



東北鐵路技術管理規程

東北行政委員會鐵道部

東北鐵路技術管理規程

東北行政委員會鐵道部



3 0470 4924 6

1949.2.1

序 言

技術管理規程乃是鐵路管理的最基本的規程。我們根據東北鐵路的具體技術條件，並參考蘇聯鐵路的技術管理規程，首次制定了我們東北鐵路的技術管理規程。全路員工應當深刻認識這個規程的重要意義，把它貫徹到實際工作中，並把它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，以供同志們的觀摩。

東北行政委員會鐵道部

一九四九年二月一日

序 言

二

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業品的正常流通；3. 滿足勞動人民旅行上的需要；4. 鞏固祖國國防事業。

二、爲完成這些任務，鐵路運輸必須成爲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有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，信號燈光的保證，遵守號誌細則，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，補充或個別的權宜處理只有根據交通部長的專門命令方可辦理。

—完—

第一編 目錄

第一章 總 則

技術管理..... 一一三

鐵路建築物之移交及接收使用辦法..... 三一四

規定界限..... 四一六

第二章 線路及工務

總則..... 七

線路之平面及斷面..... 七十八

路基..... 八一〇

橋樑、涵洞、隧道等大型建築物..... 一〇一二

線路上部建築..... 一一一八

道叉..... 一八一三

過道口及鐵道交叉線路..... 二二一五

557.23
137.9

369095 369087

線路標誌.....二五—二六

工務房舍.....二六

工務修理廠.....二六

第三章

機務建築物.....二七

機車庫.....二七

上煤上水設備.....二八

轉盤、轉頭線及三角線.....二八

給水設備.....二八—二九

救援列車.....二九—三〇

電力設備.....三〇

第四章

檢車設備.....三〇—三一

第五章

車站	三二—三四
第六章	
號誌、道叉及信號之聯動及閉塞	三四—三五
信號	三五—三七
線路之自動閉塞	三七—三八
電氣路簽閉塞法	三八
雙信閉塞行車法	三八
信號與道叉之聯動	三八—四〇
過道口之自動信號裝置	四一
線路之遮斷裝置	四一
信號裝置、聯動裝置及閉塞裝置之保管及修理	四一—四四
第七章	
通信	四四—四六
第八章	

電話線及號誌線.....四六—四七

第九章 鐵路設備之檢查及修理

鐵路設備之檢查.....四七—五〇

鐵路設備之修理.....五〇—五一

工作進行地點之掩護辦法.....五一—五二

因施工而封鎖區間之辦法.....五二—五三

第二編

機車車輛及其保管.....五五—五六

第一章 機車

一般要求.....五六—五七

鍋爐.....五八—五九

車輪.....五九—六一

機車之修理及其保管.....六一—六六

第二章 車 輛

一般要求.....六六一—六八

車輪.....六八一—七〇

車輛之檢查及修理.....七〇—七四

第三章

連結器.....七四

第四章

手風閘.....七四—七五

第三編

行車組織法.....七七

鐵路線路之劃分.....七七

第一章

分界點.....七八—八〇

第二章	鐵路線路	八〇—八一
第三章	道义之管理	八二—八七
第四章	信號使用辦法	八八—九二
第五章	行車時刻表及運行表	九二—九六
	列車之等級及編號	九六—九九
第六章	車站技術工作組織法	
	一般要求	九九—一〇〇
	分界點之照明辦法	一〇一—一〇二
	調車工作之進行方法	一〇二—一〇六
	編車	一〇六

列車之牽引量及列車長度之確定法……………一〇六一一〇七

(附表)……………一〇八一—一〇九

車輛編入列車之條件……………一一〇一—一一一

旅客列車之車輛配置方法……………一一一一—一二二

貨物列車及混合列車之車輛配置方法……………一二二—一二三

手閘風閘及其被使用於列車中之辦法……………一一三一—一一四

根據線路之斷面情形及手風閘之數量計算速度之方法……………一一四—一一八

(附表一、二、三)

車輛之連結……………一一八

列車中車輛之檢修方法……………一一九—一二〇

列車之備品……………一二〇—一二二

機車編入列車之方法……………一二二—一二四

第七章 列車運轉

一般要求……………一二四—一二六

接車方法	一二六一
發車	一三二一
續行列車之發車方法	一三五
速度	一三七
行車時之連絡法	一三八
行車辦法	一四三
機車司機牽引列車辦法	一四九
列車被迫停車時之掩護辦法	一五三
輕型軌道車及平車之運行辦法	一五五
發給列車之預告書	一五六
各種專門細則	一五七

第四編

鐵路工作人員之任用及技術審查辦法

一般要求	一五九—一六一
實行技術管理規程之監督方法及其責任	一六二
執行技術管理工作之工作人員之規定	一六二—一六三
附件 第一、二、三、四、(規定界限之略圖)	

東北鐵路技術管理規程

第一編

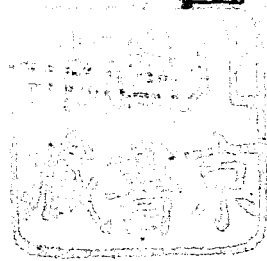
第一章 總 則

技術管理

第一條 爲保證行車安全起見，本路及其公用支線之技術管理，應按本規程辦理。

非公用之支線應按鐵道部長所批准之特別規程管理之。

第二條 本路技術管理規程，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，這些部門就是：

- 一、車務
- 二、機務
- 三、工務
- 四、電務

本路各管理局之技術管理，亦由各該管理局四個獨立技術處分工辦理。

第四條 前條所述各部門之組織，各該部門職工之任免手續及各職員相互間之關係，職務上之兼、代，以及各職員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。

第五條 上述各該部門應配備足以順利完成各該部門應辦業務的一定額數的職員。

第六條 本路為保證正常管理起見，應備有：

- 一、適合列車會車、越行、待避、編成（站、信號場、信號所）之良好線路；

- 二、供旅客乘降及旅客使用之建築物及保管和裝卸貨物所需之建築物；
- 三、完整良好之通信信號設備；
- 四、修理機車車輛和上煤上水等用之建築物及給水和電力方面之設備。

鐵路建築物之移交及接收使用辦法

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成工程之質量，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，是否符合原批准之計劃及預算所規定之要求然後接收之，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，方得移交給本路各部門使用。

新建、改造或修理之線路，以及以前被封閉之線路（長久未使用者），除檢查外，須由單機試運轉後方得使用。

第八條 鐵路之基本建築物、機車、車輛、機械及設備等，均應備有技術證明書，並須與原批准之設計圖和技術條件相符。

技術證明書應記載技術上及使用上之重要特徵及關於建築物、機車、車輛狀態方面之材料。

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 位於鐵路兩側之鐵路建築物之任何部分，不得超出建築物距路軌之規定界限。

第十條 本路之基本規定界限包括：

- (一) 站內及區間內建築物距路軌之規定界限（附圖第一與第四）；
- (二) 隧道建築之規定界限（附圖第二）；
- (三) 機車車輛之規定界限（附圖第三）。

本路營業線內建築新路時，變更線路縱斷面，新造建築物及改修站內或各區間內線路上部建築時，必須以規定界限為標準。新造機車、車輛時亦同。

第十一條 為檢查建築物距路軌之規定界限，每兩年以木製規定界限架通過

線路檢查一次，但遇貨物體積超過規定界限然尚有通過之可能性時，須按該貨物之輪廓，另製一檢查架，連結於該貨車前方以作試驗。

第十二條 雙軌線路上，線路直線部分，兩線路中心線間之距離不得少於四、〇〇〇公厘。遇三軌四軌線路時，第二線至第三線中心線間之距離，在線路直線部分不得少於四、三〇〇公厘。

站內並行線路中心線間之距離應爲：

- (一) 兩幹線中心線間之距離爲五、〇〇〇公厘；
 - (二) 兩站線中心線間之距離爲四、五〇〇公厘；
 - (三) 線路中心線間之距離，最低不得少於四、三〇〇公厘。
- 凡兩線路中間設有常置信號，給水柱及其他設備時，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：

大

$$y = \frac{50,000}{R} \cdot 2$$

或按下表計算..

半徑 (公尺)	加寬 (公尺)
從 2500 至 2500以上	0
1000 — 2500	100
500 — 1000	200
350 — 500	300
250 — 350	400

第二章 線路及工務

總 則

第十四條 線路由路基、大型建築物（橋樑、隧道、涵洞等）與線路上部建築組成之。

爲使載重汽車、汽車等穿行鐵路線路，應設置附有相當信號之過道口。路基邊緣應設置線路標誌，並於沿線一定距離內建築現場人員需用之工務房舍。

線路之平面及斷面

第十五條 線路在曲線半徑、曲線始終點及坡度緩急、線路斷面各構成部份在斷面內之互相連結等關係上，應與批准之線路平面圖、斷面圖準確相符。

第十六條 車站、信號場、列車越行所、信號合原則上應設於直線之平坦部分，但在個別情況下，准許設在不大於 0.003 （千分之三）之坡度上。

如遇特別困難之地形，經鐵道部長允許時，可設不進行調車工作之信號場或列車越行所於較大之坡度上，但須估計到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、信號場、列車越行所，必須設於曲線部分時，則曲線半徑不得少於六〇〇公尺，遇山地時，亦不得少於五〇〇公尺。

第十八條 檢查線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，但一年不得少於一次。

第十九條 工務段長應親自定期檢查曲線半徑，曲線外軌高度之準確性，緩和曲線及斷面內坡度連結之狀態。

路 基

第二十條 路基爲鐵路線路中重要組成部分之一，其狀態之良好與否，有關係整個線路。

第二十一條 單軌線路路基之寬，在直線地區內，不得少於五·五公尺，雙軌

線路，不得少於九·五公尺；如路基爲石質，則單軌線路之路基寬度不得少於五公尺，雙軌線路之路基寬度不得少於九公尺。

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

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線路橫斷面圖相符。

第二十四條 漲水處之路基上應於斷面標誌上註明最高水位及波浪最高位。此處之路基邊緣，應較波浪最高位高出〇·五公尺。

第二十五條 路基應有下列排水設備：

- (一) 於路塹線路兩側應設側溝，於必要時，則須設排水槽及截水溝；
 - (二) 路堤線路須有借土坑及排水溝；
 - (三) 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的一切排水建築及路基鞏固建築之圖表及說明書。

一切上述建築設備，應按批准圖樣，保持其狀態之良好及完整。

第二十七條 監工員負責檢查一切排水設備之是否被正確保管，在路基損壞處或不堅固處，管理局長應飭令所屬特別注意檢查與保護，採取一切辦法保證安全的及不間斷的行車，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：橋樑、旱橋或涵洞是爲了使線路能通過江河、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；爲使路基穩固計，須建築擁壁。

此外有調節建築物，如：防水堤、導流堤等，是爲了豫防橋樑之橋墩及涵洞被水沖壞，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

，必須保證車輛安全通行，並不使規定速度受限制。

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

第三十一條 一切大型建築物，應防止其受氣候煙氣之有害影響。橋樑必須備有檢查此種影響之設備。

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。橋樑、路基、路軌及護樑設備狀態之良好與否，應特別加以注意。

第三十三條 鐵道部所屬沿線各種大型建築物，必須備有卡片記載該建築之略圖、建造年月日、橋樑及橋座之材料種類、規定之載重力等基本要點。

卡片分別保管於工務段、管理局與鐵道部。

爲有系統地注意大建築物之狀態，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、線路監工員、橋樑及隧道監工員、巡守員等，應切實負責注意其管內大型建築物之狀態。大型橋樑與重要橋樑之名單與檢查辦法，由鐵道部長核准公佈。隧道之檢查辦法亦

按上述規定辦理之。

第三十五條 橋樑監工員負責保管大型建築物，特別應保持橋樑之行車部分與橋墩之完整及技術上之正確良好。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，於必要時並包括防止爬行者（即防止軌道爬行的設備）。

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 在線路直線部分軌間標準距離，兩鋼軌頭部內側間寬度應為一四三五公厘。

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 (公尺)寬	曲線半徑 (公尺)	加 (公尺)寬	曲線半徑 (公尺)	加 (公尺)寬
一五〇	三〇	二四〇	二〇	四二〇	一〇
一六〇	二八	二五〇	一八	四八〇	八
一八〇	二六	三〇〇	一六	五五〇	六
二〇〇	二四	三四〇	一四	六四〇	四
二二〇	二二	三八〇	一二	八〇〇	二

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。

直線或曲線部分，超過規定標準軌距時，其加寬部分，不得超過七公厘，縮小方面可減少四公厘。

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，應按下列方法實施之：

- (一) 如遇緩和曲線時，全部緩和曲線之軌距均應加寬；
 (二) 無緩和曲線而為圓曲線時，則於曲線始點起，向直線方面，每一公尺，軌距應增加一公厘。

第四十一條 裡外兩鋼軌面，在線路直線部分，應置於同一水平上。

曲線部分外鋼軌之超高量，根據曲線半徑之大小，及此一區間內鐵道部長所批准行車最大速度而定，並以下列公式確定之：

$$h = \frac{11.3V^2}{R}$$

h = 外鋼軌之超高量 (以公厘計算之)

11.3 = 固定系數

V = 以部長命令所批准之最高速度 (以每小時多少公里計算之)

R = 曲線半徑 (以公尺計算之)

外鋼軌超高量以五公厘為整尾數，列入下表：

外軌提高標準表

(以公厘計)

	曲線半徑 (公尺)										速				
	二〇〇	二五〇	三〇〇	三五〇	四〇〇	四五〇	五〇〇	五五〇	六〇〇	六五〇	七〇〇	七五〇	八〇〇	八五〇	九〇〇
	二〇	二五	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇	三〇
	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇
	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇	五〇
	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇	六〇
	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇
	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇	八〇
	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇	九〇
	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇	一一〇

一五

四 〇 〇 〇	三 〇 〇 〇	二 〇 〇 〇	一 五 〇 〇	一 〇 〇 〇	一 〇 〇 〇	九 五 〇 〇	九 〇 〇 〇	八 五 〇 〇	八 〇 〇 〇	七 五 〇 〇
					一 〇	一 〇	一 〇	一 〇	一 五	一 五
		一 〇	一 〇	一 五	二 〇	二 〇	二 〇	二 〇	二 五	二 五
	一 〇	一 五	二 〇	二 五	三 〇	三 〇	三 〇	三 五	三 五	四 〇
一 〇	一 五	二 〇	二 五	三 五	四 〇	四 五	四 五	五 〇	五 〇	五 五
一 五	二 〇	三 〇	三 五	五 〇	五 五	六 〇	六 〇	六 五	七 〇	七 五
二 〇	二 五	三 五	五 〇	六 五	七 〇	七 五	八 〇	八 五	九 〇	九 五
二 五	三 〇	四 五	六 〇	八 五	九 〇	九 五	一 〇	一 〇	一 五	二 〇
三 〇	四 〇	五 五	七 五	一 〇	一 五	二 〇	二 五			
三 五	四 五	七 〇	九 〇	一 二	一 五					

第四十二條 線路直線或曲線地區內，鋼軌在同一平面內之出入，較上述表內之標準，在幹線上不得超過六公厘，站線上不得超過一〇公厘。

第四十三條 外鋼軌之超高，應按下列方法實行：

(一) 如有緩和曲線時，則全部緩和曲線均應提高；

(11) 如無緩和曲線時，則於曲線始點起，每一公尺提高一公厘（即千分之1）。

第四十四條 工務段長、工務副段長、主任監工員、監工員及工長應備有規定之線路上部建築圖及養路細則。

第四十五條 站內及區間內之線路，應保持完全良好，即應有良好之枕木、鋼軌、連結零件及道床（勿使歪斜及下沉），並須與規定之圖樣、標準及地圖確實相符。在線路狀態方面應保證列車以規定速度行車之安全及平穩（無震動）。

第四十六條 線路監工員負責正確保管線路、路基、大型建築物及在該工區界內全部永久建築物，必須詳細了解線路及上述建築物。研究各處故障原因，不但於故障之後即時修理，並應預防故障之發生。此外，應親自詳細檢查在該工區內之線路及各種建築物之狀態，並根據檢查結果計劃、領導線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製定，並經管理局工務處長同意及鐵道部工務部門所批准之線路巡查表按時巡查線路，並應負責發現線路上一切故障。如該故障根據養路工作規程不需他人參加時，應立即將故障修復。如遇其他故障，須一人以上工作者，則應報告工長及監工員。

