

14.5-137



1200600209952

14.5
137



始



IT 4A1

14.5
137

昭和二年四月

航空資料

第五號

遞信省航空局

ハ 局 寄 贈 本

一 本資料ハ内外ニ於ケル航空ニ關スル事項ヲ輯録シ執
務ノ參考ニ供スルモノトス

一 本資料ノ多クハ曩ニ航空旬報ニ掲載シタルモノナル
モ閱覽ノ便宜ノ爲各事項別ニ輯録シ印刷ニ附シタル
ニ止マリ之ヲ公刊スルノ趣旨ニアラス



昭和七年四月



遞 信 省 航 空 局

目次

一 各國航空路設定計畫	一頁
第一 獨逸ノ東亞航空計畫	一頁
同別報	五頁
第二 東亞弗利加ニ於ケル航空路設定	六頁
第三 桑港「ホノルル」間飛行計畫	九頁
第四 布哇ニ於ケル民間航空會社創立	一〇頁
第五 桑港經由羅府沙市間飛行郵便開始計畫	一一頁
第六 市俄古通過郵便及商用飛行新計畫	一三頁
第七 紐育「ハヅアナ」間飛行郵便及客用飛行計畫	一五頁
第八 「イルクーツク」「ヤクーツク」及「トフタムイン」間航空路設定案	一五頁
第九 米支合辦ノ航空會社ノ航空路計畫	一六頁
二 各國定期航空路ノ開始	一七頁
第一 埃及印度間航空路開始	一七頁

二

同別報……………二四頁

第二 「コルシカ」島「ヂュニス」間航空路開始……………二六頁

第三 「イルクーツク」「ヤクーツク」間飛行ト「ヤクーツク」沿岸航路探險……………二六頁

第四 「ロスアンゼルス」市ト米國東部都市間飛行郵便開始……………二七頁

第五 「クリーブランド」及「ルイズヴィル」間航空交通開始……………三〇頁

第六 「アルゼンチン」「ウルグアイ」兩國間定期飛行郵便開始……………三〇頁

第七 紐育「ポストン」間空中飛行郵便開始……………三三頁

第八 「ウエルフネ、ウジンスク」庫倫（「ウルガ」）間定期飛行開始……………三三頁

第九 「ウエルフネ、ウジンスク」庫倫（「ウルガ」）間航空ノ近狀……………三五頁

第十 西貢「サヴァンナケ」市間空中旅客及飛行郵便開始……………三五頁

三 各國航空事業概況……………三七頁

第一 歐洲大陸諸國ノ空中輸送大要……………三七頁

第二 英帝國航空路會社ノ營業狀況……………三六頁

第三 獨逸二大航空會社ノ合併……………四一頁

第四 最近ニ於ケル露國航空界ノ發展……………四九頁

第五 米國商業用飛行概況……………五三頁

第六 米國飛行郵便ノ實況……………五五頁

第七 米國航空業ノ發達……………五七頁

第八 米國民間航空發展計畫……………七四頁

第九 米國一九二六年商業航空法……………七五頁

第十 最近十ヶ年間ニ於ケル米國航空機工業界ノ概觀……………九一頁

第十一 支那飛行界ノ沿革及現狀……………一三五頁

第十二 支那ニ於ケル航空事業概觀……………一三七頁

第十三 倫敦「ケーアタウン」間往復飛行……………一三〇頁

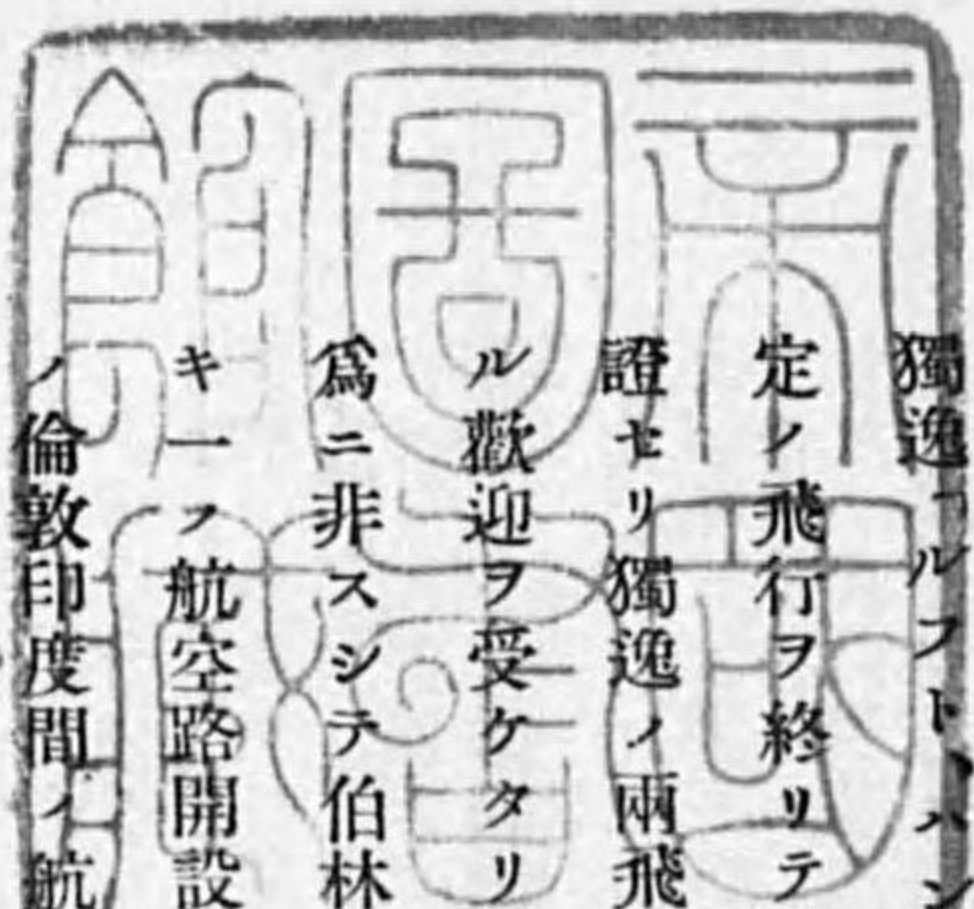
第十四 「コプハム」ノ訪濠飛行……………一四三頁

第十五 西國飛行機ノ南米訪問飛行……………一四六頁

三

一 各國航空路設定計畫

第一 獨逸ノ東亞航空計畫



獨逸ノ飛行會社ノ二飛行機ハ昨年七月二十三日柏林發西比利亞ヲ經由シ北京ニ至ル豫
定レ飛行ヲ終リテ同年九月二十七日無事柏林ニ歸著シタルカ右北京遠征飛行ハ獨逸技術ノ大成功ヲ立
證セリ獨逸ノ兩飛行機ハ歐露ニ於テモ將又支那ニ於テモ燃ユルカ如キ歡待ヲ受ケ諸官憲ヨリモ鄭重ナ
ル歡迎ヲ受ケタリ
ルフト、ハンザ」會社カスカル莫大ナル費用ヲ要スル遠征ヲ敢行セルハ單ニ宣傳ノ
爲ニ非スシテ柏林北京間定期航空開始ヲ目的トセルハ勿論ナリ之ニ依リ獨逸ハ當然世界線ト稱シ得ヘ
キ一フ航空路開設ノ先鞭ヲツケタルモノナリ該線ニ相對立スルモノトシテハ近ク成立セントスル英國
倫敦印度間ノ航空線路アルノミ」外蒙古ノ政治狀態ニ煩ハサレ今回ノ獨逸飛行家ハ「ゴビ」ノ沙漠ヲ
越ユル直通路ヲ選フコト能ハスシテ哈爾濱、奉天ヲ經テ大迂回ヲ爲スノ要ニ迫ラレタリ然レトモ定期
航空ノ開始ニ當リテハ直通路ニ依ルヘキコト勿論ニシテ其ノ場合ノ航空路ハ左記諸都市ヲ通過スルモ
ノナリ即チ「ベルリン」(Berlin)「ケーニヒスベルグ」(Königsberg)「ロヴノ」(Kovno)「スモレンスク」
(Smolensk)「モスコウ」(Moskau)「カサン」(Kasan)「ニコホルドロウスク」(Swerdlowsk)「シムガ

ン」(Kurgan)「ペトロパヴロフスク」(Petropavlovsk)「オムスク」(Omsk)「タタルスタン」(Tatarak)
 「カインスク」(Kainsk)「コピヤン」(Kopywan)「ノボシリスク」(Novo-Sibirsk)「トムスク」(Tomsk)
 「マリジンスク」(Marizinsk)「アチンスク」(Atschinsk)「クラスノヤルスク」(Krasnojarsk)「カンス
 ク」(Kansk)「ニミネウインスク」(Nischno-Winsk)「ツラン」(Tulan)「シマ」(Sima)「タツリク」
 (Kutalik)「イルクツク」(Irkutsk)「バイカル湖」(ウエルクネウジンスク)「Werchneudinsk)「トロ
 イツク、コサンスク」(Troizik-Kossansk)「キヤフタ」(恰克圖)「賣買城」(ウールガ)「Ulgai)「ウホ」(ウホ)「砂漠
 (才壁砂漠)「蒙支國境」(ドルマ)「Durma) 北京ナリ右定期航空ニ關シ露國政府トノ豫備交渉ハ既に
 開始セラレ露國側ハ主義トシテ獨逸ノ計畫賛同ニ傾キ居ルモ正式交渉ハ來ル冬期ニ開始セラルヘシ雙
 方共本問題カ來春迄ニ解決ヲ告ケ假令小規模ニテモ兎モ角來年夏季ニハ右交通ノ開始セラレ得ルコト
 ヲ希望シ居レリ

航空營業實施ニ際シテハ全航空路ヲ分割シテ三會社ニ分屬セシムルノ必要アルヘシ即チ露國々境迄ノ
 企業經營ハ獨逸人ノ手ニ歸スヘク全線ノ約七分ノ五ハ露國ノ領土上ヲ通過スルモノナルカ之ニ關シテ
 ハ獨露共同ニテ一會社ヲ設立セラルル豫定ナリ尤モ各部分共相互間密接ニ協力スルノ義務アルコト勿
 論ナリ獨露支三國協力シテ單一ノ會社ヲ作ルコトハ莫斯科北京ノ關係險惡ナルカ爲不可能ナリ又假令
 露支間ノ紛争ニシテ間モ無ク治マリ兩國ノ關係著シク改善セラルルコトアリタリトスルモ尙常ニ右ノ

如キ國際會社ニ有害ナル影響ヲ及ホス紛議ノ發生ヲ豫期セサルヘカラス此ノ合理的根據ヨリスルモ斯
 ク分割スルコト必要ナリ而シテコノ方法ニ依ル解決カ如何ナル方面ニ於テモ困難ニ遭遇スルコトナキ
 ハ之ヲ豫斷シ得ヘシ

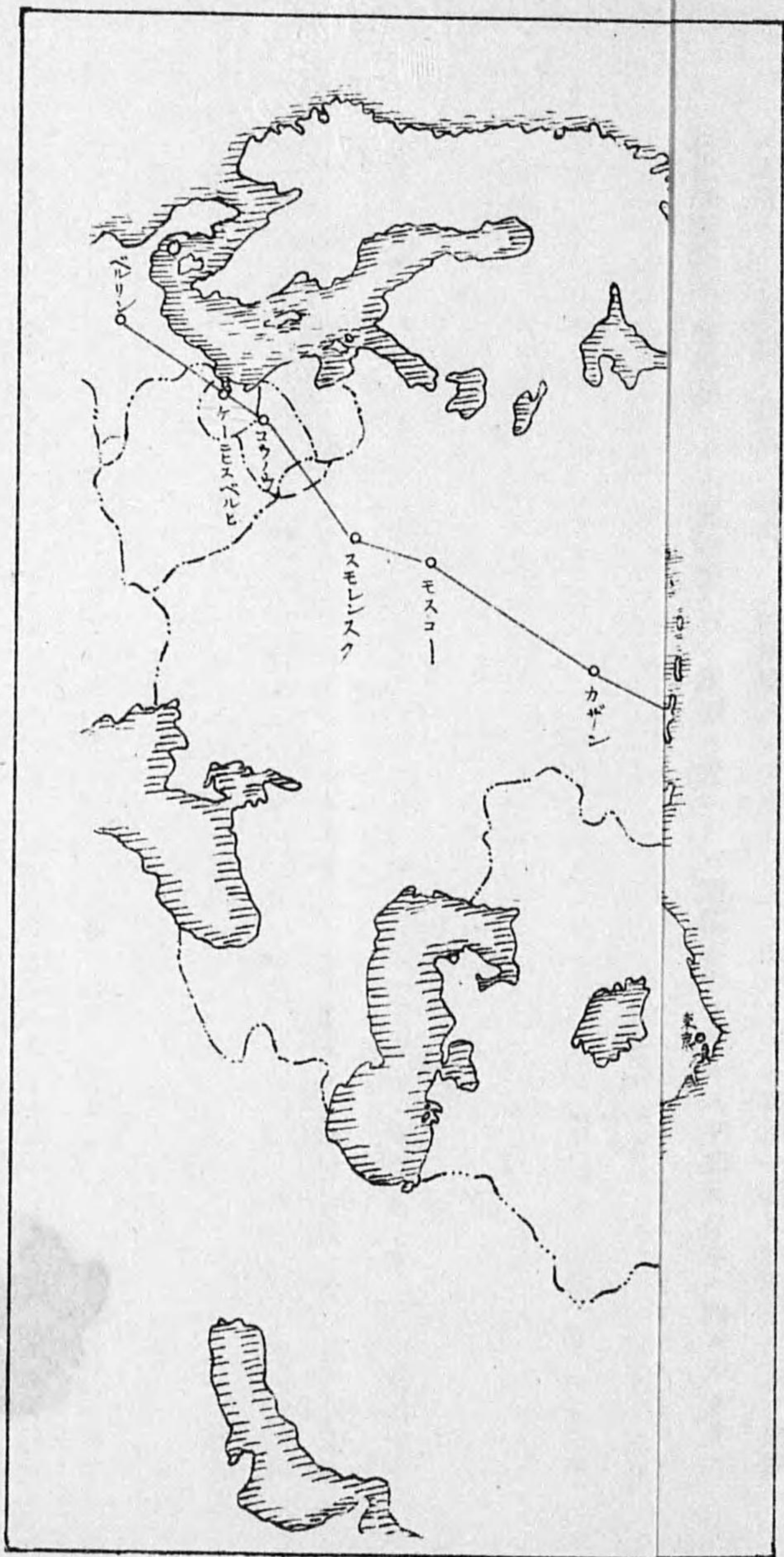
獨逸朝野一般カ廣ク斯ル航空線路ノ意義ヲ明瞭ニ知ルコトハ極メテ重要ナリ戰前東亞ニ於ケル獨逸
 ノ商業上ノ利害關係ハ極メテ大ニシテ一九一三年ニハ獨逸ヨリ東亞ニ對シ日々八百基瓦ノ郵便物ノ發
 送アリ内六百基瓦ハ信書殘二百基瓦ハ印刷物ニシテ小包ノ往復モ之ニ準シテ著シキ量ニ達シタリ獨逸
 及露國カ支那ニ向フ旅行路ニ對シ如何ナル利害ヲ感スルカハ戰前滿員ノ急行列車カ毎週四回西比利亞
 鐵道ノ兩端ニ向ヒ走リタル事實最良ク之ヲ證ス世界戰爭ハ獨逸ノ東亞貿易ヲ中斷シ且其ノ關係ヲ破壞
 シタリ獨逸商人カ非常ナル困難ノ下ニ東亞貿易ヲ再開セルハ斯ノ數年來ノ事ナリ然レトモ獨逸ノ競爭
 國殊ニ米國カ一步先シテ東亞市場ニ現ハレタルヲ以テ獨逸カ日支兩國ニ於テ多クノ取引ヲ失ヒタルコ
 トハ今日既ニ公知ノ事實ナリ斯クテ伯林、北京間ノ航空路開設ハ獨逸商人及獨逸全工業ノ爲メ殆ト評
 價シ難キ大ナル價值ヲ有スルモノナリ如何トナレハ獨逸商人等ハ之ニ依リ勝算ヲ以テ競争場裡ニ立チ
 得ヘケレハナリ

時日ノ節約ニ付一言セムニ歐亞ノ交通ハ鐵道ニ依ルトキハ十七日海路ヲ選フトキハ數週間ヲ要スルカ
 航空路ニ依ルトキハ晝間飛行ノミニテ僅カ五日間ヲ要スルノミニ一年半乃至二年後ニハ夜間飛行モ可能

