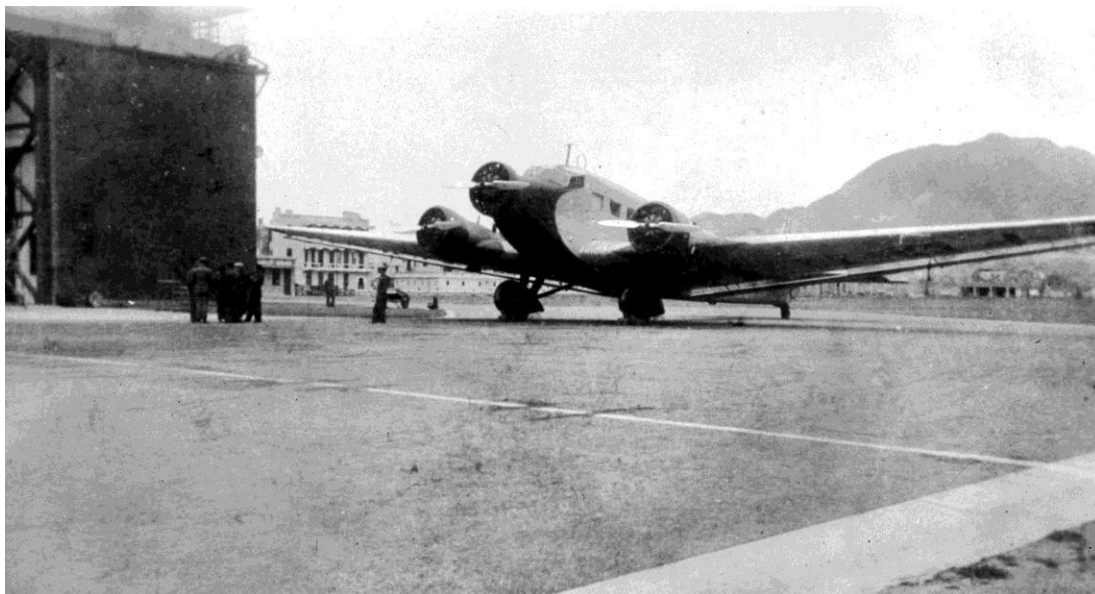


航空事務處成立後的 10 年間，啟德機場的規模漸趨完善，包括平整機場地面、興建飛機庫、下水滑道、防護墩、夜間照明系統等設施。1936 年，啟德機場西面區域更改為民航機場，興建了客運大樓和行政大樓。而西北端則增設了警崗和燃油倉庫。而機場與啟德濱之間，則有一條明渠分隔。

〔三十年代的啟德濱和空軍機場。照片中央可見啟德濱與機場之間有一條明渠分隔。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供〕



[1937 年歐亞航空公司一架客機抵達啟德機場。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



1939 年，長 457 米的首條正規跑道落成。這條東西向的跑道稱為 13/31 跑道。當時皇家空軍在啟德機場毗鄰的鑽石山亦建有一座飛機庫和機槍堡。

1942 年，日軍取代了英國在香港的統治，為了軍事和運輸需要，希望把啟德機場打造成大東亞航空的中樞，在佔領香港不久之後，便實施機場擴展工程。

按照日軍的計劃，擴展後的啟德機場採用交叉式雙跑道設計。而為擴建機場，軍

政府移平了蒲崗、宋王臺等機場附近的地區，並且沿著機場外圍，挖掘了一條明渠，連接通往啟德濱舊明渠的舊河道，成為後來的啟德明渠。

據吳邦謀的《再看啟德：從日佔時期說起》，日軍為了完成這項龐大的工程，除了利用移平了附近地區的建築物料外，還拆毀九龍寨城城牆，以部分石材用作機場跑道的堆填物料，又將拆下的麻石條沿龍津河兩岸鋪砌，成為啟德明渠的雛形，而渠的流經路線也被改變了，其後更逐漸改建成一條石屎防洪渠。

戰後的啟德機場，經歷多次擴建，包括在 1950 年收回清水灣道〔即現今的彩虹道〕西北地段，用以加長 13/31 跑道。擴建工程亦包括以混凝土掩蓋該地段的啟德明渠，以便跑道得以跨越明渠。13/31 跑道擴建工程完成後，跑道長度伸延至 1,651.40 米。

