



中華民國三十一年十二月十四日出版 西南公報 第六二二期 本報專供本局外人閱 (存密) 中華郵政特准掛號認爲新聞紙類 第一九一八號

展開國防科學運動

目前正在進行的國際戰爭，是侵略者與反侵略者爲爭取主奴榮辱地位的鬥爭，也是壓迫者與被壓迫者作生死存亡的最後搏鬥。德國俾斯麥之名言曰：「吾人欲求國家之富強，無他，惟鐵與血耳。」現代戰爭，惟國力是視，武器之威力，士兵之勇敢，實相輔相成，以造成光榮之勝利。國防科學爲應強代戰鬥力之新必需，當爲從事作戰基本條件，任何戰鬥國家所不能不特加注意的。在侵略者方面，爲助長其狂熱的氣焰，爲迅速達成其掠奪奪取目的，是要運用國防科學爲工具，強化戰鬥力，來摧毀一切反抗力。在被侵略者方面，爲要保障其人民的生存與領土主權的完整，和打擊侵略者阻止人類和平與發展的狂瀾企圖，更不能不注重國防科學，鞏固疆固，以建立其維護人類和平秩序的防衛力量。

抗戰五年餘來的經驗，使我們充分體認了國防科學的迫切需要，尤其是我們領袖訓示我們：「沒有國防，即沒有國家，沒有科學，即沒有國防。」我們全國上下，秉承領袖這種重視國防科學的意旨，應如何策警警惕，精研敏求，切實做到「集中我們科學家的力量，發揮科學研究的精神，創造國防科學的新發明，以貢獻國家，鞏固國防，爭取勝利，保障人類正義和平。」

但國防科學並不是科學理論的純學術研究，也不是與戰爭無關的非應用科學，他是從事研究，怎樣配合着國家的政治、經濟、軍事、文化、工業等機構，而運用全國人力物力財力與精神力量，在建設國防的總目標下，以爭取國家自由獨立生存的一種工具。換句話說，他是一種以國防建設爲中心的總動員工作。所以我們開展國防科學運動，不僅在於科學研究空氣應立即培植，科學方法應力求其普遍運用，而對於人力是否已經充分發揮，物力是否已能充分應用，人力物力的組織，是否充分合理的與戰鬥要求相配合，都不能不特加注意，而致其最大的努力。

就僅以科學研究空氣的養成與科學方法的普遍運用兩點而言，成們國家過去的努力，顯然不夠，祇要舉出幾個顯著的例子便可充分的說明，譬如在國防上最重要的爲軍需工業的發展，軍需工業的生產，不但求其能「生產」，且必須求其能「再生」，譬如軍需工業，不但是要能製造槍砲、彈藥、飛機、坦克，而且必須要能自己製造槍砲、彈藥、飛機、坦克的機器，方能一面以大量的再生產充實國防武器；一面以日新月異之技術，加強國防戰鬥力。但我們國家的軍需工業怎樣呢？我們不但是主要的武器還不能自己生產，即使自能生產的武器，也要用輸入的機器或輔以輸入的機件來裝配，若千年來，並沒有一個完密的設計發表出來，足以改正這種缺點。(未完)

本期要目

- 展開國防科學運動(上).....社論轉載
- 廉價路商構造原理概述(續).....陳本端
- 專載：天山路南關國際路設計.....馮宏燮
- 舉辦技術人員訓練.....
- 專則：人事管理條例.....
- 專門職業及技術人員考試辦法.....
- 到西北去(一).....蔣經國
- 到西北去(二).....蔣經國
- 英首相邱吉爾素掃.....資料室

（續）述概理原造構面路價廉

本陳



（六）土壤剪力概述

土壤剪力之研究與實驗，歷經土壤學者之探討，已有相當之結論。此種剪力，其影響於公路者，雖為數不少，然其學理大者，蓋有四端。一為路基之坍方，二為土基之下沉，三為撓性路面之成槽，四為路面基石之下積。欲求路基穩定，必須土壤剪力增強，（自然土壤內水份須予加防制），方能無虞，所謂土壤剪力之界說，可以類項表明之，一為黏結力，一為內磨擦力，此兩種合而為一，是曰土壤之剪。目前剪力研究與實驗，研究者不遺餘力，而成績表現，亦頗有可觀。惟此種土壤剪力，在公路土基工程之中，最關重要，往往談土壤之優劣者，必須就其剪力之強弱，以定其工程性良劣之根其

