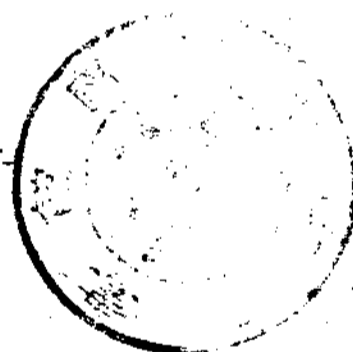


機聲

第 二 卷 第 二 期

太平洋戰爭中的南洋羣島
 歐戰何時終了
 太平洋遠距離封鎖戰
 納粹唐克車軍團
 德國航空發動機之發展
 世界航空輸送事業二十年史
 空戰(續)
 邱吉爾和女人的故事



王守偉 余華 天羽 吳啟泰 張桐生 陶魯書 復齋譯 于青

機聲月刊社編印

中華民國三十一年二月十五日

南京圖書公司
 南京圖書公司

太平洋戰爭中的南洋羣島

王守偉

太平洋戰爭爆發迄今已有二個多月了，日本軍閥發動這次戰爭的原因，實在是死中求生，妄思劫掠南洋的資源，以維持其龐權，這種言論，在日本報紙雜誌上已汗生充棟，其實日本的覬覦南洋，必自今日始，他的野心企圖蓄之已久，肥後筆者在東京時曾參觀他們的日本政治博覽會，其中有一個外地館，關於南洋羣島一室佈置宣傳特別賣力，中有一個很大的南洋羣島模型，說明着南國美麗的風光，熱烈的情調，鼓勵日本人民前往移民，其野心何在從可知矣，所以日本對於南洋羣島實在垂涎已久了。現在我們要問南洋羣島究竟包括些什麼地方？範圍怎樣？以及他的地勢，氣候，資源等如何，特為作一個簡要的介紹，以供參攷，使我們對它有個明確的認識。

一 南洋羣島的範圍

我們試看世界地圖，在我們中國的南海以南的這片島嶼世界，就是被世人稱為「南洋羣島」。意思就是在大海南邊的羣島，羣島的北面有中國南海和太平洋做牠的界限；東面是繞着太平洋的，南面和西面把印度洋做牠的邊籬了，說到牠的長度，從西到東的水陸直線僅及我國由青島到帕米爾高原一樣遠，約有五千公里，海程要輪船航行十四

天的光景。南北橫的距離也有二千公里，水陸合計還不及我國南北長度的三分之二，南洋羣島是荷蘭美國英國和葡萄牙的殖民地，其中以荷屬地最大，現在我們將這羣島所隸屬的國家分列如下表，一看更可明白：

一、荷蘭屬地東印度羣島

(一) 摩鹿加羣島

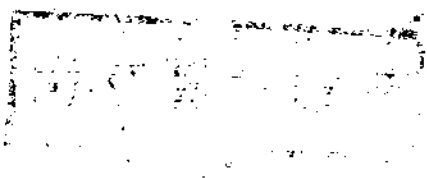
1. 濟羅羣島
2. 布魯島
3. 西蘭島
4. 安坡拿島

(二) 小巽他羣島

1. 峇厘島
2. 龍目島
3. 松巴窪島
4. 松巴島
5. 佛羅里斯島
6. 帝汶島的西半部

(三) 大巽他羣島

1. 爪哇
2. 高棉



3. 蘇門答臘

4. 婆羅洲的南部

5. 西里伯斯

6. 新幾內亞的西部

二、美國屬地

菲律賓羣島

三、英國屬地

(一) 馬來半島

(二) 婆羅洲的北部

(三) 新幾內亞的東部

四、葡萄牙

帝汶島的東部

上面這一大家島嶼，接連地橫在亞洲和澳洲的中間，大半土地在赤道以南，大半在赤道以北，但完全佔據了赤道地方。

二 荷屬東印度

在亞洲和澳洲兩大陸之間，橫着一個全世界最大的羣島，它有着七十三萬二千平方公里的土地，六千萬的人口，這就是荷屬東印度，簡稱荷印。

荷印之入於荷印之手，算遠點，自東印度公司起，(一六〇二年)已有三百多年歷史，就近算，從英國交回荷蘭管理算起，(一八一六年)亦有百數十年了。

荷印各島上有數十個活躍的火山，其噴火時有所聞地

震，亦平常的事。如果遇過大的地震發作，墮落村鎮；損失財產，傷害生命的事，幾乎每年事無少不了發生的地方，講到牠的氣候，因為東印度島嶼全在熱帶，所以牠的氣候是熱帶氣候，多雨，少風，溫熱，濕度高。熱帶天氣最引人注目的特點，就是常年一樣均「沒有變化」。

宗教與教育 東印度羣島原沒產生偉大的宗教，宗教的儀式是外國商人帶來的，最初傳入的是婆羅門教，佛教在紀元一一〇〇年左右傳進來到一三〇〇年前後勢力極大；當時爪哇和蘇門答臘一帶曾建築許多佛教偉大廟宇，至今還巍然存在，後來到了十四世紀；波斯商業侵入東印度，羅馬六甲買賣貨物。波斯人在這裏愈聚愈多，於是回教的勢力就一天大似一天，東印度境內島多人雜。宗教言語，既彼此互異，教育就很難立定一個共同的方針，這裏只有爪哇島的教育比較發達。然而國民教育的種類也太繁雜，其中有爪哇文教授的土人小學，有亞拉伯文教授的回教小學，又有政府為荷蘭人和土人貴族的子弟設立的荷蘭小學，專用荷蘭文教授，此外政府為華僑辦了一百餘所的荷華小學，但完全不用華文教授，華僑則自己辦有中華小學，用中文英文或間有教授荷蘭文的。近來日本僑民亦開設日僑小學，用日文教課，荷蘭的中等教育，辦理很少，至於高等教育，從一九三〇年才開始的，不過近年來荷印政府對於教育事業，却很重視，每年撥發的教育經費亦很多。

資源與貿易 荷印的被人覬覦，實因那裏有着侵略者

大欲所在，而資源的供與。則表現於貿易，所謂生命線，與所謂力線，亦以貿易的情形定之，荷印經營東印度，以經營爪哇及馬都拉為最力，島上土地，幾盡耕稼，無荒地可見，其他島嶼則未墾之地尚多，其農業有土人農及政府農業二種，前者向為土人經營，後者為政府經營，這裏我們舉其各種出產的標準大者來說：它有着佔全世界總產額百分之九十五的金雞納霜，百分之七十七的木棉，百分之八十二的胡椒，百分之五十的烟草，百分之三十六的樹膠，百分之二十七的椰子，百分之十的石油，每年產有四萬噸的錫，一萬餘噸的鐵，一百餘萬公噸的煤。

荷印有大量的原料，但也有大量的人口，需要大量的必需品，於是輸出與輸入，乃呈龐大的數字。荷印貿易的對象為英美日，對日貿易數字僅是第一次歐戰始占重要，而對英的貿易對象，包括新加坡，印度及英本國，貿易總量，每年均有變遷，其大概情形如下：

荷印主要進口來源的百分比：(一)糧品；日本佔三分之一強，荷本國佔五分之一，美佔六分之一。(二)米；印度佔二分之一。(三)鋼鐵；美、德、荷各佔二分之一。(四)機器；荷佔三分之一，美佔五分之一。(五)烟草；美、英、荷各佔二分之一。

荷印主要出口的百分比：(一)糖；印度佔二分之一，日本佔百分之十五，香港佔六分之一。(二)橡膠；美佔五分之一，英、日各佔六分之一，惟日本輸入量變動甚大。

(三)石油；新加坡佔三分之一，日本近年輸量漸增。(四)錫；以美英為多。

從這裏，很明顯地表示出荷印的貿易關係，英美日三國特別顯得活躍。但是日本終究是相形見拙，於是日本帝國主義者在侵華戰爭無法解決的苦悶中，高喊「荷印是日本的生命線」，來發動這次太平洋戰爭，滿想獨吞荷印，來解決它資源的困難。

三 菲律賓

菲律賓羣島也是馬來羣島的一部。此部和台灣不過隔了一個巴士海峽，南部和西里伯，婆羅洲遙遙相接。全部都在熱帶圈內，包含了三千多個大小島嶼而成，但其中有名稱，不過二千二百四十一個。其餘都是露出水平的礁石罷了，全面積有二十九萬六千二百九十四公里。而呂宋和棉蘭二島，竟佔有百分之七十。羣島中包有米塞亞海，蘇祿海，棉蘭老海；尤以蘇祿海的面積最為廣大，菲律賓的氣候，雖則終年炎熱，但因有海洋的調和，所以不至熱不可耐，一年間的溫度，最低為華氏六十度——除山嶺高地——最高也不過九十度，菲律賓的人口，據最近推算約為一千二百八十萬，外僑以華僑為最多，次為日僑。

我們知道菲律賓的統治者，原來是西班牙人，早在十五世紀末葉。後來發生西美戰爭，西班牙敗績，遂由美國給西班牙二萬萬美元將菲律賓割讓給美國，時為一八九八年十月十日。

語言、宗教和教育 菲律賓的語言非常複雜，計有百餘種，主要的通用語為西班牙語，英語。土語中最有勢力的當推卡拉若語，以馬尼拉市為中心，通行全島，菲律賓土人的宗教信仰，最初崇拜動物，凡認為奇異的一物自然物，都在崇拜之列，後來信奉回教及天主教，現在菲律賓則成了東方惟一的「耶穌教國」了。南洋各地的教育事業，最完善的要算是菲律賓了。因為美國治理菲律賓的政策，和他國不同，對於思想變化方面，盡力提高，因此對於教育非常努力，雖窮鄉僻壤，也都設有學校。

物產 菲律賓蘊藏資源之多，為美屬諸島之首，因為其地土質肥沃，自開闢後，能經過三四十年，不加肥料，而生產不衰，且適於栽培熱帶植物，所以農產物的輸出，竟佔了菲律賓總輸出的十分之九。其中尤以砂糖椰子油，馬尼拉麻為著。至於米穀雖是重要的農產品，但祇充本地食用，其他如咖啡和橡膠等，也都很有希望的農作物。現在菲律賓全境，已開闢的地方還不過百分之十二，所以將來的發展，真是無窮呢！

