

# 每周情報

第一二七期

## 目 要

民國二十五年五月四日

五月十三日

日本注重航空生產能力與技術

日本進行東京倫敦間航空聯絡

美國海空軍太平洋大操

蘇俄擬建造大飛船充實遠東空軍

蘇俄亟謀改善民用航空

德建最大地下避彈室

南非充實空防計劃

航空委員會出版

# 每週情報第一二七期目次

日本：注重航空生產能力與技術.....	一
遞相擬作南洋飛行.....	二
進行東京倫敦間航空聯絡.....	三
海軍追加預算.....	四
召集特別會議擴張海陸軍.....	五
美國：海空軍太平洋大操.....	六
建造大型飛機.....	七
塞可斯兩用機造成新紀錄.....	八
海委會主張設立海軍航空站.....	八
軍事上之新發明.....	八
議員提議建造軍用飛船.....	九
蘇俄：擬建大飛船充實遠東空軍.....	一〇
亟謀改善民用航空.....	一〇
遠東航空科學協會極形活動.....	一一
同溫層中之人造雲暨異溫層中之人造星.....	一三

英國：香港當局拒絕美航線問題	一三
造艦程序	一四
法國：飛行家突駕飛機飛阿	一四
德國：柏林最大地下避彈室	一六
興登堡號飛船定期飛北美	一六
國際和平會議決議組織和平空軍	一七
南非：充實空防計劃	一八
奧國：向意大利訂購飛機	一九
比利時：防空司令之更換	一九
注意東部國防	二〇
捷克：舉行防空演習	二〇
希臘：舉行海空演習	二一
國內：中國飛行社開飛行班	二一
歐亞航空公司再闢中德航線	二四
歐美航郵均可直達	二六
特載	
大戰前後國際空戰法之史的鳥瞰	二八—四四

# 每週情報

日 本

## 注重航空生產能力與技術

日陸相寺內就任後三大任務之一之國防充實案，係屬五年計劃二十億圓之龐大經費。陸軍方面爲使政府易於籌措此項財源計，將於日內決定其具體案後，卽向政府提出，因之刻正在銳意研究中。惟現雖擬於初年度起擴充空軍，其航空器材亦尙屬充分，但在技術員方面，則有不足之感。故似將在初年度專致力於技術員之養成。

陸軍方面於昭和十二年度以降在六年計劃下所企圖之國防充實案中，其所視爲緊急而特別置重者，乃屬空軍充實與隨是而生之各種航空設施。蓋航空機爲一種消耗品，在戰時其消耗率特別鉅大，故宜一面保有其器材，一面置重於

航空機生產率之增進。軍方以鑒於各國均採取同樣之方針，故特別關切於其生產能力與技術，而多有主張使日航空工業國營化或施以澈底的統制者。關係方面間刻正就此事，交換具體意見。各方面依國防與航空機有絕對不可分關係之見地，現對軍部上項意向，頗為重視。

### 遞相擬作南洋飛行

■海相表示贊成亦擬同行

「躍進日本之發展自大空起」，此為負民間航空重責之賴母木遞相之標語，現有於初夏向南洋與暹羅為大飛行旅行之計劃，大體五月底或六月初，於議會閉會，抽暇先向南洋飛行，此計劃經向永野海相談及，永野海相亦舉雙手贊成，謂如：「能辦到不佞亦願同往」云云，賴母木遞相希望至少至南洋為止，希望與海相同往，海相如得便，兩相即將相攜向海之生命線之大空飛行，而實現內閣史上空前之壯舉抑未可知之，預定航程為東京至小笠原再至南洋羣島，耶浦島，往航一週，在南洋有三日勾留。

又訊：賴母木遞相擬於本年初夏之五月底或六月初，乘議會閉幕之暇，飛往南洋與暹羅等處遊覽，當時永野海相倘能暫離，亦當同行，現已表示極力贊成遞相之第一計劃，亦希望與海相攜手同飛於南海生命線之高空，而完成空前之壯舉。茲悉遞相之飛行計劃如左：第一計劃，東京—小笠原—南洋羣島—鴉布島，以超速度翱翔於南方生命線一帶，來回約一星期，擬在南洋勾留兩三天，視察南方統治情況。第二計劃，菲律賓—爪哇—新加坡—暹羅，擬在盤谷勾留兩三天，即飛回本國云。

### 進行東京倫敦間航空聯絡

自本年初正式實施之福岡台灣間定期航空，遞信省圖於昭和十一年度實行預算更強化充實，一方英國皇家航空運輸公司則延長倫敦新嘉坡間之定期航空支線，開闢自檳榔嶼至香港之航空線，並已於上月初實行每星期往返一次之定期航空。若台北香港間，僅八百五十公里之近距離得告聯絡，則倫敦東京間之聯絡即可實現，故遞信省航空局現正着手特別議會時預算成立後，準備開闢該

航空線。

日本

四

### 海軍追加預算

日海軍省對於十一年度追加預算總額一億三千四百九十五萬九千八百八十三元之內容，目下已通知貴衆兩院，求其諒解，追加內容如左：一、經常部二千九百十五萬五千一百元。二、臨時部，一億一千四百萬四千七百八十二元，經常部分。一、第一次補充計劃航空隊所需之經費，預定年額增加三・〇七一〇〇〇圓。二、艦船部隊定員增加所需之經費，預定年額增加一六六・〇〇〇圓。三、既定計劃之新艦維持經費三・八〇九・〇〇〇圓。四、航空隊編成變更及維持經費六・一三六・〇〇〇圓。五、航空兵器維持經費二・四九一・〇〇〇圓。六、教育改善經費四〇五・〇〇〇圓。七、匯兌行市變動所需之經費增加三・八六五・〇〇〇圓。臨時部分，一、工作廳所需之整備經費，二一・八一・〇〇〇圓。二、軍需部所需之整備經費，一〇・四九九・〇〇〇圓。三、防備部隊所需之整備之經費，一・八一〇・〇〇〇圓。四、教育機關所需