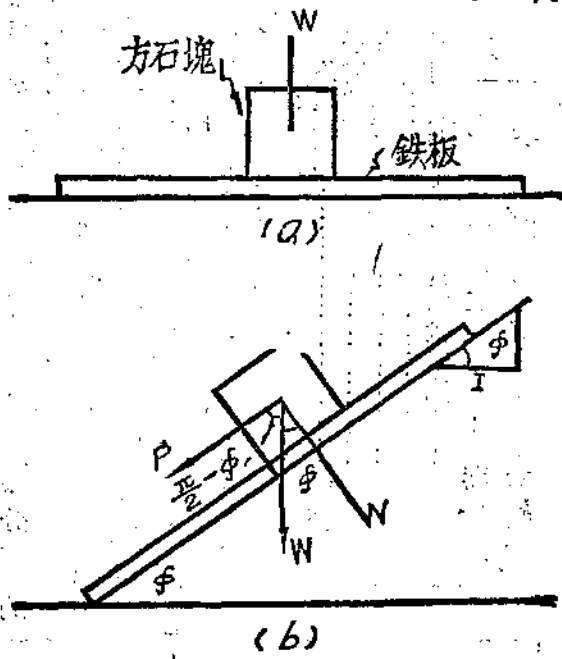
，不可不加以注意，至其剪力中之內磨擦部份，可以下列公式計算之：
 $S = P \tan \phi$ (以單位面積計算)
 其中 S 為剪力之內磨擦力，P 為垂直滑面部份之土重， ϕ 為內磨擦角，其 $\tan \phi = S/P$ 曰內磨擦係數。

至於土壤整個之剪力，則可以下列公式計算之：

$$C + P \tan \phi = P \tan \phi + C \dots \dots \dots \text{公式(六)}$$

其中 C 為土壤黏結力。由於公式(六)之規定，則土壤中，可分為散粒土壤及黏粒土壤兩種，散粒土壤乃富於內磨擦力而無黏結力，如砂料是。黏粒土壤，則富於黏結力而無內磨擦力，如泥土是。故散粒土壤之剪力等於 $P \tan \phi$ ，而純淨泥土（指毫無砂粒之黏土）之剪力等於 C。兩種土壤如配合適宜，其混合體之剪力較任何單獨一種為大也。

剪力中之內磨擦力，與所受外來壓力，極有關係，例如下圖可以比喻土壤內磨擦力之情形。在圖中(a)部，係用一尺見方之石塊，置於鐵板之上，因鐵板平放，故石塊之重量完全集中於其上，若無外力推拉，石塊必不變更其位置，但石塊與鐵板之磨擦力，仍隱然存在，其值等 w ，其中 w 為磨擦係數，與土壤之內磨擦力，同一理論。但將鐵板斜立之後，如圖中(b)部，則石塊重量可分為兩部，一垂直於鐵板曰 N，一平行於鐵板曰 P，若鐵板斜度為 1 比 h，則



$$N = W \cos \phi = \frac{1}{\sqrt{1+h^2}} W \dots \dots \dots \text{公式(七)}$$

$$P = W \sin \phi = \frac{h}{\sqrt{1+h^2}} W \dots \dots \dots \text{公式(八)}$$

其磨擦力之值則為：

$$N \phi = W \phi \frac{1}{\sqrt{1+h^2}} \dots \dots \dots \text{公式(九)}$$

如此可見，鐵板斜度愈高，則滑坍之可能性愈大，俟至 ϕ 與 ϕ 值相等時，適為平衡，稍一超過，則石塊滑下矣。
 根據斯密斯之研究， ϕ 值至 0.30 (即 $\phi = 17^\circ$) 時，石塊即開始下滑，土壤之剪力，亦不外乎此理。但如將鐵板面作成粗糙之狀，則 ϕ

