

中國人民鐵路 技術管理規程草案

專為本路業務學習應用

「中國人民鐵路技術管理規程」是鐵路管理最基本的規程，是每一個鐵路員工不論屬於那一部門，都應當明瞭、遵守和執行。這本規程，最初是由東北鐵路委員會工務部提擬東北鐵路的具體技術條件，並參考蘇聯鐵路技術管理規程而擬訂，稱為「東北鐵路技術管理規程」，中國人民革命軍事委員會鐵道部，在北京成立後，即開始將這本「東北鐵路技術管理規程」加以修訂，以便通行全國各路，並擬把這規程定名為「中國人民鐵路技術管理規程」，到目前為止，這本規程尚未經鐵道部正式公佈，我們為提前學習起見，先將鐵道部修正的草案印發，將來內容如有更改，自當以部頒的正式規程為標準。

全路員工，應當深刻認識這個規程的重要意義，把他當做實際工作的重要參考材料，並把他當作業務學習的基本教材。至於關於技術管理規程的意義，我們覺得蘇聯鐵路的技術管理規程的序言，說得非常明確透澈，爰將其轉載於後以供同志們的研究。

附蘇聯鐵路技術規程序言

序言

一、蘇聯鐵路是運輸中一種對全國生活有最重要意義的基本運輸方法。鐵路：1、把蘇聯各省各區聯成一個統一的國家的整體；2、以時和精確的貨運方法保證工業品和農產品的正常流通；3、滿足勞動人民旅行上的需要；4、鞏固祖國國防事業。

二、為完成這些任務，鐵路運輸必須成為正確和優良工作的聯動機，它的精確性應該像完好的鐘錶機件一樣。同時不中斷的工作及無事故的工作要求運輸中互相聯繫的各部門在工作上求得協調，要求鐵路運輸全體員工必須嚴格遵守一定的秩序，在嚴守紀律的基礎上工作。

技術管理規程確定組織行車的制度，各鐵路建築的保管和鐵路運輸中全體員工的工作方法。

三、鐵路技術管理規程規定鐵路的大型建築物、線路、橋樑、信號裝置、機車車輛、設備和機械等在建築和保管方面的尺寸、標準和質量上的要求。

技術管理規程規定列車按運行表到發及按運行表於區間內運行的行車辦法和信號使用辦法。

四、正確而無偏差地執行本技術管理規程，特別是在進行工程地區的掩護方法，信號燈光保證，遵守號誌規則，保持機車車輛良好，正確地組織列車的接發，可以保證鐵路運輸不發生事故。

五、蘇聯鐵路各單位各部分應無例外地執行本技術管理規程，個別的更改，補充或個別的補宜處理只有根據交通部長的專門命令方可辦理。

李富春

天津鐵路管理局業務學習委員會印

一九四九年十一月廿五日

精通業務是正確領導的保證

十一月九日九九年八月二十九日真理報社論

列寧！斯大林黨，是蘇聯人民一切勝利的組織者與鼓舞者。做爲一個執政黨，她肩負着決定國家命運的全部責任，意志堅強充滿信心的引導着國家前進，在共產黨領導之下，在斯大林同志引導下，蘇聯已經成爲具有頭等社會主義工業與世界上規模最大的先進社會主義工業的國家。社會主義已經毫無例外的在國民經濟一切部門中取得了勝利。

我們黨爲了進行改造與建設工作的光輝總路。社會主義國家光榮的經受了衛國戰爭的考驗，目前正在順利解決着戰後建設任務。其在短促歷史時期中間所取得的不可思議的成績，是共產黨建設智慧不可磨滅的明證。

布爾什維克黨力量最顯赫的成蹟何在呢？它首先在於：我們黨的全部活動，都是以馬、恩、列、斯偉大不可戰勝的學說爲指南。這偉大學說正確反映社會物質生活發展的需要，使黨在解決我們建設事業中最複雜問題時永不犯錯誤。在自已全部領導工作中，我們黨向來依靠文化與先進科學技術學科的一切成就。

共產黨領導社會主義建設的全部多方面的活動，都是有階級間科學基礎的。真實的科學性，深刻而全面的精通業務，是我們黨的活動最出色的地方。她的每個決議，每個指示，都總括着階級在爲共產主義而鬥爭的巨大的經驗。

假如我們的幹部不能強固的精通科學與掌握技術，那末，我們黨就不能如此成功的領導經濟文化建設事業。列寧和斯大林號召每個共產黨員，想忍辱刻苦的學習科學，深刻的鑽研業務。還在改造時期的頭幾年，當蘇維埃國家剛開始其巨大規模建設的時候，斯大林同志說過：

「要建設，就要知識，要精通科學，而要知識，就必須學習。學習！要耐心的學習，頑強的學習！……精通科學，在一切知識領域內培養出新的布爾什維克專家，幹部，學習，最頑強的學習，這就是我們目前的任務。蘇聯已經成爲國民經濟各種各樣的生產部門，培養了數萬乃至數十萬個熱誠的布爾什維克專家，這些專家高貴的品質、鍛鍊、技能顯明的表現在他們對經濟文化建設事業的領導工作中。根據先進科學技術的材料，他們正確解決着最複雜的問題。

遭受過很遠佔領地區的巨大的工業企業的黨組織和生產領導機關，經過了一個很短的時期以後，正在順利解決着爲他們在經濟恢復與建設工作中前所未見的生產任務。在領導以先進農業生物學的成就爲基礎的農業方面，情形也是這樣。爲共產主義建設過程所規定的複雜任務，對我們負責領導工作的幹部，提出了越來越高的要求。爲着順利解決共產主義建設過程中許多問題，我們黨務工作的負責幹部，應該不疲倦的提高自己的科學技術水平，擴展自己的眼界。爲

着正確領導工廠、集體農莊、機器拖拉機站的工作，現在備有普通常識，已經不夠用了，需要管理經濟與生產技術的具體的深刻的知識。

共產主義建設的利益，要求我們目前在工業部門中，辦一切方法加強生產技術的改進，提高勞動生產率。沒有技術方面的改進，沒有在組織勞動力量方面的改進，就不可能在企業工作中達到進一步的高漲。所以很自然的工作，在黨黨的組織面前，全然提出了下面一系列的任務，要精通先進的技術科學，要使它更加完善，要深刻的鑽研管理生產的經濟學。

共產主義建設的利益，要求社會主義農業新的更爲迅速的高漲，要求在國內造成農業產品極豐收的狀態。爲着善於領導農業生產，黨務工作者應該精通體用於米邱林先進在物學中的改造自然的科學。

在目前條件下，黨組織的思想教育工作，對勞動人民的共產主義教育，有着極爲重要的意義。實現對一切思想教育工作部門的領導，要求我們幹部提高自己已思想水平，深刻鑽研科學、文學、藝術領域內的問題，要求我們幹部善於利用思想的一切宣傳武器進行共產主義教育。

要實現領導，就必須精通業務！

不關心提高自己思想政治水平，不關心擴展自己眼界的黨務工作者，已經不能再繼續實質和人民對他的信賴了，這樣的工作者，將必然落後於生活而被拋在事務發展的尾巴上。

在我們中間還有不少不願刻苦學習科學鑽研業務的領導者。斯大林同志在「論經濟工作人員底任務」的演說中，說這樣的領導者很像謝德林小說中的瞎知事，他們認爲他們的工作就是簽署文件，如果你要他們談通事理，精通技術，變成內行，那他們就會連談幾個「不」字。

自然也必須指出：像瞎知事那樣的「行動家」，在我們這裏已經是絕無僅有的了，不如此指出，是不公平的。但是，正因爲他們是絕無僅有的，也就更加不可容忍。我們絕大多數黨的組織，在領導經濟工作方面，是精通業務的，是充分掌握科學技術知識的。最近期間以來，黨務工作者在提高自己思想政治水平，擴展自己科學技術眼界，增加經濟學知識等方面的努力，是大大地加強了。

列寧說過：

「要建設共產主義，就要掌握技術，掌握科學，要使技術與科學，爲更廣泛的階級所接觸」。我們一切黨務工作者，一切共產黨員，於茲自己首要義務——學習馬列主義理論——的同時，還應該不疲倦的掌握科學技術材料，經常的把科學技術知識輸送到廣泛的勞動群眾中去，這不是一件容易事情。但是，正如斯大林同志所指示的，科學、技術經驗、知識，「凡此種種都是可以求得的東西。今天沒有，明天就會有了。最主要的就是要有布爾什維克的熱烈的志願去精通技術，精通科學。只要有熱烈志願，那就一切都可辦到，一切都可解決。

中國人民鐵路技術管理規程草案目錄

第一編 總 綱

技術管理

鐵路建築物之移交及接收使用辦法

規定限界

第二編 設 備

第一章 工務設備

鐵路組成

鐵路平面及剖面

路 基

橋樑、涵洞、隧道等大型建築物

路線上部建築

道 岔

鐵路交叉鐵路及道口

鐵路標示

工務養路房舍

工務修理廠

第二章 機務設備

機車建築物

機車庫

煤水供應設備

煤盤、三角鐵、廻轉鏡

給水設備

救援列車

電力設備

機車設備

第三章 車站設備

第四章 電務設備

信號裝置、聯鎖裝置、閉塞裝置

常置信號機

自動閉塞裝置

聯鎖閉塞裝置

電氣路簽或路牌閉塞裝置

雙信閉塞裝置

聯鎖裝置

路簽或路牌之道岔鎖閉器

道口之自動防護裝置

鐵路遮斷裝置

通信設備、信號裝置、聯鎖裝置及閉塞裝置之保管及修理

通信設備

通信及信號電綫路

第五章 鐵路設備之檢查及修理

鐵路設備之檢查

鐵路設備之修理

進行工作地點之防護辦法

因施工而封鎖區間之辦法

第三編 機車車輛

ms
F+32.9
391



3 2167 9917 5

第一章 總則

第二章 機車

一般要求

鍋爐

機車之檢修及保養

第三章 車輛

一般要求

車輛

車輛之檢査及修理

第四章 連結器

第五章 手風閘

第四編 行車管理

第一章 總則

行車組織法

鐵路綫路之劃分

第二章 分界點

第三章 鐵路綫路

第四章 道岔之管理

第五章 信號使用辦法

第六章 行車時刻表及運行表

第七章 列車等級及編號

第八章 車站技術工作之組織

一般要求

分界點之照明辦法

調車工作之進行方法

編車

列車牽引重量及長度確定方法附表

車輛編入列車之條件

旅客列車之車輛編掛方法

貨物列車及混合列車之車輛編掛方法

手閘、風閘及其使用辦法

根據綫路之斷面情形及手風閘之數計算速度之方法

車輛之連結

列車中車輛之檢修方法

列車之備品

機車編入列車之方法

第九章 列車運轉

一般要求

發車辦法

接車辦法

放行列車之發車辦法

速度

行車閉塞方法

行車辦法

司機駕駛機車牽引列車辦法

列車被迫停車時之防護辦法

輕型軌道車及小車運行之辦法

發給列車之警告書

第十章 各種補充規則之制定

第五編 鐵路工作人員之任用及技術審查辦法

一般要求

實行本規程之監督方法及其責任

執行技術管理工作人員之規定

中國人民鐵路技術管理規程草案

第一編 總 綱

技術管理

- 第一條 爲保證行車安全及效率起見，中國人民鐵路及其公用支線之技術管理，應按本規程辦理。
- 第二條 本技術管理規程 由鐵道部長批准，本規程之修改，須經其許可後，方得實行。
- 第三條 全部技術管理由鐵道部長主持，並由鐵道部之四個獨立技術部門分工辦理之。
 - 1、運輸。
 - 2、機務。
 - 3、工務。
 - 4、電務。
- 第四條 各總局及各管理局之技術管理，亦由各該總局及管理局四個獨立技術處分工辦理。
- 第五條 前條所述各部門之組織，職工之任免及各職工相互間之關係，職務上之榮、代，以及工作及休假時間之分配，均由鐵道部長依據政府法令規定之。
- 第六條 上述各該部門應備足以順利完成各該部門應辦業務之定額職工。
 - 1、適合列車會車、避讓、越行、編組（車站、會讓站、越行站）之足用良好線路；
 - 2、供旅客上下與旅客使用及貨物保管裝卸所需之建築物；
 - 3、完整及作用良好之通信信號設備；
 - 4、檢修機車車輛供應煤水及給水與電力之建築物及設備。
- 第七條 新建築之鐵路線路及大型建築物，須經接收委員會檢查已完工程之質量，確定所接收之線路及建築物是否適合本規程所規定之要求，是否符合同批准之計劃及預算所規定之要求，經檢查完畢接收後，方可移交使用。其他新建或修築完畢之鐵路建築物，須確定與本規程之規定相符合，並保證交接後確能正確使用時，方得移交鐵路各部門使用。新建、改造或修理之線路，以及以前被封閉之線路（長大橋使用者）除檢在外，須由單程試通後方得使用。



證明文件，並須與原批准之設計圖與技術條件相符。技術證明文件應記載技術上及使用上之特徵及關於建築物、機車、車輛狀態方面之資料。

未經鐵道部准許不得變更機車、車輛、設備及機械等之構造。

規定界限

- 第九條 鐵路一切建築物及設備之任何部分，不得超越規定界限。
- 第十條 鐵路之基本規定界限包括：
 - 1、站內及區間建築物距路軌之規定界限（附件第一與第四）；
 - 2、隧道建築之規定界限（附件第二）；
 - 3、機車車輛之規定界限（附件第三）。
- 各路建築鐵路時，變更線路縱斷面時，新造建築物及設備時，改修站內或各區間內線路上部建築時，新造機車、車輛時，必須以規定界限爲標準。
- 第十一條 爲檢查建築物及設備是否超越規定界限，每兩年應以木製規定限界架通過線路檢查一次，但遇貨物體積超過規定限界架尚有通過之可能性時，須按該貨物之輪廓，另製一檢査架，安裝於該貨車前方之車上以作試驗。
- 第十二條 雙線鐵路，在區間內線路直線部分，兩線路中心線間之距離不得少於四、〇〇〇公尺。過三錢四線鐵路時，第一線至第三線中心線間之距離，在線路直線部分不得少於四、三〇〇公尺。第三線至第四線間之距離不得少於四、〇〇〇公尺。
- 站內並行線路中心線間之距離應爲：
 - 1、兩正線間爲五、〇〇〇公尺；
 - 2、至幾個站線及兩站線間爲四、五〇〇公尺；

3、兩路綫間最低不得少於四、三〇〇公厘。

凡兩線路中間設有常置信號機、給水站及其他設備時，其線路中心線間之距離，不得少於五、〇〇〇公厘。

第十三條 在曲線線路中，兩線路中心線間之距離，按曲線半徑之大小而有增加，其加寬率，按左式求得：

$$W = \frac{50,000}{R} \times 2$$

或按下表計算：

半徑 (公尺)	加寬 (公厘)
1	5
2500 — 2500以上	0
1000 — 2500	100
500 — 1000	200
350 — 500	300
250 — 350	400

第二編 設 備

第一章 工務設備

綫路組成

第十四條 綫路由路基、大型建築物(橋樑、隧道、涵洞等)與線路上部建築(道床、枕木、鋼軌、各連結零件等)組成之。

爲便各種汽車、及馬車能穿行鐵路綫路，在穿行處所應設置附有相當信號之道口。路基邊綫應設置綫路標示，並於沿綫一定距離內之適當處所建築現場人員需用之養路工房。

綫路之平面及斷面

第十五條 綫路之曲線半徑、曲線始點終點及坡度緩急、綫路斷面及斷面內之互相連結等關係上，應與批准之綫路平面圖、斷面圖準確相符。

第十六條 車站、會讓站、越行站、信號所原則上應設於直綫之平坦部分，但在個別情況下，准許設於〇·〇三(千分之三)以下之坡度上。如遇特別困難之地形，經鐵道部長允許時，可設不實行調車之會讓站或越行站於較大之坡度上，但須顯及列車起動時之抵抗力，以便保持此一區間所規定之列車牽引定數。

第十七條 如車站、會讓站、越行站，必須設於曲線部分時，則曲線半徑不得少於六〇〇公尺，遇高地時，亦不得少於五〇〇公尺。

第十八條 檢查綫路平面及縱斷面之辦法與日期，由管理局長根據各地區之特點，以命令分別規定之，但每年至少須檢查一次。

第十九條 工務段長應親自定期檢查曲線半徑，曲線外軌超高度之準確性，緩曲綫及縱斷面內坡度連結之狀態。

路 基

第二十條 路基爲鐵路綫路中重要組成部分之一，其狀態是否良好，有關係個綫路。

第二十一條 單綫綫路路基之寬度，在直綫地區內，不得少於五、五公尺，雙綫綫路，不得少於九、五公尺；如路基爲石質，則單綫綫路之路基寬度不得少於五公尺，雙綫綫路之路基寬度不得少於九公尺。

第二十二條 單綫綫路曲線部分，若曲線半徑少於一五〇〇公尺時，則路基應加寬四〇〇公厘。若曲線半徑在一五〇〇公尺以上，而少於二五〇〇公尺時，則增加二〇〇公厘。

第二十三條 路基與道床之式樣及尺寸，應與鐵道部長所批准之綫路橫斷面圖相符。

第二十四條 排水處之路基，應於斷面標誌上註明普通水位及最高洪水水位。此處之路基邊綫，應較最高洪水位高出〇·五公尺。

第二十五條 路基應有下列排水設備：

1、於路堑兩側應設側溝，於必要時，則須設排水槽或截水溝；

2、路堤綫路於必要時須設排水溝；

3、於必要時須設暗溝。

一切排水設備，均應保證路基之堅固，乾燥及良好狀態。

第二十六條 工務段長、線路主任監工員及監工員須備有經過批准之一切排水建築及鞏固路基建築之圖表及說明書。

一切上述建築設備，應按批准圖樣，保持其狀態良好及完整。

第二十七條 監工員應負責檢查一切排水設備是否完整，在路基損壞處或不堅固處，管理局長應指令特別注意檢查與保護，採取一切辦法保證安全及不阻礙行車，並於最短期內消滅一切故障。

