



編者的話

香港區巴士發展概述 ... 10

分區巴士路線及社區發展

中西區

西區 ... 38

堅尼地城巴士總站 ... 38

城巴 1 5B 5X 10

堅尼地城(卑路乍灣)巴士總站 ... 42

石塘咀巴士總站 ... 43

西營盤(正街)巴士總站 ... 44

摩星嶺巴士總站 ... 45

城巴 5

域多利道(摩星嶺道)巴士總站 ... 46

中上環 ... 49

上環巴士總站 ... 49

中環(交易廣場)巴士總站 ... 50

城巴 75 260

中環港澳碼頭巴士總站 ... 53

新巴 2 720

城巴 788

中環渡輪碼頭巴士總站 ... 56

城巴 11 12 780

新巴 722

中環 5 號碼頭巴士總站 ... 60

中環天星碼頭巴士總站 ... 61

中環 7 號碼頭大巴士車站 ... 62

中環(香港站)公共運輸交匯處 ... 63

中環(大會堂)巴士總站 ... 64

砵典乍街(干諾道中)巴士總站 ... 65

中環(林士街)巴士總站 ... 65

中環(機利文街)巴士總站 ... 66

半山區及山頂 ... 70

蒲飛路巴士總站 ... 70

城巴 3B

新巴 23

旭龢道巴士總站 ... 72

新巴 13

花園道山頂纜車站巴士總站 ... 73

新巴 15C

山頂公共運輸交匯處 ... 75

新巴 15

金鐘 ... 78

金鐘(東)巴士總站 ... 78

城巴 90B

新巴 590A

金鐘(西)巴士總站 ... 80

城巴 629

金鐘(添馬街)巴士總站 ... 81

城巴 12A 12M

金鐘(樂禮街)巴士總站 ... 83

城巴 789

金鐘(政府總部)巴士總站 ... 84

灣仔區

灣仔及銅鑼灣 ... 92

灣仔碼頭公共運輸交匯處 ... 92

新巴 2A 2X 8 8P

灣仔(會展新翼)巴士總站 ... 96

灣仔(北)巴士總站 ... 97

銅鑼灣(摩頓台)巴士總站 ... 98

香港大球場巴士總站 ... 99

渣甸園巴士總站 ... 99

利舞臺廣場巴士總站 ... 99

跑馬地 ... 102

跑馬地(下)巴士總站 ... 102

城巴 8X

跑馬地(上)巴士總站 ... 104

城巴 19

大坑道巴士總站 ... 106

跑馬地馬場巴士總站 ... 107

東區

銅鑼灣東 ... 116

天后站公共運輸交匯處 ... 116

新巴 15B

銅鑼灣(威非路道)巴士總站 ... 117

城巴 5 5X

勵德邨巴士總站 ... 120

新巴 26 81

北角及寶馬山 ... 124

北角碼頭巴士總站 ... 124

城巴 10 85

新巴 23 27 38 41A 42 82

北角(百福道)巴士總站 ... 130

北角(健康中街)巴士總站 ... 131

新巴 18

目錄



寶馬山公共運輸交匯處 ... 132

新巴 25 27

城巴 25A 85

鯗魚涌及太古城 ... 138

鯗魚涌 (祐民街) 巴士總站 ... 138

新威園巴士總站 ... 139

鯗魚涌 (海澤街) 巴士總站 ... 140

太古城中心 (太古城道) 巴士總站 ... 141

西灣河及筲箕灣 ... 144

筲箕灣巴士總站 ... 144

新巴 2X 9

城巴 77

西灣河 (嘉亨灣) 公共運輸交匯處 ... 147

新巴 2 14 720

耀東邨巴士總站 ... 150

新巴 2A

柴灣及小西灣 ... 154

柴灣站公共運輸交匯處 ... 154

杏花邨公共運輸交匯處 ... 154

新巴 8

興華邨巴士總站 ... 156

新巴 81

康翠臺巴士總站 ... 157

柴灣 (東) 巴士總站 ... 158

城巴 780

小西灣邨巴士總站 ... 159

小西灣 (藍灣半島) 公共運輸交匯處 ... 159

城巴 8X 19 85 788 789

新巴 8P 82 82X

小西灣 (富欣花園) 巴士總站 ... 164

香港專業教育學院 (柴灣分校)

