

工程與科學的圓丁

古代的絲路擔負著連接東西方的文化與觀念。
而今日，宏碁為了開拓一條屬於工程與科學的絲路，從全球引進了著名的高科技產品……

代理產品有：

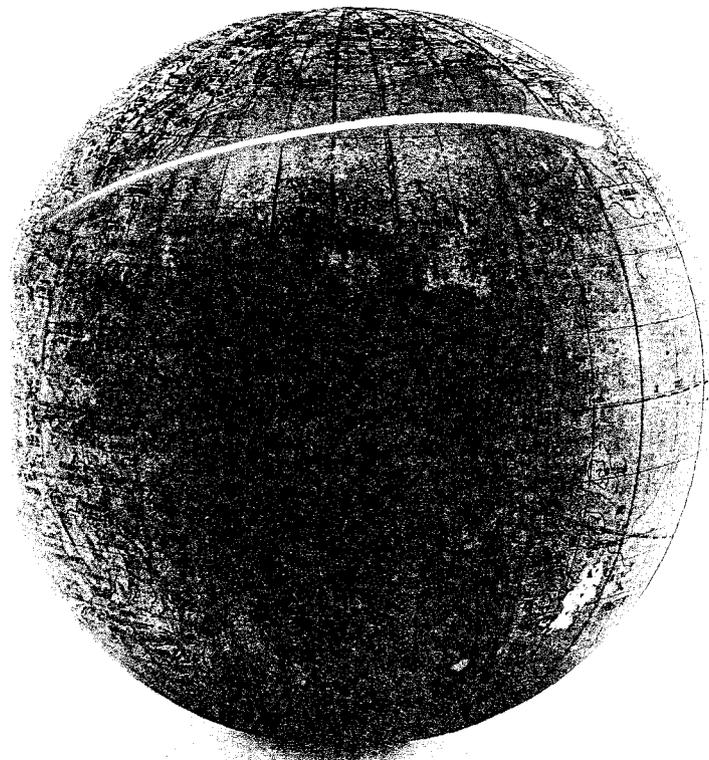
CONVEX 超級電腦，SUN 32 位元電腦工作站，Daisy 電腦輔助設計系統，GenRad 自動測試系統，Gould 電腦系統，各式繪圖週邊設備，各種著名的儀器系統等等。

不論是超級電腦，32 位元電腦工作站，電腦輔助設計，製表系統，超迷你電腦系統，即時模擬系統，自動化測試系統，繪圖週邊設備，或是任何相關的儀器系統，只要在工程與科學的領域，宏碁引導您遨遊其中，再闢天空。

選擇宏碁，您就掌握了新的榮耀！

絲路

宏碁走出工程與科學的



宏碁股份有限公司
SERTEK INTERNATIONAL INC.

總公司/台北市建國北路二段135號3樓 TEL: (02) 501 0065
台中分公司/台中市中區中港路389 13 206號 TEL: (04) 2552 765
高雄分公司/高雄市中區九如二路51號 TEL: (07) 321 3110-4



322期

交大友聲



BALZERS

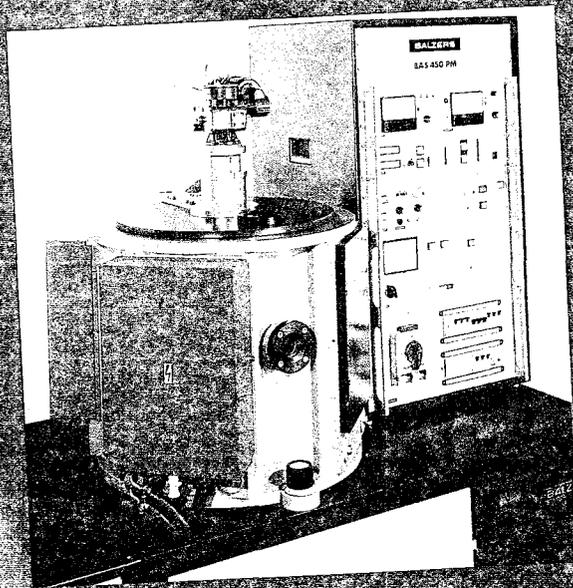
BAS 450 PM

Planar Magnetron Sputtering System

- for development and small production runs.
- **Flexible and adaptable to various target materials.
- **Automatic pumping system.
- automatic sputtering control and target regulation.

