

思網絡發起「拯救天星行動」

就立法會規劃地政及工程事務委員會 2006 年 9 月 20 日特別會議

提交之

意見書

延續城市發展脈絡 保留天星碼頭及鐘樓

「思網絡」是一所關注本港城市環境質素的研究及資訊提供機構，我們早於七月期間發表有關中環天星碼頭及其鐘樓的文章，當中分析碼頭作為現代建築，從形態設計、選色等範疇所展現的簡約，與追求融和周遭環境的美，以及鐘樓作為香港最後室外機械鐘，其鮮為人知的文化淵源，當中並提出對現有文物保育制度以建築年齡作為分界線的行政安排有所不足，以及目前當局進行城市規劃時，未能整體考慮城市設計應顧及隨時代發展的歷史痕跡與文化層次等。（詳情請參閱附件一文章）

簽名運動收八千簽名

本機構並於七月中同時發起為期一個月的網上簽名運動，要求政府暫緩清拆碼頭及鐘樓的工程、古物諮詢委員會公開討論有關建築的文化價值及日後如何改善制度，以及規劃署目前進行新海旁規劃時，積極研究較彈性的機制讓未來的設計能保留城市應有的歷史痕跡。有關簽名運動在限期內共收到七千個簽名，而有部分市民仍表示對清拆工程至近日才知悉，遂繼續在本網頁簽名支持，截止本周，連同早前部分街頭簽名，市民簽名的數目已超過八千人。

從我們有限資源所作的宣傳工作所見，市民反應實在相當熱烈，我們過去兩個月以來，不斷收到本地、甚至來自海外的華人及到此一遊的遊客傳來的電郵，表示希望香港社會能珍惜自己的文物資源，保留香港留大家美好的印象。

尊敬天星對傳統的堅持

對於天星小輪公司一直在現行制度的限制下嘗試對其傳統堅持及改進，我們表示尊敬；我們更為他們多年來所建立並成為香港象徵的產物，予以肯定及引以為傲；從文件得悉小輪願意將他們所擁有的銅鐘捐出作文物保留，願意看到天星碼頭及鐘樓能繼續屹立於原地，甚或覓地重置以用文物保留之用，我們深表謝意，亦希望特區政府與立法會能藉著是次機會，一同思想我們的城市發展應有的方向，以及如何保育天星碼頭及鐘樓。



保育貴乎是過程

我們很想強調，文物保育的重點，除了文物實體最終能否「保留」下來，成為後人認識、並對歷史和前人生活詮釋的實證外，保育亦是一個社會增進知識及總結本地文化內涵的過程。我們需要理解和明白我們要保育的是什麼、有關建築之所以是文物，其重要性在於什麼、文物作為前人生活紀錄與可供追索歷史的載體，如何本著「最少干與」(Minimum Intervention)的原則，避免出現對我們所不完全認知的事物造成不可逆轉破壞的處理手法等，都是文物保育應有的過程，當中涉及「維護文物不受破壞」的起點、研究以作支持的文化價值確立、以及技術考慮作出取捨等，先後有序。

香港社會就是次序有別，往往都最先從技術考慮出發，並選擇最快捷易行的方法來否定文物價值的討論，但此舉能否建設優秀並具吸引力的城市環境，實在令人懷疑。

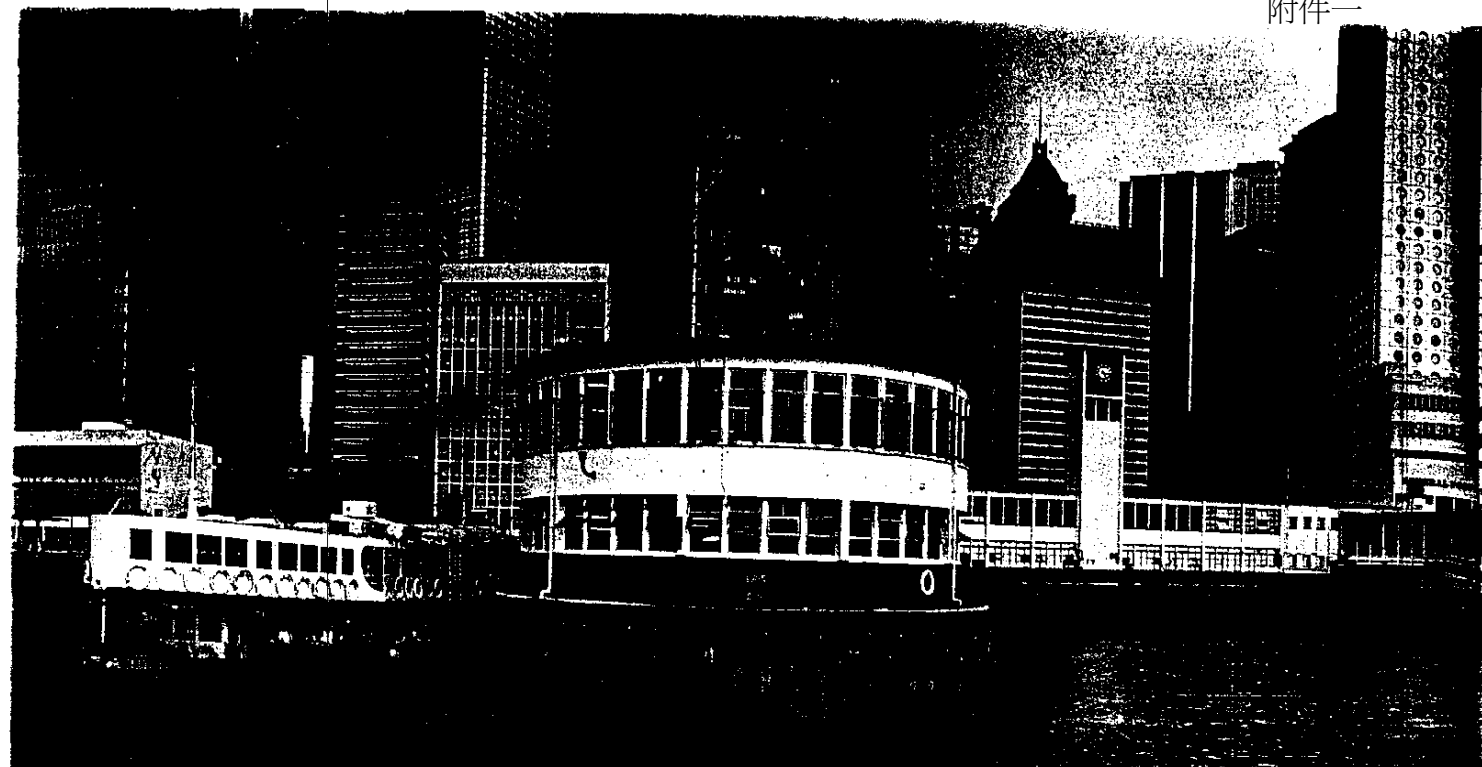
香港城市發展的定位，是否得到市民認同，又能否長遠吸引遊客，經濟計算是短線的房地產買賣收益，還是長遠對社會各方面的回報，也是值得深思。

率先爭取暫緩清拆工程

最後，我們懇請特區政府有關部門，以及立法會議員，一同支持暫緩清拆工程，設法爭取時間進行天星碼頭及鐘樓的紀錄與研究、政策的討論，以及致力保育碼頭及鐘樓融入未來新發展。