至○.七○(必)時，石塊方始下滑，若將
 鐵板面塗以滑油，則h值可至○.一○(必)時，
 由此而觀，土壤之下場，關係至多，往往路
 邊邊坡坍塌，皆因雨水內浸，使其不透水層發生
 滑溜，而上部土壤塌下，猶如塗板以油也。
 至於剪力中之黏結力，亦為土壤中不可忽視
 之性質，例如圖中之鐵板，在h值等於○.三○
 時，石塊始能滑下，但如塗以黏性之膠水於鐵板
 之上，則h值可以提高至一.四二時，石塊仍可
 保持不動，如此，使其不滑落之原因，可以為膠
 水黏結力之所致。此膠水之黏結力，可以計算。
 設使石塊重一六八.五磅，則：

$$P = 168.5 \times \frac{1.42}{1 + 1.42} = 137.7 \text{磅}$$

石塊與鐵板原有之磨擦力S則：

$$S = 168.5 \times \frac{1}{1 + 1.42} \times 0.3 = 29.1 \text{磅}$$

故膠水之粘結力等於137.7-29.1=108.6磅
 平方呎

由上述舉例而觀，土壤剪力之兩大原素，至
 為重要，而公路土基之健全與否，關係路面之安
 全至大。而攪性路面本身之結構，亦藉此種剪力
 是聚，故土壤剪力所論者，以之論攪性路面，其
 理則一，蓋攪性路面，亦即一種人造之土壤也。

(七)土壤之物理性

土壤研究，對於公路工程，影響至大，而於
 攪性路面，關係尤深。良以土質為路面之基礎，
 不特路面本身需要堅強，而土基之上，適否路面

之建築，亦須視土質力量之強弱為標準。土壤物
 理性，可分述於下：
 土壤之分析：土壤在物理方面言之，可分顆
 粒之大小，顆粒之形狀，及細胞之構造三者。是
 以土壤之類別，可視其顆粒大小以名之，計有六
 種如下：

- (a) 礫石：不能過十號篩孔者。
- (b) 粗砂：通過十號篩而遺留在四十號篩
者。
- (c) 細砂：通過四十號篩遺留二百七十號
篩者。
- (d) 淤泥：直徑在○.○五至○.○五
公厘者。
- (e) 粘土：直徑在○.○五公厘以下者
- (f) 膠體土：直徑在○.○一公厘以下
者。

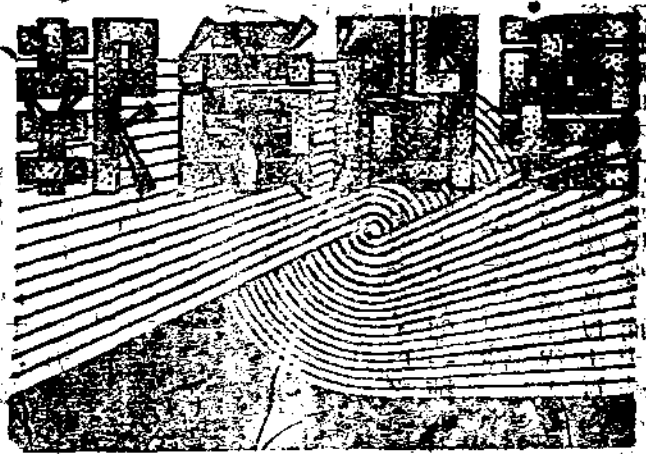
昔者吾人皆知砂土路基較泥土路基為佳，但
 究竟何為砂土，何為泥土，砂土之性質如何，而
 泥土之性質又如何，此種疑問，自土壤工程研究
 發達以後，業已獲得解答，且其物理性試驗法，
 亦有規定，茲將其物理性，概述於下：

- (1) 液體限度：土壤浸水，漸行鬆軟，俟
 其毫無剪力之時，則成為液體狀態。液體限度者
 ，乃使土壤變成液體狀態時所含水量之百分率也
 。由於各種土壤之液體限度，可以知各種土壤毫
 無承重力時應含之水份，更可知土壤顆粒之粗細
 ，與夫土壤內部空隙之大小，而定土質之成份。
- (2) 塑性限度：土壤由乾而濕，漸呈粘性
 ，其起點發現粘性時，土壤所含最少水量之百分

