

輕便鐵道概要目錄

概論

總一

第一篇 器材

第一章 材料

第一節 鐵道材料之名稱及重量

第二節 架橋材料之名稱

第三節 通信材料之名稱

第二章 器具

第一節 測量器具

第二節 鐵道器具

第三節 土工器具

第四節 架橋器具

第五節 電話器具

第三章 消耗器材

第一節 各種消耗器材

第二篇 建設

第一章 通則

第二章 基本作業

第一節 直軌樞之組合

第二節 曲軌樞之組合

第三節 軌樞之處置

第一款 軌樞之搬運投下及敷置

第二款 軌樞之積載及卸下

第四節 車輛之使用

第一款 軌樞車之推進及後退

第二款 平車之脫綫及復綫

第五節 軌樞之接續及分解

第一款 要旨

第二款 接續補助

第三款 接續

第四款 緊定

第五款 分解

第六節 軌道之方向修正及填塞

第三章 綫路之選定及建設計劃

第一節 綫路選定之通則

第一款 坡度之關係

第二款 曲綫之關係

第三款 停車場之關係

第二節 建設計劃

第四章 測量

第一節 要則

第二節 踏勘

第三節 定綫測量

第一款 踏勘修正組

第二款 經緯儀作業組

第三款 水平儀作業組

第四款 綫路要圖

第五款 測量記載簿

第四節 經站材料

第五章 電綫路建築

第六章 下部築建

第一節 要則

第二節 路基構築

第三節 架橋

第七章 上部建築

第一節 要則

第二節 材料場作業

第一款 一般之要則

第二款 材料之卸下及整理

第三款 軌面堆積及積載

第四款 建設列車之組成

第三節 敷設作業

第一款 一般之要領

第二款 敷設隊之作業

一、要旨

二、均地班

三、經始班

四、敷設班

五、接續班

六、緊定班

七、完成班

八、預備班

第三款 運輸隊之作業

第三篇 管理

通則

第一章 養路

第二章 運輸

第四篇 撤收

通則

第一章 上部建築之撤收

第一節 一般之要領

第二節 撤收作業

第一款 撤收隊之作業

一、平車散布標示班

二、準備班

三、鬆解班

四、分解班

五、撤收班

六、預備班

第二款 輸送隊之作業

第二章 下部建築之撤收

第五篇 材料之修繕

通則

第一章 鐵道材料

第一節 軌道材料

一、軌 與叉道

二、軌條

三、鋼枕

四、夾板

五、釘帽

第二節 輪轉材料

一、平車

二、斗車

第三節 架橋材料

第四節 通信材料

附表第一、角點曲綫聯合記載簿

附表第二、中心綫記載簿

附表第三、傾斜記載簿

附表第四、敷設隊作業人員器具分配表

附表第五、撤收隊作業人員器具分配表

附圖第一、平面圖

第二、斷面圖

第三、小椿

第四、角點椿

第五、公里標椿

第六、停車場標識

第七、標識

第八、曲綫標牌

第九、坡度標牌

第十、建築界限

輕便鐵道概要

概論

前言

凡鐵路之興築，目的在專爲便利軍運者，統稱爲軍用鐵路。不過我們平時極小見於某某鐵路之前，『冠以軍用』字樣，例如軍用同浦路，或軍用西伯利亞鐵路等；雖然，這並不是說，鐵路之前有加以「軍用」兩字，便不作軍用，平時部隊之換防，演習等移動，以及軍需補給等等，仍輒需經由鐵路輸送；不過一般鐵路，對這種運輸一軍運一當做普通客貨運的一種去看罷了。

又現代不少的國家，根據其國防計劃，專爲便利對某幾假想敵作戰，而完成的鐵路網，正殊絲馬跡，歷歷可尋。此等鐵路，其軍用色彩，盡管非常濃厚，但仍不公然標出，或逕之謂「軍用某某鐵路」，故本書所謂軍用鐵路者，乃專指當戰爭演進過程中，基於戰略或戰術上的需要，臨時興築之鐵路而言。

此種鐵路，一方因需要迫切，而另一方，復限於戰時國家的人力，物力，及財力，其建築率皆避繁趨簡，而多採輕車制。故軍用鐵路，亦稱軍用輕便鐵路，



或稱爲急造軍用鐵路。

按戰爭之爲物，原變幻無常，有時前進，亦有時後退；故戰區中之交通設備，需具有同樣的伸縮性。輕便鐵路，工作簡易，故可隨時隨地，視部隊之進展，而增築以利軍運。迨大軍後退，以其設備簡單，更可於短期時期內，拆卸淨盡，或少數予以破壞，不爲敵用；而造價低廉，尤適於戰時國家經濟情況。

誕生與小史

自西歷1825年，鐵路誕生於英國後，以其運輸效能昭著，故於不數年間，在世界多數的國家裏，均有極顯著的發展。不過最初，它的軍運效能，還未露其光芒罷了。

自1840年後，鐵路對軍運的價值，始漸逐爲無人所發現；不過當時，也祇限既有鐵路軍運而矣。至於專爲利作戰，而臨時興築的軍用鐵路，則尙屬罕見。迨1870至1871年普法戰爭時，普方白安野戰鐵路局奉第三軍總司令命令，由佈魯薩耳，至戰區中，築輕便鐵路一條，連接格勒麥塞，以便利部隊軍需之輸送，於是遂首開軍用輕便鐵路建築之先例。

此外普軍更將消森壘及本登赫木間，原有鐵路增鋪雙軌，以提高軍用效能。按當時普軍，所取戰略，原擬分三路；北路卽取道札爾不律可，麥次，色當。

，麥旅榮，萊姆斯；中路取道弗勒阿特，不萊斯麥，河魯斯，斯比勒納；南路則循蘭路，不萊維列，奔足勒，格萊等地，以進攻巴黎。

惟北路爲麥次要塞所阻，攻打困難；同時該路橋樑山洞數目極多，縱即攻破麥次要塞，但法軍退却，必掃數予以破壞。路綫既不能完好利用，進軍自非常困難。而南路，如斯比那等地，則仍在法軍之手，且沿途地勢起伏，有佛格森等山洞，當法軍後退，勢亦必炸毀。如另築支路，以繞過被毀山洞，然以地勢關係，又不是一件簡而易辦的事。所以三路大軍，會師弗勒阿特，進攻巴黎的計劃，遂告失敗。所餘者祇中路取道溫登及本登赫木；但由扎爾不律可，往司外格汗森的去路，又爲必旌要塞所阻。故普軍不得不臨時變更計劃，於此路臨時築鐵路一條，繞過麥次要塞，而取道萊姆斯，貝勒圖，以進攻巴黎。

又法軍於退却時，將通馬勒勒納鐵路之上納圖勒山洞西口，完全炸毀，殆普軍進佔該山洞後，以工程浩大，需時亦久，遂放棄修復的計劃，而另築軍用輕便鐵路一條，以繞過炸毀山洞；全長計五公里，僅需時十四天，結果對運輸極爲滿意。自此以還，軍用輕便鐵路的功效，漸露頭角，而在每次戰爭中，基於戰事的需要，而隨時興築的，亦習見不鮮。

1874年，普魯士邦便利戰時軍運起見因着手訓練鐵道隊，會由柏林的遜納伯

站起，經潮深至顧穆兒多夫，築鐵路一條，計長56公里，稱為普魯士軍用鐵路。

後於1895至1897年，更由鐵道隊續築35公里，總長80公里。沿設車站十四處，共有機車十六輛，一切管理，如司機，站務，車務，機務，工務等，悉由鐵道隊士兵担任，藉資訓練。第一次歐戰後始撥交路局管理。該路雖亦屬軍用鐵路，然其建築目的，則純為平時訓練軍事交通兵種而設，以其性質，異乎一般軍用鐵路，故不贅述。

1977至1978年俄土戰時，俄國為便利軍運，而臨時興築的軍用輕便鐵路也很多，較著的計有一，奔得爾，至卡拉次，長308公里；二，弗拉後斯基至幾穆尼查，長約80公里；及三，由基斯得握至梯爾諾瓦等三條，惟後者未完工。此外更將由納什得納芽至奔得爾，由納什得納芽至比勒足拉，及由翁克尼至亞希間既有的鐵路，增為雙軌。

1878年奧軍進佔巴斯寧後，曾經鐵道隊由塔勒牙，至布魯特長80公里，及由巴牙魯克至脫別蕭林長101公里間，各築軍用鐵路一條。

1879年英國阿富汗尼斯坦之戰，兩軍會由仁度斯至波羅關間，建築212公里長軍用鐵路一條。

1890年俄軍進侵中亞細亞南部，俄軍會由裏海之米哈洛夫港，至奇吉勒，舖

專用鐵路一條，計長106公里

1896至1897年英國蘇丹之役，英軍曾由瓦底哈伐，築370餘公里長之輕便軍用鐵路一條，至阿希哈未特，軌距爲1.106公尺。

1904至1905年，日俄戰時，日本亦曾自鴨綠江岸，東往瀋陽築臨時性的軍用輕便鐵路一條，後加以改築，成爲永久性之鐵路，卽今之安奉鐵路。

迨1914年，歷史上空前的大屠殺開始，戰線之綿長，戰場之遼闊，又何止千百里；當戰事方酣時，因前綫軍需消耗量特大，運輸加緊，而原有鐵路之接近戰區者，又多毀於炮火之下，是以前後方之聯絡，部隊之移動，軍需之補給，以及傷兵之後運等等，不得不單靠公路來維持。

然公路運輸，非但車輛不敷，汽油缺乏，且以路面特劣，運輸之困難，已達極點。此種情形，尤以雨天爲甚，故當時，不得不於公路之外，另謀解決辦法。於是輕便軍用路之築，一時有如雨後春筍，迨1918年戰時終了後，據統計總數不下1000餘公里之多。就中德國聯絡前後方輕便鐵路網，計長約3100餘公里。佔各交戰國家，於戰爭期間，所舉築的軍用鐵路總長三分之二強；而協約國僅有2000公里弱，且其中一部，係奪自德國，故考德軍所以能東西應戰，與幾強角逐戰場，而能支持四年之久者，交通方便，實爲重要原因之一。

又當戰爭演進期間，東戰場加里切突破戰，德軍曾於貝勒切克及特拉烏尼祇兩城間，築聯絡用的軍用輕便鐵路一條，計長120公里。該路於1915年六月二十九日奉命興築，八月杪即已完工通車，致在軍事上，獲得意外之成功，由此可以證明，輕便鐵路不僅適於陣地戰，即對游擊戰，亦同樣具有極大的功效。

軍用輕便鐵路的特點

軍用輕便鐵路，與普通鐵路，雖同屬鐵路，然其差別之點則頗多：第一建築目的，即根本不同。前者專為便利軍運，適應戰事的需要，而後者，則純為開發實業，便利交通，溝通文化，兼以營利為目的。一係戰時臨時興築，一則築於平時；以其建築性質及建築時間之不同，故一切如施工方法，設備情形等，亦互有出入。

就定綫而言，一係以戰爭之便利與否，為出發點；而另一則以經濟，商業及文化等條件為依歸，論軌距，軍用鐵路因具有濃厚的臨時性，且需要迫切，其建築，極貴速成致用，故截至目前止；率為狹軌小車的輕便路。而普通鐵路，以具有永久性，多採重軌重車的準軌制。

惟近年以來，對軍用鐵路的概念，却在廢除窄軌制，而趨向輕軌輕車的準軌鐵路一條。如此，非但聯運方便，且當軍事進展後，設人力，物力，及時間等條

件許可，尤可將輕軌路狀，逐段改良，以便運送笨重軍械，及標準工具。

又急造路施工，因限於時間，人力及物力工程進行，率皆避繁趨簡，故路基，路面，排水等設施，均遠不若一般鐵路之完善良好。譬如普通鐵路，其最小曲綫半徑，按規定以不低於100公尺；最大坡度，以不超過1.5%為標準，而野戰急造路，最小曲綫半徑輒可減低至50乃至80公尺；升降坡度，亦往往較普通鐵路高出兩倍，而達3.0%之多。他如橋樑，山洞，車站，安全等設備，亦均莫不力求其簡單適用而已。茲為易於明瞭起見，更就其重要者，列比較表於上，以供參考。

急造鐵路之需要及價值

隨着時代之演進，今日的戰爭，已完全換了原來的面目，與曩昔迥乎不同。陸戰爭的範圍，實集舉國之人力，物力，及財力之總決鬥；論地域，更包括海、陸、空、三界，戰爭之遼闊，戰綫的綿長，又豈此千百里。但地球表面，原凸凹起伏，高山峻嶺，大河巨川，處處障礙；而作戰又不能僅限地形平坦、交通方便地方；加以當戰爭演進過程中，對交通破壞，又為敵人必出之手段，似此；試問如何能運用全國的人力，物力，財力，以赴戰爭之偉大的部隊，又如何能馳驅千百，乃至萬里的戰場上，或攻或守？

所以在現代的戰爭中，戰事演進至何地，交通亦隨之擴充至何地；急造鐵路

，以工事簡易，極適於戰時的需要，故在歷次較大的戰役中，軍用輕便鐵路之築，尤所見不鮮。按其建築目的及需要，如屢加分析，不外可歸納爲下列幾項：

(1) 於自國或敵境開築新路，以聯絡前後方間交通。

(2) 築路繞過敵方要塞，或其他阻塞地帶。

(3) 築路，繞過已毀，而短時不易修復之建築物，如大山洞等。

(4) 於城區中築路，尤其是陣地戰，因軍需消耗特多雖原有之正式鐵路，可做幹綫，然於終點附近之處，當集結大量軍火糧秣，故對前綫各作戰部隊軍需之供給，軍火之補充，以及武器之輸送，如節省人力獸力在火綫內之活動起見，可以原有鐵路幹綫之終點爲起點，敷設多數的輕便軍用鐵路，作爲支綫；俾聯絡相通，增加整個戰場上的靈活性。

(5) 平行戰綫，築輕便鐵路，以利作戰，例如馳行鐵道巨炮，成爲活動之炮壘，使敵人無從探知炮兵陣地之所在。

以上等五種。他如修築已毀路綫，改善既有鐵路，擴大或縮小軌距，增鋪雙軌或三軌等等，均屬急造鐵路任務之一。

至於急造輕便鐵路，在軍事上的價值，單就運輸效果言，遠勝於道路。因爲在普通的道路上，所馳行運輸車載重，平均祇不過三噸左右。而輕便鐵路，所馳

行的列車，即以十輛計算，每輛最低可載重六噸，則總計已達六十餘噸。所以急造鐵路，對軍事上，實具有不可抹煞的價值。

其最大缺點，即缺乏靈活性，設作戰部隊於一日之內，進展十幾公里以上，則輕便鐵路，不能立刻隨戰事的進展而延長；是以對進展部隊之軍運，不得不暫藉助道路，再徐圖新綫之延長。如退却時，不但根本失掉其效能，且往往有反足資敵之危險；所以急造輕便鐵路，最適於陣地不變，長時期之陣地戰；對退却或運動戰，則均不相宜。

總 則

第一條 本概要以現有手押式軍用輕便鐵道器材為主專為兵站輸送起見，而定軍用輕便鐵道之建設與運輸。

機車式用輕便鐵道之建設，亦可照本概要規定之要領行之。

第二條 軍用輕便鐵道之建設目的，在無鐵道可供使用或鐵道業已破壞須經多日修復，或運輸狀態未經恢復等時，用以迅速開闢交通之途，而利作戰者也，此種建設在道路稀少而且不良之地域尤為緊要。