13/31 跑道的擴建，只能解決燃眉之急，並未能解決航班增加的問題。在航空發展一日千里的情況下，香港政府必須思考啟德機場作為地區航空樞紐的問題。1953 年 6 月，香港政府發表《啟德機場發展計劃報告書》，將啟德機場重新構建成一個切合時代的新式機場，包括興建一條從九龍城指向九龍灣的新跑道，以配合新式的廣體客機升降。待新跑道投入服務後，在 07/26 跑道原有位置，興建新的客運大樓。此外，亦在九龍灣填海 72.44 公畝土地來配合機場發展。

整項發展計劃，將啟德機場向東南方向移動，同時在原址興建一條新的道路〔即現今太子道東〕，並改變原有部份機場土地用途。釋出的土地即現今的新蒲崗。新蒲崗為環型狀，東南面為延長的太子道，背靠清水灣道〔即現今的彩虹道〕。其範圍由東端至西端與啟德明渠為平行狀態。

啟德機場擴建後，啟德明渠的排水口亦由早期經土瓜灣道北端一帶流出九龍灣，改為經啟德機場東部流入現今觀塘避風塘的位置。土瓜灣道北端的出水口，亦在啟德機場填海興建跑道後，間接將它封塞。

[經更改河道後，啟德明渠排水口流入觀塘避風塘。攝於 1996 年。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]

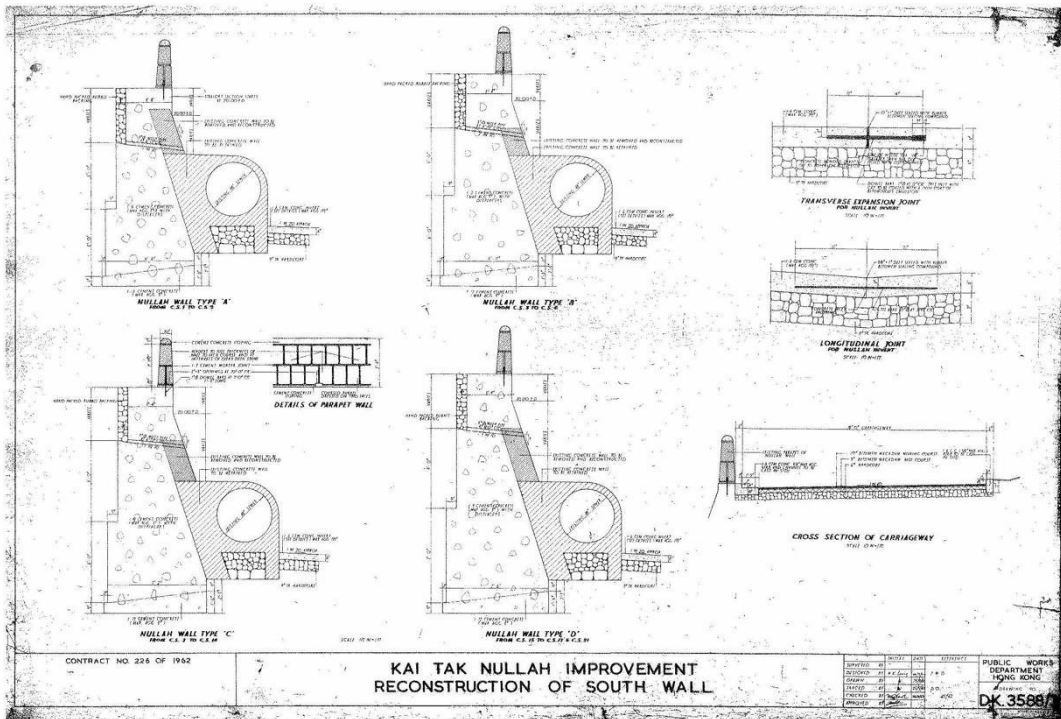
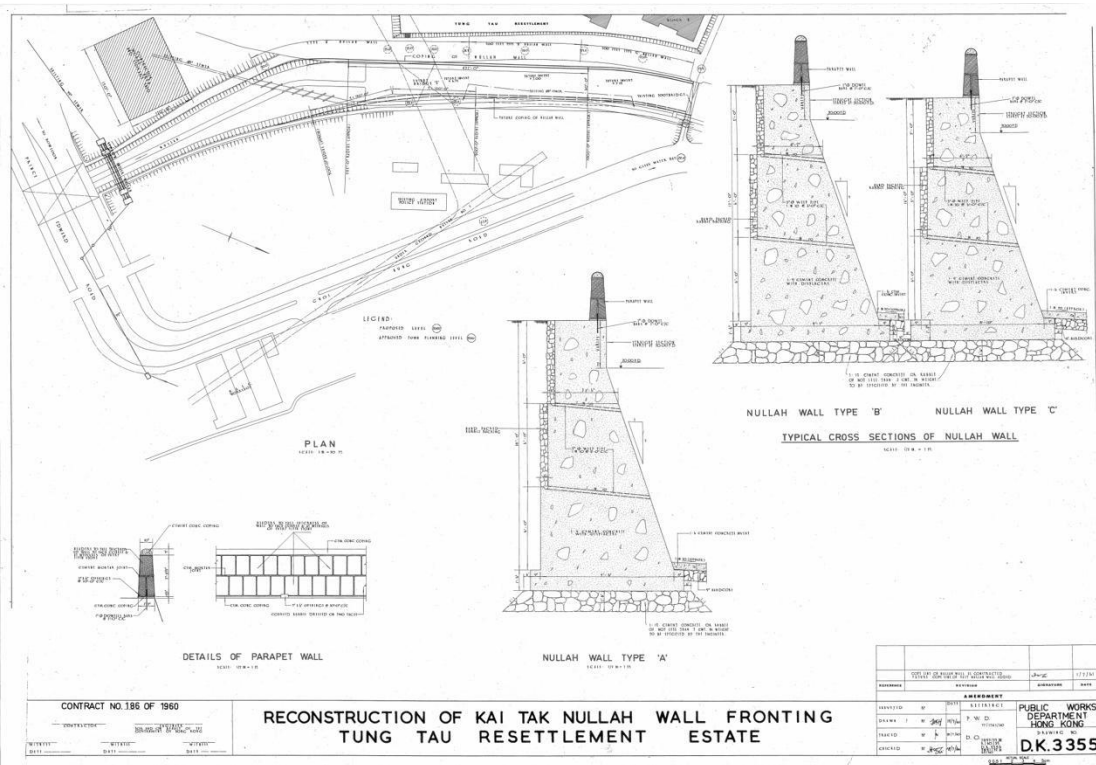


