



湘 桂 週 刊

安 全 週 特 刊

中華民國三十三年九月一日出版

從九月一日起本局第二屆行車安全週正式開始。我們應該怎樣做纔可以完成這一屆的任務？關於這一點我抱着幾項極簡單的希望：

第一、希望大家認真了「總目標」

行車安全週舉行的意義，是藉着一種指定的時期和具體的方法，關於增進行車安全事項，要促成普遍的注意，全體的協作和徹底的執行。其應有的作用，自然不在僅造成一時的興奮，而在能謀取持久的進步。所以安全週活動的總目標應該是「指定一週的安全做起，而做到以後各週的『無過不安全』。」

對於本屆行車安全週的幾項希望

石志仁

如果用這個總目標之下的要求來衡驗第一屆安全週所獲的成果，便感到是部分的成功而未達到全部目的。我們上一屆的經驗是：在特定的安全週中并未發生任何行車事故，在發動安全週辦法的最近半年期內（即二十八年下半年）行車事故的總數能驟然減少到一五五次比較上期共少一三七次。這是部分的成功。從二十九年上半年起直到今年的上半年，每半年的行車事故數，依然恢復了二百次以上的奇觀，這不能不承認是失敗。固然車禍發生有種種原因，尤其是物價騰貴與勞力而精神疲弱難免，既有車禍增加的原因

要以此事必躬親的精神做到「綜理者第一」的地步。即須於古語所謂「心到，必到，口到，手到」之外更能「腳到」。從此「手到切實去做」，總能獲得勞動可儘到實在。

總裁訓詞

本 期 要 目

- 關於本屆行車安全週的幾項希望
- 本局舉行孔子誕辰紀念大會
- 湘桂鐵路運輸技術之革新
- 本局舉行孔子誕辰紀念大會
- 湘桂鐵路運輸技術之革新
- 本局舉行孔子誕辰紀念大會
- 湘桂鐵路運輸技術之革新



事實，我們便應該引為自己的恥辱。要消除此恥，惟有認清安全週的總目標準備以始終不懈的精神，繼續不斷的努力，從本屆起奠定了行車安全事項永久進步的基礎，使今後的行車事變數能做到有減無增，以底於全部成功。

第二、希望大家從淺近處做起
行進必自邇，登高必自卑。我們對於增進行車安全，要得到最切實的效果非從淺近處做起不可。這裏所謂淺近處至少包括以下三項。

1. 重觀重負的責任——不要忘記了，敵大滅亡我們的企圖至今并未停止，我們天天是在作戰，是在向敵人拚死活。平時行車安全所關的還小，戰時行車安全在在與國防利權和民族安危，發生正面的影響，所關甚大。這時我們在增進行車安全上絲毫不容鬆懈，因為在公務上的責任之外我們同時還負着民族衛士的責任。我們應該盡所有的力量來負起這雙重責任。

2. 痛改自身的缺點——缺點同進步是不能并存的。要改正缺點應該從自身做起。無論工作態度方面，生活習慣方面，和技術知識方面，所有自身一切不合要求之處都要痛切洗除

，對於比較重要的幾點：例如，執行職務時，是否奉公守法負責到底？合作精神有無欠缺？願意艱苦生活有無沾染？有無浪費精力光陰，以致妨礙職務的行動？更應該時時的從嚴自檢自律。

3. 滿足進步的需要——我們知道抗戰已臨決定勝負的階段，運輸環境以及物料來源必日趨艱難。我們必得加倍發揮自動精神，時時造成超越從前的進步，纔可以克服困難，完成任務。所以我們應該把本屆後的每一

行車安全與軍事運輸

交通業務，首重「安全」，此原屬天經地義，無待研討。吾人今日所應兢兢注意者，在如何達到此「安全」之目的，與如何常保此「安全」之紀錄而已。鐵路為最重要交通工具之一，運量大，營業多，影響於生命財產者既巨，對於國家社會所具關係尤深，本路管理當局，為宣傳行車安全之要義，特舉行安全週，用意良美，願就管見，奉陳數議。

今日之下言行車安全，要非平時所可

週都看做特定的安全週拚命造成每週事變數的銳減，以符合永久進步的需要。

總之我們的行動必得建築在內心的覺悟自我的確策和求進的決意上，我們的進步，才可以有增無已。

盼望大家能從這要點做起，不但能造成本週的光榮紀錄更能為將來造成層見疊出的光榮紀錄。那纔算是完成了這一屆的任務。「有志者事竟成。」請大家一致努力來換取成功！

高禮安

比較。平時鐵路業務，不過客貨運輸，其由不安全所致之結果，僅屬生命財產之損失，戰時鐵路責任，並重於軍事運輸，其影響所及，動關整個戰局與國防。平時之損失，概可以數字計算，戰時之損失，則無從以數字計。從事鐵路之直接行車員工——車機，工各部門——在平時固應將「安全」二字時時記在腦海，存在心頭，在戰時更應於安全二字以外，加以「軍運」「勝利」，「國防」，種種條件之重要

關係，於執行職務之時，兢兢業業，須與
不去諸懷，方可謂克盡職責，此其一。

其次，當抗戰艱危之今日。「軍事第
一」，仍為全國上下一致努力之目標，蓋
不制勝於疆場，則莫能立足於後方，制勝
之策，調遣應援，運送補給，所關至大。
然調遣應援，運送補給之惟一要領，厥為
「迅速」。惟有「迅速」始能不誤戎機，
但迅速之條件，則為「安全」，惟有「安
全」，而後有「迅速」，亦惟有欲「迅速」
「必須先「安全」，於安全中求「迅速」
於「迅速」中謀「安全」，始克達成任務

。本路員工，俾知軍運要領之為迅速，即
應知惟有注意安全始能達到迅速之目的，
此其二。

此外，吾人願提議「安全即是光榮」
之口號，此義何在？茲取驗言之：「軍人
戰場克敵，至光榮之事也；學生考試冠軍
，亦至光榮之事也；工人發明製造，此又
至光榮之事也。安全既為鐵路運輸之第一
要求，能達到此要求，非光榮！譬如司機
，全副車生命財產，既託諸其身，倘有疏
虞，發生事變，固為路局及社會所不容，
而自身痛心自省，又如何愧疚懊喪！
反之，如無事變之發生，當又如何引
以自豪且能取信於主管！是「安全，即是

行車人員之光榮」可無疑義。鐵路當局固
甚望此光榮之永臨，而辦理軍運人員對於
共享此光榮尤願得附驥尾也，此其三。

雖然，行車事變，事實上究屬難於絕
對免除，良以鐵路之機構，較任何交通工
具為複雜，非若汽車，行駛安危多繫於司
機一身，亦非若輪船航海，險夷率繫諸礁
石風浪。況當戰時，財力物力，均趨艱難
，鐵路材料來源不易，一切修建等計劃，

