

星光大道攬新

小 冰



關閉三年的香港星光大道，終於以嶄新的面貌重現，據說設計師James Corner的設計理念是「予城市以呼吸和歌唱的空間」。James Corner 是著名園景建築師，美國賓州大學的景觀系主任。他還說，香港的景致迷人，設計團隊不必做太多，只要在設計中展示周邊實際環境，不破壞原物，凸顯自然優勢即可。

站在大道邊看海，把手肘放在欄杆上，眼見海水隨風飄近。James Corner設計星光大道的靈感，來自於維多利亞港灣流動的海浪。他採用線性設計，使大道的走勢與翻滾的波浪相呼應，帶出視覺上流暢的、高低起伏的海濱線條。這一獨特的建築語言，帶出新穎和優雅的效果。

在大道上輕輕鬆鬆地走一陣，我突然想起明星的掌印，脫口問道：「咋不見明星的掌印呢？」「移到防護欄上了！」一位陌生人回答了我的問題。

波浪狀的扶手欄杆，分成無數個菱形的小段，每一小段鑲嵌一個明星的掌印。用菱形而不用五星形，置於欄杆上而不置於地上，完全擺脫了從前模仿洛杉磯的荷里活星光大道。明星名字不再被踩踏了，對他們的尊重更顯人性化。那些尚處於空白狀態的菱形，是等待新星出現派用場的。

在這裏還可以用手機掃描QR Code，觀看不同明星的短片。在劉嘉玲的掌印前拍個照，她的人品和演技都給我以不錯的印象。又看見夏夢的掌印，夏夢是金庸的夢中情人，這喚起我對金庸的緬懷。處處是香港特色，另一番創意！

有幾個搶眼的小涼亭，扇形鏤空，下面種滿植物，供遊人小息乘涼。還增添了不少座椅，座椅面向向港灣，上面有放置水杯的圓孔。金像獎女神像前有小賣店，旁邊的桌椅是用廢舊木塊做成的，造型也是James Corner的風格。一路走來，比從前容易找到座椅位置了。

大道更加寬闊，更加暢通。地面是淺色，淺色一來有助降溫，二來令設計趨於統一。用LED燈光照明，柔和而不喧賓奪主，適合欣賞夜景。當夜幕降臨，當燈光灑滿大道映照海灣，無論從彼岸看此岸，還是從此岸看彼岸，都別有一番美景。用LED照明不僅低耗電，還把流動網絡、閉路電視、擴音器功能集於一身。

星光大道是香港的城市標誌，大道的標誌之一是李小龍雕塑。李小龍雙手握拳，如行雲流水，與旁邊翻滾的海水相輔相成，前面新增了流水階梯，以此配合他的截拳道。與之呼應的，還有「香港女兒梅艷芳」的雕塑，由劉德華題字，劉的字很具個人風格。梅艷芳是香港第一位同時獲得歌后和影后殊榮的藝人。李小龍和梅艷芳代表了香港精神，這裏隨時有人模仿名人的動作拍照。

美中不足，從前的星光大道上，不是有攝影師雕塑嗎？不是有栩栩如生的攝影場景雕塑嗎？那是活生生的拍攝元素！怎麼就不見了？再者，小賣店統一了色彩，統一了規格，現代藝術不是要講究個性和不對稱嗎？

香港現在有很多地方值得去看。不久前，財爺陳茂波表示，要把香港建成一個更加宜居的城市。計劃在維港兩岸提供三十五公頃休閒用地，建更多休閒空間，把海濱長廊從目前的二十公里擴展至三四十公里。

拍幾張照，發給學建築、景觀、城市設計的女兒們。她們感嘆新大道的時尚，一個說「風格像紐約的High Line Park（高線公園）」，一個說「把掌印放在波浪形的欄杆上更合理」。

陽春三月下吳哥

白頭翁



毫無疑問，吳哥窟是吳哥廟宇中最著名的寺院，也是保護最好的古蹟。它是高棉民族古典建築藝術的巔峰之作，也是高棉民族雕刻藝術的集大成者。吳哥石窟整體布局十分合理，富有時代的節奏感和律動感，突顯了石頭藝術的詩韻衝擊力。