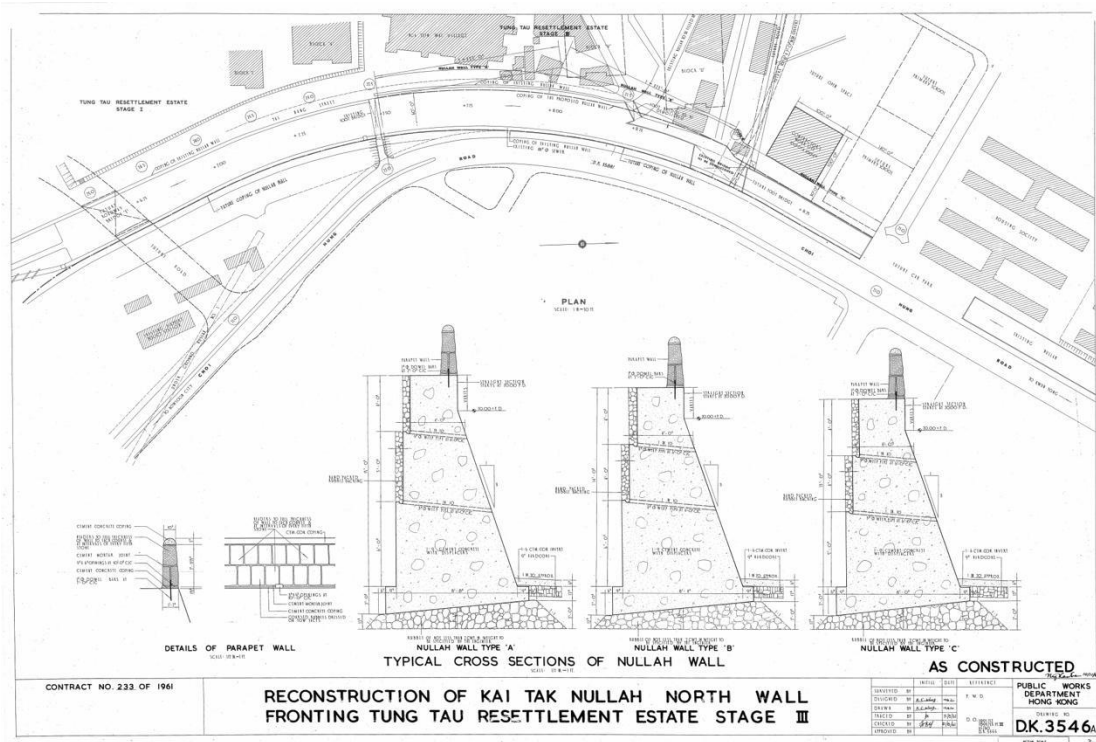
與此同時，戰後香港人口也不斷增加，由於當時缺乏房屋政策，湧進香港的人口聚居港九多處，形成多個木屋區。50年代初，多場寮屋大火導致大量無家可歸的人口。1951年的東頭邨寮屋區大火，令萬多人痛失家園；1953年石硤尾寮屋區大火，無家可歸者更多達五萬人。之後，香港政府決定興建徙置區，以安置災民。其後，石硤尾和東頭邨等徙置區相繼落成。其中，1959年落成的東頭邨，毗鄰為啟德明渠。