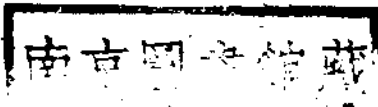
為本屆安全週告車務同仁書

劉鼎新

均不能按照理想完成，於此環境艱困之中
維持行車安全，尤非易事，惟望全體員工
，特別努力，以大事補物力之不足，設法
渡過此難關，誠恐事變之發生。最後尤望
車工機各部門，相互聯繫，相互協助，於
保持安全防止事變諸端不事諉卸責任，惟
求澈底改進，如此則裨益運輸，當非淺鮮
也。本人居於軍運立場，頗關於此其協力

鐵路辦理運輸，首重行車安全。不謀
安全，不足以言運輸。良以鐵路固屬交通
利器，一旦發生事變，常足以引起嚴重之
後果，言之可懼。惟欲解決安全問題，並
非難事，其道維何？即「慎防」而已。問
嘗研究事變之起因，不外下列三種：（一）
一）天災或不測事故；（二）設備欠周；（三）
三）人事疏忽。除第一種為不可抗力事變
姑從略論外，第二種雖關於物質不足問題，
但末始不可以人力補救之。本路在抗戰初
期建築完成，行車設備至為簡陋，各站雖
錢亦多付缺如。通車伊始即值長沙大火，
內移軍品物資集本路運輸，應付至感困
難，幸賴我全體同仁戮力同心，工作不懈

，得以克服環境，完成使命，在此期間並
未發生任何重大事變者，精神戰勝物質之
證明也。查二十七年十月至十二月事變總
數為六十七次，平均每月約計二十二次強
，在新成路綫設備不周情形之下，似此結
果，尚不多見。
查內於第三種原因引起之事變，應認
為行車員工之奇恥大辱，因一己之疏忽使
國家物資財產受重大損失，旅客員工，
慘遭傷亡。在此抗戰時期交通與軍事息息
相關，一時之障礙，尤虞演成嚴重之結果
，即使當局不加重譴責，深夜捫心又將何
以自安？
二十八年上期軍運減少，運輸逐漸清



閱，設備亦逐漸增強。按理，事變應甚稀少。乃查是年一月至六月事變總數竟達二百九十二次之多，平均每月達四十八次強，反較二十七年統計增加一倍以上，此未始非同仁精神鬆懈招致之結果。彼時當局為振衰起敝起見曾於二十八年七月一日起舉行「安全週」，事先分發注意要點，促使各部份行車員工注意，臨時復加派各主管赴沿綫嚴密巡察，並廣貼標語，宣傳安全之要義。在此一星期中，車工機警各部份同仁集中於「安全」目標之下，匪慎從事，且能化除成見通力合作，結果并未發生任何事變，即在舉行「安全週」之後六個月內不即二十八年下半年事變總數亦祇有一百五十五次，比較上期二百九十二次之數減少一百三十七次之多，成績可謂優良。足見「意志集中」、「勤慎合作」實為成功之母。此種精神如能恆久維持，當可進一步將事變減至最少限度。但查自二十九年上期起，保安成績復行低落，此期事變總數為二百七十三次，比較上期增加一百一十八次，同年下半年為二百二十七次，本年一月至六月為二百四十一次，均在二百次以上。此就車工機全部數字而言。若僅就車務方面責任而論，則二十七年十月至十二月為二十二次，

二十八上期為五十一次，下期為十八又二分之一次，二十九年上期為十六又二分之一次，下期為十五又二分之一次，本年一月至六月為二十五又二分之一次，雖所佔成數不多，中間且逐漸減少，但本年上期復較前增加，未能認為滿意。且查近來擠壞轍尖及搬錯軌道之事層見疊出，起因雖由於轍夫疏忽，而當值站長事先未能覺察，或缺乏聯絡，主管站長平時對於轍夫訓練不力，實難辭其咎。本屆行車保安委員會決議自本年九月一日起舉行「安全週」

第二屆行車安全週告機務員工書

趙國棟
葛炳林

溯自二十八年七月本路舉行第一屆行車安全週以來，瞬經兩載。當時本處曾提示：(一)「應注重平日機械學理及運用之修養訓練工夫，以求技術之精進。」(二)「應隨時隨地審慎從事不可存冒險僥倖之心理，輕於嘗試。」(三)「應專心努力，以赴事功；凡足影響工作精神之各種不良習慣，務須嚴切摒除。」(四)「應於執行職務時與他部份切實聯絡不分畛域，協力進行，以免發生誤會或爭執。」四端以告我機務員工。誠以機車車輛為鐵道

目的不僅宣傳安全要義，兼寓奮勵同仁之旨。同仁應懷責任之重大，對於執行車工作，多多注意，不可假手他人，在準備及實施各方面，務須作到「心到」、「眼到」、「耳到」、「口到」、「手到」、「脚到」，務須周密，勿使疏虞。昨續上次之經驗與成績，更作新的表現。不但在安全週七月內不發生事變，即在安全週之後，亦期永保安全，藉短期之策勵，樹恆久之楷模，此不祇為同仁之光榮，抗戰前途亦深利賴，謹書數語，願與全體同仁共勉之。

運輸之動力，設備固期完善，而人事之周妥尤為重要耳。今試就已存紀錄檢討過去兩年內發生之行車事變，則自二十八年五月至三十年四月，總計為八六九次；其中屬於機務過失者二二一次，實佔全數百分之二十五強。雖少數緣於設備之欠佳，而多數仍繫乎人事之未逮，各段房行車員工勤慎工作者固不乏人，而於前述諸端未能實踐者亦所在多有。人謀不臧，要難追責。自今以往，允應深加惕勵，竭智盡忠，以圖補救

也。

抗戰以還，本路以新興國防幹線，常軍事運輸之衝，舊日各路撤移機車車輛，均以本路為總匯；就鐵道工具言，此實國家僅有之資產，我機務員工，對於此項機車車輛，若不倍加珍惜，妥慎使用，將見狀況日趨惡劣，元氣益以虧傷。矧比年吾國海口，大都被敵封鎖，各項配件購運兩難，損壞難修，不特缺料，抑且費工。倘再頻生事變，則影響所及，致礙行旅之生命財產而已！自今以往，尤應共懷時艱，各盡職責，庶使本路運務得隨抗戰進行以底於最後勝利之一日也。

行車以安全為第一要義。顧所謂安全者，期在永久而非限於一時，貴在全般而非囿於局部。本路各主管於舉行行車安全週之前，必不憚詳請訓誡者，要在對各關係員工特予警惕，重加勸勉，藉視各部份工作努力之程度，非謂過此一週便容鬆懈也。又行車事宜車機工三方面，實有密切聯系之必要。若僅局部注意，決難完成使命。本路第一屆安全週中，我機務員工於通力合作之旨，尚能履踐勿渝，但事過境遷，仍不免貽始勤終怠之譏。自今以往，務應力懲前失，持之以恆，俾機務工作在發勁運輸活力上永占首要之地位，而與車