道 叉

第四十八條 道叉之用途，即使機車車輛由一線路進入另一線路。道叉應與舖設於該線路之調軌種類相符，並有下列各號碼之轍叉：

(一) 在幹線及旅客車到發線上，不得使用斜度超過十分之一之轍叉，英式道叉，可使用九分之一之轍叉。旅客列車不必進入側線之道叉，可用九分之一之轍叉；

(二) 在貨物列車到發線上，不得使用斜度超過九分之一之轍叉。在其他站線及機務段段內線上，可使用斜度不超過八分之一之轍叉；

(三) 在專用線與死叉上，可使用七分之一之轍叉。

第四十九條 禁止在線路上使用有下列故障之道叉

- (一) 轉轍連接桿脫節；
- (二) 又尖與基本鋼軌有三公厘以上之間隙；
- (三) 又尖被軋碎，有車輪出軌之危險，即在幹線及旅客和貨物列車到發線上，由又尖端起軋碎部分長達二〇〇公厘，在其他線路上軋碎部份長達三〇〇公厘時。
- (四) 又尖較基本鋼軌低至二公厘以上者；
- (五) 轍尖至護輪鋼軌頭部外側面之距離，不滿一三八公厘時；
- (六) 轍又翼之內側，至護輪鋼軌頭部外側，距離多於一三四公厘；
- (七) 於轍心寬為四〇公厘處之轍又槽之深度，離鋼軌踏面不滿三八公厘時；
- (八) 又尖或基本鋼軌損壞；
- (九) 轍又、(轍心、轍又翼)損壞；
- (十) 護輪鋼軌螺絲桿有一處以上折損；

(十一) 又尖與二處以上滑床板不緊貼；

(十二) 又尖距基本鋼軌之活動距離不滿一〇九公厘；

(十三) 移動轍叉之又尖活動距離不滿九〇公厘；

第十二及十三項內規定之尺寸皆於又尖端處測量之。

第五十條 在站內或區間內鋪設道叉時，須由管理局長之命令方可進行。

第五十一條 在站內或區間內，凡幹線與支線連結處，為防止不應入幹線之機車車輛進入幹線，則設五〇公尺以上之避難線，該避難線應設有擋車枕木及脫線鐵鞋。

第五十二條 道叉在雙軌線路區間內鋪設時，須順正行列車進行方向鋪設之，如上述鋪設法感困難時，經管理局長許可後，可於不順列車進行方向鋪設之，各道叉須設看守所。

第五十三條 由幹線進往支線之道叉，如該區間為使用電氣路簽閉塞時，則該道叉應與電氣路簽閉塞裝置，以路簽鎖相連。

第五十四條 如於自動閉塞區間，則區間內之道叉應與最近之通過色燈信號機

相聯繫，以便色燈信號僅於幹線道叉於正位置時，方能顯示通過信號。

第五十五條 凡手動道叉位於列車到發及通過線時，必須設置加鎖裝置。同時根據行車之數量及特點，出發道叉及其他重要道叉，應與出發信號機及護站信號機發生聯動關係。

下列道叉必須裝置閉鎖設備：

- (1) 到發通路之道叉；
- (2) 通過通路之道叉；
- (3) 防護線之道叉；
- (4) 避難線及安全線之道叉；
- (5) 區間內與支線聯結之道叉。

第五十六條 道叉須備有燈光或無燈光之道叉標誌，站內聯動道叉可不必裝置標誌，但調車線之道叉例外。

道叉之需用燈光標誌與否，於各站技術管理細則內註明之。

各站道叉是否裝置燈光標誌，由管理局長根據鐵道部長所規定之規程決定

之。

第五十七條 新設或改設之道叉，不論其在分界點內或在區間內，皆須由站長或其他由管理局長指派之工作人員接收作成錄記後，方能移交使用。

第五十八條 道叉應特別仔細保持道叉之水平及軌距，並正確保持道叉個別部分之磨損不超過標準限度。

第五十九條 站線上之道叉，由站長管理之，站長應負責保證在道叉上裝置標誌，並保證保持道叉之良好及其照明。道叉之保管由扳道員負責。

扳道員應負責保證道叉之良好及其經常工作，保持其清潔，仔細擦油並擰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。

道叉之修理由工務段之工作人員負責進行，而聯動道叉則由工電兩段之工作人員負責進行。

過道口及鐵路交叉線路

第六十條 凡鐵路與公路及另一鐵路線，電車道及其他工業運輸用線路之交叉

處，由鐵道部車、工兩部門批准後方可設置。

第六十一條 各種電線、電報電話線、水道及其他地上或地下之設備需橫過鐵路時，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導管）。

絕對禁止在指定地點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 過道口根據列車運行之繁忙，穿越線路車馬之多寡及是否易於瞭望，分爲派人看守及不派看守兩種。

過道口之看守辦法由管理局長規定之。

第六十三條 派人看守之過道口，應備有聯動裝置之柵欄木，於暗夜大霧及暴風雪雨時，須用燈光照明。

第六十四條 過道口應設置掩護號誌，於交通繁忙時，應設置自動信號。

第六十五條 過道口應設鋪板及設有護樁或欄杆之入道口。

第六十六條 在線路直線部分鋼軌與護軌間之隙應為七〇公厘，在曲線部分則為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間隙應為八〇公厘。此種尺寸應經常保持，如有出入時，應立即修正。最大之出入准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。

過道口在鋼軌面之寬度不得狹於公路走行部分之寬度，如以過道口之中心線直線計算時，並不得少於四·五公尺。牲口群通過之過道口，則不得少於六公尺，過道口於鋼軌兩旁應有十公尺以上平面部分，過道口入道之坡面部分不應傾斜，同時其坡度不得超過百分之五，於城內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過道口，均應設有小心火車之標誌牌。

第六十八條 凡體積與重量巨大之物件欲經過過道口時，（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 過道口看守員應保證列車及汽車馬車等在過道口內之行車安全。

更應詳知列車運行時刻，及時關閉道口，並顯示規定信號。

線路標誌

第七十條 在幹線上應設置下列線路標誌：

- (一) 公里標、半公里標及百公尺標；
- (二) 緩和曲線及圓曲線之起點標及終點標；
- (三) 坡度標；
- (四) 司機鳴笛預告標、線路斷面突然變化預告標、開始及停止使用補機推進預告標、關閉機車灰門預告標；
- (五) 管理局、工務段、工務分段及工區管界標。

第七十一條 一切線路標誌均應按鐵道部長所規定之標準式樣設置之。線路標誌應設於線路左方(按計算公里方向左側)。線路路基上部寬度為五·五公尺時，則線路標誌設置之位置，不得近於距線路中心線二、七五〇公厘處，在路基上部寬度為六公尺時，則標誌與線路中心距離不得少於三、〇〇〇公

厘。曲線中心點標誌應按置於道床側面根部，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，應設置特別標誌。

第七十三條 除固定之線路標誌外，有時設置除雪機臨時標誌。

工務房舍

第七十四條 在工務分段、工區及線路巡守界內，爲安置線路工作人員（線路監工員、養路工長、養路工、巡道員及看守員）安置行政及辦公房舍，並保存工具及備品等應建築工務房舍。

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，製造新的及修理現有之工務方面之零件及工具。

第三章

機務建築物

第七十六條 機車庫、上煤上水設備、轉盤、三角線、轉頭線、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 機車庫爲本地區所運用之機車而設。機車庫之長度、寬度、高度均須符合機車之類型。

車庫應備有良好之照明、取暖、通風及排水等設備。

庫線及上煤上水設備應保證迅速進行上煤上水及調車工作。

第七十八條 機務段長應負責保持一切段內設備（甲檢台、洗罐設備及車床等）之良好，使其能保證以極少時間之消耗而獲得質量優良之機車修理。

上煤上水設備

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

轉盤、三角線及轉頭線

第八十條 指定機車轉頭之各車站應備有轉盤、三角線或轉頭線。

給水設備

第八十一條 上水地點應設於一定距離內，並應具有相當之給水能力，以便保證於最大運輸量時之機車、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：

(一) 水源地及擋水設備；

(二) 供給水塔及配水管用水而設置之抽水所；

(三) 爲造成水壓及直接在站上保持水量所設置之貯水塔及連接抽水所及水塔之導管；

(四) 各耗水處所及配水所設置之配水管及水道；

(五) 給水柱(水鶴)及水栓；

(六) 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給水柱，即上下行方向各一。旅客列車之上水各站，應於到發線上設置補助給水柱。

第八十四條 給水柱應備有將移動注水管固定於線路中心線平行方向之設備，並需設有標誌燈，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 爲排除在本路上所發生事故之後果，須編成救援列車，該列車應隨時準備出動。爲防止及撲滅本路所發生火災起見，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細則，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，其來源爲：

- (一) 發電所；
- (二) 變電所及配電所；
- (三) 經電力及照明之配電線配來之電。

第四章

檢車設備

第八十七條 客貨車車庫、檢車所、風閘檢查所等爲檢車方面之基本設備。

第八十八條 客車車庫係爲進行客車及其零件之檢點、日常修理（列檢及定檢）

、乙丙檢、以及列車車輛之上水而設。

第八十九條 貨車車庫係爲貨車及其零件進行檢點、丙檢（二月修）、乙檢（六月修）、日常修理及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（十八月修）及一般修理（三十六月修）。

第九十條 檢車所係爲進行客貨車之檢點、列檢（不必用車之日常修理）及爲管理車軸箱及制動裝置而設。

第九十一條 風閘（空氣制動裝置）檢查所，爲進行風閘及其零件之檢點以及修理而設。

第五章

車站

第九十二條 爲正確組織客貨運輸，車站上必須具有下列之基本設備：

爲列車之到站、出發、通過及組成而用之充足之配線、旅客候車室、車站辦公室、月台、冷藏室、貨運設備（貨物倉庫、行李處、貨物站台等）、閘樓及扳道員小房。在較大之組成站須設有溜放車輛之設備及爲旅客橫越線路用之天橋及地下道。

第九十三條 旅客候車室應有下列之設備：

- 1 保證旅客方便和迅速購得客票及保管行李之場所；
 - 2 旅客等候列車之場所；
 - 3 爲旅客服務之文化，衛生，生活上之各種設備；
 - 4 問事處及寫有列車時間表之佈告牌及路標。
- 旅客候車室內應保證整齊、清潔、光亮及適當溫度。旅客站應備有良好之食堂、售賣零食之小舖、固定及移動之小販。
- 第九十四條 車站運轉人員之辦公室（值班站長室、車站調度員室、通信號誌工作人員及聯動閉塞工作人員辦公室等）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。旅客用之房屋，禁止移作執行公務之用。

第九十五條 站長及客運主任，必須定期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和照顧旅客。

第九十六條 月台應保證旅客迅速，方便及安全之乘降。如遇高月台時，鋼軌面至月台面之距離為一、一〇〇公厘。如為低月台時，則鋼軌面至月台面之距離不得超過三〇〇公厘。

第九十七條 車站之冷藏設備（冷藏室、儲冰室、儲鹽室、給水台、電氣冷藏室）應保證易腐貨物之保管及供給列車及車輛用水。

第九十八條 貨物倉庫、行李保管處及貨物站台，其設備應保證貨物裝卸工作之方便及迅速。貨物站台面與鋼軌面之距離應為一、一〇〇公厘。

第九十九條 直接管理道叉及信號之閘樓應具有對站線良好之視界。

第一百條 扳道員小房應備有電話，小房外部並備有電鈴信號。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 較大之組成站，應備有爲列車解體及組成用之車輛溜放設備。

第一〇二條 爲加速調車工作（倒站工作），防止車輛損壞，並爲改善勞動條件，可將車輛溜放設備加以機械化，如裝設車輛緩行器、自動止動器及聯動道叉等機械設備。

第一〇三條 新建車輛溜放設備時，應照顧其今後機械化之可能。

第一〇四條 凡車輛溜放設備不論其爲機械化的或非機械化的，皆須備有色燈信號或標誌燈。

第六章

號誌、道叉和信號之聯動及閉塞

第一〇五條 本路採用下列種類之號誌、聯動裝置及閉塞方法：

1. 常置信號及移動信號；
2. 自動閉塞法；

3. 電氣路簽塞閉法；
4. 雙信閉塞法；
5. 道叉及信號之聯動；
6. 過道口之自動信號；
7. 遮斷線路用之信號及器具；
8. 道叉路牌鎖閉器。

信 號

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

第一〇七條 本路僅採用經過鐵道部長所批准之數種信號。

第一〇八條 揚旗信號、色燈信號及遠方信號不得按裝於由列車瞭望發生困難之地點。

第一〇九條 於未裝置自動閉塞之區間，因地形條件，列車在制動距離內不能

分清護站信號或通過信號之區別時，則應在其前方設置重複表示基本信號之遠方信號。

第一一〇條 揚旗信號、色燈信號及遠方信號均應設置於列車進行方向之左側，或在其所管制線路之中心線上空。

設於每一線路之信號機，其設置位置不應使列車誤認該信號為鄰線之信號。如遇特殊情形時，經鐵道部許可，上述之信號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 護站信號應設於第一位入站道叉前方一百米以上之地點。

第一一二條 出發信號應設於每一出發線上，出發列車機車停車點之前方。

第一一三條 通過信號應設於自動閉塞區間及兩信號所間之區間分界處。

調車信號應設於調車工作繁忙的車站上與調車有關之線路旁（參看二四二條）
第一一四條 如在信號所內有結連支線之道叉時，則通過揚旗信號或通過色燈信號應和該道叉設有聯動裝置，或設護站信號及出發信號。

第一一五條 如兩線路在同一平面交叉時，則在距交叉點一〇〇公尺以上之地

點設掩護信號。此種信號必須相互連系，保證一方面如顯示進行時，則另一方面必須顯示停車。掩護信號必須於制動距離外設遠方信號。

第一一六條 凡信號、道叉及脫線器標誌之照明程度，必須使列車能清楚看出信號狀態。

第一一七條 凡信號玻璃之顏色不符合規定之標準或型類者，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——減速；
3. 綠——按規定之速度前進。

線路之自動閉塞

第一一九條 自動閉塞之裝置在閉塞區間未開通之前，不應使通過信號或出發信號開通。

第一二〇條 在裝有自動閉塞裝置地區，列車進入閉塞區間或軌道回路間斷時

，色燈信號應自動關閉。

電氣路簽閉塞法

第一二一條 電氣路簽之裝置不得使同時由路簽機內取出一個以上同一區間之路簽。

第一二二條 按裝同一型類之路簽機時，至少應隔離兩個以上之區間。

雙信閉塞行車法

第一二三條 雙信閉塞裝置與信號之狀態無關，僅監督該區間是否確無列車。

第一二四條 雙信閉塞器之發車標，由鄰站啓開之。雙信閉塞行車法規定出發信號僅能在鄰站同意及由鄰站啓開雙信閉塞器之發車標後開通之。

道叉與信號之聯動

第一二五條 各種聯動裝置之設備應保證道叉及信號之關閉。不准有下述情形發生。

1. 道叉未置於所需之地位，相反方向通路之信號尙未關閉，即將該通路之信號開通；

2. 在掩護該通路之信號已開通時，發生該通路內之道叉移動，或相反方向通路信號開通等情形。

第一二六條 附有導線之機械聯動裝置應：

1. 保證於車輛擠出道叉時，道叉之握把必須失去作用；
2. 在擠叉之情形未修復前，應使道叉之握把不能移動；
3. 道叉之聯動桿折斷時，應使與聯動桿有關之道叉固定於某一位置（反位或定位）。揚旗信號之道線折斷時，揚旗之管板應置於關閉之狀態。

第一二七條 附有導管之機械聯動裝置：

1. 道叉連結桿及其握把爲一種不容許車輛擠叉之裝置；
2. 以導管操縱之主要聯動道叉應設有軌道電氣回路，車輛在道叉上通過時，道叉不得移動。

第一二八條 電氣聯動裝置應：

1. 通路上已閉鎖之道叉，不再搬動。
2. 不准在停有車輛之線路上接車。

第一二九條 電氣機械聯動裝置應使在列車通路上已閉鎖之道叉，當列車通過時不再搬動。

第一三〇條 使用電氣路簽之區間內，如有連接支線之道叉時，必須按裝道叉踏簽鎖閉器。在加鎖時，必須使叉尖緊貼鋼軌。

開鎖之方法係將本區間規定使用之路簽插入鎖中。

第一三一條 聯動道叉之連結桿及關閉器，應具有下列作用：

1. 保證一叉尖必須緊貼鋼軌；
 2. 確實保證另一叉尖與基本軌條間之距離，不少於一〇九公厘；
 3. 擠近基本軌條之叉尖與基本軌條間之距離，如爲三公厘以上時，則使道叉不能關閉（以叉尖之尖端與基本軌條間之距離計算之）。
- 聯動道叉裝置之握把，視其用途分別塗色。