數，謂之塑性限度，可以知某種土壤，需水若干
 ，始可開始發生粘性之作用，而間接的，可以知
 粘土之成份也。

(3) 塑性指數：由土壤液體限度值，減去
 其塑性限度值，其差謂之塑性指數，土壤中無塑
 性限度者，其塑性指數亦等於零，由塑性指數，
 可以知其粘性之程度，指數愈高者，其粘性愈大
 ，例如指數在一以下者，其粘性極弱，自一至七
 者為弱，自五至十五者為強，自十五以上者為最
 強。由於此種現象之研究，普通以土壤材料為路
 面者，如砂土、礫石、以及級配碎石各種，其
 內所含之黏土成份，關係整個混體之性質至大，
 例如含土量多者，遇雨易成泥濘，而含土量少者
 ，在乾燥地方，易於鬆散，故為適合當地氣候起
 見，土壤材料路面含土量之設計，須以其塑性指
 數為根據。例如在多雨之區，土量不可過多，故
 其塑性指數，應以在○至三者為宜，在少雨之區
 ，其指數應以在三至九之間者為上，若在乾燥區
 域，其指數以在九至十五之間為妥也。

(4) 縮性限度：土壤含多量之水份，乾後
 其體積必定縮小，水量漸乾，則縮小之程度漸大
 ，但有一限制，即在此限制之內，水量乾後，土
 壤體積並無顯著之收縮，此種水量之百分率，謂
 之縮性限度。是以土壤之含水量不宜過多，以防
 乾後收縮而現破裂之象。黏性極弱之土壤，其縮
 性限度，必在其液體限度與塑性限度伴值之間，
 弱黏性之土壤，其限度約為百分之十至二十。
 但縮性限度及塑性限度，則無確定之關係，普通
 情形，縮性限度愈小，則其體積之收縮愈大，故
 在公路之上，土壤之縮性限度，以大者較為適宜
 (未完)



舉辦技術人員訓練

★局為提高養路人員知識
 ★技能，增進服務效率起
 見，特舉辦公路初級技
 術人員訓練班，第一期定於三十二
 年元月四日在貴陽開課，所有本局
 各工程處，應各就所屬工務員以下
 人員中，選送三名至四名，於本年
 十二月二十五日以前來局報到，聽
 候入班受訓，此項人員來班旅費，
 由各該工程處墊借，經已抄發訓練
 班簡章一份，令飭各工程處遵照，
 並將指派人員名單，先行報查。附

刊佈章如下：
 西南公路工務局公路初級技術
 人員訓練班章程

- 一、本班係以訓練本局初級工程人員（如監工、助理員、助理工務員、工務員等）使獲有公路工程之一般學識及技能為目的
- 二、本班授課程度規定介於初級與高級職業學校程度之間選取教材摘要教授
- 三、本班每期受訓人數以四十人為度先由各工程處主任遴選將各該員學歷經驗列單送局備候核定調訓
- 四、本班每期訓練期間規定為四個月其開學日期另行通告
- 五、本班設主任一人教務長訓育長各一人講師若干人均由局長聘請之辦事員書記若干人由主任呈請局長於本局職員中調派之
- 六、本班講授之課程規定如左
 1. 精神講話 每週一小時
 2. 黨義 每週一小時
 3. 道路工程學 每週六小時
 4. 橋樑工程學 每週四小時
 5. 房屋工程學 每週二小時
 6. 軍事工程學（槍修破壞）每週三小時
 7. 材料及結構學每週四小時
 8. 鋼筋混凝土學每週一小時

9. 土壤工程學 每週三小時
10. 衛生工程學 每週三小時
11. 測量工程學 每週三小時
12. 工程製圖 每週三小時
13. 實習（道路土壞測量）每週六小時
14. 衛生常識 每週一小時
15. 會計學 每週六小時
16. 早會 每週六小時

七、本班受訓人員除在受訓期內仍支原薪及附加費外往返旅費得按本局出差旅費辦法支給之

八、本班受訓人員之膳宿及應需之文具等由本班供給之

九、受訓人員應依期報到所遺職務由各該工程處主管分別派員暫行代理

十、受訓人員訓練期滿成績及格者由本局給予畢業證書

十一、受訓人員訓練期滿後仍回原處供職其成績優異者得酌予晉級加薪以資獎勵

十二、受訓人員訓練期滿後應在本局服務至少二年不得藉故辭職

電飭舉行橋梁檢查

★本局各段重要橋梁維護
 ★辦法業經參照大局頒，
 ★發辦法加以修正。令飭
 各段遵照辦理在案；茲奉大局電催
 將檢查橋梁各項報告概算等，統限
 於十一月月底以前呈送，以便核定

奉頒人事管理條例

★奉 大局本年十月十三
 日甲字第一七二六三號
 訓令，轉頒人事管理條
 例，飭令知照等因；奉此，自應遵
 照，茲將人事管理條例，全文刊載
 於后：（見本報第八版）