之整備經費一・一九五・〇〇〇圓。五、航空隊設備費增加七・二九七・〇〇〇圓。六、艦船改善及艦船特定修理費，追加五四・一五八・〇〇〇圓。七、雜船製造所需經費一〇〇・〇〇〇圓。八、軍需品所要之整備經費增加三・二七一・〇〇〇圓。九、兵器其他研究所需之經費增加五・三一〇・〇〇〇圓。十、滿洲事件行賞所需之經費五八九・〇〇〇圓。十一、匯兌，市場變動之經費增加一・五五九・〇〇〇圓。

### 召集特別會議擴張海陸軍

日皇將下諭，於五月四日召集議會之特別會議，在戒嚴令下召集議會，此爲日本歷史上之初次，衆料此次會議，關係非常重大，尤其因將議及海陸軍擴張程序之故。據各報預料，一九三六至三七年海軍預算，將在六萬萬元以上，一九三七至三八年者，將爲七萬萬元，後此乃將增高，因主力之換補，不列海軍程序中。海軍程序包括，(一)根據無條約關係革新全國之海軍軍備。(二)革新艦隊之空軍。(三)在日本所轄太平洋諸島上之要點，建築防禦工程。



美 國

### 海空軍太平洋大操

軍艦百餘飛機四百架參加

美國艦隊於上月二十八日由聖彼得駛出，將在太平洋中作六星期之操演，該隊共有軍艦一百五十艘，自潛艇以至戰艦，各式俱全，飛機母艦與戰艦載有飛機四百五十架，亦將參加操演。聞此次會操，係一年前海軍部所預定者，與目前國際時局毫無關係。

又訊：美國軍艦一百三十艘，廿七日在極祕密中準備開往南方，由里夫斯少將指揮，從事常年操演，此項操演聞將試驗巴拿馬運河，加州海岸，與夏威夷島三角地帶之防務。大操完畢後，將有重巡洋艦十艘驅逐艦六艘往訪智利。

又訊：美國海軍作戰司令理扶斯海軍大將，二十七日已率領艦隊作每年一

度之海軍演習，今年之演習非常秘密，新聞記者一概不准隨艦觀戰，所有消息僅由公報發表，此歷來僅見之創舉，華盛頓海軍部當局謂，此項特殊秘密之規定，係以非正式之方法出之。依據此項新訂規程，凡屬隨艦之新聞記者必須爲海軍之後備人員，同時規定事後發表任何秘密，即須向海軍當局負責，且演習之時亦不准拍發新聞，因此新聞記者亦並無請求隨艦參觀者。據海軍官佐云，以前新聞記者輒於演習之後，發表官方之秘密，致有現在之限制云。至於參議員兵不得攜帶照相機之理由，海軍官員之解釋，以爲一九三六年之操演，行將產生許多新問題與解決方法，並將試驗種種新戰略，此項秘密即海軍軍官亦無所知云。各艦現已開往巴拿馬，惟有理扶斯海軍大將始知此次操演各艦所表演之部份，驅逐機與轟炸機在此次操演中所負擔之部份，甚爲重要。各艦除有特別任務者外，皆一律參加云。

### 建造大型飛機

紐約訊，達格拉斯飛機製造公司，現正從事製造擁有四個發動機之大型飛

機多架。此項飛機可容旅客四十人，每小時最高速度爲二百三十哩，橫渡美洲大陸僅需十三小時，聞定造者爲美國航空輸送協會，完成之後，將行駛於美國與南美各國之間，從事商業運輸云。

### 塞可斯兩用機造成新紀錄

塞可斯水陸兩用機第四十三號，上月廿五日兩次騰空，造成世界新紀錄。第一次載重一千公斤，第二次載重倍之，每次皆飛至二萬英尺高度。

### 海委會主張設立海軍航空站

衆院海軍委員會向衆院提出報告，主張在加州阿拉美達設立海軍航空站一所，內容與參院陸海軍委員最近所建議者相同。

### 軍事上之新發明

美國海軍方面，現正從事一種天氣試驗，發明者爲馬克斯威爾教授 (Prof.

selby Maxwell)，據謂此種試驗如能成功，則兩年內之天氣變化，皆可預知。馬教授曾作四次旅行，以觀測預言之是否有效，皆獲相當成功。今夏擬作大規模試驗，果能如預測之所料，則今後美國海軍，將稱雄世界，蓋天氣與戰爭，關係極大，歷史上如西班牙亞買達之敗，拿破崙由莫斯科退却時爲寒雪所迫，死亡極重。在今日如義亞戰爭，義軍之受困於雨，皆足爲明證。今後美國海軍，若能對於天氣，預言不爽，先發制人，勝利自可操左券也。又據華盛頓消息，美國政府正在試驗一種新式高射砲，據謂該砲每分鐘可射出高度爆炸彈一百發以上，每彈重量約十七盎司，其威力可以炸毀飛機及坦克車而有餘。

### 議員提議建造軍用飛船

民主黨議員銳英皆爾氏，在美下院陸軍委員會，提出建造航空船案。略謂：航空船此後實有一種新功用，即利用此船供作放翔飛機用，在航空船上吊放飛機，可以隨時將吊索切斷，將機飛出。對攻擊遠距離之敵人，在軍事上極佔重要云。

## 蘇 俄

### 擬建大飛船充實遠東空軍

據某方情報，蘇聯近擬建造大型飛船若干艘，此項飛船分爲容積六百七十立方米及二萬立方米者兩種，并擬先着手建造容積六百七十立方米者。此項飛船長六十四米，高二十一米，有三百馬力之發動機一具。可載足供一晝夜耗費之汽油。完成之後，將先在歐洲方面試用，然後送來遠東，以充實空軍實力云。

### 亟謀改善民用航空

蘇俄民用航空之各種缺點，已經人民委員長莫洛托夫，在克倫林宮招待全國各航空線代表席上，嚴詞批評。民用航空處長特卡茲琪，承認莫氏批評，極

爲正當。據稱蘇俄民用航空，缺乏引擎及氣象設備，技術設備亦感不足，養氣缺少，及無線電台不敷應用，亦現時缺憾之一。莫氏鄭重表示，蘇俄民用航空，如欲辦到名實相符，尙須多所努力云。

