

576
9/10

每 週 情 報

(第 一 百 期)

提 要

日本在準備中最尖銳之航空專業
日本實施空陸聯絡運輸
美國總統發表禁運軍火清單
蘇俄練習飛行傘之新方法
英國設備新風洞
英國軍用飛機之種類及其性能
英在埃及港外舉行海空軍大操
法國注意同溫層飛機之構造
德第十六屆滑翔飛行比賽大會之情況
意大利飛行家創三項速度紀錄
現代各航空先進國最新式商用飛機說明一覽

航空委員會出版

中華民國廿六年十月廿六日

國民二十四年十月七日

每週情報第一百期目錄

日本：在準備中最尖銳之航空事業	一
實施空陸連絡運輸	七
擴展無線電網擬具三年計劃	七
五艦冒風濤習遭難	八
美國：陸海軍交換飛機場	八
民用飛機價值及數量之統計	九
在菲島取得航空權念五年	〇
在太平洋屬島進行軍事佈置	〇
總統發表禁運軍火之清單	〇
蘇俄：練習飛行傘之新方法	一
列甯格勒舉行防空演習	一
一九三四年民用航空業務情報	一
向真形飛機舉行射擊演習	二
英國：皇家航空器製造廠設備新風洞	二
新造實驗機擬在同溫層飛行	三

軍用飛機之種類及其性能	一三
海空軍在埃及港外舉行大操	三〇
空軍增防直布羅陀	三〇
瑪爾太試驗燈火管制	三〇
海空軍在地中海增防	三一
軍火事業的猛進	三一
擬造戰艦廿一艘全部造價一千萬鎊	三四
法國：舉行陸地飛機速度競賽大會年來情況之一斑	三四
注意同溫層飛機之構造	三五
二十四小時內喪失軍用機四架	三六
德國：歐亞航空公司每年營業之統計	三七
建造航空母艦	三七
第十六屆滑翔飛機比賽大會之情況	三七
首批潛水艇編成艦隊	三八
意大利：飛行家兩人創三項速度紀錄	三八
政府令教城戰時熄燈以避免空襲	三九
匈牙利：航空事業現狀	三九

國務總理否認簽訂德匈天空協定	四〇
荷蘭：飛機上之女招待員	四一
瑞典：發明新式坦克車	四一
亞比西尼亞：請國聯遣派天空警察	四一
國內：廈海軍航空處舉行長途演習	四二
中航公司擴充國內航線	四二
西蓉航線正式開航	四三
國際：現代各航空先進國最新式商用飛機說明一覽表	四四
世界主要之飛行	四五

特 載

海底戰爭的利器——潛水艇	六二
封鎖蘇彝士運河	六五

目
錄

每週情報

日本

在準備中最尖銳之航空事業

開始雖是局部的、兩國間或是三國間的火併、但在戰爭爆發後的數月內、不是由歐洲漸漸地漫延至亞洲美洲、那就一定是由亞洲漸漸地漫延至歐洲美洲而形成比第一次更殘酷的第二次世界大戰了、這種豫感、尤其是在日本、不論工業、商業、軍事、社會組織、國家政策等方面之設施、處處都能使人們連想到蓬斷草枯、凜若霜晨的悲景馬上就要到來了似的、

當然日本對於第二次世界大戰的準備、決然不是在今日才開始的、而是在好久好久以前說切實點即是在第一次世界大戰終止的第二年老早就開始勵兵秣馬整軍經武、希望在第二次的戰爭中能獲得更大的利益（因為日本在第一次世界大戰中、未曾損失一兵一卒、而與美國同享戰爭的幸福、成爲戰後的爆發富翁、）博得更多的殖民地市場（因為日本在第一次世界大戰後、僅獲得前德領在南太平洋之各島、如小笠原島加羅林羣島等、）以盡量發揮日本資本主義的企圖、完成其爲亞洲大陸的主人翁之迷夢、實現其與英美爭取世界領導權的懸想、不過自滿洲事變之後、尤其最近、這一工作的加緊、遂破了前所未有的趨勢、軍需工業不用說、即化學工業、重工業、金融、交通、航空等等、都好像有一火焰就要燎原了我們須得加緊工作呀！的情勢、剎那間將其生產力擴充了三四倍、一躍而成軍需景氣

中最景氣之工業了、

去年有一位曾經參加過滿洲事變和上海戰爭的日本老兵對記者說、滿洲事變和上海戰爭時代日本士兵每日所吃的餅干軍糧、大部份是明治四十三年前後存積起的東西、只有一小部份是大正元年時代製造的、這些山縱使不十分確着來說、但以此輪廓來估計日本現存的戰時糧食、主要的是餅干和米麥、大概能支持一年半至二年半之間、那是一定可無可懷疑的了、其他的當然同樣準備、但一時得不到確切的統計、故無從析其內容耳、

然則目前加緊工作中那方面的準備是特別引人注目的呢？這點記者認為首先應推舉航空事業、

航空事業的現狀

日本的航空事業、可以分爲軍用航空和民用航空二類、軍用航空在滿洲事變和上海戰爭之前、陸海軍機總數不過一千架至一千一百架之間、但在事變之後不久、急速地就增加了總數的百分之二〇乃至二五、不過日本是後進的資本主義國家、輕工業特別是纖維工業除外、其他一切重工業都不及英美各國、加之東方盡是弱小民族、無比其更強的國家與其爭雄、故縱令其增加百分之二〇或三〇、而空軍不及英美那是理所當然、本年五月六日、美國紐約商業會議所航空部、曾將現下世界列強銳意擴充空軍之實狀、作成如下之報告表、

世界七太空軍國之空軍實力、

法國 三千六百架

蘇聯	三千架
英國	二千八百架
意大利	二千三百架
美國	二千零六十架
日本	一千八百五十架
德國	六百架

根據上表來看、日本的空軍不過佔世界列強的第六位、其不足以應付第二次世界大戰、大概誰都能夠想像得到吧、因此日本軍部對於加緊航空的工作、當然是比其他部門嚴重得十二萬分、

本年五月四日、日本陸軍省曾發表如下之航空大擴充計劃、

○擴張航空部隊 我國(日本)陸軍機的總數、政府公開發表的有八百架左右假令就有一千架、也不及俄國的三分之一、部隊以聯隊為最高單位、由岐阜的飛行第一聯隊至台灣的第第八聯隊雖有八個聯隊、但一個聯隊所有的機數當然有限制、故無論怎麼樣、部隊數如增加、則機數之增加亦不可能、部隊數增至如何程度雖未能明記、但至少須擴充到現在的二倍左右的情勢、且聯隊數如增加、在教育訓練關係上若不造成統轄若干聯隊之兵團則諸多不便、所以新設集合數個聯隊之飛行團、這些飛行團置於岐阜、朝鮮、台灣三個地方、團長以少將充任之、軍司令官或隸屬於師團長之下、岐阜的飛行團、以第一、第二、第七聯隊編成之、朝鮮台灣省略、(此地的省略意思即是不公佈——記者案)。又飛行第三(八日市)第四(太刀洗)第五(立川)各聯隊和前時一樣仍為獨立聯隊、與現在同隸屬於當

地駐在師團、

③擴充新設防空機關及防空部隊 東京、大阪、北九州是日本最重要的地方、一朝有事、其防空施設非嚴密不可、故平時須樹立設置獨立的防空機關的各種計劃、因之此回新設三個地方的防空司令部、司令官、東京由東京警備司令官、大阪由第四師團長、北九州由第十二師團長各各兼任、指定數名幕僚、且於北九州、司令部設于久留米、幕僚則常置于小倉、又防空部隊增設高射炮聯隊、在內地、最先於維護帝都的國府台、維護商工業重要都市的京阪神地方之大津、維護北九州之工廠地帶之佐賀各設聯隊、中京地方以現在的濱松高射炮聯隊充任之、外地在朝鮮和台灣各設一聯隊、與地上部隊呼應之航空部隊、以該地駐在之飛行隊中的戰鬥部隊充任之、

④擴充飛行學校 航空器具之充實、若役之以經濟是比較容易辦到的、但人員的充實、非有相當期間則不可能、現在養成人員之飛行學校、有所澤（操縱）下志津（偵察戰術）明野（空中戰鬥）、對空射擊火器的處置（濱松（爆擊）四校、但只此四校是不能充實適應部隊擴張之要員、機數若增加、勢必空中勤務者下士官比將校須要更多、所以除新設為操縱下士官的養成學校的態谷一校外、所澤且添設將校下士官的技術學校、且空軍的主力將來是着重於爆擊機、故使濱松學校大擴張專門擔任養成這方面的將校下士官、下志津、明野亦使其各為偵察、戰鬥專門化的學校、

⑤改革航空本部 現在的航空本部雖掌握關於陸軍航空事項之調查、研究、試驗及立案、航空兵各隊伍之航空兵科專門教育的齊一進步、關於航空器具的審查及其制式的統一和器具的修理、購買、貯藏補給及檢查、本部長之下設有總務、技術、補給部及檢查部四部、但幕僚事務與實業事務交錯、

事務反而容易混亂起來、所以將各部的組織根本改革、航空本部設總務第一、第二、三部制、總務掌人事、庶務、經理會計、各種調查、第一部掌握教育演習、第二部掌握技術、補給檢查事務、爲純然的幕僚機關、且各部長以少將充任、其中一名則以中將充任、本部長之下、設航空技術研究所、爲進行兵器、器具、燃料的研究審查及技術的、試驗等之航空技術的研究機關、又增設補給廠、分本廠與支廠、本廠設於東京（立川）、支廠設於立川、各務原、平壤、屏東、掌器兵、器具之補給、其次使本部長將散在於東京、大阪、名古屋等地之各工廠製造之指導、監督、檢查置於直屬監督、各學校之長、技術研究所長、補給廠長、以中少將充任之、在中將的所長之下設幹事、以少將充任之……完成這一大改革須要四年……

由上述之大概計劃看來、日本之加緊陸海軍之軍用航空之急速、無須記者再行解釋、而讀者亦能一目了然了、且此次陸軍部提出之明年度豫算中、以六千八百萬元之巨額爲航空及防空之充備費、意料不久的將來、日本的軍用航空機能超越二千架乃至二千五百架之間、

民用航空、誰都知道是軍用航空的補助航空、如果民用航空發達、縱使軍用航空缺少、但在戰爭爆發後二三星期間、能把全部之民用航空改爲軍用航空、可是日本之民用航空、不單追不上軍用航空進步得那麼急速、且在世界列強中、倒翻來算是佔第一名、據記者所知、除朝日、日日、讀賣各大新聞社有民用航空外、其他就是交通部、帝國飛行協會和日本空輸會社數大機關而已、目前全國之民用航空總數雖不下一百五十餘架、但與七大航空國比較、仍未免是望塵莫及、且其航空路之短少、幾不及蘇聯六分之一、人材少那是不在話下、即駕駛技術之幼稚、亦爲各國之冠軍、

因之、日本對於民用航空之促進、今年來亦與軍用航空同被重視了、

本年五月廿八日、數日前才去世的遞相床次竹二郎、曾經提出下列三種要求、作爲間航空振興策的第一案、

○養成民間飛行操縱士一千五百名、機關士三百名、當一朝有事之秋、立即可以編成義勇航空隊、

○完成由樺太至南洋經過本國之縱貫線及內外連絡線內地相互間線之空路十八條、共一萬五千公里、且與各國際航空路連絡、

○獎勵製造優秀之飛機、雖然上述三種要求、目前尙未一一實現、但其對於日本興緊民用航空之作用、多少是曾經奏效的、

目前日本之民用航空路、除內地的、由東京至大阪至福岡、及由東京至靜岡至下田等航路外、尙有由福岡至蔚山、京城、平壤、新義州、大連一路和由大連及新義州至奉天、長春、哈爾濱、齊齊哈爾、海拉爾、滿州里、一路、且在不久之前、日本空輸會社曾發表其由東京至台灣、再由台灣至香港、星加坡之計劃、準備與英美在南太平洋之空輸作國際爭霸戰、

自本年一月以來、日本帝國飛行協會、以『我等的市村要有飛行場』的口號煽動全國民衆自動起來建築所謂愛國飛行場、這一運動目前是相當成功、據讀賣新聞的記載、本年五月六日之前、已完成的有北海道的千歲飛行場、秋田縣的東雲原飛行場、山形縣的尾花澤、八幡原兩飛行場、羣馬縣的芝根飛行場、新潟縣的中越飛行場、長野縣的諏訪、松本兩飛行場、熊本縣的宮地飛行場、山梨縣府的

甲府飛行場、鳥取縣的兩三柳飛行場、宮崎縣的都城飛行場、鹿兒島縣的鹿屋飛行場十三處、其他尚有許多正在建築中、預備將來全國要完成八百處供飛機自由降落的停留站、這無疑問是防備擴充航空、增加空路及爲戰時準備之第一步工作、

總之、現在日本航空事業之急進無論軍用的民用的都是值得人們點頭驚嘆的、不過其努力之目的、毫無疑問是爲準備世界大戰耳、

實施空陸連絡運輸

日本鐵道省所計畫之鐵路與航空連絡運輸、准於本年十月十四日鐵道省紀念日時開始、其計劃爲日間利用航空、夜晚利用火車、作兩交通機關之連絡運輸、旅客可以購一票而兩用、便利甚多、至於連帶運輸之範圍、暫定如下、即鐵路方面、爲東海道、山陽、鹿兒島（門司博多門）之各線、航空方面、爲東京大阪間（日本空輸）、新義州長春間及大連瀋陽間、例如從東京至長春、途中之空陸連絡情形如次、即東京大阪間搭空機、大阪博多間乘火車、或東京大阪間搭火車、大阪長春間乘飛機、又或東京名古屋間搭飛機、名古屋大阪間乘火車、大阪長春間坐飛機、殊爲捷便、至於運費、火車分爲三等、飛機另有規定云、

