

## 東區簡史

東區位於港島北岸東陲，涵蓋範圍包括北角、七姊妹、鰂魚涌、西灣河、筲箕灣和柴灣；當中筲箕灣的名字更可追溯到明代萬曆(1573-1620)年間成書的《粵大記》。但相對於中環、上環、西營盤以及灣仔來說東區發展起步較遲。

遠在香港開埠以前，開採石礦是東區的主要工業生產，今日的鰂魚涌、筲箕灣和亞公岩一帶，都是石礦場。自太古洋行於 1883 年起在鰂魚涌投資，先後開設糖廠和船塢後，引進區內現代化的工業，帶動了區內的發展。與中環、上環、西營盤，以及灣仔等地比較，東區發展起步較遲，人口密度較低，但土地資源相對較多，加上電車於 1904 年通車後，通往北角至筲箕灣的交通大為改善，人口大大增長，不少工業都在此設廠區內日趨繁盛；而濱海的七姊妹亦曾是暢泳、消閒的好去處。到了 1920 年代，華資工業陸續在北角和筲箕灣設廠，成為港島的工業區。

早在香港開埠初年，英軍已於西灣南方(約今柴灣坳)，設置兵營，以保衛維多利亞港東面入口鯉魚門的航道。1878 年，英軍本來已打算在鰂魚涌寶馬角裝設大炮，以增強港島東部的火力。但到了 1880 年代，英軍改為在鯉魚門一帶大興防禦工事，興建了鯉魚門軍營，以及軍事堡壘及炮台等，包括鯉魚門西炮台、中央炮台、鯉魚門背面炮台以及鯉魚門渡口炮台等多座炮台。此外，英軍更在鯉魚門的岬角開鑿天然岩洞，建成布倫南魚雷發射站。而鯉魚門軍營及炮台的核心建築物，就是在 1887 年建成的鯉魚門堡壘。堡壘座落在最靠近鯉魚門海峽山崗頂部，居高臨下，俯瞰整條通往維多利亞港的航道；堡壘更有兩個炮位，配備「隱沒式」後裝大炮。1895 年，英軍在西灣山修建了一座軍事堡壘，至 1898 年又在堡壘旁加建西灣炮台。1903 年，英軍更在鯉魚門堡壘以東增建白沙灣炮台。

到了 1937 年，鑑於日本對外擴張的野心日熾，英軍決定加強香港島海岸防衛設施，遂於港島東部歌連臣山麓興建歌連臣炮台，於 1938 年完成。同年落成的還有位於英皇道和電照街交界的難民營，以收容進入香港範圍的國軍士兵。1941 年，香港政府在太古水塘附近興建爐灶，以備戰爭一旦爆發，可作臨時飯堂，為市民提供白飯和稀粥。當日軍在 12 月進侵香港時，據說西灣炮台的高射炮曾擊落日軍戰機。18 日晚上，日軍從魔鬼山橫渡鯉魚門海峽，並在亞公岩登陸。日軍與鯉魚門炮台的守軍激烈戰鬥，不少守軍壯烈犧牲。日軍佔領香港後，於 1942 年初把北角難民營改為戰俘集中營，主要囚禁加拿大官兵。當他們在半年後被轉送到深水埗集中營後，北角集中營即關閉。

戰後，鯉魚門岬角及西灣山仍被用作軍營。1977 年，英軍將鯉魚門軍營及炮台交還香港政府，鯉魚門軍營被改作公園及渡假村，而鯉魚門炮台及堡壘則改建為香港海防博物館。

此外，在柴灣歌連臣角的國殤墳場及紀念碑於 1954 年成，以紀念在香港保衛戰中捐軀，和在日治時期死於戰俘集中營的軍人，以及在二次大戰期間在台灣作戰而殉職的軍人。

戰後，由於工業日趨蓬勃，香港政府遂於 1950 年代末，在柴灣興建工廠大廈，而私人興建的工廠大廈亦相繼落成，柴灣成為新興的工業區。至 1970 年代初，更有工廠大廈在亞公岩建成。不過，隨著香港經濟在 1980 年代轉型，工廠數目漸減，廠廈拆卸後取而代之成為商住樓宇和大型屋苑。時至今日，亞公岩和柴灣工業區只餘少量工廠大廈。