### 遠東航空科學協會極形活動

蘇聯軍事當局，急圖強化遠東軍備，其最堪注目者，即遠東各州特別航空科學協會之活動情形。茲探悉俄屬黑龍江州之航空科學現狀，大致如左：一、黑龍江州各非武裝團體共計二萬四千處，近已改爲武裝團體，均給以兵器彈藥，一朝有事之際，即可移作軍事行動，各種準備齊全。二、黑龍江州特別航空科學協會之代表，對於該會會員作下述之訓練。(甲)射擊飛機之技能，(乙)化學戰鬪之講習，(丙)部隊戰鬪之要領，(丁)軍用飛機與戰車之駕駛法，(戊)強化婦女看護隊，以上各部均編爲大隊旅團。三、蘇聯遠東軍當局將共產青年團員及豫備軍人組成之汽車戰隊，全部向遠東各州動員，以助特別航空科學協會之強化，現正竭力進行遠東民團武裝化之工作。

## 同溫層中之人造雲暨異溫層中之人造星

蘇聯國防航空化學協會同溫層研究委員會常務秘書色定，現在發明兩種新穎而且簡單方法，專為研究高空中之氣流狀況。該方法為：在同溫層中施放人造雲及人造星。

四月一日上午由莫斯科天文台放出容量五立方公尺之氣球一個，該球上裝置有發烟包一個，該發烟包上安置有極長引火綫一條。在放出後第三十三秒鐘時，該引火綫始將發烟包燃着。在十一公里與十二公里高空之間組成一塊極大人造雲。科學工作人員對該雲之運動，在七分鐘過程中作了十四次計算。由此種觀察上可以判斷出風在該高空中之方向及速度。

從四月一日到二日的夜間，由莫斯科天文台曾放出人造星的飛行，專為夜間研究高空風之情形。這次在氣球上裝有帶引火綫之發光彈一枚，該氣球在放出後第十八分鐘時，引火綫即將發光彈燃着。於是在莫斯科高空八公里之處，現出了新的人造星。該星燃着有三分十六秒鐘之久。觀察人員在此經過期間，作

了五次計算，兩次照象。

## 英 國

### 香港當局拒絕美航線問題

#### 下院議員提出質問

英下院上月二十九日開會，保守黨議員諾克斯向殖民部大臣湯姆士，提出質問，謂近聞美國創辦太平洋定期航空線，擬以香港爲中國方面之終點，曾向香港當局進行接洽，而遭擯拒，其後遂變更計劃，而以澳門爲終點，當經該處葡萄牙當局，予以允可。此項消息，是否確有其事。政府對此問題，有何聲明。當由湯姆士答稱，據渠所知，最近美國方面，并未提出此項請求，美國若果提出請求，政府自當以有利態度予以充分之考慮。諾克斯又問，據余所聞美國確曾提出請求，而爲香港當局所拒絕，此舉對於香港之商業利益，發生重大之



影響，政府可否向香港當局探詢，有無此事。湯姆士又答稱，余在答復質問之前，早已獲得香港方面之切實情報，余敢斷言，美國實未提出此項請求也云云。

### 造艦程序

英晨郵報海軍記者宣稱，英國一九三六——三七年度造艦程序，頃已決定，不日當可公佈，其內容係（一），在一九三六年十二月三十一日之前，開始建造乙級巡洋艦三艘，航空母艦一艘，驅逐艦十六艘，潛水艇三艘。（二），在一九三六年十二月三十一日至一九三七年十二月三十一日之間，開始建造主力艦兩艘，乙級巡洋艦兩艘。

## 法 國

飛行家突駕飛機飛阿

法國飛行家特魯耶，曾受聘爲阿國皇帝之航空顧問，於上月二十五日下午一時三十分，突在維拉戈勒萊飛機場，駕自備美國飛機一架，擅自飛出，迨高凌雲霄，卽一去不返，事前未獲警察准許，情跡顯有可疑。先是，據特魯耶自稱；此機將充法屬直布底港與阿國京城間飛航之用，惟官廳以該機自美國進口之時，手續不合規例，故加以封禁，並在飛機棚廠前嚴密監視。特魯耶曾數度請求，當局將該機，自棚中曳出，俾在場上檢視機件有否損壞。當日午後官廳僅許其駕機試飛，不料竟欺瞞當局乘雲而去也。

又訊：法飛行家特魯耶氏，曾違背當局禁令，駕機由維拉戈勒萊飛行場飛行，不知何往，唯知其擬以該飛機送交阿王耳，茲據西亞姆畢諾傳來消息，謂有法國飛來之飛機一架，被迫降落該處飛行場，機已爲當道沒收，駕機者則失蹤云。其人顯爲特魯耶氏，故該機今已有着落矣。

## 德 國

### 柏林最大地下避彈室

德京最大地下避彈室，如遇戰時空中襲擊，足容難民數千人，此項建築工程，現已完工，其地點適在柏林最熱鬧區域之一，即亞歷山得廣場地下。

### 興登堡號飛船定期飛北美

「興登堡號」飛船定於五月六日首次飛行北美，正在準備中，馬達亦在縝密檢查，以免臨時發生意外。該船於開始北美飛行之前，將作短距離試飛，且為將來免除耽擱起見，決在紐約西赫斯特湖及巴西京城，存有馬達，以備臨時之需。經過兩度或三度飛行後，兩馬達即使無何缺點，亦須更換云。

## 國際和平會議組織和平空軍

代表九國之國際和平會，上月二十八日在日內瓦開會，由英國薛西爾子爵主席，決議組織第一和平空軍，將在歐美招請飛機主人自行投効。其責包括拋擲提倡和平勸衆贊助國聯之傳單等事，投効之飛機，除據和平標語之旗幟外，且將在天空以烟幕書和平標語。

