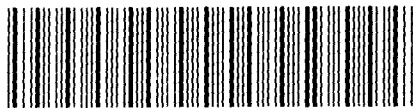


德 國 之 新 戰 術



上海图书馆藏书



A541 212 0012 0984B

大西洋霸權之爭戰

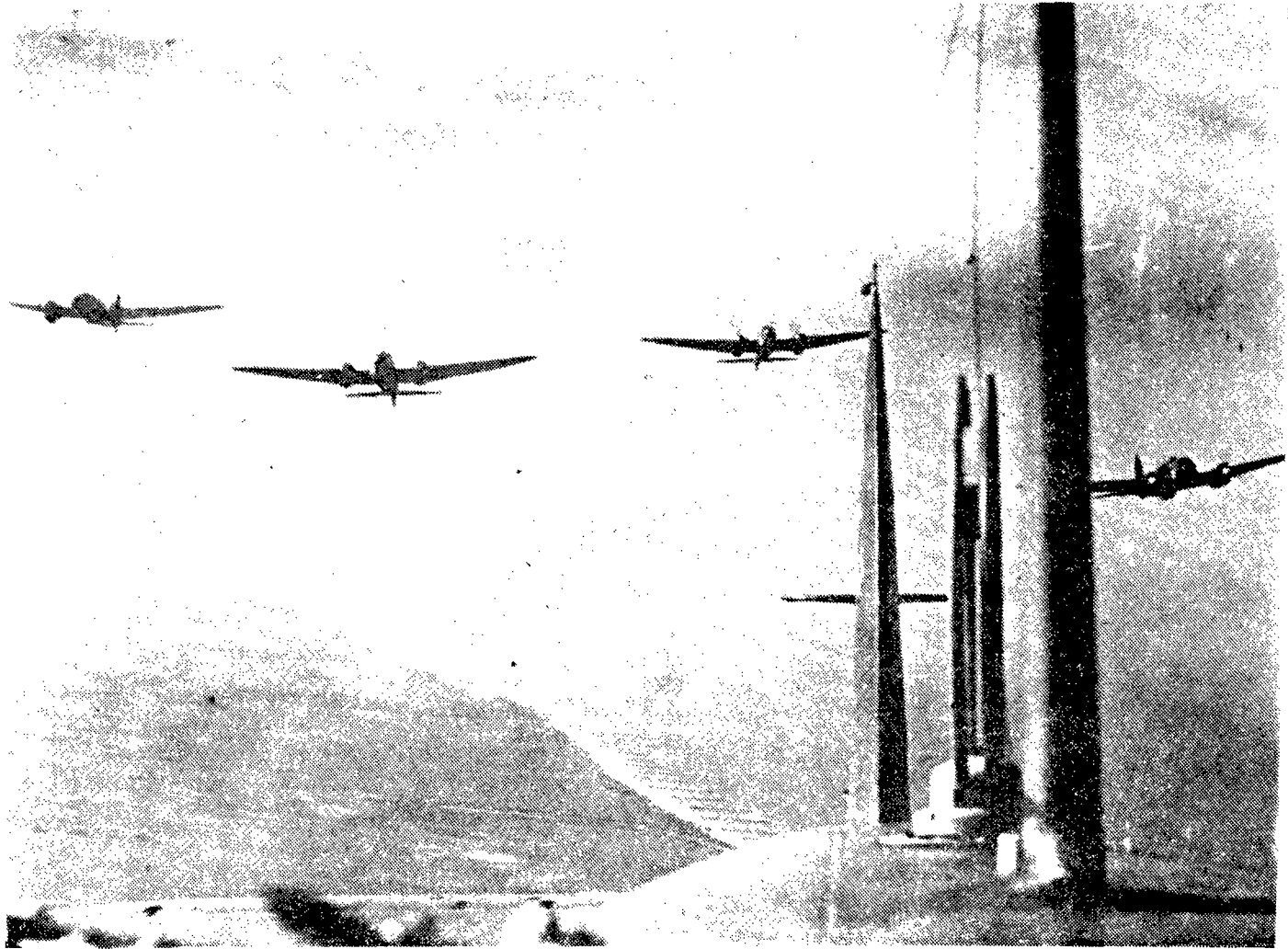
美國海軍大將普刺特曾撰述一文，創議一有效方法，抵制德國潛艇之威脅，據其分析探討之結果，認為空軍之援助極為重要。普氏提及英國邱吉爾首相及比浮白魯克勳爵之言論，謂英政府所最焦慮者，為英船浩大的損失，及英國必須保持橫渡大西洋運送給養之航路是也。普氏深知英國獨力不能完成上述之使命，是以申明美國若欲賦予英國以援助，則護航問題，不可不有一解決之方案。氏復指陳定期貨船之運輸方法，非惟費時較久，遭遇襲擊之機會較多，且遇有損失時，不僅船舶毀壞，所載貨物亦將付諸流水焉，運送飛機尤宜慎重。較妥善之方法，當為選派快船，開足速率，將貨物運過大西洋，大部航程