「英雄被困笏箕灣，未知何日到中環」這句俗語，反映了東區早期嚴重的交通問題。香港島本來就是山多平地少，銅鑼灣以東地方，由於無需急於發展，所以一直甚為荒涼。位處東陲的笏箕灣受鰂魚涌一帶高而陡峭的地勢阻隔，往來中環以水路反較陸路交通來得方便。

電車 1904 年投入服務後，交通改善後帶動了東區的發展。銅鑼灣至笏箕灣的電車最初是單軌行走，至 1920 年才敷設雙軌，區內交通進一步改進。戰後，由於載客量大增，電車曾於 1950 年在英皇道及七姊妹道之間增設車廠，以容納其不斷擴大的車隊，復於 1960 年引進「拖卡」。不過，附設拖卡的電車東行線以北角為終站，正好反映了鰂魚涌一帶的電車路是處於高低起伏的地勢，電車的載重量過大恐發生意外，故東行線「拖卡」電車最遠只能駛往北角。

香港在 1920 年代已有巴士服務，但早期往返東區的巴士最遠以太古船塢東閘為終點站，西灣河至笏箕灣的居民要徒步至船塢東閘乘坐巴士。中華汽車公司於 1933 年投得港島巴士的專營權後，在名園以東開設車廠。政府雖然在 1930 年代已開闢通往柴灣的香島道(即今柴灣道)，但巴士服務要到 1950 年代才擴展到柴灣。初期往來柴灣的巴士以新廈街為終站，但隨著柴灣人口及工廠日增，行走柴灣的巴士路線及服務範圍也增加。

戰後，東區人口激增，交通流量當然也增加。可是，當時從中區往中環只得笏箕灣道和英皇道這條幹道，繁忙時間路面不勝負荷，漸出現交通擠塞的情況。到了 1970 年代中期，塞車情況愈趨惡化，北角、鰂魚涌、笏箕灣出現多個交通樽頸位，東區居民飽受塞車之苦。政府遂決定在笏箕灣與北角之間海傍興建東區走廊，以解決塞車問題。東區走廊首段於 1984 年通車，而笏箕灣至柴灣段則在 1989 年通車，大大改善了東區往中的交通。

當東區走廊尚在施工，政府為舒緩笏箕灣道及英皇道在繁忙時段擠塞的情況，遂在 1980 年實施巴士電車專線。此外，更開辦太古城及柴灣小輪航班，分別接載東區居民往中環，以及觀塘和九龍城。其實，東區的渡輪服務最早可追溯至 20 世紀初，當時笏箕灣已有前往坑口、西貢，以及經九龍城和紅磡到中環的航線，戰後則有前往調景嶺及鯉魚門的航線。1963 年，北角碼頭啟用，先後開辦來往紅磡、九龍城和觀塘的航線，又開辦汽車渡輪服務，北角碼頭成為港島接連九龍的交通樞紐。隨著東區海底隧道於 1988 年啟用，以及地下鐵路港島線於 1989 年全線通車，東區對外交通更趨方便，卻為曾經有過光輝歲月的渡輪服務畫上句號。

戰後隨著社會快速發展時至今日東區已蛻變成為一個有 60 萬人口的現代化社區，區內商住樓宇林立，有多個大型屋苑消閒文娛設施一應俱全。前身為鯉魚門炮台的海防博物館今天

已成為東區的地標。

在香港的歷史裡「東區」這個名詞在不同的年代所涵蓋的範圍也有所不同。例如 1920 年代填海工程完成前灣仔及銅鑼灣的濱海馬路名叫「海傍東」(Praya East)意即中環以東的海傍地方。甚至到了 1960 年代座落在灣仔告士打道的灣仔警署也一度被稱作「東區警署」。及至 1968 年民政署在港九設立各民政區東區民政處亦隨之而成立其管轄範圍西起銅鑼灣避風塘、維多利亞公園、北角、鰂魚涌、筲箕灣東迄柴灣。到了 1981 年香港十八區區議會成立「東區區議會」順理成章取代了東區民政處負責東區的社區發展。時至今日東區已發展成為一個有總面積約 1,900 公頃，60 萬人口的現代社區。

愛秩序灣旁的木屋區，曾於 1976 年 2 月 1 日發生五級大火，有接近三千人受災，共有過千間木屋及艇屋被焚毀