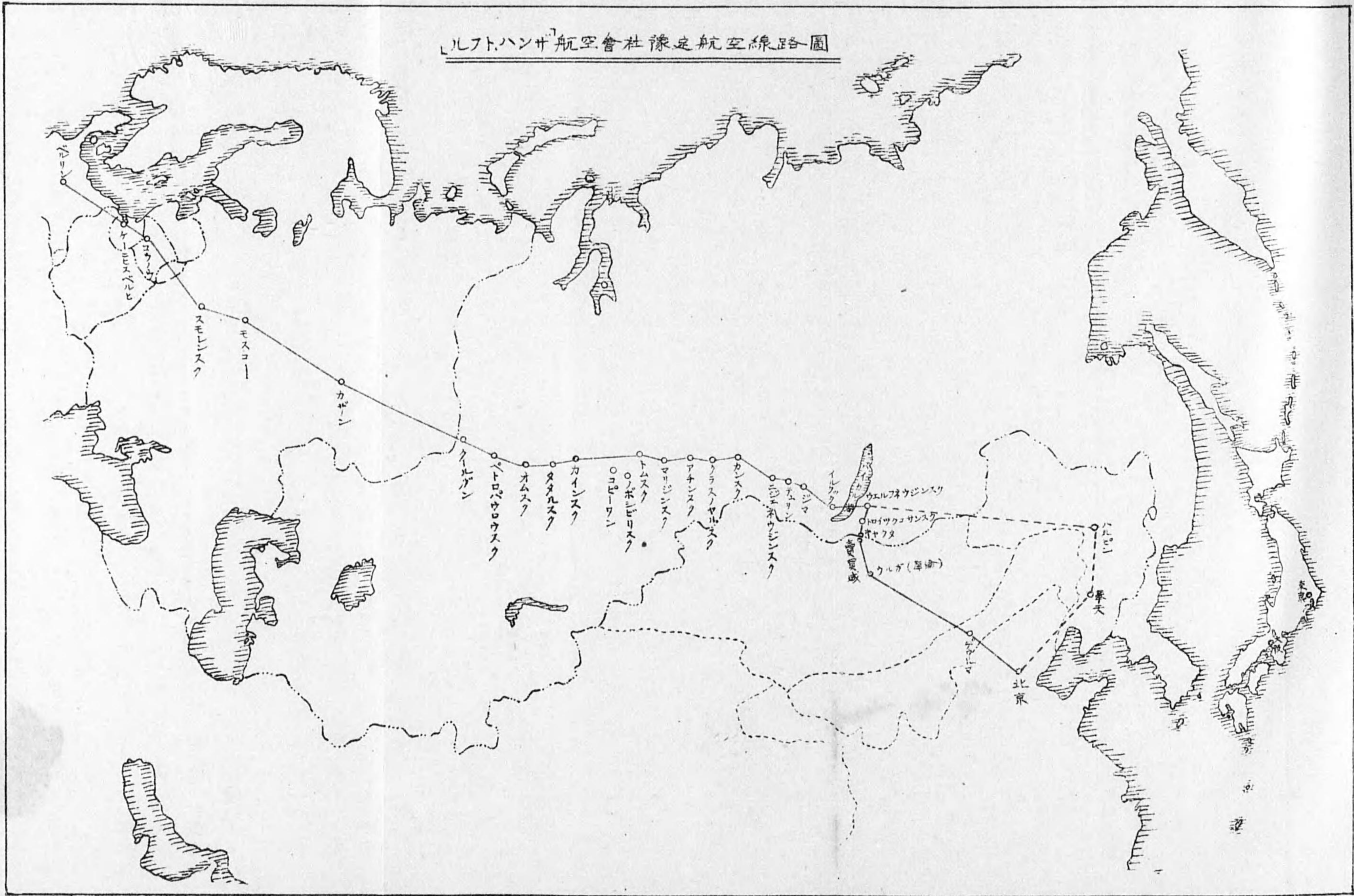
ナルニ至ルヘキヲ以テ伯林、北京間ヲ三日間ニテ飛行シ得ルニ至ルヘシ歐亞兩方面ニ對シ一週二回乃至三回ノ直通飛行ヲ爲スタメニハ會社ハ差當リ約十臺ノ飛行機隊ヲ有セサルヘカラサルカ毎日一回飛行ヲ爲シ得ル迄漸次擴張シ得ヘシ二十乃至三十箇ノ寢臺ヲ具備スル巨鳥カ日夜伯林、北京間ヲ彼此飛往スルノ日ハ最早決シテ遠キニアラスクテ初メテ此ノ企業ハ營業上ノ見地ヨリスルモ亦利益アルモノトナルヘシ

航空線路ノ發達ハ其ノ運賃ヲ同一區域ノ鐵道一等寢臺料金ニ比シ著ク高價ナラサル點迄低減シ得ルヤニ繫ル伯林、北京間ニ於テ十二日乃至十五日ノ旅行日數ヲ節約シ得ルヲ以テ鐵道運賃ノ倍額ヲ徵スルモ不當ニ非スト云フ者アラムモ此ノ場合ニハ旅客カ急行列車ノ寢臺ニ在ルト同様ニ感シ得ル程度ノ設備ヲ爲ササルヘカラス此ノ目的ヲ達成スルコトハ東亞線ノ如キ世界線ノ經營者ノ爲スヘキ責務ナルコト勿論ナリ

新航空路ハ旅客及ヒ郵便物ノ運送ニ關シテノミ意義アルニ非シテ貨物運送ノ安全ヲ増スモノナリ唯貨物運送ニ關シテハ費用モ相當多額トナルヲ以テ一定ノ限界アリ貨物飛行機ハ一時間百基米突ノ最低速度ニテ足り從テ旅客運送ノ場合ノ如ク快速力ノ爲メ要スル高キ費用ヲ節約シ得ルノミナラス又旅客飛行機ノ場合ト異リ時間ヲ正確ニ守ルヘキ拘束ヲ受ケスト雖モ尙特ニ貴重ナル物品運送ノ場合ニ於テノミ其ノ利益ヲ擧ケ得ヘシ從テ飛行機運送ノ目的物トナルヘキモノハ金、銀、白金、貴石、西比利亞産



ルフト・ハンザ航空會社豫定航空線路圖



コト勿論ナリ
 新航空路ハ旅客及ヒ郵便物ノ運送ニ關シテノミ意義アルニ非スシテ貨物運送ノ安全ヲ増スモノナリ
 唯貨物運送ニ關シテハ費用モ相當多額トナルヲ以テ一定ノ限界アリ貨物飛行機ハ一時間百基米突ノ最
 低速力ニテ足り從テ旅客運送ノ場合ノ如ク快速力ノ爲メ要スル高キ費用ヲ節約シ得ルノミナラス又旅
 客飛行機ノ場合ト異リ時間ヲ正確ニ守ルヘキ拘束ヲ受ケスト雖モ尙特ニ貴重ナル物品運送ノ場合ニ於
 テノミ其ノ利益ヲ擧ケ得ヘシ從テ飛行機運送ノ目的物トナルヘキモノハ金、銀、白金、寶石、西比利亞産

ノ高價ナル毛皮類、非常ニ高價ナル機械類ニシテ鐵道運送ニ依ルトキハ破損シ易キ物腐敗シ易キ藥劑及化學用藥品、奢侈品タル小間物類(右ハ露領ニ對シテハ問題トナラザルモ支那及日本ニ向クルナリ高價ナル果物及食料品ナリ此ノ貨物運送カ如何ナル程度迄發達スルヤハ今後ノ實際ニ徴スルノ外ナシ例ヘハ「カピアール」(魚卵ノ鹽漬)運送ノ爲メ冷蔵設備ヲ有スル特別ナル飛行機ノ建造ノ如キハ之ヲ想像スルニ難カラス露國ハ固ヨリ目下計畫中ノ新線ニ對シ極メテ大ナル利益ヲ有ス(其ノ一部ハ獨逸ト共同ノ經濟的利益ノ下ニ置カル)加之露國ハ之ニ依リ其ノ廣漠タル版圖内ニ於テ一ノ快速ナル交通機關ヲ得ル譯合ニシテ獨リ露國ノ經濟界ノ爲メ意義アルニ止マラス、亦露國官憲相互間來往ノ爲メ極メテ重要ナルモノナリ右ハ歐露トハ唯一ツノ西比利亞鐵道ニ依リ聯結セラルル大西比利亞アルニ思ヒ到ラハ云ハスシテ明カナルト同時ニ支那カ此ノ線ニ依リ大ナル利益ヲ受クヘキコトハ勿論ナリトス

特ニ重要ナルハ此ノ世界線カ尙著シク擴張シ得ルコトナリ例ヘハ後日此ノ線ヨリ「レナ」地方金產地等ニ支線ヲ設ケ得ヘシ、又他ノ一線ハ Wschmendinsk ヨリ分岐シテ哈爾賓、浦鹽ヲ經テ東京ニ至ルヘシ支那内部ニ在リテハ北京、青島、上海、香港、南京、重慶トノ連絡ヲ完成シ得ヘシ比律賓、佛領印度支那及ヒ蘭領印度ト聯絡シ又印度ノ南ヲ經テ英國ノ印度線ト會合スルコト亦不可能ニ非ラス

同 別 報

最近ノ情報ニ依レハ獨逸「ルフト、ハンザ」飛行會社ニ於テハ前回其ノ訪支飛行ノ好成績ナリシニ鑑ミ

昭和二年ヨリ獨支間ノ定期通商飛行開始ノ計畫ヲ樹テ獨逸政府ハ之ニ讚助ノ意嚮ニテ既ニ駐獨支那公使ニ開談シタル外駐支並駐露ノ各自國公使ニ對シ其ノ中繼飛行場等ニ關シ交渉開始方電訓セル趣ナリ

第二 東阿弗利加ニ於ケル航空路設定

東阿弗利加ニ航空路ヲ設定スル目的ヲ以テ試験的飛行ヲ爲スコトニ關シ「スダン」(Sudan)、「ウガンダ」(Uganda)、「ケンヤ」(Kenya)ノ三官憲ト「ノース、シー、エーリアル、アンド、ゼネラルトランスポート、コムパニー」(The North Sea Aerial and General Transport Company)トノ間ニ協議成立シ來ル十二月「カルトゥム」(Khartum)、「キスム」(Kisumu)間ニ右試験飛行ヲ實施スルコトニナリタル趣大正十五年六月三日及同八月十四日「タイムス」ニ掲載セラレタルカ其ノ要領左ノ如シ

一、航空路「カルトゥム」(Khartum)、「キスム」(Kisumu)間約壹千四百哩乃至壹千六百哩(實際ニ採用セラルル航空路ノ如何ニ依リ距離ニ多少ノ差異アルヘシ)

右航空路ハ交通設備不完全ニシテ其ノ通過ニ多大ノ時間ヲ要スル「スダン」(Sudan)、「ウガンダ」(Uganda)、「ケンヤ」(Kenya)ノ空中ニ設定セラルルモノナリ從來「カルトゥム」(Khartum)ヨリ「レジャフ」(Rojaf)ニ至ル唯一ノ通路タル河水ニ依リテ旅行スルニハ約十四日ヲ要シタルカ航空機ニ依ルトキハ二日ヲ以テ足ルヘク本航空路成功ノ曉ニハ英本國ト東阿弗利加トノ交通ニ要スル日數ハ約十日ヲ短縮シ其ノ結

果倫敦ヨリ「カルトゥム」(Khartum)ヲ通過シ「キスム」(Kisumu)ニ至ル旅行ニ要スル日數ハ十二日乃至十四日ヲ以テ足ルヘシト云フ本航空路ハ將來埃及ヨリ南阿ニ至ル航空線路一部ト成ルヘキモノナルモ差當リ本航空路ノミヲ研究シ東阿ヨリ埃及ニ至ル線ハ將來ニ之ヲ委スルモノトス今後若シ「カイロ」(Cairo)、「カルトゥム」(Khartum)間ノ線路設定セラルルトキハ倫敦「キスム」(Kisumu)間ノ日數ハ更ニ二日ヲ短縮シ得ヘシ英國海軍省ニ於テハ本航空路ハ埃及、印度間ノ線ニ次ク重要ノモノナリトノ意見ヲ表明シ居レリ

二、試験飛行ニ要スル費用

本試験飛行ニ要スル費用トシテ「ウガンダ」(Uganda)及「ケンヤ」(Kenya)政府ヨリ各二千五百磅「スダン」(Sudan)政府ヨリ二千磅ノ補助金ヲ支出シ「ノース、シー、エーリアル、アンド、ゼネラルトランスポート、コムパニー」(The North Sea Aerial and General Transport Company)ヨリ四千磅ヲ醸出ス英國海軍省ニ於テハ本試験飛行ヲ重要視スルモ補助金ハ之ヲ支出セス

三、試験飛行ノ内容

「カルトゥム」(Khartum)ヨリ「キスム」(Kisumu)迄及「キスム」ヨリ「カルトゥム」迄各十二回ノ飛行ヲ爲スモノトス右飛行ハ本年十二月ニ開始シ六ヶ月内ニ完了ノ豫定ナリ但シ當初ハ單ニ準備飛行ニ止メ航空路ノ研究ヲ爲スモノトス

四、飛行家

「ノース、シー、エーリアル、アンド、ゼネラルトランスポート、コムパニー」取締役ナル Captain T.A. Gladstone 及他ノ一名ノ操縦者「ロット」本飛行ノ任ニ當ル

五、航空機

「プリストル、ジュビター、エンジン」附 D.H. 50 水上航空機

六、本航空路ノ商業的價值

本航空路カ英帝國ノ聯絡ノ爲重要ナルハ既述一、ニ明カナルカ商業上ノ價值モ亦尠カラス現在十四日ヲ要スル「カルトウム」(Khartum)「レジャフ」(Rejaf)間ノ交通カ二日ニ短縮セラルルコト前述ノ通ナル處「レジャフ」ハ近隣境白耳義領「コンゴ」(Congo)ノ交通上ノ中心地「アバ」(Aba)ニ聯絡シ「アバ」ハ鑛業ノ中心地「モト」(Moto)及「キト」(Kio)ニ連絡ス又本路ノ南端ハ「グイクトリア」湖ヲ控ヘ同地方要衝ノ地點ナリ故ニ「アバ」ヨリノ貨物「ウガング」(Uganda)「ケンヤ」ニ於ケル貨物「カルトウム」「キス」間ノ通過貨物及地方的貨物ヲ吸收シ貨物ノ不足ヲ感セラルヘシ「ノース、シー、エーリアル、アンド、ゼネラルトランスポート、コムパニー」ノ新會社タル「アラツクバーン、エイロプレーン、コムパニー」(The Blackburn Aeroplane Company)ニ於テハ同地方ニ航空路ヲ常設スル目的ヲ以テ復數ノ「エンジン」ヲ有スル全金屬製水上航空機ノ設計ヲ企圖シツツアリ右航空機ハ餘儀ナキ着陸ノ危険ヲ除

去シ「ホワイト、ナイル」(White Nile)ヲ離レ直接ニ目的地ニ向ヒ交通スルコトヲ可能ナラシメ距離ヲ短縮スルト共ニ(註)一機ニ付三千封度又ハ之ヨリ以上ノ貨物ヲ搭載シ收支相償ハシムルコトヲ得ヘシ

(註) 本試験飛行ニ於テハ航路ハ大體「ホワイト、ナイル」ニ沿フ豫定ナリ右ハ着水ノ必要ヲ慮リタル結果ナルモ着水(又ハ着陸)ノ必要ナキ場合ニ於テハ目的地ニ向ヒ直線飛行ヲ爲シ距離ヲ短縮シ得ヘシ

第三 桑港、ホノルル間飛行計畫

「ナショナル」飛行協會桑港支部ハ昭和二年一月十日ノ月例會ニ於テ桑港「ホノルル」間ノ無著水飛行ニ關スル計畫ヲ決定シ之ヲ新聞紙上ニ發表セル處之ニ依レハ本計畫ハ單ニ「スポーツ」トシテ試ミラルヘク先ツ操縦者トシテ多年ノ經驗アル「ヴァンス」ナル者ヲ擧ケ飛行機ハ先年「スミス」大尉カ世界一週ニ用ヒタル「ドクラス」型ノ復葉機ヲ用ヒ桑港「ホノルル」間二千三百八十哩ヲ平均一時間百哩ノ速度ニテ約二十四時間ニ飛行シ桑港ヲ正午ニ出發シ「ホノルル」ヘ翌日正午ニ到着ノ筈ナリト云フ尙途中不時ノ障礙又ハ故障等アル場合ノ對應手段トシテ機底ニ小平底船ヲ取付ケ飛行機カ暫時水面ニ浮フ工夫ニシテ又無線電信機ヲ大小二臺備付ケテ何レカ一方使用シ得ル手筈ヲ講スヘシト云フ但シ飛行實施期日ハ未定ナルモノノ如シ

第四 布哇ニ於ケル民間航空會社創立

布哇群島ノ貨客及郵便物ノ運搬ヲ目的トスル民間航空會社創設ノ計畫ハ數年以來「ホノルル」有力者ニ於テ數々討議セラレ重ナル官民ハ陸海軍ノ要路ト相呼應シテ公會ノ席上ニ或ハ新聞上ニ創立ノ必要ヲ唱道スル所アリシモ時機未タ熟セス在舊今日ニ至リ居リシ處今回左記ノ三會社ハ殆ト相前後シテ創立計畫ヲ發表スル所アリタリ即第一ハ「ホノルル」航空會社ト稱シ大正十五年十一月二十三日當該政府ヘ其組織及役員ノ登錄ヲ了シタルカ社長トシテ斯界ノ熱心ナル研究家國民軍中尉「ロード」ヲ選舉シ居レリ飛行開始期ハ未定ナルカ「オアフ」島ノ西海岸「ハレイワ」ヲ基點トシテ各島間ノ貨客及郵便物ノ定期運輸ヲ爲スヘクJ.第六號式機二機ヲ使用スルコトニナリ居レリ而シテ同社長ハ設備ノ最良ナルト機體ノ頑強、航續力ノ優秀ノ稱アル「ニューヂェーシー」州「フオカー」航空會社ノ範ヲ採用スルタメ同年十二月十五日ヲ以テ同地ニ向ケ出發セリ