Sputtering at

5×10^{-5} to 5×10^{-6} mbar working pressure
up to 50 W/cm² power density at the target
up to 50% target utilization.



九鼎企業股份有限公司
Ever-Island Corporation

3F-3 NO. 171, Gongshu Rd., Taipei, Taiwan
TEL: 02-7711875, 7712401, 7712788 TELEFAX: 02-7711875

- 英國 Plessey Semiconductors Ltd.
產品：各類 IC
- 日本 Seiko Instruments Inc.
產品：LCD, LCD Module, C-MOS IC,
Thermal Printer.

中華民國台灣總代理

- ASIC 設計中心
提供 Gate Array, Standard Cell.
設計服務、共同設計、人員訓練、ASIC 銷售
- 電子零件現貨供應、代開 L/C、自行開狀

歡迎交大校友有志於電子零件銷售，ASIC 設計者加入，一起開創彼此燦爛的前程。
有意者，請聯絡已在鼎鐘的校友，陳駿聲、邵德敬、吳慶龍。

Artistex
International Inc.

鼎鐘企業股份有限公司

Telephone: (02)752-6330

Telex: 27113 ARTISTEX

FAX: (8862)721-5446

台北市南京東路4段126號11樓B2

交大友聲322期目錄

●中華民國四十一年四月八日創刊
●中華民國七十六年八月十五日出版
新聞局登記證局版台誌字第157號
中華郵證台字第1690號登記第一類新聞紙

發行人 / 朱登臬
編輯顧問 / 唐慧真
總編輯 / 黃瑞雲
執行編輯 / 盧美杏
編輯 / 交大友聲雜誌編輯委員會
美術編輯 / 江宜穎
發行者 / 交大友聲雜誌社
社址 / 台北市第566號信箱
郵政劃撥帳號00129460
戶名：交通大學同學會

● 專題

- 4 邱主席創煥在交通大學致詞
- 9 榮譽博士林同棧學長致詞
- 11 郭部長致詞
- 12 學生家長代表謝又華先生致詞
- 13 阮校長致詞

● 話題

- 14 由中文雙音詞談中文電腦
- 19 讀陳珮玲教授的「我評『耀真盃』」文後
- 22 儒道與佛法在政治背後的重要性
- 24 哀黑龍江和詠五一九
- 25 開心淺談

● 生活小品

- 27 生活藝術·藝術生活
- 32 生活小語
- 36 一封給女兒的信

● 憶舊

- 42 為內子蔣明馨逝世告親友書
- 45 CODA
- 48 悼汪德官學長

● 詩詞

- 50 天淨沙

● 友聲天地

- 51 母校近聞
- 53 友訊
徵信誌謝

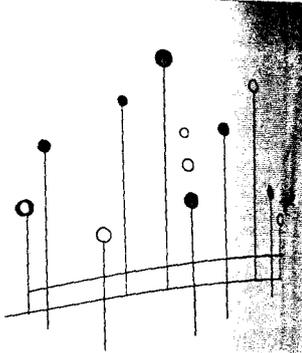
- 魏凌雲
- 老學生
- 趙真珏
- 魏凌雲
- 羅煦仁

- 編輯部
- 萬琮
- 陳蘭蓀

- 劉建元
- 吳伯楨
- 方賢齊

- 朱延燾

- 編輯部



邱主席創煥在 交通大學畢業典禮致詞

阮校長、郭部長、林博士、各位貴賓、各位教授、老師、各位家長、各位同學：

今天貴校舉行應屆畢業生畢業典禮，創煥能夠躬逢其盛，至感榮幸。首先要向各位應屆畢業同學，呈致誠摯的祝賀之意；並對各位教授、老師，春風化雨，作育英才的貢獻，表示敬佩之忱。