六十年時初期，隨著東頭邨落徙置區落成，政府也展開了東頭邨段啟德明渠的改建工程，以改善該區的污水排放。而原初的明渠壁，也被新的明渠壁取代。以下是1960—62年間東頭邨徙置區一帶的啟德明渠改善工程時使用的設計圖。可見，當時南

北兩面的明渠壁雖然設計不同，但都進行了不同程度的重建。

[六十年代啟德明渠改善工程施工設計圖。*資料來源：香港政府工務司署檔案。圖片由渠務署提供]





而自啟德機場新跑道建成後，新蒲崗的被打造為工業區，以配合當時的經濟發展。該工業區內，住宅只佔 25%，以爵祿街為界，分隔開工業區和住宅區。

[約 1950 年啟德機場旁的啟德明渠排水口。攝於當時機場跑道近西端處。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



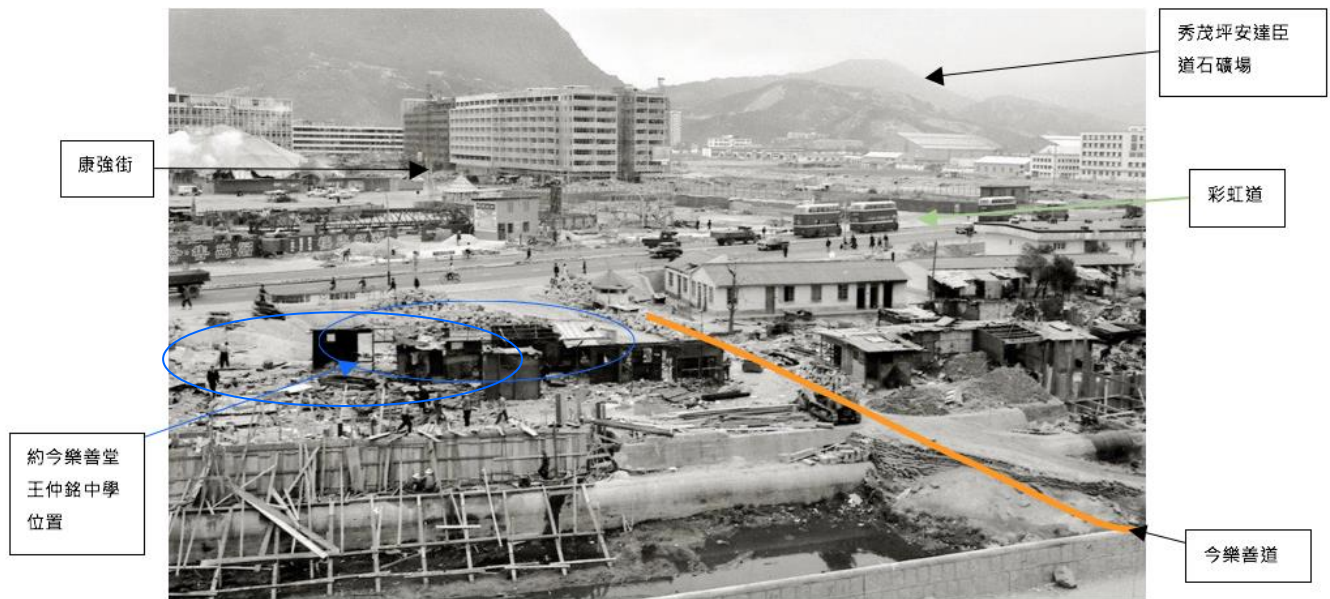
新蒲崗的工業發展，以輕工業為主，主要是製衣、漂染、鐘錶、塑膠等勞工密集手工業。當中包括生產塑膠家庭用品的星光實業有限公司、生產成衣的長江製衣有限

