



宋元人氣九龍城出土

千年方井促原址保留 丁新豹：李鄭屋後大發現



宋元時期

鼎形香爐

青瓷製造的鼎形香爐保持得較完好，是宋元時期文物，專家相信這反映了人民聚居情況與生活面貌。（專家中期報告提供）

青瓷壺

在深土層發掘出的青瓷壺，狀態較完整，考古專家相信是宋元時期文物。（報告提供）

沙中線考古計劃發現

■考古面積：約15萬方呎
■開發探方數目：164個（每個5米×5米或10米×10米）

地層分佈解構

第一層填土層
(1920至1960)
深度：地面至0.1米
發現物件：房屋發展、前啟德機場構建物、錢幣、玻璃片等

第二層
(1900年代，**晚清**)
深度：0.9米
發現物件：與當時農業活動有關遺蹟，包括井、灌溉溝、小量瓷和陶器碎片和錢幣

第三層
(公元10至14世紀，**宋元**)
深度：1.6米
發現物件：房屋遺蹟、井、墓葬、灰坑等，及有大量瓷和陶器碎片和錢幣，約23%瓷器碎片質素較高。出土的包括來自浙江的宋代著名龍泉青瓷，部分器物仍完整



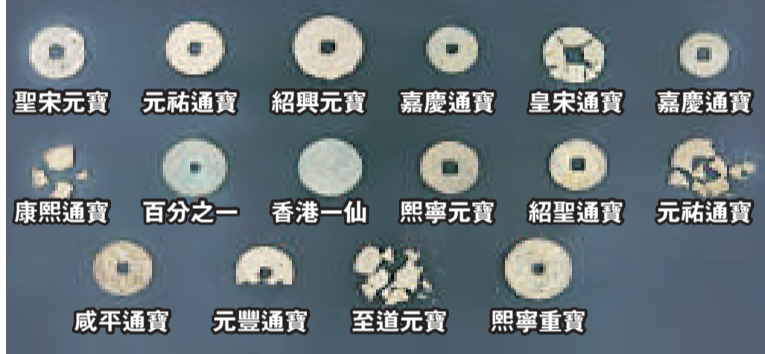
晚清時期



鴉片壺

在淺土層發現了不少鴉片壺，考古專家相信是晚清時期文物。（報告提供）

多個朝代錢幣



在不同土層發掘的錢幣顯示，最早年期錢幣可追溯到唐代，寫上「開元通寶」、「紹聖通寶（第二行右二）」；北宋時期的「聖宋元寶（第一行左一）」，亦有近代的「乾隆通寶」及「香港一仙（第二行左三）」。

九龍城海岸線變化及古物出土位置

1902-03年

1902至1903年珍貴地圖，顯示殖民地時代未填海時的海岸線。紅框為現今考古位置，當時位於海濱，附近為靠背石，下方為昔日「聖山」，即昔日宋王臺巨石所在的海濱小丘



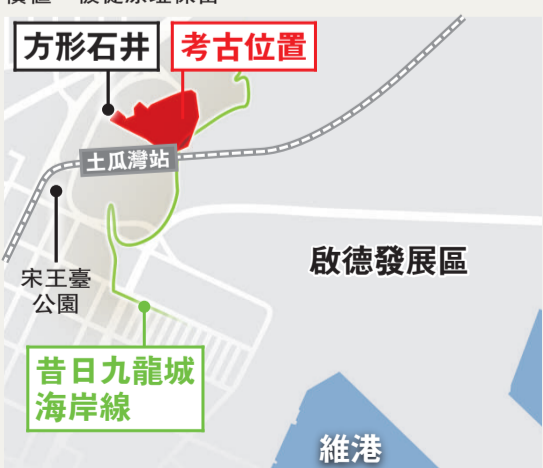
1964年

高空圖顯示啟德機場已填海，考古位置已被機場基建覆蓋，聖山被夷平



2014年

據古蹟辦資料，沙中線土瓜灣站位置接近昔日聖山及舊海岸線範圍。專家在車站以北闢出一片15萬方呎考古區，發掘出239個考古遺蹟，包括3700件重要器物。車站以北一處的宋代古井有重要價值，被促原址保留