交通大學是個有光榮傳統的高等學府。它創校於民國前十六年，正當清末維新之際，至今已九十一年的歷史。政府選台後於民國四十七年又在台復校，先後造就了無數的人才，遍佈各地，對國家建設的發展，有著重大貢獻。

自民國以來，學術界就流行着兩句話：「無朝不成庭」，「無交不成行」，前者是指朝陽大學校友在法律界的地位，後者即指交通大學校友在交通界的貢獻。嚴格來說，交通建設是國家一切建設的基礎。任何一個國家，想要發展，想要邁向現代化，無不注重交通建設。因為有便捷的交通系統，才能帶動經濟發展，才能強化羣體交流，也才能有暢通的資訊。這都與國計民生息息相關，也與國防息息相關。工業先進國家，如美國、英國、法國、德國、日本等都是如此。開發中國家，力爭

上游，交通建設往往也居於首要地位。

台灣省在光復之初，交通建設多屬簡陋，一切措施也感落後。省府為改善民衆生活，配合國家建設需要，即着手發展交通，積極推動各項計畫，歷年所列經濟交通建設經費，高於文化教育的支出。例如七十六年度，台灣省總預算為一千五百十九億餘元，教育科學文化支出經費是二百三十六億餘元，經濟建設及交通經費，則為四百三十億元，居其他建設的首位。七十七年度，僅是交通處主管的經費，就編列三百一十一億元，在省府所屬各廳處中，所列預算最多。由於年年投入龐大的經費從事交通建設，促使本省交通發展迅速，因而帶動省政建設的全面進步。

就鐵路而言，本省光復時，鐵路線全長約九百五十公里，大部分殘破不堪，問題重重。日本人回國時，曾大放厥詞，說：「台灣鐵路三個月內，將趨於癱瘓，六個月後車輛軌道必完全不能使用。」由此可知其嚴重性。民國三十七年台灣鐵路管理局成立，初期致於修復戰國時損毀的路線及設備，力謀恢復正常營運。近四十年來，由於積極重建並創新發展，不僅在路線、設備、經營管理績效方面顯有進步；

即在安全、速度、確實、便利、經濟等服務品質方面也不斷提高。台灣鐵路目前已步上「設備現代化」、「軌距統一化」、「服務大眾化」。運作上也臻於「動力及號誌電氣化」，「客車舒適化」，「通信自動化」，「瓶頸區間雙軌化」，「養路及裝卸作業機械化」的境界。至七十二年底，鐵路路線里程長一千一百零七公里，七十五年底，又增加到一千一百一十三點三公里。七十五年鐵路旅客人數達一億三千一百六十萬餘人；延人公里為八十三億零五百二十九萬餘人公里；貨運一千七百餘萬公噸；延噸公里為二十二億六千五百餘萬噸公里。

在公路方面：本省公路在日據時代，幹支線有三千三百八十餘公里（未含鄉道），光復時，受到戰火摧毀，道路及橋樑不堪使用，日本人留下的一百餘輛汽車也破舊不堪，三十五年台灣省公路局正式成立，多方努力改善交通，民國四十二年政府開始實施六期四年經濟建設計畫，逐漸使台灣公路建設邁向現代化。

現在全省重要公路大都為高級路面，且分為六大系統，即高速公路、環島公路、橫貫公路、內陸公路、濱海公路、聯絡公路。平均每一百平方公里約有公路五十四點三公里，路況良好。至七十五年底，全省公路里程（含省、縣、鄉及專用公路

）已達一萬九千三百餘公里，登記有案的大客車為一萬四千餘輛，小客車七十萬九千七百餘輛；大貨車六萬七千餘輛，小貨車二十七萬八千餘輛。公路貨運為一億二千五百餘萬噸，延噸公里計五十九億四千六百餘噸公里。在公路客運（含省、公民營及公共汽車）方面，七十五年人數達十二億零一百五十四萬餘人，延人公里為二百零七億八千四百七十萬餘人公里。