公司，以及曾在業界內手執牛耳的香港人造花廠等等。

勞工密集手工業，需要大量工業用水，當中大部份廢水非法排放於啟德明渠。由於啟德明渠的自然沖刷能力微弱，因此成為區內的一個污染黑點。

[1963 年剛開發為工業區的新蒲崗，下方可見已相當淤塞的啟德明渠。從舊東頭村徙置大廈拍攝。]

*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]

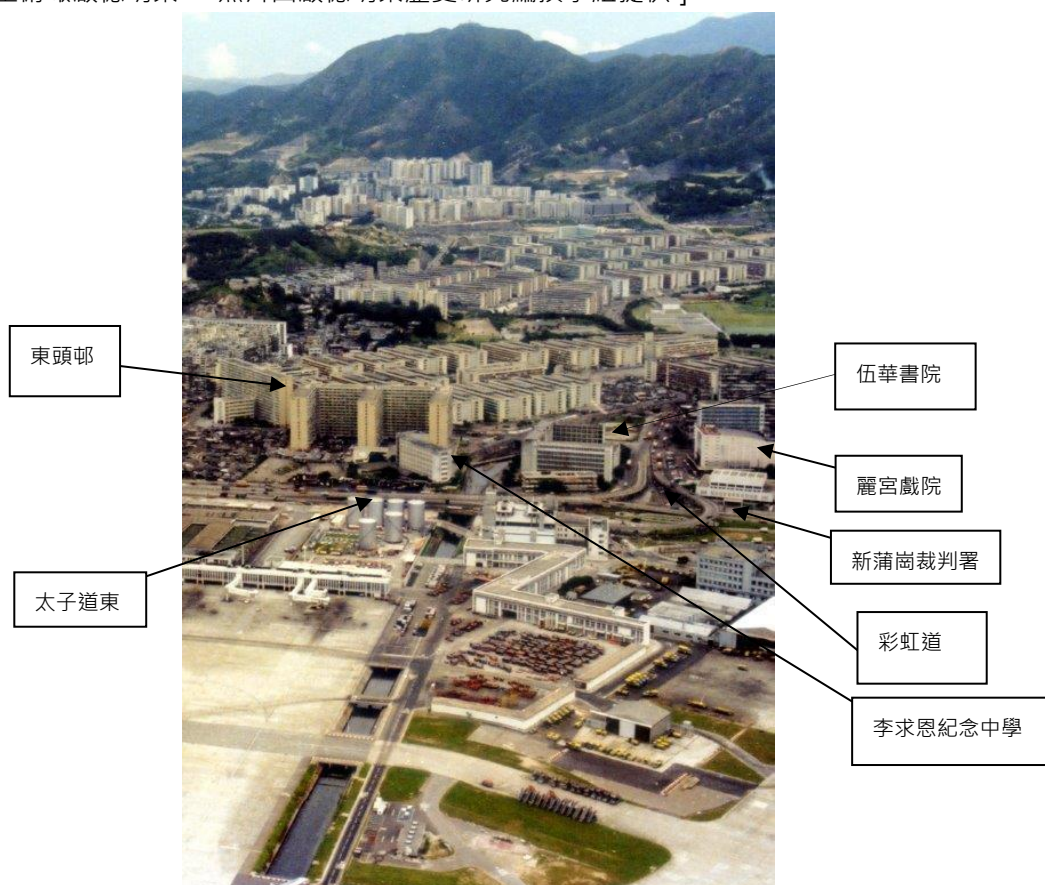


4. 啟德河治理工程

隨着東九龍的新發展，位於九龍城區的啟德明渠進行改善工程來配合社區發展。啟德明渠進口道，主要以原地處理生物方法技術處理受污染的沉積物。

啟德明渠是一條位於九龍東南部舊啟德機場上游的雨水渠，它的集水區涵蓋多個人口稠密地區，包括新蒲崗、鑽石山、慈雲山、黃大仙和九龍城。啟德明渠於 1980 年代水質嚴重污染，因區內有大量來自工廠的非法接駁排污渠將污水排入明渠，此外還有附近寮屋排放未經處理的污水和負荷過重的殘舊污水管溢漏等問題。1980 年代後期至 1990 初期，啟德明渠所有六個監測站的水質俱評為「惡劣」或「極劣」等級。

