

空軍

于彥



(刊週)

期一十七第

版出日一月四年三十二國民

目錄

圖書銅版

空軍的威力與列強空軍的現勢

齊藤內閣的命運

空軍的戰鬥行動 (續)

中國航空之將來

轟炸隊之特性及其用法

最近世界資本主義之轉向

海洋航空港

遠東劍拔弩張形勢中

中國政治復興的途徑

書報批評

讀了中國革命論之後

漫畫

良士

編者

滌塵

本譯

張蕤秋

竇祖麟

郭力三

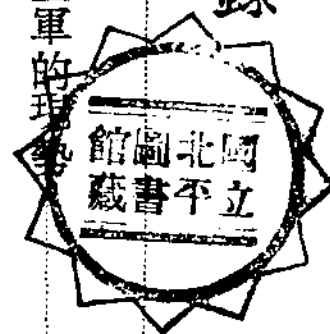
志青

吳啓泰

孫復齋

葉采莊

葉采莊



版出校學空航央中

券立號掛准特政郵華中

空軍的威力與列強空軍的現勢

滌 塵



因着世界恐慌形勢的深入，因着集團經濟(Block Eco-
nomy)陣線的加緊，使全世界資本主義各國陷于極度不安
的狀態；各帝國主義間的衝突，矛盾，是一天一天的尖銳
，全世界各國，莫不充滿着不可挽救的危機。更因軍縮會
議的失敗，激起了各帝國主義之猛烈的軍備競爭。顯見世
界形勢，已到極高度的緊張，大戰的爆發，已迫在眉睫。
在這樣的情勢之下，各國對於空軍的擴張特別重視；因爲
空軍在第一次大戰中起了很大的作用，在未來的戰爭中，
更是佔着絕對重要的地位。這是因爲空軍在軍事上的威力
特別宏大，就是它促進了戰鬥方式的根本的變革，使平面
戰轉變爲立體戰，前線戰轉變爲全國戰，它在戰略上戰術
上發生了絕大的作用；它的威力，不但可以殲滅戰線上敵
方陸海軍之全部實力，且可深入敵人國土，破壞敵人一切
後防軍備，並可使敵方賴以生存之政治經濟的中心都市化
爲灰燼。法國麗模恩將軍(General E. Mepuin)說過：『至
於說到鬥爭，則空軍不但可以直接予敵人以重大的打擊，

且可以攻擊敵人的後方和全國。』日本陸軍航空本部在其
所編世界航空大觀一書中亦說：『陸海軍現已不能離開空
軍而獨立了，縱然在地上無絲毫的忽略，但在空中疏忽一
下，一切戰局就會全部瓦解。』因爲：『飛機的速度是很
快的，而且變幻自如，突然不知從何處而來，又突然不知
從何處而去，或乘陰闇，或穿雲霧，或如彗星而流，或低
掠地面，……直是怪物！牠的亂舞不僅限于戰線的空中，
且利用牠的快速力，企圖衝入任何邊陲的地方，而將一切
東西徹底地殲滅。』這是無可懷疑的，近代各種戰爭的武
器，已沒有再比空軍更利害更可怕的了！

空軍在軍事方面的優勢，分別說來，約有如下的種種
：第一，在進攻時，空軍可放煙幕彈，偵察敵軍，得助主
力軍前進，可以出其不意轟炸敵方城市，工廠，及大建築
物，使敵人軍心搖動，民情慌亂；第二，可以偵伺敵軍活
動，使其行動只限於夜間，而白晝失却移動之可能；第三
，可以毀壞敵人交通機關，使其援兵和糧秣供給遲緩或斷

絕；第四，可使戰線擴大至敵人全國，深入敵人腹地，搖動全國軍心；第五，運輸敏捷，可以迅速的，靈活的運送援軍，軍械，糧秣，及救護傷兵等。蘇俄紅軍領袖沃諾西諾夫說：『誰有飛機，誰就在空中稱強；誰在空軍稱強，誰就在各方面都要強些』，這是非常正確的。

空軍的主力，通常係以偵察機，驅逐，戰鬥機，爆擊機，輸送機，衛生機為主眼；有的國家並稱飛船為警備機，要之也可稱為遠距離的偵察機之一。凡健全的空軍之組織，必須具有以上各種飛機否則其威力即不能算是充實。

偵察機的主要任務，在從遠距離偵察軍情，並防敵機來襲，如發現敵機，則立即報告防空司令部準備驅擊；有時且可供調度砲火之用。驅逐機的主要任務為追擊敵機。戰鬥機遇敵機來襲時，則攻擊之；或因戰路上之需要，不待敵機來襲，即搜索機隊而毀滅之；故戰鬥機亦帶有偵察之性能。爆擊機之用在飛至距離出發點最遠之敵境，投擲炸彈轟毀敵方之軍艦都市要塞鐵道工廠與其他主要建築物，以及敵之後方給養軍需資源地，並擲放燒夷彈毒氣彈，使敵方居民與敵之陣線全體震撼，甚或全軍瓦解，所關至鉅；故此機為空軍之主力。近代是項飛機已日見進步，尤以美國所製者最為優良；此機分輕式與重式兩種，重式宜用於夜間。輸送機最適用於交通不便運輸困難之地；此機可運送少數軍隊或重要軍需給養。衛生機為運送戰地傷兵之用，亦屬不可少之軍用物，此機以迅速安全為主，平常民間航空機，有時亦可以充當。

在歐戰以前，德國徐柏林 (Zeppelin) 式飛船，在世界

已享盛名；大戰之際，德海軍轟擊力之偉大，殊足驚人，英國最感迫脅，不能不傾全力以防禦之。德軍在北海方面，全賴飛船偵察敵情，担任警戒，故其海軍乃能不為敵艦所乘，原有兵力，並無一艘損失。當時參加海戰之德國飛船共七十八艘，攻擊敵軍約有九百次，可見其氣勢之雄。迄於今日，德國之新徐柏林飛船，其構造之精，較之戰時，判若天淵，祇因限於條約，軍械均有限制，頗難肆意擴充，故近來德國一般製造家多向美國發展，而美國飛船之進步，皆由於此。

飛船在海戰上的優點有三：(一)費用少而效力大；按一最新巡洋艦之建造費約需一五〇〇〇〇〇〇〇〇〇元，一硬式飛船，至多僅需三、五〇〇〇〇〇〇〇元，約五分之一；巡洋艦運航費每年約需九〇〇〇〇〇〇〇元，硬式飛船之運航費，至多六〇〇〇〇〇〇〇元，約三分之一；惟巡洋艦之壽命較多一倍，然巡洋艦建造時間需三年，而飛船約需一年；至速度之比較，巡洋艦約六三啓羅米達，飛船可到一三五啓羅米達。(二)偵察之效能，因具有長距離之航速力，故能在廣汎之海面上從事於最有價值之偵察，以無線電通報於艦隊，為任何飛機所不能及，如搜索潛艦機雷及各部隊之情報，又如敵地測量與攝影偵察，皆可由飛船担任之，其他如技術需要品之供給，與飛機部隊燃料之輸送，飛船亦能勝任。(三)防禦之能力，在動作期間或患敵機從下方襲擊，然有戰鬥機之護衛，亦不足為慮，倘受多數飛機之包圍，則將十餘架飛機放出以抵禦之，並用機關槍掃射之，所畏者，持有最大威力飛機之飛船而已。

。茲將最近各國最新式之飛船列表比較如左：
各國飛船比較表

國名	船名	瓦斯容積(立方米達)	全長(米達)	最大直徑(米達)	發動機	總馬力	最大速度(杆)	航續力(杆)
美國	Los Angeles號	七〇、〇〇〇	三〇〇、七	二七、六	五	二〇〇〇	一一七、六	六、四四〇
德國	Zeppelin號	一〇五、〇〇〇	二三五、三	三〇、五	五	二七五〇	一二九	九、八六〇
英國	R一百號	一四二、〇〇〇	二二六、一	四〇、五	六	三、九六〇		
美國	ZHS四號	一八四、〇〇〇	二三九、一	四〇、五	八	四、四八〇	一三四、九	一七、五六〇

當第一次大戰之際，空軍即已獲得絕對的優勢，其補助偵察與毀擊敵之效能，特別偉大。但當時各國飛機的數量並不甚多，在戰爭開始的時候，法國飛機，祇有一百數十架，德國次之，其餘各國則尚無此項準備；及戰爭末期，各國飛機，已突然猛進，但其數量與技術較之今日，亦遠不能及。現在各國對飛機飛船之製造，實有奇特之進步，顯見空軍的威力，又已增強。因此，識者咸謂未來世界之大戰，其最後勝負必決於空軍。記得第一次歐戰告終後，福煦大將曾謂：『此後之戰爭，必以空軍爆發為主要之作戰，最後勝利，當於塹壕或海洋以外之地求之，陸海

軍不過為其附屬品耳。』果爾，近數年來，列強對空軍的擴張，均如瘋如狂，互相競賽，衆見所及，咸視空軍為國防主體，常謂：『無空軍即無國防』；此種觀點的轉變，無疑的，是由於歐戰的經驗，與空機製造的進化，以及國際鬥爭的險惡有以促成之。茲將各國最近空軍概況簡要述之如次：

(一)法國 在歐戰以前，法國空軍，即甚活躍，其機數之多，製造之精，宛然為歐洲各國冠。大戰後，法國空機製造，益見精良，而機數之多，仍居世界第一。其一九二三年發展空軍之大計劃，業於一九三〇年完成，所有

編制情形，雖因內閣及航空部長之頻次更迭，迄未穩定，然特別注重空軍之方針，則仍如故。法國現有空軍勢力，據一九三一年之統計，航空隊數，計有偵察機隊七一，戰鬥機隊三十一，重爆擊機隊十二，輕爆擊機隊二十，共一百三十三隊，以外尚有飛船十九隻，飛機約四千五百架，航空員四萬一千二百餘人，兵力幾等於英意兩國空軍合併之數量。除以強大之空防勢力，保護國土之安全外，並對於殖民地之航空設施，亦不稍懈。至戰略之預備，則重在深入敵境，係一種大範圍之破壞動作，極爲各國所注目。

(二)英國 英國因殖民地散布全球，雖有雄厚之海軍，亦勢難統馭；爲着保有其廣大的領土，遂特別努力於空軍之擴張。一九二五年英國曾通過一推廣空軍法案，並創設航空專部，使空軍獨立，較百年以來之海軍傳統政策尤爲重視。迄一九三一年，英國航空部的編制，又重新改革，機數已增至一八五〇架，現又加至二千餘架。據一九三一年之統計，英國現有航空隊數，計有正規飛行中隊七五，特別預備隊五，補助隊八，共八十八隊，兵員約三萬二千五百餘人。此外尚有航空母艦「鷹號」以下六艘，又「亞卡斯」及「伯卡梭士」二艘；而且，在航空隊中，又有航空船。可見英國對於航空的準備，亦亟亟不落人後。

(三)意國 意國於近世國防之要務，夙以強烈的信念作空軍的整備。自一九二五年創設航空專部以來，所定擴充空軍之計劃，已於一九三〇年完成。而自巴爾波將軍接任航空部長後，對於空軍內部之編制，及空機製造，均力求改良發展，尤注重於指揮之統一，及操縱人員之經驗。

現在意國空軍之勢力，據一九三一年之調查，航空隊數，計有戰鬥機隊三十，爆擊機隊三十一，機種不明的隊數十四，練習中隊十四，共一百二十三隊，以外尚有飛船二隻，計飛機一千八百架，兵員合國內與殖民地約二萬二千一百九十二人。其預定空軍作戰之方針，一如法國，完全採取攻勢，一遇戰事開始，即迅速實行大規模之襲擊。

(四)德國 在歐戰以前，德國飛船之優勝，爲世界首屈一指，而飛機則不如法美，及戰事開始以後，德國飛機製造，進步之速，效力之大，又出世人意料之外，就襲擊倫敦之成績，可以想見。現時德國因限於凡爾賽條約，不得製備軍用飛機，惟民辦航空事業，仍極發達，在戰時亦可改作軍用飛機，近年並有輸送機之構造，能搭載多數之重量爆彈。所製徐柏林式之飛艇，尤具特別優點；他國雖有仿造，然迭次發生慘劇，不敢一再嘗試。故德國人在科學戰具立場上，實不可輕侮。

(五)俄國 近年來俄國對於軍備的努力，較任何國家爲急切；又因五年計劃之效果，使一切國防設施，進展極速。蘇俄海軍在國防上尙屬次要，惟竭力擴張陸軍空軍，而對於空軍之編制，尤特別猛進，早經設立航空專部，現有飛機多隊分配於各軍管理區及海軍方面；其在陸軍方面者，計有偵察機隊七四，驅逐機隊五〇，爆擊機隊四九，攻擊機隊及其他二一，共一百九十四隊，飛機約一千七百架，兵員約二萬人，此外尚有海軍所屬空機計一六中隊。上年並經造成小型飛船三艘，又仿製意國半硬式義大利飛船一艘，最近並有與德國徐柏林號相匹之大飛艇計劃，聞

亦已於上年動工。

(六)美國 就地勢言之，美國與亞歐兩洲均有海洋之隔，如拒敵於領空之外，或以空軍侵入敵境，皆屬遠距離之飛行，故非有強大之空軍，殊不足以資分配，以此之故，美國對空軍之擴充，乃不遺餘力。一九二六年，美國曾有擴充海陸兩方空軍五年計劃之決議，現在此項計劃已告完成，陸軍方面空軍實力，計有偵察機隊十三，驅逐隊十一，攻擊機隊四，爆擊機隊八，學校機隊十二，合計四十八隊，此外尚有飛船二隊，氣球二隊，護國軍偵察機十九隊，共計飛機一千六百六十架，飛船六艘；海軍所屬航空兵力，計有艦載隊一九，陸上部隊一三，海兵隊一〇，預備航空隊七，合計四十九隊，共飛機八百架，飛船二艘。倘遇戰事，飛機可增至八千七百六十五架，飛船可增至二十六艘，氣球可增至三十四個，兵官可增至二二，六〇〇人，士兵可增至一七二，〇〇〇，殊屬駭人聽聞。而最

近美國飛機製造之精良，亦甚驚人，其最新式之雙發動機六百馬力之夜航大爆擊機，能載重量七千磅，速率一百四十哩，可續航七小時之久，為各國所未見，其飛船製造，亦有特異之進步。

(七)日本 近十年來，日本空軍，亦有奇速之進步，推厥原因，實由於日本朝野一致不惜金錢苦心努力所致。現在日本的陸軍航空實力，計有偵察機隊十一，戰鬥機隊十一，輕爆擊機隊二，重爆擊機隊二，飛球隊二，計二十八隊，共有飛機八百架，海軍所屬飛機總數約有四百架，全體兵員共一萬七千八百餘人，每年航空經費約六千五百餘萬元。

以上為一九三一至一九三二年的概況。到了現在，各國空軍的實力，自然又增大了。茲將最近各國空軍現勢表列于左，以示比較：

最近各國空軍現勢比較表

備註	英國		美國		法國		意國		俄國		德國		日本	
	飛機概數	航員人數	飛機概數	航員人數	飛機概數	航員人數	飛機概數	航員人數	飛機概數	航員人數	飛機概數	航員人數	飛機概數	航員人數
氣球飛船在外	二,000	三,000	一,800	三,000	四,000	四,100	九三〇	九三〇	七五〇	八五〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇
戰時飛機可增加四倍氣球飛船在外	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000	一五,000
海陸飛機擬增至二五八中隊氣球飛船在外	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇	一,三〇〇
海陸飛機擬增至一八二中隊氣球飛船在外	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇	九三〇
氣球飛船在外	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇	七五〇
有徐柏林硬式飛船二艘	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇	八五〇
氣球氣船在外	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇	四六〇