又訊：國際聯盟及世界和平團體，上月二十八日由英國薛西爾及法前航空部長科特，召集會議，目的在籌備在今秋下屆國聯行政院開會之前，召集一國際和平會議，下列數點將爲會議程序中的一部。

- (一) 恢復條約神聖義務。
- (二) 裁減軍備及取銷軍火製造之厚利。
- (三) 增加經濟裁制之原則及實行力量。
- (四) 成立一相當組織，提倡及指導改善一切條約運動。

## 南非

### 充實空防計劃

——五年訓練駕駛員千人——

南非國防部長畢羅在議會發表計劃，使南非在五年內可有駕駛員千人，並有備最新式武器四十八小時能運行五百哩之抵制坦克車大隊。畢氏謂現擬以民用飛機，組成高速度之轟炸機隊各二分隊。惟政府或將於一二年內決定現有第一防線飛機之數，須增至三倍。南非聯邦與蘇丹以南英屬非洲全土之共同防務政策，終必為不可免之舉。吾人對北鄰態度，其和諧一如不列顛之對吾人，吾人對彼等組織空軍及其他防務，擬盡力之所能，以輔助之，一如不列顛之助吾人。畢氏切實聲明南非並非準備最近將來之戰爭，特作初步準備耳。南非政府現正研究自造飛機引擎、炸彈、大砲子彈、武裝汽車、鋼盔、來福槍彈管之可能，惟以免仰給於外，並研究可改軍用之工業云。

## 奧國

### 向意大利訂購飛機

據每日快報稱奧地利政府為將來發展空軍起見，已決議向意國訂購飛機一百五十架。

## 比利時

### 防空司令之更換

比利時防空司令 Lt.-General Vandeprette。業已退職，繼任者為 Frere 上校，屬 Duvivier 將軍之下，統轄全比利時之空防。

奧國、比利時

### 注意東部國防

政界預料政府將要求增發自三〇〇・〇〇〇・〇〇〇至四〇〇・〇〇〇・〇〇〇佛郎公債，以完成東部邊境一切防禦工作。據最近消息，自一九三〇年以還，政府對於東部防禦工作費用，已達一・二六四・〇〇〇・〇〇〇佛郎，此項國防陣線，現已完成若干條。

## 捷 克

### 舉行防空演習

捷克在最近數日內，屢次在 Prague 地方舉行防空演習，即其四郊之地，亦時在黑暗之中，其第一次演習中試驗之警報號，用十疋及十六疋馬力者，在四週十哩（合十八公里）內，均可聞知。

## 希臘

### 舉行海空演習

希臘於四月上旬時舉行大規模之海空演習，希臘皇親自蒞臨，陸軍及空軍部長 Jean Metaxas，兼治理海軍事務，亦親自規劃演習。

## 國內

### 中國飛行社開飛行班

中國飛行社飛行班，經年餘之籌備，所備教練機三架，均已裝配就緒，龍華機場之機棚及課室，正在趕工建築中。開班期預定在本月下旬，現已開始報



名，將於十五日截止。茲將該社簡章及課程等錄誌如次：

▲簡章要點 飛行班章程，呈奉政府批准，其要點如下：(一)(甲)資格，應具有左列條例者，甲、本社社員，乙、體格健全合於本社體格檢驗標準者，丙、具有中等教育程度，丁、年在十八歲以上卅五歲以下者，戊、有確實保證者，(二)(乙)報名手續，須攜帶社員徽章及社費收據來社填具志願書，並備最近脫帽正面半身二寸照片三張，(三)體格檢驗，由本社指定醫生按照體格檢查表檢查之，(四)試驗，試驗科目，國文算術外國文、物理、國民常識，(五)入學手續，甲、填具保證書，乙、繳納學費，(六)學額，第一期暫定學額為三十名，(七)學費，全期學費六百元(至初級修業期滿為限)(八)修業期限，每期以六個月為限，(如遇天時所阻得將修業期間延長)(九)退學，凡社員具有下列情形之一者，得令其退學，甲、身體健康中途發生重大變故不能繼續學習飛行者，乙、飛行成績低劣不宜於學習飛行者，丙、社員本身因遭遇特殊環境不能繼續飛行，經本社查明認可者，丁、屢次曠課計滿一月，本社認為不堪造就者，以上四項，除第四項外，其餘一二三三項於退學時均將此費按飛行鐘數比例退

還，(十)修業，凡在修業期間，所有飛行服裝飛行用具與飛行來往車輛，均由本社供給，(十一)由航空主管機關派員監考，按照飛行員考試章程辦理。

▲體格標準 學員之體格頗為重視，報名時須填明身體各部之詳情，至應試錄取後，再由指定醫師檢驗合格，始准入學，其規定體格標準，為(一)身高，男六三英寸以上，女六〇英寸以上，(二)體重，男一一〇磅以上，女九五磅以上(三)胸圍盈虛差，二英寸以上，(四)心臟無雜音，(五)肺臟聽診與敲診無病理變化，(六)眼部無翼形翳膜，重度砂眼，以及其他重況眼病，(七)各眼視力至少須器，(八)辨色力正常，(九)各耳微音，在二〇英尺距離耳鼓膜須絕對無穿孔者，(十)喉部扁桃線無特殊腫大形狀。

▲課程項目 (甲)學科，(一)飛行術，(A)飛行原理，(B)飛行動作，(二)工程學，(A)輕於空氣航空器之構造，(B)重於空氣器之構造，(三)機械學，(A)製氣學理與實習，(B)凍涼學理與實習，(C)滑潤學理與實習，(D)發火學理與實習，(四)氣象學，(五)國民常識，(乙)術科，(一)平直飛行，(二)大轉灣，(三)中轉灣，(四)失速感覺，(五)上升轉灣，(六)下滑轉灣，

(七)螺旋，(八)地面滑行，(九)起機(十)落地，(十一)航線飛行，(十二)單獨飛行(十三)小轉灣，(十四)聞帶兒(一八〇度)上升轉灣，(十五)8字輕灣。

### 歐亞航空公司再開中德航線

歐亞航空公司爲實現國際航郵計，特籌劃中德聯運航線，目下方在草擬辦法，如進行順利，則明春即可正式通航，交通部因陝滇線開航後，予交通上便利不少，故又令增辦滇筑線。該公司以筑縣氣候不佳須先派員前往視察後，始能進行，是以特呈請寬限兩月，再從事籌辦，已得部方准許。茲將該公司各情探誌如次：