[1977 年從高空俯瞰啟德明渠。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]

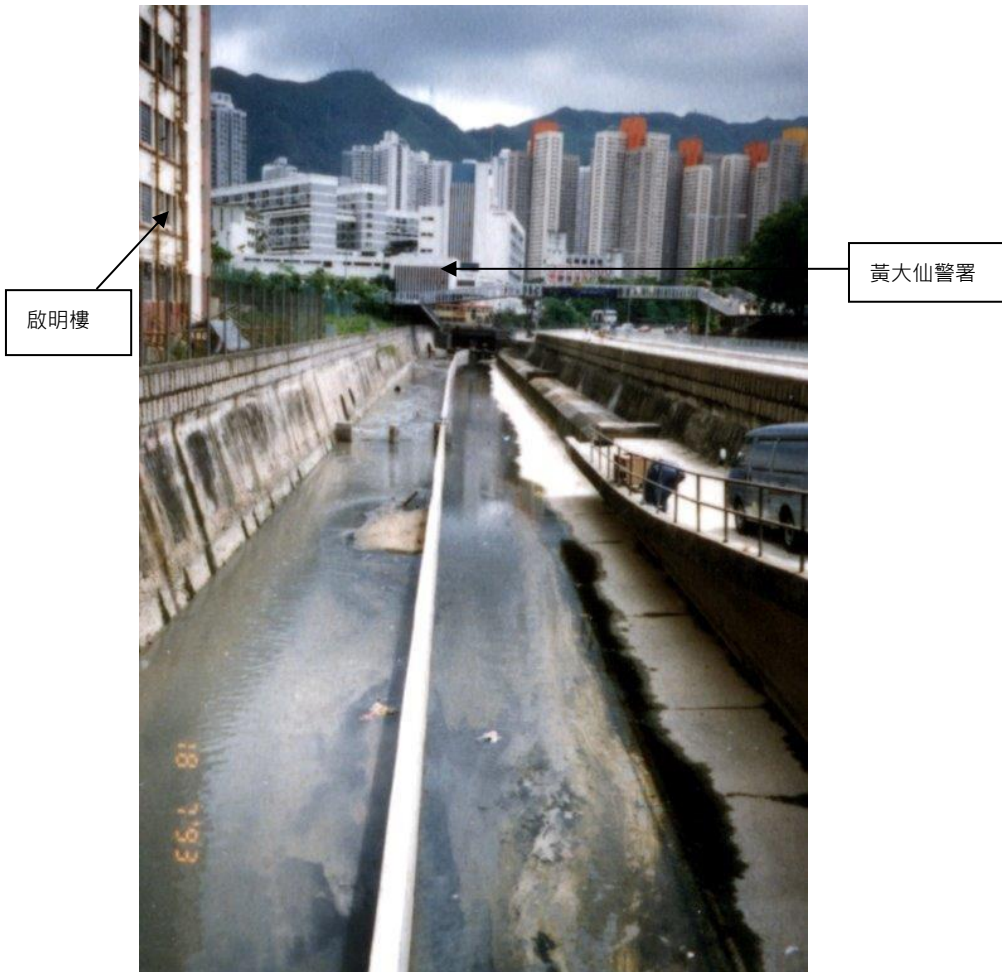


[1978 年的啟德明渠，附近工廠的廢水排放令水質非常惡劣。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



供]

[到了 1993 年，啟德明渠的水質仍非常惡劣。（上、下）攝於大成街行人天橋。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]





[直到 1993 年，甚至仍有人士於啟德明渠旁搭建寮屋，把生活廢水直接倒進渠道。攝於樂善道橋底。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