第二ハ名稱未定ナルカ當地旅行會社ヲ經營スル「ルウイス」ナルモノノ獨立經營ニシテ同氏ハ過般米大陸ニ於ケル航空界ノ視察ヲナシ大正十五年十二月二十二日歸布早々商業航空ノ會社ヲ創設スル意圖アル旨ヲ發表セリ同氏ハ在米中既ニ各五千弗ノ航空機三機ヲ購入シタル由ナルカ同機ハ五人乗ノ小型機ニシテ本年(昭和二年)一月、二月及九月ノ三期ニ到着スル豫定ナリト飛行開始ハ本年一月操縦者ノ來

着ヲ待チテ實行スル手筈トナリ居ル趣ナルカ同會社ハ觀光客ノ遊覽ヲ主トシテ當初ハ「ホノルル」市ノ上空乃至「オアフ」島周回ノ觀覽飛行ヲナシ爾後經營ノ進捗ニ連レ漸次他群島ヘ延長スル計畫ナルカ如シ第三ハ商業航空會社ト稱シ當地ノ有力ナル資本家ニヨリ經營セラレ且全米航空協會ノ後援モアリテ資力ノ潤澤、規模ノ鞏固ナル優ニ前二社ヲ凌クモノアリ同社ノ計畫ニヨレハ「ホノルル」ヲ中心トシテ各島ヘノ貨客、郵便物ノ定期運搬ヲ爲スニアリ使用機ハ五萬弗ノ優秀機ニシテ「フオカー」式及「フォー」式ノ三「モーター」付ヲ併用スルモノノ如シ開始期ハ未定ナルカ目下著々進捗シツツアレハ日ナラスシテ舉行ノ運ヒニ至ルヘシト云フ

第五 桑港經由羅府沙市間郵便飛行開始計劃

桑港「パンファイク、エア、トランスポート」會社ハ豫テ桑港ヲ基點トスル「ロス、アンゼルス」及「シャトル」間郵便飛行計畫中ノ處今般「ライアン」單葉式飛行機ニ依リ兩地間一千百五十哩十時間半ノ軍用飛行機ニモ優ル未曾有ノ飛行記録ヲ收メタル良成績ニ鑑ミ郵便物輸送ニ關スル政府トノ契約實施期タル五月十五日ヨリ右ノ定期飛行ヲ開始シ漸次ニ客貨ノ輸送ヲモ取扱フヘキ旨發表シタルカ同會社ハ右期日迄ニ前記單葉飛行機十臺ヲ「サン、デイエゴ」ニ於テ建造シ之ヲ日曜日ヲ除キ毎朝九時「シャトル」發南行シ夜半「ロス、アンゼルス」發北行セシムヘキ豫定ナリト云フ右飛行機ハ最高速度一時間百三十五

哩ナルモ普通百十哩ヲ運行スルユトトシ郵便物搭載量六百封度ニシテ二百馬力ヲ有シ二分間ニ二千呎ノ上空飛揚容易ナリト云ハレ尙飛行郵便料金目下ノ査定額ハ重量「オンス」ニ付「シヤトル」「ロス、アンゼルス」間十五仙、「シヤトル」ヨリ「フレスノ」ニ至ル區間及「ロス、アンゼルス」ヨリ「ポートランド」ニ至ル區間ハ夫々十仙トシ桑港ヨリ「シヤトル」ニ至ル區間又ハ「ロス、アンゼルス」ニ至ル區間モ亦大體各十仙ノ豫定ナリト云フ右航空路ノ各地發着豫定時間表ハ次ノ如シ

南行 「シヤトル」發午前九時

「ポートランド」發同十時五十五分

「メドフォード」發午後一時五十分

「サクラメント」發同五時二十五分

桑港着同六時二十分

桑港發午前零時

「フレスノ」發同二時十分

「ベーカーズフィールド」發同三時五十五分

「ロス、アンゼルス」着同五時二十五分

北行 「ロス、アンゼルス」發午前零時

「ベーカーズフィールド」發一時四十五分

「フレスノ」發同三時三十分

桑港着同五時二十五分

桑港發同六時

「サクラメント」發同七時五分

「メドフォード」發同十時三十五分

「ポートランド」發午後一時三十分

「シヤトル」着同三時十分

第六 市俄古通過郵便及商用飛行新計劃

「フォード」會社「スタウト、エイアクラフト、デザインジョン」ハ大正十五年三月頃「デトロイト」「シカゴ」間商用飛行路ヲ一般公衆ニ開放スルトトモニ請負郵便飛行ヲ開始シタルカ、更ニ在華府郵便次長ノ發表ニ依レハ市俄古「ベオウヤ」「スプリングフィールド」「セントルイス」間（二百七十五哩）請負郵便飛行モ「セントルイス」市「ロバートソン、エイアクラフト」會社ノ請負ノ下ニ同年四月十七日ヨリ開設セラルヘク南行ハ日曜ヲ除キ毎日、北行ハ土曜日曜ヲ除キ毎日各々一回宛紐育發市俄古行夜

間郵便飛行機ノ到着トトモニ市俄古ヲ發航シ三時間十五分ノ後「セントルイス」ニ到着スル豫定ナル由ナリ(「ベオリヤ」「スプリングフィールド」ニ於テ各十分間宛休憩ス)尙市俄古「ミルウオキー」「ミネアポリス」間(三百五十二哩、四時二十分)ニモ四月十五日以降市俄古市「チャールズ、デイツキン」會社ノ商用及請負郵便飛行ノ開始ヲ見ル見込ナルカカ飛行回数ハ一日往復各一回貨物運賃ハ各個會社トノ契約ニ依ルヘク更ニ市俄古「National Air Transport Company」モ來ル五月十二日ヲ期シ市俄古「ダラス」間(一千哩、約十二時間)夜間商用及請負郵便飛行ヲ開始セムト企劃シツツアリ所有飛行機十臺一日往復各一回運賃ハ「オンス」十仙ヲ徵スル豫定ナリト稱ス現在飛行郵便航空路ハ(一)紐育市俄古間夜間飛行航空路(政府自營)(二)紐育桑港間(政府自營)(三)フロリダ州「ジャクソンヴィル」乃至「マイアミ」間(請負)(四)デトロイト「市俄間(請負)(五)デトロイト」「クリッヅランド」間(請負)ノ五線ニテ現在確定ノ新設郵便飛行豫定線(全部請負)ハ前記(一)市俄古「セントルイス」間及(二)市俄古「ミネアポリス」間及四月六日開設ノ(三)ネヴァダ州「エルコ」乃至「ワシントン」州「バスカ」ノ三線ナルカ右中市俄古ヲ通過スル飛行路ハ五線ニ上リ右ノ外目下請願中ノ請負飛行郵便航空路ニシテ市俄古ヲ通過スヘキモノ前記(一)市俄古「ダラス」間ノ外二線(二)市俄古「ニューオルレアンス」間及(三)市俄古乃至「フロリダ」州「アトランタ」間ヲ數フルヲ以テ市俄古市商業會議所ヲ初メトシ諸團體有力者等ハ市俄古ニ於テ目下竣工中ナル六十三丁目市設着陸場ノ外下町湖岸ニ適當ナル着陸場ヲ設ケサルヘカラスト唱ヘ頻リニ奔走シツツアル由ナリ

第七 紐育「ハヴァナ」間飛行郵便及ビ乗客用飛行計畫

紐育「コンマーシャル」所載大正十五年十一月三十日附「ハヴァナ」通信ニ據レハ玖馬米國航空線會社(Cuba-American International Air Lines Corporation)ノ副社長「ティー・ディー・ジャスト」(T.D. Just)ハ紐育「ハヴァナ」間飛行郵便及ビ乗客用飛行開始ニ關スル計畫ハ迅速ニ進行シツツアル旨發表シタル趣ナリ右飛行ハ乗客二十五人及五十人用並ニ郵便物一噸入ノ飛行機ヲ使用スヘキ豫定ナリト謂フ

第八 「イルクーツク」「ヤクーツク」及「トフタムイン」間航空路設定案

曩ニ「ヤクーツク」ニ通スル航空路ノ探究行ハレタルカ、大正十五年六月三十日發刊「ソヴイエトスカヤ、シィヅ」紙ノ報スル處ニ據レハ今回次ノ如キニ航空路設定案成レル趣ナリ
第一線「イルクーツク」「ヤクーツク」間(二、二〇〇)料ハ「レナ」河ニ沿ヒ飛行スルモノニシテ使用飛行機ハ「ドルニエー、ワル」型水上飛行機十臺ナリト此間飛行機ハ「レナ」河ニ依ルヲ以テ飛行場ヲ設クル必要ナク從テ航空路ノ設定比較的容易ナリ又「イルクーツク」「ヤクーツク」間ハ五區ニ分タル即チ「イル

クーツク」ヨリ「ウスチ、クトゥイ」迄(五五〇糶)、「ピチム」(五〇〇糶)、「オレクミンスク」(五五〇糶)、「シンスコエ」(四〇〇糶)、「ヤクーツク」(二〇〇糶)ナリ支線トシテ「ピチム」、「ポタイボ」間(二五〇糶)及「シンスコエ、ネザメトスイ」鑛山、「アルダンスキー」鑛區ノ中央ニシテ「アルダン」金山「トラスト」本部在リ)間(四五〇糶)アリ

第二線「トフタムイン、アルダン」及「ヤクーツク」間八一、三八〇糶アリ現今黒龍線ヨリ「アルダン」ニ至ル交通ハ最困難ナルモノニシテ馬車、馬背ヲ利用シ三十五日間ヲ要ス計畫セラレタル航空路ハ密林山岳ノ上空ヲ經テ黒龍線「トフタムイン」驛ト「ヤクーツク」ヲ連絡スルモノニシテ此航空路設定ハ極メテ困難ニシテ、費用少クモ三百萬留ヲ要ス飛行ニ最難澁ナル地點ハ「インクラ、ネゴメトスイ」間(三六〇糶)ニシテ此間何等便ルヘキ標準ナク全ク「コンバス」ニ據ルノ外ナシト

第九 米支合辦ノ航空會社四航空路計劃

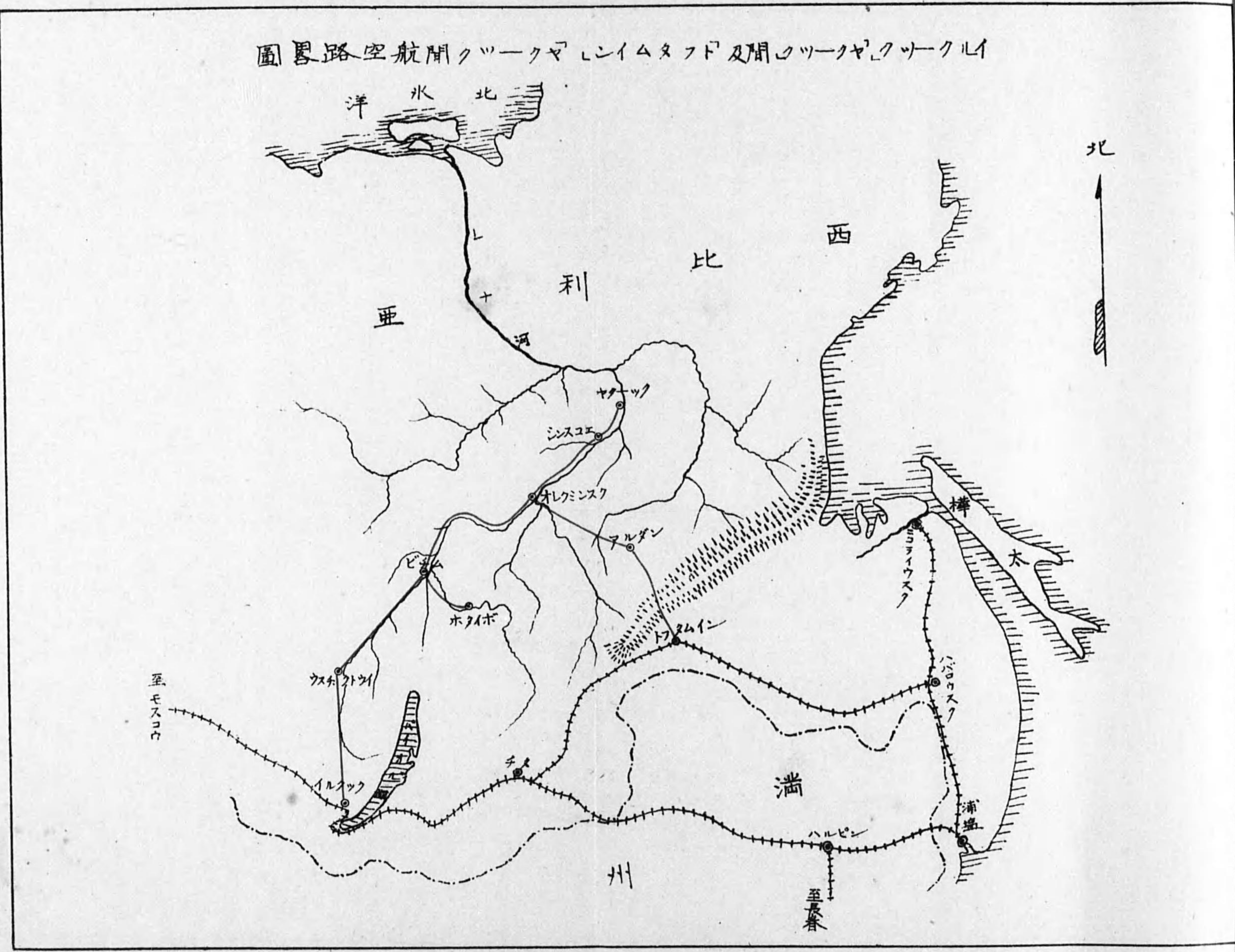
最近北京外交界ニ於テハ近ク米支合辦ノ一大航空會社生ルヘシトノ風評流布セラレ居ルカソノ内容ハ該計劃ハ曩ニ米國資本團ト漢口ニ於テ某有力者ノ商議セル處ニシテ資本總額五千萬元ソノ中五分ノ四即チ四千萬元ハ米國側ニ於テ之ヲ負擔シ、残り五分ノ一即チ一千萬元ヲ支那側出資トシ、吳淞―漢口(將來必要ニ應シ成都迄延長ス)、福州―厦門(將來臺灣ニ延長)、天津―庫倫、北京―廣東ノ四航空

メテ困難ニシテ、費用少クモ三百萬留ヲ要ス飛行ニ最難澁ナル地點ハ「インクテラ、ネゴメトス」間（三六〇軒）ニシテ此間何等便ルヘキ標準ナク全ク「コンバス」ニ據ルノ外ナシト

第九 米支合辦ノ航空會社四航空路計劃

最近北京外交界ニ於テハ近ク米支合辦ノ一大航空會社生ルヘシトノ風評流布セラレ居レルカソノ内容ハ該計劃ハ曩ニ米國資本團ト漢口ニ於テ某有力者ノ商議セル處ニシテ資本總額五千萬元ソノ中五分ノ四即チ四千萬元ハ米國側ニ於テ之ヲ負擔シ、残り五分ノ一即チ一千萬元ヲ支那側出資トシ、吳淞―漢口（將來必要ニ應シ成都迄延長ス）、福州―厦門（將來臺灣ニ延長）、天津―庫倫、北京―廣東ノ四航空

圖 亞細亞航空路及間クツクマ「ニイムタフ」及間クツクマ「クツク」



路ヲ設定シテ商業飛行ヲ經營スルモノナリト稱セラル此ノ交渉ハ過般來北京政府某當局專ラ折衝ノ任ニ當リ意外ニ進捗セルヲ以テ外交團中兩國ノ公使ハ非常ナル注意ヲ拂ヘリ尙本問題實現ノ先決問題トシテ米支無線電信問題ヲ解決シ上海大無線電信臺ヲ速カニ成立セシムルコトナレリト傳ヘラレ正式政府ノ成立ヲ俟ツテ無線電信公債ヲ米國市場ニテ募集スル筈ナリト云フモ今日ノ處猶確報ヲ得難シ

二 各國定期航空路ノ開始

第一 埃及印度間航空路開始

英國及印度間ニ於ケル航空路開始ノ必要ハ交通上軍事上ノ兩方面ヨリ屢々専門家ニヨリ提唱セラレ來タリシ處ニシテ英國政府ニ於テモ早晚同航空路開拓ノ必要ナルヲ認メ曩ニ同國航空大臣「サー、サムエル、ホアール」ハ同航空路調査ヲ兼テ飛行機ニ搭乘シ渡印シタリシコトアリタリ
其ノ他民間ノ専門家ニシテ同航空路ノ調査ヲ企テタルモノ五指ニ餘ルモ未タ今日迄實際ニ同航空路ノ空中輸送ヲ開始セムト計畫シタルモノアラサリキ然ルニ今般信スヘキ筋ヨリノ發表トシテ大正十五年九月二十二日附「バクダード、タイムス」及同二十八日附「孟買、タイムス、オブ、インディア」紙ノ掲載記

