

裕之運輸工具，始能發揮最大之運輸能力。古語說：「工欲善其事，必先利其器」倘沒有船舶，一切等於空談，不講求船舶製造，造船工業永落人後，航業即難言發展，且亦養成航業上之惰性。今日政府的訂造購買方式，乃為適應目前反抗俄一時權宜的策略，實非根本挽救航業之道，故我們今日談挽救航業，先要如何復興江南造船廠過去的光榮，使這光榮更能發揚光大，而能在臺灣如何來打下造船工業的基礎，備為反回大陸後建設之示範。

同時，如何確保原有在臺之

兩個未成熟的建議

葉欽伯

航業人員，使不致因生活問題而渙散逃亡？如何積極造就新生航業人員適應戰時補充之需要，以免未來人才缺乏之慮。此為挽救今後我國航業危機之主要課題，至於機構成本，待遇，效率等項，乃屬航業管理與技術上的問題。而爭取航運又與我生產能力之消長有關，與政治外交的運用有關，但這些均非挽救航業之本身問題。希望政府對此航業切身的事務多加注意，早求航業之自力更生，這是本問題的焦點所在，也是我們今日談挽救航業應先有的出路。

是不可磨滅的。

大陸淪陷，母校被劫，年來

諸老學長倡議復校，多方奔走

，也無非希望「交大」的傳統能

繼續發揚它偉大的潛力，在這一

個觀點上，偶然想起另外有兩件事，似乎也可以由交大同學會來

倡辦。事實上也祇有交大同學會有此力量：

⊖交通函授學校

交通方面及工業方面的知識日新月異。欲求交通事業之發展及工業之進步，在人的方面講，往往非一二特出專家所能為力，必需求全體從業人員學識上普遍之提高，群策群力，始克有濟，吾人有許多學校中學來的知識，十數年後也許已經修正或失效。更有若干智識，自成一系，往往不能在學校課程中涉及，如倉庫管理，搬運工程……等等。若干沒有機會得到完整教育的從業人員，更有一「進修無門」之苦。如果同學會登高一呼，辦一個「交通函授學校」，以交通事業及工業從業人員為對象，師資學生均無問題，基礎穩固，還可育成為一個有希望的事業。至於進行方式，似乎可以有如下列幾點：

①由同學會成立小組研擬具體計劃。

②課目宜尚重現代及實用。

「交通大學」被譽為東方的MIT，至少在對於國家的貢獻上言有過之無不及。以交大歷年造就人才之多，淳樸的「交大風」，加上畢業生齊一的「交大水準」，在吾國交通界及工業界所發揮的力量，雖然是默默的，却

位，任學生選修。
④ 課目之開設，富有彈性，聘到某課師資，即開授某課目，寧缺毋濫。

⑤ 另聘專人擔任修改習題。
⑥ 定期舉辦考試及格者可發給證書。

○ 顧問工程公司

吾國迄無顧問工程公司的組織，在客觀的條件上，或許是吾國工業化之程度，尙未足以維持此類組織。在主觀上來說，則由於社會上迷信外國及吾國工程人才缺乏之組織。但是以今日社會分工之細，顧問工程公司在工業化的途中是一個必需的而且有望的事業。這個事業必需有一個權威性的聲望，那末同學會以人才之盛，如果出而倡導的話，再適合也沒有了。現有公私營的工業，調整生產程序，控制產品品質，刷新生產設備。以及新工業之創設，廠房之興建，均可為該公司的業務對象。如果能與懷特公

授計劃，則業務可更形穩固。今天臺灣工業之發展，固然得到懷特公司許多寶貴的建議，但無可否認，有許多建議，本屬「國產」而借了「客卿」的口，也有許多建議曾經吾國從業人員提出，却不獲實施，必待「客卿」而後可。因為一人的聲望有限，自無法與「公司」相抗衡。我們為什麼不能自己組織起來建立一個「權威性的地位」呢？竊以為進行方法也有下面幾個原則：

① 公司組織、人員、及資金之籌辦由同學會成立小組推進之。
② 公司成立後，事務與同學會分開，技術與業務方面由同學會另成立一小組協助之。

③ 開董事會時，同學會得徵請校友股東之代表權，並將該公司業務在同學會理事會報告。

④ 公司成立初期，由同學會代聘各方面權威校友為工程師，以資借重。原則上屬無給職，有該方面有關業務時按業務情形致

勞。
⑥ 公司成立初期，由同學會代聘與工業交通界關係密切之校友為業務人員，略支車馬費，原則上亦屬無給職，按業務致送酬勞。

⑥ 由同學會代聘之工程師及業務員，在獲得有關業務時同學會得與該公司訂定比例，向該公司收取若干佣金，充同學會經費。

白日裡做起夢來，好在老學長前也不必怕羞，這裡姑妄言之，待諸位前輩姑妄聽之了。

來函照登

敬逕者 小弟前之通訊處為高雄左營海軍機械學校因自即日起學校及機關亦須律用信箱號碼否則必遭退回為特專函奉告敬希
學長即將小弟之住址更改為高雄左營第041信箱餘均照舊不勝感荷即祝
撰安

小弟 裘懋棠寄