過道口之自動信號裝置

第一三二條 過道口之自動信號裝置於列車接近過道口時，自動向電車路或公路方向發出停車信號。

在列車未完全通過前，過道口之信號須保持關閉狀態。

線路遮斷裝置

第一三三條 線路之遮斷裝置（脫線鐵鞋、止動鐵鞋、轉動關閉枕木等）不應使列車或車輛在該裝置所在之線路處於阻隔狀態時通過該線路。

信號裝置、聯動裝置及閉塞裝置之保管及修理

第一三四條 一切通信、信號、聯動、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。

第一三五條 通信、信號、聯動、閉塞裝置設備之保護如設於房舍內，站內或

信號所內，則由使用者負責。如設於區間內線路上時，則由線路巡守員及過道口看守員負責。

第一三六條 凡與管理及修理行車通話使用之電報機、通信、信號、聯動閉塞裝置無關之人員，嚴禁進入上述設備按裝之房舍內。

受命委託擔負是項工作之工作人員，於值班時方有權使用上述設備

第一三七條 暫時停止聯動作用之聯動道叉，應設有防止道叉偶然和惡意搬動之附屬裝置。

第一三八條 信號裝置、聯動裝置、閉塞裝置等係為保證各種相互關係之實現而設，故須關閉加鎖及押鉛彈。僅被委託該項工作之電務及信號工作人員有權啓開，但須記載於該設備之檢查登記簿上。

第一三九條 凡為行車而設之通信、信號、聯動及閉塞裝置中之電流關係之構造，如無鐵道部長批准，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務處長之同意後實行之。

第一四〇條 信號、聯動、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、聯動、閉塞裝置登記簿內作相當之記錄。該項工作之進行，應得值班站長同意後方可開始，關於該項同意，值班站長應於信號、聯動、閉塞裝置之登記簿內，關於該項工作情形記錄旁簽字承認之。

第一四一條 凡於裝有通信及信號、聯動、閉塞裝置之房舍內或線路上工作時，應按隸屬關係及時通知工務及電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。

第一四二條 凡試驗運用中之信號裝置、聯動裝置及閉塞裝置時，必須取得值班站長之同意並於其監督下進行之。

第一四三條 電務段長必須精確了解管內之信號、聯動及閉塞裝置之狀態，並督令所屬員工或親自參加進行有系統之檢查，以便保證一切信號裝置精確良

好地工作。

電務段長應負責教育及有系統地檢查管理信號設備之其他部門工作人員是否善于使用此項設備；爲此應頒佈鐵道部長所批准之各種信號、聯動、閉塞裝置之使用細則。

第一四四條 通信、信號、聯動、閉塞裝置之電氣工長，至少須每十日從機車上對本段內之信號，是否清楚顯見，進行一次檢查。而電務段之有關工作人員，須定期於巡查時檢查本段內之信號、聯動、閉塞裝置是否良好。

第一四五條 信號、聯動、閉塞電氣工負責檢查上述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，須立即通知本段之電氣工長。

第七章

通信

第一四六條 通信設備應保證行車有關人員相互間之迅速連絡及傳達緊急命令。

第一四七條 本路採用下列之有綫通信：

一、本路業務所需之電報通信。

二、電話通信：

1. 各站相互間之行車電話（即閉塞電話）——為各站間行車通話而設；
2. 各站電話——為各站相互通話用；
3. 行車調度電話——為行車調度員向其管內各站通話用，行車調度電話綫僅可連結值班站長、運轉員、機務段機車調度員及列車段乘務主任；
4. 貨運調度電話——為貨運調度員和其管內各中間站通話用；
5. 沿線工務電話——為鐵路工作人員關於線路及建築物保管等問題上通話用；
6. 一般鐵路電話——為其他鐵路工作人員公務通話用；
7. 站內調度電話——為站內調度和其他站內工作人員通話用；

8. 扳道專用電話——爲值班站長和扳道員通話用。

扳道專用電話因與其他各種電話有別，其電話綫不得與其他任何電話接綫；

9. 站內交換電話——爲一般公務通話用。

第一四八條 凡爲轉達行車命令所使用之兩站間行車電話（閉塞電話）綫上，絕對禁止其他電話接綫。

第八章

電話綫及號誌綫

第一四九條 電話及信號架空綫之設備包括帶有架線裝置之電桿及與電桿絕緣之電綫。

第一五〇條 架空綫之最低電綫與地面之距離由電綫之最大凹點起至地面在區間綫路上時爲二·五公尺以上，在站內爲三公尺以上，在沿綫各居民點內爲

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，應爲四
• 五公尺以上，與鐵路線交叉時，應距軌面七•五公尺以上，如現與鐵路線
交叉之電線其高度爲六公尺時，則可保持至該電線改造時。

第一五一條 遇電話線及信號裝置損壞時，應按下列次序修復之：

1. 爲調度列車運行而設之信號電線；
2. 幹線電線；
3. 各站電話電線。

第一五二條 通信線及號誌線，必須保證不受鄰旁和交叉之高壓電流電線及打
雷之妨碍與危險的影響。

第九章 鐵路設備之檢查及修理

鐵路設備之檢查

第一五三條 爲保證不間斷和安全的行車，應於規定期間內有系統及詳細地檢

查：

1. 站內及區間內之線路及各線路設備；

2. 站內及區間內之道叉及通信、信號、聯動、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檢查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、聯動、閉塞設備之狀態良好應由直接使用及保管該設備之工作人員，有關之段長及管理局各處有關科長負責。

第一五六條 除上述人員進行檢查站內之線路、道叉、通信、信號、聯動、閉塞裝置及站內信號附屬品外，應：

1. 由站長、線路監工員、通信、信號、聯動、閉塞裝置之電氣工長、聯動裝置電氣工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）爲主席每季至少檢查一次。

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

第一五八條 除定期檢查調度電話及信號外，此項設備及電報，交換電話等裝置，如可能受天災及其他災害之影響時，應由有關工作人員檢查之。

第一五九條 站長於每次站內巡查時，應負責檢查道叉之狀態。車務監察與管理局車務處運轉科長，每次下站時，亦須進行同樣之檢查。

第一六〇條 單人及委員會檢查之結果及檢查後所採取之措施，須記入「線路、道叉、通信、信號、聯動、閉塞裝置檢查登記簿」，並須註明修復各該故障之年月日及時分。

第一六一條 管理局機務處之給水科長及工務段長（或副科長及副段長）至少應於每三月檢查水源地、抽水所、給水柱及給水塔一次。

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風關用之空氣壓縮裝置及試驗連結器彈簧條用之專門壓力機。

第一六三條 檢查結果和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該設備之檢查登記簿內，此外應於該登記簿內註明消除故障及實行製定辦法之時間。

鐵路設備之修理

第一六四條 線路、道叉、橋樑、隧道、涵洞、信號、聯動、閉塞裝置及其他鐵路設備進行修理時，原則上不僅不應使行車中斷，而且於完全保證行車安全之條件下，不使行車速度減低；僅在特殊情形時，即工作繁重而進行工作之條件甚爲複雜時，可允許短時之行車中斷及限制速度。

第一六五條 進行必須行車中斷或限制速度之修理時，應盡可能選擇車次最少時期，以便極少影響運行表。

第一六六條 道叉及信號聯動裝置之修理，必須將有關通路之信號關閉後進行之。而閉塞裝置及路簽機之修理，必須首先按規定之辦法使路簽閉塞機停止工作後進行之。

第一六七條 進行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，須與列車調度員保持經常之連繫。

第一六八條 行車中需要保證列車乘務員具有高度之警惕性，並須以書面預告他們關於進行之修理工作及線路、信號、給水等故障之情形。

工作進行地點之掩護辦法

第一六九條 禁止：

1. 在進行工作之地點尙未設置掩護信號前即開始對行車有危險之工作；
 2. 於工作未全部結束及線路狀態未檢查前，即拆除掩護工作地點之信號。
- 凡對行車有危險之工作施工處，無論單軌或雙軌，均應在其兩端設置掩護信號。

凡需停車之施工處，應按下列方法掩護之：

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，距上述信號八〇〇公尺處應按嚮燵三箇，再於最前方之兩嚮燵前二〇〇公尺處

設置徐行信號。

於需徐行之施工地點，須在該處前後五〇〇公尺處設置徐行信號。

第一七〇條 爲按裝及保護掩護線路工作之移動信號，工作領導者應派出經過考驗並穿着與其他員工不同之規定制服之專門指定人員。

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掩護信號之工作人員設置電話連絡。

第一七二條 如無值班站長之許可，禁止進行與行車及調車工作安全有關之工作。

爲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線路上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。

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，管理局車務處運轉科長應至少在一晝夜以前，將線路封鎖情形預告有

關工作人員。

區間之封鎖或開通由列車調度員在工作開始前或工作完畢後以命令辦理之。

第一七五條 工作領導者在未接得調度員關於封鎖該區之命令抄本且未設置掩護信號前，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掩護引向該區間之出發線，並由扳道員看守之。

第一編

機車車輛及其保管

第一七八條 機車及車輛應按鐵道部長批准之型類、設計圖及技術條件製造之。

機車及車輛應保持足以保證其安全運轉之狀態。如接收新造、改造、修理或長時期未運轉之機車車輛作爲運用車輛時，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，無需試運轉。

第一七九條 機車車輛，無論重車或空車，其任何一部不應超出機車車輛之規定界限，但工作中之除雪機除外。因此，凡由製造（或改造）、大修、中修或小修所出之每一機車車輛均應以通過機車車輛規定界限門之方法檢查之。

第一八〇條 凡超過鐵路規定之車輛規定界限之機車車輛或機車車輛上裝載之

貨物必須通過本路時，每次必須經由鐵道部許可後，方可通行。

第一章 機車

一般要求

第一八一條 機車是保證列車按運行表運轉之基本動力。

第一八二條 機車分爲蒸氣機車、電氣機車及內燃機車三種，按工作性質則分爲旅客、貨物及調車機車。

第一八三條 新造機車於交給鐵路運用前，應經過試驗並由供給機車之工廠作成接交記錄移交之。

第一八四條 凡經大修、中修或日常檢修之每一機車，准許在鐵路上運轉之前，即出廠時，應依鐵道部長所規定之接收規則檢查之。

關於檢查情況，應寫成證件，由施行檢查之人員簽署之。凡每一加入運行之機車，於其今後工作中，應於鐵道部所頒佈之機車車輛保管及修理特定規則

中所規定之期限內，其各部份應受詳細之檢查與修理。

第一八五條 每一機車應備有技術履歷簿，其中應記載製造及加入運行之日
期、走行公里數、構造方面有何改變、鍋爐（在蒸汽機車上）及原有之原動
機（在內燃機車或電氣機車上）之更換，以及關於定期修理之情況。此外機
車之鍋爐亦應備有技術履歷簿。

第一八六條 每一型類機車之構造速度由構造本身決定，並由鐵道部長於允許
該型類機車在本路使用同時批准之。

每一機車應備有該機車構造速度之標記。

第一八七條 每一機車應有下列標記：局別、段別、製造年月及地點、型別及
號碼、構造速度、進行規定種類修理之時間及地點、並應備有鍋爐（對蒸汽
機車）及各種檢查器和主風缸之檢查記錄及標記。

煤水車上應標明型類及號碼、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

五八

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 兩個安全閘，閘上應裝有使閘上氣壓不能發生變化之裝置；
- 3 兩個表示鍋爐水位之裝置；
- 4 一個測量鍋爐內汽壓之汽表，該汽表應有檢查指針，在表盤應有規定鍋爐最高可容汽壓之紅線。汽表應定期檢查，並註明檢查日期；
- 5 火室天棚板前後，最少應設兩個可熔栓；
- 6 外火室後板上，在垂直方向應裝置天井板表示牌，表示火室天井板之水平。每次水表框移動時，必須以水表按裝試驗管檢查水表框下邊線所指示之鍋爐內最低容許水位。同時火室天井板及水表框下邊線（即最低容許水位）間在垂直方向之距離無燃燒室者為一〇二公厘，有燃燒室者為一一四公厘， V 丁納、 V 丁八、 V 丁四、 V 丁一型機車為一二五公厘。

汽壓表及安全閥應以鉛餅封之，而易熔栓上口應鑄有圖印，並於該圖印上，註明檢查日期及地點。

第一八九條 凡新造、改造及經過修理之機車和蒸汽自動車之鍋爐，應經過水壓試驗。運用機車與蒸汽自動車之鍋爐，亦應定期進行水壓試驗。本規則亦適用於有其他用途之汽鍋。於進行水壓試驗時，該鍋爐應受超過規定的最大汽壓五個汽壓之水壓之試驗，鍋爐應於上述之壓力下保持五分鐘。

車 輪

第一九〇條 每對車輪應適合於「車輪檢查、組成及修理規則」，並於車軸之末端備有其受澈底檢查之日期及地點之烙印。

此外在車軸外輪及輪心上，於標準記號章程所規定之處所，應有製造工廠之烙印、鑄造號碼、製造日期及順序號碼。

第一九一條 各種型類機車之兩外輪內邊之距離，應在一三四九至一三五六公厘之範圍內。每一型類之機車及同型類機車之各種車輪，應採用標準圖之尺

寸。現有型類之機車，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圖之尺寸。

第一九二條 外輪之正常磨損，以踏面任何部份計算時，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 禁止車輪上有下列故障之機車牽引列車：

- 1 車輪輪心內車軸鬆弛時；
- 2 軸上有一橫裂紋時；
- 3 軸上之縱裂紋或龜裂超過二十五公厘時；
- 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 於二輪輻間之輪面上有兩個以上裂紋時；
- 7 輪輻上有裂紋，同時該輪輻兩邊之輪周上均有裂紋時；
- 8 外輪上有縱橫裂紋時；

- 9 調車機車及各型類煤水車輪緣之厚度，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，各型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或多於三十三公厘時，上述專門規尺未接到前，應以舊式規尺在距離輪緣頂十公厘處測量之；
- 10 各外輪內之面距離與計劃圖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。

機車之修理及保管

第一九四條 機車之檢查應在機務段及車站站線上進行。

第一九五條 於檢查機車時應檢查：

- 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、安全裝置及測量裝置存在與否及其是否正確工作。

第一九六條 禁止有下列各種故障之機車，出庫牽引列車：

- 1 汽笛不良；
- 2 風泵不良，不能保證向主管正常壓送空氣，或機車上之風閘或手閘不良時；
- 3 某一給水裝置不良時；
- 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 各種風氣表不良或表示不正確時；
- 7 散沙裝置不良時；
- 8 某一易熔栓洩漏時；
- 9 給油器不良時；
- 10 連桿銅瓦熔化或損壞時；
- 11 機車連桿彎曲或有裂紋時；
- 12 嚮輪及滑閘之漲圈有折損時；
- 13 彈簧托架有裂紋及龜裂時；

14 照明設備不良時；

15 各軸瓦有損壞或熔化時；

16 車軸箱有裂紋時；

17 車體之車架及各機械部門連結處之螺絲鬆弛時。

第一九七條 機車之修理計劃，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過程編造。

第一九八條 經過甲檢出庫之機車，應由機務段長或副段長親自接收。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 凡經大修、中修或日常檢修之每一機車，准許在鐵路上運轉之前，即在出廠時，應依鐵道部長所規定之接收規則檢查之。

關於檢查情況，應寫成證件，由施行檢查之人員簽署之。每一加入運行之機車，於其今後工作中，應依鐵道部所頒佈之機車車輛保管及修理特定規則中所規定之期限內，對機車各部分加以詳細之檢查與修理。