巴士總站 ... 164

南區

薄扶林、鋼線灣、瀑布灣及雞籠灣 ... 172

華富 (南) 巴士總站 ... 172

新巴 4 42

華富 (北) 巴士總站 ... 174

城巴 40 40M 48 M47

華富 (中) 巴士總站 ... 177

城巴 41A

新巴 94A

華富 (二) 邨商場巴士總站 ... 179

華貴邨公共運輸交匯處 ... 179

新巴 43X 78

城巴 72

置富花園巴士總站 ... 182

城巴 37A 37B

數碼港公共運輸交匯處 ... 184

新巴 30X

城巴 73

赤柱、大潭及石澳 ... 188

赤柱村巴士總站 ... 188

馬坑邨公共運輸交匯處 ... 189

赤柱監獄巴士總站 ... 190

城巴 6 73 260

赤柱炮台巴士總站 ... 193

新巴 14

石澳巴士總站 ... 194

新巴 9

黃竹坑 ... 199

黃竹坑巴士總站 ... 199

城巴 71

新巴 78

深灣道公共運輸交匯處 ... 201

城巴 48 72A 75

海洋公園公共運輸交匯處 ... 204

城巴 629

海洋公園 (大樹灣) 巴士總站 ... 206

鴨脷洲 ... 208

鴨脷洲邨公共運輸交匯處 ... 208

城巴 90 95C

新巴 91 95

利東邨巴士總站 ... 211

城巴 96 97 98

海怡半島公共運輸交匯處 ... 214

城巴 90B 99 592

新巴 590 509A 595

海怡半島 (美康閣) 巴士總站 ... 218

鴨脷洲大街巴士總站 ... 219

鴨脷洲 (利樂街) 巴士總站 ... 220

鴨脷洲 (利南道工業區) 巴士總站 ... 221

新巴 95

香港仔及田灣 ... 224

石排灣邨公共運輸交匯處 ... 224

城巴 7 76

田灣邨公共運輸交匯處 ... 226

城巴 77

香港仔 (成都道) 巴士總站 ... 227

城巴 98

香港仔巴士總站 ... 228

城巴 70

新巴 595

參考書目 ... 232

香港區巴士發展概述

1842年，清政府和英國簽訂《南京條約》，割讓了香港島給英國。早期的交通工具以轎兜為主，而不少貧苦大眾的工作和居住地方是在同一區域，再加上香港人口不多，故對交通需求不高。1860年，清政府和英國簽訂《北京條約》，割讓了九龍半島給英國。英國進一步發展香港島。1860年代，人力車開始出現。當時，轎兜和人力車是富貴人家的交通工具，其中有私車及公車之分，猶如今天的私家車輛和公共運輸。隨着經濟日漸發展，市民對交通工具的需求日漸增加。1888年，纜車投入服務。1904年，電車投入服務。大型的集體運輸系統在香港島相繼出現，從中可印證香港在這時期發展漸盛。

第一次世界大戰後，汽車在香港仍未普及。1920年代末期，香港島人口漸多，原有的交通系統已不足夠應付市民所需。原有以人力為主的交通工具已難作為主要的運輸工具，以機器推動的汽車便應運而生。市民大眾也開始轉乘巴士，以巴士作為主要的交通工具。

早期港島巴士服務

1920年代，香港島的巴士服務包括有香港仔街坊福利會公共汽車、香港大酒店公共汽車和香港電車公司公共汽車三大類。在三間公司中，香港大酒店巴士公司最早在1921年成立，擁有8輛巴士車隊，主要行駛半山區及淺水灣酒店等地。1930年代，大酒店巴士公司每逢賽馬期間，便開辦大酒店至加路連山道的巴士服務。

1928年，香港電車公司附屬巴士公司成立，巴士服務主要集中於港島市區一帶。1927年，香港電車公司曾向政府申辦無軌電車服務，以舒緩電車擠迫的情況。可惜政府不批准，故在1928年開辦巴士服務，以配合電車發展。電車公司巴士服務主要有兩條路線，分別是由上環至跑馬地和皇家碼頭至太古船塢。1920年代，香港仔街坊福利會公共汽車成立，主要行駛香港仔至中環之間，途經皇后大道中、薄扶林道等地。

當時，香港島巴士服務仍未大力發展，多為某些企業之附屬商業活動。如酒店、電車公司等。香港大酒店公共汽車是香港大酒店公



約 1930 年代在干諾道中行駛的香港大酒店巴士路線 1。
(高添強提供)

司的附屬公司，主力在於酒店業務。又如電車公司公共汽車是電車公司的附屬公司，主力在於電車服務。由此可見，巴士公司規模不會太大。

二十世紀初，本港人口急增。1921年，本港人口是62萬多人，比1911年多了16萬人。這十年間，廣州陷於軍閥割據和混戰之中，不少人民來港避禍。在這種情況下，交通需求也日益殷切。

開啟專營權新時代

1932年，為了改善本港交通，政府改變了過去的放任政策，巴士、渡輪服務改為專利經營。同年6月，政府發出兩個巴士專利權供投標，其中一個屬於香港島巴士專營權。1933年1月，中華巴士公司獲得港島區的專營權，專營權為期15年。當時，專營權有一附帶條件，便是必須向英國或其他英聯邦國家的巴士生產商購買巴士。由該天開始，本

港巴士公司便再沒有使用其他國家的公共巴士在街道行駛，直至1984年條款改變為止。

昔日香港島的三間巴士公司，包括有香港仔街坊福利會公共汽車、香港大酒店公共汽車和香港電車公司公共汽車，在1933年1月，都將車輛轉售給中華巴士公司，不再經營巴士服務。當時，中華巴士公司共耗資34萬元購買了香港電車公司公共汽車的8輛巴士、香港大酒店公共汽車的29輛巴士，以及香港仔街坊福利會公共汽車的7輛巴士。

中華巴士公司原本並非在香港島提供巴士服務，而是在九龍區經營。自成功申請港島專營權後便將九龍區的10輛巴士全數移師香港。由於，海底隧道仍未建成，巴士要經船隻由九龍半島運至香港島，才能繼續為市民大眾服務。因此，中華巴士公司取得專營權時，共有54輛巴士可提供服務。相比過去，香港島的巴士服務改善了，又對路線進行重組。

其中不少巴士路線是以皇家碼頭為總站。皇家碼頭便是第一代的皇后碼頭，可停泊四艘船，於1925年建成。位置約於現今愛丁堡廣場停車場附近。其他總站包括跑馬地、大學堂、香港仔、堅尼地城、淺水灣等。

在1930年代，香港島巴士票價相對昂貴，故華人多選擇電車代步。1935年，巴士公司重整網絡，部分路線引入頭等、二等的概念，二等只是頭等車費的一半。不少華人因



跑馬地(下)巴士總站。



愛丁堡廣場停車場。

此轉乘巴士，不再乘電車。除此之外，巴士公司也引入月票制度，市民大眾覺得月票較為優惠，決定棄電車轉乘巴士。服務時間方面，巴士班次十分頻繁，除部分市郊路線外，大部分路線也是五至十分鐘便有一班。服務時間大都由早上 6 時或 7 時開始，至深夜 12 時才終止。