在港務方面：光復之初，本省僅有稍具雛形的基隆、高雄兩港及花蓮小型兩港，均為戰火摧燬殆盡，亟待修復，隨後更鑒於本省地處島嶼，幅員狹小，資產貧乏，但人口稠密，純屬海島型經濟地區，必須加速農工建設，推動經濟計畫，促進國際貿易，方能發展國家經濟，富足民生。歷年來除積極整建基隆、高雄兩港外，同時擴充花蓮港及興建台中港，並擴建蘇澳港為基隆輔助港。

經過四十多年的努力建設，基隆、蘇澳、台中、高雄、花蓮等港埠設施，已邁向現代化，大大促進工商貿易的發展。這五個港口進港貨物總噸數，七十五年為七千一百二十一萬五千一百四十九噸，較光復初期（三十五年）的二十一萬八千五百三十四噸，增加七千零九十九萬六千六百一十五噸，為當年的三百二十五點八倍。出港貨物總噸數，七十五年為二千一百八

十五萬一千零二十二噸，較三十五年的七十四萬二千二百九十八噸，增加二千一百一十萬八千七百二十四噸，為當年的二十九點四倍。進港船舶總噸數，七十五年為二億一千五百五十五萬七千三百八十九噸，較三十五年的二百五十三萬七千六百七十一噸，增加二億一千三百零一萬九千七百一十八噸，為當年的八十四點九倍，出港船舶總噸數，七十五年為二億一千五百四十七萬零二百七十八噸，較三十五年的二百五十萬零五百一十六噸，增加二億一千二百九十六萬九千七百六十二噸，為當年的八十六點一倍。

在觀光旅遊事業方面：世界各國無不積極發展觀光旅遊事業，因為觀光旅遊事業對內可迅速謀求經濟復興，提供人民休閒場所，增加就業機會與外匯收入；對外可以宣傳本國政治、經濟、文化、藝術的進步，以提高國際地位，促進國民外交，並增進人類社會共同福祉。所以觀光事業又稱為「沒有煙囪的工業，沒有形式的外交，沒有口號的政治，沒有課堂的學校。」

台灣省自民國四十五年創辦觀光旅遊事業以來，確有長足的進步，以外國觀光旅客而言，民國四十五年僅約一萬五千人，至民國七十五年，已超過一百六十一萬人，足足增加了一百零七倍；至於國內旅遊人數，當時雖無紀錄，但國民多為衣食

而忙碌，很少休閒旅遊，而今因經濟發達，成長迅速，生活大幅改善，於是休閒旅遊活動隨之蓬勃發展。七十五年全年國民旅遊人數，共有三千五百七十多萬人次。為繼續大力發展觀光事業，省府於七十四年將原交通處觀光組擴編為交通處旅遊事業管理局，俾使旅遊事業邁入新境界。依據行政院經建會預估，至民國九十年台灣地區國民旅遊人數將增至五億九千九百零八萬人次，同時來華觀光旅客人數預估將增至五百二十萬人次，年外匯收入約三十三億美元。因此，必須儘速開發風景區，增加休閒活動場所，加強風景區的管理維護，才能維持遊憩品質，避免資源的不當破壞。也就是說，今後應配合區域發展及地區特性，妥善規劃開發觀光資源，及做好風景區的經營管理工作。

此外，從下列數字，也可以看出交通建設的進步。民國四十一年台灣地區平均每千人只有汽車一輛，到了七十五年則增為七十七輛；同一期間，機車每千人從零點二輛，增為三百六十九點二輛；電話每千人從三點九架，增為三百一十一點九架；每千人郵寄函件，從七點三件，增為七十三點八件。這可以看出我們交通建設的進步是多麼快速。