事ニ依レハ「カラチ」―「カイロ」間ノ航空路ハ從來ノ試験的飛行ノ域ヲ脱シ愈々昭和二年一月十二日ヲ期シ飛行開始ニ至ルヘキ旨ヲ報シ居レリ

抑モ今回ノ埃及印度間ニ、五〇〇哩ノ航空路輸送飛行開始ノ計畫タルヤ實ニ英印間交通史上ニ時期ヲ劃スルモノニシテ其ノ結果ニ對シテハ英印官民等シク深甚ノ注意ヲ拂ヒ之カ成功ヲ望ミ居レル處ニシテ英國航空局ニ於テハ之ニ對シ五ヶ年間ノ補助金交付ヲ爲ス旨傳ヘラレ居レリ一方現在波斯ニ於ケル「テヘラン」―「バクー」間ノ航空路將來波斯灣「ブシャール」港迄延長セラルルニ至リ同地ニ於テ英印航空路ト聯絡スルニ於テハ近東地方ニ於ケル交通ハ將ニ一新セラルルニ至ルヘシ而シテ當年一月ヨリ實施セラルル埃及印度間航空路ニ關スル「バグダード、タイムス」及「タイムス、オブ、インディア」兩紙上ニ散見セル記事ニ依レハ

「カイロ」―「カラチ」間航空路飛行開始

昭和二年一月十二日ヨリ英國飛行會社ノ手ニヨリ「カイロ」―「カラチ」間航空路ノ飛行開始セラルルニ至ルヘシ先之當年一月一日同航空路飛行ニ供セラルル飛行機ハ英國「クロイドン」飛行場ヲ發シ「カイロ」ニ空中輸送セラレ同所ニ於テ埃及印度間ノ實際飛行ニ從事スルコトナレリ今回埃及及印度間飛行ニ使用セラルル飛行機ハ新型ニシテ所謂「ヘルクレス」級又ハ「H.D.G.S」トシテ遍ク知レ渡リ居レルモノニシテ「デ、バヴイランド」(De Havilland)飛行機製造會社ノ新設計、下ニ製作セラレタルモノニシ

テ「ブリストル、ジュピター」(Bristol Jupiter)發動機三臺ヲ裝置セルモノナリ

同機ハ二臺ノ發動機ノ廻轉ニヨリ十二人ノ旅客ト夫々一名ノ飛行士機關士無線電信技師之ニ旅客手荷物及若干ノ郵便物ヲ搭載シタル上愉快ニ飛行シ得ル様ニ設計セラレ居レリ

尙同機ハ他ニ一臺ノ豫備發動機ヲ備ヘ居レルヲ以テ他ノ發動機ニ故障ヲ生シタル場合ハ之ニ代リ使用スルコトヲ得

同航空路輸送ニシテ將來順調ニ進ムニ至ラハ五臺ノ飛行機ヲ同通路ニ就役セシムルニ至ルヘク且豫メ打合ニヨリ同社ハ豫備機ヲ各終點ニ派遣シ旅客ノ待受モナスコト可能ナルニ至ラムモ差當リ同事業開始ノ最初ニ於テハ前述ノ如ク三臺ノ飛行機ヲ以テ同航空路ノ飛行ニ從事セシムル筈ナリ

同航空路飛行開始最初ノ三ヶ月間ハ「カイロ」―「バストラ」ヲ二週間毎ニ飛行シ埃及ニ於テ英國行及印度行ノ郵便船ト聯絡スル様ニ手配セラル同社ノ豫定ニ依レハ四月ヨリ「バストラ」―「カラチ」間殘餘ノ航空路ハ商業的ニ飛行開始セラルル筈ニシテ其ノ後ニ於テハ全航空路ハ規則的ニ飛行セラルルニ至ラム「ロンドンタイムス」紙ノ飛行通信ニヨレハ「カイロ」―「カラチ」間ノ所要飛行日數及之カ輸送賃銀左ノ如シ

區	間	輸送賃銀	航空路	海路	陸路	所要日數
---	---	------	-----	----	----	------

「カイロ」	「カラチ」	七二磅	四日	一日	至一五二日乃
「カイロ」	「バグダード」	四一磅	二日	一八日	四日
「カイロ」	「バストラ」	五一磅	二日	一六日	六日
「バクダード」	「カラチ」	三七磅	四日	一日	
「バストラ」	「カラチ」	三〇磅	二日	五日	
「バグダード」	「バストラ」	九磅	一日		

前表新航空路輸送賃銀ヲ通覽スルニ同航空路ニヨル旅行ハ其ノ費用同航空路開始ノ一二年間ハ兎角不廉ナルヲ遺憾トスル處ナルモ同會社ニシテ一度事業隆盛ニ趨カハ輸送賃銀ハ底下セラルルニ至ラム然レトモ最初ニ於テハ同通路ハ寧ロ贅澤旅行タルヲ免レス

而シテ同航空路ノ贅澤旅行タルヲ免レサルヲ得サルトナス理由ハ蓋シ同航空路ノ經費高キニ加フルニ之カ輸送ノ旅客ニ乏シク而カモ同航空路沿道諸着陸地ニ於ケル休憩所ノ建築及之カ設備ニ多額ノ費用ヲ要スルヲ以テナリ上記賃銀中ニハ勿論着陸地ニ於ケル宿泊及食糧ノ費用ヲ包含ス(但シ砂漠中ニ於テハ旅客ヲ接待スル魅惑的ノ献立ヲ作ルコト困難ナリ)

飛行所要日數

同航空路全通セル曉「カイロ」「カラチ」間飛行所要日數ハ僅カニ三日強ニシテ而カモ之カ實際ノ飛行

延時間ハ三十二時間(印度行所要飛行時間三十一時間四十五分埃及行所要飛行時間三十時間二十五分)ヲ出テスト計算セラル

之ヲ英印海上航路ニ於テ其ノ速力ノ早キヲ以テ稱セラルル「ビーオー」社ノ優秀郵便船ニシテ馬耳塞・孟買間航海ニ尙十四日間(同船賃一等六六磅乃至八六磅)ノ時日ヲ要スルヲ知ラハ同航空路ノ將來軍事交通上ニ於テ如何ニ重要ナルカラ察知スルニ難カラス且之カ前途誠ニ洋々タルモノアラム

次ニ同航空路飛行時間表ヲ示サンニ

東行(埃及發印度行)

カイロ發	水曜	午後一時
ガザ着	水曜	午後四時着
ガザ發	木曜	午前六時
ルツバ着	木曜	午前十時十五分
ルツバ發	木曜	午前十一時十五分
バクダード着	木曜	午後二時十分
バクダード發	木曜	午後二時三十分
バストラ着	木曜	午後五時三十五分

バスラ發	金曜	午前六時
アシヤー着	金曜	午前九時十五分
アシヤー發	金曜	午前十時十五分
バンドール、アバス着	金曜	午後二時四十五分
バンドール、アバス發	土曜	午前六時
チャル、パール着	土曜	午前十時十五分
チャル、パール發	土曜	午前十一時十五分
カラチ着	土曜	午後四時四十五分
西行(印度發埃及行)		
カラチ發	木曜	午前六時
チャル、パール着	木曜	午前十一時十分
チャル、パール發	木曜	午後零時十分
バンドール、アバス着	木曜	午後四時十五分
バンドール、アバス發	金曜	午前七時
アシヤー着	金曜	午後零時十五分

アシヤー發	金曜	午後一時十五分
バスラ着	金曜	午後四時二十五分
バスラ發	土曜	午前六時
バクダード着	土曜	午前九時
バクダード發	土曜	午前九時十五分
ルツバ着	土曜	午前十二時
ルツバ發	土曜	午後二時
ガザ着	土曜	午後五時
ガザ發	日曜	午前七時
カイロ着	日曜	午前十時

「カイロ」―「カラチ」間航空路直通飛行ノ直ニ開始セラレサルハ吾人ニ取り多少失望ヲ禁シ得サル處ナルモ而カモ如斯試驗的事業開始ニ當テハ其ノ最初ニ於テ出來得ル限リ深甚ノ注意ヲ拂フハ誠ニ必要ナルコトナリトス

故ニ吾人ハ茲ニ同會社ニ假貸ニ暫ク時日ヲ以テシ同社ヲシテ其ノ財政基礎ヲ鞏固ナラシメ飛行ノ安全及之カ能率ヲ絶對的ニ確實タラシムル迄待ツ方會社ヲシテ早計ニ之カ事業ニ着手セシメ不成功ニ終ラ

シメ以テ徒ラニ公衆ノ信用ヲ害シ同事業ノ前途ヲ暗澹タラシメ以テ將來ノ發展ヲ阻止セシムルカ如キヨリモ寧ロ遙カニ賢明ナル策ナリト思惟スル次第ナリ

途中着陸地

途中着陸地其ノ他ニ關スル「バグダード、タイムス」紙ノ報スル處ニヨレハ

同社ハ「バストラ」間ノ輸送飛行ニ當テハ輸送旅客數ヲ十二人ヨリ八人ニ減ス同航空路途中着陸地ニ於ケル陸上勤務人員不充ナルヲ以テ同通路ヲ飛行スル飛行機ハ更ニ一名ノ無線電信技師以外他ニ一人ノ飛行士及二人ノ機關士ヲ搭乘セシム

同社ハ其ノ本部及主工場ヲ「カイロ」ニ置キ又豫備機ヲ砂漠ノ兩終點ニ配置シ不時ノ急變ニ備フ

使用飛行機ハ毎八週間約八十六時間ノ延長時間飛行後一旦「カイロ」ニ歸着シ機械全部ニ亘リ嚴重ナル點檢ヲ受ク

砂漠中ニ於ケル設備ハ殆ント遺憾ナキ迄ニ完成セラレ六ヶ所ノ給油所以外ニ毎二十五哩ニ着陸場ノ設ケアリ「バグダード」間ニハ八ヶ所ノ着陸場アリ又「バストラ」間ニモ亦八ヶ所ノ着陸場或ハ給油所ノ設ケアリ而シテ各着陸地内ニ於ケル距離ハ一四〇哩ヲ以テ最長距離トナス

別 報

最近ノ情報ニ依レハ昭和二年一月中ニハ「カイロ」間ニ於テ英帝國航空路會社ノ經營

ニ係ル二週一回ノ定期航空路開通スヘク四月ニハ之ヲ「カラチ」迄延長スヘシト謂フ然シテ初航「カラチ」到着期ハ四月九日ニシテ「カラチ」出發期日ハ四月十四日ノ豫定ナリト尙將來ハ本線航空路ヲ「ポートサイド」ニ於テ P. O 會社 (Peninsular and Oriental Steamship Company) 定期船ニ連絡セシムル爲目下發着時間等協定中ノ趣ナリ輸送賃金(食事付)ハ「カイロ」間「バグダード」間四一磅「カイロ」間「バストラ」間五一磅「カイロ」間「カラチ」間七二磅ニシテ携帶荷物約六十封度迄ハ無貨重量超過ノ手荷物ニ對シテハ百哩每一封度ニ付六片(「カイロ」間「カラチ」間通シノ場合ハ四片)ノ割合ニテ料金ヲ徵セラルヘク母又ハ保姆ニ伴ハルル幼兒ハ無貨ニシテ他ハ一人前ノ料金ヲ徵セラルモノトセリ使用飛行機ハ幅八十呎長サ六十呎高サ十八呎ニシテ全速能力一時間百二十哩經濟速力一時間九十五哩乃至百哩ナリ高度ハ必要ニ應シ之ヲ一萬七千呎迄上昇スルコトヲ得客室ハ長サ十六呎半幅四呎四分一高サ六呎五吋ニシテ乗客十四人ヲ收容シ得ヘク暖房納涼換氣等ノ設備ヲ有ス油ハ又三百「ガロン」ヲ貯ヘ得ヘク航續時間五時間四百五十哩ノ飛行ニ堪ヘ四百五十馬力ノ發動機三個ヲ裝備セリ尙「カラチ」間「デリー」間航空路擴張ハ目下研究中ニ屬スルモ民間航空會社ノミノ經營ニテハ未タ運輸收入ノミニテハ收支相償ハス又英國政府ヨリ補助金ヲ受クルトスルモ「カラチ」以上ニ之ヲ擴張スルコトハ目下ノ處不可能ノ狀態ナルモ「カイロ」間「カラチ」間ノ航空カ規則的ニ行ハレ且確實性ヲ帯ヒルニ至ラハ英國政府ハ將來印度ノ首府「デリー」迄之ヲ擴張スルノ意圖ヲ有スルモノノ如シ

第一 「コルシカ」島「チュニス」間航空路開始

「コルシカ」島「チュニス」間航空路開設ニ關シ曩ニ佛國航空當局ト右航空路認可申請人タル「アエロナヴァル」會社間ニ國庫補助金下付附帶條件ニ關シ協定成立シタル旨傳ヘラレタルカ本件ハ愈々一九二六年四月二十三日附大統領令ヲ以テ認可公布セラレ國家ハ右「アエロナヴァル」會社ニ對シ「一」アンチ「一」ア「二」ニース「ト」カンス「間ニ介在ス」ト「アジアクシオ」(「コルシカ島」間)「二」アジアクシオ「及」チュニス「三」アジアクシオ「及」アルゼリア「ノ」コンスタンチン「縣海岸間以上三航空線路ノ旅客貨物(郵便物ハ臨時)ノ定期運送ニ對シ補助金ヲ下付スルコトトナレル處愈々佛國東南海岸ノ「アンチーア」ヲ起點トシ「コルシカ」島ノ「アジアシオ」經由「チュニス」ニ至ル旅客郵便專用定期航空路ハ大正十五年十一月十七日「Air-union-Aeronavale」會社ニ依リ開始セラレタリ途中「アジアシオ」著陸三十分ヲ加算スルモ「アンチーア」「チュニス」間飛行所要時間七時間ニシテ目下一週一往復ナルモ來ル一月一日ヨリハ一週二往復トナス豫定ナリト云フ

第二 「イルクーツク」、「ヤクーツク」間飛行ト「ヤクーツク」沿岸航空路探險

「イルクーツク」、「ヤクーツク」間飛行開始計畫ハ愈々機熟シ「ヤクーツク」共和國ハ國家計畫局ニ對シ前記航空路開始ノタメ一八五、〇〇〇留ノ支出ヲ請願シタリ又「レナ」河航行船舶改善ノタメ及「ヤクーツク」共和國北岸航路探險ノ爲メ五〇〇、〇〇〇留ヲ要スル見込ナリト謂フ

第四 「ロスアンゼルス」市ト米國東部都市間飛行郵便開始

「ロスアンゼルス」市ト米國東部大都市間ニ飛行郵便開始ノ議ハ數年前ヨリ「ロスアンゼルス」市商業會議所ヲ中心トシ各方面人士カ熱心ニ提唱シ來リタル處ナル處大正十五年四月十七日ヨリ之レカ實現ヲ見ルニ至リタリ

尤モ同一飛行機カ「ロスアンゼルス」米國東部間ヲ直接飛翔スルニアラスシテ「ロスアンゼルス」、「ソートレーキ」間ヲ直接飛翔シ「ソートレーキ」市ニ於テ同市以東紐育間大陸橫斷郵便運送系統トノ連絡ヲ完成スル次第ナルカ今回右連絡運送開始ノ爲メ「ロ」市紐育間郵便遞送時間ハ鐵道遞送カ數日ヲ要セルニ比シ僅々三十三時間二十五分ノ短時間ニ激縮セラルルニ至リタリ

右東西兩行飛行機ノ「ロスアンゼルス」紐育間發着標準時間及遞送料金等左ノ如シ

1、東行

「ロスマンゼルス」發	午前七時三五分
「ソートレーキ」着	午後四、二〇
「シエイエンス」着	同 八、四〇
「オマハ」同	午前二、一〇
「シカゴ」同	同 七、三五
「クリッヅランド」同	午後二、一〇
紐育 同	同 五、〇〇
2、西行	
紐育 發	午前九、四〇
「クリッヅランド」同	午後二、三〇
「シカゴ」同	同 六、〇〇
「オマハ」同	同 一、一五
「シエイエンス」同	午前四、二五
「ソートレーキ」同	同 九、一〇
「ロスマンゼルス」着	午後五、二五

3、托送シ得ヘキ郵便物ノ種別

目下ノ所第一種郵便物ニ限ル

4、遞送料金

重量一「オンス」又ハソノ端數毎ニ付

- (イ) 「ロスマンゼルス」ヨリ「ソートレーキ」迄 一〇仙
- (ロ) 「ロスマンゼルス」ヨリ「シエイエンス」迄 一五仙
- (ハ) 「ロスマンゼルス」ヨリ「シカゴ」迄 二〇仙
- (ニ) 「ロスマンゼルス」ヨリ紐育迄 二五仙

