

切實改良，在該週內格外勤慎將事，免干倍罰；即過此以往，亦應繼續努力，以赴事功；

為行車安全告員工書

全體員工友們：

本路是於抗戰期中短期完成的，甫經通車，即遭遇廣州

為本路安全週特刊題詞

抗戰建國 交通為先

一心一德 共策安全

陸福廷

漢口局勢之突變，繼以長沙失火，機關之遷徙，軍品等向後轉移，一時運輸至為繁重，幸賴全體同仁工友之日夜勤勞，協力合作，得圓滿達成任務，軍事當局曾深為嘉獎，個人亦至感欣慰！最近數月來料運雖

各部份工作，尤應密切聯絡，毋稍懈怠！茲值特刊發行，用誌數言，以當告誡，幸共凜勉

高禮安

繁，而軍運暫行減少，但事變之發生，反時有所聞；此固由本路之設備欠周，要亦人事鬆懈，有以致之。

按本路設備雖簡，若運用

得宜，照章管理，處處小心，時時留意，用精神以補物質之不足，則事變自可減少。反之，無論設備如何完善，章則如何周密，人員學識經驗如何豐富，精神一弛，聯繫不緊，則事變之發生，在在堪虞！

總理會經昭示吾人：「人者有精神之用，特非物質」。

本局行車保安委員會及分會委員一覽表

廿八年六月廿八日編入八字第四三五二號函聘及第四三三三號令派

別	職	姓名	附
主任委員	石志仁	局長兼	
委員	陸福廷	總區司令兼(兩聘)	
委員	高禮安	總務課課長兼	
委員	沈恩濟	車務課課長兼	
委員	劉鼎新	工務課課長兼	
委員	史翼	機務課課長兼	
委員	趙國棟	警務課課長兼	
委員	李亞雄	車務課運輸股主任課員兼	
委員	林午	工務課工程股主任課員兼	
委員	洪長儒	機務課工車股主任課員兼	
委員	葛炳林		

委座有言：「精神勝於物質」。吾人管理鐵路，維護行車，務須嚴守時刻，熟習章則，注意聯繫與合作，尤須有無到、手到、眼到、心到的確實精神，亦即員工服務應具之基本條件，各主管部份雖有時不能親臨，亦應隨時查詢，精確判斷，以為指導糾正之根據。吾人平時工作即應奮勉從公，上勿怠，行車如生事，則戰戰兢兢，莫大之現事，以此抗戰緊急，軍運繁忙之際，吾人應存亡生死關頭，吾人之工作固當倍加努力，其忠勇負責之精神，尤應奮發緊張，以求適應此非常之任務！倫...

衡陽分會

主任委員
委員

冷水灘分會

主任委員
名譽委員
委員

桂林分會

主任委員
名譽委員
委員

- | | |
|-----|--------------|
| 郭保勳 | 衡陽所主任副段長兼 |
| 趙光斗 | 車務第一分段段長兼 |
| 王北 | 衡陽工務總段段長兼 |
| 陸以燕 | 機務第一分段段長兼 |
| 楊庭蘭 | 警務第一分段段長兼 |
| 韓文琦 | 洪橋工務分段段長兼 |
| 徐懷芳 | 車務第二分段段長兼 |
| 李佩芳 | 冷水灘車站副司令(西聘) |
| 劉金全 | 車務第二分段段長兼 |
| 阮宗和 | 冷水灘工務總段段長兼 |
| 王春暄 | 冷水灘車房主任兼 |
| 李麟仁 | 警務第二分段段長兼 |
| 陸以英 | 高溪市工務分段段長兼 |
| 郭則浦 | 井頭墟工務分段段長兼 |
| 史通 | 全縣工務總段段長兼 |
| 趙之侗 | 全縣車房主任兼 |
| 鍾益 | 廟前工務分段段長兼 |
| 朱國鼎 | 車務第三分段段長兼 |
| 賀冠軍 | 桂林車站司令兼(西聘) |
| 許琪光 | 車務第三分段段長兼 |
| 呂季方 | 桂林工務總段段長兼 |
| 黃士奎 | 機務第三分段段長兼 |
| 嚴澤之 | 警務第三分段段長兼 |
| 孫世瑛 | 興安工務分段段長兼 |
| 田亞英 | 靈川工務分段段長兼 |

良好時好，發憤著銳，將整個身心寄託於事業，全部精神集中於職務，打倒官私自利之心理，革除舊且倫安之習性，堅定抗戰必勝，建國必成之信念，以國家至上，民族至上，軍事第一，勝利第一，為中心思想，朝着抗戰建國之偉大目標前進，以養成奮發蓬勃之朝氣，致力吾人之本位工作，維護行車則軍變軍力，必完成此大

時代全面抗戰之大業。

全體員工友們：抗戰已到緊要關頭，我鐵路員工之責任日益加鉅，以上所言，絕非老生常談，亦非官樣文章，本路現定七、一至七、七為安全週，藉以奠定行車安全之基，從今以後希望不生任何事變，以完成湘桂之偉大使命，謹叙數語，願與全體同仁共勉之！

車務員工對於行車安全之責任

劉鼎新

車務課第三次月會演講詞 七月一日 粵路分局 粵路

各站同仁：

今天又到了吾們月會的日子，同時又是吾們舉行安全週的第一天，所以我們仍然利用這度電話十分鐘，來和大家討論討論安全問題，希望大家開腦再轉送給全站一

車務課第三次月會演講詞 七月一日 粵路分局 粵路

無論在任何職務，與行車安全有直接關係的要算車務工警四部份，警警事負責

任，如果再把車務兩部份分開來說，又看

出來車務方面的困難多於機務方面，何以見得呢，我們可以拿直接負責的員工來比較一下，在機務方面對於行車安全直接負責的，第一要算司機和看道的司機，其次就是驗車師和加油夫，至於車務方面那就多啦，我們可以列舉如下：

第一、調度所：凡機車車輛一切運轉調度，全由調度所命令行之，倘若發命令的當量調度員頭腦不清楚，或聯絡不周密，不僅可以延誤行車，並且可以發生絕大的危險，例如某一處橋梁，被水沖刷，已不能通過大型機車，而調度所沒有得到通知，仍命令大型機車通過，這是何等危險呢！

第二、站長：當站長的最重要的工作要算調度站上的員工，尤其是轉轎夫，平日不備妥時時考問他們一切事項，瞭解行車安全之重要，和車變之影響，並且還要時時注意他們工作的成績，至於員工一個私生活亦要特別注意，例如好酒不好睡，好賭不好睡，每日體氣充足，家庭中有沒有令她分心的事情，凡此種種，全與行車安全有直接關係。