擴展無線電網擬具三年計畫

遞信省爲完全海外對策之通信機關起見、此次樹立無線電信大擴張計畫、其預算定爲一千萬元、自明年度起往後三年間、決將完成上項計畫、其內容分爲無線電裝設、航空無線電普通無線電通信之三大計劃、擬於全國各處設短波航空無線電局、如航行

中之飛機與地上通行、及新聞電報亦以短波向全國新聞社播音、而完成無線電尖銳時代之各種新計劃云、

五艦冒風演習遭難

海軍省發表上月二十六日在北海道沖冒颶風舉行演習中之一等驅逐艦初雪、夕霧兩艦、受重大之損傷、其他睦月、菊月、鳳翔三艦、亦受損傷、此五艦死者一名、負傷十名、失蹤五十二名云、

又訊、海軍省公表、謂二十六日下午颶風經過本州東海、第四艦隊冒風演習、驅逐艦「初雪」「夕霧」「菊月」「睦月」及航空母艦「鳳翔」等均受害、又乘員亦遭難、此次各艦遭難乘員如下、「初雪」下落不明者有一等兵曹田中嘉夫等二十五人、「夕霧」下落不明者一等兵曹肥島弘壽等二十八人、受傷者海軍大尉堂岐等六人、「睦月」死者坂井倉一大尉、傷者井原美岐雄中佐、前島壽英少佐、松枝司藏大尉、「菊月」傷者安富芳介中佐、森寬少佐、「鳳翔」一等整備兵小梯計作失蹤、前有「足柄」軍艦砲塔爆炸慘事、今次又復犧牲多數將士、不堪遺憾、一面派艦極力搜查失蹤乘員、一面大演習仍繼續進行、

美國

陸海軍交換飛機場

陸軍部長鄧恩發表海軍部已將加州生奈凡爾之大飛艇根據地與陸軍

部在桑地哥之飛機場交換、鄧氏表示、此舉可以推知陸軍部以後或將以生奈爾之飛機場、作為太平洋沿岸航空活動之中心云、

民用飛機價值及數量之統計

一、據美國商業航空局統計、一九三四年服務美國民用航空者計有一萬八千七百〇一人、民間各航空工廠所產造各項航空器材（運輸出口及為政府代造之軍用航空器一併在內）之價值總額為美金四四、一四四、四四八元、關於所造各種器材之種類及其價格、舉列如下：

飛機一千一百六十五架

二五、三九九、〇七八元（美金）

十個繫留氣球六個自由氣球

二五二、五二三元

航空發動機二千五百四十五架

一五、八二五、一二七元

螺旋槳降落傘及浮筒等項

二、六六七、七二〇元

二、美國民間各航空工廠於一九三四年所產造飛機之架數、分類舉述如左：

一至三座位之開艙式飛機

六五四架

一至三座位閉艙式單發動機之飛機

二三九架

四座位以上單發動機之飛機

三一二架

多數發動機之閉艙式飛機

四五架

水陸兩棲飛機

四五架

美國

水上飛機

三八架

旋翼飛機

二架

其他各項雜式飛機

一八一架

在菲島取得航空權念五年

律賓菲參院、九月二十七日通過一案、准予美國航空公司開辦太平洋航空營業權念五年、該案提出衆院、順利通過、

在太平洋屬島進行軍事佈置

據日方消息、美國在太平洋之各小島上、紛紛設置軍事準備、已成者甚多、近又在檀香山南方約一千哩之對客格島籌設無線電台、並曾在香港招收大批技術員前往工作、惟詳細情形無從得知云云、

總統發表禁運軍火之清單

羅總統發表全國軍火管理局所擬戰時禁運出口之軍火清單、包括軍火六種、一、槍、砲、機關槍、暨彈藥、與坦克車各項、二、各種軍艦、三、已裝置或已拆卸之飛機、暨其他航空器裝有機關槍炸彈者、四、手鎗、自動手槍、凡重量超過六百三十公分者、五、飛機飛船所用之引擎、六、瓦斯暨引火品放射具、以上各種軍火製造者、如在國聯間尚未發生戰事之際、擬將出品輸出國外、須向管理局請領出照、該局在此際、並無拒絕發照之權、其用以製造彈藥之原料、並未列入此項清單、又製造軍火暨販運軍火商人、自十一月二十九日起、均應向管理局註

册登記、商長羅泊、向各報發表談話、在各種原料與出品、凡可列入禁運清單之內者、正由軍火管理局從事研究云、

蘇俄

練習飛行傘之新方法

蘇俄莫斯科消息、近來俄國政府爲提倡航空事業起見、積極訓練空軍人材、尤注意於飛行傘之使用、訓練時之方法至於新奇、以學員裝入一霹靂車內、撥動機械、學員即被射至天空、其高度約自六十英尺至七十英尺、學員下降時、其所負之飛行傘即行張開、徐徐降落、試驗純熟之後、然後再至飛機上練習從天空下降之方法、即覺事半功倍、又蘇俄政府規定、凡自飛機上跳傘三次者、得給予獎章一枚、以示鼓勵、觀此、可知近來蘇俄對於空中戰爭積極準備之一斑也、

列甯格勒舉行防空演習

列甯格勒開始防禦城市空中襲擊演習、繼續三日、各軍隊各地方防禦設備及列甯格勒與附屬民衆均熱烈參加演習、(三十日塔斯社電)

一九三四年民用航空業務情報

一九三四年蘇俄民用飛機航行之路程爲四萬二千里、塔載旅客六萬五千人、運輸貨物四百萬公斤、輸送郵件三百萬公斤、此外與邊陲較遠之地、如

中亞細亞及西北利亞北部等、即以民用航空從事聯絡、由民用飛機播種田地之區域、約有三萬二千五百〇〇畝、賴飛機撲滅害蟲並佈施之區域爲一萬一千五百萬餘畝、巡邏國境森林所飛之範圍計有五千六百餘萬畝、施行航空測量、一億二千五百萬方哩、此外尚有各項救護工作、如醫生與病人之接近迅速、及防止某種疾病之蔓延等、靡不以民間飛機補助之、

英國

向真形飛機舉行射擊演習

英國最近在地面以無線電操縱空際飛行、已告成功、飛機爲 Gipsy 式、下裝浮筒、由水面起飛、機上無駕駛人、完全賴電力操縱駕駛機關、並於十英里半徑以內、以弩砲向飛機掃射、作爲高射槍準之演習云、

Farnborough 皇家航空器製造廠設備新風洞

英國空軍部秘書勒龍氏宣稱此種新風洞能容寬度五十六呎重量八千磅之真形飛機、以察驗氣流壓力、復能將洞口縮收至直徑二十四呎、以察看一部份翼展所受之氣壓、風洞一端所裝之扇、以木製成、驅轉風扇之原動機馬力二〇〇〇匹、風速每小時一百十五哩、依此風洞之試驗、規定飛機各部位之適當形狀、比之其他飛機在空中前途時所受之空氣阻力、約可減低十分之一、換言之、即係將飛機前進速度增大、而減省汽油消耗之預算額、約在四萬金磅以上云、

新造實驗機擬在同溫層飛行

英倫布立斯特航空公司現造一實驗飛機、爲在同溫層飛行之用、並計劃一特別強有力之發動機、擬在五萬英尺高空、維持巨大動力、驅有長短不同之齒矩之推動機前進、設計者對高空情形有豐富知識、故於每機置布立斯特發動機、此種發動機所造之成績甚爲優良云、按世界高空飛行紀錄爲四萬七千三百五十英尺、係義國飛行家道那地所造、造此紀錄時、道氏駕一單葉機、該機亦裝有能担負極大重力之布立斯特發動機、有一千一百馬力云、

軍用飛機之種類及其性能

(一) 轟炸類

(1) Blackburn "Boffin"

式別：雙座雙翼式雷擊機

發動機：Radial "Pegasus I.M. 3" 星型氣冷式、五百六十五匹馬力、

武裝：前座固定機槍一架、後座轉動機槍一架、魚雷安置於機身下之中央、爲作轟炸用、可裝炸彈 800 公斤、

尺度：翼展	13.9	公尺
高	4.2	公尺
長	11.57	公尺
翼面積	63.35	公尺

英 國

英國

載重：機重 1.897 公斤
全重 3.452 公斤

性能：最高速 218 公里 (6.500 呎)

最小速 98 公里

上昇限度(實用) 4.575 公尺

航續 4 小時

(2) Blackburn "Shark"

式別：兩座或三座雙翼式雷擊機、或海軍偵察用、陸上機或水上機、

發動機：670—700馬力 Armstrong Siddley "Tiger" 14 汽缸星型氣冷式、

武裝：前座固定機槍一架、後座轉動機槍一架、機身下裝魚雷約 1.500 磅、或同等重量炸彈、無線

電攝影器均全、

尺度：翼展 14.03 公尺

機長 10.73 公尺

機高 3.685 公尺

載重：機重 1.831 公斤

全重 3.569 公斤

性能：最高速

245 公里 (1.860 公尺時)

降陸速 100.5公里

上昇限度(實用) 5,000公尺

巡航航續 858公里

(c) Boulton and Paul "Sifstrand III"

式別：雙發動雙翼式機高性能晝間轟炸機

發動機：Bristol Jupiter VIII.F發動機兩架、

裝備：機鼻衝出發動機及機翼之前、最前艙備 Scott Ring 機槍架、機鼻前開有明窗、使用炸彈時

下得有明確之視界、駕駛座在第二艙、第三亦可裝置駕駛桿等、翼後為最後艙座、備有機槍

裝置於 Scott Ring 機座上、底座亦有特別裝置之向下機槍以防敵自下方之攻擊、並備攝影

器、

尺度：翼展 21.95 公尺

機長 12.5 公尺

機高 4.61 公尺

翼面積 91 方公尺

載重：機重 2,732 公斤

全重 4,636 公斤

性能：最高時速 232 公里(1,525公尺時)

英國

降落速 87 公里

上昇限度(實用) 6,550 公尺

附 記：該機可裝置任何適當之480—550馬力之星型氣冷式發動機最新式之Supercharge裝置，則其載重較上述者為增大，性能亦較重、

(4) Boulton and Paul Overstrand

式 別：全前

附 記：該機為由Sidestrall改進而成，能載兩倍Sidestrall之炸彈量，及更良好之性能、

(5) Fairey Gordon

式 別：雙座雙翼式中距離晝間轟炸機

發動機：525馬力 Armstrong Siddeley "Panther" 14汽缸星型氣冷式、

武 裝：前座左固定機槍一架，後座Lewis轉動機槍一架，機翼下裝置炸彈、

附 記：尺渡、載重、性能均不詳、

(9) Fairey Seal

式 別：全上

附 記該機一切均與Gordana全，惟為三人座及裝置海軍機之各種武器、及浮筒等水上機之設備、

(7) Fairey Hendon

式 別：雙發動機單翼夜間轟炸機、

發動機：Rolls-Royce "Kestrel" III 12汽缸水冷式發動機兩架、

武裝：機槍座及施放炸彈座在機鼻最前座、其後為駕駛座、機鼻與機尾之中間有一機槍座機翼之後亦設一機槍座、各項機槍、如不用、可卸下藏置、炸彈置機身內、該機如作運輸用、可載全武裝軍隊15名至20名、

尺度：翼展 80.5 公尺

載重：全重 8,649 公斤

(8) Fairley "Fox" m.K. VI. m.

式別：雙座雙翼式高性能晝間轟炸機、

發動機：480馬力 Rolls-Royce "Kestrel" 水冷式、

武裝：前座 Vickers 固定機槍一架、後座 Lewis 轉動機槍一架、炸彈230磅者二枚、112磅者四枚、
附記：載重性能不詳

(9) Handley Page "Hoyford" m.K.1.

式別：雙發動機雙翼長程高速夜間轟炸機、

發動機：Rolls-Royce "Kestrel III" 12汽缸 Vee 水冷式、

武裝：轉動機槍三架、一在機鼻上端、二為後座機槍其一在機身上、其一則裝機身下端之管內、該管可自由伸縮、各式炸彈均可裝載、無線電攝影器均全、

尺度：翼展 22.9 公尺

英國

英 國

機長 17.7 公尺
機高 5.4 公尺

翼面積 136.5 方公尺

載重：全重 7,604 公斤

性能：最高速 237.2 公里 (3,965 公尺時)

上昇限度(實用) 6,405 公尺

航續 1,472 公里

(9) Handley Page "Heyford" mK.II

附記：該機與 "Heyford" mK. I 全，惟製造更較精良，其性能、載重亦均優越。

(11) Hawker "Hart"

式別：雙翼高性能轟炸機

發動機：Rolls-Royce "Kestrel" I.B. 水冷式

武裝：前座 Vickers 機槍兩架，後座 Lewis 轉動機槍一架。

載重：全重 1,960 公斤

性能：最高時速 298 公里

上昇 3,050 公尺 8

(12) Vickers "Vilde beast"

式別：雙翼雷擊或轟炸機

發動機：620馬力 Bristol "Pegasus" 星型氣冷式、

武裝：前座 Vickers 固定機槍一架、後座 Lewis 轉動機槍一架、魚雷或炸彈裝於機身下、

尺度：翼展 14.835 公尺

機長 11.175 公尺

機高 4.471 公尺

翼面積 67.73 方公尺

載重：(陸上機) (Bristol "Pegasus" I.m.3)

機重 1.916 公斤

全重 3.676 公斤

最高時速 227 公里 (2,000公尺時)

上昇限度(極高) 5,800公尺

降落速 90 公里

巡航續 2,015 公里

載重：(水上機) (Bristol Pegasus I.m.3) (Hispano Suiza 12 Nbe)

機重 2.166 公斤 2.360 公斤

全重 3.946 公斤 4.110 公斤

英國

性能：(水上機) (Pegasus) (Hispano Suiza)

最高速 221 公里(1.500公尺時)

220 公里(地平)

降落速 92 公里

96.5 公里

上昇限度(極高) 4.800 公尺

3.890 公尺

巡航續 1.960 公里(1.220公尺alt.)