工兩方面相携並進也。

茲值第二屆行車安全週開始，特重言申明，並列舉行車安全週點數項如下：(一)司機司機對於輪尖號誌列車尾燈及沿線常有塌坡地陷以及開山落石等處均應隨時密切注意瞭望，以防列車出軌。(二)司機過沿線彎道平交道及鳴汽牌應預早鳴汽示警，以防與行人或手搖車平車相撞。(三)司機及檢驗匠工對於機車及車輛機件之損壞，應分別負責於事先妥切檢驗，以免中途發生險故。(四)司機駛經沿線

第二屆行車安全週告工務監工及養路工人書

工務處

便橋，務必遵章停車，或緩行通過，以防橋上失事救險更難。(五)刻下行車油料均用替代品質地較遜，驗車匠澆油夫，務必特別注意，勉力維持，以防熱軸。(六)凡屬行車及檢車規章內所定條款，務應熟習遵行，勿稍違誤。以上各端，果能日常注意力行，貫徹始終，不特安全週之舉行，自收無週不安全之功效。則在各員工固不負吾人之期望，即本路適應大時代之需求亦深資利賴矣，願共勉之！

本路為西南交通要道，在抗戰期中，所負使命極重，加以築造之際，為應軍事急需，短期完成，一切設施，難免簡略。年來運輸頻繁，雖力謀改進，而行車事變，仍不斷發生，此雖緣自然物勢之所趨，而人謀之未臧，亦未始不為一因。當局有見及此，因有行車安全週之舉，冀以激發員工渾勵奮發之精神，圖弭患於未然，保安全而無歎。當茲開始在邇，用特攝其要義，為我監工及養路工人告：

得宜，則行車事變，可以盡量減免。故負養路之責者，苟能各盡厥職，直捷暢通客貨之運輸，間接便利軍需之供給，扶持交通，轉翼抗戰，其利既溥，其功亦偉。吾人仰體時艱，俯念重任，盡忠於職守，亦即所以報效國家也。凡我工務監工，務須懷乎任務之重要，對所屬工人，則勤加督察，對所轄線區，則躬親巡查，舉凡路基橋涵軌道枕木軌岔號誌等，務必隨時詳細查看，如有損壞或危險之處，應即速行修理。在未修理完竣前，應顯示信號，同

時報告工段，轉知站長轉飭注意，而尤於工人工作之分配，紀律之整飭，為不可稍事忽略焉。凡我鐵路工人，更應體念鐵路為家之旨，安心工作，絕對服從工之指揮，不違難而就易，毋取巧而偷安，務使全線三線，經常保持良好之狀況。他如搖車平車，在路線行駛，尤須遵照行規辦法規定手續辦理，萬勿疏忽，致釀事變。

總之，我工務暨工及養路工人，應認清養護路綫保障行車安全為自己職責，一有事變，引為恥事。萬勿因循洩者，誤公敗事。須知此次安全週之舉行，不僅促使

防止行車事變車務員應行注意事項

運輸課

鐵路行車事變之發生屬於設備之未周者，不過十之二三，而繫於人事之未盡者，恆佔十之七八；故談行車者首須制定嚴密之章則，次須施行嚴格之訓練。平時更加不斷的督察，增加員工之智能，正其習慣，俾對於行車事務處置裕如。而事變乃能漸次減少至最低限度。本路在抗戰以後完成，行車員工多來自各路，原有章制及習慣均不相同，遇有事變則聚訟紛紜，莫衷一是，責任難屬，判別困難。其影響於行

有關行車一切事宜之注意，亦屬各線員工工作成績之檢討，倘有差誤得宜，搶修出力，或避險損害於既現，或預備危險於未形，均當呈局優予獎勵。反是，則察閱隨之，即我工務暨工工人之明利害，各守職責，各盡大能，互助互勉，以赴事功。其在安全週前及週期以內，固須勤加檢察，晝夜巡查，極路絕不致發生任何事故。在平時尤應勤謹有加，始終勿渝，以期俯無忝於大職，而仰副層峯之厚望，庶毋負行車安全週之意旨。願共勉旃！

車安全者至鉅。故本路成立以來，第一步工作即着重於行車章則之編定與法制之統一，規模始定。嗣後復參考各路章則，截長補短，就本路特殊情形及習慣陸續釐訂補充辦法，用「運行類，傳知一通飭實行，對於每次發生之重大事變，亦無不研究其起因，分析詳盡，并列舉防範要點以昭殷鑑。更於每次車務會議之時，徵求各段站意見，集思廣益，以謀改善。最近復起草修正行車附則，並將傳知之具有永久性

者，編列於附則之內，以便檢討。此外對於訓練行車員工則有層層之重長訓練，調車夫，司軛夫，轉軛夫，號誌夫訓練以及各項守則之頒發，考詢，車務會議時之巡迴觀察，凡此設備，其目的全為免除行車事變，以期樹立永久安全之基礎。爰乘此二屆安全週開始之際，略誌數語並列舉防止行車事變要點，提請注意。

甲 防止撞車

- 一、嚴禁區間有車行駛，或有道岔機車車輛尚未全部掛出時，不得向該區間開發列車（救護列車例外）。
- 二、列車如須在最外端以外給水加煤時，應先進站停妥後再行辦理。
- 三、允許鄰站向本站開行列車之後，應禁止在列車進站方面調車，如遇特殊情形必須調移車輛時，進站號誌應顯示險阻。如無進站號誌，應派人赴站外顯示，手作危險號誌。此外並須通知對方站填發有關列車注意憑單。
- 四、允許列車進站之先，應將預備列車經行之股道清理，始得降落進站號誌，或令轉軛夫顯示平安號誌，令車入站。
- 五、未得前方站發給行車密號或電報清道密碼時，不得使用路簽及或路牌或電報行車憑單開車。