當時，中華巴士更有自製輔幣，方便乘客支付車費。1935 年 4 月 2 日的《工商日報》記載：「為利便搭客，有所變通，如電車公司之設有五仙輔票，故中華公司亦設有一種銀幣，以便搭客找贖。查此銀幣，形如本港之五仙銀幣，且刻有中華汽車公司及五仙之字樣，幣中則有孔如三角形，凡搭客得此銀幣，均可在該公司之各輛巴士通用云。」

1937 年，瑪麗醫院開幕後，中華巴士改變 4 號路線，直達醫院門前。當時的收費是統一碼頭至瑪麗醫院頭等一角半、二等一角；由統一碼頭至大學堂頭等一角、二等五仙；由七號警署至瑪麗醫院了頭等一角、二等五仙。當時，巴士公司積極擴展服務及實行分段收費。

與 1920 年代相比，香港巴士服務質素有所提升。巴士數量增加、班次加密、車資減少，更有代幣找贖。不少市民大眾也喜歡乘搭巴士，不再搭電車。這種改變正好為香港巴士日後的發展奠下良好的基礎。

在 1933 年 6 月，中巴共提供 7 條巴士路線服務。路線詳情如下：

路線	起終點	原經營者	班次
1	皇家碼頭至跑馬地	香港電車公司附屬巴士公司	每隔 10 分鐘一班
2	皇家碼頭至太古船塢	香港電車公司附屬巴士公司	每隔 30 分鐘一班
3	皇家碼頭至大學堂(經堅道)	香港大酒店公共汽車	每隔 5 分鐘一班
4	皇家碼頭至大學堂(經皇后大道)	香港大酒店公共汽車	每隔 10 分鐘一班
5	大坑至堅尼地城	香港大酒店公共汽車	每隔 5 分鐘一班
6	皇家碼頭至淺水灣	香港大酒店公共汽車	每隔 60 分鐘一班
7	香港仔至鹹魚欄	香港仔街坊福利會公共汽車	每隔 15 分鐘一班

戰爭時期巴士服務

在日軍侵港前，本港巴士溢利曾急增。在 1940 年 10 月 10 日《華字日報》中曾載：「中華巴士公司兩年內溢利百餘萬，各地難民集中本港，搭客擠擁實為主因。」當時，據中華巴士公司總司理顏成坤透露向英國訂購巴士，但因當時歐洲正爆發戰爭，航運滯礙，只有 12 輛新車抵港。由此可見，當時香港交通出現問題與戰爭有密切關係。不久之後，香港巴士發展更演變至慘不忍睹的局面。

1941 年 12 月 25 日，香港淪陷，開始三年零八個月黑暗的日子。戰前，本港巴士數量約有三百多輛。但戰時不少巴士受到戰火破

壞，或遭日軍掠奪充公，或遭改為貨車，巴士數量只剩下百多輛，半數更需要維修。1942 年 1 月 11 日，九龍巴士恢復部分巴士服務。1 月 15 日，港九各地交通非正式恢復。1 月 25 日，香港島中華巴士的 4 條巴士路線恢復行走，票價最少為五仙。

1942 年 10 月，日本軍政府指令香港公共運輸的商人集資組成香港自動車運送會社。日本人擔任這個會社的顧問，重整陸上交通運輸，希望以此增加車輛數目，改善交通情況。可惜，因資源不足、巴士仍供不應求，路線被迫大減。當時，香港和九龍分別只有 4 條巴士路線，新界有兩條路線。相比在戰爭爆發前，路線數量大減。

日本統治香港時期的港島巴士服務

路線	起終點	原經營者	班次
1	大坑至堅尼地城	與 5 號巴士路線相同	每隔 10 分鐘一班
2	中區油蔴地碼頭至香港仔	與 7 號巴士路線相同	每隔 60 分鐘一班
3	中區油蔴地碼頭至大學堂	與 3 號巴士路線相同	每隔 30 分鐘一班
4	中區油蔴地碼頭至赤柱	與 6 號巴士路線相同	每隔 120 分鐘一班

不過，巴士數量雖然不足，居民卻沒有不滿。在淪陷時期，居民生活貧困。加上日軍在港干犯不少暴行，如搶掠、強姦婦女等，故居民除非迫不得已要出外，否則都寧願留在家中。1942年1月，軍政府頒佈華人疏散方案，以勸諭、利誘，甚至強迫的方法，使居民，特別是無業者，離港返回鄉居原籍。香港淪陷後的一年，估計已超過50萬居民離港回鄉。及至1943年，糧食供應日漸緊張。日本軍政府更強硬地執行歸鄉政策。在日佔香港末期，本港人口僅餘60多萬人。在人口減少及居民貧困的情況下，巴士需求比前較少。乘搭交通工具變成一件奢侈的事情，不少居民都是徒步往返各地。

戰爭後的巴士服務

1945年8月，日本投降。本港兩間巴士公司戰時損失慘重，中華巴士損失巴士數量達76%，只剩下26輛巴士。九龍巴士損失巴士數量更高達96%，只剩下17輛巴士，當中只有6輛可以行駛，不少巴士更被棄置或丟失引擎。後來，巴士公司發現部分的巴士引擎被漁民擅自取下來推動漁船。戰時，軍政府曾計劃將一些巴士運往日本。這些巴士後來在太古船塢被人發現，並歸還給政府。日本投降後，雖然將日佔時期徵用的車輛和船隻歸還給港英政府，但未能即時歸還給所屬公司或機構，故部分仍能夠行駛的車輛便被政府徵用來運送物資。由1946年起，政府才開始逐步將徵用的車輛歸還給所屬

機構。

1945年9月，中華巴士應政府要求，首先恢復跑馬地和赤柱的巴士服務，接濟被圍困的英軍。10月31日，中巴恢復往來中環和大坑銅鑼灣道的巴士服務。由於當時乘客眾多，巴士未能應付龐大載客量，因此超載問題十分嚴重。一輛巴士經常超載數十人。