資料來源：考古專家中期報告、明報資料室 明報製圖

聖山 20世紀初期九龍城聖山（舊啟德機場客運大樓附近）一帶景象，至1943年日本侵港，日軍為擴建啟德炸毀聖山。（資料圖片）

特稿

工程如火如荼的沙中線地盤「翻開」整片九龍城，更令封塵千年的宋元居民在九龍海岸聚居遺蹟和珍貴瓷器重現人間。港鐵委託考古專家早前在沙中線土瓜灣站地盤附近發現宋代時期的千年古井，至本周一終完成中期報告，證實發掘出多達239個考古遺蹟，及數千件出土文物，包括錢幣和昔日馳名浙江的龍泉青瓷。不過，其中一個宋元時期的千年方形井面貌完整，專家促原址保育，惟港鐵至今仍未承諾會保留。

明報記者 鄭穎瑩

沙中線掘出數千文物

香港歷史博物館前總館長丁新豹認為，今次考古發現相信是1955年李鄭屋漢墓發現後另一重大考古發現，當中又以不同土層顯示不同年代的文化層、瓷器及錢幣的出土相當重要，將本港宋代的歷史重新連結。他個人認為最理想是在原址興建博物館，但至少亦要保留及展示罕有的方井。

港鐵：專家指毋須原址保留

港鐵回應，出土文物經考古學家研究及古蹟辦確認，「認為毋須原址保留」，部分文物已交古蹟辦，其他文物則根據古蹟辦指示，由港鐵暫代保管，以供考古學家進一步研究。據悉相關出土文物數量較預期多，致令工程或有延誤，港鐵承認土瓜灣站部分工程或會因考古研究影響，會密切監察進度調整工序，令沙中線「大圍至紅磡段」工程按計劃在2018年完成。

港鐵因應環評要求，委聘考古學家在九龍城聖山（即宋王臺公園附近）逾10萬呎土地作研究，並在2012年11月開始，至去年12月完成。專家從不同土層有大發現，單是出土文物已滿1000多箱，包括3700件

重要器物。其中淺土第一層遺蹟屬民初期建築物的地基，第二層為晚清民居遺址，至於較深層地底，則發現宋元遺蹟，包括房屋遺蹟、井、寮、墓葬等（見上圖），令考古專家可重新探討九龍城一帶海岸線變遷。由於出土物多，仍在整理，稍後會有最終報告。

海岸線重現 檢唐代錢幣

另外，出土文物包括陶瓷器碎片、錢幣、鐵塊等。報告又發現239個考古遺蹟，包括8個石構建築遺蹟、151條溝狀遺蹟、5個井及16個墓葬遺蹟等。

其中較有價值的包括完整的古碗、龍泉青瓷碎片及宋代孔明碗等，亦有不少錢幣可追溯到公元621年（即唐代），包括寫有「開元通寶」等，考古報告認為，其中一個遺蹟屬宋元時期石井，位於考古範圍西北部，保存較好，應原址保留。考古學家會選取具較高文物價值的陶瓷碎片，移交古蹟辦存放於中央考古度藏室，作展覽和研究之用。古蹟辦接受這些建議。

古諮會主席：石井華南罕見

古諮會主席林筱魯認為，古蹟辦和政府部門有需要積極研究原址保留石井並公開展示，因石井在華南地區絕對罕見，目前亦不會影響港鐵工程。考古學會前主席鄭啟明說，古蹟辦宜跟進有關文物是否已全部出土，才應繼續港鐵工程，並應花時間研究文物與當年宋代發展的關係。

證宋元時多人聚居貿易頻

今次在沙中線地盤附近發掘出200多個考古遺蹟及數千件古物，專家報告透露，出土物數量很大，需時整理，而發掘結果為該區過去歷史提供了實物資料，如發現大量陶瓷器，反映發掘地點及附近區域早在宋代（960-1279年）時已有人居住，而發現的宋元時期房屋遺蹟，亦為此提供佐證。古諮會成員兼熟悉香港歷史的高添強指出，出土石井和其他文物反映700至800年前本港生活面貌，香港市區不單是殖民地後開拓的小漁港，而是早在宋元時期已有頻繁的貿易活動。

九龍城一帶歷史源遠流長，高添強說，除較為人熟悉的南宋時期宋帝二皇逃難到九龍城，過往如在大廟灣的南宋石刻碑文記載，早在宋代，九龍城已是廣東地區十三鹽場之一，也是發達的交通要地，不少人會在香港安家落戶從商。

