

第一四七期

(民國二十五年九月廿一日)

每週情報報

航空委員會出版

每週情報第一四七期目次

| | |
|--------------------------------------|----|
| 日本：陸海空軍之陣容(日本航空情報)..... | 一 |
| 美國：Beverly單座戰鬥機(譯自國際航空通訊第三三三八期)..... | 八 |
| 本年春季之飛機產量統計(譯自國際航空通訊第三三三八期)..... | 九 |
| 飛機出口統計..... | 一〇 |
| 橫渡大西洋往返飛行完成..... | 一〇 |
| 蘇俄：紅軍大操最後一日表演空中大戰..... | 一七 |
| 海空軍雲集海參威..... | 一八 |
| 飛行家造升高紀錄..... | 一九 |
| 英國：製造大批防毒面具..... | 一九 |
| 新式軍用機(譯自國際航空情報通訊第三三三三八期)..... | 二〇 |
| 空軍大員晉級(譯自國際航空情報通訊第三三三三九期)..... | 二二 |
| 英皇視察皇家空軍(譯自國際航空通訊第三三三三九期)..... | 二三 |
| 空軍部購買採石場作庫房(譯自國際航空通信第三三三三九期)..... | 二三 |
| 在香港增強陸空軍實力並加緊防空防毒工作(汕頭航空情報)..... | 二三 |
| 德國：空軍之數量及其技術之發展..... | 二九 |

目次

二

陸空軍表演戰鬥技術……………三三

國內：中央航空聯運將實現……………三四

特載

北冰洋萬公里不停飛行成功紀……………三六

每週情報報

日本

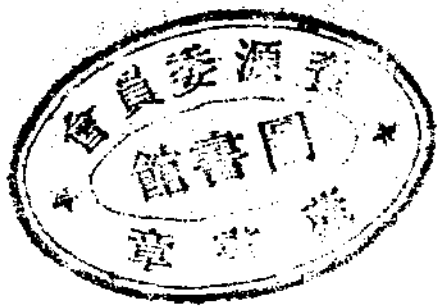
陸海空軍之陣容(日本航空情報)

導言

日本空軍較之列強實有遜色，尤因其假想敵之蘇俄，擁有龐大之空軍，更感恐懼。年來國內輿論，咸以積極擴充空軍，責諸政府，故陸軍當局，擬定六年擴充空軍計劃，規定軍費為二十億元，務期達到能與蘇俄空軍匹敵為目的，欲在東亞碧空，一顯身手，提議將陸軍省航空本部，擴充為空軍省，以期空軍獨立，與海陸鼎足而三。惟海軍方面，則不願將海軍航空隊交出，反對最力；因此另有一部份人士，主張空軍省成立後，暫時不干涉海軍航空隊之獨立，候

日本

一



至適當時期，再促其自動歸併，此爲折衷論者，萬一空軍省不能成立時，則擬將航空本部升格，使其能與參謀本部平行，俾得充分發展空軍之統制權。將來歸趨如何，目前當不能逆料。

日本空軍，附屬陸海之下，每師團附有航空隊四五中隊不等，要當視其任務重大與否而定。至於外勤部隊如駐「偽滿」師團及華北駐屯軍，編配更不一律，空軍隨時皆可調遣，責成駐軍最高長官指揮。海軍航空隊，則分海上部隊與陸上部隊，海上部隊分載於鳳翔，加賀，赤城龍驤等航空母艦；神威，能登台等水上載機艦及潛水母艦等。陸上部隊則分佈於沿岸軍港要塞，是爲海岸航空線，如大湊航空隊等。

A. 陸軍航空隊

日本航空隊，據其發表者，僅有八聯隊，但實際上已有九聯隊。聯隊上有第一飛行團，指揮第一二聯隊側重對俄防禦，第二飛行團，指揮第六九聯隊側重對華及衛「偽滿」任務。聯隊爲混合兵種。聯隊之下，各轄偵察，戰鬥，轟炸各一中隊，中隊之下爲三分隊。——日本驅逐隊不詳——偵察轟炸各轄機九架，戰

中門隊則轄機十二架。每中隊除配有額定機數外并配有三分之二以上之補充機或練習機。日本陸軍飛機至少在一千二百五十架以上據其發表者共三十九中隊——一說三十六中隊，中隊之上為九聯隊兩飛行團——但實際上決不止此數，故其實力仍未可輕視。機種以偵察戰鬥機為較多，轟炸機分輕重兩種，最近特別注意於重轟炸機之擴充。近擬在九州，京阪神及北海道東北等地，增設航空部隊以期國防更臻強化，茲將其飛行聯隊配備情形，列表如后

——華北及「偽滿」配備情形不詳——

| 番 | 號 | 駐紮地 | 指揮機關 |
|-------|--------|---------|---------|
| 飛行第一團 | 飛行第一聯隊 | 岐阜(各務原) | 名古屋第三師團 |
| | 飛行第二聯隊 | | |
| | 飛行第七聯隊 | 濱松 | 名古屋第三師團 |
| 飛行第二團 | 飛行第六聯隊 | 平壤 | 朝鮮第二十師團 |
| | 飛行第九聯隊 | 會甯 | |
| | 飛行第三聯隊 | 八日市 | 京師第十六師團 |

日本

飛行第四聯隊

大刀洗

久留米第十二師團

飛行第五聯隊

立川

東京近衛師團

飛行第八聯隊

高雄洲(台北)

台灣軍司令部

B. 海軍航空隊

海軍航空隊分爲陸上部隊與海上上部隊。陸上部隊以中隊爲單位，中隊長之上設有航空司令，即以駐紮地點，冠以隊之番號，少者轄機三四中隊，多者轄機八九中隊不等，駐地不但爲海軍航空根據地，且有海岸航空要點。海上上部隊統轄於海軍第一二三航空隊之下受海軍第一二三戰隊之指揮。海上上部隊之航空隊等於陸軍飛行團之組織，所轄機或且過之。前調駐大連之海上第一航空隊轄機在八十架以上。茲特將其大要分述於後：

甲、陸上部隊

霞浦航空隊

橫須賀航空隊

佐世保航空隊

大村航空隊

館山航空隊

吳航空隊

大湊航空隊

佐伯航空隊

金澤航空隊

木更津航空隊

舞鶴航空隊

鹿寶航空隊

鎮海航空隊

乙、海上部隊

第一航空隊 分載於鳳翔龍驤航空母艦及第五驅逐艦

第二航空隊 分載於赤城航空母艦及第九驅逐隊

第三航空隊 分載於加賀航空母艦

日本

上列海上三航空隊，均附屬於第一二三戰隊，第二航空隊，係今春成立，與第三戰隊同時增設。據佐藤喜一郎在「日本之航空建設」所發表日本航空母艦及水上載機母艦搭載飛機總和爲三二九架。總馬力爲一六九、一二〇匹，此數雖不甚確實，但在新建艦尙未竣工以前，此項統計或有相當可靠性。