1.870 公里(1.220公尺alt.)

(31) Vickers "Vincent"

式別：全上

發動機：Bristol "Pegasus" II. H. 3.

載重：機重 1.930 公斤

全重 3.678 公斤

性能：最高速 227 公里(1.500公尺時)

巡航速 193.6 公里

上昇 2.000 公尺

降落速 90.4 公里

上昇限度(極高) 5.795公尺

航續 1.080 公里(如加補助油箱後增為2.000公里)

(14) Vickers "Virginia"

式別：四座 重轟炸機

發動機：Bristol Pegasus I, m. 3.

載重：機重 4,962 公斤

全重 8,844 公斤

(15) Westland P.V.7.

式別：雙座單翼轟炸或雷擊機

發動機：Bristol Pegasus

尺度：翼展 18.37 公尺

機長 11.79 公尺

機高 3.66 公尺

(二) 戰鬥機類

(1) Armstrong Whitworth A.W.35 „Sominar”

式別：單座雙翼戰鬥機

發動機：640 馬力 Armstrong Siddeley „Parther”

V-11 Supercharged 型氣冷式

武裝：前座固定 Vickers 機鎗兩架、翼下炸彈架可裝輕碎片彈、養氣、攝影器、無線電、滅火器等

各項裝置均備

英國

英國

尺度：翼展 10 公尺

機長 7.6 公尺

機高 3.5 公尺

翼面積 24.2 方公尺

載重：機重 651 公斤

全重 1.860 公斤

性能：最高時速 343 公里(4.270公尺時)

上昇 2.000 公尺

上昇 5.000 公尺

上昇限度(實用) 9.330 公尺

(2) Bristol "Bulldog" Mk.

式別：全金屬單座雙翼戰鬥機

發動機：50 馬力 Bristol "Jupiter" V11F Supercharged 星型氣冷式、

武裝：前座備有同時施放之 Vickers 機槍兩架、馬可尼短波無線電、氧等設備、

尺度：翼展 10.36 公尺

機長 7.54 公尺

翼面積 28.5 公尺

載重：機重 1.008 公斤
 全重 1.583 公斤
 性能：最高速 274 公里
 上昇 6.100 公尺
 8.534 公尺

上昇限度(實用) 7.650 公尺

(e) Bristol "Bulldog" mK.

式別：單座雙翼高性能戰鬥機

發動機：Bristol "Mercury" V15.2星型氣冷式

武裝：全 Bulldog mK 11A

尺 度：翼展 10.25 公尺

機長 7.68 公尺

機高 3.01 公尺

翼面積 27.27 方公尺

載重：機重 1.274 公斤

全重 1.858 公斤

性能：最高速 335公里(4.880 公尺時)

英 國

英 國

上昇 3,050公尺

6,100公尺

上昇限度(實用)9,310公尺

(極高)9,861公尺

(4) Fairley „Fox” mK. V. m.

式別：單座雙翼長程高性能戰鬥機，

發動機：450 H. P. Rolls. Royce „Kestrel”水冷式，

(5) Fairley „Firefly” mK. II m.

式別：單座雙翼高性能戰鬥機，

發動機：Rolls-Royce „Kestrel” Supercharged 12 汽缸水冷式，

武裝：前座 Vickers 機槍兩架及其他武裝

尺度：翼展 9.76 公尺

機長 7.5 公尺

機高 2.64 公尺

(6) Fairley „Firefly” mK. III. m.

式別：單座雙翼戰鬥機，

發動機：Rolls-Royce „Kestrel” Supercharged 12 汽缸水冷式，

武裝：前座Vickers機槍兩架，其他設備均全。
尺 度：翼展 10.20 公尺

機長 7.8 公尺

機高 2.63 公尺

(V) Gloster „Gauntlet”

式 別：單座雙翼高空日夜戰鬥機。

發動機：Bristol „Mercury” V1.S.2星型氣冷式。

武 裝：Vickers機槍兩架及各項設備均全。

尺 度：翼展 10 公尺

機長 7.9 公尺

機高 3 公尺

翼面積 27.9方公尺

載 重：全重 1.775公斤

性 能：最高時速 367公里 (4.750公尺時)

降落時 95 公里

上昇 1.525公尺

3.050公尺

英 國

英 國

上昇限度(實用) 10,600公尺

(8) Gloster F.7/30

式別：全上

發動機：Bristol "Mercury, VI

附記：詳情不明，大致與 Gloster "Gauntlet, 相同

(9) Hawker "Fury,

式別：單座雙翼戰鬥機，或艦上戰鬥機，

發動機：Rolls-Royce "Kestrel, I. S Supercharged 水冷式

武裝：前座 Vickers 固定機槍兩架，

性能：最高速 342.4 公里 (3,965 公尺時)

上昇 6,100 公尺

(10) The Hawker "Nimrod,

式別：單座雙翼戰鬥機海軍用，

發動機：Rolls-Royce "Kestrel, I. S Supercharged 水冷式

武裝：Vickers 固定機槍兩架，無線電，氣，照明燈等設備均全，

載重：全重 1,748 公斤

性能：最高速 308. 公里 (3,965 公尺時)

降速速 97.6 公里

(11) Westland F7/30

式別：單座雙翼全金屬日夜戰鬥機

發動機：Rolls-Royce "Goshawk,"

武裝：Vickers 機槍四架，小炸彈數枚，

無線電，氧氣設備，及夜間飛行之設備，

尺度：翼長 11.74 公尺

機長 8.88 公尺

機高 3.27 公尺

(12) Westland - "Hill" Pterodactyl, m.k.v.

式別：雙座無尾偏半翼戰鬥機，

發動機：Rolls-Royce "Goshawk,"

尺度：翼長 14.2 公尺

機長 5.79 公尺

機高 3.14 公尺

(三) 偵察類

(1) Hawker "Osprey,"

英國

式 別：雙座雙翼式全金屬海軍戰鬥偵察機
載 重：2,088公斤

性 能：最高速 280公里(915公尺時)
降 落 速 104公里

(2) Saro A.27

式 別：雙發動機全金屬雙翼式偵察飛船、

發 動 機：580馬力 Bristol 'Pegasus', 九汽缸星型氣冷式發動機兩架、
尺 度：翼長 24.4公尺

機 長 17.2公尺
機 高 5.7公尺

(3) The Short R5/28

式 別：六發動機全金屬大型偵察兼長程轟炸飛船

發 動 機：930馬力 Rolls-Royce 'Buzzard', 11im. S. Supercharged 六架、
尺 度：翼展 36.6公尺

機 長 27.3公尺
機 高 9.24公尺

載 重：全重 31,700公尺

(4) The Short "Singapore II,"

式別：四發動機雙翼式長程偵察飛機

發動機：560馬力Rolls-Royce "Kestrel," 12汽缸Vee水冷式四架

尺度：翼展 27.4 公尺

機長 19.5 公尺

機高 7.2 公尺

翼面積 110.5方公尺

載重：機重 8,360公斤

全重 12,477公斤

性能：最高速 233 公里 (610公尺時)

降落速 104.5公里

巡航速 168 公里

航續(巡航速) 1,610公里

(5) The Supermarine "Seppo,"

式別：雙發動機雙翼式偵察飛機

發動機：Rolls-Royce "Kestrel IIIa," S.12汽缸 Vee水冷式

武裝：Lewis 轉動機槍三架每架備子彈五筒(每筒97顆)炸彈1,000公斤

英國

尺度：翼展 22.85 公尺

機長 16.2 公尺

機高 6.4 公尺

翼面積 121 方公尺

(e) Supermarine "Seagull V,"

式別：單發動機水陸兩用式海軍艦隊偵察機、

發動機：Hispano, L或II, B, 或III, H 9汽缸星型氣冷式、

海空軍在埃及港外舉行大操

亞歷山大利亞間天空水陸飛機、翱翔不已、皆作戰時之陣式、同時港內英艦皆連發大砲、隆隆震耳、人民大為震恐、許多埃及人猶初次見軍艦之動作、當大操進行之際、有大隊英兵忙碌從事在拉斯埃汀無線電台四周建築有刺鐵絲障礙物、

空軍增防直布羅陀

英國軍艦「印度總督號」、由英國運載空軍軍官一百五十名、突於上月二十四日駛抵直布羅陀、聞該空軍軍官將駐紮直布羅陀、担任天空防務云、

瑪爾太試驗燈火管制

瑪爾太當局於上月二十四日晚作熄燈之試驗、致全島陷於黑暗中、歷半小時之久、羣衆集於便利地點以觀此試驗、街燈先熄、於是屋內船中與汽車上之燈、一時全

熄、交通遂漸停止、全島漆黑、同時有飛機翱翔天空、民衆響應、殊爲敏捷、按當局近曾布告居民、遇某種緊急事故、必將燈火全行滅熄、是夜之試驗、蓋欲視民衆遵行命令、遲速如何也、

海空軍在地中海增防

據埃及亞力山大里亞消息、英國皇家空航隊軍用飛機一百七十架、上月二十六日已飛抵該處、以充實蘇彝士運河之防務、

又訊、英國海軍部在最近數日中曾設法增加地中海艦隊實力、而以水雷敷設艦及水雷掃除艦增加爲尤多、戰鬥艦多艘、現已集中直布羅陀及蘇彝士兩港口、另以水雷敷設艦巡洋艦驅逐艦集中瑪爾泰島、以防意國潛艇之襲擊、航空母艦「海爾姆斯號」已自中國海岸駛抵新嘉坡、而駐華英國艦隊中之巡洋艦「柏維克號」則已駛抵亞丁港、此外海軍部並與各外國政府趕辦交涉、俾於必要時獲得各外國之援助、蓋瑪爾泰島倘遭意大利飛機轟炸、則英國艦隊將無法覓得船塢、以修理損壞之船隻、海軍部有見於此、以爲法國都隆港及法屬都尼斯之比瑞爾德港兩海軍船塢、頗適合英國艦隊緊急之需、爲此不久即將向法國有所交涉、以期獲得其援助云、

軍火事業的猛進

英國軍火事業是在過去數年間、居然把諾薩敦夏(Northamptonshire)的柯爾貝(Corbey)、造成了繁榮的軍火重鎮、報紙對於這個突然興旺的城市之發展與性質、並未加以注意、因爲新聞記者是頗能尊重政府的秘密法令的、柯爾貝地方的兵工廠、大部份製造飛機配件與榴彈、給鐵刺網層層包圍着、有人說、這個新兵工廠的目標、在代替烏爾威區(Woolwich)兵工廠、因

後者頗有遭受天空襲擊而毀壞的危險、柯爾貝兵工廠的幾個部門、只消數小時、便可使生產效率倍增於烏爾威區兵工廠、

據漢特勒貝奇廠的當局聲稱、金融與製造業的狂熱的活躍、必定要倚賴着政府的定單、可見這活躍顯然是受賜於政府的國防計劃、而據政府方面宣稱、政府的國防計劃、則爲希特勒破壞凡爾賽和約、重整軍備的自然的结果、不列顛必須以武裝來抗拒德國的威脅、軍火製造家必須忠忱地供應軍火、可是、我們尙有其它理由來證明希特勒的宣佈空軍計劃、並非英國重整空軍的推動的原因、我們只一檢閱事實、便可瞭然、

本年國會中增加航空經費預算的大運動、正式開始於四月一日、希特勒的著名宣言、即德國的空軍等於英國的空軍、便是那一天的最完美的藉口、從那一天以後、報紙也隨着騷動起來、實際上、利茲(Leech)兵工廠與柯爾貝兵工廠的旋盤、早在四月一日之前就轉動着了、今年二月二十日的航空雜誌會謂、「英國目前每一個飛機廠、已經爲新空軍與擴充的後備隊、製造着大批的飛機、如果尙未製造飛機、則正在裝置着新的機械與特殊的生產工具、至少飛機商與航空部的定貨部、正在進行着買賣的交涉、」所以、在歐洲各國公然爲空軍的軍備競爭的一月以前、英國飛機商的喉舌、已經宣佈着他們的準備情形了、

歐洲各國政府關於軍備競爭的宣言、都針鋒相對地發表出來、在希特勒發表了四月一日的宣言以後、法國航空部長第寧將軍(General Denain)宣稱、「法國的空軍已經着手擴充、並且加速度地擴充着」、英國的沙遜爵士也說道、「英國的皇家空軍、跟德國的空軍比較起來、還有着它的優越的地

