

民國二十四年五月

車輛之運用

平綏鐵路管理局編印

車輛之運用

平綏路在民國十七年前，原有機車一百三十八輛貨車一千五百三十七輛自經民十七與十九年之軍事，散失過半，至二十年統計，祇餘機車八十九輛貨車五百四十七輛。以此少數之車輛，應付繁劇之需求，自非改進運用之方法，無以謀營業之發展，路務之復興。茲將一年來之改進工作，摘要分述於下：

(一) 添購貨車

查平綏路貨車之缺乏，既如上述，無米爲炊，雖巧婦亦難爲計，軍事後，雖曾向各路交涉收回一部分，但爲數無幾，仍屬無濟於事。遂於廿二年冬間，設法添購敞車五十輛，廿四年又購到篷車百輛，連同廿三年部撥軍用基本列車一百八十餘輛，截至現在，已有貨車一千一百餘輛，雖非完全敷用，然應付上已不似已往之棘手，最近復購到風閘五百套，安裝各貨車，補助運力，

亦非淺尠。

(二)與各路清換車輛

查平綏路原有貨車一千五百二十七輛，經十七年軍事之後，多已流入外路。至廿三年三月，本路貨車，祇有三百六十五輛，其餘五百餘輛，均係外路之車。其大小構造及車號等項，異常複雜，配掛修理登記，均感困難。爲免除此項困難起見，特擬訂清換車輛辦法，以噸量及損壞程度相當者爲清換原則，函商平漢北寧津浦隴海道清膠濟等路，積極互換。計自上年三月起，至本年四月底止，由各路換回之車，計平漢一〇一輛，北寧一一七輛，津浦七六輛，隴海三一輛，道清一六輛，膠濟五輛，共三百四十六輛。損壞報廢者十一輛。連同新購百五十輛。共有七百九十六輛。外路貨車，祇餘三百一十輛。其損壞及風閘不全者，已分別修理裝配，一俟修裝齊全，於運用上，當較以前爲便利也。

(三)收回軍隊扣車

近年華北軍運頻繁，本路地當其衝，所撥車輛，爲數綦多，而軍運之後，各軍多留用，未予放還，妨碍路運，影響業務。實非淺鮮。廿三年一月間，共計各軍留用貨車，一百餘輛，客車六輛經與各軍懇切商洽，主管長官，多能顧念鐵路艱困實情，慨將貨車全數交回，客車亦已收回兩輛。所有各軍軍運，悉由本路隨時撥車，運畢放還。其有延誤裝卸者，無不照章辦理。只須軍路雙方繼續此種精神，自能日臻上理也。

(四)設立調度所

近世歐美鐵路，莫不利用科學方法，以改良業務，如行車之採用列車車輛調度制，即其一端也，此項調度制，組織上雖間有不同，而其功用則無二致。綜其所負任務，要不外下列數種：

1. 維持列車行駛時刻之準確。

- 2 , 酌定開行臨時列車，及停駛定期列車。
 - 3 , 充分利用機車之牽引力。
 - 4 , 監督各站之裝卸及滯留車輛時間。
 - 5 , 以最經濟之方法，分撥車輛。
 - 6 , 以最靈活之方法，調度機車及客貨車。
 - 7 , 儘力避免車輛回空或空運。
 - 8 , 填核關於調度之各項表冊報告，藉以研究調度之計劃。
- 上述種種工作，皆足以減少車輛之虛糜，增加運轉之效率，自於鐵路營業，商民運貨，有極大之補益。本路自上年五月間，在總局及大同站，設立調度所兩處。總局調度所，管轄豐台至大同幹綫及平門環城兩枝綫，大同調度所，管轄大同至包頭幹綫及口泉枝綫，實行列車車輛調度制。自成立以來，列車車輛之延誤，日形減少，客貨運輸，日見起色。而廿三年份，貨運數量較廿二年

份增加六十三萬餘噸，營業進款，一五加價除外，超出廿二年份約二百萬元，雖運量與進款增益之原因不一，但列車車輛調度之靈敏，亦與有力焉。

(五) 裝設調度電話

採用列車車輛調度制，須賴長途專用電話以爲指揮及報告之工具，蓋命令之頒發，狀況之報告，機宜之指示，消息之傳達，稍一延誤，卽失調度之效能。故實行列車車輛調度制，此項電話，實屬切要。本路於上年夏秋之間，卽積極籌辦，將全路電桿加緊抽換，至冬初卽搭掛大同以東電綫本年春間，搭掛大同以西電綫，同時將電話機陸續安裝，迄本年四月下旬，全綫工竣。現已全路實行利用此項電話以調度列車車輛，車輛之延誤，較前益爲減少。茲特列表於下，以資證明。

每貨車在站每月平均延誤時間表

車輛之運用

年	月	平均延誤時間
23	9	23.72
23	10	17.14
23	11	16.98
23	12	12.47
24	1	12.13
24	2	12.23
24	3	11.69
廿四年二月份比較一月份稍增係因適值春節各商休業至元宵節後始照常運輸		

以前，平均每月每車延誤19.28小時，在上年九月至十一月間，大同以東電話未裝竣就上表觀察，

大同以東電話裝竣後，平均每月每車延誤 12.13 小時。將來一屆旺月，其成績之卓越，當更可觀。

(六) 增加關溝段運輸能力

平綏路自南口至康莊之關溝段，扼全綫運輸之咽喉，全程共長三十公里，最高坡度百分之三，三〇，全段共有曲綫五十一處，共長一〇，四八公里，該段平道祇長一，八〇公里，其餘盡屬坡道，全段路綫，最高點爲五九七，一六公尺。是該段幾全部在坡度曲綫之中，車行其間，極爲危險。

因上述種種情形，當時對於該段行車，特備巨型大馬力機車，以利行駛，所有貨車，均裝置快慢兩種風閘及手閘，以資協助，在機車車輛最完善時，西來貨車，每列只須分二三列掛行，自經十七年軍事，前項貨車，散失殆盡，其後陸續收回者，又多無風閘手閘，機車失修，牽引力日減，以致該段運輸能力較前大減，

每列車須分五六列掛行，吞吐遲延，妨碍路運，莫此爲甚。近一年來，大馬力機車，已竭力修繕，平均每日可有八輛機車在該段行駛。又貨車風閘，亦已於上年初冬購到五百套，加工安裝。一面由車務段長切實妥爲調度。現該段運輸能力，平均每列車可掛至一百九十餘噸至二百噸。將來各車風閘裝齊，其運輸能力，當更能增加也。

(七) 提倡貨物聯運

我國國內聯運，自民十五以後，已陷於完全停頓狀態。所有運往外路之貨物，均須在聯軌站倒載，貨商因倒載所受之損失及延誤甚大，率皆裹足不前，咸視聯運爲畏途。以致聯運貨物大減，車輛因多停滯。乃自上年五月，實行全路整車負責運輸以後，即於七月舉辦全路負責聯運。車輛既無須在聯軌站換車，而貨物可得到妥實之保障，水菸一項，遂得直達上海，羊毛甘草糧食等項，

亦可直達平津各地，聯運運費，有遞遠遞減之利益，害除而利全，畏途即成坦途，因之運輸異常踴躍。近以新購之篷車百輛，業已運到又值貨運清淡時期，車輛充裕，特遵照部定貨主負責聯運辦法，自本年四月廿一日起，辦理貨主負責聯運，以增車輛之運用。