技術人員考試法

★奉 大局本年十月卅日
 第一七七四號訓令，
 為轉奉國民政府明令公
 布專門職業及技術人員考試法，通
 飭施行，令飭知照等因；奉此，自
 應一體遵照。茲將該項辦法刊載於
 后（見本報第八版）

協緝司機

★查源委員會運務處卅一
 年十月十五日運字第七
 一八九號公函略開：「
 本處司機項偉，駁車肇禍，傷人
 命，長罪在逃，殊屬大干法紀，除
 予開革吊銷執照暨飭屬緝協外，相
 應開具該司機年籍表，函請協緝」
 等由；准此，應即一體協緝。茲將
 該司機年籍開列於后：
 計開司機項偉年廿九歲江蘇鎮江人



天山南路另闢國際路線計劃

馮效設

撰撰「天山南路另闢國際路線之建議」一文，曾登載第八十二期抗戰與交通，在此期間，時局變化，日益急劇，致天山南路之綫，益有不可再緩之勢。顧茲事體大，路綫又長，議者或怯於作始維艱，未肯措意，實則並不甚難，誠能分析而研究之，就其難者徹底檢討，必有端緒。

茲將之成否，關於政治者多，關於工程者少，當此救焚拯溺之際，必須舉國一致，合全力以赴之，故首須地方官與地方團體盡力贊助，其次則對外交涉，俾國境以外，得以順利進行而無所阻礙，始有成功之望，此皆政治之難題，急待解決者。

工程方面，當以積工、儲糧、運料、居住四項為最要，預計全路約需技術工人二萬名，凡開山築橋建房等事，均須技術工人為之，其填挖路基，及輔助技術工人等，則為普通工人，約需八萬名。技術工人，可於各城市各礦路招用，普通工人，則人數較多，必需政府協助，由預備役民中撥用一部份，始能有濟，塞外荒寒，生活較苦，優其待遇，理亦宜之。

其次則為儲糧問題，阿爾金山南麓，古號荒礦，近年雖產小米，為數有限，採購糧食，應分作兩項辦法。第一項以晉德為中心，收集沿黃河以東各省之糧食，分運進東路各工段。第二項

則以俄境鄂什為中心，收集國境內外糧食，分發進西路各工段。其輸送方法，可用口外大輪車，該車之輪徑，約為五英尺，行駛於鬆沙地上，尚便利。

其次則為運料問題，材料總站，擬設於貴德及鄂什兩處，再沿綫約每百公里，設運輸分站一處，照應沿途運輸，並約設無線電台，以利通訊，在可能範圍內，儘量利用水道，進西則山嶺頗多，大車與駝馬，可兼用之。

又其次則為居住問題，塞外草地，無民房可租，天寒較早，房屋一項，必須及早預備。然草創之初，應先用帳棚，逐漸搭架草屋，厚其坭汚，亦可以蔽風雪。工人居住者，則以窩舖為宜，以其易於設立，而便於遷移也。然居住問題之中，食水一項，至為重要，必須探明水源，始可設立棚屋，其無泉水之處，則可開井。天山南路接近星宿海，地中必有源泉，開井亦無甚深。

以上四項，如獲順利解決，則工程問題，思過半矣。其餘則為幹部之組織，其屬於內部者，設立工務委員會，以為推動機關。其屬於外部者，各工務段之組織，由總工程師酌定，經委員會審核施行。工程之主要目的，係在運行通車，一切施工手續，宜力取簡單，免除無謂之延擱，寧可耗鉅款於將來，不可費片刻於今日。然測量一

事，耗時太多，應採用最便方法，縮短時間，茲擬由總工程師指定路線必經各地點，各該地點，即為各工段之分界，其段內山地多者，里數酌減，平地多者，里數加長。各工段分派既定，即由各段人員互相接洽，擇定各該段接綫之處，各自測所管段內之地，限期報竣，經委員會核准後，立即開工。如此，則測量時間，大可減少，以天

至於工程實施，亦以節省時間為第一着。塞外水道，多屬乾河，唯雨時有水，木筏橋樑易被沖失，宜避免架橋，即以石作漫橋，車由橋上通過。其禦土牆溝洞等工，耗費時日，亦以節省為佳。洋灰等料，非必需者，概不必用，所有永久及保固工程，均待通車後再加修。

