

中國工程師學會五十年紀念會

竹銘

同學活動多項

中國工程師學會定於今年十一月十三日至十六日在臺北開會，慶祝成立五十年，並邀請國外人士參加，為自由中國學術界近年一盛舉。茲採悉同學在此次大會中參加不少的重要活動項目：

- 一、本屆紀念會由凌鴻勳、黃輝、李熙謀三同學擔任副會長，因會長梅君貽琦抱恙故副會長特別忙碌。
- 二、中國工程師學會本屆理事長為黃輝同學，總幹事為張志禮同學，適逢今年舉行五十年紀念會務繁重賢勞特著。
- 三、紀念會中主持各委員會者總務為莫衡、段品莊、柳德玉三同學，會程為黃輝同學，交通為錢其琛同學，論文為林致平同學，提案為徐恩曾同學，海外為費驊同學。
- 四、會程中主持綜合性專題討論為李熙謀同學，參加者有薛履坦、武希聖、張丹、鍾皎光諸同學，參加技術性專題討論者有馮簡同學。
- 五、宣讀論文者有錢良、徐正方、沈敬文、盧善棟諸同學。
- 六、由海外回國參加之同學有美國 Syracuse 大學教授鄭鈞博士及東京中央信託局顧問王林芳兩同學鄭博士除參加紀念會並作工程演講外會後將赴新竹電子研究所作幾次學術演講。

分秒與斤兩必爭

陳樹曦

列車準點行駛，為辦理鐵路運輸重要任務之一。鐵路行車時刻表向係公諸社會，如不能達成「準點」任務，既無以昭信於旅客，且予社會人士以不良印象。

臺灣已往沿日人習慣，稱列車延誤為「慢分」，列車準點率極高，偶有延誤，亦不過數分鐘而已。鐵路定點鬆，車次少，準點較易，惟光復後，因運輸量逐年增加，行車密度亦因之逐年提高，各單軌區段已達到飽和點，如彰化臺南間一百四十四公里，其中單軌線路在一百廿公里以上，每日行駛列車在裝設CTC前已達七十列車，如某一列車發生延誤，縱貫線全部運行圖均將受其影響。且本路定點過緊，車次密，易於遭成誤點的原因：如慢行地點增多，列車障礙與妨礙等事故發生，再加以機車故障，客貨車輛故障，號誌故障，調度員計劃錯誤，站車人員工作懈怠，軍運繁忙，煤質不良以及旅客擁擠等，均可使列車誤點情形，日趨嚴重。

本年初，以「改善列車準點」為重要工作之一，數月以來，列車準點行駛情況如下表：

列車準點率統計(百分比)

月	日				
	一	二	三	四	五
全部列車	67	71	80	86	89
旅客列車	69	71	82	87	91
貨物列車	45	55	66	74	79
混合列車	63	72	78	83	87
其他列車	86	86	95	94	96

自上表觀之，列車準點率進步甚速，全部列車自一月份之百分之六十七進步至五月份之百分之八十九，增加百分之廿二，旅客列車自一月份之百分之六十九進步至五月份之百分之九十一，也增加百分之廿二，貨物列車自一月份之百分之四十五進步至五月份之百分之七十九，增加百分之三十四。旅客列車準點率增加，增進旅客對鐵路之好感，恢復信譽；貨物列車準點率之提高，可使有時間性之貨物按時運達市場暢售，加強貨主信心，同時加強機車車輛週轉率提高運輸效能，增裕路收。但此項準點率之提高，並非一蹴而就，實為各單位在局長指示及領導之下，配合努力改進所致。考其原因，有如下述：

一、C T C 行車區間，號誌顯示漸趨穩定，控制總機故障，逐漸減少。

二、工務方面在C T C 區間之連續慢行原有七處，現已全部取消。另新增設三處。

三、機務方面在安全系數範圍內，不超過限速準點行駛。

四、調度方面，對於四十九年十一月廿五日所訂之新點，逐漸熟諳，調度運用漸趨靈活。

五、車站方面，對於照料旅客上下，行包裝卸，開車手續等，辦理較前迅速。

六、動力車暨車輛故障，較前減少。

七、柴電機車第二批卅一輛提前於三月份到達，自四月起陸續加入行駛，六月一日起全部使用，並淘汰部份蒸汽機車。

八、預備機車增加，減少因空廻延誤而增加之誤點。

根據上述原因，當悉此一工作推行之不易，惟目前所做到者，僅為到達終點站準點，其中間各站，仍以種種原因，偶有「慢分」之處。在「量」的方面講，旅客列車準點率已達到百分之九十一，可謂數年來未有之好現象，但在「質」的方面來講，仍未能做到站準點，尚不能稱為一個理想的標準。