軍用飛機場

A. 陸軍軍用飛機場

1. 埼玉縣所澤町 (陸軍飛行學校)
2. 千葉縣都賀村 (下志津學校)
3. 三重縣北濱村 (明野學校)
4. 靜岡縣神田亞山 (濱松學校)
5. 岐阜縣卯加村 (飛行第一團)
6. 滋賀縣御園村 (飛行第三聯隊)
7. 福岡縣大刀洗村 (飛行第四聯隊)
8. 東京府立川村 (飛行第五聯隊)

9. 朝鮮平壤 (飛行第六聯隊)
 10. 朝鮮會甯 (飛行第七聯隊)
 11. 台北高雄洲屏東街 (飛行第八聯隊)
 12. 千葉縣都賀村 (氣球隊)
 13. 埼玉縣入間郡 (少年航空兵隊)
 14. 大阪府盾津村 (國防飛行場)
- B. 海軍軍用飛機場
1. 茨城縣阿見村 (霞浦航空隊)
 2. 神奈川縣田浦町 (橫須賀航空隊)
 3. 千葉縣北條町 (館山航空隊)
 4. 青森縣大湊町 (大湊航空隊)
 5. 廣島縣廣村 (吳海軍航空隊)
 6. 大分縣佐伯町 (佐伯航空隊)
 7. 長崎縣佐世保市 (佐世保航空隊)

日本

8. 長崎縣竹松村 (大村航空隊)
9. 京都府舞鶴町 (舞鶴航空隊)
10. 茨城縣友部村 (友部分遣隊)
11. 鹿耳島鹿屋笠野原 (鹿寶航空隊)
12. 神奈川金澤町 (富岡分遣隊)

美 國

Seversky 單座戰鬥機 (譯自國際航空通訊第三三三期)

前次所載美政府向 Seversky 飛機製造公司定購雙座機消息一則，據最近調查係單座機之誤，其定貨總價爲一、六三六、二五〇金元 (約合三二七、二五

○磅），製造飛機八十五架，不久可交付八架。其式樣特性與該公司製造之低單翼機相同。該機裝有可伸縮落地架及着地襟翼，十四氣缸氣冷式一、〇〇〇匹馬力之 Pratt & Whitney Twin Wasp 1830 號發動機，Hamilton 恆速壓力心螺旋槳。據試驗之結果其速度每小時可達三一五哩云。

本年春季之飛機產量統計（譯自國際航空通訊第三三三期）

據美國本年春季三個月之飛機產量統計大約數目如下：

總產量為四五六架（一九二四年為二四九架）。其中二一六架民用機，留於國內者為單翼機；其中有轎式機一七五架，座位設備如：單座者三架，雙座者一〇〇，架可載三客者四九架，可載八客（或八客以上）者九架（其中八架係多發動機裝置），十二座位（或十二以上）者六架（全係多發動機裝置），水陸兩用者七架及水飛機一架。其十五架單翼機為開艙式單座三架雙座十二架。二十六架雙翼機有二十四架為轎式可乘四人（或四人以上）二架為開艙式可乘二人。

軍用機之統計記載爲一七三架，有六十七架爲出口之用。與前年之比較其數量大爲增加其中以雙座轎式輕飛機之一百架可佔第一位（一九三四年祇四十五架）。二一六架民用機係分配於三十六個廠家單獨製造；有八家佔百分之七十四云。

飛機出口統計

美國商部十五日發表一九三六年一月以降至七月止之飛機出口統計，其內容如下：（單位千萬元，括弧內爲去年飛機購入額），中華民國四三一〇、（一七八五），德國二六七、（二六一），日本四三七、（六六五六），蘇聯四五、（四九〇）。又飛機運往蘇聯及日本者日見減少，此乃兩國飛機製造業發達之故。（十五日同盟社華盛頓電）

橫渡大西洋往返飛行完成

美國飛行家李樞曼氏與茂里爾氏十四日已安然飛渡大西洋，雖未能達到其目的地之紐約，但仍獲得自東徂西橫渡大西洋最快速率之榮譽，較英國女飛行

家瑪克罕最近造成之二十四小時三十分之紀錄更快六小時許。二人所駕之機於十四日晚八時四十七分(英國夏季時間)降落於距莫斯科萊佛港(該港距紐芬蘭聖約翰一百五十哩)兩哩半之濕地，幸均未受傷，現有飛機赴莫斯科萊佛港載兩人至紐約。按李等二人於九月三日由紐約佛洛德彭奈特飛行場駕機飛英，當日在南威爾斯之加曼層夏爾鎮降落，停滯數日，十四日晨三時零三分(英國標準時間)始由南港起飛，於是可容乘客八人之飛機遂完成其兩度飛渡大西洋之飛行云。(十四日路透社紐約電)

民·用·航·空·概·況·表

一九三〇年至一九三四年度

| Services in operation | 1930 | 1932 | 1933 | 1935 |
|-----------------------|------|------|------|------|
| 航線數 | 122 | 136 | 112 | 98 |

| | | | | |
|--|---------------|-------------|-------------|-------------|
| Miles of all airways in operation 空程哩數 | - 49,549 | 48,530 | 47,687 | 50,807 |
| Airplanes in service & reserve 飛機數 | - 600 | 564 | 504 | 518 |
| Value 價值 | -\$11,489,540 | \$8,763,432 | \$9,500,000 | \$10,500,00 |
| Total personnel employed 服務員人數 | - 3,475 | 5,588 | 6,273 | 6,455 |
| Pilots employed 駕駛員人數 | - 675 | 709 | 749 | 751 |
| Airplane miles flown 飛行哩數統計 | - 36,945,203 | 50,932,967 | 54,642,545 | 48,786,551 |
| Airplane miles flown-daily average for year 平均每日飛行里數 | - 101,220 | 139,542 | 149,706 | 133,662 |

| | | | | | |
|--|---------------|--------------|--------------|--------------|------------|
| Passengers carried 乘客人數 | - | 417,505 | 540,681 | 568,940 | 561,870 |
| Average passenger mile rate 乘客每人每哩所費價目 | - | \$0.11 | \$0.083 | \$0.061 | \$0.059 |
| Express & freight carried, pounds 運輸磅數 | - | 468,571 | 1,600,821 | 2,452,812 | 3,449,675 |
| Miles of mail airways 航空郵件空程哩數 | - | 41,501 | 45,436 | 44,665 | 46,003 |
| Airplane miles flown with mail 裝載航空郵件飛行哩數 | - | 19,904,185 | 36,053,067 | 41,671,490 | 27,340,293 |
| Mail carried by contractors, pounds 由承包商載運空郵磅數 | - | 8,513,675 | 7,908,723 | 7,816,532 | ? |
| Mail income to contractors 由承包商載運空郵之收入 | -\$20,015,969 | \$26,234,321 | \$23,413,691 | \$15,722,229 | |