第三、值班站長及副站長：凡主持一站行車任務的人，要知道他使命的龐大，如果取車發生事變，就是減少抗戰的力量

對不起國家，客車發生事變，就不知道要死傷多少人，給社會以不良的印象，貨車發生事變，本要損失若干財產，可是事變的發生，常常因為一時的疏忽或貪懶，譬如夜裏貨車去接車，或道岔是否檢對未去注意，或委託站夫代要密碼代給密碼，到了事變發生以後，再後悔亦不及了。

第四、轉轎夫：差不離車行方面負責的事變，十室到有八家與轉轎夫有關，轉轎夫地位雖不甚高，而責任却是特別重大，一轉手間就可以犧牲若干人的性命和若干萬的財產，轉轎夫絕對不能有一點嗜好，無論在什麼時候，必須秉公十分認真，神智十分清醒，心思十分精細，必要時動作還要十分敏捷，才能於應付他的環境。

第五、車長：當車長時要負全副責任，命財產的責任，這是人所共知的，可是時常聽見車長在開車以後就睡著而眠的報告，因為這一個開車的人，但是現在還不能否認，他們唯一的理由是開車行經時睡去久，於不到休息，所以既因疲乏而睡去了，但是若遇大查出來是傷傷開車不久，連連到家家戶戶，車長和站夫就全無關係，而且現今車行士多是事實，仍有以下兩點可以說明，第一點，除客車外若三噸車長若在冷水灘和全縣檢查，若未檢查最

長亦不送當一晝夜如晝，第二點，所開車行時間太久，事實上並不是車走的快，乃是車停站時間太久的緣故，那末要是睡覺的話，儘可以在停站的時候睡，因為列車在站責任是站長來負，不要車長來負，所以睡覺亦不要緊，為什麼單要在車間以後才睡覺呢。

第六、司機夫：司機夫是幫助車長行車的，不是車長的副差，司機夫應當坐在列車中部的開位上，以隨時預備下雨的姿

行車安全通告機務員工書

我國自發動抗戰戰爭以後，交通幹線，奉命淪亡，自表面觀之，似鐵路所貢獻於國家者殆無足道。然則則既往，歷次戰役，能與敵人消耗，神國軍以經濟，於犧牲之中，仍得保全實力，持續奮鬥，此其關鍵，請公鐵路運輸殊與有力，非過言也。

方今西南交通，國防所繫，本路尤為其關鍵，抗戰前途，斷斷全視，我服務本路同人，其責任自較曠昔形勢緊要，而服務員工所負之使命，特為重大。誠以鐵路運輸之活力，全恃機車車輛，其機構之健全與否，足以影響全路之運行。然則如何可使機車車輛保持完好之狀態，俾資應付

總務注視列車的運行，可是事實時常相反，有時候亦許替車長打打說說燈，否的守車又是很多沒有氣壓和手報的，那末一且出事，如何能夠伸住車呢？以上所說的六項，除去調度所之外，可以分作站上的員工，與車上員工兩種，我現在的辦法，是責成站上員工，監督車上員工；責成車上員工，監督站上員工；無論那一方面有不盡職的，就由對方來告發，希望大家能現在起，全都緊張起來，完了。

趙國棟

格如，要非機務員工切實負責各盡厥職不於功。
為應要於這本路行車之發生事變，關於人事疏懈者居多，爰有規定實施行車安全週之舉；其在喚起同人，互相策勉，振作精神，慎敏從事，用重至深切，茲就個人所見，有為我機務員工告者，略述數端：

(一)我機務員工之任務，無多偏重於技術，則於機械之學理及其運用，必當週到熟練，而後見諸實行，免於貽誤。司機司機行駛機車，對一切機件裝置，貴能運用適當，維護周妥，因循苟且，則機車機車員工，亦莫不學是。苟其一如半部，

我國鐵路同年一月至八月間，共發生事變四千五百二十六次，其中機變八命一項，達四百七十六人，相去懸殊，其間雖曰人事之成否不同，然非設備之良。曷克臻此。

我國自抗戰以前，鐵路整理，日見進步，業務發達，運輸納入正軌，車變亦漸趨減少，軍興以來，運輸繁迫，各路受軍事影響，機車車輛無暇修養，路基橋樑及一切設備廢弛，均因陋就簡，不能謀整頓改進之道，尤以人事更張，使員江管理，難期週密，致事變迭生，損失鉅大，即以浙贛一路而言，二十七年年度每月平均發生車變六十次，二十八年年度一月份即有八十次，雖曰人事不致，實非設備缺陷，及環境限制之所影響歟？

以本路而論，亦同受設備之影響，在工程進時期，灣道坡道，路樑橋樑，未及整頓加固者一也。車站號誌設備，多利用各路舊料，式樣不一，損壞甚多，車站管理困難二也。通車以來，接收外路機車車輛，情況間多不良，又因運輸繁迫，設備缺乏，無暇修養三也。區間坡度太大，或各站兩端進站多係下坡及灣道，致影響交會，並易發生車變四也。此外如路簽制度之不精密，及號誌設備之不完全，以及

車變缺乏報關之配備等，致影響行車保安者五也。凡此種種，如不為設備及環境限制，則車變之消滅，自可斷言。

各路對於保安設備之費用，據所統計，北甯路保安設備，除單軌及保安當道外，僅號誌一項，即佔全路費用2.1%。浙贛約為1%。粵漢最少佔0.2%。其餘各路平均約為1%。北甯一切設備管理，及行車情形，普通均認為冠於各路，由此可見鐵路行

車站範圍以內防範事變之研究

鐵路行車，以安全為第一，亦即鐵路運輸最低限度之要求，盡人皆知，論鐵路者，均以行車保安為唯一要務，謀強防範之方，不遺餘力，第事變仍不斷發生，尤以軍興以來，各路受環境影響，事變更日見增多。

事變之生，其端甚微，而禍害之烈，實不堪設想，依據浙贛路二十七年份事變統計，該路二十七年份共發生事變七百二十一次，平均每份約為六十次，路產及人民財產損失不貲，即就死傷而言，共有一百七十六人，在此一百七十次以內，所死傷行人旅客員工共達二百五十九人，其為害之大，概可想見。本路縮造於危難之中，設備未周，輸運甚繁，其間因設備之缺

車能力之增強，及車變之減少，實與行車保安設備之費用為比例。行車事變與設備關係之重要，益可證明。

本路現在業務日趨發達，路收旺裕，其後於行車保安之設備，自可逐漸求進，再在此安全週之始，激發員工，整飭人事，使將來「設備」及「人事」。兼收並美之效，則此後事變之消弭，當能日見有功矣。

運輸股

陷，軍運之影響，人事之不減，而發生事變者，自去年十月至今今年五月，大小共有三百餘次，每平均在四十次以上，數字誠堪驚人，爰是有安全週之設，所以在此年度更始之際，激發員工，使懷於本路使命之鉅，安全之重，而益矢奮勉，精誠淬勵，匪勉盡職，以期永保行車安全。本股職司運輸，預就防範事變一項，與我同人探討之。