(Norwich) 斯烏挪城大部東國英炸轟機飛國德

須由美艦護送之，所餘小部航程則由英軍護送之。美國若在紐芬蘭及冰島建造長程飛機及飛船之根據地，則益便利安全矣。普氏竭力主張將冰島作為運英軍火之轉運港，俾收事半功倍之効。

普利特大將深信此次戰事，大西洋居異常重要之地位，非但保護北路之英國航運，須控制大西洋之交通，即維持地中海內英國軍艦軍械給養之資源，亦須倚賴大西洋為後盾。況地中海內英國軍艦需要修繕之時，非送往英國船塢不可。吾人須知直布羅陀已直接受戰事之影響，瑪爾太島之拉伐萊他港久非絕對安全之地，亞歷山大港雖不失為泊舟之良港，但修繕軍艦則設備欠缺，亞丁港亦有同病。因此，英國在大西洋上之霸權，已受了極大的威脅。



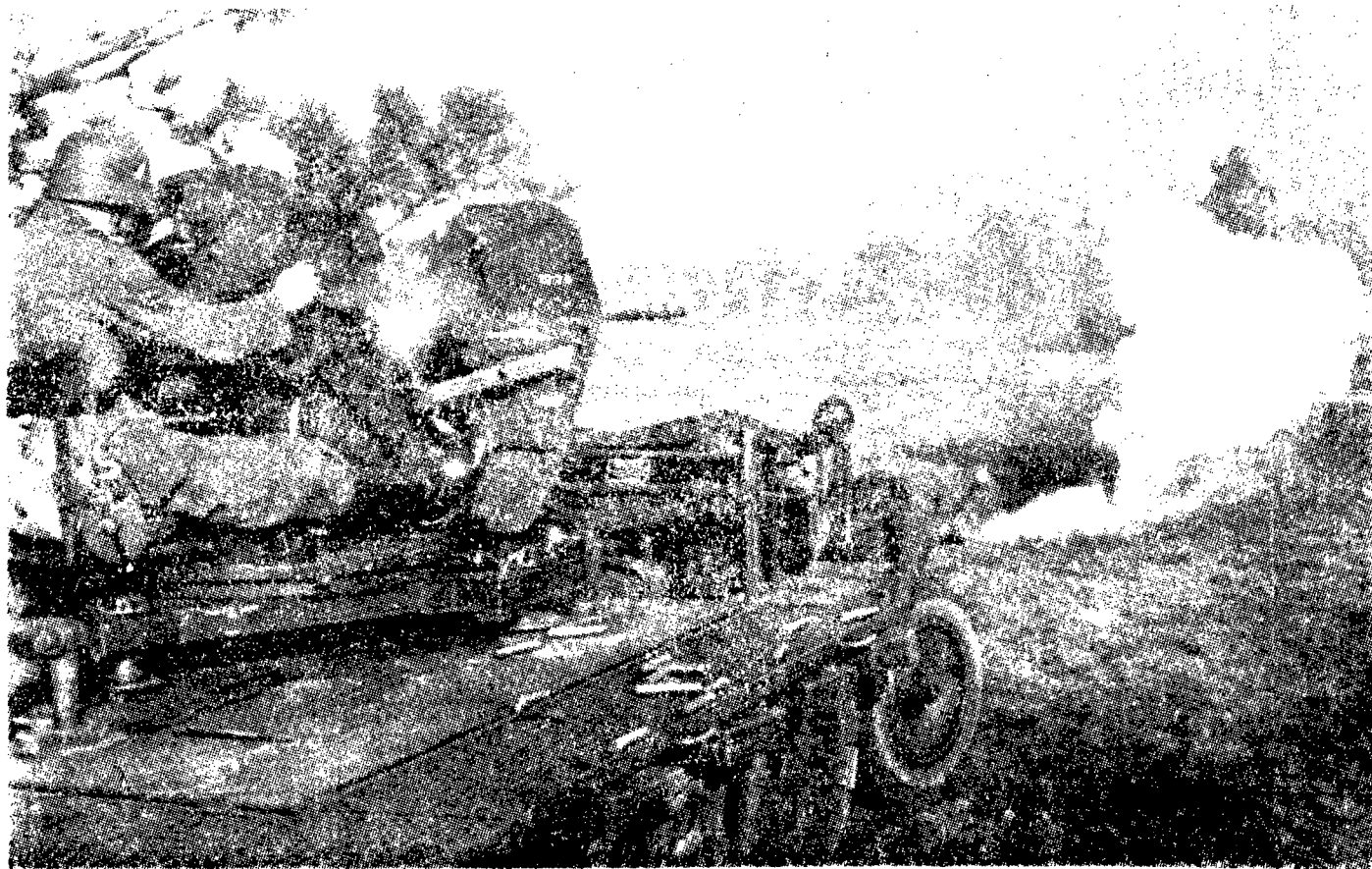
德機炸毀英國軍艦

而今德國海軍在大西洋上之威力，遠較戰前為大，南起法國海岸，北達挪威海濱，德艦咸有進攻大西洋中英艦隊之便利，行見德國之飛機戰艦及潛艇將同時策動，協力攻擊英海軍。彼時天空海底，上下受擊，英艦隊果能長久把持大西洋上之霸權乎？

德國之馬匹與機械化軍隊

德國軍隊，完全是機械化的。臨陣時：列於軍隊之前後左右，和軍隊之尖端及兩側，則有裝甲偵察汽車往來巡邏；開往前綫之步隊及突擊隊之前方，則有戰車為之衝鋒開路；裝甲運送車之任務，是將攜帶槍枝之兵士，運送到配備的地方去；拖炮車所拖者，為加農炮，溜彈炮，平射炮及高射炮等；載重汽車所載者，為軍用品，子彈，工兵隊，傳遞消息之器具，人工烟幕器具，食糧，服裝和建築材料等；載送人員之車輛，及腳踏車，則往來送達命令，傳遞消息；病人運送車，則專送病人。凡此種種皆係機械化車輛之任務，而非用馬匹拖動的車輛所能勝任者。