因為空軍在軍事上佔着異常重要的地位，所以各國對之，均非常重視。近數年來，各國在航空上的競爭，真

可說是到了空前未有的緊張。據蘇俄瓦爾加氏的統計，一九三二年至一九三三年，意大利的航空預算是七五，四百萬里拉，若與一九三一年—三二年比較，是增加了一、三一〇，〇〇〇里拉；美國的航空預算，在一九二六年為七三，〇百萬金盧布，而一九三〇年—三一年增加到二〇〇，〇百萬金盧布；法國在一九二六年為六一、五百萬金盧布而一九三〇年—三一年為一〇〇，〇百萬金盧布，國會預算委員會對於一九三二年預算的討論，批准航空經費為二，五五〇百萬法郎，其中一、五〇〇百萬法郎為軍事航空費，財政委員會又通過決定一一五萬信用券，作為建築新式的飛機之用。茲將一九三一—一九三二年列強軍費百分表列下，以示比較：

一九三一—一九三二年列強軍費百分表（以一九三二—一九三四年為一〇〇）

國別	陸軍費	海軍費	空軍費	全部軍費
英國	三三	一〇四	三三	一七〇
美國	三〇	二六	—	一〇〇
法國	一〇	一四	二六	一八
意國	二五	一六	三〇	一〇〇
日本	一八	二五	—	一〇〇

（註：以上空軍費包括陸海軍費內，故未分別指出）

不但空軍的預算數字年有增加，空軍技術上的改進，

尤為驚人；如驅逐機的飛行速度，在一九一八年每小時僅能飛二二五啓羅米達，到了一九三二年，即增為三七〇啓羅米達了；偵察機的速度，在一九一八年每小時僅能飛一五〇啓羅米達，到了一九三二年亦增至二五〇啓羅米達了。英法美諸國的海外航空母艦中的飛機，在一九一四年祇能載重四〇噸，到了現在，其載重量亦增為一、八〇〇噸了。又從前飛機飛行最大的距離，只是五百公哩，到了現在，已能飛一萬二千六百公哩了。從前飛行一次，只能經過五小時到六小時，到了現在，已能經過八十四小時了。在飛機上除裝置機關槍外，還載有大機關槍甚至大砲，除載一百至二百公斤的炸彈外，還載五百，一千，至二千公斤的炸藥，這在從前，更是不能做到的。聽說最近還有一種最新式的飛機出現，可以用無線電駕駛，果爾，則此種技術的進步，尤足令人驚異。茲將各國現有之大型飛機及其最新紀錄表列如下，以示其技術進步之一斑；

各國大型飛機比較表

國別	機名	發動機	每座馬力	搭載量	航行距離	乘客人數
國意	Caproni 爆擊機	六座	一〇〇〇匹	三、〇〇〇	二、〇〇〇	一〇〇人
國德	Junker's G. 輸送機	四座	二、二〇〇匹	四、〇〇〇	二、五〇〇	四二人
國美	G. Christmas 輸送機	八座	一、一〇〇匹	一、五〇〇	一、二九〇	一六〇人

各國飛機最新紀錄比較表

國別	機名	發動機	馬力	紀錄
法國	Wright, Ad-pache	Prat Whitney	四五〇匹	錄三·五高 尺志五科航距
國美	Breguet, 23	Hispan-Suiza	六〇〇匹	四二〇小時二 一分鐘燃料不 補充
國美	Curtis Robon	Curtis chal Leuger	一七〇匹	

觀右二表足徵世界航空技術，突飛猛進，將來必有更新之紀錄出現，可預斷也。返觀吾國只知購買空機（數量且極微小），而不知研究製造，近於捨本逐末，殊不足以言空防，尤不足以救危難，前途暗淡，思之不寒而慄。語云，「無空軍即無國防」，深望國人能注意及之。

齋藤內閣的命運

譯自改選三月號卷頭語

本譯

齋藤內閣成立後，已經有四個大臣的被裁了。四個人的被裁，所以非常時的暗潮氣氛，都漸次消去，這種看來，可以說四個人的淘汰是有很大的效果的。然而齋藤內閣既有把國內的民氣弄得騷動之外，對於非常時經濟的工作，農村問題，外交等等事體，一切都是束手無策，一樣也沒有為民衆做出功績來，這不能不使我們驚愕！

為國家，為民族，那是千載一時的機會，而那權安閑的消磨了兩年的長時間，確實是太沒有意義了。

目下，外有軍事及外交重負的壓迫來，而且，內部，復有生活不安日甚一日的加增。在這種的時期，理應果斷的施行重大的對策，對付當前困難，那裏可以連內閣的中心政策，民衆一點也不知道的奇現狀呢？

當此非常時，應該着着實行應付的政策，與民衆共同努力對外工作才對。

內田前外相是不顧一切與荒木前陸相協同工作，而廣田外相是另另孤獨的一人獨步。後藤與相以荒木前陸相為護身佛，而以內政會議為其生命，而林陸相是要坐守軍部的空軍為上策。即中間雖然有小小事的功績，而對於八千萬民衆的根本大事，依舊沒有看到如何的動作。

我們不管政界的聯繫與否，但我們很希望齋藤內閣早日辭職。總之，今後雖有多少功勞，決不能回復民衆的信仰，而且相信之後決沒有辦得到非常時的國家大事的可能性。

他的前途也漸漸暗黑起來了。假使恢復了政黨的信心，幸運的光明再不會照到齋藤內閣的頭上！

空軍的戰鬥行動 (續)

張蕤秋譯

第五章 空襲

飛行隊對於各種地上目標的戰鬥行動，因所要擊滅的目標底性質，使用兵器、及戰術行動方式之如何而區分為轟炸、射擊、雷擊等三種。

空中轟炸多半(不僅如此)是對於不動目標，及有投擲多量威力的破壞炸彈的必要的目標行使的。

這種目標，便是鐵道要點、軍事工廠、軍事根據地、飛行根據地、海軍根據地、港灣、飛行場、都市。

轟炸的動目標，佔重要地位者，是根據地內的軍艦，進行中及戰鬥中的軍艦，及佔據敵軍後方大集合部隊(尤其是機械化部隊)陣地的遠戰砲兵。因空中轟炸目標及情況是多種多樣的結果，使型式及構造相異的各種飛行機就成了必要。

現在重轟炸機，當作破壞不動目標及軍艦的基礎力量，而扮演著主要的角色。

輕轟炸機多半用於轟炸存在於軍及後方的各種目標。

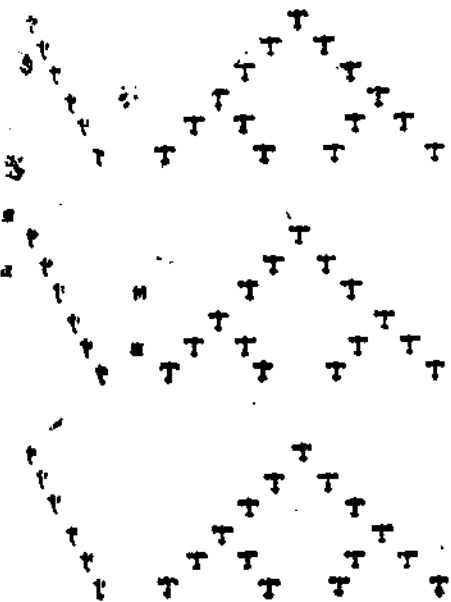
重轟炸機通則担任夜間行動。

那與其說是為了避免敵人高射砲兵及驅逐機的射擊，無甯說是為了搭載戰鬥資材的現代重轟炸機的限界高度底(不出四千乃至四千五百米突)，而且在編隊飛中它的機動力極小的緣故。

用大編隊羣作夜間飛行是不可能的。照經驗所指示的，在無月的黑夜，須以單機或單編隊(三機以下)來行動。月明之夜(就中春季及冬季)編隊飛行是可能的。因此夜間飛行不外乎飛機對於選定的目標作不同時間的梯次攻擊，并且攻擊的總威力能獲得所要的效果似的。攻擊與攻擊之間的時間，以各飛行梯隊的進發所要的十分鐘以內，作避免飛機空中衝突的最好方法，對第二梯隊及第三梯隊指定二百米突以上的高度差，為第四梯隊更指定出發時的高度，因了這目的，必須規定各別的往復航路。

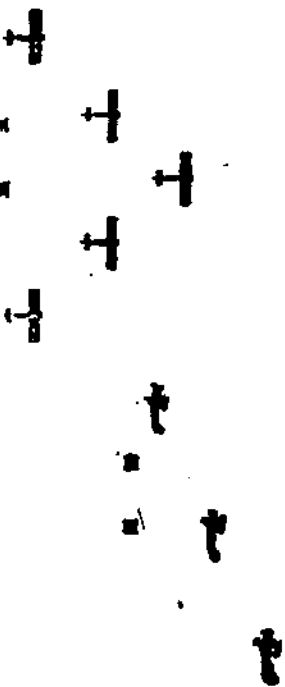
晝間行動與夜間轟炸是劃然地峻別着。在晝間以能獲大效果的威力的編隊羣飛翔是有利的。聯絡數十機的大編隊圍，因其有威力及轟炸的聯合動作，對於敵方驅逐機有

飛行旅團的編隊與夜間戰鬥隊形



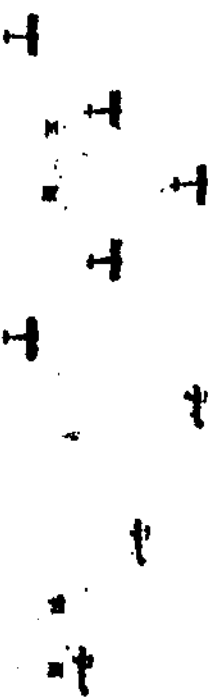
(第15圖) 戰鬥隊形

基本的單機隊形：以雁行形三機乃至五機編成，為空司行動最有利的隊形。在日本各機間的距離，間隔，高度差各為50至100米。後方機成單數時，以兩機於一側為宜。



(第17圖) 飛行旅團的戰鬥隊形

有利於空司行動的隊形。兼有雁行形的長處與菱形形的長處。〔菱形保持隊形較為困難，然集團的感甚大，雁行形則反之〕。護雁行形。

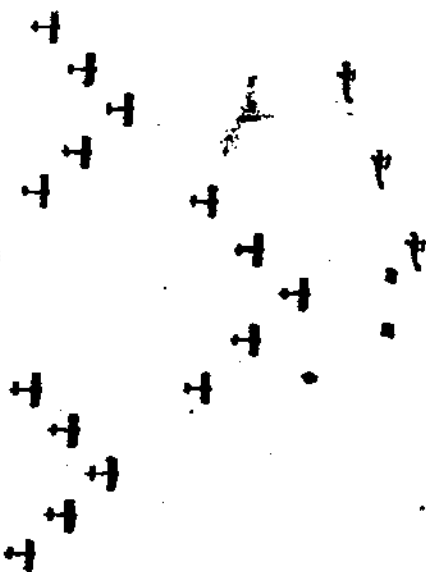


(第18圖) 夜間的戰鬥隊形

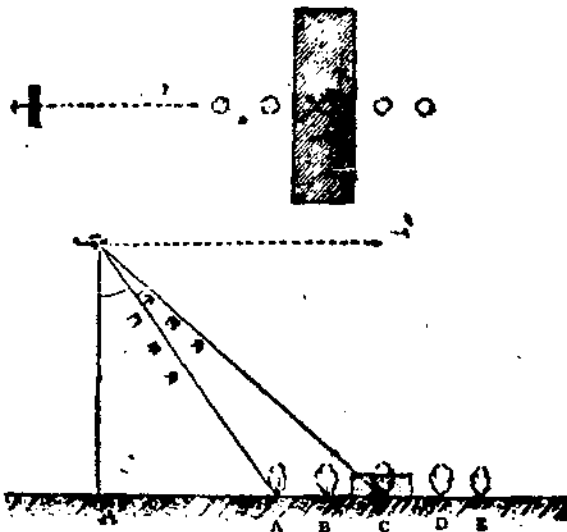
大半用於重轟炸機之夜間飛行的隊形。注意指揮官所搭乘的先頭機係在最上位。

(第16圖) 大隊戰鬥隊形

係以雁行形數個單機隊編成的編隊。利於機動及接敵，惟缺乏集團的威力。



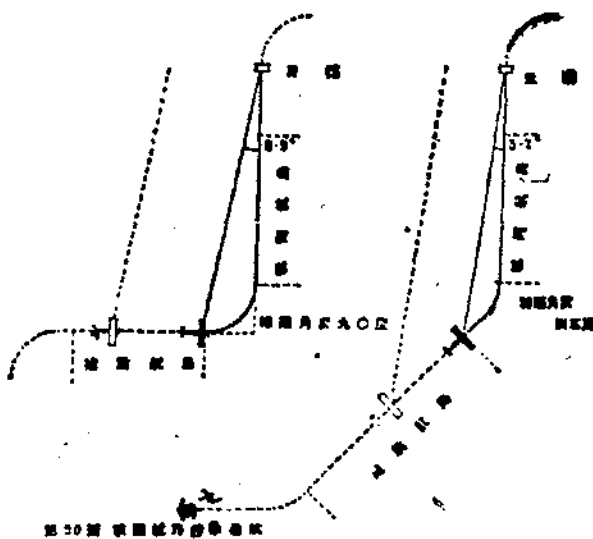
飛行機炸彈投下法



(第19圖) 炸彈投下法

連續投下法之圖解：如本文所述多半是對於夜間，廣地域或小目標的轟炸法，在低空中飛機一方面作急降下，一方面投擲炸彈時，炸彈的降下被予以相等於飛行速度的初速；係放擲於飛機的方向的；但因重力及空氣抗力的作用而不到達目標(C)，降達近方位(A)時還慢，則以由A至E的五個炸彈把目標捕捉於轟炸火網內。反之，晝間對於大目標(五個炸彈的破壞力感不足時)則用同時投下法。

戰鬥航路向之進航



(第20圖) 在轟炸戰鬥中最有重要意義的，便是向「戰鬥航路」的進入。飛機繞着最安全的航路到近於目標；接近目標時，在敵高射砲射擊圈外取預定的補助航路，至轟炸前35至40秒時，立即變換航路，考慮風速，取彈着點到達目標之航路(即戰鬥航路)(但航路是在一方面作如通過目標上般的飛行，一方面投下炸彈，與風力而偏移彈着點，需要轟炸手最大的苦心去計算上)。

再者，偏流修正角(修正為風力所生飛行機之偏位可作所要航路的修正角)之測定方法，由其各時的情況如何而定。

很大的長處，同時在另一方面，對於敵方高射砲，具有使其射擊計算混亂，並且具有無能迴避地上射擊的迅速機動力的缺陷。所以晝間轟炸最重要的事情是保持大的飛行高度(約五千米突及五千米突以上)，迅速轟炸，以之縮短敵高射砲兵在上空的時間，使轟炸飛行能保安全。

轟炸機的編隊構成，必須副下列的基本要求：

- (一) 應對於目標的轟炸計算。
 - (二) 在缺乏技術連絡機關的場合，使指揮官的編隊指揮容易。
 - (三) 在與敵機戰鬥時，使各機射擊的聯合動作容易。
 - (四) 不論在全編隊或一部編隊方面，予以機動的自由。
- 晝間飛行方面最有利的動作則如第十五、十六、十七