菲律賓的獨立運動 當美國佔有菲律賓之初，就宣明美國的意旨，純為協助土人進步，使能確實得獨立平等的權利，後來美人治菲，很能實踐約言，竭力提倡教育，統一語言，培養獨立能力。一九一六年，美國國會更通過一議案，其中有說「……一俟菲律賓建設了穩固有力的政府，美國即撤去主權，而承認其獨立。」現在菲律賓內立法司法行政三權，大部份都操在菲人的手中，只有外交和軍事

，仍由美國負責，菲人認為獲得完全獨立，建設共和政府之期，已不在遠，所以現正從事國防計劃，以備實施獨立後，獲得必要的保障。但是菲島是美國在東方的根據地，它與太平洋中美屬關島，夏威夷羣島相呼應，成為一條橫斜線，而是距離美國最遠的海軍根據地。它的極北部與日屬台灣，僅隔一巴士海峽，距離祇有百哩，遙遙相望，已在台南軍港開放炮火時的射擊線內。因此，日本帝國主義者積極從事南進政策的時候，菲律賓是首當其衝！如果菲律賓一獨立，菲律賓決不能抵抗強隣的侵略。現在日本帝國主義已經發動了太平洋戰爭，菲律賓也已遭受了日軍獸蹄的蹂躪了，當然菲律賓的獨立問題，現在暫時擱起不能談了。

四 馬來亞

馬來亞在馬來半島的南部，與泰國南部國境連接着，從印度支那半島瘦長地伸入南太平洋的大海中，南端與荷屬東印度羣島緊接着，形成一條分隔太平洋與印度洋的天然大長堤，這本是半開化的馬來民族的居住地，但自十八世紀的八十年代起，它就一步步地淪落到英國資本統治的手裏。現在已經成為英國殖民地網中重要的一環，在這面積五二〇〇〇方英里的地域上，居住着人種非常複雜的將近五百萬的人口，在這些人口中，中國印度民族約各佔五分之一，馬來民族約佔五分之一，除了這三個基本民族外，尚有歐洲人，泰國人，菲律賓人，阿拉伯人，猶太人

……而構成了所謂「世界人種博物院」。

馬來半島的位置正在熱帶之上，所以氣候終年皆夏；幸而四面環海，得海洋的調節，不至熱不可耐；最高的氣溫為九十度，最低亦有七十度。

交通與物產 馬來半島被山脈分割為東西兩部，這兩部的情形，也大不相同；東部完全沒有開闢，只有些鄉村小鎮，散布在茂密的森林中；就是沿岸的市鎮，也不興盛，因此交通事業也不發達，至於西部，則完全開闢，西海岸鐵道幹線現已完全完成，可直達泰國的京城，——盤谷——復有支線聯絡各處，大道也四通八達；尤其是在雪蘭莪和霹靂兩州，貧密得如蛛網一般。

馬來半島的物產，以農林產為中心，鑛業次之，工業漁業都很幼稚。農產中又以樹膠為最重要，種植面積達二百餘萬英畝，有左右半島經濟的大勢力；其餘椰子，但米穀出產甚微，礦產以錫為最重要，每年產額佔世界三分之

歐戰何時終了

余華

歐戰戰爭是長期戰爭還是短期戰？到何時才終了？這問題，對於整個世界時局很有關係，故對此問題，頗值得研究一下；現在全世界人士都在注意這一個問題，但誰也不能預料何日「和平鐘聲」遍傳人間之福音。

一九四〇年九月一日，是歐洲戰爭爆發一週年的紀念

一以上，其他如煤、煤油出產為數甚少，不佔重要地位。

新加坡軍港 因為馬來亞是分隔太平洋與印度洋的天然長堤，是英國東方殖民地網的中心。在軍事上，是具有非常重大的意義，所以英國十餘年來就早開始在新加坡的蘇里打建造遠東最大的海軍根據地（軍港），化去的建築費總共約在幾千萬英鎊以上，已於一九三七年完成了這一個偉大的軍事堡壘，在空軍方面，英國計劃把馬來亞建築成爲英國的「第二空軍根據地」，這個計劃也已經大部分實行了。總之，馬來亞在今日已經裝上了全副新式銳利的武器，是英國在東方最堅強最重要的海陸空軍根據地。如果這個根據地一旦損失，則英國在東方的統治將發生劇烈的動搖，現在日本帝國主義已踏進了馬來亞，而且已經開始圍攻新加坡的要塞了！我們希望英國應立刻以全力來保衛這個東方直布羅陀的新加坡才是啊！

日，英、德、意、當局者，曾對這次戰爭都有所論列。茲將這各方不同的意見，加以列論之。

英國——邱吉爾首相九月五日在下議院演說——何時才沒有德軍侵略的威脅？何時才是希特拉侵略破落的最後一日？這種想法，我絕對不贊成。冬季來臨，

則條件變更，我們不得稍有怠忽！

德國——（希特拉元首九日四日在希坡爾，巴拉斯特的冬季經濟事業開會時的演說）——這次戰爭，可以說今後要繼續三年。但是我對於戈林元帥，則命令他要有能夠繼續五年間戰爭的準備。

意大利國——（九月一日半官辦「德他里亞」報社甘達主筆的論說）——意大利今後至少須有兩年的戰爭遂行而準備。

歸納上述各方的意見，我們知道英國方面，雖沒有明白說到何年，但認為不變更一九三九年戰爭勃發時張伯倫首相的「三年準備說」，亦無不可。德國希特拉元首這次更將三年繼續戰爭改作五年準備的計劃，那就是：

英國方面——三年

德國方面——五年

意國方面——二年

那末對於這次戰爭利害關係最深的美國方面如何觀察呢？美國的見解，亦未明白說及何年能了，但九月三日羅斯福總統對議會的公函送達以後，國務院當局曾敘述如下：

「英國海軍即便到了不能維持圍繞英本土的水域之狀態，英國亦無對德投降的意志。英海軍萬一到了這種不幸的場合，亦絕對不降服。立刻離開英本土的水域，相當英國其他部份國防術。這是英國政府的聲明。

因此，這可歸入於長期戰的部門。在美國方面，最近認為長期戰爭者似甚多。

U. P. 倫敦支局長却羅爾氏——現在的戰局，很明顯的不是閃電戰，已經長期戰了，我認為勢必繼續到來春。（同盟社九月二十一日紐約電）

這是明顯的說到明春。又據同盟社八月二十八日紐約電稱：

「最近數日間，美國各報和一般情報機關的論調，多認為歐洲戰爭是長期間繼續的。政府方面有力者之觀測，亦謂德國欲戰勝英國，殊不可能，戰爭將長期化。……」

最近德國柏林方面的報紙論調，亦由短期戰改變為長期戰了。

「希特拉元首現在正企圖欲致英國於死命。由於我們的威觀，這次戰爭絕對的不是過了今冬，繼續到明春了事。」——這是柏林政府方面高級官之所言，柏林八月三十一日電。

又，美國U. P. 柏林特派員費斯那氏亦謂：「德國軍政當局依然有在短期間內能夠掃蕩英國的自信之模樣。」（八月二十一日電）

但據九月二十五日同盟社柏林電稱：

「希特拉元首在外交上，軍事上準備完成以後，將斷然派遣軍隊在英本土登陸，其時期當為明年之說當有力。」總而言之，柏林方面一般的見解，最近已經有由短期

戰一變而為長期戰的趨勢了。

其次，試再就以往意大利參戰後，對這問題不同的見解一述之。

意大利於六月十日參加作戰後，德國方面，政府對於戰爭期間未曾言及，據當時柏林的電稱：柏林一般市民頗有：

「我們最後的戰勝，絕對的無問題，戰爭是短期間的」之情勢。

英國方面對此，據情報部的正式聲明「戰爭勢必要長期化」云。

意大利這時雖未曾明言，但至六月十九日，意國政府機關報「雷他里亞」的主筆甘達氏則認為是長期戰，他說：

「德意兩國覺悟到這次和查格維撒克遜民族戰爭是長期戰，我們合併兩國陸海空的軍事力量和政治力量，斷然應此述。」

當時美國方面的觀測如何？據同盟社七月六日紐約電稱：「從事國際貿易與美國財界有力者認為歐戰可於短期終結之說漸歸一致。」

當時，英德和平說曾盛喧於世界；但在意大利方面則始終認為這次歐戰是數年的長期戰，七月十五日，意大利「雷他里亞」報主筆甘達氏的社論，依然說及：

「英國在兩三年中將要求最後的預算和準備罷。」至於英國方面所發表的，亦多取兩三年的長期戰爭說

。這時邱吉爾首相對戰爭期間的演說，即七月十四日所發送的無線電中有：

「各位：我們不單在夏季準備，更非準備將來的冬季不可，不僅一九四一年，尤須準備一九四二年。」實際上，無論英國首相邱吉爾，無論德國元首希特拉，他們誰也不能料這次戰爭何時可了。據從英國回來的人說及：在英國人中，有謂歐戰將要繼續至十年之久云。

蘇聯的外交人民委員莫洛托夫氏八月一日在蘇聯最高會議中的演說謂：

「戰爭開始已一年，而戰爭的終局今仍不能預卜。而德意和英美方面正在作殊死戰的新階段上。」由事實看來，這種觀察是對的。

以上所舉，是將各國對於這次歐戰時期各種不同的意見和預測，雖不免有明日黃花之感，但我們如以事實來參證，亦頗耐人尋味。

歐洲戰爭是一九三九年九月一日開始的，希特拉在去年春夏之交，因欲派遣大軍渡海進攻英本土之難能，遂又突然進攻蘇聯，他是謀定而後動。期在必勝，但從去年夏間一直到底，歷時半載，竟不備一償其開兵於莫斯科之豪華。在這半年本戰中，蘇軍的犧牲，固然很大，而納粹的損失，尤屬空前。蘇方兵員的損失至少在三百萬以上。

去年十二月八日日本發動太平洋戰爭那天德國便宣佈東線停止攻勢，以便渡過嚴冬。一般人認爲希特拉進攻蘇聯，攻勢日挫，最近又節節敗退。十倍於拿破崙當時

所有軍隊的納粹軍隊，血戰半年，真可謂勞而無功，徒傷兵力。據最近報紙所載：希特勒又有進攻中東另闢一戰場的消息。又，太平洋戰爭和歐洲戰爭是相聯的，太平洋戰爭爆發才幾個月，雙方主力尚未作戰，這種戰局殊非短期間所能決定，可以斷言，由這些事實看來，以各國所謂短期戰，或繼續兩三年的長期戰之說，已不攻自破了。