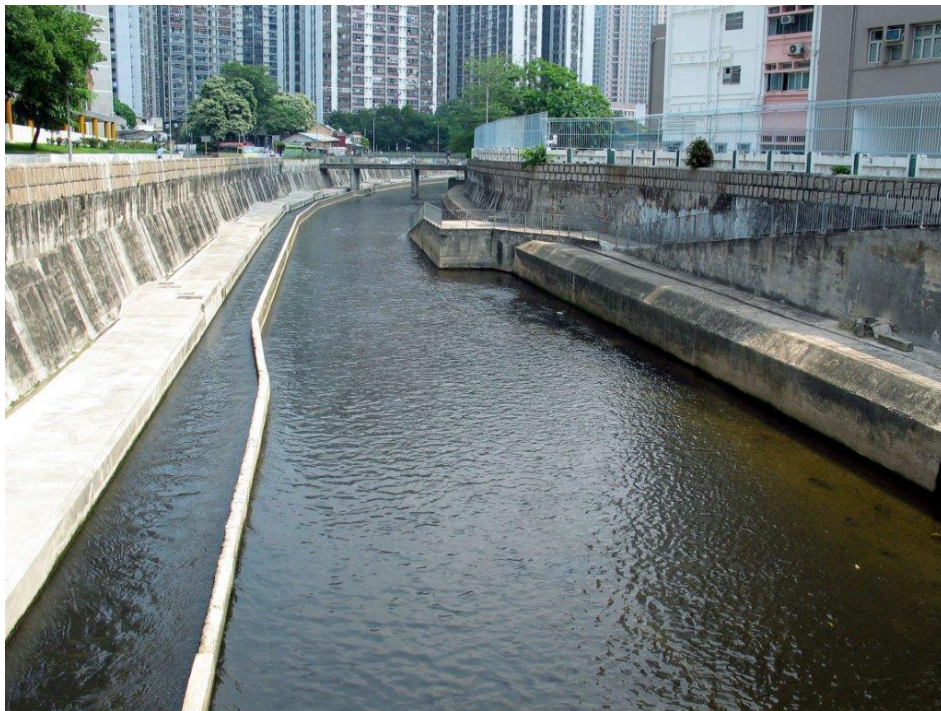
為了改善啟德明渠水質，第一步工作就是改善污水渠問題。環保署在東九龍和九龍北部及南部污水收集整體計劃為該區規劃了多項污水工程，這些工程在 1990 年代陸

續動工，當中包括沿啟德明渠建造旱季截流設備以截止污染雨水，以及更換負荷過重而又殘舊的污水設施。此外，政府更清拆集水區內的寮屋，減少排進啟德明渠未經處理的污水。

1995 年，政府劃定了維多利亞港〔第二期〕水質管制區，環保署先調查區內非法接駁排污渠污染的情況，繼而拆卸非法接駁的污水管道。2001 年 12 月，環保署(東區)區域辦事處開展了「海星行動」，全面地巡查了集水區內所有誤駁渠管並進行深入調查，又進而與地區人士協力改善渠管誤駁情況，並且取得圓滿成果。

除了在源頭進行監控外，於 1995 年開始推行吐露港污水輸出計劃亦使明渠水質受惠。該計劃把沙田及大埔污水處理廠處理過的污水改道排放至吐露港水域之外，藉此改善港內水質。經過處理的污水後被改道輸至啟德明渠排放，啟德明渠的流量亦因而增加，除了促進水體曝氣外更提高其沖刷能力，使整體水質改善。2010 年，啟德明渠六個監測站的水質有了大幅改善，水質指數均被評為「良好」等級。

[到了 2004 年，啟德明渠的水質已明顯改善。*照片由啟德明渠歷史研究編撰小組提供]



5.總結

時至今日，經治理後的啟德明渠已搖身一變，成為啟德河。而啟德河數十年來的變化，卻是香港歷史變化的寫照。

開埠之前，獅子山以南的九龍城和蒲崗一帶，是一片水道縱橫的農地。由於面臨海灣，由宋、元時代開始，已經成為中國沿海船隻的其中一個補給點。隨著船泊而來的，是逐漸繁榮的小城鎮。到了清初，雖然受到遷界之累，發展一度受阻；但復界之後，九龍城一帶的發展，又逐漸恢復過來。到了晚清時期，由於香港島和九龍半島割予英國管治，九龍城寨又成為中國在東南沿海的一個重要軍事和行政要塞。雖然自新界租借予英國後，由於英國殖民管治，銳意發展香港這個東方殖民地，九龍城附近一帶，也由原本的農村小鎮，逐漸發展成為現代化的市區。

從一些繪製於十九世紀中和二十世紀初的舊地圖可見，早期九龍城一帶地區是一個河溪縱橫的區域。

隨著社區發展，九龍城及其附近地區，在二十世紀開始，產生了重大變化。因應發展啟德濱這個早期住宅項目開始，以至其後興建皇家空軍機場，到早期啟德機場發展和淪陷時期日軍擴建工事，啟德明渠逐漸建成並擴展。戰後，啟德明渠重修，以至現時啟德河治理工程逐步完成，該區面貌起了很大變化。