、三圖所指示的。

夜間飛行方面所必要的，是指揮官所搭乘的飛行機，居於部下飛行機的上位。這是因為要使指揮官的空中展望容易，并便於掌握部下搭乘者的指揮，其位置則如十八圖。

炸彈投擲的方法：

- (一) 等時間的連續投下。地上佈着爆裂地帶的結果，能掩蔽照準上的不可避免的差誤，而及於目標。這方法用於極小的目標或大的面積，在夜間轟炸上又是極利的。
- (二) 同時投下。就是飛機同時投下預定數的炸彈。這

方法是用於命中公算大的場合(大的目標、精確的照準)，一地點內的破壞效用，用一個個炸彈的破壞力破壞感不足，而有使之達於最大限度的必要時。并且這方法多半被用於晝間對選定了的最重要點的照準精度，最確實的時候。

對轟炸飛行的技術上及戰術上有極大意義的，便是向目標的接近和向戰鬥航路的轉向(見二十圖)。向戰鬥航路轉向前的運動，在技術上必須簡單，對於高射砲的警戒上必須要充分有效的。飛機爲了這目的，要利用接敵的最好條件(背太陽，或不容易發現的地域，即通過森林或人口稀少的地域等)至接近目標，在敵方高射砲的射界外，通過預定的補助航路。急速地通過這航路。在轟炸前三五至四〇秒前，飛機就須敏捷地轉方向而通過戰鬥航路(其計算預先在天上實行，飛行中則視風速如何而確定)。

投下炸彈後，飛機就急速地轉換方向，改變高度，以全速率離去目標，因如此能脫離高射砲的射界。爲着提高炸彈投下的命中精度，搭乘於指揮機內的轟炸長，在確定風向及風速後，用目標三〇——四〇基羅工具試作投下，對計算加以必要的計算，以之通知編隊羣的其他搭乘者。

在現代的破壞兵器中，有許多對於各種目標有各種威力的炸彈。

重飛行機裝備着有莫大破壞力重約二五〇、五〇〇、一〇〇〇、二〇〇〇基羅格蘭姆的地雷炸彈。比如一〇〇〇基羅格蘭姆的炸彈破壞厚約三米突的三和土築物，其爆炸後漏斗狀彈痕的體積，每一基羅格蘭姆的炸藥約達一立

方米突一因此炸彈中填寫着達總重量五〇%的炸藥)。炸彈對構築物破壞作用的半徑 R 爲 \sqrt{P} (但 P 係指炸藥的重量)。就是在重一〇〇〇〇基羅格蘭姆的炸彈是 $P=10000$ 。

輕炸飛行機使用着小型(一〇〇基羅格蘭姆以下)的地雷炸彈，碎片炸彈，燒夷炸彈和瓦斯炸彈。

對地攻擊是對敵方配備的縱深內及後方的動目標，活目標，集合部隊，輸送縱列，進行中的列車及下車中的部隊等行肆的。

對這種目標因爲由高空所作的攻擊，效果少，中高度中的攻擊是危險的結果，對於部隊攻擊，必需由於最低空飛行(逍遙飛行)。蓋因這種飛行具有下列諸利益：

- (一)最確實的危險。逍遙飛行中的飛行機不致暴露將散漫地，至少在空襲開始前一分鐘前是隱蔽的。
- (二)由各種擊滅器材對目標行施最有力的集中的攻擊。
- (三)空襲假使能出敵不意，則防禦力將比較衰弱，攻擊力可疾風迅雷般行施。

當對地攻擊準備及行施時，有極大意義的事情，便是考慮關於目標概略的偵察及情況的知識，和考慮可由偵察到攻擊的目標所要發生的移動。一方面考慮這事情，一方面則決定攻擊飛行的航路和攻擊方法(於縱深內選定攻擊目標，定翼側，在什麼角度內實行，攻擊前飛行機應如何展開等)。

假使考慮到在攻擊諸器材中占主要地位的碎片炸彈(通常重一〇基羅格蘭姆)，其火力極大，碎片對目標的散布度及於四至五，并一發炸彈的殺傷力可完全擊滅幾乎一

千五百至二千平方米突的面積的話，則打破某目標所要的飛機裝備及其數目，能視這目標的大小而容易地決定。例如為擊滅縱長二千五百米突，橫廣一百米突（作一種球間隊形）的聯隊縱隊，就需要一百二十五發的炸彈（25000磅），因此又需要九架到十架的飛機（以所要蒙受的損失為三〇%以內）。

第二個射擊手段，係機關槍射擊，當接敵及通過敵方上空時，指向於目標。機關槍射擊增大着炸彈投下的效果。最後，可以加諸極強大的兵器的，便是各種毒物。因為各國的空軍均關心於瓦斯攻擊，所以不論在空軍轟擊或對地攻擊中，毒物的廣汎的使用，乃是毫無疑義的了。

飛行機使用毒物最有利的方法，便是由特殊的瓦斯貯藏器放下毒物。為着保持毒物的大濃度起見，放下須行於五〇至二〇〇米突的高度，雖然由五〇〇—一〇〇〇米突乃至再它以上的高度所做極重要的現地撤毒，並不是不可能的，但是這時候，撤毒的神會非常地低下。

實施對地攻擊的根本要求和方法，歸着於下列諸點：

(一)竭力避免對地攻擊直面的反復偵察，要偵察者能使敵人因其出現而領悟對地攻擊機的要襲來。

(二)到目標的飛機航路，須選定如監視稀少，且能對飛機予以掩蔽可能性的路線。

(三)為作神速的，有確信的，精確的攻擊轉向起見，必須在出發點上指定精確的方向。

(四)到目標去的編隊，通常採取下列戰團隊形，即至攻擊前而變隊形的「雁行形」，或為在縱方向攻擊縱隊的單縱形，或為攻擊廣地域的軸承形。

(五)攻擊前，飛機由遠處飛行直上一五〇—二〇〇米突的高度，以便機關槍攻擊可能，并預防炸彈的碎片。

(六)假使擊落了時，一方面以低空飛行利用地物，一方面迅速離開目標（迅速隱蔽於森林，住民中心地，或地帶之類）。

(七)不可以同一編隊在同一條件下反復攻擊。

以上諸要求是述着對地攻擊機的動作是怎樣複雜和困難。就是說他必須像文字上所說的，必須在幾分鐘內判斷情況，下在空中的決心，作攻擊前的態勢，頑強地，決然地，并且特別果敢地實施攻擊。

攻擊行動的特徵表現得最好的，便是對於海上大軍艦的雷擊。這種雷擊的特徵，便是為以大威力的破壞兵器（水雷）的充用及單機從各方向的同时攻擊，接敵間和敵方舷側炮火掩蔽友軍機而使用的防禦煙幕。

第六章 空中戰

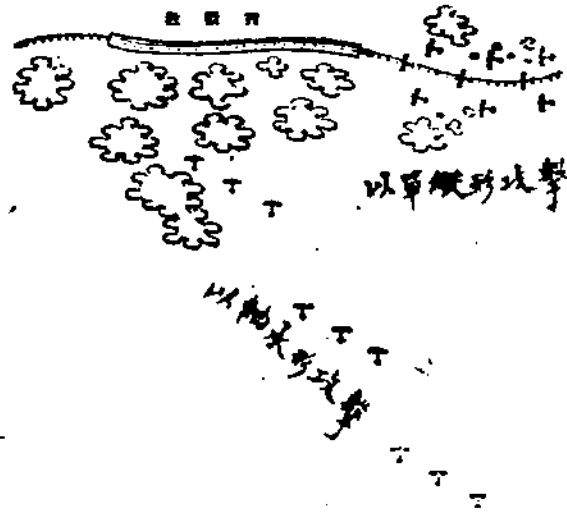
空中戰雖然是由一切機種來實施的，但是它的目的並不是同樣的。

空中戰的主角是驅逐機，其目的，在於在被嚴密地限定的區域及一定的時期內，壓倒敵方空軍，使我飛行機，能在空中自由行動，從敵方的空襲掩護地上部隊（艦隊）

其他飛機，為防禦敵機襲擊，在我方飛擊，在我方飛行機指向敵陣地內的一定地域及目標時克服敵方抵抗起見，首先在空中取戰鬥行動。

驅逐機的行動時常與其餘飛行機的動作及具體任務和地上部隊（艦隊）的行動，緊密地連結着。這連繫成為各式

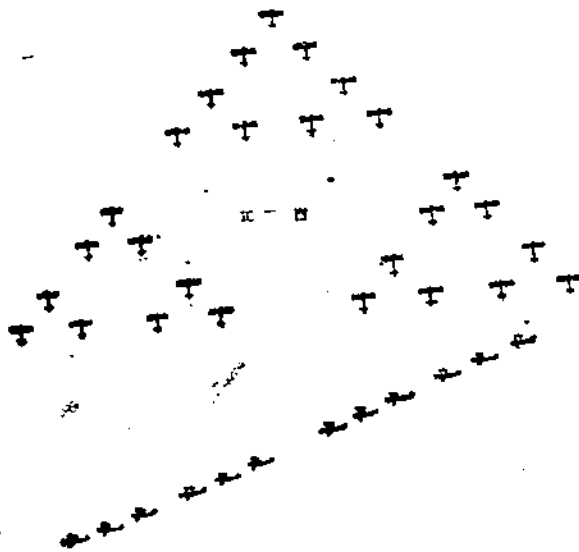
對地攻擊機之戰鬥隊



(第21圖) 對地攻擊機之戰鬥隊

對地攻擊機，向縱方向攻擊敵縱列的場合，則用上面單縱形。即由3機組成的雁行形單縱隊縱列。雁形隊的長處，則如第16圖所說明的，與其說是在有利於集團威力及防護力，不如說是有利於接敵動點上。用下方軸承形的攻擊法，是對廣目標所採取的；由於避免炸彈撒播的重複，且把各單縱隊配列縱長，而使防護力增大。

形驅逐機大隊編隊遂航



(第22圖) 驅逐機大隊之戰鬥隊形

由3個3機(單座機)單編隊形成一編隊羣(注意每三機的距離間隔)，以這編隊羣3個形成一編隊團，仍然是合致雁行形的長處與菱形的長處的。考慮各機的側空機能，便於接敵機能而有利於隊形保持，並且集團的威力極大。

各樣的形態而表現出來(直接掩護戰術的聯合動作，我方飛行機及部隊在各地區的實行任務)。

爲着獲得制空權的鬥爭是由驅逐機來實施的。就是說驅逐機在更廣沉的區域內與對空防禦各機關聯合有實現的空中戰的一般體系內實施它。

驅逐飛行隊的戰鬥作業因現有諸力及敵飛行機行動性質如何而具有下列諸形態：

(一)在部隊的攻擊配備及這種各部隊聯合着的各種飛行機的集中或戰鬥行動區域內，驅逐機編隊羣，各異其度而擔任警戒任務，這場合編隊羣的隊形及數目基於下列

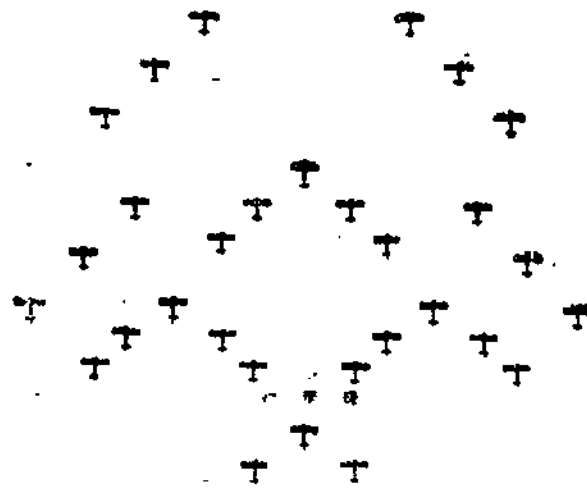
事實而決定着：

(A)當防護後方目標時，爲與遠距離的敵方偵察機及轟炸機戰鬥起見，必需各異其高度的三驅逐機編隊(約略三〇〇〇—四〇〇〇—五〇〇〇米突)。各編隊防護着地區上空一〇基羅平方以內。

(B)當掩護地上部隊時，視所掩護地區的大小，在二高度內(二〇〇〇—三〇〇〇米突)，使用驅逐機。

(C)各編隊內的戰鬥單位數，最少限度規定爲三機(名之爲單編隊)，在敵方勢力大的場合，及現有諸

：衛 護 擊 機 而 進 航



(第23圖) 轟炸編隊羣隨伴驅逐機之戰鬥隊形

這場合護衛轟炸隊的，是多架複座機或數座機。如本文所述，驅逐機之攻擊轟炸機，以從斜前下方實施為最可。所以要以驅逐機護衛這方向。轟炸編隊(複雁行形)保持如第17圖之隊形，驅逐機作梯形而警戒其左右的斜前方(比較第及18圖)。

器材，由掩護目標的價值如何使飛行技術器材的消費增大成為可能的場合，可增大至一個大隊。

(二)當轟炸飛行隨伴友軍飛機這種場合，驅逐機在轟炸點上，或者在能豫想敵驅逐機的頑強抵抗點上，加入一般的戰鬥隊形中，而隨伴於轟炸機。轟炸機在轟炸完畢後的歸途中，驅逐機迎之於危險圈內，也是這戰鬥作業的一種。

(三)飛行場及特別選定了的著陸場上的驅逐機任務。由地上對空監視哨或空中友軍飛行機所發出要擊已發見了的敵機的警告，向所要的區域進發。

(四)在敵方偵察機及戰鬥機的豫想航路上驅逐機的空

中任務(在我後方)。把在向偵察目標或攻擊目標進發的敵機，在它半途捕捉之(空中伏兵)。

(五)驅逐飛行大編隊團向敵領土上空某圈內的戰鬥飛行。獲得制空權，俾使以後友軍的轟炸飛行或戰場上空多數飛行機的作業成為容易。

(六)從所要轟炸的地區牽制敵方驅逐機，與其他機採取聯合動作。

戰場上空及其後方的防護，晝間多半是以單座驅逐機擔任的。在隨伴友軍轟炸機或迎迓友軍轟炸機的情形下，乃至遇到夜間空中戰時，也使用着考慮一基羅乃至一基羅以上的射擊而裝備了有威力的射擊器、火砲的複座機及數座機。

至於裝備這種型式的飛行機，使空中戰的性質及戰術，向團體的方向發展，編隊的側防火與水平速度，都具有主要的意義。

短距離內的單機戰鬥，或單編隊(以三機編成)的同時攻擊，不過只留於單座驅逐機——在它射擊敵人時，須實行非大編隊羣不可的複雜動作——的戰鬥中。因為單座驅逐機只裝備着小口徑的機關槍，所以飛行中的驅逐機必須在大速度與短距離內(五〇〇米突以內)實施射擊。

以編隊羣實施的空中戰，是空中戰術上的新階段。因新形式驅逐機及其裝備品的使用上經驗淺的結果，還沒有被充分地研究和解明，不過大體上，下面射擊戰術的特徵及行動方式不得不先成將編隊羣空中戰的基礎。即：