總而言之，這次大戰，英國在歐洲方面已由敗而趨于

太平洋遠距離封鎖戰

——通商破壞戰

天羽

通商破壞戰，是在制海權未完成時所施行的海上作戰之一種。倘若掌握完全的制海權，則敵之海上通商即被遮斷，其通商自然停止，自無通商破壞戰之必要，亦無須保護我方的通商，查我方艦船得以自由活躍於海上，但是，近代戰況而欲有完全的制海權，除對於很劣勢的海軍國，或顛覆敵方作戰根據地，掃蕩其戰略基地的場合外，殆不可能。何以故？蓋主力艦隊的決戰縱然勝利，將敵艦擊沉海底，如尚有航程一萬哩的潛水艇之餘存，具有二千哩的行動半徑之飛機基地，亦存在於通商航路的附近，或敵之

穩定，遠東方面亦有同樣情形。以目前的趨勢來推測將來，英美能反守為攻，暴日將有節節的挫敗，英美一定要造成先敗後勝的戰績。太平洋的戰局一定，歐洲戰就必然完轉，納粹現在的步步潰敗，便將結成英蘇先敗後勝的戰果，這是可以預言的。

然則歐洲戰爭是長期戰還是短期戰？何時才能終了？要看東方的和西方的暴徒，何時上了斷頭臺。

武裝商船出沒於通商海面，同時又展開遊擊戰，則欲確保通商的安全到底無望，我方仍需派遣多數艦船搜索之艱難之不可。其海面廣闊時，從事搜索已不容易，至於擊毀更屬至難之事。因此，凡海軍國家與他國戰爭時，除某區域的成功外，掌握完全的制海權殆不可能。

所以，通商破壞戰，戰爭愈長久，愈須相互返復進行。尤其是在劣勢海軍國，則常避免主力的決戰，使用快速巡洋艦，武裝商船，潛水艇，飛機等補助勢力，威脅敵之通商路，以圖有利的誘導戰爭之局勢。由第一次歐戰觀之，德國泰爾提督曾提倡：從開戰之初趕造潛水艇，并以全面的潛水艇戰，從事英國的通商破壞，使英國後得於饑

鐵線上。但當時爲英國的緩和政策所誘致，此策未被德皇凱海容納；然而覺悟主力戰到底不能獲勝的德國，遲至一九一七年宣言作無限制潛水艇戰，而不得不出於對英反封鎖之舉。其效果，突然達到每月擊沉商船五十萬噸之巨，而使英國大爲悲鳴。當時就任英國軍令部長的派里科將軍，對美國參戰使節而演說的巴新提督訴具實情：「英國已用其所有手段與德國的潛水艇戰，而萬策已盡。如任其繼續如此現狀，則三四星期以後，英國必陷於食糧斷絕的地步，不得不對德國屈服。此時唯有盼望美國迅速參戰以救英國的一途也」。且說明英國商船損失的實數，其損失的實數比較原來所公佈的相懸過甚，深恐長此以往，英國的艦隊在所不殆，美國的參戰遂急速實現，德與以驅逐艦，快艦，機雷，防潛水艇網等莫大的實力援助，使能對抗德國的潛水艇戰。同時，對於商艦則在護衛隊形之下，使執行集團行動，逐漸減少其損失并實行用驅逐艦和快艦之捕捉潛水艇。如是，德國的潛水艇戰漸漸的失其效用，而英國則大開其愁眉。

被靠近敵根據地的狹小地域所圍繞之英國，縱使以絕對優勢的海軍從事敵全面的海上封鎖，而都還了看不見的潛水艇所反封鎖之場合居多。在飛機發展迅速而可操作長途轟炸之今日，用潛水艇再加以飛機的反封鎖，則更使其國陷於苦境。目下英國頗被德機和德潛水艇所苦惱，大有一線之希望在於美國援助之勢。

此外，德國在第一次歐洲大戰，曾以愛姆奧和其他艦

巡洋艦以及烏爾夫等假裝巡洋艦，在太平洋，印度洋，及其他英國通商路，逞其破壞行爲，而無根據地的太平洋之通商破壞，忽然變爲英國海軍之掃蕩的場所，此次歐洲戰爭，德國袖珍戰艦「阿杜塞拉爾希派」，亦未幾即和南美的海軍一併消滅了，這可證明廣闊的海上之通商破壞戰之實效

一一

關於敵人的通商破壞一般所行之方法，可分爲通商封鎖和通商攻擊。優勢的海軍，通例選擇前者，反之劣勢的海軍則唯有採取後者。但由嚴格之艦隊作戰而言，雖以擊毀敵艦隊，獲得制海權爲主，破壞通商爲副，若不務其本而徒仗賴通商破壞戰，則到底不能達到使敵屈服的目標。尤其是劣勢國所行之通商攻擊，縱然獲得一時的成績，而結局多陷於自滅。雖然，此通商破壞戰，在近代之國家間之戰爭，則未有不施行之者。因而，這通商破壞戰的規模亦在逐漸擴大中。

上述的通商封鎖云者，即以我方的海軍力對一定的敵地沿岸，遮斷一切海上交通的戰爭行爲之謂。因而一旦已發生國際公法上的封鎖宣言和通知，則封鎖艦隊便獲得進中立國的船舶交通在絕對禁止之絕大交通權。這次中日戰爭，去年多在重慶以前，尙不認爲戰爭，而認爲「中日戰爭」，因爲不發斷這交戰權，所以英美等中立國的商船可以突破日本的交通遮斷線，繼續供給援助中國的物資。

通商封鎖的樣式亦與軍事的封鎖相同，不單是有直接封鎖和間接封鎖，且戰爭規模愈大其形式愈有變化，上次歐戰和這次歐戰，試將英國之對德通商封鎖所執行的略述於下：

宣言以北海的全海面為交戰地帶，在其北方出入口路上設置機雷，警告通航的危險，使一切中立國船舶從南方杜威海峽通航，而該海面亦展張一大機雷帶和防潛水艇網，該處僅留一定的狹路，以便通航船舶的檢查乃至護衛。

就是英國以宣言交戰地帶替代封鎖宣言，在自己有利的狀況下，縮小可航海面，以期適用海戰法規的捕獲規定及禁止品防遏規定。因而，此方法可得阻止敵國的通商，同時對於敵艦隊之欲妨害我方的封鎖可事保護我方通商的效果。

通商攻擊，不問敵我作戰方針之為攻勢或爭勢，得與其他作戰行動平行施行於所有海面。但優勢海軍國通例採取比較奇襲的通商攻勢更為有效的通商封鎖方法，已如上述；又實際上，劣勢海軍國深恐敵方的捕捉，其通商多便宜行事，所以，優勢海軍國縱然從事通商攻擊，而其效果勢必甚少。因此，通商攻擊的作戰，多由劣勢海軍國施行，而優勢海軍國及努力於通商的保護，顯示一攻防異其位置的奇異現象。

通商攻擊，向來是速度大的巡洋艦之任務，但巡洋艦的數目有一定的限度，不能對此目的充份使用。所以，通

常用假裝巡洋艦補足之。然自潛水艇之出現其長足的發展，通商攻擊遂劃一新紀元，以致給與優勢海軍國以可怕的威脅。尤其是近來飛機的發展，更給與通商攻擊以最優的利器，如有敵空軍基地之存在，則優勢海軍國的通商封鎖線，除遠在飛機行動半徑以外，勢非避退不可。

現在通商破壞的一種方法，即快速航空母艦隨伴着具有二萬噸以上的行勤能力之巡洋潛水艇一隊，用以猛襲敵之通商路，這種新戰術出現時，優勢海軍國勢不得不講求新作戰，以圖擊毀之。於是，通商破壞戰遂發生一新機軸。

現在對於潛水艇之通商攻擊，以用驅逐艦的艦隊護送而圖被害之減少為主。以用其他各種反擊方法之潛水艇捕捉為副。至於潛水艇反擊法，則不出於用驅逐艦乃至快艇的爆雷攻擊之右者；其他，機雷之設置，捕獲網，飛機之轟炸等方法，固然不少，但除奪取敵潛水艇機庫地作根本的殲滅外，不是絕對的有效手段。然而，潛水艇之通商攻擊如有空軍參加，則若不講求更複雜的擊毀方法即不能達到其目的。現今德國對英本土的通商攻擊，是使用空軍和潛水艇天天擊沉英國船四、五萬噸，使英國大為阻喪而切盼美國作迅速的軍事援助。蓋防禦這種攻擊的手段大為不易也。

三

然則，通商破壞戰之戰略的價值如何？這是觀敵國儲存於海上貿易的程底而消長的。如敵國縱受臺灣路上的壓

通商自能自足，則不容易收獲其效果。但現今大多數文明國家均視海上貿易，其經濟生活大感困苦。尤其是關稅與海關，不是往日的奢侈品，轉變為原料和食糧等國民生活所必需。所以，在此意義之下，通商破壞戰之戰略的價值，較以前頗為增大。特別是如日本和英本土，其原料需要仰賴於海外的輸入，一旦其通商路被遮斷，乃至通商破壞，則對於近代的總力戰勢必大感棘手。乃不待言矣。

茲將通商破壞之點，即僅以通商破壞戰能否使敵屈服，已如上述，如劣劣海軍國對優勢海軍國所施行的作戰，可以暫時使敵國受多大的危機，但由向來的戰史看來，僅用此種方法而使敵國屈服的先例，則未曾有。不過依交戰國的地勢，同情，戰術上的變遷，今後此種作戰，或更加重其重要性亦未可知。由健全的兵學思想之見地而論，通商破壞戰是傍系的戰略，只可認爲一種補助作戰而已。何以言之？因為敵海上兵力的擊毀，總是根本的作戰，加以可能的話，海上當如我之所次，絕對保持本國通商的安全，同時并使敵國的通商自然消滅而絕其跡。現今美日戰已爆發，英美採取援助中國而阻遏日本膨

脹發展其勢力的政策，這是周知的事實。美國羅斯福總統所持的時局對策，在於國力的充實，國勢的擴張，和援英，援華，援蘇之積極的強化。尤其對於前二者，在軍備完全充實以前，努力使中英兩國的抗戰力量得以繼續，以圖長期的消耗。日，意的國力。