思網絡有限公司
2006年9月10日





瞻仰香港最後機械鐘樓

The Last Mechanical Turret Clock (1958 - Today)

文：鄭敏華 攝：戴毅龍

如果兩岸依山的維多利亞港是無庸置疑的香港象徵，每日穿梭其中、乘客數以萬計的雙頭設計天星小輪，融和兩岸山脊線景觀的一對中環、尖沙咀碼頭，以及位於愛丁堡廣場昔日度身訂造、目前香港僅餘的上鍊機械大鐘及連體鐘樓，與其50年不變、跟英國大笨鐘技術結構相同，由敲擊銅鐘而來的實實在在鐘聲，都是我們前人珍愛維港的精緻傑作。

活古董天星鐘樓將死於道路工程

實而不華、與維港不可分割的天星碼頭，是香港50年前兩岸建設還尊重自然比例之下出現的現代建築；而位於愛丁堡廣場的鐘樓，更是香港保存至今仍運作良好的唯一機械鐘樓（Mechanical Turret Clock），當中外露與塔樓結合的四面鐘表、心臟位置計算精密推動整套系統的齒輪機械，以及靈魂所在發出動人鐘響的一組由四個不同音階組成的音樂銅鐘，與另一個聲音最沉穩的報時銅鐘，就是一套處處學問與歷史淵源的美妙結合與活古董。

可惜，在香港現今還只顧眼前需要，讓道路主導城市發展的規劃思維領導下，興建中環灣仔繞道成為合理填海工程的凌駕性公眾利益，從來穩守最前線的中環天星碼頭，將被迫歷史性第四度向外遷移300米，好遷就已如火如荼的填海工程。

事不張揚清拆事件

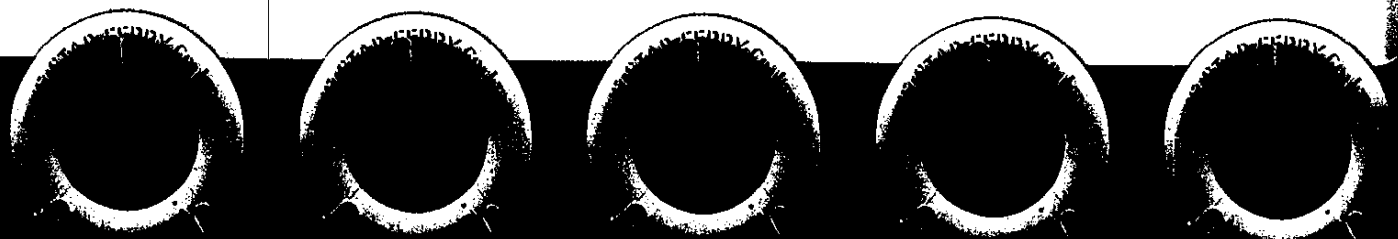
天星碼頭的擁有權一直都屬於政府（大鐘系統除外），天星小輪公司只是租用政府物業。這刻只等待新天星碼頭最快於

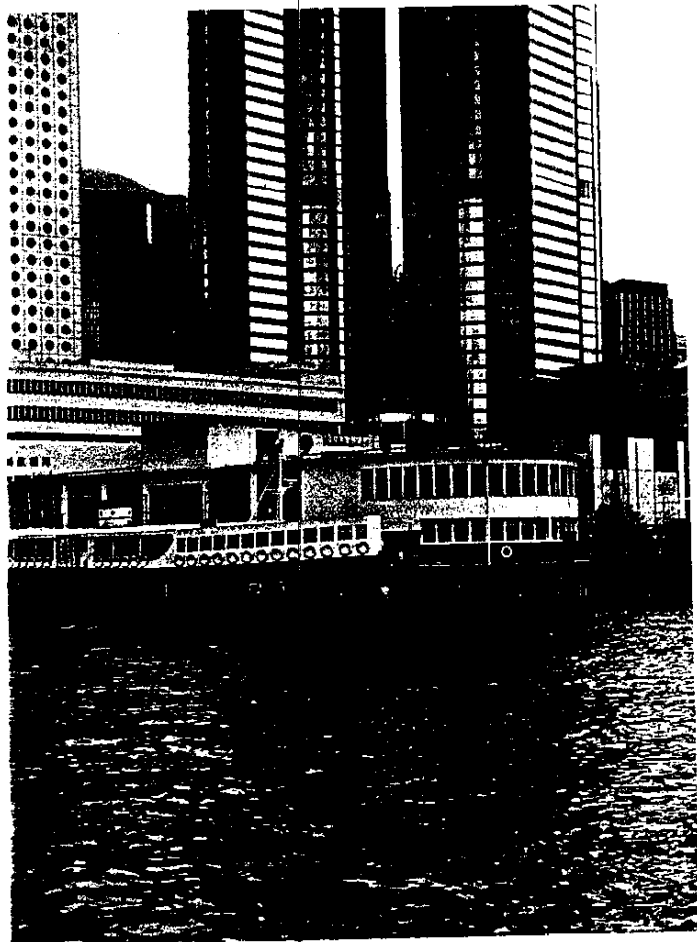
今年七月落成啟用之日，已全速開動填海工程的土木工程拓展署，便會按計劃於今年十月無須張揚的圍板清拆鐘樓，市民可能稍不為意，好端端的整套鐘樓系統便要被迫「監生」解體。天星小輪公司現計劃將銅鐘擺放於新天星碼頭大堂作陳列品，最具科學價值的平台式設計齒輪機械，則可能因外表（於某些非絕對標準來說）不甚吸引便要收進貨倉，讓時間叫人對它漸漸淡忘，讓已引入最先進的全球定位系統調校電子時鐘及類似的報時銅鐘將它取代。

歲月，可以增加人對藝術作品的詮釋與尊敬；歲月，卻不是衡量藝術成就高下的標準。

可惜，如今還健在的鐘樓，就因為它作為實用碼頭太年老，作為古蹟卻又太年輕，名義上是評定香港文物價值的權威單位古物諮詢委員會，就是連將它提上議程開門討論一丁點兒的機會也沒有。雖然可以想像大部分港人都會對鐘樓有著或多或少的憐惜，但觀乎現今香港社會卻沒有機制可給它一個公道的評價，更遑論要動用（就算不多的）人力物力去有系統紀錄及研究，以確認它之於我們的文化價值。

我們今期的封面故事《瞻仰香港最後機械鐘樓》，只希望能在有限時間，以有限的人力資源與認知範圍，盡點綿力去發掘尚存的鐘樓所可能展示的文化源流、前人智慧，及政府現有海旁規劃的限制與可能，作為拋磚引玉，讓這個沒有單一權威的全球資訊暢通無阻年代，有能者可繼續豐富有關資料及討論。





鐘樓美學

擎天巨廈旁平實無華的天星鐘樓，於1958年落成至今，一直緊守向中環人準確報時的崗位；近五十年來海枯石爛，鐘樓卻風采依然，始終如一，都是不變的每15分鐘敲響熟識鐘聲，有如跟維多利亞港不可分割的呼喚。