第三條 軍用輕便鐵道之建設，及運輸之管理，以專由鐵道隊担任之為本旨

，但爲增加其作業力起見，關於土工及無需特殊技術之作業與勤務，可酌量使用補助人員或徵集民伕協助。

第四條 軍用輕便鐵道器材，須盡力維持其機能，以確保鐵道之能力，切戒濫行使用，務使在必要之時機得發揮其效能。

第一篇 器材

第一章 材料

第一節 鐵道材料之名稱及其重量

第五條 鐵道材料之名稱及重量如左：

軌條 每碼(○)，九一四三公尺)重十六磅分爲軌頭軌腹軌足。

鋼枕 每塊重六、一六磅。

夾板 每付重二、七七二磅。

夾板釘帽 每付重○、○九二四磅。

鋼枕釘帽 每付重○、一一磅。

鋼枕墊板 每塊重○、一四三磅。

叉道 分爲左右二種各重七百磅(零件在內)。

轉轍器 1, 長連桿, 2, 短連桿, 3, 鉸柄, 4, 鉸墊板, 5, 連枕, 6, 鉸柄軸, 7, 開

口釘,

平一車 每輛重四百四十二磅:

1. 車板, 2. 車框, 3. 車板釘帽, 4. 軸箱, 5. 軸箱蓋, 6. 軸箱門, 7. 油蓋螺絲, 8. 軸箱釘帽, 9. 滑鍵, 10. 輪軸, 11. 掛鉤, 12. 鉤鏈, 13. 開口釘, 14. 彈簧墊圈。

斗 車 每輛重七百三十二磅:

1. 斗車, 2. 斗架, 3. 斗架釘帽, 4. 制斗柄, 5. 車框, 6. 軸箱, 7. 軸箱蓋, 8. 軸箱門, 9. 油蓋螺絲, 10. 軸箱釘帽, 11. 滑鍵, 12. 輪軸, 13. 掛鉤, 14. 鏈, 15. 開口釘, 16. 斗柄軸, 17. 斗耳, 18. 斗耳釘帽, 19. 彈簧墊圈。

第三節 架橋材料之名稱

第六條 架橋材料之名稱如左:

橋脚 在兩岸及中間爲支撐橋梁所設之柱樁。

冠樑 冠於橋脚上之橫梁。

橋桁 置兩端於兩冠樑上以負載橋板之方木。

橋板 平鋪於橋桁上以成橋面。

梁桿 均附有帽爲連接部結合之用。

繫材 分橫繫材及斜繫材等兩種。

抱鐵 夾板與墊板。

兩爪釘 分同向與異向二種係供一切連接部之結束使其鞏固或代他物之用。

第三節 通信材料之名稱

第七條 通信材料之名稱如左：

交換機、電話機、電瓶、被覆綫、裸綫、電話桿、礙子、膠布、小花綫、耳機綫、鐵釘。

第二章 器具

第一節 測量器具

第八條 測量器具名稱如左：

望遠鏡，計步錶，指北針，經緯儀，水準儀，袖珍水準儀，測板儀，標桿，測鏡，測針，鋼捲尺，皮捲尺，水準尺，測繩，測傘，紅白旗，小鐵錘，木椿。

第二節 鐵道器具

第九條 鐵道器具名稱如左：

起重機，發軌機，鑽孔機，打眼機，老虎鉗，螺絲鋼模，18號夾板釘帽扳手，20號鋼枕釘帽扳手，22號油蓋螺絲扳手，28號軸箱釘帽扳手，活動扳手，鐵錘，直角尺，軌距尺，米達尺，鋼鑿，鉗子，金工鋸，鋸條，鋼錘，釘槓，丁字錘，皮肩墊，皮手墊，鑽軌機，釘帽袋，電石燈，紅綠燈，紅綠旗，油壺。

第三節 土工器具

第十條 土工器具名稱如左：

圓鋤，方鋤，十字鎬，經始繩，經始鐵椿，鴨嘴木錘，槓子，一噸壓路機，籬筐。

第四節 架橋器具

第十一條 架橋器具名稱如左：

四臂架頭，打樁機，錨，錨鏈，水平尺，米達尺，標桿，水準儀，活動扳手，十字鎬，圓鋤，鋸，斧，鑿，鑽，浮水衣，大木錘，錘子，細絲綫，繩

第五節 電話器具

第十二條 電話器具名稱如左：

梯子、鋤鏟、張綾機、懸綾桿、綾捲機、試電錶、起子、小刀、膠鉗、開線桿、皮囊、腳梯、皮帶、小錘。

第三章 消耗器材

第一節 各種消耗器材

第十三條 各種消耗器材名稱如左：

滑油、煤油、棉紗、沙布、紙墊圈、紙墊板、毡圈、電石、漆、煤、粉筆、木椿、鉛絲、殺車木、繩索、土筐、槓子。

第二篇 建設

第一章 通則

第十四條 軍用輕便鐵道之建設以最短期內開闢交通爲主眼，故須顧慮種種之狀況選擇切當之方法。

第十五條 建設時先選定綫路以策定建設計劃後通而實施左述之諸作業；

1. 測量。

2. 電線路建築。

3. 下部建築。

4. 上部建築。

5. 停車場設備。

線路一般之方向決定後，須即着手測量，以獲得關於今後各作業細部計劃之必要資料。

電線路建築與下部建築同時實施並完成之爲要。

下部建築通常先於上部建築其作業之進展循序漸進，但在特殊狀況可預先擬遣特別作業隊從事作業。

上部建築以依據一作業之方法，而施敷設爲原則，故建築之諸作業爲免去其進展發生障礙起見常以敷設作業之進展爲標準，故欲得最大工程之發揮，則須規定全般之進展，在任何狀況內不得便敷設作業因其他作業而致中止，或遲滯，欲達到此目的，可暫時省略作業之一部，或使其一部作業簡易，以適應其進展，但同時須注意通車後補修工事時不致過費勞力，又須注意嗣後運轉時整齊安全不生障礙爲要，且須研究建築後之養路方法。

停車場設備軌道材料之整備及追送等須能適時供應每日敷設工程之需要，並

有若干餘裕以不延誤作業爲標準。

第十六條 下部建築及其他之材料人員等，多有不能利用建築列車以輸送之，故架橋材料通信材料或上部建築之補助材料，不論其數量之多寡儘可利用其他輸送機關搬運之，在緊急時如數量甚大若得利用汽車尤爲有利。

第十七條 上部建築作業之進展，全恃乎各作業連繫之圓滑及建築列車之適時到達，而在緊急時爲尤然。

第十八條 開始作業時，隊長（分隊長）集合部隊於着手作業之地點附近給與關於作業之種種注意後，即下「隊（分隊）就位」之口令。

各班長或各組長引導作業兵就位，或予以需要之注意，俟適當之時機，即下「動工」之口令，令其着手作業。

第十九條 作業班（組）或作業兵之行進，須用「前進」「跑步」「半面向右（左）」之口令，其停止則下「立定」之口令。

第二十條 作業開始後，如有不即行着手作業之分隊或班，可依從分隊長或班長之命令，取「稍息」之姿勢，以待時機着手作業，組長通常向作業兵發出必要之命令通知等，便與其他作業兵共同作業。

第二十一條 路基軌道或車輛等之右（左）側前後頭尾之稱呼，當以面向作

業頭（作業之先頭稱爲作業頭，在敷設作業者爲敷設頭，在撤收作業者爲撤收頭），爲標準其指示某班某組或作業兵進退而發之口令，均已作業兵面向之方向爲標準，而令其前後左右，但作業兵處於相對向之位置時，須預示其方向而令其前後左右。

第二十二條 作業兵每班（在班分組之時則每組）以二列構隊集合由右翼起編以號數。

作業兵在作業時，前後列常分開於路基軌道或車輛之兩側，通常前列在左後列在右。

第二十三條 作業時隊長以下各幹部應取適當位置指揮監督各該担任之作業，並互相保持與其他作業之連繫使其齊整確實，且須企圖全般作業之迅速進展。

第二章 基本作業

第一節 直軌之組合

第二十四條 直軌兩之組合，通常由列兵四名（或六名）成爲一組每組所需之器具如左：

直 角 尺	一
軌 距 尺	一

鋼枕板手 四(六)

鐵錘 二

一米尺 一

枕木 二

粉筆 若干

皮手墊 四(六)付

皮肩墊 二(四)

八米長細繩 一

第二十五條 組合軌時，先以精審之注意組成模範軌，以為模範，然後於其上方組合其他軌，以省略各軌之精密驗點之手續為有利。

第二十六條 模範軌組合之方法如左：

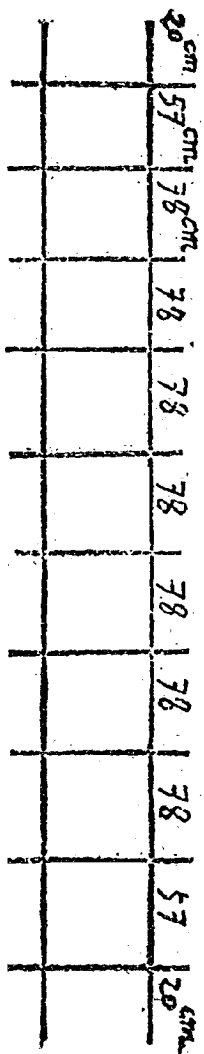
先將組合軌之地面鏟平，以枕木兩根相隔約六米遠平行列於地上，又於與此枕木成直角之方向約六十生的置軌條兩根，以構成軌之組合台，次於此兩軌條上面標示鋼枕之規定位置，着手組合時按台上標示排列鋼枕十塊，再於其上準繩合台之軌條位置安放軌條兩根。

次則作築與由軌之四隅，逐次裝置墊板及鋼枕釘帽，將軌條與鋼枕接結

合，嗣後一名量軌距，一名量兩軌條端末之直角，其餘二名（或四名）確實修正鋼枕之位置，並檢點兩軌條之對角線，然後緊定其各鋼枕之釘帽，關於各種軌距各軌枕間隔之尺寸如左：

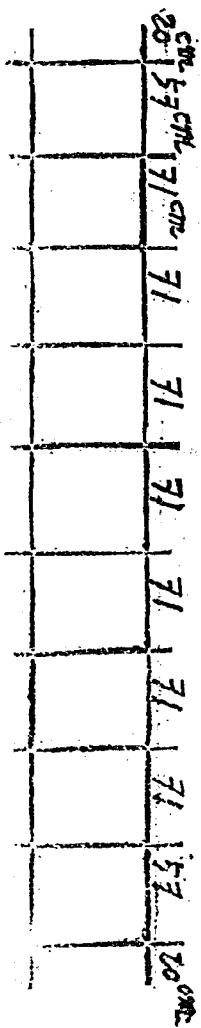
1. 七米遠長軌 裝配鋼枕十塊如圖一

(一)



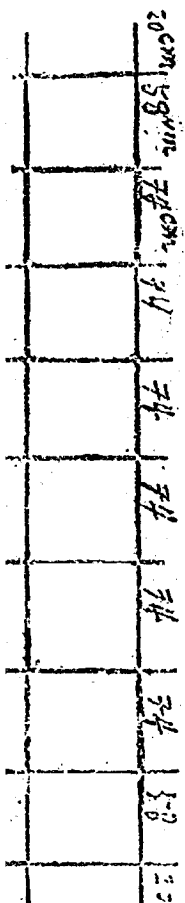
2. 六米遠長軌 裝配鋼枕十塊 如圖二

(二)



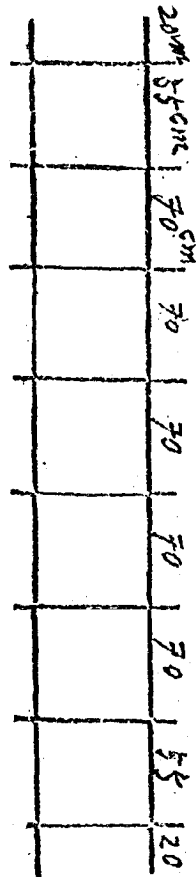
3. 六米遠長軌 裝配鋼枕九塊 如圖三

(三)



4 五米達長軌兩裝配鋼枕入地如圖

(圖)



第二十七條 於模範軌之上組合其他軌時，須以下方軌之鋼枕及軌條之位置標準配置鋼枕及軌條，依照模範軌之組合法鑿定鋼枕釘帽。
如此遞次於上方組合其他軌，概以十二個為一堆，通常應多做一個以作次堆之模範軌。

第二節 曲軌之組合

第二十八條 曲軌之組合，以先將直軌條按照所需之曲度作成彎軌條後，再行組合為本則。

第二十九條 彎軌條之製作，通常以列兵四名軍士一名成爲一組，其所需之器具如左：

彎軌機	一
摺尺	一
鋼捲尺	一
鐵錘	一
八米細繩	一
白漆	若干
毛筆	一
粉筆	若干
油壺	一
鑽孔機	一
金工鋸	一

第三十條 曲軌樁之組合，準直軌樁組合之要領行之，惟完成後務檢須點其曲形及內外側軌條之長度，並按左表所列將內軌適宜截鋸之再行鑽孔。

各種曲軌樁內外軌長度及曲中長表

五〇米	六〇米	七〇米	八〇米	九〇米	一〇〇米	曲半徑
七	七	七	七	七	七	外軌長度
米	米	米	米	米	米	外軌曲中長
一一三	一〇二	八七	七六	六八	六一	內軌長度
六、九一六	六、九三〇	六、九四〇	六、九四八	六、九五三	六、九五八	內軌曲中長
一一一	一〇一	八七	七六	六八	六一	
一	一	一	一	一	一	

四五米	七米	一三五樞	六、九〇七米	一三四樞
四〇米	七米	一五三樞	六、八九五米	一五一樞
三五米	七米	一七五樞	六、八八〇米	一七二樞
三〇米	七米	二〇三樞	六、八六〇米	二〇〇樞
二五米	七米	二四四樞	六、八三二米	二四〇樞

曲軌之組合，在未緊定鋼枕釘帽之先，須使兩軌條端及枕之縱軸符合於所規定之曲綫，並檢點兩軌條之對角綫加以修正爲要。

第三十一條 曲軌之組合，倘在大量作業時，務宜準備示有半徑六〇米及三〇米遠之曲形及鋼枕位置之型板，以供檢點之用。

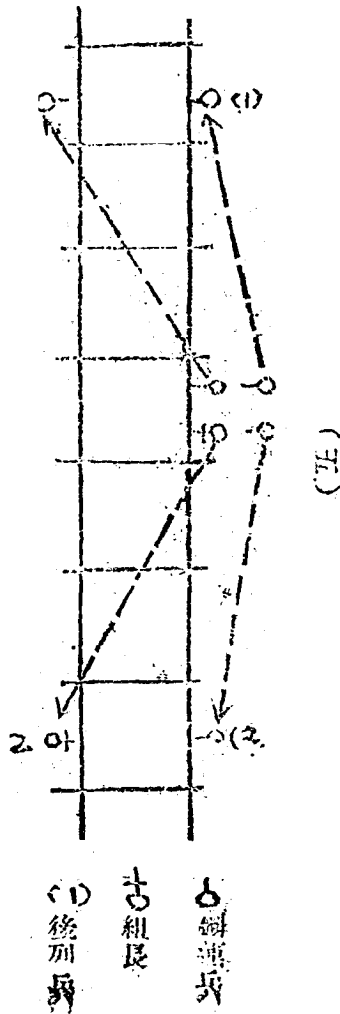
第三節 軌之處置

第一款 軌之搬運投下及敷置

第三十二條 軌之搬運投下及敷置，通常以列兵四名爲一組實施之，以第

二伍前列兵爲組長，各兵均帶有皮肩墊及皮手墊。

第三十三條 軌搬運之動作如左：



北次組長下左之口令

預備

舉起

前進

立定

開預備之口令，各兵以與搬運方面同向之脚向後方踏開約半步彎曲身體用反方向之手置於軌條底之下方（作托起軌條之準備），同時他手置於鋼枕端之下方（姆指在上抓住鋼枕端），聞舉起之口令，四人協力一齊舉起軌條以內側之肩承托軌條，同時向前轉踏出之脚向內靠攏其內側之手由內側握住軌條頭（或軌條底）外側之手垂下。