行車事變，千頭萬緒，關於機務工務警務者，不克一一條舉研究，本文所及，僅就車站範圍以內者討論之。車站範圍以內所生之事變，普通為撞車及出軌，撞車出軌之原因，由於站長誤發路簽，或顯示號誌錯誤，或溜逸車輛而起者甚多，由於

轉機處理不當者實居多數，試以浙贛二
十八年一月份行車事變觀察：

掃申在車站範圍以內者凡十二次，由
於誤扳轆尖者佔九次。

出軌在車站範圍以內者計九次，而發
生於轆尖上者佔六次。

本路最近各次事變，由於誤扳轆尖而
起者亦屢見不鮮，如三塘韻子山大塔江靈
川等次事變均是，故站長對於轆尖應如何
嚴密注意，對於轆夫應如何切實訓練，方
能防患於未然，本文即以此次為研究中心，
至各站中不免有錯誤觀念，認為轆尖係由
轆夫掌握，不反躬自省，而有誣諸天命之
心理，此則亟應糾正者。

轆夫誤扳轆尖之原因，當不外下列所
述：

- 一、誤聽站上打點，或臨時變更行車次序，致轆夫誤會。
- 二、前列車進站後，轆尖未即扳回，後列車繼至，致進入同一路綫。
- 三、發覺轆尖錯誤，而列車已到，轆夫趕扳不及，致反成四股或仍被置入同一路綫。
- 四、發覺轆尖錯誤，而列車已進轆尖，轆夫慌張，猶急欲扳回，致釀成出軌。
- 五、轆尖未扳嚴，或把柄未踏牢，致轆尖

轆尖出軌。

六、轆夫擅離轆位，致為旁人移動。

七、轆夫辦事疏忽，或常值貪睡，或神思
錯亂，致將轆尖扳錯。

關於車站應如何防範轆尖發生事變，
茲分轆尖管理，及人事訓練二項論之：

轆尖管理：關於轆尖發生疾病，不能
扳嚴，或道釘螺絲鬆動，軌間不合者，其
長應如何注意於檢查，並請工務方面修理
，行車規則已有規定，姑不具論。茲俾就
轆尖查驗方面一申論之。

列車由車站開發以後，站長第一任務
，應即打點通知轆夫，分別上下行及進站
股道，照規定擊點。

轆夫聞點後，應即先將股道扳妥，然
後再向轆位擊點，以作妥洽之答覆。站長根
據此項回點，即能查驗轆夫是否存心，對
行車情形是否已經明瞭，如無欠慮或十分
惡劣天氣，車站及轆夫之擊點音響，大概
均能互相聽到，倘站長未聞有回點，再復
擊一運功無表示時，證明轆夫並未聽到，
或已離開轆位，應即派夫役前往通知，此
為站長管理轆尖及與轆夫聯絡之唯一辦法
，但本路情形，按報常有多站，轆夫不擊
回點，無怪站長與轆夫不能取得聯絡，而
發生事變矣。

二二六

轆夫回點以後，按照習慣，第二步

即在轆尖標誌桿上懸一紅旗，(夜間懸掛
紅燈，燈光向內表示。)(一方面顯示險
阻，表示區間已經閉塞，一方面即表示
轆夫確在守值，至車將進站在站外鳴笛警
告時，站長顯示平安號誌，轆夫始能顯示
平安，令列車進站。(此時出站一端轆尖
，仍顯示險阻。)(如果站長可顯示平安，
而轆桿仍懸掛紅旗，則證明轆夫必離開轆
位，或在轆桿內貪睡，站長應一面顯示
險阻，一面令夫役急往通知轆夫，司機見
站內係紅旗，轆尖亦係紅旗，雖轆夫不在
轆位。常不能進站，即不致發生事故，如
在夜間，則車站顯示紅燈，轆尖雖無紅燈
，(燈光向內，)按照行車規則規定，當
顯示險阻，而不顯示號誌者，一律作為
險阻。司機自亦不能進站，此為站長監督
轆夫之第二辦法。

至轆尖部位是否正確，站長應如何查
驗，在日間除照行車規則之規定，依據轆
夫標誌，可辨別股道外，如無轆尖標誌則
望轆座平衡鐘(即轆座把柄)亦可為辨別
股道之一法，車一段各站，轆座平衡鐘，
與轆桿係成V形，大概情形，股道扳為左
向者，則鐘亦必左向，扳為右向者，鐘亦
必右向，站長在車站瞭望鐘之左右向，即

可辨明股道之已否扳通，如轆尖係扳成四股，則轆尖極燕尾及四股，必成斜交叉形狀，而平衡鐘之傾斜角度亦甚小。有成立趨勢，此則憑經驗可判斷者也。在夜間查驗轆尖部位，唯有依標誌燈色光為標準，以辨明為直道或灣道，惟如扳成四股時，則亦可憑色燈顏色之傾斜方向而判斷之。

人事訓練：

一、轆夫之訓練

站長平日對轆夫之訓練，自最為重要，除講解規章，或每日朝會作精神訓話外，尤要者，站長應將各項車變之處理及原因，詳為詮釋，並研究其改善方法，使轆夫能有深切之認識，例如本港帶家村間，本年四月間發生出軌脫軌之事故，後經車務處派員調查，時於站內各股道，均有車輛，而轉轆夫，臨時應變，將轆尖扳成四股，故意令溜車出軌，而未察重大損失，此種機變之處理，應為轆夫訓練者一。

又如本文所述，轆夫該扳轆尖處，因三四項，係因轆夫臨時慌亂而起，在列車已近轆尖，或已一部進入轆尖，此種情形之下，轆夫決不能撥動，應顯示紅旗令列車停止，如列車速度不快，或司機停車迅

速，尚可不釀事變，但此時倘妄肆撥動，則出軌撞車，鉅變將不堪收拾矣，臨時鎮定，處置裕如，此應為各轆夫平日訓練者二。總之轆夫之職位雖低，轆尖之機構雖微，然車站範圍以內，事變之造成，十九由此而起，轆夫為站長之基幹，關係行車安全，站務良窳，站長平日對轆夫之訓練，自不能不深切注意也。

二、轆夫之作息時間

轆夫值班時間，本課前經規定以十二小時為一班輪值，但各小站有以十二小時不敷休息為辭者，究係十二小時抑係二十四小時制較為合理？轆夫在休班時，是否正休，或有其他不正當娛樂，致為影響工作精神者，凡此種種，均有研究必要。立時主張增加轆夫人數。改為三班制者，（即分日班夜班及休息三班，日班夜班各值十二小時，三日內平均每人工作為八小時。）但行車不繁忙之小站，實際情形，是否需要，是否合於用人經濟原則，此則尚待詳細討論者也。