當時，中巴和九巴的巴士數量嚴重不足，難以應付需求。政府經過深入考慮後，決定向兩間巴士公司提供十多輛軍用貨車，其中包括從印度運來的舊軍車，改裝作為巴士。這些另類的巴士可暫時解決巴士不足的問題。戰後，本港人口激增。日佔香港末期，本港人口只有60萬人。1946年，人口已急升至168萬人。1948年，人口更高達200多萬人。人口急升，交通需求也急增。兩間巴士公司亦配合當時交通發展，向英國訂購巴士，以改善服務。這些巴士在1947至1948年間陸續到港，本港巴士服務才逐漸回復正常。根據1948年《香港年報》，中巴乘客量高達2,000多萬人次。

1947年，中巴開辦兩條新路線，總路線合共有7條。中巴當時還要面對工潮困擾，終在1947年9月得到解決。根據1947年9月27日的《香港工商日報》記載：「中華巴士工潮圓滿解決，代表鄧和報告最後談判結果：(1) 增薪百分之五十，由9月16日起增加，(2) 每月例假4天，津薪照舊，(3) 十年退休問題，原則上已接納。」

根據1948年4月8日的《華僑日報》記載：「憶自1946年之初，正式由公司撥出服務之巴士僅獲三輛，迨47年降臨，即增至十輛，當時每日收入亦由2000增至7000。惜不幸軒尼詩道車廠火災降臨，本公司蒙受之損失凡二萬餘元耳，此亦收入低減之因素也。此次在全部收入中，董事已決撥十萬元作職工退休準備金，七萬元為稅金，十五萬元為通常準備金故純利實不外三十萬元而已，故股息之分派，亦為每股八毫，另紅股每股二元六毫，股稅則由公司代付。」由此可見，巴士公司在戰後經營十分艱難。至1948年底，港島巴士服務已大致回復正常。

中巴當時有108輛巴士，數量和戰前一樣。1948年，中巴已有2,000萬乘客人次量及總行車英哩數超過300萬英哩。1949年，中巴進一步擴展其版圖。當年11月，一條由灣仔杜老誌道的新碼頭至筲箕灣愛秩序灣道的新路線啟用。巴士數量已增加至128輛，但培訓司機的教車師傅人才十分短缺，因此中巴仍面對不少困難，有待解決。

1950年代巴士服務

1950年，巴士數量已增至144輛。1951年，三條新路線啟用，其中一條是市區線：一條由北角至水坑口街；兩條郊外線：一條由筲箕灣至石澳，另一條由維多利亞城至赤柱炮台。1952年，中巴的乘客量增加了6.71%，至4,900多萬人次。1951年，

中巴開辦一條新路線，由西環至大坑。1952年9月，引入學童月票計劃，費用為8元，有助吸引更多乘客轉搭巴士。1953年，乘客量穩步上升至接近5,000萬人次。每天的繁忙時間，由維多利亞城、跑馬地、水坑口街等地每一分鐘便有一輛巴士駛出。中巴也為了改善服務，針對郊區多斜路多彎路特點，要求英國生產商製造一些較短底盤的巴士行駛這些地區。1954年，中巴巴士數量增至188輛，其中九成由英國生產的大馬力型號車種。同年，中巴開辦兩條新路線：一條路線由灣仔杜老誌道碼頭至大坑，另一條由筲箕灣至柴灣。這些新路線配合了柴灣和大坑之發展。中巴亦引入成人月票制度，每張18元。

	巴士數量	哩數 (百萬計)	乘客量 (百萬計)
1950	144	5.3	43.6
1951	151	6.1	46.1
1952	170	6.8	49.2
1953	172	7.6	49.7
1954	188	7.4	47.7
1955	193	7.8	64.5
1956	200	8.1	67
1957	219	8.4	71
1958	237	9.2	79
1959	244	10	87
1960	300	11	100

資料來源：《香港年報》(1950-1960)、《香港運輸署年報》(1950-1960)



途經中區的佳牌阿拉伯 UF 型中巴。(高添強提供)

巴士數量	哩數 (百萬計)	乘客量 (百萬計)	
1961	307	12	120
1962	325	13.5	134
1963	360	14.2	143
1964	394	15.3	158.7
1965	459	16.6	169.3
1966	498	18.7	186.6
1967	502	15.3	169.2
1968	483	18.7	201.6

資料來源：《香港年報》(1961-1968)、《香港運輸署年報》(1961-1968)

1956年，中巴為了改善員工福利，在北角興建員工宿舍和福利中心。這個宿舍可容納多達 200 個家庭。福利中心更有餐廳、診所和康樂室等。1957年，中巴購入了 44 輛新巴士，大大提升服務質素。在北角的新總部和維修中心亦落成啟用，整個總部和維修中心建築費用高達 180 萬元。

1960 年代巴士服務

1960年，中巴達至一個新的里程碑。中巴的專利權得以延續 15 年至 1975 年 2 月 14 日，並需要繳交 46% 的純利給政府。當時



1967年由中環至山頂的佳牌阿拉伯五型巴士中巴路線 15。(高添強提供)



1965年的山頂巴士總站。(高添強提供)