橋樑、涵洞、隧道等大型建築物

第二十八條 大型建築物如橋樑、旱橋或涵橋係為使線路能通過江河、乾溝、池沼與低地。穿越地下時，須建築隧道；線路交叉時，須建築高架橋樑；為使路基穩固計，須建築土牆。

此外有附加建築物，如：防水堤、導流堤等，係為預防橋樑及涵洞被水沖壞，或附近路堤之崩壞。

第二十九條 全部橋樑或其他大型建築物之各部份，及其構造之堅固程度與狀態，必須保證列車安全通行，並不使規定速度受有阻礙。

第三十條 為保證各種重型機車車輛之運行，必須根據現行之標準、構造式樣，按其載重力將全部鐵路橋樑加以區別分種。

第三十一條 一切大型建築物，應防止其受氣候變異之有害影響。

第三十二條 一切大型建築物，必須切實遵守原批准之設計圖與現行規程。特別應注意橋樑上、路軌及護橋設備狀態之良好。

第三十三條 各路沿線各種大型建築物，必須備有卡片記載該建築物之略圖、建造年月日、橋樑及橋區之材料種類、規定之載重力等基本要點。

卡片分別保管於工務段、管理局、總局與鐵道部。為有系統地注意大型建築物之狀態，必須設置專門登記簿。

第三十四條 工務段長、工務副段長、線路主任監工員、橋樑監工員、橋樑及隧道監工員、巡道員等，應切實負責注意其管內大型建築物之狀態。大型橋樑重要橋樑與隧道之檢查辦法，由鐵道部長核准公佈。

第三十五條 橋樑監工員應負責保管大型建築物，尤應保持其行車部分與橋墩之完整及技術上正確良好。此外，應特別注意橋樑附近河床及河流之變化狀況，以及調節建築物之狀況。

線路上部建築

第三十六條 線路上部建築由道床、枕木、鋼軌及各連結零件組成，於必要時並包括防爬器（即防止軌道滑行的設備）。

第三十七條 線路上部建築，其結實穩固的程度，應保證按規定之最高速度行車。

第三十八條 在線路直線部分，兩鋼軌頭部內側間之標準距離應為一四三五公厘。

第三十九條 在曲線部分軌間距離之加寬應根據曲線半徑規定之，但不得超過三〇公厘。

曲線半徑 (公尺)	加 (公厘)	寬	曲線半徑 (公尺)	加 (公厘)	寬	曲線半徑 (公尺)	加 (公厘)	寬
一五〇	三〇	二四〇	二〇〇	二〇	二〇〇	二〇〇	一〇	一〇〇
一八〇	二八	二五〇	二二〇	一八	二二〇	二二〇	一〇	一〇〇
二〇〇	二六	二六〇	二四〇	一六	二四〇	二四〇	一〇	一〇〇
二二〇	二四	二七〇	二六〇	一四	二六〇	二六〇	一〇	一〇〇
二四〇	二二	二八〇	二八〇	一二	二八〇	二八〇	一〇	一〇〇

若曲線半徑超過八〇〇公尺時，則軌間距離不再加寬。

軌距按規尺應為一四三五公厘。如直線或曲線部分，超過規定標準軌距時，其差異，寬不得過七公厘，窄不得過四公厘。

在曲線部分，若曲線部分半徑為一五〇公尺時，軌間距離按標準外可允許增加五公厘，亦可減少四公厘。

無論何種情況，決不允許軌距超過一四七〇公厘，或少於一四三一公厘。

第四十條 曲線部分之加寬，應按下列方法施行之：

1、如有緩和曲線時，應自緩和曲線始點開始漸次加寬至緩和終點處足規定之加寬度；

2、如無緩和曲線時，在圓曲線始點按規定加寬度加寬再向直線方面遞減之，其遞減之距離應與加高之距離相等。

第四十一條 內外兩鋼軌面，在鐵路直線部分，應置於同一水平上。曲線部分外鋼軌之超高度，根據曲線半徑之大小，及此一區間內鐵道部長所

批准行車平均速度而定，並以下列公式確定之：

$$V = 11.8\sqrt{R}$$

V = 外鋼軌之超高度 (以公尺計)

R = 曲線半徑 (以公尺計)

V = 平均速度 (以公尺計)

R = 曲線半徑 (以公尺計)

外鋼軌超高度以五公尺為限，列入下表：

外鋼軌超高度標準表 (以公尺計)

曲線半徑 (公尺)	超 度 (以每小時若干公里計)									
	110	120	130	140	150	160	170	180	190	200
1100	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
1000	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
900	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
800	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
700	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
600	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
500	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
400	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
350	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
300	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
250	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
200	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
150	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
100	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110
50	110	110	110	110	110	110	110	110	110	110

第四十二條 鐵路直線或曲線地區內，兩鋼軌之水平較規定水平之差誤，正線不得過六公尺，站線上不得過一〇公尺。

第四十三條 外鋼軌之超高，應按下列方法施行之：
1、如有緩和曲線時，應自緩和曲線始點開始漸次加高至緩和曲線終點處加足規定之超高度。

2、如無緩和曲線時，在圓曲線始點按規定超高度加高再向直線方面遞減之，其遞減之距離按高度之一千倍計算之。

第四十四條 工務段長、工務測量長、線路主任監工員、綫路監工員及工長應備有規定之綫路上部建築圖及養路細則。

第四十五條 站內及站間內之綫路，所有枕木、鋼軌、連結零件及道床須與規定之圖樣、標準確實相符。並保持完全良好狀態，在綫路狀態方面應保證列車以規定速度行車之安全及平穩。

第四十六條 綫路監工員應負責詳細了解並正確保管綫路、路基、大型建築物及在該工區界內全部永久建築物，並應研究各處損害原因，不但於損害之後即時修理，並應預防損害之發生。綫路監工員親自詳細檢查所管內之綫路及各種建築物之狀態，並根據檢查結果，計劃、並領導綫路工長及巡道員工作，保證其所完成工作之質量良好，並保證行車之安全及不發生中斷現象。

第四十七條 巡道員須按工務段長所制定之綫路巡查表按時巡查綫路，並應負責發覺綫路上一切故障。如該故障根據養路細則不需他人參加時，應立即將故障修復。如遇其他損害，須一人以上工作時，則應報告工長及監工員。

第四十八條 道岔之用途，即使機車車輛由一綫路轉入另一綫路。道岔應與鋪設於該綫路之鋼軌種類相符，並有下列各號碼之標文：

1、在正總及旅客列車到發綫上，不得使用小於十號之標文，英式道岔，可使用九號標文。旅客列車經過而不必進入之新綫之道岔，可用九號標文；

2、在貨物列車到發綫上，不得使用小於九號之標文。在其他站綫段內綫上，可使用八號標文；

3、在岔綫上，可使用七號標文。

第四十九條 禁止在綫路上使用有下列不正常之道岔：

- 1、轉軌道結桿脫節時；
- 2、岔尖與基本軌有三公厘以上之閒隙時；
- 3、岔尖被碰傷，有車輪出軌之危險，即在正線及旅客或貨物列車到發線上，由岔尖端起軌枕部分長達一五〇公厘，在其他發路上軌枕部份長達二五〇公厘時；
- 4、岔尖軌距基本軌低至二公厘以上時；
- 5、轆叉尖至轆轤轆頭部外側面之距離，不滿二三八公厘時；
- 6、轆叉翼內側，至轆轤轆頭部外側，距離超過一三四公厘；
- 7、於轆叉心寬為四〇公厘處之轆叉槽之深度，離轆轤轆而不滿三八公厘時
- 8、岔尖或基本軌損壞時；
- 9、轆叉、(轆叉心、轆叉翼)損壞時；
- 10、轆轤轆轤結桿有一處以上折損時；
- 11、岔尖與二母以上帶夾板不密貼時；
- 12、岔尖距基本軌之活動距離不滿一〇九公厘時；
- 13、可動轆叉之岔尖活動距離不滿九〇公厘時；
- 第十二及十三項內規定之尺寸，皆於尖端處測量之。
- 第五十條 在站內或區間內鋪設道岔時，須有總局長之命令方可進行。
- 第五十一條 在站內或區間內，凡正線與岔線連結處，為防止不應入正線之機車車輛進入正線，必要時應設脫軌器或五〇公尺以上之避難線，該避難線應設有擋車枕木。
- 第五十二條 道岔在發接線路區間內鋪設時，須順列車規定進行方向鋪設之，如上述鋪設法係困難時，經總局長許可後，可於不順列車進行方向鋪設之，在各道岔處須設看守房。
- 第五十三條 由正線進往岔線之道岔，如該區間為使用電氣路簽或路牌閉塞時，則該道岔應與電氣路簽或路牌閉塞裝置，以路簽或路牌相連。
- 第五十四條 在自動閉塞區間內之道岔應與最近之閉塞信號機相聯繫，使該信號機借於正線道岔在定位時，方能顯示通過之信號。
- 第五十五條 凡下列無鎖鎖裝置之手動道岔，必須設備加鎖裝置。
 - 1、到發通路之道岔；
 - 2、通過通路之道岔；

- 3、防護線之道岔；
 - 4、避難線及安全線之道岔；
 - 5、區間內與岔線聯結之道岔。
- 根據列車之數量及特點，除當時閉鎖者外，所有道岔應與其有關信號機發生聯鎖關係。
- 第五十六條 道岔須備有轉轍標誌，站內集中聯鎖道岔及不重要道岔可不必要，但調車線之道岔仍須裝置。
- 各站道岔標誌是否裝置燈光，由管理局長根據總局長所規定之規程決定，於各站按規程管理細則內註明之。
- 第五十七條 新設或改設之道岔，不論其在站內或在區間內，皆須由站長或其他由管理局長指派之工作人員直接作成紀錄後，方能移交使用。
- 第五十八條 道岔應特別仔細保持其規定之水平及軌距，並正確保持其個別部分之磨損不超過標準限度。
- 第五十九條 站線上之道岔，由站長管理之。站長應負責保證在道岔上裝置應有標誌，並保持道岔之良好及其標誌之照明。道岔之保管由扳道員負責。扳道員應負責保證道岔之良好及其經常工作，保持其清潔，仔細擦油並擦緊鬆弛之螺絲桿及螺絲，因此扳道員應備有必需之工具及材料。
- 道岔之修理由工務段之工作人員負責進行，而聯鎖道岔則由工電兩段之工作人員負責進行。

鐵路交叉線路及道口

- 第六十條 凡鐵路與公路及另一鐵路，電車道及其他工業運輸用線路之交叉處，由總局車工兩部門批准後方可設置。
- 第六十一條 各種電線、水道及其他地上或地下之設備需橫過鐵路或道口時，須經管理局長批准後方可設置。
- 在批准上述設置時，應指出必須裝置專門之保護裝置(如保險網、地下通道及各種專門裝置)。
- 絕對禁止在指定以外之地點橫過鐵路。工務段人員應負責監督上述規定之實行。
- 第六十二條 道口根據列車運行之繁簡，穿越線路車馬之多寡是否易於隱匿，

分爲派人看守及不派人看守兩種。

道口之看守辦法由管理局長規定之。

第六十三條 派人看守之道口，應備有柵欄木必要時並應設有聯動裝置，於黑夜濃霧大雪及暴風雪雨時，須用燈光照明。

第六十四條 道口應設置防護裝置，於交通頻繁時，應設自動防護裝置。

第六十五條 道口應鋪砌平整並設有柵橋或柵杆之入口道。

第六十六條 在線路直線部分鋼軌與護軌間之距離應爲七〇公厘，在曲線部分則爲七〇公厘加上該曲線內之加寬度，但不得超過一百公厘。無護軌時道口枕木邊緣與鋼軌頭之距離應爲八〇公厘。此種尺寸應經常保持，如有出入時，應立即修正。最大之出入允許增加七公厘或減少五公厘。間隙之深度不得少於四十五公厘。

道口在經過軌道部份之寬度不得窄於公路行車部分之寬度，如以道口之中心線直線計算時，並不得少於四·五公尺。牲口羣通過之道口，則不得少於六公尺，道口於鋼軌兩旁應有足用之平面部分，道口入口之坡度不得超過百分之五，於狹窄時不得超過百分之三。

第六十七條 無論派人看守或不派人看守之道口，均應設有小心火車之標誌牌第六十八條 凡積積與重量巨大之物件欲經過道口時，（如蒸汽機、汽鍋及工廠之大型機件等）每次須經工務段長准許。

第六十九條 道口看守員應保證列車及汽車馬車等在道口之行車安全。更應詳知列車運行時刻，及時關閉道口，並顯示規定之信號。

線路標示

第七十條 線路上應設置下列線路標示：

- 1、公里標、半公里標及百公尺標；
 - 2、緩和曲線及圓曲線之起點標及終點標；
 - 3、坡度標；
 - 4、司機鳴笛預告標、橋樑標、開始及停止使用補機推進標、嚴禁開放機車灰門標；
 - 5、管理局、工務段、工務分段及工區管界標。
- 第七十一條 一切線路標示均應按鐵道部長所規定之標準式樣設置之。線路標

示應設於線路左方（按計算公里方向左側）。線路路基上部寬度爲五、五公尺時，則線路標示設置之位置，不得近於距線路中心線二、七五〇公厘處，在路基上部寬度爲六公尺時，則標示與線路中心距離不得少於二、〇〇〇公厘。曲線中心點標示應安置於道床側面根部，其與線路中心線之距離不得少於二、〇〇〇公厘。

第七十二條 爲表示鐵路用地地界起見，應設置特別標示。

第七十三條 除固定之線路標示外，必要時設置除雪機隨時標示（如除雪機）。

工務養路房舍

第七十四條 在工務分段及工區管界內，爲安置線路工作人員（線路監工、養路工長、養路工、巡道員及看守員）之居住及辦公，並保存工具及備品等應建築工務養路房舍。

工務修理廠

第七十五條 管理局及工務段之工務修理廠，應根據管理局長所批准之每一工廠生產品名表，製造及修理工務方面之零件及工具。

第二章 機務設備

機務建築物

第七十六條 機車庫、供應煤水設備、轉盤、三角線、廻轉線、給水設備、電力及照明設備爲機務之基本設備。

機車庫

第七十七條 機車庫爲本地區所通用之機車而設。機車庫之長度、寬度、高度均須符合機車之類型。

機車庫應備有良好之照明、取暖、通風及排水設備。

庫線及煤水供應設備應保證迅速進行給煤、水及調車工作。

第七十八條 機務段長應負責保持一切段內設備（甲檢台、洗滌設備及工作機械等）之良好，使其能保證以最少之時間而取得質量較高之機車檢修。

煤水供應設備

第七十九條 機車之供應煤水設備包括上煤、上水、給砂、清理爐灰等設備及保管油箱、發給油脂材料之房舍。

轉盤、三角線及廻轉線

第八十條 指定機車總頭之各車站應備有轉盤、三角線或廻轉線。

給水設備

第八十一條 上水地點應設於一定距離，並應具有相當之給水能力，以便保證於最大迴轉量時之機車、列車、車站及其他用水之必要耗水量。

第八十二條 給水設備包括：

- 1、水源地及抽水設備；
 - 2、供給水塔及配水管用水而設置之抽水所；
 - 3、爲造成水壓及直接在地上保持水量所設置之貯水塔及連接抽水所及水塔之送水管；
 - 4、爲供給各用水處所配水所設置之配水管及水道；
 - 5、水鶴及水栓；
 - 6、濾水設備。
- 第八十三條 每一機車上水站，至少應有兩個以上之水鶴，即上下行方向各一。
- 第八十四條 水鶴應備有將移動注水管固定於線路中心線平行方向之設備，並備設有標誌燈於注水管橫斷線路時，表示注水管之位置。

救援列車

第八十五條 鐵路爲迅速排除所發生事故之後果起見，須備有救援列車，該列車應隨時準備出動。

鐵路爲撲滅所發生之火災起見，應備有良好及有充分準備之專門消防列車及備有消防管之機車。

鐵道部長所批准之事故處理規則，應附有救援列車之固定備品表。

電力設備

第八十六條 鐵路之各種設備應保證具有足量之電力，其設備爲：

- 1、發電所；
- 2、變電所及配電所；
- 3、送電線路；
- 4、電力及照明等之設備。

檢車設備

第八十七條 客貨車車廂、檢車所、空氣制動裝置檢查所等爲檢車方面之基本設備。

第八十八條 客車車廂係爲進行客車及其零件之檢驗與日常修理（車輛在列車中時或摘下後之修理）、乙丙檢、以及列車車輛之上水而設。

第八十九條 貨車車廂係爲進行貨車及其零件之檢驗與日常修理及乙丙檢並爲修理沿線各單位之零件和設備而設。

凡具有充分技術設備之檢車段，可進行客貨車之甲檢及一般修理。

第九十條 檢車所係爲進行客貨車之檢驗、列檢（不必摘車之日常修理）及爲修理車軸箱及制動裝置而設。

第九十一條 空氣制動裝置檢查所，爲進行空氣制動裝置及其零件之檢驗以及修理而設。

第三章 車站設備

第九十二條 爲正確組織及辦理客貨運輸，車站必須具有下列之基本設備：

爲列車之到達、出發、通過及編組用之充足配線、車站辦公室、旅客候車室、旅客站舍及風雨棚（在較大之車站須設有爲旅客橫越線路用之天橋或地道）冷藏設備及其他貨運設備（貨物倉庫、行李房、貨物站台等）、信號樓及扳道房。在較大之編組站須設有溜放車輛之設備。

第九十三條 車站有關運轉人員之辦公室（值班站長室、車站調度員室、通信信號工作人員辦公室等）應便於其執行職務。直接爲旅客貨主服務之工作人員辦公室，必須便於其出入，以便保證迅速完成各種工作。爲旅客用而設之房屋，禁止利用執行公務。

第九十四條 旅客候車室應有下列之設備：

- 1、保證旅客方便與迅速購得客票及辦理行李之場所；
 - 2、旅客等候列車之場所；
 - 3、為旅客服務之文化、衛生、生活上之各種設備；
 - 4、問事處應貼有行車時刻表與價目表以至佈告牌與路標。
- 旅客候車室內應保持清潔、清潔、光亮及適當溫度。旅客站應備有良好之食堂、茶食之售賣所、及移動小販。

第九十五條 站長及客運主任，必須經常親自檢查為旅客服務之一切工作，注意候車室之清潔整齊，同時要求為旅客服務之工作人員關心與照顧旅客。

第九十六條 旅客站合應保證旅客迅速，方便及安全之上下。如為高站台時，則其高度由鋼軌而至站台面之距離為六八〇公厘。如為低月台時，則由鋼軌而至站台面之距離不得超過三八〇公厘。