最近德國閃電戰爭之進行，皆以裝有發動機車輛是賴。例如：前年之德波戰爭，德軍突破波蘭邊道之後，長驅直入，對波軍之側部及後部軍隊施以突擊，並對其後備部隊，和糧食運輸之路綫，切斷其聯絡，最後將波蘭大軍加以包圍，逼使波軍棄甲投降，此皆機械化部隊所建之偉業；他如德軍在荷比法之戰，亦以無敵之勢，對敵軍在英法海峽之主要戰綫猛衝，使英法比大軍與巴黎方面之法軍完全隔離，並將鄧扣克包圍綫縮短，使英法之敗兵，無法逃英，只好走入德國之俘虜營，此亦係機械化部隊所建之奇勳；至於法國最後防綫魏剛綫之突破，其迅速之程度，為有史以來所僅見；再如德軍在北菲戰役中，在數日內所奪獲之土地，比英軍數月中所得者為多，此亦機械化部隊之



德國機械化軍隊長驅直進炸毀敵人軍事目標

功也。因此，德軍之備受世界各國之一致稱揚，實在不足為怪。

但機械化部隊之功用，雖如是偉大，終未能使馬匹絕跡於軍中。

馬匹自古以來，即為人類之良伴。時至今日，馬隊之衝鋒能力雖因機關鎗之掃射，已減其效用，然戰爭所達之處，不免有沙地，水澤，小徑，荒原，狹路，在這些地方，馬匹比車輛則較為適用。他如在冰天雪地之時，秋風連雨道路泥濘之際，馬匹之功用更益顯著。凡戰地上之一切羊腸曲徑，兵士足跡所能到之處，馬匹亦能追蹤而至。且馬匹還有比車輛更便利的地方，車輛一遇汽油用盡時，則無法前進，馬匹則不然，雖遇飼料未能準時運到時，亦能依舊前進，因其食物，隨地皆有，得之甚易。至於驟與小馬之功用亦與馬匹相等。