鐘聲應猶在 只是鐘樓改

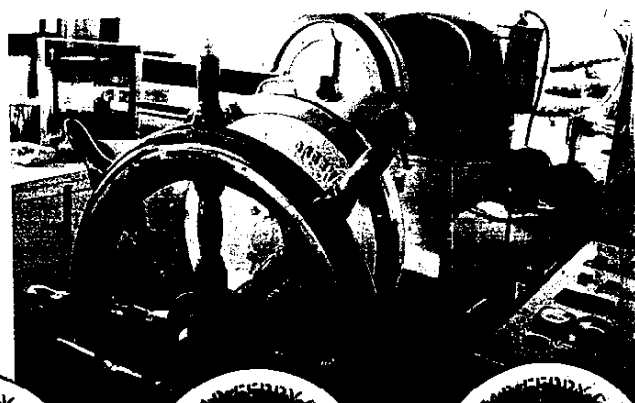
天星小輪有限公司總經理梁德興表示，時至今日，仍有不少乘客或市民的生活程序與鐘聲息息相關，例如早上小輪偶然誤點，會有乘客來電說：「今日某時某分的小輪班次遲了，鐘聲響過以後還未泊岸呢！」又或是，鐘聲會給午飯時到海旁偷閒造白日夢的上班族發出回到現實的呼籲，提醒他們又是返回辦公室的時候了。梁說，他們明白鐘聲的重要，所以碼頭今天面對歷史性第四度搬遷，已盡力「保留」依舊的「鐘聲」。

碼頭是政府土力工程拓展署安排及興建的，梁稱，小輪公司已堅持用設計比賽求回到1912年前維多利亞式風格的建築設計（嚴格來說，維多利亞時代應在1837-1901年之間），他們又專誠向荷蘭著名的錶鐘製造廠，為新碼頭度身訂造有報時銅鐘設備的電子大鐘，它除了是全港首個全球定位系統調校時間的室外大鐘，其銅鐘響聲更特意選取跟現時差不多一樣的組合，希望乘客透過聲音，還能留著不變的情懷。至於，運作依然良好的舊鐘樓，小輪公司則計劃將其一組四個的音樂銅鐘、一個報時銅鐘與鐘樓系統分體，然後將銅鐘擺放在新碼頭大堂，共人認識銅鐘的一頁光輝史。

新時代思索

一個時代有一個時代的風格，可以繼往開來，文學、藝術、建築亦然。50年前仍深受現代風潮影響的年代，機械是人對未來世界美好生活的幻想載體，天星小輪整套組合，肯定是當年的摩登得意創作；反觀今天踏進新世紀數碼時代，象徵香港的維多利亞港、以及當中又象徵維多利亞港的天星小輪，其新碼頭建築設計，竟忽然追仿百年前維多利亞時代，箇中意義何在，實有待往後思索及詮釋。

回首半世紀，鋼筋混凝土當時運用越見成熟，為建築形態帶來突破，平面可以變成曲面，減少了支撐牆柱，窗戶可以盡情開啟得將室內室外景緻融和，把人心與視點都帶到遠處，受飛機輪胎的流線型設計影響，流線型建築也是新時代的象徵，相當耐人尋味。



4.

城市熱鬧

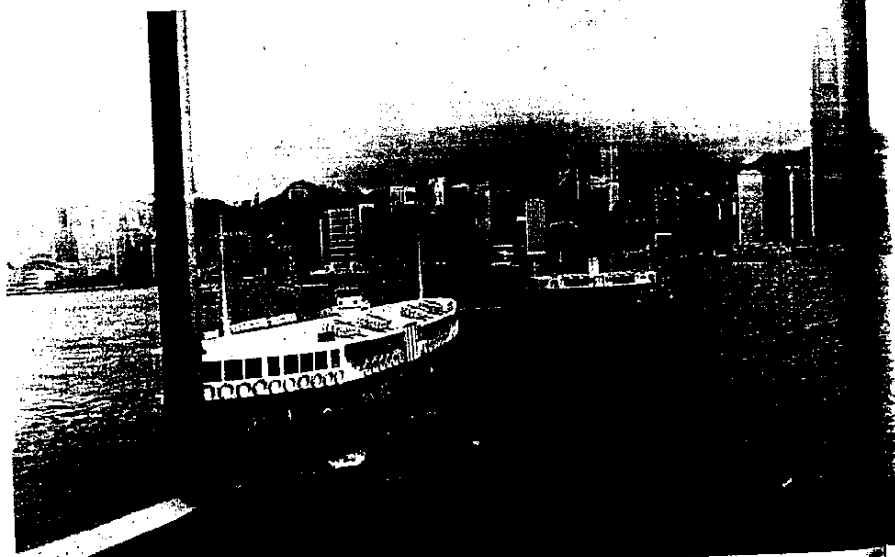


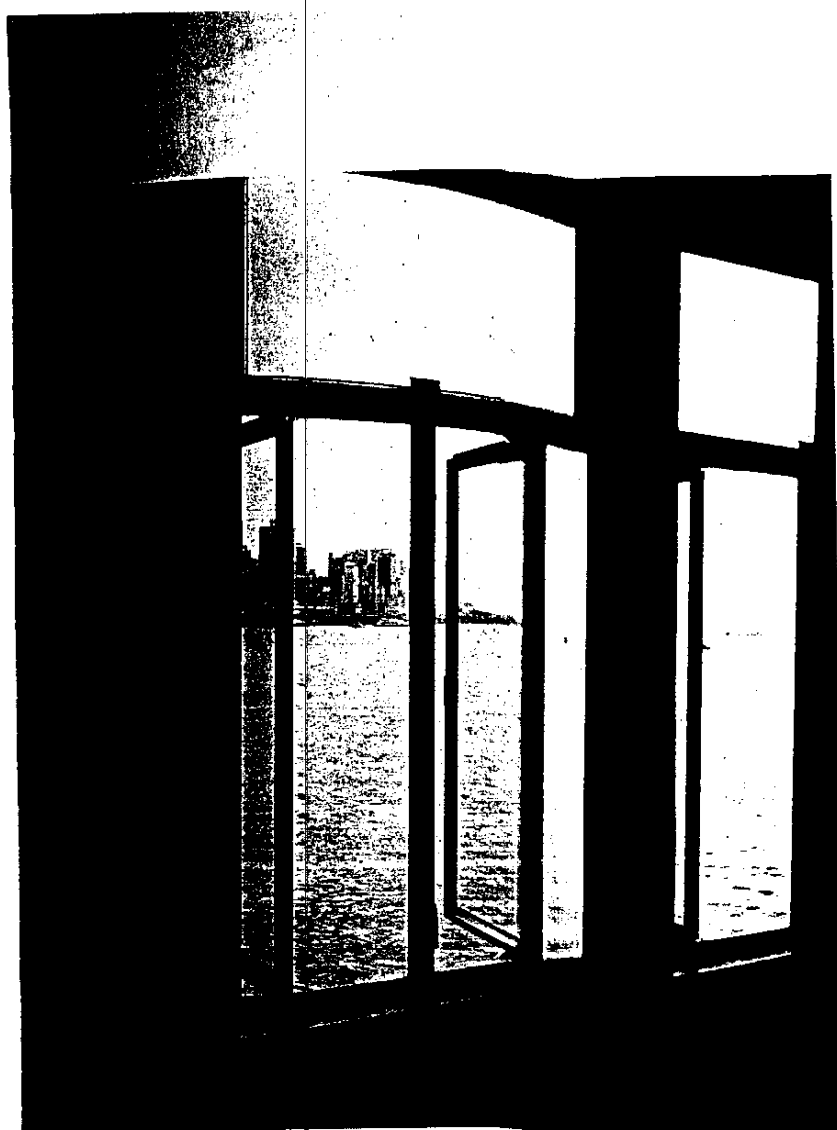
屬於維港的天星全套

設計明顯仿照天星小輪船身的天星兩岸碼頭泊位，上層候船大堂一列長長的窗戶，正好給將往彼岸的你，清楚「框著」對岸的山脊線，設計呼應維港兩岸最動人的景緻，這已叫你驚嘆；再認識到小輪本身是為專門配合維港短途行線而作雙頭式啟動設計，令船隻來回兩岸毋須「調頭」，省時省油，加上它至今還維持票價在\$2.2的低水平，它豈能不成為海外朋友訪港的必然推介？