開辦之初，自當撥用開辦費，而全部工程預算之批准，亦宜稍予變通，以免歷時太久。茲擬各段測量後，全部預算，已具端倪，此項概數，呈報政府備案，以為動支之根據。

若全路分作十大段，每段三六〇公里，每大段再分作四段，照上所述辦法，同時進行，以三個月為籌備之測量時間，以八個月為施工時間（嚴冬除外），儘可變通。然必動員大多數人員，通力合作，始克有成，若墨守舊法，費工耗時，則非事勢所許也。

（轉載抗戰與交通）



自重慶至成都也乘飛機，沿途所見，均為山帶雲嵐起伏丘陵，抵成都，即為一片平原，開闢田野；成都氣候溫暖，風景幽美，其街道與住宅都有北平風味，引起了我們許多年在北平讀書的回憶。

成都是三國時劉備建都的地方，古蹟很多，如諸葛武侯墓，望江樓等，多已倒塌荒蕪；華西壩長文化區，金陵大學，華西大學都設在那裏，校舍建築莊嚴富麗，四圍環境整齊清潔，一切設計與管理，均由外人負責，風景幽雅，秩序井然，與城區「烏市」「蟲市」骯髒落伍的愚昧風味相對照，真好像兩個不同的世紀，令人感到無限的惶愧！

到西北去(二)

蔣經國

成都給我的印象是茶館多，差不多任何一條街巷都有，每日自清晨至深夜都滿座着人。起先，我奇怪為什麼這許多人整日悠閒清談，無所事事，後來才曉得四川人的「生意經」都在茶館中談判，但是這些畸形的墮落的現象，就是成都的縮影。

當地一個老先生才對我解釋了這個掌故，據稱三國諸葛亮的死，川人非常悲痛，在出喪的那一日，附近老百姓都自動頭戴白孝，以示哀悼；其時，正是十月深秋季節，白孝戴在頭上，一直忘却取下，代代相傳，所以造成這種風氣。這雖然近乎神話，然而諸葛亮為中國歷史上的偉大軍事家，却是值得我們追懷景仰的！

二、飛越秦嶺到長安
在蓉稍息，即乘飛機赴寶雞，約需二小時可達，飛機低空慢行於雲層中，將抵一片銀白，蔚為奇觀，原來西北高地尚冬眠在冰雪嚴寒中呢？飛機剛越山頂而過，忽然急轉退回，繞山腰飛行，機師鎮靜之後，告訴我山頂上飛機有受氣壓驟擊毀滅冰山危險。人與自然鬥爭，真是一刻不能鬆懈，科學征服自然，更有待我們繼續努力！

抵寶雞，即完全西北風味，第一印象是大輪馬車到處可見；第二印象是窩洞土窯遍野，女人小脚最多。寶雞是西北交通中心，古今軍事重鎮。隴海路東通西安洛陽，西至甘肅天水一線正趕修中，一百四十公里距離，要穿過一百四十多個山洞，工程偉大艱鉅，可以想見。抵寶雞，當晚即乘火車赴西安，住城東南下馬陵，該地相傳是漢朝董仲舒墓，門人至此多下馬，故名。西安是西北抗戰的大本營，也是中國歷史博物館，有一百零四個古蹟，一千四百一十二個工廠，有大規模的戰時幹部訓練團與大學中學，街道建築廣闊雄壯，社會風氣樸實莊嚴，給予我一種極感動而興奮的印象。

在川西各地，可以看到一種普通風俗，就是無論男女老幼的鄉下老倌，一年四季都圍有一塊白布在頭上，常好的時候，但見一片白頭動來動去，很是有趣；起先我不懂這是什麼作用，後來

大光明的鏡頭，才是未來新中國的希望的象徵，有一位朋友送了一句聯語給我：「四川成都，重慶中華」，意義非常深長，但是下聯我還未曾想到。

在西安，我遊歷了許多名勝的地方，首先值得敘述的，是領袖西安蒙難的紀念地臨潼，我特去華清宮參觀，看看領袖所住臥室的槍彈痕，及領袖躲避亂兵的大石窟，石崖長成的形勢，非常古怪，前後左右，圍拱成一洞形，恰好可容一人射入，好像這石窟是專為保護領袖而生的，名為「復原石」，實在無愧！可惜後來許多遊歷的人士，都在石上刻字留念，損壞太多，已經改變當日的容貌。華清宮中的貴妃池，相傳是楊貴妃洗澡的地方，是否可靠，不得而知。