方、可是、德國空軍的發展實給予英國政府以嚴重的顧慮」、四月十七日、英國政府特別成立一個機關、隸屬於內務部、專司防禦空中襲擊的準備、五月三日、即在麥唐納首相宣佈英國正從事於擴充皇家空軍之後、德國的航空部長戈林將軍加以反攻道、「我們已經把技術上的與實業上的力量、擴充到最大限度、可以在一轉瞬間製造空中的軍備、」諸如此類、不勝縷述、

這偉大的表演與鈞心鬥角的宣言競爭、自然使飛機廠的老板們獲得實惠、使皇家空軍的勇士們獲得光榮、至軍事重工業與海陸軍將校們、似乎是冷淡忽視了、但他們不久也就獲得酬償、在阿爾陀旭峽 (Aldershot) 皇家總司令檢閱陸軍的機械化的隊伍、並宣稱英國第一第二兩師的運輸隊、將在一年之內、充份地機械化、七月十六日、皇家海軍也有了它的耀武揚威的機會、英皇在斯壁特海躬自檢閱艦隊的演習與遊行、那一次表演的特徵之一、便是寫實的抵抗空軍的戰爭、一架沒有駕駛員而用無線電控制的飛機、作為海軍高射砲的目標、經過了許多次的轟擊、該機依然未受傷害、但最後翅翼終於毀損、跌落到水面上。事後、據若干專家祕密告人、高射砲的瞄準、甚為惡劣、致無綫電駕駛員必須把該機引入彈道、除在證明飛機並非不能征服以後海軍自然覺得十分欣幸、而皮佛勃洛克系的報紙、更鋪張揚厲地宣稱英國艦隊、已陳舊落伍、在下一一次的大戰中必失敗無疑、於是每日快報便發起改造海軍的運動、預計經費二五〇、〇〇〇、〇〇〇磅、

由此可以見得、在利用君權的保護之下、軍火的景氣一往直前、突飛猛晉、先是擴充空軍的程序、繼之以擴充海軍的計劃、在國會中或在交易市場中、飛機事業的景氣、今後是否會趨於降落、我們不得而知、但有一點我們可以確定、商人們對於軍火股票的購買、其態度將更為一般、更為不偏狹了

試觀下列的事實、在改造海軍的運動開始以後、維克公司立刻宣佈已經完成了種種手續、去獲得維克阿姆斯脫朗的股本、總額計一七·四六四·二五一磅、據彙聞報的金融記者說、「這公司有着偉大的潛在價值上的資產、除砲兵工廠與一般兵工廠外、它還管轄着英國鋼鐵團體、」所以、那位記者下了這樣的結論、「雖然維克公司的股票價格、已由六·八漲到一五、我還不願意出售、」

擬造戰艦廿一艘全部造價一千萬鎊

海軍部擬依照一九三五年造艦程序、建造戰艦二十一艘、聞已向造船廠數家、詢問造價、其中包括巡洋艦三艘、領導艦一艘、驅逐艦八艘、潛水艇修理艦一艘、小型軍艦四艘、測量艦一艘、全部造價約合一千萬鎊、

法 國

舉行陸地飛機速度競賽大會年來情況之一斑

該項飛機速度競賽大會、自一九三三年五月二十九日在法國巴黎附近之斯湯模地方舉行第一次賽會、報名與賽者、共有六名、定名為國際比賽、而外籍選手僅有英人 Comper 中尉一名、携其自製之飛機 Gipsy Major 參列其間、餘五名悉為法國飛機、會章規定一次飛行之路線、須能超過二〇〇〇公里、方為合格、該年競賽之結果、第一名為法機 Potez 式、飛行平均速度為二〇〇、五八八公里

一九三四年五月二十七日復在原地舉行第二次賽會、報名者共計八人、英人 Comper 中尉仍帶其

自製飛機參與競賽、其餘七人為法籍、此次競賽之一切規章、與去歲相同、而與賽飛機之構造上、頗有數點為往年所不能覓見者、如發動機螺旋槳之螺距可有二種、裝置增壓器提高發動機之馬力、飛行時收縮起落架、低減空氣之阻力、以及全機外表之美觀、發動機性能之增大、各項機件構造上之改良與進步、大有一日千里之勢、第一次競賽得勝之Potez式飛機、此番雖亦參列、而自始至終即不能與Dron式飛機相抗衡、其競賽結果、第一名為法人Arnoux君駕Candron C150式飛機、航行路線超過二〇〇〇公里、平均速度為二四七、七福\畢(合三八九\畢)

第三次大會已於本年(一九三五)五月十九日上午九時開賽、國外飛機並無一架參列、報名競賽之法國飛機共計八架、內Candron式飛機佔有五架、結果第一名為Delmoise君駕Candron C160式飛機、飛行四小時三十二分十七秒之時間、平均速度為每小時二七五、八六哩、按曾於第二次大會得勝之優秀飛行家Arnoux君、亦駕Candron C160式飛機參與比賽、其平均速度竟達二九一、六五哩、不意至一〇〇公里之航程時、發動機滑油管發生破綻、不克繼續前進、殊可惜也、

注意同溫層飛機之構造

法國政府鑒於以往試飛同溫層飛行時、曾由三萬二千呎高度、忽見飛機螺旋下墜、發動機並未停閉、墜地着火、駕駛員立遭殞命、此蓋由於飛機構造甚欠精密、養氣灌噴失效用、致使飛行者失去知覺、而釀成上列之不幸事件、以故此數年來、對於專飛同溫層之飛機構造、靡不竭力研求改進、試飛若干次、尙稱妥適、最近由一二十七歲之青年Cosse君於本年八月五日、駕駛同溫層飛昇、結果亦甚圓滿、該機之詳細尺度及性能、雖尙不能確知、而其構造上之

概況、可略述如次、

Farman OI〇式高翼形之單翼飛機、

翼之面積甚大可增高上昇能力、

閉式機艙內外之空氣互相流通、

機身係流線形、前部以透明板裝成、

降落傘置於機身外部右方、

儀器板在機身外端、自透明間看出、適成一雙層形之風檔、

水源式Farman 12 W I發動機五四〇馬力係十二汽缸W形者、

Farman式發動機裝有特製為高空飛行之增壓器、

機身鼻端有特製之涼水箱、

螺旋槳為四葉形、其直徑較他機略長、

汽油箱在機翼中、

二十四小時內喪失軍用機四架

在二十四小時內、法國喪失軍用飛機四架、並駕

機員兩人、第一次失事為維拉柯白萊地方、有戰鬥機兩架、在天空互撞、無何、凡爾登風雨中墜落偵察機一架、第四機乃在貢貝業墜地、原因不明、(九月二十六日巴黎電)

德國

歐亞航空公司每年營業之統計

德國漢沙航空公司與中國政府合辦之歐亞公司、兩年來業務上之比較、略見進展、據漢沙公司宣稱、一九三四年之數字略如下列、(括弧內係一九三三年之百分比率)

航程三一七、四二七哩(增多二八%)

旅客一、〇七五人(增多五〇、八%)

行李及貨物三三、六六二磅(增重一一六、六%)

郵件七、三九六磅(增重四一、三%)

建造航空母艦

按照英德海軍協定之內容、德國海軍實力、應為英國總噸數百分之三十五、關於航空母艦一項、應用五萬噸之數量、故現時德正在準備建造航空母艦二艘、第一艘之載重量為二萬二千至二萬七千噸、業已開始建築、預計至一九三六年可以完成云、

第十六屆滑翔飛機比賽大會之情況

德國Rhein地方本年七月間舉辦之第十六屆無發動機滑翔飛行比賽大會、參加比賽之滑翔飛機、計五十九架、連續十天、所獲之結果、略述如下、

滑翔距離之合計三萬五千里、

由飛機拖引飛行之總距離十一萬公里、

起飛次數一千五百次、

飛行最高度三千六百公尺、

滑翔最遠之距離四〇〇公尺、

滑翔超過四〇〇公尺之人數與次數、三人九次、

此外另有一選手、滑翔最遠之成績已打破世界紀錄、(約近五〇〇公尺)不幸於回翔時、飛機撞碎、駕駛員隨之犧牲、良可惜也、

首批潛水艇編成艦隊

德國第一批潛水艇六艘、最近落成、上月杪在德國基爾港編成艦隊、由海軍司令寶伯尼茨主持典禮、並以大戰時德國著名潛水艇軍官衛狄金之名、定為該潛水艇艦隊之名、當由寶伯尼茨發表演說、謂「當大戰時、衛狄金為德國海軍中堅人物、且為駕駛新式潛水艇利器能手之一、以勇者稱、曾於一日之間擊沉英國驅逐艦三艘、使敵人受創甚鉅、不幸以身殉國、今茲政府編成新潛水艇艦隊、深望全隊人員、廣續衛狄金之勛業、毋負先烈云、

意大利

飛行家兩人創三項速度紀錄

意國飛行家比斯谷上校暨喀斯德拉尼上尉、駕轟炸飛

機、打破各項國際飛行速度紀錄、

(一) 以平均每小時三百九十里之速度、打破飛行一千公里載重五百公斤之國際速度紀錄、原紀錄係德國飛行家漢克爾所保有、計平均速度每小時三百四十七公里、

(二) 以平均每小時三百八十里之速度、打破飛行一千公里載重一千公斤及飛行一千公里載重二千公斤之兩種速度紀錄、原紀錄為每小時三百另八公里、

(三) 以平均每小時三百八十里之速度、打破飛行二千公里載重五百公斤一千公斤二千公斤之三種速度紀錄、原紀錄每小時三百另七公里、

政府令教城戰時熄燈以避免空襲

意政府與教廷當局商妥、如敵機襲擊羅馬、則凡迪坎城亦遵令熄燈、此項妥協、衆殊重視之、因獨立之凡迪坎城在戰爭中、將與意國合為一體也、並由意內閣核准撥款一百萬里拉在美西那興建飛機襲擊時之避匿所、

匈牙利

航空事業現狀

德國航空部次長米爾區將軍、日前參觀匈牙利航空機關、匈牙利航空事業現狀因此始獲明瞭、按一九一九年德利亞農對匈和約、禁止匈牙利置備軍用飛機、但在事實上匈國商業部內已附設一航空處、該處公務人員盡係軍人、且均衣着制服在匈國京城並已設有航空機關、俾

遇適當時機、可使匈國立即變成強有力之航空國家、該機關內部組織已完備無缺、除京城航空機關外、國內並設有飛機場九處、均建有停機房、可供飛機停息之用、各飛機場地點與匈國軍區相聯貫、至於匈牙利航空人員爲數甚多、惟因軍用飛機甚少、故航空人員多駕民用飛機、練習航空技術、將來匈牙利倘獲得建造軍用飛機之自由、則如何購入大批飛機材料、必將成爲問題、預料彼時匈牙利必向與匈國政治經濟關係較爲密切之國家請求放款、以供匈國購買材料之用云、

國務總理否認簽訂德匈天空協定

往德國游歷之匈牙利國務總理貢博斯將軍、向

哈瓦斯社駐柏林訪員發表談話、略謂「本人此次來德游歷、並無何種神秘之目的、外間種種傳說、悉出鑿虛造、不足徵信蓋凡負國家政治責任者赴外國首都游歷、乃司空見慣之事、余曾游羅馬四次、更常赴維也納游歷、至來德國游歷、則自國社黨執政以後僅此一次而已、余在匈牙利統治之情形、雖與目前德國情形迥乎不同、然余自信爲一右派政治家、故對於德國新政府在兩年來所成就之政績、自極感興趣、就余觀察所得、德國國內局勢已大見穩定、余此次乘飛機來德、值氣候不佳、諸君或遂謂余係爲簽訂天空協定而來、此則不免過於牽強附會矣」此外貢博斯總理左右人物亦語哈瓦斯社訪員、謂最近數日以來貢博斯總理絕未與德國簽訂任何性質之協定、若當知貢博斯總理係應普魯士總理弋林之邀、來德國行獵、麋鹿在前、何暇計及其他乎、至在柏林所作談話、僅屬探聽消息之性質、貢博斯與希特勒元首談話時、外長牛拉脫並未在座、尤足證明此項談話並未具有外交性質、至外傳德波匈三國組織俄聯合陣線一層、則毫無根據、當知吾人與蘇聯向來保持良善關係、十五年來、匈國政策不

欲與任何國訂結同盟、亦不欲反對任何國、吾國此種態度、在目前殊無變更之理由、至於蘇聯羅馬尼亞捷克三國間所成立之軍事協定、吾人認爲對於目前歐洲秩序、亦不至引起何種重要之變化一云、

荷蘭

飛機上之女招待員

荷蘭國 K.L.M. 航空公司仿效瑞士前例、已自八月一起、於 Amsterdam - Milan 航空線之 Douglas D. 8 各商用飛機內、備有女招待員、以通曉四國言語者爲合格云、

瑞典

發明新式坦克車

瑞典日報載稱、京城兵工廠、近發明新式坦克車原係爬行者、在十八秒鐘之內、即可改換車輪、改爲普通式、車中人員且不必下車、即可換輪、車中裝有三十七公里口徑砲一門、機關槍兩架、其用普通輪推進時、速率爲每小時七十五公里、爬行時每小時爲四十公里、瑞典陸軍當局、頃已購置一輛、以備試驗云。

