

香港鐵路博物館

香港鐵路博物館位於大埔市中心，毗鄰崇德街，貼近電氣化鐵路。於1985年12月開放。館址有6,500平方米，設施包括舊大埔墟火車站、一個停泊由1911年至1964年的歷史性車卡的展覽月台、一台於1924年間在香港使用過的窄軌蒸汽火車頭，及博物館辦事處等。

1982年12月24日，九廣鐵路公司依據九廣鐵路公司條例由一政府部門轉而成立為一公共機構。該公司由1983年2月1日起開始營運。一個耗資達三十五億港元的現代化及電氣化計劃由1978年開始分期推行。1983年5月2日，鐵路之電氣化直達大埔墟站；而最後一期至羅湖站則於1983年7月15日完成。為成立一所鐵路博物館，九廣鐵路公司把大埔墟火車站舊址及主要之展品贈予香港政府。



舊大埔墟火車站建於1913年，具有十分獨特的中國建築型式；該火車站於1983年7月在電氣化鐵路全面通車後即停止使用，現已列為法定古蹟，作為鐵路柴油車年代的見證。火車站之建築裝飾及其候車室、售票處和訊號控制室等亦予已修復其原貌，館內所展出的陳設都保留原狀；例如舊車廂內的火車廁所、車頂上的老爺風扇、早年火車站內使用的油燈、銅鐘、籐圈等等。此外，站內更闢設一展覽廳，簡介九廣鐵路的歷史及其發展。置身鐵路博物館中，可使參觀者體驗出香港鐵路運輸的進展，是一個延續的歷程。

九廣鐵路的建設標誌著華南交通發展史上一個重要的階段。1898年中英公司與當時的清政府取得專利權，興建一條連接九龍與廣州的鐵路。經過進一步的商議，乃決定該鐵路分成中英兩段，分別由兩國政府負責建設。及後，香港政府於1905年決定把這個計劃付諸實行。鐵路之測量工作遂由一組英國工程人員負責，經研究後提出兩條可行之路線來連接九龍和邊界。其一為開闢一條鑿通筆架山長約2.4米之隧道，沿吐露港西岸而建築；另一條為沿新界西面，經青山灣，但仍須開數個較短的隧道。

1906年，第一個提議獲接納，該線全長35.4千米；建築工程隨即展開。而華段由邊界至深圳至大沙頭之工程亦於1907年開始，該線全長143.2千米。

九廣鐵路港段於1910年10月1日完成，開放與市民使用，全部建築費達130萬英鎊。當時由九龍總站開始，沿途只有五個站，包括油麻地、沙田、大埔、大埔墟旗站及粉嶺。

九廣鐵路直通車服務由1911年10月15日始投入服務，以九龍(尖沙咀)及大沙頭為終站。九廣鐵路在過去的八十多年經營中，其中港穗直通車服務曾經三次中斷，總共歷



時達三十七、八年之久。第一次中斷是1930年，當時軍閥混戰，雙方於東江流域一帶展開戰鬥，石龍附近的石灘火車橋被炸毀，以致北上的列車只能開到深圳。幾個月後，政府軍收復失地，石灘橋修復，即重新通車。第二次是在1938年，日本侵華，日軍在大亞灣登陸，佔據廣州及廣東南部大部份土地，並佔用了九廣鐵路沿線地帶，不准火車通行，於是港穗直通車再一次中斷，直至日本投降，直通車才恢復行走。新中國成立，因基於政治原因，1949年10月14日，直通車中止服務；羅湖遂成為港段之終站。經過三十年後，通往廣州之直通車服務於1979年4月4日始再次恢復。

雖然九廣鐵路之直通車以廣州為終點站，但它可以與中國鐵路系統相連，直達華北，續與橫跨西伯利亞鐵路聯接，通往歐洲大陸各地。



英段鐵路最初採用0.61米(二呎)之路軌，但在全線工程完成後不久便改用1.453米(四呎八吋半)之標準路軌。除筆架山之隧道外，沿路尚有四條較小之隧道及不少橋樑與基堤。其後政府於1911年4月利用0.61米路軌拆下之物料建築一條支線，連接粉嶺與沙頭角兩地。全線全長11.67米，於1912年4月1日啟用。到了1923年，九廣鐵路向英國W.G.Bagnall廠訂講了兩部蒸汽火車頭，用作更換粉嶺至沙頭角的部份退役機車，不過，同年香港政府落實建造沙頭角公路，準備取締當時的鐵路支線。該兩部機車於1924年7月運抵香港，並於9月投入服務。1927年沙頭角公路落成啟用，粉嶺至沙頭角支線於1928年4月1日停用。兩部機車分別於1928年及1930年售予菲律賓一間經營蔗園的公司。為了完善火車博物的展品，這兩部闊別香港近七十年的蒸汽火車頭終在1995年運返本港，其中一部經修復後，在博物館內展出。

說起香港的鐵路，應該談談位於尖沙咀，原屬於尖沙咀火車總站的那座大鐘樓。因為多年以來，大鐘樓一直被人們視為香港的標誌之一。

九廣鐵路英段於1910年10月1日通車。1912年，當局在尖沙咀興建火車站。1915年再加建鐘樓。火車總站於1978年拆卸，火車總站遷往紅磡，原火車總站只留下鐘樓，成為本港標記。鐘樓高44米，樓頂裝有7米高的避雷針。鐘樓於1990年被列為法定古蹟。