六、允許列車進站及開發列車時禁止同時辦理。

七、列車在站交會或避讓時，應使先到站列車完全停在警衝標以內，始得允許對方列車或續行列車進站。

八、列車在前方站交會或避讓其他列車時，應注意填發行車注意單。

九、中途停留機車車輛時，車長應照章防護。

十、列車進站時值班站長對於轉轍夫所扳之軌道，是否符合，應於事前加以確認。

十一、關於轉轍夫所用之方形號燈顯示辦法（參閱二十八年七月三十一日運行類第六十四號通知）應切實遵照規定執行。

乙 防止出軌

一、列車或機車經行轉位時轉轍夫應預將有關轆尖扳妥，並於通過轉位之際，將轉轍柄踏穩，在列車或單機尚未完全通過轆尖時不得扳動轍機。

二、岔尖與正軌如不嚴貼時應即通知工務方面修理，在尚未修妥以前，不得使用。

三、列車或調移車輛經行之軌道，應注意將所有足以墊車出軌之障礙清除。

四、貨物裝車務須照章放置穩妥，免於行動之時被震落致車出軌。

五、在盡頭岔道調車時，應注意將速度減低，以免超越止衝擋發生出軌。

六、卸置道旁之路料或貨物，至少應距軌道中心二公尺五公分。

丙 防止車輛溜逸

一、調車時不得超過規定速度（即每小時不得超過十六公里，但遇迷霧雨雪風沙晝暗時，每小時不得超過十公里）。

二、凡在坡道卸置貨物之時，所有停留車輛，應一律將手軋攏緊，並將止車器塞於輪軌之間，如停車岔道設有止車楔，井應鎖軌上。

三、有坡度之路線禁止用人力調車。

四、不得使用溜放法調車。

五、列車在途行駛因機車不良，須將列車分次掛運時，應將列車停於無坡度之處，將後部車輛妥施止車器置後，再行解鈎。

六、凡在坡道上施行解掛車輛工作時，其所解之車，應嚴密施行止車措置，如係用石塊打眼者，應於解掛之前切實注意石塊有無被車壓碎情事。

丁 防止火災

一、凡裝鈎或運送爆炸易燃或其他危

險品時，車員不得吸煙及攜帶易於引火物品即號誌燈亦不得接近，且須禁止開人在車之附近逗留。

二、爆炸易燃，或其他危險品，不得存放貨棧之內。

三、凡裝載爆炸易燃或其他危險之貨車與機車之間應隔以空車，或不易燃之重貨車（空平車除外），如該項車輛與守車聯掛時，守車內不得生火。

四、凡裝載爆炸易燃或其他危險品之貨車熱軸時，應即解站修理，并特別戒備。

五、旅客乘車不得夾帶易燃物品。

六、禁止員工旅客亂拋烟頭，尤須注意不得投入客車車窗內。

戊 防止列車分離

一、接掛車輛時須注意車鈎鈎舌鈎梢各都有無裂痕，高低大小，是否相稱，鈎梢是否完全落下。

二、禁止旅客乘坐車鈎附近玩弄鈎梢。

三、蓬布繩索不得繫於車鈎提桿或鈎梢之上。

己 防止車輛熱軸

一、車輛裝載不得過重或偏重。

二、停站車輛應注意協同警方防止軸

箱棉紗被竊。

庚 防止傷亡人命

- 一、禁止閒人穿越軌道。
- 二、取締閒人攀登列車。
- 三、車未停妥制止旅客跳車。
- 四、禁止閒人在軌道上檢拾煤渣。

司機司爐服務須知

(三十年八月修訂)

- 一、司機司爐值班駕駛機車時，不論單機牽引列車，或重聯輔機，均應隨時隨地，謹慎小心，維護行車安全。
- 二、司機司爐對於行車規章及一切臨時規定事項，應熟閱遵守。
- 三、機車應由值班司機駕駛，未經主管人允許，不得私自替代；司機非經主管人特許者，不得代替司機職務，違者重罰。
- 四、司機司爐應準時到班，並將佈告牌通知簿上關於行車及沿線應行注意之一切事項，查閱清楚，加以牢記，或抄錄之。
- 五、司機於接收機車以後，須攜帶手錘及螺絲把，將機車各部詳細檢驗一遍，尤須注意下列各項：

五、取締閒人在車底下憩息。以上各項係防止事變之要略，如能隨時留意確實做到，則對於行車安全，定可收莫大之效果。至其他應行注意事項，詳載於行車通則附則傳知及各項守則，茲不贅舉，併希注意及之！

- 1 火箱內外有無洩漏，水表水位是否正確，回動杆（手把）及爐篦搖杆是否完好。
- 2 機車上部裝置，如警鐘，保安閘，汽笛，風泵，發電機頭燈及其他各部，有無鬆動，或不良現象；沙箱內沙子是否充足。
- 3 煙箱門是否嚴密，必要時須開煙箱門，查驗內部火星網，回煙板及乏汽管，並清除煙箱內煤屑。
- 4 車鉤，風管接頭及煖汽管，過水管等各部是否完善。
- 5 行動機件各部及汽缸放水塞門，機車車架，托架，煤水車車架等，是否完好。
- 6 機車車底各部，如輪軸，軸箱，楔

形鐵，彈簧，閘瓦，吊杆，灰盤及聯結器等各部情況。

- 7 試驗射水器，油潤器等運用情形。
- 8 試驗風閘，觀察有無洩漏，再查驗閘缸行程及試驗撒沙器。
- 9 查行車工具，紅綠旗號誌燈等，是否缺少。

- 六、司機領出油脂及其他行車用品後，應將機車應澆油各部澆油完畢，再整理火層，並注意水表，試驗塞門，射水器，改風器各部。
- 七、機車之移動進退，在車房專線內，受車房調車夫之引導；在營業專線內，受車站調車夫之引導。
- 八、機車引導至站後，應注意下列各項：
 - 1 聯接列車時，應注意防止衝動。
 - 2 機車與列車聯接後，應注意車鉤，風管及煖汽管等連接是否完善。
 - 3 遵照規章，會同驗車匠試驗風閘是否完好，有無洩漏。
- 九、司機司爐，不得藉機車或休息車攜帶違禁物品。
- 十、除經機務段長或車房主任特准及執有機車煤水車乘坐證者外，司機司爐不得令任何人搭乘機車或休息車。
- 十一、司機司爐值班時，無論在房在站或