再想到昔日九廣鐵路火車終點站位於九龍一邊的天星碼頭旁，令港島、九龍、廣州在交通概念上連成一直線，就更明白港島天星碼頭鐘聲的呼喚，有著吃重的角色。至於，位於文華東方酒店旁的香港首條地下行人隧道，突破了干諾道中8條行車線給行人帶來前往海旁的阻隔，就更能將這一直線的聯繫，伸延到中區較內陸的地區。

無巧不成話的是，若以開埠至今百年佈局不變的政府山上政府總部為核心，前面的匯豐銀行、皇后像廣場至天星碼頭，更可說是我們城市的中軸線；如此看去，位處這50年來港島北海岸線最前方的天星碼頭，更有獨當一面的地標意義。





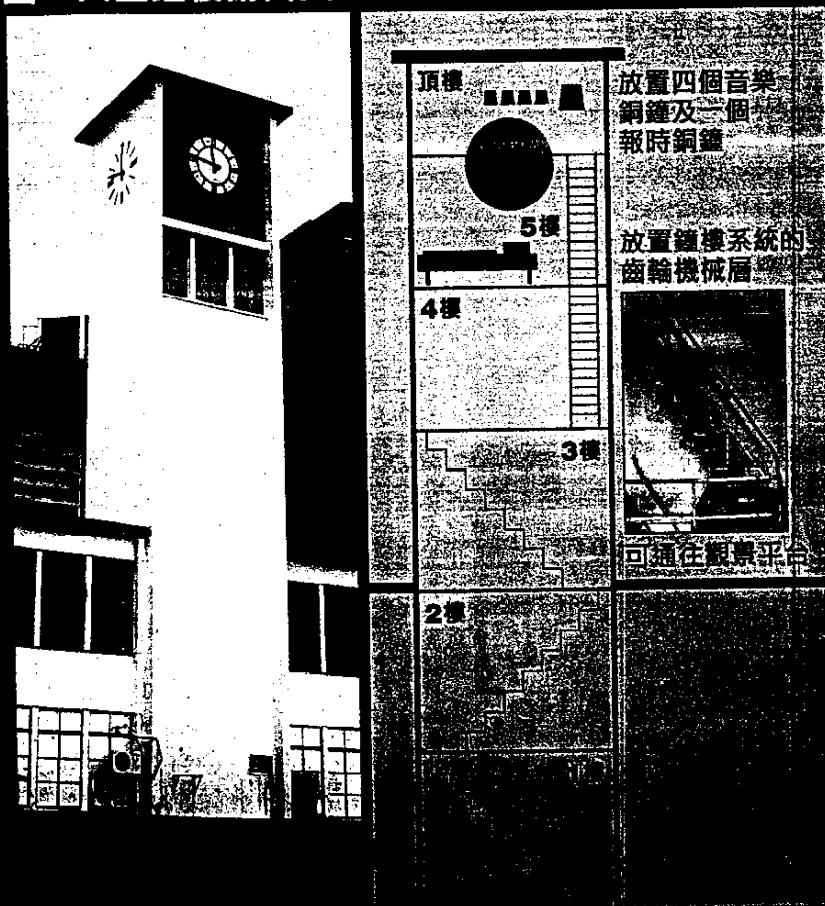
不可分割及搬遷的鐘樓

愛丁堡廣場旁邊的天星碼頭整座鐘樓，可說是一座置於室外的古董大鐘，塔樓為時鐘及銅鐘度身建造，不可分割。若由外而內描述鐘樓，可分為四面時鐘鐘面（其中兩面鐘面更是塔樓的牆身）、塔樓建築、一組四個不同大小用作發出固定組合旋律（Chime）的銅鐘、一個體積最大聲音最低沉的報時銅鐘，以及推動整套系統的機械裝置等多個部分（詳見圖一）。

天星小輪有限公司總經理梁德興稱，整座鐘樓於上世紀 50 年代期間亦是由政府部門建造，當年則師是誰無法考證，圖則的原稿估計經已散失，他們目前擁有的一套圖則是複製版本，近年政府部門進行碼頭維修，都是向小輪公司借用，圖則上未見有則師的簽署。梁指，基於保安理由，有關圖則暫時未能公開。

坊間有資料指，天星鐘樓的「大鐘」，是早年比利時國王送贈英國怡和洋行東主的禮物，其後他又轉贈天星小輪，就此小輪公司並無細節紀錄。只可以估計當時適逢政府填海工程以後需再興建天星碼頭，小輪公司便向政府提出一併嵌製整套報時鐘組件的概念，讓則師設計時，可特別度身訂造。亦因為這個原故，至今又要進行填海興建道路及搬遷碼頭，整套報時鐘便難以「全身而退」，除非新碼頭的鐘樓能與現時的尺寸一樣以作配合，並聘請熟識當年機械鐘運作的技師協助修正，才有望成功讓大鐘繼續服務，過程殊不簡單。但最大的問題是，搬遷過程可能會對這種經已停產的機械鐘造成無法復元的損害，這可能才是真正無法承擔的搬遷風險。

圖：天星鐘樓剖面圖



6. 城市熱鬧

銅鐘的學問

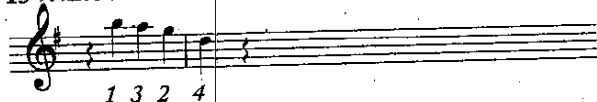
鐘樓內多個銅鐘的鐘面所見，刻有「1955」及「Mears & Stainbank」的字樣。翻查資料，「Mears & Stainbank」是英國最古老、已有 400 多年歷史的銅鐘鑄造廠 Whitechapel Bell Foundry Ltd (1570- 今日) 的其中一個標記，該廠的出品還包括現時放置在美國費城象徵美國獨立的「自由之鐘」(Liberty Bell)，以及英國倫敦的西敏寺「大笨鐘」。

Whitechapel Bell Foundry Ltd 發言人 Alan Hughes 回覆本刊查詢指，他們有紀錄於 1955 年，曾向英國另一間著名鐘錶製造商 E Dent of London 供應一套「西敏寺式」的銅鐘組合，當中包括一個直徑三尺三吋長的報時銅鐘，以及四個一組的音樂銅鐘，估計該套鐘就是現時安放在天星鐘樓內的一套。

所謂「西敏寺式」的報時，就是每 15 分鐘敲響一組音樂鐘聲，及每小時一次的報時鐘聲連音樂鐘聲，有關鐘聲亦有特定的樂章，它約於 1793 年寫成，是為英國劍橋 Great St Mary 教堂而設，亦可稱為 Cambridge chimes。天星及大笨鐘的鐘聲，大致相同，只是正點響起的小節音樂之中，第二及第三小節，共有三粒音不同（讀者可登入 http://en.wikipedia.org/wiki/Westminster_Quarters 網頁內查閱比較）。