旋周人敵與備準上綫前在車克坦國德

總而言之，德軍最能利用新時代之一切技術，同時對於歷來傳統所用之戰器，亦不一概拋棄不用，因在時間與地位上言之，各物均有其用，因此，德軍中之口號為「馬匹與發動機並用」云。

飛機為歐戰致勝之利器

自從此次歐戰開始以來，軍事專家與非專家，都很注意一個問題，就是：飛機與戰船二者之中，究以何者為強。這問題實在非專家與非專家所能解決的，因為牠的樹立，根本就不對。其不對的地方就是：（一）戰艦與飛機建造費相差太遠，如用建造一只戰艦所耗費的款項，來建造飛機，即造成幾千架飛機也是很容易；（二）建造這兩件戰器，所需的時間亦大大不同，一只戰艦的建造，至少需要兩年的工夫，而飛機於一個星期之內，即能造出數百架來。縱然我們把經濟和時間方面撇開不論，那麼戰船與飛機之直接戰鬥，也還是居於次要地位，因為在眼前空戰中之最有關係的，並不是專門毀滅敵人之海戰力。況

且德國絕對是無須把英國龐大海軍的抵抗力，予以低評的。

飛機與艦隊孰優孰劣的問題，既無樹立的餘地，那麼在這一件事體中，正確的問題究竟怎樣？正確問題應為：在歐戰眼前的狀況下，能使戰事得以解決的，究屬於那一種軍器，進攻的空軍麼？抑或施以抵抗的軍艦呢？為的是要答復這一個問題，我們可以把現在空軍所應解決的各項任務，作簡畧之敘述。不過在這兒所說的現下的空軍，當然是指德國的空軍。德國空軍之任務，也是要分為抵抗與進攻兩方面的。在抵抗方面，飛機主要的任務，自然須要把進攻的敵機打退，並予以毀滅。可是因為眼前英國對於德國，並不能發動任何陸地上的戰鬥，所以德國的空軍，並用不着担任毀滅英國陸軍的任務。英軍一

不作在歐洲大陸登陸之嘗試，德軍即無對於英國陸軍隊，予以毀滅之機會。由此觀之，德國空軍之主要任務，却仍在進攻方面，而決斷此次歐戰之勝負，亦以空軍之進攻是賴。

德國空軍之進攻以前，先有武裝飛機從事偵查，以斷定敵軍所在地點，然後決定進攻之目標。此項目標，未必皆是英國之海上戰鬥力，凡屬英國之工場，船塢，倉庫，船廠，飛機場等，尤其是英國海上的商船，無不皆為飛機轟炸之目標。在美國航空專家賽外斯奇少佐 (Major de Seversky) 所寫的，而經合衆社傳佈的一篇文章中，竟承認有半數的英國船隻，皆為德國空軍所炸毀了。按得賽外斯奇氏之意見，軍艦護送商船之辦法，不是有勁的抵禦空軍之襲擊。氏在這篇文

章中曾說：「只有空軍纔是抵抗空軍的有效軍器」。因此，氏以為護航是無濟於事，他主張加強製造飛機供給英國。再者，根據美國其他方面之言論，如「航空」雜誌上，所發表的意見：英。美。德三國飛機之品質，是相等的。所以對於大英帝國三島所施行之空戰中，其勝負之因素，必決定於飛機製造之數量。換言之，就是那一國製造飛機最多，那一國纔能操必勝之左券。

在這一點上，德國飛機之製造，絕無可疑是處於優越之地位的。所以歐戰將來的結果，自不難預測了。況且有大批飛機，必須有大批的飛機師，而造就這大批的飛機師，更不是一件容易的事體。德國對於飛機師的訓練，是有系統的，是包括德國全民族的，是自飛機師幼