各兵聽組長之口令前進（搬運途中在必要時得將外側之手扶住鋼枕端又步伐錯亂時毋須換步改正）或停止。

第三十四條 投下担着軌條之動作如左：

組長下左之口令。

「預備」

「投下」

開「預備」之口令時，各兵用外側之手托住鋼枕端之下方用內側之手托住軌條之下方，聞「投下」之口令時，則一齊將身移向外側約一步且面向軌樞將軌條由肩卸下面投於地上。

第三十五條 倘投下軌條恐有發生危險之慮，或對於軌條有不利之處，則組長下左之口令。

「落臂」

「放下」

開「落臂」之口令，各兵用外側之手托住鋼枕端將軌條由肩卸落半面向內將軌條托於內側之前臂。

開「放下」之口令，各兵先以外側之手換握於軌條，次以內側之手握住軌條面向內方彎曲上身將軌條投置於地上。

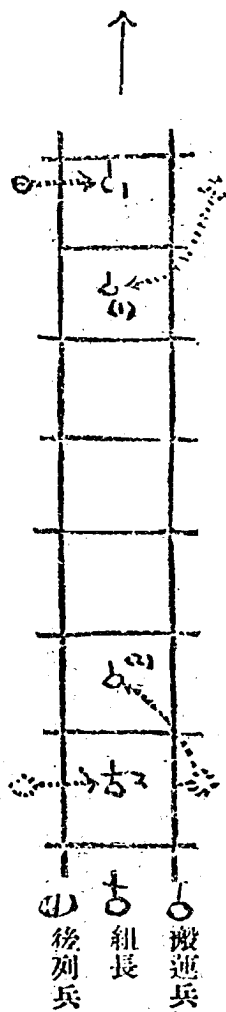
第三十六條 敷置已投下之軌條其方法如左：

各兵按六圖所示之位置，面向軌樞彎曲上身握住軌條將軌條之後方稍高而微舉之，組長依其將設軌條與已設軌樞之關係位置，發「推」「拉」「右」「左」之口令。

此時務須使軌條之中心軸與軌道軸一致。

其圖如左

(第六圖)



第二款 軌之積載及卸下

第三十七條 軌積載於平車上其法如左：

積載軌，通常以列兵四名（二名）為一組，將平車推至適當位置穩定後，四人協力抬一軌置於平車上使軌兩之縱橫軸綫與平車縱橫軸綫相合，再依次重疊五軌置於其上。

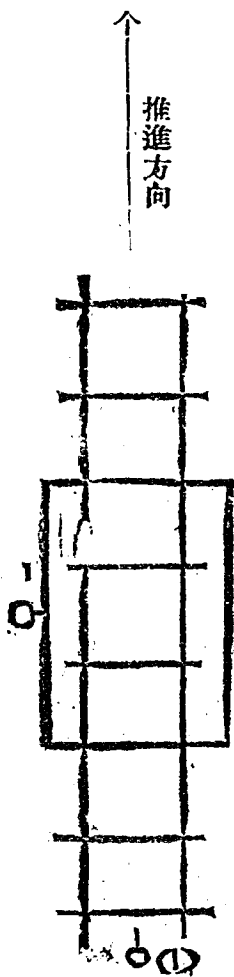
第三十八條 軌卸車之動作，先將軌稱車穩定後，四名（二名）協力將軌依次卸下並整齊堆積之。

第四節 車輛之使用

第一款 軌輛車之推進及後退

第三十九條 軌輛車之推進，通常以列兵二名爲一組實施之，各兵通常帶皮手整，在普通狀況時，各兵之位置，如第七圖所示。

(第七圖)



各兵就位後由後方兵發前進口令二人協力推動車輛前進。如經過曲線時前方兵應將軌輛車順曲線方向推或拉，後方兵應與前方兵協調。

欲令車輛停止或令速度減低時，由前方兵用「殺車木」將後輪殺緊，或殺殺之。

遇坡度較大時得由數車之列兵協同逐次推運之，退後時準推進之要領向反對方向施行之。

第二款 平車之脫線及復線

第四十條 平車之脫線復線 通常以列兵四名為一組實施之，由前列第二名指揮之。

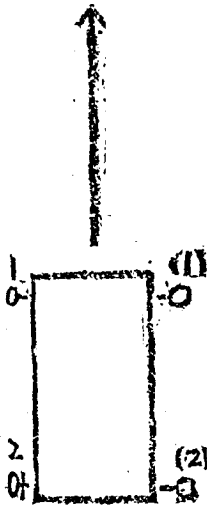
第四十一條 平車脫線復線時由組長指示應脫線復線之位置後，下如左之命令。

「就位」

「脫線（復線）」

開就位之口令後各兵如左圖之位置就位

(第八圖)



開履線復線之日令後，列兵協力將平車抬至組長所指定「位置」（軌道上）放下。

第五節 軌樞之接續及分解

第一款 要旨

第四十二條 接續作業應將接續之軌樞連接於已敷設軌樞之一端由接續補助組使之與已敷設之軌樞對直，並在兩軌樞接續部留相當（約五米）間隙以備軌條熱漲冷縮之用。

第四十三條 軌樞之接續於接續部之每側用夾板二塊，夾板釘帽四副緊定之，通常夾板及釘帽各由列兵二名分配之。

夾板釘帽，通常將其螺帽裝于軌條之外側。

第四十四條 接續作業時先將夾板「螺釘」裝入於螺釘孔後，再將「螺帽」旋入，然後以扳手縮緊之至固定而止。

第二款 接續補助

第四十五條 接續補助組通常以組長一名列兵四名組成之，並攜帶鐵錘一，皮手墊四在接續組之前，將已敷設之軌樞逐次修正其方向及間隙，使接續容易迅速。

第三款 接續

第六十四條 接續組以列兵四名組成之其攜帶之工具如左：

鐵 錘 二

(18) 扳手 二

丁 字 鎚 二

釘 帽 袋 一

接續兵攜帶扳手到已敷設之軌道前站右側兵向前，左側兵向後，跨軌條而蹲下將已分配之夾板及釘帽由兩外方孔先行接續，此際攜帶丁字鎚之列兵，應適宜補助使其接續容易，兩內方孔之釘帽，通常由緊定班補充之。

第四款 緊定

第四十七條 緊定兵攜帶18號扳手兩把立於接續部，為使夾板釘帽之螺帽，在其右方計，故在右側之兵，須面向前方，在左側之兵，須面向後方跨軌條而蹲下將兩外方孔之螺帽緊定，及將兩內方孔之釘帽補充並檢查其精確否。夾板釘帽之緊定順序，通常先緊外方之兩副，後緊內方之兩副，必要時可反復緊定之。

第五款 分解

第四十八條 接續部之分解作業，先由鬆解組鬆解釘帽，次由分解組分解之後，再由收集組收集夾板與釘帽。

第四十九條 鬆解兵攜帶18號板于兩把，在接續部之右側者面向前方左側者面向後方跨軌條而蹲下將來板釘帽之螺帽全部鬆解。

第五十條 分解兵攜帶18號扳手兩把，將已鬆解之螺帽分解，將螺帽取出後仍套裝成副再將來板解下。

第五十一條 釘帽收集兵，將釘帽袋由肩套入脅間攜帶之，隨分解兵後逐次將釘帽收裝入袋內。

夾板收集組同時將來板依次收集，按額定數以鉛絲網之（通常以二十四塊為一網）。

第六節 軌道之方向修正及填塞

第五十二條 軌道之方向修正通常以車士一名兵二名行之，各兵手持中號鹿足槓（或以十字鎬代之），前後列兵分於軌道之兩側而行，同時須注意班長之記號。

班長在後方適當之距離視察軌道方向之正否，若有需要修正之處，即以記號表示，道應移動之方向。

各兵立一停止將中號馬足（積（或十字鎗））插入於軌條之下，並須注意班長之記號適宜運動軌道以修正軌道之位置。

修正完畢，班長以記號表示此後之動作各兵依之爲進退。

第五十三條 軌道之填塞，爲使軌道安定起見，將軌道下填塞掏固之，使軌道能有耐受列車重量之抗力，通常先檢點軌道之高低，再行填塞，在曲線部時，特須注意超高度爲要，軌道之接續部須特別注意以防其沉下。

第三章 綫路之選定及建設計劃

第一節 綫路選定之通則

第五十四條 軍用輕便鐵道之起發點與終止點以及主要之通過點，均須根據高級司令部之指示，而通常因無暇蒐集充分之資料以爲精密之研究，故須在圖上及已知之資料範圍內，決定其最有利之綫路。

第五十五條 選定綫路不受地形之限制時，務須採取最捷綫路，若遇與兵站道路並行，通常使之不甚隔離，以便兩者同時守備爲要。

第五十六條 選定路綫，通常依原有道路之方向爲有利，若道路之性質坡度幅員等能利用之以爲路基時，尤爲得策蓋可使路基工事及養路作業容易而且迅速也，但在交通頻繁之兵站道路則宜極力避之，不能利用道路爲路基時，宜採綫路

接此於道路，以便於路基工事及材料輸送等。

第五十七條 主要兵站道路與鐵道線路之水平交叉不僅互相妨礙交通且有觸成危險之慮，故在時間餘裕時，須依其二事以研究避去水平交叉，或改築道路等之方法。

第五十八條 線路須利用地形以避去敵之炮火，並須用偽裝及其他種種手段使敵飛機之視察及爆擊困難。

第五十九條 關於技術上線路選定之通則，在他工事容易且完成後鑿於器材之性能，務使其運轉效率加大，因此必須顧慮左述第六十、六十一、六十二各條之要件，此外又須注意去土積土之容易，及線路保存之良好等。

第一款 坡度之關係

第六十條 對於坡狀地爲避免大土工及急坡度起見，務使線路適應於地形爲要，但此時須注意全般之地形，不可感於局部之凸凹與展望困難，通而坡度不得超過百分之一，五（即千分之一五）。

在四十分之一（千分之二五）之坡度，雖對於車輛運轉上無甚妨害，但在地形上有必要時，須顧慮前後兩坡度與曲線之配合，且其距離不宜過長若設此尤急之坡度，務宜避免，但在三十五分之一（千分之二八六）之坡度其長不得超過三

○米達，三十分之一（千分之三三，三）之坡度其長不得超過二〇〇米達，二十五分之一（千分之四〇）之坡度其長不得超過一〇〇米達，十八分之一（千分之五五，六）之坡度其長不得超過七〇米達，以上之坡度非有不得已時不得使用之。

在一切軍用鐵道線路均難免線路諸阻力之增大，故須在前記限度內，務須極力使坡度和緩並縮短其長度又為利用車輛之惰力起見，亦須顧慮前後兩坡度之適宜配合急劇之坡度變換應極力避免。

第二款 曲線之關係

第六十一條 線路選定應取直線，不得已而取曲線時，亦須採用較大之曲半徑以直軌得敷設之曲線部，其最小之曲半徑為一百米達，但此限度宜於地形上不得已時採用之，然曲半徑過大徒使曲線部增長致經始及敷設作業遲滯，故通常可選擇百五十米達之曲半徑為宜。

以直軌敷設曲線部其曲半徑為三十米達及二十五米達時，須預慮準備材料中所有曲軌之數量，採用六十米達以下之曲半徑配置於六分之一（千分之一六，七）以上之急坡度中，或連接於同樣坡度之前或後者，以地形上不得已時為限，在曲半徑六十米達及三十米達之反向曲線間，至少須插入七米之直線。

第三款 停車場之關係

第六十二條 停車場爲列車之交錯齊整起見，須依照線路之坡度曲線之大小運轉之速度發車間隔等所需要之區間，通過之時間而決定其相互之距離，通常以五公里爲標準，如有必要得適宜伸縮之。

停車場之位置應設在水平線路上，無論如何不得設於八十分之一（千分之一二，五）以上之坡度線路上。

第二節 建設計劃

第六十三條 線路既已決定及建設所需要之大體資料得到之後，建設指揮官應即策定鐵道之建設計劃，關於材料之接濟須與材料廠保持連絡以實施建設。

第六十四條 軍用輕便鐵道之建設計劃根據作戰上之要求以示其鐵道建設之目的，關於建設得以使用之日數作業力及器材以及對於各作業隊作業之細部計劃與實施所必要之種種事件一一記載，通常附以左述諸圖表。

(一) 線路一般圖：

明示線路之起發點終止點主要通過點及概定線路並停車場之位置，有時並記入關於線路之素質給水等事項。

(二) 建設作業進展預定表：

對於線路之距離及建築日程應預定各種作業之開始日期進展程度及完成日期，通軍列表表示之，嗣後關於建設之一切業務均以此預定表為基礎而計劃實施之。

(三) 工事擔任分配表：

每工事之種類，須規定對於此實施之部隊及補助人員之分配，並作業指揮之關係。

(四) 建設所用器材配給計劃表：

規定建設所用器材之數量，送到之日期及地點如通信材料架橋材料軌道材料等，務須分別編製之。

第四章 測量

第一節 要則

第六十五條 軍用輕便鐵道測量之目的，在研究路線通過地域之地形，以求得工程最簡易之便捷線路，其測量分踏勘與定測二步驟。

第六十六條 測量隊之編成及每日作業工程以不阻礙後續作業之進展而決定之，故通軍由線路之起點，以一測量隊從事連續測量為原則。

第六十七條 於起伏少而開闢之地形測量隊，每日約有十公里工程之進展，倘作業工程較大，或因地形困難或需要特種工事之地點時，可將隊數或班數增加，或附加帶有特別測量器具之班有時並附以伐木班。

第六十八條 測量需要之材料消耗品及預備器具等，應由測量隊出發時帶往，以免延誤工程。

第六十九條 測量所設之諸標識樁號為欲使作業隊易於發見計，須研究其適當之處置。

第七十條 測量之結果不作為下部建築及上部建築之基礎，而主要之標示在運轉之時期亦利用之。

第七十一條 軍用輕便鐵道之測量，根據普通鐵道測量之方法，而以簡單手續行之為本旨，有時因地形之關係，亦有與普通鐵道測量同樣之作業者。

第七十二條 測量作業時，各種讀法之報告，均須互相復唱其數以免錯誤。

第二節 踏勘

第七十三條 建設指揮官依從鐵道部隊最高指揮官之企圖，通常根據地圖或

其他資料以決定線路之通過點，然後派遣官佐實地踏勘以決定線路。

第七十四條 踏勘時如遇極困難之地段或下部建築需要較大工事之處，須精

密研究以探求最有利之地點，又關於選定線路之主要通過點須設置得由遠方窺見之標識並記入於地圖中繪製線路一般圖以爲測量作業之標準。

第七十五條 担任踏勘之官佐，須注意左述之事項以供鐵道建設計劃上所必要之資料：

1. 將已決定之綫路通過點記入於綫路一般圖
2. 關於地形土質排水給水等之概況
3. 工事之種類作業工程之估計
4. 工事所用器材之蒐集及搬運
5. 建築及運轉部隊之宿營及給養
6. 其他必要之事項

第三節 定綫測量

第七十六條 普通鐵道工程之測量作業先行踏勘，次行導綫測量，再行定綫測量，但軍用輕便鐵道建設計劃根據作戰上之要求，往往受時間之限制，故將導綫測量作業省略併入定綫測量作業施行之。

第七十七條 定綫測量爲踏勘以後之工作，其目的在求測得一中心綫路以爲將來興工築路之根據，且求路綫工程之各種圖表，如路綫平面圖縱斷面圖橫斷面

圖綫路兩旁之地形圖以及土方之挖取及填砌數量表等，以爲實地施工之藍本定綫測量之作業，通常編爲踏勘修正組經緯儀作業組水平儀作業組。

第七十八條 測量隊長依照建設指揮官所授之綫路一般圖與命令或訓令後，即區分作業班實行工作。

第七十九條 測量隊長應爲建設指揮官及關係諸隊長保持連絡，並使各作業班之連繫及作業之進展良好。

第八十條 長距離建設時，測量隊之直後有下部建築及上部建築部隊相繼跟進之際，測量隊長須每日將綫路要圖送交建設指揮官，又須同樣謄寫一份交於下部建築隊長。

第一款 踏勘修正組

第八十一條 担任踏勘修正之官佐，須按照踏勘所定之綫路一般草圖及已經標示之標識決定綫路之方向及角點，所經過之各地區，須顧慮其傾斜排水土工量，運土法等，而探究其最有利之綫路，通常以官佐一員（測量隊長担任之）列兵二名編成之，其區分及器材分配如左表：