「鳴鐘學」(Campanology) 會以數字代表不同大小的銅鐘來紀錄敲鐘的次序，若嘗試以五線譜紀錄，則能較準確及容易讀懂：（五線譜下數字代表大小不同的銅鐘）——

15 分鐘音樂



30 分鐘音樂



45 分鐘音樂



正點音樂



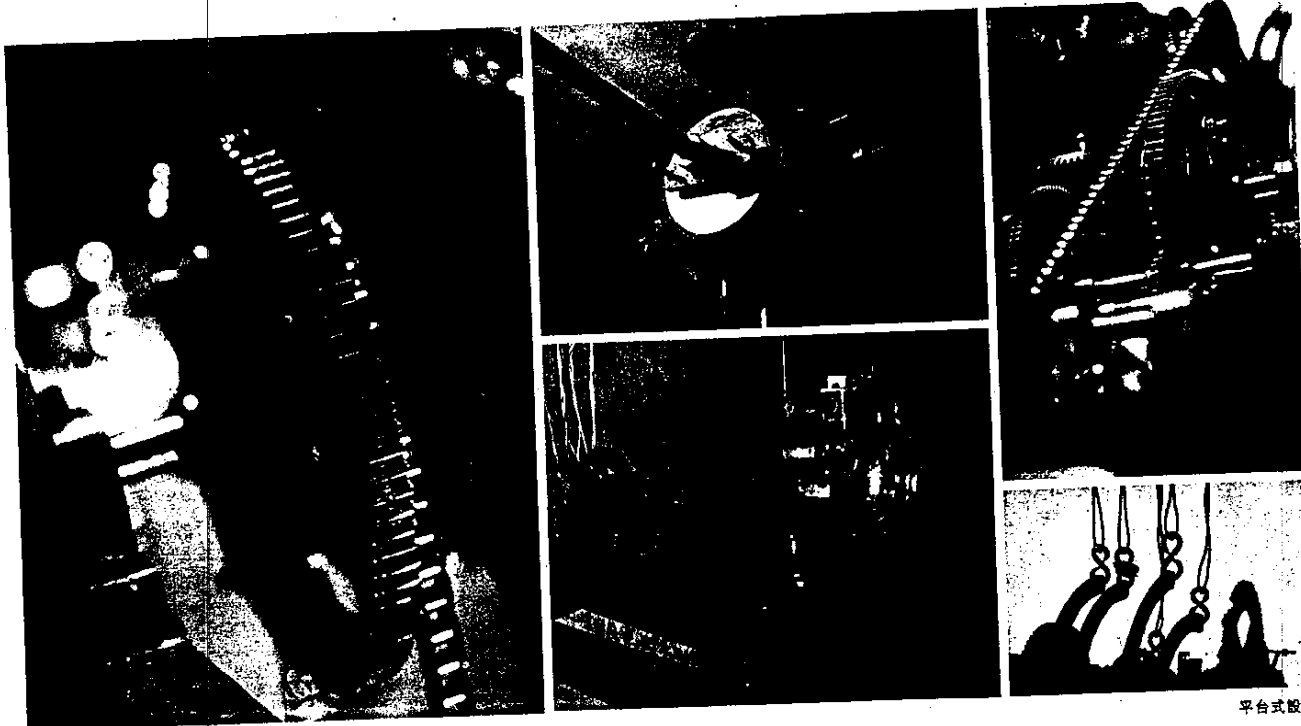
• (SEE) 紀錄曲譜

鳴鐘學的每一個數字，代表每一次向某銅鐘進行敲擊，每一節音樂是由四次敲擊銅鐘組成，而數字越細代表那個銅鐘的重量越輕，也越是高音；由於天星小輪公司未能提供鐘聲的音階，我們用耳聽估計，天星鐘聲之中最輕及最高音的一個銅鐘，是上加一線的高音 B，也可以說是 1 號鐘，其餘三個音樂銅鐘的音階分別為高音 A、高音 G 及 D。天星鐘樓的銅鐘體積較西敏寺「大笨鐘」為細，所以音階明顯較高，應屬 G 大調，大笨鐘則為 C 大調。而鐘樓內只四個銅鐘，卻有 5 個數字，是因而最低音的一個銅鐘有兩柄敲擊的槓桿，所以 4 及 5 兩個數字均代表相同的音階。

天星鐘樓運作多年也沒大改動，技工都是以一手傳一手的方式維修及調校系統，鐘樓內的牆壁，寫上「4 後 1 2 3 4」、「1 後 3 1 2 5」、「2 後 1 3 2 4」、「3 後 3 1 2 5」等幾組數字，估計是紀錄每 15 分鐘出現不同旋律的第一音節，4 後即正點以後（= 15 分），1 後即 15 分以後（= 30 分），如此類推，但由於有關手寫字不屬正規資料，真正意義為何，又涉及機械如何識別運作，則尚待考證。

銅鐘





平台式設計

時鐘的機械智慧

至於天星機械鐘的生產商 E. Dent of London，其創辦人 Edward John Dent (1790-1853) 可說是英國於 19 世紀期間首掘一指的計時技術發明家，他致力在耐用準確方面鑽研，不斷解決震盪及溫度對機械的影響，他又經常為皇家天文及氣象部門服務，名氣相當，而他最為人熟悉的事蹟，可說是 1852 年成功贏得承造西敏寺「大笨鐘」的機會，該大鐘落成至今 100 多年，仍運作良好，準時可靠，殊不簡單，可惜該公司發展至 1970 年代便告結業，令天星鐘樓更詳盡的資料及技術難以核證。

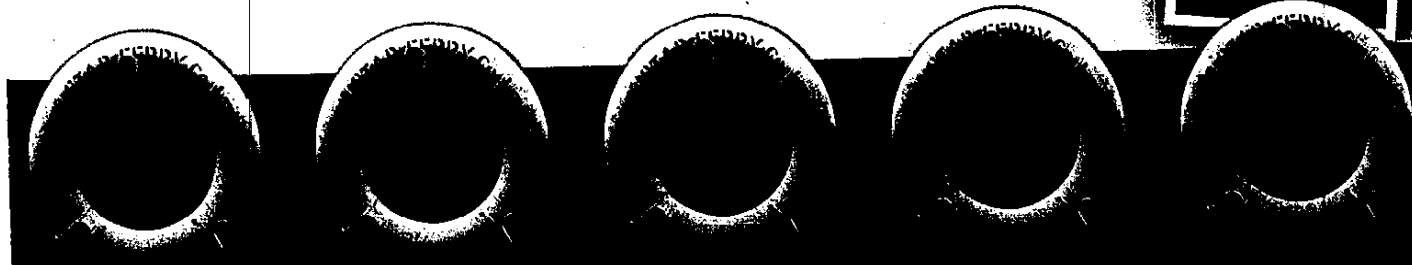
參考英國科學博物館有關機械鐘樓的資料，Edward John Dent 承造「大笨鐘」時，是與 Edmund Beckett Denison (即 Lord Grimthorpe) 合作，前者集中鐘錶機械技術，後者則參與改良及設計鐘樓配合，Edmund 當時便將整套機械系統改為平台式設計，將「時計」(即 1 小時的計量系統)、「刻計」(即 15 分鐘的計量系統)，以及「敲鐘報時」等三組系統平排放置，令前兩者既能獨立運作，亦於適當時候連繫「敲鐘報時」的系統，此舉大大方便後人進行維修及增加了時鐘的準確度。

