

中華民國三十七年三月

聯幹字〇〇二號之二
受領者第〇〇二號



運 輸 勤 務

第 二 篇
鐵 道 輸 送

聯合勤務幹部訓練班

第二篇 鐵道輸送

第一章 總論.....一六

第一節 緒言

第二節 鐵道軍運之沿革及其價值

第三節 鐵道軍運之類別

第四節 戰時鐵路之管理

第五節 鐵道軍運之要領

第二章 鐵路概況.....二九

第一節 鐵路組織

第二節 車站管理

鐵道輸送 目錄

MG
E2964
85
2



3 1764 0568 1

鐵道輸送 目錄

二

第三節 號誌及標誌

第四節 客貨列車種類

第五節 行車制

第六節 列車調度

第三章 鐵道軍運機關……………三〇—三七

第一節 組織範例

第二節 組織沿革

第三節 機關職掌

第四節 辦事程序

第四章 鐵道軍運計劃……………三八—四五

第一節 軍運列車之種類

第二節 軍運列車組成之要素

第三節 軍運列車運行之順序

第四節 軍運之設備

第五節 軍用列車之防護

第六節 軍運事變

第七節 鐵道固有運輸能力之估計

第八節 戰時影響運輸能力之阻力

第九節 運輸能力之計算

第十節 運輸裝載之標準

第五章 鐵道軍運實施……………四六一—六八

第一節 託運承運程序

鐵道輸送 目錄

鐵道輸送 目錄

四

第二節 實施機構業務之重要性

第三節 鐵道運輸之特點

第四節 軍運實施常遇之糾紛

第五節 鐵路之警衛武力

第六節 其他

第六章 結論……………六九八〇

第一節 戰時鐵道軍運之史例

第二節 鐵路統轄與運輸力之關係

第三節 迅速確實之要求

第四節 運輸安全之維護

第五節 運輸業務進展之趨勢

鐵道輸送附表

- 一、部隊運輸實施計劃綱要。
- 二、鐵道運輸計劃表。
- 三、軍運車輛裝載人員馬匹車輛標準表。
- 四、軍運車輛裝載糧服標準表。
- 五、軍運車輛裝載彈藥標準表。
- 六、軍運飭運單。
- 七、軍運登記表。
- 八、大宗軍運待運日報。
- 九、每日二十四點軍運報告表。
- 十、軍運三日報告表。

- 十一、軍用列車日報表（車站用）
- 十二、零星軍運日報表（車站用）
- 十三、軍用列車日報表（辦公處用）
- 十四、零星軍運日報表（辦公處用）
- 十五、每月份軍運統計表。
- 十六、每月份零星軍運統計。
- 十七、每月份統計總表。
- 十八、每月份機車車輛狀況月報表。
- 十九、機煤狀況月報表。
- 二十、行車事變統計月報表。
- 廿一、每月份違章軍運稽查彙報表。
- 廿二、鐵路機煤需供狀況調查表。

- 廿三、甲種車照。
- 廿四、乙種車照。
- 廿五、甲種運照。
- 廿六、乙種運照。
- 廿七、填用甲種車照月報表。
- 廿八、填用乙種車照月報表。
- 廿九、填用甲種運照月報表。
- 三十、填用乙種運照月報表。
- 卅一、鐵路繳納軍運車運照清單。
- 卅二、部隊輸送請求表。
- 卅三、軍品輸送請求表。
- 卅四、部隊輸送執照。

冊五、軍品准運執照。

冊六、軍運憑單（車站用）

冊七、聯運軍運憑單（車站用）

冊八、鐵路軍事運輸半價記賬表。

冊九、鐵道軍運記賬表。

四十、每旬軍運費審核單。

四十一、軍運費月記賬表。

第二篇 鐵道輸送

劉冠世 吳本榮
謙 楊應持 合編

第一章 總論

第一節 緒言

軍事運輸，要以迅速確實，不誤戎機爲目的。爲求達成上項之要求，務使各種運輸方法與工具，均能適切應用，方能發揮最大之效力。但各種運輸各有不同之特性，苟非了解其內容，熟練其技巧，偶一發生故障，即易感覺棘手，欲速不達，遺誤堪虞。鐵道輸送爲陸地運輸之一部門，調度管理，需有適當手續，茲就有關事項摘要列舉，以供研究。

辦理軍運，所需要的不在技術方面之高能，而在使用方面之手續。本班訓練目的，爲應目前之需要須於短期間內完成後動軍官之一般本能，所以本課之講述，係考慮實用之必需，適合時間之配當（本課共四十八小時），着重勤務，略及技術，要使各人出去工作，處處不現外行，按步實施足以達成任務，至於如何進展，則憑各人智慧之運用矣。



第二節 鐵道軍運之沿革及其價值
鐵道軍運沿革表

年份	國名	路	線	數	量	備	攷
1832	英國	里巴鋪爾至蒲切斯塔間		步兵二團			
1848	德國	休略金鐵路至苦拉哥		兵員一萬附馬匹材料			
1859	法國	巴黎馬爾塞間		人二十三萬馬六千			意大利戰役
1859	法國	由波河南方向巴拉方面移動		康列別爾軍團二萬二千			接近戰綫 勳兵力
1863	美國	由巴幾尼亞至北打哥打		人二萬三千			南北戰爭
1866	奧國	由南意大利至北方戰場		人十二萬三千馬六千餘			普奧戰爭
1914	德國	越萊因河至法境		人二百萬附馬匹材料			歐戰
1914	法國	北部鐵路		人八十九萬附馬匹材料			歐戰

按上列情形，鐵路與軍事之關係，進展極速，在美國南北戰爭時，因亞美利亞鐵路功績之顯著，卽有鐵路戰之稱謂，當時阿次夸爾木將軍在華盛頓由政府任爲合衆國鐵路陸軍指揮官，委以掌握鐵路之全權，應乎運輸軍隊兵器彈藥之必要，使用全路機車車輛及其他附屬品之一部，遂得發揮極大之威力，直至歐戰時，美國亦係統一運用全國鐵路。普奧戰爭後馬爾託訶知鐵路作戰效果之偉大，乃謀於俾士麥，改革普魯士鐵路制度，整理鐵路網，故能於普法戰爭收獲莫大之成功。歐戰開始時，德國向法戰場之集中運輸，能於十九日間實行超越萊因河五鐵橋，西行之列車數，實達二萬一千六百次，各鐵橋約每六分鐘通過一列，運出兵員達二百萬，以及附帶之馬匹材料軍需品等，此又可爲偉大運輸力之一種事實表現，所以德國休里芬元帥早已倡言：「鐵道爲近代戰爭不可缺之要素。軍之運用，舉凡集中前進移軍維持，若無鐵道，殆難行之。」

第三節 鐵道軍運之類別

分類		時期		按		分額	
輸	運	時	戰	平時運輸	零星運輸	大宗運輸	平時運輸
					助員運輸		
				戰時	集中運輸	軍隊轉移運輸	追擊退却運輸

軍運分類表

說明：

一、零星運輸與大宗運輸 零星運輸，即單身（或少數）軍人乘車及重量或體積不滿二十噸之軍品運輸，大宗運輸，即軍隊乘車及大宗軍品之運輸。

二、平時運輸與戰時運輸 平時運輸，即軍隊轉移調遣及大操之運輸；戰時運輸即動員集中作戰連絡之運輸。

戰時運輸之分類說明。

甲、動員運輸 戰爭之初，動員令頒佈後野戰軍即須開始召集人員馬匹，器具物品，充足戰時定限。如退伍兵之召集，馬匹之徵發，兵器材料破服之補充，糧食補給等等，均需用大量之運輸，凡此均屬動員運輸。

乙、集中運輸 動員完結之部隊，即須聚集於戰略上之要點，實施時必須兼用各種運輸方法，其以鐵路運輸者，謂之鐵路集中運輸，動員運輸常與集中運輸互相關聯，第一次動員完結，即着手集中運輸，爾後第二第三次之動員，均可同時與集中運輸重複實行。

丙、作戰運輸 1. 軍隊轉移運輸，凡以寡敵衆之作戰常利用之。即彼我兵力相等，亦能應用鐵路，轉移兵力，誘得戰勝之機會。2. 追擊退却運輸，戰爭既分勝負，勝者意在抑留敵軍盡數殲滅。負者意在迅速脫離戰場，二者均可利用鐵路輸送，惟退却

部隊，隨即破壞鐵路，以防追兵之利用，往日規定鐵路尾站務在敵人砲火射程以外，今則列車裝甲參與戰鬥來去自如，追擊退却且賴掩護。則鐵路不僅担任運輸而已。

丁、連絡運輸 野戰軍連絡運輸，大致分爲二種，一爲遠隔軍隊互相連絡之運輸。一爲後方連絡之運輸，亦即兵站運輸。並有前送後送之稱，糧秣彈藥之補給爲前送，傷兵俘虜爲後送。按過一般之經驗野戰軍與後方之連絡，如用鐵路運糧，單軌日開二十五列車足供五十萬人之需，雙軌日開五十列車足供百萬人之需。

第四節 戰時鐵路之管理

戰時鐵路之管理，第一須求運輸力之統一，綜合過去各國戰時情形，不外下列三種辦法：1.統一於軍事機關。2.使鐵路主管機關統一之。3.將鐵路以外之運輸業一併統一之。第二須兼顧其他之運輸，戰時軍運固屬第一，但關係總動員之各種資源輸送，以及國家經濟，國民生活之所需，亦須交通運輸爲之維持，但可予以調節，如旅客之限制，行李重量之限制，近距離不必要之運輸之拒絕，指定貨物（如娛樂品等）之停運，並可有優先運輸法之訂定，以期節約運輸力，俾重要運輸不致稍有阻滯。

關於運費方面，運輸爲鐵路之主要營業，客貨運之收入，即爲鐵路賴以維持之命脈，戰時鐵路，應用於軍事運輸。客貨運自必減少，如軍運亦能同樣付現，固無損失

之可言，惟事實上有可能之處，爲顧及鐵路之保養和生存，不能不有妥善辦法以處理之。在第一次世界大戰時，美國係以鐵路爲自負責任之統一體，政府僅定優先運輸法，使國防上認爲必要之貨物得優先於其他貨物之運輸。英國之辦法則相反，係將全國鐵路概歸政府管理，使國內運輸機關屬於國家支配之下，對於鐵路公司，則將政府管理中各公司所取得之全收入與上年度（戰前）相比較而補償其損失差數，我國軍運，歷來沿用甲乙種車運照，運費分半價與全價兩種記賬，按期結付辦法。無論是補償差數或記賬結付，總之爲顧及鐵路之保養與生存，運費之支付，自有切實籌給之必要，否則損失無法彌補，運輸力勢必逐漸削弱，影響整個運輸關係甚大。

第五節 鐵道軍運之要領

鐵道軍運爲運輸中最重要而最繁雜之業務，運用不當，不獨阻礙交通而且遺誤軍事，要能辦理適切，不外下列幾項：1. 軍運機關之完善，2. 軍運計劃之周詳，3. 軍運實施之敏確，在此三項之前，更須先行明瞭鐵路全般狀況，本課即係按此要領依次摘要研究。

第二章 鐵路概況

第二章 鐵路概況

第一節 鐵路組織

鐵路係大規模之企業，路線有長達數千公里用人多至數十萬，必須有嚴密之組織，事有專司責無旁貸，各部互於調整，方能使作業之成績達最高效能，外而裨益商民，內而使鐵路日臻發達。

鐵路組織制度，視國有民有而異，民有鐵路係屬股份公司之營業，由股東選舉董事，故董事會為管理最高機關，凡運價之變更，資財之購置，借款之舉借，資金之收集，路線之增減，盈餘之分配，及一切行政用人之重要者。皆取決於是，由董事會公選經理一人，副經理數人，分掌各部事務，是與普通股份公司之組織相同，僅受政府監督而已。

國有鐵路修築之目的雖不同，或為政治，軍事，或為經濟文化，而其為政府則一，故行政方針聽之政府，管理最高機關亦為政府，用人皆由政府委派，行政亦須請命政府，故國有與民有，組織方面之不同，即統轄機關與用人行政權之出發點各異也。

至於內部各部分組織，則大同小異，內部工作之主要者，可分六部分，（一）路線及建築物之設備與修養，（二）機車車輛之設備與修養，（三）運輸客貨，（四）辦理鐵路與商民應行接觸事務，如訂制運價，招徠客貨，及損失賠償，（五）金錢收

入及支出及其登記事務，(六)其他如材料警衛電務及什務等均屬之。

鐵路組織，更有分處制及分段制，分處制係於工務機務，運務各於管理局內，設專處管理，而又於各段各設段長，段長直接受其主管處長之指揮，分段則於每段設一總管，統轄於該段機務工務運務三者，而直接受管理局內總管之指揮，現我國各路，均未採取此制度也。

第二節 車站管理

(一) 車站組織

車站組織系統，分直轄與監督二種；直轄者有七：(一)總務室(二)行車室(三)客票室(四)行李室(五)貨房(六)調車場(七)問訊處；受監督者有三：(一)電報房(二)營業所(三)飯店賓館。

各路車站組織，大概如此，電報房營業所亦有屬車站者他如司機或路警，在職務上亦受站長指揮。

(二) 站內設備

1. 在鄉村三四等小站，站長及客貨票在一室辦公，此外候車室一間，及營業岔道一段而已，故無可述。大站設備，除站長室外，大致可分為四：即行車部份，旅客部份，貨物部份，調車部份是也，車站為一鐵路與社會人士接觸之媒介，在大都市車站

，其建築設備、大都宏偉壯麗，蓋車站猶城市門戶，不如此不足以壯觀瞻，而啓發旅客優良印象。

2.客運部份 客運建築，往往所佔區域廣大，而其位置亦須在通衢或近都市中心，便於旅客之往返，若城郊短途旅客，有水路公路之平行競爭線者，則位置尤爲重要：倘城市中心，不易得到隙地，則車站自須設於郊外，若干年後，車站週圍，可漸趨繁榮，至車站各部之大小，設備之位置，苟無適當之設計，或客票，行李，候車等室位置錯亂，必致不便，有礙業務之進行，故在建築車站以前，對於運量之多寡，及社會日趨繁榮之需要，事先須有澈底之研究，縝密之計劃，方爲妥善，旅客較多之出入口，尤宜分別開設，以免擁擠。客票房，普通皆與候車室相連，以便旅客之購票，繁忙之站，分設聯運售票窗口，頭二等三等或分設售票窗口，窗外有排行柵欄設備之維持秩序。

行李包裹房，通常多設於候車室側面，以便收付旅客之行李包裹，其另一面通於站內月台，而利於行李包裹車之裝卸。

候車室 爲旅客等候乘車休息之所，其大小須視旅客之數量及性質而定：城郊短途旅客，率皆準時到站，無須候車；長途旅客，大都於開車時間點鐘以前，即已到站，須有較久之休息與等候，則應有完備寬大之候車室，室中應有桌椅燈扇禦寒通風

等設備，尤宜注重衛生清潔！並有頭二等與三等候車室之別。他如各站里程，客票，行李等票價表，車次時刻表，沿線物產風景古蹟之說明，亦懸掛四壁，俾使旅客一目了然。

問訊處，普通大都設於候車室之側，備有通達都市之公用長短途電話，以供旅客借用。備置各種規章價目表，以便旅客查詢。

月台，爲在車站適宜地點，建築高出軌道之平台，我國規定標準高度爲六十八公分，寬四公尺，旨在便利旅客上下車，而免攀登之煩也。其種類有單式月台，參差月台，相對月台等種類，月台之多者，築有天橋及地道，以相連貫，便旅客上下列車，及出入站口時避免穿越軌道之危險，藉保安全。

遮棚修築於月台上，俾旅客與行李在上下列車之際，免遭雨淋者，至其種類，在外國有數月台合用之巨大拱形玻璃遮棚，因建築費過高，現時多已不用。近代通用者：有傘式者：其棚中高而邊底，支柱在中，其形似傘，故名，有蝴蝶式者，中低而兩高，支柱亦在中央。又有布帟式者，既連結多數蝴蝶式之遮棚，而中留通氣孔與玻璃窗，此則可完全遮蔽風雨，爲大站最適宜之遮棚也。

