

# 衡 桂 週 刊

中華民國二十九年四月二十二日出版 第六十九期

凡現代國民必知愛同胞，孝父母，敬長上，有禮守法，重公忘私，捨己救人，互助合作。

總裁訓詞

### 本 期 要 目

通飭切實辦理員工動態報單  
 本局公役汽車司機及包車夫僱用及管理規則  
 採購員工食米之實際情況  
 一週時事  
 譯著：  
 機車管理續（六十八期）（完）  
 蒸汽機車發展小史  
 公布  
 刊後語

## 通飭切實照章辦理員工動態報單

### 本局訓令

總人九字第二一六五號  
 二十九年四月十二日發

令各課、處、

據總務課呈：本局第一次人事會議，該課及會計課分別提：關於員工各項動態報單，（如員工工警人數薪額動態月報表，員司到差離差報告單，職工僱用，解僱，遷調，獎懲，加薪單，職

工僱用，解僱，遷調，獎懲，加薪月報表等）填送遲緩，擬請照章辦理，以利登記，而使核薪費一案，經議決：「呈局請通令各部份嚴加整飭，切實照章辦理」等語，紀錄在卷，查請核辦，令飭遵照等情，據此，應准照辦；除分令外，合行令仰遵照，並轉飭遵照為要！此令。

局長 石志仁

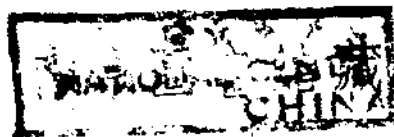
## 湘桂鐵路衡桂段管理局公役汽車司機包車夫僱用及管理規則

二十九年四月十六日總人九字第二一五七號訓令施行

一、本局各辦公室公役及汽車司機包車夫（以下

稱公役等）概歸總務課事務股支配及管理。

總 務 課 編 印



二、前項公役等事務股應呈奉總務課課長核准方得雇用，每屆月終並應將其解雇遷調獎懲等項彙造月報表呈請轉局查核。

三、各段站廠所之公役等由各該主管部份直接管理但得準用本規則之規定。

四、本局公役等須合於下列各項，方准雇用。

1. 體格健全。
  2. 言語清白。
  3. 粗識文字。
  4. 性行純良。
  5. 諳熟禮節。
- 除備具上列各項外，須另有妥實之介紹或保證。
- 汽車司機並須領有執業憑照確屬技術優良者為合格

五、各辦公室公役每日值勤應在員司上值時間半小時以前退值應在員司散值半小時以後，但員司因公務未竣延長鐘點時得酌留公役隨值其奉准加班者得照章支給加班費。

六、公役等平日工作勤惰之考核獎懲及休息日輪值等事項由事務股或各主管人員商同事務股核定辦理，但關於加薪事項須由事務股呈經總務課課長核准

按月彙列呈局查核。

事務股應指定人員隨時巡察各公役等工作之勤惰遇有不遵守規則者立予戒斥糾正，或懲罰之。

七、公役在工作時間所着服裝均須整潔，並須佩帶證章及服務證以資辨認及查驗。

八、公役對於主管人員及辦公室員司之指揮，應恭謹服從，不得抗肆，在辦公室內並應端敬肅靜，不得喧嘩，違者按情節輕重酌予懲罰。

九、公役對於所值辦公室應勤為打掃保持潔淨所有桌面案卷文具書類，均須隨時收拾整齊，勿使汚穢紊亂。

十、公役對於所值辦公室內一切公物案卷書籍，均應隨時留心守護以防散失，辦公室門窗每日散值後應即關鎖對於

火爐油燈或其他應燃物料，尤須特別注意。

十一、公役對於公用物品如有故意或因過失而致損壞或短少時應負賠償責任，倘有盜竊行為一經查實，即酌量情形交警懲處或送法院究辦。

十二、汽車司機及包車夫，對於所駕駛之車輛應加意愛護保持整潔如有損壞或盜竊行為，依照前條辦理。

十三、公務等在工作時間內，除因公差遣外，不得私自辭職，其有因事請假必須有人替班者，應俟替班人到職後方可離職，如未經請假而擅不到者即由服務部份通知事務股予以懲處。

十四、本規則如有未盡事宜得隨時呈准修正之。

十五、本規則自公布日施行。

### 採購員工食米之實際情況

員工福利委員會

爲了應付物價高漲和減輕員工負擔各問題，大批採購食米供給員工消費一事，便成爲本會主要工作之一。在這種工作之進行上，我們始終把大多數同仁之普遍要求放在第一位，即如：質要好，量要足，價要廉，色要齊，包裝要固，運送要速，手