第九十七條 車站之冷熱設備（冷熱室、信冰室、儲冰室、給冰台、電氣冷熱室）應保證易貯貨物之保管及供給列車及車輛用冰。

第九十八條 貨物倉庫、行李房及貨物站合之設備應保證貨物裝卸工作之方便及迅速。

第九十九條 直接管理道岔及信號之信號樓應具對站線良好之視線。

第一百條 扳道房應備有專用電話，房外部並備有電鈴。此外，應備有必需之工具及備品。該項工具及備品之品名表，於鐵道部長所批准之扳道員細則內規定之。

第一〇一條 較大之編組站，應備有為列車停頓及組成用之車輛溜放設備。

第一〇二條 為加快速度工作，防止車輛損壞，並為改善勞動條件在車輛溜放設備上，可設車輛溜行器，自動止動器及聯動道岔等機械設備。

第一〇三條 新建車輛溜放設備時，應應及其今後機械化之可能。

第一〇四條 凡車輛溜放設備不為其為機械化或非機械化，皆須備有色燈信號機或表示機。

第四章 電務設備

信號裝置、聯鎖裝置、閉塞裝置

第一〇五條 各路採用下列種類之信號、聯鎖裝置及閉塞裝置：

- 1、常置信號機；
- 2、自動閉塞裝置；
- 3、聯鎖閉塞裝置；
- 4、電氣路簽或路牌閉塞裝置；
- 5、雙信閉塞裝置；
- 6、聯鎖裝置；
- 7、道口之自動防護裝置；
- 8、線路遮斷裝置；
- 9、道岔路簽或路牌遮斷器。

常置信號機

第一〇六條 信號機係為保證行車安全而設。以信號對列車人員或其他行人員在列車運行時或調車時發出指示。

第一〇七條 各路信號機於採用遮斷鐵道部長所批准之各種信號。

第一〇八條 各種信號機必須安裝於列車瞭望清晰之地點。

第一〇九條 在非自動閉塞區間，因地形條件，列車在制動距離內不能分清護，站出發閉塞或防護信號顯示時，則應在其前方設置重複表示主體信號之遠方信號機。

第一一〇條 各種信號機均應設置於列車進行方向之左側，或在其所屬線路之上空。

設於每一線路之信號機，其設置位置不應使列車誤認其信號為鄰線之信號。如遇特殊情形不得已時，經總局長許可，上述之信號機亦可設於列車進行方向之右側，但必須保證設於列車易於辨認之地點。

第一一一條 聽站信號機應設於第一位入站道岔前方所規定之地點。

第一一二條 出發信號機應設於每一出發線，出發列車機車停車區域之前方。

第一一三條 閉塞信號機應設於兩自動閉塞區間或兩個信號所間之區間分界處。調車信號機應設於調車工作繁忙車站與調車有關之線路旁。

第一一四條 如在信號所內有接連道岔之道岔時，則閉塞信號機應與該道岔設有聯鎖裝置，或設聽站信號機及出發信號機。

第一一五條 如兩線路在平面交叉時，則在距離設脫軌器處一〇〇公尺以上之

地各設防護信號機。此種信號機之間必須相互聯鎖，保證一方面如顯示進行信號時，即另一方面必須顯示停車信號。並須於防護信號機間距離以外設置方向信號機。

第一一六條 凡信號機標識標誌及脫軌器標誌之照明程度，必須使行人車人員能清楚辨認其顯示狀態。

第一一七條 凡信號玻璃之顏色不符合規定之標準式樣者，不得使用。

第一一八條 有關行車之信號中，採用下列各種基本顏色：

- 1、紅——停車；
- 2、黃——注意；
- 3、綠——正常運行。

自動閉塞裝置

第一一九條 自動閉塞裝置在閉塞區間未開通之前，不應使閉塞信號機或出發信號機顯示進行信號。

第一二〇條 在設有自動閉塞裝置地區，列車進入閉塞區間或軌道回路斷路時閉塞信號機出發信號機應顯示停車信號。

在單線自動閉塞兩站區間內，有一出發信號機顯示進行信號，則相反方向之一切信號機均應自動顯示停車信號。

聯鎖閉塞裝置

第一二二條 聯鎖閉塞裝置在行區間內，同一正線上，祇准一列車通行，聯鎖閉塞機與出發信號機互相聯鎖，非由對方站同意，發電解鎖後，出發信號機不能顯示進行信號，列車開出後，非經到達對方站，聯鎖閉塞機不能恢復原狀。

電氣路簽或路牌閉塞裝置

第一二三條 設有電氣路簽或路牌機之車站，非經對方站同意發電解鎖後，不能辦理閉塞。

同一區間，不得同時由路簽或路牌機內取出一個以上之路簽或路牌。

第一二三條 使用同類型之路簽或路牌時，至少應隔離兩個以上之區間。

雙信閉塞裝置

第一二四條 雙信閉塞裝置與信號之狀態無關，惟監督該區間是否確無列車。

第一二五條 雙信閉塞機之發車標，由對方站啟閉之。雙信閉塞行車法規定出發信號機僅許在對方站同意及由該站啟閉雙信閉塞機之發車標後顯示進行信號。

聯鎖裝置

第一二六條 各種聯鎖裝置之設備必須保證道岔上轉換及信號機之顯示。不准有下列情形發生：

- 1、道岔未經置於規定位置，或同一進路相反方向之信號機未顯示停車信號時，即將該進路之信號機顯示進行信號。
- 2、在信號機已顯示進行信號時，該進路內之道岔發生可以移動情事，或同一進路相反方向之信號機顯示進行信號情事。

第一二七條 附有單線之機械聯鎖裝置應：

- 1、保證於車輛擠出道岔時，道岔之握柄必須失去作用；
- 2、道岔之連結桿折斷時，應使與聯鎖桿有關之道岔固定於某一位置（反位或定位）。臂板信號機之導線折斷時，其臂板應自動置於定位之狀態。

第一二八條 附有單管之機械聯鎖裝置：

- 1、道岔被擠時其連結桿與其握柄即失去正常作用；
- 2、以導管聯鎖之主要道岔，車輛通過時其道岔不能轉換位置。

第一二九條 電氣及電氣機械聯鎖裝置應：

- 1、進路上已被鎖閉之道岔，不能再行轉換；
- 2、在停有車輛之線路上不准有列車進入。

第一三〇條 聯鎖道岔之連結桿及鎖閉器，應具有下列作用：

- 1、保證尖尖必須緊貼基本軌；
- 2、保證另一尖與基本軌之間隙，不少於一〇九公厘；
- 3、尖與基本軌之間隙，如為五公厘以上時，則該道岔之鎖閉器鎖閉（以尖之尖端起二〇公厘內方與基本軌之間之距離計算之）。

聯鎖裝置之握柄，視其用途分別塗色。

道口之自動防護裝置

第三二條 道口之自動防護裝置於列車接近道口時，自動向電車路或公路方向發出止通行信號。
在列車未完全通過前，道口之信號須保持停止通行。

線路遮斷裝置

第三三條 線路之遮斷裝置（脫軌器、止動器、枕木等）不得使列車或車輛在該線路遮斷時通過。

路簽或路牌之道岔鎖閉器

第三三條 在使用電氣路簽或路牌之區間內，如有連接岔線之道岔時，必須安裝道岔路簽或路牌鎖閉器。在加鎖時，必須使岔尖緊貼軌軌。
開鎖之方法係將本區間規定使用之路簽或路牌放入鎖中。

通信設備

第一三四條 通信設備應保證行車有關人員相互間之迅速聯絡及傳達緊急命令
第一三五條 各路通信網採用下列之有線無線設備：

一、電報：

- 1、區間電報——為各站及短距離通報而設；
- 2、長途電報——為長途直通或中繼通報而設。

二、電話：

- 1、閉塞電話——為兩站間行車通話而設；
 - 2、各站電話——為各站相互通話而設，其終端宜連結於交換機；
 - 3、行車調度電話——為行車調度員及機車調度員與其管內各段站通話而設，此項電話設備限於連結值班站長、總轉員、機務段通轉室及車務段司機室。
 - 4、機車調度電話——為機車調度員與其管內各貨運站通話而設；
 - 5、站內調度電話——為車站調度員與其他工作人員通話而設；
 - 6、扳道專用電話——為值班站長與扳道員通話而設。
- 扳道專用電話因與其他各種電話有別其電話後不得與其他任何電話連接

- 7、工務電話——為養路人員互相聯絡修築線路及建築物等通話而設；
- 8、地區交換電話——為一般公務通話而設。
- 9、長途交換電話——為一般鐵路公務人員長途中繼或直通通話而設；
- 第三六條 凡為行車使用之兩站間閉塞電話線上，絕對禁止連接其他電話。

通信設備、信號裝置、聯動裝置及閉塞裝置之

保管及修理

第三七條 一切通信、信號、聯鎖、閉塞裝置設備應保證其本身不間斷之使用，並於使用時保證行車安全。

第三八條 通信、信號、聯鎖、閉塞裝置設備如設於房舍內，或設於站內，由使用者負責保管。如設於區間內線路上時，則由線路巡道員及道口看守員負責保管之。

第三九條 非與管理及檢修行車使用之通信、信號、聯鎖閉塞裝置有關之人員，嚴禁進入安裝上述設備之房舍內。

受命擔任是項工作人員，於值班時方有權使用上述設備。

第四〇條 暫時停止聯鎖作用之道岔，應設有防止道岔偶然和惡意扳動之附屬裝置。

第四一條 為防止各種互有關係之信號、聯鎖裝置、閉塞裝置等偶然或惡意之啟動，須關閉加鎖或加鎖器，但擔任該項工作之電務人員有權關閉，並須記載於該設備之檢查登記簿上。

第四二條 凡為行車使用之通信、信號、聯鎖及閉塞裝置其標準之電氣回路及機械構造，非經鐵道部長批准，任何員工無權改變。

上述各種裝置之互相關係，在一晝夜以內之臨時改變，可由電務段長經管理局車電兩處長之同意後實行之。

第四三條 信號、聯鎖、閉塞裝置之修理及更換，於可能範圍內須盡量求得

不妨礙其正常工作。
上述設備之一切修理工作，必需停止其正常工作時，應採取一切辦法，保證行車安全。關於該項工作之情形，應於信號、聯鎖、閉塞裝置巡迴檢查簿內作相當之記錄。該項工作之進行，應得值班站長同意後方可開始，該項同意

，值班站長應於信號、聯鎖、閉塞裝置之巡迴檢查等內，在該項工作之記錄旁簽字承認之。

第一四四條 在裝有通信及信號聯鎖閉塞裝置之室內或線路上非鐵路人員進行工作時，應按該關係及時通知電務或工務段長及保管使用該設備之人員，以便採取適當辦法，保護該項設備，防止損壞。

第一四五條 凡試驗適用中之信號、聯鎖及閉塞裝置時，必須取得值班站長之同意並於其監督下進行之。

第一四六條 電務段長必須精確了解管內之信號、聯鎖及閉塞裝置之狀態，並督令所屬職工或親自參加進行有系統之檢查，以便保證一切信號等裝置之精確及良好之工作。

電務段長應負責教育及有系統地檢查，使用信號設備之其他部門工作人員是否善於使用此項設備，為此應頒佈鐵道部長或總局長所批准之各種信號、聯鎖、閉塞裝置之使用細則。

第一四七條 通信、信號、聯鎖、閉塞裝置之信號工長，至少須每十日從機車上檢查一次本管內信號之顯示，是否正確清晰。電務段之有關工作人員，須按定期巡迴時檢查本段內之信號、聯鎖、閉塞裝置是否良好。

第一四八條 信號工及通信工應負責檢查信號聯鎖閉塞等裝置之全部電氣及機械部分是否良好完整，並應立即在該裝置不停止工作的條件下修理故障，如其本身不能加以修理時，應即報告本管負責人員。

通信及信號電線路

第一四九條 通信及信號電線路，應依鐵道部長頒佈之電線路建設規則構成之

第一五〇條 架空線之最低點與地面之距離由電線之最大四點起至地面在區間線路上時為二、五公尺以上，在站內為三公尺以上，及沿線各居民地點為三公尺以上，如與人行道、大車道、公路及城市內之街道交叉時，應為四、五公尺以上，與鐵路交叉時，應距離而七、五公尺以上。

第一五一條 如與鐵路交叉時，應按下列次序修復之：

- 1、為行車而設之信號電線；
- 2、為行車而設之通信電線；
- 3、長途中縱直通電話線；

4、各站電報電話線。

第一五二條 通信線及信號電線路，必須保證不受平行或交叉高壓線之妨害及影響。

第五章 鐵路設備之檢查及修理

鐵路設備之檢查

第一五三條 為保證不間斷而安全之行車，對於下列各項應於規定期間內作有系統之詳細檢查：

1、站內及區間內之線路及各線路設備；

2、站內及區間內之道岔及通信、信號、聯鎖、閉塞裝置等設備；

3、機務、檢車及給水設備。

第一五四條 於檢查時應檢查各部分零件之磨損量及其狀態並查核是否合乎尺寸及容許之磨損量。

第一五五條 檢查及保證線路、通信、信號、聯鎖、閉塞及給水設備之狀態良好，應由直接使用與保管該設備之工作人員，及有關段長與管理局各處有關科長負責。

第一五六條 除由上述人員進行檢查站內之線路、道岔、通信、信號、聯鎖、閉塞裝置外並應：

1、由站長、線路監工員、通信、信號工長，或監工員組成之委員會以站長為主席，每月至少檢查一次；

2、由管理局車務處運轉科長（或副科長）、工、電兩段段長（或副段長）及站長組成之委員會以運轉科長（或副科長）為主席至少檢查一次。

第一五七條 其他各處管轄下之線路及道岔之檢查，亦應按上述辦法進行，但應有該處代表參加。

第一五八條 對於通信信號聯鎖及閉塞裝置，除定期檢查外，如可能受天災及其他災害之影響時，應由有關工作人員隨時檢查之。

第一五九條 站長於每次站內巡查時，應負責檢查道岔之狀態。車務監察與管理局車務處運轉科長，每次到站視察時，亦須進行同樣之檢查。

第一六〇條 單獨及委員會檢查之結果及檢查後所採取之措施，須記入「線路

、道岔、通信、信號、聯鎖、閉塞裝置檢查登記簿」，並須註明修復各該故障之年日。

第一六一條 管理局機務處之科長及工務段長（或副科長及副段長）至少應於每三月檢查水源池、抽水所、水塔及水塔一次。

第一六二條 管理局機務處之車輛科長至少應每月檢查一次試驗制動用之空氣壓縮裝置及試驗連結器鋼索條用之壓力機。

第一六三條 檢查結果與爲修復故障所採取之措施，應由第一六一條及一六二條所指定進行檢查之人員填入於檢查登記簿內，立應註明消除故障及指定修復辦法之時間。

鐵路設備之修理

第一六四條 線路、道岔、橋樑、隧道、涵洞、信號、聯鎖、閉塞裝置及其他鐵路設備修理時，原則上不僅不應使行車中斷，且應於完全保證行車安全，並不使行車速度減低之條件下進行，即工作繁重而進行工作之條件又甚爲複雜之特殊情形時，可允許短時間之行車中斷或限制速度。

第一六五條 進行必須行車中斷或限制速度之修理時，應儘可能選擇車次最少期間，做到極少影響運行表。

第一六六條 道岔及信號聯鎖裝置之修理，必須在有開進路之信號機顯示停車信號中進行之。而閉塞裝置路簽或路牌機之修理，必須首先按規定之辦法使路簽或路牌機停止工作後進行之。

第一六七條 進行必須行車中斷或限制速度修理工作之精確期限應由管理局長與該工作領導者商定之。工作領導者在進行工作期間，須與行車調度員保持經常之聯繫。

第一六八條 於進行修理工作之區段行車時，須以書面預告列車乘務員關於進行之修理工作及線路、信號、給水等故障之情形，以保證其具有高度警惕性

工作進行地點之防護辦法

第一六九條 禁止：

- 1、對於行車有危險之工作，在進行地點尚未設置防護信號前即行開始；
- 2、防護工作地點之信號，於工作未全部結束及線路狀態未檢查完前，即

行拆除。

凡對行車有危險之工作施工地點，無論單軌或雙軌，均應在其兩端設置防護信號。

凡需停車之施工地點，應按下列方法防護之：

於施工地點設置紅色信號，在施工地點前後二百公尺處亦設置紅色信號，距上述信號八〇公尺處應接響鈴三個，再於最前方之兩響鈴前二〇〇公尺處設置徐行信號。

凡須徐行之施工地點，須在該處前後五〇〇公尺處設置徐行信號。

如施工地點防護範圍之一端已達站內時，站內部份不再設置上述信號，應由站長負責防護之。

第一七〇條 爲按裝及保護防護線路工作之臨時信號，工作領導者應派出經過考驗及穿着鐵路制服並佩帶特製臂章之專門指定人員。

第一七一條 如線路工作於距離較長之施工地點進行時，工作領導者應與施工地點防護信號之工作人員設置電話聯絡。

第一七二條 凡在站內進行與行車及調車安全有關之工作，如無值班站長之許可，禁止施行。

因施工而封鎖區間之辦法

第一七三條 凡因於單軌地區或雙軌地區之一條或兩條鐵路施工而需封鎖某一區間時，必須經管理局長之命令許可後方可施行之。

第一七四條 根據管理局長關於封鎖單軌或雙軌線路一條或二條之某一區間之命令，管理局車務處巡視科長應至少在二十四小時以前，將線路封鎖情形預告有關工作人員。

區間之封鎖與開通由行車調度員在工作開始前及工作完畢後以命令施行之。

第一七五條 工作領導者在未接得行車調度員關於封鎖該區間之命令抄件且未設置防護信號前，禁止開始工作。

第一七六條 區間之開通，僅於得到工作領導者關於工作完畢及線路良好之書面通知、電報或電話記錄後，方能施行。

第一七七條 封鎖區間之兩端站應以停車信號防護通向該區間之出發線，並由扳道員看守之。

第三編 機車車輛

第一章 總 則

第一七八條 機車及車輛應按鐵道部長批准之類型、以製造規範書、材料規範書、設計圖及說明書製造之。

機車及車輛應經常保其安全運轉之良好狀態。當接收新造、改造、修理或長期未運轉之機車車輛作為運用機車車輛時，應進行檢查與試運轉。經過輕微改造或微小修理之機車車輛，無庸試運轉。

第一七九條 機車車輛，無論其在重車或空車，其任何一部份不得超出機車車輛之規定限界，(但工作中之除雪車除外)因此，凡新造、改造、大修或中修之每一機車車輛均應以通過機車車輛規定限界之檢查方法檢查之。