太平洋方面，由於對日禁運，給與日本的軍需資材補給以一大打擊，更由於荷印已採取一致的手段，遮斷了日本的代價補給路。此外，英美兩國共同防衛之手如伸入太平洋，又連接夏威夷，新西蘭，澳洲，新加坡，香港，馬尼拉，印度，南河的一條南方戰線如已完成，而在該處配置許多空軍，快艇，潛水艇等，全面的遮斷日本之海上交通，則可以達到逼使日本陷入完全的經濟封鎖線的目的。

此時，日本亦必斷然略有以挫折此種企圖，是不消說的。於是，大規模的通商封鎖和對封鎖線破壞的三大作戰，勢必展開；同時，亦將促進德，日，意三國同盟的軍事發動，自然的且必然的誘起世界大戰，而成爲長期戰爭，各海洋，各處所，亦必時常返復進行這通商破壞戰，於是，被其顯弱而分勝負的新戰略戰遂能發生。

納粹唐克車軍團

吳啓泰

唐克車在第二次歐戰時，以其構造簡單，戰鬥力亦極

有限，此次歐戰時德軍利用唐克車軍團進攻波蘭之役，頗

具成功，使維新場維維亞之丹麥，挪威，以及意，盧，此，諸戰役中，更有長足進步，乃足以證明唐克車有獨立作戰之能力。在一九三八年冬，德國擁有五個唐克車師，四個輕快車師，四個裝甲汽車師，皆可敏捷行動於任何場地，活動半徑甚大，能破壞障礙陣地，即以十三師師團之活動，已感窮於應付矣。德國戈台林將軍 General, Guderian 著有「注意唐克車」一書 Achtung, Panzer! 為專門討論唐克車書籍，所謂唐克車軍團 Panzerdivision 實集集合各種配備師團而成，組織上其他列強，亦皆大同小異，在歐戰前戈台林將軍檢閱全德國之唐克車軍團，供獻極大改良理想，德國對於選擇車輛種類，大規模組織唐克車師團之計劃，於波蘭戰役中實現之，且有迅速之進步與改良。

德軍唐克車理論

戰後德軍對於唐克車兵種，居於極不順利環境中，在凡爾賽條約監視下，僅能使用 "Attrapas" 即裝裝唐克車，利用普通車輛之車身，外部裝裝木板，繪以種種唐克車彩色，配成樣一如異型唐克車，以為演習之用。及一九三三年一月希特勒攝政後，經一九三四年七月一日種種試驗，仍與希特勒相去甚遠，及至一九三五年十月德國已創立三個唐克車師，因缺乏訓練與經驗，以及種種打擊，成績不佳，於是採用英國策略「唐克車及裝甲車同時訓練」。遂

唐克車之使命

「為何需要建立新兵種」之一問題，殊有研究價值，因利用唐克車可以攻擊敵之步兵甚至於砲兵。但此種武器，應相機使用，倘若欲用唐克車部隊衝破敵陣，唐克車須裝置厚甲，至少須能忍受平射砲攻擊，裝置大口徑機關槍及 75 公厘七五公分砲。並有衝鋒爬越高山能力，以及粉碎要塞陣地威力。至於掃蕩步兵陣地，須使用大機噐唐克車與裝甲車，因為大隊平射砲已失却戰鬥能力，為鉅型唐克車所制也。

唐克車與唐克車之爭奪戰，於戰役中定必使用大量唐克車，如作戰路上之包圍，驅逐，反攻。至於攻擊要塞或據點，唐克車絕對須置特別厚甲以及一五〇公分重砲。150 公厘七十噸與一百噸重唐克車，於戰鬥時，務須迅速調遣，以便掩護裝甲車隊前進。

戰鬥唐克車及機器腳踏車射擊手

製造唐克車師，必須注意戰鬥唐克車之數量，以及各種型類全部機械化。唐克車內務，關於機關槍，電機及砲，對於部隊與戰爭之影響甚大，須精確計算，以何種型類能使用於低級，中級，高級，遠距離，最後必須應付敵方唐克車以及多數平射砲。

裝甲運輸車輛，能行駛於各類地形，有時亦受限制，但如唐克車與射擊隊伍，或機器腳踏車隊，或行駛者為路

貨車。機器腳踏車射擊手行動敏捷，容易散集，利用公路良好路面，射擊手之防禦物可用貨車搭載，必需補充軍械，重要使用物資如子彈、糧食、工兵材料等等。運輸車輛之最不合理狀態，如狹路崎嶇，突然轉彎等困難。射擊手主要任務，須立刻完成唐克車攻擊目標，所以持有大火力大運動火力及充足軍械。故目下希望建設新式快速射擊隊伍，強大火力，特別組織，裝備，訓練，時常密切與唐克車合作。

唐克車執行守勢

戈台林將軍研究唐克車守勢地位之意見，其任務須明瞭敵方之地雷陣地以及其他障礙工事，使衝開進軍之自由地帶，欲達到此項任務，須施放人工煙幕，并使砲火及機關槍火網，配合唐克車戰鬥，方可達成目的。在列強早已研究特別注意俾唐克車尋覓地雷，礦橋樑放置地雷，第一須用唐克車 (Cavaliers) 地雷後，唐克車必遭遇平射砲射程圈內，即須準備立刻推進，駕駛極為艱苦，在發現位對平射砲前時，其他目標在次，最重要先為消滅兵器，但平射砲有時被砲火機關槍火力煙霧迷失，此種迷失，如在市區，森林，特別對唐克車為有利。

唐克車視線正常時，須射擊毀滅之，障礙物破壞後，其他攻擊須停止之。至於薄霧或拂曉攻擊，最為有利，因平射砲軍械不能隨地帶使用。至於白天為唐克車居於劣勢不利地位，因唐克車過敵砲兵陣地以及平射砲陣地之對抗

，較為困難。

若敵軍亦以同樣威力唐克車相對抗，戰先須清楚自己步兵陣地和砲兵陣地，以及敵軍唐克車攻勢，並須了解地形和敵軍攻擊力，設不能設法制勝，衝刺即成問題，而步兵，砲兵亦不能通過，致成僵持狀態。此外須阻擊敵唐克車，以及平射砲隊預備隊，此種重大任務，當以整軍完成之，遠射砲亦可同時加入工作，且於拂曉命令大批唐克車隊對抗敵唐克車，深入敵軍防禦陣線之後方，同時要求良好優異配備，隊伍，指揮，方克有濟。

完成消滅戰役環境

消滅戰役，對於唐克車頗發生困難問題，因敵軍各種措施防禦，隨時攻擊，成功希望似乎稀少，在攻勢開始時，空軍立刻出動監視後方，使發現預備隊之動靜，立即擊擊阻礙之。使其延遲救援。在衝過地雷陣地及其他障礙地帶之後，唐克車立即分成小組，分頭活動深入，敏捷攻擊後備部隊及指揮部。最後為步兵陣地爭奪戰。此舉關係守禦唐克車之勝利，而唐克車補充亦極關重要，後者所發生之效果，陣容立可操作，以及包圍前線或佔據點，仍當繼續進攻。如欲一次殲滅敵軍深入於敵軍防禦線，為完成此種目標之任務，需要極多數唐克車，指揮官須有身歷集團軍大規模爭奪戰之經驗，與迅速擊破堅強對抗，攻擊者不僅在深入而且注意全面全線防止敵軍隨時反攻。至於完全勝利條件之結果，如何可得，則為優勢地形，意外救援

前線深入，全面激戰等，根據唐克車進行普通速度，在白天每小時為二十公里，在夜間每小時為十二至十六公里，在戰爭酣激時候，平均速度每小時為十六公里，倘若氣候，陣地，環境正常，則有精確把握把握。採取攻擊形勢以前，利用各種情報方法，預備陣地偵察，唐克車極富有機動性戰術之優點，準備工作比較其他兵種為短縮，至於接近前線進軍，端在夜間，攜帶應備糧食，精密佈置。坦克車於夜間集中時，燈光絕對熄滅，並須精確選擇，配備實施要點，避免敵軍砲兵威力命中。

在規定時間，唐克車出發經過友軍第一線，作戰配備為全副或深入，採取攻勢時，尤應於每一單位編縮為聯隊，於行進時即發生遭遇戰，應沉着敏捷，每單位應付攻擊名義，保持適當動作及隨時變更之對策。例如停止射擊及行進射擊，如有良好隱蔽地帶，即利用停止射擊法，防止敵軍反攻，則採用行進射擊法，停止時可得良好效果而至最高優勢也。行進時機槍之射程距離有效界限為四百公尺內，為堅持陣線，監視隊伍，使之停止前進，而以有效射擊制止之，唐克車利用優秀射擊，消滅其材料，障礙物，敵人防空障礙，有時甚至於軍士之意識。

坦克車與坦克車之戰爭

最後論唐克車與唐克車之爭奪戰，為軍事家寫作之良好題材，但時迄今日，尚未經歷此類事實止之經驗，惟願讀者於此種戰爭中，以決定勝利之

局面，大約用捷攻擊方面或用於防禦方面。上次歐戰時在一九二八年四月十八日英德二軍唐克車出動，曾在 Villers Bretonneux 及 Niergnies Seranvillers 交戰二次，研究二次戰役之結果，可得下列數點教訓。

(一) 敵我唐克車對陣時，能穿射敵人裝甲，車身偶然而不見精確，唐克車機關槍無法抵禦唐克車砲，最近於西班牙內戰時，亦發生同樣經驗。

(二) 唐克車為唐克車最危險之仇敵，必要時甚至整團單位唐克車，強迫停止其他行動，以全力對仗敵坦克車，此種狀況之下，必需擁置富軍械。

(三) 雙方發揮唐克車火力，以解決戰爭，友軍坦克車應設法接近敵人，利用地勢，減少目標，使不易擊中，後射擊敵軍，既開火後，射擊迅速精確，火力全部集中，利用光線及風向優勢，最為重要。