三、轆夫人選問題

轆夫人選，除應慎重考選外，各站轆

夫，應以少調動為原則，轆夫在某站相熟既久，則對某站之情形，必能熟悉，錯誤自少，否則時有誤調，反增事故。即有茫無頭緒之感，且常在一站，與站長相處如家人，息息相關，站長對轆夫之管理及訓練上，亦可進一步較嚴密之效也。此外關於打點辦法，有認為實欠妥善者，（沈泰廷先生鐵道月刊）主張改善方法有三：

甲、轆夫與站長室裝設揚聲器

Lord Speaker 站長與轆夫隨時通話。乙、轆蓬內裝設指示燈光，Light Indicator 隨時可以由站長撥動，指示某股道之空。丙、轆蓬內裝設警鈴，以便站長隨時考查，轆夫有否離開崗位，並隨時交換旗號。

惟此項設備，需費甚鉅，事實上不易辦到，本港擬設辦法，即已包括此種意義，足以補救設備之缺陷，如各站長能切實執行，嚴密保持聯絡，則車站事變之發生，自可減少矣。

同仁中對此如有建議，並希進而教

行車安全週機務方面應須準備實行事項

一、週前應行準備之事項

甲、機車

▲各段房應於可能範圍內將所屬行用機車輪流檢查一遍，其檢查概要如下：

a) 注水器檢查，依「乙」種定期檢查「」所定手續行之。

b) 風泵檢查，依左列各項行之：

1. 儲氣主桶壓力升高之速度務須適當，

2. 風泵轉軸之上下務須正確

3. 須注意不發生異樣聲響，

4. 變向桿須無變形或磨耗，

5. 濾氣器須保持清潔，

6. 連結各缸管件務須完善。

c) 檢查油潤器油潤務須適當。

d) 機車頭燈及電機，應詳加檢驗，保持完好狀態。

e) 其他各部檢查，統依「洗爐檢查」所定手續行之。

B 施行上述檢查工作時，如遇不甚可靠或會生故障之部份，應就所存配件中擇宜儘量更換。

C 施行上述檢查工作，如人手不敷分配時，應將平時所行機車甲乙種檢查及修理工作暫行停止。

D 凡狀態不良一時難以修復，而又不能停用之機車，應酌量情形事先通

知減噸。

乙、機車

▲在行車安全週轉以前，各段房應將所屬機車重行考驗一遍，凡於行車規章及路線不其熟習者，應亟加訓練，必要時得酌予抽換，又外務機車到本路不及一月者，應加派引導司機。

丙、車輛

▲在行車安全週轉期間，2122 41 42 各次列車，應由新桂二段事先派定隨車驗車匠一人，屆時隨值；如遇驗車匠不敷分配時，准由定期檢查及修理工作人員或工作較閒之其他匠役（如司機等）調充之，但不准藉口請求添人。

B 各站隨車人員應先期配備齊全，除車房所在地外，左列各站須各派洗油夫二人，日夜輪值。如人手不敷分配時，並得撥用上項（A）規定之辦法：

a) 三峽，驛子山，洪橋，紫雲坪

站，由衛段派。

b) 東安一站由冷房派，

c) 咸水一站由冷房派，

d) 興安一站由冷房派。

C 各項定期列車車底，應於車前詳細

檢驗一次，並注意：

1. 車輪及其裝置，車輪輪軸，氣軛及手軛；此項工作應由左翼段房，分別負責辦理。

a) 2122 次列車車底，由梓段車房負責；

b) 4142 次列車車底，由衛段車房負責。

D 施行上述檢查工作時，如遇不甚可靠或會生故障之部份，亦應就所存配件中擇宜儘量更換，尤須注意手軛，務使運用靈敏。

E 凡狀態不良而一時不及修復之車輛，應通知車站及調度所所發修單，不得勉強掛用。

F 車輛用油及棉紗等料，應先期充外保管，以便隨時取用。

丁、各段管煤水站，應派員查看，妥為準備，以免竭蹶。

二、週內應領實行之事項

甲、機車

A 凡達規定洗爐期之機車，非加洗爐不得行車。

B 行車部份，應隨時妥加檢驗。

C 機車出房前，值班司機應就所需機車詳加檢驗，並妥為注油，不得稍

有疏誤。
D 機車連掛列車後，應以規定切實試驗氣軛。

E 司機於行駛途中，應特別注意左列事項：

- a. 隨時查視煤水量是否足用。
- b. 隨時查察所裝之砂是否合適及敷用。

- c. 密切注視各種變誌及風扇之運用。
- d. 對於鳴汽機行停車等項，務須依照規定切實進行。

e. 如遇車事，前後機車應密切合作，對於障礙物尤須注意。

f. 各段所用之煤油應由工人手工具及材料，務須充分準備，隨時調度，於接到司機通知後，立予施修。

乙、車輛

A 駐站驗車匠，對於出發或到達列車，以及在站停留之車輛，應各就其主要部份妥速進行檢修，如手開不靈，應即加修理並注潤油；同時注意各車裝載，如發現過載偏重或其他不合標準，應立即報告站長免掛。

B 中途無修車匠或澆油夫各站，如有加掛車輛，其加掛車輛之檢驗辦法，應切遵照車輛兩週運行守則第88條傳知（本課發文機工八字第255號）所訂各項行之。

C 隨車驗車匠對於各列車所掛車輛之檢驗及注油事宜，應分別負責完全責任，並須攜帶充分油脂及棉紗，以備隨時應用。對於左列事項，應切實注意辦理：

- a. 凡軸油汚穢棉紗陳腐者，應隨時更換。
- b. 中途加掛之車輛，應迅速檢驗，如有不妥，即予施修，必要時並得廢請免掛。

c. 列車到站，均須下車查看，棉箱機牽引列車，或重聯輔機，均應隨時隨地，謹慎小心，維護行車安全。

(一) 司機可隨時檢閱機車時，不論單機牽引列車，或重聯輔機，均應隨時隨地，謹慎小心，維護行車安全。

(二) 司機可隨時檢閱機車時，不論單機牽引列車，或重聯輔機，均應隨時隨地，謹慎小心，維護行車安全。

(三) 機車應由值班司機駕駛，未經主管人允許，不得私自替換，非經主人允許，不得私自替換，非經主人允許，不得私自替換。

有無發熱或其他不良情狀，隨時應當之處置。
D 外路過軌車輛，務須嚴格檢查，倘有不合規定或裝載欠妥者，應即請換裝，再予過軌。

三、週內除直接負責行車責任之司機、司機、驗車匠、澆油夫外，各站值班職工應於每次列車出發前，對各該行車工務給予指示指導須加注意事項，各該行車工務應在可範圍內酌派行車主管生員隨車查察，以資監督，而策安全。週內行車，除遇天災人禍及其他不可抗力外，絕對不許發生車事，否則為車事未盡，對各當值員工加倍處分。