▲計劃中德航郵 歐亞航空公司成立伊始，卽有計劃實現中德國際航線之動機，當民國二十一年秋間，該公司已卽開始籌備，意在利用滬新線與德合作，辦理聯運。嗣迨至翌年，(民二十二年)春，因新疆戰亂，故而半途中止，且滬新線亦僅能通至蘭州，停頓迄今，已達三年。終因新省主席盛世才，堅欲自辦塔城至蘭州間航線，至滬新始終未能恢復全航該。公司以無法可以挽回，乃重

新計議，以達到實現國際航郵目的。現擬定三種路由，即（一）由滬新通至俄國邊境，（二）取道緬甸，印度而往柏林，（三）利用陝滇線由昆明出緬印。此三條路，由先以第一條爲原則，蓋因滬新倘能通至俄邊，則由上海至德國柏林之航程，祇須五日半即可完成，爲迅速之路由也。倘上項無辦法，則取第二條路由，即取道緬甸印度而往柏林，此條航程則須八日方可完成全航，萬一此二項均不能達到願望，亦擬以陝滇線爲基礎，另謀由昆明出緬印，以達德國，以促歐亞間航線之實現，惟目下尙在考慮中，並無具體辦法決定，倘能進行順利，聞明春即可望正式通航也。

▲增辦滇筑航線 交通部前爲便利京滇交通起見，曾令該公司開闢京滇航線，公司方面於試飛後，以該線沿途經過之貴陽站，天氣素來不佳，不利於飛航，故乃呈由部方核准，暫行就陝蓉線擴展至昆明，將原名改爲陝滇線，自上月一日正式開航後，營業尙稱發達。茲以昆明至貴州筑縣，尙無航線，故又令該公司增闢昆明至筑縣新航空線，該公司奉令，原擬即行開始籌備，嗣據調查結果，因貴州及筑縣，天氣均不佳，須先派員先往實地視察，以便選擇適當航

程，再行派機試飛。爰具呈交通部當局，請予寬限兩月，以資時間充裕，裨公  
司得能派員前往考察，交部茲已指令准予寬限考察後擬具辦法呈核。

▲恢復平粵航線 該公司之平粵航線，自滬新線之蘭州以西停航後，即於  
去年夏間呈請停辦，改變計劃，由平飛呈鄭州爲止，所有漢口長沙等站即不行  
飛，現公司方面決計劃將此線恢復，以利南北之交通，恢復原航日期現尙未  
定。

### 歐美航郵均可直達

我國目前收寄國際航空郵件，均依利用他國所辦之航空線轉遞，計寄往歐  
洲者現共有三路：即（一）新加坡至倫敦，皇家航空線。（二）河內至馬賽，法國  
航空線。（三）彭頓至河姆斯特丹，荷蘭航空線。任寄件人自行選擇，但均非直  
接寄遞，仍須輪船轉交。其寄往美國者，因太平洋航空線迄未開航，致全由輪  
船轉運，由美國國內航空線轉寄。茲悉郵政總局以英國皇家航空線，業於三月  
間由檳榔嶼延展至香港爲便利公衆通信迅速起見，已決定依照郵政公約規定，

與英皇家航空線在廣州封發航空郵件總包，運往香港互換，刻已經交通部核准照辦。從此我國寄往歐洲航郵，均由中國航空公司航運廣州，再由英國皇家航空線寄往倫敦全程至多只需九日。又美國飛剪號飛機，將於美國及澳門間飛行，所需時間亦至迅速，業由美國郵政互換局與我郵總局方面商議，亦擬在廣州互換航空郵件總包，以免由海路轉遞遲緩，聞交通部亦將同意。惟飛剪號目前尙未正式開航，一俟開航後，我國寄美洲航郵，亦可由中國航空公司航運廣州，再轉澳門，由飛剪號寄遞美國亦至迅速。

## 特 載

### 大戰前後國際空戰法之史的鳥瞰

(續)

#### 四 大戰前夜之空戰法

第二次海牙和平會議終了後，到大戰開始為止的一段期間內，各國並無關於空戰法的條約之締結。可是國際法學者受了十九世紀末期以來航空機急速發展的刺激，已多傾向於航空法及空戰法的研究。關於此種法規的專門著述，也次第出現。不但對於已見於條約的空中轟炸，及用航空機傳達通信等問題，加以注意；且將凡為當時所能豫想得到的空戰諸問題，作成綜合之法典的私人草案者也有多人，如 Spaight, Fauchille, d'Hooghe, Le Moyné, Von Bar, Phillit 等都是的。

但當時學者間的研究，幾盡屬於空想，實際上無任何貢獻之成績。其中討論最熱烈者，要算在馬特利特開會的國際法學會 (L'Institut de droit international)

經過種種空想的討論，乃通過了一個空戰贊成論與禁止論間的一種妥協的決議

『空中戰爭以對於和平的人民之生命財產不使之受比陸海軍戰爭時更重大的危險爲條件』。  
這種決議，於國際法的規律，實無絲毫之助益。

在學說上雖無切實之貢獻，而自第二次海牙和平會議後，至大戰前的期間內，曾發生過好幾度空中戰爭，由於這幾度空中戰爭，乃從事實上遺下幾許空戰法上的法律問題，是值得我們注意的。此項戰爭，即爲一九一一——一九一二年之意、土戰爭，一九一三——一九一四年之第一次及第二次巴爾幹戰爭，這意、土及兩次巴爾幹戰爭的交戰國爲意大利，土耳其及巴爾幹半島諸國，都是第二海牙和平會議之未曾批准全部條約者，因此都不受空炸禁止宣言的拘束，而屢次施行其空炸。土耳其在當時自己尙無航空機，乃從中立國購入航空機並招募飛行士，以對抗意軍。於是中立國以航空機供給交戰國，是否違反中立國的義務，乃成爲問題。又交戰國軍艦，檢查中立國商船，在船內發現載往敵國之航空機機體，是否可視爲戰時禁止品而加以沒收？又是否可以認此商船爲