宛ヲ徵シ而シテ前記都市間ノ中間地點宛郵便物ニ對シテハ總テ前掲各料金中ノ當該料金ノ全額ヲ徵シ將又飛行機ノ飛翔線以外ニ在ル都市宛郵便物ニ對シテハ投函地ヨリ右郵便物ヲ別ニ遞送スヘキ鐵道ノ接續スル最寄飛行機停留地迄ノ規定料金ノミヲ徵ス即チ一例ヲ舉クレハ「ロスマンゼルス」ヨリ華盛頓ニ宛テタルモノヲ此ノ飛行機ニ托送スル場合ハ「ロスマンゼルス」ヨリ紐育迄ノ前記規定料金ノミノ支拂ヲ以テ足ル次第ナリ

5、飛行郵便特別投函所

尙飛行機ニ托送スヘキ郵便物ハ普通郵便物ト取扱ヲ別ニスル爲メ「ロスマンゼルス」市ニ於テハ市

内目抜ノ箇所八箇所ニ飛行郵便特別投函所ヲ設ケタリ

第五 「クリーヴランド」及「ルイズヴィル」間航空交通開始

大正十五年十一月八日米國郵便局長官ノ發表スル所ニ據レハ同長官ハ紐育州「ロングアイランド」「アミティヴィル」所在「カエス、エーア、クラフトエンヂニヤリング」會社 (Kees Air Craft Engineering Corporation, Amityville, Long Island, New York.)ニ對シ「オハイオ州」「クリーヴランド」及「ルイズヴィル」(Louisville)間ノ空中飛行郵便輸送契約ヲ許容シタル趣ニシテ同會社ハ一封度ニ付二弗二十仙ノ報酬ヲ受クヘク尙空中飛行郵便物ノ外乗客及貨物ヲ輸送スル權利ヲ有スト謂フ

兩都市間ノ距離片道三百四十二哩ニシテ途中同州「エタロン」「コロムバス」「デートン」及「シンナッチ」ヲ經由スヘシ航空機ノ速度一時間ニ付百三十五哩宛ニシテ紐育及市俄古間ノ夜間飛行郵便ト連絡ヲ保チ當分ノ中夜間飛行ノミニ限ラルル趣ナリ

第六 「アルゼンチン」「ウルグアイ」兩國間ニ定期郵便飛行開始

豫テ亞國「アエノスアイレス」及鳥國「モンテヴィデオ」兩港間ニ定期郵便飛行開始ノ議アリ曩ニ一英國

會社カ旅客運搬ノ目的ヲ以テ兩市間定期飛行ヲ開始シタルコトアリシモ採算成立セスシテ遂ニ其ノ儘立消ト爲リ今日ニ至レル處今回「ユンカー」會社ハ一週三回郵便及旅客運搬ノ定期飛行ヲ開始シタリ大正十五年三月一日其ノ第一回試行ヲ舉行シタルカ使用機ハ「ユンカー」式三百馬力、速力一時間百七十

料ニシテ四人ノ旅客席アリ約三百斤ノ郵便物ヲ搭載シ得ル由尙兩港間ノ距離ハ約二百二十料ニシテ今回ノ飛行ハ往復共約二時間宛ヲ要シ居レリ

備考 ユンカー (Junkers) 會社ハ獨逸ニ於ケルニ大航空會社(他ノ一ハ逸獨「アエロロイド」會社)ノ一

ナリ 尙右ニ會社ハ一九二六年(大正十五年)一月六日合併シテ新ニ獨逸航空「ハンザ」ナル新會社ヲ形成シ其ノ事業ヲ繼續シツツアリ



第七 紐育「ボストン」間空中飛行郵便開始

米國郵政長官「ニュー」ハ昨年七月一日ヨリ「コネチカット」州「ハートフォード」通過紐育「ボストン」間

ノ空中飛行郵便ヲ開始スル旨發表シタルカ右通路ハ片道百九十二哩ニシテ日曜日及ヒ祭日ヲ除キ各日ニ行ハルル豫定ナリト云フ而シテ本線ハ尙紐育ニ於テ紐育市俄古間空中飛行郵便ト連絡スヘク郵税ハ紐育「ポストン」間「一オンス」及ヒ其ノ端數毎二十仙宛。紐育市俄古間ハ同シク十五仙宛ナリ契約當事者ハ育紐並新英蘭ニ於ケル有力實業家ヨリ成ル「コロニヤル、エア、トランスポート」(Colonial Air Transport) 會社ナル趣ナリ

第八 「ウエルフネ、ウジンスク」庫倫(ウルガ)間 定期飛行開始

露國「ハバロフスク」發刊ノ極東地方執行委員會機關新聞紙ニ掲載ノ廣告ニ依レハ勞農義勇航空隊(「ドプロレット」)ハ左ノ定期航空ヲ行フヘシト云フ

記

「ブリヤート」——「モンゴリスカヤ」航空路
「ウエルフネ、ウジンスク」——庫倫、ウルガ間
八月一日以降「ユンケルス」式良好ナル金屬製飛行機ハ「ウエルフネ、ウジンスク」庫倫間ニ於テ定期航空旅客交通開始ニ使用セラルル其ノ距離五百「キロメートル」ニシテ四時間半ヲ要スヘシ

右航空路ハ急行列車ノ到着ニ連絡セシムル様毎週二回行ハルヘシ

乗客及貨物ノ受附

- (一) 乗客切符一枚ノ價格
 - 「ウエルフネ、ウジンスク」——庫倫 二百留
 - 同 右——「ウスチ、キヤフタ」 八十留
 - 「ウスチ、キヤフタ」——庫倫 百二十留
 - (二) 貨物「キログラム」ノ運賃
 - 「ウエルフネ、ウジンスク」——庫倫 三留
 - 同 右——「ウスチ、キヤフタ」 一留二十五哥
 - 「ウスチ、キヤフタ」——庫倫 一留七十五哥
- 飛行機ノ出發ハ日出時ト同時ナリトス

第九 「ウエルフネ、ウジンスク」庫倫(ウルガ)間航空ノ近狀

庫倫新聞ノ記事ヲ綜合スルニ庫倫「ウエルフネ、ウジンスク」間航空ハ「ソ」聯邦國防勞働會議ノ決議ニ依リ「義勇航空會」「アルヤト、モンゴル」航空線廳ニ於テ組織シ大正十五年八月三日ヨリ定期航空ヲ開

始シタリ

其ノ着陸地ハ「ウスチ、キヤフタ」及「アルタン、アラク」ノ二ヶ所ニシテ航空時間四、五時間、發着ハ西伯利鐵道急行列車ト連絡シ

庫倫 發 ハ 毎週水曜日及金曜日ニシテ

庫倫 着 ハ 毎週火曜日及木曜日ナリ

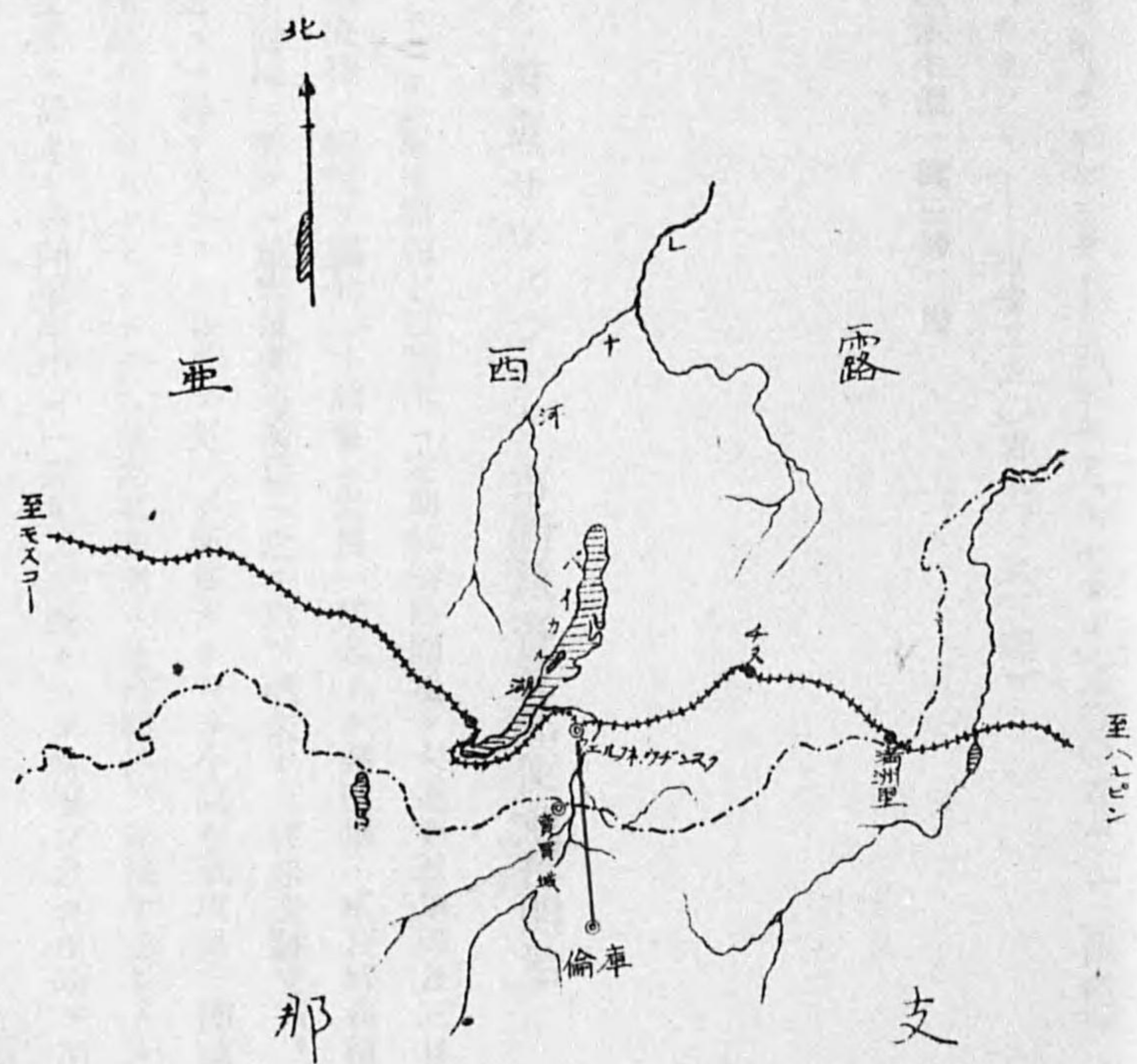
本航空ハ主トシテ政府筋ノ用ニ供スルモノニシテ九月下旬蒙古銀行ハ「ソグエト」露國ヨリ輸入スヘキ貴重物件ヲ特ニ飛行機ニ依リ輸入シタル趣ナリ又蒙古政府ハ義勇航空會トノ契約ヲ結ヒ九月一日ヨリ郵便物ヲ輸送スルコトトセリ

其ノ賃銀初メ庫倫「ウエルフネ、ウジンスク」間ヲ旅客一名ニ付キ二百留ト定メタルカ九月下旬二百二十留ニ引下ケ荷物ハ一疋ニ付三留ヲ二留ニ引下ケタリ尙庫倫「アルタン、アラク」又ハ「ウスチ、キヤフタ」間ハ旅客百二十留ヲ七十留ニ荷物一疋一留七十五哥ヲ一留二十哥トセリ使用飛行機ハ十月中旬迄ニハ「モスソウエト」及「モストルグ」ノ二臺ナリシカ近ク「プロムバンク」到着ノ筈ナリト

本航空開始以來九月末迄ニ旅客約百人ヲ輸送シ郵便物ハ一回約二布度位アリ飛行ハ概シテ定期ニ行ハレツツアルモノノ如シ

備考 「ウエルフネ、ウジンスク」——庫倫四五〇吉米(二七九哩)

ウエルフネホスンダウ庫倫間定期航空圖



「ウエルフネ、ウジンスク」——「ウスチ、キヤフタ」二〇〇吉米（一二四哩）

「ウスチ、キヤフタ」——庫倫二五〇吉米（一五五哩）

一留ハ法定平價一圓三錢二厘

第十 西貢「サヴァンナケ」市間旅客及郵便飛行開始

今般西貢「サヴァンナケ」兩市間約七百基米ニ定期航空路開通シ大正十五年四月三日ヨリ右相互間每週一回一般旅客並郵便物ノ輸送ヲ開始セリ旅客ノ定員ハ貳名トシ郵便物ハ貳百斤迄積載シ書留類ヲ除キ小包等ヲモ取扱フ同地ニ於ケル旅客及郵便飛行ハ之ヲ以テ嚆矢トシ從來交跡支那、老樾間ノ交通ハ勿論一般貨物ノ輸送ニハ尠ナカラサル日子ヲ要シ不便多カリシカ今回右航空路ノ開通ハ單ニ双方行政機關ノ連絡ヲ迅速容易ナラシムルノミナラス前記兩國間ノ通商關係ヲ密接ナラシムルモノトシテ各新聞ハ之ヲ以テ印度支那ニ於ケル各種事業中ノ一進歩ノ表徴トシテ特筆シ之カ成功ヲ期待セル記事ヲ掲載

セリト謂フ

備考 西貢、サヴァンナケハ共ニ佛領印度ノ都會ナリ

三六

「サイゴン」-「サヴァンナケ」航空路圖



佛領印度支那ハ左ノ五州ヨリ爲ル

州 人口 首府

東 京 六、三〇〇、〇〇〇人 ハノイ(河内)

交跡支那 三〇五、〇〇〇人 サイゴン(西貢)

東 藩 塞 一、六三〇、〇〇〇人 プノムベン

安 南 五、五〇〇、〇〇〇人 ユエ(順化)

老 撾 六、四〇〇、〇〇〇人 ビンツアン

各州ハ印度支那總督(東京ノ「ハノイ」ニ住ス)ノ支配ヲ受ケ交跡支那ニハ副總督(在サイゴン)ヲ其他ノ各州ニハ總督ヲ置キテ各自治制ヲ布ケリ

西貢ハ西貢河ノ下流ニ位シ佛國東洋艦隊ノ根據地ニシテ印度支那殖民地中ノ重要都市

ナリ、人口五萬ヲ有ス米ノ輸出最モ盛ナリ

三 各國ノ航空事業概況

第一 歐洲大陸諸國ノ空中輸送大要

獨逸ノ空中輸送ハ益々發達シ最早十分ニ實用向ノ程度ニ達シタルモノト謂ヒ得ヘシ昨年六ヶ月間ニ「マルモ」「コーペンハーゲン」「ハンバーク」「アムステルダム」「ロンドン」間ヲ走ル國際飛行ノ漢堡飛行場ニ昇降シタル乗客一萬三百八十六人アリ其取扱荷物ハ左ノ通り増加シタリ

飛行度數(回)	九三二	八四五	二二一
乗客數(人)	九、九八五	二、四四二	四四九
貨物並郵便個數(噸)	二六、九二七	一六、三四八	三、八一四

又「ポーランド」飛行會社ハ瑞西「リンハムン」製造ノ水上飛行機三臺ヲ以テ丁抹、波蘭間ノ新航空路ヲ開始シ第一回飛行ハ往航二時間十分ヲ以テ Pilsig (Pilsig) ヨリ波蘭ニ着キ復航ハ「コーペンハーゲン」着陸迄ニ四時間二十五分ヲ費シタリ

三七

次ニ埃太利ハ八月二十五日 (Sailjoure Maxglan)ノ飛行場ヲ盛大ニ開場シ埃獨主要官民多數ノ臨席ヲ見タル由ナリ

第二 英帝國航空路會社ノ營業狀況

本會社ノ一九二五年三月三十一日ニ終ル一年間ノ收支ノ決算ハ支出超過一五四、六二六磅ニシテ同年度ノ政府ノ補助金一三九、四〇九磅ナルヲ以テ缺損一五、二一七磅ナリ

尤モ一九二四年春ノ操縦士ノ「ストライキ」ナカリセハ此ノ缺損ハ之ヲ生セサリシヤニ思料セラレ勿論右支出中ニハ保險料、建設物器具ノ原價償却、飛行機及發動機ノ衰損補充基金ヲ含ミ居レリ

英帝國航空路會社初年度事業成績

英帝國航空路會社初年度ノ事業成績ハ豫期ノ如ク財政上ノ缺損ヲ示セリ最モ有利ナル條件ニ於テ且國家ノ獎勵金ノ幫助ヲ有スルニモ拘ラス殆ト好成績ヲ擧ゲ得サリシナリ現在民間航空企業全般ニ亘リテ尙幼稚ナル事實ハ扱テ置キ同會社ハ特殊ノ困難ニ遭遇シタルコトニ依リテ最初ヨリ甚シク不利ノ位置ニ置カレタリ即チ新規事業ノ開始ニ非スシテ既存ノ業務ヲ再組織シ且變更シ及併合スルヲ要シ會社ハ隆盛時代ヲ示シタルモノヲ含ム多數ノ繼承材料ヲ利用シ加之勞働爭議解決ノ爲會社ノ創業當初ニ於テ三ヶ月間業務中止ノ餘儀ナキニ至リ爲ニ大部分ノ有利ナル運輸ヲ外國競爭者ノ手中ニ納メラルルノ結