報 國

一 四

Average mail income per contract mile flown 承包郵件平均每哩之價格

- \$.88 \$.56 \$.43 \$.37

Airplane miles flown- (misc. flying operations) 其他飛行哩數統計

-108,269,760 78,178,700 71,222,845 75,602,152

Miles of airways lighted by Dept. of Commerce 商務部設有燈標之哩數

- 15,258 19,500 18,655 19,081

Under constructions 正在計劃建築中者

- 3,221 2,638 3,048

Beacons, revolving & flashing (Federal) 中央政府設置之號燈, 轉動燈, 閃光燈數量

- 1,652 1,988 1,796 1,520

1930 1932 1933 1934

Beacons privately owned & certified 私人及立案之號燈

- 140 228 269 310

| | | | | |
|---|-------------|-----|-----|-----|
| Radio communication stations | 無線電通訊站 | | | |
| - | 45 | 61 | 68 | 71 |
| Radio range beacon stations | 無線電信號站 | | | |
| - | 33 | 68 | 94 | 112 |
| Radio marker beacons | 無線電號燈 | | | |
| - | 6 | 74 | 77 | 84 |
| Weather reporting airway & airport stations | 報告氣候之航空線及機站 | | | |
| - | 143 | 234 | 205 | 206 |
| Weather Bureau airway stations | 設有氣候局之航空站 | | | |
| - | 279 | 310 | 317 | 335 |
| Weather Bureau 1st order stations | 氣候局一等站 | | | |
| - | 209 | 216 | 194 | 185 |
| Private airports | 私人機場 | | | |
| Municipal airports | 市政府機場 | | | |

| | 564 | 645 | 713 | 618 |
|---|-----|--------|--------|--------|
| Intermediate landing fields 中間傳遞升降場 | | | | |
| Dept. of Commerce (1) 屬於商務部者 | - | 550 | 549 | 563 |
| Lighted (2) 設有標燈者 | - | 347 | 327 | 246 |
| Unlighted (3) 未設燈標者 | - | 7 | 15 | 19 |
| Auxiliary airports marked 附屬機場 | - | 240 | 476 | 550 |
| Army. Navy. Marine Corps. National Guard. reserve & misc. airports 軍用機場 | - | 74 | 95 | 97 |
| Pilots licensed (active) airplane 領有執照之駕駛員 | - | 15,280 | 18,594 | 13,690 |
| | | | | 13,949 |

| Airplanes licensed (active) 領有執照之飛機 | | | |
|-------------------------------------|-------|-------|-------|
| - | 7,354 | 7,330 | 6,896 |
| | | | 6,339 |

蘇 俄

紅軍大操最後一日表演空中大戰

十日爲蘇俄紅軍在莫斯科與柏林兩地間之明斯克，舉行大操之最後一日，其最後一幕有兵士一千二百人，分攜大砲十八尊及機關槍一百五十挺，同時由飛機上躍下，乘保險傘降於地面。各降地之兵士，在八分鐘內，已將大砲及機關槍裝置妥當，由後方進攻敵軍，並擊敗之。聞蘇俄此次大操，極見機械化，蘇俄陸軍上將四人，均在場參觀，僅西比利亞紅軍司令白魯却將軍，未見參加，外國人士之觀操者，共有英法及捷克等國云。

又訊：白俄羅斯紅軍大操中舉行空軍大戰一幕，參加者有高速轟炸機，驅逐機及戰鬥機多架。

飛機飛越一百七十公里後，在敵後方放下兵士一千二百人，帶機關槍一百五十挺，砲十八尊，耗時不過七八分鐘。

人民國防委員長德洛希羅夫，指出跳保險傘者之勇敢，並云，「此次不過平時之訓練，以期使我可教之人民，更加强認識，在交戰狀況時實施空中降落軍隊尚有討論之餘地，但此種動作實值得極端注意，蓋無疑問也。」

海空軍雲集海參威

前俄帝國里谷夫將軍，於「日報」發表論文謂蘇俄之陸空軍，已發展至最高點，現正以全力擴張海軍，使其與陸空軍同等堅強。海參威船塢，日夜趕工，谷蘇莫斯科數月內建最大潛艇二十艘，克隆斯達脫之著名海軍根據地，其重要與新加坡相埒，已趕築砲台。目下海參威有軍用飛機八百架，坦克車二百輛，潛艇六十艘，及巡洋艦十五艘，所有工廠，均趕工製造。遠東方面飛機場，

旗密布，蘇俄東陲已配置步兵十師，摩托化軍隊三師，飛機五百架，及重坦克車七百輛云。

飛行家造昇高紀錄

蘇俄飛機駕駛員優瑪席夫，自稱渠於十四日駕一載有五噸貨物之飛機升高至五哩以上，已造成世界之高度新紀錄云。

英 國

製造大批防毒面具

英政府曾於七月間，宣佈國防追加經費，當規定以八十五萬七千鎊，製造防毒面具三千餘萬具，此項防毒面具，頃定於本月底開始製造，預計每星期可出二百五十餘具。全部造成之後，即當儲藏全國各中心地點，歸由警察管理，

一旦有事，即由各市政當局，分發市民應用。（十五日哈瓦斯倫敦電）

新式軍用機（譯自國際航空通訊第二三八期）

此篇記述係根據以前曾經公布之一部份及英國航空工藝製造協會第一次展覽會陳列之模型中所獲得。故不甚完備，祇具概略而已。

I、Supermarine «Spitefire 1»: 單座戰鬥機，日夜可用，全金屬張臂單翼式。翼之主要材料為硬鋁，與 Schneider Cup 競賽機同一廠家所製造。薄板外皮為金屬質，磨光漆面。機身重量減低甚多，在同樣機中之比較，其輕量為以前之任何機所不及。關閉式坐艙，分裂式襟翼，起落架可以伸縮。動力裝置：Rolls—Royce Merlin 式發動機，雙葉木質螺旋槳。冷却器裝於機身側之右翼下面，涼油器裝於左翼附根下面。翼展三十七呎。