輸送禁止品船而處罰之？亦爲國際法上嚴重之問題。故意、土戰爭，實爲最初發生航空機之中立法上問題之戰爭。然而在意、土及巴爾幹二次戰爭中，航空機並無怎樣活動的成績，故在世界大戰前，世人對於航空機戰爭，仍不重視。而一部分有識者間，雖已預想到空中轟炸爲禍之慘烈，但他們以爲將來空戰的慘酷，足以促起諸國民的反省，遂即從事於戰爭之廢止。此種忘懷於過去歷史的教訓，而專信仰幻覺的學者，在當時實有不少。特別足以令吾人注意，即在被世界大戰已經打破之上述學者們的幻夢之今日，尙有不少國際法學者，同時亦爲空戰法學者，尙在提倡空戰決非國際法所得而規律之之說，希望將空戰慘禍之無限，加以誇張，對於戰爭之廢止，庶有貢獻者。如最近希臘學者 Politis 在其『戰爭法之將來』的論說中，曾謂：『一切賢明而有深慮的人們的義務，在於高聲宣言如下之事實。即在戰爭的條約法規上是什麼都期待不到的，何則，凡是所謂力，一旦成以解放，是任何限界不能加以規律的。……世人如果知道了將來的戰爭，將成爲怎樣的狀態，他們必將策動政府使向和平大道前進。』

真的和平政策，乃在如何防止戰爭之發生，而非加以人道化』，此種論調，雖

甚可笑，但也頗足代表這一派學者們的主張與思想的。

### 五 大戰實演中空戰法問題之躍進

一九一四——一九一八年的世界大戰，航空機乃真的發揮了在軍事上的威力，於是大家都感覺到將來的戰爭，將以空戰爲重心，而將來的戰爭法，更非以空戰法爲中心不可了，這實爲戰時國際法史上的最可注意的劃期的戰爭。

在第一次海牙和平會議中所產生之陸戰法規律中，雖曾提到戰時使用航空機之一二問題（用輕氣球而爲通信聯絡及轟炸無防守的都邑等），及發表了空中轟炸禁止宣言。在第二次海牙和平會議中，則除修改陸戰法規第二十五條並延長空炸禁止宣言的有效期間至第三次海牙和平會議終了後爲止外，無其他新問題發生。然此項陸戰法規及空炸禁止宣言，在總則上規定，祇限於交戰國都爲條約批准國時可以適用，祇要有一非條約批准國加入戰爭，即在批准國相互間，也就不適用了；前面已經說過。由於此種制限，大戰中空炸禁止宣言，固因大戰的首先發難國奧大利亞、及塞爾維亞都非批准國而始終不曾被應用，而一九〇七年第二次海會的陸戰法規，也因塞爾維亞、意大利等爲未批准國而不適

用，至於一八九九年第一海會的陸戰法規，應以第二海會之開會而被廢，更不發生什麼效力了。因此我們可以明白所謂大戰中國際戰爭法之被破壞，實非各國置已有法規於不顧，而是本無可以絕對拘束各國的法規，這一點，我們非特別加以注意不可的。而況第一第二海會所通過的陸戰法規，在大戰中形式上雖不發生效力，而在實際上，不能說是全不發生效力的。因為此項法規，多根據既往之國際習慣法而加以成文化者。此等習慣法自身，在大戰中實有其效力而拘束了諸交戰國。只是過去戰爭中，未曾有過空中的戰爭，所以也沒有關於空戰的習慣法規，要希望大戰中關於空中的戰爭，而為較有法的秩序的表現，當然是更難了。

大戰中的空戰法，既等於無法，我們不遑再加深究；惟大戰中留下了許多空戰法上重要的實際新問題，值得我們分項一加觀察的。

(1) 空襲 用航空機轟炸的歷史，始於一九一一年的意、土戰爭；但那只是在施行偵察任務時偶然發見敵之軍隊而隨意行之而已。航空機以轟炸為主要的任務，實開始於大戰。且在意、土戰爭時，航空機的轟炸僅以敵之軍隊為目

標，在敵之都市上空投擲炸彈，也於大戰時纔開始實行。此種轟炸敵國都市的行爲，實予國際法上以一最嚴重的問題。海牙空戰禁止宣言，是不問向地上轟炸之目標如何，完全加以禁止的；陸戰法規第二十五條，是禁止向無防守的都市、村落等轟炸的。可是此項宣言及法規，不能適用於大戰，已如前述。而大戰中不但敵之軍隊或軍隊所佔據着的都市、建築物、工作場都遭受了轟炸，連在敵之後方充滿非戰鬥員的都市等，也都飽嘗了轟炸的滋味。如德、奧之空襲倫敦、巴黎、以及於拿破里（Napoli），英、法聯軍之空襲德國萊茵一帶工業都市以及於愛閃（Essen）（克洛伯工場所在地），所受轟炸損害者多爲非戰鬥員。此種空襲與對敵人軍隊所爲之轟炸不同，其是否適法，實屬疑問。當時名此種轟炸爲軍事目標主義，因其不問是否爲無防守之都市，更不問其是否有軍事的設施，一味以軍之自由轟炸爲主，即只要軍隊自身認爲有轟炸必要者即施行轟炸。此種主義是否正當，即使正當了，其適用之限界如何，也都成問題。交戰國中又並不始終遵守軍事目標主義，如英、法兩國受德軍空襲後，即以復仇之名向德國諸都市轟炸，所謂「報復轟炸」（les bombardements de represailles）者是。在

國際法上遇敵違反國際法時，得以同種同程度之違法行為報復之，這是平時戰時國際法都所承認的權利。然在戰時此種違法種類及程度之判斷至為困難，往往有超過事實或任意藉口之危險，故戰後許多學者都主張禁止。但此種禁止之學說，又是否可以視為正當的立法論？且有實行可能否？亦為世界大戰所留下的一個難問題。