(四) 最好極力避免唐克車與唐克車衝突，研究大隊唐克車爭奪戰略，此類戰爭，使用於行進中射擊法。

(甲) 可以避免敵人火力。

(乙) 對敵及包圍敵軍，準備隨時隨時攻擊。

(丙) 充分準備，延長包圍敵軍，保持有利形勢，美多唐克車火力，以壓倒敵軍對於唐克車戰爭要有絕對勝從性，優秀火力以及良好射擊手之訓練。

(四) 別種軍械，特別對於砲兵及平射砲，對付唐克車爭奪戰時候，不能袖手旁觀，並須全力援助之。

(五) 對付敵唐克車之戰爭時，須堅持之，在未消滅敵

人之前，絕對不能履行其他任務。在消滅敵唐克車後，重行整理單位陣容，預備執行新任務，完成衝刺，追擊敵軍，包圍前線，偷敵軍仍取守勢，自當設法制止以及驅散其後備隊。

要塞戰

德國戈台林將軍意見，未來戰爭必起始於運動戰，例如一九一四年攻陷比國之列日城，然運動戰不在於毀滅敵之前線而已，自由性運動戰當於一次結束，應繼續攻擊，不致前線陷於危殆，以避敵守軍之反攻。我們想像如不受技術上之限制，如危險性減少，坦克車需要當比較步兵為重。要知步兵強於守禦，其守禦能力，取採取攻勢時至為貧弱，緩慢，而砲兵威力則可迅速衝破且深入敵方陣地。試驗利用飛機及唐克車列入於軍團要點，可得到新的作用，快速戰術，使戰略上立刻發生效果。欲達到此舉成功要旨，毀滅前線以後，再應以包圍，并須研究與別一軍隊之合作，在必要環境下攻擊唐克車。戈台林將軍作一偉大計劃，包括四項攻勢。

(一) 後備行動，迫使敵唐克車出於戰爭作用。及參謀部與指揮官，且在進程中毀滅敵平射砲，不發使生其他攻擊性。

(二) 消滅敵砲兵及平射砲任務及其近周。

(三) 擊斥壕先鋒唐克車協助隊，得以通過敵步兵陣

地。

(四) 最後裝甲車極佔重要，利用之為後備指揮處包圍前線抵抗隊伍。

此種襲擊可衝刺突砲敵前線全面，連續不斷以達到目的，各種計劃，在於達到每一任務之後，劃即重行前進，準備與襲擊唐克車，靜待時機，施行上述第一計劃為基礎且屬最為首要，第二及三計劃較為軟弱，第四計劃緊連於地點環境，採攻勢前務須偵察敵情及地勢，附近及準備以待命令。偵察先用飛機，以後大隊偵察機械化部隊與別隊軍隊，已與敵軍接觸者。攻勢前於偵察敵軍守禦情況，後備情形，更須特別注重機械化，平射砲及唐克車，推進至前線極後點，因機械化部隊能於數小時內發揮遠大行程，不但容易達到唐克車任務以及單位攻勢任務，同時空軍加入掃蕩地面戰爭，攻擊起始時，別二種軍團對唐克車佔絕對重要地位者，砲兵團及工兵團是也。

砲兵應注意問題，長時間準備，抑短期準備應敵，此種問題遂引起多種意見，但肯定的準備時間之長久，可能範圍內必需縮短，至在攻擊時候，即通知後備待命，應付守備戰爭及反攻，改變攻擊地勢或不利陣地，使其他軍隊前進困難，所以應格外注意唐克車迅速進行。倘若唐克車出擊前攻，砲兵於短期準備，工程兵撤除障礙物以及設備渡橋與填平地面。至於集合大部砲兵需要較長時間，裝置亦困難，故欲達成任務必須準備充足也。(待續)

德國航空發動機之發展

桐生譯

在幾個月以前，有許多德國的航空雜誌同軍事刊物上，轉載了一篇文章。這篇文章是講述關於德國人對於航空發動機設計問題的研究，該文作者結論說：

- (一) 因為解決這許多問題，使得德國在航空工業上追上了今日其他航空工業的先進國家；
- (二) 因為德國的研究有很大的成就，使得全世界的軍用飛機性能，獲得了大進步。

該文的起首是簡略的敘述一連德國航空發動機設計的歷史：在上次大戰的開始，德國祇能一種固定式的液冷式發動機——一種由四氣缸 100 匹馬力發動機改造出的六氣缸發動機，性能還相當好，當時法國則有轉動式的發動機，英國則並未有獨創的型式。

戰時的發動機製造政策，自然是着重在增加速度同增高舉昇能力兩端，而對可靠性，節省價值同新機壽命諸端，就不及兼顧。在上次大戰結束的時候，德國最大馬力的發動機 Maybach Mb. 24，其動力輸出為 230 匹馬力。而當時 Liberty 發動機則有 300 匹馬力，每隻氣缸的動力輸出由 25 匹馬力進步到 30 匹馬力，每匹馬力的相當重量由 10 公斤減到 7.5 公斤。其後由於冶金術的進步，設計家們能夠得到很多有價值的數據，再由於戰時長期的飛行經驗，

很多原料的來源，因此同盟國家在戰後對於航空發動機能有長足的進步。

在 1919—1933 年間，德國著名的發動機可以列述如下：

(一) BMW Va 型，液冷式 6 氣缸發動機，有 360 匹馬力，應用在航空運輸機上。

BMW VI 型，液冷式 12 氣缸發動機，有 600—760 匹馬力，是 1935 年 Luftwaffe 發動機中動力最大的。

在 1933 年，BMW 復得美國 Pratt and Whitney 公司的特許，製造 Honet 發動機。

最近的新發動機 BMW 132Dc，已經可以在 2000 呎高空中有 880—945 匹馬力的動力輸出，其每匹馬力的相當重量為 6.5 公斤。

(二) 容克廠的 Tumblers Lg，液冷式六氣缸發動機，有 265 匹馬力，LV 有 300 匹同 425 匹馬力，其中一種重 320 公斤，現在已經有 1000 具發動機製成出品，LV 型的發動機有兩種顯著名：一種是 V 型的 L65，有 600—750 匹馬力，L 種是 L88，有 800 匹馬力，L9 發動機是裝配在 Tumblers G38 飛機上。

(三)西門子公司(Siemens and Halske)在1919年，將旋轉式發動機改為星型發動機，最著名的為Sh 14a七氣缸發動機，有150—160匹馬力，西門子並且得到英國 Bristol 公司的特許，製造 Bristol Jupiter 發動機，新式的 Jupiter 發動機是 Bramo 322 有 750 匹馬力。Bramo-Fairir 有 850 匹馬力，我們要附帶說明的，西門子公司後來併入 BMW。

(四)Argus and Hirth 公司造氣冷式直到發動機，其中最大的要推倒 V 型 12 氣缸的一種，有 450 匹馬力。

該文作者在敘述德國航空發動機的沿革歷史之餘，復就航空發動機設計方面的諸大問題，依德國人傳見解，加以討論：

第一個論題是冷卻問題，他的結論說，新式液冷式發動機總較氣冷式者為優良，在上次大戰時，德國所以一心致力於構造液冷式機的是因為當時氣冷式機不太結實，大戰以後，英國是首先採用氣冷式機，因為是比較輕巧而冷卻系統上有些優點，實質上，氣冷式的冷卻系統並不完全令人滿意，在當時所採用的內部冷卻裝置，對於燃料消耗的花費很大，到後來，這些困難經很大的努力，才被克服的，不過無論如何，氣冷式機已大大進步，有幾乎液冷式面上之勢。液冷式機呢？除先天的在空氣動力學方面有獨特的優點外，復對於冷卻劑作很大的研究，液冷式漸漸採

用高沸點的乙醇甘油(ethylene glycol)作冷卻劑而不用水，乙醇甘油的沸點為 140°C，因此散熱面可以小些，因為可以較低些，附帶所引起的困難是燃料同滑油是否亦能在如此較高溫度情況下勝任工作？關於此點，曾在 1933 年的 No. 70 飛機上裝置 BMW VI 發動機而作試驗。並未能獲得一個滿意的結果。

現在 Junker 廠有一種冷卻裝置，首先應用在 Jumo 210 發動機上，此種裝置是用一個較小的散熱器。因此，阻力減低，視界改進，該文作者曾經引列出德國有 1200 匹馬力的發動機，其前面積(Frontal area)祇有一個平方英尺。

作者又說明氣冷式機比液冷式機較為不易開車，他說：冬季平均溫度約在 10°C 與 15°C 之間，一個 500—600 匹馬力的氣冷式機，一定要開動二三十分鐘後，才能使滑油溫度達到 20°C—30°C，而液冷式機祇需三四分鐘，就可

以溫至 30°C—50°C。

第二個論題是增壓器，現在僅以德國魯克爾增壓器作例 Junkers' Two-Speed Supercharger。這種增壓器的原理，是根據於空氣壓力表上的裝置，利用氣壓表的延伸部分來控制調節器，以調節空氣進入增壓器，因為使用壓力器，則進入壓氣之溫度加高，很易引起「爆震」。關於此事，可以用空氣冷卻器或高度抗震燃料來避免之，美國人曾經使用出氣衝量來作增壓器的推動力，作者認為是其當不允當。他說增壓器的材料是受不了 300°C—1000°C

的高溫的，不過如果內燃機的廢氣溫度在 $500^{\circ}\text{C}-550^{\circ}\text{C}$ 之間，此種廢氣衝量固然還可作如此的利用。容克廠亦曾在 Tumo 205 發動機上，裝設出氣透平增壓器，其結果尚稱圓滿，此項發動機在 6000 公尺高空中有 130 匹馬力的輸出，其總重約 30 公斤，而其材料吃力亦並不太大。

用小的燃燒室，壓力隨力增加得很大，由於燃燒的進步，壓縮比可以高達 1:6.5 到 1:7 之多。

第三個論題是重量，在上次大戰末期，旋轉式氣冷 Oberursel U III 150 匹馬力的發動機，重 108.5 公斤，約每匹馬力一公斤，而液冷式 Benzina, 185 匹馬力的發動機，重 305 公斤，即每匹馬力重 1.65 公斤，在戰後數年，發動機重量大大減低，氣冷式每匹馬力約祇 0.9-1.0 公斤，液冷式每匹馬力約一公斤。

而在最近數年的研究改進，其重量更輕得多，此項改進，根據兩個辦法：

(一) 在重量自身上減低；

(二) 增加動力輸出。

在增加動力輸出一途上，又有數途徑可循：(一) 增加

轉速；(二) 採用兩個吸氣瓣而縮短氣門開啓時間；(三) 使機身各部流線型化；(四) 改進構造材料。現在 1000cc 有 700 匹馬力的輸出，而每匹馬力重量約 0.5 公斤， 1000cc 211 有 1200 匹馬力的輸出，每匹馬力重量約祇 0.5 公斤。