第一八〇條 凡超過規定限界之機車車輛或機車車輛上裝載之貨物必須在所轄線路上通行時，每次非經由管理局長許可後，不得通行。

第二章 機 車

一般要求

第一八一條 機車是保證列車接進行表運轉之基本動力。

第一八二條 機車按其原動力分為蒸氣機車、電氣機車及內燃機車三種，並按其用途分為旅客、貨物及調車機車三種。

第一八三條 新造機車於交與鐵路運用前，應經過試驗並供給機車工廠備具之說明圖表接收之。

第一八四條 凡經機車修理工廠大修、中修或甲檢之每一機車，於准許在鐵路上述運轉前，須依鐵道部長所規定之驗收規則檢查之。

關於檢查情況，應寫成交接書，由負責驗收人員簽署之。凡每一加入運行之機車，其各部份，應於鐵道部所頒佈之機車保養及檢修規則中規定之定檢里程，受詳細之檢查與修理。

第一八五條 每輛機車應備有機車履歷簿，其中應記載製造及加入運行之日期、走行公里數、構造方面之改變、鍋爐(蒸氣機車)及原動機(內燃機車或電動機車)之更換以及關於定檢修理之情況。此外機車之鍋爐及其他鍋爐亦

應另備有鍋爐登記簿，由整方技師保管之。機車履歷簿，應隨機車移轉。

第一八六條 每一類型機車之構造速度由本身構造條件決定，並經鐵道部長批准後方可施行之。

每一機車應備有該機車構造速度之標記。

第一八七條 每一機車須有下列標記：路號、局別、段別、類型及號碼、製造年月及工廠、構造速度、定檢年月日及地點、包車包修組名牌、並應備有鍋爐(蒸氣機車)之各種附屬裝置及主風缸之檢查記錄及標記。煤水車上應標明類型及號碼、所屬局簡稱、水箱號碼、貯水容積(按立方公尺計算)及燃料箱裝載量(按噸計算)。

鍋 爐

第一八八條 每一機車之鍋爐，至少應備有：

1、兩個獨立給水器——每個應保證鍋爐最大工作量時充分給水；

2、兩個安全閥——每個閥上應裝有防止更動規定氣壓裝置；

3、兩個水表裝置——表上應註有最低水位表示綫；

4、一個表示鍋爐內汽壓之汽壓表，在表盤上應有檢查指針，並有標明鍋爐最高應用汽壓之紅綫。汽壓表應定期檢查，並註明檢查日期；

5、箱頂飯前後，最少應設兩個可熔栓；

6、外火箱後飯上，及設有頂鉸標示牌，標示頂鉸與水表最低水位(即水表插汽壓表及安全閥應以鉛彈封之，而可熔栓上口應有註明檢查日期及地點之標印。

第一八九條 凡新造、改造及經過修理之機車和蒸氣自動車之鍋爐，必須經過水壓試驗。運用機車與蒸氣自動車之鍋爐，亦須定期進行水壓試驗。本規定亦適用於於其他用途之鍋爐。於進行水壓試驗時，該鍋爐應受超過規定之最大汽壓五個汽壓之水壓力下繼續保持五分銷。

車 輪

第一九〇條 每對車輪應適合於機車檢修規則內之車輪檢查規定，並於車輛之末端應備有檢查之日期及地點之刻印。

其水位加改或 P.S.U
4000

此外在車軸外輪及輪心上，於標準記號規則內所規定之處所，應有製造工廠之刻印、製造號碼、製造日期及順序號碼。

第一九一條 各種新造機車之兩外輪內邊之距離，不得少於一三四九公厘，不得多於一三五六公厘。對各類型之機車及同類型機車之各種輪軸，應採用標準間之尺寸。現有類型之機車，其尺寸之變動，應適合於已批准之圖案。外輪之寬度應適合於所批准之標準間之尺寸。

第一九二條 外輪之正當磨損深度，以隨面任何部份計算時，旅客機車應不超過五公厘，貨物機車不超過六公厘，調車機車不超過七公厘，煤水車不超過八公厘。

第一九三條 禁止機車車輪有下列情形之一者牽引列車：

- 1、車輪與輪心鬆動時；
- 2、軸上有一橫裂紋時；
- 3、軸上之螺紋或螺紋超過二十五公厘時；
- 4、軸上被制動桿磨出之溝，其深度超過四公厘時；
- 5、在輪心內有裂紋時；
- 6、於二輪範圍之輪周上有兩個以上裂紋時；
- 7、輪輻上有裂紋，同時該輪範圍之輪周上均有裂紋時；
- 8、外輪上有縱橫裂紋時；
- 9、調車機車及各類型煤水車輪緣之厚度，以專門之規尺測量時在距離輪緣頂十八公厘處不足二十三公厘或超過三十四公厘時，貨車及旅客列車之機車，在距離輪緣頂二十公厘處少於二十三公厘時及多於三十三公厘時。
- 10、各外輪內面之距離與計劃間之尺寸比較擴大和縮小二公厘以上時；
- 11、車輪之踏面擦傷其長度超過六十三公厘時。

機車之檢修及保養

第一九四條 機車之檢修應在機務段及車站站線上進行。

第一九五條 檢修在機車時應檢查：

- 1、各部分及各零件之狀態和磨損程度，及其是否適合保證行車安全之規定尺寸；
- 2、制動裝置、安全裝置及計器裝置是否完備及其是否作用正確。

第一九六條 禁止機車有下列情形之一者牽引列車：

- 1、汽笛不良；
 - 2、風泵不良，不能保證向主風缸正常壓送空氣，或機車上之風閘或手閘不良時；
 - 3、任一給水裝置不良時；
 - 4、安全閘不良時；
 - 5、缺一水表或驗水閘時，或一水表及驗水閘不良時；
 - 6、各種風表或汽表不良或表示不正確時；
 - 7、散沙裝置不良時；
 - 8、任一易熔栓洩漏時；
 - 9、給油器不良時；
 - 10、主動桿或連桿鋼瓦熔化的損壞時；
 - 11、主動桿或連桿彎曲或有裂紋時；
 - 12、汽筒或汽室鞏輪之滾圓有折損時；
 - 13、彈簧托架有裂紋及龜裂時；
 - 14、照明設備不良時；
 - 15、各軸互有損壞或熔化時；
 - 16、車軸箱有裂紋時；
 - 17、車體之車架及各機械部份連結處之螺絲鬆動或銷子折損時。
- 第一九七條 機車之定期修理計劃，由管理局機務處按鐵道部長所批准之走行公里標準及技術規則編造之。
- 第一九九條 經過甲檢出庫之機車，應由機務段長或副段長親自檢驗。於第一次運行時，應由其中一人添乘一、二區間，以便檢查修理質量。
- 第一九九條 對於機車修理質量及行車安全之責任，應由直接進行檢修之包修組與檢修主任、廠長及機務段長負責。
- 第二〇〇條 如無了解保管機車及能使機車停止之人員看守時，禁止將有火機車置於機務段之線路上。
- 第二〇一條 在留停中之有火機車，應將其機手把置於中央位置，汽門關閉加栓，並上開及開放汽筒排水剎動塞門。
- 機車停留車站時，則可例外。此時司機應將閘放開，將剎動機手把

假於對本列車進行相反之方向，以便充分準備於必要時使機車運行，而免衝突或減少列車衝突之力量。

第二〇二條 在爐煤或爐木柴之每一機車上，必須備有完全良好之火星防止裝置或防火網。

第二〇三條 機車之保管及使用至少由二人以上（司機與副司機）所組成之固定編屬於該機車之業務組負責之。

第二〇四條 機車司機之人員方可以司機之資格駕駛機車。

第二〇五條 機車司機應證明其之人員（指專司機，機務監察等）例外。

第二〇六條 機車司機應於站內線路上工作時，可以由司機一人保管使用之。

第二〇七條 機車司機應熟知本規程，信號處理規則，司機工作細則，機車構造，該機車運行地區之線路狀態，列車運行表及行車時刻表。

機車司機應於接收機車時，須檢查各機械部門是否良好，並應特別檢查風扇、手閘及砂箱。

牽引列車時，司機及副司機應敏銳地注意各種信號及線路標示。

機車與務組應爭取達到最大牽引定數及最經濟地使用蒸汽，遵守正確的燒火方法，節約煤水，以便發揮機車之最大效能。

司機應保證按時及安全之行車並於區間內嚴格按照運行表運行。

第三章 車 輛

一 般 要 求

第二〇八條 鐵路全部車輛分為客車及貨車。全部客車分為運輸旅客用之車輛、餐車、郵政車、行李車及有特種用途之車輛。

全部貨車分為棚車、敞車、平車、槽車及有特種用途之車輛。

第二〇九條 車輛必須經過檢查，並認為可以隨掛列車時，始可運行。

第二一〇條 車輛之各部分應適合設計圖之尺寸，並遵守所規定之磨耗限度。

第二一一條 自動運轉器之中心水平線與軌面之距離如為空貨車時，至少應為八三五公厘，重車時，為八一五公厘，最大距離為八九〇公厘。如為客車時

，至少應為八三〇公厘，最大應為八九〇公厘。

第二一二條 每車（轉向架）之車輛其總長兩車軸間之距離不能少於二、七〇〇公厘，不得多於四、五〇〇公厘。

第二一三條 各客車之兩端兩側，守車則於備有手閘之一端，或中央側應有側燈掛架，其各部分應適合於現行車輛規定界限。在每一客車及守車之公務室內，應備有風表，以便觀察風管中之氣壓。

第二一四條 客車應備有暖氣、通風、電燈、燈燭及消火等裝置。

禁止採用瓦斯燈，煤油燈及瓦斯廚竈。

第二一五條 客車應備有貯水箱為洗臉、刷洗廁所供給暖氣及澆水燒房等用途而設。在長途列車中除上述外，尚應有衛生設備，旅客文化生活上所需之物品，以及進行初步治療之藥品等。

第二一六條 棚車除特種類型外應有拉門，並在車體上部至少應有四個以上小窗戶。

棚車應備有便於運送馬匹牲畜等之固定裝置。

第二一七條 每一車輛有下列標記：
路徽、類型及號碼、製造年月及工廠、定檢之年月及地點、自重、載重量、容積、計算長度，而客車並應有軟座、硬座之數目及車輛等級。

車 輪

第二一八條 每對車輪應適合於車輛修理規則內車輪檢修規定，並於車輪之末端應備有檢在日期及地點之刻印。

此外在車輪、外輪及輪心上，於標準記號規則所規定之處所，應有製造工廠之刻印、鑄造號碼、製造日期及順序號碼。

第二一九條 絕對禁止使用有下列缺點之一之車輪：

1、在車輪之任何一部分有橫裂裂時；

2、車輪之防護板座上有傷痕時；

3、在輪頂上有磨傷處，其深度超過二公厘半以上時；

4、在外輪或護體車輪之踏面上有裂紋，或砂眼時或外輪磨蝕時，在車輪踏面上有局部之磨傷，其長度，在客車輪上有一處超過五十公厘以上，或同一外輪上有兩處超過四十公厘時，在貨車車輪上，一處超過七十公厘時或

輪軸

100% 進行

- 兩處超過六十公厘時；
- 5、在輪心上或輪轂上有裂紋或車軸鬆動時；
- 6、在輪轂上或其內部有裂紋或車軸鬆動時；
- 7、一個輪軸於根部有一裂紋或兩個輪軸於頂部（靠近輪周）或中部有裂紋時
- 8、車輪踏面磨出溝痕者；

第三三條 客貨車車輪之磨耗，以輪緣高度計算，超過三十五公厘，及

除磨損部第三二條 客車外輪厚度小於二八公厘，貨車外輪小於二六公厘時，則該車

車輪應停止編入列車。

第三三條 輪軸之檢查及修理，應由下列人員進行：

第一條 經過相當考試，取得須進行該項工作權利之人員進行之。

第二四條 兩外輪輪緣間之正常距離，應為一三五公厘，但不得大於一三

六公厘或小於一三四九公厘。

車輛之檢查及修理

第三二五條 車輛之檢查及修理應於工廠、檢車段、車輛修理所、列車檢査所

及大量裝車卸車之地點進行之。

第三二六條 檢査車輛時應檢査：

1、個別部分及個別零件之狀態是否完整，並其磨損情形是否符合於保證行

車安全之規定尺寸；

2、制動、連結及緩衝各裝置，是否作用良好。

第三二七條 禁止將有下列缺點之車輛編入列車內：

- 1、有需要更換不良車輪者；
- 2、車台車架不良，以及車輛損壞者；
- 3、輾箱卡破損或彎曲者；
- 4、彈簧破損者；
- 5、自動連結器之緩衝器或其頭部不良需更換者；

- 6、車體側樑橫梁或邊緣橫樑不良時，在列車停站時不能修理者；
- 7、重車之側板端板或地板不良時，貨物可能受損壞或中途脫落被盜者；
- 8、重車之車底及關閉裝置之門及摺頁不良時，而該故障在列車停站時不能修理者；

9、抑車之水箱漏水者；

10、車體傾斜超過七十五公厘者；

11、車頂不良，因此貨物可能浸水損壞，而該故障在列檢中不能修理者，以

及空車有不良處所，必須更換頂棚一葉以上者；

12、制動裝置不良，而所需之修理，不能於列車停站時進行者；

13、緩衝軸箱不良，需要更換者。

此外禁止將有下列故障之客車編入列車：

- 1、彈簧及彈簧架折損者；
- 2、車台車架不良者；
- 3、客車側承之間隙，超過四公厘或不足一公厘半者，（貨車側承之間隙超

過八公厘或不足五公厘者）；

4、軸箱與油箱卡之間隙（客貨車）按線路方向前後超過十二公厘以上，左

右超過十公厘者；

5、車體傾斜超過五十公厘者；

6、車輛之通過台及風擋不良，影響旅客由降車通過時之安全者；

7、缺乏全部車輛及部分車輛者；

8、燈房裝備不良，有發生火災危險或妨礙正常取燈者；

9、發電機及蓄電池之吊環及零件有裂紋，折損或缺少者；

10、電氣裝備零件接近軌面於二五公厘以內者；

第三二八條 如於站內檢査車輛，發現有不良部分時，應就地加以修理並更換

如當地不能修理或更換時，則應立即送往修理處所。

第三二九條 車輛之定期修理之計劃，由管理局鐵道部長所批准之檢修方法

、期限、標準及技術規則編造之。

第三三〇條 經過修理之車輛，應由專門指定之人員驗收之。

第三三一條 對於車輛修理之質量及車輛在列車中運行時之安全，由直接進行

檢修之包修組、檢修主任、廠長、檢車段長等負責之。

第三二條 旅客列車之列車檢車乘務員爲保證車輛於運轉中保持良好狀態，及時給油，與爭取避免摘車修理應會同車站檢車員進行列檢之基本工作。列車檢車乘務員應於列車出發前詳細檢查車輛，檢查連結器是否運好，並積極參加風閘試驗。

在行車中列車檢車乘務員應事前將其本身力基不能完成之列檢通知檢索所，並注意緩氣及水管裝置之狀態。

第四章 連結器

第三三條 凡行駛於正綫、公用全綫之機車及車輛，皆須備有按批准類型製造之自動連結器。

但輕油車及專門自動車輛除外。

第三四條 自動連結器應按鐵道部長所批准之標準尺寸裝備之。

第五章 手風閘

第三五條 機車及客車皆須備有風閘及手閘，但郵政車及行李車可不備手閘。

第三六條 貨車應備有風閘及手閘，並應有手閘台。

第三七條 風閘在車輛分離或風管分割或破損時，應立即有制動效力。

第三八條 凡客車及守車皆須備有非常使用之車長閘；閘上並以鉛彈封閉之。

第三九條 附有風閘之車輛，應備有時塞門，支管塞門及緩解閘。

第四〇條 聯動桿各部份，仍須備有保險裝置，以免其分離或破損會引起超

第四編 行車管理

第一章 總則

行車組織法

第一四一條 列車應按運行表運轉，即定時到發，及定時於區各間內運行，由車站、搬務段以及其他與行車各有關部門技術工作之正確組織保證之。

鐵路線路之劃分

第一四二條 鐵路線路以分界點劃爲若干獨立部分稱之爲區間。

以車站、會議站、或越行站作爲界限之區間，稱爲站間區間，以信號所或信號所與站爲界限之區間，稱爲信號所間區間；兩色燈信號間之區間，則稱爲閉塞分區。以兩自動閉塞信號機，或自動閉塞信號機，與站爲界限之區間，稱爲自動閉塞區間。

第二章 分界點

第一四三條 分界點係指車站、會議站、越行站、信號所及自動閉塞時之閉塞信號機而言。

第一四四條 車站爲設有供列車會車、越行及進行經常客貨運等業務之配線之分界點，如配線設備比較完備時，亦可進行編車。

第一四五條 車站依工作性質分爲：(1) 旅客站；(2) 貨物站；(3) 客貨運站。

又依其技術特徵分爲：(1) 編組站；(2) 區間站；(3) 中間站。

第一四六條 會議站爲設於單綫鐵路內，備有供列車會車、越行及列車機車前後調換位置用之配線之分界點。

第一四七條 越行站係指雙綫鐵路內備有使列車越行之配線之分界點。

第一四八條 信號所爲無配線之分界點。

除爲分界點之信號所外，於區間內尚可有輔助信號所，專供支線與正綫連結之用。

又於區間內專爲旅客上下而設之無配線地點，稱爲臨時乘降所，而非分界點。

第一四九條 車站、會議站及越行站之範圍，以該站信號機作爲區間之分界。雙綫區間之站界，按每一正線分別確定之，即一方以該綫之護站信號機，另一方以置於鄰綫護站信號機對方之特設界標爲界。

第二一〇條 信號所以閉塞信號作爲區間之分界。

第二一一條 每一分界點以及輔助信號所臨時乘降所，應有固定之名稱或號碼。

其名稱應於站舍(或於信號所)正面，及列車接近之兩旁以由列車上可分辨清楚之字體用大字書寫之。

對於配綫較多之車站及旅客上下較多之臨時乘降所，其名稱除於上述地點書

寫外，應於站台及車站入口處書寫之。

第三章 鐵路線路

第二二二條 鐵路線路分爲正線、支線、站線及岔線。(岔線係指未設站之線而言)