II、Unnamed Vickers: 單座戰鬥機，日夜可用，外貌與五年前所出之 Vickers—151 低翼單座戰鬥機相似。全金屬製造，硬鋁為主要材料。機身後端用新式硬殼製造，有特殊硬性。直角形翼鈍梢，亦附昇降舵。艙傍有透明板。

- 起落架可向機身中部伸縮。 Bristol—Ajnita 氣冷式套筒氣門增壓發動機。 De Havilland 三葉壓力心螺旋槳。環形整流罩附可變後緣襟翼。翼展三十二呎九吋；機長二十四呎二吋；機高十呎九吋。
- III、Westland：雙座偵察機，半張臂高單翼式，座艙內有特別之空地範圍，各面均可視察，專為機上偵察人員活動之用。
- IV、Handley Page H. P. 52：雙發動機中等日夜兩用轟炸機。全金屬張臂中單翼式。翼梢尖削連接於直線前緣。 Handley Page 開縫翼及襟翼。機身非常細微。構架之後端有一伸出之尾組附有雙重直式操縱面。機身前部有一機轉台，一在中間下面。着地架可收縮於發動機短艙內。尾輪亦可伸縮。裝有 Bristol Pegasus X 式發動機二具，每具馬力九百五十四匹，三葉壓力螺旋槳。翼展六十九呎四吋。最高速度可說超越英國現役戰鬥機之上。
- V、Airspeed A. S. 6K：雙發動機低單翼機，由 Fnvoy II 商用運輸機特別改進而成，即由民用改變為軍用也。此項飛機南非政府 (South African Government) 曾定購數架。裝有 Siddeley Cheetah IX 式發動機兩具，每具馬力為三百

十匹及三百五十匹。氣缸頭部有凸式航空環形整流罩。該機作商用時可乘旅客六人，改軍用機時則祇能乘四人約可飛行四小時，但機頭有機關槍，有一 *Armstrong-Whitworth* 機槍旋轉盤在機身上部，有二十磅之炸彈架十五個或一百磅之炸彈架三個。該機在民用裝備性能：最高速度每小時二百十哩；巡航速度在一萬尺高發動機馬力百分之六十二時每小時一百八十哩。改軍用裝配而在滿載重量時其最高速度每小時減少二十哩。

擴充新隊已成立（譯自國際航空通訊第三三九期）

英擴充之十八個航空新隊於其計劃期內完全成立，計為十五個常備隊與三個補充隊。

空軍大員晉級（譯自國際航空通訊第三三九期）

據英空軍部宣稱：空軍大將司梯爾爵士（*Air sarsha Sir John M. Steel, K. O.B., K.B.E., O.M.G.*）晉升為空軍主將（*Air Chief marshal*）。空軍副大將非

爾特 (Air Vice-marshal Philip Bennet Joubert dela Ferte, C.B., C.m.G., D.S.O.) 晉升爲空軍大將。

英皇視察皇家空軍 (譯自國際航空通訊第三三九期)

英皇於七月八日視察皇家空軍，曾舉行一新儀式，往視察時係乘坐飛機，該日早晨先檢視 Wittering 航空訓練學校場站，繼飛往 Mildenhall 及 Martlesham，在 Suffolk 休息進茶點後卽至 Hendon, N.W. 云。

空軍部購買採石場作庫房 (譯自國際航空通訊第三三九期)

英空軍部購買 Chilmark 採石場，該場與 Salisbury 相近，作爲貯藏飛機庫之用。該場約佔地數英畝，地下有一廣大之洞穴，甚合庫房之條件云。

在香港增強陸空軍實力並加緊防空防毒工作 (汕頭航空情報)

香港爲太平洋南岸一孤島與伶仃洋各島嶼相連，離澳門、廣州、汕頭、僅

隔一衣帶水，歐洲商人到遠東之第一重門戶。連年世界情勢大變，以和平爲基礎之國聯會，已被黷武主義者所紛碎，九國公約，倫敦海縮約章，在此日已不再生效。香港爲居安思危起見，一九三四、一九三五兩年，曾作盛大之防空演習，結果被假想敵之空軍夜襲，在政府機關船廠軍事工業重要區域，投下無數毒彈，全港各區遭蹂躪殆遍，此爲過去之事實。軍事當局得此嚴重警戒，遂加緊發展港星航空線使與星澳及舊印航空聯成一氣，並增加空軍兩大隊，及陸軍兩師團，軍事重心，皆在九龍新界方面，陸地與粵省相毗連，同時加強海上島嶼要塞之防禦力，在四週島嶼要塞，重新架上新式大砲，高射砲，在昂船洲、鯉魚門、急水門等出入口要衝，加聘山東爆石工人，及星洲築軍港有經驗之馬來亞工人，日夜趕築隧道砲壘等工作。在九龍半島新界方面，趕築一個可容五百架飛機同時昇降之巨大飛機場，在旁邊的山崗，已經挖空，造成地下機庫，及電油軍械糧食之儲藏庫，城門水塘四週的山谷，亦有軍事上之設備，限本年內成功，與星洲澳洲海空軍事防守上發生緊密之連絡。

查香港前受一九二二年華盛頓條約所限制，不能武裝強化自衛的力量，所

有駐軍及設備，只敷維持本地治安的安甯。本年英軍事當局，鑑於遠東危機日迫，由財部議決撥出二千萬元，在新界方面建築營房，其地點已指定在九龍曠野興建，可容納新兵六團之衆，（每團約六千人）與粉嶺空軍地點相連，原在環濱海之臨時兵營，將撤去改爲住宅區，在九龍彌敦道之印度兵營，俟新營房築成，亦將遷開，以免軍民雜居，查香港現有英軍四團，若增加六團，人數則在六萬以上，防守之實力，已綽有餘裕。下月開蘭夏第二團，調往星洲，改調蘇格蘭及巴爾斯坦之兵，來港瓜代，重砲隊、高射砲、探照燈、化學戰隊等，今春已到有一批，現仍陸續乘艦開到，俄來之新兵，所用者爲現代最新式之器械，在鐸也船塢登岸，搬進兵工廠儲藏。鐸也海軍工廠，每日有二三千人做工，英當局爲防止奸細，入內窺探軍事起見，所有華洋工人，一概照相登記，打指印，發給證書，若無此證混進去東張西望者，則以奸細治罪，足見軍事上準備嚴密之一般矣。