(一)各方面由於利用指向於上方射界的側防火而在最

大限度內使用其射擊機關。

(二)驅逐機攻擊轟炸機編隊最有利的位置，是由前側下方實施。蓋轟炸機的基本射擊有着後下方的射界。

(三)因轟炸機欲占更有利的射擊地位而變換飛行方向的結果，攻者有以更大的速度作曲線飛行以維持最良射角的必要。

(四)開始射擊的距離，為一基羅米突乃至二基羅米突。接敵限度則由最初攻擊之成否，及一定戰鬥隊形中敵方強度如何而定。

(五)射擊最好的航路，為略與敵機並行，同時視其限

度內最良射角之如何而作適當的機動。

(六)必須貫通全戰鬥時間以維持編隊的戰鬥隊形，在編隊長指揮下作運動，實施射擊。

驅逐機編隊的隊形，在許多場合與轟炸機編隊的隊形相類似。在單座驅逐機方面作複雜的編隊羣的基礎的，便是單編隊。適應這基礎，單座驅逐機的戰鬥隊形，則如第二十二圖所示。

數座驅逐機在獨立飛行中取同樣隊形，在與其他機種同伴時，則取其他隊形(第二十二圖)。

未完

是復興中國民族的喉舌

是復興中國革命的先鋒

人民週報

新生活運動專號

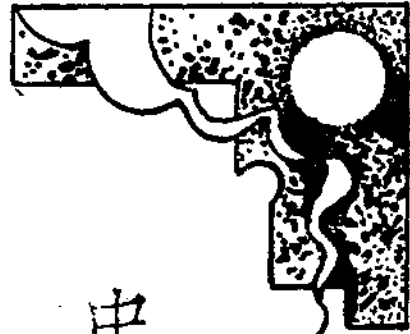
第一百四十五期合刊目錄

新生活與新精神	沈伯展
實行統制結婚	張翹舞
新生活與新政治	丁布夫
新生活運動如何深入農村去	金良本
新生活運動與民族的復興	榮春
對新生活運動的兩點認識	之一
從時人朱湘的自殺說到目前的新生活運動	陳觀瀾
在新生活運動下怎樣訓練我們自己	李紅冰
從新生活運動到集體生活	布夫
亡國生活史之一斷片	布夫
早晨生活素描	布父

直接訂閱處：

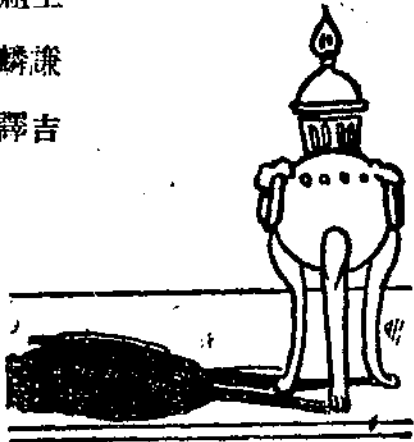
杭州惠興路本報分社

各埠各大書坊均有出售



中國航空之過去現在及將來

井上謙吉
寶祖麟譯



日人對於中國之一舉一動，莫不有詳細之調查，有時且較我人所知者更夥，即如本文所述，雖其中不無錯誤之點及荒謬之言論，然就大體上觀之，尚屬正確，諒國人中對本國航空之情況，所知不及本文所載者尚不乏人，故特為逐譯，以供參考，若能因此文而引起讀者於「知己」之外更從事於「知彼」之研究則譯者幸甚。

一 中國航空史之概要

中國開始輸入飛機之時期，當為距今廿六年前，即前清時代宣統元年，法國飛行家環龍氏（Mr. Valion）携「斯姆」式雙葉飛機至上海舉行公開試驗，不幸此次試驗因機械發生故障而失事，該氏亦當時殞命。今日上海法租界有街名環龍路（Rue de Valion）者，即紀念該氏也。

此後清末辛亥革命起，革命軍有以飛機襲取北京之計劃，故由奧大利購「俟多利其」式雙葉飛機兩架，迨該機到抵上海時，革命軍與北京政府之和議已成立，南北統一（按：原作者於中國之革命史混誤），並未用於戰事，而轉運至北京南苑，撥歸參謀本部之航空學校，並添購「高得隆」式飛機十二架，供教練之用，同時在南苑開闢飛機場

及飛機修理工場，此為中國關於飛機之最早機關。以後中國當局漸次注意及飛機之製造，民間飛行，航空行政等事務。民國五年海軍部於福建馬江設置航空學校及飛機製造廠。民國八年國務院及交通部先後設立航空事務處，進行航空事業之計劃。民國九年冬國務院及交通部之航空事務處合併，十年二月成立航空署，統轄全國一切之航空事業，此航空署即為中國政府之航空最高行政機關。

當時之航空署直隸國務院，職員有督辦一人，署長一人，參事二人，所長四人，秘書，倉事，技正，主事等若干人，其組織為總務處及軍事，機械，航運，經理四廳，處設四科，應設三科，由外國購入飛機若干架，已具規模，然成績全無，蓋正值安奉戰事發生，所屬飛機大半為奉天擄去，而當時所計劃之京滬航空線（北京，天津，濟南

，徐州，南京，上海間）亦徒成畫餅。

民國十二年孫文氏於廣東設立國民政府大本營，即設立廣東航空局，將南洋華僑所捐贈之飛機六架編為飛行隊，隊長為由南洋歸國，不諳華語，而後來大著聲名之陳友仁氏。民國十五年，北伐軍開始北伐，廣東航空局之飛行隊亦編入北伐軍，隨軍出征湖南湖北，此為中國空軍實際參加戰事之第一聲。

當年秋，北伐軍克復武漢後，南京總司令部設立航空處，任命張靜愚氏為航空處處長兼北伐軍航空隊司令，所屬飛機十餘架，編成二隊附屬於軍事委員會。

民國十七年北伐完成，裁撤軍事委員會，航空處改隸軍政部而改名航空署，任命張惠長氏為署長，署內並設副署長一人，此外分設文書，管理，軍務，航務，教育，機械等六科，將所屬飛機編為航空隊五隊，在南京上海福建設立航空工廠，及在南京設立航空學校。

民國十九年以後，航空署將所屬之各機關逐漸改良增補，並將航空隊增編為七隊，最近且將航空署由軍政部之管轄下，移而直隸軍事委員會，南京之航空學校亦遷移至杭州，並擴張而充實之。

然因中國至今尚無完全之飛機製造廠，故與德國容克斯公司訂立合同，最近決定於洛陽建立飛機製造廠。

以上為中央政府直屬之航空機關之變遷大要，上海事變之前後，中國之航空熱，激烈增加，各地軍亦皆作空軍之準備，尤其是廣東軍對努力充實空軍各機關之準備幾與中央相同，一二年來，廣西湖南四川之各軍，亦皆準備相

當之空軍，最近山東韓復榘氏且有編設航空隊之企圖。

成爲交通機關之航空路線之設置，發軔於民國十八年鐵道部長孫科氏倡議與美國航空發展公司合辦中國之航空事業，後於民國十九年由交通部長王伯羣氏改與美國飛運公司訂立合同，即爲今日之中國航空公司，經營上海成都間，南京北平間及上海廣州之郵務旅客航空路線，至民國十九年八月，交通部與德國漢沙航空公司合辦之歐亞航空公司成立，計劃由上海向東北及西北開發而連通歐洲之航線。

此兩公司現正增加資本努力擴充中。

民國廿二年二月廣東廣西貴州三省軍政當局，計劃謀三省交通之連絡，而開拓廣州南甯貴陽間之航空路線，八月由西南派之首領陳濟棠，李宗仁，白崇禧等發起組織西南航空公司，但至今尚未見有何等具體之報告。

上海事變後，激起中國民衆之航空熱，中國政府亦藉此而鼓勵之，於是愛國飛機之捐贈，航空特別課稅之徵收，航空抗日之宣傳，航空彩券之發行，民間航空協會之成立，以及航空愛國之宣傳飛行等，在最近一年來爲中國航空界空前未聞之活躍而呈白熱化。

二 空軍之現有勢力及機關

中國空軍現有勢力之總數，在計算上，實爲困難。且此種計算亦無裨益，蓋中國現狀所示，仍如大小幾多勢力之集合，而到底尚未達到真正全國統一之大團結時期。故欲使中國之空軍，於教育及機能上加以統治，使之團結而發揮其全能力，事實上實亦辦不到。

(一) 中央政府直屬之航空勢力範圍。

航空署

航空隊 四隊

驅逐隊 一隊

轟炸隊 一隊

偵察隊 一隊

陸軍飛機約八十架

杭州航空學校 所屬飛機約九十架

廈門海軍部航空處 海軍機二十架

合計現有飛機約二百架

笕橋製造工場 (未成)

中國第一飛機製造場 (將設於洛陽)

海軍製造廠 (福建)

(二) 舊東北軍空軍

北平防空司令部 陸軍機十七架

海軍第二艦隊 海軍機二架

(三) 廣東第一集團軍空軍

航空隊六隊 陸軍機百架

飛行學校 不明

(四) 福建所有之飛機 (屬舊十九路軍者)。

陸軍機 二十架

但實際能用者僅六架，今已為中央軍所收編。

(五) 廣西第四集團軍空軍。

廣西航空處

航空隊二隊 陸軍機五十五架

柳州航空學校

(六) 其他空軍

第四路軍 (湖南)

六架

主要之飛行場之位置

山西軍 (第卅三卅四卅五軍) 十五架
 第六軍 (山東) 六架
 雲南軍 十架
 四川軍 十六架

河北省 北平 (南苑) 保定 (東門外) 天津 (東局子)
 山西省 太原 大同
 察哈爾 張家口 多倫
 山東省 濟南 (張莊) 青島 煙台
 河南省 洛陽 開封 鄭州 駐馬店
 湖北省 漢口 (王家墩) 襄陽 宜昌
 湖南省 長沙 湘鄉 寶慶 洪江
 江蘇省 南京 (明故宮) 上海 (龍華) 蘇州 徐州
 安徽省 安慶 (九區廟)
 江西省 南昌 吉安 臨川 南豐 九江
 浙江省 杭州 (笕橋) 溫州 甯波 龍泉 江山
 福建省 福州 漳州 浦城 廈門 泉州
 廣東省 廣州 (瘦狗嶺) 梅縣 潮州 韶州 南雄
 廣西省 柳州 梧州 桂林 南寧 全州 龍州 貴縣
 雲南省 昆明
 貴州省 貴陽
 四川省 成都 重慶 萬縣 合川 敘州
 甘肅省 蘭州 階州
 陝西省 西安
 新疆省 哈密 迪化 塔城

三 航空路線之現狀及將來

現在中國漸次實施之郵政及載客飛機之路線，有下列數條。

(一)上海成都路線(又名滬蓉線)使用機十架

航行上海，南京，九江，漢口，宜昌，萬縣，重慶，成都間，現在上海漢口間之定期航行，每日舉行，漢口重慶間之航行每週來回兩次，但常因揚子江沿流萬縣附近赤匪擾亂之影響而停止飛行，重慶成都間之航行，曾一度中止，至去年十一月始復開始航行。每日來往一次，但上海重慶線及重慶成都線之連絡極不正確。上海漢口宜昌間之航路，因係平原地帶故尚安全，開航以來除機械及操縱之故障外，由氣流之變化而生之危險，尙未遇及，自宜昌以上即入於四川之高原地帶，尤其於宜昌重慶間，四川湖北省接壤處之大小山脈及武陵山山脈之谷地，氣流變化激烈，通過此段航線，危險實多，但開航以來，直至今日未曾失事，則航行時之注意可想而知。重慶成都間之地勢雖亦起伏不定，然氣流之變化，並不如高原地帶之激烈。

(二)上海北平路線(又稱滬平線)使用機四架

航行上海，海州，青島，濟南，北平間
現今每週舉行定期航行三次，但路線內所定之海州並不著陸。

此路線所用之機為「寇的斯」式旅客機，其航線由上海沿黃海濱而至青島，為江蘇省之沿海平原地，除常遭受濃霧之阻礙外，並無氣流變化之顧慮，青島北平間全屬平原地帶，航行上充分安全。

(三)上海廣州路線(又稱滬粵線)使用機二架。

航行上海，甯波，溫州，福州，廈門，汕頭，廣州間

此路線最近因受福建省之十九路軍獨立運動之阻礙，曾一度中止，迨中央軍討伐終了時，立即於一月下旬重新開航，每週來往兩次，所用之機為「塞可斯基」之大型旅客機，能容旅客六名。

此路因處於中國東海及台灣海峽之沿岸，常遇季風，航行上甚為困難，開航時未及一月已於浙江沿岸遭一次失事。

以上三路線為中美合辦之中國航空公司所經營，該公司最近有將後者之路線延長如次之計劃，現正試航中。

(四)廣東路線(又稱西南線)(未成)

擬航行廣州，梧州，南甯，龍州，昆明，貴陽，重慶間。

此路線即中國航空公司計劃中滬粵線之延長綫，已由原州及重慶兩方面開始試航，無奈因對黔滇桂西南一帶，皆為山嶽重疊之高原地帶，天候氣流對於航行上為極困難之地方，故直至今日，試航尙未完成，且由廣州至南甯而向昆明之試航，竟引起法屬印度支那之事故而遭拘留，今已回龍州，將作再度試航之準備，然則本路線至本年夏期或有開航之希望。

四 上海馬尼拉路線

與中國航空公司之滬粵線連接而經廣州，香港，直達馬尼拉之航線。此路線因中國航空公司美國資方為謀與美

國飛運公司主辦美國汎太平洋航空會社之桑弗郎西斯哥及馬尼拉路線之連絡，中國航空公司遂決定開闢此條航線，試航已成功，試航時香港馬尼拉間之着落站如後。

香港，東沙島，北呂宋，桑其阿哥島，馬尼拉。

此航線雖尚未開航，然由於美國方面之熱望，早晚於本年內可以實現，則將成爲美國本國與中國大陸連接之主要航線，實堪注意。

據謂美國飛運公司方面，已爲此路線準備足容十六人乘坐之大旅客機三架云。

且美國汎太平洋航空會社，對於美國與遠東間航空路線之計劃，並不僅至於與濠州之連絡，實欲連絡美國，柏林，墨斯科，迪化，北平，鄭州，上海而設一大航空路線爲其目的。更勝者，該會社之計劃，待我國（日本）現在計劃之台灣內地航空線完成後，更使之與福建省連絡，或於預先計劃中之福岡上海之航空線完成後由美國本國將航行北洋阿拉斯加之航線延長，與貫通日本本土之航線連接，則一週迴世界之航空路線形成矣。

次爲與德國漢沙航空會社合辦之歐亞航空公司所經營之航空路線。

(六)上海塔城路線(又稱爲西北航空線)使用機四架。航行上海，南京，漢口，洛陽，西安，蘭州，肅州，哈密，迪化，塔城間。

此航線接中國航空公司由上海至漢口之航空線，於漢口起飛至甘肅省肅州，往返飛行，至肅州以北至塔城一段，因新省之叛亂而入中止狀態。此路線之使用機爲「容克

斯」旅客用陸上機，所經之航線，至蘭州一段爲峴崙之中支北嶺山系，其支脈縱橫交錯，氣流不穩。蘭州以北，除哈密迪化間通過天山山脈外，幾皆爲高原沙漠地帶，航行頗稱平安。最近中央政府對此段航線之外籍搭客規定除經外交部之證明，及携有軍政機關之護照者外，一概不准搭乘。

歐亞航空公司更於去年增加資本及計劃次列二航線之設立。

(七)漢口廣東路線(又稱粵漢線)

擬航行漢口，長沙，韶州，廣州間。

此航線已於去年十一月試航完成，約於本年夏初即能實際開航。

(八)漢口西安路線(歐亞支線)

擬航行漢口，襄陽，西安間。

此線已於去年五月試航，後因與陝西省政府交涉中，故尙未實現。

以上(七)(八)兩路完成時，歐亞航空線或將漸漸延長至廣州或香港，若能實現，則與南洋方面之航空連絡交通實爲便利。

湖南貴州兩省政府當局最近(民國二十三年一月)正商議設立航空公司，合辦一通航兩省之航空路線。已設立湖南貴州兩省之民用航空局籌備處，湖南省航空處長黃肅氏擬定組織條例十二條，其航空路線如次：