訪問過吳哥的人都有一個突出的印象。吳哥是綠色的吳哥，翠綠的吳哥，森林中的吳哥。吳哥的森林彷彿是洪水，彷彿是天河，彷彿是神意，勢不可擋，無論巨石多麼堅硬，石窟多麼冷漠，粗壯衝天的大樹都傲然稱霸其上，彷彿它們就生長在石縫中、石頭中。熱帶雨林似乎輕而易舉地就把整個吳哥古蹟淹沒了，在女王宮、在塔布隆寺、在聖劍寺、在比麗巴里來遺跡，那些高大茂盛的巨樹，坦然裸露着巨根，毫無顧忌地盤踞在石堂、石殿、石屋之上，簡直就像碩大的章魚用巨大的觸角緊緊抓住一艘孤獨的小船，樹包屋，樹包塔，有的大樹輕而易取地就推倒了石牆，拱翻了石堂、石殿，驕傲地盤壓在吳哥神聖古建築的頭上，一直向天，在幾十米的高空微笑。

遠古的高棉王朝的吉祥圖騰是眼鏡蛇，我見到的有七頭、八頭、九頭之分。高棉有象文化、蛇文化，何時傳為龍文化？還是一直就稱蛇為龍呢？

崩必烈原為七世國王放骨灰的寢陵塔，讓我不解的是在寢陵入門的石道兩旁，有兩排「林加」，翻譯過來就是半人高的石雕男性生殖器，我數了數，兩邊現存有二十一個，據說曾經被盜走過幾個。再往前走，則是男女性生殖器石雕，而插在女性生殖器中的男性生殖器已經被盜走。這麼珍貴的文物時至今日依然無任何保護。

吳哥古蹟竟然沒有給後人留下任何土木建築物，為什麼毀壞得如此徹底？連一個柱礎也沒留下。中國許多朝代的覆滅都伴隨着宮殿的被焚毀，但也都給後人留下了或多或少的遺跡。何來的戰爭？何來的殘酷？何來的深仇大恨？如果石頭能一把火點燃，如果石頭也能揚灰滅痕，世界上恐怕就不會有吳哥了。宗教戰爭可能比種族戰爭更可怕，更血腥，更絕望，更仇恨……幾百年前的戰爭，幾百年前的毀滅，一個王朝的興起猶如鳳凰樹花開，一個帝國的衰亡猶如無花果跌落，其興也勃也，其亡也忽也？吳哥的毀滅應該歸罪於誰？似乎歷史都從未這樣發問過。

其實吳哥之中很小的看上去很簡單的事情也因為宗教會讓人玄奧不解。

吳哥王宮中有一座拍心塔，探入其中，是一個空心的石塔，塔高有十數米，從下面可以看見藍天，細看有一層層雕刻的圖案，無燈照看不清楚。讓我稱奇和不解的是，在塔中央用右手拍胸脯，整個塔似乎都在顫動，這是檢驗良心的地方。我自詡為唯物主義者，但屢試屢是，吳哥友人是虔誠佛教徒，他言之，佛在看，佛法在上。我不解地惶然出石塔，陽春三月的朝霞正美。阿彌陀佛……

（下）



三聯書店出版的《坐困愁城：日佔香港的大眾生活》（以下簡稱坐困愁城）透過一百多件珍貴的民間藏品，重構當年日本佔領香港時期普羅大眾的衣食住行。如果書的作者搜集到了日佔整一個月後，建行（亞洲）前身廣東銀行的副經理陳善旺發出一封電報，對於當時日佔香港大眾生活的圖景將會有更生動的了解。

香港物價飛漲。一九四二年一月二十四日，香港恢復水電供應。經歷了一個多月的通訊中斷，身為廣東銀行香港總行副經理的陳善旺在這一天，迫切地向澳門分行同事發了一封電報。「米糧價漲，白米每包一百八十斤，戰前沽價二十一元，現在黑市漲至二百五六十元之

坐困愁城的大眾生活

晨 光

間，對於民食不無影響。」身為銀行家，陳善旺用數字對日佔時期香港民衆生活的艱難作了最直觀的描述。《坐困愁城》則用文字記錄了當時港人的困境。其中提到，「市民日常生活中碰到的最大難題，就是物價飛漲，三餐不飽。」