地屬菲北國英毀轟機炸轟國德

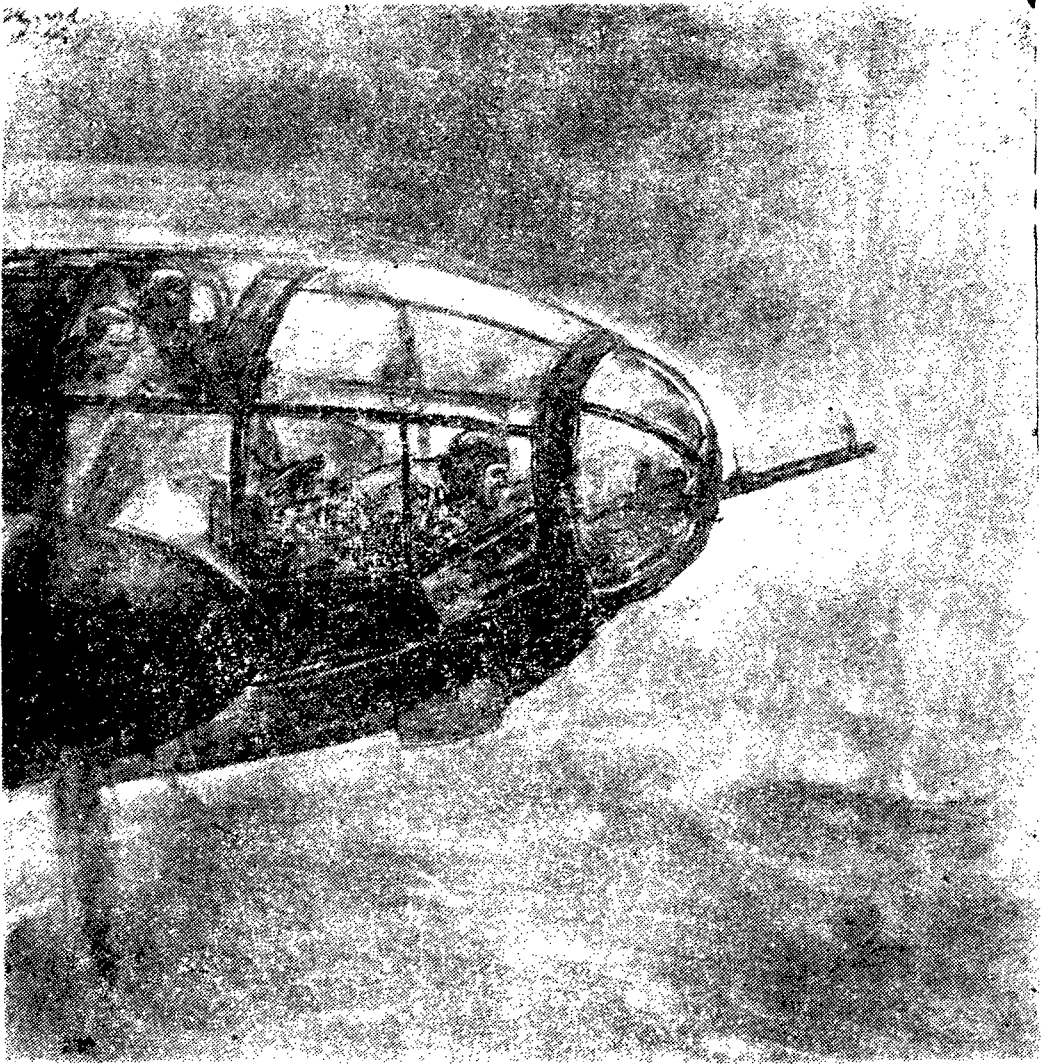
稚時期即已開始的。而德國的敵人方面，正在臨渴掘井，恐怕來不及吧！現在我們就德國製造飛機的情形，略為敘述於下。

德國製造飛機事業，並不自此戰事始，德國飛機製造之統一和澈底改良，已經於戰前數年開始了。所以當英國的飛機製造剛才開始時，當美國的航空計劃還在建築師與工程師底圖樣上的時候，德國的飛機製造已經充分地進行發展了。

根據紐約泰晤士報之估計，德國飛機之製造，每月可產生三千至六千架。該報此項報告是根據確切消息而來的。假使我們仍認此項數字尚有不可靠之處，而定這兩個數目之間的一個均中的數目，那麼就是每月可出四千五百架。照這數目計算，德國一年的產量，總要超過

五萬五千架了。這樣高額的產量，根據美國自身的估計，美國至早須至一九四二年底纔能達得到的。眼前美國飛機之產量，每月尚不能超出一千五百架。根據紐約泰晤士報，美國自一九四〇年七月直至一九四一年七月中，所製造的飛機，只有一萬一千架。