在中途，均不得隨意離開機車；如因特別緣由，或接洽公事，須離開機車時，至少須留一人在車上看守。

十二、司機爐對於行車工作，在站內須服從站長之指揮，在中途須服從車長之指揮。

十三、列車開行應注意下列各項：

1 出發前接受路籤或路牌，應確認無錯。

2 路籤或路牌接受後，應懸掛於適當地點，以免遺失。

3 列車出發前，司機應注意火箱內煤層，火勢及水表水位。

4 司機接得後車長出發號誌後，應遵章鳴笛。

5 列車通過最外軌尖後，應與後方車長交換號誌。

6 列車運轉時，司機及副司機，應注意瞭望前方，並須時時注意列車後方邊燈，及車長臨時顯示之號誌。

7 列車運轉中，應運用回動杆地位，節省汽量。

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

9. 司機爐均須時時注意汽壓及水位
10 注水務須平均，不可一次注水過多，致汽壓驟減，左右射水器應輪流使用，不可專用一面。

11 遇有慢行號誌及限制速度之處，應將速度減至定限以內。

12 經過規定停車再開之便橋時，務須在停車牌處停車，將停止券投入停車箱內，再行緩緩開行。

13 司機應遵守鳴笛號誌，鳴放汽笛。

14 遇風雨迷霧晝晦天氣，前方瞭望困難時，應減低速度，開動警鐘，並時鳴汽笛。

15 在運轉時，司機應注意機車各部之警響。

16 在出發及上坡時，司機應注意撒沙

17 在上坡時，如因汽水不足或其他原因不能前進時，須立即停車施閘，與車長商妥後，先放鬆車輛之閘，再放鬆機車之閘，徐徐後退至相當平直道地點，再行開坡，或分開掛行。

18 遇長距離下坡道時，如機車裝用四式制機，須將獨立制機與自動制機交互使用，以免閘瓦發熱，失却效用。

19 遇下坡須施手閘，或重聯開車須減低速度或停車時，務須注意呼應號誌，以求聯絡敏捷，免除誤會。

20 司機應按照規定時刻及速度行駛，不得趕點。

21 機車在運轉中，只許輕搖爐篋，不得整理火層，經過橋樑時，絕對不准動搖爐篋。

22 運轉中司機應切實合作。

23 司機應切實合作。

24 司機應切實合作。

25 司機應切實合作。

19 遇下坡須施手閘，或重聯開車須減低速度或停車時，務須注意呼應號誌，以求聯絡敏捷，免除誤會。

20 司機應按照規定時刻及速度行駛，不得趕點。

21 機車在運轉中，只許輕搖爐篋，不得整理火層，經過橋樑時，絕對不准動搖爐篋。

22 運轉中司機應切實合作。

23 司機應切實合作。

24 司機應切實合作。

25 司機應切實合作。

26 司機應切實合作。

27 司機應切實合作。

28 司機應切實合作。

29 司機應切實合作。

30 司機應切實合作。

31 司機應切實合作。

32 司機應切實合作。

33 司機應切實合作。

34 司機應切實合作。

35 司機應切實合作。

注意補充煤水量，以免中途求援。
 6 在站整理火層，應注意將卸下爐灰用水澆滅，如有投煤之必要時，應稍開吹風機並注意防止過量黑烟噴出停車時間較長時，並宜關閉灰盤開門。

7 在站停留之際，應將機車施行檢查

十六、在中途無駐站驗車區車站，加掛車輪時，應切實進行車、機、兩處運行字號三入號通知，（機務處發文機工八字第六九方號）所訂之檢驗辦法不得拒絕。

十七、列車到達終點或中途上煤水時，司機須注意車鈎，風管，優汽管摘開後始可開動。

十八、駐站及中途站調車應注意下列各項

- 1 司機非有調車夫號誌，不得移動
- 2 調車速率每小時不得超過十六公里；遇有雨雪風沙濛濛時，不得超過十公里。
- 3 司機應隨時注意望鏡尖號誌或轆索，如有向，是否與預定順序所規定之出入貨道相符。
- 4 不用一輛掛機之機車調移車輛。

5 調移列車或車輛入路籤區間，應俟接得路籤或路牌後，始得調移。
 6 調移車輛，不得用溜放法。
 7 調車時司機亦應注意。車輛車門是否關閉。

驗車匠注油夫服務須知

(一) 驗車匠注油夫應於規定值班時間前半小時報到，並與退值驗車匠注油夫接洽一切。

(二) 驗車匠注油夫應於車站打鐘通知列車由隣站開來時，即攜帶應用工具及軸油棉絲在站台等候列車。

(三) 列車進站時驗車匠須立在列車兩旁注視列車下部各機件（車輪車軸各部拉桿及開瓦等）；查察各該件有無鬆動不良或鬆脫情事。

(四) 在列車出發站之驗車匠，應於開車前半小時將全列車驗妥，同時注油夫應將軸箱處理完竣。

(五) 機車與列車聯掛後，驗車匠應會同司機按章試驗風閘，並將風手開情況及應行注意之事項通知司機及車長。

(六) 驗車匠注油夫在無列車由隣站開到，

8 連接車輛時，司機務須視縱行進速度，並及時停車，以避免衝撞。
 十九、機車經引導回房後，司機應將沿線所遇不良狀況，機車應行修理部份及運轉中發生事故早報主管人。

(七) 列車在站停留時，應在站內或貨站檢驗將軸箱逐一檢驗，如有車軸發熱，應即查原因加以整理。（軸箱發熱可用手摸而不灼痛者須整理棉絲，或添注油，如熱而轉五轉頭尚未受傷者，須卸卸檢查，并加修理。發熱已冒烟發火者，須將車甩下修理）。

(八) 驗車匠發覺軸箱蓋損壞遺失軸箱內油棉絲滾捲或混有雨水塵砂軸油粘度失宜及車輛裝載過重或不均情事應分別設法補救及預防之。

(九) 驗車匠對於車輪輪緣之損缺踏面之擦傷剝離車鈎之高低鈎舌之磨損及風閘之失效等應特別注意並於發現後隨即報告。

- (十) 驗車匠注油夫發現車輛上所誌輪檢日期距現時已超過規定期限時應將油棉絲外部掏出查驗。
- (十一) 車軸激熱施行修理時應待自然冷卻不得用水澆灌。
- (十二) 輪箱應注入適當之油量不得過多使溢出箱外以資檢節。
- (十三) 驗車匠查出車輛損壞認為有碍行車安全不能掛行時應即通知站長留放本站維修，並貼「車輛轉送紅票」。
- (十四) 驗車匠發現車輛損壞部分可立時修復時，應即修復。
- (十五) 驗車匠查出車輛損壞不能立時修復，但不碍行車安全應貼「車輛轉送紅票」填明損壞情形於到達終點站修理之。
- (十六) 凡不能修理而無碍運轉之損壞車輛，須送段房維修者應貼「車輛轉送紅票」並填明損壞情形及送達地點。
- (十七) 驗車匠在站修理車輛應先報告站長其以適當防護以防危險，並於修竣後報告站長。
- (十八) 驗車匠對於所換下之舊棉絲，應交車房設法再用。不得拋棄或燃火。
- (十九) 驗車匠及注油夫應將每日所檢驗之損壞部分使用輪油棉絲數登記下併查