當前台灣地區交通建設的進步，對國家經濟的繁榮，國民生活水準的提高，以

至於國防的需要，都提供了最大的便利。但進步是沒有止境的，省府為均衡各地區的發展，加速經濟的成長，現正貫徹執行十四項重要建設計畫中的南迴鐵路計畫、高屏鐵路雙軌計畫、第三號省道縱貫公路改善計畫及西部濱海縱貫公路改善計畫等四項工程外，並已訂定交通建設的發展遠景，包括：

一、高速鐵路的可行性規劃

台灣地區南北縱貫交通建設，近年來無論航空、公路、鐵路均不斷大量投資，然而由於經濟成長快速，民衆需求殷切，部分地區交通路線客、貨運容量已逐漸不敷需要。省政府為配合加速現代化的目標。設立「發展建築高速鐵路研究小組」，擬議中的高速鐵路，選定靠山線，北自基隆起，南迄高雄。通車後台北至高雄之間，直達車停靠三站只需二小時。不僅可有效提供迅速、便捷、量大的客運服務，且對台灣地區陸上運輸結構將有極大的改變。高速鐵路連接台北、台中、台南及高雄四個人口密集都會區，對於台灣地區北、中、南部區域計畫的實施，有輔相成的作用；另高速鐵路選擇靠山線，可以減少需用土地的困難，並有助於山腹地區開發，促進地域均衡發展。此外，對於減少石油能源的依賴，減少交通肇事傷亡損失，以及降低對環境污染等都有助益。

三、中橫鐵路的新建規劃

中部橫貫鐵路，依據初步研究計畫，選定自台中起，東迄花蓮。通車後，台中至花蓮直達車只需八十六分鐘。對於促進本省東西交通便捷、安全，加速東部與中央山脈沿線資源開發，以及建立台中都會區捷運系統，都有助益。

三、開發東部公路交通的規劃

省政府為發展東部，已策訂「台灣東部區域計畫」，範圍涵蓋花蓮、台東兩縣。東部區域因受地理環境影響，發展較西部落後，其主要原因在於對外交通不便所致。省府目前對東部區域公路網系統路線進行的改善、新闢，措施如下：(一)花東公路改善工程：完成後，可提高花蓮台東間運輸能量，加速農村建設發展，符合政府開發東部政策。(二)南迴公路改善工程：本路完成後可開放貨櫃車通行，並可配合屏東鵝鑾鼻公路拓寬，以增進台灣南部東西兩岸之間的運輸功能。(三)蘇花公路改善工程：目標在於解除蘇花公路全線單向行車管制。(四)中部橫貫公路改善工程：改善範圍包括中部橫貫公路主線及宜蘭支線兩線公路沿途災害的防治。本項工程改善後可減少天然災害，標本兼治，使東西部交通暢行無阻。(五)新建中橫公路玉里至玉山線工程：玉里至卓麓段已先行施工完成，卓麓以上路線，為避免破壞生態環境，已結束施工。

上述工程全部完成後，加上北迴、南迴鐵路可連接台灣西部縱貫鐵路，形成環島鐵路系統，則可使東部地區的對外交通趨於四通八達，東部區域開發目標當可加速達成。

四南港頭城隧道公路的規劃：

為改善蘭陽地區與台北間的交通，縮短行車時間，使蘭陽平原成為台北的腹地，均衡地區的發展，在人文經濟上與台北連為一體。案經勘查規劃「南港頭城隧道公路」的闢建。完成後台北至宜蘭僅一小時即可到達，由於交通便捷後，可帶動蘭陽地區的開發，使其成為大台北都會區的衛星城市，而且具有國防價值，以及多方面的效益。

五維護改善既有建設成果：

今後每年除繼續新築公路和新建橋樑外，並將原有次要公路逐年改善拓寬，加鋪柏油路面，以適應交通發展的需要。

六加強發展觀光旅遊事業：

為因應需求，省府已研訂七十七年度至八十年度北海岸、觀音山、八卦山、茂林、花東海岸等五處省定新風景區開發計畫，並對原有的鳳凰谷鳥園、梨山、野柳、烏來、碧潭、日月潭、石門水庫、曾文水庫、烏山頭、澄清湖等十處風景區亦將予以整建。此外，七十六個縣定或地方性的風景區，依據各縣市四年中程計畫也將