3. 貨運部份

包括貨票房，貨倉，露天貨場，裝卸岔道，及零担整車，過磅處等貨票房，爲集

收貨票之處，位置多在貨場中央。又便於接近客商，及易於監視貨倉貨物之進出。

貨倉與貨綫一面臨裝卸月台，一面通貨場出入口，貨運繁忙者，亦有運出貨倉，及零担與整車貨倉之分。

月台：分貨倉月台，露天貨場月台，及牲畜月台等，高度在標準軌道者為一〇一公分，即與車底等高（自軌面量起）

露天貨場：為裝卸整車或不畏雨濕之貨品，用以補足貨倉不足，而省却建築之費用也。

裝卸岔道：為使裝卸之用，以免佔據正道或調車道，而妨礙行車或調車者，其岔道大致連靠於貨場貨倉等處。

過磅處：貨物在裝車之先，必先磅其重量，以便核算運費，及不超過車輛載重量，磅秤分零担及整車二種。

裝卸用具：或用人力，或用手車，或用機械及移動地板之類，我國鐵道設備簡陋，用人力或手車者佔多數。

4. 調車場

調車場可分為三部：即到達場，出發場，存放場是也。

貨物列車多係分段行駛，每一行程完畢後；何者應甩？何者應掛？何者宜先？何

者宜後，必須重行編配一次，調車場之大者，有調車燈塔，調車指揮塔，及電氣轉轍機等，編配頗為迅速。

貨物列車於到達後，既解開長途機車，而易以調車機車送入編配場。

出發場：編配完畢之列車，由調車機車送至出發場，等候掛以長途機車而出發焉。

存車場：為存放停置空車之用。

此外編配站尚有機車房煤台，水塔等設備，因屬機務方面，暫不備述。

第三節 號誌及標誌

(一) 眼望號誌

(1) 固定號誌

一、種類：固定號誌，分為遠距，進站，出發，岔道，及調車號誌。

二、構造、臂形號誌之構造，晝夜用號誌臂，夜間用號誌燈。

三、用法：1. 固定號誌之通常部位指示險阻。

2. 凡固定號誌，倘其構造於機關損壞時，不能指示險阻者，不得採用之。

四、分類甲、進站號誌

1. 構造：進站號誌係臂形號誌，須指示下列意旨。

第二章 鐵路概況

第二章 鐵路概況

一四

(a) 險阻號誌之顯示，晝間號誌臂平舉。

(b) 平安號誌之顯示，晝間臂下落至少45°。

2. 位置：進站號誌設立於車站及聯軌站，其裝置之地點，以能指示其所進之軌道爲宜。

3. 用法：1. 凡列車不得越過表示險阻之進站號誌，或妨害該號誌所轄轆尖。

2. 進站號誌，非俟列車完全通過其所防護或連結之轆尖時，不得恢復險阻部位，列車完全通過後，則須立即將號誌置於險阻部位。

4. 附記：1. 如須設備第二進站號誌，即外進站號誌時，並裝置於進站號誌之外，至少五百公尺距離處。

2. 凡進站號誌之規格外，進站號誌均得適用之。

乙、遠距號誌

1. 位置：1. 遠距號誌，必與進站號誌關聯，遠距號誌，與進站號誌之距離，至少須能按列車之速率，按照最大規定速率行駛者，得於未到達進站號誌之先，完全停止。

2. 凡不用嚴格區截制之路線，其距離自應加增，以適合該路線之地形。

2. 構造：遠距號誌係臂形號誌，指示下列意旨。

1. 險阻號誌之顯示，晝間平舉魚尾臂。

2. 平安號誌之顯示，晝間魚尾臂落至少60°。

3. 用法：1. 遠距號誌俟列車越過後，須立即置於險阻部位，在其所防之

路線上，有障礙或危險發生時，亦須立即置於險阻部位。

2. 如司機覺察遠距號誌，指示險阻，須減少速率，謹慎前進，並備必要時，可以停止。

4. 附記：遠距號誌，指示險阻，進站號誌，亦須指示險阻，設一列車已經通過指示險阻之遠距號誌，則祇須將進站號誌下落，以准該列車通過。

丙、出發號誌

出發號誌，係臂形號誌，其顯示險阻平安之部位，及燈光顏色與進站號誌相同，出發號誌，專為管束列車開入前段之用，（此指司機并已領有該路段設備之電氣路簽或電氣路牌或尋常路牌而言），當指示險阻時，不得越過，但遇下列情形不在此例：

第二章 鐵路概況

第二章 鐵路概況

一六

(a) 備有調車號誌臂時

(b) 號誌損壞時

(c) 倘遇出站號誌距離要道之轍尖甚近者，調車必須越過而又未經設備停車號誌臂時，司機爲調車工作，得悉號誌夫之口令，或綠色手作號誌（該號誌必需穩持在手）越過指示險阻之出發號誌，但非俟出發號誌已經下落，并已領有電氣路簽或電氣路牌或尋常路牌不得前進。

(d) 當列車已駛入前段，即其守車已越過出發號誌之時，該號誌須立即置於險阻部位。

丁、引導號誌

引導號誌，設於進站號誌同一桿上，在進站號誌臂或色燈之下，（其臂形較小於進站號誌）專爲對於應受引導之列車，於進站號誌顯示險阻停車時，由引導號誌指示該列車准許越過該進站號誌緩緩進行之用，色燈者，顯示黃光，臂形者，臂向列車方面，晝間照進站號誌方式顯示，夜間其燈光與色燈同。

戊、調車號誌

調車號誌，專爲指示調車機車之司機准否越過該號誌所防護軌道之用。

己、岔道號誌

岔道號誌：專爲指示列車或機車駛岔道之用，號誌顯示險阻時，列車或機車不得駛出該岔道。並不得停止於阻礙其他軌道之處，應在警衝標內。

庚、平交道號誌。

平交道號車，分爲左列二種：

甲種號誌：用臂形或色燈，安設於平交道前後相當距離處，柵門開關與號誌互相聯鎖。其顯示方式，與進站號誌相同。

乙種號誌：晝間用兩面紅色之圓牌，夜間用兩面紅色之燈具，安裝於柵門上，以作關斷軌道或道路時，指示險阻之用。

(2) 手作號誌

手作號誌，平時用以號令列車之行止，並於未設固定號誌或固定號誌損壞時，替代固定號誌之用，顯示方式如左：

險阻號誌

晝間：紅色旗高舉；但無紅色時，得高舉兩臂或以紅旗以外之物急劇搖動以代之。
夜間：紅光燈高舉；但無紅燈時，得以綠燈以外之燈光急劇搖動以代之。

注意號誌

晝間——綠色旗高舉。但無綠色旗時，得以高舉單臂以代之。

夜間——綠光燈高舉。

晝間——綠色旗平舉。但無綠色旗時，得平伸單臂以代之。

平安號誌

夜間——綠色燈平舉。

晝間如遇迷霧雨雪風沙晝晦時，亦用號誌燈。

使用號旗號燈各種顯示方法如左：

(一) 調車前進，(即自表示號誌人處行駛) 用綠旗或綠燈上下搖動。

(二) 調車後退，(即向表示號誌人處行駛) 用綠旗或綠燈左右搖動。

(三) 車長接受站長之命，令司機開車時，用綠色或綠燈穩舉頭上。

(四) 列車出發時，車長通知司機列車完整，應在守車平舉綠旗或綠燈，繼續表示，最後車輛通過最外轍尖為止。

(五) 工務員工：在軌道施行工作，令司機減低速度時，用綠旗或綠色燈緩緩左右搖動。號旗或號燈，用爲手作號誌時，必須持於手中，不得插在地上，

或其他處所。惟用以指示障礙地點者，不在此例。

(二) 耳聽號誌

一、報車器：報車器專為各站報告列車開到，及站長與轉轍夫傳遞信號之用，按車站行車事務之繁簡，得設銅鐘，銅鈴，鋼條，或其他報車設備。

報車器設置於站長室附近地點，由值班站長督飭站夫辦理。

二、口笛或號角：口角或號誌，輔助手作號誌，喚起機司注意之用。

站長，車長，調車夫，軛夫，號誌夫，轉尖夫，於值班時，均須各備口笛或號角以備零用，其用法如左：

令車前進或列車出發——一長聲

令車後退或機車推進——二長聲。

令車停止——

三短聲

通知機司鈞未掛妥——

四短聲。

三、汽笛：汽笛之音調，及鳴放方法如下：

(一)，短聲音調「」。鳴放一秒鐘(二)，長聲音調「——」。鳴放三秒鐘。

(三) 緩長聲音調「——」。鳴放五秒鐘通常鳴放汽笛之距離，不得過一秒鐘。

汽笛在機車上由司機負責管理，鳴汽之處所列下：

1. 司機不先鳴汽笛，不得令列車出發。

2. 列車駛進車站離開車站時，其附近軌道上，倘有他列車停止或正在施行調車

工作司機於駛近及通過時，須鳴汽笛。

3. 設列車行駛之軌道上，或附近見有道撥人等，須鳴汽笛以警告之；又駛入隧道時須鳴汽笛警告在隧道內一切工人等。

4. 凡駛近一曲線不能瞭望甚遠者，亦須鳴汽笛。

5. 汽笛號牌油漆白色。設立於道上給墜之左右，駛近時須鳴汽笛。

6. 駛近距離長橋五〇〇公尺處，及將駛入該橋之時，司機須鳴汽笛以警告偶在橋上之人；及駛近橋樑時，須加以瞭望。

7. 駛近平交路時，司機須鳴汽笛，并加意瞭望，俾知平交路有無障礙。

8. 駛近聯軌站時，倘號誌指險阻，如欲由左邊第一條軌道駛近，須鳴汽笛一聲，如欲由左翼第二條軌道駛進，須鳴汽笛二聲，其餘依此類推，如適當之號誌已經下落，准其駛進，則須鳴汽笛。

四、響墩

1. 應備用者：(a) 司機車守站長號誌夫門柵夫工頭：須給與響墩，此種響墩值班時，必須準備應用，凡管理車站人員須在一適宜處所存儲響墩一批，俾無論何時便於取用。

(b) 上述各人員對於補足所用響墩之數目應負責任。

2. 響燧的用途：在天晴時，設機車觸發一具以上之響燧，司機須立即減少速率。

約束列車，俾一見前方有任何險阻號誌或障礙即可停止列車，設自觸發地點進行二公里以後，尙未見有險阻或障礙，司機方可恢復尋常速率，但仍須注意查看號誌或障礙。

在迷霧下雪風沙之時，設機車觸發一具或一具以上響燧，司機須立即停止列車，察看手作號誌，設不見號誌，可緩緩謹慎進行二公里以後，得照（一）項所述恢復速率。

3. 響燧之儲備：（a）響燧號誌，只在道上有障礙，或於迷霧下雪風沙之時得用之

，每站須至少存儲十二具，每工頭至少有六具。

（b）響燧須小心搬運，遇有疎忽易致炸裂。

（c）響燧須存儲於乾燥處所，不得與磚牆接觸。

（d）所有響燧，至久每六個月須加檢視，併取一最陳舊者加以試驗，俾得確實知此項響燧是否良等，設響燧外殼生鏽，或環扣損壞，或發現其他疵病，須取出繳還材料處。

（e）響燧上有製造年份愈五年者，不得存儲。

（f）使用響燧須按照材料處所發給之次序，其收到最早者，儘先

第二章 鐵路概況

二二

使用，以免陳舊存積。

(g) 設列車駛，過響燉不聽炸裂，須立即將情形報告上級職員。
并將失效響燉繳呈察驗。

第四節 客貨列車種類

(一) 旅客列車之種類

旅客行程有長途短途，到達地點有在他路者，有在本路小站者。

1. 聯運特別快車 此為兩路以上聯運，行車力求迅速，小站不停，大站停點亦儘量減少，有國際聯運性質者，車輛尤為整潔美觀，不適用免票，及半價票，并不能附掛規定以外之車輛。

2. 本路特別快車 此為本路最好之車，須清潔美觀，秩序嚴肅，亦不能適用免票，半價票，及不准附掛規定以外之各種車輛。

3. 尋常直達快車 此為本路兩端大站對開之直達快車，時速僅次於特別快車，車輛設備等比較整齊，適用優待票，可附掛包車或公事車等。

4. 區間客車 各路在某兩大站間開行短途客車，以便鄉鎮及小城市之旅客往來，藉以補救特別快車。

5. 客貨混合列車 本以疏運各小站另擔貨物爲主要作用，系全線直達。貨物列車每站均停，因之附掛三等客車三四輛，多予各小站鄉村人民搭車機會，成爲客貨混合列車，不裝運行李包件。郵件，但得裝運牲畜車轎，靈樞及旅客運輸之附帶物品，此項列車，速度較慢。

6. 支線客車 與區間客車相同，以發達地方交通爲主，各站均停，其要點在行車時先刻，須與幹線腳接。

7. 專車 受政府命令，對特殊軍政要員單獨開行之專用客車，除特別快車外一律先行越過之。

(二) 客車車次之劃一

各路客貨車次頗不致一：卽如大多數以第一次及第二次爲特別快車，但其中亦有以第一、二次爲混合列車者，不特旅客無從判別，卽辦理鐵路者亦因其無一定標準，每無從判別，爲求易於記憶及判別起見，前經各鐵路議決劃一車次號數如下。

- 一、第一次至二十次爲本路特別快車車次。
- 二、第二十一次至四十次爲本路快車車次。
- 三、第四十一次至第七十次爲普通客車車次。
- 四、第七十一次至一〇〇次爲混合列車車次。

五、第一〇二次至三〇〇次爲各路自行，備用車次。

六、第三〇一次至四〇〇次爲旅客聯運車車次。

七、第四〇一次至五〇〇次爲貨物聯運車車次。

(三) 貨物列車種類

貨物列車之種類，就行區間而言，則有直達貨物列車，與區間貨物列車之分，就開行時間而言，則有定期貨物列車，與臨時貨物列車之別，就行駛速度而言，則有快貨車與慢貨車。

按行駛區域 直達列車
區間列車

貨物列車 按開行時間 定期列車
臨時列車

按行駛速度 快行列車
慢行列車

(四) 貨物列車之編配

在路線較短之鐵路貨物列車，均爲區間列車性質，沿途須解掛車輛，或裝卸貨物

，其編掛方法較爲簡單，所注意者不外：

- 一、同一到達站之貨車，必須編掛一起。
- 二、除有特殊情形外，貨車應接解下之先後，由機車方面順序排列，以便解車。
- 三、沿途另擔貨車，應掛在守車之前，以利裝卸。
- 四、牲畜車應掛於列車之前部，以減少震盪。
- 五、裝有危險及爆炸品易燃品等之車輛，應掛于列車後部，以策安全。
- 六、空車應掛列車後部，以減少脫鈎，以上各點，皆爲車場調車員工及調度員所應注意者也。

第五節 行車制

(一) 電氣路簽行車制

鐵路營業發達，普通路簽與路牌不足以應需要，且不能迅速安全，故改用電氣路簽，藉互相牽制之機械，實行雙方之合作；其目的係在禁止兩列車，同時在同一區間駛行，兩站間以電氣機械作用，限制任何一站，同時只能取用一路簽，以絕對閉塞法維持行車之安全，列車欲向前站進行時，非得前站之許可，不能抽出路簽，前站既允抽出路簽，開來列車，自不致再令他列車開行，即使偶有忽疎，路簽亦不能再行取出

，故此方開行列車，須得彼方同意，路簽一經取出，路簽機即行鎖閉，非至該列車達到前站，將路簽納入機後，不能再啓，此電氣路簽制優於尋常路簽也。

(二) 普通路簽及路牌行車制

凡在未備電氣路簽之路，每一路簽區間，均應備有普通路簽一組，每組有鐵製路牌四具，或六具，(即單牌)及銅製路簽(主牌或底牌)一具，其路簽及路牌上均攜有該區間兩端車站之站名，其式樣在毗連區間，應各不相同，以資識別，凡列車行駛路簽所屬區間時，應由站長發給該區之路簽，或路牌，但路簽不在本站時，不得僅憑路牌開行列車，即有他列車繼續前駛時，則發給路牌(即單牌)一具，并將路簽(主牌)交由司機察視，仍收回車站妥爲保存，以資慎重，待開下次列車使用也。

(三) 電報行車制

路簽有時用盡，尙有列車開行，或遇使用電氣路簽之路電氣路簽損壞，或遇使用普通路簽之路因路簽(主牌)遺失，或因行車次序臨時變更，路簽不在本站，而必須續開列車時，該站站長得電商該區間之對方站長，將該區間之電氣路簽，或普通路簽行車制暫行停止，故用電報行車制，開發列車，即依據「清道電報」而行車也，使用此項制度時偶一不慎，易發生事變不可不注意焉。

第六節 列車調度

(一) 調度概說

列車之管理可分爲二部，一爲指揮機關，卽負調度責任者爲車務處，而司其事者，調度所是也，一爲執行機關，卽車站與列車上之員工是也，昔時各路通訊設備，多不健全，調度之權，大半操諸車務總段長之手，自行車電話發達後，各路多集中其權於調度所，路線長者，酌設調度分所，自有此種組織後，車輛之運用效率大增，而營業亦逐漸發達，至無行車電話之路，各站之空重待掛車輛，每日十八時，用電報通知列車編配站一次，分送總段長，或運輸課一份，由編配站斟酌各站情形，如需要開行列車時，卽報請總段長，開行列車，是則編配站站長，指揮執行兩權益而有之也，其辦法因總段各自爲政，糜費時間，運用效率太低，故各路始有調度所之組成也。

(二) 調度所

調度所乃用長途專用電話，連接各站，藉以管理行車，支配車輛之機構也，有名行車股或車輛調度所者，通常設主任一人副主任二、三人正副調度員事務員，司事各若干人。

調度所之工作大別有三，一曰行車，凡列車之加開或減免，編配及會讓以及列車

時刻之記錄，沿途解掛等皆屬之，二曰配車凡各站請求車輛，歸其審核，分配，調撥及如何減少空車里程之經濟運用皆屬之，三曰稽核，凡車輛之動態，行動里程與停留時間，皆考核而登記之，大抵管理行車屬調度員職責，支配車輛歸主任及副主任，稽核車輛，則屬副調度員及事務員之工作也。