至於防空防毒工作之進行，爲香港目前最緊張之工作，因全港居民九十四萬，華人佔百分九十以上，故凡華人之醫生看護，及識英文之學生青年職工，

多報名參加救護隊，另將倫敦防毒會之小冊子，印成漢文，分送給居民，並規劃凡新建築之民居屋宇，均須另闢一防毒室。防空委員會，每月開會一次。現已草定一種計劃，一旦發生戰事受襲攻時，除警察及公務員留本港外，其餘人民則遷過九龍，移居各大山洞中，山上有安全設備，可分散藏匿，避免擠擁，例如某山，可容十七萬人之衆，山中飲料糧食皆有充分準備，源源供給難民，不致缺乏。政府又劃全港爲四十區，各區儲蓄糧食，建有蓋之水池，決不致被毒氣傳染。防毒會又將全港各區，擇適中安全地帶，建避毒所，使交通電氣工人在內工作，不致受毒。至若敵人來襲時，政府於三十分鐘之前，發出警告之信號一響，全港紅十字會救傷車消防隊，立即準備出動，目前本港樹膠廠，奉命趕製防毒面具，每套約三元餘。甲種爲兵士用者，乙種爲公務員出入用者，丙種爲居民用者。此項面具，加緊製造，由政府收買儲藏。今年十月間，將有極大規模之防空防毒大操演。此外尚有防空十年計劃，政府擬令全港業主，將第二三樓築一防毒室，另撥一百五十萬元，作建設一公衆防毒之所。至若人烟稠密之區，政府限定每樓住客人數，預備開關關頭島，作貧民工業區，減輕地

稅差餉，分散本港貧民，免臨時周章混亂秩序。另據香港英文電信報，自負責方面探悉，最近港地所組織之防空委員會，經多次之討論後，已草定遇天空襲擊時暫移遷全體居民之計劃，其規模之大，將為新時代戰爭史上所未有。蓋將在九龍四周諸小山中，預闢住區三處，共能容一百萬人，房屋散播，力求相距，不相連屬，每一小團，聚居一所，其糧食與食水，悉由當局担任供給。事急之際，唯留警察與公用事業之人員在鎮，故遇飛機來襲時，可免許多生靈慘遭荼毒。

天空襲擊之最足畏者，厥為毒瓦斯，防瓦斯委員會對此已籌定防禦計劃。其最要者，為謀公用事業如電燈瓦斯自來水運輸電話等辦事人員之安全，擬在港地全部擇定地點，備適當之建築，以容納此輩，俾身處其中，得安然服務，炸彈與瓦斯，均不足害之。其次，則為顧慮平民。(一)擇公私房屋之第一第二層之易於迅速改為避瓦斯所者，一一紀明，俾遇急即可實行改造。(二)使食水與糧食均免染瓦斯之毒。(三)以一種公認警號，時時訓練民衆，俾遇飛機突然來襲時，警號一發，人民即知趨避。(四)隨時使救傷隊醫士防消隊作

天空襲擊時之救傷練習，俾熟諳其特別職務。(五)製造一種有效的防瓦斯面具，使人民均易購置之。

至於防瓦斯面具現正在與橡皮工廠接洽製造之，務使其價格低廉，使貧民亦力能人購一枚。此種面具，大的將仿英國所製之式製造之，計分三等，且連衣服，專供戰事需用，二等者為暫時保護性面具，供公用事業人員用之，三等者為供平民之一部分保護性面具，按普通防瓦斯面具，如英國之供給平民者，在保護人之肺部，俾免受芥子瓦斯之毒性，不能護及身體，防瓦斯面具與橡皮衣服之供給公用事業人員需用者，能暫時保護身體內外部，至於供給戰事用者，則能永久保護身體焉。今香港義勇防務團所備之面具，與常備軍備者，完全相同。按芥子瓦斯，與同類瓦斯，乃瓦斯戰爭中之最厲害者，蓋此類瓦斯，播散後，其毒能留空氣中數日之久也，石灰氮化物，為封藏芥子瓦斯之主要化學品，故香港現正商購大批石灰氮化物存儲備用。

香港當道不欲俟敵人以彈炸轟後，再事報復，近十二個月來負防務之責者，曾積極進行一切，從事完成兩年前籌定之防務計劃，港地全部，尤其為新界

境內，凡各險要地點，現正在安置高射砲以防空擊，據非官場估計港地防毒瓦斯一舉，所需之經費，共約一百五十萬元，而陸軍防務所需之費，並不在內云。

德 國

空軍之數量及其技術之發展

德國空軍預算，一九二七年至一九三一年爲八四、〇〇〇、〇〇〇馬克，而一九三四年已增至二一〇、〇〇〇、〇〇〇馬克，一九三五年復增至五〇〇、〇〇〇、〇〇〇馬克，一九三六年則增至九八〇、〇〇〇、〇〇〇馬克矣。尙有建築飛機場，造房及修路等費不計。此種空軍預算增長之前例，惟一九一七年至一九一八年參戰後之美國。

大半款項用於發展空軍及飛機工業，準備幹部及積累動員補充品。
德國空軍之增加由下表見之：

| 年 代 | 隊 數 | 造 機 數 | 職 員 數 |
|-------|-----|-------|--------|
| 一九三三年 | 三六 | 四〇〇 | 一二、〇〇〇 |
| 一九三四年 | 八四 | 九〇〇 | 二八、〇〇〇 |
| 一九三五年 | 二二五 | 二、三五〇 | 四八、〇〇〇 |
| 一九三六年 | 三六〇 | 三、七〇〇 | 六〇、〇〇〇 |

此表證明，德國已及時準備空軍幹部。一九三三年時有一二、〇〇〇人駕駛，四〇〇〇架飛機。

一九三六年至一九三七年間德國空軍增長之極度為可出四、八〇〇至五、七〇〇架戰鬥機之國營工廠，該廠之裝置及工程需人九〇、〇〇〇名，其中一五、〇〇〇至二、〇〇〇人乃駕駛員，工程師及技師等。

以一九一八年物質部分耗費比率每月為百分之三十至四十計算，德國工業領袖為補充此種消耗，將德國所有飛機工廠之生產力提高至每年出產飛機一六

、〇〇〇架及引擎二〇、〇〇〇具。國營工廠及修理部之生產力提高每年出飛機八、〇〇〇架及引擎一〇、〇〇〇具。

以每月飛行員之損失比率爲百分十六至二十五計算德國空軍領袖提高飛行及工程學校之教練能力，每年造出二〇、〇〇〇至三〇、〇〇〇飛行員，工程師及技師。

德國飛機工廠之工人及職員，總數已達九〇、〇〇〇人至一〇〇、〇〇〇人。（一九一八年時亦有此種人數）。

主要各飛機工廠均已發展爲大企業。一九三六年容克斯工廠工作人爲一〇、〇〇〇以上，亨克爾各廠約有五、〇〇〇人。容克斯工廠之固定資本已增至一三〇、〇〇〇、〇〇〇馬克，此乃最近不久之事。