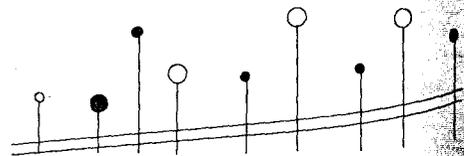
興辦公共設施；二十三處溫泉區正由旅遊局會同各縣市政府研訂四年開發計畫；八十九處森林遊樂區計畫於七十七年度至八十年度進行開發，至於農林廳「改善農業結構提高農民所得方案」中。觀光農業區計畫，也將陸續開發及整建。上開計畫，預計投資總經費約為一百一十億四千餘萬元，預定至民國八十年將可提供每年六千萬人次的觀光旅遊需要。

當前我國的各項建設，突飛猛進。依照政府的既定計畫，在本世紀結束前，每人平均國民所得將提升到一萬三千四百多美元，進入充分開發國家之林。省府為配合中央整體建設，已策訂了長程、中程及年度施政計畫，經濟及交通建設無疑的仍是主要建設項目，也需要更多的建設人才。各位同學在學校都受了良好的教育，走出校門之後，有的繼續深造研究，有的就要投入社會，貢獻所學，施展抱負，創煥特別歡迎大家，參加省政建設行列，為厚植國家力量而共同努力。

敬祝

大家健康愉快，學業日進，鴻圖大展。

謝謝！



榮譽博士林同棧學長致詞

今天很榮幸回來接受博士學位，我想起當初在唐山受學士學位時，是最年輕的一個。由於人生七十才開始，今天在這裏受博士學位，仍然是最年輕的一個。

今天我想要藉這個機會，和大家討論一下「博」與「深」的問題，我想在歷史上，剛開始有「博士」的時候，大家都不是很深的，所以叫「博士」，不叫「深士」。現代科學分工愈專精，學校的分科與社會職業的要求，都叫人往深處鑽研，所以近代所謂「博士」，必須學問非常之「深」，然而太深之後，就變成鑽牛角，現在學生寫博士論文，要深到使人看不懂，只見論文中又是數學方程式，又是圖畫，看也看不懂，只好給他一個博士算了。

今天在座的大多數同學，是學士，就學問而言，可以說「既不博又不深」，這也是沒辦法的事，一方面時間太短，只有四年時間，自然難以有成；另一方面我們的教育家，設計了太多學門，要你們既博又深，結果是博也沒有，深也沒有。

到了碩士的程度，情況稍好，學問是「深」了一些，雖然不見得博。不過我要奉勸各位，如果有機會，學生仍然要繼續

攻讀碩士，碩士要攻讀博士，或者在外面工作，看得博了，再回來攻讀高一層學位以求深，都是一樣很好的。

但是即使得到博士學位，是否就夠「深」了呢？我們現在有「博士後研究」，可見學問之「深」是無止境的，說「大」可以大到天文宇宙之外，說「小」可以小到原子之內。

但是學問在「深」之外，仍然要講求「博」，因為在現實生活中你要應付不同的事，還要應付不同的人，如何能既博又深，真是重要而又複雜的問題。

就我們學校錄取學生的方向言，我們即是走「深」的路線，所以學習到的話普遍地不夠「博」，譬如在人文藝術方面，就有所偏失，如果我們要作為一個成功的領袖人物，就必須對人文、社會有更深的了解，我建議同學在校時應選修些法律、社會、經濟等學科，使自己能「博」。

至於畢業的同學，到底該求博或求深？我只能說：隨你的天賦、嗜好或目前的社會所需，或求深，或求博，都需要個人自己下決心，尤其要視社會所需去求變，或由深而博，或由博而深，甚或在「博」