司機司爐服務須知

管人特許者，不得代替司機或司爐者重罰。

(四) 司機可隨時檢閱機車時，不論單機牽引列車，或重聯輔機，均應隨時隨地，謹慎小心，維護行車安全。

(五) 司機可隨時檢閱機車時，不論單機牽引列車，或重聯輔機，均應隨時隨地，謹慎小心，維護行車安全。

之指揮；凡遇有危及行車安全之事項，應由總理拒絕或協議決定之。

(六) 機車之移動進退，在車房專線內，受車房調車夫之引導；在營業線內，受車站調車夫之引導。

(七) 司機司爐奉派充任引導人時，應切實負責瞭望指示路線灣道之號誌，及一切應行注意之事項；當值駕駛機車，應聽從引導人之指示，切實合作，不得一意孤行。

(八) 司機司爐應隨時到班，並將佈告牌通知簿上關於行車及沿線應行注意之一事項查閱清楚，加以牢記，或抄錄之。

(九) 司機於接收機車以後，須攪動手盤及螺絲把，將機車各部詳細檢驗一遍，尤須注意下列各項：

1. 火箱內外有無洩漏，水表水位是否正位，回動桿（手把）及爐蓋搖桿是否完好。

2. 機車上部裝置，如警鐘、保安閥、汽笛、風泵、發電機及其他各部，有無鬆動或不良現象；沙箱內沙子是否充足。

3. 煙箱門是否嚴密，必要時須開煙箱門，查驗內部火星網、回煙板及之

氣管，並清除煙箱內煤屑。

4. 車鉤、風管接頭及暖氣管、過水管等各部，是否完善。

5. 行動機件各部及汽缸放水塞門、機車車架、托架、煤水車托架等，是否完好。

6. 機車車底各部，如車輪、軸箱、楔形鐵、彈簧、開瓦、吊桿、灰盤及聯結氣等各部情況。

7. 試驗射水器、油潤器、電機、頭燈及風泵等運用情形。

8. 試驗風閘，觀察有無洩漏，再夜驗開缸轉行行程及試驗撒砂器。

9. 檢查行車工具、紅綠旗號誌燈等，是否缺少。

(十) 司機領出油箱及其他行車用品後，應將機車應澆油各部澆油完畢，再整理爐火，並注意水表，試驗塞門，射水器、吹風器各部。

(十一) 補充煤水時，司機應注意所加煤水量。

(十二) 機車引導至站後，應注意下列各項：

1. 聯接列車時，應注意防止衝動。
2. 機車與列車聯接後，應注意車鉤、風管及暖氣管等連接是否完善。

3. 遵照規章，會同驗車匠試驗風閘是否完好，有無洩漏。

(十三) 列車開行應注意下列各項：

1. 出發前接受路籤或路牌，應確認無錯。

2. 路籤或路牌接收後，應懸掛於適當地點，以免遺失。

3. 列車出發前，司機應注意火箱內煤層、火勢及水表水位。

4. 司機接後方車長出發號誌後，應遵章鳴汽，緩速開行，不得猛開汽門。

5. 列車通過外轆尖後，應與後方車長交換號誌。

6. 列車轉彎時，司機及瞭望司機，應注意瞭望前方，並須隨時注意列車後方邊燈。

7. 列車運轉中，應善用回動桿地位，節省汽量。

8. 司機添煤份量不可過多，添煤間隔務須平均，煤層必須保持適當厚度，在上坡時後方兩角須添煤。

9. 司機應隨時注意汽壓及水位

10. 注水務須平均，不可一次注水過多，致氣壓驟減，左右射水器應輪流使用，不可專用一面。

11 遇有夜行或誌及限制速度之處，應將速度減至定限以內。

12 司機應遵守鳴笛號誌，鳴放汽笛。

13 遇風雨迷霧晝晦天氣，前方瞭望困難時，應減低速度，開動警鐘，並鳴汽笛。

14 在運轉時，司機應注意機車各部之音響。

15 在出發及上坡時，司機應注意機務，在上坡時，如因汽水不足或其他原因不能前進時，須立即停車施閘，與車長商妥後，先放鬆車輪之前，再放鬆機車之閘，徐徐推進至相當平直道地點，再行出發，或分開掛行。

16 在下坡時，須注意機車，低速度或停車時，須注意呼吸器，以求聯絡敏捷，免除誤會。

17 司機應按照規定時刻及速度行駛，不得延誤。

18 機車在運轉中，只許輕搖爐篋，不得修理火層；經過橋樑時，絕對不准搖動爐篋。

19 運轉中司機應切實合作。

20 列車未過站前，不得擅自停車上水。

(十四) 停車及進站時注意下列各項：

1. 進站時須注意號誌及輸入位置，並減低速度，如發覺差誤，應敏捷停車。

2. 站內停車，須在規定位置，如因位置不合應行調整時，須得車長號誌，始可移動。

3. 在岔道或停車，須注意警衝標之位置，以免衝撞。

4. 停車後應將回動桿置於中央之位置，並將汽缸塞門關閉。

5. 如因在站讓道或交會停留過久，應注意補充煤水量，以免中途水短。

6. 在站整理火層，應注意將卸下爐灰用水澆滅。

(十五) 列車到達終點或中途上煤水時，司機須注意車鉤、風管、暖氣等檢開後，始可開動。

行車安全週工務須知

甲、通則

(一) 在安全週實施以前，由發路工務員及監工擇行車通則及附則內有關工務方面之條文，對各道班工人、看橋夫、道父夫等詳細講解，務使各工人等個個明瞭其責任，增長其鐵路常識，工作既有標準

(十六) 機車經引導回房後，司機應將沿線所過不良狀況，機車應行修理部份及轉運中發生事故呈報主管人。

(十七) 調車應注意下列各項：

1. 調車速率每小時不得超過十六公里，遇雨霧風沙晝晦時，不得超過十公里。

2. 司機非有調車夫之號誌，不得移動。

3. 司機應隨時注意瞭望尖號誌或噴尖之方向，是否與預定順序所規定之出入股道相符。

4. 不得用二輛掛鈎之機車調移輛車。

5. 調移列車或車輛入或出鐵區間時，應將接得警鐘或警鐘後，始得調移。

6. 調移車輛，不得用溜放法。

7. 調車司機亦應注意車輛車門是否關閉。

效能當日有進步。

(二) 行車通則及附則內所有關者，分別列後另行抽印分發。

通則與工務有關者：
第二條（文略，以下各條同） 第三條 第六條 第三 五條乙 第三十、六條 第三十七條 第三十八條

第五十四條 第五十七條 第五十八條 第五十九條 第六十條 第六十三條 第六十四條 第六十五條 第六十七條 第六十四條 第六十五條 第六十七條 第六十四條 第六十五條