亞比西尼亞

請國聯遣派天空警察

亞王請國聯遣派天空警察至亞、國聯現正注意此問題、如予贊成

荷蘭·瑞典·亞比西尼亞

、則大約將派飛機八架、每架載司報員與視察員各一、巡視長千哩之亞國邊陲、且將請亞政府速備飛機降落之適當場所、衆信亞王並請國聯派陸地視察員五人、駐於邊界之主要地點、

國內

廈海軍航空處舉行長途演習

廈門海軍航空處、派教官楊成棟、率飛行員傅思義等五人、二十四日分駕江鵠江鵬江隲三機、至閩省作長途演習、一兩日即返廈、

中航公司擴充國內航綫

中國航空公司近爲發展國內航空業務、對各路航綫積極擴充、並次第實行其預定添購航機計劃、茲將各情紀述如次、

一、新機加入航綫、中航公司本年內計劃添購之航機、計巨型福特機二架、道格拉斯機一架、現由美裝運來滬、除福特機一架、已正式加入滬漢線載客外、道格拉斯機亦即加入滬蓉直達航綫載客、將以七小時之時間、完成極長之航綫、另福特機一架、將由美最時洋行續運來滬、

二、明年購機計劃 中航公司董事會議、決定訂購剪風式大可塞斯機多架、係爲明年擴充業務之計劃、比項新機、在中航預定計劃中、係配置於滬粵線、將來六小時、即可完畢滬粵航程、其速率較新式道格拉斯機尤快三分之一、該機價值九萬五千美金、約合華幣三十餘萬元左右、

三、滬漢線恢復 滬漢渝漢渝漢連接航綫延長、中航公司對此路航綫、爲應旅客需要決每周增航

二次、前因阻於天氣、未飛滇近已照常飛航云、

西蓉航綫正式開航

西蓉航綫、二十七日正式開航、歐亞一號機、(即巨機)原由陝飛蓉、後因機場滯泥、滯蓉三日、二十七日晨始由蓉飛陝、載客二人、下午一時抵西安、停留一小時、即仍飛蓉、載客六人、

又訊：該公司原有各綫、經增加排次、並改訂時刻、①滬新綫西行機、每星期二五晨六時半離滬、七時三刻過京、十時四十分過鄭州、午後十一時二十分過西安、(脚接蓉陝綫、當日抵蓉)、四時三十分到蘭州、東行機、每星期三六晨八時離蘭州、十一時過西安、(脚接陝蓉綫、自蓉八時開北行機、)午後一時四十分過鄭州、四時五十分過京、六時一刻到滬、②平粵綫暫開至鄭州、南行機每星期二五晨七時離平、十時半到鄭州、北行機每星期四日晨八時離鄭州、十一時半到平、③蘭包綫、北行機、每星期三六晨八時離蘭州、十時過甯夏、午後零時二十分到包頭、南行機、每星期二五午十二時離包頭、二時過甯夏、四時二十分到蘭州、④陝蓉綫、南行機、每星期二五午後二時離西安、三時過漢中、五時到成都、北行機、每星期三六晨八時離成都、九時五十分過漢中、十一時到西安、

至該公司各綫票價、爲優待乘客起見、而照原定價目七五折收費、實行以來、已兩年於茲、該公司現以折實票價、手續繁瑣、故即依據七五折實數額、加以整理、將所有另數進爲五元或十元、編訂新價目表、亦於昨日起實行、其所收票價、雖較以前定價爲低、但較實收票價、則有微增、蓋公司營業雖甚盛、但設備費用浩大、不免虧折、票價經整理後、亦可略增收入、以資彌補、來回票價、則依

新價雙程九折收費、至前載該公司減價之說、則屬不確、

國 際

現代各航空先進國最新式商用飛機說明一覽表

以下各表所列各種飛機大部已有實行使用者、其出品之國籍、爲英、法、意、德、荷蘭及捷克等國、飛機之類別分單發動機、三發動機、四發動機、及水面飛船、或水陸兩用機四種、每種商用機、列表之款式、分爲二項、(一)該種飛機之一般的說明、(二)性能的解釋、其類別概如左列各表：

【一】雙發動機商用飛機種類一覽表

表 一 (一般的說明)

飛機式樣	國別	發動機總馬力	旅客座位	活動載重(磅)	航續距離(哩)	飛行速度 哩/時	最高速度 哩/時	高度頂點(呎)
Curtiss Condor	美	1,440	15	3,200	716	167	190	23,000
Boeing 247 D	美	1,100	10	2,580	800	180	202	21,400
Lockheed Electra	美	800	10	.....	560 850	203	221	20,000
Douglas DC 2	美	1,400	14	3,747 2,317	625 1,200	190	210	23,600
Breguet Wibault-670	法	1,630	18	3,950 1,490	625 1,250	187	217	21,325
Breguet 46 T	法	1,630	12	2,860 1,370	650 1,120	193	240	.....
Potez 62	法	1,630	14	3,161	625	174	211	26,250
Fiat G 18	意	1,400	18	3,820	500	187	211	19,635
Fiat A. P. R. 2	意	1,400	12	2,646	1,243	205	242	25,426
Caproni 123	意	1,760	20	.....	932	168	211	23,600
Avro 642	英	920	16	.....	600	135	160	17,500

表 二 (性能的解釋)

飛機式樣	發動機種類	馬力之高度		翼面積(方呎)	淨重(磅)	有用載重(磅)	總重(磅)	機載翼重 (磅/方尺)	發載動機重 (磅/馬力)
		馬力	高度(呎)						
Curtiss Condor	Wright Cyclone	720	4,000	1,203	11,465	6,035	17,500	14.5	12.1
Boeing 247 D	P&W Wasp	550	5,000	836	8,940	4,710	13,650	16.3	12.4
Lockheed Electra	P&W Wasp Junior	400	5,000	458	5,480	3,542	9,022	19.6	10.7
Douglas DC 2	W. Czelone	700	7,000	942	12,120	5,880	18,000	19.0	12.7
	P&W Hornet	700	6,500						
Wibault 670	Gnome 14 Krsd	815	7,000	846	12,904	6,938	19,842	23.5	12.0
Breguet 46 T	Gnome 14 Krsd	815	7,000	609	.....	.....	14,995	24.6	9.2
Petez 62	Gnome 14 Krsd	815	7,000	818	8,819	6,980	15,799	19.3	9.7
Fiat G 18	Fiat A 59R	700	6,500	950	11,800	5,850	17,650	15.0	12.6
Fiat A. P. R. 2	Fiat A 59R	700	6,500	635	8,378	6,393	14,771	23.1	10.5
Caproni 123	Gnome 14 K?	880	6,880	969	11,700	7,720	19,420	20.0	11.1
Avro 642	AS Jaguar	460	0	728	7,355	4,435	11,790	16.2	12.8

【二】三發動機商用飛機種類一覽表

表 三 (一般的說明)

飛機式樣	國別	發動機總馬力	旅客座位	活動載重(磅)	航續距離(哩)	飛行速度(哩/時)	最高速度(哩/時)	高度頂點(呎)
Fokker F 20	荷蘭	1920	12	2,650 4,235	750 400	154	186	16,500
Stinson A	美	780	8	1,870	615	162	...	.....
Jnukers Ju 52/m	德	1977 Hornet	17	4,060 2,560 1,060	621 932 1,242	162	180	18,050
'' ''	德	1650 Jumo	17	4,700 2,940 2,035	621 1,242 1,553	162	162	21,650
Avia 57	捷克	1725	12	3,230	745	174	205	16,500
Savoia 73	意	2100	18	4,720 2,530	621 1,200	190	208	23,000
Savoia 79	意	1830	8	2,513 2,030	932 1,555	218 205	249	23,300
Dewoitine 333	法	1725	8	3,925	1,242	154	186	.....
Dewoitine 620	法	2640	30	7,020	.....	168	218	25,260

表 四 (性能的解释)

飛機式樣	發動機種類	馬力之高度		翼面積(方呎)	淨重(磅)	有用載重(磅)	總重(磅)	機載翼重 (磅/方呎)	發載發動機重 (磅/馬力)
		馬力	高度(呎)						
Fokker F 20	Wr. Cytone R 1820 F	640	0	1,033	12,122	7,715	19,637	19.3	10.3
Stinson Model A	Lycoming R-680-5	260	0	500	5,670	4,205	9,875	19.7	12.6
Junkers Ju 52/3m	BMW Hornet S4-D2	659	2,000	1,190	12,560	8,380	20,940	17.6	10.6
	Jumo 5C	550	0	1,190	14,390	6,550	20,940	17.6	12.7
Avia 57	Hispano 9v-Avia	575	3,280	882	12,126	6,834	18,960	21.5	11.0
Savoia S 73	Piaggio Stella X RC	700	3,280	1,000	12,750	7,700	20,450	20.5	9.8
Savoia S 79	Piaggio St. IX RC	610	0	646	.....	6,614	.....	.....	.....
		570	13,125			7,730			
Dewoitine D 333	Hispano 9v (Cyclone)	575	3,280	861	12,940	8,970	21,910	25.4	12.7
Dewoitine D 620	Gnome 14 Krsd	860	6,560	1,050	15,650	10,500	26,150	25.0	9.9

【三】四發動機商用機種類一覽表

表 五 (一般的說明)

飛機式樣	國別	發動機總馬力	旅客座位	活動載重(磅)	航續距離(哩)	飛行速度 (哩/時)	最高速度 (哩/時)	高度頂點(呎)
Atalanta	英	1360	11	5,000	400	125	156	...
Short Scylla	英	2400	39	7,300	...	105	137	...
De Havill. DH 36	英	820	12	2,349	440	147	173	16,900
Junkers-G 38	德	3200 L88	32	11,000	746	112	134	13,125
		3000 Jumo	32	10,400	1,273	129	139	18,700
Fokkr F 22	荷蘭	2100	22	4,800	700	140	162	14,000
Fokkr F 36	荷蘭	2840	32	7,050	621	174	187	14,500
Savoia S 74	意	2800	27	6,400	621	187	202	19,700
				3,970	1,242			

表 六 (性能的解釋)

飛機式樣	發動機種類	馬力之高度		翼面積(方呎)	淨重(磅)	有用載重(磅)	總重(磅)	機載翼重 (磅/方呎)	發動機重 (磅/馬力)
		馬力	高度(呎)						
A. W. 15 Atalanta	A. S. Serval	340	0	1,285	13,900	7,100	21,000	16.4	15.5
Short Scylla	Bo. Jupi ter X. FBM	500	5,000	2,615	.....	.....	32,000	12.3	13.3
De Havilland D. H. 36	Gipsy Six	205	0	641	5,935	4,065	10,000	15.6	12.2
Junkers G 38	Junkers L.38a	800	0	3,142	33,850	19,050	52,900	16.0	16.5
	Jumo 4c	750	0	3,142	32,860	20,100	52,900	16.0	17.6
Fokker F 22	P&W Wasp T-1-D1	525	0	1,400	19,250	9,400	28,650	20.4	14.3
Fokker F 36	Wr. cyclone SGR-182c F-2	710	4,100	1,850	21,825	14,550	36,375	19.6	12.8
Savoia S 74	Piaggio Stella X RC	700	3,280	1,290	.....	11,000	.....	.....	.....

【四】水上飛船及水陸兩棲商用飛機種類一覽表

表 七 (一般的說明)

飛 機 式 樣		國 別	發 動 機 總 馬 力	旅 客 座 位	活 動 載 重 (磅	航 續 距 離 (哩	飛 行 速 度 (哩 / 時	最 高 速 度 (哩 / 時	高 度 頂 點 (呎
Sikorsky S 40	兩棲機	美	2,300	45	7,095	575	113	132	11,700
	飛船	美			8,965	900	117	137	11,700
Sikorsky S 42	飛船	美	2,800	32	8,060	1,200	160	190	16,000
(Clipper)	飛船	美		12	2,200	3,100			
Sikorsky S 43	兩棲機	美	1,500	17	4,000	2,000	181	200	23,000
Glenn Martin 130	飛船	美	3,200	53	8,300	1,200	163	180	20,000
					4,400	3,000			
Douglas Dolphin	兩棲機	美	900	8	938	720	140	156	19,800
Fairchild XA942	兩棲機	美	650	8	2,445	750	158	184	18,000
Latecoere 521	船飛	法	5,160	72	.....	745	133	163	20,700
				30	....	3,160			
Latecoere 301	飛船	法	2,600	..	2,210	2,980	...	130	15,100
Latecoere 380	飛船	法	1,300	..	1,100	2,980	...	130	14,780
Bleriot 5-190	飛船	法	2,600	(none)	1,320	3,240	136	148	.....
Lioro Leo 242	飛船	法	1,400	15	....	620	...	124	14,800
Lioro Leo 27	飛船	法	2,600	..	....	2,484	136	152	.....
Breguet Saigon	飛船	法	2,530	19	7,200	680	124	164	16,400
Short Scipio	飛船	英	2,200	15	7,460	450	105	137	17,500
Saro Cloud	飛船	英	680	8	2,290	446	112	131	....
	兩棲機	英			1,840	410	102	121	....
Sovaia S 66	飛船	意	2,100	18	3,960	...	146	164	18,530
Cant 22 R1	飛船	意	1,000	9	....	...	112	143	11,480
Macchi C94	兩棲機	意	1,400	14	2,205	560	149	174	....
Dornier Wal	飛船	德	1,300	..	....	2,230	130	143	....
Dornier Superwal	飛船	德	2,000	19	....	....	112	136	....