糧食價格漲得離譜主要有兩個方面原因。一是，日佔政府在香港實行計口授糧的白米配給制度，由民治部按戶口向市民發出普通購米票，規定每人每天只配給四兩白米。有限的供應，直接催生了黑市糧價的飆升。這樣的配給制度源於日本在太平洋戰爭時期，對亞太國家白米供應的立場。其中，朝鮮、台灣、滿洲為日本的主要供應地；糧食不足地區包括香港、華中地區，則採用配給制。至今，在香港經營日餐的店舖，愛將「日本大米直送」作為廣告吸引食客。透過這些廣

告牌，了解歷史的香港市民不知是否會依稀看到二十世紀四十年代的香港。

另一個原因與貨幣政策有關。日本強行要求香港市民用軍票購買物品，軍票換取的巨額港幣被日軍拿到澳門購買物資以供戰爭需要。因此也有研究將軍票流通量及食品價格指數走勢進行比較，發現二者相關度很高，繼而認為軍票是導致香港一九四五年物價以更瘋狂速度上揚的罪魁禍首。

因為食不果腹，常有劫掠事件發生。著名報人薩空了就在荷李活道的小路上被匪徒劫持。陳善旺在惜字如金的電報裏也特別提到了治安方面，「雖然地痞劫掠間不能免惟大體上尚屬安靖」。

不僅吃不飽，日佔香港的市民們出行也受到嚴重影響。陳善旺在電報裏無奈地提到，小輪雖然通航



▲建行（亞洲）前身廣東銀行香港總行門口（一九二五年）

作者供圖

，但是陸地交通沒有恢復，導致「須列隊等候陸路交通」，而且香港市民主要的出行工具電車依然處於停運狀態，「惟現時則只得步行而已」。讀到這裏，似乎能聽見陳善旺的輕聲嘆息。

（「建亞博物館裏的老香港」之二）

復古茶餐廳

東 瑞



近兩年香港一些中小型商場、舊街陋巷，冒出許多「復古」茶餐廳，形成了飲食業的一股潮流。其名稱，有的沿用某某茶餐廳，有的叫某某冰室，有的用某某咖啡館等，不一而足。真不要小覷，集體回憶一旦相遇合適土壤，都會化為實物，且常常人滿之患，不少街坊鄰里，都趨之若鶩。事緣，有一個時期，快餐店、連鎖店開得處處皆是，而茶餐廳和大牌檔執笠的多，新開的少。老顧客都懷念那類在上世紀六十至八十年代成行成市的茶餐廳。然舊日

的老式經營手法，加上競爭者多，租金又漲幅驚人，茶餐廳日益減少了，大量復甦只是近兩三年的事。像彌敦道這樣的通衢大道，如今街兩邊都是珠寶店雄踞，早年本來就很少茶餐廳身影，何況今日？書店只能越搬越高，茶餐廳也只好搬到小街陋巷。最便宜的租金恐怕就在新界新區，或市裏一些不怎么興旺的一般商場一角了。

茶餐廳情意結是老香港顧客心中的至愛和惦念，自有其心目中比較固定的裝修模式。例如，室內完全摒棄了冷氣機，最常見的是天花板上有着慢悠悠旋轉的、發出吱吱叫的老式電風扇，甚至還有部分沒有裝上天花板，露出大量的抽氣方管設備，猶如袒露餐廳的內臟給你

看，這是其中重要一景；當然，座位方面，一定是既有簡陋的木板卡位，也有角落裏的兩人桌以及擺置居中的、可以擠坐四人的冰涼大理石小圓台。菜單的設計老土充滿舊年代的氣息。不能不講究的是盛奶茶、咖啡的茶杯，最好也採取舊日那種矮矮的帶耳瓷杯，茶杯附上杯碟。總之，越是復古越好，放棄所有的新潮和時尚。我們看一看一些復古茶餐廳、冰室的開張，可以看到一些標誌性的裝飾，體現了對舊年代的眷戀和致敬。這就是舊日茶餐廳的裝飾模式吧。

茶餐廳的早期菜單和經營方式，最大特點是兼收並蓄，中西共存。當然，有些也因繁就簡、改良更新，隨着飲食業的進步而改變了，如當時流行的菠蘿油、蛋撻、油多士等這些東西，舊年代不是茶餐廳自己製作，而是固定地向附近的麵包店取現成的貨，時至今日，已經不合時宜，最好能自力更生，因此，改為夾餡更豐富的各類三文治，還有西多士啊、粉麵啊，一應俱全，只是改掉了舊日的一些點心和小吃。朋友極為盛讚這裏早餐的多元化，說什麼都有，還說，可以遲點去吃早餐，當作吃午餐，省了一筆，不過，這樣兩餐一起食的時間表就不太合適節奏緊湊的上班族。