一旦有事可收奇效。

(八) 在安全週內對各種小車之使用，應力加限制，段外之人不得借用，各段應切實注意，以免發生事故。

(九) 各工段對於路基坍塌土石崩落之處，應通知站長填注意意，令司機人特別注意。

(三) 各個養路工人對於巡道須知，務須澈底明瞭，熟讀牢記，以爲奉行職務之準繩，而合於養路工人之親度。

(十) 在安全週內對於本局一切規章，應切實奉行，不得稍有逾越，其服務須知另定之。

(四) 在安全週實施以前，應將手搖車及手推車行駛辦法，向各工目詳細講解，須按照規定行駛，在安全週內尤須精神振作，務期達到安全之目的，以符事實。

工務監工服務須知

(五) 在安全週實施以前，應由各工務所管線路軌道及各站軌道巡道等，詳細檢查，如有危險之處，速飭道班在限期以前修理整頓完好，務期在安全週內不發生事故，其不能在短時間內修理者，應以管線管工段通知站長注意。

(一) 所屬工人之工作，應妥為支配，就其急緩輕重，審慎區分，按日飭知。

(六) 各木造橋梁應由各該管工段在安全週前派員詳細檢查修補。

(二) 工人對於各項規則，是否明了，應時常解說抽詢，並躬身表演以資效法。

(七) 在安全週前，由各段將該管工人加以訓練，俾其集合迅速，動作敏捷。

(三) 所屬常僱工人，應按日在可能範圍內，點名一次，考其勤惰。

(七) 以雨天時，夜間巡道，應酌加

(四) 隨時工人，應親自點工填報，不得依樣工目。

(七) 以雨天時，夜間巡道，應酌加

(五) 遇有意外工作，經工人報告，或自行查出，應即考慮本管工人能力如何，報段派撥工料。

(七) 以雨天時，夜間巡道，應酌加

(六) 遇有阻礙行車事故發生，應不分晝夜趕修，以期迅速通車。

班辦理。

(八) 包工工作務須按照圖樣營造，不得任其偷減工料。

(九) 路材發料，應飭屬妥為保存，缺乏種類，應開明尺寸，請領發用，不到時，常向關係方面查詢。

(十) 所屬常僱工人，如有人地失宜，不得任意開革，應加獎勵，以資熟手，更換工目時，應通知該工人解僱。

(十一) 夜間應抽驗招集工人訓練規則，(十二) 工人以服從爲第一要義，如有不遵命令者，應予其他過失加倍處分。

內、道叉夫服務須知

一、門警標，應免被塗污。
二、橫道板釘均須固結，軌枕不得腐污。
三、天晴須見機車，陰雲開列車響響時，應立即關閉柵門，停止汽車行人往來。
四、列車經行時，所施標誌，務按規定，其旗燈顏色應極鮮明。

五、號誌及其他有關行車規則，應熟讀了解。
六、小車經行亦應儘量指導。

丁、養路工目及養路工服務須知

- (一) 路基不得積水，以致鬆軟。
- (二) 道床要整齊。
- (三) 軌道在直線，應順直道合規定坡度及垂直曲線。
- (四) 軌道在曲線處之曲度，應與規定適合，其坡度及超高度並介曲線，均應與現行列車速率相符合。
- (五) 轉轍器應時常檢查，是否有固定位置，使用是否靈敏嚴密，燈誌是否顏色適宜，玻璃完整。
- (六) 軌枕有無腐朽，應隨時抽換。
- (七) 路堤路堦之旁坡，應事先防其坍塌，塌後，必須迅速修補清理。
- (八) 六道橋梁，應隨時精確檢查，以防腐蝕。
- (九) 涵洞洩水應暢順，不得有雜物淤塞。
- (十) 沿線各種標誌，妥為保存，如有遺失損壞，應隨即補充。
- (十一) 巡道規則，行車規則等項，應熟讀了解，並切實奉行。
- (十二) 小車使用，務按規定手續辦理，不得疏忽。
- (十三) 材料工具，不得任意棄置，不用時應存儲道房附近。
- (十四) 工作要迅速，時間應準確，不得任意告假，見異思遷。

(十五) 每日收工應將當日工作檢點一週，有無危及行車之處。

(十六) 各線應互相輔助研究識字。

(十七) 防止開人性畜，行走時基及輕越橋梁。

(十八) 列車遺物應即檢點監工。

(十九) 防止人民任意耕種，及在用地建造房屋。

(二十) 對待沿線居民應和藹友善。

戊、看橋夫服務須知

一、所管橋梁平常應切實研究，有無危險缺點注意修葺之。

二、定期列車到達前十五分鐘，應巡查橋梁上下各部一次，而後禁止行人及小車行駛，至列車行後，始得放行。

三、臨時列車應以開聲或見煙起，即禁止行人往來，並在崗位施行號誌，使列車經過。

四、每次列車行後，應檢查有無餘燈落下，隨即清除。

五、號誌燈應常保持鮮明，慢行燈不得漏點，太平桶之水砂，應隨時補充。

六、遇有橋梁本身發現損壞，應立即通知本管道房補修，重大者報告監工調撥工料。

七、螺絲釘應循道緊結之。

八、各種號誌施行辦法應切實了解，不得誤用。

九、記錄每日水位。

十、臨時用帶修補兩橋梁附近五十公尺內路基。

十一、大風雨時列車行時，均應守值。

十二、閒人不得在橋附近三十公尺以內來往或釣魚。

十三、來往船隻木橋均須在指定橋孔經過，並不得用篙撐及橋下，在相當洪水位時，應全部停止通過。

十四、列車行速時刻及機車號數，均應每日按次記載，報告工日轉報。

十五、小車來往，亦應說明列車，施用號誌指導。

行車安全週警務須知

一、凡夜間在站接運列車長警及押車隊兵，對於列車有無車尾燈及是否明亮，務須特別注意，如無車尾燈必係在中途脫鈎，應即報告站長處理，如不明亮，亦應報告站長以便燃點。

二、遇列車經過，應注意查視車輪有無發

火警事，如見車輛發火，一面急鳴警笛一面表示險阻號誌，以便停駛撲救而免延燒。

三、站上所設各種號誌燈，夜間是否全數明亮，應隨時協助查視，如查有不明亮者，應即報告站長查驗，以免有防列車之進行與誤度。

四、停站車輛下所設之止車楔有無移動情形，應隨時查視，遇有大風時尤宜特加注意，以免溜入正道發生撞車危險。

五、押運客車士兵，當留心偵察行跡可疑旅客，並應全副武裝隨時戒備，嚴密巡邏警備閉車門，以射擊抵抗，未奉長官命令不得下車。

六、押運貨車士兵，嚴禁看貨人等在貨車內吸烟，機車火星飛揚時，尤須注意有無危險。

七、巡邏時對於橋樑、石梁、山洞、岔道、涵洞、河堤、軌道、枕鐵、墊板、道釘等，須特別注意查視，遇大雨時尤宜增派巡邏班次，如查得有關行車安全之損壞，應立即通知駐在就近道房之工人或駐站之工務人員迅速修理，倘因火車將到不及報告時，宜先表示危險，阻車前進，隨後報告站長