殖民地前不止小漁港

他說，今次發現反映有大量居民聚居，對本港歷史研究有重大作用。他又指過往英國一直指本港開埠前是小漁港，又只集中說新界的大家歷史，忽視本港市區數百年



1902 考古發掘位置在九龍城填海前屬於海濱範圍，1902年該處仍有不少農業活動。（何瑞麟向港鐵考古專家團隊提供的圖片）

前已是貿易港的發展，反令不少市民誤以為宋王臺等建築只是傳說。

報告今次又根據發掘地點的原地地貌，推測在宋元時期，該處部分低窪區域是居民傾倒垃圾的地方，周邊亦有宋元時期的墓葬區和居住區。墓葬都呈不規則形狀、墓坑較淺、隨葬品少，相信是較為倉卒地埋葬；而在若干年後，當墓葬區廢棄後，人們開始在此建房子居住。

直至晚清，人們開始在該處農耕，如上世紀初啟德一帶屬住宅區，後來政府決定修建啟德渠，匯集該區幾條河流，工程便將附近幾條街的住宅破壞；今次亦重新發掘到當年住宅的部分根基，而後來因為1920年代起啟德機場的發展，農耕和住宅活動亦逐漸消失。

九龍城設文物徑 諮詢後無下文

九龍城一帶有很多古蹟及歷史建築，多年來不少人建議開設「九龍城文物徑」，但政府諮詢後沒太多跟進。古諮會成員高添強說，政府應藉今次找到宋代石井的機會再次計劃文物徑，除了古井，亦可將市民熟悉的宋王臺、九龍城寨（寨城公園）和龍津石橋等串連起來，加上侯王廟及「上帝古廟」等，講述九龍城歷史，「以往市民會以為宋帝在香港的事迹好像傳說，現時有實物加起來，就可更讓市民認識」。

曾建議寨城連至海心公園

據城規會資料，今次文物出土地

方屬休憩地帶，法定用途包括公園等，不足5分鐘步程可達宋王臺公園。文物徑概念早於2009年提出，政府2011年透過「九龍城市區更新地區諮詢平台」諮詢後再無下文。平台當時建議開設文物步行徑，由前九龍寨城衙門連接至海心公園魚尾石，沿途串連宋王臺石刻、牛棚、龍津石橋等文物建築。九龍城區議員楊振宇說，早前諮詢平台建議開設文物徑，但至今政府沒有任何方案提交區議會討論，期望可盡快有計劃處理。他個人認為，新發掘的古井可聯同早年構思的文物徑一同展示給市民了解。



沙中線考古擴大延一年

特稿

本報早前報道，正在動工的沙中線港鐵工程，令封塵千年的宋元時期人們在九龍聚居的「紀錄」重現人間，其中完整古方井已獲政府允許原址保留。古物古蹟辦事處向本報透露，鑑於上次考古發現重大，已要求港鐵擴大考古範圍至周邊土地，港鐵亦決定將研究範圍擴至啟德工地內的土瓜灣站及地鐵車站，考古工作預計今年第三季才完成。

此舉令原定去年第三季完成的考古工作，變相推遲一年才完成，按法例必須停工盡快考古，港鐵承認，「工程進度已受到影響」，但會盡量調整工序，以期讓沙中線如期完成。

明報記者 鄭穎瑩

陳茂波：會改路保遺蹟

發展局長陳茂波昨日於網誌透露，對於沙中線工程期間發現宋元時期方形石井，當局已決定修改原定一條道路的行車路線，保育遺蹟。方井的展示安排有待相關部門進一步研究，其中一個值得考慮的方案，是將方井與擬議的宋王臺公園作綜合規劃，讓大家在觀賞建於18世紀、見證九龍城地區歷史的龍津石橋遺蹟的同時，也可參觀這批由宋元時期到20世紀60年代的遺蹟遺物。

古蹟辦發言人昨日回應本報稱，考慮到沙中線一帶的原考古範圍的周邊或有潛藏的考古價值，故要求港鐵在周邊作考察，「但工地範圍確實面積由港鐵提供」，港鐵研究後落實擴大考古範圍至土瓜灣站及地鐵車站設施一帶（見圖），目前相關的牌照申請已獲古物事務監督批准。港鐵發言人表示，考古會在今年第三季完成。