秦始皇的墓地很荒涼，昔日威風，只剩下枯草叢生；但是秦始皇所建的萬里長城與偉大的事業，却永垂不

朽，人生百年，榮華富貴都是一場空，只有革命事業，才是永生不死的。

其次是遊武家坡，參觀「平賈別墅」的密洞，密洞已破舊不堪，有一老太婆住在那裏，附近牆上的打油詩多不可數，都是會往遊歷的人所發的牢騷。據當地的人談，有的說王寶川並未住過這裏，有的說薛平貴住在這裏，也有的說王寶川住過這裏，傳說紛紛，莫衷一是。

在西安勾留數日，即沿鐵路去洛陽，與敵人只隔一條黃河，遙遙可見敵兵行動及敵軍砲位。過潼關，有所謂「撞關車」，亦為戰地佳話：因為對河敵人砲口整日噴準着火車在河中通過，只等聽到火車在河中通過聲響，就依計算時間連接射擊，如稍為大意，即有中彈危險。「撞關車」就是靠司機一種特殊經驗與技術，冒險衝過敵人彈道而得名的，因同行者的勸阻，未能一嘗「撞關」的滋味。

(未完)

英首相邱吉爾素描

資料室譯

原文載英大使館新聞處出版之英文週刊第一期作者 Phyllis Moir 君為邱氏之秘書故寫來親切有味 或為逐譯以饗讀者 一編者

邱吉爾氏從不緩步行路，而喜奔馳，無論在寫信或演說時，都顯示忙迫緊張之狀；如稍遇遲緩，則忿怒非常，口中喃喃作怨語，甚至如頑童作頓足之狀。與人通電話時，非至對方持機候聽，決不先在話機等候發言。

但彼自己雖如此性急，對於別人等待，則毫不介意，與人約會，常常遲延十五分鐘至半小時之久。

當邱氏為陸軍少尉時，威爾斯太子——即以後之愛德華第七世——請其赴宴，邱氏竟使皇室主人及其他貴賓，等候達五十分鐘之久；此後赴任何人之約，均有使對方等候之習慣。

邱氏當燕居時，腦筋仍非常靈敏，不感疲勞，數其上牀後，尚動於閱讀，口中常念大書如鐘一表，其

滿堆各種書報，即在戰時，亦未改變此項習慣。邱氏博聞廣知，對於各種學問，無所不窺，有似一部活動「百科全書」，且記憶力極強。二十年前英國音樂喜劇之歌詞，均能背誦。當吾人在美國憑吊南北戰爭時之戰場遺跡，邱氏對於此類戰後之經過情形，亦極熟悉，使人驚歎不置。在葛斯堡參觀時，邱氏會糾正擲彈者關於當時軍隊之配置及槍砲之排列等等之解釋，其記憶力之強，均足使人驚奇而嘆服也。

就性情言，邱氏似為一急躁而易發怒之人，但在智慧上言，邱氏實為一天才——而兼謹慎工作者，非但並不性急，且治事精細正確，有條不紊。作者對於邱氏腦筋之清淨，常感驚奇，蓋邱氏雖日理萬幾，而對於一

封未答之書信，亦從未遺忘云。

邱氏遇有喜悅之事，即非常高興；眉飛色舞，淡紅色之圓臉，滿堆笑容。但遇忿怒時，則額額皺眉，人有攫其鋒者必無幸。邱氏從不作無謂之閒談。如談話而入瑣屑之事時，即默不作聲；但講到彼感覺興趣之問題，如政治、文學、或新聞等等，則一風沈默之態，口若懸河，滔滔不絕。

邱氏居輒坐擁書城，好學不倦，常至深夜不眠，渠給予友朋最寶貴之禮物，即為一親筆簽名皮革裝訂之自著手冊。凡與邱氏共事者，無不感覺邱氏之自負不凡。當英國政治為少數與邱氏意見不合之政客操縱時，邱氏周圍之人無不認爲此乃暫時之局面；作者曾屢聞其友人提及如下之一語：「溫斯頓何時可出而組閣……」是也。