第二〇〇條 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工作

人員、監工員、廠長、及機務段長負責。

第二〇一條 如無了解保管機車及能使機車停止之人員看守時，禁止將工作中之機車留置於機務段之線路上。

第二〇二條 停留中的有火機車，其逆轉器應置於中間，汽門應關閉，並應上手閘，此外應啓開排水閘。

機車停留車站等待列車時，則可例外。此時司機應將閘放開，逆轉器應置於對本列車進行方向相反之方向，以便充分準備於必要時使機車退行，避免衝突或減少列車衝突之力量。

第二〇三條 在燒煤或燒木柴之每一機車上，必須備有完全良好之防止火星之裝置或防火網。

第二〇四條 機車之保管及使用至少由二人以上(司機與副司機)所組成之固定配屬於該機車之乘務組負責之。

有准許駕駛機車證明之人員方可以司機之資格駕駛機車。

第二〇五條 列車機車之司機，於列車運行中無權將機車交任何其他人員駕駛，

惟根據職務有權並有機車駕駛證明書之人員（指導司機，機務監察等）及本機車之司機於該機車上指導本人或指導其他人員時例外。

第二〇六條 機車於機務段上煤上水之線路上運轉時，可由持有機車駕駛證明書之一人乘行。

內燃機車上則必須有二人以上。

第二〇七條 動車於站內線路上工作時，可由司機一人保管使用。

第二〇八條 機車司機應熟知技術管理規程、信號規程、司機工作細則、機車構造、該機車運行地區之線路狀態、列車運行表及列車時刻表。

機車出庫牽引列車前，司機應於段內檢查及接收機車，檢查各機械部門是否良好，特別應檢查風閘、手閘及砂箱。

牽引列車時，司機及副司機應銳敏地注意各種信號及線路標誌。

司機必須負責及時上閘及放閘，平穩及不使列車分離地牽引，停止及起動列車。

機車乘務組應爭取達到最大限度及最經濟地使用蒸汽，遵守正確的燃料燃燒

方法，以便最完全地使用機車力量。

司機應保證按時及安全的行車並於區間內嚴格按照運行表運行。

第二章 車輛

一般要求

第二〇九條 鐵路全部車輛分爲客車及貨車。全部客車分爲運輸旅客用之車輛、餐車、郵政車、行李車及有特種用途之車輛。

全部貨車分爲棚車、敞車、平板車、油槽車、保溫車及有特種用途之車輛。

第二一〇條 車輛必須經過檢查，並認爲可以隨掛列車時，始可運行。

第二一一條 車輛之各部分應適合計劃圖之尺寸，並遵守所規定之磨損程度。

第二一二條 自動連結器之中心水平線與軌條面之距離如爲空貨車時，至少應爲八三五公厘，重車時，爲八一五公厘，最大距離爲八九〇公厘。如爲客車

時，至少應爲八三〇公厘，最大應爲八九〇公厘。

第二一三條 無台車之車輛其邊緣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。

第二一四條 各客車之兩端，而守車則於備有手閘之一端，應有側翼信號燈掛燈架，掛燈架之各部件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，應備有氣壓表，以便觀察暖氣管中之氣壓。

第二一五條 客車應備有暖氣、通風、電燈、洋燭及消火等裝置。
禁止採用瓦斯燈，洋油燈及瓦斯廚竈。

第二一六條 客車應備有爲洗臉器、刷洗廁所及供給暖氣及溫水暖房等用途之貯水箱。而在遠程列車中除上述設備外，尙應有衛生設備，旅客文化生活上所需之物品，以及進行初步治療之藥品等。

第二一七條 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。

棚車應備有便於按放運送馬匹牲畜等專門設備的固定裝置。

第二一八條 各車輛應於規定之位置備有下列各種明確的符號及標記：

所屬鐵路之規定符號、製造之日期及地點、進行定檢之日期及地點、車輛號碼及型類、自重、載重量，而客車應有軟座、硬座之數目及車輛等級，貨車應有車身長及重量計算之換算單位之附號。

車 輪

第二一九條 每對車輪應符合「車輪檢查、組成及修理規則」之規定，並於車輪之末端備有其受澈底檢查日期及地點之烙印。

此外在車軸、外輪及輪心上，於標準記號章程所規定之處所，應有製造工廠之烙印、鑄造號碼、製造日期及順序號碼。

第二二〇條 絕對禁止將車輛拾放於有下列缺點之車輪上：

- 1 在車軸之任何部分有橫裂紋時；
- 2 車軸之防塵座上有傷痕時；
- 3 在軸上有磨傷處，其深度超過二公厘半以上時；

4 在外輪或整體車輪之踏面上有裂紋時，在車輪圓周面上有砂眼或外輪緣弛時，在車輪圓周面上有局部之擦傷，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，一外輪上有一處超過七十公厘時或兩處超過六十公厘時；

5 在輪心及整體車輪之輪板有裂紋時；

6 輪心及輪殼上有裂紋或車軸鬆弛時；

7 輪輻於根部有一裂紋或二輪輻於輪緣附近或中間有裂紋時。
每一按裝於車轆下之車輪之軸頸應經過缺點檢查器檢查之。

第二二二條 如客貨車之車輪其圓周面之磨耗，以輪緣高度計算，超過三十五公厘時，及以輪緣根部之厚度計算少於二十三公厘時，則該車轆禁止編入列車。

第二二三條 除磨損部分外，客車外輪厚度（按全圓週面計算之）降至二八公厘以內，貨車外輪降至二六公厘以內之車轆禁止編入列車。
容許磨損之最大標準載於本規程第二二一條內。

如發現列車中之車輛其輪緣及外輪之厚度小於上述標準時，則應立即解放之。

第二二三條 輪軸之檢查及修理，應由下列人員進行：

- 1 在修理所內，由獲得鐵道部允許進行該工作之人員進行；
 - 2 由經過相當考試後，得到進行各該工作權利之工作人員進行。
- 第二二四條 兩外輪輪緣間及冷鋼輪輪緣間之正常距離，應為一三五二公厘，但可增至一三六一公厘或減至一三四九公厘。

車輛之檢查及修理

第二二五條 車輛之修理及檢查應於工廠、檢車段、車輛修理所、技術檢查所及大量裝車卸車之地點進行之。

第二二六條 檢查車輛時應檢查：

- 1 個別部分及個別零件之狀態及其存在與否，其磨損情形如何，並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，是否能良好工作。

第二二七條 禁止將有下列缺點之車輛編入列車內：

1 車輪不良需要更換者；

2 代孟德型（稜形）車架不良、彈簧帶、上彈簧樑、下彈簧樑以及車軸箱損壞者；

3 軸箱卡破損或彎曲者；

4 彈簧托破損者；

5 自動連結器之緩衝器或其頭部不良需更換者；

6 車體側樑橫樑或邊緣橫樑不良時，在列車停站時不能修理者；

7 重車之側板或地板不良時，貨物可能受損壞或中途脫落被盜者；

8 敞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 水槽車之水箱漏水者；

10 車體傾斜超過七十五公厘者；

- 11 車蓋不良，因此貨物可能浸水而損壞，而該故障在列檢中不能修理者，以及空車有不良處所，必須更換頂棚二葉以上者；
 - 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 救體軸箱不良，需要更換者。
- 此外禁止將有下列故障之客車編入列車：
- 1 彈簧托及托環折損；
 - 2 布星漫式車架、三重彈簧式車架或無平衡樑車架不良者；
 - 3 客車側承之間隙，超過四公厘或不足一公厘半，（貨車側承之間隙超過八公厘或不足五公厘）者；
 - 4 軸箱與油箱下之間隙（客貨車）按線路方向前後為十二公厘以上，左右十公厘以上者；
 - 5 車體傾斜超過五十公厘者；
 - 6 車輛之通過台及風檔不良，威脅旅客由隣車通過時之安全者；
 - 7 缺乏全部車棚及部分車棚者；

暖房裝備不良，有發生火災危險或妨碍正常取暖者；

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條面於一〇〇公厘以內者。

第二二八條 如於站內檢查車輛，發現有不良部分時，則應就地加以修理並更換。如當地不能修理或更換時，則不良車輛應立即送往修理處所。

第二二九條 車輛定期修理之計劃、方法、期限、技術過程及標準由鐵道部長規定之。

第二三〇條 經過修理之車輛，應由專門指定之驗收員接收。

第二三一條 對於車輛修理之質量及車輛在列車中運行時之安全，由直接進行檢修之員工、工廠廠長、檢車段長及車輛修理所所長等負責。

第二三二條 旅客列車之列車檢車乘務員為保證車輛於線路中保持良好狀態，及時給油，隨同車站檢車員進行列檢之基本工作人員。

列車檢車乘務員應於列車出發前詳細檢查車輛，檢查連結器是否連好，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量不能完成之列檢通知檢查所，並注意暖氣及水管裝置之狀態。

第三章

連結器

第二三三條 凡行駛於幹綫、公用支綫之機車及車輛，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。

第二三四條 自動連結器應按鐵路所採用之各該標準所批准之基本尺寸裝備之。

第四章 手風閘

第二三五條 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。

第二三六條 貨車應備有風閘及手閘，並應有閘台。

第二三七條 風閘在車輛分離或風管分割時，應立即有制動效力。

第二三八條 凡客車及守車在通過台上應備有緊急使閘用之閘把，於客車時，除通過台有此項設備外，於車內更須備有閘把。所有緊急使閘用之閘把皆須以鉛餅封閉之。

第二三九條 附有風閘之車輛，應備有肘塞門，支管塞門及緩解瓣。

第二四〇條 聯動桿各部，其分離或破損會引起超出規定界限或墜落於線路上之事故者，需備有保險裝置。

第二編

行車組織法

第二四一條 列車按運行表運轉，即定時發車，定時到站及定時於區各間內運行，應由正確組織車站，機務段以及其他各行車有關部門工作之技術過程保證之。

鐵路線路之劃分

第二四二條 鐵路線路由分界點劃分爲所謂區間之各個獨立部分。

以東站、信號場、或列車越行所作爲界限之區間，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。

第一章

分界點

第二四三條 分界點係指站、信號場、列車越行所、信號所及使用自動閉塞時之通過色燈信號機而言。

第二四四條 信號所爲無配線之分界點。

除爲分界點之信號所外，於區間內尙可有輔助信號所，專供支線與幹線連結之用。

區間內專爲旅客乘降而設之無配線地點，稱爲臨時乘降所，而非分界點。

第二四五條 列車越行所係指雙軌區間內備有使列車越行之配線之分界點。

第二四六條 信號場爲設於單軌線路內，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。

第二四七條 車站爲設有供列車會車、越行及進行經常客貨運，行李包裹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。

第二四八條 車站依工作性質分爲：(1)旅客站；(2)貨物站；(3)客貨運聯合站。

又依其技術特徵分爲：(1)組成站；(2)接續站；(3)中間站。

第二四九條 車站、信號場及列車越行所之範圍，以護站揚旗信號或色燈信號作爲區間之分界。

雙軌區間之站界，按每一幹線分別確定之，即一方以該線之護站信號，另一方以置於鄰線護站信號對方之特設界標爲界。

第二五〇條 設有通過色燈信號和信號所揚旗信號之地點，以該線之通過信號及色燈信號之立柱爲中心，劃分區間。

第二五一條 每一分界點輔助信號所及臨時乘降所，應有固定之名稱或號碼。每一分界點之名稱，應於旅客站舍(或於信號所)正面，及列車接近之兩旁以大字及使由列車上可清楚分辨之字體書寫之。

於配線較多之車站及旅客乘降較多之臨時乘降所，其名稱除於上述地點書寫外，應於月台及車站入口處書寫之。

第二章

鐵路線路

第二五二條 鐵路線路分爲幹線，站線及專用線。

第二五三條 幹線包括區間內之線路及站內，信號場內及列車越行所內直通區間之線路。

第二五四條 站線包括：

- 1 到發線；
- 2 組成線；
- 3 裝卸線；
- 4 車庫線（機務段及檢車段）；
- 5 其他辦理指定工作之線路。

區間內及站內之專用線爲：

1 林區線，工廠線，採石線及倉庫線等；

2 安全線及避難線。

第二五五條 站線依其工作性質，可合成爲單獨之各組，稱爲運轉場。

第二五六條 每一站線應有固定之號碼。

第二五七條 站界內之一切線路及移交其他各處管理之專用線與站線之分界道

又，均由站長管理之。

第二五八條 各分界點應備有該分界點之縮尺平面圖。

第三章

道叉之管理

第二五九條 各道叉應保持正常位置，正常位置是：

- 1 單軌線路車站之幹線入站道叉，由車站兩端向不同線路開通之位置；
 - 2 雙軌線路幹線上之道叉向各該幹線開通之位置；
 - 3 站及區間內幹線上引向支線或死叉及其他站線（避難線除外）之道叉向幹線方向開通之位置；
 - 4 引向避難線之道叉向避難線方向開通之位置；
 - 5 其他站線道叉之正常位置由站長規定之。
- 道叉之正常位置應於車站技術管理細則內及其摘錄內註明之。並且應於道叉合註明之。
- 道叉於下列情形時可變位：

1 列車到站與出發時；

2 進行調車工作時；

3 機車車輛佔線時；

4 道叉進行清掃，檢查及修理時。

第二六〇條 道叉編號方法，由上行列車到達方向起編爲偶數，而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，道叉之編號應按所批准之設計圖進行之。

第二六一條 區間內之道叉，應指定某一隣接站管理或設於與支線連結處之輔助信號所管理。如該道叉無指定之扳道員時，則其鑰匙須由管理該道叉之分界點之值日者保管之。

設於站外區間內幹線之每一道叉，須由指定之車務或工務人員負責監管，且須備有使其關閉於不通往幹線之位置之裝置。

第二六二條 爲管理方便起見，分界點之一切道叉，須分爲若干組，稱爲道叉組。每一道叉組之道叉數目應根據道叉設置位置，道叉間之距離，行車繁忙

程度及該道又組之當地工作條件決定之。

第二六三條 道又組每時每刻應僅有一人即值班扳道員管理之，該員對其所管道又上之行車安全直接負責。道又組應備有應有之信號用具及其他為正常管理道又所必需之物品、工具、材料等。

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

主任扳道員由分局車務科長任命之。

下列重要道又之鑰匙，須由值班站長保管之；

- 1 引向停有裝危險品車輛及救援列車線路方向之道又；
- 2 未配屬於道又組之站內或區間內幹線上引向支線及死叉方向之道又；
- 3 兩幹線之穿心道又；
- 4 避難線及安全線之道又。

第二六五條 列車到發時，手動道又之扳動及固定，僅由該道又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。調車時道叉之扳動，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叉。

列車通過前，在鄰線、牽出線、安全線以及其他可使車輛進入該列車通路之各線上之道叉，均應加鎖。

聯動道叉之扳動，應按特定細則根據聯動裝置之型類及該分界點組織工作之辦法，由值班站長親自或信號員辦理之。

第二六六條 值班扳道員由值班站長或主任扳道員處接到扳動道叉或準備列車通路之命令時，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，立即將道叉扳動情形報告原發令者。

第二六七條 當道叉發生故障（又尖不能緊貼，閉鎖器不良，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。如該故障對行車安全有危險時，扳道員應停止於該道叉上行車，並以信號掩護之，此事亦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叉時，每一扳道員（如有主任扳

道員之地點，則爲主任扳道員。須在道叉附近注意修理工作之進行並確認該道叉修理後，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叉之正確使用及保管。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車輛接觸界標外，且已固定而不致溜走，道叉完全良好並已清掃完畢，道叉備品確已齊備；

2 根據車站技術管理細則之摘錄，保持道叉關閉於正常位置，並於列車到站，通過及出發時，根據主任扳道員及值班站長之命令，扳動至上述人員所指定之位置；

3 列車到發時，扳道員應位於其道叉組之第一道叉上，並持規定之手信號；

4 列車通過道叉時，應注意該列車是否全部通過及有無規定之信號；

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，同時在相當

危險時，應立即向列車發出停車信號，並於危險地點按規定之辦法掩護之；

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

7 應熟知貼於扳道員小房內之車站技術管理細則摘錄內所摘之全部規定，並正確執行之。

第二七〇條 嚴禁扳道員：

- 1 道叉夜間不點燈；
- 2 於工作上無必要時，道叉扳動於非正常位置；
- 3 於列車到發時，道叉未曾加鎖；
- 4 於道叉工作時，未持有規定之信號；
- 5 值班時未得值班站長之許可擅離工作崗位；
- 6 容許閑人接近道叉及進入扳道員小房內。

第四章

信號使用辦法

第二七一條 停車信號爲：

- 1 色燈信號、揚旗信號及手信號燈之紅色燈光；
- 2 移動信號之紅色角板及紅色信號旗；
- 3 揚旗信號之臂木置於水平位置；
- 4 兩臂高舉頭上或用任何物件及綠光以外之燈光，自左向右搖動；
- 5 色燈信號及揚旗信號上熄滅之燈光或不明瞭之標誌；
- 6 不正確不明瞭發出之信號；
- 7 一長聲二短聲之機車汽笛聲或其他音響信號裝置之聲響；
- 8 響墩之爆發。