港鐵：影響程度待確定

對比原定計劃，工程因考古滯後約一年，港鐵發言人承認，部分工序已因考古工作相應調整，工程進度已受影響，影響程度有待確定，而政府亦已要求港鐵和承建商監察進度。

九龍城區議員任國棟表示，對於港鐵要延長考古期而可能導致沙中線延期完工的說法有保留，「要保護的古蹟範圍只是沙中線其中一部分，是否單是這個原因就足以延期」？他指港鐵須清晰交代新的考古範圍及時間表。另一區議員蕭婉嫻亦稱，會要求港鐵到區議會解釋。

古物諮詢委員會主席林筱魯說，在法例規定下，港鐵已就工程範圍作考古，但據他理解，發掘時周邊揭示仍有古物存在，故需跟國際慣例監察是否有更多古物，但目前古諮會未有收到文件。林指出，如何追趕工程進度非古諮會責任，「但若發掘到重要文物，便需評估是否與將來工程設計有矛盾」，現時屬未知之數。他坦言考古發現之多是近年罕見，必須審慎處理。

研究本港歷史的古諮會成員高添強認為，現時考古是因為工程而做「搶救式發掘」，「一邊掘完到另一邊，難以令公眾有全盤畫面」，而古蹟辦如何監察，發掘了的文物有何實際價值，公眾要到年底的最終報告才有機會得知，但當時港鐵工程已會恢復上馬，公眾無從給予意見。

黎廣德：遲一年也應該做

註冊工程師黎廣德憂慮港鐵在考古工作上仍欠透明度，「最擔心港鐵和政府每次都發掘完文物，甚至丟棄了部分文物後才跟公眾說，公眾根本無從得悉」。他亦憂慮港鐵從經濟利益考慮，為追趕工程，只建議最方便自己的保育方案，犧牲本港的歷史，「這次的發現甚至改寫香港歷史，沙中線工程對比微不足道，遲一年或花多少錢也應該做」。

港鐵於2009年曾大幅修改沙中線走線，其中土瓜灣站及馬頭圍站兩個車站均向土瓜灣中心內移，以吸納更多舊區居民，以致目前最新的土瓜灣站設在宋王臺公園附近，亦即大量考古遺址和文物發現的地方。

去年歷時一年的考古中，專家於不同土層有大發現，單是出土文物已滿1000多箱，包括3700件重要器物，考古遺址多達239個，包括完整的宋元時期方形石井。

土瓜灣站附近考古進展



土瓜灣站地盤

港鐵決定針對未來土瓜灣站範圍從事考古，按法例考古範圍必須停工，港鐵承認工程進度會受影響。圖為沙中線土瓜灣的地盤。（余俊亮攝）

方形石井

中文大學中國考古藝術研究中心主任鄧聰指出，沙中線出土的宋元方井（右圖），與描繪北宋繁華的《清明上河圖》中的四眼方井（下圖）類似，相信會引起市民興趣。（資料圖片／網上圖片）



《清明上河圖》也見大方井

話你知

考古專家早前在啟德發展區內的聖山北研究範圍，發現一口屬宋元時期、保存良好的方形古井，現終獲原址保留。對考古有深厚認識的中文大學中國考古藝術研究中心主任鄧聰接受查詢時稱，享負盛名的北宋《清明上河圖》中，亦有類似沙中線發掘的方井，「若市民都知道這些資訊時，一定會覺得相當有趣」。記者參考《清明上河圖》，當中位於藥店「趙太丞家」旁便有一個四眼方井，又叫田字井，面積較沙中線發掘到的方井為大。鄧指

古諮會：福建也流行

古諮會成員高添強亦同意，福建當時流行此類井，不排除開封也有類似的，鑽研下去可更有助市民認識歷史。他重申，古井證實香港並非只是一個小漁港，「因為若只有一兩戶人住，不會有這個講究的井」。高添強說，古井的形式與福建當時流行的形式類同，印證當時福建與香港的往來頻繁，以及證明當時維港已是個十分繁忙的港口。

考古團隊港鐵委聘 古諮成員質疑獨立性

沙中線範圍的考古研究，按照沙中線環境影響評估報告建議，以及環境許可證的規定，由港鐵在相關工程開展前，委聘考古學家在土瓜灣站指定工地範圍作調查及發掘。但古諮會成員高添強坦言，環評制度下，不論環評報告委託的顧問公司，以至負責研究的考古團隊，均由項目負責人（即港鐵）決定，難免令人質疑獨立性，這是現今環評制度的漏洞。