表 八 (性能的解释)

飛機式樣	發動機種類	馬力	機高度(呎)	翼面積(方呎)	淨重(磅)	有用重(磅)	總重(磅)	機載翼重(磅/方呎)	發載發動機重(磅/馬力)
Sikorsky S 40	4 P&w Hornet	575	3,000	1,740	21,000	13,000	34,000	19.5	14.6
S 42	4 Hornet	700	3,500	1,330	21,945	16,055	38,000	28.6	13.6
S 43 (兩棲機)	2 Hornet	750	7,000	775	9,821	7,720	17,541	22.6	11.7
Glenn Martin 130	4 P&W Twin Wasp	800	7,000	2,170	23,100	27,900	51,000	23.5	15.9
Douglas Dolphin	2 P&W Wasp	450	0	592	6,750	2,770	9,500	16.0	10.6
Fairchild XA 942	1 P&W Hornet	650	3,000	485	5,500	4,100	9,600	19.8	14.8
Latecoere 521	6 Hispano 12 Ybrs	800	13,100	3,552	39,132	42,439	81,571	23.0	15.8
Latecoere 301	4 Hispano 12 Nbr	650	0	3,293	24,900	25,700	50,600	15.4	19.5
Latecoere 380	2 Hispano 12 Nbr	650	0	1,400	11,720	10,130	21,850	15.6	16.8
Bleriot 5-190	4 Hispano 12 Nbr	650	0	2,389	24,640	24,860	49,500	20.7	19.0
LeO H 242	4 Gnome 7 Kd	350	0	1,237	9,790	8,690	18,480	14.0	12.5
LeO H 27	4 Hispano 12 Nbr	650	0	1,937	....	....	40,040	20.7	15.4
Breguet Saigon	3 Hispano 12 Ybrs	800	13,100	...	19,800	13,250	33,050	...	12.8
Short Scipio	4 Bristol Jupiter	800	4,000	2,840	20,460	11,540	32,000	12.1	13.3
Saro (飛船) Cloud (兩棲機)	2 Napier Rapier	340	0	650	6,450	3,250	9,700	14.9	14.2
Savoia S56	3 Fiat A 24 R	700	0	1,363	16,500	7,590	24,090	17.6	11.5
Cant 22 R1	3 { 1 Is. Asso 2 Semi-Asso	500	0	1,075	9,900	5,500	15,400	14.4	15.4
Macchi C 94	2 Piaggio X RC	700	3,281	807	10,251	4,299	14,550	18.0	10.4
Dornier Wal	2 BMW IV	650	0	1,220	12,340	9,700	22,040	18.1	17.0
Dornier Superwal	4 Jupiter VIII	500	0	1,513	17,160	10,560	27,720	18.3	13.9
					17,160	15,840	33,000	21.8	16.5

各國軍航概況

(一九三五年三月調製)

飛	行	隊	數	中	機	總	機	飛	射	高	砲	力	及	砲	數	
陸軍飛行隊 二六中隊 二中隊 海軍飛行隊 二五隊	本國部隊 驅逐 一四中隊 陸軍協同 五中隊 輕炸 二二中隊 重炸 七中隊 通信 一中隊 飛行艇 四中隊 計 五三中隊 海外部隊 四二中隊 (除海上航空隊) 氣球 一中隊 合計 七八中隊	驅逐 二一中隊 攻擊 四中隊 偵察 一四中隊 轟炸 一二中隊 計 五一中隊 航空學校教導 一〇中隊 中隊 二中隊 飛行船 三中隊 飛行勤務中隊 一六中隊 海軍飛行隊 四八中隊 合計 一三〇中隊	驅逐 一八 偵察 一三 轟炸 一六 攻擊 一六	陸軍航空 約二、三〇〇 海軍航空 約一、三〇〇	陸軍航空 約一、五〇〇	正規軍 將校 三、一五〇 下士以下 二五、〇四二	正規軍、高射砲、 砲數約五〇門 二大隊	一聯隊及一隊	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	戰時砲數 地方軍防空旅團 戰時砲數 旅團概為同一編制	
七聯隊 砲數約二〇〇門 外高射砲機關槍 約五、〇〇〇 (本數字中預備 兵器在內)	本國部隊 驅逐 三一中隊 偵察觀測 四八中隊 輕炸 九中隊 重炸 一八中隊 計 一一四中隊 氣球 二二中隊 海外部隊 二四中隊 海軍飛行隊 一七中隊 合計 一六七中隊	偵察觀測 一〇 輕炸 一〇 重炸 一〇 掩護 八	陸軍航空 約三、〇〇〇 海軍航空 約二、九八〇 (海外部隊在內)	陸軍航空 約二、〇九〇 將校 二、〇九〇 下士以下 三〇、四一二	陸軍航空 約一、五〇〇	陸軍航空 約一、五〇〇	四聯隊及三隊 砲數約一六〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	
本國部隊 驅逐 四六中隊 偵察 八七中隊 轟炸 四六中隊 攻擊其他 二一中隊 計 二一〇中隊 氣球 一三中隊 海軍用 三二中隊 合計 二五五中隊	本國部隊 戰鬥 三二中隊 偵察 二四中隊 轟炸 三七中隊 練習 一四中隊 海上 一四中隊 計 一〇七中隊 氣球 二中隊 新空軍編制豫定 主力軍 三大隊 陸軍協同隊 一五大隊 海軍協同隊 四聯隊	偵察 九 輕炸 九 重炸 六	約三、〇〇〇 (其他海軍機約 三〇〇)	將校 二、四三七 下士 四、一八八 兵 二五、〇二九	約一、五〇〇	約一、五〇〇	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門	野戰高射砲 聯隊 五 屬于義勇軍之陣地 高射砲司令部 砲數約一四〇門
旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	旅團約二個 獨立聯隊約一〇個 獨立大隊約一〇個 外高射機關槍聯隊 及同獨立大隊若干	

日

英

美

法

意

俄

世界主要之飛行

年月日	駕駛者	航路	飛行距離	所要日數	飛行時間	使用機體	發動機及馬力
一九二二年 八月 三	亞脫烏 時	聖脫、里斯—紐約	二、四〇〇 杆	二	一 時 六、 分	萊脫	萊脫三五
一九二二年 九月 三	羅捷斯	紐約—羅斯·亞塞斯	五、〇〇〇	只	八、 〇	萊脫	萊脫三五
一九二二年 六月 二	勃里多 捷、特 林納	巴黎—柏林—華沙—來 寧來多、司脫可爾讓、 康勃華克、海格—巴里	五、〇〇〇	三	四、 三	莫郎沙爾 民愛	格納讓八〇
一九二二年 三月 元	久爾維 脫林	乃西、普來格、維納、 貝爾格羅多、沙發、君 府貝爾脫、介夫、克羅	五、〇〇〇	四		普來林	格納讓八〇

國 際

四五

一九二九年 九月七	一九二九年 八月二	一九二九年 六月六	一九二九年 五月八	一九二九年 二月三	一九二九年 二月三
維爾曼 少佐	波斯脫 羅及可 貝	爾米特 大尉	林特	坡爾夫	坡尼愛
巴里 克羅(往返)	巴里(西斯) 爾、康夫蘭 、克聖勃蘭	巴里、克聖勃蘭格、坡 脫愛細愛	特賴、納維、亞叔烏霍 爾太、伯特丁格太、里 斯波	克羅—克爾謨(往返)	巴里、克爾色愛、維納 、勃太貝司脫、勃克來 司脫、君府、貝爾脫、 可爾馬倫、克羅
八、三〇〇	四、一〇〇	三、八〇〇	三、四〇〇	四、四〇〇	五、四〇〇
三	六	二	二	三	三
一六、三〇	三六、二〇	二五、三〇	二六、〇		
勃來哥一 四A二型	法爾曼哥 林亞脫	勃來哥一 四B二型	克寇斯M 、C四型	草郎沙 爾尼愛	牛坡爾
羅納三〇〇	沙爾謨叔二六 〇(二具)	羅納三〇〇	林巴特四〇〇 (四具)	格納謨八〇	格納謨八〇

國際

一九三三年	一九二〇年 七月二十五日	一九二〇年 五月三日	一九一九年 三月三日	一九一九年 二月三日	一九一九年 十月八日
維林格	隊長史 脫林大 尉一行	福郎林 中尉外 一名	羅斯、 史密史、 外三名	勃雷	米內脫 中尉
莫斯科—脫西克(往返)	紐約—亞賴斯加、納謨 (往返)	羅馬—東京	倫敦—坡脫丁	巴里—賴哥(往返)	紐約—舊金山(往返)
一〇,六〇〇	一三,六〇〇	一六,〇〇〇	一六,五二八	一〇,五五四	八,六九二
	九七	一〇六	二元	四七	一一
五,〇〇〇			一四,〇〇〇	一四,〇〇〇	六七,〇〇〇
容克斯	丹依受捷 四型四架	斯維亞	維克斯維 米	可多羅G 四型	丹依愛捷 四型
B M W 一八五	羅斯洛斯三五 一	斯巴特二二〇	羅斯洛斯三五 〇 (二具)	爾倫八〇 (二具)	羅斯洛斯三、 六〇

一九三五年 四月二 六月二	一九三四年 七月二 十月二	一九三四年 四月九 六月九	一九三四年 三月二 八月二	一九三四年 三月三 九月三
派依亞 大尉	聖尼中 佐	道亞西 大尉	麥克賴 萊少佐	史密史 中尉外 三名
林斯波—香港	諸斯丁脫、巴里、羅馬、 君府、普西爾、克賴 捷、郎格、哈納衣、香 港、上海、鹿光島、串 本、霞浦、	巴里、普克來司脫、巴 加道多、克賴捷、克爾 喀特、西貢、上海、奉 天、曠島、所澤	倫敦、雅典、巴古特、 克來捷、上海、霞浦、 及可爾斯克島	芝加哥—愛脫爾、特乃 巴、霞浦、上海、克來 捷、君府、倫敦、愛倫、 司脫賴、格林蘭、芝加
一三、七六〇	一七、二七	三、五〇〇	二〇、九三六	四、五〇〇
八〇	六	四	一三〇	一七五
	一三三、〇〇	一三五、〇〇	四〇、〇〇	三三三、〇〇
九勃來一 型	福 克	九勃來一 A二	凡爾秋	達格賴斯
羅納三〇〇	內比亞、賴奧 四〇〇	羅來四〇〇	內比亞、賴奧 四五〇	林巴特五四〇

一九三五年 三月二七	一九三五年 六月三三	一九三五年 七月三三	一九三五年 六月二〇	一九三五年 四月七三
亞巴 謨郎可	波脫 貝大尉	安邊 浩、河內 一彥	格羅 莫	丁比 納脫 中比
倫敦—克普特島(往返)	可貝華蓋、柏林、君府、 巴格特多、克賴天、 巴可克、上海、奉天、 京城、東京、平壤、衣 爾庫次克、莫司科、可 貝華蓋	東京、莫斯科、巴里、 倫敦、羅馬	莫斯科、衣爾庫斯克、 庫倫、北平、奉天、廣 島、所澤	意國塞脫克來多、米巴 爾、霞浦、羅馬、
二六,〇〇〇	三三,三九五	一六,一九六	一〇,八五〇	五五,〇〇〇
一七		九五	八五	二〇〇
	一六,八〇〇	九三,三〇〇	六三,五〇〇	四三〇,〇〇〇
丁巴維郎 脫五〇型	福克	勃來爾元 A三型三架	R型(俄製)	聖華亞S 一六三號
希多來介加 三八五	羅來四〇〇	羅來四〇〇	林巴 四〇〇特	羅來四五〇

國際

一九三七年 八月四日	一九三七年 八月三日	一九三七年 八月四日	一九三七年 六月八日	一九三六年 八月三日	一九三六年 六月一日
勃羅克 及先令	先斯特 可夫	斯克賴 中佐	丁納比 脫中佐	愛林司 克中尉	亞郎可 巴謨
倫敦、君府、克捷賴、 巴可克、香港、上海、 東京	莫斯科、衣爾庫次克、 斯巴司克、成興、平讓、 衣爾庫次克、莫斯塔、 衣爾庫次克、莫斯塔	勃賴克、莫斯科、衣爾 庫次克、京城、東京、 往返)	羅馬至南亞美利加巡回 飛行歸着羅馬	華沙、莫斯科、赤塔、 哈爾濱、平壤、東京、 滿洲里、衣爾庫次克、 莫斯科、華沙	英國—米波爾(往返)
二五、三八〇	一六、〇〇〇	二一、三〇〇	四〇、五〇〇	二〇、二五〇	四、八〇〇
四		六			二五
一五	二五、〇〇			三三、〇〇	
斯奧塞	AMT 3 型	S 一型	聖維衣 飛行艇	勃來辯一 九 B 二型	丁巴維郎脫 水陸交換機 五〇型
萊脫二〇〇	R 式三〇〇	羅來四五〇	衣沙 三具特	羅來四五〇	希多來介加 四〇〇