第二二三條 正線包括區間內之線路及站內，會讓站內及越行站內直通區間之線路。

第二二四條 站線包括：

- 1、到發線；
- 2、迂回線；
- 3、裝卸線；
- 4、段內線；
- 5、其他辦理指定工作之線路。

區間內及站內之岔線爲：

- 1、調區線 林區線、石砂線、港灣線、工廠線、倉庫線以及貨商公用及專用線
- 2、安全線及避難線。

第二二五條 站線依其工作性質，可合成爲單獨之各組，稱爲運轉場。

第二二六條 每一站線應有固定之號碼。

第二二七條 站界內之一切線路以及由各處管理之專用線之分界道岔，均由站長負責管理之。

第二二八條 各分界點應備有該分界點之縮尺平面圖。

第四章 道岔之管理

第二二九條 各道岔應保持定位(設有繼電鎖裝置者除外)，定位係指：

- 1、單線鐵路車站之正線入站道岔，向進入正線開通之位置；
- 2、雙線鐵路正線上之道岔向各該正線開通之位置；
- 3、站內及區間內正線上引向岔線及其他站線(避難線安全線除外)之道岔向正線開通之位置；
- 4、引向避難線或安全線之道岔向避難線或安全線開通之位置；
- 5、其他站線道岔之定位由站長規定之。

道岔之定位應於車站技術管理細則內及其摘錄內註明之。

道岔於下列情形時可變位：

- 1、列車到達與出發時；
- 2、進行調車工作時；
- 3、機車車輛佔線時；
- 4、道岔進行清掃、檢査及修理時。

第二三〇條 道岔編號方法，由上行列車到達方向起編爲偶數，由下行列車到達方向起編爲奇數，而以車站中心線爲兩者之分界，如遇大站時，道岔之編號應按所批准之設計圖進行之。

第二六一條 區間內之道岔，應指定某一站管理或設於與岔線連結處之輔助信號所管理之。如該道岔無指定之扳道員時，則其鑰匙須由管理該道岔之分界點之值班員保管之。

第二六二條 爲管理方便起見，分界點之一切道岔，須分爲若干組，每一道岔組之道岔數目應根據道岔設置位置，道岔間之距離，行車繁忙程度及該道岔組之當地工作條件決定之。

第二六三條 道岔組在任何時間應僅有一人即值班扳道員管理之，該員對其所管理道岔之行車安全直接負責。道岔組應備有必需之信號用器具及其他爲正常管理道岔所必需之物品、工具、材料等。

第二六四條 加鎖道岔之鑰匙，應由值班站長或設有主任扳道員站之主任扳道員保管之。

下列重要道岔之鑰匙，須由值班站長保管之：

- 1、引向停有裝危險品車輛或救援列車線路之道岔；
- 2、未脫屬於道岔組之站內或區間內正線上引向岔線之道岔；
- 3、兩正線之穿心道岔；
- 4、避難線及安全線之道岔。

第二六五條 列車到發時，手動道岔之扳動及固定，僅由該道岔組之值班扳道員依照值班站長之指示(當面指示或以電話或經由主任扳道員或信號員傳達)辦理之。調車時道岔之扳動，應依照領導調車工作者之命令辦理之。

禁止其他人員扳動道岔。

列車通過前，所有可使車輛進入該列車進路之各線上道岔，均應加鎖。

聯鎖道岔之扳動，應按特定細則根據聯鎖裝置之類型及該站組織工作之辦法，由值班站長或值班員辦理之。

第二六六條 值班扳道員受到由值班站長或主任扳道員之扳動道岔或準備列車進路之命令時，必須復誦，以資證明對該命令已正確瞭解，且須於執行命令後，立即將道岔扳動情形報告原發令者。

第二六七條 當道岔不正常時（岔尖不能緊貼，鎖閉器不良，鎖板損壞，標誌顯示不正確等），扳道員應立即報告主任扳道員或值班站長。如該不良處所對行車安全有危險時，扳道員應停止該道岔上之行車，並以信號防護之，同時應親自或經由主任扳道員報告值班站長。

第二六八條 於工務及電務段工作人員修理道岔時，每一扳道員（如有主任扳道員之地點，則為主任扳道員）須在道岔附近注意修理工作之進行並確認該道岔修理後，確能保證不間斷及安全之行車。

第二六九條 扳道員應以其本身之精確工作保證道岔之正確使用及保管。扳道員必須：

1、接班時，隨同交班之扳道員確認其所管區域內線路上之車輛並未越出警備標外，且已停妥而不敢溜走，道岔完全良好並已清掃完畢，道岔備品確已齊備；

2、根據車站技術管理細則之摘錄，保持道岔置於定位，並於列車到達，通過及出發時，根據主任扳道員或值班站長之命令，扳動在所指定之位置；

3、列車到發時，扳道員應位於其道岔組之第一重要道岔上，其間應持搖緊之紅綠色旗，夜間應持白光之手信號燈。

4、列車通過道岔時，應注意該列車是否全部通過及有無規定之標誌；

5、如發現不正常情形時，應立即報告主任扳道員或值班站長，同時在有危險可能時，應立即向列車發出停車信號，並於危險地點按規定之辦法防護之；

6、進行調車工作時，應仔細注意信號或嚴格執行之，以便保證迅速及安全之調車工作；

7、應熟知貼於扳道房內之車站技術管理細則摘錄內之全部規定，並正確執行之。

第二七〇條 嚴禁扳道員：

1、轉動標誌夜間不點燈；

2、於工作上無必要時，道岔扳動於反位；

3、於列車到發時，道岔未會加鎖；

4、於道岔工作時，未持有規定之信號用具；

5、值班時未得值班站長之許可擅離工作崗位；

6、容許別人接近道岔及進入扳道房內。

第五章 信號使用辦法

第二七一號 停車信號為：

1、色燈信號機及臂板信號機之紅色燈光；

2、臂板信號機之紅色臂板置於水平位置時；

3、臨時信號牌之紅色或紅色燈光；

4、手信號旗之紅色或手信號燈之紅色燈光；

5、兩臂高舉頭上或用任何物件或絲光以外之光亮，左右急劇搖動；

6、色燈信號機及臂板信號機之燈光熄滅或其顯示不明時；

7、不正確不明瞭發出之信號；

8、一長聲二短聲之機車汽笛聲或其他警響信號裝置；

9、響墩之爆發；

停車信號使用於下列目的：

1、為防護分界點及閉塞區間；

2、為防護列車不能通過之線路障礙物；

3、為防護停在區間內之列車；

4、進行調車工作；

5、為防護運列車之尾部；

6、於對人命或行車之安全有威脅時，以及其他有緊急需要時使列車停車。

第二七二條 嚴禁列車通過顯示停車信號之信號機。但依本規程第三七一，三七二，四〇三各條所規定之特別情形發生時，經特別許可後不在此限。

第二七三條 注意信號為：

1、色燈信號機及臂板信號機之黃色燈光；

2、護道信號臂板信號機之黃色臂板於水平位置時；

- 3、臨時圓形信號牌之黃色或黃色燈光；
- 4、手信號旗之綠色旗及手信號燈之黃色燈光；
- 5、手信號旗之綠色旗或手信號燈之綠色燈光左右後優補助後自上向下急搖一次。

注意信號使用於下列情形：

- 1、停車信號前之預告信號；
- 2、於分界點之非到發線之站線接車或向岔線發車時；
- 3、使列車進站後停車時；
- 4、為防護列車須徐行之處所時；
- 5、進行調車工作時。

第二七四條 允許按規定速度前進之進行信號為：

- 1、色燈信號機及臂板信號機之綠色燈光；
- 2、臂板信號機之臂板向下傾斜四十五度；
- 3、臨時信號牌之綠色或綠色燈光；
- 4、手信號旗之綠色旗或手信號燈之綠色燈光。

允許按規定速度前進之信號，於下列情形時使用之：

- 1、於分界點列車到站，出發或通過時；
 - 2、列車走出以減速信號所防護之區域時。
- 為使列車出發起見，列車車長應向司機發出下列信號：
- 空開高壓展開之綠色旗並作圓形搖動，夜間則以綠色燈光發出同樣之信號，如遇取機時，即由值班站長發出上述信號。

第二七五條 禁止設置妨碍確認鐵路信號之色彩，即紅色、黃色、綠色之標誌及燈光。

第二七六條 色燈信號機或臂板信號機，如發生故障，應自動顯示停車信號（遠方信號機則應顯示注意信號）。

第二七七條 無遠方信號機之車站信號機或閉塞信號機，在顯示停車信號倘非嚴重故障時（如遇強霧，大風沙，暴雨，大雪，吹雪）則不分晝夜均應於其外方側面距離之處所，安置信號。

第二七八條 未設自動閉塞裝置之區間內護站、出發及閉塞信號機，以顯示停車信號為定位。

第二七九條 設有自動閉塞裝置之區間內，閉塞信號機以顯示進行信號為定位，而護站及出發信號機以顯示停車信號為定位。在經常辦理列車通過車站之護站及出發信號機變為自動閉塞信號機時，即須以顯示進行信號為定位。

第二八〇條 信號之表示即為命令，必須絕對執行。一切鐵路運輸工作人員，應以一切辦法保證立即實行信號之要求。凡與行車有關之每一鐵路運輸工作人員，應確切牢記信號處理規則。

第六章 行車時刻表及運行表

第二八一條 列車須嚴格按鐵道部長所批准之行車時刻表運行之。行車時刻表為鐵路員工工作之法規，表現鐵路運輸工作之計劃。

第二八二條 運行表不僅確定列車之運轉與機車、車輛之運用且亦確定車站、機務段、檢車段、工務及電務各部門之工作。即與行車有關之鐵路各部門之工作計劃，皆應根據運行表製定之。

第二八三條 機車運行表根據列車運行表作成，並應計及機車最經濟之使用，該運行表應為組織機務段工作之基礎。

第二八四條 列車運行表應保證：

- 1、迅速便利地運送旅客及貨物；
- 2、行車之最好速度；
- 3、最經濟地使用機車及車輛；
- 4、各站間與其區間內各站相互間工作上之密切配合；
- 5、區間與所經過之各分界點內行車之安全。

第二八五條 行車時刻表體現於下列各形式中：

- 1、公務及公眾用行車時刻表小冊內；
- 2、車站及客車公佈欄內；
- 3、運行表內；
- 4、各區間速度及區間時分表內。

第二八六條 負有保證正確執行列車時刻表責任之工作人員，應備有公務用「行車時刻表」，並於各分界點及停車地點之房舍內及調度所，機務段及列車段乘務主任之辦公室中，均應懸掛列車運行表。

此外於旅客候車室、站舍、容車內以及其他旅客易見之處所，亦應懸掛行車時刻表之摘錄。

第二八七條 於行車時刻表中未規定之列車（救援列車除外）之運行，不應妨礙時刻表中規定列車之正常及不間斷之運行。

第二八八條 列車之編組，由總局長規定，而經鐵道部長所批准之計劃辦理之。

同時列車之編組計劃，應規定最大限度之整列直達及集結聯送列車。

第二八九條 列車依穩送性質及用途分爲：

- 1、旅客列車；
- 2、混合列車；
- 3、軍用列車；
- 4、貨物列車；
- 5、其他列車；

第二九〇條 行車時刻表所規定之貨物列車應包括：

- 1、急行貨物列車（穩送貨品，易腐貨物，動物及行李之列車）。
- 2、直通貨物列車（每日由貨物裝車站編組之整列直達列車即自附近地區編組之集結聯送列車）；
- 3、區間貨物列車（包括零擔列車）；
- 4、路用列車（包括工程列車）；
- 5、空軍運送列車（每日依指定方向，向大軍裝車站點運送空軍之列車）。

第二九一條 旅客列車時刻表，應公佈週知。

第二九二條 凡與行車有關之人員，均應備有公務用行車時刻表小冊及其摘錄。

第二九三條 列車運行之指定或撤消，須由下列人員決定之：

- 1、直通旅客列車由鐵道部長；
- 2、其他旅客列車及混合列車由總局長；
- 3、軍用列車急行貨物列車及直通貨物列車由管理局長；
- 4、區間貨物列車及零擔列車由管理局車務處長；
- 5、運行表中未經規定之救援列車、單據、重現軌道摩托車、除雪車及路用列車由調度主任或其值班副主任。

第二九四條 各列車之編號方法由鐵道部長規定之，其規定之原則應爲：

- 1、凡路線上向鐵道部所在地方方向開行之列車均爲上行列車（偶數）反之均

爲下行列車（奇數）。

2、凡由支線開往連結幹線之車站者均爲上行列車反之均爲下行列車（支線之指定由鐵道部長另行公佈之）。

如以文字表示列車名稱時，須根據該列車運行方向，在文字之右方添加偶奇數字。

第二九五條 列車出發前，值班站長應將配有列車牽引重數、車輛數目及計算表、現有手風開鎖、車輛之到達站，並配有車輛設備狀態之特別註明之文件交與列車車長，且於必要時，更須交付行車警告書。同時，值班站長必須將編成之車輛數目及列車牽引重數通知隣分異點之值班員。

第七章 列車之等級及編號

第二九六條 每一列車於運行時，在權力關係上具有一定之等級次序，且具有一定之號碼或代字，此種號碼或代字在行車時刻表中，同一晝夜間同一區間內不得重複之。

各列車之號碼，應載於公務用行車時刻表小冊及列車運行表內。

第二九七條 列車之等級，根據列車之種類、速度及其他運輸上之特點確定之。當列車遵守所規定之行車時刻表運行時，列車佔用區間之順序，由行車時刻表確定之。

當列車運行表次序被破壞時，列車佔用區間之順序，按照列車之等級次序確定之。但於行車調度員以命令指定行車次序時，則須按後者之命令確定之。

列車之等級次序由鐵道部規定之。

第二九八條 列車依其等級分爲：

- 甲 一般列車，其等級之順序爲：
 - 1、直通旅客特別快車；
 - 2、旅客特別快車；
 - 3、直通旅客普通快車；
 - 4、旅客普通快車；
 - 5、旅客普通列車；
 - 6、軍用列車；
 - 7、客貨混合列車；

- 8、人員發送列車（組成車中乘坐人員滿數超過百分之五十）；
 - 9、急行貨物列車；
 - 10、直通貨物列車；
 - 11、單機；
 - 12、其他貨物列車；
 - 13、路用列車；
 - 14、試運轉列車。
- 乙、特種列車——凡救授列車、緊急路用列車及其他特定列車之等級，應視當時之情況及其需要之程度，由調度主任或值班副主任兼承管理局長車務處長或運轉課長之指示臨時指定之。
- 第二一九條 行車調度員應完成其所管地區內之列車運行表。

- 行車調度員應負責：
- 1、檢查各站執行運行表及編單計劃之工作，並對值班站長發出關於列車運轉上之一切必要指示；
 - 2、排除一切違反正常運轉之情形，使違反運行表運行之列車按運行表運行；
 - 3、注意列車到站，由車站出發及在區間內運行的情況，並採取一切辦法保證行車安全。

第二〇〇條 列車運轉依鐵道部所在地之時間為標準，以二十四小時計算之。各司機、車長及值班站長應備有懷錶。在各辦公室內，各大站之運轉場，旅客站台及旅客候車室等處，均應備有時鐘。室外之時鐘夜間須有燈光照明。鐵路範圍鐵線應保持一致，為此電務部門須組織每日校正時刻之工作。

第八章 車站技術工作組織法

一 般 要 求

- 第二〇一條 車站技術設備之使用方法及其組織，以車站技術管理細則規定之。
- 第二〇二條 車站技術管理細則由站長擬定，經車務段長審核後，由下列人員批准之：
 - 1、特一等站為總局車務部長，二、三等站為管理局車務處長；
 - 2、其他站為分局或車務段長。

上述細則應製成四份，由站長、管理局運輸科長、車務處長及總局車務部長各執一份，分別保管之。

第二〇三條 車站技術管理細則，遇運行表及車站線路設備、信號、聯鎖、閉塞裝置等變更時，須重新審查修正之。

第二〇四條 由站長擬定及簽字確認之技術管理細則之稿錄，應懸掛於值班站長車站調度員、運轉場值班員、調車鼓置之值班員、信號樓與道岔值班員等辦公室內及機務段值班員、檢車段值班員等辦公室內。

第二〇五條 車站技術管理細則應附有成就之車佔用站線辦法之特定表格。上述辦法由站長編製，並作為技術管理細則之附件，掛於值班站長辦公室內。

分界點之照明辦法

- 第二〇六條 車站內下列地點應備有照明設備：
- 1、為旅客而設之一切建築物；
 - 2、旅客、軍用及貨物站台；
 - 3、經常進行調車工作之線路；
 - 4、旅客線；
 - 5、裝卸線；
 - 6、貨場；
 - 7、燃料場及材料倉庫；
 - 8、機車車輛修理及技術管理處所；
 - 9、派人看守之線路道口。
- 第二〇七條 照明之光度應相當充足，保證行車及調車工作之安全，以及工作人員不間斷之工作及貨物之看守。
- 室外照明不應影響對信號燈光之清晰辨認。

調車工作之進行方法

- 第二〇八條 車站之調車工作，須按該站所規定之工作技術過程進行，並應於保證完成下列各工作之計劃中進行：
- 1、及時編車及發車；
 - 2、不間斷之接車；

3、於保證充分安全的條件下，站內調車工作使用最少之時間；
4、充分利用一切調車方法及技術設備。

第三〇九條 站內線路上之調車工作應根據值班站長、車站調度員或線路值班員之命令辦理。

機車、輕油車或車輛之調車運轉，僅能由一個負責正確進行調車工作之人員一人指揮之。

第三一〇條 於調車工作繁忙而有大量配線之車站，應將站內線路劃分為若干調車區按技術管理細則及該站調車工作細則內規定之。

第三一一條 進行調車工作，禁止按下列速度運轉：
1、在空線上機車牽引運轉時，速度每小時二十五公里以上；
2、在空線上推進運轉及不輪機車之連結位置，而在道岔上向側線運轉時，速度每小時二十公里以上；

3、調動乘人之車輛或裝有危險品之車輛時，速度每小時十公里以上。

第三一二條 禁止在正線或橫過正線及越過出站道岔外進行調車工作。此項調車工作，只有在該站信號機顯示停車信號時且每次須得值班站長准許後方可進行之。

在高地地區內，（特別指定區間）從准許列車佔用區間時起，車站內上述調車工作應一律停止。而在其他地區內，停止進行上述調車工作時間，可根據當地條件確定之。

在單線鐵路線上在雙軌鐵路之反方向線路上禁止調車之機車車輛在未得行車調度員及隣站值班站長之同意並未發給司機關於佔用區間之應有准許時，越出站界。在較長之區間內可有例外，但必須採取保證行車安全之必要措施。在雙線鐵路之正方向線路調車之機車車輛在得到值班站長之准許後，可越出站界。在備有自動閉塞裝置之地區，於調車信號機顯示進行信號時，調車之機車車輛得越出站界。但此時應預先關閉信號機之調車柄柄，將隣接之自動閉塞信號機變為紅色。

本條所述一切規定，應在車站技術管理細則內詳細說明之。

第三一三條 於設有開放調車裝置車站上調車工作應按管理局長所規定之細則辦理之。

第三一四條 列車及機車車輛於站內線路上停留時，不得超出警衝標。

第三一五條 站內停留車輛不進行調車時，應連結在一起，撐緊手閘，並用防溜溜走枕木或止輪器固定之。

裝卸線、其他站線及死岔上之停留車輛，亦應同樣用防溜溜走枕木或止輪器固定之。

站內停留車輛如不辦理裝卸工作或清除掃消毒與修理工作時，其門窗均應關閉。

第三一六條 整備出發或等候解體之車輛，如停於超過千分之二、五坡度之站線上時，應對該車輛施行止輪措施，如在小於千分之二、五坡度之站線上停留時，此種措施僅於天候不良（大風及大風雪）時採取之。備有手閘之車輛必須撐緊手閘。

第三一七條 禁止機車車輛佔用安全線及避讓線。

第三一八條 裝有爆炸性含毒性之貨物或裝有瓦斯類之車輛，須停留於特定之線路上。該項車輛必須連結一起，施行止輪措施，並以臨時信號牌防護之。

第三一九條 調車工作由調車工作組直接進行。

調車員負責指揮其調車組之一切工作人員及調車機車，並應：
1、於實行調車工作前，將調車計劃清楚傳達與司機，連結員及扳道員；
2、保證正確及時完成所分配之車站調車工作任务；
3、使列車正確編成，且按時刻表發車不得遲誤；
4、於組織調車工作上，保證不出事故及機車車輛之完整。

中間站之調車工作，應由車長按值班站長之指示指揮之。

編 車

第三二〇條 列車係指已經編成與連結在一起之車輛列，並由一個或幾個機車牽引，同時具備應有之標誌與列車乘務員。

第三二一條 發往區間之機車、輕油車，軌道汽車及重型摩托軌道車不論連結車輛與否，均視為列車。

第三二二條 列車應完全依照編車計劃及進行表編成之。

列車牽引重量及長度之確定法

第三二三條 各路列車牽引重量由鐵道部長所批准之行車時刻表中規定之。

由山田線 區間內，如有必要，本局得隨時將各區間之運價，酌予調整。外埠
 運價，亦得隨時酌予調整。但不得超過本局所定之運價。此項調整，係指
 由山田線 區間內，如有必要，本局得隨時將各區間之運價，酌予調整。外埠
 運價，亦得隨時酌予調整。但不得超過本局所定之運價。此項調整，係指

電車等引重及乘貨新表

車種	電車		貨車	
	第一等	第二等	第一等	第二等
一、普通電車
二、特快電車
三、貨車
四、...
五、...
六、...
七、...
八、...
九、...
十、...
十一、...
十二、...
十三、...
十四、...
十五、...
十六、...
十七、...
十八、...
十九、...
二十、...