根據沙中線2011年委聘顧問完

成的環評報告，一份在2010年完成的聖山（北）研究顯示該區有潛在考古價值，故港鐵將作考古研究，考古工作其後由港鐵委聘專家於2012年進行，邀請內地中山大學社會學與人類學學院教授劉文鎖等人負責，並在本月完成中期報告，當中指發現宋元時期的獨特方井及其他數千件文物。本報曾嘗試聯絡劉文鎖進一步了解研究的發現，對方指希望待團隊商議後再回覆。

高添強坦言，專家由港鐵自行委聘，難免令人質疑中立性，「未必會敢和老闆打對台，就會避重就輕，加上古蹟辦、古諮會以至香港真正熟悉考古的人未必多，我自己都未必很認識考古，自然有機會監察不嚴，可以有人『博樽』」。他說，過往本港不同工程都遇到同類問題，加上今次邀請內地團隊負責，對香港歷史未必特別熟悉，而市民一直未能得知發掘過程的細節，擔心部分文物會隨着工程趕

工，需重新展開而「被犧牲」。

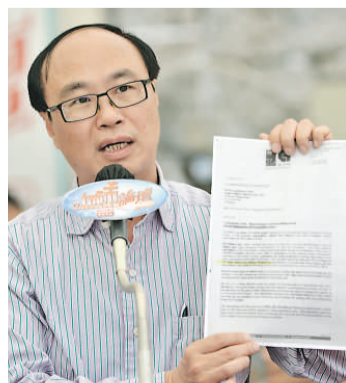
林筱魯：相信專家獨立資格

古諮會主席林筱魯則指出，目前本港規定任何項目建議人都有責任為項目作評估，相信專家是有獨立資格為項目作獨立研判。發展局發言人稱，今次考古調查及發掘的中期報告已經完成，最終報告正在整理，由於文物整理、研究及考證需時，預計於年底發表。

明報記者



香港工程師學會會長陳健碩認為，應追究港鐵為何沒有好好保護鑽挖機，以致遭雨水浸壞。他又指高鐵工程延誤，政府、港鐵及承建商三方都是輸家。（盧翊銘攝）



公共專業聯盟召集人黎廣德昨日出席港台節目《城市論壇》時，出示一份港鐵內部文件，指今年3月底發生黑雨前，港鐵已得知工程要延遲至2017年8月才可通車。（盧翊銘攝）

工程師學會：港鐵未護鑽挖機應追究

【明報專訊】高鐵香港段工程嚴重延誤，港鐵歸咎黑雨浸壞鑽挖機所致，公共專業聯盟召集人黎廣德昨日表示，自高鐵2010年動工至今，香港經歷了4場黑雨，去年5月的黑雨降雨量較今年更多，上月底一場黑雨過後，全港有9部鑽挖機仍能運作，質疑為何今次黑雨會令鑽挖機損壞。香港工程師學會會長陳健碩認為，每場黑雨的雨量及分佈並不平均，難以比較，但他認為港鐵沒好好保護鑽挖機，以致遭雨水浸

壞，應該追究。

黎廣德質疑黑雨前已知延期

黎廣德昨日在港台節目《城市論壇》上質疑港鐵以天氣原因，導致高鐵項目延誤的說法是否成立。他手持一份港鐵內部機密文件，指今年3月底發生黑雨前，港鐵已得知工程要延遲至2017年8月才可通車。他又引述該份文件指出，港鐵估算高鐵工程最新成本高達683.7億元，較半年前估計急升33億元，擔

心到2017年完工時，最終會超支逾100億。

他建議政府成立海外專家參與的小組，調查延誤事件，並改革現時機制，收回港鐵對部分高鐵項目的管理權，例如合約審批權。他又指港鐵把高鐵施工時間定得太緊，業內人士質疑是否可能在這麼短時間內完成如此大規模工程。

出席同一場合的立法會交通事務委員會副主席范國威表示，已去信立法會要求以權力及特權法，成立

獨立委員會調查事件，並要求港鐵公開所有文件。他指出，立法會於2008年7月撥款28億予高鐵作地盤設計及勘測，質疑為何不能預見西九總站地質較預料硬，以及隧道穿越米埔的一段遇溶洞致拖慢工程。他又指政府於2010年由路政署長牽頭成立跨部門監管委員會，應掌握工程進度，但事後政府對工程延誤表示震驚，批評政府監管不力，「很難令人相信政府不知情」。