在德國有兩種燃料注射發動機：DB 601 有 1175 匹馬力， Junkers 211 有 1100 匹馬力，作者特別加以推崇。他重覆講述此一發動機的優點，而對於其劣點則避而不談。他說，採用燃料注射法，是容克廠十年來頂偉大的成就。

新式發動機增高性能的更進一步方法，是用噴射推進 (Jet-Propulsion) 裝置。作者說，在高空，如果採用噴射推進裝置，則其總速度可以增加 50%。

大量製造此種高度複雜的新式發動機，祇能在製造時作慎密的檢查，而毋須作有系統的試驗。因為在地面試驗台所試出的高空性能，並不一定準確可靠，製成的發動機，常裝在 Junkers Tu 52/32 飛機上，其機室裝好儀表，所以飛行試驗測定其性能。

專於海軍本學航空研究所

世界航空輸送事業二十年史

法國羅伯爾·波南著
魯書譯

一 緒言

航空輸送事業，始於第一次歐戰，當第二次歐戰爆發時

，吾人若回顧其過去的發展過程，而再檢討這次歐戰影響於航空輸送事業的發達，實頗耐人尋味之舉。

首先研究航空運送事業的運航政策，器材政策，以及擴張政策上的最近趨勢，再概括的試一決算主要國家之活動情形。

一二 運航政策

介於第一次與第二次歐戰二十年間，航空運送事業，其所佔之位置，尤其是長途輸送，與其他輸送機關相比較，殊不遜色。

航空運送發達的過程，可分下列三個階段：

第一，「英雄時期」

在這時期，事業無多大的收益，器材祇是陸上機，地上設備祇是供軍用的土地，為開拓女航公路之時期。

第二，「組織化的時期」

在這時期，世界人士咸注意於此新運輸機關之出現，遂迅速的成為組織化，可算是發展到了軌道的時期。

第三，「五、六年前開始時期」

這時期，運航方針與組織，均形鞏固化，可稱為標準化的時期，於是營業收益的目的已達到最高峯。

吾人回顧航空輸送事業之發達，益堅使航空輸送事業有了存在的價值，而為世人所深刻注意。

商業巡航時速，數年間，已由每小時一五〇公里達到三〇〇公里，航程已由一〇〇〇公里進至六，〇〇〇公里，像這樣的飛機，比較其他的運輸工具，短縮了極少的時間。其速，每小時飛行三五〇公里，時速三五〇公里。

此種進安，實堪驚入。其與汽車，火車，速力之進步相比，較有進步，而欲求百尺樓臺更進一步計，自尚須多方改善，自不待言。即就顧客之吸引，輸送量的增大，及健全健全的經濟基礎諸點言之，亦認為此等諸要素為有加以改善的必要。

先進「航空旅行之快捷性」的問題，這問題，由於飛機的內部設備，防音裝置，以及其他的補助設備，已經一一見諸實施，而首先解決，可以達到和海上，地面的旅行相同之水準。

旅客可自由往來於機內，餐時亦可安坐於廣大的餐室之椅上進餐，夜間則進入特別設置的寢室睡眠之大型旅客機就寢，又避危險且發生暴風雨空域，選擇更高的高樓面達於長距離的飛行之可能性，在最近的將來，關於快捷性一點，皆能凌駕其他的輸送工具，自可預卜。

「旅行之便宜」的問題，即正確的時間表之製作，與運航次數，及其正確的問題，亦同樣應注意。這問題與航空網全般的發展的問題相關聯，若蔑視之，則本能期有改善。例如和其他輸送機關的連絡，從事強有力的地上設備，以圖確保夜間或惡劣氣候時之飛行安全性的問題。

北美及德國對此雖已正在實現中，而實現之道，尚須作多方面之努力方可。

例如一方面作航空路相互間連絡的完成，他一方面作有航空路和汽船，火車的連絡調整，主要幹線所配置補助線之發達諸問題。

但現在，由地上運送機關需要半日的旅程，而航空機只須十分鐘的時間，又由其他陸送機關需要數日的運送，航空機只須二小時到達，大部份的航空路線定期往來，而對於其時間的確度，已達到超過百分之九十五的程度。

增加翼組效率及自動螺旋槳，採用高度商業能率的飛機，與輸送貨物之增加並進，在最近的將來，可達到理想的要求。

在最近二年間，考慮航空路的延長，運航次數的增加，商業航空可謂已有顯著的發展。並且飛機器材的標準化，亦將將迅速的實現。因此，飛機的性能改善，地上設備之全般的完成，以及正確的運航實施等問題，亦已有了迅速而確實的解決。

茲將過去二十年間商業航空之發達概述於下：

其用脆弱的軍用機關始郵務輸送，是一九一八年的事，往事如昨，而現在則用優秀的飛機二千架，從事三十五萬公里的航空路之定期航空輸送，一年間的飛行總距離四億公里，輸送旅客數三百萬人，輸送貨物及郵件量達到十萬噸之多。他如器材的困難在事實上全圖改善，運航上主要的課題之解決，自有待航空輸送事業上全般的改善。

三 器材政策

在二十年中，器材方面可謂型式繁多需要整理的時代，例如螺旋槳及發動機的方案，或自動螺旋槳單的配置，飛機製造技術的形式等。

由於機身的進步，現在概為全金屬單翼，應力外皮，薄線型式。

強力的發動機之採用，增壓器之通常使用，不顧機步之即時應用——例如用使超浮力裝置，縮入機脚，減少阻力的翼形、胴形構造，以及變距螺旋槳（此等均為其主要素而已）等，商業飛機的性能完成，使能迅速的實現。

依「安全性」與「快速性」的要求，現在的飛機，將特別裝備的各種裝置，完全裝在一飛機上，遂作成速度，耐空時間，航程，或高度飛行的紀錄。

飛機的「飛行時的安全性」起見，已具備了不可缺的裝備，同時不開其重量如何，亦獲得了具有同一水準的性能的製造方法。

總之，二十年來，商業輸送量有不斷的增加，而運費則遞減，又耐用年限亦增加，修理維護亦復容易。

飛機製造技術則達到堅實而圓滑的階段。普通型式飛機已脫以前的模型製造，在製造工廠內則以附有發動機或確實飛行的雛形機施行實驗，像這樣製造的飛機，不拘大小，都能一直接從工廠中製成供諸實用。

更由於不斷的研究，特別的器材裝置，補給機關設備，製造過程的改善等，飛機製造方法遂成為最新式化，同質化了。又以使用目的不同，裝置特別裝置，適于需要。

地上設備是航空輸送的補助機關，比較上述的商業飛機，有些不統一之處，然依照國際的重要委員會之會議，在某種場合下，意見一致，通信方法與氣象圖解方法已清圖

著的進步。

器材維持和修理機關，次第採用專門家的意見，以非常的比率改善運輸全體的效率。

總而言之，一九一八年小的軍用雙翼郵航機，以非常的速度，自第一次大戰後，發展到具有二千馬力，自重約十噸，時速三百英里以上，航程一千公里，三千公升的輸送量（其中旅客約二十人）之現在的形式。

四發動機式，具有自重二十噸乃至三十噸，四千馬力，時速三百五十公里，航程一千公里，商業積載量二千公升（其中旅客約四十人）的性能之飛機，行將就航。

又自重四十噸乃至七十噸的飛機，具備六千乃至九千馬力發動機，最高時速三百五十公里，搭載量八千公升，二十小時的飛行時間只在途中着水一次，橫斷新大陸與舊大陸約六千公里的時日，亦不在遠。

四 組織及擴張政策

過去三十年間，各航空輸送公司的組織及關於活動領域的原則，常起不斷的變遷，除美國的航空公司外，歐洲的航空公司多具有國家的色彩之組織，國家從事主要的財政參加，對於其空域的發達施行重大的支配和監督。

但是經營國際的大航空路之各航空公司間，在其競爭激化時，此方法有逐漸被廢止的傾向。這是由於公司的首腦部給與以指導力和行動的自由，而在國家航空政策上可得更大的實踐和地位之故。

公司內部的組織，在初期，只由開辦的少數人及當時的駕駛員和機師的機械士等所組織的；但因器材的種類，運輸方法等不斷的進步，以及速度之點，這運輸機關的運輸航次數便大為增加，於是，內部組織遂不得不急速的擴充。

擴張政策亦畫分為下列三個主要時期而進展。

第一是利用政治的關係及以前政治的支配範圍，而將各國航空公司航運業務事業的佔形態。

其次的時期中加入商業的事情。但此亦受政治的影響，並被權力所支配。

經過數年便入於第三時期。這是純粹的商業利害的競爭時代。及於這時代的各國，其航空輸送能夠享受天空的自由。

不問亞細亞，阿非利加，南北美洲，永久間唯一國所有的航空路，由於他國的航空，以致展開了二重，三重，甚至四重的航空網。

實際上依一般的時間表而競爭，逐漸激化，竟來消化最多的輸送量，必歸具有最優的運輸條件之國家或航空公司之上。

上述的兩個條件均屬重要，非互相提攜實施不可，但擴張政策則完全被輸送量的擴張所支配。

如下所列的條件，可作為達到的目的方法。

次為增率之義務的郵件輸送。

與其他各種輸送機關作合理的協力以及更密切的提攜

努力宣傳。

同時可能使用更大更多的機材之完全的設備。
運輸次數的增加。

以上是宣戰佈告當時的民用商業航空之全般的趨勢。
商業航空之發達，實入於指數上的上昇期。

在時間空間上，難以預測其深度及擴大度之現在的戰爭，欲明瞭由此而來的反動，殊非易事。

筆者不欲預言。吾人僅就今後戰爭所給與商業航空的影響，列舉若干預測，即甚滿足。

因為發生戰爭，航空事業的努力，刺激，發展有中斷之虞。至少在交戰國有此影響的存在及其可能性。但除使商業航空遲滯的影響外，和上次大戰相同，亦有於航空事業的將來發展給與以良好的結果。