續要簡。可是無論甚麼事，大規模的做起來，比較小規模的總會有難易之不同。購米一事，也是如此，平常私人買少量的米，本不會感覺到甚麼不便；如果公家大量的買來，而且想要符合種種條件，自然要比較

困難得多。

話雖如此，多少同仁對於買米的實際情形，不無隔膜，因而我們不時要聽到許多疑問，例如「集中採購究竟有何困難？」「採購地點何以側重衡陽一處？」「採購結果何以不能全與理想條件相符？」「要使這些疑問得到最確切的答覆，惟有把採購的實際情況畫景的說明一下，現在分三項來說：

(甲)手續方面

購米的歷程是這樣：

- 一、分函各課將各部份員工購米數量通知本會彙總辦理。
- 二、進行詢價檢樣，在兼顧價廉質美的原則下斟酌選定應購米樣送請各委員審核。
- 三、將定金交付商家正式訂購。
- 四、預計應需價款簽局支領。
- 五、購備包裝用之麻袋。
- 六、派員赴米船監視過斗裝包，并過磅裝載駁船，運至湘江站。
- 七、向車務課及調度所請撥車輛，並通知裝卸隊派夫役在湘江站裝車。
- 八、起票掛運至沿線各站分發，交由各部份主管員負責領取。
- 九、清結帳目開列「食米扣款清單」連同

收米收據送請會計課於月底扣款。十、款扣齊後入帳歸墊。

(乙)經驗方面

購米的歷程已如上述，可是依照程序逐步處理時，每一步實際進行情形不能全如想像的那樣平滑，雖說裏面間或有兩項辦理得很順利的，那是由於我們同仁熱心的協助，其性質是屬於內部發動的。至於困難的大部份多半是因為受了外部的事實限制而起。現在姑舉幾件在處理上的主要經驗，以例其餘：

- 一、通知各部分開送購米數量後，各部份應填之購米清單，往往有逾規定期限，致須催候多日，才能夠進行彙總選購。
- 二、我國農田多屬於自耕農戶之小面積耕種，各農戶出品極不一致，再加上各地交易習慣不同，以致從各戶採購而來的米，其成色顆粒，品質以及每担重量各自不同，甚至有價目相同的，而品質不同，或有品質相類的而價目不一，所以每次採購總未能以同一品質同一價格的貨向同一出品人全部購足，而不得不勉為慎選成色，顆粒重量標準大致相同者優足數量。至於同類的米其成

本價格相差極微的即按其平均價格算收，以期簡便。如相差稍多的，便酌分幾組，就其相近者規定價格。實際情形複雜如此，對於各員工用米質優次之需要，如果必求按照原樣或某種指定標準，并且恰如原請購用之數量完全辦到，自屬萬分困難。本會經購之第三批食米有一部分員工之發生拒絕收受，就是為此。

三、依照米商習慣，因米價漲落不定

，往往一日有幾次變換買賣在雙方同意之下，即須當面指定，不容久候，所以賣主開價後，馬上便由顧客聲明欲購數量。這時每同價格一百分之上下，彼此爭執頗久，米行居於中人地位折衷評定，雙方同意後再由米行書單，并由顧客付定定金，始為貿易「成交」。此就詢購手續講，實不如想像之簡單。

四、成交後在最短時間以內交貨，

由米行雇專司量斗者過斗裝包，裝包後貨物即係買主所有物。賣主馬上權付價款不肯稍緩，這是因為非常時期易遭空襲，倘有意外損失，恐生枝節的緣故。所以自第三次購

米起本會不得不先行發局預支款項，以備及時付現。

五、麻袋產自粵省，自廣州汕頭先後淪陷，來源頓減，市面所有者不惟價昂，而且破損的很多，選購時需加特別注意才可以適用。

六、各地專司量斗的人，所操的技能是一種專業。最時能以特別技巧使所量之米在表面上並無差異，而實際上因為裝斗鬆空與結實之不同所差甚多。

七、裝包後，由駁船運至湘江站以船戶向有偷糧惡習，雖經極短航程也難倖免於輕微之走失。偶有一二包運到後發現重量不足（但每包從未少於三公斤）即致惹起批評。

八、為謀澈底防弊起見，本會一面派人員帶神過斗並當時過磅，如合標準即予接收。否則如須傾入船倉，即令重新過斗，並於裝車時再行復磅。如果卸船時發現重量缺少即責令船戶照賠，以期顆粒無失。在運發時，先以電報公佈各關係站週知，以便在領取時，憑數當面過磅，還樣做起來，一切流弊可望免除。可是防範過嚴，各量斗人以及船戶都