至於與「大笨鐘」同系出品的天星鐘樓內機械裝置，亦明顯屬於這種平台式設計。於天星小輪工作約 10 年的第一電工李照棠指出，天星鐘樓內的平台式機械裝置，中間部分為「時計」機組，它的一邊為「報時銅鐘」的控制組件，另一邊則為「刻計」機組，「刻計」旁亦有每 15 分鐘報時的音樂鐘控制組件。「時計」與「刻計」是靠刻有每小時或每 15 分鐘刻度的齒輪轉動，推動可以通電的水銀管，從而駁上由獨立摩打推動的「敲鐘報時」組件，以便隨即拉動槓桿敲鐘，所以小輪公司為免晚上報時鐘聲打擾中區酒店的旅客，會關掉報時鐘響，這亦只需關掉報時鐘的獨立摩打，而毋須影響時鐘的正常運作。

在今天很多事物都由電腦數碼程式掌管的虛擬年代，回顧由齒輪推動，一環緊接一環的機械系統，反而感到更真實，讓人看

得見層層推進的邏輯和原理，簡直有如一場可以慢慢觀察每個環節的表演。只是這座空間算盡的實用鐘樓，不是為人參觀而設計，一個恰當保存機械的房間亦不用流通的空氣，讀者大概可以打消入內參觀的念頭；有關鐘樓稍後很可能清拆，小輪公司至今亦沒有展出機械組件的計劃；要是，它也不過是一堆已遭解體及不再活動的金屬。

遺憾的可能是一座還好端端、在港人心目中無價的古董鐘已屆臨終；更遺憾的也可能是它「英年早逝」前也沒有得到應有紀錄和評價。





海旁新規劃的殺與救

文：陸迎霜 攝：戴毅龍

一個時代一個規劃，循環不息。新規劃對舊用途的功能有多包容可用來衡量新規劃的厲害。

中區海旁新規劃，除了極具爭議性的添馬艦地皮外，最受影響的莫過於皇后碼頭和天星碼頭。政府雖然撥地興建新天星碼頭，但碼頭新位置偏離群眾，相信市民需要一些時間才能適應過來。然而，原本平易近人的天星碼頭，可能因這次的搬遷而徹底改變了它的功能，它再不是我們的交通工具，而是我們假日到新海濱長廊遊覽的一個景點。

天星小輪本是實用交通工具

天星小輪是香港早年唯一提供過海服務的交通工具。第三代中環天星碼頭建於1958年，兩岸多對碼頭的位置，其實也反映了當年的規劃思維和小輪的功能，這就是要將上班一族從彼岸送到主要的就業地區，或再讓他們轉乘其他交通工具分流各處，因此天星碼頭毗鄰都會興建巴士總站，灣仔碼頭、紅磡碼頭，甚至是尖沙咀天星碼頭都是如此。

或許，隨著海底隧道及地鐵過海線先後在70及80年代通車，市民對小輪過海服務的需求已大大降低，小輪的生態在我們不知不覺中已作出妥協，構成一幅漂亮的維港圖畫，幫助向外宣傳香港旅遊，港人看後也會驕傲，深深印在腦中。我們偶然真的在維港看見一艘傳統綠色的小輪徐徐行駛，心裡也會開朗幾秒，和感到一刻的安樂。

新規劃孤立兩岸一對天星碼頭

然而，2006年中環天星碼頭再次被迫搬家，新規劃下的小輪功能和生態又作出重大轉變，說的不單是建築實體，而是

它的新位置，已不再方便市民，將來的乘客組合，相信與現今的很不同。

儘管新天星碼頭如何堂皇氣派，對出的大廣場大商場有多華麗多吸引，但對於每朝早趕著上班的打工仔來說，多走300米約4分鐘路程，就是給他們帶來不方便，其他的不用多說。比方說，在中環核心地帶如置地廣場的上班族，現時步行約500米便可到達天星碼頭，將來再多走300米，加起來便是800米，造成心理阻礙。

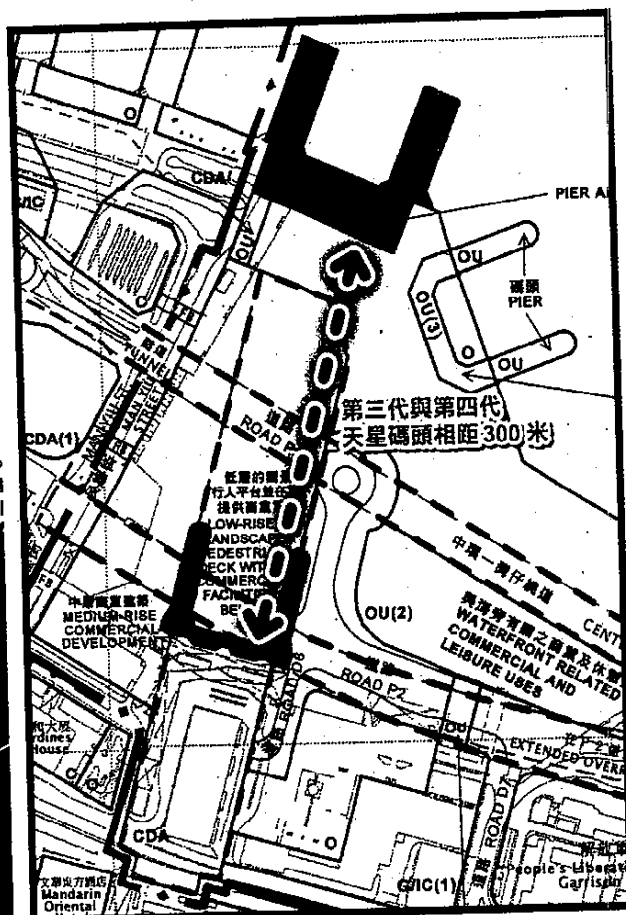
跟政府添馬艦總部一樣，新天星碼頭就是錯在遠離了本地群眾，後果會變成旅遊產品多於服務港人。

倘若中環天星碼頭死於填海和道路工程，對岸遙遙相望的尖沙咀天星碼頭則很可能死在美化工程中。較早前，政府曾透露計劃搬遷尖沙咀天星碼頭對開的巴士總站，改作露天廣場，美化尖沙咀海旁。政府建議新巴士總站設於距離現今位置約850米的尖東永安廣場對出空地上，帶來的惡果不比搬遷碼頭的小，因這將令天星碼頭失去一個重要的交通連繫，又再一次帶來不便，打消市民乘坐小輪的意慾。

兩岸好一對天星碼頭都因新規劃新發展而遭蹂躪，雙重打擊，輸家還有每天靠這樣實便宜交通工具來往維港兩岸的市民。或許，唯有以規劃制衡規劃，想辦法搞活碼頭的可達性，一對碼頭才可安然過渡。

天星碼頭變摩地大廈

根據政府公布的中區新海旁發展計劃，位於愛丁堡廣場的多層停車場、郵政總局及天星碼頭等地，佔地合共5.23公頃，會劃作「綜合發展區」，主要為日後有關建築物清拆後，用



作新商業發展。以其地積比率 3.63 倍計，總發展樓面為 19 萬平方米（約 200 萬平方呎），該區並設有建築物不得超過主水平基準上 50 米平和 9 層高（另加兩層地庫）的高度限制。