由器材方面研討之，此可謂全體發展的根本條件，在和平時需要相當時日，而有興趣的新計劃一入於戰時，即非常迅速的實現了。關於高度飛行，長途飛行的問題將首先解決。

同時，飛機製造技術方面，以往一般人對於其經費及時日認為莫大的負擔而不得不推遲之的（其理由不明），但戰時在短期間內，即以經濟的新製造法而見諸實施。

以往需要數年時間，而現在只於數日中即可生產軍用器材而利用之，關於此點，實是航空工業重要進步之一，決不可輕視。

交戰各國飛機製造能力的比較，乃隨同學術進步之結

果，由上述各種觀點言之，勢必發生非常良好的結果。

相反的，上述純粹意義的商業航空之適用及日常之利用，航空輸送發展等專門問題之研究，暫時停止，非待戰後施行不可。

多數研究機關，失却專心發明新器材的餘裕。即如存最有利的立場之美國，其預定最近實現的雄大計劃，將成於畫餅。

飛機製造技術，如製作器材及人員持補充問題，僅射心於輸送公司所預定的飛機之進步和發達方面，則其進展必不可能。

由此等理由而言，航空輸送公司欲獲得其質與量如同和平時同樣的充足，殊感困難。

商業飛機之技術的進步，結局當為趨勢的增大。表面上比較和平時的進步雖減退，而勢必產生新階段可以預料。這是戰爭愈長久，愈重大化，則其程度愈大。

由於器材製造的迅速化，及與此相並行的製造費的減減，飛機機身容易更新，同質而最新式的飛機之統一化自然可能。其懸案的維持費及修理費之解決，亦同樣受戰爭的影響。見諸遞減。

商業航空，在外表上雖屬不振，但因敵軍和海軍的重要現成品，所以能够急激的增大。

某種飛機，尤其是如大型飛機——在戰時可以大為利用，此等飛機可構成商業航空隊，以補助商船之不足，作充份的活動。

由擴張政策之點言之，戰事發生時，飛機的數目，噸數，人員，以及物品的輸送可能量之問題，最為重要。如機材有餘裕，則與上次大戰產生郵航機相同，這次當產生貨物機。

主要者為使此種可能性之實現，勢必努力從事，又依

然如上所述的事實及證據，商業航空事業確已脫去胚芽時期，得成為各國間最顯有力的輸送機關。

更由於戰爭影響於一國的財政，及由此所發生的經營之優劣觀之，各國航空公司間的輸送量及其質的比率，當發生一新變化，自可預言。

空戰（續）

卡特原著
孫復齋譯

本文係譯自卡特 Games Wilford Garner 所著國際法與世界大戰 *International Law and the World War* 一書中第一卷第十九章空戰 *Aerial Warfare* 本章共分二十二節，每節扼要說明，精闢無比。按卡特為國際法學專家，著作如林，無待介紹，而此書為世界權威著作，久炙人口，編訂兩頁冊，計一千餘頁，都百萬言，出版日期為一九二〇年，雖時愈念載，惜國內尚無譯本，以其立論之宏，傳譯之難，人多視為畏途。然世界治學者，凡關於國際法問題之研討，則莫不以此書為最重要參考之一，誠戰後國際法之巨擘也。譯者昔攻政法，回國後担任各大學國際法一門，傳授學子，亦每以此書相示。會當十年前，披讀是書既竣，掩卷深思，立志出譯，終以優居滬濱，執教之餘，公私蠟集，鮮暇走筆，即偶為報章雜誌撰述國際法論文，亦常以此書用作參考也，嗣後譯者，濫竽空軍，掌理譯務，羊皮紙上，寫蟹形之文字，清水池畔，作魚躍之聲，歲月不居，倏忽數載，去歲調職機棧，文案多勞，益鮮暇進修，自感學殖日荒，憶日金陵失守，隨軍兩行，行篋與籍，失散無存，今歲東見是書，更愛不釋手，披閱一過，又重興出譯之念，竊以浪跡西陲，客跡真定，夙願難償，引為憾事，惟譯者以是書第十九章空戰，涉及法理問題，乃先譯載本刊。聊供研究新學者之一助焉，特誌數語，以明是書在學術界之地位而已。

七、關於空中轟炸之海牙宣言

當第一次海牙會議時，能在太空航行及攜帶爆炸物之航空器，尙不多觀，但航空科學之進步，日新月異，與時俱進，在在足以證明不久之將來，氣球能攜帶炸彈及水雷之發明。故第一次海牙會議時不願研討新戰鬥手段諸問題，經商討結果，遂有一共國宣言，即禁止由氣球或類似新方法投擲爆炸物，并以五年間爲有效時期，同時對於陸戰法第二十五條，禁止轟炸不設防之城市，村落，住宅及建築物，加以註釋。惟自第一次海牙會議至第二次海牙會議，其間航空事業之進步，甚爲明顯，空戰問題，益惹起第二次海牙會議之深刻注意，於是此次會議時，仍沿用第一次海牙禁止空中轟炸之宣言，并延長其有效時間五年，至第三次海牙會議時爲止。惟有一明顯之事實，即在八九九年第一次海牙會議時，大多數國家贊成禁止空中轟炸之宣言，迨至一九〇七年第二次海牙會議時，各國意見分歧，其存觀望，與會各國，只有半數贊訂此宣言有效，其中拒絕簽訂之國家，即有德，法，俄，西塞牙，意，日，瑞典等國家，因之此宣言已不能認爲普遍有效之法則。當第二次海牙會議時，各國意見既極不一致，但有一共開之意念，即設法限制新戰鬥手段。意俄兩國代表乃建議，禁止由氣球向不設防城市，村落，住宅及建築物投擲爆炸物，此建議雖未成爲一種有效之宣言，但因意俄代表之建議，引起此次會議對於陸戰法第二十五條，重覆加以商討

，於是該法第二十五條，修正爲不論用何種手段，禁止轟炸不設防之城市，村落，住宅及建築物之新規定，其所謂不論用何種手段 (By any means)，其意義甚明，即空中轟炸，自亦在禁止之例。惟此新規定以後對於交戰國家未能發生實效，時當第一次歐戰，如意，保加利亞，孟得熱哥洛，塞爾維亞，土耳其等國家對於此新規定，均未批准，自不受此限制，以一九一九年海牙陸戰法第二十五條之修正案，亦僅能約束簽字國家爲限，因之在第一次海牙簽字國家而未贊同第二次海牙新規定者，亦得掉頭不顧。惟一八九九年陸戰法第二十五條，因爲陸戰法新規定，但修正後增添不論用何種手段後，自可援用禁止空中轟炸不設防城市，村落，住宅及建築物，則頗明顯也。

八、關於空中轟炸問題之商討

關於空中轟炸問題，在第一次歐戰以前，在英國有不斷商討。一九一四年四月二十二日，英國傑克遜少校 (Major Jackson) 有一講詞，在其講詞中謂將來戰爭時，航空器將在沿海砲台，船塢，火藥庫，軍火廠，油料所，無線電台，以及人煙稠密之地投彈。倫敦依傑克遜見解，不認爲一不設防城市，其理由倫敦爲一軍用品兵營所在地，亦爲一能作準備抵抗之場所。又謂如敵國氣球飛至倫敦之上空投彈，而吾人若稱倫敦爲一不設防城市，應禁止施暴敵國司令必反唇相譏，向倫敦投彈，認爲合法，否則請俯首投降可耳。霍蘭教授 (Prof. Holland) 在其倫

敦時限初時發表一函中，謂本論用何種手段數字，加諸陸戰法第二十五條上，甚為廣泛。經商討後，由於禁止空中轟炸不設防城市一語而言，倫敦似在不設防城市之例，但過樓思之，在其第二次發表文中，霍蘭教授深自疑問，以人口稠密之城市如倫敦，加以有兵營，儲藏所，軍隊之存在，是否可稱為不設防城市，終屬疑問。最後霍蘭教授之答覆，可依照國際法學會之意見，該會曾在二八九六年集會，對此有一聲明，但此學會所持主張，與軍法學家及國際法學家亦微有不同。蓋德戰事年鑑認為轟炸有軍隊之場所，即不設防之城市，亦認為合法也。

史柏特 (Spaight) 為一英國名作者，彼主張轟炸軍用品場所，可不問其為設防或不設防之城市，均為合法。以空襲特殊為理由，舉凡海軍所規定之預告，概可不理。至於倫敦可作合法轟炸，其論斷如下：彼謂在國際法上，余未曾見有禁止轟炸兵營所在地及鐵路交叉點之規定，即商營和關供諸軍用者，亦得合法轟炸，是則倫敦一隅，有各地司令部，已成為合法攻擊之標的，豈能倖免。

九、關於空中轟炸中設防地點之商討

設防與不設防城市之區別，此在陸戰上固有此規定，而用之於空戰，甚有疑問。以在陸戰上有此規定，尚無不可，而在空戰，幾無一地可稱為設防之城市。若以真正稱為有設防之城市，在空戰上言，則其城市應有高射砲攻擊航空器之設備，方得稱為有設防之城市。因之在理論上言

，海牙會議所規定之設防城市，以航空器轟炸而言，則其城市非有新式高射砲，不能稱為有設防之城市，若僅有軍隊準備抵抗者，尚不能稱為有設防之城市也。

福洗爾 (M. Fawcille) 認為空中轟炸之目的，與陸海軍轟炸不同，在陸海軍砲擊之目的，為欲佔領其地，其攻地者，以欲侵入其地，而空中轟炸之目的，僅為破壞其地或其地之某種目標物而已。飛行員實施轟炸，其目的不在乎佔領其地，但傷害無辜人民與私人財產，則所不許，而飛行員轟擊軍地之軍隊，及軍事建築物，即不在設防城市，在認為合法也。

福洗爾對於空戰問題，研究有獨到之處，其主張下述法則，彼謂空中轟炸，其地有無設防，或有無軍隊，概可不問，而空中轟炸，僅可對於軍事建築物，軍用品儲藏所，陸海軍使用之場所，政府大員要人，軍隊，以及人民協助海陸軍者，此為海牙會議所未規定。至於無辜人民，私人財產，即為用財物不作敵國軍用，或無軍隊上有關者，概免轟炸，若飛行員違反上列規定，濫施轟炸，應受該國軍法之制裁，責令其損害賠償，且此不法行為，亦足以惹起報復之藉口也。

他如交戰國家對於平民之權義問題，即交戰國對於敵國人民及財產，亦得以轟擊，惟須含有軍事性質，若非戰鬥員及私人財產，不得攻擊。而在高空投彈，欲區別地上軍事與非軍事目標，自屬難事，但交戰國家不得隨意投彈，致損害無辜，須竭力避免攻擊非戰鬥員及其他目標物，