心存畏懼不敢承做或設法規避巧詞拒絕。歷經交涉，才肯續辦。

九、車務課以及調度所歷次撥車掛運，又裝卸隊辦理搬運裝車，都肯格外幫忙，動作非常敏捷。這是我們為用米的同仁們應該特別感謝的。

十、米車到站時，各部份主管員據到站總領分發，每因購領部分為數很多，有時秩序欠整，甚至有遷延時日而轉報請領的。（這些缺點，似應予以糾正，本會很希望各部分在這項上幫忙。）

十一、遇到盛夏天氣，食米在運送中，易於發霉腐化，這類損失也不能不設法防範，現正在研究辦法。

十二、我國農戶因為知識落後，對於米的生產和銷售，都缺乏科學化的方法去管理，又當地勞動者習性迂緩，行動過於遲頓在處理購米的工作上也給我們增加了不少的困難。

十三、各地計算「担」的單位重量標準不齊。漢口制每担約150市斤，長沙制每担165市斤，衡陽制每担200市斤，表面看來漢口湘潭長沙以及本路沿線冷水灘全縣等處每担米價間或低於衡陽，不過這些地方的担制

多小於衡陽分量要少了許多，如果用同一單位的重量米計算米價，再加上運費各費，則各處米價比較衡陽亦復大致相同。

又冷水灘全縣等處并無較大的米行，僅有農民肩挑零担，如需大量購辦食米，一次購到千餘担，那麼便非化費幾個月的时间不能辦到。這樣在時間和人力上全不經濟，自為事實所不許。因而本會歷次購米在求合於經濟與便利的兩個條件之下，暫就衡陽辦理。將來別處的米價，如能較衡陽為廉并且能適合便利的原則，自然要改地採購，當然不拘於衡陽一隅。

十四、採購食米雖具有上述這些意料以外的困難，而本會經辦採購的人員們，却始終保持着不辭勞怨的精神，努力工作不敢稍懈。遇到那寒暑暑的天氣，他們不顧水雪的侵迫，和烈日的蒸騰，依然在米船內偕同工伴或在米車內辛勤守護，往往晝夜不息，甚至沿途不能按時餐宿。他們各位服務精神之高度發揮，真使人不能忘掉之處。

十五、每次收取的米價完全是照成本計算

的，因為本路代同仁運米，完全免收運費，而且所有為了購米而出差的人員，其車費也奉准作為公出論。本會可以自負擔差費的支出。從這些措施上我們可以仰見 管理局竭力設法減輕同仁負擔之至意，實

在令人萬分感激。  
(丙)效果方面  
自上年二月十一日第一次購米起，截至本年一月三十一日第六次購米，本會在購米的工作上所獲的成果如下：

中間經過了六十五日的時間，米價每包竟有驚人的飛躍（甲種漲到十九元三角九，乙種漲到十七元九角八）這是受了一般物價共同突漲的影響，實超出我們自身所具的挽救能力以外的。至於麻袋的價格則自第一次起至第六次全是逐次增加從無降落，不過增加的程度不像米價那樣突飛就是了，這可以說明這幾個月以來物價不斷上漲的趨勢。

總之，我們對於購米這項服務，任憑環境怎樣困難，無時不在以最大努力，企求其最高效果之中，我們願盡量改善工作的方法，盡量運用前進的機會。此外還有最熱切希望的一項，就是購米的實際情況能傳到各方的澈底了解，因而本會這項工作將來能得到各方更有力的指導與協助。

次別	採購日期	購得包數	每包米價	每包麻袋價
第一次	28年2月11日	763	12元00	70元60
第二次	28, 3, 31,	831	11	70
第三次	28, 6, 11,	819 (甲種) 513 (乙種)	12 22 11 20	75
第四次	28, 9, 4,	760	9 90	80
第五次	28, 11, 26,	742	12 22 19 39	120
第六次	29, 1, 31,	338 (甲種) 1080 (乙種)	17 98	140
總計		5936包		

上表所示統計數字告訴我們購米六次的總成績是五千九百三十六包而各次購得包數的最高峰是在第六次。說到價格方面祇有第四次米價特低，這是因為當時買得是華南公司舊存的陳米所以價格這樣的低落，并非由於當時市價的突降，又各次米價自第一次至第五次平均全在十二元左右而自去年十一月二十六日（第五次買米

期）至今年一月三十一日（第六次買米期

### 路務紀要

#### ▲本局選派職員赴渝受訓

本局近奉 大部轉准中央訓練委員會函，以奉 總裁核定，中央訓練團廣政訓

練班第八期訓練財政交通經濟禁烟等項人員，飭本局選派職員四員赴渝受訓，並限五月一日至四日報到。

本局業已指定工務課幫工工程副張志積，車務課運輸股主任課員林午，機務課正工程司兼工車股主任高炳林，警務課第二

股主任課員陳復興等四員，准期赴滬受訓，並由局繕具參加受訓人名冊等呈報 大部及理事會備案矣。

### ▲本路全體員工加入傷兵之友社為贊助社員

本局前奉 大部張部長委電，以傷兵之友社擴大徵求社友，本部及附屬機關應一律為實業隊社友等因，當經管理司轉飭遵辦。茲悉本路全體員工，業經一律加入傷兵之友社為贊助社友，員司繳納社費一元，職工貳角。計員司一三一六員，共繳社費一三三六元，職工七六五二八，共繳社費一五三〇四〇元，兩共繳到社費一二八四六四元。除由局電復大部外，現仍積極向外界代為普遍徵求社友，以期略盡愛護負傷將士之責任云。