此種工廠於一九三五年至一九三六年已有大批訂貨，每日工作分兩班與三班，一九三五年曾造成飛機四、五〇〇架，及引擎七、〇〇〇具，一九三六年（根據初步統計）所造飛機爲五、五〇〇架，引擎爲九、〇〇〇具。

一九三五年至一九三六年間，柏林已建築七層大廈一所，爲空軍部所在，

建築三月始成，其中有房間約二千之譜，除擴大現有科學及試驗所外，並已成立科學研究院一所，及科學研究中心三所，該處所研究者乃利用飛機技術之新部門，如盲目降落，飛機以無線電管理等。

德國之空軍，據法英報界所傳，其組織狀況，乃分航空獨立軍，有戰鬥機一、六〇〇架，陸軍航空有飛機九〇〇至一、二〇〇架，海軍航空有飛機四五〇至六〇〇架，尚有民用或轉送飛機約計三七五架。

此外學校中，航空俱樂部，地方團體及私人使用之飛機約一、五〇〇架及偵察機。

據外國消息，一九三五年至一九三六年間，德國多半修造二引擎之轟炸機及偵察機。

容克斯八六式二引擎機，其馬力為七百五十四，載重率為七噸半，速度為每小時三百六十五公里。

亨克爾一一式二引擎機，其馬力為六百六十四載重率為七噸有六，速度為每小時三百四十五公里。

亨克爾一一一式二引擎機之具有八百八十四匹馬力者，其速度每小時為四百一十公里，其長飛可持一千五百公里，並能載炸彈一千公斤。

德國航空技術之發展，於一九三五年及一九三六年有數例可證其水準之高。

(一)齊伯林機之構造及飛行。

(二)有已試用之五百一十至六百匹馬力之引擎。

(三)凡一切兩引擎及三引擎機均裝自動領向扣及無線電指南針盲飛及夜飛，盲降及地庫之裝置等是。

供盲飛之用之無線電站及大根據地，一九三六年初於德國十五城市均有之，其每處可供一〇〇至一五〇飛機之用。

陸空軍表演戰鬥技術

德國國社黨年會之最後一日，照例由德國國防軍表演，此次觀眾不下數十萬人。十四日晨八時空軍開始表演，參加者計有偵察機驅逐機四百架，翱翔於

齊柏林草地上空，約五百公尺，先由偵察機三隊前行後隨興登堡戰鬥機隊，由威佛將軍指揮，驅逐機數隊，亦即由里區霍芬等率領出動，高射砲隊亦參加表演頗為精彩。數分鐘後，即開始襲擊重高射砲表演。是時飛機高飛上空，觀眾對於陸空兩方均歡呼助興，十分熱烈。空軍表演完畢，即繼以歸營表演，參加者有砲隊、步隊、騎隊、鐵甲車隊、坦克車隊等，當由勃耶堡上將致簡短訓詞，勉以軍人天職。

國 內

中英航空聯運將實現

中國航空公司在香港設站，已得英方許可，今後航空郵件可由英國皇家航

空公司聯運赴英。據該公司經理戴恩基氏云：「本公司飛機在香港降落，已由英方應允，惟香港官憲之許可證，尙未遞到，現俟港方是項許可證到達後，即可進行籌備設站事宜，及與郵局及英國皇后航空公司接洽，至中英聯運事宜，因香港至(BEKAN)（該地在新嘉坡附近）已有英國皇家航空公司設定期航線，每星期飛行一次，將來運英郵件，由中國航空公司運抵香港後，即可由英國皇家航空公司飛機載運赴英。」至美國太平洋航空線距華最近之站已由聯美航空公司勘定澳門，並已得葡政府許可，惟尙未正式開航。

歐亞公司擬辦航空保險續訊

歐亞航空公司圖搭客安全利益，擬辦航空保險，據聞此次係秉承德國總管理處辦理，全部營業盈虧，亦歸總公司直接負責，其保險辦法，每一乘客先聲請投保旅途安全險，除票價外，另加五成保險費，萬一發生意外，死者照保險數額賠償，傷者以與醫藥費至醫愈爲止，至實行日期須俟總公司之通令云：

特 載

北冰洋萬公里不停飛行成功紀

在雲霧遮空，風雨交襲，冰雪梗阻的惡劣的氣候之下，蘇聯英勇的飛行家契卡洛夫(Chkalov)巴都柯夫(Baidukov)貝里雅柯夫(Belyakov)三人，終於完成了北冰洋區萬公里長距離的不停留飛行。飛機爲蘇聯自製的(ANT-25)號，於七月二十日自莫斯科附近飛機場起飛，經巴倫支海——法蘭士約瑟地——塞佛納雅齊莫里亞——堪察加的卜魯巴伐羅斯克，於二十三日下午一時四十五分，在尼古拉也佛斯克(即廟街)附近小島烏達島着陸。計全程五，三七四公里。沿途所受阻難，真是無以復加：契卡洛夫曾爲文寫這次飛行的經過甚爲動人，茲譯之於後。

當我回想我們這次飛行的全程，首先要記起的，是在莫斯科附近飛機場動身時，一剎那的情景。

一切都準備好了，我們坐在機座裏，馬達旋動着；督造（Ant25）號機的工程師史多曼（Stolman）舉手關照我們，應該起飛了。我便在飛機裏面回首對巴都柯夫和貝里雅夫作着信號：

「全都好了嗎？」

「全都好了。」

我開放了氣飛機開始滑進，沿那水門汀路飛駛起來。大羣送行的人們立在一二公里長的路的中心，機的速度增加着，把他們掉在後面，我揮手向他們致意，看他們蠕動的回轉。但誰也不會想到飛機離開的地面，祇有丟波哩也夫（Боголов）算得非常準確，他恰恰立住在那裏——飛機就在那裏離開了地球。我見着丟波里也夫，向他揮揮手。

打了一個小圈子以後，我把機頭轉向北面，飛行的最初幾個鐘頭就由我駕駛。我一面駛着，一面對着貝里雅柯夫說：

「睡吧，保養你的精力。」

但是，像這樣剛開始飛行的當兒，誰能夠睡得着呢！動身時的興奮，使我的朋友無論如何不能合攏雙眼。

飛機開入雲端，不斷地向北進，在達到較高的天空，雲霧愈加濃密起來，但我們却愈飛愈高。大約經過了九個鐘頭，我們飛抵巴倫支海。(Barents Sea) 我們是在海面了，飛騰於雲霧中一處比較明朗的閒隙，很清楚地看得到海中小塊的碎裂着的冰塊。這裏，我們飛行的高度更加增高，……三千公尺，三千五百公尺，繼續在雲霧中前進。現在，改由巴都柯夫駕駛，我輪到休息；意識督促我睡眠，但任便怎樣想睡，終究是睡不着。