至爲重要。

十、空中轟炸應否預告

陸海軍砲擊，除襲擊外，尙有預告，但此種行爲，不能用於空戰，以空中投彈之意義，與陸海軍砲擊殊異。所謂陸海軍上預告者，其目的爲使敵國人民以投降之機會，或表示進兵其地之意，但空中轟炸，其目的僅爲破壞，不在佔領其地，故預告在陸海軍砲擊，可以存在，而在空軍則可不必預告也。加以在陸海軍砲擊，其原意不在威脅，而空軍之轟炸，大都在此一點，故空軍轟炸，倘應預告，則減少航空器爲一種破壞之武器之作用矣。

十一、交戰國航空器侵犯中立國家

在歐戰時交戰國航空器，進襲敵國，飛經中立國領空領海，亦數見不鮮，甚之投彈中立國城市村落，或在中立國領土上自動或因不可抗力而降落者，亦常有之事。

第一次事件，發生於一九一四年十月，其時德飛行員進襲培爾福 (Belfort)，飛經瑞士上空。翌月英法飛行員進襲齊柏林根據地，亦飛經瑞士上空。十一月二十六日，英海軍大臣邱吉爾 (Mr. Churchill) 在下議院演說，謂英法飛行員飛經瑞士上空，由於錯誤，以飛行員在極高上空，不能辨別其航路，又謂英飛行員避免飛經中立國上空，政府嚴加訓令。自一九一四年十二月二日起至一九一六年五月十五日止，據瑞士國家報告，交戰國侵犯瑞士領空

有二十四次之多。其中十四次爲德飛行員，六次爲法飛行員，一次爲英飛行員，一次爲意飛行員，尙有一次，則不明爲何國航空器。一九一五年十月十七日其中一次爲德飛行員投降瑞士 (Cham de Fontaine) 地方，死一孩童，傷三人，及建築物上之損害。尙有一次，較爲輕微，爲一九一六年五月十一日，德飛行員轟炸法國邊境附近之瑞士 (Porrentruy) 城，亦有損害。此種舉動，更激起瑞士人民之憤怒。瑞士政府曾向德政府提出抗議，以戰時德政府曾保證德航空器不在瑞士境三哩外飛行之諾言。德政府對於投彈瑞境，深表遺憾，曾謂將過失飛行員予以懲處相覆，并以此後不再飛近瑞境之保證，至於投彈所受之損害，加以賠償。

一九一七年四月二十六日法飛行員由於錯誤，飛經瑞士，轟炸其境內 (Porrentruy)，結果傷三人，毀房屋多棟。法政府對此事件，即表示道歉，賠償損害，并保證此事件之嚴厲懲事飛行員。一九一七年十一月七日德機與同盟國飛機在 (Basle) 附近瑞境作遭遇戰，德機被迫而逃。飛經瑞士上空，此戰役係在高空經二十分鐘，有炸彈七枚落在瑞士境內，雖瑞士高射砲射擊，未得效果。

當歐戰開始未久，瑞士政府通告交戰國，凡交戰國航空器嚴禁飛經瑞士上空，同時訓令瑞邦各軍事當局凡交戰國航空器違反規定，得加以射擊，自 (Porrentruy) 案件發生後，此種訓令，尤爲切實執行。(待續)

邱吉爾和女人的故事

于青

我們常聽到世界各國各名人的羅曼史，但關於當今英國戰時領袖溫斯頓·邱吉爾的羅曼史，却從沒聽過，難道是這位偉大的政治家的行動太秘密嗎？有些人說邱吉爾曾一度和一個美國女伶發生戀愛，但已由事實證明這話是謠言。雖然如此，邱吉爾的婚姻上却有一段十分美麗的故事，和他同女人們在政治上的鬥爭是有關聯的；同時也是英國婦女參政運動中的一幕趣劇。

一九〇六年，英國自由黨當政的時候，愛斯莫士準備組織的新內閣將於一九〇八年成立，并要任邱吉爾為貿易部大臣。邱吉爾參加一九〇六年的大競選，若能競選成功，才可以就任貿易部的新職務。就在這次競選中，邱吉爾和女人的故事發生了。

邱吉爾在曼徹斯特競選。最初給邱吉爾以最深的印象，使他永遠不忘的三個女人是潘克赫斯特夫人和她的兩個女兒——克利斯他貝與賽黎凡。曼徹斯特是潘克赫斯的家鄉。這三位潘克赫斯女士都是婦女參政運動者（那時英國婦女尚未得到參政權）。邱吉爾對於婦女參政運動原是同情的，但是婦女參政運動的女英雄們認為僅只是同情是不够的，很希望邱吉爾給她們實際的幫助。婦女們要求的是選舉權和被選舉權。可是在法律手續上，任何候選人的競選必須得到首相的批准，婦女參政運動者以為那位以崇拜女人美著名的首相愛斯莫士會接受她們的要求，但結果她們失望了。遭受失敗的娘子軍有滿腔憤怒要發洩，她們發洩的主要對象不是愛斯莫士，而是邱吉爾。邱吉爾挑動了她們深刻的下意識的情感，此後凡是邱吉爾演講的場合，便足以引起兩性間的鬥爭——一羣娘子軍，有其中瘦如電桿的半老徐娘，有肥胖臃腫的女店員，都聯合起來向他進攻。最令人難堪的是她們認為邱吉爾是一個女性仇恨主義者。

一次，邱吉爾在曼徹斯特的「自由貿易大樓」中演講，暢論自由貿易及賦稅改革的問題。克利斯他貝，克羅赫斯小姐大吵大鬧，使會議不能進行。婦女們是這樣想：「邱吉爾坐視沒有保障的婦女失敗麼？好！那就不讓他再開口講話」第二天晚上，當邱吉爾開始演講時，一個尖銳的聲音打斷了他：「對於婦女應該怎樣？」又一位女士出現了，接着會場的每個角落都發出同樣的責難。其後在他每天演講的時候，她們一定要質問：「什麼時候你才給婦女選舉權呢？」或是咒罵：「穿着褲子的魔鬼！」故意使他不講說話，這行動是有計劃的，終於使邱吉爾在曼徹斯特的競選失敗了。

邱吉爾從會場出來，一羣婦女擁向他面前，他憤怒時叫道：「滾開去！女人」。

邱吉爾經過曼徹斯特維新俱樂部的時候，一個婦女遞給他一封電報，是通知東坎區自由黨選給他一個議席。他便搭車去東坎，雖明知無效，但婦女們仍要設法破壞他的當選，一隊少女隨即出發去東坎，領隊的是「鈴鐺小姐」，一位非常美麗的女人，亦即馬龍埃女士。因每當邱吉爾演講時，她便搖動飯鈴阻止他說話，所以得到這個綽號。到了東坎，她還要這樣做，但沒有成功，因東坎的人民真正擁護邱吉爾。當投票的那天，鈴鐺小姐傲慢的坐着馬車，在城門遊行，一路上從車窗內搖着鈴，到了車站，她搭車回曼徹斯特去了。

邱吉爾當選為東坎區的議員了。他這次的勝利是因有女人在暗中幫忙。白髮蒼蒼的阿爾利伯爵夫人在東坎城有左右一切的勢力，她以全力支持邱吉爾，故當然成功的了。在阿爾利伯爵夫人那裏，邱吉爾結識了可尊敬的克萊孟汀，何索小姐。幾月以後，他便和這位克萊孟汀，何索小姐結婚。邱吉爾對他的婚姻很滿意，他說：「我在一九〇八年九月結婚，從此以後我便生活在幸福中」。

後來邱吉爾參加一九一〇年的大選的時候，婦女又使他在演說台上不愉快。女子參政派到處追隨他，在布利斯托，一個女參政派拿着馬鞭子鞭了三下。他只從那瘋狂的女人手裏奪過鞭子，放在衣袋裏。在南港，他的演講會必需有警察保護。雖然如此，還有三個女人爬進天花板上的通氣孔，不住的狂叫：「給婦女選舉權！」當他上火車的時候，有幾個女參政派拉住火車欄杆，說在牠們未獲得選舉權以前，絕不放手。邱吉爾很幽默的回答說：「一個男人也可以同樣拿住聖瑪士醫院的欄杆，說在他沒有生小孩以前絕不離開！」這種形勢愈弄愈嚴重，竟然發生一個贊成婦女參政運動的男人向他行刺的事，這使他出外必需帶保鏢。

在第一次世界大戰以後，英國婦女已經獲得選舉權。而現在談起邱吉爾在政治上和女人們鬥爭的故事，仍是怪有趣的，整個事情的發生是因爲誤解和誤會。現在邱吉爾做了英國的首相，是英國的戰時領袖。他領導英國人民參加這偉大的反侵略戰爭，全英國的民衆都擁護他，英國婦女也在他的領導之下從事英勇的戰鬥。

(轉載中央日報)

機聲月刊徵稿簡章

第二卷 第二期

- 一、本刊為一綜合性之刊物，歡迎左列各稿。
 1. 總理遺教 總裁言行之闡揚。
 2. 國內外政治經濟問題之研究。
 3. 抗戰建國各種問題之論著。
 4. 航空機械行政管理人事之論著。
 5. 文藝詩歌漫畫等作品。
 6. 其他與本刊宗旨相合之一切文字。
- 二、本稿須用稿紙繕寫清楚，并加新式標點符號，文中如有圖表，須用黑墨精繪，以便製版。
- 三、來稿除特約外，至長不得超過五千字。
- 四、譯稿須附寄原文，如不便附寄，請將原書書名頁數作者姓名及出版日期及地點見告。
- 五、來稿本刊有增刪之權，不願修改者，請先聲明。
- 六、來稿請註明姓名及詳細地址，以便通信，發表時如用筆名，聽作者自便。
- 七、來稿無論登載與否，概不退回，但寄稿時特別聲明，並附寄退稿郵資者，不在此限。
- 八、來稿一經登載，本社酌酬薄酬，每千字酬金五元至十元。
- 九、稿揭載後，其著作權，即歸本刊所有。
- 十、稿請寄成都上桑里八號本社。

主編者 孫復齋

發行者 成都外南
機聲月刊社
上桑里八號

總經理及
訂購處 成都祠堂街
鐵風出版社
電報掛號五二五二

印刷者 成都外南國學巷
蓉新印刷工業合作社
電話：二二三三

分售處 各地鐵風出版社
及各大小書店

訂閱辦法

- 一、每册四角
- 二、預定半年二元四角
- 三、郵費在外

本刊已轉請內政部登記
本期四川省圖書館處雜字第〇五三號
第一頁