區	分	人	員	器	材
官	佐	一		攜帶軍用地圖踏勘時綫路草圖及望遠鏡等	
列	兵	二		攜帶標桿二紅白旗二	

第八十二條 担任踏勘修正之官佐領導列兵二名由起點按照所決定綫路方劑前進探察相當角點後命令一列兵將其標桿插下固定以便經緯儀班作業，厥後仍前進繼續選擇角點。

第二款 經緯儀作業組

第八十三條 經緯儀組安置儀器於起點，依照踏勘修正組所植之標桿工作組任綫路之中心木椿角點及曲綫部份（如附表一），通常以官佐二員軍士一名列兵六名編成之其區分如左表：

區分		人員	器	材			
軍士	兵	列	官佐	二	一、司儀帶紅綠旗各一 二、記錄帶紀錄本鉛筆橡皮測量補助表小刀一		
						第一伍前列一	攜帶中鏢鏢及背木椿囊各一
						第一伍後列一	攜帶經緯儀（連架）
						第三伍二	攜帶測鎖測針或測繩
						第三伍前列一	帶標桿紅白旗
	第三伍後列一	帶木椿若干					
	一		攜帶鋼捲尺皮捲尺各一				

第三款 水平儀作業組

第八十四條 水平儀組根據經緯儀組所植之中心樁，按其次序求綫路縱橫面之高低，（附表二），通以官佐二員列兵三名編成之，其區分及器材之分配如左表：

區分人		員	器	材
官佐	二	員	一、司儀紅綠旗各一 二、記錄攜帶紀錄本鉛筆小刀一	
	第一伍二		攜帶水準尺二	
兵	第二伍前列一		攜帶水準儀（連架）	

第四款 綫路要圖

第八十五條 經緯儀作業組，通常應將測量所得製成平面圖（附圖一），水平儀作業組，通常應將測量所得調製斷面圖（附圖二），此兩種圖為綫路要圖。

第八十六條 綫路要圖爲決定關於建設與運輸細部計劃之基礎依一般要圖繪製之要領概須備具左列之要件：

- 一、比例尺依地形之難易定五千分之一或萬分之一。
 - 二、綫路之兩側顯慮地形之難易及將來之需要適宜表示於圖中。
 - 三、停車場之位置及其中心距離與軌道配置之概要。
 - 四、直綫部及曲綫部之始終點及其中心距離曲綫長與曲半徑但在謄寫圖須將曲半徑一百米達以上之曲綫長與通算後之直綫長一併記入。
 - 五、相當於綫路每一百米達及每公里之中心樁位置。
 - 六、綫路傾斜較急於百分之一（千分之十）之傾斜及其始終點之中心距離。
 - 七、應構築橫斷道路地點之中心距離及該道路之寬度。
 - 八、需要土工部分除積土之大小及土方之概要。
 - 九、橋樑明溝暗溝之長寬度及中心距離。
 - 十、關於工事所需之材料人員器材等事項。
- 地形困難或需要特種工學之地點在綫路要圖中，須附較大比例尺之詳細圖。
- 第八十七條 綫路要圖分原圖及謄寫圖二種，原圖通用方格圖畫紙。

第五款 測量記載簿

第八十八條 測量記載簿爲供測量作業之點檢及備忘之用，通常分爲角點曲綫中心綫記載簿及傾斜記載簿。

第八十九條 用精密測量器械施行測量時，均依普通鐵道測量之要領編製各種記載簿。

第四節 經始材料

第九十條 經將材料通常有左之六種其大小形狀概準附圖第三至第八圖；

- 一、小椿
- 二、角點椿
- 三、公里標椿
- 四、停車場標椿
- 五、標識
- 六、曲綫標牌

第九十一條 小椿乃植立綫路之每五十米達曲始曲中曲終之各點，傾斜變換點，橫斷道路，明溝暗溝，及其他需要工事部分等之諸點，因其用途而稱爲中心椿，曲始椿，傾斜椿等，其應記明於椿上之事項，如左其記法如附圖第三：

中心椿 中心距離。

曲始椿 曲始一四表示曲半徑曲綫之起點。

曲中樁 「曲中」即表示由曲始樁至曲終樁之曲綫上之中間樁。

中間樁 「中一」「中二」之二字表示由曲始樁起順次位置之文字。

曲終樁 「曲終」表示曲半徑曲綫之終點。

傾斜樁 中心距離填土之高（十），或除土之深（一）；及陸（十）降

（一）傾斜分數。

橫斷道路中心距離樁 「橫道」之二字表示橫斷道路之寬度及有時並記橫斷道路之號數

在溝渠橋樑及其他需要工事之地點所應植立之小樁準橫斷道路樁式記明中心距離工事之名稱，有時並記其號數及長闊等。

第九十二條 角點樁乃植立於角點，記明角點之號數，交角之度數，曲綫方向及半徑「附圖第四」。

第九十三條 公里標樁植立於中心距離每一公里處中心樁之側，記明其中心距離「附圖第五」。

第九十四條 停車場標樁植於標示各停車場中央之中心樁旁，記明停車場名稱，及停車場中央之中心距離。「附圖第六」。

第九十五條 標誌為標示綫路之方向起見，植立於角點與兩角點中間易於發見之處，依其用途分為角點標誌「附圖第七」與中間標誌二種，角點標誌用紅白

色之旗 而中間標識另用適宜之旗以免誤認。

第九十六條 曲綫標牌植於半徑六十米達曲綫部曲始樁之旁，其正面向綫路之起點，通常用板或厚紙製於柱上而成，記明曲半徑曲綫之方向，曲綫長及曲始之中心距。「附圖第八」。

第五章 電綫路建築

第九十七條 電綫路之建築，在下部建築作業之前，或與之並行而實施之，其目的在構成諸作業實施之際及運轉開始後，鐵道諸勤務所必要之電話路綫。

第九十八條 電綫路之建築及材料依半永久性建築之電話，通常架設一往復綫為利，如路綫過長，須分設總機以期通信之圓滿。

第九十九條 電綫路須近於鐵道綫並行而建築之，使其監視容易，且務宜避免與軌道交叉為要，但在鐵道綫路之屈曲較多之處，與鐵道綫路不甚隔離為限作直綫狀之建築，以圖材料之節省，且須選定其準綫，以使建築與保綫作業便利。

第一百條 電綫路建築隊長由建設指揮官處，受領軍用鐵道一般圖及其建築作業進展預定表等，研究材料搬運及蒐集之方法，有時並須檢查綫路以完電綫路建築計劃而實施作業，電綫路建築中最困難之事為材料之運送，故指揮官宜盡各種方法，以圖材料之補給，且應應用現在之材料，故鐵道綫路之一般方向決定

後，即須從速着手材料之運送。

第六章 下部建築

第一節 要則

第二百零一條 下部建築隊長由建設指揮官處受領綫路一般圖及建設作業進展預定表，以定下部建築計劃之概要，並以每日測量所送交之綫路要圖「謄寫圖」為根據，以定網部作業計劃決定作業隊（通常分為路基構築架橋等）之部署，使各隊從事作業。

第二百零二條 下部建築完成時，須行必要之點檢，依其結果將角點樁，曲綫標牌，公里標樁，及中心樁之紛亂遺失者，從新植立，或修正之，且於綫路坡度百分之一及其較急部份之始點及終點上，設置坡度標牌（附圖第九），將公里標樁及坡度標牌設置於綫路之右側，將停車場標樁設置於停車場之使用無妨礙一側之建築限界（第百〇五條）外，以便將公運轉時列車乘務員之識別，並宜設置於敷設作業時不易變其位置之處。

第二節 路基構築

第二百零三條 路基面之寬度，單綫為二米達五十生的，複綫為五米達五十生的，而在半徑較小之曲綫部于其內側須增加其寬度若干。

線路上應有之空間，即建築界限寬三米達高三米達（附圖第十），須嚴爲持之，而通過森林內等之線路，恐軌道有變更其位置之情形，須預將建築界限寬度增加約一米達爲要。

第二百零四條 在最好土地應用直接路基而爲均一其坡度起見，將上部土或草根悉行剷除之時，反致土地之負擔力減少，但爲保持各軌道枕位位置之均等起見，不得不將土地之凸凹處施以多少之均齊，又在森林地帶敷設軌道處之樹木，務宜掘起，而填固其洞痕至其他部分之樹木，須與路基面齊頭而切斷之。

第二百零五條 路基面對於橫方向常爲水平以成等抗力爲要，故與軌道軸成爲直角之方向，現呈傾斜之土地，須將其較高一側，適宜削掘使成水平；對於較低之側務宜避免積土墊補爲要，至于有凸形之路面上亦準此施行。

第二百零六條 在縱方向有妨基面均齊之堆物，如交叉綫路之唾畔，必須除去之，故應將其凸部削掘，凹部堅固填塞爲要。

急劇之坡度變換部，應適宜施用除土積土以緩和之。

第二百零七條 柔軟鬆濕之地，或新積之土須確實搗固之，有時可用石塊碎石木料樹枝，或亂草以增加其負擔力。

第二百零八條 在負擔力不充足之土地，通常多於軌道下適當之間隔敷設橫方

向枕木，倘虞不足可用堅牢之長厚板以縱方向敷設於軌框之下，並將軌框釘着以防其移動，若猶認不爲不足時可再於此長厚板之下在橫方向敷設厚板爲要。

濕潤之草地在天氣良好之時，雖呈乾燥及負擔力充分之狀但於霖雨之際，常致失其負擔力，須加注意，故此等草地最初須有施以下層工事之必要。

在柔軟之沿澤地，倘用上述之簡單工事仍認爲不確實時，須構築樹枝及樹幹之堤壩或樑樑。

第一百零九條 路基構築第一應顧慮者，爲排水之處置。

排水工事在地形及天氣之許可時，得於運轉開始後實施之，但土地濕潤不能使之乾燥而難成完好之路基時，須先實施排水工事至爲緊要，排水溝通常幅寬大十生的，底寬四十生的，深三十生的。

第一百十條 橫斷道路之構築，雖可於上部建築時或其終了後實施之，但路基構築隊在構築路基時，對於應連絡之交通路，須施以必要之工事，且預將橫斷道路需要之材料蒐集堆置，或調查應蒐集之數量地點等，報告於建設指揮官爲要。

第三節 架橋

第一百十一條 橋樑之構築爲渡過流水豁谷溝渠等而設，通常與路基同時開始，如全路線橋樑繁多，或工程浩大，架設班不能適時完成時，可酌派數班同時施

行，或僅施以簡單便橋，俟通車後再行架設，均依當時情形，適宜決定之。

橋樑架設法，可參照架橋教範列柱橋之架設，其人員之編成器具之分配如左表：
架橋人員器具分配表

區		分		人		員		器		具		備		考		
預備班	班長	軍士	一	鉛筆一米	遠尺一	組長	軍士	一	皮囊一	斧一	鋸一	鑿一	鐵錘一	梯二	組長由架設 班長兼任	
																作業兵
架設班	組長	軍士	一	組長	軍士	一	皮囊一	斧一	鋸一	鑿一	鐵錘一	梯二	組長由架設 班長兼任	組長	軍士	一
植樁班	班長	軍士	一	組長	軍士	一	皮囊一	斧一	鋸一	鑿一	鐵錘一	梯二	組長由架設 班長兼任	組長	軍士	一
準備班	班長	軍士	一	組長	軍士	一	皮囊一	斧一	鋸一	鑿一	鐵錘一	梯二	組長由架設 班長兼任	組長	軍士	一
預備班	班長	軍士	一	組長	軍士	一	皮囊一	斧一	鋸一	鑿一	鐵錘一	梯二	組長由架設 班長兼任	組長	軍士	一

第一百十二條 大橋樑之構築需費時日，故此時得于本綫路外，暫時架設簡易之臨時橋頗為有利，且有時可用渡船索道等以代架橋。

水深較淺而底質堅固及凍結而抗力充分之時，則不必構築臨時橋，而可敷設臨時綫路。

第一百十三條 小橋樑及涵洞，可由路基作業隊與路基同時構築之，至需要之材料，通常由其附近蒐集之。

為求橋樑之齊整牢固計算便利，規定每橋節為四米送，其材料之大小長短寬狹等概如左表：

橋樑材料表

類別	名稱	木類	長度	闊度	厚度	備	考
方	橋	桁	一六呎	六吋	八吋		
	冠樑	洋松	八呎	六吋	六吋		

				圓	料	
				橋柱	橋柱	橋板
				、松、楊、杉		
一三呎	一六呎	二〇呎	二三呎	二六呎	一六呎	八呎
六吋	七吋	八吋	九吋	徑根一〇吋	六吋	八吋
五吋	五·五吋	六吋	六·五吋	徑稍七吋	六吋	三吋
				圓料取材應以稍徑爲標準根徑稍有出入可不計及		

洋	兩爪	料
釘	釘	
	鍛鐵	
六吋	中六吋	一〇呎
	端二吋	六吋
	徑三分	五吋
	長度以劈前內側為準	

第七章 上部建築

第一節 要則

第一百十四條 軍用輕便鐵道之起發點決定後，鐵道部隊最高指揮官務須從速先設置材料場，通常配屬以若干部隊在起發點實施各種設備，並整理已到諸鐵道材料以爲上部建築開始之準備，令運轉部隊爲上部建築材料運送之準備。

第一百十五條 上部建築作業一般之經過如左：

將建築材料積載於車輛組成運轉列車而交于運轉部隊。

運轉部隊將建築列車運轉于起發停車場至作業頭之區間內，將運送材料交與上部建築作業隊，又此部隊須隨上部建築作業之進展逐次延伸之。

上部建築隊在作業頭之後方向運轉部隊接受材料後，自行推進以施軌道敷設〔通常稱爲短距離輸送〕。

第一百十六條 上部建築隊長根據建築指揮官所策定之計劃，以定上部建築計劃，並視建築作業之工程，以若干分隊（必要時派補助人員分屬之）編成上部建築隊，使其獨立担任作業。

第二節 材料場作業

第一款 一般之要則

第一百七十七條 在起發點應實施之材料場作業，爲整備軌道材料輪轉材料及其他關於建築及運轉上需要之器材，隨下部建築之完成，務宜得以逐次實施上部建築作業整齊諸準備爲要。

第一百十八條 材料場務宜適應上部建築整備已到著之鐵道材料，並發送之準備其實施之諸作業大概如左：

一、關於軌道材料及其他鐵道諸器材之卸下折捆整理及整頓組合與積載之諸作業。

二、輪轉材料之卸下組合及試運轉

第一百十九條 起發點之材料場作業，當建設伊始頗爲複雜尤其對於已到之鐵

這材料因輸送之關係，不可立即使用於上部建築其數量及分配亦有不能適應上部建築每日之作業工程，故材料場長須立周到敏捷之計劃臨機處理以適應每日之需用，又建築開始後雖在準備作業中其所需要之修理事業定屬不少，故須從速開設工場以應各方之要求。

第二款 材料之卸下及整理

第二百十條 軍用輕便鐵道材料，通常用鐵道車輛船舶運送之材料由鐵道車輛上卸下，通常用人力而依材料之種類以應用斜板滑下，至於重大之材料則設備特別之卸下臺（轉轍首頭端積卸場等）或使用起重機，但應用帆樞以爲斜坂時，僅於不能利用其他適當材料時爲限。

材料由船舶卸下之方法，須適應港灣之狀況及船舶之構造等，可採用適宜之手段。

第二百十一條 由鐵道運到之材料特須迅速卸下之以免列車長久停滯，故担任卸下之部隊須問明列車可停滯之最大時間盡力迅速卸下之，此不可不注意也。

第二百十二條 軌道材料或輕量捆包等而無須特別之卸下設備者，可盡量分配多數人員於全列車同時卸下之，至於笨重物品，須適應其需要將列車之編合各爲分解而以適當之方法卸下之。