美國政府裡人員於宣傳方面往往過甚其辭，他們所發表的飛機製造數目，實在覺得太可笑啊。最近哈利何不欣斯 (Harry Hopkins) 先生在倫敦竟然宣稱美國在最近數月中，已經把好幾千架飛機運往英國了。這數目幾乎是美國一年中所產生的半數飛機，所以人們不相信他的話，是不足怪的。因為美國絕對不會不顧本國自身的軍備情況，而這樣來犧牲。



員船難遇護救上海中地在機飛國德

假使我們把英國飛機的產量同美國飛機的產量拿來和德國飛機的數目作比較，根據美國自己的報告，英國每年飛機之產量，為一萬八千架。在這個數目上，縱然我們不把英國飛機之數量因德國空襲而減少之情形也計算上去，德國飛機數量究為英美二國所望塵莫及的。即使美國人所聲言的，他們要把他們的一半飛機分給英國為可靠的話，那也是無濟於事。因為美國飛機之數目，須俟一九四三年一月以後，每年纔有二萬八千架的產量，在這種情形之下，即使美國能把全數的飛機，都供給英國使用，英國每年所能支配的飛機總數，和德國比較，仍是要差千架左右。美國以全部飛機供給英國，是絕對不可能的。

且在眼前戰事的情勢中，尚有其他對於英國極不利的地方，簡直

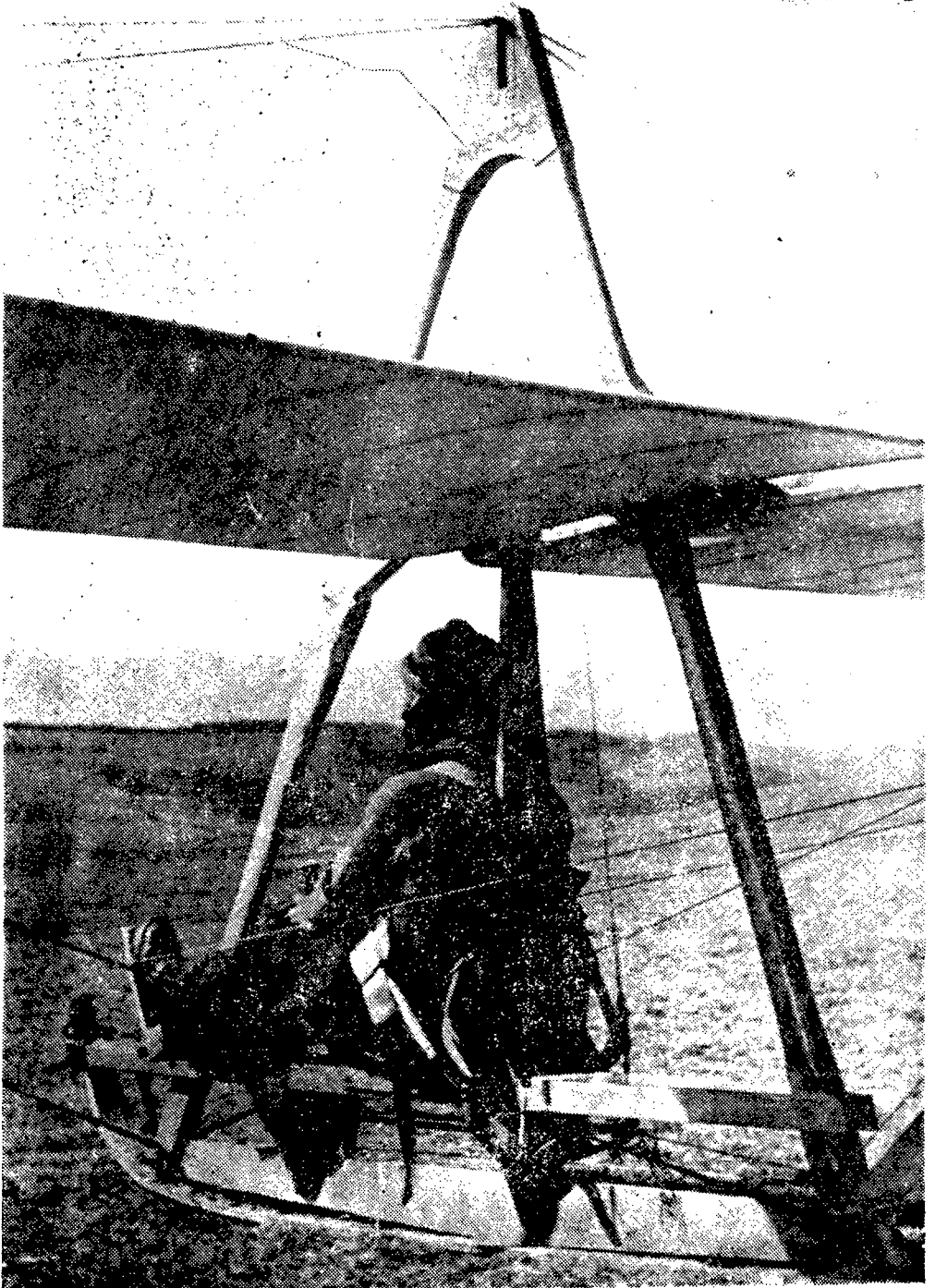
會使英國所求同德國空軍平等的時期，永遠不會實現的：因為優越的德國空軍，是不間斷地阻止美國的飛機運達英國的本土，且予英國的飛機廠時加破壞，使英國飛機的製造永無達到其預定數字之可能。綜合上述種種情況觀之，可知，具有決定此次歐戰能力的，必是德國的空軍了。