附列各車種之重量及乘貨之規定，其重量及乘貨之規定，係指
 電車等引重及乘貨新表，其重量及乘貨之規定，係指
 電車等引重及乘貨新表，其重量及乘貨之規定，係指

電車等引重及乘貨之條件

- 一、普通電車，其重量及乘貨之規定，係指...
- 二、特快電車，其重量及乘貨之規定，係指...
- 三、貨車，其重量及乘貨之規定，係指...
- 四、...
- 五、...
- 六、...
- 七、...
- 八、...
- 九、...
- 十、...

由山田線 區間內，如有必要，本局得隨時將各區間之運價，酌予調整。外埠
 運價，亦得隨時酌予調整。但不得超過本局所定之運價。此項調整，係指
 由山田線 區間內，如有必要，本局得隨時將各區間之運價，酌予調整。外埠
 運價，亦得隨時酌予調整。但不得超過本局所定之運價。此項調整，係指

車種	電車		貨車	
	第一等	第二等	第一等	第二等
一、普通電車
二、特快電車
三、貨車
四、...
五、...
六、...
七、...
八、...
九、...
十、...
十一、...
十二、...
十三、...
十四、...
十五、...
十六、...
十七、...
十八、...
十九、...
二十、...

附列各車種之重量及乘貨之規定，其重量及乘貨之規定，係指
 電車等引重及乘貨新表，其重量及乘貨之規定，係指
 電車等引重及乘貨新表，其重量及乘貨之規定，係指

電車等引重及乘貨之條件

- 一、普通電車，其重量及乘貨之規定，係指...
- 二、特快電車，其重量及乘貨之規定，係指...
- 三、貨車，其重量及乘貨之規定，係指...
- 四、...
- 五、...
- 六、...
- 七、...
- 八、...
- 九、...
- 十、...

旅客列車之車輛配掛方法

第三十九條 旅客列車之車輛配掛方法，其重量及乘貨之規定，係指
 旅客列車之車輛配掛方法，其重量及乘貨之規定，係指
 旅客列車之車輛配掛方法，其重量及乘貨之規定，係指

列車尾部。乘有旅客之車輛，須與機車以行李車、郵政車或其他未乘旅客之車輛隔離之。倘有行李車、郵政車或其他車輛充當隔離車時，途中因發生故障而摘下列車或改掛於列車尾部時，則應作為例外，列車可無隔離車運行至最近區間開始。

第三三〇條 環城列車無須隔離。惟連結於機車次位之客車，須對鎖其接近機車之前門，共通過台應吊起。環城列車如以各種類型之車輛編成時，須將四輛車配置列車中部。

第三三一條 貨車不得混入旅客列車。但於特殊情況下管理局長有權將貨車編入旅客列車。

貨物列車及混合列車之車輛配掛方法

第三三二條 貨物列車，除守車必須連結於列車之尾部外，其他車輛之編組不必考慮空車重車或其重量及軸數。

第三三三條 零組列車內之車輛，須依到站之順序連結之。沿途零掛貨物車輛，須編於列車之一處（編成一組）。

第三三四條 當載有旅客之通用客車，編入混合列車及貨物列車時，該車輛應編成一組，夏季掛於列車後部，冬季掛於列車前部，掛於前部時，應以一輛行李車或行李郵政車隔離之。貨車載有旅客時，在冬季應掛於客車之後，夏季則應掛於客車之前。當混合列車中無客車時載有旅客之貨車，冬季均應掛於貨車編成之後部。載有旅客之車輛與重平車至少應以一輛機車隔離之。

第三三五條 裝載危險品與超過規定限重貨物之車輛，以及其他特殊車輛，其編組方法以特定細則規定之，並於該細則內規定上述車輛之調車工作方法。

第三三六條 值班站長於發車前應檢查：

- 1、列車編車是否正確；
- 2、是否備有必要標誌。

手開風閘及其使用辦法

第三三七條 一切列車之風閘，均應發生制動作用。倘有一部分車輛風閘不良，但其風管尚可通風時，則此種車輛應儘可能平均編入全列車。禁止將此項

車輛於一處連續連結三輛以上。在一列車中上述車輛之輛數，不得超過下表之標準。

列車中之車輛總數	旅客快車	旅客普通列車	其他列車
五車以內	一輛	一輛	一輛
六車至一〇車	一輛	一輛	二輛
一車至一五車	一輛	二輛	三輛
一六車至二〇車	一輛	二輛	四輛
二一至二五車			五輛
二六車至三〇車			六輛
三一車以上			七輛

第三三八條 列車之速度應與手風閘之數目，該區間規定之列車牽引量及區間主要下坡道情形相適合，並以第一表或第二表計算之。

前項速度不得超過各該區間所規定之最高速度。

第三三九條 機車運行區間內之主要下坡道，應於行車時刻表內註明之。於計算下坡道運行時，應考慮曲線之影響。

第三四〇條 列車制動距離（即指列車以規定之最大速度進行，行抵主要下坡道時，由開始制動至完全停止之最長距離而言）使用風閘之一切列車規定為八〇〇公尺，使用手開列車規定為二〇〇公尺。

第三四一條 依照第一表及第二表確定列車之最大速度時，兩互對車軀之壓力規定如下：

- 甲、風閘時：
- 1、一切客車——每軸不少於四·五公噸；
 - 2、貨車——每軸不少於三·五公噸。
- 乙、手開時：
- 1、各種客車——每軸三公噸；
 - 2、貨車——每軸二公噸；
 - 3、煤水車——每軸四公噸；

(第一表)

風閘最少時列車速度計算表 (計算制動距離800公尺)

坡度 以千分 之幾計 算	運行中列車最大之區間速度 (公里/小時)																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	每一百噸之列車重量所需開式之壓力公噸數如下 (以車及煤水車之重量及其風閘除外)																
0	4.0	4.0	4.0	4.0	4.0	5.4	7.4	9.8	12.9	16.7	20.9	26.6	32.8	40.8	49.6	60.2	75.1
1	4.0	4.0	4.0	4.0	4.3	5.9	7.9	10.4	13.5	17.4	21.6	27.2	33.6	41.6	50.4	61.3	75.6
2	4.0	4.0	4.0	4.0	4.8	6.4	8.5	11.0	14.1	18.0	22.3	27.8	34.4	42.5	51.2	62.3	76.6
3	4.0	4.0	4.0	4.0	5.3	7.0	9.1	11.6	14.7	18.6	22.9	28.5	35.2	43.3	52.1	63.4	77.3
4	4.0	4.0	4.0	4.3	5.9	7.6	9.6	12.2	15.4	19.2	23.6	29.1	36.0	44.2	52.9	64.4	78.0
5	4.0	4.0	4.0	4.8	6.4	8.1	10.2	12.8	16.0	19.8	24.3	29.8	36.8	45.1	53.7	65.5	78.8
6	4.0	4.0	4.3	5.4	6.9	8.6	10.8	13.4	16.6	20.4	25.0	30.5	37.6	46.0	54.6	66.5	79.5
7	4.0	4.0	4.8	5.9	7.4	9.1	11.4	13.9	17.2	21.0	25.7	31.2	38.3	46.8	55.4	67.6	—
8	4.0	4.4	5.4	6.4	8.0	9.7	12.0	14.5	17.8	21.7	26.4	31.9	39.1	47.7	56.2	68.6	—
9	4.1	4.9	5.8	6.9	8.5	10.2	12.5	15.1	18.4	22.3	27.1	32.5	39.9	48.4	57.1	69.7	—
10	4.6	5.3	6.3	7.4	9.0	10.8	13.1	15.7	19.0	22.9	27.8	33.2	40.7	49.4	57.9	70.7	—
11	5.0	5.8	6.8	7.9	9.5	11.4	13.6	16.3	19.6	23.5	28.5	33.9	41.5	50.3	—	—	—
12	5.4	6.3	7.3	8.3	10.1	11.9	14.2	16.9	20.3	24.2	29.1	34.5	42.3	51.2	—	—	—
13	5.9	6.8	7.8	9.0	10.6	12.4	14.8	17.6	20.9	24.8	29.8	35.2	43.1	52.1	—	—	—
14	6.5	7.3	8.3	9.5	11.1	12.9	15.4	18.1	21.5	25.5	30.5	35.8	43.9	52.9	—	—	—
15	8.4	9.4	10.5	12.1	14.0	16.1	19.1	22.6	26.6	31.4	37.6	44.6	—	—	—	—	—
16	9.0	9.9	11.2	12.6	14.6	16.8	19.8	23.2	27.4	32.3	38.7	45.6	—	—	—	—	—
17	9.5	10.5	11.8	13.2	15.3	17.5	20.5	24.0	28.1	33.1	39.8	46.5	—	—	—	—	—
18	10.1	11.0	12.4	13.9	15.9	18.2	21.2	24.8	28.8	34.0	40.9	47.4	—	—	—	—	—
19	10.6	11.6	13.1	14.6	16.5	18.9	21.8	25.6	29.5	34.8	42.0	48.3	—	—	—	—	—
20	11.1	12.1	13.7	15.1	17.2	19.6	22.5	26.4	30.2	35.7	43.1	49.3	—	—	—	—	—

備考 1. 對於千分之20以上之坡度其運用開數由管理局長根據實際試驗規定之
2. 計算開數時所發生之小數點以下之零數應進為整數

(第二表)

使用手閘時列車速度計算表 (計算制動距離1200公尺)

坡度 以千分 之幾計 算	運行中列車最大之區間速度 (公里/小時)												
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
	每100噸之列車重量所需開式之壓力公噸數如下 (包括煤水車之重量及其手閘)												
0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.7	3.3	5.2	6.9	8.9	11.2	14.1
1	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.3	3.2	4.4	5.8	7.4	9.5	11.8	14.8
2	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.9	3.8	5.0	6.4	8.0	10.2	12.5	15.5
3	2.0	2.0	2.0	2.0	2.5	3.4	4.3	5.5	7.0	8.6	10.8	13.2	16.3
4	2.0	2.0	2.0	2.4	3.0	4.0	4.8	6.1	7.6	9.3	11.4	13.9	17.0
5	2.0	2.0	2.4	2.9	3.5	4.4	5.4	6.7	8.1	9.9	12.1	14.5	17.7
6	2.3	2.5	2.8	3.4	4.0	5.0	6.0	7.2	8.7	10.5	12.7	15.2	18.4
7	2.7	2.9	3.3	3.9	4.6	5.5	6.5	7.8	9.3	11.1	13.4	15.9	19.1
8	3.1	3.4	3.8	4.4	5.1	6.0	7.0	8.3	9.9	11.7	14.1	16.6	19.8
9	3.5	3.9	4.3	4.8	5.6	6.5	7.6	8.9	10.5	12.3	14.8	17.3	20.5
10	4.0	4.3	4.7	5.4	6.1	7.1	8.1	9.5	11.1	13.0	15.4	18.0	21.2
11	4.4	4.8	5.2	5.9	6.5	7.6	8.6	10.0	11.6	13.6	16.0	—	—
12	4.8	5.3	5.7	6.3	7.1	8.1	9.2	10.6	12.2	14.3	16.7	—	—
13	5.3	5.7	6.2	6.8	7.6	8.6	9.7	11.2	12.8	14.9	17.3	—	—
14	5.7	6.2	6.7	7.3	8.2	9.1	10.3	11.7	13.4	15.5	17.9	—	—
15	7.5	7.9	8.5	9.4	10.3	11.6	13.1	14.8	—	—	—	—	—
16	8.1	8.5	9.1	10.0	10.9	12.3	13.7	15.5	—	—	—	—	—
17	8.6	9.0	9.7	10.6	11.5	12.9	14.4	16.2	—	—	—	—	—
18	9.1	9.5	10.3	11.2	12.1	13.6	15.1	16.9	—	—	—	—	—
19	9.7	10.2	10.8	11.7	12.7	14.2	15.7	17.6	—	—	—	—	—
20	10.2	10.8	11.4	12.3	13.4	14.8	16.4	18.3	—	—	—	—	—

備考 1. 對於千分之20以上之坡度其運用開數由管理局長根據實際試驗規定之
2. 計算開數時所發生之小數點以下之零數應進為整數

根據線路之斷面情形及手風閘之數量計算速度方法

第三四一條 如在途中風車發生故障時，司機應即停車，並應儘可能停在平直處所上。車長應會同機車乘務員擇舉百分之二十五以上之手開，同時請求救援機車。

如在區間內列車發生風閘主管故障，但百分之五十以上之風閘尚能使用時，如係貨物列車則可以每小時不超過二十五公里之速度運行至前方鄰近站，並在該站將風閘主管發生故障之車輛改掛於列車尾部。

倘所餘之有效風閘數目不足百分之五十時，如係貨物列車，則應實行分割運轉，風閘主管發生故障之車輛，應隨第一組列車掛走。

第三四三條 如旅客列車發生風閘故障時，則該列車可利用手開並依照第一二表按手開現有效目所規定之速度運行至前方鄰近站。此時除車長外列車員亦須掛開。列車到達前方鄰近站後，按行車調度員之指示繼續運轉。

第三表 主要火車及煤水車之重量及每小時之噸數

順序	機車類型	機車之重量(公噸)	機車之噸數	機車之長度(公尺)
1	Y 7	103	2	18
2	長 力	105	4	18
3	大 力	102	3	16
4	大 力	122	3	18
5	大 力	87	3	11
6	大 力	90	3	13
7	大 力	93	3	13
8	大 力	100	2	15
9	大 力	120	3	19
10	大 力	127	3	21
11	大 力	137	3	22
12	大 力	143	3	22
13	大 力	147	3	24
14	大 力	171	3	24
15	大 力	173	3	24
16	大 力	184	3	24
17	大 力	187	3	24
18	大 力	184	4	24
19	大 力	203	4	20
20	大 力	200	4	20
21	大 力	160	4	21
22	大 力	192	4	22
23	大 力	145	4	21
24	大 力	185	4	22
25	大 力	200	4	22
26	大 力	211	4	22
27	大 力	149	4	21

第三四四條 如以貨車組成車用列車或混合列車檢送人員發生風閘故障時，禁止以使用手開之方法繼續運轉。此時應按第三四二條之規定辦理之。

第三四五條 在高坡地區(坡度為千分之十二以上)內運轉之列車，其風閘發

生故障時之處理方法，按鐵道部長所批准之特定細則辦理之。

第三四六條 凡在列車內工作之機車及煤水車，不論為單機車引或雙機車引，其風閘接管均應與全列車之風閘主管相連結。

第三四七條 不論在貨物列車或旅客列車內，客貨車型及客車型之風閘可混合連結，不受限制。

第三四八條 計算使用手開列車之速度時，機車及煤水車之換算重量及使閘轉數，應依第三表計算之。

車輛之連結

第三四九條 列車中互相連結掛車之自動連結器中心高之差度，不得超過七五公厘。

列車中車輛之檢修方法

第三五〇條 每一列車應於下列地點經過檢查：

- 1、車站內編車時，出發前；
- 2、運行表所規定之列車檢查站；
- 3、標體站；
- 4、大量裝卸貨物之地點。

第三五一條 進行列車檢查時，應檢查機車車輛狀態與手風閘是否良好，結車及連結是否正確及散車貨物之裝載是否合乎規定。

第三五二條 使用風閘運行之列車應經常進行風閘試驗；

甲 全部試驗：

- 1、於編組站發車前；
- 2、更換機車時；
- 3、於較長坡道區間之前方站，即列車根據技術上之需要而停車之車站。

乙 簡便試驗：

- 1、列車風管接頭在任何摘開情形時；
- 2、於列車停車二十分鐘以上之車站內。

第三五三條 列檢修理，應於下列地點進行之：

- 1、於編組站發車前；

- 2、有檢車段、車輛修理所及列車檢查所之車站；
- 3、於大處裝卸貨物之車站。

第三五四條 檢查列車，試驗風閘及進行列檢修理之各站，應於公務用行車時刻表小冊中註明之。

第三五五條 檢車員須保證列入列車之車輛狀態良好。

車輛之技術檢查應完全按照編車及發車計劃表及時進行之。

列車之備品

第三五六條 旅客列車、軍人運送列車及其他各種大處輸送人員之列車，應備有：

- 1、携帶電話機；
- 2、消防設備；
- 3、救急用之醫藥器材（環城列車除外）即擔架及救急箱；
- 4、冬季線路除雪用鐵索；
- 5、寒冷時用之燃料；
- 6、照用之器材；
- 7、此外於自動閉塞區間運行之列車，應備有鈎線，以便截斷軌道電氣回路之用。