第二百二十三條 已卸下之材料須先顧慮其種類，將來之使用及搬運之方便等，在預定之集積場堆積整頓之。就中軌道材料須一區別其種類而整頓之，其類妥爲堆積以便積載時迅速，而且容易，至其他之材料亦須按種類排列，以免類似物品之混淆，並使其數量明顯便於點檢。

第二百二十四條 卸下後之材料中有不須拆捆或組合者，當即點檢其結構等，將其完全者與不完全者分別清楚必要時則修理之。

由水陸長途輸送時，往往有器材之破損變形各部件之紛亂遺失等事，故担任材料場作業者，於點檢之際須細心注意勿致使用時有所障礙爲要。

第二百二十五條 爲組合軌樞起見在卸下軌道附近設立組合作業場，此作業場須預虛軌樞組合後，是否便於堆積及車輛上積載而選定之。

軌樞組合作業組之編成及其作法均依二十四條至二十七條所示。

組合後須實施軌樞之檢點與補修，以及材料之準備與其配給，有時須實施釘帽之整理緩解及塗油等，此種作業須由各班或數班中分配所要之人員担任之。

第二百二十六條 車輛輸送卸下後，應即檢點整備，必要時並組合之當組合完畢後，須將其機能一檢點並行試運轉。

車輛之試運轉雖由施行組合之部隊實施之，但於材料積載之際，必須再行檢

查其機能，務須積載後不致發生障礙爲要。

第三款 軌櫃之堆積及積載

第二百二十七條 已卸下之軌道材料（有時組合後）材料中，尤須注意直軌櫃，須在將來應行積載於車輛之軌道兩側或一側平行作長條數列以堆積之各堆間，須有前後左右之適宜間隔（左右兩側間隔八十生的兩端頭間隔一米遂）。

軌櫃之堆積通常以正面軌十二個爲一堆。

第二百二十八條 軌櫃積載於軌櫃車上之作業依二十七條之要領施行之。

第二百二十九條 軌櫃積載於軌櫃車上依三十七條所示之方法，但軌櫃積載後，須將所需要之夾板裝置其上。

軌櫃車前送之際，應將其所需要之夾板釘帽（通常每輛車按五十個計算內二個爲補充）逐次輸送之。

第四款 建築列車之編成

第三百十條 建築列車之編成其要領如左：

在起發點之材料場長，依據建設指揮官所規定之建築列車搭載分類單，決定該列車搭載分類之細目（即應行積載於編成列車之各車輛上之軌道材料，及其他材料之種類數量及順序）製定列車搭載目錄以實施積載作業（過車站時須注意搭

載左右叉道各一個四十米達曲軌樞二個及六米達五直軌樞一個）建築列車依列車搭載目錄，將該材料積載於各車輛，又將已積載之車輛隨即編合之，且依列車搭載目錄所示之順序排列車輛而編成之。

關於每日應編成之列車數及列車編成完畢之時刻等，須由材料場及運輸部隊互相協定之。

第三節 敷設作業

第一款 一般之要領

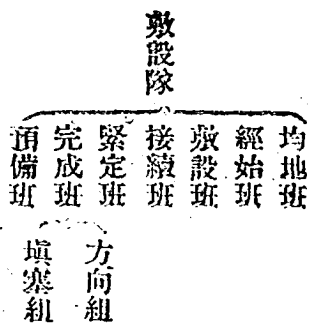
第三百三十一條 敷設作業一般作業之順序如左：

材料場已編成之建築列車由運輸部隊運送至作業頭交與敷設隊接收後，依照第三百三十六條之要領施行作業。

第三百三十二條 敷設作業頭之工程在普通狀況下，通常一敷設中隊每日得完成綫路約六——八公里。

第三百三十三條 需要急速建築或避免敵飛機時得於夜間敷設之。

第三百三十四條 敷設中隊由左述之敷設隊及輸送隊編成之。



輸送隊
第一縱列
第二縱列

上述之外有時可再編成預備器材搬運班照明班等。

敷設隊之編成，須依敷設之距離地形天氣及敷設之目的等，並須使各班之作業不致緊閉斷續，而在調和之狀況下俾作業之進展迅速為要，又在各班之編成時，尤須顧慮士兵之技能及特等學等是否適宜於其任務。

附表第四為普通狀況下敷設隊編成之一例。

預備班之編成及工作概依狀況而定。

第三百三十五條 敷設中隊長受領上部建築隊長命令後得知當日敷設作業之狀況，先行偵察綫路詳細研究以定敷設作業之計劃。

敷設中隊長須適當部署使担任工事務於預定時間內完成，但以過急之進展而構成粗劣之綫路反使綫路失其價值切宜戒之。

第三百三十六條 以建築列車搭載已敷設路綫所需之橫斷道路材料時，適當依照建設指揮官所指示添載於相當列車之軌框車上。

第三百三十七條 敷設中隊長適當在敷設作業前，下關於作業隊編成器材分配作業區段集合時刻等作業上必需之命令，以為作業之準備。

第三百三十八條 作業進展至停車場側綫軌道應敷設之時，敷設隊長應命令作業班與幹部同時完成。

第三百三十九條 担任區段之作業完畢後，敷設中隊長須將其大概情形報告於上部建築隊長，如交換作業時，應將其必須要之事項，交代於接替之作業隊長。

第二款 敷設隊之作業

一、要旨

第四百十條 敷設隊之作業於敷設作業之先頭，修補路基而標示綫路之中心線，搬運軌條於敷設頭順次敷置於路基上，又在接續部予以必要之間隙而接續之

，且將其夾板釘帽裝着，故通常分爲均地經始敷設接續緊定及完成諸班，以分隊長一員爲敷設隊長指揮之。

第四百十一條 敷設隊之作業雖在能通過軌樞車之程度敷設軌道，其精粗遲速直接影響於敷設中隊之全般作業之價值，故敷設隊長最初即須着意敷設適當且確實之軌道，以期各班協力一致作業齊整進展迅速爲要。

第四百十二條 使用曲軌類以敷設曲綫部時，須注意其與直綫部之連接，其一般之曲形務使其宛轉爲要。

第四百十三條 在停車場外之曲綫中禁止插入單獨之曲軌樞，因此等短而急劇之曲屈於運輸上易生危險，又在同一曲綫部曲軌樞與直軌樞之混用於運輸上亦有危險須禁止之，但直綫與半徑三〇米達之曲綫互相連接時得插入六〇米達曲軌樞一個以緩和之。

二、均地班

第四百十四條 均地班担任檢點已成路基之路面，鏟均其凸凹處，排除細小之障礙，又在路基工事尚所需植立之橋或標識等，倘有被拔去或蹂躪者重新植立之，通常以軍士一名列兵五名編成之隨帶器具如左：

米達尺

一

圓 鋸 四

十字 鎚 一

較大之均地作業或天候不良須增加此項人員時，則由中隊長決定之。

均地班在經始班前方之適當距離從事作業，其作業之遲延不使波及於經始班為要，而須常與後續各班保持連絡，倘遇障礙認為獨立不能排除時，應速報告中隊長。

將已被拔去或已蹂躪之木樁標識等重新植立之時，須極力求其位置之正確關於曲綫之樁尤須注意。

均地作業有餘力時須顧慮綫路將來之排水可預施適當之處置。

三、經始班

第百四十五條 經始班在均地班後方担任踏基面上軌道中心綫之經始，通常以軍士一名列兵三名編成之隨帶器具如左：

標 竿 三

五十米達經始繩 一

十字 鎚 一

經 始 樁 若干

第四百十六條 第一名兵在經始之起點而向前方與中心綫一致植立標竿，又將經始繩之一端放在地上接近標竿而保持之，將其他端交與第二名兵。

第二名兵手持經始繩連同標竿前進直至經始班長所指示之中心樁位置在軌道軸之一側，而向中心樁而立，將標竿接近其樁植立，將經始繩接近標竿在地上拉緊之，此時班長應以前方之中心樁（有時以標識）為目標檢點標竿之位置。

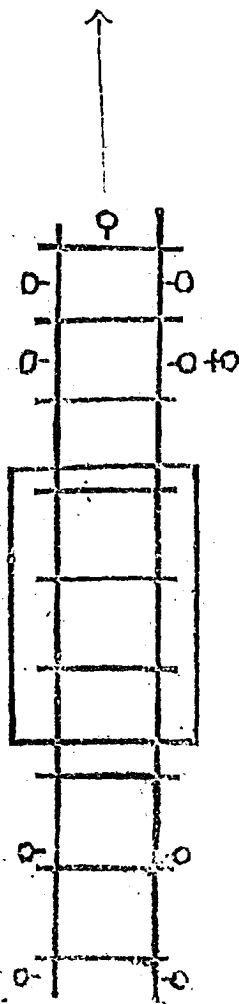
第三名兵面向起點跨繩子以十字鎊在地上沿綫退向第二名兵而對中心綫。

第三名兵達到第二名兵位置時，班長令第一名與第二名兩人前進，逐次以同樣之作業連續經始之。

在曲綫部班長應將各樁之間插入適宜補助點，並顧慮全般之關係經始其中心綫，倘遇路基之土質粗鬆或泥濘，致不易在地面上劃中心線時，則用小樁或其他適宜之標識以標示中心綫。

四、敷設班

第四百十七條 敷設班通常以軍士二名列兵十八名分為二組交互作業，各兵攜帶皮肩墊皮手墊，但每組在作業之前由組長給與所要之指示，再下「就位」之口令各兵按左圖所示之位置就位。



就位後在先頭之兵而向後手握着兩軌條磨端，左右側之兵同時以兩手握著軌框身體半面向前，聞組長之「拉」口令後，先頭兵後退左右側兵前進，將軌框脫離平車後以其後端接着於已敷設之前端兩側之兵鬆手退後，先頭之兵對正方向投下。

第四百四十八條 每一軌框敷設後輸送兵將軌框車推進，敷設組按同一要領遂次將軌框敷設路基上，惟至最後一軌框脫離平車時須協力抬起不得拉下為要。

每軌框車敷完後敷設組須協助輸送兵按四十一條之要領將平車脫綫。

第四百四十九條 在橋樑上或坡度稍急處，應以適宜方法敷設之。

五、接續班

第五百十條 接續班担任已敷設軌框前端之接續，通常分為左列各組，其各組所帶之器具按第四十六條所示：

一、接續補助組軍士一名列兵四名。

二、釘帽夾板分配組軍士一名列兵四名。

三、接續組分爲若干小組每小組列兵四名。

通常以接續組包含八小組（共三十二名）由軍士四名分轄之，若士兵有餘時得增加小組之數以期工作更行迅速。

第五百十一條 夾板分配兵由軌框車上將夾板取下解捆後，每接續部分配夾板兩副。

釘帽分配兵由釘帽箱內，將釘帽納入釘帽袋隨夾板分配兵於每接續部分配釘帽八副，須注意將釘帽放於軌枕之凹部內以免遺失爲要。

第五百十二條 接續組按照四十六條之要領實施作業，須隨時注意讓軌框車通過爲要。

第五百十三條 接續部之間隙通常爲五米厘寒冰時可增加至十米厘以上。

第五百十四條 軌框接續作業之進展如何影響敷設工程之全般，故爲各種作業之最應熟練者，而使以作業齊整進行之要訣在敷設班接續班及輸送隊之協同動作之適應切當，故敷設班長接續班長及輸送班長須互爲協同指導其連繫動作，又須注意接續部之間隙確實保持。

六、緊定班

第一百五十五條 緊定班在接續班之後裝置接續部之內方夾板釘帽，且緊定全部之夾板釘帽（如接續班人數加多同時緊定班亦須加多人數），通常以軍士兩名列兵十二名爲一班其區分及器具之分配如左：

區分	人員	器具	具備	考
班長	軍士 二	(10號)板手 二 鋼鑿 二		
作業兵	列兵 一二	釘帽袋每組一 鐵錘每組一 (10)號板手十二	每組二人	

第一百五十六條 緊定班隨接續班作業之適宜進展，逐次着手作業俟第一伍順次，如第四十七條所示並每一接續部之緊定完畢躍進行新接續部之緊定。

第一百五十七條 緊定班須極力使作業敏捷，且須避免妨害輸送班軌柙車之前進。

緊定組之各伍不必前後列同時同處前進，但班長須指導作業兵使其同時進行

作業，且使其不致發生接續部之脫漏爲要。

班長須注意夾板之使用即有不良而不耐使用者，亦不得遺留於綫路上，又須檢查在已脫綫之平車有無殘留之夾板釘帽，且於作業完畢之際，須將過剩及收拾所得之釘帽夾板等；交付於管理材料人員。

七、完成班

第一百五十八條 完成班在緊定班之後，担任綫路之方向及軌道之高低修正且完全填塞而固定之，通常分爲方向與填塞兩組由班長指揮之。

1. 方向組

第一百五十九條 方向組在緊定班之後担任軌道之方向修正，通常軍士一名列兵四名編爲一組其區分及器具之分配如左：

區分	人員	器具	具備	考
組長	軍士 一	紅綠旗各一		
作業兵	列兵 四	丁字鎬三鹿尾繩橫一		

第百六十條 方向組長隨緊定班長之後着手作業使各伍列兵分立於軌道兩側由組長直接指揮之，以行第百五十二條所示之作業，有時依需要修正之程度組長須集各作業兵於一處令其作業。

第百六十一條 本作業之修正須以軌道之方向為主，故組長不可拘泥一軌框之方向務使軌道全般之軸綫與路基之中心綫一致而修正之。

2. 填塞組

第百六十二條 填塞組在方向組之後方實施作業，不致妨礙輸送之狀況下担任軌道之填塞，通常以軍士一名列兵八名其區分及器具之分配如左：

區分		人員	器具	考
組長		軍士 一	紅綠旗各一	
作業兵		第一伍至第四伍各四	鴨嘴木鏟二 丁字鎚二	
後列		第一伍至第四伍各四	圓鐵四	

第百六十三條 填塞組長俟方向修正適宜進展而着手如第五十三條所示之作業至每一處作業完畢後，即逐塊邁進倘在降雨泥濘之際因填塞而反成爲不良之綫路時，尤須特別注意排水，若難得適當填塞材料時寧不填塞，而將高側削去研平齊之處平均爲宜。

在路基狀況不良須增加預備班時，或於局部發生特別不良情形而需要分配特別作業班時，須報告於敷設中隊長並研究其處置。

第百六十四條 在曲綫部之外方軌條須有左表所示之超高度，又在與其接續之直綫部須在約三軌之間漸次降下以緩和之：

曲 半 徑	超高度(厘)	備 考
三〇公尺	三八	
四〇公尺	二八	

五〇公尺	二二	
六〇公尺	一九	
八〇公尺	一四	
一〇〇公尺	一一	

第百六十五條 於曲綫部使用曲軌樞之部分並急傾斜變換點尤其於傾斜之基脚，必須特別注意其全備作業，即先檢查其位置之良否，方向或傾斜變換點之連繫務使圓滑有時緩和之，又於曲綫部路基柔軟時，須特別注意以行填塞，有時可敷置下層材料以防止軌樞之沉下，有時須研究防止軌樞移動之方法，如在各軌樞之兩端及中央鋼枕之外側頭端部打入適宜之木樁等，但此時樁頭之高不得超過鋼枕為要。

八、預備班

第百六十六條 預備班以備適時替代作業班與作業兵，或實施臨時發生之作

業特斷道路之構築，收拾遺留於路基上不適用軌車而修整之，並檢點軌道之方向，夾板釘帽之寬鬆，填塞之完否，以及必要時援助他班等勤務，通常以軍士二名爲班長隨敷設隊作業之進展而前進其所帶器具如左：