德國青年習練飛行

德國空軍總司令戈林上將最近發出一命令，勉勵德國人民來參加航空運動，使將來个个國民皆成為「飛將軍」。這命令的意思，不但是要保留德國今日在天空中所佔不可否認之優勢，也是要德國的空軍在此次歐戰以後更發展更偉大。

現在航空運動推行德國全境，其目的不祇在喚起青年對於航空上增加興趣，因為德國青年對於航空已有相當之認識了。戈林將軍之目的是在使家長們能更努力勉勵其子弟投効航空訓練。目前隸希特勒之青年團已有青年航空員一一五〇〇〇人，準備於航空上獻身於德國家矣。

這德國青年航空隊，係於一九三七年由德國航空運動聯合會所蛻化而成的，稱為國社黨飛行隊。該隊直接由戈林上將親自領導，從事初步軍事訓練之工作，其指揮官為現在荷蘭任司令之克利斯蒂安遜空軍上將。國社黨飛行隊於德國各地，均設有分隊，凡年在十一至十八歲之德國青年，均可加入。訓練規程是理論和實際並行，對於航空之基本知識和駕駛術，每一學員均經有嚴格的訓練。受訓者先在學校中練習飛機模型之應用，教官均是經驗有素的航空人才。初步訓練二三年後，已達十四歲年齡之航空員，可升入希特勒青年團，開始正式初步軍事訓練。同時航空員亦須到工場內學習模型飛機及滑翔機等，使之逐漸熟稔各種機件之構造和修理。