(2) 航空機的宣傳問題 戰爭的目的，在壓倒敵國人民的意志而使之屈服，故宣傳的效用，實甚重要。大戰當時，交戰國對於文件的檢查，非常嚴密，用普通方法而為宣傳，頗難達到目的，乃利用航空機飛入敵之都市上空，撒布宣傳文字，依此手段而為宣傳，於大戰初起時，不見多大效果。及至各國人民倦於戰爭，食糧及其他生活必需品日感缺乏而希望和平時，則頗能奏效。特別是德、奧，在被英、法海軍封鎖，遭受經濟重壓之下，更感此種宣傳之棘手，乃曾宣布從事於此種宣傳行為之駕駛員，如被捕獲，不以俘虜待遇，當與犯罪人同樣處罰。此種德、奧的態度，果曾合法否？究竟從事於此種行為之駕駛員陷入敵手時的地位如何？實為國際法的重要問題。

(3)偵察及間諜之輸送 以航空機偵察敵情，爲世界大戰前百數十年所已實行，一向都認其爲合法的。但大戰中的航空機，不僅從航空機上下窺敵之陣營而已，且竟輸送間諜，飛越敵之陣線。到敵之後方，以落下傘降下，或飛機自身祕密停陸而放出間諜，以從事於偵察敵情，將所得結果，用隨帶傳書鳩或無線電信機報告自己的軍隊。常有經過中立國而歸到本國陣營者。也有仍用飛機飛來載還者。此種新偵察方法，也供給了一個國際法上的新問題。同時從事於輸送間諜的駕駛員，一旦落於敵手，是否可以駁奪其俘虜的資格而處罰？抑以軍人資格而加以相當保護呢？亦爲一大問題。

(4)空中戰鬪 大戰中的空中戰鬥，多有用燃燒彈者，當時飛行機上所載用的火器，多爲短槍及機關槍。此種小口徑的彈丸中使用燃燒性或炸發性的火器，爲國際法所禁止，今乃用之於空中戰鬥，是否與此禁止法規有抵觸？實有重加研究之必要。又頻於危險之駕駛員急遽間乘落下傘下降時，攻擊機方面照例是不稍容赦而加以攻擊的。但在海戰中，軍艦沉沒時的乘員漂流海上，是禁止對之攻擊的。今對此種乘落下傘逃命的駕駛員對之攻擊，是否爲非人道的行

爲，亦爲國際法上的一個重大問題。

(5) 中立法上的問題 以上都爲交戰國間在戰鬥上使用航空機所發生的國際法問題。可是在世界大戰中，中立國與交戰國間也發生了不少關於航空機之國際法上的問題。其中最重要者爲交戰國的航空機，飛行於中立領土的上空，或在中立領土的上空發生戰鬥行爲時，在國際法上應如何處置的問題。大戰中德、英之於荷蘭，德、法之於瑞士，都曾在中立國領土上空飛行或轟炸。依照從來的習慣法，交戰國軍隊，不得通過中立國以遠征敵國；又不得於失敗時闖入中立國境避難。如有違法越境者，中立國可擊退之，或解除其武裝而置之於不能戰鬥的地位。今交戰國之航空機，飛行於中立國領土上空或作戰，乃發生國家之主權及於國土之上空與否的問題。此不但爲關係於戰時國際公法，亦且有關於平時公法的問題了。其次爲在中立國領土不時停陸之交戰國軍用機及其駕駛員，應對之爲如何處置的問題。又中立國對交戰國輸出航空機的問題，也是很有注意必要的。依據向來習慣法，中立國政府對交戰國供給軍用品，即爲違反中立法，但私人的供給，政府不負扣留的責任，只對於軍艦的輸出，政府有

禁止其出帆的義務。大戰中美國在未參戰前，對聯盟國之航空機輸出，非常旺盛，德國曾一再援引中立法抗議；究竟德國援引中立法是否正當，也是一個頗值研究的問題。

從大戰開始到終了，各國航空機有着驚人的發展：法國從一百三十四架發展到五千八百架；英國在開戰當時，僅有一百架上下，可是到休戰時據 Spaight 所說，竟達二萬二千架，其飛機工場，每天平均可出產九十架。一切彈丸之無窮地加烈，也是非常迅速的，足證今後戰爭中空軍的威力之偉大與強酷，也就可以知道今後空戰法上的新問題，更將隨着事實的進展而層出不窮，是不待言說的了。

#### 六 大戰以後空戰法之劃期的收穫

因了世界大戰中航空機之激急地發展，大戰後被利用於和平的旅客交通及郵信寄遞與其他貨物之國際航空運送，乃大興盛，於是各國間締結了不少關於此項空中交通的條約，而各國航空運輸事業乃更趨進步；這實在可以說是大戰中費了莫大犧牲代價的結果。同時國際法協會(International Law Association)及航



空法國際委員會 (Comite Juridique International de l'Aviation) 兩有力團體則參酌大戰的經驗，作成有實際價值的空戰法規，予後來戰法學說以很大的影響。此外尙有不少國際法學者發表許多關於空戰法的著述。而最值得我們重視的，爲一九二八年美利堅合衆國政府在華盛頓所召集的日、英、法、意、美五國代表會議。該會議召集的主要目的，雖爲討論軍縮問題及太平洋遠東問題。但於會議終了後，爲審議改良戰爭法問題、由五國各推代表二名組織了一個專門委員會。該委員會於一九二二年十二月在海牙開會，又加入一國荷蘭的代表。會議中由於美國代表的提議，議題範圍，僅限於航空及無線電問題。結果成立了空戰法規六十一條，戰時無線電信規則十二條，會議遂於一九二三年二月十九日閉幕。

此項空戰法規，雖未成立爲國際條約，且因各國政府均未批准，更無拘束任何國家的效力，但其顧慮之周密規條之切實，又能對於大戰中所留下的許多重要的問題，都有較圓滿的解答，實有珍重之必要。誠如德國空戰法學家 Hacke 氏所云：『海牙空戰法規……就個個說來，不免有欠缺之處，但就全體觀察，