(九)長沙貴州線(又稱湘黔線)

擬航行長沙，湘鄉，寶慶，洞口，洪口，馬場，夕都，貴陽間

此路線之開航決定於三月末或四月初。——譯自世界知識——

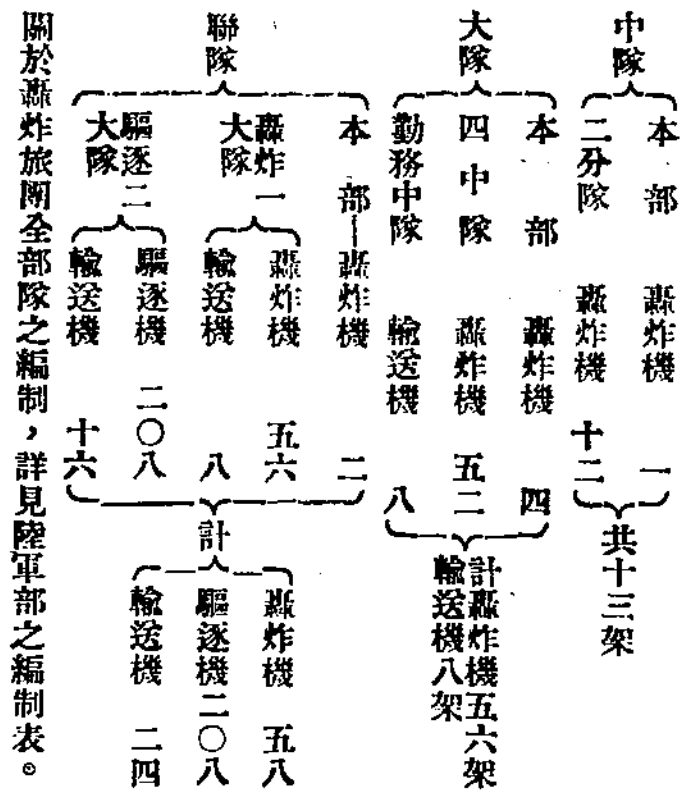
轟炸隊之特性及其用法

郭力三

1. 轟炸隊之特

a. 編制

試將轟炸隊之編制，摘記如下



關於轟炸旅團全部隊之編制，詳見陸軍部之編制表。

轟炸旅團為統帥及參謀學校所使用而特定者，成為空軍師團之一部，存於總司令部航空隊之中。編制之內容如次：

轟炸機 (一二六架)

驅逐機 四一六架

偵察機 (十二架)

輸送機 四八架

注一、括弧內之數字為統帥及參謀學校所使用旅團之編制，未加括弧者為陸軍部編制表中之數目。

注二、旅團之編制二者皆由司令部，轟炸二聯隊，司令部一中隊（有二架偵察機），通信一小隊而成。

b. 砲火之效力

(1) 轟炸隊之防禦機關槍數攜帶爆炸彈數目及各種爆炸彈相當之目標。

部	隊	機	關	槍	百	磅	三百	磅	六百	磅	千	磅	二千	磅
三機編隊	一五	三	六	〇	八	九	六	三						



(3) 須依炸彈一時性及持久性之種類以選定相當之目標為要。
標為要。
表解甚複雜故從略。

2. 轟炸隊之用法

(一) 意義

轟炸隊乃由機上以爆炸彈以破壞陸地上及海面之目標為目的之戰鬥航空隊之一種也。

(二) 任務

轟炸隊之任務，乃以爆炸彈以破壞敵人作戰之資源，使敵人飛機不能活動，並破壞軍艦船舶及鐵路橋樑以斷絕其交通使其無法輸送軍隊及軍用品等為目的。故轟炸隊乃空軍中一極重要之兵種也。

(三) 用法上一般之原則

a. 空中戰鬥中之轟炸隊

轟炸隊隸屬於高級指揮官之下，以其所有之活動半徑及多量之高級爆炸彈，擇相宜之時機投下於適當之地點，則可以發揮極大之破壞威力。故轟炸隊實為空軍之主要骨幹，欲使轟炸隊完成其任務，更以他種飛行隊以輔助之，故他種飛行隊之行動應按照轟炸隊之行動為準則。對於政策上軍事上敵國人民精神上及經濟生活上可以發生大影響之目標，應集中轟炸，不可分散兵力。

如欲得到所望之效果，宜選定目標，對於敵國陸軍可以發生致命之結果者使用充分之兵力，集中火力以轟炸之為要。

b. 戰鬥之手段

晝間轟炸隊依驅逐隊及攻擊隊之輔助，成為一團以實行戰鬥。夜間則單獨出動連續進攻為常。

成為一團飛行之轟炸隊為便於飛行及互相掩護起見，常保持相當之距離間隔，一旦遭遇敵方驅逐機時，即變為緊密隊形，互相接近，以便集中砲火，以增加防禦之自衛力。飛到敵方高射砲防禦地帶之上空時，則轟炸隊宜散開隊形，保持相當之高度，並用曲線飛行隨時改變高度與方向以避免敵人高射砲火。及達到目的地時，則由各種不同之方向與不同之高度，集合一團，實行成隊轟炸。

c. 獨立使用

如發見重要之目標時，轟炸隊雖無友軍驅逐機或攻擊機之掩護，轟炸機亦宜單獨飛行在活動半徑最大限度以內活動為要。

d. 破壞之原則

轟炸隊具有徹底之破壞力，故編隊以圖達到某種任務之時，為完成目的起見，須準備相當之機數與破壞效力要素表所載之爆炸彈為要。轟炸機之活動半徑既大，而應當轟炸之目標亦甚多，故宜選擇最為緊急，最為重要而又非別種手段所能做到之目標，從速轟炸以破壞之為要。

e. 集中之威力

轟炸隊之轟炸機，其活動半徑較之其他任何種類飛機皆更大，故能轟炸遠距離之目標，又可變成多數小隊，從各種方向趨向一點實行轟炸，故其威力極大，但是要把這種集中使用之兵力由其他攻勢的飛行隊中抽出來，是做不

到的。

f. 爆炸彈

爆炸彈之搭載量，及所用信管之種類，依目標之性質及任務之類別而定。故須得有關於目標的詳細報告之後，始能決定爆炸彈之數量與種類。普通木造物及其他建築物，依目標構造之性質不同，可用一百磅至三百磅爆炸彈。三百磅以上之爆炸彈用以轟炸鋼鐵水泥工事建築物，即不直接命中亦可以發生相當之效力。而其效力之程度則與目標與彈着點之距離成反比例。距離愈近效力愈大。

g. 攻擊之期間

攻擊之期間，依敵機之兵力，高射砲之妨害，及目標之性質，與攻擊時接近敵人之方法如何而決定。欲確實轟炸小目標時則用小型飛機單獨行動分幾次連續前往轟炸。對於幅員甚大之目標，則採用大隊同時轟炸，或分數回連續轟炸。對於狹而長之目標，則用單縱陣隊形同時投彈，或分數回連續投彈為宜。以後反復之轟炸，須看第一次第二次轟炸時破壞情形如何而定。又為欲圖得到確實成績起見，有常由目標之側面直角接近以進入之方法。

至於即刻轟炸或連續轟炸之決定，則由指揮官看任務應如何實行，始能決定方針。為指揮官者須看目標之性質，及推定所遭遇之敵機兵力如何以為判斷。

(四) 戰略的用法

轟炸隊在戰略上之用法實已成為空軍用法之基礎。如此用法在開戰後對於野戰軍之集中及其戰術的用法上之必要有下說各種時機，

欲使我方陸軍戰鬥順利進行，則宜努力破壞敵人陸軍之資源，主要交通線，輸送，動員中樞，軍事工業製造之中心地點等，此時必須使用轟炸隊以完成此項責任。

以上所述各種目標之間，尚有敵人的航空設備，飛行場，棚廠，集合設備及飛機，與補充中心點。航空隊的第一任務在於占到空中之優勢。如轟炸隊能首先消滅敵人之空軍根據地，則於實際作戰之上能占空中優勢矣。

戰鬥開始之時，甚多重要目標，飛到目標之距離亦甚遠，故轟炸隊在戰略上之用法，以集團轟炸法最為重要。對於集團轟炸之使用，不可不最善之努力以達到之。至於目標之選定，亦宜擇其可以致敵軍之死亡或加以重大之打擊，能使我軍作戰順利可以達到戰勝之結果者為要。

(五) 戰術上之用法

轟炸隊之使用，看情形如何有時亦可以用於戰術上之工作，以之援助地上之戰鬥。但轟炸隊乃戰術的兵種。不可不注意者如非他種軍隊用盡手段不能達到破壞目的之時決不任意濫用。

例外之時，野戰軍主要之攻擊，或防禦戰鬥陷於危急存亡之時，當指揮官者欲使地上戰鬥轉敗為勝，在此種特別危急之時，得使用轟炸隊直接發生效果以濟一時之急。至於以轟炸隊配屬於軍以下之野戰軍則似乎不甚妥當也。但亦有附屬於野戰軍，或令與之合作之時機如下。例如野戰軍之能否完成任務與全軍之勝敗有關係時，或一軍與主力軍相隔太遠得不到總司令部飛行隊之援助時，或直接合作極為困難之時，皆以轟炸隊以協助之。無論如何轟炸隊在戰術上之用法，不可不守節省兵力之原則。

若地上軍隊及該指揮官下所屬飛行隊有力破壞或能壓制的戰場上之目標，則不宜再使用轟炸隊也。

最近世界資本主義之新轉向

志青譯

一 緒言

筆者在前次（一九一九—二一年）歐美視察當時，握有改造政治經濟制度的領導的實權者，是新興無產階級。因此關於政治經濟制度的改造，變革的研究對象，不能不主重在無產階級的政策上。可是，在這次歐美視察中所感觸的，是握有政治經濟制度改造變革的領導的實權者，就是資本主義制度的支配階級了。然而在他們支配階級領導下的改造案（其內容順次詳述於下）的性質並非單單的「修正」資本主義，乃是一種否定資本主義的「自己否定」政策。這點，因我（作者自稱）深感興味，茲述所感以求讀者諸君之批評。

支配階級他們之所以不能不採用這種自己否定政策的理由，當然是由於無產階級的壓迫。因為如果再強迫他們——無產階級——在現在以上的生活程度的高下，以及失業的恐慌等等時，必會引起社會的大混亂的。為避免這社會的大威脅，使他們——支配階級不能不走採用自己否定政策的道路。所以假定這種政策，到了相當階段，有顛覆資本

主義的危險性，其當前的任務是不外乎延長資本主義支配階級的命運而已。（決不是資本主義本身的延命策）。此姑勿論，從來我國（日本）資本家的支配階級，是多以為含有否定資本主義之性質的制度的改革是做不通的呢。在這樣環境中，現以歐美為中心而正在興起的如上面所說以資本主義機構的變革為目的諸對策的內容及其歷史的意義等等確有檢討的低值和必要。

二 世界恐慌的克服難及對策的突進

正如在緒言中略述，由支配階級自己的手造就的資本主義機構的變革，是自然發生的，而且是今次世界恐慌對策的最後登場者。當世界恐慌初期，不消說是採用了資本主義的對策，然而漸次明瞭祇以這種資本主義的對策要克服世界恐慌是已屬絕望的事。遂發明了資本主義以上——否定資本主義——的諸對策了。

一九二九年秋美國股票界的大反動——從此裹足不前已有五個年——為劃期，而今日的「世界恐慌」的幕展開起來了。以這種恐慌突破策，最初一二年間採用的各種對策，

是不過向來常有的資本主義的不景氣對策。例如中止民間事業及緊縮財政等，(一)低下金利(二)裁減人員(產出失業者)，減低工資等即其對策的中心。

當時採用了這種不景氣對策，在資本主義社會的立場看來是當然的，可是對於資本家是極其意外的事了。因為從來克服不景氣無不成功的這種對策，這次不但不能克服不景氣，其結果反益使不景氣深刻化擴大；蓋因從來的不景氣對策其所以能有效果，是必有一種假定的前提緣故。因為世界上還有資本主義開發的餘地，而因金利及工銀的關係上還未開發的事業，尙未着手的事業還多着的存在。在這種情形之下，可以採用如前所述的不景氣對策，低下金利，減低勞銀等辦法。這麼一來以前辦不通的事業也就辦得通，就成為新事業的勃興。

然而到了今日世界上早已沒有了那種前提的事情。凡能以資本主義辦得到的事業，因種種的方法都已經開發到一〇〇%以上了，這是由於今日世界擁有過大的生產設備，以致陷落不景氣的深底。可是各國都以關稅限制其他輸入等式以其他方法極力防止過剩生產設備的淘汰和整理。在這種情形之下，任你怎樣低下金利，低減勞働條件，也是沒有辦法的；更不能因此政策而轉到景氣。像這種不能得到轉到景氣的政策，是徒增萎縮國民的購買力的側面的作用，而使不景氣仍然深刻化擴大而已。

因為資本階級已經明瞭這種從來的不景氣對策的無效，是成爲嚴然的事實，所以不能不探求新的方式。結果，新探求的不景氣對策，就從資本主義將內求去了。是以正

在高唱入雲的世界不景氣克服策是：(一)取消歐戰賠償及戰債。(二)補充金準備的不足。因此在一九三二年洛桑會議解決了。不過：(一)德國的賠償問題，戰債問題是因各國全部及大部分不付的關係，實質上已無壓迫世界財政的要素的可能了。(二)金準備不足問題，自從一九三一年英國變更金本位以來世界金本位形成崩潰，金本位成爲世界經濟壓迫的原因也非事實。可是事實上世界不景氣仍然毫無改善。歐洲各國的政府從事阻止重要產業的物價暴落，力圖迴轉景氣齒輪，而其結果更便成助長生產過剩，促進增加滯貨，激成了物價暴落的狀態，屢試而皆歸失敗。

這樣關於世界不景氣克服的資本家階級的對策，不問其願不願意，不得不脫出從來的資本主義的正則對策，而認定如下的突進對策的必要，採用具體化的政策。

- (1) 第一？以解決去益增大的失業問題爲急迫的必要。
- (2) 第二？採取增大現場購買力(直接消費及生產)的政策。
- (3) 對於其他苦於過剩生產的生產部門，尤其主要的農產品，擬設法統制其生產。

(4) 對於因物價暴落而負值的重壓——金融機構的崩潰，擬以非常手段將通貨價值，從其側面變革。

這種對策若依從來資本主義的經濟原理，絕不能期待效果的實現。例如(2)對於增進購買力一事說，用資本主義的方法是沒有手段的，因爲其本身自一九二九年以來五年間已沉沉於永劫不復的不景氣的局面。再(3)對於農業生產的制限，亦因各有各的對策——那就是資本主義方法的根幹——故達到此目的是沒有希望的。第(4)個對策也是除非根本推翻資本主義經濟的土臺——金本位制度——

絕無成功的可能。現在歐美的資本家全不顧第一條所說的失業問題的嚴重化，重以失業為中心的社會不安以至時刻暴發的頂點，而從來的資本主義的失業對策——失業保險，失業救濟等等——已與以資本主義的負擔能力以上的重壓於財政上。這絕不能說是解決失業問題的政策。