### ▲車務視察團定期出發

車務課為整飭業務起見，決定組織車務視察團於五月一日出發，指定課內各股及各電務組各派一人，各段段長一人參加，客貨稽查輪流參加。視察節目：(甲)計核方面。(一)員工服務情形，(二)員工是否勵行新生活運動，(三)設備品支配及管理情形，(四)物料使用情形，(五)各種通令傳令傳知以及文件等之保存情形(乙)運輸方面。(一)辦理行車手續，(二)行車章

則之考詢，(三)統計及各項報單之填造情形，(四)車站車場行車設備及保安情形。(丙)營業方面，(一)辦理客運手續，(二)辦理貨運手續，(三)客貨運章則之攷詢，(四)各種佈告張貼情形。(五)小販情形，(六)營業進款半月報告造報情形。(丁)電務方面(一)報務情形，(二)機件使用及保管情形(三)室內外路綫維修情形，(四)機件維修情形，將來詳定等第作為考成標準之一。業經車務課通飭遵照。

### ▲柳北食堂暫停營業

本路柳北食堂，前因柳北站附近無民房可租，暫假二等餐車為之臨時應用，現經視察團張參謀通知，該號餐車須掛回衡陽，而柳北附近仍無民房可租，搭蓋房屋，又非短期內所能竣工，已於本月十三日由餐所電令駐柳辦事處暫將柳北食堂停止營業。俟正式房屋呈准築成後，再圖復業云。

### ▲規定桂柳段電報傳遞暫行辦法

本課前以桂永間各站電報線尚未裝置，經訂定桂永間有線電報暫行傳遞辦法通飭遵照。現本段路綫已展至柳州，全縣電台亦經遷移柳州裝用，惟永福至柳州各站仍未裝設有線電報機，時異殊殊，上項辦法自有修改之必要。經車務課另定「桂

柳段電報傳遞暫行辦法」七條通傳運行。茲將辦法列後：

- (一)衡桂間發致桂柳間各站電報，凡經過桂北電報房者，應由該報房抄繕分別交車寄遞各收報人。如係經過桂林電台者，應由該台拍發柳州電台收送收報人。
- (二)柳州各部分發致衡陽、冷水灘、桂林、三處之電報，應交柳州電台分別拍發衡、冷、桂各電台抄收轉遞。倘該項電報之收電站同時有衡、冷、桂、以外未經設立電台之任何一站者，不在此例。
- (三)在二塘至馬江段內各站之報房或電台未經設立以前，該段內各站彼此往來電報無法拍發，應改用代電交車寄遞。
- (四)二塘至柳州間各站發致衡桂間各站之電報，除柳州一站有令於本辦法第二條之情形應交柳州電台拍發外，其餘均由發電人分別交車寄交桂林報房或電台拍發。
- (五)前條所稱「分別交車寄交桂林報房或電台拍發」一語應作如下之解釋：(甲)如收電站僅為衡陽、冷水灘、桂林、三站者，則寄交桂林電台由無線電拍發，(乙)如收電站不祇為衡、冷、桂、三站者，則寄交桂林報房，由有線電拍發。
- (六)自本辦法傳知後，所有二十八年七月十九日電務類第十一號傳知「桂永間有線電報暫行傳遞辦法」應予廢止。
- (七)本辦法如有未盡事宜，得隨時修改另行飭知。