海牙法律家委員會所成就的事業，要算是成功的，他們已築下了對於空戰法之將來的發達上最有益的基礎。此草案內容之充實而有條理，於將來遲早非來不可的空戰法法典化，必可爲其編纂的基石，至少當爲其出發點是可以豫想得到的。總之，此項空戰法規，實爲空前而有系統的大戰後劃期的收穫，是無可非議的。

尚有一事值得我們注意者，卽在海牙委員會審議空戰法規時，關於空炸目標問題，頗引起各國代表之爭執。就中英、美、法、意四國，以戰後空軍力之擴張，主張空炸目標，不設制限；而日、荷兩國則以感於列強空軍強盛的威脅，自國空軍之不發達，竭力主張有限制。當時英、日兩國的態度，適與在一九〇七年對於空炸禁止宣言之復活運動成反比例。英國是由主張空炸禁止之復活，轉變到空炸無制限，日本則由對於空炸禁止之復活表示棄權而轉變到主張空炸有限制，正如在第一海會與第二海會中英、俄態度之先後轉變如出一轍；足見雖在慘酷的大戰以後，各國政府仍一味以功利爲重，不稍悔改，亦足證明欲藉戰禍之慘酷，促成戰爭廢止之見解是絕對不可靠的了。美國空戰法權威

Rodgers曾批評當時各國代表的態度謂：『各國代表團之各代表，爲着扶持於其國家地位有利益之法典而得到了步調之一致。筆者聞之於列席者，知道在前幾次海牙會議中也是以此爲原則的』。當非虛語可知。

此外自一九二三年海牙空戰法典產生後，研究比較發達者，爲戰時衛生航空 (Aviation sanitaire) 問題。該問題於一九二五年之第十二次紅十字國際會議中制成了草案，於一九二九年七月在日內瓦所開之外交會議中獲得通過而成立所謂「野戰軍隊中之傷病者的管理改善條約」之第十八條。其內容爲：

『爲着衛生上之輸送手段所使用的航空機，在專從事於送回傷病兵及運送衛生人員與其材料之使用期間，得受本條約的保護。此種航空機之操縱者，無線電信技師被敵軍捕獲時，得以至戰爭終了爲止不使用於衛生事務以外之活動爲條件而有予以送還之特權。同時航空機機體上應塗以白色，在上下面應標明其國籍之記號，更應附以紅十字的符號。除有特別許可者外，負有不飛行於戰線上空，選定醫務所更前方地位的上空及普通敵國領土與被佔領地的上空，或服從停陸命令等義務』

此項衛生航空條約，在空戰法史上，實爲大戰後首先條約化之條約，是非特筆一記不可的。

## 七 結語……今後空戰法之進展可能性

就上面簡單地敘述過的整個空戰法史看來，我們知道大戰後的空戰法，雖已由空想的而進於實際的，由零碎的而進於系統的，但其法的效力之薄弱，爲我們所不可否認的事實。海牙空戰法規，算是一部結束過去一切空戰法文一切空戰法問題的重要文獻，也就是爲未來空戰法的編纂上之唯一寶貴的遺產。但其實際效力，祇是一種具文而已。這一方面固因空戰前途之新變化，誰也不能預測，航空機在軍事上威力之進展迅速，幾至無可限量，當然要想成立一穩定可守的法規，實爲不可能；一方面所謂法，最後必借助於一種強制的力，現今國際社會的組織，尙未產生一種可以維持整個國際秩序的力，尙未到了可以不需戰爭而完全解決國際間一切糾紛的地步，猶之個人社會，尙未脫原始法的狀態，到某種必要時機，不能不承認被害者之自力救濟，正當防衛爲合法，在此時期之國際間的關係，法祇能起相當作用，也是勢所不得已的。但在另一方面，我們既不能否認國際法在過去實曾發生相當大的作用之事實，則其在未來也決不致於成爲多餘之贅疣可知。空戰法既隨歷次戰爭特別是世界大戰中之

空中戰爭而發達進步到現在的境域，今後也必隨着空中戰爭之無窮的發展而發展，是可以斷言的。我們須得認定任何完好的法律，決無先事實而存在之理，空中戰爭，現在雖已慘酷到了不可言狀的地步，但就其進化歷程看來，不可謂非尚在啓蒙時代，那末，空戰法之在目前祇能停滯於幼稚無力的階段，也就不足深責了。同時國際糾紛，決非單純，戰爭關係，更甚繁複，解決之方策，當然不是單靠一方面的力量所能奏效的，法律祇能就其本身所能爲力者，儘量謀所以盡其效能而已。如何使空戰法在其法的本身範圍內成爲一種切實而有效的公法，實爲研究空戰法者今後重大的責任，也是必可獲得相當成果的事業。

其次我們更可鑒於既往的經驗，而知所謂今後空戰法的範圍，必將與空中戰爭的範圍，同樣擴張到非戰爭的時期與地域。我們知道今後的空中戰爭，決不僅限於正式戰爭的時期與地域，凡在平時，在非戰爭的地帶，以及平時純爲交通運輸的航空飛行，無時無刻，無地無事不含有戰爭的作用，不在作戰時的準備，或在作無形的戰爭；那末，規律此種不分平戰的空中戰爭的法律，當然也將同樣地擴展其範圍由戰時以及於平時，即是凡爲吾人無論在戰時或平時在

戰地或平地的一切生活，都將與空戰法發生密切的關係，乃為必至的事理。

總之，空中戰爭，不但改變了人類一切的戰爭方式，且將改變人類一切的生活；空中戰爭法，不但改變了過去國際間一切規約的形式，且將改變人類一切法律的面目，至少各國無論是對於國外國內的一切條規與法律，都將受空戰法的影響而有相當重要的改變。空戰法前途進展的進程，真是誰也不能預先測定的。

大戰前後國際空戰法之史的鳥瞰

四四

57.6  
910