

繼翻電車後巴士又告失事墮坑

香港電車慘案情形

(香港通訊)就日前本港有史以來首次出現的電車翻倒事件，一位外間有資格之工程技術人員表示：電車之構造與設計，在力學與平衡方面，早已計算得非常精密準確，就算出軌亦只會平衡向前，除非遇有從旁邊所發生之外力，或車底突遭較大阻撓，致急激間失去平衡，方會傾倒。

是晚之罕見事件，以理推測，大有可能當該東行電車於出軌衝前時，適碰向西行電車尾部，而西行電車正在作相反方向前駛，無形中存有一種向前拖之暗力，若車行電車與其攔腰撞正，則撞力大於拖力，傾倒者會為出事之東行車，反會為被撞之西行車，但由於所撞之位置適為西行車尾部，故情況又有不同，東行車經此一擦一拖，再加以向力與及車上乘客慣性一側，重心遞失，平衡失衡，則會失去，遂不能不傾倒。

設若肇事之電車雖告脫軌，但不遇與西行車相碰，則就算脫軌衝力頗猛，亦只平八正衝前，衝至對面，剎上行人道而已。

上述金鐘兵房前轉弧地帶，極早時期亦經指出為極富危險性之死亡轉角，該轉弧位，港府路政當局，已曾多次予以修改，電車公司亦曾多次予以盡可能改順路軌，年前更曾在變程之轉弧路旁，增設「雞爪」鋼碼，使鞏固轉位，避免鬆弛而影響下行車之萬一滑出。

此外，在轉弧地帶之天線上亦懸出警告標識，鄭重警司機，行車至此必須千萬小心。而司機亦嘗被三令五申，駛抵上述之點時，應盡量閃風收掣，只准該車「錯過」而並非「衝過」。是次失事之司機，當時是任車「錯過」，抑或急行「衝過」，非該車之乘客甚難知曉，唯倘不碰別車，則不會傾側似可斷言。

總之，上述一切只不過就工程力學上之研究，實情如何，仍須有待公

司當局專責專家之精確分析與公佈，而各有關方正加緊調查當時實況。

(香港訊)繼十二日傍晚金鐘兵房

電車失事翻倒，釀成六十人死傷大慘劇後，十三日下午，薄扶林道又發生嚴重車禍，一輛滿載搭客巴士，在斜坡失事

肇事巴士於一輛「走統一碼頭至香

港仔七號線，編號四八六號單層巴士

，是日下午二時五十分，由香港仔總站

，滿載搭客，開往統一碼頭，當三時十

分駛經薄扶林道摩星嶺道交界時，突然失却控制，向距離薄扶林道低陷數十尺的星嶺道衝去，幸該處有一段二尺高

三合土短壁所阻，巴士不致衝下，祇剎落薄扶林道。

當巴士撞向石壁時，轟隆一聲，車頭毀不壞，玻璃粉碎，右邊車尾破石壁撞脫一幅，然後向左邊路面衝過，撞倒

在薄扶林道與摩星嶺道之間的叢林處，不致全車墜下摩星嶺道。

肇事時，全車顛簸，車內廿名男女搭客，車廂內打滾，亂作一團，有些被

中亦有在搭客瓦相碰時受傷，至車受傷者達十六人，大約滿面鮮血，在車廂內呻吟呼救。司機首當其衝，頭部受傷。

售票員麥勝，則被乘客壓住，一時昏迷。

精製飽餅 味妙

朝晚市 適君意

秘書寶路 立正

B. C. ROYAL BAKERY, 61 PENDER ST. E.

MU 4-3743

園桃

HO INN CHOP SUEY
79 Pender St. East
Vancouver, 4, B.C.

金舖

美

盛

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊

鑊