米	洋	尺	二
圓	鋤		四
十	字	鋤	二
(88號)	扳	手	四
彎	軌	機	一
鋸	軌	機	一
鑽	孔	機	一
斧			二
鋸			一
鐵	錘		二

右列器具可依作業狀況而增減之。

第六十七條 橫斷道路之構築，班長應先至構築橫斷道路之處視察其地點調查其材料，指示作業兵之任務而構築之。

第百六十八條 橫斷道路之幅及構築之方法，雖依該道路之幅及通過該路之車輛等不能一定，但構築之概要先在軌樑下隔適當之距離埋設橫材，再於兩軌樑間及其外側設縱方向之厚板而釘着於橫材上於軌條之內側，設寬三十五米廣之轆溝若無厚板或不重要之橫斷道路可用柵木亂草等構築之。

第百六十九條 構築橫斷道路時，先將橫斷道路中心及應置橫材之位置經始於地上掘開適合插入橫材之橫溝。

然後將所要之橫材入於軌樑下橫溝內確實填塞，其下方使其緊接於軌條底面而將橫溝埋填搗固之，依次兩側所要之轆溝設置厚板而釘着於橫材上，最後將鐵路面與橫斷道路部之連接處齊整埋填而確實搗固之。

在橫斷道路部有軌樑接續部時，須為便於夾板釘帽之檢點及緊定等可適宜將厚板鑿鋸切缺為要。

橫斷道路構築後不易於行該部分之軌道填塞，應於未築前檢查該軌道填塞之適否，有時則確實補修之。

第百七十條 關於預備班之使用雖從救設隊長指揮為原則，但在急需狀況之時，各官長得判斷使用而從速報告於救設隊長。

第一百七十一條 輸送隊担任運輸敷設材料至作業頭使敷設作業不致間斷爲宗旨。

第一百七十二條 輸送隊通常在作業頭後二公里內，接受起發點所送材料車隊敷設之進展，而逐次送至作業頭，但路線由起發點開始敷設時，則由起發點送至作業頭。

第一百七十三條 輸送隊區分第一縱列及第二縱列，每縱列士兵一分隊，按原制區分班次，各班長須與敷設隊各班長協調，不得因輸送材料而遲滯接續班等作業（爲避免妨接續班工作起見，可將列車分爲數小組推進）同時車須使作業頭材料不致間斷爲要。

第一百七十四條 輸送隊長須常注意軌距，車未到之先，使輸送兵將其作業頭處後已脫綫之平車儘量送至作業後相當之處脫綫，俾得由起發點向前送材料人員帶回起發點，倘材料源源而來不能顧及時，須於每日收工時協力敷設隊行之。

第一百七十五條 輸送隊長須與敷設各官長及後方輸送人員時時保持連絡，以便適宜追求材料，若途中發生故障，須極力排除之，勿使車輛間隔延長或遲滯爲要。

第三篇 管理

七六

通則

第七十六條 管理係上部建築完成後，派勤務員分配於綫路之各站，關於綫路之修養及運輸之管理，電綫路與其附屬諸設備之保管，障礙發生之排除諸作業均包括之。

第七十七條 管理勤務通常依綫路之長短以定派遣之兵力，管理勤務之官爲遂行其任務起見，可將全路綫酌分爲數段，每段管轄若干站，而各段站間之分界以兩比隣之停車場之中間劃分之。

第一章 養路

第七十八條 養路勤務員與運輸勤務員保持連絡其同明瞭養路實施上之參考事項，以期應急處置不致遺漏。

第七十九條 養路勤務員須每日派遣一員前往巡查綫路全區一次，連担任綫路之監視與必要之修補。

如發現軌道諸基橋梁等有局部損壞者，於本段能力所不能修復時，應即報告管理主管官增加兵力修理之，惟不得有妨礙運輸爲要。

第一百八十條 養路作業之方法準建築作業之方法行之，務使路線常得實穩安全之運輸，其作業大概如左：

- 一、軌道之方向與其左右前後之高低保持正確。
- 二、保持軌向正確。
- 三、緊定夾板釘帽枕釘帽及其軌道之固定器具。
- 四、確實保持建築界限。
- 五、使填塞良好以保軌道（尤於接續部轉轍部）之安定，故有時特爲採取道床材料以完成道床。
- 六、使排水良好。
- 七、預防挖土填土斜面之滑落沉下。
- 八、保持軌道之曲形及超高度之正確。
- 九、使橋樑滑車等之工程建築保持其必要之抗力加以保護。
- 一〇、使支分部之機能良好須塗油于轉轍部。
- 一一、開換衰頹或破損之材料。

一二、維持橫斷道路之暢通。

一三、維持電綫路預防其障礙。

一四、保持對雪災流砂及其他天候氣節之諸設備以預防障礙。

一五、維持綫路之附屬設備及各種建造物。

一六、發生障礙時從速排除之。

一七、應真需要以行諸設備之改廢。

第一百八十一條 各車站爲滿足臨時之要求計，通常在運輸開始之初備有若干材料，如已使用時須從速補充常備充足。

第一百八十二條 養路作業之工事車須將車輛脫綫決不可使運輸發生障礙。

第二章 運輸

第一百八十三條 軍田輕便鐵道之運輸，通常於上部建築完成後實施運行，故須顧慮種種之狀況，規定精密適切之計劃，力求綫路之修養與運輸諸設備之完備，得以迅速適應輸送之要求。

第一百八十四條 運輸部隊須盡各種方法，極力將運輸物件予以確實之輸送，故須特別注意左述諸件：

一、務使諸勤務之執行嚴正確實。

二、務 綫路與諸設備完全保持俾運輸常在安全之狀態。

三、車輛之管理應切實愛惜以發揮其強大之運送力。

第一百八十五條 運輸勤務員多分在各處而需調斷之事甚多，故各勤務員應自重其職責奮興其志氣協同一致以求任務之遂行，而於運輸開始之初，正值一切勤務錯雜之際爲尤然。

第一百八十六條 綫路之良否對於運輸之業務有至大之影響，故担任管理綫路之勤務員，無論其爲從事運輸之業務者，均須互相協力研究種種方策務使綫路保全良好而逐次使其堅固。

第一百八十七條 關於車站材料場及倉庫與其他重要公物之對空防護，宜與最近對空防禦部隊保持密接之連絡，且對敵之飛機爆發，宜研究偽裝及耐火之處置。

第一百八十八條 平車每輛得積載之需品一噸半容積大而重量小其裝載定限高寬均不得超過一公尺五十公分，每次列車通車以二十五輛爲限，列車過長對於運輸上指揮不便，且輸送速率減少甚不合於要求也。

每車通常以二人推進其速度每小時四至六公里，每車相隔約十公尺，在同一軌道上行兩列車時相隔約五十公尺。

第一百八十九條 各部隊輸送指揮官領到運輸司令部（或兵站司令部）之軍需

一二、維持橫斷道路之暢滯。

一三、維持電綫路預防其障礙。

一四、保持對雪災流砂及其他天候氣節之諸設備以預防障礙。

一五、維持鐵路之附屬設備及各種建造物。

一六、發生障礙時從速排除之。

一七、應其需要以行諸設備之改廢。

第一百八十一條 各車站爲滿足臨時之要求計，通常在運輸開始之初備有若干材料，如已使用時須從速補充常備充足。

第一百八十二條 養路作業之工專車須將車輛脫離決不可使運輸發生障礙。

第二章 運輸

第一百八十三條 軍田輕便鐵道之運輸，通常於上部建築完成後實施運行，故須顧慮種種之狀況，規定精密適切之計劃，力求綫路之修養與運輸諸設備之完備，得以迅速適應輸送之要求。

第一百八十四條 運輸部隊須盡各種方法，極力將運輸物件予以確實之輸送，故須特別注意左述諸條件：

一、務使諸勤務之執行嚴正確實。

二、務 綫路與諸設備完全保持俾運輸常在安全之狀態。

三、車輛之管理應切實愛惜以發揮其強大之運送力。

第百八十五條 運輸勤務員多分在各處而需因斷之事甚多，故各勤務員應自重其職責奮興其志氣協同一致以求任務之遂行，而於運輸開始之初，正值一切勤務艱難之際爲尤然。

第百八十六條 線路之良否對於運輸之業務有至大之影響，故担任管理線路之勤務員，無論其爲從事運輸之業務者，均須互相協力研究種種方策務使線路保全良好而遂次發其堅固。

第百八十七條 關於車站材料場及倉庫與其他重要公物之對空防護，須與最近對空防禦部隊保持密接之連絡，且對敵之飛機爆擊，須研究偽裝及防火之處置。

第百八十八條 平車每輛得積載之需品一噸半容積大而重量小其裝載定限高寬均不得超過一公尺五十公分，每次列車通車以二十五輛爲限，列車過長對於運輸上指揮不便，且輸送速率減少甚不合於要求也。

每車通常以二人推進其速度每小時四至六公里，每車相隔約十公尺，在同一軌道上行兩列車時相隔約五十公尺。

第百八十九條 各部隊輸送指揮官領到運輸司令部（或兵站司令部）之軍需

品輸送證時，須與鐵道管理部隊協商撥給所要之車輛，至於物品之裝載由運輸部隊自任之，管理鐵道部隊為編成列車並填發行車單交與輸送負責人員押運。

物品在沿途運輸期間概由押運員自行負責。

第一百九十條 各部隊軍需品之運輸以行車單為憑，倘無行車單而強硬推車不服制止者，應報告本分段官長處理不得發生糾紛。

第一百九十一條 行車單須於出發站填發，每一列車填發一張，車輛開行時交給押運員（或伏頭）收執以便沿站查驗，如押運員（或伏頭）不受查驗或妨礙交通時，分段長得採必要之處置，惟須即時報告直屬高級長官。

第一百九十二條 輸送極大軍需品或長度較車輛為長之物件，或受傷員兵等時，其列車之編成及運法，須特別注意，關於運輸上之危險及積載物之保全，有時應與輸送請求部隊商議其需要之協定適宜規定其方法。

第一百九十三條 如部隊過多軍需品輸送頻繁車輛不敷分配時，管理鐵道部隊長可將詳細情形向運輸司令部（或兵站司令部）或高級司令部陳述，由運輸司令部（或兵站司令部）或最高司令部接情況之緩急規定適宜之方法。

第一百九十四條 列車至中途發生故障時，由最近站勤務員設法排除之。
第一百九十五條 綫路上或綫路外有遺棄之空車，則由最近站勤務員收集站中

命回起發點之列車長負責帶回，並須於車單上註明號碼及有無損壞。

第一百九十六條 車輛如兩方對開時，須在避車綫錯車先到站之列車，務須靜待不得強行通過免生危險。

車輛到站或出站前應派人員分頭守候以司轉轍。

車輛到站後應待前站之許可方准開行，

第一百九十七條 各站於車輛將出發時用電話通知前一站，車輛到站後應即告知後一站，但起發點站須用電話通知目的站。

第一百九十八條 車輛到目的站後除按照行車單點檢車輛外，其物品之卸下由接受部隊自任之，至已卸下之空車由管站勤務員簽字後交押運員（或伙頭）帶回起發點。

第四篇 撤收

通則

第一百九十九條 撤收作業除撤收上部建築外，更依其情形而撤收下部建築，電纜路及車站設備等，至其範圍順序方法等，因其目的與狀況而異。

第一章 上部建築之撤收

第一節 一般之要領

第二零條 普通上之建築之撤收作業大概，依照敷設作業之相反順序，其撤收之方法列左：

撤收中隊清掃軌道以何軌樞之撤收，然後分解接續部撤收軌樞而積載於平車上，以備輸送險轉交運輸隊送還於材料場。

第二〇一條 撤收作業間之指揮及稱呼等，一律準照敷設作業所用者實施之。

第二〇二條 撤收作業之工程在普通情況下，通常一撤收中隊每日得撤收八公里至十公里為標準。

第二〇三條 撤收中隊由上述之撤收隊及輸送隊編成之（參看附表第五）。

平車散布標示表

撤收隊

分解班

分解班

撤收班

預備班

輸送隊

第一縱隊

第二縱隊

第二節 撤收作業

第一款 撤收隊之作業

一、平車散布標示班

第二百〇四條 平車散布標示班之作業先由撤收作業頭之第二軌起，每軌六軌（道作二軌計算）散一平車，並在軌枕上劃一記號以資標示，如天氣不良時，則在綫路側挖一孔以標示之，其編成通常以軍士一名列兵二名隨帶器具如左：

十字鎬

圓鋤

粉筆

若干

第二百〇五條 撤收隊長關於撤收所需要空車之數量及脫綫之位置等，須於

撤收開始前，預先通知運輸隊長履行脫綫之平車於已標示之位置脫綫。

二、準備班

第二百〇六條 準備班担任接續部及軌枕上泥土之除去，道床之鬆解，橫斷道路之撤去，並將橋樑上之兩爪與曲綫上之木樁盡行拔去，以便鬆解班分解碎

及撤收班之作業容易，通常以軍士一名列兵十名編成之其攜帶器具如左：

十字鎬	四
圓 鋤	二
鹿足 槓	二
釘帽袋	一
油 壺	一
扳 手	二

作業兵前後列分立於軌道之兩側而作業。

第一伍將積於接續部及軌枕上之泥土除去。

第二伍及三伍將深埋於土中之軌枕掘起，但須使撤收列車之通過不生障礙爲度，又第三伍將耳入於曲綫部之木椿拔去。

第四伍將橫斷道分解撤去且將橋樑上之兩爪釘脫去，又在可能時援助第二伍及第三伍之作業。

第五伍如認爲分解困難之夾板釘帽可灌以少許之油。

三、鬆解班

第二百〇七條 鬆解班隨準備班而担任鬆解接續部之全數夾板釘帽，通常以

軍士一名列兵十名編爲一班其區分及器具之分配如左：

區分人	員器	具備考
班長 軍士 一		
作業兵 列兵 一〇 (18 板、一〇 鐵鑿二)		

第二百〇八條 鬆解班長俟第一軌頭之準備班作業完畢時即順序著手作業。
 作業兵如第四十九條所示而逐次躍進作業。

四、分解班

第二百〇九條 分解班隨鬆解班担任接續部已鬆解之夾板釘帽取出，通常以軍士二名列兵十八名編成之其區分及器具如左：

區分人	員器	具備考
班長 軍士 二		

作	業	兵
分解組	釘帽收 集組	夾板收 集組
列兵	列兵	列兵
一二	三	三
鐵錘二 (18號) 扳手二 鋼鑿一	釘帽袋三	鐵錘一 鉛絲鉗一 鉛絲若干

分解班俟鬆解班將夾板釘帽鬆解進至其次接續部時即順次着手作業。

第二百十條 作業兵五十五條所示遞次躍進作業，釘帽收集組如第五十一條作業，但已收進之釘帽每積至約三百個時，即裝入釘帽箱每積至約一千二百個時，即抬至軌車上帶回。

夾板收集組如第五十一條之作業待捆紮後交軌坩帶回。

五、撤收班

第二百十一條 撤收班在平車之前方担任撤收軌樞並積載於平車上，通常以軍士二名列兵十八名分為二組交互作業各兵攜帶皮肩墊皮手墊其作業如第四百四十七百四十八兩條相反順序行之。