甲、管理行車

除根據站長之電話，記明列車到開時刻，繪製行車圖表外，并審度列車情形，命令各站扣留或放行，總以維持正點減少晚點爲目的。增開臨時列車，或取消例行列車，並審核列車之載量與機車牽引力，是否符合，根據各站站長之電話報告，將各站待掛空車重車，分別上行下行，將各該站應掛車輛數目，種類，起訖站，記入車輛登記單內，同時通知關係掛車站。解車亦在列車未到站前，預先通知各關係站站長車長，如非列車編組通知書所載明應行解掛之站，有臨時解掛時，亦應在先一站，預先通知各站長，轉知車長。處理行車事變，扣留事變鄰近之兩站列車，命令開行救援列車，預計恢復交通時間長短，以便核定貨物列車之臨時停駛，籌劃兩端對開客車之時間，準備至事變地點，旅客，之銜接連絡。

乙、支配車輛

接收站長及車長，每日十八時之車輛報告，前者凡本站請求車輛，留用與待掛之

空重車輛，種類數目以及待發或轉送之蓬布繩索，均載入車輛報告內，用電報拍發之。正在十八時行駛之列車，亦應將空重車輛之種類數目，交由最近經過車站拍發之。定時分配車輛，即根據十八時各車站之車輛報告，按所請求之車輛而撥配之。臨時分配車輛係據各車站之臨時請求，而分配之定例，分配車輛，係在貨運暢旺，而車輛缺乏，不敷分配時，每日按一定比例配給車輛。此種辦法，多係在有礦產甚多各站行之。調度員於接到報告後，將各站之請求種類數目記入車輛支配表之請求欄內，再審核請求撥車之站，有無空車，或待卸重車，或行將到達之重車，如有則准其留用。否則由最近之站配給之，而記入配給欄內。各站已收到配給之車，在得到通知時，即登入支配表之收到欄內。如各站有到站重車，而不需要時，應記入待配欄內。此即支配車輛情形也。其他尚有撥送空車登記表，未撥足車輛計數表，均係備作調度車輛之根據。

內、稽核車輛

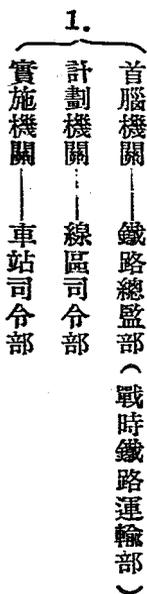
凡聯運接軌站，每日過軌之車輛，除由站長隨時用電話報告外，并填具收入車輛日報，送出車輛日報，軍用過軌車輛登記表，過軌往來車輛日記單，一併寄呈調度股，再由調度股填入本路過軌車輛登記表，外路車輛過軌登記簿內，并編造過軌車輛日報表，將先一日之累積輛數，噸數，與本日之輛數，噸數，兩相加減，以便表明過軌

車輛之多寡。關於車輛之行動稽核，係根據各站之貨車登記簿。用紙卡片登記其行程，而攷核停站延誤原因，是否正當，如認為不符合時，即填用車輛延誤調查單，以查詢之。除以上工作外，調度股並應填造運輸日報，運輸狀況比較表，比較其週轉率，以示成績，藉作統計之資料。

第三章 鐵道軍用機關

第一節 組織範例

軍事交通機關之組織要旨，在求運輸力量控制之確實、交通工具運用之靈活，為使組織適合時代與國情，各國均在不斷的研究，與繼續的改進中，歷來編制之變遷，名稱上雖有不同，而原則上實無差異，縱的方面可分首腦機關，設計機關，實施機關，或分中央機關與地方機關：



中央機關——鐵路總監部

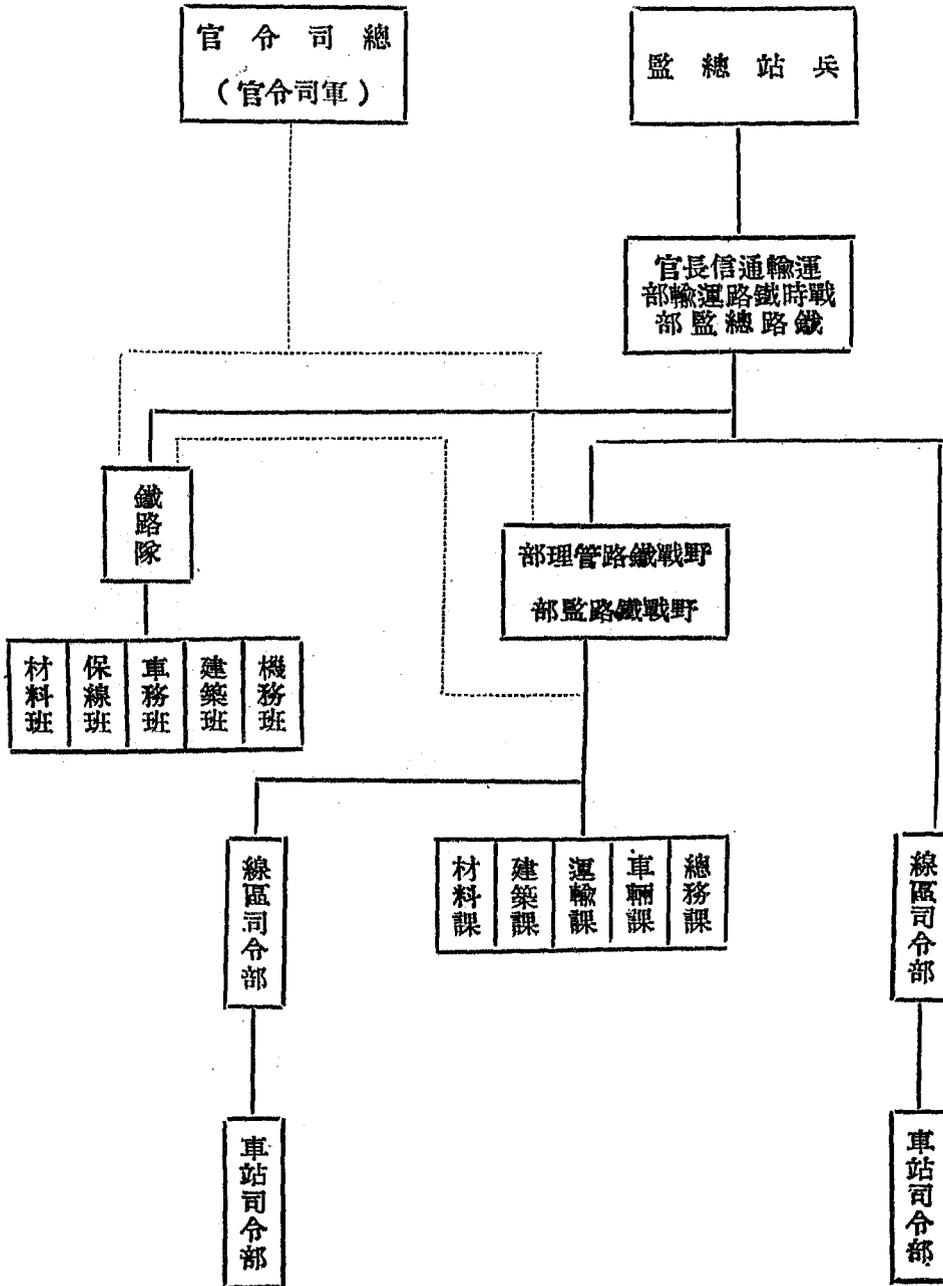
2.

地方機關——線區司令部及車站司令部

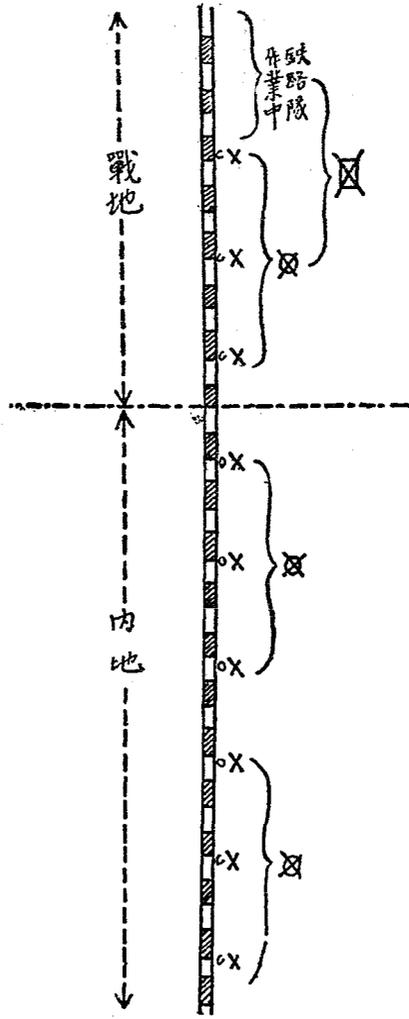
橫的方面則分內地與戰地。

第三章 鐵道軍運機關

表 統 系 轄 管 關 機 運 鐵



鐵道運輸管轄區分表



附記

- 野戰鐵路管理部
- 線區司令部
- X 車站司令部

兵站總監通常由參謀總長兼任，總監之下，專任全般運輸直接指揮者為運輸通信長官。

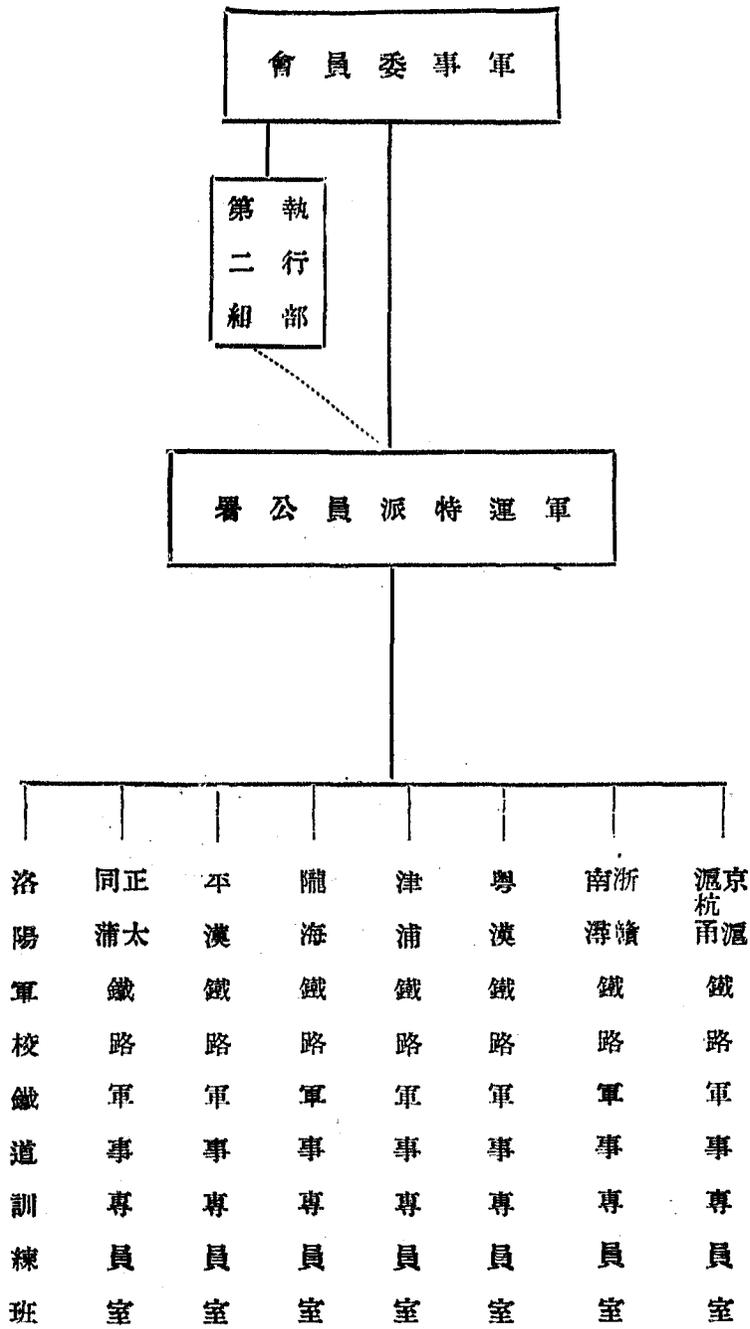
實行鐵路軍運之機關有鐵路總監部，線區司令部車站司令部，在直接受作戰影響地帶之鐵路，占領鐵路及戰地新設之鐵路，通常另設野戰鐵路監部及鐵道部隊，在內地則可在總監部下不設監部。野戰鐵路監部，同時並為戰地之最高統帥，（總司令官）日俄戰爭，日本曾編臨時軍用鐵路監部，野戰鐵路提理部，西伯利亞戰役。則設野戰交通部。

第二節 組織沿革

我國鐵道軍運機構之組織，規模較為齊整者，當自準備抗日作戰之時期起，茲將二十年五至現在之組織沿革，分列於左。

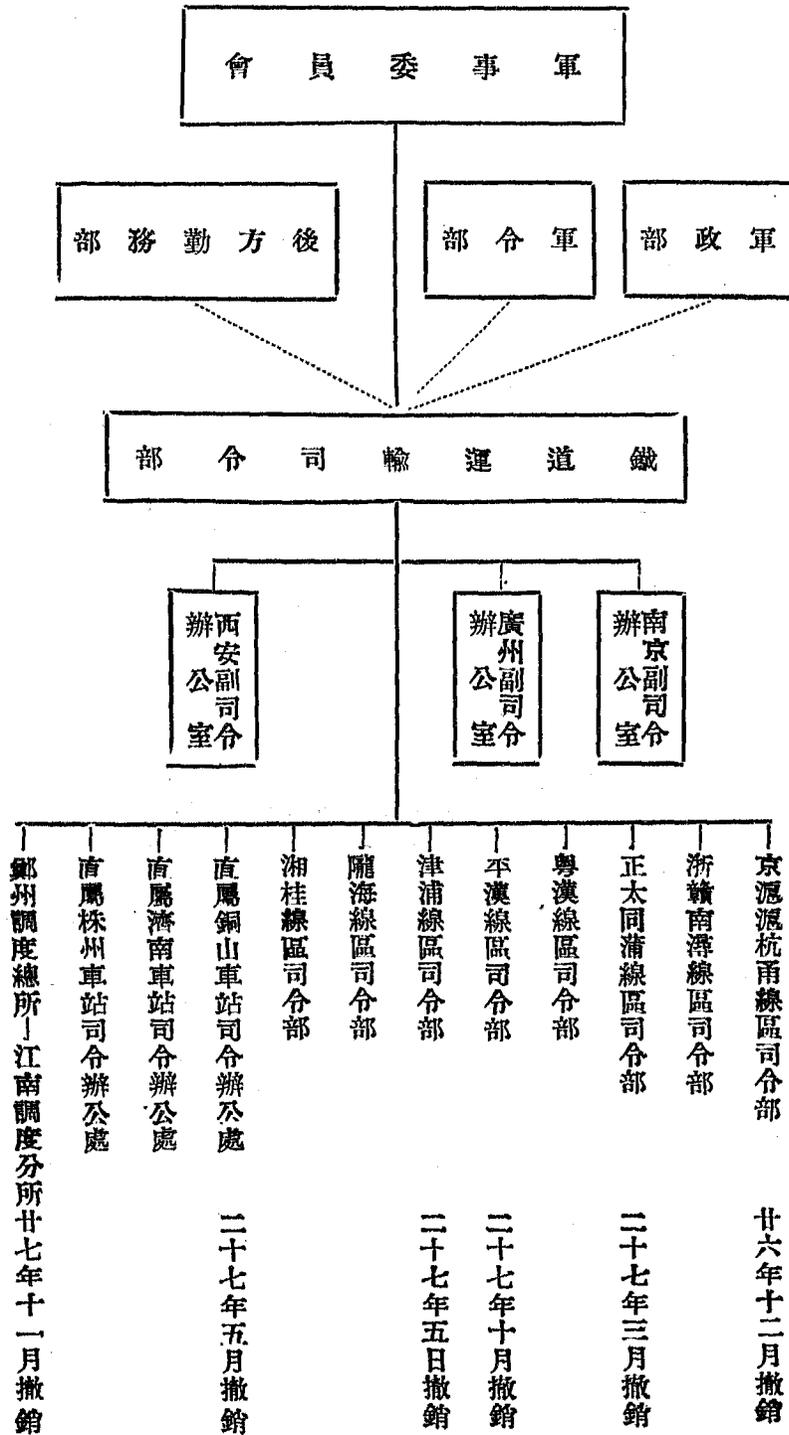
軍運機關系統表 (一)