，并呈報主管。

(二十) 隨車驗車匠在中途應注意檢驗列車車輛之行動，風開及聯結各部份，并查驗及修理客車一切設備品，對於發生微熱之輪箱尤須時刻注意并維護，使到達終點站。

(廿一) 隨車驗車匠除執行其本身職務外應

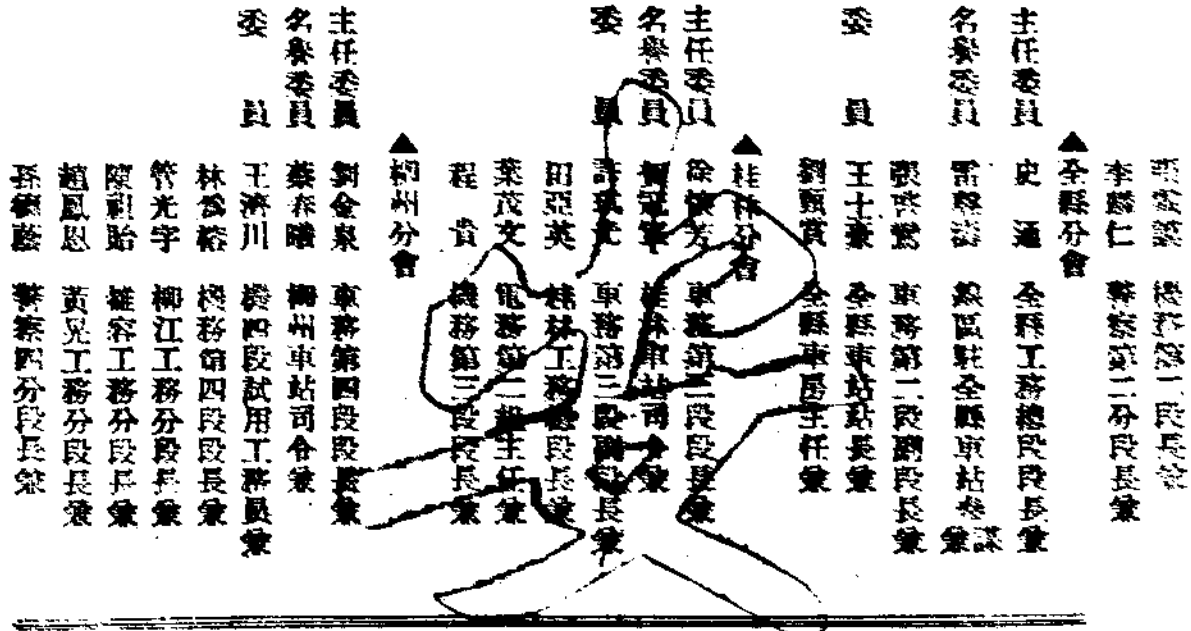
服從車長之指揮。

(廿二) 隨車驗車匠應將列車在途中之情況，於到達終點站時，報告驗車領班，并填寫隨車報告呈報主管段房。

(廿三) 驗車匠應率領注油夫工作，并注意其工作是否妥善。

● 本局行車保安委員會及分會委員最近一覽表

▲ 委員會		主任委員	
主任委員	石志仁	局長兼	
名譽委員	高鴻安	線區司令兼	
	李知白	線區副司令兼	
	吉星福	線區副司令兼	
	沈恩濤	線務處處長兼	
	劉鼎新	車務處處長兼	
	洪紳	工務處處長兼	
	趙國棟	機務處處長兼	
	李亞雄	警察署署長兼	
	葛炳林	機務處副處長兼	
	林午	運輸課課長兼	
	阮宗和	工務處正工程師兼	
	郭保勳	調度所主任調度員兼	
▲ 衛陽分會		主任委員	
主任委員	趙光斗	車務第一分段段長兼	
委員	王北理	車務第一分段副段長兼	
	陳以義	工務第一分段段長兼	
	楊庭蘭	機務第一分段段長兼	
	王鴻儀	車務處電務第一組主任兼	
	楊長山	警務第一分段段長兼	
	孫亦謙	洪橋工務分段段長兼	
▲ 冷水灘分會		主任委員	
主任委員	葛文淵	車務第二段段長兼	
名譽委員	黃克白	冷水灘車站(兩務)司令兼	
委員	張啓賢	車務第二段副段長兼	
	張安慶	衛陽工務總段代理幫辦兼	
		工程	



行車安全標語

(警察署擬)

1. 多注意一分安全，即少十分損害！
2. 行車安全要各部僑員工有協同一致之精神！
3. 要避免事變發生，車機工警應切取速繁！
4. 事疏於微，變生於忽！
5. 疏忽懈怠為誤事之源！
6. 防微杜漸，有備無患！
7. 各種行車號誌的顯示有如軍令，人人均應恪守！
8. 行車要安全當班員工警役不要間！
9. 行車要安全上下坡道須注意！
10. 行車要安全通過橋樑須注意！
11. 行車要安全養道工程不可疏！
12. 行車要安全轉轍工作不可疏！
13. 行車要安全查道工作不可疏！
14. 行車要安全警衛警戒不可疏！

一路務紀一要

▲車務處考試車長揭曉

車務處於八月二十日舉行車長甄拔考試，業登本刊一三期。茲聞該項試卷，已經車務處副處長批閱完竣，及格者計有李景華等十三名。茲將及格車長姓名及成績錄後於后：

李景華	七十五分	鄭家學	六十七分
大有	七十二分	楊文波	六十四分
高開編	七十分	金全洲	六十三分
賴例初	六十九分	黃書雲	六十三分
何學惠	六十九分	沈文勳	六十二分
張卓吾	六十七分	鍾有章	六十一分
黎光明	六十七分		

▲衡陽湘江兩岸增開交通車

車務處為接洽送運車外之聯運旅客行李包裹，曾與粵漢鐵路洽定開辦粵漢湘桂兩路聯絡交通車，計81 82 83 84共四次自七月一日起實行（行車時刻已見新頒行車時刻表）自開行以來，兩岸來往旅客甚多，車處為便利客商起見，自九月一日起增開85 86次交通車各一輪，時間為：85次粵

漢陽站十八點開，本路衡西站十八點三十分到；80次本路衡西站十七點二十分開，粵漢衡陽站十七點五十分到。各次交通車經過衡陽東站時，停點一分。本路衡西站及粵漢衡陽站對於各該次交通車均得發售聯運客票。以上辦法，業由車處函請粵漢路運輸處查照，並飭車務一段，衡陽東站，衡陽西站，客貨稽查關度所，遵照矣。

鐵路問題講座

美國鐵路運輸技術之革新

(續三三九期)

吳紹曾

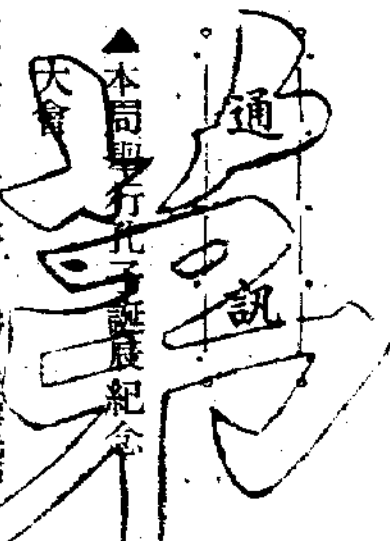
轉錄交通建設季刊創刊號

三、機車之改進

(1) 柴油電汽機車 此種機車之特點有五：一、動輪所負之死重，較蒸汽機車為少，動輪之本身重量，亦較蒸汽機車為輕；二、燃料節省，發熱效率 (Thermal Efficiency) 較大；三、增加燃料，需時較少，不若蒸汽機車之上煤上水，尚需清爐，耗費時間；四、因可用力量較大之制動器，速度減低較快，停車較速；五、動輪之重心較低，行經灣道，速度較大。柴油電汽機車，因有以上特點，故不特最高速度 (Maximum Speed) 較蒸汽機車為大，其平均速度——開行停止以及中途停留之時間，皆計在內——亦較蒸汽機車為高。

