

## 51 號柴油電動機車—葛量洪爵士號

51 及 52 號為首兩架在香港使用的柴油電動機車，車身寫有港督葛量洪爵士及其夫人的名字，稱為「葛量洪爵士號」(亦有文獻直譯作「亞歷山大爵士號」)及「慕蓮夫人號」。機車在澳洲製造，1955 年運抵香港，並於同年 9 月 5 日在尖沙咀火車站舉行盛大的命名儀式，這是香港首次有火車頭以人名命名。



葛量洪爵士號。照片攝於 1950 年代。

1993.57.217

51 號火車頭服務了 28 年，至 1983 年火車全線電氣化後，它才不再牽引客運車卡，改而拖引維修車卡或往來中港的貨卡。1997 年全面退役。經復修後，九廣鐵路公司於 2004 年將這架深具歷史價值的機車捐贈予香港鐵路博物館，作永久收藏及展覽。

51 號機車曾因應不同時期的需要而加添了各種裝置，包括車身旁的欄杆、信號系統及車頭裝置冷氣系統發電機的空間。這些後添的設備現也保留下來，作為其服務香港 40 多年的見證。



行駛中的 51 號柴油電動機車。照片攝於 1950 年代。

1998.109.6 (左圖) / 1993.57.216 (右圖)

## 開展鐵路電動時代

柴油電動機車有別於蒸汽火車頭，在停車時，引擎運轉在備用狀態，可以節省燃料。由尖沙咀來回羅湖一次，機車僅消耗 44 加侖柴油，每週只需加油兩次；但蒸汽火車頭行駛同樣行程，則用上 180 至 230 加侖燃油或一噸半煤。因柴油電動機車優越的慳油性能有助控制營運開支，所以大受歡迎。九鐵自 1955 年引入柴油電動機車後，到 1976 年機車數目已增至 12 架。

此外，在拖引數量較多的車卡或較重的貨物時，兩架柴油電動機車可連接一起使用，令輸出的馬力大增。即使鐵路全線電氣化後，柴油電動機車憑藉其強大馬力，仍然負責拖引貨卡及維修車卡等工作。

## 駕駛室操作情況

機車由正副司機二人負責操作，正司機的工作是控制機車，而副司機則協助正司機巡車，檢查機車的柴油、機油和水是否足夠、車底是否有木尖等障礙物，以及工具箱內是否裝備齊全等等。當一切準備就緒，正司機便開啓駕駛室內各按鈕，啓動引擎。當機車行駛中，兩位司機會分坐駕駛室左右兩邊，以全面觀察前方路面及信號情況。



駕駛室內主要設備