果ヲ來シタリ全ク英國航空通信記者カ同會社ノ發表シタル報告ノ批評中ニ評論シタル如ク初年度ノ大部分ハ幾分實驗的時期トシテノミ見ルコトヲ得ルナリ來ル三月三十一日ニ終ル第二會計年度モ亦相當困難ナルモノタルヲ失ハサルモ最近商業航空機ノ實用大ナル時ニ迫ヒテハ將來會社ノ事業倍々有利ニ赴クヘキハ期シテ待ツヘシ一九二四年乃至一九二五年度ノ純缺損ハ一萬五千二百七十七磅六志三片ナリシモ之ニ國家ノ獎勵金十四萬磅ヲ加フレハ約十五萬五千磅ニ達スヘシ思フニ一方該不足總額ノ大部分ハ二萬五百磅、二萬三千磅及六萬三千五百磅ナル端數ヲ除キタル細目ニ依リテ計上セラレシカ之等ノ金額ハ保險料、通常減價償却金並維持費及漸減積立金ニ割當テラレタルモノニシテ右ノ内最後ノ二細目ノ經費ハ最初ヨリ存スル老朽航空機ヲ最新式ノ機體ト取リ換ヘラルルヲ以テ將來ハ逐年減少スヘシスル方面ニ於ケル可能ナル節約以外目下立案中ナル獎勵金下附ノ新形式ハ其ノ標準ヲ一ヶ年當リノ最低哩數(當初八十萬)ヨリ年々ノ最低馬力哩數四億二千五百萬ニ變更セラルヘキニ依リ監理者ノ期待ニシテ實現センカ會社ハ満足ナル發展ヲ遂ケ且國民ノ要求ニ添ヒ得ヘキ見込アルモノト思惟セラレ然ラハ其ノ方法果シテ如何獨逸ニ於テハ二大航空運送會社ノ合併並再組織上甚大ナル困難アリシ爲一切ノ飛行(「コローン」及倫敦間ノ英國毎日飛行業務ヲ除キ)ハ約三ヶ月間休止ノコトニ決定セラレ其ノ間ニ再組織ノ手續ヲ採リタルコトヲ證シタルカ如シ英國ニ於ケル帝國航空路會社ノ監理者ハ斯ル大膽ナル處置ノ必要アルヘキヤ又ハ有用ナルヘキヤノ程度以上ニ進ムコトヲ得サリシヲ以テ尙民間飛行ノ

收支償ヒ得ヘキ方途ヲ講究セサルヘカラサルナリ此ノ意味ニ於テ同會社トシテハ其ノ乘客運送ノ源泉タル公衆ヲシテ飛行ノ安全ナルコトヲ確信セシムルト同時ニ同會社業務ノ生命ハ其ノ正確ナルニ在リト云フコトヲ商業界ニ宣傳スルコトニ依リテノミ之ヲ爲シ得ルナリ運輸營業ノ振興上必須ノモノタル二個ノ要素(乘客、貨物)ヲ刺戟スルニハ明春使用ノ爲ニ注文中ノ最新三個發動機型飛行機ヲ適當ナル數丈迅速ニ紹介シ且發展セシムルコトヲ措キテ他ニ無シ

之等最新型飛行機ハ彼ノ小型ニシテ且廢棄ノ運命ニ在ル陳腐ナル飛行機ニ比シ惡天候中ヲ遙ニ善ク飛行シ得ルカ故ニ該型種ノ航空機ハ民間商業飛行ノ安全並正確ノ點ニ於テ確ニ完全ナル改良ヲ遂クルニ相違ナク隨ヒテ最近ノ要求ニ對スル適當性並適合性ニ於テ尙一層ノ信用ヲ博スヘシ

實地飛行ニ關スル限リニ於テハ此ノ三發動機型飛行機ハ殆ト如何ナル天候ニ於テモ實際的ニ不時着陸ノ危険ヲ除去スル點ニ於テ既ニ爲サレタル大ナル進歩ヲ完成スルモノト謂フモ不可ナシ尙飛行ノ正確性カ目下或程度迄影響ヲ受ケサルヲ得サル未解決ノ問題トシテ各飛行場ニ於ケル霧ノ問題殘存スレトモ此ノ點ニ關シテハ航空省ノ努力ニ依リテ濃霧中飛行場ノ離着陸ヲ一層容易ナラシムヘキ實際的好結果ヲ來スヘク又「ネオン」着陸燈及誘導「ケーブル」法ニ基ク無線電信裝置ノ地方的組織ノ發達其ノ他ノ方法ニ依リテ飛行ノ正確性ニ對スル主ナル障礙物トセララル霧ヲ終ニ征服スヘキコトヲ信スルニ確タル根據アリ

三個發動機型飛行機ノ眞價ハ飛行中ノ大ナル安全ト正確トニ在ルノミナラスシテ其ノ經營費カ運送貨物ニ比較シテ舊式小型ノ飛行機ヨリモ遙ニ少額ナルノ經濟的事實ニ存ス

該機ヲ以テ英國航空機ノ運搬シタル貨物ノ總數ハ既ニ莫大ニシテ將來モ大ニ増加スヘシ商業飛行ヲシテ眞ニ收支相償フヘキ計畫タラシムヘキ唯一ノ希望ハ過重ノ負擔ノ増加ニ到ラサル範圍ニ於テ適當ニ滿載シタル貨物ヲ以テ飛行スル航空機ノ數ニ大増加ヲ計ルニ在リ

本年試驗ノ完了スルヤ直ニ廣大ナル廣告宣傳ニ依ル幫助ヲ以テ三發動機型ノ能力ヲ提示セハ毎年ノ事業ノ結果ニ缺損ノ代リニ満足ナル利益ヲ齎スヘキ貨物及乘客運輸ノ充分ナル容量ヲ誘致スヘキコトヲ確信ス

第二 獨逸二大航空會社ノ合併

獨逸ニ於テハ「アエロ・ロイド」及「ユンケル」ノ二大航空會社對立シテ民間航空事業ノ經營ヲ行ヒ來リシカ一九二六年一月六日右二會社ハ合併シテ新ニ獨逸「ルフト・ハンザ」(Deutsche Luft Hansa A.G.)ナル新會社トナリ獨逸航空界ノミナラス廣ク國際航空界ニモ重大ナル影響ヲ及ホスニ至レリ其ノ合併成立ニ關スル顛末ハ大要次ノ如シ

獨逸ノ民間航空事業ハ歐洲大戰後聯合國側ノ壓迫アリシニモ拘ラス逐年著シキ發展ヲ遂ケタルカ其

ノ發展ハ政府ヨリ補助金下附アリタル結果ナリシカ政府ノ補助金ハ廣ク各方面ニ分割支給セラレシ爲却ツテ漸次其ノ效果ヲ失フニ至レリ茲ニ於テ他ノ諸國ニ於ケルト同シク獨逸ニ於テモ航空事業合併ノ機運漸ク濃厚トナリ一九二四年ニハ獨逸ノ定期航空路ハ凡テ獨逸「アエロ・ロイド」及「ユンケル」會社ノ二大系統中ノ一方ニ分屬スルニ至レリ地方各州間及各都市間ノ定期航空路ハ尙其ノ獨立存在ヲ保テリト雖其ノ經營及資本關係ニ於テハ同シク右二大系統中ノ一ニ屬シタリ

斯ノ如ク右二大航空會社對立セルカ其ノ主義トスル所ハ兩者全然相異レリ即「アエロ・ロイド」會社ハ純然タル航空輸送會社タルニ止マリ航空機ノ製作トハ何等ノ關係ヲ有セス同社ハ聯合國ノ制限範圍内ニ於テ製作セラレタル凡ユル獨逸航空機中ノ最良ノモノヲ隨意ニ選擇シ之ヲ其ノ航空路ニ使用スルノ自由ヲ有セリ而シテ同社ハ外國ニ於ケル主要航空路及獨逸國內ノ地方航空路ト夫々連絡セル幹線航空路數個ヲ經營セルカ其ノ根本方針トスル所ハ一種ノ聯合組織ニ基ク協力ニ在リスノ如キ方針ノ下ニ同社ハ英帝國航空會社、和蘭航空會社(K.L.M)及獨逸航空會社(テルルフト)トノ密接ナル協力ニ依リ倫敦——アムステルダム——伯林——莫斯科間ノ國際航空路中ノ獨逸區内ヲ經營シ來レリ

反之「ユンケル」會社ハ單ニ航空輸送會社タルニ止マラス寧ロ「ユンケル」式航空機ノ製作會社ト密接ナル關係ヲ有セリ即「ユンケル」航空輸送會社ハ「ユンケル」航空機製作會社ノ子會社タルニ過キスシテ前者ノ經營ハ主トシテ後者ノ掌中ニアリ「ユンケル」航空輸送會社ノ目的トスル所ハ國內及國際航空ノ發

達ヲ促進スルト同時ニ「ユンケル」式航空機ノ販路ヲ開拓スルニ在リ同社ハ此ノ主義ヲ獨逸國外ニ擴張シ一九二五年半頃ニハ資本金二百五十萬弗ヲ有スル「ヨーロツバ、ユニオン」ヲ組織シ從來「ユンケル」會社ノ勢力下ニ在リタル埃太利、瑞西、丁抹、瑞典、芬蘭、「エストニア」及獨逸ノ航空路ヲ其ノ下ニ包括スルニ至レリ

元來「ヨーロツバ、ユニオン」ハ一個ノ「シンジケート」タルニ止マリ其レ自體事業會社ニアラス然モ其ノ所屬員タル會社中比較的小規模ヲ有スルニ過キササルモノモ此ノ組織ニ加入スルコトニ依リ比較的僅少ナル資本、設備トヲ以テ廣大ナル航空路ノ經營ヲ有效ニ遂行スルコトヲ得ルニ至レリ而シテ其ノ所屬會社ハ何レモ「ユンケル」式航空機ノミヲ其ノ航空路ニ專用スルノ義務ヲ負ヒ其ノ使用航空機カ遭難シタル場合ニハ「ユンケル」工場ハ直チニ新機ヲ送付シ破損機ハ實費ヲ以テ之ヲ修理スルコトトシ飛行機ノ検査ヲ必要トスル場合ニ於テモ之ニ準スルノ手續ヲ執レリ此ノ組織ニ依リ小規模ナル會社ハ殆ト多額ノ豫備費及維持費ヲ要セスシテ有力ナル大會社ノ有形的後援ヲ得ルニ至レルト共ニ此ノ組織ニ依リ同時ニ外國國旗ノ下ニ隱レテ聯合國側ノ制限ヲ或程度迄免ルルコトヲ得「ヨーロツバ、ユニオン」ハ漸次中部歐洲及北部歐洲ニ於ケル航空輸送ヲ獨占セムトスルノ勢ヲ示スニ至レリ

然レトモ航空輸送事業ト航空機製作事業トノ相互依存ハ經濟上不健全ナル方法ニシテ却ツテ之カ爲全企業ヲ危カラシメムトスルモノアルニ及ヒ獨逸政府ハ「アエロ・ロイド」、「ユンケル」兩會社ヲ合併セシ

メ以テ經費ヲ節減シ能率ヲ増進セシメ製作ト輸送トヲ劃然分離セシムヘキ好機到來セリト爲シ合併ノ實現ヲ企圖スルニ至レリ之ヨリ先「アエコ・ロイド」會社ハ航空輸送事業ノ方面ニ於ケル合同ニ對シテハ夙ニ之ニ讚意ヲ表シツツアリタリ

而シテ爾來數月ニ亘リ審議ヲ行ヒタル上兩者合併ノ議纏リ一九二六年一月六日ヲ以テ正式ノ合併手續ヲ了シ茲ニ獨逸「ルフトハンザ」ナル新會社ノ設立ヲ見ルニ至レリ此ノ新會社ハ純然タル航空輸送會社トシテ成立セラレ、從來ノ「ユンケル」會社ノ航空機製作事業ハ全然之ヨリ離脱シ其ノ新會社ニ對スル關係ハ他ノ一般製作者ト全然同一地位ニ立ツニ至リ從來「ユンケル」式航空機ノミノ專用ヲ基礎トセル「ヨーロッパ、ユニオン」ノ組織ハ茲ニ自動的ニ消滅シ「アエコ・ロイド」會社ノ從來行ヒツツアリシカ如キ聯合組織ニ基キ外國定期航空路ト協力スルノ原則ニ依ルニ至レリ而シテ新會社ハ合併成立後三ヶ月間航空輸送ヲ中止シ此ノ間ニ於テ新規ニ事業ニ必要ナル諸般ノ設備ヲ整ヘタル上一九二六年四月六日ヨリ再ヒ航空輸送ヲ開始スルト共ニ一週間ニ亘リ新會社設立披露ノ意味ヲ以テ伯林ノ「テンベルホフ」飛行場ヲ公開シ新聞社、市當局者其ノ他有力者等ノ參觀ニ供シタリ

而シテ右「テンベルホフ」飛行場ハ飛行中止中ノ三ヶ月間ニ全然面目ヲ一新セラレ今ヤ伯林唯一ノ旅客郵便物及荷物輸送用飛行場トナリ伯林市ヨリ數哩ノ郊外ニ在ル「シユターケン」飛行場（從來「アエコ・ロイド」會社ノ使用セルモノナリ）ハ修繕、試験及練習用飛行場トシテ存置セラルルコトトナレリ從テ

今後ハ倫敦ヘノ往復旅客ハ最早伯林「シユターケン」間往復ニ三十五分間ノ時間ヲ費スノ必要ナク伯林市内ノ中心ヨリ三十分ヲ要セスシテ「テンベルホフ」飛行場ニ往復スルコトヲ得ヘシ尙飛行機モ凡テ黑色及白色ヲ以テ輕快ニ塗直サレ先年ノ二大會社對立ノ跡ハ既ニ之ヲ尋ヌヘクモナシ

新會社ノ一九二六年度ニ於ケル航空路ハ次ノ如シ尙公式ノ航空路開始日ハ四月六日トナレルモ其ノ情況ニ依リ四月六日ヨリ六月一日迄ノ間ニ開始セラルヘキモノモ少ナカラス

- 一、伯林——「ハノーヴァー」——「アムステルダム」——「ガステンド」——倫敦（四月十九日）
- 二、伯林——「ダンチツヒ」——「ケーニヒスベルヒ」——「ナルジツト」——「メメル」（四月十九日）
- 三、「マルメ」——「コーハンハーゲン」——「リユーマツク」——伯林——「ドレスデン」（四月十九日）
- 四、伯林——「ライプチヒ」——「ニエーレンベルグ」——「ミューニヒ」（四月十二日）
- 五、「チユーリヒ」——「ミューニヒ」——「グイエナナ」——「アダベスト」（四月十九日）
- 六、「ミューニヒ」——「インスブルック」（四月十二日）
- 七、「パーセル」——「マンハイム」——「フランクフオート」（「マイン」）——「コロニユ」——「ドニツセルドルフ」——「アムステルダム」（四月十九日）
- 八、一、「チユーリヒ」——「スツットガルト」——「マンハイム」——「フランクフオート」（「マイン」）——「ハノーヴァー」——「ハムナ」

- 八ノ二、「エツセン」——「ミュールハイム」——「ドルトムンド」——「フランクフォート(マイン)(四月六日)
- 九、「マルメ」——「コーペンハーゲン」——「ハムブルグ」——「ブレイメン」——「アムステルダム」(四月十九日)
- 一〇、「ハムブルグ」——「ブレイメン」——「ドルトムンド」——「エツセン」——「デュッセルドルフ」——「コロニーユ」(四月六日)
- 一一、「ロツテルダム」——「エツセン」——「ドルトムンド」(四月十九日)
- 一二、「ステツチン」——「カルマール」——「ストックホルム」(四月二十六日)
- 一三、「ドルトムンド」——「エツセン」——「コロニーユ」——「フランクフォート(マイン)」——「ミューニヒ」(四月六日)
- 一四、「伯林」——「ハレ」——「ミューニヒ」(四月十二日)
- 一五、「伯林」——「ハレ」——「エルフルト」——「スツットガルト」——「チューリヒ」(四月六日)
- 一六、「伯林」——「マゲデブルグ」——「コロニーユ」(四月六日)(更ニ「ブラツセル」及「倫敦」ニ延長ノ豫定)
- 一七、「伯林」——「ハレ」——「エルフルト」——「フランクフォート(マイン)」——「マンハイム」——「カールスルーエ」(四月八日)
- 一八、「伯林」——「アレスラウ」(四月十九日)
- 一九、「グライウィツツ」——「アレスラウ」——「ハレ」——「コロニーユ」(四月十九日)
- 二〇、「アレスラウ」——「ゴエリツツ」——「ドレスデン」——「ライプチヒ」——「ハレ」(四月十九日)
- 二一、「ロンドン」——「ロツテルダム」——「ドルツムンド」——「カツセル」(四月八日)
- 二二、「デュッセルドルフ」——「クレハルド」——「ミュンヘン」——「グラツドバツハ」——「エツセン」——「ドルツムンド」——「アラ

ンスキツク」——「ベルリン」(四月十二日)