### 一年來本局員司逐月人數新額增減年報附表(丁)

總務課編

附註：總及已截止上期本刊

二十八年月份

月份	增		加		減		少		比較		特殊		降職		
	新委復職	其他共計	比較百分比	停薪留職	調任其他機關	因公殉命	委令免職	停職	撤職	開革	其他共計	百分比	准升	新升	減薪
1	79	78	115	1	48	17	1	1	1	14	88	144(-)	10	27	15
2	86	86	82	1	54	8	1	1	4	4	70	115(-)	14	49	7
3	69	72	106	1	44	12	1	1	1	6	69	113(+)	3	30	22
4	74	77	113	1	44	9	1	1	2	1	66	108(+)	11	6	10
5	65	68	100	1	38	9	2	1	3	8	65	107(+)	3	2	23
6	75	77	113	1	38	10	1	1	9	9	64	105(+)	13	39	17
半年共計	414	498		5	261	65	2	3	7	37	492		6	143	103
7	62	69	101	4	44	5	2	2	16	7	80	131(+)	11	109	91
8	71	71	104	2	37	5	2	7	10	3	70	115(+)	1	34	10
9	57	79	116	2	36	1	1	2	3	2	47	77(+)	32	20	18
10	21	28	32	2	24	2	1	1	3	10	38	62(-)	16	37	10
11	33	33	49	1	20	8	1	1	2	3	43	70(+)	10	47	8
12	118	119	175	1	12	1	1	1	2	6	26	43(+)	93	25	20
半年共計	382	414		4	173	16	7	33	12	18	304		89	263	87
全年共計	796	821		10	434	81	2	40	13	55	912		95	405	190
每月平均	66.331	68.41		0.8336	36.170	6.750	0.170	3.331	1.080	4.580	75.4.92		0.1760	8.50	15.83

附註：「」比較百分比數字，係以每月平均增加數及減少數為100，作為基數，與各月實際增加或減少數計算得之。

# 一週時事

四月十一日至十七日

## 戰況

▲贛北我軍大獲全勝

贛北我軍，自收復奉新靖安高郵市後，繼又先後收復贛東觀東北之大城，高郵市東北之沙古，十日我大軍向錦河北岸一帶之敵進擊，與敵激戰，敵全線崩潰，狼狽竄退，塔崗山、石頭崗、東烏山、京岡嶺、鼓梓鋪、回龍山、高頭陵等各重要據點，又均告克復，并於十三日收復西山萬壽宮以東之牛頭山，南昌之敵，異常恐慌。▲鄂東我克麻城 鄂東我軍向敵進擊，連戰皆捷，九日晨我軍分數路向麻城進攻，在城郊與敵展開激戰，斃敵三百餘，敵不支向城內潰竄，我跟踪追入城內，巷戰時許，斃敵甚多，敵狼狽出城潰逃，麻城即告克復。▲湘北我軍出擊得手 1. 湘北我軍向臨岳一帶攻擊，於麻塘青崗驛桃林雲溪等處屢破敵，將敵後交通電訊切斷達百十處，九日先後攻佔羊樓司以南樂姑山忠坊桃林等地。2. 粵漢北段，我軍十二

日拂曉，一度攻佔雲溪車站，將敵所築工事全部炸毀，并焚燬敵倉庫兩所，破壞鐵路十餘處。▲浙西我猛攻嘉興衝入吳興六日起我步砲猛攻吳興，在西北兩門展開激戰，敵死隊并衝入城內，機敵偽機關武康間公路被我破壞十餘段，十二日猛攻嘉興電廠被我焚燬。▲桂南連克

甘墟隴城 1. 九日寇部約三百餘，向右江北甘圩進犯，經我堵截，寇復經香爐嶺向心圩潰去，我于十日收復甘圩。2. 犯隴圩寇，經我痛擊，已向老口方面潰退，十日我軍佔領隴圩架架村等處，現向殘寇進擊中。

## 國際

▲瑞典總理決履行嚴格中立

瑞典總理決履行嚴格中立原則，不許任何外國軍隊過境，目前尚無人提出此項要求，今後或有之，亦必遭拒絕，保衛中立之意，即於必要時須實行自衛。▲奧地利正式併入德國 希特勒下令，粵地利行政委員會已圓滿完成任務，即行廢止，奧地利正式併入德國，並派委員會爾凱為維也納行政長官，自三月三十一日起生效。

## 國內

▲內政部禁煙限本年六月底戒絕

內政部禁煙限本年六月底戒絕內政部嚴厲推行禁煙工作，除呈准於川康滇黔陝甘閩三省設立查禁種煙督察團，并派員參加督察外，其未設督察團省份，并由該部遵照行政院核定查禁種煙辦法，督促切實施行，至於禁吃一項，亦擬定檢查各省市煙民暫行辦法，無論已未領照煙民，一律檢查補行登記，限於本年六月底以前一律戒絕。▲湘省新縣制分期實施 湘省新縣制決分期實行，計長沙等二十一縣為第一期，本年七月起實施；瀏陽等二十五縣為第二期，明年一月起實施；岳陽等二十九縣為第三期，三十一年起實施。關於經費方面，先期調查各鄉政收入及編造實施程序預算呈核，公佈施行。