自二十五年一月一日
至二十六年七月三十一日

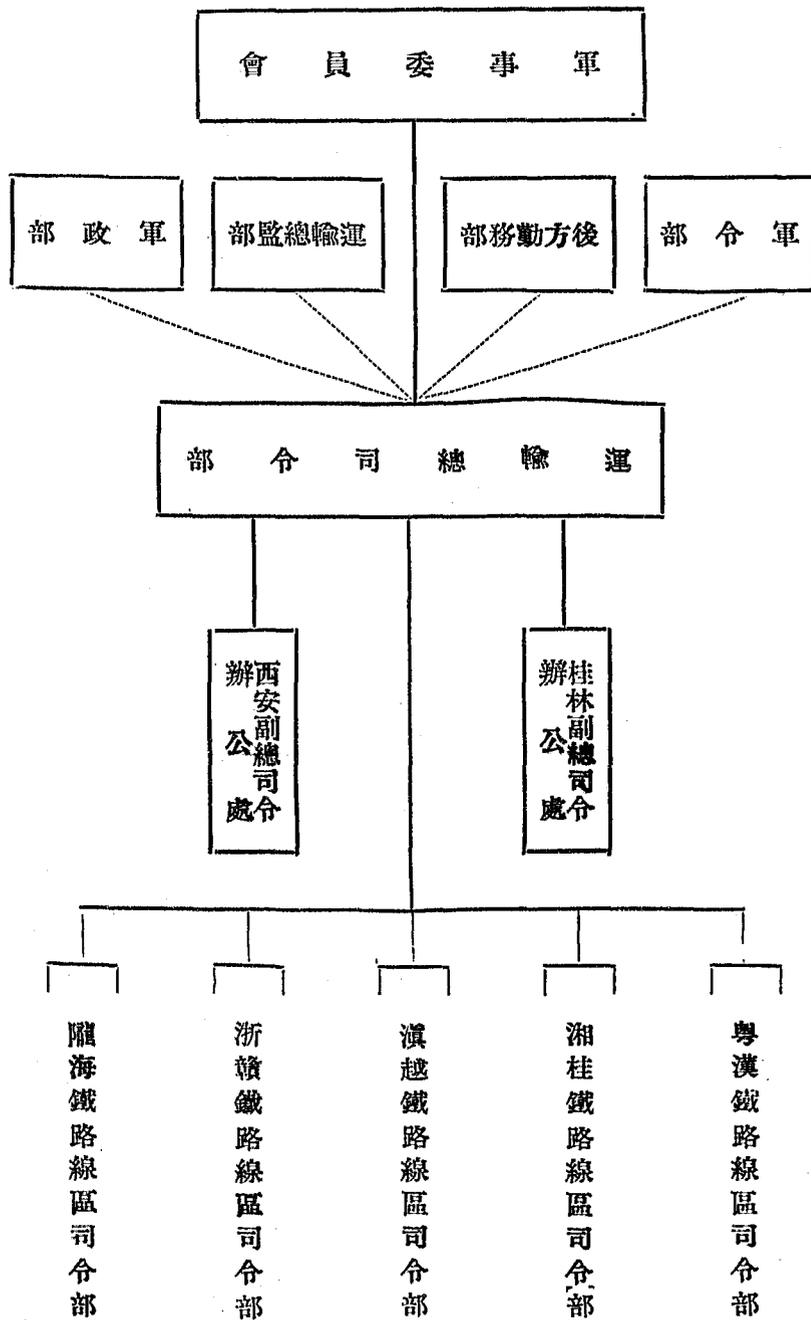


軍運機關系統表 (二)

二十六年八月一日——二十八年七月三十一日



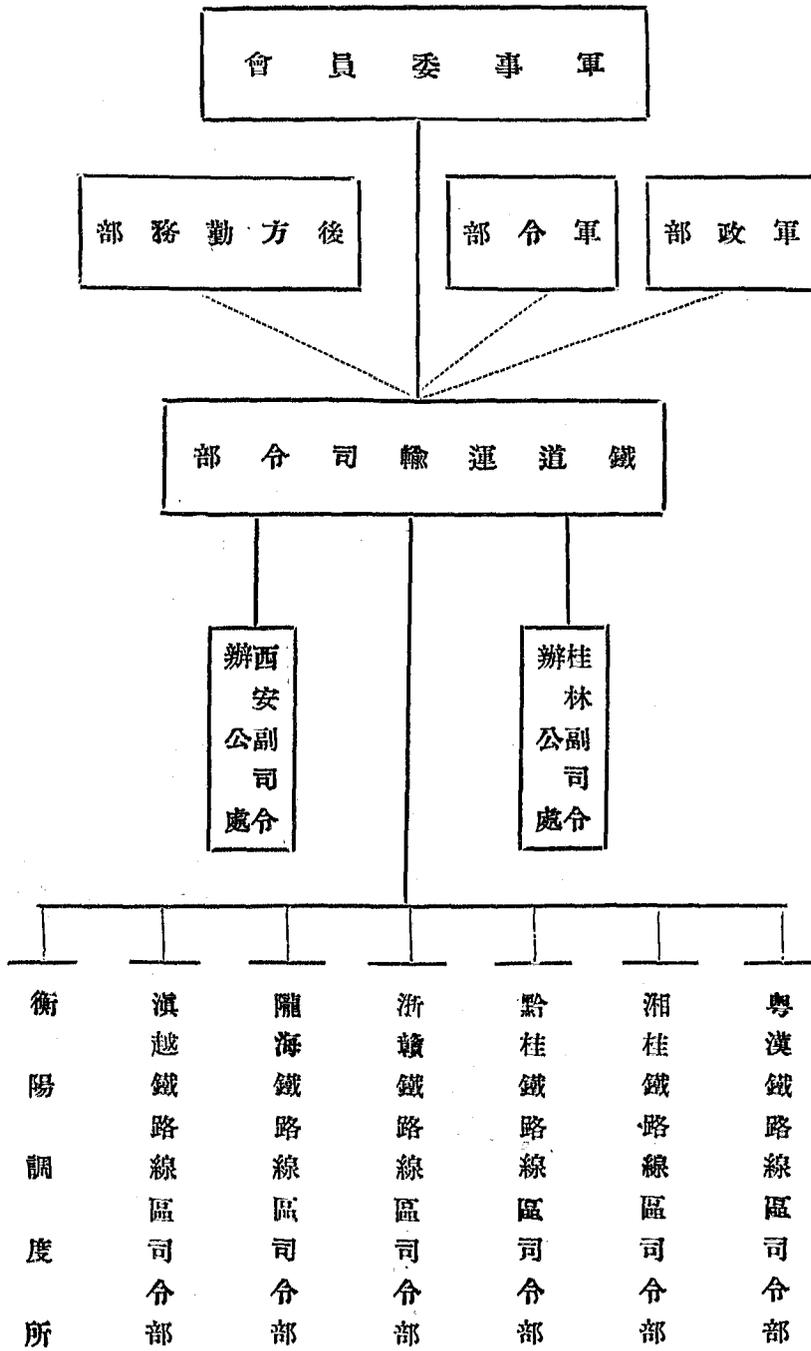
軍運機關系統表 (三)



二十八年八月一日——二十九年九月三十一日

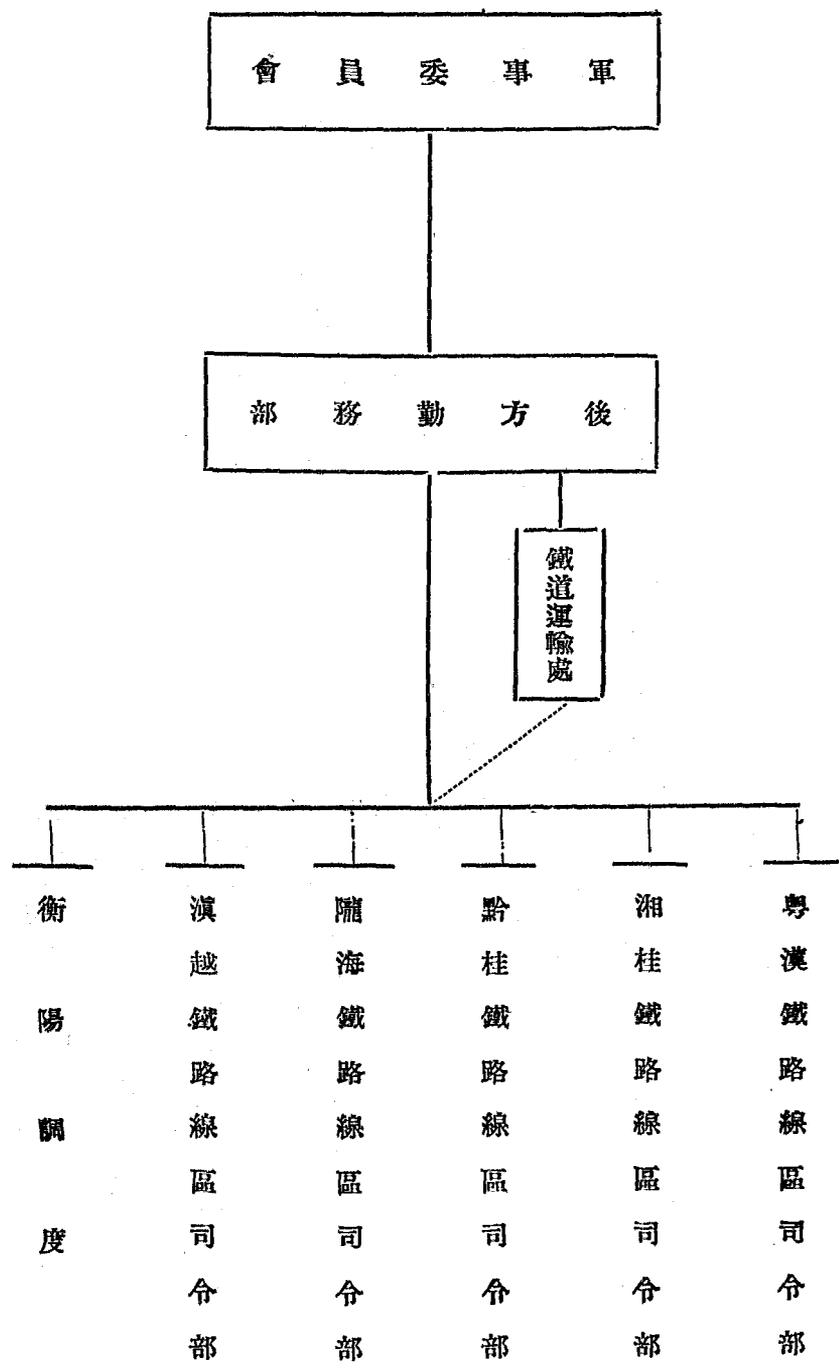
軍運機關系統表 (四)

二十九年十月一日——卅一年十一月卅日



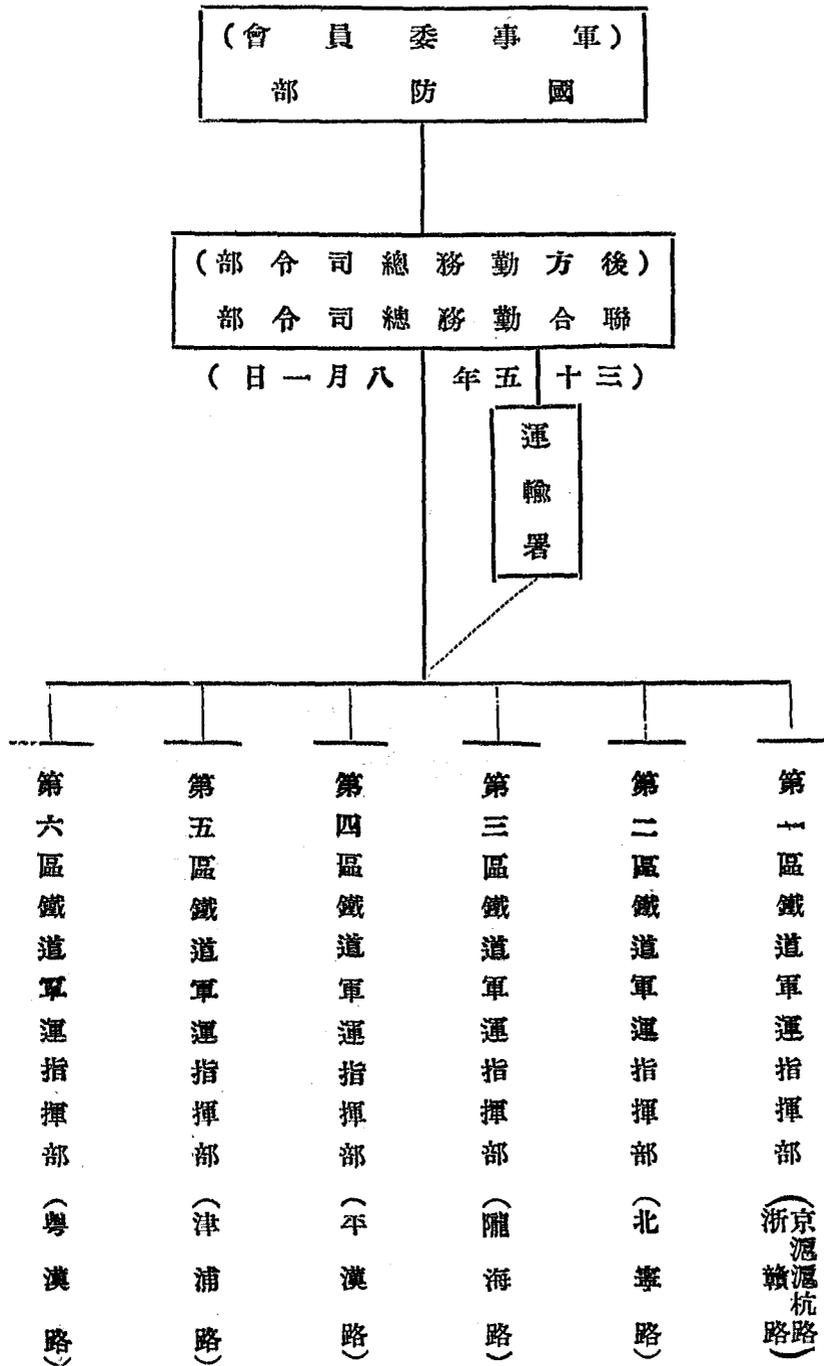
軍運機關系統表 (五)

三十一年十二月一日—三十四年一月三十一日

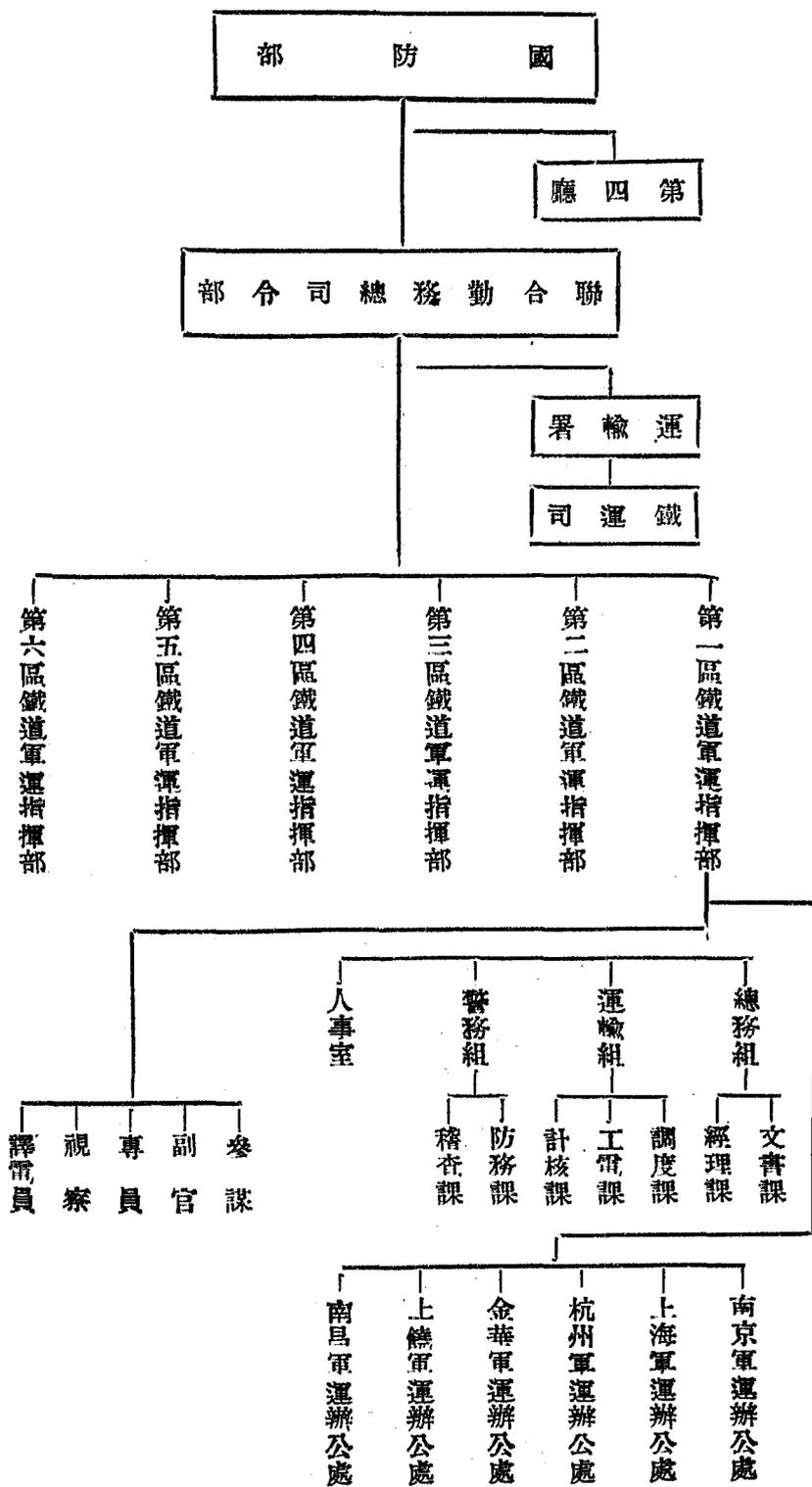


軍運機關系統表 (六)