今後在「質」的方面改善，必須做到「分秒必爭」，每站差幾秒鐘，雖然是一件小事，但列車經過幾十個車站，就差了幾分鐘。一列車差幾分鐘，每天開行八百餘列車，其數字就可觀了。所以「分秒必爭」

為我們進一步改善列車準點的一個最重要的號召，但應如何進行，始能做到精益求精呢？下面幾個步驟，是我們需要共同合作與努力的方向：

(一) 鐘錶必須隨時較對準確：

(1) 調度所與氣象所對鐘。

(2) 調度所與各站對鐘。

(3) 電務段較準各站電鐘。

(4) 司機長與始發站站長對錶，到達各重要車站(停留較久者)，應再與各該站站長核對。

(5) 上述各有關之責任者應負起較對準確之責任。

(二) 到達與開車應「分秒必爭」，注意準點行駛：

(1) 司機應按各區間行駛時分，注意駕駛，如已延誤，應在不超過限速上「爭取分秒」趕至前站準點到達。(晚點與早點同為旅客所不歡迎)

(2) 站長應按停車時間，注意照料旅客上下，迅速裝卸行包，一切手續在規定時分內辦理完畢後，按照開車時分，立即給予「開車訊號」(大站應候通知送客警鈴響畢時，同時給予)，如列車到達已延誤時，尤應在停車時間內，「爭取分秒」，準點開出。

(3) 司機於各站開車前，應注意開車時分，到點前，應隨時瞭望後方，一見站長給予開車訊號，應立即鳴笛，同時開動列車。中途站換班時，檢驗交班亦應在規定時分內，「爭取分秒」，迅速辦理完畢。

(4) 各站如有解掛車輛時，調車人員，亦應在規定時分內，「爭取分秒」迅速摘掛完竣。

以上幾個要求，雖屬極為微小，但關係準點的工作，至大且鉅！當然，尚有其他影響列車「慢分」的因素，除去外來的因素如列車妨礙與障礙，軍運等影響無法全部控制外，如慢行之減少，各種車輛設備故障之防止，煤質之改良，旅客擁擠之解除與調度之加強等等，仍須繼續不斷的努力改善，倘站車工作人員再能做到「分秒必爭」，則百分之百的站準點率不是不可能做到的，這全要看我們努力的程度，如何而已。

其次，本路貨運已往經常在「車輛不足」的狀況下，很多有時間性的高級貨物，迫不及待，多為卡車爭取而去。數年來，本路貨運的努力方向，都在爭取美援貨車，提高貨車運輸效率，如縮短貨車週轉日期，減少貨車停站時間暨裝卸時間等，西線貨運噸數自民國三十九年每日平均一萬六千七百零一噸，增加至民國四十九年每日平均三萬一千八百九十四噸，十年來約增加百分之九十一，但仍時感機車車輛不足。本年一月至五月，因列車準點率提高，貨車週轉迅速，加以卅一輛柴電機車陸續到達，機力有餘，西線貨車支配情形，已達「供過於求」之地步，其統計如下表：

月份	每日平均待運噸數	每日平均運出噸數	配車率(百分比)
一月份	56,893噸	33,949噸	59
二月份	43,859噸	31,303噸	71
三月份	37,296噸	34,052噸	91
四月份	38,175噸	33,968噸	91
五月份	33,922噸	34,586噸	102

自五月份統計觀之，每日十八點報運之貨物，次日已可掃數運清，並能運出一部份臨時託運之貨物，為本路少有之現象。今後重點工作，在如何「出售」與「招徠業務」(Sales and Solicitation)，拓展貨源，加強輸運，增裕路收。

貨運服務總所已在舉辦限時到達零擔及籌劃貨箱(Container)業務，運務方面亦已開行八〇一及八〇二直達快速零擔列車，以資配合。今後所應努力者，主要在加強「訪問貨主」工作，尋找貨源，鏗而不舍的努力，替貨主計劃運輸方法，為貨主計算與比較最經濟的運輸費用，鼓勵貨主舖設專用岔道，竭誠為貨主服務，爭回已失去的業務，發展新的貨源，必須做到「斤兩必爭」，集腋成裘，六月後已進入淡季，七八九三個月為颱風期內，貨運尤難樂觀，在目前機力與車輛，稍感數餘的情況下，貨運業務之出售與招徠，實為刻不容緩之舉。