停車信號使用於下列目的：

- 1 掩護分界點及閉塞區間；
- 2 掩護列車不能通過之線路障碍物；
- 3 掩護停在區間內之列車；
- 4 進行調車工作；

5 掩護道轉列車之尾部；

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 嚴禁列車通過關閉之色燈信號及揚旗信號。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，經特別許可後可通過關閉信號。

第二七三條 減速信號爲：

- 1 色燈信號之黃色燈光，遠方信號機之黃色燈光和黃色臂木，護站信號通過臂木之黃色燈光；
- 2 移動及固定之圓形黃色信號板及其黃色燈光；
- 3 展開之黃色旗及手燈之黃色燈光；

4 將屏開之綠色旗或綠色燈光向左右慢慢搖動，然後自上而下急搖一次。

減速信號採用於下列情形：

- 1 停車信號前之預告信號；
- 2 於分界點之側線接車或向支線發車時；
- 3 使列車進站後停車時；
- 4 掩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信號爲：

- 1 色燈信號機及揚旗信號機之綠色燈光；
 - 2 遠方信號機之綠色燈光及移動圓形綠色信號板及其綠色燈光；
 - 3 揚旗信號機之臂木向下傾斜四十五度。
- 允許按規定速度前進之信號，於下列情形時使用之：
- 1 於分界點列車到達，出發或通過時；
 - 2 列車走出以減速信號掩護之區域時。

爲使列車出發起見，列車車長應向司機發出下列信號：

白天高舉展開之綠色旗並作圓形搖動，而夜間則以綠色燈光發出同樣之信號，如遇單纜時，則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（黃色、紅色、綠色）之標語及燈光。

第二七六條 色燈信號機及揚旗信號機，如發生故障，應自動歸還於關閉狀態。

第二七七條 當辨認信號困難時（如遇濃霧、大風雪、暴雨、大雪），倘關閉之護站信號及通過信號無遠方信號時，則不分晝夜均應於其外方制動距離之處，按置嚮墩。

第二七八條 於一切未裝設自動閉塞之區間內，護站，出發及通過信號之正常位置爲關閉狀態。

第二七九條 設有自動閉塞裝置之區間內，通過色燈信號機之正常狀態爲開通狀態，而護站及出發信號之正常狀態爲關閉狀態。

爲使列車按通過辦理通過該站起見，需要將護站及出發色燈信號變爲自動閉塞信號，在這樣的地區內，當護站及出發色燈信號轉變爲自動閉塞信號時，即須以開通狀態爲正常狀態。

第二八〇條 信號之表示即爲命令，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，應確切牢記號誌細則。

第五章

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。

行車時刻表爲鐵路員工之法律，且爲鐵路車務工作之計劃。

第二八二條 運行表不僅確定列車之運轉，且亦確定機車、車輛、車站、機務段、車輛修理所、工務及電務各部門之工作。凡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，並應估計到機車最經濟之使用，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 各站間與各站附近各段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 行車時刻表發表於下列各形式中；

- 1 印刷於行車時刻表小冊及書寫於車站公佈欄內；
- 2 運行表中；
- 3 各區間速度及區間時分表中。

第二八六條 凡負責執行列車時刻表及保證其正確執行之工作人員，應備有

「列車時刻表」公務小冊。除對有關人員發給備有列車時刻表之小冊外，於各分界點及停車地點，信號所之房舍內及調度室，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、月台、客車內以及其他旅客易見之場所，亦應懸掛列車時刻表之摘錄。

第二八七條 於列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 列車之編成，依照管理局長製定，而經鐵道部車務部門所批准之計劃辦理之。同時列車之編成計劃，應規定最大限度的整列車及集結輸送列車。

第二八九條 列車依輸送性質及用途分為：

1 旅客列車，包括快車，其他旅客列車及郵政列車（運輸旅客及郵件之列車）；

2 混合列車；

3 軍用列車；

4 急行貨物列車（輸送貴重物品，易腐貨物，動物及行李之列車）；

5 直通貨物列車；

6 區間貨物列車（包括零擔列車）。

第二九〇條 行車時刻表所規定之貨物列車應包括：

1 直達發送之列車——每日由貨物裝車站編成及有組織地自附近地區結集成批車輛，而於接續站編成之列車；

2 區間貨物列車及零擔列車；

3 局用列車（工程列車）；

4 空車迴送列車——每日依指定方向，向大量裝車地點迴送空車之列車。

第二九一條 旅客列車時刻表，應公佈週知各界。

第二九二條 凡與行車有關之人員，均應備有行車時刻表小冊或其摘錄

第二九三條 列車之指定或撤消，須由下列人員辦理之：

1 各種旅客列車及混合列車由鐵道部長指定或撤消之；

3 軍用列車及直通貨物列車由鐵道部車務部門指定或撤消之；

3 區間貨物列車及零擔列車由管理局車務處長指定或撤消之；

4 運行表中未規定之救援列車、單機、重型軌道摩托車、除雪車及局用工程列車由調度主任或其值班副主任指定或撤消之。

第二九四條 本路各列車之編號方法及上下行區別方法由鐵道部規定之。

第二九五條 列車出發前，值班站長應將載有列車牽引重量、車輛數目、現用手風筒數、車輛之到站、並載有列車技術狀態特別註明等之文件交與列車車長，且於必要時，更須交付頂告書。同時，值班站長必須將發車、車輛之數目及列車牽引重量通知隣分界點之值班員。

列車之等級及編號

第二九六條 每一列車於繼續運行時，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，同時，此種號碼或代字在行車時刻表中，同一晝夜間（按日曆計算）同一區間內不得重複之。

各列車之號碼，應載於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，速度及其他運轉上之特點確定之。

當列車遵守所規定之行車時刻表運行時，列車佔領區間之順序，由行車時刻表確定之。

當列車運行表被破壞時，列車佔領區間之順序，按照列車之等級次序確定之。但於列車調度員以指令規定行車次序時，則須按後者之指令確定之。

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 特等列車：有下列任務之救援列車及機車：

- 1 當列車發生脫線及衝突而需要救援時；
- 2 當通信中斷需要恢復時；
- 3 當行車中斷需要恢復線路及大型建築物時；
- 4 需要進行消防工作時；

5 發生雪害時（除雪機出發時）。

乙 一般列車——按等級之順序爲：

1 各種旅客列車；

2 軍用列車——人員輸送列車及急行貨物列車；

3 直達貨物列車及單機；

4 其他貨物列車、局用列車及試運轉列車。

丙 根據特殊要求指定之列車及重型之軌道摩托車，其等級於指定該列車時臨時規定之。

第二九九條 列車調度員對其所管地區內之列車運行表之完成負責。

列車調度員應負責：

1 檢查各站執行運行表及編車計劃之情形，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，發車及在區間內運行的情況，並採取一切辦法保證行車安全。

第三〇〇條 列車運轉依鐵道部所在地之時間爲標準，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，旅客月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。全路範圍鐘錶應保持一致，爲此電務部門須組織每日校正時刻之工作。

第六章 車站技術工作組織法

一般要求

第三〇一條 車站技術設備之使用方法及其組織，由車站技術管理細則規定之。

第三〇二條 車站技術管理細則由站長編草，經車務監察檢查後，由下列人員批准之：

1 如爲組成站、接續站、交叉站及最大之裝車站時，由鐵道部車務部門批准；

2 如爲其他站時，由管理局車務處長批准之。

上述細則應製成三份，由站長、管理局車務處及鐵道部車務部門各執一份，分別保管之。

第三〇三條 車站技術管理細則，遇運行表及車站線路設備、信號、聯動、閉塞裝置等變更時，須重新審查修正之。

第三〇四條 由站長編草及簽字確認之技術管理細則之摘錄，應懸掛於車站調度員、運轉場值班員、車輛溜放裝置之值班員、道叉值班員及聯動裝置管理人員等辦公室內和值班站長代理指揮所及機務段值班員、值班檢車員、檢車段調度員等之辦公室內。

第三〇五條 車站技術管理細則應附有列車佔領站線辦法，該辦法應填入於規定格式之特別表格內。上述辦法由站長編製，並作爲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

第三〇六條 車站內下列地點應備有照明設備：

- 1 爲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 裝車線；
- 6 貨場；
- 7 燃料場及材料倉庫；
- 8 機車車輛修理及技術管理等處所；
- 9 派人看守之線路過道口。

第三〇七條 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。

室外照明應不影響對信號燈光之清晰辨認。

1011

調車工作之進行方法

第三〇八條 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 不間斷地接車；
- 3 於保證完全安全的條件下，使站內操車工作消費最少之時間；
- 4 充分利用一切調車器材及技術設備。

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。

調車中之機車及輕油車或列車之運轉，應由一個負責正確進行調車工作之工作人員指揮之。

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

規定於技術管理細則及該站調車工作細則內之調車區。

第三二一條 進行調車工作時，禁止按下列速度運轉：

- 1 機車後部掛有車輛於空線上運轉時，其速度每小時二十五公里以上；
- 2 於空線上推進運轉或不論機車之連結位置，而在道叉上向側線運轉時，其速度每小時二〇公里以上；
- 3 當乘人之車輛或裝有危險品之車輛進行調車工作時，其速度每小時一〇公里以上。

第三二二條 禁止在幹線或橫過幹線及越過出站道叉外進行調車工作。此項調車工作，只有在護站信號關閉以及每次得值班站長准許後方可進行。

在有坡度地區內，從准許列車佔領區間時起，車站內上述調車工作應一律停止。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。

在單軌線路上及雙軌線路之反方向線路上禁止調車機車車輛在未得列車調度員、隣站值班站長之同意和未發給司機關於佔領區間之應有准許前，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置，關於

上述情形，應於車站技術管理細則內規定之。在雙軌線路內，調車機車及車輛在得到值班站長之准許後，可於正方向之線路上越出站界。備有自動閉塞裝置之地區，於調車色燈信號開通時，調車機車車輛得越出站界。但此時應預先啓開信號之調車手把，將自動閉塞之通過色燈信號變爲紅色。

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 於設有溜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，不得超出車輛界限標。

第三一五條 不進行調車之站內停留車，應連結在一起，撐緊手閘，並用防止溜放道木及鐵鞋固定之。

裝卸線、其他站線及死叉上之停留車輛，亦應同樣用防止溜放枕木或鐵鞋固定之。

站內停留車輛如不辦理裝卸工作或清掃消毒與修理工作時，其門窗均應關閉。

第三一六條 準備出發或等候解體之無機車之列車，如停於超過千分之二·五之坡度之站線上時，應對該列車施行止輪措置；如在平坦之線路上停留時，此種措置僅於天候不良（颶大風及大風雪）時採取之。備有手閘之車輛必須擰緊手閘。

第三一七條 禁止機車車輛佔用安全線及避難線。

第三一八條 裝有爆發性與含毒性的貨物及裝有瓦斯之車輛，僅可停留於特定之線路上，該項車輛必須連結一起，施行止輪措置，並以移動信號掩護之。

第三一九條 調車工作由調車工作組直接進行。

調車員負責指揮進行調車工作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給司機，連結員及扳道員；
 - 2 保證正確及時地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，保證機車車輛不出事故及不受損害。
- 中間站之調車工作，應由車長接值班站長之指示指揮之。

編 車

第三二〇條 列車係指已經編成和連結起來的，並由一個或幾個機車牽引的車輛，同時配有列車乘務員及應有之信號。

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運行表編成之。

列車牽引量及列車長度之確定法

第三二三條 本路列車牽引量於鐵道部長所批准之運行時刻表中規定之。

第三二四條 列車牽引量不得少於現行列車運行表中所規定之牽引定數。不滿軸之列車出發時，須依管理局長特定之辦法辦理之。

第三二五條 列車長度不得超過該列車運行區間內各站之到發線，會車線及越行線之長度。管理局長有權規定列車長度增至上述線路之長度或超過該長度。

，但不得超過站內兩線之有效長度。同時，應規定該超長列車在區間內之通行辦法。

本路列車牽引量及長度計算表

順序號碼	車種	軸數	車輛		對標準車長 11.28公尺 四軸車之長度 換算單位	附記
			自重	全長		
快 車 用 車 輛						
1	一 等 車	6	53.9	24.69	2.2	
2	二等車及餐車	6	55.8	24.69	2.2	
3	行李車郵政車	6	45.6	24.69	2.2	
六 軸 之 客 車 及 公 務 車						
4	公 務 車	6	58.4	24.08	2.2	
5	一等車及餐車	6	57.6	24.70	2.2	
6	二、等 車	6	55.2	21.80	2.0	
四 軸 之 客 車 及 公 務 車						
7	公務車(大型)	4	55.2	21.8	2.0	
8	公務車(小型)	4	20.0	13.52	1.2	
9	餐 車	4	52.0	21.8	2.0	
10	二等車及三等車 (大型)	4	44.0	20.89	1.9	
11	" (小型)	4	30.4	18.44	1.7	
12	行李車(大型)	4	43.6	20.89	1.9	
13	行李車(小型)	4	26.4	17.83	1.6	
14	行李郵件車 (大型)	4	38.8	20.89	1.9	
15	" (小型)	4	24.8	17.56	1.6	
16	衛 生 車	4	31.2	17.68	1.6	
17	商店車或電影車	4	26.0	18.15	1.7	
18	發 電 車	4	66.0	21.9	1.9	
19	無 線 電 車	4	38.0	18.20	1.7	

解釋列車重量及長度計算

技術管理規程一〇八、一〇九頁，列車重量及長度計算方法補充如下：

1 客 車

- A 快車用車輛，指有防護台車罩的流線型客車。
- B 餐車（不包括二等餐車）。
- C 三等車（不包括三等行李車及三等行李郵政車）。

2 貨 車

- A 棚車（不包括加溫、保溫、通風車及各該車上標記非三〇噸或四〇噸的棚車）。
- B 動物車，指家畜車。
- C 敞車，指無蓋車略號×者（不包括煤車、礦石車、略號∩、∪的車輛）。
- D 土車，指砂石車。
- E 自動煤車，指底開門標記四〇噸的煤車略號∩（不包括其他煤車及底開門標記非四〇噸的煤車）。
- F 槽車，指標記三〇噸四軸的水槽車、硫酸槽車、硝酸槽車、阿摩尼亞槽車。
- G 油槽車，指四軸的煤油槽車、重油槽車、豆油槽車、柏油槽車、臘油槽車。
- H 汽油槽車（包括四軸的輕油槽車）。
- I 守車（不包括四軸的守車）。

二 裝載重量計算方法

一般遵照技術管理規程計算之，不能依據時，可暫按東北鐵路列車運轉細則第十條計算，其中不能確定者，按左開辦理：

1 客 車

A 餐車自重加二噸，二等餐車自重加四·六噸（餐車、二等車各半之合計）。

B 三等行李車及三等行李郵政車自重加七·六噸（三等、行李、郵政車各半之合計）。

2 貨 車

軍用車輛、軍貨、其他軍用器材及局用貨物，其重量在十噸以下者，並沿途零擔車、復舊車、救護車（衛生車）、宿營車、守車、機車，暫時均按配車規則第九十一條之三計算之。

各局（車、運輸科）

白機段司機王文舉乘務中曹進信吳三山陳

職減薪處分

貨		車			
1	棚車(30噸)	4	15.6	11.28	1.0
2	" (40噸)	4	21.2	11.81	1.1
3	動物車	4	17.2	13.62	1.2
4	冷藏車(15噸)	4	20.8	8.74	0.8
5	" (30噸)	4	18.0	10.93	1.0
6	敞車(30噸)	4	14.0	11.57	1.1
7	" (40噸)	4	20.0	12.71	1.2
8	土車(30噸)	4	13.6	11.98	1.1
9	" (40噸)	4	16.8	13.22	1.2
10	平板車(30噸)	4	12.0	11.57	1.1
11	" (40噸)	4	14.8	12.31	1.1
12	自動煤車(40噸)	4	20.0	13.24	1.2
13	槽車(30噸)	4	18.4	11.17	1.0
14	油槽車	4	18.4	12.55	1.2
15	汽油槽車	4	18.4	12.55	1.2
16	水槽車	2	7.4	5.48	0.5
17	守車	2	11.0	8.33	0.75