三十四年十一月一日——現在(三十六年十一月)



軍運機關系統表 (七)



第三節 機關職掌

甲、聯合勤務總司令部 承參謀總長之命令掌理戰時鐵路運輸事務，其職掌列左：

一、輔佐總長供獻鐵路運輸意見
二、遵照總長開始運輸命令並按預定計劃設置運輸實施機關連絡線待避線其他各項設備

三、按照使用目的分配鐵路材料路員等於所屬機關

四、調查檢驗鐵路狀況

五、大宗軍運之計劃

六、使用普通鐵路之決定及接洽

七、新設軍用鐵路之計劃

八、總轄路員器具材料，並定編制軍用鐵路機關之計劃

九、根據衛生署之請求籌定運輸病傷兵辦法

乙、軍運指揮部 設於各線區之主要站點，直隸聯合勤務總司令部担任該管線區內鐵路運輸計劃，及準備管理運輸事項，並指揮軍運辦公處，監察軍運實施，其職掌如左：

一、連絡所轄線區內各鐵路機關，及鄰接軍運指揮部，互相偵察情況，準備運輸實施，設有水運指揮部（辦公處）時，亦須互相協助以期水陸運相輔連絡。

二、互換運轉材料，收集管區內未供軍用各支路之材料以供要需。

三、担任線區內運輸計劃，及實施運送傷病兵。

四、隨時陳報管區內運輸事務。

五、監督管區內運輸，攷核部下職員及承辦軍運路之勤惰。

丙、軍運辦公處 設於運輸軍隊，或裝卸軍需品之主要車站，掌理軍隊集合上下車各事務，與該站站長交涉與被運部隊以所要之指示，而監督其實施，戰地軍運辦公處應注意籌備本站之警戒，未設兵站時，並應兼辦軍隊給養事務。軍運辦公處通常隸屬軍運指揮部，有時直隸聯合勤務總司令部，但路線繁雜時，仍以隸屬軍運指揮部爲宜。

軍運辦公處主要職責，在與軍隊接洽備車，使其遵守定章，減少鐵路困難，增大運輸能力，一面稽察鐵路員役，各盡其職，兼免軍隊路員直接衝突。

丁、鐵道兵團 直隸總司令或軍司令官，在戰地前線，鐵路所有建築轉運等事，均由該團担任，如有軍運辦公處則辦公處管理運輸，鐵道兵團担任建築修理。

第四節 辦事程序

甲、聯合勤務總司令部，依照國防部或參謀總長與交通部之協議，在移供軍用之範圍以內，定立使用運輸力之大體計劃，有時亦規定細部計劃者，而其實行則要求交通部，即軍部與鐵路之關係由雙方協議決定，至於此項協議之範圍內，實行運輸之方法，則照定章之規定實行之，例如軍事運輸以直達為原則，以及裝馬車內之設備規定等等。

乙、軍運指揮部，遵照總司令部所定計劃之大綱，決定運輸計劃之細部，要求鐵路方面實行，又總司令部所計劃之運輸大綱，早經與交通部協議決定，故軍運指揮部應立即請求交通部或路局，而交通部或路局則根據此項要求，（細部計劃）通飭路以次各機關實行運輸。

軍運指揮部編制運輸計劃應備之要素如左：

一、應運輸數量之決定（依軍隊之編成，或依軍隊請求運輸決定）

二、使用列車之長及每日列車數（依總司令指示，或依軍運指揮部與鐵路當局協議決定）

三、搭載量之調查查勤務令附表調查決定

四、列車運行時刻表（令鐵路方面作製）

五、軍隊得乘車日時

決定以上各項後即行分配列車。

丙、軍運辦公處在軍運指揮部隸下，指導在上下車站之軍隊行動，且為担任運輸中途給養之機關，介乎軍隊與鐵路二者之間，以免接觸，而使站員執行職務發生困難，並應以中間機關之立場為之排難解紛，對於軍隊，並有指示運輸勤務有關事項之責，使軍隊之行動不致遲滯，與路局之要求一致。

第四章 鐵道軍運計劃

鐵道運輸為現代戰爭唯一決勝之因素，必須有週詳之準備與縝密之計劃，始能適合作戰之要求。故戰時鐵道軍運之要旨，即為運輸能力之估計，與運輸業務之計劃是也。惟鐵道之運輸能力有一定之限度，作戰部隊及補給，對鐵道軍運所要求「迅速」「準時」「安全」之程度，常逾鐵道所能負擔之能力，故戰時鐵道軍運計劃，應依最高統帥部之企圖，與鐵道運輸能力為基礎，始有價值可言也。且軍事情況，千變萬化，尤須具有臨時應變之機動能力，果敢手段，判斷局勢，冷合戎機。

第一節 軍用列車之種類

1. 編號軍用列車 將各鐵道徵集之列車編爲號數，并在平時列車運行表中預先指定，不問何時必須應時機之需要，改作軍用。

2. 臨時軍用列車 如前述徵集列車不敷應用時，軍運最高機關得臨時分令各鐵道調撥若干列車或車輛，其運行照原有各鐵道時間表上之支配。臨時發生軍事需要之軍用列車，均名臨時軍用列車。

3. 特種軍用列車 係預先組成以備應用，如高級指揮官乘坐之指揮列車及警備列車，防空列車，工程列車，衛生列車等皆是也。

第二節 軍用列車組織之要素：

1. 部隊兵種及其任務，需用何種車輛，務使適合實際需要。

2. 每輛車均須適應經過路線，橋樑，岔道，坡度，及途程遠近等狀況。

3. 各種車輛編配之位置，須適合行車安全及部隊之管理。

4. 十五噸以下之車輛及三根動軸以下之機車，以不編入軍用列車爲原則。

第三節 軍用列車運行之順序

戰時鐵道軍用列車，交會避讓之優先順序，依情況需要而決定，通常以左列順序

爲優先準則：

- 一、集中或戰略轉移之部隊列車。
 - 二、預定之整列補給車。
 - 三、預定軍用交通車，如警備列車及工程列車等。
 - 四、衛生列車。
- 救護事變之工程列車，以情況緩急決定其順序，鐵道材料車亦同。旅客列車貨物列車，亦可因當時情況，變更其先後次序，倘情況十分緊急，或竟特別快車亦停止開行。

第四節 軍用之設備

軍運一切設備，本應在平時準備戰時，方能應付裕如，否則惟有隨時充實，以利軍運耳。

1. 車站設備：如股道月台票房煤台水塔水鶴電信標誌號誌路簽等，均爲車站設備所必需。
2. 機廠車房設備：如機廠爲機車車輛修造而設，車房爲機車車輛保養檢修及機務人員調配管理而設。鐵道建築計劃，恆將機廠車房設於大站，惟軍運立場，則

宜於分散，即小站不便，亦應設於臨近大站之其他較小站。

3. 防空設備：鐵道軍運設備之首要在防空，防空與鐵道之關係至為密切。蓋敵機轟炸之重要目標首先破壞鐵道，斷絕交通，使軍力集中困難，軍實無法補給。防空設備可分積極，消極及情報等：積極防空，如各大站各重要橋樑山洞配屬高射部隊。消極防空應多築防空壕洞或地下室。各大站均應置情報所。

第五節 軍用列車之防護

戰時軍運與平時運輸不同之點，即為行車安全問題。在戰時鐵道為敵機空襲之主要目標，且漢奸破壞鐵道亦常有之事。故戰時之防護，必須密切注意，以防意外之發生。除由乘車部隊自行防護外，所有在該列車工作之鐵道員工，均應協同一致，以策安全。

1. 在站時之防護，如部隊軍品之上車下車，警戒與偽裝，黑夜之燈火管制。必要時之車輛分散。
2. 在行進時之防護，如配置對空監視哨及對空警戒部隊，位置相當處所，擔任列車行進時之防護。

第六節 軍運事變：

1. 緊急事變，如空襲及奇襲之應付，必須有準備。
2. 行車事變，如在人事上予以注意，至少可以防止或減少事變。事變之處理，以安全迅速為前提。

第七節 鐵道固有運輸能力之估計

策定軍運計劃，估計鐵道運輸能力時，應先估計該時期之固定能力。
茲列舉其估計之資料如下：

1. 軌道及其建築：單軌雙軌，軌距，軌重，枕木，灣度，坡度，里程。
2. 橋樑涵洞隧道：型式，數量，長度，材料，載重量。
3. 車站設備：股道數，長度，站間距離，軍用站台數及長高度，起卸設備，倉庫數及容量。
4. 煤水設備：煤台水塔水鶴所在站及供給量。
5. 機車車輛：種類，輛數，牽引力與噸量，及其新舊程度。
6. 通訊設備：電話，電報，調度電話，電氣路簽等設備情形。

7. 組織機構：調度所，配車所之組織及其制度。行車及機務人員之數目，素質及其分配情形。

第八節 戰時影響運輸能力之阻力

1. 戰況變况——如鐵道遭破壞，及鐵道員工服務精神頹喪，則運輸能力減低。
2. 敵機空襲——空襲頻繁區內，鐵道不能順利行車。如遭轟炸，阻礙尤大。
3. 奸宄襲擾——奸宄及便衣隊破壞鐵道之重要點，或利用降落傘部隊擾亂後方，以阻斷交通線。
4. 搶修及警衛不健全——如防空不週密，警衛欠充實，搶修工作不利，一經破壞，不能迅速修復，則運輸停頓，影響至鉅。

第九節 運輸能力之計算

1. 列車次數之計算——即決定每日開行列車次數之計算：
 - a. 就全路機車數目。
 - b. 就全路車輛（包括客貨車）數目。
 - c. 就車站距離之遠近與機車行駛速度。

d. 就全路煤水補給情況。

2. 機車行駛效能之計算

機車效能，可參考各鐵路所規定之機車運行表。每日開行里數之多寡，則視機車員工替班辦法以為標準，其替班辦法有單班複班制二種：單班制機車每日以行駛八至十小時為限，複班制每日效能約為單班制之二倍。

3. 煤水補給之計算——機車用煤及用水之數量：

a. 機車用煤量，視機車種類，行車速度，燃燒方法及煤質優劣為準。通常貨物列車所用機車每行一公里，約需煤二十公斤至三十公斤。有煤水車之機車可備煤六噸至十四五噸，可供行駛五六百公里之需。

b. 機車用水量，視機車種類，路線狀況，天候氣溫為準。通常貨物列車所用機車每行一公里，約需水一百五十公斤至二百公斤。有煤水車之機車約可備水二十立方公尺，可供行駛一百三四十公里之需。

4. 需列車數之計算

欲計算運輸部隊及軍品所需列車數，應先將部隊之人員馬匹，車輛器械軍品等各項數量分別換算成重量及容量，然後計算各種所需適用車輛若干，以每列車能編掛車輛數除

之，即得所需之列車數。

5. 列車輛數之計算——每列車之噸重及長度：

a. 編配列車以經濟為主，組織列車時，應盡量拖載，使機車之牽引力發揮其最高限度，而不虛糜，某式機車在某種氣候經行某種坡度，以每小時若干公里之行車速度，其牽引力之計算方法，實非簡單問題。各種不同之列車噸重計算方法，凡六種：如輛數法，軸數法，噸數法，等方法，換算法及調整噸數法。計算之方法不同，而精粗程度亦各異。有粗略而不正確者，有精密而不能適用者。

以上所述列車噸重之各種計算方法，以調整噸數法為最正確，應用時亦尚簡單。此法係交通部規定為國有鐵道列車噸重之標準計算法，係根據機車拉條引力及列車阻力而成，其理論根據等辦法，故極正確，但僅少數鐵道應用，迄未普及實行。

換算法為最通行及極簡單之計算方法，其法似簡，而不盡精確。此法係將每輛車在平直軌道上，空及重之阻力算出，如每四十三噸半規定為一單位。每種車輛重時及空時，其換算重各為若干單位，將換重及換空之單位數字，標明車輛兩側。機車牽引力亦以同此單位計算，編組列車之噸重，即以換算重之總數不超過機車牽引定數為限度。

b. 列車長度之計算方法，凡列車載重實用換算法者，其車輛長度均用換長方法計算。此法係將車輛每若干公尺作一單位計算，如每十一公尺爲一換長之單位。列車長度按換算長計算，不得超過各車站會車綫換長之限度。

第十節 運輸裝載之標準

凡策定軍運計劃，除將鐵道運輸能力，詳實估計，始有把握，關於部隊軍品裝載之標準，亦須分別計算，製備裝載數量表，以利車輛之編配。茲列舉數種如下，藉供參考：

1. 軍運車輛配備標準表
2. 裝載人員馬匹標準表
3. 裝載糧服標準表
4. 裝載彈藥標準表

第五章 鐵道軍運實施

第一節 託運承運程序

一、託運應有程序規列如左：

甲、有效證件：凡機關部隊其軍品人員，須由鐵道輸送時，應先備具正式公函連同輸送請求表，（如附表一、二）或運輸計劃，請求撥車運送，惟所具函電，須符左規定，始認為有效。

1. 部隊團長以上之長官，或獨立部隊之最高級長官。

2. 軍事機關主管官。

3. 補給區，供應局以上之主管官。

4. 空軍總站站長，或轉運站所以上主管官。

5. 陸軍醫院院長，野戰醫院院長，後方醫院院長，及其他榮譽軍人獨立管理機構之最高主管。

乙、補助證件：部隊移動請求撥車時，除備具正式函電外，并應將上級調遣命令出示，軍品輸送應將飭運文件檢視，或於公函及請求表上，詳明載記，至於副食、糧秣、煤、鹽、油料、布疋等項，如係部隊託運，應由兵站機關，出具書面證明，如由兵站託運，則應由上級飭運，或聯勤總部各署司證明，始為有效之補助證件。

丙、里程規定：一團以下之部隊移動，距離不到三十公里以上，一師以下部隊移動，距離不到六十公里以上者，非特殊任務，奉有最高統帥部命令，概不許

由鐵道輸送。

二、承運應有之程序規列如左：

甲、撥車之權限：大宗部隊或軍品，由鐵道輸送，須開行整列以上者，應由軍事各最高級機關通知聯動總部，統籌備運，如遇事機迫切，得逕向鐵道軍運指揮部，或軍運辦公處託運，不滿整車之零星軍運，一律逕向鐵道軍運指揮部，或軍運辦公處，就近車站託運。

乙、通知站方暨調度所備運；調度所主管全路行車及車輛調配之中心樞紐，站長受調度所之指揮，稟承調度所之指示，辦理全站範圍內之車輛開行，到達、調、配、摘、掛、以及要路牌，變換號誌諸事宜，是以站長接到是項撥車通知後，即行一面備車，一面報告調度所，如所需車輛不敷時，則調度所另由他站調送車輛補充之。

丙、調齊適用車輛；車輛調送，其種類噸位，以經濟適用，不虛糜，不浪費，而能適合實際需要為原則，車輛調送搜聚齊集後，即行開始編組車輛車位，以及調配車輛噸位，以上各項工作，由站督飭監工監督，事前分配，調車應會同機車辦理之。

丁、監督裝卸：（一）部隊或軍品，整列車裝卸時間，應照左列規定：

步兵裝車二小時	卸車一小時
騎兵裝車三小時	卸車一時卅分
砲兵裝車四小時	卸車二小時
軍品裝車八小時	卸車六小時

(二)裝卸遲緩原因：

1. 託運機關或部隊。大凡一奉上級命令，飭運某項物品，由甲地至時，祇要經由鐵道輸送，就馬上派員要車，急不緩刻，惟恐車輛不能立時撥到，殊不知中間，還要經過遣派人員辦理請領，清點、搬運、裝載、監護等各項工作和手續，其中正規需要多少時間，萬一還有其他的情形和較為複雜的手續，當然所需要的時間，自屬更要增長，如此一來，所要車輛，既經撥妥，而空車待裝，有時停達數日，尙不見一兵一品裝載，考其原因，不外應辦各項手續，尙未妥當，以致無法上車，就延時日，此不獨虛糜車輛。且與上峯明令不合，而承運機關經辦人員，既感上級斥責之惶恐，復覺難對路方之困難，雖經催再促，總以虛言推卸，易人對付，仍不得獲其效果，此無異乎給於精神上之刺激增加，其苦悶既於工作無補，且枉費唇舌，所以說我覺得一個託運機構中的中上層承辦

第五章 鐵道軍運實施

人員，應該把經辦的事體，有一步驟和比較正確而有把握的計劃，按部就班來辦理是項事情，且尤當注意到計劃，事實口頭，兩相吻合，則所辦無往不利，假如車輛早經調妥，進而更能加強輸力搬運和裝載方法，雖事實稍有出入，而於託運承運兩部門工作推動當較便利，不致空車等物，或物等車之怪現象，此於公事有補益，私誼亦增篤厚。