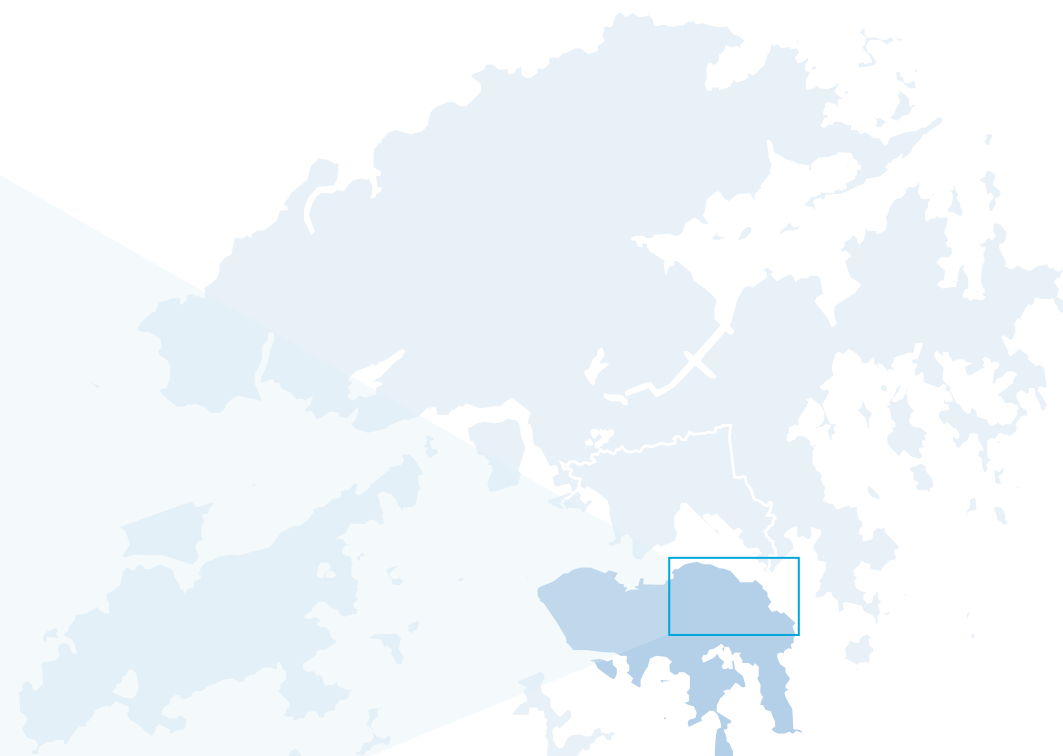
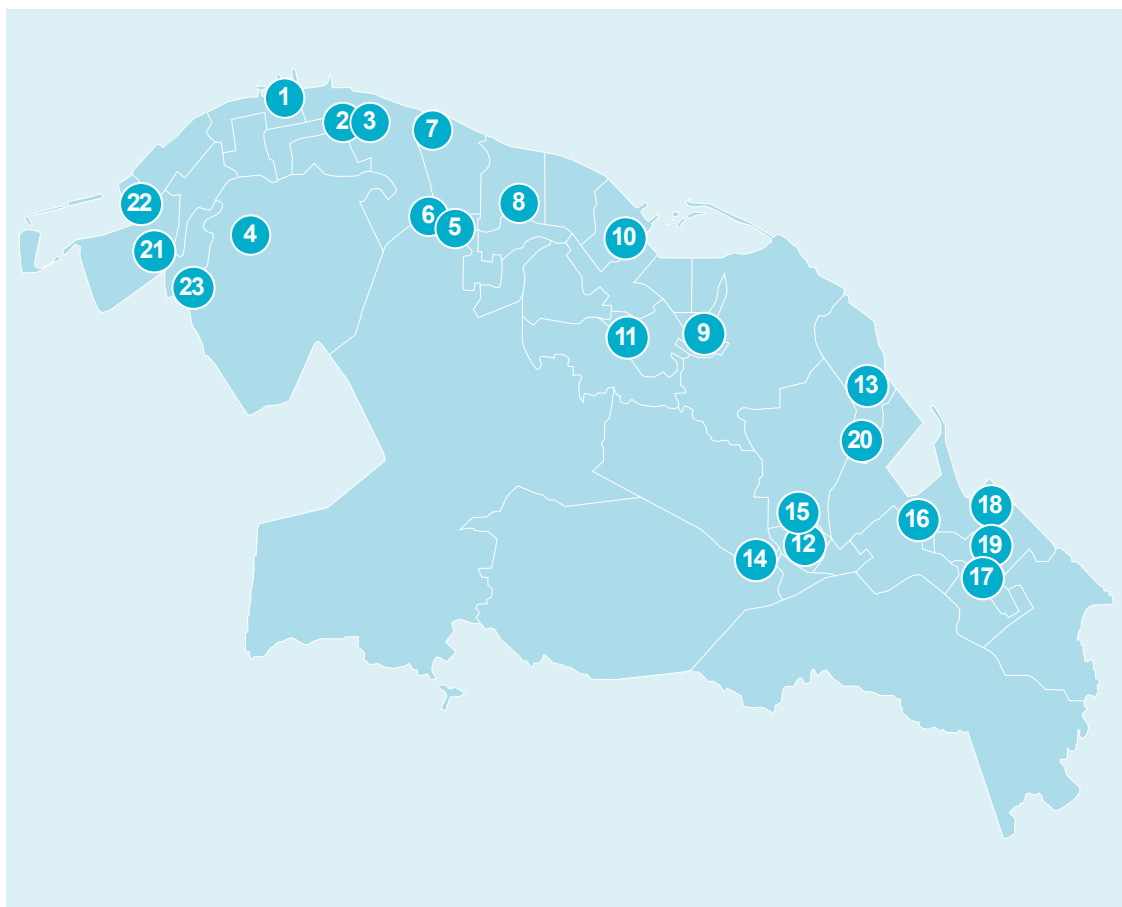
中巴巴士數量已多達 300 輛，乘客量更超過一億人次。1962年，中巴開始採購雙層巴士以增加乘客量。在對岸的九巴已在 1949 年已引入雙層巴士，中巴可說落後了十多年。同年，兩條新路線啟用：其中一條是由維多利亞城至山頂，另一條是由筲箕灣至赤柱，途經大潭水塘。1963年，中巴正式推出雙層巴士服務。根據 1963 年 1 月 23 日的《星島日報》報道指出：「雙層巴士初行港島——昨晨 (1 月 22 日) 7 時 5 分，港島第一輛雙層巴士派出服務，頗吸引乘客的好奇。這架雙層巴士係 AD4527。行走 2 號路線，由筲箕灣至上環。該巴士樓上載客 43 人，樓下坐位 32 人，企位 11 人，共可載客 86 人。」同年，中巴已訂購了 30 輛雙層巴士，準備大展拳腳。