在這種情形雖是頑強的資本家階級，也不能不採用向來反對的超資本主義的不景氣克服對策了。此際……資本主義制度其本身及支配階級本身的……，如果對於他們的延命上有必要，有效力時，連否定資本主義的原則也不得不採用的。至於資本家階級本身有沒有這樣明確的觀察和果斷的決心，那是另一個問題……。

如上所說的飛躍的對策，歐洲和美國，是採取差異的形式。換一句話說，就是隨其各自的特殊情形而講求具體方策。這裏要對於今後資本主義制度的變革上認為有重大影響的失業問題，增進購買力（或維持），統制生產等諸對策加以闡述。

這裏要先注意的是最近對於超資本主義的不景氣對策的歐美差異的鳥瞰。為便利起見，茲將失業問題列入「購買力維持力至增大」項目裏，把歐美兩者對策的差異，照其各自的特殊情形觀察，分類如下：

(1) 美國是採取積極增大購買力的政策；歐洲是採取極力防衛購買力低下現狀以下的消極政策。

(2) 美國是專以增大購買力和供給過剩問題為國內的對策而力圖成功；歐洲是專以叫做貿易政策的對外政策要替代。

歐美之間何以有這樣對策的差異？探諸歐洲經濟界最

大的苦楚是歐洲以外尤其為美、日等國的產業抬頭，而失去從來占有的世界經濟上優越地位，以致不能維持從來的生活程度。因此，歐洲的諸對策是放棄從來的優勝劣敗的進取的自由競爭的資本主義的原則，為維持退步的現狀起見，不得不依賴資本主義原則以上的力量。同時歐洲的食料的大部分從來仰給於輸入品，要保障其國民的從來的生活，這項輸入不能如前一任於資本主義的交易，而轉向於自給政策。所以歐洲的諸對策，是勢不得已注重於對外貿易關係。

這末一來，美國經濟界的最大苦悶，是從來營利的良好對象的豐富的資源——尤其農產品——因世界農業革命（人造絹的發達，農業技術的革命，歐洲的農產自給等等）結果致陷於一大生產過剩的深坑。像美國的經濟大部分是由其國內自給自足的國家，對於此過剩的解決，不能像歐洲一樣期待於限期輸入或增進輸出等。尤其如今日之世界的物資過剩的場合勢所必然的。像美國這樣豐富資源，擁有巨大生產的國家，如果欲以傾銷政策或其他的輸出來解決生產的過剩，世界農產品必然會起大暴落的，反而帶來的美國的不景氣深刻化的惡果，非但如此，而各國必以高關稅乃至限制輸入等方法阻止美國貨物的輸入。有這種種理由的關係，美國的對策，是不得不集中其主力於對內政策。同時，如美國的資源和經濟實力之下，積極的向上勞動條件尚有多分的餘力，美國之所以購買力增進對策，即使其國民的生活程度積極向上的對象。

對於上面歐美對策的差異及關於資本主義變革的意義

等等的詳細，依本文的漸進而逐次說明。

二 羅斯福大總統的「非常對策」

及其意義

對於歐洲不景氣的對策，是以貿易關係的政策為主，美國的不景氣的對策，是專從事國內政策等及其理由，上面曾經述過，茲再將關於羅斯福總統的克服恐慌「非常對策」中認為與變革資本主義根本原則的性質者，分兩點舉示如下：

(1) NRA 及 AAA 的資本主義制度的變革。

(2) 計劃的通貨價值低下政策，及爲使此發生效果起見，金約款（不同紙幣價值低下而照契約當時的金純分付款之條約）的無効化。

上述中在今後資本主義制度變革的發展上，使人特感興趣的，是第一項。第二項是不過做出頓服的作用而已。這裏值得注意的，是把這裏的通貨價值的計劃的低下政策，容易誤認是封建時代的舊政策。例如視同德川時代的幕府及諸藩之通貨價值低下政策，以爲自古用來的舊政策，而不感着何等新的興味是錯誤的。因爲這種政策在封建時代，支配階級的武士階級，專以壓迫其對象之民衆，而鞏固其支配階級的位置爲目的。然而在目前資本主義時代的這種政策，是破壞對於資本主義制度的運用的根柢通貨的信任，以支配階級自己的手，將自身的經濟的保證，施以制度的顛覆。簡言之，這種政策，就是在封建制度之下，並無何等「自己否定」政策的意義，而雖屬同一的政策，在資本主義制度之下，以計劃的實施之場合，其性質一

變爲「自己否定」政策。然如前所述關於通貨價值的計劃的低下政策，對於資本主義制度所給與的根本影響，本文不暇提及。

羅斯福總統非常時對策中，在資本主義制度的立場上特感興趣的是當時盛行的 NRA 和 AAA 的經濟調節的新原則。如上面所述，美國資本主義的苦楚，是雖有倍許豐富的資源和生產力，而當此全世界供給過剩的時候，却成爲一大重壓的負擔。由這供給過剩引起的物價的暴落，必然的破壞金融機構，混亂生產系統。生產力越大的國家越是激甚。但是如上所述美國把那種供給過剩和失業問題，像歐洲一樣用貿易調節緩和下來可能是絕沒有的事，要解決這個問題，是祇有在美利堅國內探求之外沒有他法的。

在國內解決供給過剩的方法：(一)或減少生產，(二)或增大消費力，乃至於兩面併用。這三者中非依賴任何一種則不可。所以用資本主義的調節方法，爲減少生產而使物價暴落，不營生產，其結果便會減少生產的。可是用這種方法，第一占有美國購買力過半數之農民的所得，因此激減了消費而發生自殺的結果，益使一般產業的惡化助長失業的增大，這種種結果且足以破壞信用機構，越使不景氣深刻化而已。不但此也，第二任他物價如何暴落，農業的生產不至於那樣減退的。何以？因爲比之空放着土地，農具，工夫而閉着吃飯的損害，肯肯農作而廉價出賣少受打擊較爲有益。尤其美國的農業是粗笨的產業，利用肥料較少的場合，物價的暴落對於減少豐產的作用是極其輕微的。

(未完)

旅客輸送用飛機飛船，關於商業上之航空機，以作海洋橫斷飛行，而以安全迅速，以及正規運輸，藉為便利的經濟的之必要為原則。

飛船之最大速率，一時間計八十乃至八十五哩程度，今以地面之汽車速率而論，最後效果，而以汽車與飛機競爭速率之真劍，與以海上汽船之速度而相競爭，僅為三分之一點弱其速率程度，若對於長距離飛行及上昇高度各種優秀點之異同，以及其他各種缺點之研究，殊不能一概而論之也。

今以商業用飛機之時速計百二十五哩之比較，其速率已高出不少，至於巨大之飛船，其離陸及着陸各種動作，非常困難，兼須有碩大廠庫，擊留塔，又須多數之工作人員援助之必要，更遇暴風雨之時際，則工作進行危險，故若以飛船出發遲延二三日，而以為競爭大西洋橫斷超高速率，則德國之新型汽船，如歐羅巴號 *Europa* 及白萊門號 *Bremen* 等快速船必先到着於目的地，毫無疑義也。



海洋航空港

吳啓泰

今根據以上諸問題而討論之，紐約市至倫敦柏林巴黎以及其他歐洲諸大都市，使用飛船事業，而於商業上為不可能亦為不便利之事實也。

大型水上飛機為適宜輸送海洋橫斷

徐柏林伯爵以後之有名飛船鼻祖，Dr. Eckner, 愛克納博士對於航空政策之論調，

『飛船之於海洋航路上，對於旅客郵件以及其他非常有價值之搬運什物者，必能於將來獲得重要之地位，至於北大西洋之橫斷，再三使用飛機試驗之結果，飛機對於海洋航路上，而為不適宜之事實甚顯矣。』

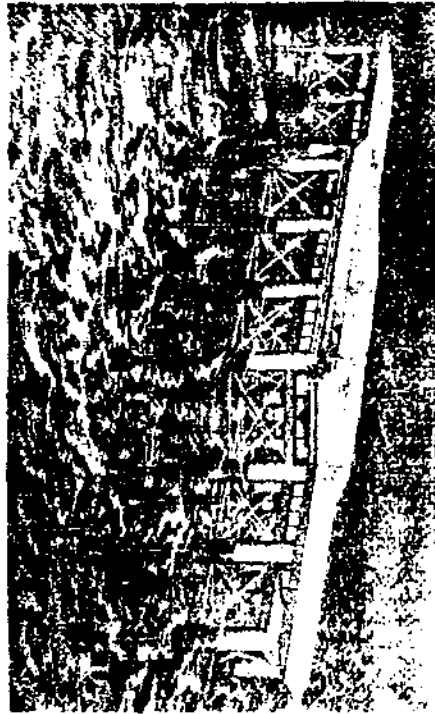
由此觀之，他方主張使用飛機意見者，頗有討論及研究之餘地也。今以中美洲及南美洲間之定期航空線，據目下之現象而論之，如以美國航空公司，現在使用之飛機，於最近談判契約中，而以六架之單翼飛機於使用飛機中。此種飛機，從美國之佛羅里達州以至於南美洲之哥倫比亞州，為海上一之五百哩直綫飛航路，以二年間使用之成績

，速率為時速計二十五哩之程度，搭載旅客量約計四十人旅客之可能性。且水上飛機製造經費比較飛船為經濟，乘組人乘亦可減少，至於離陸必要地位，所佔甚狹，動作上工程上在在較為優勢也。

長距離飛行，若飛機之搭載量少，則飛行之距離亦因短縮，亦為海洋橫斷飛航之主要問題也。陸上飛機成功甚著，飛行距離通常在四百哩以上平均之現象，則事實上已有優秀之形勢矣。

海洋航空港之實現SEADROME

圖 一

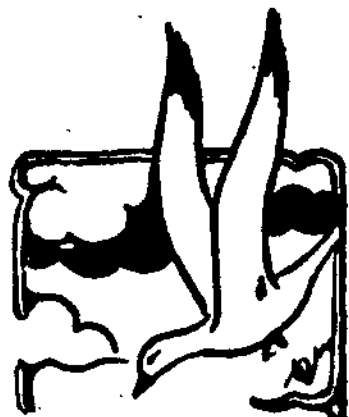


海 洋 航 空 港

大飛船種種不靈敏之行動，於是遂有今日間進步之海洋航空港SEADROME實驗之工作，如於紐約市至阿沙來諸島間於大西洋上中間隔離平均安置之，若能設備五個海洋航空港中最初之一個，藉以利用於大西洋橫斷飛航事業，刻已開始進行將於一九三十五年當有實現應用之希望也。

海洋航空港之設計者為愛多亞特，愛耳，阿姆斯特屈郎氏，所以遂有阿姆斯特屈郎型海洋航空港之名稱所由來也。至於海面上高出約計八十公尺，有廣闊之甲板，海荒浪濤之時，浮出海面甲板，着陸非常困難，於海面下六十五呎以下之位置，事實上已為深度之情況，然事與願違，波濤何故僅為着陸之妨害物也。海洋航空港之支柱九十五%百分率而生存於水中，如最大級之優秀商船而於波浪中非常動搖，故對於海洋航空港SEADROME之安定性為非常絕對的必要也。

今以飛機之速力超大為優勢，飛船之飛航距離遠長為優勢，各有專長之特點，事實上可見一斑矣。今着着準備中之紐約市與歐洲各大都市之航空事業，日新月異，美國更急起直追，已執商業航空之牛耳，今更以大西洋上之五個海洋航空港積極計劃進行中，若能施諸完成，則航空事業之進展，無論於商用軍用，必有偉大之貢獻也。



遠東劍拔弩張形勢中中國政治復興的途徑

孫復齋

一 緒 言

自歐戰後，世界列強，深感得不償失，於是歐西各國，重修舊嫌，言歸於好，大西洋方面，十餘年來，得以相安無事。可是戰後世界資本主義合理化生產發展的結果，政治隨經濟的重心已由大西洋橫渡到太平洋，老中國這邊來了。蓋以近代戰爭之因素，乃為資本主義之國家，各欲求其本身之發展，不得不向外拓殖，爭奪殖民地，而自身陷於不可避免之一種矛盾。但在地球上之荒山僻島，早被各資本主義之國家，搜掘殆盡，現在只有向未開發之國家進攻，奪取其統治權之企圖。誠如代爾加謂：「現在地球上各地方，咸被帝國主義列強間分割殆盡，其尚未分割者，雖有南美一隅，却被美國之勢力所籠罩；從前受帝國列強侵略之國家如土耳其阿富汗等國家，有的却已脫了帝國主義之壓迫，有的正在進行着反抗的途中，而現在尙剩一個廣大領域而為各帝國主義四面環繞互相爭鬥者，就是中國。」中國有原料大量生產地，又有廉價之人工，再有廣

大之市場，故先進資本主義之國家，莫不向產業落後之中國，強取豪奪，以遂其所欲，於是中國遂為各資本主義國家所共同垂涎之一塊肥肉。中國以人口言：擁有四萬萬之民衆，佔全世界人口四分之一，以地理言：佔有三千餘萬方里之土地，以經濟言：中國有未開發而蘊藏豐富之寶庫，因國內政治未能上軌，以後產業落後，處處仰給於人，竟做了資本主義國家剩餘商品之尾閘，且以勞動力之低廉，尤為資本主義國家金融投資之最好場所，遂使任何一個資本主義之國家，欲得我而甘心。故日本倡「回歸至亞洲」美國聲言「門戶開放機會均等」之口號，英國存「和平分贖之欲，法國亦虎視眈眈，而思染指。於是日本強佔東北，英國以長江流域為勢力範圍，竭力鞏固其地位，法國蠶食於西南邊境，蘇俄亦化於西北，比年以來，各資本主義之國家，在中國境內之爭鬥，益趨尖銳，故此後中國已成爲現時世界問題之焦點，亦即第二次大戰之藥庫，無論日美之衝突，日俄之火併，在在俱有大戰爆發之可能，言之不寒而慄。

二 日美之衝突

日本自維新以來，凡百施政，均能步歐美之後塵。自經中日俄兩役，小醜跳梁，居然得志，睥視東亞，不可一世。美國自開國以來，中經歐洲大戰一役，亦似化子拾金，偷兒暴富，一躍而為擁有百餘萬萬元之大債權國，仗金元之萬能，執世界政治之牛耳，各國無不俯首貼耳於黃金國鐵蹄以下，蔚為世界帝國主義最高之威權。日美兩國俱為現時代五強之中堅，同為帝國主義集團內之份子，本應爾憐我惜，同上坦道，終以資本主義之國家，只求本身之發展，不得不向外拓殖。以故日美兩強在太平洋東西兩岸，形成絕端衝突之局面，一九二四年日本以人口過衆，移民美洲，美國遂頒移民律，以為之制，招日人之怨恨殊深，及後華會會議，美國又處處暴露日本之野心，見好於中國。華會之後，兩國擴大海軍預算，增加新艦，芥蒂愈深。日本在南洋委任統治羣島，設置海軍設備，美國尤認為新設海軍根據地，公然詆摘為破壞倫敦海軍條約及華盛頓條約。美國以巴拿馬運河，聯接兩洋，在大西洋方面之海軍艦隊，雲集於太平洋，編成大聯合艦隊，日本又認為威脅日本之表示。自九一八僑滿洲國成立後，屢遭美國之打擊，並拒絕日本提議之日美仲裁條約。去年中國向美借棉麥借款五千萬美元，日本又認為美國援助中國，在間接上係對日計劃。美俄復交，俄使李維諾夫與美總統羅斯福杯酒言歡於白宮之中，尤使日本疑慮，凡此種種，無一非兩國舊怨新仇，終之日美兩國必將因在華利益的衝突，行見