2. 託運部份，常以所託運軍品或部隊不重實際。而任意增大其數字，或要軍種不合事實，以期多佔車輛，企圖個人或小部份的安適輕鬆起見，嚴詞絮語，以達其願望，此種情形，於私益甚小，而於公共損失殊大，還有部隊和軍品。由甲地利用船隻或其他運輸工具至乙地，改由火車運往丙丁等地時，是項部隊和軍品尙未出發，或已出發計算未確，抑因風、雨、道路、橋樑、等項所阻礙停滯，而派出接洽人員，早已夙切肯定裝車時間，以空車停待裝運，一再延期，以上兩種情形，一者屬於普遍心理，一者屬於聯絡欠確，其他各類似此種情形尤多，雖然上峯曾有明令規定，而承辦軍運人員亦有計劃，然吾終認爲聯絡正確一節，確爲吾人當前急需，歸納上項，結語是（一）矯正其自私，發揚其大公心理。（二）從大處着眼，小處着手奠定其作事基礎，增強其鐵路運輸常識。

，期其普遍化。

3. 軍品裝車時有因輸力不足，有因距離較遠，抑因輸具欠豐，以致耽延時日，不能在規定時刻內，完成其裝車工作，此種情形，應由其裝車主辦人員，視其實際情節，予以加強其輸力，締密監督導引，則不致延誤，卽有亦屬有限矣。

4. 軍品裝車地點，常就其領運庫站距離最近之處裝車，以致常有一個押運員，負責在不同之地，三處或四處同時裝車，而中間各地距離數里或數十里不等，是項情形，監督既難週到，至於延誤裝車時間，自屬當然，欲求改善是種情形，除在最特殊環境下，頂好以一人一事，此項事體完成後，再作他事，事體既專一，則責任無傍貸，效率自然增大，而延誤減小。

5. 軍品裝車時，所派輸力，既非熟手，搬運自屬費力且遲緩，若裝卸不得法，車輛行至中途，易遭損壞，有時翻裝再運，有時停車待車，進而甚有較大事件發生，影響整個列車，如此以來，既損耗時間，復多用車輛，時間與車輛，兩不經濟，公私均無補益，欲解除是項情形，一面應由軍運外勤人員，勤加告戒指導，一面仍由押運人員負責，嚴格督導改

第五章 鐵道軍運實施

正之。

6. 車輛到達後，部隊或軍品，因需覓庫址，或住地關係，竟以是項車輛作辦公室，倉庫或宿舍；由數日至十日不等，影響車輛之週轉特大；上峯雖明令禁止，但切合事實，應速求執行，始收貫徹之效，如此既可增加運率，復又盡到愛護之責任。

7. 軍品到達後，臨時請求接收，致久延不卸，或在車上點交，過磅，清數，及包裹等項工作，車輛無異形成倉庫，曠日甚久，間有接收庫與車站距離數十里途程，必須一車運到庫後，再行至站，或人工輸力運至庫房復行搬卸，以致每一輛火車，必須經過一、二日，始能卸完，假設火車是十輛八輛，則所耗時間，確屬驚人，此種情形，交接兩方，應於事先取得聯繫，早作應辦各項事體之準備，車輛經到達調妥後，即行卸車，且卸車時，應將軍品卸存月台，再行過磅，清數，包裹及搬運至庫，期於延誤減小，甚至不致於延誤矣。

8. 軍品到達後，接收單位因未奉命令，而押運人員無法交卸，遂又重返原部（機關）請示，或補辦手續後，再行交接，或已奉命接收，而因庫房輸力，工具，點收人員等問題，遲遲不辦，或辦而不力行，再有軍品

到達後。由交接兩部門在直上清點接收後。再由接收機關另行轉運其地，中間因辦各項手續，曠日延時，車輛竟至滯留，無法行動，以上各項情形，欲求其改進，應作如下之辦理，始為有效。(一)交接兩部門，應力求聯繫正確。(二)存儲地址，輸兵及工具等項，應於事前準備完善。(三)除必需由中間某者接收外，(此種情形以最少為原則)餘則均可由起運地，直接運交目的地機關部隊接收，以減手續之複雜，而免曠延時日。

9. 軍品運至中途某站，押運人員復在當地領接其他軍品，再行該撥車輛裝運，其原到達車輛不論多寡，則停待其新領軍品裝竣後，始行同時掛出，雖經軍運人員迭加催促，請將先到車輛掛出以免因小而遺大，然彼以押運人員有限，無法盛顧為詞，必待同時出發而後可，此雖於押運人員小有利益而於車輛留滯耗日，影響週轉則殊非淺鮮，應由高級明令嚴格限制，而由軍運基層人員切實執行。先將原車掛出，或能以另法辦理，以求迅速。

10 軍運經由火車到達某站時，再需改換運輸工具如(船隻、汽車、板車、)等項，是項軍品到達後，始由押運人員臨時雇覓，而該項軍品則仍

存原車，必待雇妥到達後，始行搬移轉運，中間所耽延時日，有時竟達數日十日不等，關於改善事項情形，應由託運機關，事先詳為計劃，分別派員担任，尤需緊密聯絡，準備週到，則啣接確實，如其不然，應由押運人員先將是項軍品卸置月台或堆棧，以便車輛週轉。

戊、准備掛出；

(一) 不論空重整列車開行前，應事先向調度所請定軍次，如係整車，亦應請示附掛某固定車次內。

(二) 機車種類；視車按用途別為三類，客車所用機車速度高而牽引力小。貨車所用機車，速度低而牽引力大，調車所用機車，則求進退敏捷，不必迅速，也不必載重。

(三) 上煤加水，在機車未出發前，各員司齊集後，第一需要加足定量煤料和定量潔水，以備開行時使用，而免中途缺煤乏水，影響行車擁塞軌道。

(四) 安全檢查：凡機車及車輛在未開行前，必由檢驗車匠，機件逐一檢查。試汽管驗電門等項工作。

三、起照計費：

甲、甲乙種車運照之規定：

(一) 甲種車照，即軍人乘車付現，適合單行軍人因公出差。

(二) 乙種車照，即軍人乘車記賬付費車照，適合部隊調動及軍人靈柩。

(三) 甲種運照，及軍品運輸付現運照。例如小麥，稻谷，玉蜀黍，餉項，

海軍用煤，工廠被服廠用煤，及各種原料半成品，經奉准有案者。

(四) 乙種運照，即軍品運輸記賬付費運照，茲分列如下：

(1) 軍用械彈，及其附屬品：槍炮子彈及其附件火焰放射器，炸彈，地雷，水雷甲電等及其附屬品軍官刀劍劈刺器具等項。

(2) 軍用被服及其品料：軍衣棉紗，棉花，成品，軍服，軍扣，縫紉機，及附件，軍衣帽軍鞋軍靴軍襪，皮軍衣，武裝帶，軍手套，風鏡，耳套，被褥，枕頭，毛巾，軍毯，水壺，飯盒，乾糧袋，帳棚及其附件，綁腿，蚊帳，雨笠，雨衣，雨傘，草蓆，草鞋，毛線衣，衛生衣。

(3) 軍用糧秣，大小米麵副食品（食油，煤，柴，花生，豆類，菜蔬）軍鹽馬料（谷草紅豆，黑豆，麵子，及豆餅）。

(4) 軍用車輛，輕便軌道，及其附屬品，騾馬大車，人力車，各式騎鞍，馱鞍，及附件，軍用汽車坦克車裝甲車，彈藥車，牽引車，觀測車，炮車，等及附件，腳踏車，輕便鐵道材料，及車輛暨附件。

(5) 軍用油料：汽油，柴油，酒精，機油，潤滑油，軍用植物油。

第五章 鐵道軍運實施

第五章 鐵道軍運實施

五六

(6) 軍用航空與防空，防毒器材及附屬品：飛機，汽艇及汽球降落傘與附屬品，防空防毒器具，及附屬品。

(7) 軍用通信器材及附屬品，有線無線電機電話及附件，信鴿，軍犬，及附屬器材。

(8) 軍用衛生材料及附屬品：醫療器具及藥品担架，藥棉花，紗布，消毒器材并藥學袋。

(9) 軍用土木工作器材及附屬品土木工作器具，已成之架橋柴料爆破器材。

(10) 軍用照測器材及附屬品：探照燈，發射器，照相器，印圖紙，晒圖紙，晒圖藥品，應用材料及附件，帳棚燈，及孔明燈等，各種望遠鏡，及其附件，各種測量儀器及附件。

(11) 兵工化學器材原料(修械機器槍砲未成品，槍木托，手榴彈木柄)。

(12) 構築防禦工事用料：鋼筋水泥，石炭，石礫，黃砂，木料，鐵板，鋼板，洋釘，繩索。

(13) 其他：軍用樂器，行軍炊具及附屬品，軍用麻袋，軍用各種馬糞料兜，軍用地圖，軍用油料之空聽桶，軍用書籍，軍用油印機，檔卷，及

教育器材，圖表，軍用火藥製造，軍械，軍火，機器及其附件。

乙、付費實況：

(一) 凡持有甲種車照運照者，應照經行路線，現行票價或運價規定核收現款，(半價) 由起運站換票上車，該照由該站彙交路局，按月呈由交通部轉送聯勤部核銷。

(二) 凡持有乙種車照者，按照經行路線，現行票價或運價，依照規定(半價) 核算暫行記賬，換票上車，由該路局按月連同該照開列帳單，呈由交通部聯勤總部核結運費，并由該路軍運指揮部，將全月總運數量及運費列表三份報由聯總部彙轉國防交通兩部備核。

(三) 如因情形特殊，某項軍運費，須專案另具預算者，其運價之訂定，及各種車照運照之使用，與運費之核付由專案另定之。

(四) 凡持有甲種車照時，不得乘坐對號快車，如須佔用臥鋪，應另購臥鋪票，不在減成之列，攜帶行李重量，仍照經行路定章辦理。

四、列車開行時：

(一) 不得強迫停開。我國現行鐵路，多係單軌，列車之開行或停止，統由鐵路調度所，通盤計劃，統一指揮，庶免異外之不幸事件發生。是以列車之開行

或停止，部隊長及押運官兵，決對不得強迫施行。

(二) 不得使用紅綠色布。鐵路手旗（即指揮旗）係分紅綠兩色，紅色表示險阻，綠色表示通行，以上兩色手旗，由站長以及司事，調車夫，關柵夫等，均持用此旗，以指揮車輛，是以乘坐火車或經行鐵路兩旁之官長，不得任意使用紅綠色旗，以免淆亂不清，易滋生車事變。

(三) 頭部及手足不得露於車廂外：凡乘坐火車之官兵，其頭及手足，均不得任意露於車廂之外，惟恐車行彎道或坡道時發生摩擦傷亡情事。

(四) 不得玩弄車鉤手閘及車門：大凡車輛上之各種設備，均各有其用途，尤以表露於外之車鉤手閘，及車門，切忌士兵玩弄，而失却效用，發生障礙，易釀成行車事變。

(五) 中途加煤上水及交錯，皆由軍運辦公處爲之，不得干涉：列車馳至中途，爲須加煤上水及交會錯讓，統由軍運辦公處命令指揮執行，各部隊及機關押運人員，決對不得干涉，以免發生意外危險。

(六) 車上給養辦法：凡部隊經行鐵道時，其在車上官長給養，以乾糧爲主體，如需停車造飯時，須與軍運辦公處及就近車站站長，事先詳爲洽商，計劃停靠站名及所耗時間在已往抗日戰役中，曾由後方勤務部，在鐵路各大站，設

有給養站，專司大部隊運輸之給養，其列車未到達站前，即將應備稀粥，饅頭，菜蔬，茶水等項，準備完善，列車到站，即行按當前順序，逐一分給食用，過去辦理，尙稱順利，而且迅速，此多經濟時間之一法也。

第二節 實施機構業務之重要性

一、立場不同，一重營業一重軍事：鐵道的一切運輸，完全注重貨運及客運，而忽視其他一切，尤以交通部對各鐵路，皆採取自給自足辦法，故路方更形重視營業，鐵道軍運機構，則整個是軍事運輸，毫無營業性質，其與路局立場，則完全不同，若任路方辦理軍運，而不加以監督，結果如何，實難臆斷也。

二、非常時間之破壞能決然處置：在戰爭時間，鐵路之建築，其橋樑涵洞軌道等項，常因戰略上之必要破壞時，而路方則常以不忍之心，拖延或加阻撓，蓋彼等無軍事眼光，不明實際，此種緊急情形，則非由軍運機構以毅然處理辦法，命令施行，監督實施而後可，否則若由路方辦理，則難免不致以資敵運用。

三、以軍事眼光而佈置一切，藉此以得軍事專款：各鐵路之軍事設備，其設備及工程費，却非鐵路局或交通部所能自行担負，若上項費款，設由軍運機構請求上級，則可由國家之軍事專款項下撥給使用。

四、制止部隊擾亂鐵路及鐵路程序：戰事發生，鐵路線區域，為必爭之地，而部隊佔扣車輛，或佔用電話線，均足以影響軍運，他如利用鐵路房舍作營房，炊事場，馬廄，集合場，以及辦公地點種種情事，亦防礙鐵路工作，影響秩序及觀瞻。

五、俾與軍方秘密鐵路同一步驟：大宗部隊之調遣，最高統帥部，必須其軍運機關，密商軍運計劃，設若逕洽路方，則保密既不易，而誤事難免不層出。

六、駐路監督并考核任務（軍運）之程度：軍運機構，經常駐站工作，隨時考核路員對軍運有否延誤，而隨時予以糾正改善，以免不致失時誤事。

七、計算運費并司聯繫：軍運機構，應隨時按旬或按月關於撥運車輛數量噸位之統計，并計算其運費價款若干，萬勿錯誤，既便稽核，復便付款。且應并司路局各方面之聯繫，而增工作效率。

八、防空：鐵路軍運機構，除對本身應作之工作外，其對於防空之消極積極各項設備，及一普通常識，而對於管轄之鐵路範圍，均應加以指導及訓練，例如防空洞之構成，機車掩護之設備，車輛疏散辦法，人員疏散辦法，燈火、烟、之管制，屋宇護色實施，軌道橋樑涵洞破壞時之搶修救護工作之特行等項，軍運機構均應利用暇時，綿密訓練及設備之。

九、軍訓：鐵路軍事化，此如世界各國皆相同。我國對路員之軍訓，已先後數度辦

理，際茲動員戡亂時期，更應加強辦理，以收實效。

十、以軍運之重要性而促成鐵路之進步：鐵路工作人員係終身事業，其年歲與工作興趣濃薄各別，是以各層人員，多係老大株守，尤以鐵路為獨佔專利事業，商人求之，恭往備至，致養成驕傲怠慢性情，而對運輸責任，亦多疏視，縱有延誤，商家亦不敢責問，至於辦理軍運，則迥異於商運，此應將軍運之各種重要性質，詳加指示，鼓勵其勇氣，負責、守時、刺激其進步。

第三節 鐵道運輸之特點

一、迅速：鐵路車輛行動，每小時普通在四十公里以上，其行程迅速，遠超過陸運水運，此其優點一。

二、載重：鐵道運輸，動輒數百噸至數千噸，其載重量遠超過人力，汽車、騾馬，以及小河船支。

三、致遠：鐵道運輸，凡鐵路綫所及，均能暢達，是以前途程，動輒數百至數千公里，此優點之三。

四、不受氣候影響：鐵道運輸，在酷熱奇寒以及風、雨、雷、霜、霧，等，特殊情形之下，不致受若何影響，而仍可工作，此其優異之四。

五、時間準確：鐵道運輸，其開點到點，均有定時，是以時間之準確，遠超過其他運輸工具，此其優異之五。

六、運費低廉：鐵道運輸，其運費本極低廉，而軍事運輸，復以半價計算，以多量之運輸，換取其少數之運費，減低公幣耗消，此其優異之五。

第四節 軍運實施常遇之糾紛

一、軍方普通情形：

(一) 軍人常有求車好車多：大凡部隊異動，請運人員常不按照實有數量，過量要求車輛數目及等級，以致常因瑣屑事故，而要求未遂圓成目的，彼此間多費唇舌，或發生不滿心理，此種情事，應由上級機關，明令禁止，軍運機關負責人員，詳加闡明，或以上級明令規定之事項，製成圖表張貼掛辦公室內，以代替解說，增加信心。

(二) 強迫開車：(早開遲開) 大凡部隊或軍品押運官兵，常於車輛在途交會錯讓時，不及等候時，持槍荷彈，強迫提早開車，或因需要造飯，抑官兵外出不准開車，以上兩項情形，是為最普遍現象，軍運機構人員應詳為解釋，嚴厲禁止，以免發生嚴重之行車事變。

(三) 挾帶私貨：部隊或軍品運輸，常因官兵挾帶多量或少量私人貨物，而作營業，查所帶貨物，既不合乎軍運條例，復非軍公物品，自屬查禁之列，而部隊官兵，不聞不問，此種情形應嚴行禁止。以肅風紀。

(四) 強迫乘快車：少數官兵（十人以上者）迭以奉命緊急，或以食宿無着，或到達目的站時行動不方便為詞，非乘快車而後可，常與站方人員，發生爭執（間有動武），雖經詳加解釋，或勸改乘其他列車，中間相差祇數小時內，亦不接受，緣渠等認為如果接受即係示弱，此種變態心理，似覺大非所宜，殊知現代軍人應有理智頭腦，始合要求，此種情形，雖經各機構負責人員逐次改善，已漸減少，然仍應由上級嚴令禁止，始合規律。

二、路方欺騙之點

一、輕視軍人凡事欺騙，諉稱無車，遲掛，遲開，久待錯讓；鐵路員工，有一種輕視軍人心理，以致養成隨便對付，凡事欺騙，或諉稱無車，或裝妥遲掛遲開，或行至中途久停待錯，此種不良習慣，應由軍運機構，負責人員，針對其實際情形，予以糾正改善。