第二百十二條 平車積載軌框六個後輸送兵即時推回，其次伍之輸送兵速將空車復綫，撤收班即逐次積載之。

第二百十三條 在橋樑上或明溝及急傾斜等處以適當方法撤收之。

六、預備班

第二百十四條 預備班担任替代作業或援助他班及臨時發生之作業，通常以軍士一名列兵若干名編成之隨撤收隊作業之進展而前進，其器具依作業情形攜帶之。

第二百十五條 在撤收作業開始時班長派本班列兵二名，隨撤收班後檢拾遺棄之釘帽夾板及軌枕等諸材料，並綫路之兩側加以搜檢。

第二百十六條 在撤收作業未開始前將撤收頭之站房材料拆下，以便交輸送隊帶回，惟其餘各站房至撤收相當之處先行拆下爲要。

第二款 輸送隊之作業

第二百十七條 輸送隊担任撤收隊已積載之軌車送至輸送隊長所指定之地點。

第二百十八條 輸送兵按原建制區分班次，每伍自撤收頭第一輛車起逐次分散於已散佈之平車隨撤收之進展將已撤之軌框車推回。

第二百十九條 輸送隊須與撤收隊確實連絡使戰車通過，不致妨礙分解作業而遲滯其撤收速度爲要。

第二百二十條 戰車到達指定地點後，由輸送隊長按情況規定卸下，或與後方前送之空車交換。

第二章 下部建築之撤收

第二百二十一條 通車將橋樑上部之結構，及有明帶之主要部分各處打入之木樁主管及其他之墊埋物等悉數撤回，但有時在情況所不許時則適宜撤收之。

電話與車站之撤收，通常隨上部建築撤收時撤收之。

第五篇 材料之修整

通 則

第二百二十二條 經撤設後撤回之材料難免有被損變形銹蝕，及各部零件之紛亂遺失致失去其原有之機能者，應分別修理完整確實統計，以準備將之數目之甲。

材料之修理作業大都在材料堆積場行之，其須特種設備始能修理者，得送工廠修配之。

第一章 鐵道材料

第一節 軌道材料

一、軌與叉道

第二百二十三條 撤收運回之軌按曲直長短之分類，依照第一百二十七條之規定逐一整理堆積之，如有缺少鋼枕及釘帽等應於補足，彎曲之軌枕並須拆換之。

第二百二十四條 整理直軌時發現軌條彎曲或曲軌曲度不合者，得全部分解之，若彎曲部在兩端可用曲軌機修正者，毋須分解，但各該軌之釘帽均須扭緊之。

第二百二十五條 又道將轉轍器拆下後分左右而堆積之，如鋼枕脫落損壞及軌距不準者，應即修理改正之，又轉轍器零件缺損者亦當予以修配。

二、軌條

第二百二十六條 直軌條依照長度之分類縱橫逐層堆成正方形，七米軌條每層以130根，六米五120根，六米110根，五米90根為標準。

第二百二十七條 變形之直軌條及曲度不準確之彎軌條，須加以修正，其所鑿士兵及應帶器材依第二十九條之規定。

三、鋼枕

第二百二十八條 鋼枕每捆十塊每層六捆以側向縱橫堆成正方柱形，每堆以十層為標準。

第二百二十九條 變形之鋼枕須入爐燒紅矯正之，尤須注意長方孔部份之不正，其附着損壞銹結之釘帽墊板，亦須趁紅熱時分解卸下。

四、夾板

第二百三十條 夾板以二十四塊繫成一捆，如彎曲者則剔去之，每層四捆縱橫堆成正方柱形。

彎曲之夾板許行入爐燒紅再行矯正之。

五、釘帽

第二百三十一條 拆回之夾板釘帽或鋼枕上卸下之鋼枕釘帽，其螺釘上必多混污銹曲斷壞整理時，須將堪用與不堪用者分別歸類，如堪用者則加以洗刷，鬆解配合加油等工作，其釘帽有非手力所能分解配合者，另夾於鋪床上再以手板行之。

第二百三十二條 經修理後之釘帽分裝於木箱內，每箱以一千二百副為度
標鋼枕墊板則裝一千塊（每箱）。

第二節 輪轉材料

一、平車

第二百三十三條 平車切忌互撞翻身，裝配修理時對於軸箱釘帽尤須注意旋緊，一有鬆脫則軸殼滑鍵軸端等必致連帶受損，通常裝配軸箱完竣後以細鉛絲纏繫於螺釘之一端增加其阻力。

第二百三十四條 平車以失油或油蓋螺絲遺失，致泥污侵入軸箱或使用时口過久，軸端與滑鍵磨擦而生鐵粉入油內成膠狀之混合物，以致運轉不靈應將軸箱拆卸分件洗刷之。

洗擦時如發現滑鍵變形軸殼破壞軸端磨損等，應予以調換，若車板腐損時可由木工修配之，如車稱斷壞則由修理廠接配。

二、斗車

第二百三十五條 斗車軸箱之折洗配換與平車同，使用时須注意斗架位置之穩固及燕斗柄之靈敏與否應詳細檢查修正之。

第三節 架橋材料

第二百三十六條 架橋材料運回後須加以檢點分類堆積之，損壞者視其程度酌量取截以作別使用，如損壞較小則捆以鉛絲或包以鐵皮仍堪使用者即如法設置之。

第二百三十七條 撤收橋樑因時間匆促附於材料上之兩爪釘未折下者，應用釘起拔除之，如有彎曲即交鑄工修理，材料上適用之穿孔應用木楔補塞以保其抗力。

第四節 通信材料

第二百三十八條 交換機桌機須檢查其機能有否損失其效用或損壞等，予以裝配或修理之。

電瓶即以電表測其電力之強弱分類保存之並須注意其漏電。

第二百三十九條 被覆綫以導通試驗器測其電流之通否，如發生阻礙當檢查其原因，將壞處切斷再予以接續倘試驗良好途於綫捲外以麻布捆之。

第二百四十條 裸綫（L號鉛絲）每段捲成小捆長約三百二十米遠，每十小捆紮成一大捆而堆積之。

第二百四十一條 電話桿先將磁礙起下，每四十個串為一串放置於木箱內，木箱木桿整齊堆積之。

附表第一
角點曲綫聯合記載

角點編號	交角	曲半徑	曲綫長	正切長	各站偏角 弧長 X ^m	曲始 P.C	曲終 P.T	方向	備考
1	36°50'	m 200	m 128.5726	m 66.595	C ₁ =2°52'	0+530		下	在李莊東約五十公尺處
					C ₂ =5°43'				
					C ₃ =8°35'				
					C ₄ =11°27'				
					C ₅ =14°19'				
					C ₆ =17°11'		0+658.57		
2	53°30'	150	140.0625	75.606	P.T=18°25'	1+300			
					C ₁ =3°49'11''				
					C ₂ =7°38'22''				
					C ₃ =11°27'33''				
					C ₄ =15°16'44''				
					C ₅ =19°5'55''				
					C ₆ =22°55'				
					P.T=26°45'		1+440.06		在王村塘邊

附 表 第 三

傾 斜 記 載

後 視	儀 器 高	前 視		測站高度	測 站	傾 斜	距 離	挖土(+)	附 記
		中 站	轉 站					填土(-)	
1.93	101.98			100.00	0+000			+ 0	
		1.95		100.03	0+050			- 0.095	
		1.41		100.57	0+100			+0.32	
		1.37		100.61	0+150	+0.25%	250 ^m	+0.235	
		1.39		100.59	0+200			+0.09	
1.70	102.23		1.45	100.53	0+223			- 0.015	
		1.33		100.90	0+250			+0.275	
		1.30		100.93	0+297				
		1.29		100.94	0+300			+0.265	
		1.50		100.73	0+350	+0.1%	200 ^m	+0.005	
		1.30		100.93	0+400			+0.135	
		1.23		101.60	0+450			+0.173	
		1.26		100.97	0+500			+0.145	
		1.23		101.00	0+550			+0.173	
1.45	102.69		1.19	101.04	0+571			+0.215	

檢對 Elev + 區 BS + (- 區 FS) = 100 + [3.68 - 2.64] = 101.04

敷設隊作業人員器具分配表附表第四

預備班	成		緊定班	續		救設班	經始班	均地班	高
	填塞組	方向組		接續組	釘帽夾板分配組				
班長 軍士 二	組長 軍士 一	組長 軍士 一	班長 軍士 二	組長 軍士 一	組長 軍士 一	班長 軍士 二	班長 軍士 一	班長 軍士 一	員器
列兵若干	列兵 八	列兵 四	列兵 二	列兵 四	列兵 四	列兵 一八	列兵 三	列兵 五	具備
米達尺二圓鋸四十字第(1)號扳手四	鴨嘴木錘二丁字第(1)號四	丁字第(1)號鹿足槍槓一	扳手二鋼鑿三	鑿一鉛絲釘一鐵錘一	鐵錘一皮手鑿四	皮肩墊皮手墊	五十米經始繩一十字鎚經始槍若干	圓鋸四十字第(1)號	標桿三
轉機一鑽孔機一鋸機一斧二鋸一鐵錘二									分爲八小組
			每組二人						

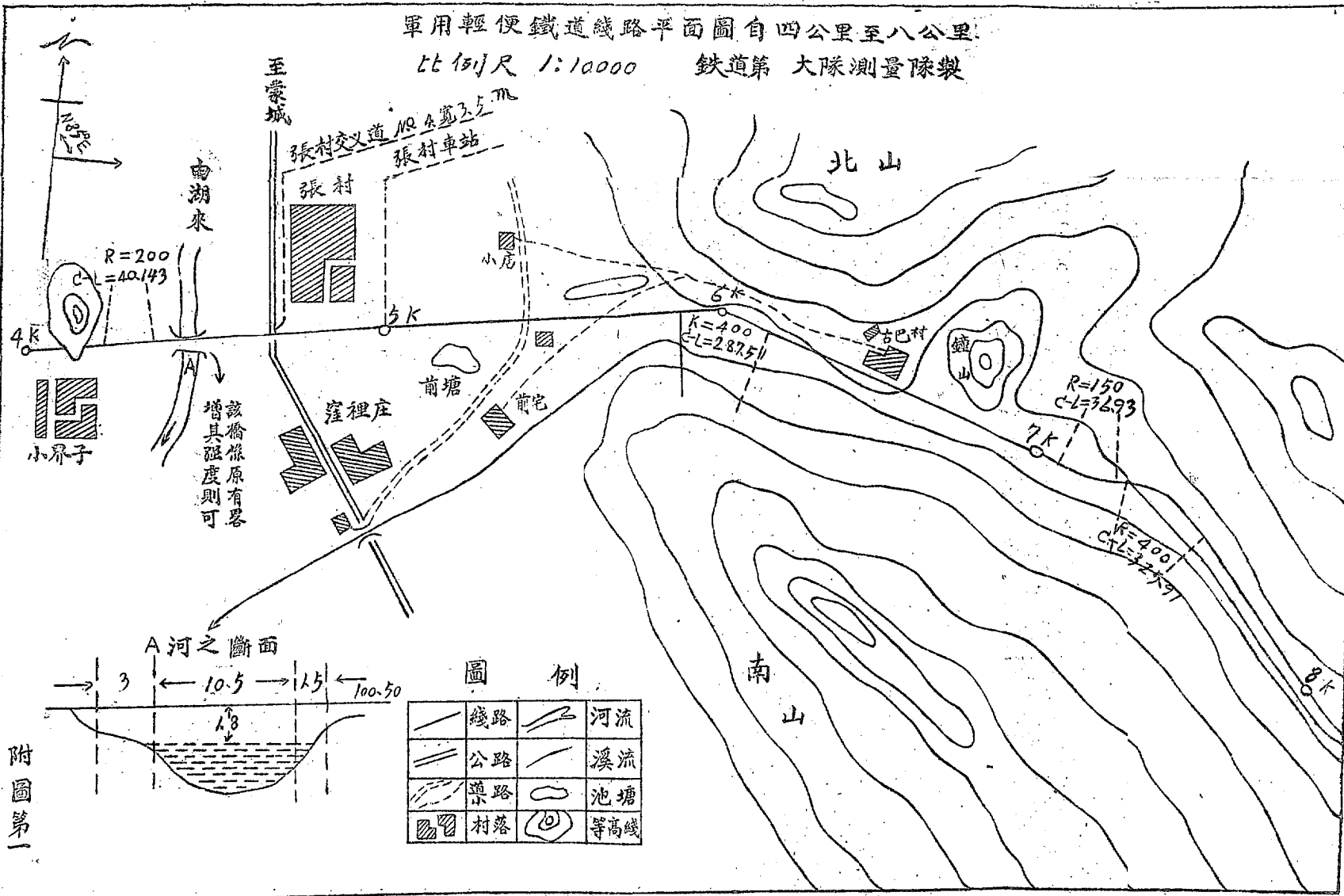
撤收隊作業人員器具分配表附表五

區分		人	員	器	具	備	考
平車散布班	班長	軍士	一	粉筆若干			
	作業兵	列兵	二	圓鐵一 十字鎚一			
準備班	班長	軍士	一				
	作業兵	列兵	一〇	十字鎚四 圓鐵二 鹿足 橫二 釘帽袋一 油壺一 扳手二			
鬆解班	班長	軍士	一				
	作業兵	列兵	一〇	(18)號扳手一〇 鐵錘二			
分解組	組長	軍士	一				
	作業兵	列兵	一二	無二(18)號扳手一二 鋼鑿一			
解組釘帽收集	組長	軍士	一				
	作業兵	列兵	一三	釘帽袋三			
解組夾板收集	組長	軍士					
	作業兵	列兵	三	鐵錘一 鉛絲錘一 鉛絲若干		作業兵歸釘帽收集組指揮	
撤收班	班長	軍士	二				
	作業兵	列兵	一八	皮肩墊 皮手墊		分爲二組交換作業	
預備班	班長	軍士	一				
	作業兵	列兵	若干			作業兵人數未定 工作器具依作業情形隨帶	