- 二三、「フレンスベルグ」——「キール」——「ハンブルグ」(四月六日)
- 二四、「ダンチツヒ」——「マリエンブルグ」——「エルピング」——「アーレンスタイン」(四月十五日)
- 二五、「ステツチン」——「シユウエリン」——「ハンブルグ」(六月一日)
- 二六、「ステツチン」——「ストルプ」——「ダンチツヒ」(六月一日)
- 二七、「ステツチン」——「ベルリン」(四月十五日)
- 二八、「シユテツテイン」——「シユヴァインムンド」——「セリン」——「シユトラルズンド」(七月一日)
- 二九、「フランクフォート」——「ギーゼン」——「カツセル」(四月八日)
- 三〇、「ハムブルグ」——「伯林」(四月六日)
- 三一、「ハムブルグ」——「マゲデブルグ」——「ハレ」——「ライプチヒ」——「ドレスデン」(四月十二日)
- 三二、「ブレイメン」——「ハノーヴァー」——「アルンスウイツク」——「ライプチヒ」——「ケムニツツ」(四月六日)(出来得レハ更ニ「ブラーグ」——「ウイナ」ニ延長ス)
- 三三、「ドレスデン」——「ケムニツツ」——「アラウエン」——「ニューレムベルグ」(四月十二日)
- 三四、「マンハイム」——「カールスルーエ」——「バーデン」——「ヴイリンゲン」——「コンスタンス」(五月一日)
- 三五、「ミューニヒ」——「ライヘンハル」(五月一日)

- 三六、「ミューニヒ」——「スツットガルト」——「バーデン」——「マンハイム」——「ダルムシュタット」(四月十二日)
- 三七、「プラウエン」——「ゲラ」——「ハレ」(五月一日)
- 三八、「バーゼル」——「スツットガルト」——「ニューレンベルグ」(四月十二日)
- 三九、伯林——「ダンチヒ」——「ケーニヒスベルグ」——「コヴノー」——「スモレンスク」——「モスコ」(四月十九日)

右線路中ニハ「ルフト・ハンザ」、會社自身ノミニテ經營スルモノト外國會社ト聯合組織ニテ協力シテ經營スルモノトアリ

尙現在ニ於テハ政治上ノ障害ノ爲獨逸ト佛國、伊國、「チエコ・スロヴァキア」國及波蘭國間ノ連絡航空路ハ阻止セラツツアルモ目下(一九二六年四月)開催中ノ對獨航空制限ニ關スル巴里會議ノ結果如何ニ依リ左ノ航空路ヲ開始スヘシト謂フ

- 四〇、「フランクフォート」——「フライブルク」——「バーゼル」——「ジュネバ」——「リオン」——「マルセイユ」
- 四一、「バーゼル」——「シヨウ」
- 四二、「バーゼル」——「チューリヒ」
- 四三、「コーペンハーゲン」——「ハムブルグ」——「コロニユ」——「巴里」——「倫敦」

- 四四、伯林——「エツセン」——「コロニユ」——「巴里」
 - 四五、「ジュネバ」——「ローザンヌ」——「チューリヒ」
- 右ノ外尙「チューリヒ」及「インスブルック」ニテ終レル航空路ハ更ニ之ヲ南方伊太利迄延長シ又若シ政治的障害除去セラルルニ至ラハ「ワルンウ」ハ「シレジア」經由ニテ伯林ト連絡セラルルニ至ルヘシト謂フ

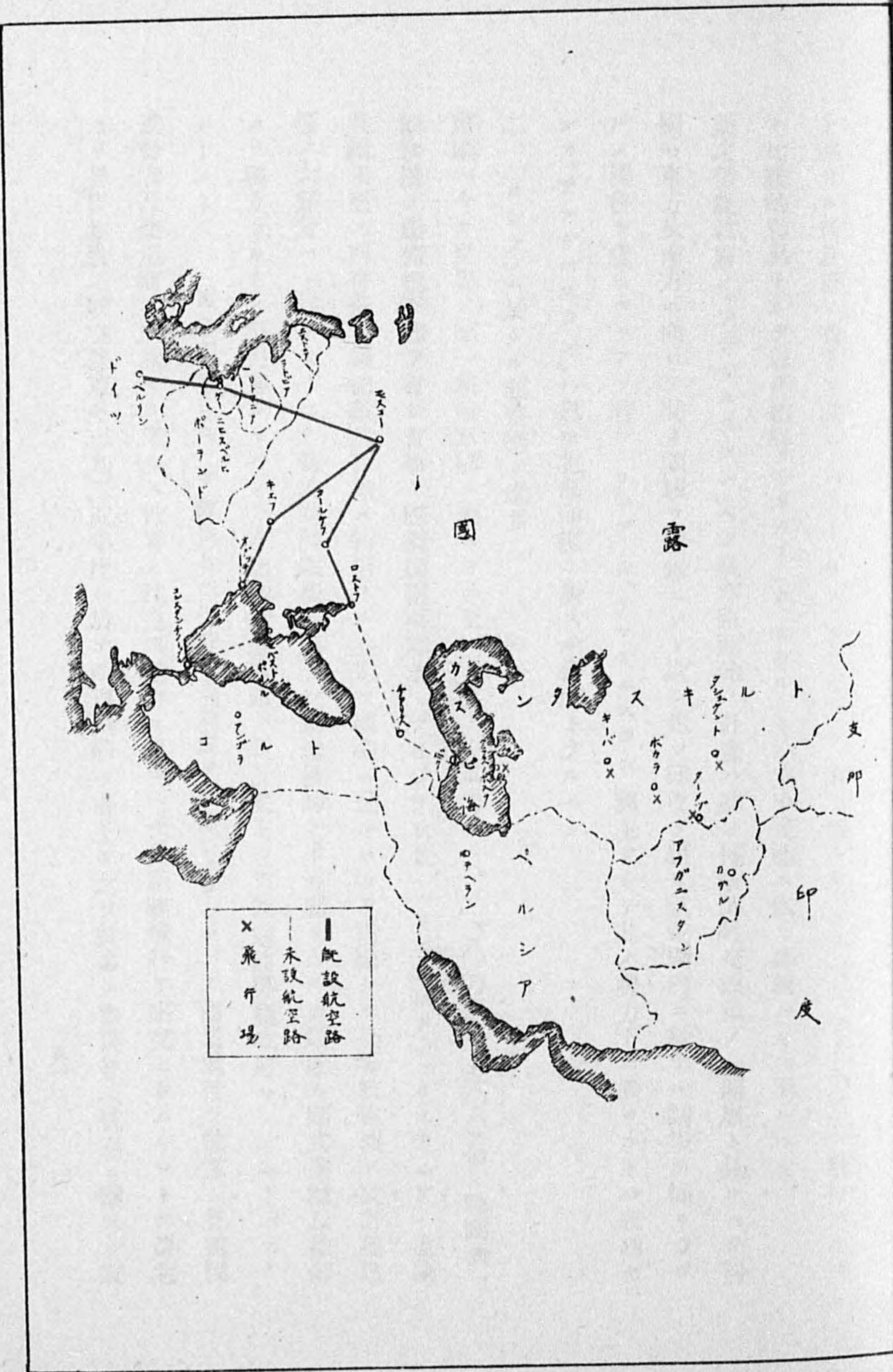
第四 最近ニ於ケル露國航空界ノ發展

英國「モーニング・ポスト」紙ハ大正十五年八月二十四日ヨリ三日間ニ亘リ露國ノ航空事業發達ノ模様及之カ印度ニ對スル關係ニ付同紙特派員ノ通信又ハ論說ヲ掲載セルカ此等記事ノ要旨ヲ摘録スレハ次ノ如シ

一、「ロシア」ノ「アフガニスタン」トノ航空的連絡及印度ニ對スル脅威
 近々「アフガニスタン」ノ活動ハ印度ニ於テ多大ノ興味ヲ以テ注視セラレツツアルカ同國ハ印度「トルキスタン」及「ロシア」ノ間ニ介存スル緩衝國ニシテ其緩衝國タル間ハ印度ハ北部ヨリノ脅威ヲ恐ルルニ足ラス然レトモ若シ「アフガニスタン」カ「ロシア」ノ「コントロール」ノ下ニ立ツニ至ルモノトセハ一

朝有事ノ際ハ印度ノ西北部國境ハ攻撃ニ暴露セラルヘシ「ロシア」ハ過去數年「アフガニスタン」ノ事態ニ非常ナル注意ヲ拂ヒ現ニ「アフガニスタン」ハ「モスコ」ヨリ發セララル「宣傳」ニテ充タサレ居リ「カブル」(Kabul)ニハ所謂「ソヴェエツト」ノ「政治的」將校ナルモノ全地帯在外人ノ約十倍ヲ算スルノ有様ナリ「ア」國ハ其ノ山岳的地勢並道路稀少ノ爲北部ヨリノ軍事的侵入ハ假令不可能ナラサル迄モ極メテ困難ナルヲ以テ「ロシア」ハ同國侵入ノ途ハ唯航空路アルノミト考フルニ至リタルモノナリ

斯クテ同國ハ既ニ過去數年「モスコ」ヨリ「カールクフ」(Khar'kov)「キエフ」「ロストフ」(Rostov)「オデッサ」ニ至ル航空便ヲ行ヒ今又「カールクフ」路ヲ「チフリス」及「バクター」(「カスピアン」海港)迄延長セムトシツツアリ尙又明年ヨリ「オデッサ」發「セバストポール」經由「コンスタンチノール」ニ至ル航空便ヲ開始スル爲水上飛行機購入ノ交渉ノ進行中ナリ斯クテ「モスコ」ハ同地ヲ頂點トシ「バクター」ヲ東端「コンスタンチノール」ヲ西端トスル三角航空路ヲ完成スルニ至ルヘシ「トルキスタン」ニハ飛行場既ニ「クラスノヴォスク」(Krasnovodsk)「キーヴァ」(Khiva)「ボカラ」(Bokharan)「タツシユケント」(Tashkent)「ターメツ」(Termez)ノ諸所ニ設置セラル「ターメツ」ハ「アフガニスタン」北部國境近クニ在リテ既ニ「カウル」トノ間ニ航空聯絡アリ「トルキスタン」「タツシユケント」ハ確立セル「ソヴェエツト」ノ航空場ニシテ目下數百臺ノ飛行機設備アリ



上述セル新計畫ノ着手ト共ニ「バクト」ヨリ「カスピアン」海ヲ超ヘテ「クラスノヴォスク」ニ飛行スルコト比較的容易ナルヲ以テ結局「モスコ」ト「カヴル」トハ空中交通ニ依リ聯絡スルニ至ルヘシ

要之勞農政府ノ「アフガニスタン」ヘノ航空路開始ノ計畫ハ其ノ傳統的外交政策ノ一開展ト見ルヘク同國ハ東方及南方ニ向ヒテ其ノ領域ヲ擴張セント欲シ先ツ印度ヲ狙ヒ該帝國內ニ於ケル鬭争ヲ煽リ立ツルノ機會ヲ窺ヒツツアリ若シ「ロシア」カ「アフガニスタン」國王ヲシテ其ノ勢力下ニ置クコトニ成功セシカ「アフガニスタン」ハ忽チ北部印度ニ對スル脅威トナルヘシ

二、「ロシア」ニ於ケル航空術ノ進歩

露國ハ今ヤ世界ノ第一級空軍國ニ列スルニ至レリ其ノ空軍力ハ一、二〇〇乃至一、五〇〇臺ノ戦闘機、偵察機ノ爆彈投下機ヲ有シ有事ノ際隣接諸國即チ「フィンランド」「エストニア」「リシアニア」波蘭及羅馬尼ノ所有飛行機總數八百臺ニ約倍スル空軍ヲ戰場ニ送ルコトヲ得而シテ是等航空機ノ設計建造等ノ大部分ハ「ベルサイユ」條約調印直後入露セル獨逸技師ノ手ニ成リタルカ最近外國式機械及技師ヨリ獨立セムトノ努力著シキモノアリ此技術的方面ノ新計畫トシテ數週前勞農政府ハ「エム・エス・カーメネフ」(M.S.Kamenoff)ヲ會長トスル特別委員會ヲ任命シ「ロシア」ノ商業飛行ヲ披露シ且露國設計者及建造者ノ成就セル進歩ニ世界ノ注意ヲ惹クニ足ルヘキ長距離飛行ヲ研究セシムルコトニ決定セリ勞農政府ノ航空豫算ハ一九二五年度ニ於テ四百萬磅ヲ計上シ之ヲ數多ノ委員會(航空ニ關スル調

查、官立ノ實驗所及製作場ノ建造ニ關スルモノヲ含ムニ配分ス露國ニ於ケル技術者及勞働者ノ俸給及賃銀ハ英國ニ比シ遙ニ低廉ナルヲ以テ右四百萬磅ノ豫算ヲ以テスルトキハ材料及器具ニ對スル割當額ハ英國ニ於テ同額ノ豫算ヲ以テスルヨリハ遙ニ多額ニ上リ得ヘシ

「ロシア」ノ飛行術カ一大進展ヲナセル結果從來多數ノ飛行國ニ依リテ求メラレツツアリシ「ロシア」市場ハ漸次外國品ニ對シテ閉鎖セラレ且西歐及米國ノ航空事業ハ極東ニ於テ「ロシア」ノ設計及建造ニ成ル航空機トノ競争ニ相面スルニ至レリ

三、「ロシア」ニ於ケル航空事業獎勵ノ飛行協會

最近「ロシア」ニ於ケル航空術ノ進歩ハ猛烈ナル宣傳ニ負フ所少カラス而シテ右宣傳費ノ一部ハ少クトモ政府ヨリ供給サレタルモノナリ

「ウクライナ」ノミニテモ四千六百六十二ノ地方的協會アリテ既ニ三十六萬ノ會員ヲ有シ會費十八萬留ヲ徵收ス飛行獎勵ノ爲地方「ソヴイェット」ノ着手セル民間運動ト共ニ航空隊ヘノ醜金ヲ目的トスル特殊ノ新聞宣傳ヲ爲シ又大都市ニ於テ飛行友愛協會 (Societies of the Friends of Aviation) (各地ニ支部ヲ有ス) ヲ組織セリ此等ノ宣傳及努力ノ結果今ヤ三個ノ主要飛行協會ヲ形成スルニ至レリ Aviochim, Dobroliot, 及 Daurulft 即チ是ナリ

(イ) Aviochim 協會ハ「ロシア」各地ニ其ノ支部ヲ有シ約三十臺ノ飛行機ヲ以テ宣傳事業ニ從事シ又

「カーメネフ」主宰ノ委員會ト協力シテ「モスコ」巴里間「モスコ」柏林間「モスコ」アンゴラ間「モスコ」テヘラン間ノ長距離示威飛行ノ實施ヲ助ケツツアリ同協會ハ其ノ活動及成績ヨリ觀テ刻下「ロシア」ニ存在スル最モ重要ナル飛行機關ナリト謂フコトヲ得

(ロ) Dobroliot 協會ハ特ニ國內都市及村落ニ對スル地方的宣傳飛行ニ從事シ又最近「アツア」方面即「モスコ」支那日本線「モスコ」ニシユニカザン線等數個ノ新航空路ノ計畫ヲ開始シ尙「モスコ」支那間ノ線ヲシテ近キ將來ニ於テ西歐、極東間ノ重要ナル航空連鎖タラシムトノ希望ヲ有ス

(ハ) Daurulft 協會ハ一九二二年五月ニ創立セラレタル露獨合同組織ニシテ「ロシア」ニ於ケル公衆空中輸送ノ嚆矢タリ當初「モスコ」ケーニヒスベルヒ間(約七三〇哩)ノ航空路開拓ノ爲獨逸ノ資本ヲ以テ設立セラレ又同國ヨリ飛行士及材料ノ供給ヲ受ケタルモノナリ一九二六年以來同協會ハ獨逸「エイロ・ロイド」ノ柏林「ケーニヒスベルヒ」間航空ト連絡シ之カ爲今日柏林ヨリ十六飛行時間ニテ莫斯科ニ達スルコトヲ得ルニ至レリ

第五 米國商業用飛行概況

今回米國航空商業會議所會頭ニテ「ナシヨナル、エイヤ、トランスポート」會社ノ支配人タル「ポール、

ヘンダーソン」大佐ノ發表ニ依レハ一九二五年度ニ於ケル全米國商業用飛行總哩數五、五〇〇、〇〇〇哩、乘客二〇〇、〇〇〇人ニ及ヒ其ノ他農業、造林、空中攝影、地圖調製上ニモ大ニ利用セラレタリト言フ現在米國ノ商業用定期航空路延長總計ハ八、〇〇〇哩乃至九、〇〇〇哩ナルカ其ノ中夜間飛行設備アルモノ官設二、〇四五哩、私營四〇〇哩乃至五〇〇哩アリ

尙航空商業會議所ハ二九〇人ノ飛行士ニ付調査シタルニ單ニ娛樂ノ爲飛行セルハ僅ニ二十八名ニ過キス國內各地ニ亘リ六七六臺ノ飛行機ヲ所有シ二三ノ飛行場アリ内一七二ハ賃借三〇ハ個人ノ私有一七ハ市有五ハ政府所有四ハ公共用ナリ一九二五年ニハ之等飛行士ハ二五八、七六二回五、三九六、六七二哩ノ飛行ヲ爲シ乘客二〇五、〇九四人運送貨物一一二噸、郵便物六五、二一六封度ニ達セリ而シテ九四人ノ飛行士ハ飛行學校ヲ經營シ九二人ハ飛行寫眞師ト稱セリ