二、待遇高，養成腐化，凡事懶散與部隊行動不配合：鐵路員工，因待遇較一般優厚，生活也因此富裕，不過因生活環境過好，以致養成頹廢，事無大小，均成懶

散，缺乏有朝氣蓬勃精神，此與部隊行動，毫不吻合，此應由鐵路局本身從事整理，軍運機構協助糾正，應使改變其心理。糾正其行動，加強其蓬勃精神，方能配合部隊行動，是唯一要義。

三、太重視鐵路章，缺乏應變之才，常因噎而廢食：鐵路一般員工，其談話作事過度刻板，重視路章，而不能活用路章，缺乏應變之才，處理緊急事件之能力，此於功令無補，於事實不增益，蓋吾人作事，不能因噎而廢食，為其要義也。

四、萬分緊急時亦偷作商運：鐵路人員，大凡因其一貫重視商運，而作有利之營業起見，是以不顧實際情況，即萬分緊急而軍運百忙中，亦常隱蔽車輛，利用早晚時間，或變更站址，偷裝商運此種利私濫公心理，是為鐵路一般普通之現象，應設法逐步改善之。

第五節 鐵路之警衛武力

(一) 路警：鐵路本身之直接武力，鐵路局本身所轄之警務處及各警務段，分段各站間派駐所之鐵路警察，專負保護旅客路產之責。

(二) 交警：鐵路間接武力，是交通警察局所轄之各交通警察總隊，配屬各路線，担任治安責任。

(三) 憲兵：憲兵司令部所轄各團，配屬鐵路沿線各站，及列車上担任軍風紀糾正，軍人糾紛，及各站秩序工作。

(四) 鐵道兵團：配屬在各鐵道線，專司鐵道軍運工程，臨時修補責任，并協助治安剿匪。

(五) 工兵：工兵團亦常配屬鐵道線，担任鐵道軍事性之修建，及撤換爆破工作。

(六) 執法隊：由軍法執行部編組之巡迴隊，輪流巡迴各鐵道線，專司察巡違法舞弊等項情形。

(七) 其他：鐵路線周圍廿公里內戶、鎮、保甲，地方團隊。以及駐軍，皆可共同維護鐵路之治安責任，以上各單位除鐵路警察外，其他除受各直轄單位指揮外，至於軍運及警衛業務範圍或緊急事件，受軍運機構之指揮指導辦理之。

第六節 其他

一、負責運輸：鐵路運輸，本係由甲地運至乙地，中間一切責任，由鐵路負全責，將原輸送交原託運人員接收，此為負責運輸，不過現行一般運輸，其中途保管及包裹等項工作，皆由託運人員自理，鐵路不負完全責任，以免遺失或破壞有所糾紛。

二、聯運：鐵路雖以路線爲別，而其運輸，則分爲本路運輸及聯絡運輸兩種，本路運輸，指運輸之起站與訖站，皆在同一路線，聯絡運輸，包括起站與訖站，不在同一路線上，例如由甲路起運至丙丁路某站止，旅客可由甲路起運站辦好託運手續後，即可直接到達丙丁路之某站，中間不需另掉車輛，另辦手續，此爲聯運。三、延期費及留滯費：車輛運達訖站，超過規定時間，而未卸車，是謂延車，其超過之時間應照章核收現款，（以小時計算）是謂延車費，撥運車輛，一經洽妥於某月日時撥定後，超過規定裝車時間以外之時間，是謂留滯，其超過之時間，應照章收取現款，此項款項，是謂留滯費，以上兩種情形，以商家爲最少，而軍公則常有。

四、首都輪渡：輪渡站瀕臨大江，爲京滬津浦過軌要站，該地雖因一江之隔，而客貨乘車至江邊時，其上下車之麻煩，與困難叢生，有此輪渡原車過江，便利特多，現有浦口號及南京號二艘，來回輸送，計每次可容車十八輛及廿四輛，其往返一次約需二小時左右，冬季水淺，泥土淤積時，影響船隻靠岸，每年均需舉行挖泥工作，否則車輛無法輸送過江，尤以江面行駛，凡遇風、雨、雪、霧，均足影響航行，該站情形，較諸一般車站特殊，有時部隊官兵，常因未明氣象，爭執時有，且輪渡橋樑昇降，船隻靠岸等項工作，均由電汽指揮，是以首都輪渡，迥異

其他各站。

五、鐵甲車：鐵甲車之構造，有由特製之裝甲車或利用鐵道蓬車改裝而成，其編組，由數輛至十數輛甲車組合之，機車炊事車，在中央，戰鬥車在首尾，其列車上可容一營兵力，可以配置小砲火箭等砲，京滬線上有甲車二列，現由交通警察使用，往返巡迴鐵路線上，担任鐵路治安清剿等工作。

六、軍法執行部：在抗戰期間，鐵路有軍法執行監部，現係分區成立軍法執行部，隨時分組巡視鐵道線站，有關軍風紀及一般秩序，執行各種軍法。

七、情報網：鐵路沿綫各部隊及軍運機關，均有情報組織，近更擴展為情報網，專司刺探廿公里內奸匪盜竊等項情報工作。

八、鐵道工程隊：鐵道所轄工務處、段、站、各員工，組成工程隊，担任鐵路臨時事變，緊急時搶修趕築爆破等有關工作。

九、調度所：調度所內設主任一人，調度員若干名組成之，專司鐵路行車，車輛調度，此種組織為全鐵路車輛行動之中心樞紐。

第五章 鐵道運實施

第六章 結論

第一節 戰時鐵道軍運之史例

第一次世界大戰，德國弗郎多爾戰役之鐵道輸送——此一戰役為被攻擊之德國第四軍自一九一七年至一九一八年由防禦戰（陣地戰）而轉移攻勢之戰鬥經過，其中對於鐵道輸送，曾課以極大之要求，茲將各種運輸情形分述如左：

一、陣地戰期間之輸送

A 全期之統計：

在弗郎多爾附近，自一九一七年六月十五日，至十一月十五日間，對於被攻擊之德國第四軍之正面，所運輸之軍運列車數字：

師屬部隊	三四九二列
砲兵部隊	一五八四列
其他部隊	七九五列
合計	六五九一列
每日平均	四〇列

第六章 結論

第六章 結論

七〇

B 激戰期之統計：

列車之數字，應乎法軍攻擊之緩急而起波動的態勢，敵人攻擊猛烈時，德軍之鐵路輸送亦達高潮，最大者為第三次會戰——自九月二十日至十一月初——此次會戰所開之列車數字：

師屬部隊	一九二九列
砲兵部隊	六四七列
其他部隊	二八六列
合計	二六四四列
每日平均	六六列

C 惡戰日之統計：

戰鬥最激烈之日，列車之開行亦最多，在三次會戰中之惡戰日，所開之列車數字：

十月十二日	八五列
九月二十九日	八七列
十一月一日	九〇列
十月七日	九一列

西方戰場，數月來對被攻擊正面不斷往返運輸，僅在十月一個月中運赴西方戰場

者已有八十餘師，軍隊列車達三八五〇列，補給運輸尙不在內。十月中旬德第四軍因維持戰鬥力，每日須將平均用三十輛編成之追送列車二十二列（內有十列運彈藥）招致於最前方車站，當時第四軍之人數約八十萬馬匹約二十萬，此項運輸因礙於軍隊之輸送，不能連續遂行，但至十一月初旬止之一個月計算，在最前方車站卸下之鐵路車輛，亦有一千四百輛之多。

巨數月之陣地戰，憑鐵路不顧犧牲之輸送，卒將新銳兵團及大量軍需品之前送，以維持守軍之抵抗力，始能挫抑頑強之攻擊。

二、攻擊準備之運輸

甲、第一期之攻擊準備

一九一八年，德軍轉移攻勢，自二月中旬至自三月一日（第一期）之攻擊準備期間，在攻擊正面，因企圖運送攻擊補足軍需品及軍隊輸送，其運輸情形如左：

1. 應由內地運赴北法及比國之軍需品
每日一二五列
2. 應由佔領地帶運赴攻擊正面之軍需品
每日六十九列
3. 應由內地他戰場起運軍隊
每日三十五列

4.	A 由內地開行旅客列車	每日一十四列
	B 佔領地之局部交通	每日三十列
	C 路用煤斤列車	每日三十九列

合計 每日三百十二列車

乙、第二期之攻擊準備

第二期自三月一日至二十日，除上述追送及軍隊交代運輸之外，尚須鉅額軍隊集中運輸，分成六線輸送，每日各開二十四列，合計最多者每日開行一百四十四列，但此數字中有二十五列係內地起運他戰場軍隊之列車，本期之統計數字如左：

1. 繼續追送軍隊交代及一般交代 計二百八十七列

2. 軍隊集中運輸 計一百四十四列

合計 四百三十一列

以上所述係在攻擊之日以前，將所有攻擊兵團之全部及攻擊直接所需之軍需品，一概運輸終了，三月二十一日即開始攻擊。

第二節 鐵路統轄與運輸力之關係

由上述之史例，可知戰爭之勝算，在乎實力之充實，補充與接濟為增強實力之主要條件，苟能適時適切予以補充接濟，可以轉弱為強，轉危為安，轉敗為勝。如已取得主動，再加充分之準備，更可操必勝之算，再試觀軍運列車數字與戰況張弛之比例，更可知鐵道輸送與軍事關聯之密切，所以戰時運輸力之要求，各國均有同樣之趨勢，法國鐵路在歐戰間，比較戰前發揮一倍半之運輸力，美國鐵路在參戰六個月中比較戰前之六個月，約增二成之運輸力，尙認為於戰爭之遂行上尙有障礙，更於三個月後將全國多數之私設鐵道，置於鐵路總監監督之下，以期運輸力之發揮。增加運輸力之手段，當以鐵路之統一使用為重要事項。茲將歐戰間各國統一全國鐵路之方法分述如左：

甲、英國 英國鐵路，通常不能顧及軍事，其經營僅依據私設公司之利益，於戰時極為不利，故英政府於開戰前數年，即設立由各私營鐵路之負責人組成之鐵路軍事委員會，攷究戰時英國鐵路應如何活用，至一九一四年世界大戰爆發，政府則依平時計劃由陸軍部佈告將英國鐵路管理事項，委任於由政府權限為主要之鐵路網所有公司負責人所組成之英國鐵路管理委員會，主任委員為平時即任鐵路監督之商務大臣。

所以將鐵路指揮權收歸政府之手者，其目的在統一機車車輛及人員，能以最善之

狀態遂行軍隊彈藥糧秣之運輸，各鐵路網之人員，則應在保持一般之權限，依從來同一之經路，用同一方法之下接受訓令，即英國鐵路雖全能委諸政府之使用，但不置於陸軍大臣直接指揮之下，又各鐵路網亦不加何等特別軍務職員以爲輔佐，蓋英國曾核定運用鐵路之重大機關，深知其最適任者並無優於各鐵路網之經營者，故英國鐵路，用簡單之組織，不僅能完成大戰間之重任，且可奏運送多致鐵路材料及人員於戰場之偉功。

乙、美國 美國之參加歐戰，國務卿於宣戰前招致國防會議諮詢委員之有力鐵路代表者，協議應增大運輸能力最大限之組織，其結果將所有鐵路之所有妥善利用，爲其愛國之義務，爲達此目的，以有力鐵路代表二十七人組織戰時鐵路委員會，該會又以其中之五人設立實行委員會，宣戰佈告後五日，委員會即行成立，而以實行委員會爲戰時鐵路委員會，與將全國劃分五區管轄之軍事管區間之媒介，其下則有各種委員會。又爲與軍事機構保持密切之連絡起見，在各軍憲處配屬相當之鐵路職員，此外爲圖運輸能率之增進，置巡迴檢查員，與他國之趣旨稍異。

美國自採用此項制度，繼續至九個月之後，始改用國家自行管理鐵路制度，其法律上之基礎，係在美國參戰前一九一六年八月二十六日所議決之法律，係以陸軍部長爲大統領之仲介，掌握鐵路網之全部或一部且指揮之，又必要時並付與排除其他運輸

。用以運輸軍隊軍用材料。或依特殊狀況所需其他主要目的。利用鐵路全部或一部之權。一九一七年十二月二十六日威爾遜氏依上項法律宣言。將美國所有運輸企業介紹於陸軍部長掌握。且得取而指揮之。並將此項指揮委任於新任鐵路總監。旋由鐵路總監將美國鐵路區分東部西部南部三大羣。各羣置地方監督。總監之下並設龐大之機關。

丙、法國 法國狀況。則與英美兩國趣旨大異。動員第一日。鐵路勤務。全然移於軍事官憲之手。即在軍地帶之鐵路歸總軍司令官指揮之下。內地地帶之鐵路。則歸陸軍部長統轄。而各鐵路網。則有鐵路網軍事委員會。在小地區則有小委員。一般鐵路職員均儘原有之職務。受軍屬之待遇。舉所有鐵路。悉編成軍的鐵路。但應統轄處理之首腦部。在開戰後約三年間。均屬諸參謀本部第四局。至一九一六年十一月十八日在補給部與運輸總管理部。運輸全權乃收歸該部。參謀本部第四局長。亦在該部指揮之下。脫離陸軍部長之手。至陸軍部長所有權限。則依該部之委任。由第四局長行使之。

嗣又設置運輸國務次長。一九一六年十二月二十七日以大總統命令。賦與該次長將依公衆業務部長之永久委託。以該部長名義。管理鐵路局地軌道。海運。道路汽車水力工場。及電力分配業務之責任。國務次長既代行關於鐵路委任於軍事官憲之職務。鐵路事務之指揮遂脫逸於軍事行政之絕對權。該次長即在軍地帶。內地地帶。分設軍事運輸主事。受其輔佐。實行軍事運輸。上述制度至一九一七年九月復加改正。乃將

是項業務，移歸補給及運輸部長，但此時期，爲維持戰時鐵路，應全然歸於軍憲之手，保存開戰之初原有精神起見，公衆業務部長。遂將由陸軍部長所委任之權能，與其正規之權能合併行使。

丁、德國 德國戰時鐵路統轄方法極有價值。一八一三年七月十三日所發布之戰時徵用令，規定鐵路方面應負擔之義務，政府應負之賠償等攸關各種事項，至戰場及其近傍之鐵路，關於運行之開始，繼續停止，均應從軍憲之規定，若鐵路方面之行為違反軍憲之規定時，軍憲亦有依鐵路方面之負擔，使其不實行其規定之權。又戰時征用令施行細則並無規定，無論何鐵路應認爲在場或其近傍與否，由皇帝定之。

德國當歐戰之勃發，卽由皇帝下詔，將全國鐵路認爲在戰場之近傍，遂將全鐵路置於軍憲指揮之下，德國不獨如上所述，統一全國鐵路，且自一九〇〇年前後，對於各鐵道早已用法律指示，關於戰時一定準備之標準，而使其行使，除規定人員及各種材料之戰時充用法外，更定詳細軍事運輸規定，明示軍及鐵路方面可爲準據之點，爾後關於戰時鐵路利用之各種規定，逐年加以改革，歐戰開始之際，已達完滿之部緒。

以上各國情形，均爲戰時對於鐵路統轄之事實，方法雖有不同，而爲發揮運輸力之目的則一，我國鐵路悉歸國有，過去屬於鐵道部，現在屬於交通部，軍事機關方面則一切屬於聯勤總司令部，原則上固已做到統轄之方式；惟各路之機車車輛情形不同，各路之經營亦有差別，因之路與路之間，界限很深，統籌支配，殊感不易則至於國

防部對於交通部之要求，尙在不斷的商洽改進中，目前我國之鐵路，不僅軍事機關未能統轄，即交通機關對於各路之統轄，亦未能合乎理想，所以要運輸力之發揮，而求得戰時與戰前之比較數字實屬不易，這是辦理鐵道軍運確實值得研究的一個問題。

第三節 迅速確實之要求

鐵道輸送，本身即已含有迅速之因素，所謂迅速之要求，並不在再去要求行車加速主要的是勿使遲滯開車，行車，以及回空還送之时效，換言之，要能不妨礙其迅速，即已達成迅速之目的，至於確實方面，亦不外乎此理，鐵道軍運規則已有明白之規定，陣中勤務令亦有鐵道運輸等條文，更有其他法令表格之標準，要能熟諳規章，遵守時刻，何至有欠確實之虞，略舉數端以供參考。

一、託運承運之分工合作運輸辦理之良否，通常專責成於承運方面，固然承運方面，有其應盡之責，但託運方面影響所及，關係亦不小，茲將託運方面有關係事項概述如下：

1. 託運之手續與程序，首須注意，假若手續不齊程序不合，則改正與請示，往返需時，勢必拖延時日。
2. 到站時間不能準確，上下車動作遲緩，列車指揮官或押運員不諳行車規則，

第六章 結論

強迫開車與停車，甚至發生毆辱員工之事件，等等均有妨礙迅速之原則。

3. 裝車卸車必須明瞭車輛情形，與裝載物之狀況，更須準備周密，方能井井有條，假若裝卸工具，轉運工具，搬運佚力，發生欠缺不足之時，想求迅速即不可能，假若所運物品不合規定或有挾帶情形，則有糾正，扣留，請求發放種種經過，其於迅速確實，兩點均有攸關。