年之機車英里 (Locomotive Miles) 較蒸汽機車為多，若以每年之機車英里，除其購置費，則較蒸汽機車殊為經濟也。

本(八)月二十七日，為至聖先師孔子誕生二千四百九十一週年紀念，管理局會同本路特別黨部，線區司令部，於是日上午七時，在本局禮堂舉行紀念大會，到各部份職員共三百餘人，由石局長主席，領進行禮如儀後，由主任秘書徐亞韓先生出席報告紀念孔子誕辰之意義，(演詞容後補錄)詞畢禮成散會，情形甚為熱烈云。



▲本局舉行孔子誕辰紀念大會

(2) 新式蒸汽機車 一九一四年之舊式機車與一九三九年之新式機車，自外形觀之，固無若天之大區別，人嘗以為今日之蒸汽機車之猶如昔日之蒸汽機車，無何改進，實則不然，今日之蒸汽機車遠非一九一四年之機車可比。一九一四年時之機車設計者，多注重開車時及緩行時之牽引力，今之設計者多注意疾行時之牽引力試以一九一四年機車及一九三九年機車各一輛，作一比較，即知二者互異的荷不如新。假定此二種機車，在開車時之牽引力相同，但行駛速度達六十英里之際，則新式機車之牽引力超過舊式機車約百分之二百三十五有奇。

新式蒸汽機車之蒸汽壓力較高，爐篋

面積較大，發熱面積廣，發動器改進，動輪加高，輪軸革新，不勝枚舉，最新過熱器 (Superheater) 能將三百磅壓力之蒸汽，增高其熱度至華氏三百五十度，節省燃料至少百分之三十，停車上煤次數，因而減少，平均速度，因而增高，每年之機車里程自然減少。改用滾柱軸承 (Roller Bearing) 燒軸事變亦減少，凡此種種改革，皆足以增進機車效能，減少運輸成本，故新式蒸汽機車，在鐵路運輸上，仍有其相當地位。高速度旅客列車，固以用柴油機車為宜，至尋常旅客列車與貨物列車，仍以用蒸汽機車，較為經濟。

(3) 機車行程之增長 機車之構造，經過種種革新後，速度增高，牽引力加大，而機車行程亦因而加長。前二者已略言之，不復贅述，茲將機車行程，試作今昔之比，即可知其對於列車之平均速度，貢獻之大矣。一九一四年時，機車分段行駛，司機換班，機車隨之，今則不然，司機換班時，機車仍可繼續行駛，山塔費鐵路之汽油機車，能在旅客列車上繼續行駛一千五百英里，柴油機車能駛二千二百英里，行程如再欲加長，仍有可能。貨運機車，以各段燃料不同，坡度不一之關係，機車之中途替換，仍屬難免，惟平均行程，

較前為長。至調車機車則可繼續工作，至一個月之久，除司機換班，或檢查機件之外，未嘗或停。全國機車之平均行程，在最近二十五年內，客運機車由五百英里增至一千英里，貨運機車亦增一倍。新式旅客列車以每小時八十三哩之平均速度，繼續行駛一千英里者，在在皆是。

四、客車之改進

(1) 皮重減輕 增加列車速度之主要因素，一為機車牽引力之加大，一為車輛皮重之減輕，二者互相為用，缺一不可。鐵路客車原係木製，皮重本不甚大，嗣後為增加旅客之安全與舒適起見，遂以鋼製木，重量以增，且車內設備，日益繁多，皮重更大。年來各路對於行車速度之增加，多方努力，除改善機車外，對於車輛皮重，亦設法減輕，尤以客車為甚。例如五十二座之舊式客車，每輛皮重約為一五五〇〇磅。每旅客平均皮重約三千磅，同樣新式客車——內部設置與舊式相同，唯增加空氣調節設備——每輛皮重僅為九

九、八〇〇磅，每旅客平均皮重一千九百磅，約減少三分之一強。若就各種客車合計而言，皮重之減少，平均約為百分之三十。

減輕車輛皮重，尚須保持安全，增進適，則捨用有輕力強之金屬不為功，自不待言。當輕便列車設計之始，新式金屬有二：一為鋁合金 (Aluminum Alloy) 一為不銹鋼 (Stainless Steel)，二者皆輕力強，唯成本過高，嗣經再三研究，又發明低價鋼 (Rust resisting Steel) 此鋼為一種低度強，成本較低。現在之新式客車，約分四類：(甲) 為橫梁式之全部鋁合金車，較他種車輛約輕數千磅，但成本較高；(乙) 為構架式之鋁鋼車，成本較(甲)略低，重量較(甲)為大；(丙) 為構架式之鋼鋼車，全部鋼接，不用鉚釘，重量與(乙)相若，成本較低；(丁) 為鋼接構架式之全部低價鋼車，較構架式稍重，惟成本較輕。

(2) 車輛聯節化 客車自聯節化 (Articulated) 後，自轉向架數目減少，通風裝置，車輛，車輛跨台等，亦大部省去；匪特別車重量藉以減輕，且構造行車，振盪較小。最初之流線小列車，皆係全部聯節，繼以車輛調換不易，較長列車之客車大部不復全數聯節，改為每二輛一節，以資調劑；若是則每車二輛，僅需三個轉向架，兩套通風裝置，列車重量自可減輕；惟最近趨向，頗有全部取消聯節之勢，以期列

車之中途替換，仍屬難免，惟平均行程，較前為長。至調車機車則可繼續工作，至一個月之久，除司機換班，或檢查機件之外，未嘗或停。全國機車之平均行程，在最近二十五年內，客運機車由五百英里增至一千英里，貨運機車亦增一倍。新式旅客列車以每小時八十三哩之平均速度，繼續行駛一千英里者，在在皆是。