除引入雙層新巴士外，中巴也開拓新的路線，包括北角至快活谷，淺水灣和南灣的暑假服務等。當時的巴士路線已增至 28 條 (其

中包括兩條假日線、一條跑馬日線)。巴士公司更引入市區月票、學童票計劃、12 歲以下學童和制服工作人員可獲得半價優惠等。1967年，中巴的巴士數量已超過 500 輛，其中 118 輛是雙層巴士，384 輛是單層巴士。乘客量人次已達 16,900 多萬，行駛總英哩數多至 1,500 英哩。路線多達 30 條。市區車費為一角一英哩，超過一英哩便收兩角。

1966 和 1967 年兩年對中巴來說充滿着挑戰。1966 年 6 月 12 日，香港發生大雨災，曾錄得一小時內高達 108.2 毫米的雨量紀錄，導致 64 死 29 傷 48 失蹤、2,500 多人無家可歸，經濟損失超過 5,000 萬港元。當時，北角明園西街有大量汽車翻側，堆積在斜坡的中央。不少中巴巴士因雨災受損而無法行駛，中巴只可作有限度服務，到 8 月 14 日服務才重歸正常。1967 年，香港發生暴動。中巴只可提供 77% 的服務。市民大眾因

東區



- 1 北角碼頭巴士總站
- 2 北角(百福道)巴士總站
- 3 北角(健康中街)巴士總站
- 4 寶馬山公共運輸交匯處
- 5 鯗魚涌(祐民街)巴士總站
- 6 新威園巴士總站
- 7 鯗魚涌(海澤街)巴士總站
- 8 太古城中心(太古城道)巴士總站
- 9 筲箕灣巴士總站
- 10 西灣河(嘉亨灣)公共運輸交匯處
- 11 耀東邨巴士總站
- 12 柴灣站公共運輸交匯處
- 13 杏花邨公共運輸交匯處
- 14 興華邨巴士總站
- 15 康翠臺巴士總站
- 16 柴灣(東)巴士總站
- 17 小西灣邨巴士總站
- 18 小西灣(南灣半島)公共運輸交匯處
- 19 小西灣(富欣花園)巴士總站
- 20 香港專業教育學院(柴灣分校)巴士總站
- 21 銅鑼灣(威非路道)巴士總站
- 22 天后站公共運輸交匯處
- 23 勵德邨巴士總站

東區

東區是指香港東北部地區。根據區議會分界，東區東起小西灣、西迄銅鑼灣東，包括柴灣、筲箕灣、西灣河、太古、鰂魚涌、北角及炮台山等地。有關東區的記錄最早見於明朝萬曆年間，中國官方史籍《粵大記》中。書中的航海圖記載了筲箕灣當時的地名：「稍箕灣」，位置約為今天的西灣河、筲箕灣一帶。昔日的筲箕灣、阿公岩及鰂魚涌為開採花崗石的石礦場，不少惠州、潮州及客家人士都來當地開採花崗石，並且在當地出現小型的村落。不過這些石匠大部分只是暫居於香港，因此這些村落的人數並不多，發展十分緩慢。

1841年，香港成為英國的殖民地，英國政府於香港島建立維多利亞城。其中，東區除了銅鑼灣部分地區之外，並未納入其中。1843年，英國曾經在柴灣內的童軍山建立了軍營，但是不久後因熱病流行而撤離了。直至十八世紀中，英軍才再次於柴灣內的柴灣山建立西灣炮台及鰂魚門軍營，令當地再次成為重要的軍事地點。1883年對於東區而言是重大的一年。這年，太古洋行在鰂魚涌興建了太古糖廠，其後又興建了太古船塢，令東區的發展出現了重大的改變。太古糖廠及太古船塢的出現為東區製造大量就業機會，令區內人口逐漸增加，同時令西灣河、筲箕灣一帶開始發展成住宅區。隨着東區的工業發展，區內的對外交通需求也不斷增加。1904年，電車服務延長至筲箕灣，接通區內外的交通。不過，由於當時電車班次疏落，筲箕灣區內的工人如果需要前往上環，便要準時到達車站乘車，不然便要花長時間來等待電車了。因此當時便出現了「英雄被困筲箕灣，未知何日上中環」的順口溜。東區的工業在二次大戰前亦漸漸發展起來，並且日漸興盛。不同種類的工業紛紛在東區立足，包括北角發電廠、商務印書館位於香港的北角分廠、馮強樹膠廠等等，令東區成為一個重要的工業地區。



1975年的北角碼頭巴士總站。(高添強提供)

二次大戰以後，英國與美國、澳洲、新西蘭、加拿大五國簽訂了聯合收集情報的協議，因此英國在小西灣建立了位於遠東的情報中心，以監聽中國內地的無線電廣播。直至 1980 年代，英國和中國開始就香港的前途問題進行談判，這個情報中心也隨後停止運作。二次大戰至 1980 年代期間，東區的發展方向也出現了轉變：從工業為主轉變為以住宅為主。區內開始出現多個公共屋邨，當中北角區於 1950 年代開始更先後有大量從內地來香港逃避內戰的上海人及福建人聚居，因此北角先後有「小上海」及「小福建」之稱。同時東區昔日的工業重地也漸漸從北角、太古等地轉移到阿公岩及柴灣。隨着太古糖廠及太古船塢在 1970 年代停止運作，鰂魚涌及北角一帶便成為了工業及居住混合地區。時至今日，東區已經成為香港其中一個重要的工商業及住宅區，為香港島的居民提供了一個安居樂業的地方。



↑ 1976 年的柴灣巴士總站內有佳牌阿拉伯五型和利蘭泰坦 PD34 的巴士。(高添強提供)