軍用輕便鐵道綫路平面圖自四公里至八公里

比例尺 1:10000

鐵道第 大隊測量隊製



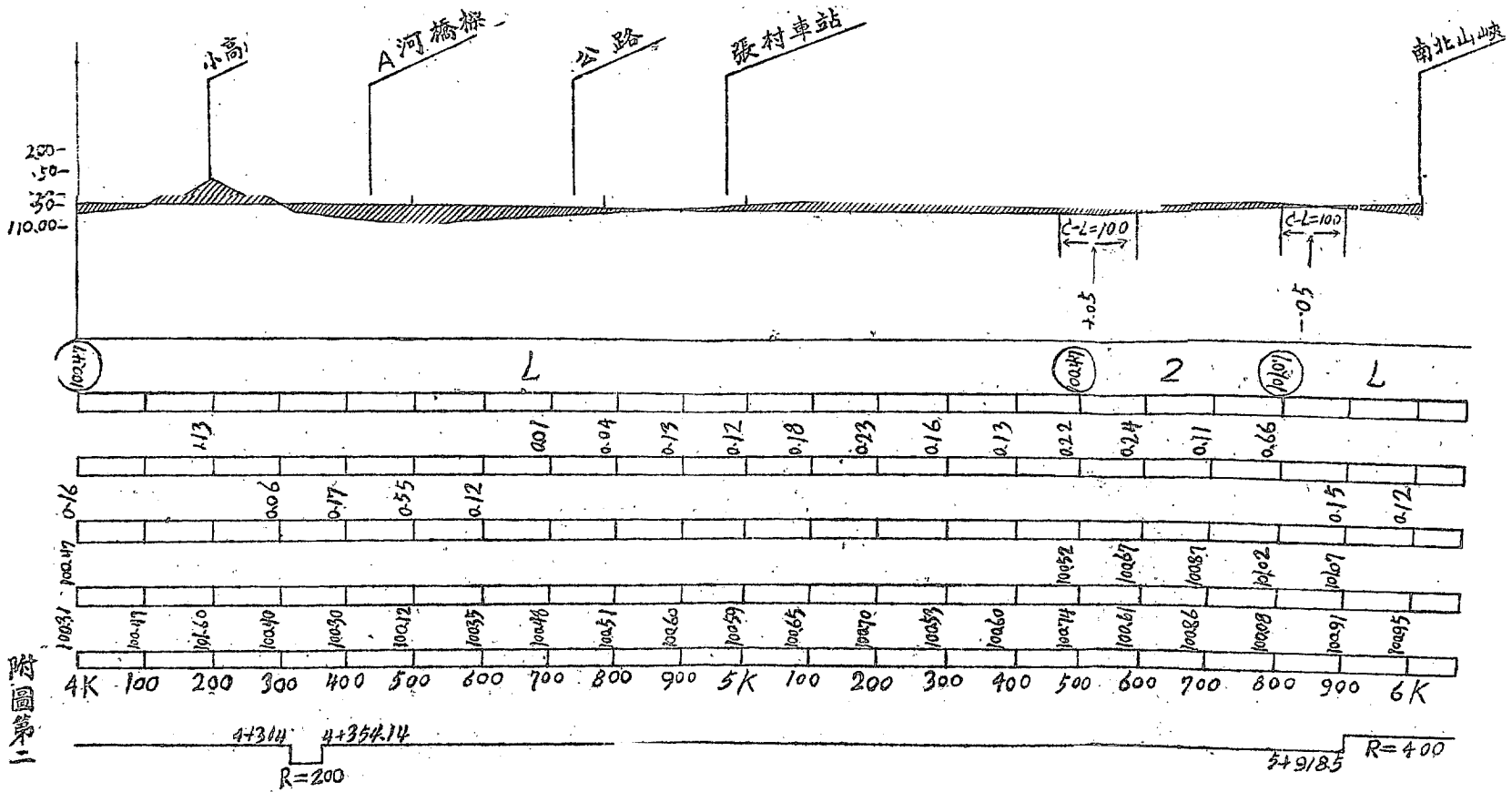
附圖第一

軍用輕便鐵道鐵路縱斷面圖

自4公里
至6公里

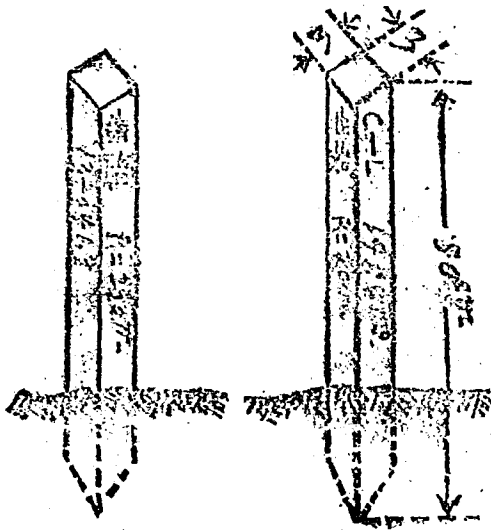
比例尺 縱 1:100
橫 1:5000

鐵道第 大隊測量隊製



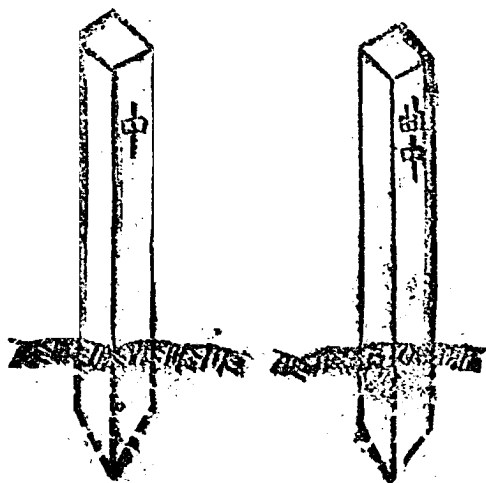
椿小 (三第圖附)

椿始曲

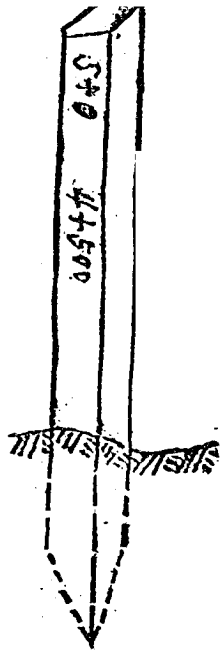


中問櫓

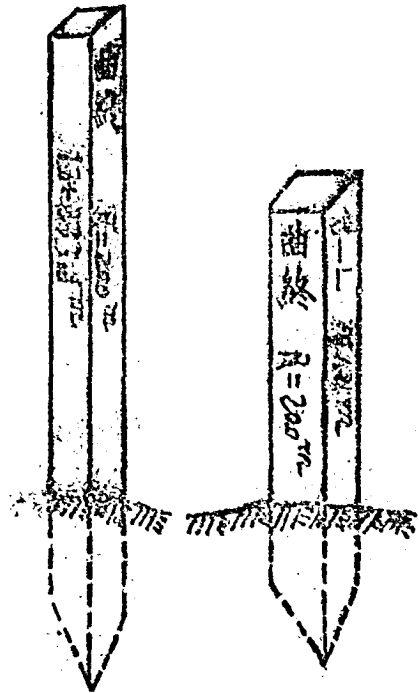
曲中櫓



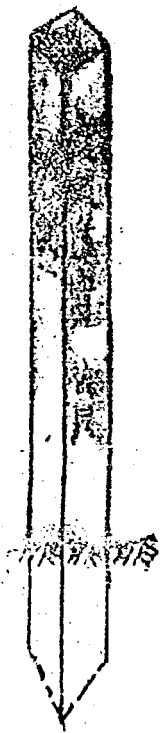
樁心中



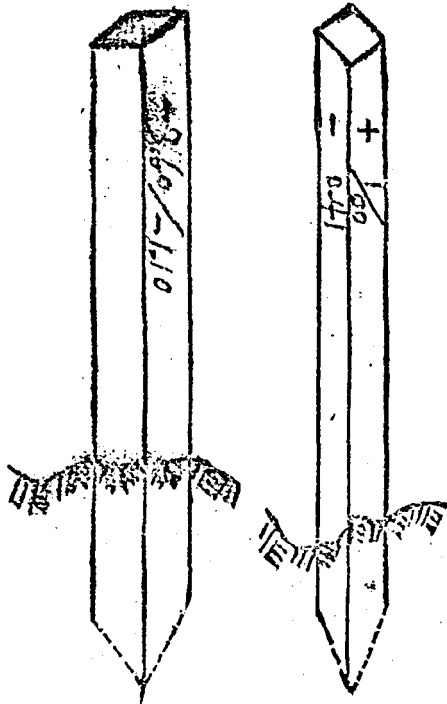
樁影曲



暗裝通線板

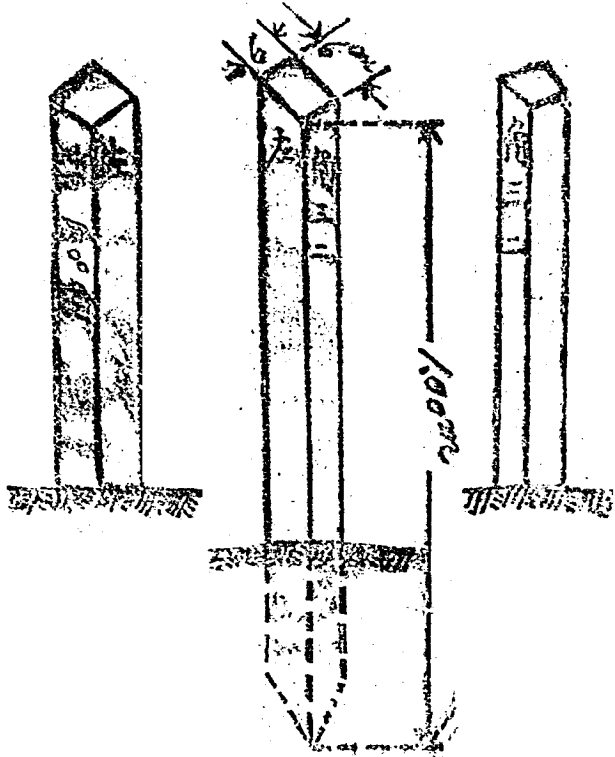


鐵釘圖



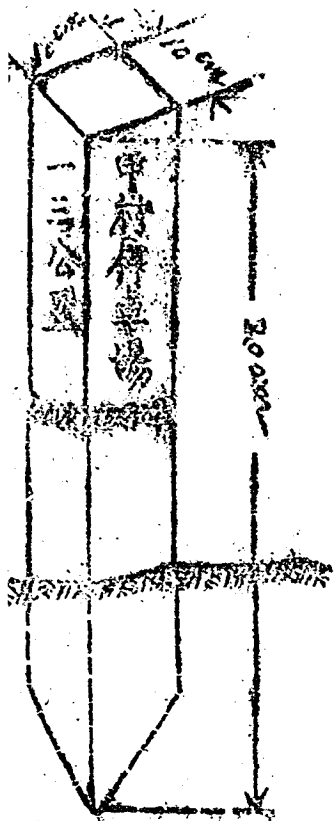
(四第圖附)

轉點角



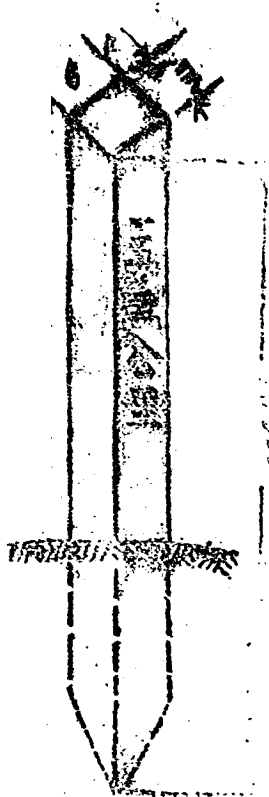
(六第圖附)

標標場車停



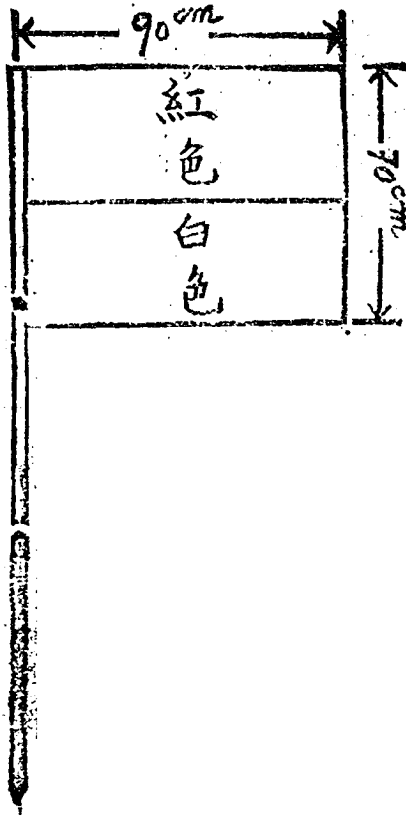
(五第圖附)

標標風公

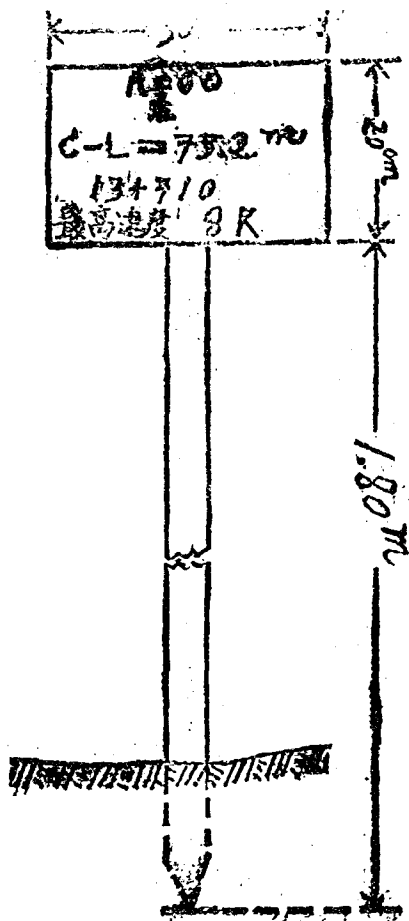


(七第圖附)

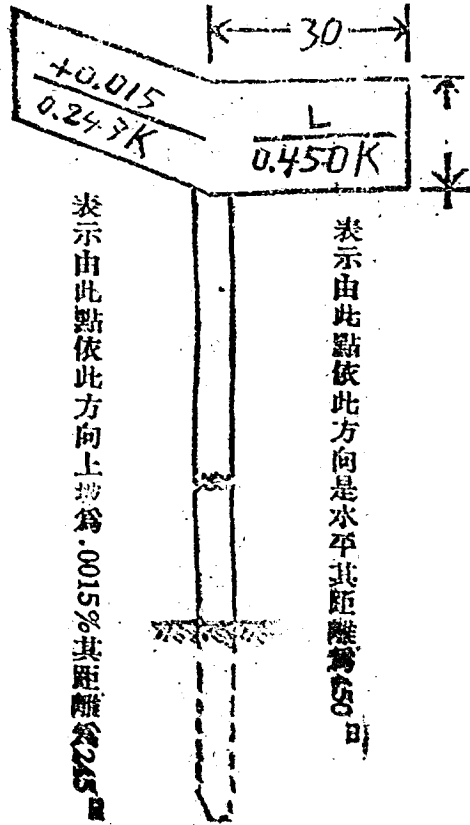
圖 樣



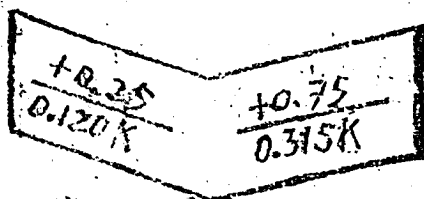
(八第圖附)
牌號號曲



(九第圖附)
牌標度坡
(一基)



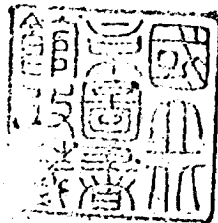
(二其)



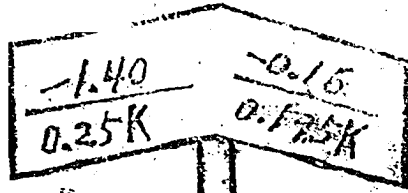
表示由此點依此方向上坡為 0.28% 其距離為 120 呎

表示由此點依此方向上坡為 0.5% 其距離為 315 呎

1011



(三其)

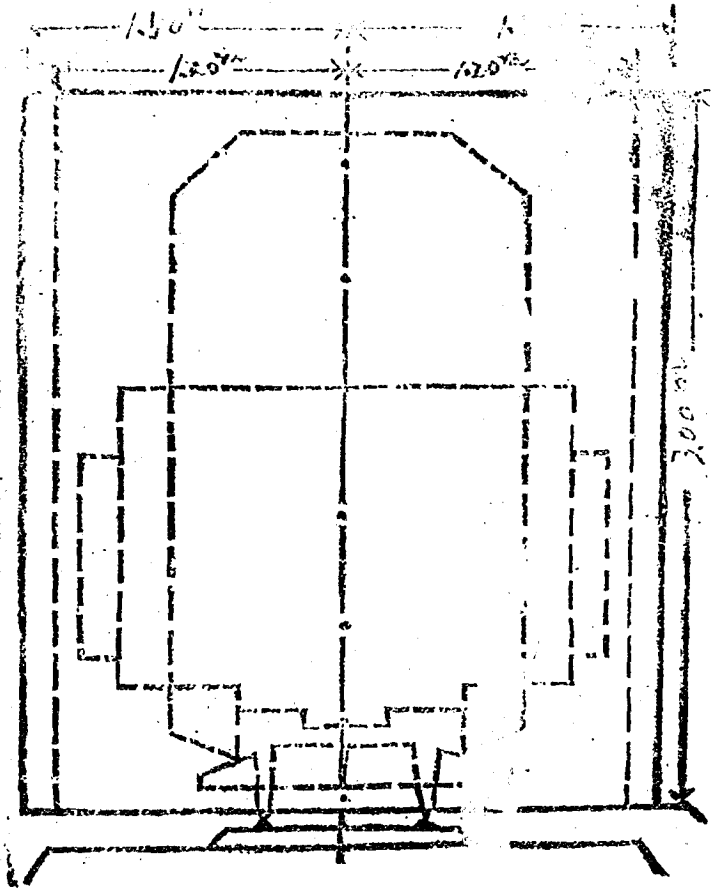


表示由此點依此方向下坡.016%其距離為 175m

表示由此點依此方向下坡為0.14%其距離為 250m

10m

（十第圖附）
限界築建



停車場外建築限界
中心綫
內建築限界

10E

非 賣 品

編 輯 者

印 刷 者

印 刷 年 月

軍政部陸軍鐵道人員訓練所

中華民國三十五年元月