再過幾個鐘頭，我又和巴都柯夫調班，然而，我自己覺到，我始終不曾睡眠過啊！我接替巴都柯夫是在到臨維多利亞島(Victoria Island)以前，當時我却對他發命令了：

「你一定要睡眠，一定，巴都柯夫。」

我仍舊像剛才一般駕駛着飛機向北飛，過了一些路，里雅柯夫告訴我應該

變更方位，——我們必須轉向法蘭士約瑟地(Franz Josef Land)。我們已經飛了十七個鐘頭，出乎意外的，雲霧頓然散去，我看到飛機下面的陸地了，我不禁對我的同伴喊起來：

「法蘭士約瑟地！看，法蘭士約瑟地到了！」

我們拍了照，法蘭士約瑟地的莊嚴和美麗，真使我們驚異；這個沈靜的自然的景物——偉大的北極，確乎引起我們不少的興趣。我們在這裏掃視了很久，直到霧氣遮蔽了我們的視線。

接着，我們飛向塞佛納雅。齊莫里亞(Severnaya Zemlya)，沒有到達這個地方以前，我就叫巴都柯夫代我駕駛，我決定要休息。我睡在油槽的上面，覆着皮製睡氈，打算熟睡。可是氣候很冷，睡不熟，祇能躺着打瞌。

當我起身時觀察四周，下雨，天空被濃密的雲遮蔽，我們下面也有雲！這樣，我們祇能本着經驗，作盲目的飛行了。優秀的機手巴都柯夫，他簡直在黑暗中摸索，然而很使人驚奇的，他却依然操縱得非常純熟。

七月二十一日早晨到達塞佛納雅，齊莫里亞，我們始終在北緯八十度處徘徊

徊。從僅有的雲的隙縫間，僥倖瞰視到幾座島的輪廓。稍後，我們飛向大陸，機頭對着諾特維克(Nordvick)和脫克西灣(Irse Bay)。氣象的條件非常惡劣，我們穿過很厚很濃的雲霧，並和極猛烈的旋風掙扎，纔到臨哈坦加灣。(Khatanga)。

從這裏，我們飛抵沃里尼克河(Olyenek River)，再赴勒納河(Lena River)，過勒納河轉向脫克西灣。大約未達脫克西灣而離它還有十六到二十公里時，我們改對堪察加(Kamchaka)的卜魯巴伐羅斯克(Petropavlovsk)地方飛行，逾越雅庫次克(Yakutsk)的許多山脈。

我們在四千至四千七百公尺的高度飛行，氧氣漸漸地稀少下去，使高空中的呼吸有些困難。可是，我們却仍舊不加戴吸氣的面罩，因為計算我們自己所帶的氧氣，僅僅足夠六個鐘頭的飛程。我們必須保留它，直到飛行於從卜魯巴伐羅斯克至大陸的鄂霍次克海(Okhotsk Sea)的路線上。

鄂霍次克海，常常有濃霧和密雲籠罩着，這可說是我們航路中最討厭的一段。我們預知這一點，準備在六千公尺的高度上越過它，但那時必須要用到自

備的氦氣；所以，我們當前祇有忍耐一些。

我們飛行於雅庫次克區的上面了，高度大約四千七百公尺，那是在山的頂頭，無盡綿延的，岩石重重的山峯，被太陽光照耀着。不久，我們飛臨鄂霍次克海的北部，就越過那裏，向堪察加的卜魯巴伐羅克進發。

海被濃厚的雲罩住，祇有當飛近堪察加時，纔透露了一線の間隙，給我們看到了海中四隻船。我們在想着：如果遭遇了變故，這些船便是我們的救主了。

到了卜魯巴伐羅克，我們投下一方寫有字句的旗子，但城市却全被雲霧包住。祇在極短促的某一剎那間，我們始望得見雲下的景象，就在四千公尺的高度上，攝了一下照。當時，我們在卜魯巴伐羅克的上空，又發了一通無線電給同志斯大林 (Stalin) 莫洛托夫 (Molotov) 奧強尼克茲 (Orjonikidze) 伏羅希洛夫 (Voroshilov) 和卡加諾維支 (Kaganovich)，隨即飛越堪察加和鄂霍次克海，而往阿穆爾 (Amur) 的尼古拉也伐斯克 (Nikolayevsk)

我們全在雲間飛行於鄂霍次克海之上，雖在一剎那，也始終不曾瞥見海面

的絲毫。飛近庫頁島時，我們不得不把機身低下來，在雲遮，霧迷，雨打，風吹之下困苦地飛行着。

過韃靼海峽 (Tatar Straits) 時的氣象，依然同樣惡劣，我們飛低到二十公尺的高度，雨點蔽遮了一切，望遠鏡前什麼也看不見。

我看一着我的錶，我們已經飛了五十六個鐘頭了，人有些疲倦起來，同時，更覺到氣氛就要恐慌。

我打開了邊窗，兩旁似乎稍稍清明些，但前面依然見不到什麼。於是，我對駕駛機的巴都柯夫說：

「我們必須再上昇！」

昇到二千五百公尺了，但這裏，馬達和機身竟被重冰包圍着，使我們不得不仍舊降下來，突然從雲間降到海面十五公尺。這時我們正在朗格爾羣島 (Langor Islands) 的區域上。

天空暗起來，地面上的物件都很難辯認。由於氣象條件這樣的惡劣，並為遵照奧強尼克茲同志的訓令，我決定着陸。然而，在朗格爾羣島上却找不到可

以停留的地方。稍後，我才見到它的鄰近還有一塊狹長的伸展着的陸地，那就是烏達島 (Uda)。發現這個可以停留飛機的小島的時候，已經暮色昏黑了。

最後，一條泛濫着水的溪谷呈現於我的前面，我操縱了飛機跨過這個溪谷，終於在一處，鋪滿沙石的岸灘上着陸了。機件完全無恙。

末了，我想稍稍說及一些關於我的朋友的事情。巴都柯夫和貝里雅柯夫都是優秀而謙和的同志，他們所表現的工作非常出色，各具有冷靜的頭腦，和堅強的意志力。當我幾次將駕駛任務移交給巴都柯夫時，我很安逸，因為我知道飛機已在可靠的熟手上。

在飛行的全程中，始終非常艱苦；但巴都柯夫和貝里雅柯夫却表現得極其賣力，而沒有絲毫的倦態。巴都柯夫除駕駛飛機之外，並且幫助貝里雅柯夫兼理氣象上及方位上重要的工作。我的忙碌是無可避免的，因為機中一起就只有三個人啊。