一九三〇年 八月三	一九三〇年 四月七	一九三〇年 七月七	一九三〇年 九月六	一九三〇年 六月三	一九三〇年 一月二〇 一九三〇年 四月一四
東善作	賴維略	愛克那 外四十 一名	秀內灰 爾脫	甲海林 米耶斯	可斯脫 及魯來
倫敦、莫斯科、東京、紐約、	倫敦、麥爾賽、塞維賴、 格特多、喀爾喀太、香 港、上海、京城、東京	來襪司脫、夫利多司希 華灰、東京、羅司亞塞 爾司、來襪司脫、	柏林、亞哥郎、克賴捷 京、喀爾喀太、上海、東	士爾普、柏林、莫斯科 、赤塔、奉天、平讓、 東京、華克維、芝加哥 、紐約、	巴里、配納斯亞衣來司 、聖捷克、巴拿馬、河 約、舊金山、東京、紐 內、克賴捷、巴里、
二六、九四	一七、〇〇	三三、七〇	一五、三〇〇	（士爾普 東京間） 三三、三〇	五五、七〇
七	五	日 二七時	三〇	二四、二〇時	
		二六、二四			三五、四
○爾亞四型、 ○特來貝愛	F 福 T T C 克 型	齊伯林號	羅克斯W 三三型	花捷雅脫	勃來疇一 九型
萊脫二〇〇	萊脫三〇〇 (三具)	馬衣巴斯VL 二五五〇 (五具)	容克斯五型二 五〇	華斯潑四二〇	衣斯板諾秀若 六五〇

國際

一九三〇年 七月 三	一九三〇年 八月 三	一九三〇年 九月 二	一九三〇年 十月 九	一九三〇年 九月 二
羅白爾 齊	吉原清 治	可司脫 及貝倫 脫	京格司 福脫史 密史中 佐	維克脫 普爾司 夫
羅馬、莫斯科、依爾庫 次克、東京	柏林、莫斯科、依爾庫 次克、東京	巴黎、紐約、橫斷大西洋 旋回航程	倫敦、克賴捷、司賴巴 耶、坡脫特因	倫敦、君府、巴次郎、 喀爾喀太、廣東、京城、 亞塞爾斯、愛脫爾、羅 亞塞爾斯、紐約、巴 、敦倫
二、一八五	二、〇九六	六、二〇〇	一〇、八〇〇	一七、〇九五
二	二		二	六
	九、五	三、二七		
飛耶特	容克斯A 五〇型	勃來辯	亞普羅亞 維亞	勃來克巴 普留巴
飛耶特A八〇	希多來介內脫 八〇	依斯板諾秀若 六五〇	季普西一二〇	季普西二型一 二〇

一九三二年 三月三	一九三二年 六月一	一九三二年 七月九	一九三二年 八月六	一九三二年 七月八	一九三二年 八月七
畢爾脫 孟修及	波斯脫 及克斯特	亞米介 沙女士	波克巴 及漢多	捷啟愛 斯脫	林白夫 佐及夫
巴里、雅典、巴司郎、 克賴捷、哈納衣、上海、 、京城、東京、北京、	紐約、柏林、莫斯科、 納謨、紐約（世界一周、 紀錄）	倫敦、柏林、莫斯科、 衣爾庫次克、哈爾濱、 京城、東京、京城、哈 爾濱、莫斯科、柏林、	紐約、倫敦、柏林、莫 斯科、衣爾庫次克、哈 巴羅斯克、東京	西多尼、普利斯貝、馬 尼郎、淡水、上海、鹿 兒島、大阪、勝浦	紐約、漢太華、亞克來 維克、納漢喀根司克 、勃脫羅巴羅普司、根 室、浦霞
（東京止） 二七、三五	二、六〇〇	東京止 二、四六	一八、二五	一一、〇〇〇	二、三、三五
三〇（往） 二五（返）	八、一五、五 日時分	三	一〇	二六	三〇
	二、三、〇〇		二二、二九		八五、二
爾曼一九 〇型	維克希多 羅加	丁巴維郎 多漢斯莫 斯	貝雷克 丁雷克 型	摩斯型	羅克希多 西林亞司
啟脫二二三〇	華斯潑四八〇	季普西三型一 二〇	華斯潑 四二五	齊普西 一三〇	來脫賽克隆 五二〇

國際

五三

國際

一九三二年 八月 元	一九三二年 八月 三元	一九三二年 五月 元	一九三三年 七月 四元
愛斯脫 士爾夫 女士	法政大 學機	波克巴 及漢多	梧雷納 大帥及 羅脫外 二名
柏林、莫斯科、依爾庫、 次克、哈爾濱、奉天、 京城、廣島、東京	東京、京城、哈爾濱、 赤塔、依爾庫、次克、奧 司克、莫斯科、特啟希 敦、柏林、普魯塞爾、倫 塞納、巴里、馬爾聖容、 羅馬	淋代——維那捷（太平洋 無着陸橫斷）	太維茂丁、冰洲、格林 蘭、奧太華、太捷華巴 歸還飛行（九月十七日 到着聖格來）
一〇、五三〇	三、九〇〇	七、三六〇	一七、五〇五
三	九五	二	六三
	二天、三時	四、〇〇	
容克司牛 奧五〇型	石川島B 三號	貝雷克	陶尼愛華
阿姆司脫郎、 西多來、瓊內、 脫八〇	西賴斯哈米司 一二〇	華斯 四二五	BMW六〇〇 （二具）

國際

一九三三年 四月三號	一九三三年 七月三號	一九三三年 七月三號	一九三二年 五月九號	一九三三年 四月六號
利塔稅 外數名 九機編 隊飛行	坡斯脫	巴坡爾 外五名 機編隊	勃來米 爾大附	瑪林司 衣爾斯 女士
希力奧巴力、比勒陀利 亞、李溫斯頓、沙士巴 立、詹姆遜、贊吉巴 達里薩蘭、贊吉巴	紐約、柏林、莫斯科、 納維西、林司、哈巴 羅夫司、飛亞巴司 愛脫孟特、紐約	羅馬、福斯丁脫、倫多 特林、雷克比、客多雷 克、芝加哥	漢爾西克、上海、京城 、東京	巴里、普林維齊、亞來 巴內、嵩西爾、加賴、東 河、上海、京城、東 京、四月二十三日到歸 還飛行五月十四日到着 巴里
三、〇〇〇哩	二四、九七	三		二六、〇九
	七日時分 七、六、四九		二〇	六
	二二、四二			
維克司多 利四架餘 五架	羅克希多 維克	聖華亞 型飛行艇	容尼克 久尼亞斯	法爾曼 一九〇型
	華斯 四八〇	衣沙太福來斯 克尼七五〇 二具	西多來瓊內脫 八〇	格內謨 三〇〇

國際

一九四三年 七月三十一日	一九四三年 六月三十一日	一九四三年 四月三十一日	一九四三年 五月三十一日	
遜格雷瓦	英皇家 空軍第 二〇二 (F B) 中隊	魯兵及 聖涅司 窩勒	英皇家 空軍第 二〇五 中隊	
羅撒司特、雷克亞未克 安麥克沙立克、葛德 塔、浦發格涅克、鄂大 瓦	馬泰、叙拉古、科佛、 雅典、羅德斯、塞普魯 司、海法、亞布却爾、 赫爾文、魯克索、瓦的 哈爾法、麥洛、亞特巴 拉、克士莫	達爾文—林普尼	新加坡、庫達脫、培脫 普林司色、馬尼拉、聖 馬格、香港、澳門、海 坊、圖梭、西貢、新加坡	那活貝、克七莫、瓦的 哈爾憲、亞遜
四、四〇〇	六、五〇〇	九、二四	四、〇〇〇	
		八、三時		
福斯摩斯	非耳里M 水上機 五架	雷奧帕摩 司	掃桑巴頓 飛船三隻	

一九三四年 八月九	亞黎 林德及 格	安別里柯—赫斯頓	三、七〇六		三、〇〇〇	三、六四三	一〇、〇〇〇	得哈斐蘭 「慧星」	齊普西—六型 (二具)
一九三四年 八月	爾柏 息發	格異甫 燾德—哥本哈根	六四〇		二〇、〇〇〇		四、〇〇〇	柏息發爾	
一九三四年 九月五	統掃 率羅氏	巴斯、聖拉、瓜達、喀拉、 聖拉瓦、烏達、浦爾、 、格利爾、阿拉哈、 、格爾普爾、浙地、 、巴格爾、仰光、墨吉、 、阿哈布、仰光、木曜、 、比能、新加坡、墨爾、 、古克坦、玻恩、比利、 、斯本、雪梨、墨爾本						勺特式 仰光號 飛船 三隻	
一九三四年 九月八	涅維 爾 斯 退 克						二〇、〇〇〇	密爾司式 「大鷹」號	大號齊普西 —三〇
一九三四年 十月三	卡司 及 勒 涅 司 窩	米爾登 哈爾、 巴格達、 新加坡、 達					一〇、〇〇〇	得哈斐蘭 「慧星」	齊普西—六型 (二具)

一九三四年 五月八日	一九三四年 二月四日	一九三四年 八月二日	一九三四年 八月二日	一九三四年 一月三日	一九三四年 二月二日
棧巴騰 女士	金斯福 特密 司與 泰羅	全上	詹姆斯 美洛 斯	莫理遜 夫婦	同右
林普尼—達爾文	比利斯本—蘇法—火魯 奴奴—奧克蘭	達爾文—克曼頓	環飛澳洲	米爾登哈爾—喀刺蚩	墨爾本、達爾文、新加 坡、阿拉哈巴、巴格達 、林普尼
10,000	七,350	九,124	八,000	四,030	三,000
14,131		八,九	五日 二時	三,一五 時分	日時分 三六四
				時分	一五,00
摩司	羅臨哩特 (牽牛星)	全上	得哈斐爾 —撲斯 摩司	得哈斐爾 「慧星」	同右
大號齊普塞		全上	大號齊普塞	齊普塞—六型 (二具)	同右

一九五二年 五月間	一九五二年 六月
福耳特 納克 遍遊 洲飛 行	孟買飛 行俱樂部 六名會員
茲林、索裴里、亞柏爾格刺德、爾 布、科尼、亞、柏爾格刺德、爾 貝、格達、亞、柏爾格刺德、爾 波、特、耶、大、馬、司、爾、哈、立 奈、賽、路、撒、冷、海、夫、拉 斯、堡、贊、吉、木、蒙、巴、賽 揆、普、坦、慶、柏、林、約、翰 撒、德、爾、班、依、利、薩、伯、港 爾、茲、巴、立、彼、布、洛、根、山、索 喀、士、木、馬、拉、哥、爾、周、巴 開、羅、盧、克、遜、亞、里、亞 薩、羅、尼、加、亞、力、山、大、里、亞 茲林、索裴里、亞柏爾格刺德、爾	孟買、哲瑟克、布什爾 社、安曼、巴格達、律巴 特、黎、里、喀、大、尼、亞 那、不、勒、斯、比、賽、馬、賽 利、昂、巴、里、赫、斯、頓
三、七、五〇	四、三、一〇
拔佳公司 之斯巴坦 式一號 者一號	摩 四架司
	齊 普 塞

國際

五九

<p>一九三四年 八月二</p>	<p>一九三四年 七月間</p>	<p>一九三四年 十月三</p>	<p>一九三四年 九月間</p>	<p>一九三四年 五月三</p>
<p>德機佩諾</p>	<p>考斯戴 地斯率 一分隊</p>	<p>洛涅斯感 科涅及感 來德柏 格波倫</p>	<p>洛涅科 感涅科</p>	<p>科多斯 與洛西</p>
<p>巴里—安南—西貢</p>	<p>科甫諾、哥本哈根、阿姆斯特丹、哥魯塞爾、倫敦、巴里、布魯塞爾、羅馬、烏第涅、維之納、布拉斯格、布達佩斯、莫斯科、科甫諾、基輔、莫斯科、科甫諾</p>	<p>米爾登哈爾、巴格達、阿拉哈巴、新加坡、達爾文、墨爾本</p>	<p>羅斯及極立斯—紐約</p>	<p>巴里—紐約</p>
<p>六、二〇〇</p>	<p>六、五、一四</p>	<p>二、三、五</p>	<p>二、六〇〇</p>	<p>三、二八〇</p>
<p>六、一〇、三五 日時分</p>				
		<p>時分 九、五</p>	<p>時分秒 二〇、三、五</p>	<p>時分 三、二、五</p>
<p>法爾曼</p>	<p>安波式 VI 三架</p>	<p>布甯</p>	<p>衛德爾威 廉士</p>	<p>布涅里 鄂單翼機</p>

國際

一九三四年 三月三十日	一九三四年 三月三十日	一九三四年 二月二十八日	一九三四年 二月九日	一九三四年 一月三十日
全上	馬格拉亞 克爾米亞 爾		立刻根 立刻根 客五人	柏米地 與莫爾及 機員三、 乘客三、
達爾文—墨爾本	登哈爾、哈爾、達爾文 （創輕飛機由英倫至澳洲紀錄）	伊的、刺巴特、哥倫 比赫、奧、達、克、 聖路德、內、加、爾、卡、 耶、釀、納、美、圖、格、脫、 馬、突、斯、伊、阿、爾、及、爾、	橫斷美洲—紐亞克	米爾登哈、巴格達爾、 阿拉哈巴、新加坡、達、 爾文、墨爾本
二、二九六	九、二三五	一、五〇〇	二、六〇九	二、三三三
二	五、半			
			九〇、三三	九〇、三三
全上	密爾斯式 「大鷹」	坡的茲 TOE式軍 用機廿八架	全上	達格拉斯
全上	大號齊普塞			

特 載

海底戰爭的利器——潛水艇

自歐戰告終後、迄今已足足有十六個年頭了、德國在此十六年來、雖被凡爾賽和約所束縛、全部、海軍、爲條約所限制、規定祇許維持少數軍艦、並不許再有潛水艇、可是事實上、德國又在那裏建造潛艇了、因此列強的目光、都注意到這一點、他們看到、在未來的世界大戰中、海底作戰的重要是含有十二分的可能性了、於是都亟亟於策劃擴張海上的軍備、如何去增加潛艇的速率、如何去增加潛艇的耐航力、如何去增設武裝、使潛艇在海面上、有充分禦戰的力量、這些、都成爲列強間今日因心焦慮、詳密策劃中的一個問題了、