計算列車重量時須依每車規定之自重加上所裝貨物之重量而計算之。

本表未載之各種車輛之長度及自重，應按各該車上之標記計算之。

搭乘旅客之客車及裝載行李等之行李車及郵政車計算列車重量時、應於客車每軸上增加一·八噸、行李車及郵政車增加二·〇噸。

車輛編入列車之條件

第三二六條 禁止將下列車輛編入列車：

- 1 技術狀態不良，危及行車安全之車輛；
- 2 彈簧下沉不平衡，並超過規定限度之重車；
- 3 曾經脫線或曾編於發生重大事故的列車內之車輛，而這些車輛尙未經過檢查確認可以安全運轉；

4 無定期檢查標之車輛，但由工廠接特種單據，作爲自輪運轉之貨物迴送車輛不在此限；

5 裝載超出邊緣橫樑三〇〇公厘以上或超出車輛規定界限貨物之平板車，同時關於上述平板車之運行並無特別指示時；

6 載有跨裝二車以上貨物之平板車，而該平板車並無運送上述貨物之特殊裝置者。

第三二七條 裝載炸藥車輛之風閘，應停止其制動作用，而此種車輛之手閘，

亦應鬆開。且其閘台亦應關閉（如有閘台時）。

第三二八條 禁止將下列車輛編入旅客列車內：

- 1 裝有爆發性、毒性、軍火、自燃性、易燃性、侵蝕性及發生惡臭之貨物之車輛；
- 2 超過規定之定期修理及手風閘檢查期之車輛。

旅客列車之車輛配置方法

第三二九條 旅客列車如以各種類型之客車編成時，六軸車及二軸車須配置於列車尾部。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。倘行李車或其他車輛充當隔離車，途中因發生故障而甩下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接續站。

第三三〇條 環城列車無須隔離。惟連結於機車次位之客車，須封鎖其接近機車之前門，其通過台應吊起。環城列車如以各種類型之車輛編成時，須將四軸車配置列車中部。

第三三一條 貨車不得編入旅客列車。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置方法

第三三二條 全路貨物列車，除守車必須連結於列車之後部外，其他車輛之編成不必選擇空重車輛之重量及軸數。

第三三三條 中間列車內之車輛，須依到達站之順序連結之。零擔貨物之中間車，須編於列車之一處（編成一組）

第三三四條 當載有旅客之運用客車，編入混合列車及貨物列車時，該車輛應編成一組，夏季置於列車尾部，冬季置於列車頭部，（以便由機車取撥）。置於頭部時，應以一行李車或行李郵政車隔離之。貨車載有旅客時，在冬季應置於位於列車頭部之客車後，而在夏季則應置於列車尾部之客車前。貨物列車中載有旅客之貨車，冬夏季均應置於列車之尾部。載有旅客之車輛與重平板車至少應以一輛棚車隔離之。

以貨車編成之旅客輸送列車，在機車次位應以一輛棚車隔離之。

第三三五條 裝載危險品與超過規定界限貨物之車輛，以及其他特殊車輛，其編車方法以特別細則規定之，該細則內更須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. 列車編車正確與否；
2. 是否備有必要信號。

手閘風閘及其於列車中被使用之辦法

第三三七條 一切列車之風閘，應無例外地發生作用。同時，如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地編入全列車。禁止將此項車輛於一處連續連結兩輛以上。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	准許連結風聞不良之車輛可編入列車之數目		
	急行及普通旅客列車	郵政列車	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
二一車至二五車			五輛
二六車至三〇車			六輛
三一車以上			七輛

根據線路之斷面情形及手風聞之
數量計算速度之方法

(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	運行中列車最大的區間速度 (公里/小時)																
	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80	85	90	95	100
	每百公噸的列車重量所需閘瓦之壓力其噸數如下 (機車及煤水車的重量及其風閘除外)																
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	75.8
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	7.5	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	37.7	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	48.6	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	8.5	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	17.5	20.9	24.8	29.8	35.2	43.1	52.1	—	—	—
14..	6.3	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	22.5	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	14.5	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以上之坡度其運用閘數由管理局長根據實際試驗規定之

2. 計算閘數時所發生的小數點以下的零數應進為整數

(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	運行中列車最大的區間速度 (公里/小時)												
	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75
幾計算	每 100 公噸的列車重量所需閘瓦之壓力噸數如下(包括機車煤水車的重量及其手閘)												
0..	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.0	2.7	3.8	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	10.2	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	9.6	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以上之坡度其運用閘數由管理局長根據實際試驗規定之
 2. 計算閘數時所發生的小數點以下零數應進為整數

第三三八條 列車之速度應與手風閘之數目，該區間之規定列車牽引量及區間主要下坡道情形相合，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，應於列車時刻表內註明之。於計算下坡道運行時，應考慮曲線之影響。

第三四〇條 列車之計算制動距離（即指列車以規定之最大速度運行，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，使用手閘列車規定為一二〇〇公尺。

第三四一條 依照第一表及第二表確定列車最大速度時，閘瓦對車輪之壓力規定如下：

甲、風閘時：

- 1 一切客車——每軸不少於四·五噸；
- 2 貨車——每軸不少於三·五噸。

乙、手閘時：

- 1 各種客車——每軸三噸；
- 2 貨車——每軸二噸；
- 3 煤水車——每軸四噸；

第三四二條 如在途中風泵發生故障時，司機員應即停車，並應盡可能停在平坦線路上。車長應會同機車乘務員擰緊百分之二十五以上之手閘，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，則應實行分組運轉，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，則該列車可利用手閘並依照第二表接手閘現有數目所規定之速度運行至鄰近站。此時除車長外列車員亦須擰開。列車到達鄰近站後，按列車調度員之指示繼續運轉。

(第三表)

有火機車之機車本身及其煤水車之換
算重量及每一台機車實有使開軸數

順號 序碼	機車型類	機車與煤水 車之總重量 (噸)	機車之 使開軸數	機車與煤水 車之全長 (公尺)
1	Y ㄩ	103	2	18
2	せ ㄨ	115	4	18
3	ㄨ ㄩ 1	102	3	16
4	ㄨ ㄩ 2	122	3	18
5	ㄨ ㄩ 3	67	3	11
6	ㄨ ㄩ 1	90	3	12
7	ㄨ ㄩ 2	93	3	13
8	ㄨ ㄩ 3	100	2	15
9	ㄨ ㄩ 1	120	3	19
10	ㄨ ㄩ 1	127	3	21
11	ㄨ ㄩ 2	137	3	22
12	ㄨ ㄩ 3	143	3	22
13	ㄨ ㄩ 4	147	3	24
14	ㄨ ㄩ 5	171	3	24
15	ㄨ ㄩ 6	173	3	24
16	ㄨ ㄩ 7	184	3	24
17	ㄨ ㄩ 8	187	3	24
18	ㄨ ㄩ 1	184	4	20
19	ㄨ ㄩ 2	203	4	20
20	ㄨ ㄩ 3	200	4	20
21	ㄨ ㄩ 1	160	4	21
22	ㄨ ㄩ 2	192	4	22
23	ㄨ ㄩ 3	145	4	21
24	ㄨ ㄩ 1	185	4	22
25	ㄨ ㄩ 4	200	4	22
26	ㄨ ㄩ 1	211	4	22
27	ㄨ ㄩ 1	149	5	21

第三四四條 如以輸送人員之貨車編成之軍用列車發生風閘故障時，禁止以使用手閘之方法繼續運轉。此時應按三四二條之規定辦理之。

第三四五條 在有坡道地區（坡度為千分之一二・五以上）內運轉之列車，其風閘發生故障時之處理方法，於鐵道部長所批准之特別細則內規定之。

第三四六條 在一切列車內運用機車及煤水車，不論為單機牽引及兩機重連，其風閘均應連結於全列車之風閘主管上。

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

第三四八年 計算使用手閘列車之速度時，機車及煤水車之換算重量及使閘混數，應依第三表計算之。

車輛之連結

第三四九條 列車中互相鄰接車輛之自動連結器中心高之差度，不得超過七五公里。

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 於車站內，出發前及編車時；
- 2 於運行表所規定之技術檢查站；
- 3 於解體站；
- 4 於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良好與否，手風閘良好與否，編車及連結正確與否及無蓋車輛貨物裝載是否正確。

第三五二條 以使用風閘運行之列車應進行風閘試驗；

甲 全部試驗

- 1 於編成站發車前；
- 2 更換機車時；
- 3 於較長下坡道區間之前方站，即列車根據技術上之需要而停車之車

站。

乙 簡便試驗：

- 1 列車中風管接頭離開時；
- 2 於列車停車二十分鐘以上之車站內。

第三五三條 列檢及列車中車輛之修理，應於下列地點進行之：

- 1 於編成站發車前；
- 2 有檢車段，車輛修理所及技術檢查所之車站；
- 3 於大量裝卸貨物之車站。

第三五四條 檢查列車，試驗風閘及進行列檢之各站，應於列車時刻表小冊中註明之。

第三五五條 檢車員須保證編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量輸送人員之列車，應備有：

- 1 攜帶電話機；
- 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 冬季線路除雪用鐵鍬；
- 5 寒冷時用之燃料；
- 6 照用用之器材；
- 7 此外於自動閉塞區間運行之列車，應備有銅線，以便截斷軌條電氣回路之用。

第三五七條 載有炸藥及軍火之列車，應備有消防設備，而載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 各列車之本務機車，應備有：

- 1 爲使途中列車之分離各部迅速連結所必要之救援器材；

2 爲迅速排除車輛於途中所發生輕微故障所需之簡單工具及裝置。

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，此外，尙須乘有列車員、車電員及負有車輛安全及不間斷運轉責任之列車檢車乘務員。

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 工作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。

如機車重連牽引時，易於通過曲線之機車應連結在最前面，倘該兩機車均易於通過曲線時，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、局用列車、救援列車及小運轉列車時；
- 2 於側線運轉時；
- 3 調車時；
- 4 機車重運時之補機；
- 5 補機於工作後，隨列車歸返出發站時；
- 6 單機運轉時；
- 7 列車自未設轉頭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一七的區間時，准許連結一〇重軸或二〇空軸以內之車輛。

於超過千分之一七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，由機車乘務組代行。

第三六四條 無火機車廻送時，應照鐵道部長特定之細則進行準備。非工作之

機車，得連結於工作機車之次位，其數目由鐵道部長規定之。
輕油車及動車迴送時，應連結於列車尾部。

第七章 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，僅由一工作人員管轄之；

- 1 車站——值班站長；
 - 2 信號所——信號所值班員；
 - 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 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 以自動閉塞法及雙信閉塞法運行時，爲出發信號機之開通狀態；

2 以電氣路簽閉塞法運轉時，爲路簽及在設有出發信號機之車站之路簽及出發信號之開通狀態；

3 以路簽及路牌法運轉時，則爲路簽或路牌。如該站有出發信號機時，除路簽路牌外，出發信號機應位於開通狀態；

4 依通話閉塞或書面連絡法運轉時，爲規定格式之書面許可證。於通話閉塞時，如該站設有出發信號機時，出發信號機更應位於開通狀態。

第三六七條 嚴禁司機在下列情況下開車，即得到向區間發車之某一准許後，但未接到車長之出發信號時開車，或單機司機員在未接得分界點值班員之出發信號時開車，以及列車途中停車未接到車長之出發信號時開車。

第三六八條 在單軌地區或雙軌地區的反方向線路發車時，禁止分界點值班員在未接得接車之鄰分界點值班員之許可時發車。列車以路簽路牌法運轉時，

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 雙軌地區內之正方向線路之發車，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，無須事前商得鄰接分界點值班員之同意。但依雙信閉塞法運轉時，列車向正方向線路發車時亦須得到鄰接站同意。

接車辦法

第三七〇條 列車應被接於車站技術管理細則所指定同時又無停留車輛之線路內，且僅應於護站信號開通時辦理之，禁止值班站長於未親自確認或由主任扳道員確認線路開通及接車通路已準備完畢之前，開通護站信號。

第三七一條 禁止於護站信號關閉時接車，僅於特殊情形下（護站信號機發生故障時），得於信號關閉狀態時接車。此時列車以誘導信號或由將規定證件交與司機之誘導員向站內接車。上述證件即載有車站名之票券。
 列車進入站內後，司機應將該票券返還誘導員。

在管理局長特定之坡道附近條件特別困難的站名表中所載的各站前，上述攜帶票券之誘導員，於添乘滿軸之貨物列車時，列車不應停車，誘導員必須於列車徐行時登車。

第三七二條 護站信號發生故障時，須按下列辦法處理之：

1 於發生故障之護站色燈信號機旁，至其完全修復時止，應有持有停車手信號之工作人員不離崗位值班，此時列車由誘導員或以誘導信號接站內；

2 揚旗信號發生故障時，其臂木應位於關閉狀態，而夜間對列車前來之方向，該信號機應顯示紅色燈光，此時列車需由誘導員引導進站；

3 如揚旗信號之臂木不能置於關閉狀態時，則晚間不應點燈其旁應有持有停車手信號之工作人員，不離崗位值班，直至完全修復時為止。

第三七三條 站長於編製車站技術管理細則時，必須製定列車進入線路之順序辦法，製定上述辦法時，必須使每一旅客列車及每日運行之貨物列車，接入於固定之線路上。不必在站內停車之通過列車，原則上應使其在幹線上通過

之。

第三七四條 站長及值班站長，應保證良好及空閑之接車線路及有充分之接車準備。

如無列車調度員之許可，到發列車甩下之個別或成組之車輛及等候卸車，修理或辦理其他業務之車輛，不得佔用列車到發線。

第三七五條 當准許由鄰接站接車或接得鄰接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。

值班站長為確認其本人之命令已被正確接受並已正確了解，應要求復誦一遍。

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 停止進行越過列車到達線之調車工作；
- 2 命令扳道員將道叉移動至所需位置並加鎖；
- 3 檢查接車線空閑與否，以及叉尖位置及道叉標誌之狀態，檢查扳道員是否正確扳道。

主任扳道員於檢查完畢後，應將指定通路已準備完畢之情形，報告值班站

長。通路之準備，不得遲於車站技術管理細則所規定之時間。

第三七七條 檢查聯動裝置道叉狀態之辦法，規定於鐵道部所公佈之上述設備使用細則內。

第三七八條 於下列情形下，禁止同時由兩相對方向接車：

1 無安全線及無置於接車線末端之脫線鐵鞋時之單軌線路車站。但根據當地之條件，鐵道部可公佈雖無安全線或脫線鐵鞋設備之車站，亦可使兩個相對方向之列車同時進站之特定站站名表；

2 於雙軌線路內之車站，到達列車與出發列車橫過另一方向之幹線時；

3 於單軌線路地區之車站，當兩列車同時接近該站，而其中之一列車，按列車時刻表之規定為通過列車時。

第三七九條 依前條不得使兩列車同時進入車站之規定，當兩列車同時接近該車站時，應首先將護站信號外方不宜停車之列車，起動條件比較困難之列車或其後有續行列車之列車接入站內。

第三八〇條 護站信號機僅於列車通路準備完畢，道叉加鎖，接車線完全空

間並無停留車輛及通路內道叉上停止調車工作時，方可開通。

第三八一條 進站列車須停於車輛停留界限標內，倘列車後部尚留於界限標外時，列車尾部車長及扳道員，應向司機發出信號，使列車前進。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，該列車尾部車長及扳道員應立即向鄰接線方向以必要之信號掩護列車。

第三八二條 當進站列車全部通過護站揚旗信號後，須將護站揚旗信號關閉。但有自動閉塞裝置之地區內，護站色燈信號機，當列車第一車輪通過該信號機時即自動關閉。

第三八三條 值班站長應接每一進站列車，同時應注意其狀態之良好與否及有無信號。

於接車線距離值班站長辦公室較遠之車站，值班站長應接旅客列車。而貨物列車則可由主任扳道員，信號員或線路值班員接車。

第三八四條 列車進站監督辦法：

1 於中間站，扳道員或信號員向值班站長報告列車是否全部到達，有無尾

部信號及列車已否停留於接車線內；

2 在有大量配線之站，當列車全部通過入站道叉後，該入站道叉組之主任扳道員，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列車之狀態及確已停於車輛停留界限標內。

第三八五條 禁止值班站長於接車時進行與接車無直接關係之一切閑談，值班站長室應與其他辦公室隔離，僅站長及直接與值班站長一起執行業務之人員（運轉員、車號員、車長），監督各種裝置工作良好及監督值班站長工作之工作人員有權進入值班站長室。

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，並檢查所發指令之正確與否及扳道員、信號員執行該指令之情形。