留烏達島已經一天，我們打算離開。先前着陸時總算很好，飛機沒有受到

怎樣損害。但是，要在這個島上起飛，却不是一回容易的事。最後我們終算找到一塊可以昇起的地方，才於第二天——二十五日動身赴伯力(Khabarovsk)。

此外，我們要想到祖國首都的莫斯科，偉大的史太林——我們願意爲他効命。

我們這次的飛行，表示着蘇聯航空是沒有止境的，不論往北或南；蘇聯的飛機可以在任何時間飛往任何地方。這次飛航路線是史太林所擬定的，現在史太林路線是成功了。

我們的飛行實在不是個人的榮耀；巴都柯夫，貝里雅柯夫和我，都是蘇聯一億七千萬人民中的一分子，我們完成了蘇聯全民的願望——開通東北航空路線。我們很足以自傲，我們終算不負祖國的期待！」

蘇俄大操結束

明斯克十一日舉行閱兵大典，結束白俄羅斯軍區紅軍演習，除參加此次演習諸人之外，蘇聯及白俄羅斯中執會主席場爾維可夫，白俄羅斯人民委員會主

席哥羅代，白俄羅斯共產黨中委員會書記吉卡洛，及白俄羅斯政府官員等均到場參預。白俄羅斯軍區司令，一等紅軍司令官，大演習總指揮烏波雷維支。及軍區政治部主任，二等紅軍司令官布林演說後，人民國防委員蘇聯元帥伏洛希羅夫即起立演說，讚揚此次各部隊之動作，及此次極複雜之演習之組織，均異常良好。伏氏並指出明斯克勞動者及白俄羅斯集體農民對於紅軍之愛護，以及白羅斯黨政當局及隣近西加里甯各省諸領袖所給予之極大助力，英法及捷克軍事代表團均曾參加次閱兵典禮。（十一塔斯電）本月十日白俄羅斯人民委員會主席哥羅代設宴款待來蘇參觀紅軍演習之外國代表團，列席者有人民國防委員伏洛希羅夫元帥，杜卡竭夫斯基，愛果羅夫，布丹尼始上將，及白俄羅斯政府官員，席中哥羅代及各國領袖代表均發表演說。哥羅代演說時，除歡迎外國軍事代表，並指出紅軍之主要任務，係保障蘇聯之和平建設云：「蘇聯人民在其偉大領袖及導師斯丹林領導之下，時時努力企圖與他國人民和平合作，蘇聯政府及莫洛托夫之下，認識本國人民之意志，時時不斷努力與一切國家建立友誼關係，並擁護和平與集體安全制度，從而業已證實其和平政策。」哥氏指出捷

克人民，捷克政府，及總統皮尼斯維護和平之努力，深表滿意，並稱英法政府及其人民亦與捷克相同。最後哥氏舉杯爲蘇聯社會主義建設之組織者斯丹林，蘇聯政府領袖莫洛托夫，人民國防委員伏洛希羅夫，及法，捷，英三國祝賀。

捷克領袖代表魯查將軍代表所有代表團用俄語致答詞云：「余今代所有各國外表團慶賀白俄羅斯共和國之政府及人民，余等深謝伏洛希羅夫元帥之邀請，使吾人有幸觀光貴國。此數日間，吾人已深信貴共和國正在不斷發展，邁步前進，證據即在眼前，如貴首都無數可驚之新建築物，無數新工廠，人民文化生活之提高，密如蛛網之公路及鐵路之發展，耕耘如法之集體農場，以及貴國之仁慈好客之勞動人民均是。貴國人民摯愛其自己之勇敢紅軍，此紅軍已使吾等認識其技術的及道德的訓練之優良，此紅軍乃蘇聯人民之和平勞動，以及一般的和平之不可克的保衛者。」法總代表希維斯格特將軍繼談短辭，同樣表示謝意，並代表法代表團感謝當地政府及哥君之殷勤招待，同時更指出此次演習給納之優良印象，謂參觀諸代表均異常感覺興趣。（十二日塔斯電）

希特勒又發表演說誇耀德國之實力

十一日希特勒氏在齊柏林飛行場中發表演說，對於猶太民族及布爾希維克主義又加猛烈之攻擊，希氏之言曰，彼等如自有圖進攻吾人之時，則德國之旗幟，必將高懸空際，而使彼等明瞭吾人之能力，吾人不言猶太民族及布爾希維克主義再有在德國得勢，或將共產遺毒輸入德國之機會，吾德人企望和平已頗悠久，此後將依照吾人自己，志願從事工作，並措置吾之生活，決不與布爾希維克主義之猶太人相類似也云云，一般人皆期待希氏對於德國之外交政策，重要之宣言，故由德國各地趕來之民衆總計不下二十五萬人，不料希氏竟以上述之演說代之也，希氏演說完畢後，此動人之儀式遂告結束，當希氏正在演說之際，有陸軍探照燈數十具皆集中其光線於天空之一點上，數十縷燈光籠罩於此方圓一哩之廣場，蔚爲奇觀，希氏於其演說之中，又稱吾人有一事懇求上帝，請勿念吾輩之後裔遭受吾人今日所受之經驗，無人將信吾人之行動有淪滅之一日，蓋自有後代之青年步吾人之後塵，吾人只靜觀將來之發展可也，吾人必須

處處審慎，余個人頗覺鎮定及自信，預料今日之德意志，不過經歷青年時代之初期，將于此後數百年中逐漸滋長不已，吾人只須按照此理做去，並盡吾人之責任，上帝將決不我棄也。

國社黨常年大會，於十一日晚在齊柏林飛行場舉行盛大之民衆大會，會場佈置備極莊嚴由航空部長戈林設計，在會場周圍設置防空探照燈一百具照耀天空，達一萬公尺之高度，通明宛如白晝，元首希特勒向各政治領袖發表宣言，聽衆鼓掌歡呼，希特勒宣稱，兩戰以前吾人戰戰兢兢，以對付國內之紛爭，蓋欲使吾黨之運動強固有力，自必首先澄清內部而後可，今則吾國人民業已復興，吾人每年均獲有成就，今年德國天空已無陰霾之陰障內部緊張之時期，與國外威脅之時期，已悉成過去云。希特勒繼續四年來奮鬥之結果，謂此非自天而降，乃由國社黨，民族犧牲而得者也，今敵人如尙欲向吾人進攻，請一試，當知吾人今已何如矣，數載以來，吾人輒祈禱於天曰，主賜吾氏以對內之和平，並使吾人克保對外之和平，今吾人此種禱詞，已獲應驗云。