德國青年在正滑翔飛行訓練

完畢初步軍事訓練課程後，第二步訓練即告完成，第三步訓練隨之開始。學員至此，對於航空之興趣，亦更增加，於是學子紛紛前往郊外飛行場，從事滑翔之遊戲。

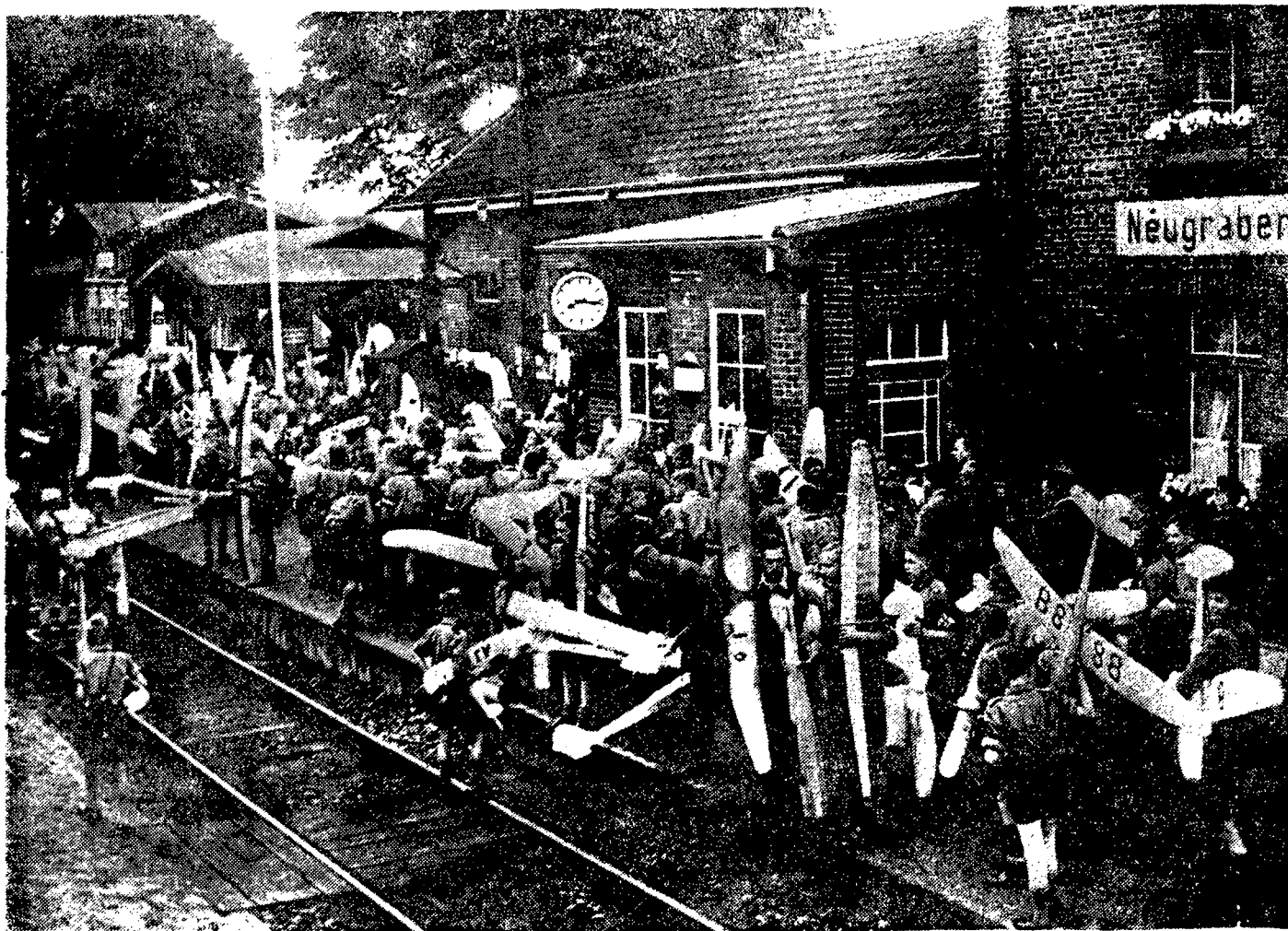
在第一階段訓練期內，所有青年，均受同等訓練。不過監督者，已從事留意各青年之特性，以便將來就其所長，而造就之。如長於飛行者，則送入高級飛行班。長於無線電或機械者，則送入無線電或機械班。同時也注意航空員之體格，智力及品德之教育，飛行實習員之體格，固無時不在國社黨飛行隊醫師之嚴格注意中也。

十五歲之實習員，對於飛行技術已獲得很好的基礎了。在適宜山坡之上，彼等即開始滑翔，直綫式及曲綫式之飛行。凡及格者，可得

正式滑翔員之證書。同時學員於教室中對於飛行科學，飛機製造，氣象學，以及航空法等之學識，亦獲深刻之造就。大抵經過此期訓練以後，他們已窺飛行之端倪矣。

十八歲之青年實習員，經考試及測驗後，可正式加入國社黨飛行隊，蓋彼等已成為正式青年，不僅具有完全學識，為將來軍事訓練之基礎，並已養成勇敢耐苦之習慣，以克服身心兩方面之種種困難矣。因此，德國空軍能不斷地獲得大批精練之駕駛員，無線電員，及機械人員。

此後，青年乃得於各飛行隊中從事實際訓練，而獲豐富之經驗焉。此種嚴格訓練，即在戰事之下，仍照常進行。是以德國航空技術，



德國青年參加滑翔飛行比賽

，無論在軍事及商業方面皆操優勝。其航空員數目，也日以增加。所以現在德國航空人才之供給是無虞缺乏的。

上海图书馆藏书



A541 212 0012 0984B

中華民國三十年九月初版

德國之新戰術一冊

每冊實價國幣四角

著者

王典五

發行兼
印刷者

上海大西路七十三號
德國情報處