↑ 從遠處高眺的柴灣巴士總站。(高添強提供)

銅鑼灣東

巴士資訊站

銅鑼灣東區有 3 個巴士總站，分別是天后站公共運輸交匯處、銅鑼灣（威非路道）巴士總站及勵德邨巴士總站。

天后站公共運輸交匯處

天后站公共運輸交匯處位於柏景台的基座，

於 1989 年 10 月 7 日正式落成啟用。期間有不少巴士路線均曾以此為總站，例如中巴路線 23B，城巴路線 962 等等。不過，這些路線分別在 1989 至 2001 年間均相繼遷出或暫停服務，巴士總站也漸漸成為以特別路線為主的巴士總站，例如路線 307P 在 2008 年 5 月 13 日遷入此站，2011 年 7 月 4 日，路線 948X 以此為總站等。1997 年，新巴及九巴聯合經營的路線 914 及九巴路線 968 遷入此站，成為此站鮮有的常駐路線之一。



↑ 天后站公共運輸交匯處。



↑ 新巴 # 3345 (KR8041) 行走路線 15B 開往山頂。



- ▶ 路線 15B 由新巴營辦，行走來往天后站至山頂，是一條假日路線。
- ▶ 路線 15B 於 1974 年 9 月 20 日投入服務，當時由中巴營辦，只於中秋節及重陽節期間行走來往銅鑼灣至山頂。
- ▶ 1975 年 9 月 28 日，路線 15B 改為於假日期間提供服務，並把總站設於銅鑼灣（百德新街）。1992 年 9 月，路線 15B 的總站再次遷往天后地鐵站。1998 年 9 月 1 日，路線 15B 的專營權改為由新巴營辦。2003 年 6 月 22 日，路線 15B 改為中午開始才提供服務，並改為每 20 分鐘開出一班。

- 特別路線有路線 307P（大埔（汀太路）至天后站），路線 914P（海麗邨至銅鑼灣（天后）），路線 914X（海麗邨至天后站），路線 948（長安至天后站及天后站至長宏），路線 948P（長安至天后站），路線 948X（長宏至天后站），路線 E11S（東涌（逸東邨）至天后站），以上 7 線只在平日早上或下午繁忙時間提供單向班次固定服務，不設回程。
- 前往機場的有城巴路線 E11（天后站至機場博覽館）。
- 過海隧道巴士有路線 914（天后站至海麗邨），路線 968（銅鑼灣（天后）至元朗（西））。

銅鑼灣（威非路道）巴士總站

銅鑼灣（威非路道）巴士總站於 1982 年 1 月 8 日啟用。同日，中巴路線 5 以此為總站。雖然路線 5 的專營權在 1990 年代初改為城巴經營，不過這並沒有影響路線 5 以銅鑼灣（威非路道）為總站的情況。期間銅鑼灣（威非路道）總站並沒有太大改變，直至 2008 年 8 月 18 日，路線 5X 以此為總站，令以銅

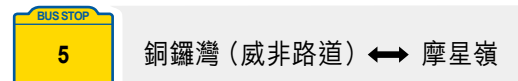
鑼灣（威非路道）為總站的巴士路線增加至兩條。不過，由於銅鑼灣（威非路道）總站鄰近天后站公共運輸交匯處及地鐵天后站，因此該站的使用率並不高，平時多發揮其中途站的角色。



銅鑼灣(威非路)巴士總站。



城巴# 8258 (RP7894) 行走路線5 開往摩星嶺。



銅鑼灣(威非路) ↔ 摩星嶺

- ▶ 路線5由城巴營辦，行走來往銅鑼灣(威非路)至摩星嶺。
- ▶ 路線5的前身為香港上海大酒店於1933年營辦的巴士，當時並沒有路線編號。1933年6月11日，該路線改為由中巴專營，並把路線編號改為5，行走來往大坑至堅尼地城。
- ▶ 日治時期，路線5曾經暫停服務，直至1946年5月13日才重新投入服務，行走來往統一碼頭至大坑。1946年7月6日，路線延長為行走來往水坑口至大坑。1948年11月1日，路線再一次改為來往大坑至堅尼地城，並且增加來往

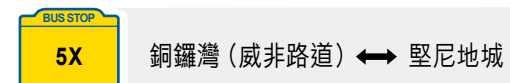
大坑及水坑口的短途班次，於早上至傍晚時間服務。

- ▶ 1955年4月3日，路線位於維多利亞公園興發街旁邊的總站遷至銅鑼灣道近皇仁書院對面。直至1970年代，路線5再有新的變化。1973年4月10日，路線5改為來往銅鑼灣(裁判司署)至堅尼地城。1980年5月1日，路線5再一次改為來往銅鑼灣(裁判司署)至西營盤，並且改為平日清晨至傍晚提供服務。兩年後，路線5在1982年1月8日改為來往銅鑼灣(威非路)至西營盤，以配合銅鑼灣裁判司署區域的拆卸。

- ▶ 1993年9月1日，路線5的專營權改為由城巴經營，並且在1996年12月9日起，將路線改為下午來往銅鑼灣(威非路)至堅尼地城，上午繁忙時間則保持來往銅鑼灣(威非路)至西營盤。1997年1月20日，路線改為全日服務，並且於1998年8月22日將所有班次轉為來往銅鑼灣(威非路)至堅尼地城。2004年5月31日，路線再一次改為來往銅鑼灣(威非路)至摩星嶺。