八、軌道附近嚴禁閒人徘徊站立，如存有偷竊路料之現行犯應即拘獲。

規...章...輯...要

湘桂鐵路衡桂段管理局行車保安委員會暫行規則

二十八年六月二十八日總文八字第4053號訓令施行

第一章 總則

第一條 本路為力謀行車之安全，特促員工遵守行車規章，研究改進保安設備，以期減免車變起見，設立行車保安委員會。(以下簡稱本會)

第二條 本會職務以調查研究改進指導為限。

第三條 本會委員及職員等概由路員兼任或調任，不得另支津貼，惟因公出差得按章支給旅費。

第四條 凡遇重大車變發生，各關係機關應將車變情形，肇事原因，處理經過，及嗣後防範辦法，彙案詳細報本會。

第二章 組織

九、如查有物件放置在軌道內或附近，有礙行車者，須從速移去。

十、如查有鄉愚在鐵道附近燃燒燻火，應即禁止，倘枕木因經過機車漏下爐火着火燃燒，應立即設法撲滅。

第五條 本會設主任委員一人，委員若干人，以總車工機務各課課長運輸工車工程各股主任暨調度所主任為當然委員，餘由局長就各課專門職員指派，其主任委員二人由局長兼領。

第六條 本會設幹事若干人，由各課職員中選派，担任調查訓練，並會中指派事務。

第七條 本會設主任幹事一人，由幹事中指派，辦理召集開會及會內一切事務。

第八條 本會附設於管理局之內，歸局長直接管轄。

第九條 本會規定在衡西、冷水灘、全縣、桂北四處設立分會，定名為行車保安委員會某某分會，直接歸本會管

精，其相繼另行規定之。

第三章 織章

第十條 本會委員或幹事，得隨時考選行車保安設備，如有欠妥之處，予以研究改善。

第十一條 本會委員或幹事，得隨時前往車站列車房機廠道房等處講述行車規章，各項救險服務須知，藉以增進各員工對於行車保安之知識，並期謀其應盡之職責。

第十二條 本會委員或幹事，得隨時前往車站列車房機廠道房等處考察各員工是否遵照規章，隨時建議主管，加以糾正或警告。

第十三條 本會得修改及增訂關於行車保安之規章，俟成條文，呈請核准後，交主管課遵照辦理。

第十四條 本會得編製關於行車保安之刊物，行車通則簡摘要，行車員工服務須知，各段救險須知，編成最簡單之條文呈局核定後，印成小冊，交由各段轉發所屬遵照實行。

第十五條 本會得編製各種對內對外警備圖書及簡明佈告，交由各段轉發所屬各段站分別張貼於重要地點交通過道

，及行車員工之服務處所，以資警備

第十六條 本會得編製車變與傷亡之調查報告及統計表冊。

第十七條 凡關於行車保安及重大車變案件，應由本會編密審查，推求肇起原因，擬具防範辦法製成方案，呈請局核准施行。

第四章 會議

第十八條 本會每月開常會一次，遇有緊急事項，得召開臨時會議，均由主任幹事將開會日期時刻地點及提議事項通知各委員，遇必要時得隨時通知有關幹事及段段長列席，以備諮詢，並

湘桂鐵路衡桂段管理局行車保安委員會分會暫行規則

施行日期同前

第一條 為促進行車安全，特於行車保安委員會之下，在衡西冷水灘全縣桂北四段設立分會，定名為行車保安委員會某某分會。（以下簡稱本分會）

第二條 本分會秉承行車保安委員會之意旨，協助訓練新舊行車員工糾正員工違反行車規章之行為，並提議修改關於行車安全方面之設備及規章。

第三條 本分會設委員無定額，以車務正副段長工務總分段長機務段長車房

得召集各段車員工來會審訊。

第十九條 本會開會時，委員如因故不能到會，應正式委託代表出席。

第二十條 本會開會時，應以主任委員為主席，如主任委員，因事不能出席時，由委員互推一人為主席。

第二十一條 本會開會時，如有爭執事項應付表決，每一委員有一表決權，可否開會時取決於主席。

第五章 附則

第二十二條 本規則如有未盡事宜，得隨時呈請局核准修改或修正之。

第二十三條 本規則自公佈之日起施行。

主任及幹務段長為當然委員，副主任委員一人，主任會中一切事務，並為開會時主席，均由管理局委派。

第四條 本分會設幹事若干人，由分會就車工機等各段內人員選派，辦理本分會指定之事務。

第五條 本分會委員及職員概由路員兼任，不得另支薪津，但因公出差，得按照路章分別支給出動費或差費。

第六條 本分會每月開常會一次，通

有緊急事項得召開臨時會，由主席委員為開會日期地點及提議事項等通知各委員，遇必要時得同時通知有關之幹事列席，以備諮詢，惟以不妨礙其原有職務為原則。

第七條 本分會開會時，得由行車保安委員會主任委員，或委員出席指導。

第八條 本分會開會時，委員如因故不能出席，應正式委託代表出席，主任委員不能出席時，由委員互推一人為主席。

第九條 本分會提議案件，以增進行車安全為原則，應由主任委員先加審查，如認為不必討論，得停止提出，同時通告提案人。

第十條 本分會開會時，如有爭論事項，須付表決，每一委員有一表決權，可下同時時取決於主席。

第十一條 本分會開會時，應將報告及議決事項，逐案登入會議紀錄，並由主席及紀錄簽字。

第十二條 本分會開會後，應將會議紀錄，分送各委員各列席人員，他處行車保安委員會分會，並行車保安委員會。
第十三條 本分會議決事件，應即由各委員方面，分別負責執行，其有待於高

級長官裁定者，應先報經行車保安委員會復核，如認為可以照辦，再由行車保安委員會轉呈管理局核准施行。

第十四條 本分會於行車重大事變或行車保安委員會交議重要問題，得召集臨時會議專案研究，將其結果報告行車

湘桂鐵路衡桂段管理局行車保安委員會分會辦事細則

第一條 本規則依據湘桂鐵路衡桂段行車保安委員會分會暫行規程第十五條規定之。

第二條 本規則於所有各行車保安分會均適用之。

第三條 本分會一切文書，由主任委員核辦辦理之。

第四條 本分會發出文書，以主任委員署名行之。

第五條 本分會各委員之職掌如下：
一、車務委員

(一) 訓練新舊車務員工。
(二) 糾正車務員工違反行車規章之行為。

(三) 測驗車務員工對於行車規章之認識。

(四) 講述行車規章及各項保安教諭須知。

保安委員會。

第十五條 本分會辦事細則另定之。

第十六條 本規則如有未盡事宜，得隨時報請行車保安委員會轉呈管理局修正之。

第十七條 本規則自公布之日起施行。

二、工務委員

(一) 訓練新舊工務員工。
(二) 糾正工務員工違反行車規章之行為。

(三) 督策道工巡查路軌橋樑。

(四) 講述行車規章及工務折除須知。

(五) 視察行車設備研究改善辦法

(六) 測驗工務員工對於行車規章之認識。

(七) 研究改善行車設備。

三、機務委員

(一) 訓練新舊機務員工。
(二) 糾正司機司機違反行車規章之行為。
(三) 督策機匠伏役時當檢驗機車

- (四) 講述行車規章及救險須知。
- (五) 測驗機務員工對於行車規章之認識。
- (六) 研究改善行車規章及行車設備。

四、警務人員

- (一) 行車路警維持旅客上車下車秩序。
- (二) 督察路警取締閑人進入鐵路範圍。
- (三) 督察路警防止偷竊玩弄或破壞行車設備。
- (四) 講述各項檢險須知。