第三八七條 站長應組織值班站長之工作，以便於充分保證行車安全條件之下不致發生列車滯留現象。對於護站信號機外列車之無必要之停留，值班站長應受責任上嚴格追究。

第三八八條 各列車之車長於列車到站時，應持手信號站在乘降台上，且準備於萬一必要時，撐緊手閘。

發 車

第三八九條 列車出發前，值班站長應確認與鄰接分界點之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）指示出發列車之通路。

第三九一條 禁止值班站長於未停止該列車通路之道叉及線路上之調車工作及檢查通路準備情形前，開通出發信號或准許列車出發。檢查應由值班站長或主任扳道員按接車辦法之規定進行之。

出發信號之開通由值班站長本人或委託信號員辦理之。

第三九二條 佔領區間許可証（有自動閉塞裝置及雙信閉塞裝置之區間例外）由值班站長交與司機，而司機確認該許可証之正確及接到發車信號後，應鳴笛

一長聲並起動列車。當列車不停站按通過辦理時，則佔領區間之許可証，按規定辦法於列車運轉中交與司機。

如值班站長親手將佔領區間之許可証交與司機或司機交還值班站長會發生列車之多餘滯留現象時，值班站長得將佔領區間之許可証，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（上行或下行），既發車，又接車：

1 單軌線路內之車站，其接車線末端，未設有安全線或脫線鐵鞋時。但依當地條件，鐵道部得公佈雖無安全線或脫線鐵鞋設備，亦可同時向一方發車接車；

2 雙軌線路內之車站，如出發列車橫過進站列車之線路時。

第三九四條 每一出發列車或通過列車，應由值班站長發送，但於貨物列車出發線距離值班站長室較遠之車站，值班站長可僅發送旅客列車，而貨物列車則由主任扳道員或信號員，或線路值班員發送之。

第三九五條 發車之監督辦法：

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叉；

2 於配線較多之站—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通路之末端道叉。

第三九六條 站長應經常監督值班站長、扳道員或信號員之發車工作，檢查其所發命令是否正確及扳道員和信號員執行命令之情形。

第三九七條 車長爲列車之長，故應：

1 於接收列車時，確認列車已正確組成，正確連結且備有信號及列車備品；

2 注意檢查列車佔領區間之許可証是否正確（當許可証由車長轉達時），然後將其交與駕駛該機車之司機，並應採取一切辦法，保證不發生運行李所未規定之停車，保持列車於區間內正點運行；

3 注意列車信號與線路信號之狀態，並注意機車司機是否執行信號之要

求；

4 於途中注意由列車所發出之信號及採取一切辦法保證列車於區間內安全運轉；

5 對載於無蓋車之貨物是否正確及堅實固定應加以特別注意；

6 填寫列車綜合路程單。

續行列車之發車方法

第三九八條 續行列車隔時發車法，是在無自動閉塞裝置之地區中所採用之例外措置，且只能在白天明亮之時間行之，同時每次需得列車調度員許可後方可施行。

於施行續行列車隔時發車法時，應保證：

1 區間電話必須良好；

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走行時分。准許運轉續行列車之區間名稱表由鐵道部頒佈之。

第三九九條 禁止於下列情形下施用續行列車發車法：

1 旅客列車及其他輸送人員的列車，或裝有炸藥、有毒性、超過規定裝載界限之貨物及軍火之列車及超重列車（超過牽引定數而經鐵道部長特別許可運行者），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氣下，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 於雙軌線路內向反方向線路運轉之列車後；

7 區間內有兩線路於一平面交叉或連結時；

8 於鐵道部長以命令公佈之坡度較大之區間內運轉時；

9 於局用列車或指定試驗線路，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。

速 度

第四〇〇條 各區間及各地區之行車速度均以運行表規定之。

於站內或區間內道又上行車時，不得超過下列速度：

在直線行車時——每小時三十公里；

向側線行車時——每小時二十五公里；

單機或列車之機車，其煤水車在前運轉時，其速度每小時不得超過三十公里；

於列車推進運轉時，其速度每小時不得超過二十公里；

於站內死又接車時，其於死又起點之運轉速度，每小時不得超過十五公里；

列車通過徐行信號掩護之處所時（如未接到以其他速度運轉之預告書時），

或於信號上未註明速度時，其速度規定為每小時十五公里。

運行表所規定之各區間及地區行車速度，應載於行車時刻表小冊內。

第四〇一條 區間走行時間之記錄：

- 1 由車長於列車綜合路程單內記錄之。記錄時，應註明出發時刻、運行時分及到達區間終端站之時刻；
- 2 由列車調度員於當日行車表內及由值班站長在運轉日誌內記錄之。並應註明該列車較時刻表遲早之時間。

行車時之連絡法

第四〇二條 行車時之連絡以下列連絡法辦理之：

- 1 自動閉塞法；
- 2 雙信閉塞法；
- 3 電氣路簽閉簽法；
- 4 單路簽路牌閉塞法；
- 5 通話閉塞法。

第四〇三條 依自動閉塞法運轉時：

- 1 列車佔領閉塞區間之准許，爲出發色燈信號上，或通過色燈信號上之黃色燈光（即准許列車以低速度運行）或綠色燈光（即准許列車以正常速度運行）；
- 2 當通過色燈信號發出紅色燈光或信號顯示不清以及燈光熄滅而列車在其旁停車時，車長於等候二分鐘後，倘該信號仍未發出開通燈光時，則車長應登乘機車，而列車以每小時不超過十五公里之速度，繼續運轉至次一色燈信號。如次一通過色燈信號機亦爲上述情形時則仍以同樣辦法繼續運轉；
- 3 如遇雙軌地區內尚未設置每一線路進行上下行行車所需之自動閉塞裝置時，則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，而採用通話閉塞法；
- 4 倘於一區間內有兩個以上之色燈信號之燈光熄滅時或站內自動閉塞裝置停止作用時，列車運轉須以通話閉塞法辦理之；
- 5 一切通信連絡停止作用而自動閉塞裝置尚能良好工作時，則行車應按自

動閉塞裝置之信號辦理之。

第四〇四條 於雙信閉塞法運轉時；

1 列車佔領區間之准許爲出發揚旗信號機之開通狀態，且事先須由雙信閉塞機收到列車前進方向之隣接站之同意；

2 如遇雙信閉塞機停止工作時或當修理及移動閉塞機時，列車運轉須按下列辦法進行之；

線路之請求及准許，列車之出發及到站以通話閉塞法同樣之辦法辦理，即以電話記錄券之辦法辦理之，但准許列車佔領區間之信號爲出發揚旗信號之開通狀態，即與雙信閉塞機未發生故障時相同；

第四〇五條 以路簽閉塞法運轉時；

1 列車佔領區間之准許爲配屬於該區間之路簽，如遇該站設有出發信號機時，並爲出發信號之開通狀態；

2 一切關於行車問題之通話，路簽之取出或插入及路簽之交發及收取只能由值班站長辦理之；

3 值班站長有權將進站列車在線路上交付之路簽，不插入路簽機，而逕交向該區間出發之列車。但事先必須取得調度員之准許及列車前進方向隣接站之同意。

4 車長及司機於接收路簽時，須確認該路簽確為該列車將發往該區間之路簽。

禁止：

1 於列車出發尚未準備完畢前，即要求准許將路簽取出，但按通過辦理及停車時分極短之列車可為例外；

2 將有效之路簽不插入路簽機而保管之；

3 將路簽携入隣接區間內；

4 將路簽由列車投擲於地上。

如遇路簽閉塞裝置停止工作時，列車運轉須以通話閉塞法辦理之。

第四〇六條 以單路簽及路牌閉塞法運轉時：

1 列車佔領區間之准許，為屬於該區間之路簽或路牌，如該站設有出發信

號機時，則出發信號機亦應位於開通狀態；

2 非持有路簽之車站，不得發行路牌；

3 路簽按上行下行各一的次序發給列車；

4 如向同一方向連續發出數次列車時，路簽應發給該方向最後之一列車。

其他列車（上述之列車除外），則於向區間出發發前給路牌；

5 當路簽遺失，損壞或被携入其他區間以及留置於該區間之鄰接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。

第四〇七條 以通話閉塞法運轉時：

1 於單軌線路或雙軌線路反方向之線路上列車佔領區間之准許，為交與司機之路票。

值班站長於發給路票前，應得鄰接站關於發車之同意；

2 於雙軌地區之正方向線路上，列車佔領區間之准許，為交與司機之路票；

3 路旁應於接得鄰接站關於該方向前次列車已到達之通知後，方可發給。

4 除發給列車以路票路券外，如該站設有出發信號機時，則該出發信號機

應位置於開通狀態。

第四〇八條 車長在收到路簽、路票、路券或路牌時，應親自檢查其內容，然後轉交司機，而司機亦應檢查之。

第四〇九條 於一切連絡及通信中斷時，單軌地區內之行車以書面連絡法，在雙軌地區內以隔時運轉法辦理之，即每次列車之間隔為區間運行時分加三分鐘之辦法辦理之。

第四一〇條 書面閉塞法由優先方向之分界點規定之，優先方向為：

- 1 在單軌區間內為下行方向；
- 2 在雙軌區間內，當一線封鎖僅以他一線進行上下行運轉時，則為該線進行雙軌運行時之正方向。

行車辦法

第四一一條 雙軌區間內每一幹線上，原則上應為固定之單方運轉（即單程運行），本路則採取左側行車。

第四一二條 爲整理行車起見，則以列車調度員之命令可向反方向發車。

第四一三條 在下列情形下，可允許列車推進運轉：

- 1 當向裝車支線運轉時或由該線返回時；
- 2 當公務列車，局用列車及救援列車運轉時；
- 3 調車時；
- 4 當列車由區間向出發站退行時。

機車司機牽引列車辦法

第四一四條 機車司機牽引列車時，應正確遵守技術管理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。

第四一五條 進站時司機應：

- 1 適當使閘，以便使機車停於車輛停留界限標及信號內；
- 2 按道叉標誌檢查通路是否正確及接車線是否確無機車車輛；
- 3 發出運行信號。

第四一六條 列車在站內通過時司機及副司機應：

1 不僅應注意及正確執行常置信號，並應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。

第四一七條 在途中時，禁止：

1 於下坡道運轉時，以下述之速度運轉，即列車需緊急停車，以其現有之閘進行制動時，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以內時，停止風泵工作；

3 超過預告書所載或信號所指示之速度。

第四一八條 司機應：

1 當列車於下坡道運轉時，而其後為又一上坡道或較短之平坦線路，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，然後方可將蒸汽調整器全部放開。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放開蒸汽調整器；

2 當列車運轉於山地時（由上坡道向平坦道或下坡道運行時），列車之大部越過山頂後，方可將蒸汽調整器關閉；於上坡道運行時，不得使蒸汽調整器關閉過多，並須向輪下撒沙以免車輪空轉；

3 當列車在坡道上停車後起動時，首先須將風閘放開，並須俟列車前部起動後，方可謹慎開放蒸汽調整器。

第四一九條 司機及副司機應銳敏地注意信號及線路標誌。司機應保證列車於區間內按時及安全的按運行表運轉。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 使閘時應保持平穩；
- 4 以檢查器（水表玻璃及排水閥）檢查鍋爐內之水位，不得使其低於水表玻璃金屬板上之標準綽；
- 5 檢查鍋爐內之氣壓，不得使其超過汽壓表之保安紅線；

6 當緊急使閘時，應將閘把及複合閘置於緊急使用位置直至列車完全停車時爲止；

7 不得使主空氣室之壓力，減至六·五氣壓以下及制動主管內之壓力減至五氣壓以下；

8 當使用小閘把時，除非制動情形外，不得使其發生過大的制動力；

9 如遇風閘不良或風泵發生故障時，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則應停車，同時應向列車乘務員發出擰閘之信號，並將機車手閘擰緊。

第四二〇條 有補機之列車發車時，禁止：

1 補機之司機在未得運行之必要准許前起動；

2 本務機車於未接到補機之信號時，放開蒸汽調整器。

第四二一條 附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相當的常置信號所規定之地點前，即停止推進。

第四二二條 機車重連之列車運行時，其運轉由本務機車司機管理之。

補機司機應完全服從本務司機所發出之一切信號，補機司機必須重復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蒸氣調整器。

第四二三條 禁止下列司機駕駛機車：

1 病號；

2 於酒醉中出勤者。

第四二四條 禁止於列車運轉中機車乘務組從事其他雜事，閱讀書籍或閑談等。

第四二五條 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。

第四二六條 司機在機車連結列車之車站出發前應：

1 檢查機車狀態良好與否；

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
○•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。

第四二七條 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（如爲單機、輕油車及摩托軌道車時爲值班站長）之出發信號及未得發車准許前（出發信號之開通、路簽、路票、路券、路牌或其他書面准許）由車站發車。

列車被迫停車時之掩護辦法

第四二八條 列車於區間內被迫停車時列車司機應：

- 1 使用風閘並發出撐手閘之信號；
- 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。

第四二九條 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。

第四三〇條 當列車在區間內停車三分鐘後或在護站信號外停車十分鐘後，列車尾部之車長應撐緊手閘並按置制動鐵鞋（如列車停於上坡道時），在夜間將尾部車輛之側燈紅光轉向機車方向，而在白天在後部車輛之燈鉤上，懸掛展開之紅色旗。

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，按放嚮燄，且該車長須於嚮燄內方二十公尺線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嚮燄及紅色信號移去後，歸返

列車，且於歸返途中對等候列車到來之方向，繼續顯示紅色信號。

然後將列車尾部信號，復置正常位置並將制動鐵鞋移去，然後列車依車長之信號出發。

如在濃霧、大雪、大風雪、暴雨中以及雙軌線路地區運行於反方向線路之列車停車時，車長應命令列車乘務員於該列車前方施行與後方相同之掩護。

第四三一條 在將列車以信號掩護之同時，車長應親自經由列車乘務員執行下列規定：

1 倘列車停留於下坡道時，將列車所備之全部制動鐵鞋置於車輪下；

2 撐緊百分之二十五以上之手閘；

3 如列車備有電話機時，應立即與鄰站連絡。倘無電話機時，則利用最近處所之電話機連絡。

第四三二條 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較平坦之線路上。

列車向後方平坦地點退行時，應在該列車制動距離外以隨列車移動之停車信

號掩護之。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 在降霧，降雪之天氣中，信號辦認困難時；

2 於該停車列車後，有續行列車時。

第四三三條 倘列車停車後不能獨立前進時，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救援機車將其全部或分割牽引之。

列車前部根據車長書函之准許發往車站。

第四三四條 列車只有在得到出發分界點值班者之命令後，方可由區間返回。

第四三五條 如請求救援機車或救援列車尚未到達時，停留列車如無應有之准許，亦不得繼續前進或返回。

第四三六條 當對發生衝突和出軌之列車進行救援，並將列車分割地由區間內牽引時，救援列車或救援機車進入運轉封鎖區間之准許，前者為值班站長，後者為站長所發行之書面許可證。

第四三七條 在接到派出救援列車或機車之請求後，列車調度員，應依規定方

法封鎖區間。如爲雙軌地區時，則封鎖其一線或兩線。如無列車調度之領導或無司令電話時，則由值班站長辦理之，同時應與鄰接站值班站長及列車調度員負責指定由某站派出救援，並向某站牽引車輛。

第四三八條 發往事故現場或列車停車處之救援列車或機車，應由站長、第一副站長及休班之值班站長隨行。

第四三九條 當牽引分割列車時，爲牽引留於區間之後部車輛而進入區間之機車，應由隨同分割運轉之前部列車到達車站之車長隨行。

輕型軌道車及平車之運行辦法

第四四〇條 三二五公斤以下之輕型軌道車及工務平車之運轉，以不發佔領區間之文件方法辦理之。

第四四一條 輕型軌道車及工務平車在隧道內運轉之辦法，由管理局長另定之。

第四四二條 軌道車及工務平車之運轉，無論在何種情形下，亦不得影響列車

按列車時刻表運行。

爲保證此點：

1 隨行軌道車或工務平車之工務段或電務段之工長，須攜帶列車時刻表，並於由車站向區間內出發前，向分界點之值班員詢問列車之運行實際狀況。如軌道車及工務平車係保管於區間內，但備有電話時，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；