城巴# 8139 (PG4068) 行走路線5X 開往堅尼地城。



5X 銅鑼灣(威非路) ↔ 堅尼地城

- ▶ 路線5X由城巴營辦，行走來往銅鑼灣(威非路)至堅尼地城。
- ▶ 路線5X於1997年5月19日投入服務，以配合路線5M的取消。當時路線

行走來往堅尼地城至灣仔碼頭，並且只在平日早上及下午繁忙時間分別從堅尼地城及灣仔碼頭單向開出。1999年8月22日，路線改為每日早上至黃昏期間提供服務。

- ▶ 2003年非典型肺炎期間，路線5M改為平日早上繁忙時間提供雙程服務，下午繁忙時間服務則維持正常。2004年5月31日，路線改為平日早上繁忙時間由堅尼地城單向開出至灣仔(盧押道)，下午繁忙時間則改為由灣仔(修頓球場)單向開出至堅尼地城。

- ▶ 2008年8月18日，路線5X改為行走來往銅鑼灣(威非路)至堅尼地城，並且提升為每天全日服務。2010年4月26日，路線5X增加由灣仔(修頓球場)單向開出至堅尼地城的特別班次，於星期一至星期五下午6至7時提供服務。2013年1月28日，路線5X再一次於平日增設特別班次，早上由堅尼地城單向開出至盧押道。

勵德邨巴士總站

勵德邨總站於 1989 年 4 月 28 日啟用，以配合勵德邨日益增加的交通需求。期間，中巴路線 11A，新巴路線 23A 及 23B 都以此為總站，方便區內市民來往香港島其他地方。

不過，路線 11A 及 23A 分別在 1998 年 9 月 1 日及 2013 年 7 月 14 日停止服務，路線 23B 亦於 1999 年 6 月 28 日遷出此站。之後，路線 26、81 及 81A 相繼遷入此站，取代 17A，23A 及 23B，繼續為區內的市民提供服務。



勵德邨巴士總站。



新巴 # 3333 (JK5927) 行走路線 81 開往勵德邨。



新巴 # 3360 (3917) 行走路線 26 開往勵德邨。

BUS STOP
26 勵德邨 ↔ 荷李活道

- ▶ 路線 26 由新巴營辦，循環來往勵德邨至荷李活道。
- ▶ 路線 26 於 1987 年投入服務，最初由中巴營辦，每天早上至傍晚時間提供服務。1998 年 9 月 1 日，路線 26 的專營權改由新巴營辦，並且在 1999 年 2 月 8 日改為全日服務。

BUS STOP
81 勵德邨 ↔ 興華邨

- ▶ 路線 81 由新巴營辦，行走來往勵德邨至興華邨。

- ▶ 路線 81 於 1976 年 9 月 12 日投入服務，最初由中巴營辦，以配合興華（二）邨的落成及柴灣區的巴士路線重組。
- ▶ 1998 年 9 月 1 日，路線 81 交由新巴營辦至今。

● 特別路線有路線 81A（上課日上午由興華邨單向開出至勵德邨，下午則由勵德邨單向開出至興華邨）。

巴士與民生點滴

銅鑼灣天后廟內，存有一口古鐘，該鐘鑄於乾隆十二年（1747），可見早於 1842 年香港島成為英國的殖民地以前，已經有人在銅鑼灣一帶聚居，由於當地海岸線的形狀如銅鑼一般，因而得名「銅鑼灣」。1842 年，香港成為英國的殖民地，香港政府開始於香港島北部興建「維多利亞城」，其中位於東區的銅鑼灣地區成為住宅區，與位於灣仔區的銅鑼灣商業區相鄰。

1982 年開始至 1983 年間，地下鐵路金鐘至柴灣段開始動工，其中天后站的興建位置位於銅鑼灣裁判署，因此銅鑼灣裁判署地區在 1982 年 1 月開始拆卸。大坑（銅鑼灣裁判署）總站亦於同時拆卸，當中路線 5 遷至銅鑼灣（威非路道）總站，而原址則興建了柏景台及地鐵天后站。位於柏景台基座的天后站公共運輸交匯處於 1989 年 10 月 7 日啟用，取代原有的大坑（銅鑼灣裁判署）總站。由於天后站公共運輸交匯處與天后站相鄰，因此巴士站內的路線以特別路線為主，

連接香港、九龍及新界不同地區，為上班族及學生提供接駁交通工具，可見天后站公共運輸交匯處與天后地鐵站之間互相補足角色，協助本區的市民來往香港不同地區。

1975 年，以圓柱體的建築設計而著名的勵德邨，其第一座樓宇落成於大坑，隨着勵德邨的落成，當地開始出現與市區相連的交通網絡，以方便市民來往香港各地。在這個背景下，中巴路線 23A 在 1975 年遷至勵德邨。1976 年，中巴再在區內新設路線

11A，以配合區內的發展。為了應付區內日漸增加的交通需求，勵德邨內興建了巴士總站，於 1989 年 4 月 28 日開始使用，為區內市民連繫區外的交通。由於勵德邨位於山腰，和銅鑼灣有一段距離，因此勵德邨總站內的巴士成為區內居民來往市區重要的交通工具，可見社區發展和交通工具之間互相依賴，密不可分的情況。



↑ 準備出發往大坑的中巴路線 19。



巴士路線追蹤

天后站公共運輸交匯處、銅鑼灣（威非路道）總站及勵德邨總站的巴士線主要可分為三大類，第一類是香港島區內的巴士路線，如路線 5 行走銅鑼灣（威非路道）至摩星嶺，路線 81 行走勵德邨至興華邨，方便區內市民來往香港島其他地區。

第二類也是最主要的一類便是特別路線，例如假日路線 15B 行走天后站至山頂、路線 948X 單向前往長宏至天后站、路線 914P 單向前往海麗邨至銅鑼灣（天后）。這些來往九龍、新界的巴士路線多為晨早或下午特快班次路線，方便居民快速直達香港其他地區上班、上學以及在下班、下課時為市民提供更多交通選擇。

第三類是連接九龍及新界的巴士路線，如有過海隧道巴士路線 914 來往天后站至海麗邨，北大嶼山對外巴士路線 E11 來往天后站至機場博覽館等，主要方便市民往返九龍、新界及機場。