百多年來，為配合各項建設工程，原本的小河道逐漸被填平，以便提供空間，興建大廈。而啟德濱和啟德機場的發展，昔日的海岸線因為填海工程而起了很大變化。二戰之後，新蒲崗一帶發展成工廠林立的工業區，各種建設已令區內面貌一新，現在已很難尋找昔日河道的蹤跡。即使尋得上面所見的舊地圖，由於繪製時多不標明水道名稱，現時也難以準確指出各條河溪的名稱。

附錄：啟德明渠發展時間軸線

1900年代前

- 早期鑽石山一帶的溪流流向九龍灣出口，途經衙前圍村。其中包括後來稱為龍津河的溪流。
- 1843年，清政府籌建九龍寨城。
- 1847年，九龍寨城建成。其後修築龍津橋，以便官員進出。
- 1898年，清廷租借新界給英國。根據協議，清廷保留九龍寨和龍津橋的轄權。
- 1899年，英軍驅逐清廷官員，接管寨城。

1910年代

- 1916年何啟、區德和曹善允等商人合資成立「啟德營業有限公司」，於九龍寨城外的龍津埗頭進行填海工程，以應付當時日漸增加的人口所帶來的住屋需求。
- 1920年，啟濱首期工程完成後，便告停頓。啟德濱規劃時，修建了一條明渠，以便排水。這可說是最早期的啟德渠。其後，「啟德營業有限公司」倒閉，整個啟德濱計劃停止。

1920年代

- 1926年，英王子道（太子道）建成。
- 1927年，皇家空軍啟德基地正式建立。
- 1927年12月，香港政府與「啟德營業有限公司」達成協議，香港政府以1,007,250港元購入該發展地段。
- 皇家空軍基地於1929年已見雛型。機場位置與啟德濱之間，正是早期的啟德渠。

1930年代

1936年，啟德機場西面區域更改為民航機場，興建了客運大樓和行政大樓。
1939年，長457米的首條正規跑道落成。

1940年代

- 1941年，日軍轟炸機在戰鬥機掩護下，空襲啟德機場。同年，香港淪陷，日軍佔領啟德機場。
- 1942年，日軍佔領香港後，隨即進行啟德機場復修工程，疏濬排水道（即啟德渠）。
- 1942年，日治政府擴建啟德機場，決定拆毀「啟德濱」計劃的建築物和拆掉九龍寨城的石牆，同時亦炸毀宋王台位處的聖山，以及附近一些村落。並沿著機場外圍，挖掘了一條明渠，連接啟德濱的舊明渠，此即後來的啟德明渠。
- 1943年，啟德機場擴建工程完成。

1950年代

- 1950年，政府收回清水灣道（即現今的彩虹道）西北地段，用以加長13/31跑道。擴建工程亦包括以混凝土掩蓋該地段的啟德明渠，以便跑道得以跨越明渠。
- 1953年，香港政府發表《啟德機場發展計劃報告書》，將啟德機場重新構建成一個切合時代的新式機場。啟德機場擴建後，啟德明渠的排水口亦由早期經土瓜灣道北端一帶流出九龍灣，改為經啟德機場東部流入現今觀塘避風塘的位置。土瓜灣道北端的出水口，亦在啟德機場填海興建跑道後，間接將它封塞。
- 1954年，政府撥款擴展啟德機場，同時改善啟德明渠和附近地區的污水排放設施。
- 1959年，毗鄰啟德明渠的東頭邨落成。

1960-
70年代

- 1960-1962年，渠務署在東頭邨徙置區一帶進行啟德明渠改善工程。
- 1960-70年代，新蒲崗工業區內的工廠、啟德渠旁的山寨廠以及附近住宅區為啟德明渠帶來大量工業和家居污水，令明渠發出難聞的氣味。

1980年代

- 1980年代，香港工業北移，新蒲崗工業區的工廠減少。政府著手改善包括啟德明渠在內多條污水明渠的水質。

1990年代

- 1990年代，政府展開「吐露港水質輸出計劃」，將沙田和大埔的污水經二級處理後，才排放至啟德明渠，以改善明渠的水質。

2000年代

- 2000年代，政府計劃重建、改善和修復啟德明渠，並展開「共建啟德河」的公眾參與活動。

2010年代

- 2011年，啟德河改善工程分階段展開。其間原啟德明渠的石塊經標注後拆御，送往中國路橋工程有限公司（CRBC）位於屯門望后石的倉庫儲存，以便日後重置於修復後的啟德河。
- 2018年，啟德河改善工程竣工。