所以最好要使研究運輸人員不僅担任承運機關之任務，必須託運人員均為深諳運輸者則能分工合則，相得益彰。

二、軍運機關與路局連繫須密切，車輛之調度，與迅速確實之關係甚大，假若雙方缺乏誠意，敷衍塞責，或遇事推委，使應用上不合需要，或偏重於路方面之利益與方便，使軍運勉強遷就，部隊軍品早已到站，而車輛尚在遲遲并湊且藉此要挾，向他線催還欠車，此種現象，於迅速確實之原則上不無遺憾。

三、部隊紀律之好壞，亦為問題之一，新成立之部隊，或征送之新兵，因對軍隊教育缺少研究，對於乘車動作又乏經驗，尤以傷患榮譽官兵，常因性情上之變態，最易發生事件，與過分之要求，假若承運者遵守成規，甚至過於固執，未能因時制宜，則每致欲速不達。

以上各項，均係最易發現，而亦較為重要之幾點，詳細的檢討，當然尚不止此，

要能本着不妨礙其本質上之迅速之原則，即已合乎要求，不作偽，不取巧，乃為確實之基本條件。

第四節 運輸安全之維護

辦理運輸，除力求迅速確實以外，尚有安全之要求，如有一失，全功盡棄，不僅個人的功過問題，且將影響戰局。

- 一、安全之分析 1. 被運部隊軍品之安全 2. 線路之安全 3. 員工之安全。
- 二、不安全之事件 1. 水火 2. 偷竊 3. 搶劫 4. 襲擊 5. 傾覆 6. 轟炸。
- 三、維護之方法 1. 情報 2. 檢查 3. 巡邏 4. 警衛 5. 防空 6. 沿線兩側之綏靖。

第五節 運輸業務進展之趨勢

運輸業務，歷來均以運輸工具之不同，而區分其管轄，如鐵道運輸，船舶運輸，汽車運輸，人獸力運輸，以及空運等等，至于鐵道輸送方面，通常均以線路畫分，所謂線區司令，即為指揮之單位，經過一次大戰之後，即有一次的經驗教訓，同時亦有一次的改進，依最近之研究，發現一種空隙問題，證明為運輸上之一大缺陷，即各種運輸聯運之時，總不免中間脫節，未能銜接吻合，所以就有運輸一元化之學說，擬將

各種運輸統一辦理，亦即總論第四節中所述「將鐵路以外之運輸業一併統一之」之原理。因此發生綫與點之研究，由綫的統轄而改爲點的控制，可是點的範圍，顧名思義，亦即有限點與點之間，更有空隙，除非分區，方能各邊啣接，所以綫與點之研究，即將趨向于面的立說，其實尙包括空運之領空，分區辦法，不僅是面而已，實含有體的成分，要求空隙之補救，在一元化的原則之下，線點面體之研究，亦即近來業務進展之趨勢，至於局部之困難，當不難解決也。

部隊輸送請表 (附表一)

請求部隊	種類 部隊番號	人員		行 李	馬 匹	材 料	起 站 名	站 月 日	經 過 路 線	負責長官職務姓名		蓋 章	輸 送 指 揮 官 職 姓 名		
		軍 官 尉 官 以 上	軍 士 以 下							站 名	月 日			站 名	月 日
		合	計							站 名	月 日			站 名	月 日
第一列															
	合	計													
第二列															
	合	計													
第三列															
	合	計													
第四列															
	合	計													
第五列															
	合	計													
第六列															
	合	計													
總計															
附記															

聯合勤務總司令部
第一區鐵道軍運指揮部
軍運辦公處
右表所列各部隊請
貴發車輸送此致

啓
於
年
月
日

軍運車輛裝載彈藥標準表

種類	數量	車種	實際可裝數
六五步槍彈	二九五〇箱	四〇噸車	二二一五
七九機槍彈	二四二〇		一八一五
七九步槍彈	二一〇〇	每箱一六、五公斤計五〇〇顆	一五七五
八二迫砲彈	三六〇〇	每箱十一公斤計二顆	二七二五
木柄手榴彈	二五〇〇	每箱十六公斤計十顆	一八七五
克式山砲彈	二二二〇	每箱十八公斤計二顆	一六六五
克式野砲彈	一三〇〇	每箱二三公斤計二顆	九七五
十五公斤重砲彈	八五〇	每箱四七公斤計一顆	六四〇

附表五

附表六之一

聯合勤務總司令部第一區鐵道軍運指揮部軍運飭運存根

運調字第 號

託(飭)運機關	文號	月	日	番	號	官兵	馬匹	軍品名稱	數量	噸量	起站	訖站
備註												

第一聯

上項 經飭 軍運辦公處 運

指揮官

參謀長

運輸組長

調度課長

承辦員

年 月 日

附表六之三

第三聯

聯合勤務總司令部第一區鐵道軍運指揮部軍運飭運回單

運調字第 號

託(飭)運機關	文號	月	日	番	號	官	兵	馬	匹	軍品名稱	數	量	噸	量	起	站	起	站	運出日期	附掛車次	
備	註																				

注意：(一) 本案部隊或軍品所裝用之車種，輛數，及每批用車總噸數，應分批註易，詳細填報。

(二) 本回單於部隊軍品運完以後，填註運出日期，及車次，迅速寄本部運輸處結案。

軍運辦公處主任

運輸股長

承辦員

年 月 日

大宗軍運待運日報

年 月 日

附表八

處別	編號	番號	內容											起站	訖站	附記	
			類別	名稱	官兵	馬匹	車輛	糧秣	被服	械彈	油料	器材	其他				
					1	2	3	4	5	6	7	8	9				
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													
			A	托運													
			B	已運													
			C	待運													

填表員 _____ 轉報者 _____ 調度課長 _____ 運輸組長 _____

第 區鐵道軍運指揮部 月份機車車輛狀況月報表

年 月 日 填

附表十八

路別	類 量 狀 況		型、式	牽引力	良好	待修	報廢	小計	備	註								
	車類	量																
	機									紅字(裝甲機車)								
	車																	
類 量 狀 況		等級與類別	良好	待修	報廢	小計	備	註										
車類	量																	
	客																	
車 類 量 狀 況		共 計	位	良好	待修	報廢	小計	備	註									
車類	量																	
	貨	蓬																
	車	敞																
	車	平																
	車	車																
類 量 狀 況		共 計	良好	待修	報廢	小計	備	註										
車類	量																	
	裝甲	車																
類 量 狀 況		共 計	良好	待修	報廢	小計	備	註										
車類	量																	
	其																	
	他																	

1. 凡機車車輛之正在修理中者應分別填入待修欄內 2. 凡表內未經說明之車輛可填入其他欄內 3. 本表規定長 36cm 寬 21cm 如不敷用可增加頁數 4. 本表應于次月十日以前詳填呈報總部

指揮官 運輸組長 調度課長 填表員

鐵路機煤需供狀況調查表

沿 線 煤 礦	名地	稱點			
	距離最近車站	里程			
	每日供給路用數量	產量			
	由礦運輸工具種類				
	每日可運輸數量				
	噸	價格			
	過去煤礦情形及預	計改良出產計劃			
	現在鐵路每日用煤噸數	行車用煤噸數	機廠用煤噸數	發電用煤噸數	
	現在鐵路每月用煤噸數	行車用煤噸數	機廠用煤噸數	發電用煤噸數	
	現在鐵路每月可收煤噸數	每月可結餘噸數			
附					
記					

說明：
 1. 各表列各項如有變更應隨時填報
 2. 如鐵路或支線應分表填寫不敷填寫時可用第二頁
 3. 各路不配屬機廠之發電廠每月消耗煤斤數量應在附記欄內註明

第 NO. 號
照 車 種 甲

發 部 令 司 總 務 勤 合 聯			
照 車 款 現 價 半 車 乘 兵 士 佐 官 軍			
中 華 民 國 年 月 日 給	蓋 章	署 名	長 官
	主 管 填 發		
	章	名 蓋	員 簽
	持 用 軍 佐 兵 名 具 士		
茲 有 部 軍 官 兵 士			
條 例 持 赴 車 站 驗 明 照 交 半 價 埃 取			
站 至 人 經 站 按 照 軍 人 乘 車 鐵 路 由			
交 通 部 核 轉 本 部 核 銷 此 照 由 車 站 收 存 呈 由			

字 第 號

第 NO. 號
根 存 照 車 種 甲

發 部 令 司 總 務 勤 合 聯			
根 存 照 車 款 現 價 半 車 乘 兵 士 佐 官 軍			
中 華 民 國 年 月 日 給	蓋 章	署 名	長 官
	主 管 填 發		
	章	名 蓋	員 簽
	特 用 軍 佐 兵 名 具 士		
茲 有 部 軍 官 兵 士			
條 例 填 用 准 坐 站 按 照 軍 人 乘 車 鐵 路 由			
存 案 備 查 壹 人 經 站 按 照 軍 人 乘 車 鐵 路 由			

附表二十三之二

清 單	
	物 品
	數 量 及 重 量
	車 輛
	半 價 付 現

清 單	
	物 品
	數 量 及 重 量
	車 輛
	半 價 付 現

(背面)

第 NO. 號
照 車 種 乙

發部令司總務勤合聯

照 車 賬 記 價 半 車 乘 隊 軍

中華民國	年	月	日	由填發
(蓋章)				
今有	軍隊經	站至	站按照	
鐵路由				
鐵道軍運條例填用乙種車照持赴車站查驗備車應交半價暫行記賬所有詳細清單開列背面此照即由車站收存呈由交通部核轉本部核銷				
軍隊長官職名	姓名	印章		

第 NO. 號
根 存 照 車 種 乙

發部令司總務勤合聯

根 存 照 車 賬 記 價 半 車 乘 隊 軍

字第 號

中華民國	年	月	日	由填發
(蓋章)				
今有	軍隊經	站至	站按照	
鐵路由				
鐵道軍運條例填用乙種車照所有詳細清單開列背面合填存根存案備查				
軍隊長官職名	姓名	印章		

附表二十四之二

第NO. 號	
單	清
	物
	品
	數量及重量
	車輛
	半價記賬

字第

號

第NO. 號	
單	清
	物
	品
	數量及重量
	車輛
	半價記賬

(背面)

附表二十五之一

第 NO.

號

甲種運照

發部令司總務勤合聯

軍用運輸半價現款運照

今有 鐵路由 站至 站按照 經

鐵路軍運條例填用甲種運照連同護照持赴車站查驗相符照交半價換票裝運所有詳細清單開列背面此照由該車站收存並由交通部核轉本部核銷

軍隊長官職名 姓名 印章

押運員職名 姓名 印章

中華民國 年 月 日由 (蓋章) 填發

第 NO.

號

甲種運照存根

發部令司總務勤合聯

軍用運輸半價現款運照存根

今有 鐵路由 站至 站按照 經

鐵道軍運條例填用甲種運照連同護照持赴車站查驗相符照交半價換票裝運所有詳細清單開列背面合填存根存案備查

軍隊長官職名 姓名 印章

押運員職名 姓名 印章

中華民國 年 月 日由 (蓋章) 填發

字第

號

附表二十五之二

單	清
	官兵員名
	車輛數目
	他項
	半價付現

單	清
	官兵員名
	車輛數目
	他項
	半價付現

(背面)

第 NO. 號
乙種運照

軍用品
運輸用
聯合勤務總司令部發

軍用運輸半價現款運照

今有 運輸軍 經
 鐵路由 站至 站按照
 鐵道軍運條例填用乙種運照連同護
 照持赴車站查驗備車應交半價暫行
 記賬所有詳細清單開列背面此照即
 由該車站收存呈由交通部核轉本部
 核銷
 軍隊長官職名 姓名 印章
 押運員職名 姓名 印章
 中華民國 年 月 日由填發
 (蓋章)

第 NO. 號
乙種運照存根

軍用品
運輸用
聯合勤務總司令部發

軍用運輸半價現款運照存根

今有 運輸軍 經
 鐵路由 站至 站按照
 鐵道軍運條例填用乙種運照所有詳
 細清單開列背面合填存根存案備查
 軍隊長官職名 姓名 印章
 押運員職名 姓名 印章
 中華民國 年 月 日由填發
 (蓋章)

字第

號

附表二十六之二

單	清
	物
	品
	數量及重量車輛數目
	半價記帳

單	清
	物
	品
	數量及重量車輛數目
	半價記帳

(背面)

隊部輸送請求表

承運機關編第 號

右表所列請撥車輸送此致 啟 年 月 日	託運機關部隊		飭運機關及電號			託運長官職銜姓名		蓋章		輸送指揮官職銜及姓名		
	列次	種類 部隊 番號	人員		行李	馬匹	隨車 軍需品	站名	月日		站名	月日
			官佐	兵士								
	第											
	列第											
	列總計											
附記	車照種類及號碼											

聯合勤務總司令部						
部 隊 輸 送 執 照						
部隊番號					軍運指揮部章	中華民國 年 月 日發
人 數	官	佐	士	兵		
馬 匹					起站軍運辦公處主任蓋章	
行 李						
械 彈						
起訖站	起 站	日 期	訖 站	日 期	列車指揮官章	
及						
起訖日期						
行經路線					訖站軍運辦公處主任或站長蓋章	
用車數	輛	數	噸	數		
列 次					填發員蓋章	
備 註	1. 撥運通知書號碼					

第一聯交由訖站收回逐級呈部核銷 (附格式二……甲)

聯合勤務總司令部						
部 隊 輸 送 通 知 書						
部隊番號					軍運指揮部章	中華民國 年 月 日發
人 數	官	佐	士	兵		
馬 匹					訖站軍運辦公處主任蓋章	
行 李						
械 彈						
起訖站	起 訖	日 期	訖 站	日 期	列車指揮官章	
及						
起訖日期						
行經路線					起站軍運辦公處主任或站長蓋章	
用車數	輛	數	噸	數		
列 次					填發員蓋章	
備 註						

第二聯交起運站憑單運憑單後存查 (附格式二……甲)

聯合勤務總司令部						
部 隊 輸 送 執 照						
部隊番號					軍運指揮部章	中華民國 年 月 日發
人 數	官	佐	士	兵		
馬 匹					起站軍運辦公處主任蓋章	
行 李						
械 彈						
起訖站	起 站	日 期	訖 站	日 期	列車指揮官章	
及						
起訖日期						
行經路線					訖站軍運辦公處主任或站長蓋章	
用車數	輛	數	噸	數		
列 次					填發員蓋章	
備 註	1. 撥運通知書號碼					

第三聯存查

聯合勤務總司令部									
軍品准運執照									
託運機關部隊					軍運指揮部章		中華民國		
	軍品名稱	數量	件	噸	起站軍運辦公處主任蓋章				
起訖站及起訖日期	起站	日期	訖站	日期	列車指揮官章		年		
行經路線					訖站軍運辦公處主任或站長蓋章				
用車數	輛	數	噸	數			月		
列車次數	1.撥運通知書號碼				填發員蓋章				
備註							日	發	

第一聯由訖站收回逐級呈部核銷 (附格式三……甲)

字第 號

聯合勤務總司令部									
軍品准運通知書									
託運機關部隊					軍運指揮部章		中華民國		
	軍品名稱	數量	件	噸	起站軍運辦公處主任蓋章				
起訖站及起訖日期	起站	日期	訖站	日期	列車指揮官章		年		
行經路線					訖站軍運辦公處主任或站長蓋章				
用車數	輛	數	噸	數			月		
列車次數					填發員蓋章				
備註							日	發	

第二聯交起運站憑填軍運單後存查 (附格式三……乙)

字第 號

聯合勤務總司令部									
軍品准運執照									
託運機關部隊					軍運指揮部章		中華民國		
	軍品名稱	數量	件	噸	起站軍運辦公處主任蓋章				
起訖站及起訖日期	起站	日期	訖站	日期	列車指揮官章		年		
行經路線					訖站軍運辦公處主任或站長蓋章				
用車數	輛	數	噸	數			月		
列車次數					填發員蓋章				
備註	1.撥運通知書號碼						日	發	

第三聯存根

本 路 軍 運 憑 單
第一聯(存根)

整車或不滿整車	半價付現或記帳

號數	局	編	站	編

中華民國 年 月 日 站發

撥運通知書號碼	
車照種類及號碼	

託運名稱
機關或詳細地址
部隊裝車盆道

接收名稱
詳細地址
機關卸車盆道

車	路別
	類別
輛	號數
蓬布號數	
繩索號數	

部 官 馬	隊 佐 士 兵 匹	番 號	軍 品 名 稱	類 別	包 裝 及 標 誌	數 目	實 在 重 量		計 費 重 量		等 級	運 率 單 價		項 目	應 收 款 數		附 記
							公噸	公斤	公噸	公斤		元	分		元	分	
													票 款				
													運 價				
													裝 費			起站收現	
													卸 費			到站收現	
													起 站 調 車 費			訖站收現	
													到 站 調 車 費			列站收現	
共	計																

特約事項	撥運通知號碼 運輸執照或准運執照號碼	填發員名章	起運站長名章
------	-----------------------	-------	--------

第 區軍運指揮部 鐵路民國 年 月 旬軍運費審核單

第 頁

附表四十

記帳表數 頁	憑號 證數	請運機關	原列運費	審核情形	增或減	實支 成運費
合 計						

附記：本表由軍運指揮部按旬填報一份隨同軍運費
記帳表一併報部

審核員

計核課長

運輸組長

指揮官



1217

3



60