第六條

凡關於行車保安範圍以內之事項不論車工機警，本委員會委員均得指導之。

第七條

本分會各幹事以掌如下：
 (一) 辦理主任委員交辦事項。
 (二) 協助該管委員進理事務。
 (三) 整理會內文書及紀錄事項。

第八條

本細則如有未盡事宜得隨時修正之。

第九條

本細則自公布之日起施行。

路務紀要

△出差臥舖票報銷限制

第二十九次局務會議，會計課提議：

「關於出差臥舖票報銷規定時間及里程限制，以節浮濫」一案，當經議決：「各

次客車，由車務課指定包房一兩間，作為散座。2. 行程在日間者，不計報銷臥舖票，夜間行程在一百英里以上者，方得報銷臥舖票，特用二等乘車者，不計報銷臥舖票等語紀錄在卷，並經本局二十八年六月二十四日總人入字第三九七一號訓令通飭遵照。

△六月二十三日晚機襲衡本

防務隊出動搶救

敵機十二架于六月二十三日晚八時許，分二批襲衡，至八時四十分，闖入市空陣中，盲目投彈，先後九三十餘枚，內雜有燃燒彈，致市區數處起火，風助火勢，不可遏止，延燒頗烈，本路局局員聞警，即出動防務隊，出動搶救。

刊後語

「行車安全第一」之義，本刊曾於上期刊後語中述及，本局為促使機務員注意，俾各振奮精神，重視職責起見，經規定七月一日為安全週，在此週內，不得有任何細微事變發生。各主管課均就主管範圍分別籌備訓練，其意義固在期過此而後，全體員工，咸各竭能盡職，力行毋懈，雖人力不克防範者外，絕不令有事變發生。若僅與奮於俄頃，戒懼於一時，則與舉行此週之初旨，實大相逕庭矣。

行車安全週之最終一日，適為「七七」抗戰二週紀念日，吾人回憶忠勇義烈之前方將士，奮力圖存之全國同胞。感念所至，當能不辭勞瘁，以抗戰之精神接濟事變。以建國之精神確立一全，凡此皆為盡忠本職，即所以報效國家。願與同人共體斯義而勉行之。

一週時

六月二十二日—二十八日

▲寇犯汕頭一、敵艦艇大

二十一日上午十時，寇犯汕頭，我守軍奮勇應戰，當擊沈敵艇二十餘隻，敵藉運艦砲火飛機掩護強行登陸，與我軍轉入巷戰，二十四日在巷埠一帶激戰，敵我軍自動轉移至巷埠以北某某有利地帶，迄今仍血戰中。二、倭方限英美軍艦於二十二日下午一時以前離開汕頭，已被美駐遠東艦隊司令顏露爾拒絕，英海軍當局亦表示為保護英僑及在汕頭之利益，不能離去。

▲湖北兩翼告捷 一、新縣河北岸左

翼吳家山之敵，二十二日被我擊退後，大部沿鐵路敗走，現在派隊掃蕩中。二、我右翼軍二十二日晚於敵敗退之際，為策應左翼攻擊，突向西塘新開塘進攻，當與敵激戰徹夜，斃敵百餘。

▲鄂中進迫潛江 我步騎聯合之奮勇

隊，二十一日衝入潛江東門外附近，誘敵至曠野，激戰半日，敵潰退，我斃敵八十餘人，現我仍在追擊中。

▲晉南又創偉大成績一、張（張庭

）茅（茅津渡）道上，我敵激戰經旬，斃敵二千餘，斬獲尤多，現該處敵疲憊不堪，大部已退張店以北一帶，我仍跟蹤追擊中。二、犯中條山之敵，於二十五日分路潰竄，二千竄夏縣，三千餘竄聞喜，主力向暴落以北奔潰，我軍一面追擊，一面將被圍垣曲之敵完全解決，當將垣曲克復，二十七日將暴落之敵肅清，殘寇向橫嶺關潰竄，是役共與敵血戰六日，統計斃敵五千。

▲德義又締海約 德義海軍

國際政治 女長兼海軍總參謀長加伐尼亞利上將，應德海軍總司令賴德上將之邀請，會商兩國海軍合作事宜，已成立完全協定。

▲澳大利亞反倭中止商約談判日

與澳大利亞締結新商約談判，已遭某種困難，倭雖一再請澳表示態度，澳方迄今尚未將其決定之報告宣佈，已從事觀望，並覓對策，今年秋季，印度亦將明白取銷倭在印度貿易之種種條件。

▲英美貨物協定簽字 英美交換戰爭

原料，業經英商務大臣史丹萊與美使肯納特，於二十二日在倫敦舉行簽字。

▲倭封鎖天津租界英大

其 他 使因日方在天津對英僑歧異

待遇及禁止食糧運入租界，向倭提出抗議，已被有田外相嚴詞拒絕。

▲英法海軍足禦倭寇 英法以天津鼓

浪嶼及汕頭事件更趨嚴重化，昨二十二日在新加坡會議，認為目前英法在遠東海軍，足可應付一寇，在發生戰事後，英法並可立即自地中海調遣海軍赴華。又約定一旦遠東發生戰事，應由英法海軍司令為英法聯軍司令，並應以新加坡為作戰之根據地。

▲成吉思汗陵寢南移 敵圖盜取或炸

毀成吉思汗陵寢，俄國昭盟沙盟長在渝開訊，呈請中央奉移陵寢，以策安全。中央准如所請，十日起開始移陵，十五日抵達榆林，十六日由榆南下，二十五日抵西安，不日可以安陵，沿途派漢官長均舉行盛大祭祀。

▲中法信用放款成立 中法信用放款

協定，已於二十二日成立，總數為一百五十萬磅，等於四千餘萬元國幣，此次借款性質，與英國前次信用借款性質相仿。

▲中蘇通商條約簽字 中華民國與蘇

維埃社會主義共和國聯邦，依據平等互惠之原則，商訂「通商條約」，條約內容，包括「通商航海」之互商條件等，已於十六日在莫斯科簽字。