第三五七條 設有爆炸性貨物及軍火之列車，應備有消防設備，而設有毒性貨物之列車除消防設備外，應備有防毒面具。

第三五八條 各列車之不發檢車，應備有：

- 1、為便途中列車之分離部分迅速連結所必要之救接器材；
 - 2、為迅速排除車輛途中所發生障礙故障所需之簡單工具。
- 第三五九條 列車內須有下列人員乘務：

- 1、機車乘務組；
- 2、列車乘務組；
- 3、於旅客列車內尚須乘有列車員，車電員及負有車輛安全不間斷運轉責任之列車檢車員。

第三六〇條 列車乘務組之組成，由管理局長依列車種類規定之，但不得少於二名（車長及副車長）。

機車編入列車之方法

第三六一條 本務機車應位於列車前部連結之其頭部必須面向列車前進方向。如發機牽引時，易於通過曲線之機車應連結在坡前面，倘該兩機車均易於通過時，則其中輕形機車應連結於前部。

第三六二條 機車僅於下列情形時准許逆行：

- 1、編入公務列車、環城列車、路用列車、救接列車及小運轉列車時；
- 2、於岔線運轉時；
- 3、調車時；
- 4、變機牽引時之補機；
- 5、補機於工作後，隨列車返回出發站時；
- 6、單機運轉時；
- 7、列車自未設轉前設備或該設備發生故障之車站出發時。

第三六三條 如單機運行於下坡道不超過千分之十七區間時，准許連結十重軸或二十空軸以內之車輛。

於超過千分之十七之下坡道運轉之單機，其准許連結之車數由管理局長另定之。

於上述情形下，列車乘務組之職務，由機車乘務組代之。

第三六四條 無火機車運送時，應照鐵道部長特定之細則進行準備。非工作之機車，得連結於本務機車之次位，其數自由管理局長規定之。

輕油車及重量不足十二噸之摩托軌道車運送時，應連結於列車尾部。

第九章 列車運轉

一 般 要 求

第三六五條 每一分界點及每一列車於一定的時間內，僅由一工作負責人員管轄之：

- 1、車站——值班站長；
- 2、信號所——信號助理員；
- 3、列車——車長；
- 4、單機——司機；

列車內乘務之車長及駕駛單機之司機，於分界點內，須服從分界點值班員之命令。

第三六六條 絕對禁止未得分界點值班員之准許即向區間內發車。列車由分界點向區間內准許發車之證明爲：

1、以自動閉塞法、聯閉閉塞法及紙信閉塞法通轉時，發出發信號機顯示進行信號；

2、以電氣路簽或路牌閉塞法通轉時，路路簽或路牌在設有出發信號機之車站除路簽或路牌外更須出發信號機顯示進行信號；

3、以單路簽法通轉時，爲路簽或路牌。在設有出發信號機之車站，除路簽或路牌外，更須出發信號機顯示進行信號；

4、以通閉閉塞法或符號閉塞法通轉時，爲規定格式之書面許可證，在設有出發信號機之車站，更須出發信號機顯示進行信號。

第三六七條 嚴禁司機在下列情況下發車，即在僅得到向區間准許發車之證明，但未接到車長之出發信號時，或單機司機在未接得分界點值班員之出發信號時，以及列車途中停車未接到車長之出發信號時發車。

第三六八條 在單線地區總路上或雙線地區向反方向線路上時，禁止分界點值班員在未接對方車長分界點值班員之許可時發車。列車以單路簽法通轉時，列車之出發由路簽所在車站之值班站長以命令辦理之。

第三六九條 雙線地區內向正方向線路之發車，應由分界點值班員於接到前發列車已到達前方站之通知後，以命令辦理之，須事前商得鄰接分界點值班員之同意。但以聯閉閉塞法或紙信閉塞法通轉時，則列車向正方向線路發車時亦須得到對方鄰接站同意。

接車辦法

第三七〇條 列車應接入於車站技術管理細則所指定同時且無停留車輛之線路內，並應於該站有接車顯示進行之信號時辦理之，禁止值班站長於未親自或未經過主任扳道員確認線路開通及接車進路已準備完畢之前，將該站信號機顯示進行之信號。

第三七一條 禁止該站信號機於顯示停車信號時接車，僅於特殊情形下（該站信號機發生故障），得於顯示停車信號時接車。此時列車以誘導信號或由誘

導員將規定之證件即持有車站名之票券，交與司機後向站內接車。列車進入站內後，司機應將該票券返還誘導員。

在高坡地區管理局長特定之站外停車後起動困難之站名表中，各站如掛帶，牽引定數之列車，則列車不應站外停車，上述誘導員必須於列車徐行時登車。

第三七二條 該站信號機發生故障時，須按下列辦法處理之：

1、於發生故障之色燈號站信號機時，應有持停車手信號之工作人員不離開位置，至其修復時止，此時列車由誘導員或以誘導信號接入站內；

2、於發生故障之臂板號站信號機上，其臂板置於水平位置，而夜間對列車前發之方向，應顯示紅色燈光，至大修復時爲止，列車當由誘導員引導進站

3、如臂板信號機之臂板不能置於水平位置，夜間不能顯示紅光時則其旁亦應有持停車手信號之工作人員，不離開位置，直至其修復時爲止。

第三七三條 站長於擬定車站技術管理細則時，必須制定列車進入線路之順序辦法，制定上述辦法時，必須使每一旅客列車及每日運行之貨物列車，接入於固定之線路，而無關於站內停車之通過列車，原則上應使其在正線上通過之。

第三七四條 站長及值班站長，應保證並充分準備接車線路之良好及空閒。到發列車掛掛之側別車輛或成組車輛及等候卸車，修理或辦理其他業務之車輛，如無行車調度員之許可，不得佔用列車到發線。

第三七五條 當准許鄰站閉塞或接發站列車出發之通知後，應正確命令扳道員或信號員準備接車，同時應指示於何線接車。

值班站長爲確認其本人之命令已正確瞭解，應要求受令者復誦一遍。

第三七六條 值班站長親自或經由主任扳道員於列車到達前，應：

1、停止放過列車到發線之調車工作；

2、命令扳道員將道岔扳至所需位置並加鎖；

3、檢查接車線是否空閑岔尖位置及轉轍標誌之狀態，是否正確。

主任扳道員於檢查完畢後，應靜指定進路已準備完畢之時間，報告值班站長，進路之準備，不得遲於車站技術管理細則所規定之時間。

第三七七條 檢查集中聯鎖裝置道岔狀態之辦法，規定於鐵道部所公佈之上述設備使用細則內。

第三七八條 於下列情形，禁止由相對方向同時接車：

1、單線鐵路內車站，無安全線或在接車線末端無駟輪時，管理局長於此種車站中，得根據當地之條件，特行指定某站可使相對方向之兩列車同時進站。

2、於雙線鐵路內之車站，到達列車與出發列車，橫過另一方向之正線時；
3、於單線鐵路地區之車站，當兩列車同時接近該站，而其中之一列車，按行車時刻表之規定為通過列車時。

第三七九條 依前條之規定禁止兩列車同時進入之車站，當兩列車同時接近該站時，首先將通過信號機外方不宜停車之列車，起動條件比較困難之列車或此後有續行列車之列車接入站內。

第三八〇條 鐵路信號機應於列車通路準備完畢，道岔加鎖，接車線內停車車輛而完全空閑及進路內道岔上停止調車工作時，方可顯示進行信號。

第三八一條 進站列車須停於車頭警衝標內，倘列車後部尚留於警衝標外時，列車尾節車長及扳道員，應向司機顯示信號，使列車前移。如列車之長度超過接車線，因而不能使列車停於正常位置時，該列車尾節車長及扳道員，應立即對鄰接線方面顯示必要之信號以防誤列車。

第三八二條 當進站列車全部通過岔路區域後，須將該站信號機恢復定位。但自動閉塞裝置之地區內，該站信號機，當列車第一車輪通過該信號機時，即自動恢復定位。

第三八三條 每次列車進站值班站長均應接車，同時並應注意其狀態之是否良好及有無標誌。

第三八四條 列車進站監督辦法：

- 1、於中間站，扳道員或信號員應向值班站長報告列車是否全部到達，有無尾節標誌及列車已否停妥於接車線內；
 - 2、於距離較多之站，當列車全部通過入站道岔後，該入站道岔組之主任扳道員，應向值班站長報告該列車已全部到達。
- 此外當列車進站停車後，車長本人或經由扳道員向值班站長報告到達之情形及隨已停於警衝內。

第三八五條 值班站長於接車時不得閑談，值班站長室應與其他辦公室隔離，除站長及直接與值班站長共同執行業務之人員（巡轉員、車號員、車長），檢各各種裝置之人員及監督值班站長工作之人員外禁止擅入。

第三八六條 站長應經常監督值班站長、主任扳道員、扳道員及信號員之接車工作，並檢在其所發之指示是否正確及扳道員、信號員執行指示之情形。
第三八七條 站長應注意值班站長之工作，經常保證行車安全並不延誤列車，除必要時外對於該站信號機外列車之停留，值班站長應受責任上之嚴格追究。
第三八八條 各列車之車長於列車到站時，應手持信號器立於脚踏上，且準備於必要時，攔緊手閘。

發車辦法

第三八九條 列車出發前，值班站長應確認前方區間內確無列車運轉。
第三九〇條 每一列車出發時，值班站長須向值班扳道員（如有主任扳道員時，則向主任扳道員）指示出發列車之進路。

第三九一條 在出發列車之進路上及道岔上調車工作尚未停止及檢査進路準備情形以前，值班站長不得將出發信號機顯示進行信號或准許列車出發。上述檢査應由值班站長或主任扳道員按接車辦法之規定進行之。
出發信號機應由值班站長本人或委託信號員辦理之。

第三九二條 佔用區間許可證（有自動閉塞裝置閉塞裝置或雙信閉塞裝置之區間例外）應由值班站長交與司機，司機確認無誤並接到發車信號後，應鳴笛一長聲同時起動列車。當列車通過不停站時，則佔用區間許可證，按規定辦法於列車運轉中授受之。
如值班站長親手將佔用區間之許可證交與司機或司機交還值班站長可能發生列車之多餘延誤現象時，值班站長得將佔用區間之許可證，經由車長交與司機或司機經由車長交還值班站長。

第三九三條 禁止在下列情形下同時在同一方向發車與接車：
1、單線鐵路內之車站，其接車線末端，未設有安全線或駟輪設備時。但依當地條件，得由管理局長公佈無安全線或駟輪設備，亦可同時在同一方向發車與接車；

2、雙線鐵路內之車站，如出發列車橫過進站列車之線路時。
第三九四條 值班站長應每一出發列車或通過列車，同時注意其狀態是否良好。

第三九五條 列車出發之監督辦法：

1、於中間站—扳道員或信號員應向值班站長報告列車已全部通過出站道岔
2、於股線較多之站—主任扳道員或信號員應向值班站長報告列車已全部通
過出發進路之末端道岔。

第三九六條 站長應經常監督值班站長，主任扳道員及信號員之發車工
作，並檢查其所發之指示是否正確及扳道員自信號員執行指示之情形。

第三九七條 車長於乘務時應注意左列各項：

- 1、於接收列車時，應確認列車是否已正確組成，正確連結且備有標誌及列
車備品；
- 2、注意檢閱列車佔用區間之許可證是否正確並將其交與司機，（當許可證
由車長傳達時），並應採取一切辦法，保證不發生運行表所未規定之停車
，保持列車於區間內正軌運行；
- 3、注意列車標誌與鐵路狀態，並注意司機是否遵照信號之指示；
- 4、於途中注意由列車所發出之信號及採取辦法使列車於區間內安全運轉；
- 5、注意裝載於散車貨物是否正確及堅實穩固；
- 6、損壞各項有關報告。

續行列車之發車辦法

第三九八條 續行列車臨時發車法，為於無自動閉塞裝置之區間所採用之例外
措置，且只能在夜間明亮之時間行之，並每次須得行車調度員許可後方可行
行。續行列車臨時發車法，應按左列各項辦理：

- 1、閉塞電話必須良好；
 - 2、各列車之發車時間之間隔不得少於十分鐘，於列車後或摩托軌道車後續
行之摩托軌道車，不得少於五分鐘。
 - 3、續行列車運轉之速度，不得超過前行列車之速度。
- 每一續行列車均應保持本列車之區間運轉時分。准許運轉續行列車之區間
數由管理局長頒佈之。

第三九九條 禁止於下列情形下施行續行列車臨時發車法：

- 1、旅客列車及其他隨送人員之列車，或裝有爆炸性、有毒性、超過規定裝
載限界之貨物及軍火之列車與超重列車（超過牽引定數而經管理局長特別
許可運行者），不得作為續行列車運轉，且不得使其他列車續行其後；

- 2、當列車推進運轉時；
- 3、倘運行之列車預定於區間內停車時；
- 4、於降霧吹雪及其他不良天候下，辨認信號困難時；
- 5、倘前行列車過長，不能容納於一接車線時；
- 6、於變換線路內反方向鐵路運轉之列車之後；
- 7、區間內有兩線路於一平面交叉或連結時；
- 8、於管理局長以命令公佈之坡度較大之區間內運轉時；
- 9、於路用列車或指定試驗線路與電線路，試驗機車車輛及試驗運轉速度之
列車後，雖該列車未預定於區間內停車時，亦不得使其他列車續行其後。

速度

第四〇〇條 各區間及地區行車速度均以運行表規定之。

於站內或區間內道岔上行車時，不得超過下列速度：

- 1、在直向行車時—每小時四十五公里；（有保安設備時另行規定）
 - 2、在側向行車時—每小時二十五公里；
- 單機或列車之機車，其機車在前運轉時，其速度每小時不得超過五十五公
里；

於列車推進運轉時，其速度每小時不得超過二十五公里，
於站內死線接車時，列車接入死線運轉時，其於死線起點之運轉速度，每小
時不得超過十五公里；
列車通過徐行信號防護之處所時（如未接得其他速度運轉之警告書時），
或於信號上未註明速度時，其速度規定為每小時二十五公里。
運行表所規定之各區間及地區行車速度，應載於公務用行車時刻表小冊內。
各地區因設備關係，對於上述速度必須增減時，應由各總局長呈報鐵道部長
另定之。

第四〇一條 區間運轉時間之記錄：

- 1、由司機於司機報單內記錄之；
- 2、由車長於車長報單內記錄之；
- 3、由值班站長於運轉日誌內記錄之；
- 4、由行車調度員於運行表內記錄之。

配發時，應註明出發時刻，到達時刻，或通過時刻，及遲早時刻與原因，司機及車長並應註明列車遲轉時分及停車時分。

行車閉塞方法

第四〇二條 行車以下列閉塞方法辦理之：

- 1、自動閉塞法；
- 2、聯鎖閉塞法；
- 3、雙信閉塞法；
- 4、電氣路簽或路牌閉塞法；
- 5、單路簽閉塞法；
- 6、電話閉塞法。

第四〇三條 以自動閉塞法遲轉時：

- 1、列車佔領區間之准許，爲出發信號機或閉塞信號機之黃色燈光綠色燈光；
- 2、當附條絕對停車標誌之閉塞信號機顯示紅色燈光或顯示不明以及燈光熄滅時列車應在其外方停車，經二分鐘後，倘該信號仍未顯示進行之信號時，則在車長應登乘機車，而列車以每小時不超過十五公里之速度，繼續遲轉至次一閉塞信號機。如該信號機亦爲上述情形時則仍以同樣辦法繼續遲轉，但在高坡地區停車後起動困難之區間附有容許徐行標誌之閉塞信號機發生上述情形時，列車應以每小時不超過十公里速度越過高坡地區後按上述辦法遲轉之。
- 3、如遇變態地區內未設有每一線路上下行行車所需之自動閉塞裝置時，而向反方向線路發車時，應停止利用該區間該線路之自動閉塞裝置，採用通話閉塞法；
- 4、倘於一區間內有兩個以上之閉塞信號機之授受熄滅時或站內自動閉塞裝置停止作用時，列車遲轉須以通話閉塞法辦理之；
- 5、一切通信聯絡停止作用而自動閉塞裝置尚能使用時，則行車仍應按自動閉塞裝置之信號辦理之。

第四〇四條 以聯鎖閉塞法遲轉時：

- 1、列車佔領區間之准許，爲聯鎖閉塞機經對方站同意登報解鎖後，將出發

信號機顯示進行信號；

2、如遇聯鎖閉塞機停止作用，或當修理及移動閉塞機時，列車遲轉須以通話閉塞辦理之。

第四〇五條 以雙信閉塞法遲轉時：

1、列車佔領區間之准許爲出發信號機之顯示進行信號，但事先須由雙信閉塞機得到對方站之同意；

2、如遇發信閉塞機停止作用或當修理及移動閉塞機時，列車遲轉須按下列辦法遲轉之：

閉塞手續之辦理及列車之出發與到達均以通話閉塞法同樣之辦法辦理之，但准許列車佔領區間之信號仍爲出發信號機之顯示進行信號（即與雙信閉塞機未發生故障時相同）。

第四〇六條 以路簽或路牌閉塞法遲轉時：

1、列車佔領區間之准許爲理屬於該區間之路簽或路牌，如該站設有出發信號機時，並爲出發信號機之顯示進行信號。

2、一切關於行車問題之通話，路簽或路牌之取出或放入及路簽或路牌之換受限於由值班站長辦理之，如站內未設有路簽授受機於通過列車時得派勝任人員協助辦理之。

3、值班站長可將進站列車上交付之路簽或路牌，不放入閉塞機，而遞交向該區間出發之列車，但事先必須得有行車調度員之准許及對方站之同意。

4、車長及司機於接到路簽或路牌時，須確認該路簽或路牌是否正確。

禁止有下列事項發生：

- 1、於列車出發尚未準備完畢前，即要求准許將路簽或路牌取出，但按通過辦理及停站時分極短之列車不在此限；
- 2、將有效之路簽或路牌不放入路簽或路牌機而保管之；
- 3、將路簽或路牌拋入隣接區間內；
- 4、將路簽或路牌由列車投擲於地上。