## 其他

▲長沙湘潭兩縣長貪污喪身

前長沙縣長田蔚蒸，去年在任內貪污舞弊，並擅行槍決未獲賍證之王德傑孔少

效。▲冰島宣布獨立 冰島原為丹麥之自治領，現因丹王未能行使職權，特宣布獨立。



云二名：湘潭縣長王翰非法勒派捐款，經由省府拘交戰區長官部軍法執行監部訊明屬實，依法均于十五日執行槍決，此為槍

決貪污縣長之第一次，蔣主席特公告勗全省官吏以田王等為戒，毋以身試法。

### 譯著

## 機車管理

(續第六十八期)

劉甄實編譯

如無泛汽表時，司機甚難判斷汽門如何啓開稍許，可阻止燃燒汽體之侵入汽缸內。普通早開斷點應比遲開斷點之汽門啓開度為大，汽櫃內之汽壓如在75磅以下，則汽缸塞門啓開，而空氣由此塞門入於汽缸，則可證明汽缸內有一部份造成真空。故欲防止含有炭質之氣體，侵入汽缸，非使汽門之啓開度大至能使汽櫃內之汽壓超過75磅不為功，但用遲開斷點 (Larger Cut-off) 則汽櫃內汽壓，以高至85磅為已足。如以為過熱汽管擋板重錘之舉起，即可測知汽門之啓開度為已足。實屬錯誤，因在75磅汽壓以下，亦可使重錘上舉也。

當機車惰力運轉，而總汽門有縫隙時，亦可由測驗而確定其汽力，是否足以阻止汽缸真空之造成，及燃燒汽體之能否侵入汽缸內，倘汽缸塞門啓開時，可以觀察其噴汽之情形，如係關閉，是否有汽噴出。如汽力不足，能使塞門自動啓開，外間空氣乘機進入汽缸，并有少許之蒸汽，由此逃逸，如是即可證明汽缸內汽力不足。故司機於機車惰力運轉時，即可決定汽門之應在如何開度，以免汽缸塞門之啟開也。

#### 第四章 列車之發軔

總汽門及回動手把之運用：當車長表示綠旗或綠燈，以顯示出發號誌，而令司機開車時，司機應鳴汽笛一長聲，(美國人對貨車鳴二短聲對客車於鳴笛後鳴警鐘，應將手把放在最低地位，(不可留有數牙)使汽門得到充足行程，並得到設計中最遲開斷點。汽缸塞門，必須開放，使汽缸及汽路內之凝結水份，完全放出。汽門必須徐徐開動，以免列車之衝撞，及機車之滑輪，滑輪後易使泛汽排洩力量過大，且能使火層反爐，並易損傷行動機關。在普通拖重列車，在備輪轉動數週，而列車行動後，手把必須提起數牙，隔相當時間後再提手把至合適之開斷點，當列車拖載甚重時，手把必須依回動弧牙，次第慢慢提起，以至合適之開斷點為度。因重列車，比較列車加速度稍慢，故重列車應依回動弧牙，次第提起，輕車則一次數牙。手把放於最高地位，如上所述，可測驗其速度，如加速度平常困難費力時，易於多費煤助。

列車出發時，回動手把放於最低位置，及緩開汽門之理由，不外(一)列車出發時，各車輛之車鈎，未曾緊張，易於衝動，又列車重量甚大，或軌面上有潮濕時，易發滑輪，故須用遲開斷點，少開斷點，使汽壓均勻而長久，且使其徐徐加於輪軸上。(二)汽缸內凝結水份，不但減消汽力，並容易引起事故，宜避免蒸汽之凝結，但在出發時，汽缸甚冷，如少開汽門，使此蒸汽過熱，溫度較高，進於汽缸

內時，能減少凝結之程度。(三)關斷點  
遲緩，汽機內蒸汽，流動較大，汽閥行程  
較長，能使油潤狀態良好。

列車於發軔後，司動手把漸漸提起之  
理由，為能藉此節省汽力，及增加速度。  
因發軔時，阻力最大，故必須用最大關斷  
點，方為有效。但已出發後，速度漸增，  
為維持鍋爐蒸發能率起見，故必須提起手  
把。

列車於發軔後，司機以開大汽門，留  
放手把在最低地位，(Full Reat) (即最  
長關斷點)以為可以加速，實為錯誤。蓋  
如此不但有碍加速，並能使爐管後部火層  
裂開，而煤屑亦被附帶向沿管板方向吹去  
，火層既因此被燬，而汽壓亦隨之而低落  
矣。

車鈞鬆緩之利用：當貨物列車載重過  
多，不易發軔時，必須利用各車鈞之鬆緩  
，如壓縮彈簧然。方可使列車發動。欲使  
各車鈞鬆緩，切忌開大汽門，使列車者尾  
發動過速，否則易使輾桿及車鈞等損壞，  
以致延誤車次，列車於前進之先，必須將  
全部各車鈞鬆緩，勿使後部一部份車鈞仍  
呈緊張狀態，否則易使列車分裂成爲兩部  
，機車切忌發生滑輪，如不能發軔，可撒  
砂以救濟之。若干司機在停車以後，即使