車編組較有伸縮，車輛調動較為靈便。

(8)車輛流線化 車輛流線化(Streamlined)之意義有二：一為減少空氣阻力，增加速度；一為美化觀瞻，引人注意。車輛下部之構件，以及客車接連之處，悉以鋼板包蓋，全部列車，自外表觀之，儼如長車一輛。形體圓滑，頭尾尖銳，且在白金色之深鋼上，塗以橘黃色之流線，精彩奪目，美觀非常。車輛流線化後，列車頭部與尾部之空氣動盪，可以較小，列車上下左右平行之氣流，減少中斷，得以平穩流動。當列車速度每小時達五十英里以上時，流線即發生作用，據最近試驗，列車速度如達九十五英里，則因流線而減少之空氣阻力，可達百分之四十五。由是可知車輛之流線化，與列車速度之增加，大有關係，唯列車速度若莊五十英里以下，則車輛即無流線化之必要矣。

(十)制動器革新 鐵路為保行車之安全，停車技術至關重要，制動器者乃停車之利器，為行車保安之重要設備。美國客車之制動器，用以停止每小時七十至八十哩之列車，已無問題，唯停止每小時一百哩或一百以上之列車，則問題尚多；蓋以動能(Kinetic Energy)之增加，與速度之自乘，成正比例，故停止速度一百哩之

列車，與停止速度七十五哩之列車，其所需之制動力，為二與一之比，懸殊甚大。列車速度愈大，而制動問題愈益嚴重，此必然之勢也。

舊式客車之制動器，於意外停車時，所施之減速力(Retarding Force)為動能之百分一五二；新式飛快列車之制動器，經多方改革後，其所施之減速力為動能之百分二五〇并設有減速調節器(Retarding)俾速度減低後，開缸壓力，(Brake Cylinder Pressure)亦自減低。此種新式制動器發明以後，列車停止，較前迅速；旅客列車在每小時一百哩之速度停車時，如用舊時制動器，須經六千呎至七千呎之距離，始能停止，若用新式制動器，則三千六百呎之距離即可停止。故新式制動器不特對於行車保安，有極大貢獻，即對於列車平均速度之提高，亦與有力焉。

五、貨車之改進

美國鐵路貨車之革新，除增加載重量，減輕皮重，以期減低皮重與總重之比率，增進車輛利用之效率外，其最堪注意者，厥為特種車輛之改進，茲擇要述之。

(1)漏底蓬車 漏底蓬車(Covered Ho-

per Car)之製造，始於一九一一年，初則專用裝木，繼用裝用洋灰，維以三十度板，仍失之於太平，卸貨仍覺不便一九二八年，美國車輛翻砂廠(The American Cast and Foundry Company)，為便利運輸肥料等物起見，製造一種漏底蓬車，斜板之傾斜亦係三十度，漏口不在車之中間，而在車之一邊，凡細粒體之貨物，漏卸較便。一九三二年，該公司所製之七十噸漏底蓬車，斜板度為五十度，卸貨更快，車頂上設有不漏水之檢口，裝貨亦便。此車分兩層兩間，每間有漏口兩個，以此四口同時卸洋灰七十噸，僅需二十二分鐘。

若貨物體重大，此車可裝八十噸，則裝貨重量佔總重量百分之七五、五，極為經濟；至若包裝，搬運等費之節省，每次每車可節省美金九十元。凡重量較大之貨物，如黏土，玻璃砂，洋灰，碎打灰，石灰粉，鹽基石，石膏，精鹽，澱粉，白雲，包穀粉，長晶石，煤粉，炭精等貨，利用此種車輛，最為相宜。此種車輛對於美國之工業，貢獻甚大，尤以汽車車胎工業為然，蓋以製造車胎，需要大量炭精，自新式漏底蓬車發明後，炭精運輸極為便利，車胎價格因以低廉，裨益社會實非淺鮮。

(2) 新式機車 自各項工業發達以來，液體運輸，日見重要，種類繁多，數量亦大，若先裝諸瓶罐等器，然後裝車，一則包裝手續過於複雜，時間金錢均不經濟，再則包裝苟有不當，裝卸偶有不慎，最易滲漏損失，三則車輛容積，不能儘量利用，於路於商，均有利。美國鐵路有鑒及此，遂購製各種櫃車 (Tank Car)，以應需要。

硫酸為工業之主要化學原料，運量甚大，然硫酸侵蝕鋼鐵，裝運硫酸等物之櫃車，不得不有各種真襯，以資防弊。如裝運硫酸，硫酸之櫃車，皆有鉛製裏襯。又如腐蝕性甚大之蘇打，則用錫包櫃車裝運。危險性甚大之綠氣，則用錫鑄製櫃車裝運，并有絕緣 (Insulation) 裝置，以節溫度。其他種類尚多，不勝列舉。總之，液體櫃車之利用，在美國日見普遍，為任何鐵路所不可缺少者也。

其餘如裝魚肉之冷藏車，蒸汽生熱之香煙車，裝運汽車專用車，電汽器材專用車，笨重貨物，各橋梁，機器等危險貨物，各火藥，炸彈等莫不各有特種車輛，以供運用。茲以限於篇幅，不克一一詳述，所可言者，美國之鐵路貨車，分類日多，

專用性日大，凡形勢特殊，運費甚大之貨物，幾莫不有特製之車輛，此鐵路貨車改進之最近趨向也。

六、路線之改進

列車速度提高後，原有路線是否合用，一切工程應否改造或加強，此一問題，亦為吾等欲知。蓋路線上之缺點漸影響於行車安適之大小，與列車速度之高低，適成正比；列車速度如為四十英里，小小缺點，或無影響，列車速度如達六十英里時，則此缺點，或即有妨礙，若速度增至九十或一百英里時，則此同之缺點，

亦至發生重大危險，亦未可知。且路線上之任何缺點，在高速度行車下，最易發生事變，無關重要之一二缺點，若不及時修理，即可變成大禍，良以列車速度提高，其破壞力愈大也。按一九二三年至一九二八年之間美國鐵路營業發達，收入暢旺，鐵路費特大，此七年內，路線改進之處甚多。一九二九年以後，雖以營業不振，保養欠週，然其基礎尚良，行駛特別快車，亦尚能勝任。折數年來，列車速度突飛猛進，路線工程以及養路方法，尤多改進之處，茲略述之。

(未完)

刊 後 語

事後補救不如事前預防，吾人對於安全事項以嚴格外，更應此一原則，鐵路事變非普通事變可比，其損失每涉及多數人之生命財產；時時鐵路事變尤非平時鐵路事變可比，其影響不傳及於私人得失，更造成嚴重影響於國家民族之安危。抑他種事變有時尚能設法補救，戰時鐵路事變則多屬無法補救性質，此誠不可不察。

安全週之舉辦，在本路今已臨第二屆，其設施上之着眼點全在防患於未然，欲求增進安全誠恐事變此當為惟一途徑。吾人自應處處設法預防上設想通力合作以求此重大任務之完成，並使以後各期成績均能超越從前，庶幾維護鐵路運輸之安全做起，有以助成抗戰勝利，而增進我整個民族之安全也。