如將路簽或路牌閉塞裝置停止作用時，列車遲轉須以通話閉塞法辦理之。

第四〇七條 以單路簽及路證閉塞法遲轉時：

- 1、列車佔領區間之准許，爲屬於該區間之路簽或路證；
- 2、非持有路簽之車站，不得發行路證；

3、路徑按上行下行各一次的大序發給列車；

4、如向同一方向運送發出數次列車時，路徑應按該方向最後之一列車。其他列車（上述之列車除外），則於向區間出發前發給路證；

5、當路證遺失，損壞或被擄入其他區間以及留置於該區間之對方站而無相反方向之列車運轉時，列車之運轉，須按通話閉塞法辦理之。

第四〇八條 以通話閉塞法運轉時：
1、於單線鐵路或雙線鐵路反方向之線路上列車佔用區間之准許，為交與司機之路證。

值班站長於發給路票前，應取得對方站對發車之同意；

2、於雙線地區之正方向線路上，列車佔用區間之准許，為交與司機之路票；

3、路票應於接得對方站關於該方向前次列車已到達之通知後，方可發給。

第四〇九條 車長在收到路票，或路券時，應親自檢核其內容，然後轉交司機，而司機亦應檢核之。

第四一〇條 於一切運轉及通信中斷時，在單線地區內之列車以背面聯絡法，在雙線地區內以同時運轉法（即每次列車之間隔為先發列車區間運行時分加三分鐘之辦法）辦理之。

第四一一條 背面閉塞法由優先方向之分界點規定之，優先方向為：
1、在單線區間內為下行方向；

2、在雙線區間內，當一線封鎖僅以他線進行上下行運轉時，則為該線原定運轉時之正方向。

行車辦法

第四一二條 雙線區間內每一正線上，原則上應為固定之方向運轉（即單程運行），並規定為左側行車。

第四一三條 為整理行車起見，得以行車調度員之命令同反方向發車。

第四一四條 在下列情形下，可允許列車推遲運轉：
1、當向裝車空線運轉時或由該線返回時；

2、當公務列車，路用列車及救授列車運轉時；

3、調車時；

4、當列車由區間向出發站運行時；

5、在鐵道部長公佈之特定高坡區間上按方向運轉時；

司機駕駛機車牽引列車辦法

第四一五條 司機駕駛機車列車時，應正確遵守本規程並根據信號細則，司機工作細則以及其他關於線路狀態之指示進行之。

第四一六條 進站時司機應：
1、適當使用，以便使列車停於警備標內並不超越信號；

2、轉道道岔標誌檢查進路是否正確及接車線是否停有機車車輛；

3、發出進行信號。

第四一七條 列車在站內通過時司機及副司機應：
1、不僅注意及正確執行當量信號，並執行車站工作人員及列車乘務員所發出之信號；

2、注意鄰接線上列車及調車機車之運轉，遇有衝突危險時，得立即採取必要措施停車。

第四一八條 在途中時，禁止：
1、於下坡道，以下述之速度運轉，即列車須緊急停車，以其現有之開進行制動，其制動距離必將超過本規程之規定；

2、在途中或站內停車二十分鐘以內時，停止風泵工作；

3、超過警告所載或信號所指示之速度。

第四一九條 司機應：
1、當列車於下坡道運轉時，接濟為上坡道或較緩平直道，繼之又為上坡道時，司機應逐漸將風閘放開，而使列車伸張運行，然後方可將汽門全部放開；為使列車頭部進入上坡道時，不致發生列車分割情形，必須於列車抵上坡道以前開放汽門；

2、當列車運轉於山地時（由上坡道向平直道或下坡道運行時）當其大部份越過高坡頂點後，方可將汽門關閉；於上坡道運行時，不得使汽門開放過小，並須向輪下撒沙以免車輪空轉；

3、當列車在下坡道上停車後起動時，應首先將風閘放開，並須俟列車前部起動之後，方可謹慎開放汽門。

第四二〇條 司機及副司機應按地宜信號及線路標示。司機應保證列車按

運行表於區間內按時及安全之運轉。司機於牽引列車時，應：

- 1、經常準備使用風閘；
- 2、於運行中對手風閘裝置應加以檢查；
- 3、使風閘時應保持平穩；
- 4、依檢查器（水表玻璃及驗水閘）檢查鍋爐內之水位，不得使其低於水表玻璃金屬版上之標線；
- 5、檢查鍋爐內之汽壓，不得使其超過汽壓表之保安紅線；
- 6、當汽閘非常閉時，應將閘把於非常位置直至列車完全停車時為止；
- 7、不得使主空氣管之壓力，減至六、五個氣壓以下及制動主管內之壓力減至五個氣壓以下；
- 8、除非常制動情形外，不得使用非常制動力；
- 9、如迴風閘作用不良或風壓發生故障時，應立即減低速度，如列車接近下坡道時或於下坡道內運行時並應停車，同時應向列車乘務員發出緊閉之信號，並將機車手閘擦緊。

第四二一條 有補機之列車發車時禁止：

- 1、本務機車於未接到補機之信號前起動；
 - 2、補機之司機在未得本務機車之信號前開放汽門。
- 第四二二條 有補機之列車途中運行時禁止：

- 1、本務司機或補機司機於未發出相當之信號前即變更機車之駕駛方法或使列車停車；
- 2、補機司機於未發出規定之信號前或未達到該等信號所規定之地點前即停止推進。

第四二三條 機車發機牽引之列車運行時，其運轉由本務機車司機管理之。司機司機應完全照得本務司機所發出之一切信號，補機司機必須重複本務司機所發出之一切信號。

於補機司機未發出應答信號前，兩機車司機均不得開放汽門。

第四二四條 禁止下列司機駕駛機車：

- 1、病弱者；
- 2、酒醉者。

第四二五條 禁止於列車運轉中機車乘務組從事其他雜事，即讀書報或閉眼等。

第四二六條 禁止機車乘務組外之人員乘坐機車，但於特定細則中所規定之工作人員搭乘不超過二名時，不在此限。單機運轉時可搭乘預備列車乘務員四名以內。

第四二七條 司機在機車連結列車之車站出發前應：

- 1、檢查機車狀態是否良好；
 - 2、經由檢車員檢查良好風閘現有數；
 - 3、試驗列車之風閘並檢查風閘主管內之氣壓，使其不致於每分鐘內減低〇、二氣壓以上；
 - 4、確認機車與其次位之車輛是否正確連結，如時間充分時，則於發車前檢查全列車是否正確連結。
- 第四二八條 禁止機車司機、輕油車司機及重型摩托軌道車之司機於未得車長（如為單機、輕油車及摩托軌道車時為值班站長）之出發信號及未得發車准許前由車站發車。

列車被迫停車時之防護辦法

第四二九條 列車於區間內被迫停車時列車司機應：

- 1、使用風閘並發出緊急手閘之信號；
 - 2、如不必緊急停車時，儘可能使列車停於平坦及直線線路上；
 - 3、立即會同車長探聽繼續運行之可能性。
- 第四三〇條 倘列車不能繼續運行時，車長應採取辦法掩護列車，同時以所有之工具器材，排除障礙。

第四三一條 當列車在區間內停車三分鐘後或在該站信號機外停車十分鐘後，列車尾部之車長應撥緊手閘並安置止輪器（如列車停於上坡道時），在夜間將尾部車輛之假燈紅光線向機車方向，而在日間則在後部車輛之燈鉤上，懸掛展開之紅旗。

此後，車長應由列車尾部向續行列車到來之方向，於八百公尺之距離處，安置撥報，且該車長須於撥報內方二十公尺處路左側向列車到來之方向，顯示紅色信號。

當列車被迫停車之原因消除後，司機依車長之命令，發出召回人員之信號，即鳴笛一長聲。車長根據該信號須將線路上之撥報及紅色信號撤去後，即返

列車，且於防護途中對該行列車到來之方向，繼續顯示紅色信號。然後將列車尾部標誌，復置正常位置並將止輪器撤去，然後列車依車長之信號出發。

如在發覺大風沙、暴雨、大雪、吹雪中以及發覺鐵路地區運行於反方向鐵路之列車停車時，車長應命令列車乘務員於該列車前方施行與後方相同之防護。

第四三三條 在列車以信號防護之同時，車長應親自指揮列車乘務員執行下列規定：

- 1、倘列車停留於下坡道時，將列車所備之全部止輪器置於輪下；
- 2、撥緊百分之二十五以上之手閘；
- 3、如列車備有電話機時，應立即與隣站聯絡。倘無電話機時，即利用最近處所之電話機聯絡之。

第四三三條 如列車停在陡坡道上並於後部未連結補機時，司機應將列車退行至該區間內平坦之鐵路路上。

列車向後方平坦地點退行時，應在該列車制動距離外設停車信號防護引導之。退行之速度每小時不得超過五公里。

於下列情形時禁止列車退行：

- 1、在降發，吹雪及其他不良天候中，辨認信號困難時；
- 2、於該停車列車後，有該行列車時；
- 3、於該停車後不能單獨前進時，則列車應利用本務機車實行分割運轉；如本務機車發生故障時則由該機車將其全部或分割牽引之。

列車前部根據車長背面之允許發往車站。

第四三六條 在請求發接機車或發接列車尚未運時，停留列車如無應有之允許，不得擅離前進或返回。

第四三七條 對發生衝突和出軌之列車進行救援，或將列車分割由區間內牽引時，發接列車或發接機車進入運轉封鎖區間之允許，為該值班站長，或車長所發之書面許可証。

第四三八條 在接到發接列車或機車之請求後，值班站長，應依規定方法封鎖區間。如為空線區間時，則封鎖其一端或兩端封鎖後，與隣站值班站長及行

車調度員聯繫決定由某站派出救援，並向某站牽引車輛，如無列車調度員之領導或無調度電話時，則由值班站長辦理之。

第四三九條 發往事故現場或列車停車處之救援列車或機車，應由站長、第一副站長或值班之值班站長隨行。

第四四〇條 當為牽引置於區間之後部分割車輛而進入區間之機車，應隨同分割運轉之前部到達車站之車長隨行。

輕型軌道車及小車運行之辦法

第四四一條 輕型軌道車及小車之運轉，以不發行列車佔用區間許可證方法辦理之。

第四四二條 輕型軌道車及小車在發道內運轉之辦法，由管理局長另定之。

第四四三條 輕型軌道車及小車之運轉，無論在何種情形下，亦不得影響列車按行車時刻表運行。

為保證此點：

- 1、隨行軌道車或小車之工務段或電務段之工作人員，須攜帶行車時刻表，並由車站向區間內出發前，應向分界點之值班員詢問列車之運行實際狀況。
- 2、如軌道車及小車係保管於區間內，而備有電話時，則工務段或電務段工作人員在出發前，應以電話向值班站長詢問上述情況；
- 3、乘坐輕型軌道車及小車之人員，應足能於發現列車時立即將上述車輛及器材撤下鐵路；
- 4、於自動閉塞區間使用輕型軌道車及小車時，應具有絕緣之車輛，以便使該區間內之閉塞信號機不致顯示停車信號。

第四四四條 當鐵路內有小車工作或輕型軌道車運轉時，應將警告書交與出發之列車。

第四四五條 輕型軌道車及小車之使用規則，由鐵道部長另定之。

發給列車之警告書

第四四六條 有下列情況時須將警告書發給列車：

- 1、鐵路或大工程建築物發生故障進行修理，而須於中途停車或徐行時。
- 2、信號設備發生故障時，同時應註明列車運行辦法；

3、向有交錯鐵路之區間內發車時，同時應註明列車運轉辦法及通過交錯鐵路之速度；

4、巡行區間內之指定給水辦法有變更時；

5、於重運機車不能通過之橋樑前，需要使機車分別運轉時；

6、列車如有裝載超過規定限界貨物之車輛或超過車輛限界之車輛時，同時應註明列車之運轉辦法；

7、列車向雙軌區間出發，即接線上停止有辦理裝卸之列車，而該裝卸工作必須超過該列車運行之線路時或鄰線上列車發生重大事故時；

8、在雙軌區間內有除雪車工作時；

9、救援列車或除雪車向停有列車之區間出發時。

第四四七條 於列車須特別小心通過之地點，應設專門誘導員以便誘導一切列車，為使誘導員誘導一切列車，應在防護地點停車起見，前方站須將警告書交與列車。

第四四八條 雨季或春季融雪期中對列車運轉有危險之區域，應由管理局長以通告公佈之，並記入公務用行車時刻表小冊內。如遇有必要時，則根據信號處理規則以適當信號防護之。

第四四九條 在線上之工作如不停車則不能進行時，須完全根據鐵道部所制定之線路遮斷工事規則封鎖區間。

第十條 各種補充規則之制定

第四五〇條 為補充本規程起見，另頒佈鐵道部長所批准之下列特定細則：

1、信號處理規則，為說明信號設備及使用辦法。設有大量配線及使用複雜信號設備之車站，另行制定該站之專用信號細則。

2、列車運轉規則，為實行本規程所制定列車運轉辦法及行車閉塞方法，本規則應附有行車所需各種表格樣式。

3、線路遮斷工事規則，進行線路工作時保證行車安全。

4、運轉事故處理規則，為規定在發生運轉事故時工作人員之合法處理，本規則內詳細規定發生事故時之處理辦法及登記報告辦法。

第五編 鐵路工作人員之任用及技術

一般要求

審查辦法

第四五一條 凡一與行車有關之工作人員，參加鐵路工作時應經過考試，以測驗其下列各方面之知識是否合格：

1、本規程中與該工作人員有關之部分；

2、信號處理規則；

3、有關本身之職務細則；

4、最低限度之技術知識。

與行車無關之工作人員，應熟知有關本身之職務細則及最低限度之信號知識。

第四五二條 採用時之考試由管理局所指定之委員會辦理之。

第四五三條 每一鐵路工作人員應定期經過關於學識方面的考試，並須受定期檢查，考察其所負職務是否認真完成。

第四五四條 每一經過採用考試及定期考試之工作人員，應得考試委員會所發給驗有考試成績的合格證明書。

第四五五條 每一被採用之鐵路工作人員應經過體格檢查，以鑑別其體格是否合於所担任職務之要求。

與行車有關之工作人員（機車司機、副司機、值班站長、車長、副車長、調車員、運務員、扳道員及信號員）進行體格檢查時，應特別注意其聽覺、視覺及神經系統之健全，並應注意其注意力能否集中，記憶力、技術上之判斷力，機智，正確性及行動敏捷。

第四五六條 不足十八歲之人員，不得委任下列與行車直接有關之職務：機車司機、副司機、司機、調度員、值班站長、運轉員、車長、調車員、運務員、溜放裝置之制動員、扳道員、信號員、養路及橋樑監工、鐵路工長、巡道員、道口看守員、橋樑看守員、通信信號工、工長及監工、列車檢車乘務員、檢車員、禁止採用未持有司機證之司機。

司機證僅可發給以副司機之資格已走行五萬公里以上或以實習司機資格走行一萬公里以上並經過考試合格者。

第四五七條 各路員工不論有無護路公安隊，應於各自工作崗位上細心保護鐵路財產及運轉之貨物。

第四五八條 人員在發現信號、線路及其他鐵路工程建築發生故障而危及行車安全時，應立即採取一切辦法防範危險地點，並排除一切故障。

第四五九條 每一鐵路工作人員遇有危及行車安全或人命之情形時，應立即發出停車信號。

第四六〇條 發現在執行職務時酒醉之工作人員，應立即停止其職務並追究其責任。

第四六一條 每一鐵路職工應以禮貌對待旅客及其他使用鐵路運輸之人員。

實行本規程之監督方法及其責任

第四六二條 每一與行車有關之鐵路工作人員，在接受本規程時，應填寫書面保證書，保證無條件地並正確地執行本規程，其內容為：

本人所獲得中國人民鐵路之行車技術管理規程已研究完畢，並熟知該規程中與本部門有關之規定，對其他各部門之規定，亦大體明瞭。謹聲明：

1、無條件執行本規程；

2、於發給本規程之首長要求收回或本人離開工作時，必將本規程交回。

第四六三條 對違反本規程之鐵路工作人員，依其違反之程度及性質應受相當之處分（記過，降職，免職，送交法院）。

第四六四條 鐵路各級首長，對其所屬職工執行本規程之情形負完全責任。

執行技術管理工作人員之規定

第四六五條 鐵路職工積級工作之正常時間及休息時間由鐵道部長以命令規定之。

第四六六條 執行技術管理工作之職工應具有之一般條件、權利、義務、職權範圍、責任範圍、懲罰關係以及執行工作之一般辦法，由鐵道部長以命令規定並附於職務細則內。

第四六七條 執行鐵路技術管理工作之每一人員，應備有規定職務之細則。

於職務細則內應說明本規程內與該員有關工作之部分及與該員有關之工作指南及各種指令。

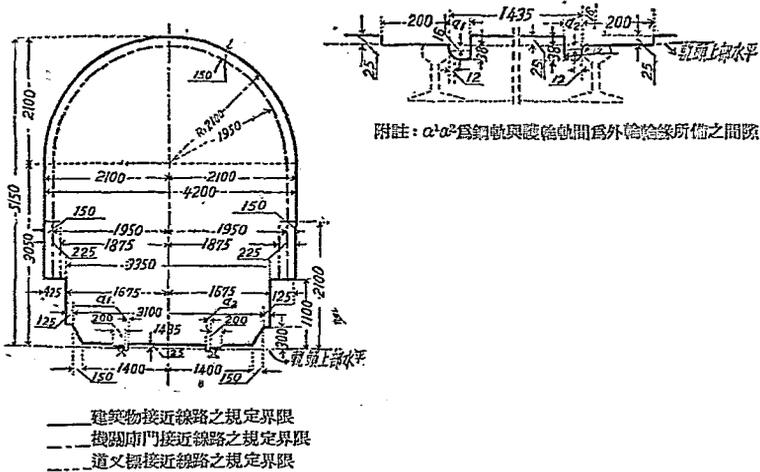
如上述規程及指示等不能載於職務細則內時，則應以附件方式發給該員。職務細則及其附件應交各該工作人員本人並簽具領條。

第四六八條 為補充本規程，應公佈確定鐵路幹部（包括各局長處長科長）之職權及責任之細則，上述細則由鐵道部長批准之。

附圖一

於鐵路直線部份建築物接近線路之規定界限

明細圖



附圖二

隧道輪廓尺度