列車各車鈞鬆緩，俟出發號誌表示後便立  
即發軔，如此辦理，以在冬季列車凍結時  
，為更相宜，並可使機車不致受損，列車  
不致分裂爲二部。列車出發時，以緩慢為  
宜，司機可隨時察視各車鈞鬆緩後方各號  
誌，有無停車表示，直待列車出發至最末  
轍尖為止，蓋必俟各部份安全入於正線後

方可增加速度。  
客車出發時，加速比貨車為早，因爲  
緊必須維持，到站必須正點故也。尤以區  
間公務車為尤甚，切忌在高度時，使用長  
關斷點，務須以時提動手把，以維持其速  
度，而保持正點到站。(待續)

### 蒸汽機車發展小史

王純文

關於蒸汽機車之發展歷程，各國傳說  
不一。考諸史籍，最先利用蒸汽運轉車輛  
者，厥爲法人卡那氏。公元一七六九年，  
氏依蒸汽機之原理，於普通載貨馬車上，  
加裝鍋爐及汽機，鍋爐發生蒸汽，打動汽  
機，推轉車輪，使車運行於普通公路上；  
以該車係因蒸汽而轉動，故時人名之爲「  
蒸汽車」。其動輪係藉汽缸、鞴、搖  
桿、曲拐等之作用而轉動，速度每小時二  
又四分之一英里，所用蒸汽鍋爐，係以銅  
鑄製成形狀與普通蒸汽鍋爐相仿；但容積  
甚小，汽壓亦低，故雖經裝用，而未見於  
實行。此後若干學者，致力於高壓力蒸汽

機車之創製：一八〇一年英人特勒對息克  
造一可乘旅客之蒸汽機車，車前裝導輪一  
對，後置大動輪一對，動輪內側安裝齒輪  
二個，各與前方曲軸上之齒輪啮合，曲軸  
因鞴、搖桿及拐臂而迴旋，車遂因以進  
退。祇以彼時路面，情況至爲惡劣，此機  
車行駛不久，即告損壞，但特氏繼續研究  
，努力不懈。一八〇三年復製一行駛於軌  
道上之機車，用長六〇吋之鍋爐一座，直  
徑五二吋之動輪兩對，長五二吋直徑八吋  
之汽缸一雙，車身計重五噸。試驗時牽引  
牛一〇噸，乘客七〇人，共配有貨車五  
輛，速度每小時達五英里：是爲軌道上行

駛蒸汽機車之發軔。該次試驗結果，機械方面完全成功，惜以車身稍重，致將軌道壓壞。氏原擬更換材料較優之軌道，惟業主以機車較費於馬車，堅持不允，事遂擱置。一按彼時只有煤鐵礦場，始有用自製鋼條鋪於路上，以行馬車者。一八一一年另有煤礦礦主布稜肯領波者，製一機車，供礦場與碼頭運煤之用。惟彼對於光滑軌道上能行駛半滑車輪一點，初不置信，故於機車上另製齒輪一個，與一齒軌啮合；如此不但行動迂緩，抑且時因啮合不緊，而致出軌。一八一三年布倫頓製一裝有後腿之機車，以蒸汽推動後腿，儼成一「蒸汽馬」之形狀，結果完全失敗。同時赫特來參威廉煤礦所製機車，行駛成績極佳。因該車噴汽聲音甚大，故時人名為之「噴汽車」。此車運用六〇年，至今仍陳列於英國新領博物院內。一八一四年史蒂芬生氏為基林島斯煤礦建第一輛機車，其車輪為蒸汽發動之齒輪所推動；一八一六年又為該礦製第二輛機車，改以鏈條圍繞兩軸齒輪上；一八二五年另為司達德路製一用蒸汽直接發動車輪之機車；一八二七年再製「學生姊妹」號，用以爬山。該車裝有雙汽缸及雙煙囪；一九二九年製「火箭」號，拖掛可容三〇人之客車，

速度每小時二八英里。此機車構造雖簡，然近世機車上所用之主要機件，殆莫不略具雛形。一八三〇年當史氏更為利孟鐵路建製「行星」號時，西半球上美國人自製之第一輛機車，亦已成功，錫名為「加拉斯騰之友」；裝有車輪四個，傾斜之汽缸兩隻，一直立鍋爐裝於車架伸長部上，汽缸直徑六〇吋，行程一六吋，車輪直徑四呎半，全重一〇噸，發生馬力一二匹。自是以後，各國學者孜孜研究，繼而改良，在英國如一八三八年之「亞特拉斯」，一