以此藍圖想像，日後新的建築物，大約會是橫臥在地面長達 400 米，龐大的樓面面積比毗鄰 88 層高（415.8 米）、總樓面面積約 18 萬平方米的國際金融中心二期還要多，因此坊間俗稱為「摩地大廈」，有如國金二期橫臥地面亦不為過。至於天星碼頭的現址，便會埋藏於「摩地大廈」和新建的 P2 道路之下，無影無蹤，諷刺的是，估計將來新碼頭部份乘客，將會來自在「摩地大廈」購物的遊客和僑閩人士，似乎這已改變了小船的原有角色。

救救天星鐘樓見證中環生態變更

天星碼頭多次被迫移位，它的足跡正見證港島海岸線歷來的變遷。可惜的是，多次的建築物或其他可顯示碼頭昔日所在地的痕跡卻一點也沒留下來，好讓後來者得以閱讀我們城市的發展。天星碼頭的位置比起其建築物實體可能還要重要，碼頭的靈魂天星鐘樓正正可以世代代告訴大家天星碼頭的故事。灣仔的街坊就曾告訴我們，廈門街與皇后大道東的交界，從前就是個小碼頭的所在地，上落船都是靠現今由皇后大道東連接廈門街的階級，階級就是一個時代的活印記。

天星碼頭可以有這種福氣嗎？它可否成為見證歲月的時間走廊？就算不保存建築實體，是否也可以在新發展的地上刻劃天星碼頭的 U 形腳印呢？皇后碼頭的階級又可否參考廈門街做法得以保留，區分新填海區的領域？

結語

維港填海工程正進行得如火如荼，政府土木工程拓展署亦已計劃於今年 10 月清拆現有天星碼頭，然而中區海旁未來的具體規劃至今仍未定案，天星鐘樓能否就地保留並融入未來的設計，仍是值得考慮及可作公開討論的方案；加上城市規劃委員會早前通過，要求規劃署製訂「綜合發展區」當中的「規劃大綱」，必須諮詢區議會，就此便為現有天星鐘樓能否保留埋入伏筆，令本來價值無法在現行機制獲得肯定並危在旦夕的天星鐘樓，可望透過地區人士、市民及專業團體從今的努力，向城規會據理力爭。

據悉，因應公眾對中區龐大新增商業樓面的關注，政府將檢討多幅位於海旁有待發展地皮的發展密度，當中包括劃作「摩地大廈」的地皮。政府又可否趁著這個巧合的機會，一併展開對天星碼頭的各方面價值研究，嘗試就地保存鐘樓，把這座建築物融入新發展的布局中，扭轉天星鐘樓的宿命？相信這一切應該難不到愛接受挑戰的建築師、規劃師或城市設計師吧。

我們相信，現在應該立刻叫停拆卸鐘樓的計劃，不應急於在這一時刻便把它剷除，集結社會資源及能力，先紀錄及搜集鐘樓的資料，並公開討論其文化價值，免得我們糊里糊塗的再一次遺憾和失落。



物換「星」移，天星四遷一百年

文：李政賢

天星碼頭的搬遷，就是港人百年開拓維多利亞港的見證：第一代天星碼頭所在，就是今天新文華東方酒店雪廠街附近的位置，回首當年，填海桑田。至於1851年的一場大火，則成為香港史上填海工程的試金石，維港與中區發展此消彼長，至今未休。

香港中區一帶的原始海岸線，則大約在皇后大道中一帶。香港開埠初期，沿海的土地，都以拍賣形式售予外資洋行，他們都有建立自己的碼頭，進行運輸通商；直至1860年，清朝政府割讓九龍半島，港島九龍兩岸的航線從此才正式打通。1888年，波斯火船徒盧先生，便創辦穿梭維港的公眾渡輪服務，稱為九龍渡海小輪公司；10年後，九龍倉便將之收購，正式成立今天廣為大眾認識的「天星小輪有限公司」。

至於香港的填海工程，則始於1851年一場位於現時的摩利臣街至威靈頓街及皇后大道交界大火。當年的災區為華人聚居地，政府早有意整治，這場大火亦成了最好藉口，重新規劃該區。香港首次填海的範圍，由現時威靈頓街、蘇杭街及皇后大道的交界，至蘇杭街及摩利臣街交界，則今天的文咸東街、畢街等地區。新增的土地成為隨後華人金業貿易集中的，繁盛得很。這次填海工程以後，政府便因不同時代的土地需求，而展開至今未休的填海工程，天星碼頭亦是每時代的見證。

第一代天星 — 雪廠街 (1888 - 1903)

第一代的天星碼頭，棚頂以禾桿草搭成，當年填海尚未延至中環地區，碼頭則位於雪廠街附近，而這一代的天星碼頭與維港大概相處十多年後，中區便開始填海。

第二代天星 — 怡和大廈 (1903 - 1958)

1903年，港島北岸長期聚積來自珠江三角洲的淤泥，令海床變淺，輪船難以泊岸。加上移民人口增加，政府需要大量平地。當時九龍碼頭及九龍倉庫有限公司大班保羅遮打 (Paul Charter) 提議，由西環煤氣公司至中環美利碼頭進行填海。由於填海令海岸線推出170多米，天星頓時要追隨海旁，搬離雪廠街，大概在現時怡和大廈的位置重新落腳。

新碼頭傾向維多利亞時代的風格建築而成，加上要應付因九廣鐵路尖沙咀站成立而大幅增加的乘客，設備比第一代完善，可說是天星的光輝歲月。

第三代天星 — 現址 (1958 - 2006)

第二代天星經歷40年的穩定日子，又因香港經濟及人口急速發展，維港填海不斷而需再次搬遷，這次便由怡和大廈位置搬至現時的位置，即愛丁堡廣場大會堂以北範圍，成了大家熟識的第三代天星碼頭。

第四代天星 — 現址以北300米

雖然在1999年立法會通過《保護海港條例》，禁止進一步在維港進行填海工程，但天星仍逃不過因興建中環灣仔繞道而需第四度搬遷的命運，新址較現址距離約300米，小輪公司更特別以設計比賽的方式進行新碼頭設計，當中將設置展覽廳、觀景平台，及餐廳等，以供市民及遊客逗留。





從天星看欠缺文化內涵的城市擴展

文：鄭敬華 攝：戴毅輝

在我們這個習慣相信權威，什麼事情最好最快都是找個專家或代言人化繁為簡的社會，自小在學校唸的一本歷史書，我們很不自覺地會視之為歷史真相，大概少了一份自己如果身處那個年代，可能會看到另一個歷史版本的狂想。我們亦不多分辦什麼是「事實」或「客觀紀錄」，什麼是後人對事情的「詮釋」；社會對很多事情的好壞美醜定論，或許都只是屬於後者，更甚的可能是後者也不如，只是一些沒有建基於事實的武斷。

價值何定？

要翻查年代不遠的天星碼頭及鐘樓二手資料或經詮釋的歷史，非常匱乏。天星小輪公司表示，他們最有系統的資料，就只有1998年天星小輪一百周年紀念時，David Johnson撰寫的一本《Star Ferry: the story of HK icon》。要搜集第一手資料並伸延探討，總遇上不少歷史與不同知識範疇的密碼，筆者曾嘗試以處理新聞最「即食」的方法，致電某歷史系教授求教，回覆的竟然是：「依家個天星碼頭？好新啫？無研究過！」致電某自稱古董鐘錶專家則是：「你不如找某某啦！但可能熟啲！」