茶餐廳有大胸襟，經營的菜式表面上似乎沒有自己獨家的特色，那種廣而博、集各家之長的特色就是其最大的特色，看來也是最受香港食客歡迎之處。例如，在茶餐廳，竟然可以吃到檳城的咖喱麵，印尼的蝦醬炒麵、星洲炒米粉、揚州炒飯等。香港的特色餐廳，一般只是賣有別國國家的招牌餐食，要找「什麼都有」的，看來只有這類茶餐廳了。

進復古茶餐廳，懷舊情緒袅袅環繞際際。七十年代到八十年代末



到一些標誌性的裝飾，體現了對舊年代的眷戀和致敬。這就是舊日茶餐廳的裝飾模式吧。

茶餐廳的早期菜單和經營方式，最大特點是兼收並蓄，中西共存。當然，有些也因繁就簡、改良更新，隨着飲食業的進步而改變了，如當時流行的菠蘿油、蛋撻、油多士等這些東西，舊年代不是茶餐廳自己製作，而是固定地向附近的麵包店取現成的貨，時至今日，已經不合時宜，最好能自力更生，因此，改為夾餡更豐富的各類三文治，還有西多士啊、粉麵啊，一應俱全，只是改掉了舊日的一些點心和小吃。朋友極為盛讚這裏早餐的多元化，說什麼都有，還說，可以遲點去吃早餐，當作吃午餐，省了一筆，不過，這樣兩餐一起食的時間表就不太合適節奏緊湊的上班族。

茶餐廳有大胸襟，經營的菜式表面上似乎沒有自己獨家的特色，那種廣而博、集各家之長的特色就是其最大的特色，看來也是最受香港食客歡迎之處。例如，在茶餐廳，竟然可以吃到檳城的咖喱麵，印尼的蝦醬炒麵、星洲炒米粉、揚州炒飯等。香港的特色餐廳，一般只是賣有別國國家的招牌餐食，要找「什麼都有」的，看來只有這類茶餐廳了。

進復古茶餐廳，懷舊情緒袅袅環繞際際。七十年代到八十年代末

期，茶餐廳在港島、九龍和新界遍地開花，顧客不像現在那樣爆棚，一些老街小巷裏的餐廳生意顯得清淡，大半座位都是空的。有不少（筆者也是其中之一）業餘寫作人，就因為家中的各種各樣的原因，進入茶餐廳，一杯咖啡、一份三文治，在茶餐廳「開工」。那時還不流行電腦，沒有所謂電子稿，都靠自己一格一格地以手寫字，填在草綠色原稿紙的格子裏，自嘲為「爬格子動物」。印象中，張君默、蕭銅等都在茶餐廳爬過格子。我上下班時手袋裏也常常裝着一疊原稿紙，在打工的間隙和空檔裏走進茶餐廳爬格子，那時，茶餐廳的老闆和夥計都很友善，不會趕人。我往往那裏可以爬上一兩千字的小說連載段落才離去。我往往只是佔小枱的一角，足以放一張原稿紙的位置便可。圓珠筆就在紙上慢慢或快速地爬動，時間到就上班或趕到車站搭車下班。如果看到客滿，我也很自覺，趕緊喝完咖啡，埋單走人。這真是你敬我一尺，我敬你一丈。有時，還可以在這樣的餐廳裏巧遇爬格子的同道，正是心照不宣，心領神會啊。

還有，昔日的茶餐廳以服務貼心、快速稱著，如今經復古又改良的茶餐廳，夥計依然保持了這優良傳統，缺辣椒、要個碗什麼的，都會比較高效率地完成，對你有交代



◀茶餐廳今昔氛圍大不同

作者供圖

。這也可以說是茶餐廳的一個特點：人性化、人情味濃。舊日，對爬格子的窮文人固然不會歧視，一般夥計和顧客的關係也挺親密的。許多退休的長者、早收工的藍領帶了一份馬經報，可以在此泡一個下午。那時候，茶餐廳老闆可以將收音機有關賽馬形勢、比賽過程、賽果、派彩銀碼的廣播放到最大聲，整個餐廳的議論中心幾乎圍繞着當天的賽馬，爆冷時情緒掀高潮，全餐廳一片嘩嘩臭罵聲四起，夥計、顧客打成了一片，將茶餐廳的大眾平民化場面推到一個極致。