八三七年之「北星」，一八四六年之「大西」，一八四七年之「唐瓦爾」，一八五九年之「維多利亞」，一八七〇年之「坦克」，一八八五年之「內地特快」，一九〇一年之「東北」，一九三三年之「皇家司各脫」，以至最近之流線型式機車；在美國如一八四四年包河鐵路之「駝背」，一八五三年之「罕斯十輪車」，一八五八年「斯頓鐵路之「奶生」號等，刻意經營，日新月異，其進步蓋未有艾也。

# 公 布

茲將本會代收鋤汪連索捐第一期自四月一日起至四月三十日數目先行公布於下

- |       |                  |       |          |
|-------|------------------|-------|----------|
| 四月一日收 | 高禮安君捐二元正         | 四月三日收 | 羅文君捐二元正  |
| 四月一日收 | 劉文斌君捐二元正         | 四月三日收 | 周善夫君捐二元正 |
| 四月二日收 | 沈恩濤君捐二元正         | 四月三日收 | 劉鼎新君捐二元正 |
| 四月二日收 | 張萬祥君捐二元正由第七區分部轉來 | 四月四日收 | 郭傑勛君捐二元正 |
|       |                  | 四月五日收 | 石志仁君捐二元正 |

四月五日收 徐亞韓君捐二元正  
 四月六日收 趙光斗君捐二元正  
 四月六日收 王北強君捐二元正  
 四月六日收 唐文彬君捐二元正  
 四月六日收 余景伊君捐二元正  
 四月六日收 馮 亮君捐二元正  
 四月七日收 孟昭海君捐一元正  
 四月七日收 勞同文君捐一元正  
 四月七日收 李乃敬君捐一元正  
 四月七日收 安維楫君捐一元正  
 四月七日收 王毓璋君捐一元正  
 四月七日收 洪長儒君捐一元正  
 四月七日收 李蔭沅君捐一元正  
 四月七日收 李世樸君捐一元正  
 四月八日收 邱鴻恩君捐一元正  
 四月八日收 羅世瑞君捐一元正  
 四月八日收 陳文光君捐一元正  
 四月九日收 李鴻鏗君捐一元正  
 四月九日收 唐介祺君捐一元正  
 四月九日收 郭際瀟君捐一元正  
 四月九日收 史 翼君捐四元正  
 四月九日收 蘇寶霖君捐一元正  
 四月九日收 祝祖培君捐一元正  
 四月十日收 寶顯博君捐一元正  
 四月十日收 孫亦謙君捐一元正  
 四月十日收 翁同齊君捐一元正

四月十一日收 沈楚欽君捐一元正  
 四月十二日收 鄧恩元君捐二元正  
 四月十二日收 孫文忠君捐一元正  
 四月十二日收 蔡明瑞君捐五角正  
 四月十一日收 趙安禮君捐五角正  
 四月十一日收 詹道科君捐一元正  
 四月十一日收 東玉生君捐一元正  
 四月十二日收 楊維嗣君捐一元正  
 四月十二日收 姜紹榮君捐一元正  
 四月十二日收 張恭佩君捐二元正

四月十三日收 李友直君捐一元正  
 四月十三日收 關德富君捐一元正  
 四月十三日收 李雨亭君捐一元正  
 四月十三日收 陸以燕君捐二元正  
 四月十三日收 徐明彥女士捐一元正  
 四月十三日收 李亞雄君捐二元正

以上共收七十二元二角正俟下月彙集

案轉解中央

本路特別黨部籌備委員會啓四月十三日

### 聲 明

本人前領湘桂鐵路第...號證章一枚業已遺失除呈請補發外特此聲明作廢

陸宗良啓

### 刊 後 語

吾人對於負傷將士均應致其誠敬之愛護，語其要義約有三端：(一)此次抗戰關係我國存亡，各將士不顧犧牲，捨身衛國，親赴前綫，浴血殺敵，實已先吾人而負起抗戰巨責，後方民衆飲水思源，自宜圖報。(二)自抗戰發動以來敵寇泥足日趨深陷我方勝利指顧可期。凡此戰果，悉出諸親與戰役諸將士之偉力，為崇德報功着想亦應予以最高慰藉。(三)傷愈將士多仍可本其經驗，賈其餘勇，重上前綫，繼續殺敵，當能為我方平添無限軍力。欲使勝利早現吾人對此增進戰力之源允應加以珍護。是無論念及已往戰績當前戰果及未來戰力對於負傷將士引為學友而予以慰助實為吾人無上義務。傷兵之友社即供給吾人機會以履行此種義務之絕好組織。最近我 都座登高疾呼為該社廣徵社友本路員工全體參加實屬應有之舉。今後須如何擴充斯社贊助範圍與發揮服務力量當為吾人進一步應有之努力也。