厲兵秣馬，逞之一戰，太平洋上，血花飛濺，只待一導火線之發引耳。

三 日俄之衝突

日本自經中日俄兩役，已執亞東之盟主，但以地理與人口言，蘇俄國境之大，佔全地球六分之一，人口有一億四千萬之衆，昔年城下之盟，含垢忍辱，豈得忘懷？復仇之念，無時或忘，而日本恐慮之心，至今亦未嘗稍殺；惟蘇俄自建蘇維埃政府以來，純為一社會主義之國家，一變從前之帝俄時代政策，標榜和平。但自九一八後，日本隻手製造僑滿洲國，地接俄境，在在有予蘇俄以威脅。中東鐵路本為蘇俄遠東唯一之侵略線，又為日本攫奪其半，遠東商業，受其牽制，心殊不甘，乃因一時實力未充，處處讓步，委屈求全，以完成其經濟國防計劃，蘇俄第一次五年計劃，成效大著，第二次五年計劃之成功，自可預卜，一俟實力充足，不難立圖報復，且蘇俄係一社會主義之國家，與資本主義國家，勢不兩立，當蘇維埃政府成立之始，日本又鼓動各國，與之絕交，形成資本主義反俄聯合陣線，已則以討赤先鋒自任，近年以還蘇俄自與歐西各國，均先後訂有多邊和平協定，惟日本則拒之千里之外。兼以日本利用白俄，供給其軍械，使擾亂俄境，並謀佔中東鐵路，驅逐赤俄勢力，設法在遠東，由白俄組織一緩衝國，以防赤俄勢力，使日本之得在東三省，安心經營，從容準備第二次大戰之財庫；最近蘇俄暴露劉大將文件後，日本認為國際信義上，不容認之行為，而在三月四日

蘇俄莫斯科新聞報上，載有下列數語，足證蘇俄和平政策之意旨：「……但這不是說：蘇俄允許任何國家，侵犯它那不可侵犯的國土，或者讓人家奪去一小方寸的土地。我們不要他人一寸土地，我們的土地也一寸不能給與他人：……：一觀者可知蘇俄對日本之憤慨。日俄之異趣既如此，再看蘇俄工會聯合會長羅索斯基致國際共產黨工會聯合大會開幕辭：「遠東戰事已不可避免，國際共產黨工會，應擔負保護蘇俄，不使攻擊的責任，蘇俄輿論又認爲美國爲對日戰事的援助者，所以莫斯科現在努力促進俄美同盟的實現，欲以威脅日本，以緩其對於西伯利亞之侵略行爲」可見非特蘇俄本身欲與日本戰爭，並且希望國際共產黨徒，採取共同行動，復與美一致攻日，彼兩國間之裂痕，已覺無法彌補，日俄戰爭之爆發，亦不過時間上問題而已。

終上列論，一方面有帝國主義集團內之日美的衝突，他方面又有資本主義國家之日本與社會主義國家之蘇俄之衝突，遠東風雲變色，驚風駭濤，將一幕一幕表現於吾人眼簾之前，作者固不敏，若致意於日美俄三國軍備之情形，讀者當不斥吾言如妄矣。

四 日俄美軍備之鳥瞰

在此四年中，世界經濟恐慌，到了最高度的年頭，日本何能例外？彼邦財政困難，已達沸點；而軍事經費之支出，則毫無節制。日本新預算收入爲十二萬三千一百萬元，而海陸軍經常費則定爲四萬萬元，海軍新事業經費定爲

四萬六千萬萬元，陸軍新事業經費定爲四萬六百萬萬元，已超過收入五千餘萬元，爲數之巨，令人咋舌。日本陸軍本有二十一師，自華府會議後，已裁減四師；雖量的方面，數目字之減少，而質的方面，頗有長足之進步，裝設設備，莫不精益求精；陸軍首腦，亦已命令出動部隊，陸軍技術本部，化學研究所，築城本部，航空本部，被服廠食糧廠，各種學校，參謀本部等，設於委員會制度，加以最精密之研究，由研究所得之結果，斟酌逐步實施，頗有實效。在海軍方面，日本自華府會議後，依華盛頓條約及倫敦條約所規定，英美日三國，爲五、五、三之比，惟日本欲爭霸海上，不甘落後，已表示不滿，仍思與英美站在同一水平線之上，故於一九三四年至一九三五年之海軍預算案，開從來未有之最高紀錄，預將七億八千萬日元，爲建築新艦之用，除原有主力艦陸奧 (Mutsu) 爲最近代化外，現尙趕製潛水艇十三艘，海部之預算案，竟達八億五千五百萬元之巨；在一九三四年四月一日，海部將先支六億八千萬萬元，並在其流治下之島嶼，如維林島麻紹爾島馬利亞島等處，築有龐大之海陸空軍之基礎，在其租借地斐羅島上，建築廣大飛機場，台灣一隅，作爲海軍根據地，平時數十艘軍艦，從事秘密運送工作，去年日本海軍大會操，在夏威夷島一帶，作熱烈之盛大舉行，以誇示日本海軍力量之不弱；而日本軍人所組織之太平洋旅行團，考察美國在太平洋中所有之島嶼，在地理上之位置，及其在軍略上之價值，公開研究，不遺餘力，其處心積慮，準備第二次大戰之決心，已昭然若揭。在空中方面，日本力感空軍

力量薄弱，故海部七月三十一日所作成二次補充計劃，自今年起，在四年間增加八隊而成爲三十九隊，飛行機則力求其最新式化，不使美國媲美於前。他如國內軍事工業之生產量，已至無復增加之境地，無論國營或民營之工廠及製造廠，多被軍事當局所合併，使軍用物品，得以大量生產，至於海軍武裝與軍事建設之大量投資，政府又獎勵之不暇，而民間軍事教育，又極堪注意，凡此種種加緊軍備工作之狀態，益證日本對第二次大戰之狂熱。

美國特金圓萬能，長袖善舞，陸軍之陣容，則固無與比倫，總數達一〇五〇〇〇人，又因欲稱霸海上，尤至全力於海軍，積極建設海軍根據地，除夏威夷島現已支出二百萬元美金積極擴充外，尤在其中的亞湖島，數年來除築要塞費五千萬美元外，以後仍須逐步改良與擴充。在真珠軍港之西北方面內地，自一九三一年十月以來，費二百萬元建築最新式大彈藥庫，原定一九三三年七月竣工，竟提早於一九三三年年底完成。其他如巴拿馬運河工程，亦已開始。美國新海軍綱領之內容，據海部長史賓生宣稱：「：是在建立最高限度海軍實力，其綱領中計算新建一百五十艘以上之軍艦，現在已建造四十九艘：」。美國以海軍爲維持國家政策與通商政策，兼含兩種意義，欲使本國與海外領土之防禦，不得不保持海軍力量之充分；而美國之一貫傳統政策，乃爲美洲孟羅主義與中國門戶開放主義，當時美海軍提督愛比利公然謂：「：爲孟羅主義，只要防禦海軍就夠了，但是要達到門戶開放主義的目的，則必須有攻擊的海軍：」。而今尤見於太平洋西岸日本之物

與，相形之下，未免見拙，爲爭海權計，豈甘居人之後，況以倫敦條約將於一九三六年滿期，深感遠東局面，前途黑暗異常，美國海軍力量，實有不足應付裕如之嘆，遂有一九三四年之新預算出現，總計美金爲四億六百萬美元，其中須節減二三百萬元，一面謀從三十三億產業復興費中，支出一億三千萬元，以擴充海軍費用，結果今年度之實際預算如下：新艦建築額四千三百九十萬元，由復興費項下支出四千六百萬元，合計八千九百九十萬元，艦艇建造費預算額爲五百五十萬元由復興費項下支出三千萬元，合計三千三百五十萬元，飛機建造費預算額八百十萬元，水陸設備費一百九十四萬六千元，其他預算爲二億六千四百〇二萬九千元美金，總計四億六百萬美元，現除積極添置新艦艇外，並建造各種式樣之飛機六百三十二架，定經費三千萬元，概由復興費項下支付，可謂豪矣。

蘇俄以一社會主義之國家，抱着一貫和平政策，本無積極建設軍備之必要。但蘇俄係採國民皆兵制，在承平時，兵力，亦甚強大，一九三二年末止，兵力有一百二十九萬二千名，內中包括正規軍四十六萬六千人，民兵交代部約六十萬人，格柏烏約十五萬人，護送軍約八萬人，空軍約二萬五千，海軍約三萬〇一九三一年至一九三二年度軍事預算爲十三萬九千六百十萬盧布，而此等預算猶未包括龐大之軍需工程費及兵營建築等費也；在事實上言，紅軍之實際軍費，當超過十八萬之盧布。蘇俄自與西境諸國，訂立多邊不侵犯約定後，橫連既成，西顧無慮，此種軍事設備，對遠東一隅，已足可以應付，而復於一九三二年

底起，鑒於遠東局面之險惡，軍用品陸續運西比利亞東部邊界，駐兵增加在大烏里方面增至十萬，綏芬及哈滿沿線增至五萬人；海參威爲蘇俄東方咽喉，已聘德技師建築砲壘，配製潛水艇，已下水者十七八艘，波塞特灣建立海陸飛機根據地，西伯利亞鐵道，已改雙軌，以便軍用之便利，在庫斯涅次克及愛尼爾哥斯建築大鍊鋼廠及子彈廠，全國工廠一部份，加以改造製造軍火，準備政府參戰，蘇俄又命軍役年齡之共產黨員準備保護蘇俄，實行智力及體格之測驗向國家登記，以決定在前方後方効勞，現在青年團部登記者已有五百萬人，正式黨員三百萬人，正在受軍事訓練，準備作戰中，其對於大戰之興奮，已可概見。而又以去年蘇俄空軍總動員之計劃發表，最足令人咋舌者，其內容包括新增飛機八千架與發動機二萬一千具，如擴張案果能實現，則蘇俄空軍，將爲世界第一。

證之曰美俄三國軍備之擴充，角逐之努力，而尤以今日戰鬥力與破壞力之強大，遠勝於歐戰時代數倍以上，不知遠東未來之一場大屠殺，如何能算得一盤清賬也。



五 中國應如何

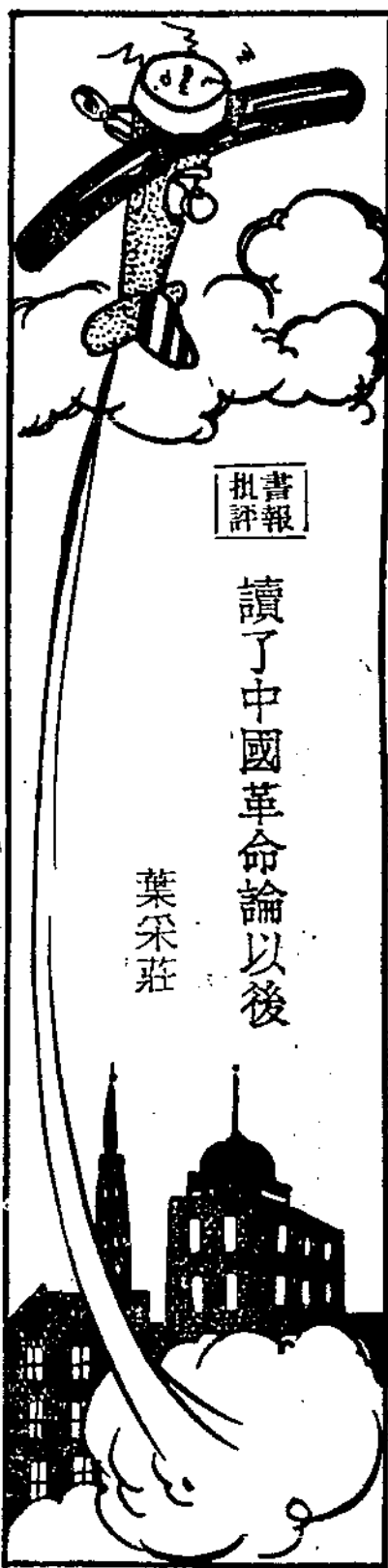
日美之衝突，日俄之衝突，俱有客觀事實上，爲之證明；第二次大戰爆發底必然性，殆爲舉世同一之論調。中國位居亞東，地臨太平洋之濱，東接日本，北連蘇俄，遂與美國相應呼，如太平洋風雲變色，中國首當其衝，姑無論日美之戰，抑或日俄之戰，犧牲者則必爲中國，絕無容疑。日美兩資本主義國家之火併，其最大原因，爲決定此廣推銷剩餘商品之尾閘金融投資之場所的中國屬於誰？簡言之，其戰爭之因素，乃爲中國市場爭奪問題耳。日美果不幸而開戰，日本必先封鎖我海口，由東北長驅直下，奪取我國，資財及人民作爲其戰爭之供給；日美兩國，誰勝誰敗未卜，而中國則早呈四分五裂，糜爛不堪收拾之局面。果使美勝，中國又爲白色亞美利加州人種之殖民地果使日勝，則中國爲日本所滅亡，自無問題，事齊事楚，兩無一可。此日美戰爭未爆發以前所敢預卜之凶兆也。縱使日美之戰未啓，日俄之戰先來，我國聯俄乎？聯日乎？蘇俄雖以社會主義爲標榜之國家，但攫奪中國之企圖，亦不後人，試觀比年以來，

日本在中國境內，不肯放鬆侵略政策，與蘇俄在中國嗾使赤匪，殺人放火，相率會有幾何？我若聯俄以制日，則必惹起帝國主義集團之注意，聯日，則更非國人之所心願，中立乎？在今日牽一髮而動全身之國際戰爭中，恐亦不可得。

意相墨沙里尼之言曰：「我人迴顧六十來世界之歷史，深知一國無論在和平或戰爭中，必須自強，始能自立」。國人乎！際此遠東風雲日趨緊張，第二次大戰之場合，我人苟不求自強，滅亡立自，苟我人處之得法，則又不難乘時掘起，復興民族。生死之權仍操之於我人自己掌握中也。

當此生死關頭之時機，中國惟有先求本身之健全，方能立國於大地之上。慨自十六年北伐以來，賴先總理在天之靈，不期年全國統一，國人殷殷矚望於黨治者，至深且切，以爲今後得救國家於水火之中，登斯民於衽席之上。詎料數年來，新興軍閥之崛起，貪官污吏之剝削，黨中元老，各抱異趣，革命份子，互相歧視，名爲統一和平之國家，實則支離殘缺之局面，帝國主義從而加緊其侵略，國人於失望之餘，而至於絕望。推原追故，乃因黨權渙散，黨的精神消失，革命力量，不能集中，於是中央政府，對內對外之計劃，頻受各方牽制，凡百施政，終成畫餅，無聊政客，又假借民主主義之美名，以實行其爭權奪利之

工具，各方對中央政府政治離心力，日趨強大，中央與地方，首尾不相貫通，意旨無由結合，遂不能收使指臂揮之效，終乃演成今日混淆不堪之局面，故中外評議中國革命，尙未澈底，良非無因。爲今後之圖，欲復興中國政治之途徑，尤非褒褒諸公，一心一德，羣策羣力不爲功，全國國民亦應絕對拋除其自私自利之心，以整個民族，整個國家之利害爲前提，重大我而輕小我，集中力量，同一目標，服從政府，擁護領袖，使全國政治之向心力增強，始能放出新興政治之一線生機；時賢嘗論近世虛偽之民主主義，已宣告破產，反之如意大利之強盛，土耳其之復興，傳意志之崛起，蘇俄之奮發，俱有聲有色，皆爲獨裁政成功之實例，美國近來以經濟衰落，國會又授權於羅斯福總統獨爲之救濟，他若英之獨攬政治權之「國民內閣」，與法之繼赫里歐失敗後之「國民同盟」，皆爲獨裁政治之形態，作者年來置身講座，默察中國現時國情與過去歷史，亦認非實現獨裁政治不足以救時弊。今日中國有革命之國民黨，有先總理之遺教，祇須黨中最幹練之領袖，運用其最大權力來復興全國政治，政治自可日上軌道，爲領袖者亦必須具有敏捷之手段，清晰之頭腦，毅然決然爲整個國家前途而奮鬥，則全國人民熱誠愛戴之。中央既有一強有力之政府，又有一幹練之領袖當其任，則國內政治，得開燦爛之花，不數年間，精誠圖治，垂亡之民族，必有藥救。