如今復古的茶餐廳氣氛不易恢復到往日的情景，每人有部手機，各自為政，有的愛玩遊戲機，有的喜歡聽新聞，有的沉醉於微信，在公眾場合，大家都喜歡安靜，手機也可以調到靜音。獨立的年代替代了共享的時光。

每次經過茶餐廳外面，都會想到它的種種變遷，這和香港社會發展史分不開的特殊事物，是很難滅絕的，只要天時地利人和的機會一到，必然要復甦。如果我們到附近的城市走走，比如深圳、廣州、順德等，就會看到港式茶餐廳招牌大大的，裏面顧客開哄哄的，自然會這樣想：別的城市都當港式茶餐廳是寶，我們有什麼理由不好好保育它呢？



◀上世紀六十年代香港的士車身顏色五花八門

作者供圖

，如果獲批的話，相信牌價又會趁機掉頭回升。

在過去一世紀，本港的士業除了車輛數量增加之外，在經營模式和車輛類型方面亦發生不少變化。就經營模式而言，以往的士公司都傾向採用分帳制，即司機以半僱用方式加入的士公司，但沒有工資，也不用繳交車租，司機與車主之間以每更車的營業額折帳，最常見的是六四分帳，即司機在營業額中獲六成，另外四成則交車主，燃油費用由司機負責，另外，司機在入職時要交付一筆按金（數目多寡可自行商定），以便一旦發生意外需要維修或賠償時，車主不致要承擔百分百的責任。

憶當年的士數量不斷攀高

過來人



香港的士早年需求有限，當時的士牌可謂無價無市，自從的士在香港出現之後，經營牌照就一直由港英政府直接售予的士公司，直至一九六四年，才改以招標方式公開拍賣，而參與競投者也不再限於的士公司，任何個人只要有興趣，皆可標投，於是社會上出現了不少「單頭車主」。

在第二次世界大戰後，政府對的士規管很寬鬆，例如沒有規定車身顏色和使用任何車款都可以，因而市面上的士車身就變得五花八門，每家的士公司都為旗下車隊設計出一種或多種專用的車身顏色，至於個人車主，也可按個人口味為生財工具打扮一番，使車輛更為注目。

。據老行尊文國柱憶述，在上世紀五十年代，的士經營者並不多，但資料顯示，在一九四七年，全港登記和發出牌照經營之的士共有三百二十九輛，一年後增至三百四十四輛，增幅屬於輕微。隨着本港人口在戰後迅速增長，居民對公共交通的需求亦有增無減，從而刺激的士數量上升，根據政府統計數字，到了一九五七年，本港獲發牌經營之的士已經倍增至六百九十三輛，至一九六〇年，更突破一千輛大關至一千〇二十六輛，之後與年俱增。在一九六五、一九六七和一九七三年，全港的士數目分別增至二千五百三十六輛、三千六百四十九輛和四千七百五十四輛；至一九七七年，更衝破六千輛大關至六千二百〇三輛，但這個增長速度並未因為競爭而放緩；至一九八一年，全港的

士數量首次突破一萬輛至一萬一千〇六十一輛，更於三年後激增至一萬五千九百八十四輛，而當時的香港人口總數約為六百萬。

由於的士發牌量無限制會加劇路面擠塞，也不利於的士投資環境，港英政府於是在九十年代初，逐步收緊的士發牌數量，的士數量才開始放緩，而在二〇一六年的士數量為一萬八千一百六十三輛，並且一直維持至今。根據政府的運輸政策顯示，這個數量將在未來一段時間內維持，但此舉有利亦有弊，有利者在於能夠穩定路面擠塞情況，弊端則在於刺激牌價上升，目前每個的士牌的市場叫價為五百五十萬元，但由於缺乏新人入行和經營成本上升等因素，這個叫價已比高峰期的七百多萬元回落了近二百萬元。但隨着早前業界又提出加價申請