我們試把當時歐戰期間、德國一種猛烈的小型潛艇、他在當時、發揮他作戰的能力、協約國的鱗鱗戰艦、和中立國的船隻、也不知被他摧毀了多少、可是和現在一比較、列強對於潛艇的發明、顯然有着驚人的進步、如法國的潛艇塞可夫號 (Surport)、船身長四百尺、可以說是現代全世界最大的一艘潛艇了、其戰鬥實力、足與一艘排水量三千噸的裝甲巡洋艦相等、船上裝有八吋口徑的砲二門、施放魚雷的管子十四個、而他對於海面上的武裝、也設備得非常完備、就是遇到了勁敵、也足以應付裕如其次如美國的兩艘姊妹艇「腦海爾」號 (Narwhal) 和「奈鐵羅」號 (Nautilus) 長三七一呎、排

水量二七三〇噸、各裝有六吋口徑的砲多尊、而和以上兩艘長度噸數相等的水雷艇「埃哥納脫號」(Agouti)、裝有六吋口徑的砲多尊、載有水雷六十枚、

在不久以前的海戰中、潛水艇的速率、在防禦他的敵人的使命、比較的只能在短距離的海岸線、發揮他的能力、而不能達到遼遠的行程、可是在今日、潛艇的速率大大的增加了、他足以跟着艦隊同時前進、担任攻擊或偵察的使命、而他的航行耐久力、很充分的可以橫渡大洋、在往來馳驅的行程中、不需要半途中增添燃料、要是在海面上、在不知不覺中、遇到了敵艦、他可以很敏捷地、立刻沉到水底安全的地位、而發揮他的能力了、

這是很可以把事實來證明的、列強對於海軍的戰備、都在緊張策劃發展他們海底的戰鬥力、不斷地增建最新式的潛艇、法國在最近幾年中、進展尤為迅速、他的潛艇的數目、和噸數、已占了全世界的第一位、美國的潛艇、在數字上是第二位、在噸數是列於第三、據美國華盛頓海軍情報處、發表的統計、各國的潛艇已經建造完成、和正在建造中者、數目和大概的噸數如下：

法國	一一一艘	一〇〇・〇〇〇噸
美國	九四艘	八三・〇〇〇噸
意國	七五艘	五二・〇〇〇噸
日本	七三艘	八八・〇〇〇噸
英國	六四艘	六四・〇〇〇噸

又從非正式報告、俄國正在建造中的潛艇有六十艘、每艘大概八〇〇噸、德國在建造中的所謂袖

珍潛水艇，一共二十八艘，每艘的噸數是二五〇噸到七五噸、

我們看了上文、對於列強擴充潛水艇實力的情形、可以得到一個概括的印象、而他們對於內部詳細的情形、是非常謹慎地保守着秘密、我們是無從得知的、最近英國當局特許去參觀一艘舊式的潛水艇——Tos——號、並且允許到甲板下面去巡禮一周、如推進機和施放魚雷的機構等等、就單是這舊式潛艇、他的設備的精密複雜、也夠人驚奇的了、

封鎖蘇彝士運河

國聯五國委員會之和解提案、意國議已決定拒絕、如意方不再提出對案、或提出對案而不為國聯所接受時、則對制裁、立即成一行動問題矣、在一切制裁步驟中、武力封鎖意與東非聯絡唯一孔道之蘇彝士運河、當為最有效者、封鎖蘇彝士之實施方面、涉及軍事、吾人姑置不論、茲就與此問題有直接關係之國際條約、綜述如次、

一 蘇彝士公司之組織及其權限

蘇彝士運河、原為法人得勒塞浦(Ferdinand de Lesseps)氏經手開鑿者、得氏組有公司、名為「蘇彝士運河國際航運公司」、於一八五六年由埃及總督(彼時埃及尚為土耳其帝國之一部)授以九十九年之租讓權、設總公司於巴黎、公司董事共三十二人、其中法人二十一名、英人十名(內有三名為政府指定者)、一為荷蘭人、英董數目雖較法董為少、但英股在全公司中佔決定的多數、該公司共收足八十萬股、英人佔有三五三、二零四股、為總資本百分之四四有奇、其他股東、多為國籍不同之私人投資者、無縱公司之權利、

依據埃及總督與「蘇彝士運河國際航運公司」間訂立之協定、運河本身為埃及領土之一部、公司並無任何政治權利、

二 蘇彝士運河之首次封鎖

封鎖蘇彝士運河

一八六六年公司方面正式承認埃及政府在不妨害航運範圍以內、有權警備並防禦蘇彝士運河、依據一八五六年租讓協定第十四十五兩條規定、公司有保持蘇彝士爲「中立的通過地帶」、准許一切商船航行之義務、但此項協定僅係訂立於埃及當局與公司之間者、對於第三者並無拘束力量、無論任何國家如與埃及之宗主國即土耳其帝國作戰、仍得轟擊蘇彝士運河、而不違反任何條約、因此之故、一八五六年以後、屢有人提議對該運河之航行自由、實行國際的擔保、俾免因部分的戰爭、而危及此縮較東半球交通之要道、此議尙未成熟、埃及突於一八八二年發生叛亂、英國乃倡國際合力干涉之說、但因法國猶疑不決、未果、數月後英國軍隊單獨駛入蘇彝士運河、鎮壓埃及暴亂、該運河亦於是時封鎖數日、此爲該運河之初度封鎖、

三 航運自由之國際的擔保

自此以後、國際擔保蘇彝士航運之呼聲日高、至一八八八年十二月十九日、乃由英、德、奧、匈、西班牙、法、意、荷、土、俄數國締結君士坦丁協定、以謀保障該運河之「獨立」、協定第一條稱：

「蘇彝士運河無論在戰時抑在平時、對商船或戰艦、應不分國旗之差別、永遠任其航駛、簽字各國據此同意、無論在戰時抑在平時、不得干涉此運河之自由的使用、

此運河永遠不得依任何權利遭受封鎖、」

又該協定第四條規定：本運河「即在戰時亦應保持公開航行、甚至對於交戰國之戰艦」、亦不得加以阻止、簽字國並同意：在運河以內及其口岸外三哩之半圓徑內、不得有一戰爭或敵對行爲之權利

「一、縱使土耳其帝國爲交戰國之一、亦須受此限制、又該協定內規定、運河內航行自由之担保、由各簽字國駐在埃及之代表監視之、運河之防禦應首由埃及執行、如埃及缺乏必要之能力時、得請土耳其援助、土耳其「在必要時得與各簽字國協商此事、」

四 英國之保留與航運自由之實例

惟英國在此協定中、附有重要保留、即凡國際保證步驟中與「埃及現時之過渡的乃至特殊的情況不適宜」、以及涉及英國在埃及之利權之處、一概保留其同意、

一八八八年以後、屢次戰爭均未影響蘇彝士運河之航行、不得謂非君士坦丁協定之賜也、美國與西班牙交戰時、兩國戰艦曾通過運河、未受阻止、一九零四—零五年、英國竟許俄艦通過該運河、擊其同盟國之日本、一九一一年意土戰爭、埃及彼時雖在名義上仍爲土耳其之一部、仍未禁止意國戰艦、通過運河、

五 歐戰期內英國對蘇彝士運河之監守

蘇彝士運河之法律地位、因埃及統治之變化、而發生相當之動搖、一九一四年八月十五日、埃及政府發表宣言、授權英國軍事當局得在埃及境內任何口岸或內地作戰、當時歐戰甫經爆發、英國陣線、極度緊張、駐埃英軍總司令、當於埃及政府宣言之後、即頒令禁止任何敵艦通過蘇彝士運河、一九一四年十一月五日英國與土耳其啟釁、彼時土耳其雖名義上仍爲埃及之宗主國、但英軍已先行派兵佔領

塞埃及、英國於是年十二月、復藉口戰端啟自土耳其、而宣布埃及爲英之保護領、蘇彝士運河立即實行戒嚴、英國海軍在運河以內及口岸三哩之半圓徑內施行檢查權、無論任何國家之船隻、均須受其檢查、其理由係謂「携有炸藥之船隻通過運河時、或可炸燬運河、破壞其交通」云云、實際則爲變象之封鎖也、

六 戰後蘇彝士之法律地位

在歐戰期內、關於英國是否有權實施封鎖蘇彝士運河問題、曾發生激烈爭論、顧因關心此項爭論者、大都爲一八八八年協定之簽字國、彼等此時正忙於武力角逐、對於法理上之爭論、並未過分重視、大戰以後之各項和約、對於戰敗各國壓迫備至、但對於德、奧、匈、土所參加之一八八八年協定、仍認爲有效、惟上述各國均承認將一八八八年協定中付與埃及政府之特權、移與英國、同時戰後約條亦承認埃及爲英國之保護領、故英國儼然成爲蘇彝士運河之主人翁矣、

惟土耳其關於英埃法定關係、在洛桑條約中、僅宣布放棄「在該約所劃界限以外之一切領域內的任何權利」、至因其他條約承認埃及爲英保護領一事所引起之問題、須另行磋商條約解決之、磋商方式由有關各國決定、但所謂「有關各國」、究指英埃兩國、抑指所有一八八八年協定之簽字國、則未言明、因之嗣後從未關於此點、進行任何磋商、

七 英國對蘇彝士運河之特權問題

一九二二年、英政府對埃保護權、即告終止、英方宣布埃及爲一「獨立自主之國家」、但對於以下各點、則保留英方之絕對自裁權、

一、英國在埃及設置之交通工具的安全、二、埃及對於一切外國直接或簡接的干涉或侵犯之防禦、三、埃及境內外人及少數民族權益之保障、四、蘇丹境內外人及少數民族權益之保障、據此、蘇彝士運河亦在英國自裁權以內、自可視爲當然之事、

惟埃及對於英國上述各項保留、始終未予承認、且自其主權恢復以後、從未對於英國保護蘇彝士運河之要求、明白接受、在理、蘇彝士運河既爲埃及領土之一部、埃及又已恢復主權、且未將運河防禦權讓渡與英、縱有戰敗國對英國特權承認之實言、英國如欲封鎖蘇彝士、在破壞埃及主權一點上、仍應認爲非法也、

八 國聯盟約解決一切矛盾

但此處有一要點、即埃及既非一八八八年協定之簽字國、又非國聯會員國、一八八八年協定固定全爲保證蘇彝士運河永久航行之自由而訂立者、但此協定如有與國聯盟約牴觸之處、究應以何者爲依據乎？據盟約第二十條規定、國聯會員國間之一切條約義務或其他諒解、如與盟約之規定相違背時、概歸無效、各會員國在第二十條規定下、有立即採取必要步驟、解除以前締結而與國聯盟約相違背之一切義務的責任、

因此、國際法學家之意見、僉認國聯如執行第十六條規定、對於其確定爲侵略者之國家、實行封

鎖蘇彝士運河時、雖與一八八八年協定相違背、但仍應以國聯盟約為根據、而斷然實行之、復次、所有一八八八年協定簽字國均為國聯會員國、如彼等堅持一八八八年協定、與國聯盟約對立、從而阻止國聯實行「制裁」時、則又為根本背叛會員國應有之義務矣、

在另一方面、意大利對於蘇彝士運河封鎖、尚可告訴於海牙國際法庭、請求公斷、海牙法庭亦或將判決英埃間之特殊關係、為缺乏法律根據者、但英國在一九二二年之聲明中、曾保留其權利、宣稱彼與埃及之關係、任何第三者均無權過問、

九 實際封鎖不成問題

以上引證之各種法律根據、要亦不外依「英國如對蘇彝士運河實行封鎖是否合法」問題而發生者、如國聯獲得會員國一致之贊同決定對意制裁、而實施封鎖蘇彝士運河時、唯一一致之問題、僅為意大利可否訴諸一八八八年協定、提出反對而已、在實際上如上所指、國聯盟約對於一切與其牴觸之條約有否決効力一點、固可解決一切疑難、但如真正實行對意制裁、在具體的執行步驟上根本即不致引起何等法律問題、何以故？茲請介紹國際新聞彙報(Bulletin of International News)最近關於此項問題之論述一段如次、

「封鎖蘇彝士運河、當然包含執行此種封鎖之能力、封鎖既須由國聯宣布為一種對於侵略者之「制裁」、則執行此種制裁、必具有在紅海及地中海作戰之充分準備、如具有此種準備、實即無須違反一八八八年協定、亦可限制侵略國之戰艦通過蘇彝士、其法甚為簡單、祇在該運河入口

之三哩限制以外、將戰艦排成一長陣、即可達到封鎖之目的、然則唯一問題、與其謂爲禁止被制裁國之軍艦、通過蘇彝士運河、勿寧謂爲防止其軍艦接近河口、反較實際也、在此種情形下、一切法律上問題、均無發生之可能矣、

總之、關於蘇彝士運河之封鎖、在法律上究爲不成問題之事、最重要者、厥惟兩點、第一、國聯決定何國爲侵略者、第二、採取何種「制裁」方法以挫抑該國之侵略、假使國聯會員國決定之「制裁」方法爲對侵略國施行封鎖蘇彝士運河時、彼等儘可在蘇彝士運河入口三哩以外、阻止敵艦接近、即不至引起任何法律上之糾紛矣、