書報
批評

讀了中國革命論以後

葉采莊

——介紹一本有價值的重要著作於國人之前——

杭州中央航空學校政治總教官張韶舞先生近著中國革命論一書行世，朋友間早已風傳一時，近日才有機會將這本書讀完，這本書給我們的印象非常深刻，可說是近年來關於中國革命理論之最有價值的一部傑作。陶希聖先生評為：

此著在中國政治教育，可謂完備精確。其中徵引廣博，殆將從來有關中國革命諸見解，皆能涉及，弟何勝拜服。

這種評判，實是最公正的一個總評。但詳細的說起來，也有點小疵。現在我先從好的方面說起。

復興中國革命的口號，已經澎湃

遐邇了，然關於討論復興革命各種重要問題的文字，非常缺乏。不但綜合的有系統的巨著絕少，就散見於各報章雜誌的關於這方面的論文，也表現非常貧弱。這個現象，一方面固然可以說有些人注重埋頭實幹，而不尚高談理論，但一方面，實是表現一般人對於革命理論的探討研究太不注意。我們知道，理論是行動的指導，沒有理論的鬥爭，便沒有行動的鬥爭，數年來反動理論之所以梟張，一般青年思想之所以紛歧，我們不能不歸咎於正確的革命理論研究之缺乏。

張先生此著不但在其本身上有極大的價值，而且在時代需要的意義上

有其不可磨滅之處。

本書內容共六篇計三十三萬餘言，第一篇緒論，概論革命的意義及其種類，并詳細分析中國社會的結構，自秦漢以至近代中國社會的形態及其演變。第二篇從民族、政治、經濟各方面觀察中國革命的性質，對於民族問題及中國民族在最近國際情勢下的危迫，一般政治原理及中國政治發展及近代中國政治狀況，近代產業革命，世界經濟的發展，中國經濟發展過程，中國產業革命及最近中國經濟狀況，均有精深之論究。第三篇分析中國革命的社會基礎，將農民工人，小商人，學生與士兵之生活與革命性及

一部份商學兵分化離開革命的原因，詳述無遺。第四篇關於中國革命領導權問題，從革命方略，黨的組織與領袖各方面論究中國革命領導權之歸屬，并具體說明中國國民黨的政綱組織，黨員與行動之概略及領袖蔣委員長之革命歷史。第五篇從帝國主義軍閥貪官污吏土豪劣紳買辦階級中國共產黨生產黨及國家主義青年黨論述中國革命的障礙。最後第六篇詳列如何完成中國革命的工作對象與民族政治經濟三方面之具體工作方案，條舉目張，一覽了然。

從上述所抱全書內容概括言之，洵屬精深淵博之巨構。更從內容的含義我們可以看出有下列優點：

一、此書之論中心為唯生史觀。哲學的歷史觀，自從中山先生創唯生史觀以後放一異彩，關於這方面的不斷研究和著作，不時見於書報。但用唯物史觀正確的去分析社會推求革命動力的著作很少。張先生此書立論的基調，便是唯生史觀，而且很正確地把孫中山先生的唯生論展開出來了。

第一篇緒論的第六頁，張先生引薩孟武先生的話說：

「生存慾望既為社會進化之原因，故一切制度，能增進人類之生存者，皆有價值。但人類生存之法，乃由時由地而異，故維持人類生存之制度，亦當隨時變更。……即任何制度，皆無絕對價值，惟能適合國情，而促進人類之生存者，始有價值可言。……」

把一切制度的估價，均以能否適合并增進人類生存生活為標準，這是千古不移之論。第八頁更引了一段中山先生關於革命哲學的基礎的話：

「古今一切人類之所以要努力，就是因為要求生存，所以社會才有不停的進化。所以社會進化的定律，是人類求生存。人類求生存，才是社會進化的原因。」

於是張先生接着發揮生存與歷史變革的關係說：

「……一種社會生活的組織，自其出生，發展，沒落的過程觀之，分為若干階段，這些階段的分化是反映到其社會之出生，發展和沒落

的三種過程，就是一種社會的出生，是使社會的成員，關於生存慾上的需要，已是衝破舊社會的纏縛而初得到滿足，然此種滿足經過一定階段，又因人類的需要向前發展，使生產力進步……而該社會遂達到發展的階段，再經此發展階段之後，人類的需要更行增加，即人類的需要超過該社會生產的供給，於是該社會又達到沒落的階段。……」

依據適合環境需要的主義，來打破舊環境創造新組織，而促進社會的進化以達到人類求生存的目的，便叫做革命。」

因為用唯生史觀作立論的基礎，故其分析中國社會結構，及各階層民衆生活與革命意識，分外深切而適當，因此而展開的革命方略，也是非常切合於生存進化的原則的。

在批評共產黨理論錯誤的一節，詳徵博引，寫得有聲有色，用唯生史觀的論證，駁斥唯物史觀的謬誤，使一般青年讀了，從謬誤不經的唯物史觀與馬克斯主義的迷陣中驚醒過來。

二、此書第二個優點在把三民主義的理論精華融和在民族、政治、與經濟的歷史進化而指示出中國革命的本質所在。中國革命的本質所在。中國革命為什麼是三民主義的革命，即為什麼是民族革命，政治革命與經濟革命？我們若不從世界歷史，中國歷史的整個分析與現代世界和中國政治經濟之實際狀況的綜合論究，是不能勘破其因緣之所在的。而本書第二篇便很優越地明白敘述出來了。

三、此書第三個優點在於用科學的社會理論，把中國革命的主體和對象明白地指示出來。在中國革命的社會基礎一篇，不但指示出了各階層革命民衆之革命性，而且將各種革命性的成分及其所以形成的社會原因都有精闢的論究。而最重要的，不但指出了各階層民衆與革命的關係，而且從經濟生活的觀點，指出了革命民衆在革命過程中的分化作用，這是很容易為一般人所忽略的。

在革命的障礙一篇裏，對於各種反動集團的歷史和內容赤裸裸地呈示給讀者，而很有力地將革命的敵人之一

反動沒落及錯誤與以無情之打擊，使我們讀了，不覺義憤填膺！

四、此書第四個優點，在於注重領袖問題與蔣委員長長的關係。國民黨對於中國革命領導權的關係，已成為歷史上的事實。目前為國民黨本身的發展與時代的需要，黨的領袖問題，

——唯一的獨裁領袖的建立，實是最急迫解決的問題。然而這個問題的解決，不是憑空可以作到的，唯一領袖的產生，除了客觀環境的需要外，還要有主觀的條件的存在。無疑的，事實上蔣委員長已經給我們滿足這點了！現在千萬的黨員已經在高呼着我們的領袖之名了。張先生為促進這一客觀的存在，特別對於蔣委員長的歷史加以忠實的介紹，這在革命的觀點上，是有重大意義的。

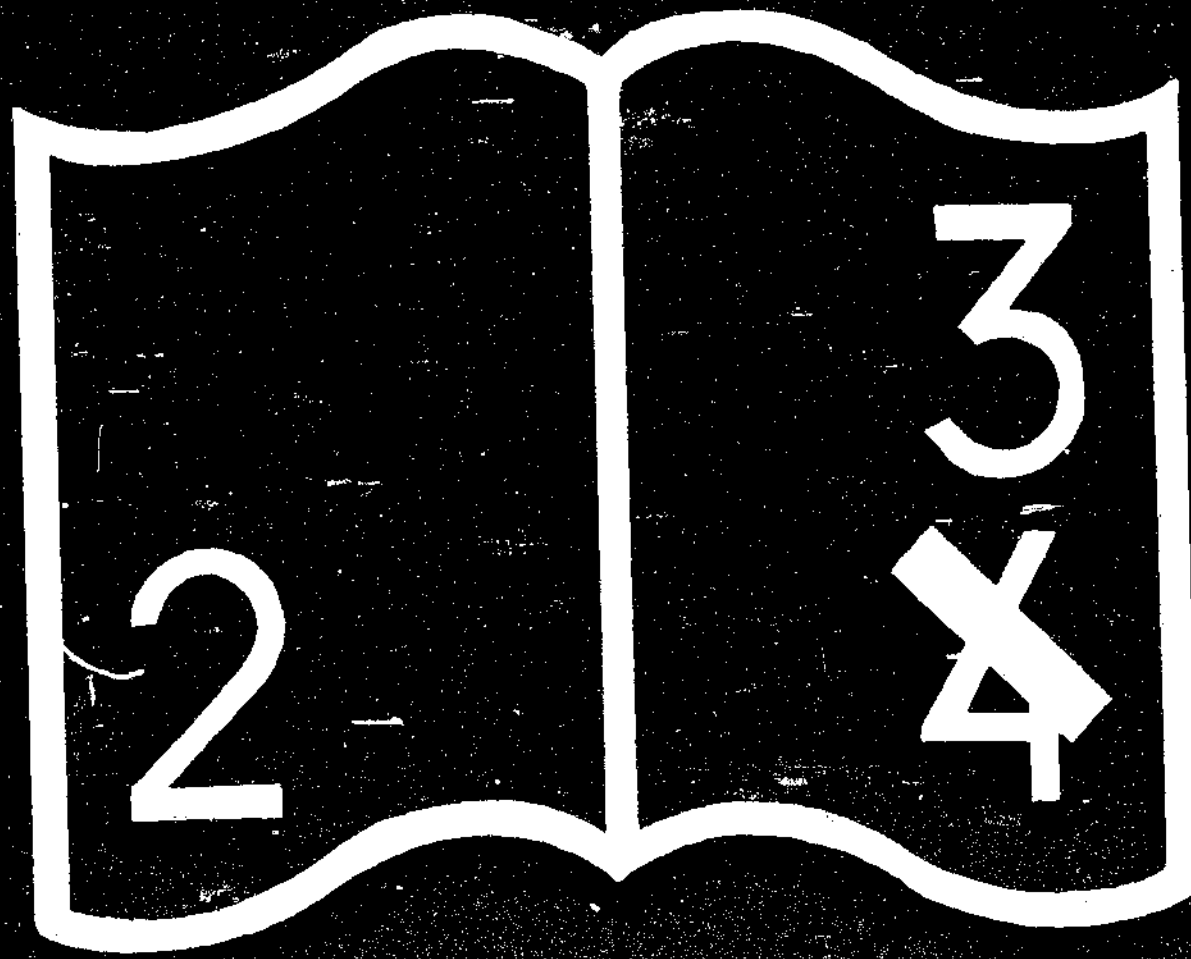
五、此書第五個優點在於能具體舉出實踐的方案。復興革命的口號到處呼嘯着，但是怎樣復興革命？怎樣復興民族？怎樣改革政治，澄清吏治清則共匪，乃至怎樣繁榮農村，發展經濟，改革教育？這些實際重要問題，很少有詳實的研究和供獻。各種報

章小冊子，雖然也有討論數陳各種工作方案的，但大多不失之迂遠空疏，便流於拘泥狹隘，一樣不適於實行。此書所列舉者據著者自序上說大多從國內許多專家，經過一番苦心的綜合研究而徵詢得來的。可見這些實際方案都是非常寶貴的，而實際上也確是比較能辦得通而有效的辦法。

以上都是我認為是本書的優點而值得特別指出介紹的。其次關於有幾處我認為是美中不足的：

第一、關於中國革命的性質沒有指出其主要的屬性，只將民族、政治、與經濟三方面平行的排列，這是陷於機械的割裂的錯誤。我們知道民族問題是由於政治的膨脹，而政治的膨脹，乃是由於經濟的擴張，換言之，現代的民族問題，是由於國際資本主義發展到帝國主義階段才發生的。所以解決中國民族問題，即實行民族革命，不能不以反資本帝國主義經濟的經濟革命為基礎，即帝國主義沒落期的次殖民地的產業經濟革命為基礎。

歷次反帝國主義運動的失敗，這



编码错误

些事實我們是不能忽略的，而其所以然的原因便是我們還沒有找到一個能夠有效反帝國主義的經濟基礎。

再說到政治革命，其理由與上述同樣，中國經濟問題不解決，政治問題是永遠沒有解決的希望。我們把過去事實檢討一下，便可以得到許多論證。周佛海先生曾發揮中山先生的理論說過這樣的話：『民主主義是民主主義的本體』。因此關於中國革命的性质，在民族政治與經濟三方面，既不是連環性的，也不是三位一體的，而是要歸結到一元論的主客之分的

第二、其次，關於黨的問題，只是敷陳了一般黨的基本的理論，而沒有提到黨的組織在現階段所發生的實際問題，這也是忽略了事實，把理論與實踐分開了的原故。譬如第四篇第七章第二節，關於中國國民黨的組織之缺陷與改造只輕輕說了三幾句，這在實踐的意義上，不能不說有遺重就輕之嫌。

第三、關於中國革命過去階段之檢討和失敗的原因以及前途的展望，沒有用實踐的情神與科學的估計去把

握着，這是因為著者太偏重理論的緣故，也不能不說是本書一個缺陷。

這是因為著者從事政訓講學工作，而這本書的題材，又多取諸於著者所編學校講義，其性質有所不同的緣故。

總之，這本書曾有少許微疵，然白璧的微瑕，是不能掩蓋它的寶光的。所以我以為這本書在原則上說是一部關於革命文獻極有價值的巨著，而值得在目前復興革命暗潮高昂中仔細一讀的。

一九三四、二、廿八日

於北平新街口航空署街

中國革命論

張韶舞先生新著

出版了

本書為復興革命復興農村復興民族之重要著作，為用唯生史觀作立論中心之第一部著作。全書共三十三萬餘言，計分六篇，第一篇汎論革命的意義與種類，並詳細分析中國社會的結構與形態，以引起中國革命的研究。第二篇敘述世界各民族及治政經濟的現狀，以明世界大勢；更根據中國民族史，政治史，經濟史找出中國革命的動向。第三篇指示農、工、商、學、兵何以是革命的幹部；并特別說明商、學、兵、份子的分化；而有一部份不能走上革命的道路。第四篇在理論方面指出中國革命的領導權的條件，在事實方面指出中國革命的領導者，使革命者趨向於一個正當的革命旗幟之下。第五篇則將革命的敵人；赤裸裸地列舉出來，俾革命者任種種惡劣環境包圍之中，怎樣去打開一個新的局面。第六篇是為復興革命找出工作的對象，所以列舉各種方案，使革命者有完成革命的道路。在此煩悶的環境當中，這種復興的書籍，實應人手一編。此書用二十開最上等報紙印刷共六百四十二頁（精裝為瑞典紙），裝成一冊；并用美術紙為封面，尤為美觀。本書平裝實價一元六角，精裝實價二元四角，但優待直接購戶，一律減為七五折，五冊以上者七折，郵費亦不另加，直接購書者請寄款（郵票可代現金），至杭州笕橋中央航空學校本社當即按款寄書，決不致誤。

中央航空學校空軍週刊社敬啓