2 乘坐軌道車及工務平車之人員數目，應足使當列車接近時將上述車輛及貨物立即搬下線路；

3 於自動閉塞區間使用平車及輕型軌道車時，應具有絕緣之車軸，以便閉塞區間內掩護該區間之色燈信號機不致關閉。

第四四三條 當線路內有平車工作或輕型軌道車運轉時，應將預告書發給出發之列車。

第四四四條 使用軌道車及工務平車之規則，由鐵道部長另定之。

發給列車之預告書

第四四五條 有下列情況時須將預告書發給列車：

- 1 線路及大型工程建築物發生故障進行修理，而需要途中停車或徐行時。
- 2 信號設備發生故障時，同時應註明列車運行辦法；
- 3 向有交叉線路之區間內發車時，同時應註明列車運轉辦法及通過交叉線之速度；
- 4 運行地區內之指定給水辦法有變更時；
- 5 於重連機車不能通過之橋樑前，需要使機車分別運轉時；
- 6 列車編有裝載超過規定界限貨物之車輛或超過車輛界限之車輛時，同時應註明列車之運行辦法；
- 7 列車向雙軌區間出發時，而於該鄰接線上停有辦理裝卸之列車，且該裝卸工作必須越過該列車線路進行時或鄰線上列車發生大事故時；
- 8 在雙軌區間內有除雪車工作時；

9 救援列車或除雪列車向停有列車之區間出發時。

第四四六條 當列車須特別小心通過時，則於該地點應設專門誘導員以便誘導一切列車或單機及其他自動車輛。爲使誘導員乘車誘導一切列車、單機及自動車輛應掩在護地點停車。爲使停車起見，須將預告書交與列車。

第四四七條 雨季或春季融雪期中對列車運轉有危險之區域，應由管理局長以通令公佈之，並記入列車時刻表小冊內。如遇有必要時，則根據信號細則以相當信號掩護之。

第四四八條 在線路上之工作如不停車則不能進行時，須完全根據鐵道部所頒佈之「爲進行巨大之有計劃及緊急工程而封鎖區間之規則」封鎖區間。

爲補充技術管理規程所公佈之各種專門細則

第四四九條 爲補充本規程起見，另頒佈鐵道部長所批准之下列專門細則：

1 信號細則，其中說明信號裝置辦法及使用辦法。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 列車運轉細則：

爲實行技術管理規程所制定列車運轉辦法及採用本路現行之行車閉塞方法而制定之列車運轉細則。該細則應附有行車所需各種單據格式。

3 進行線路工作時之保證行車安全細則。

4 事故處理細則：

爲規定在發生事故時工作人員之合法處理辦法起見，應公佈專門細則，並於該細則內詳細規定發生事故時之處理辦法及登記報告辦法。

第四編

鐵路工作人員之任用及技術審查辦法

一般要求

第四五〇條 每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的知識是否合格：

- 1 技術管理規程中與該工作人員有關之部分；
- 2 信號細則；
- 3 其本身之職責細則；
- 4 最低限度之技術知識。

與行車無關之工作人員，應熟知其本身之職責細則及最低限度之信號知識。

第四五一條 採用時之考試由管理局所指定之委員會辦理之。

第四五二條 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。

第四五三條 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的載有考試成績的合格證明書。

第四五四條 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、連結員、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。

第四五五條 不足十八歲之人員，不得委任下列與行車直接有關之職務：司機、副司機、司爐、調度員、值班站長、車長、調車員、連結員、溜放裝置之制動員、扳道員、信號員、養路及橋樑監工員、線路工長、巡道員、運轉員、過道口看守員、橋樑看守員、信號聯動及閉塞裝置之電氣技師、列車檢車

乘務員、檢車員、風聞檢點員。禁止採用未持有司機證或未經採用考試之司機。

司機證僅可發給經過考試，並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者。

第四五六條 本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輸之貨物。

第四五七條 鐵路工作人員在發現信號、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掩護危險地點，並排除一切故障。

第四五八條 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。

第四五九條 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。

第四六〇條 每一鐵路員工應以禮貌對待旅客及其他使用鐵路運輸人員。

實行技術管理規程之監督方法及其責任

第四六一條 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，其內容爲：

本人所接得之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。謹誓願：

1 無條件執行本路技術管理規程；

2 於發給該規程之首長要求收回或本人離開工作時，必將本規程交回。

第四六二條 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）

第四六三條 鐵路各級首長，對其所屬員工執行本規程之情形負完全責任。

執行技術管理工作之工作人員之規定

第四六四條 鐵路員工繼續工作之正常時間及休息時間由鐵道部長以命令規定

之

第四六五條 執行技術管理工作之員工應具之一般條件、權利、義務、職務範圍、責任範圍、隸屬關係以及執行工作之一般辦法，由鐵道部長以專門命令規定並載於職責細則內。

第四六六條 執行鐵路技術管理工作之每一人員，應備有所規定之細則。

於職責細則內應載明技術管理規程內與該員有關之部分及與該員有關之工作指南及各種指令。

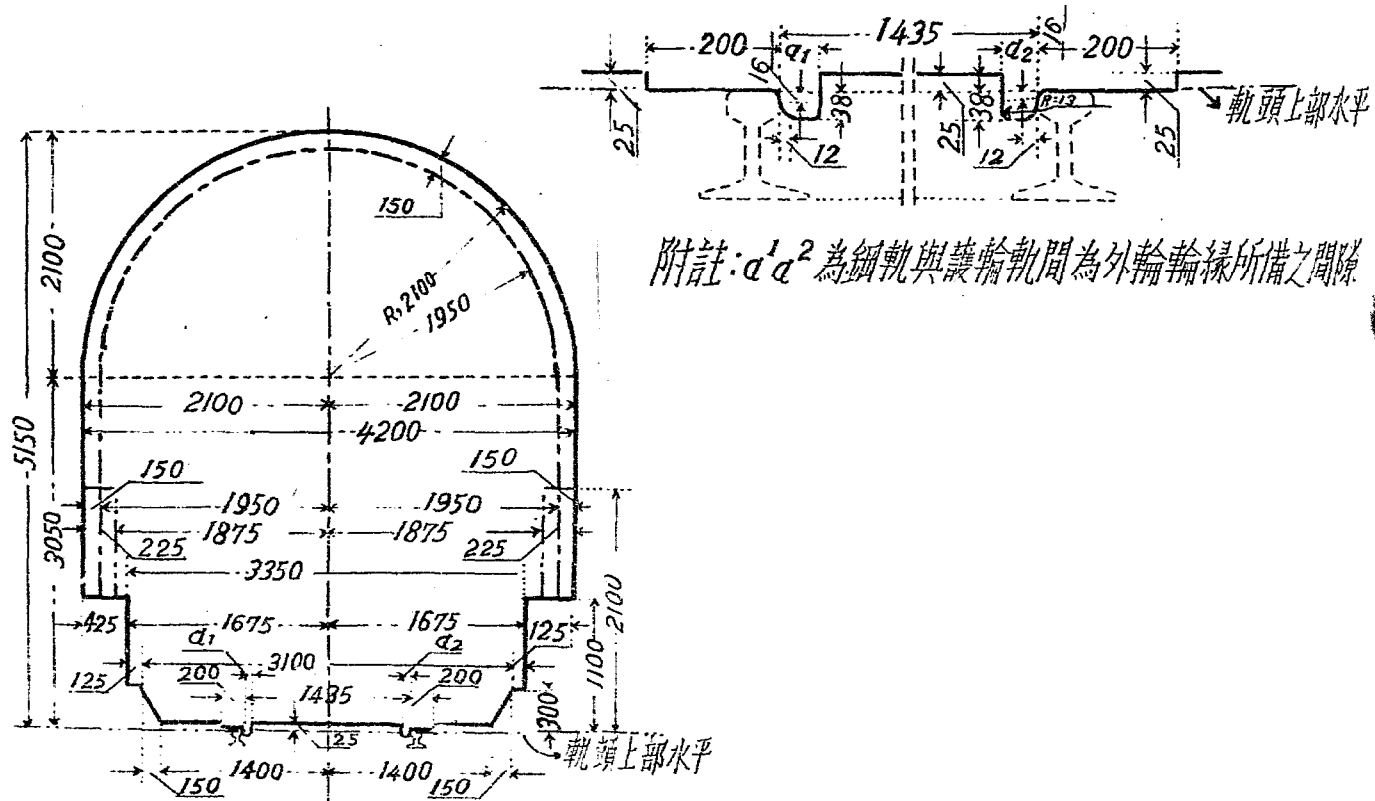
如上述規程及指示不能載於職責細則內時，則應以附件方式發給該員。

職責細則及其附件應交各該工作人員本人並簽具領條。

第四六七條 爲補充本規程，應公佈確定鐵路幹部（包括各部長處長科長）之職權及責任之細則，上述細則由鐵道部長批准之。

附圖一
於線路直線部份建築物接近線路之規定界限

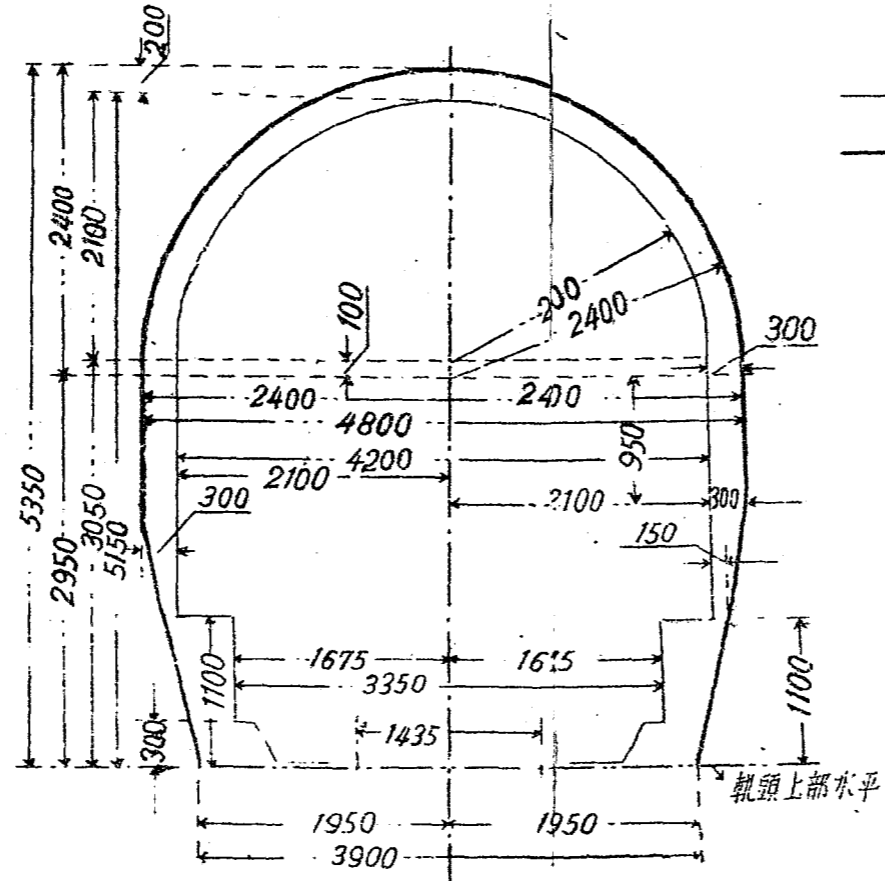
明細圖



附註： $d^1 d^2$ 為鋼軌與護輪軌間為外輪輪緣所備之間隙

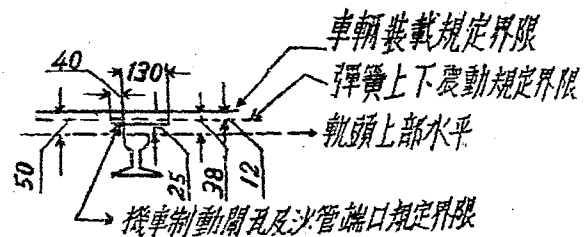
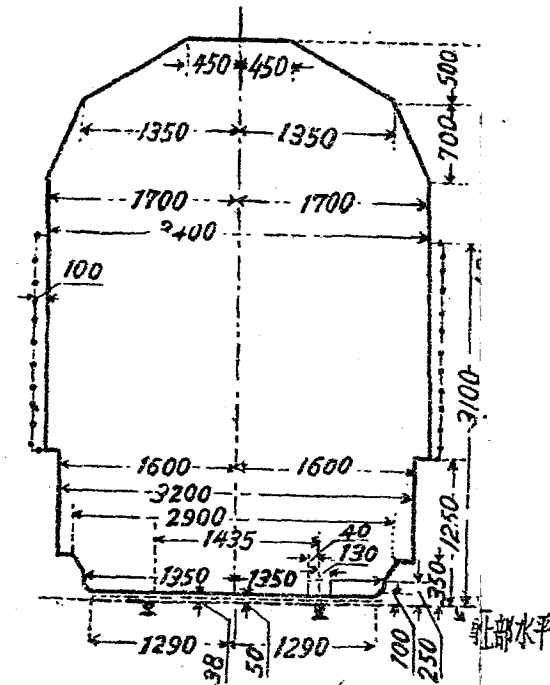
- 建築物接近線路之規定界限
- - - 機關庫門接近線路之規定界限
- · · 道叉標接近線路之規定界限

附圖二
隧道輪廓尺度



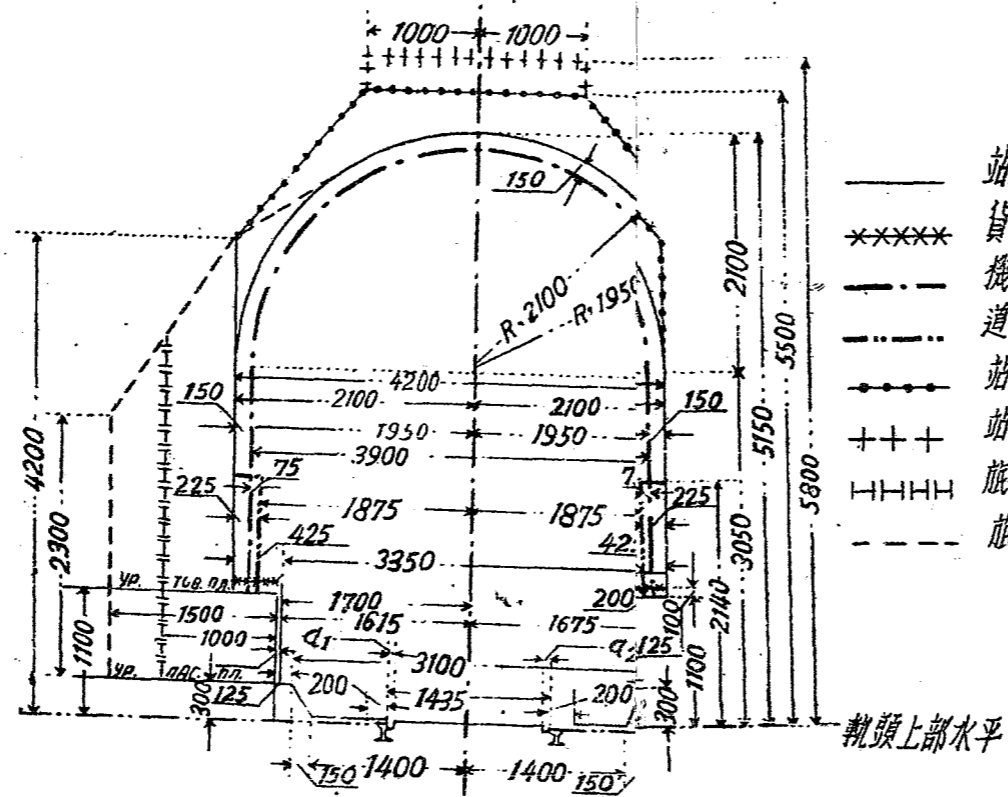
—— 隧道內建築物接近路線之規定界限
 —— 隧道內部建築規定界限

附圖三 車輛裝載規定界限



- 車輛裝載規定界限
- - - - 列車標誌接近路線之規定界限
- · · · 彈簧上下震動規定界限
- 機車制動閘瓦及沙管端口規定界限

附圖四
 站內建築物接近線路之規限



- 站內建築物接近線路之規定界限
- ***** 貨物站台之規定界限
- - - 機車車門接近線路之規定界限
- · - · - 道叉標接近線路之規定界限
- · · · · 站內天橋接近線路之規定界限
- + + + 站內天橋及罩棚接近線路之規定界限
- ||||| 旅客站台上昇降場各種立標接近線路之規定界限
- - - 旅客站台上建築物接近線路之規定界限

軌頭上部水平