香港市民親切熟悉的天星碼頭，行將清拆，社會竟出奇的冷靜，連部分熱烈討論中區海旁新規劃的人士，可以反對摩地大廈太多商業樓面，寧願多建個新公園新水池的同時，卻忘記了原地有個真古董機械鐘樓。或許是因為天星碼頭歲不過半百，就給人少看它年輕。作為鑒定建築物有否保留或保育價值的權威單位古物諮詢委員會，一直都未有給予它任何評

級或提上正規會議討論的機會，大家像是看不到它的存在。天星碼頭如今欠的，似乎是個權威代言人，社會亦因而缺乏了可供討論的二手語言或論點。

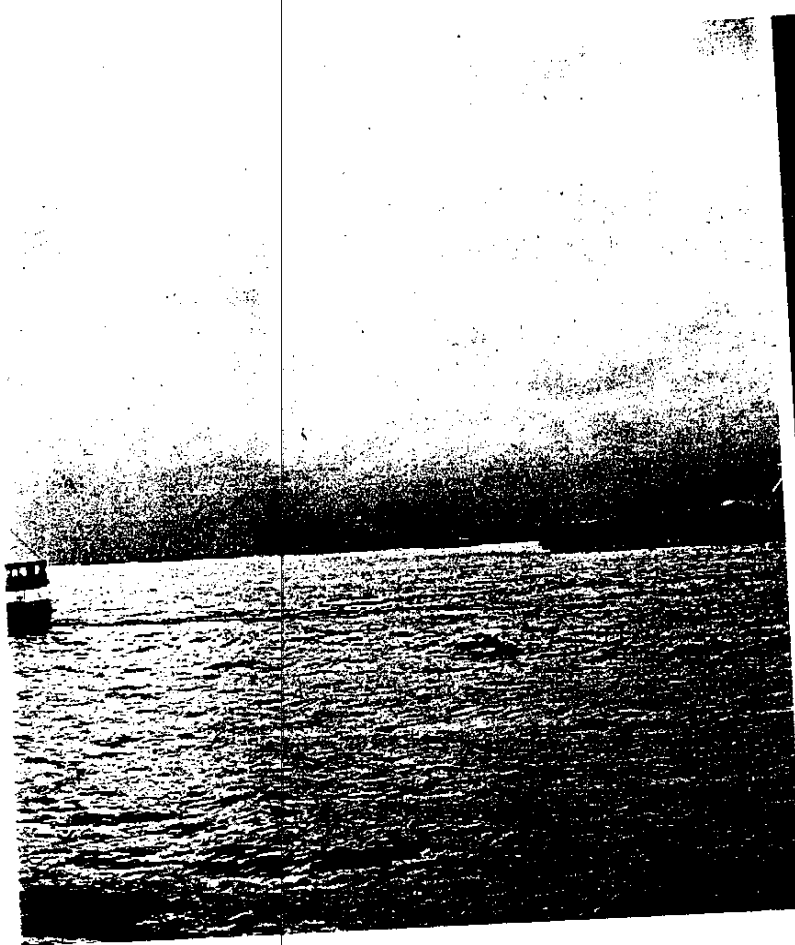
然而，「未去找價值」或「未找到價值」是否等如「沒有價值」？就算是權威所釐定量度價值標準，又是否為大眾所認知與認同？

歷史，只站在某角度說故事

小說及電影《達文西密碼》之所以精彩動人，或許是作者有挑戰主流歷史的勇氣。曾幾何時，還是乖乖坐在教堂聽牧師講道的少年時代，讀到聖經中末大拉瑪利亞這個人物，心裡真的想過她可能暗戀耶穌，只是沒膽子大言不慚，多年後的今天竟發現自以為的狂想，原來是別人沒分地域文化的「聯想」。當然小說中引述歷史事件與論據的真偽，故事人物虛構是否對宗教不敬等問題，並非本文所能論及，較值得一提的是，小說點出後人也可找出事實論據去重寫或補寫歷史。面對不同的歷史版本，最重要還是取決於自己如何理解和詮釋，主流歷史可能只站在某些立場或角度出發，作出取捨與詮釋，這些觀點都是一種提醒。

建築與城市環境隱見的文化內涵

建築，以至更廣義的城市環境，就是最坦白的歷史載體；它們是世界思潮、當地社會氣候環境、政治、文化，以及當時社會的價值觀等因素的結合。莫非數年後坐落添馬艦的新政



府總部，以及政府今天聲稱是「人民廣場」的政府總部對開公共空間，不是今天社會制度、管治方針、決策者品味等意識形態的反映？建築實體，往往比經過人為取捨修飾的文字描述和解說來得老實。亦正因如此，建築實體或城市環境，才是城市歷史的立體「事實」或「客觀紀錄」，文字、攝影、繪畫、錄像等，都是經過人為取捨的「詮釋」，言人人殊。

那麼，能夠奉為「文物」的建築，重點是在於人主觀對其外在美醜的評價？於其在世歲月的長短？還是它所能承載的文化內涵多寡？

當然「多寡」的概念，又是另一種吊詭，是絕對的「多寡」，還是出現於某地某些因素限制所使然的「多寡」？能夠摒除時間及資源的限制，什麼事物都可能可以透過不斷探索與討論而賦予更深遠的意義，所以能夠在世年月較長的東西，可能亦因而得以經歷較長時間的社會討論和認識，能夠找到的價值或會較多。但要是以這個方式推論，我們今天因某建築不足某個年歲而不讓它存留及不去紀錄及研究，數十年後的人們，便會赫然發現某段時期的歷史出現真空，我們這代人豈不是抹殺了後代人的文物？

我們並不覺得什麼都要保留，反正留下有留下的故事，不留下亦會帶來新的事物新的體會；更重要的反而是社會有否藉著每次面對所謂「破舊立新」的處境，去體驗尋問與建基事實討論的過程，當中的反思與越辯越明的智慧累積，總較權威代言人為社會一錘定音來得無悔。

為天星鐘樓平反

天星鐘樓，一幢只有48年歷史，在專家委員會標準之中什麼都不是的平凡建築。

但它卻是你我這代人無人不曉、看得見、又聽得到的城市標記；

它是象徵香港的維多利亞港最繁榮的一段發展里程碑；

它是現代主義思潮下表現人類文明與融和環境的摩登傑作；

它是2006年當下對慣性崇尚權威反知社會的挑戰；

它是讓從事建築與城市設計者，以建基過去創造未來的襟懷，去表現文化創意的機會。

根據國際文物保育慣例《布拉憲章》指：「文物保育，就是一個維護某個地方的過程，目的在於保存其蘊藏的文化價值。」(Conservation means all the processes of looking after a place so as to retain its cultural significance.)

《憲章》沒有為世人提供什麼文物應該受保育的標準，也沒有既定的方法。保育過程中我們社會較少經驗的，或許是尋找事物文化價值的過程，以往我們都有專家代辦，可以被動相信。SEE今期以有限人力資料，對天星碼頭及鐘樓作最基本的紀錄和認識，不排除當中有所缺失，敬請包涵，但我們更期望的是，有關資料是社會往後討論的起點，大家還會繼續尋問。