邱氏之個性，確使其適於担負此後之重任，渠之抱負全神貫注於如何挽救英國之危亡，毫無絲毫為個人打算之心。有人稱邱氏為：「過度勤勞之機器」，此語在不時雖覺過當，但在戰時則尤稱適當。蓋如此偉大而須全力以赴之事業，在邱氏一生中，尚屬第一次也。

民主國家，對於邱氏之能消除英人之疑慮恐怖，及自餒的心理於國家風雨飄搖之秋，而振奮其精神之奇蹟，咸表驚異。邱氏之自信心極為堅定，作者曾聞渠言曰：「吾人如能堅定不移之信仰，則即能將嚴重之磨煉，忍受非常之痛苦，與夫不斷之艱難，甚至犧牲生命。邱氏著述中會有如下之啓示：「造物慈悲為懷，決不苛求於人類萬物；處危難之境地，如能不顧艱險，沈着應付，一切自可化險為夷也。」

邱氏之個性，確使其適於担負此後之重任，渠之抱負全神貫注於如何挽救英國之危亡，毫無絲毫為個人打算之心。有人稱邱氏為：「

同仁 一經登載 每千字致酬十元

人事管理條例

國民政府三十一年九月二日公佈
同年十一月一日起施行

第一條 中央及地方機關之人事管理除法律另有規定外由考試院銓敘依本條例行之

第二條 五院及其直屬之各部會署各省省政府及院轄市政府各級人事處或人事室

第三條 國民政府各處局各部會署附屬機關各省政府廳處局各縣市政府等設置人事室或人事管理員

第四條 人事管理機構之職掌如左

一、關於本機關有關人事規章之擬訂

二、關於本機關職員送銓敘案件之查核及擬議事項

三、關於本機關職員考勤之紀錄及訓練之籌辦事項

四、關於本機關職員考績考成之籌辦事項

五、關於本機關職員撫卹之簽撥及福利之規則事項

六、關於本機關職員任免遷調獎懲及其他人事之登記事項

七、關於本機關職員修給之簽撥事項

八、關於本機關需用人員依法舉行考試之建議事項

九、關於本機關人事管理之建議及改進事項

十、關於所屬機關有關人事案件之依法核辦事項

十一、關於人事調查統計資料之搜集

第五條 人事處設處長簡任人事室設主任兼任或委任人事管理員委任

第六條 人事處得分科人事室得分股辦事科長主任科員助理員均委任

第七條 人事處處長人事室主任及人事管理員為主管人員餘為佐理人員

第八條 人事管理人員由銓敘部指揮監督其設有銓敘處各省之縣市政府等之人事管理人員仍應遵守各機關之職務規程與其他規則並秉承機關主管長官依法辦理其事務

第九條 人事管理人員之任任由銓敘部依法辦理佐理人員之任任由各該主管人員擬請銓敘部或銓敘處依法辦理

第十條 國立省立中等以上學校及國營省營事業機關之人事管理準用本條例之規定各機關人事管理機構設置規則及辦事規則由銓敘部擬訂呈請考試院核定之本條例施行日期及實施機關以命令定之

專門職業及技術人員考試辦法

國民政府三十一年九月廿四日公佈

第一條 專門職業及技術人員考試依本辦法行之但法律另有規定者依其規定

第二條 本法所稱專門職業及技術人員指左列依法應領證書之人員

一、律師會計師

二、農業技師工業技師礦業技師

三、醫師藥師牙醫師獸醫師助產士護士藥士調劑士

四、河海航行人員引水人員民用航空人員

五、其他依法應領證書之專門職業及技術人員

專門職業及技術人員之考試方法分左列二種

一、試驗

二、檢覈

前項檢覈除簽證件外必要時得舉行面試

第三條 人事處室之設置及其員額由各該機關按其事務之繁簡編制之大小與附屬機關之多寡酌量擬訂送由銓敘部審核但必要時得由銓敘部擬定之人事管理之設置亦同

第四條 專門職業及技術人員考試之種類科別及其應試科目由考試院定之

第五條 中華民國國民有左列資格之一者得應專門職業及技術人員高等考試之試驗

一、公立或經教育部立案或承認之國內外專科以上學校畢業得有證書者

二、有專門學識或技能相當於專科以上學校畢業之學力經驗檢定考試及格者

三、普通考試及格後在行政或公營民營事業機關服務或在社會上執業三年以上有證明文件者

四、普通考試及格後曾任委任職或與委任職相當職務三年以上有證明文件者

(未完)