一九二五年度ノ郵便飛行ハ三、八〇五、四二九哩ニシテ内一、一六八、七六二哩ハ夜間飛行ニシテ約一六四一四、二九六通ノ書狀ヲ運送シ飛行郵便料一、〇三七、五二四弗〇一ノ收入アリ又飛行機ヲ農業ニ利用スル點ニ付テ見ルニ棉花栽培ニ於テハ三、〇〇〇、〇〇〇俵ノ棉花ノ節約ヲ見タルカ之ハ穀象蟲（ホウルヰイアル）ニ依ル損失全體ノ一半ニ當リ一ヶ年間二二五、〇〇〇、〇〇〇弗ノ節約ニ相當スト云フ飛行士一人ニテ一時間ノ飛行ニ依リ數日ヲ要スル林檎園ノ撒水ヲ爲シ遂ケ其ノ他收獲調査森林警戒等ニ使用セラレ又「ニューイングランド」ヨリ「フロリダ」ニ至ル大西洋岸ニハ五ヶ所ノ水上飛行機停車場

アリテ「ラム」密輸入防止ヲナセリ

最近陸軍省ノ發表ニ依レハ國內ニ二、六〇八ノ着陸場アリ内一、七六二ハ非常着陸場二二五ハ商業用三

一〇ハ市營六六ハ飛行郵便用一〇三ハ水上飛行機用一〇二ハ陸軍用四〇ハ海軍用ナリト云フ

第六 米國飛行郵便ノ實況

米國ニ於ケル定期飛行郵便ハ一九二二年紐育市俄古間ニ實施セラレタルヲ嚆矢トシ爾來年ト共ニ發達シ目下政府直營ノ大陸橫斷飛行郵便ノ外民間飛行會社等ニ於テ請負經營ニ係ル地方的飛行郵便ハ十二路ニ達シ尙不遠二三新飛行路ノ開始ヲ見ルヘキ筈ナリ而シテ右政府經營ノ紐育桑港間ノ大陸橫斷飛行郵便ハ内外郵便物（書狀及葉書）ヲ取扱フモ其ノ他ノ請負經營ニ係ルモノハ單ニ内國郵便物ニ限定シ居レリ

一、政府經營

紐育桑港間（市俄古「シャイアン」經由）

毎日東行、西行共各一回

右ノ外大正十五年五月十五日以降紐育市俄古間ニハ夜間飛行郵便ヲ開始ノ筈ト雖、日曜、祭日及其ノ前日以外ハ各夜一回宛

(註) 當局ニ於テ調査スル處ニ依レハ本夜間飛行ハ既ニ大正十四年七月一日ヨリ開始セラレツツアルモノト認メラル

二、民間請負經營

- (イ) 「ポストン」紐育間、行程一九二哩、毎日一往復
- (ロ) 市俄古「セント、ルイス」間行程二七八哩(一九二六年四月十五日開始)
- 南行ハ火、水、木、金、土曜各一回、北行ハ月、火、水、木、金曜各一回
- (ハ) 市俄古「ダラス」間、行程九八七哩(一九二六年四月十七日開始)毎日一回宛
- (ニ) 「ソート、レーキ、シテイー」、羅府間、行程六〇〇哩、毎日一回宛
- (ホ) 「ネバタ州、エルコ」、ワシントン州「バスコ」間、行程四三五哩、日曜日以外毎日一回宛
- (ヘ) 「デトロイト」「クリアラレド」間、行程九一哩(一九二六年二月十五日開始)、日曜日ヲ除キ毎日一回宛
- (ト) 「デトロイト」市俄古間、行程二三七哩(一九二六年二月十五日開始)、日曜日以外毎日一回宛
- (チ) 「シャトル」羅府間、行程一、一一一哩、毎日一回宛
- (リ) 市俄古「セントポール」間、行程三七七哩、毎日各一回
- (ヌ) 「ジャクソンビル」「マイアミ」間、行程三九三哩、日曜日以外毎日各一回

- (ル) 「アトランタ」「ジャクソンビル」間、行程二九〇哩、日曜日以外毎日各一回
 - (ヲ) 「クリアラレド」「ピッツバーク」間、行程一二〇哩、飛行回数未定
 - (ワ) 「シャイアン」「ブエアロ」間、行程一九九哩、毎日各一回
- 右ノ外目下請負募集中ノ新計畫航空路左ノ如シ

- 一、市俄古「ルイズビル」間
 - 二、「クリアラレド」「ルイズビル」間
 - 三、「ルイズビル」「アトランタ」間
- 尙前記紐育桑港間ノ大陸横斷飛行ニハ目下飛行機七十五機ヲ使用シ居レル由ナル處本年五月五日郵政省ハ同飛行路ニ使用ノ目的ヲ以テ新ニ四十機(ノ飛行機一機一萬千九百弗)ヲ加州「サンタモニカ」「ドクラス」會社ニ註文シタル趣公表シタリト云フ

第七 米國航空業ノ發達

一 一九二六年商業航空法

昨年五月二十日大統領ノ一二九六年商業航空法(Air Commerce Law of 1926, Bingham-Parker Bill, S. 41)裁可ニ依リ米國ニ於ケル商業航空交通發達ノ基礎ハ法律上樹立セラルルニ至レリ同法ニ依レ

ハ商務長官ハ統括的ニ商業上ノ航空術ノ助長及取締ノ權限ヲ有シ大統領ノ任命スル航空次官ニ於テ之ヲ直轄ス一言ニシテ謂ヘハ、商務長官ハ商業航空法ヲ實施シ商業航空ヲ發達セシムルニ在リテ、右目的達成上同長官ハ(一)航空港、航空路交通設備ノ建設ヲ獎勵シ(二)商業航空、工業及交易發達ノ可能性ヲ檢討シ(三)民事用航空路ノ建設及維持並航空港着陸所間ニ燈光信號設備、「ラヂオ」方角設備及其ノ他航空術上必要ナル補助設備ヲ建設維持シ(四)航空路ヲ設計シ航空交通地圖ヲ刊行シ(五)農務長官ニ對シ必要ナル氣象設備ヲ建言シ(六)商業航空及航空術及現狀ニ關スル報道ヲ蒐集發表シ(七)航空交通ノ發達及調査ニ付他行政官廳ニ助言ヲ與ヘ資金ヲ供給シ(八)航空交通事故ノ原因ヲ取調ヘ記録ヲ作成シ之ヲ適宜公表ノ措置ヲ採リ(九)外國政府ト民事航空交通ニ關スル報道ヲ交換スヘシ

商務長官ハ亦必要ト認ムル範圍内ニ於テ船舶ノ出入港ニ關スル法規ヲ民事航空交通ニ適用スルコトヲ得ヘシ

商務長官ハ更ニ目下郵便局長官ノ管下ニ屬スル航空路及航空交通設備ヲ取上クルコトヲ得ヘシ但シ航空港及航空交通接續地點ハ大統領ノ許可ヲ得テ當該都市ノ管下ニ移轉スルコトヲ得ヘシ

一 商務長官ノ取締權限 商務長官ノ取締權限ハ(一)有資格航空機ノ登録(二)登録航空機ノ評價(三)指揮官、航空案内人、技術者又ハ登録航空機操縦ニ從事スル乗組員及檢閱修繕ヲ司ル人員ノ點檢及成績考査(四)登録航空機ノ使用上利用セラルヘキ航空交通設備ノ能否ニ關スル檢査及評價ニ關スル

規則ヲ制定スルコトヲ得

商務長官ハ亦航空交通規程並商業航空法實施上必要ト認ムル證明書ノ發行期限滿了及停止又ハ廢止

ニ關スル規程ヲ制定スル權限ヲ有ス

二 他行政機關トノ關係 商業航空法ハ他ノ行政機關トノ關聯スル規定ヲ設ク大統領及諸州ハ防衛公共ノ安全又ハ他ノ行政上ノ目的ノ爲航空交通ノ豫定地域ヲ設置及保護スルコトヲ得政府所有ノ航空港又ハ中間着陸所ニ於テハ當該行政長官ハ燃料、油、器具、糧食、補助避難所及其ノ他ノ緊急援助ヲ適當ナル市價ヲ以テ販賣スル規定ヲ設クルコトヲ得

政府所有ノ航空交通設備ハ當該官廳長官又ハ代理者ニ依リ公共用ニ供スルコトヲ得農務省ノ天氣豫報局ハ特ニ既設民事用航空交通ノ發達及安全ヲ圖ル爲天氣報告、豫報、警報及助言ヲ供給スヘシ大藏長官ハ航空機ノ航空港入港ヲ指定シ稅關吏ヲ配置シ規定ニ基キ稅關及公共衛生ニ關スル法規ヲ適用スルコトヲ得

勞働長官ハ航空港ニ依リ入國スル移民ノ入港ヲ指定シ移民官ヲ配置シ移民法規ヲ實施スルコトヲ得陸軍長官ハ軍事用航空路ヲ指定シ商業航空法ニ定ムル民事用航空路ニ一致セサル航空交通路使用ニ關スル規定ヲ制定スルコトヲ得但シ商務長官ハ如何ナル軍事用航空路ヲモ軍事用航空路トシテ指定スルコトヲ得

三 外國航空機ノ入國 外國ノ軍用(武装セル)航空機ハ國務長官ノ發セル命令ニ依ルニ非サレハ米國領土上ノ航空ヲ交通スルコトヲ得ス外國ノ民事用航空機ハ州間又ハ州通過交易ノ場合ヲ除キ當該國間ニ相互協定ノ存スル限リ交通スルコトヲ得

四 既存法規トノ關係 米國ノ航海及船舶ニ關スル法規ハ(船舶(Vessel)又ハ乗車(Vehicle)ノ用語ヲ使用シ及衝突防禦ニ關スル規定ヲ含ム)水上航空機若ハ其ノ他ノ航空機又ハ海上航空機若ハ其ノ他ノ航空機ニ關聯スル船舶ノ交通ニ適用セラレサルモノトス

五 罰則 登録免狀ヲ有セス州間又ハ對外商業航空ニ従事スル者、航空術有資格ノ免狀ヲ有セス又ハ之ニ違反シテ登録航空機ヲ操縦スル者、免狀ヲ有セス又ハ免狀ノ條件ニ違反シテ登録航空機ノ飛家ヲ務ムル者及航空交通規則又ハ航空豫定地域ニ關スル行政命令ニ違反シテ交通スル者ニ對シテハ五百弗ノ罰金ヲ課セラルヘシ但シ商務長官ノ裁量ニ依リ之ヲ輕減スルコトヲ得

商業航空法ニ定ムル免狀ヲ偽造、模造變更又ハ誤造スル者、不正免狀ヲ使用又ハ使用セムト試ムル者、航空交通ヲ妨害スル意思ヲ以テ不正燈光又ハ信號ヲ公示スル者、及商務長官ノ警告ヲ受ケタル後不正燈光又ハ信號ノ公示ヲ繼續スル者ハ刑法ヲ以テ問ハルヘシ

二 商業航空交通ノ現狀

現今米國ニ於テハ一大空中飛行郵便網アリ大陸橫斷航空路及紐育、市俄古間夜間飛行郵便アリテ兩

者共ニ郵便局長官ノ管轄スル所ナリ現ニ運行中ノモノ十五アリテ郵便局トノ契約ニ基ク私營ナリ近ク一通路ノ開始アルヘシ他ニ計畫中ノモノアリ冬季運行中ノ「アラスカ」通路アリ又一、二私營ノモノアルモ未タ郵便物ヲ運搬セス

左ニ之ヲ表記スヘシ

(一) 米國政府經營ノ空中飛行郵便

航路	距離(哩)	經營者
大陸橫斷線	二六六五	米國郵便局
紐育——市俄古間(夜間)	七七〇	同

(二) 契約私營空中飛行郵便

航路	距離(哩)	經營者
ボストン——紐育間	一八五	Colonial Air Transport
市俄古——セントルイス間	二七七	Rebertson Aircraft Corporation
市俄古——ダラス間	九五五	Nasional Air Transport
シートレーキ——ロサンゼルス間	五八九	Western Air Express
パスコ——エルパソ間(Pasco-Elko)	四二四	Walter T. Varney

デトロイト——クリヴランド間	九一	Ford Motor Company
デトロイト——市俄古間	二七八	"
シヤトル——ロスアンゼルス間	一〇七三	Vern C. Corst
市俄古——ミネアポリス——セントポール間	三八四	Northwest Airways Inc.
アトランタ——マヤミ間	七四〇	Florida Airways Corporation
クリヴランド——ピッツバルク間	一一五	Clifford Ball
チャエノ——プエブロ間 (Cheyeno-Pueblo)	二〇〇	Colorado Airways
シヤトル——ヴィクトリヤ間	七八	Edward Hubbard
ニューオルリンズ——(New Orleans-Pilotown)	八〇	Robertson Aircraft Corporation
フィラデルフィヤ——ノーレオーシ間		Philadelphia Rapid Transit Air Service
デトロイト——ケラ (Detroit-Grand Rapids)	一四〇	Stout Air Service
ンドラツピス間	三四二	Kress Air Craft Engineering Corporation
クリヴランド——ルイスヴィル間		
(三) 計畫中ノ空中飛行郵便		
紐育——アトランタ間	八一九	
市俄古——ルイスヴィル間		

ルイスヴィル——アトランタ間

既述航空交通路ハ今日ノ所主トシテ郵便物ノミヲ運搬ス乗客用航路ハ Western Air Express Philadelphia Rapid Transit, Florida Airways Corp. Stout Air Services, Northwest Airways Inc. ノヲ經營ス今後米國ノ航空交通上採ルヘキ手段ハ十分大量の貨物及乗客運搬ヲ發達セシメ此等諸會社ノ事業ヲシテ收支相償ハシメ以テ之カ繼續ヲ經濟上保障スルニ在ルヘシ而シテ米國商務省ハ現ニ航空交通ノ調査ヲ指導シ商業用航空交通組織ヲ健全ナル經濟的基礎ニ置カムコトヲ努力シツツアリ航空交通ノ重ナル便益ハ速力即チ時間ノ節約ニ在リ

市俄古、紐育間政府經營ノ部分ヲ除キ凡テ民事用航空飛行ハ目下ノ所夏季ノ晝間ニ行ハル航空交通ノ經濟的利用上ヨリスレハ晝間ノミナラス夜間ノ飛行及季節ノ如何ヲ問ハス天候ノ如何ニ拘ラス運行スルコト極メテ必要ナリ商務省航空局ノ主要目的ハ航空交通上最大能率ヲ招來セシムルカ如キ助力ヲ與フルニ在リト謂フ

米國商業航空法ヲ檢スルニ民事用航空交通ニ對スル助長ハ航空機ノ實地運營上ノ物質的援助ノミナラス有能ナル有資格ノ先導者、航空機製造工業、航空路及商賣等ノ確實ナル發達ヲ保全スルコト等ヲ含ム

三 航空交通ニ對スル補助設備

航空交通ニ對スル第一ノ補助ハ海上ノ先導者ニ與ヘラルルト略々同一ノ補助ヲ航空先導者ニ與フル
 コト是レナリ(一)航空路ニ燈光ヲ具フルコト(二)尠クトモ航空機カ着陸スル各地點間ニ天氣豫報設備
 ヲ設クルコト(三)ラヂオ信號(四)飛行中ノ先導者ニ前途ニ横ハル天候狀態ヲ豫告スル爲ラヂオ電話ヲ
 以テ直接通信スルコト等ナリ

(一) 燈光 航空路一帶ニ涉リ回轉閃光ヲ有スル航空燈臺設置セラルヘシ殊ニ天候ノ變化著シキカ又ハ
 山岳地方ニハ數哩毎ニ建設セラルヘシ運行中及近キ將來ニ於テ完成スヘキ航空路九、四七五哩ノ中
 二、〇四一哩ノ大陸横斷線ハ既ニ燈光設備ヲ有ス一九二六年中ニハ未タ燈光設備ナキ七、四三四哩ノ
 中一、二八七哩ヲ完成スヘキ豫定ナリト謂フ然レトモ現在ノ經費ノミニテハ航空路全長ニ涉リ燈光
 及「ラヂオ」其ノ他ノ航空交通補助設備ヲ完備スルコト不可能ナル趣ナリ航空路ノ燈光設備完成ト共
 ニ夜間飛行ヲ開始シ得テコソ始メテ航空機運行カ利得アルヤ否ヤノ實驗的試驗ヲ行フコトヲ得ヘシ
 何トナレハ夜間飛行ハ航空機ノ供スル便益ヲ完全ニ利用スルコトヲ得レハナリ一九二六年ノ燈光設
 備計畫ハ既存航空路中現在時間表ニ基ケハ早朝又ハ夕方ノ暗中ニ飛行スルヲ要スル部分ニ於テノミ
 各十哩毎ニ二十四時ノ回轉航空燈光ヲ設置スルニ在リテ右十哩計畫ハ各航空路ノ起點終點及中間航
 空港ハ除外セラルヘシ第一ノ燈光ハ起點ヨリ二十哩第二ノ燈光ハ四十哩ノ地點ニ設ケラルヘク殘餘
 ハ各十哩ノ間隔ヲ以テ建設セラルヘシ二十哩間隔ノ各十哩ノ中心ニ四ツノ瓦斯閃光ヲ設ク コトニ

依リ終點近傍ニ於ケル右種裝置ハ變動多キ天候ニ際シ比較對照ノ機會ヲ與フルノ便宜アリ尙電光數
 ヲ節約セシムルモノハ各都市ノ電氣裝置カ可成リ遠距離迄透見シ得ルコトナリ中間航空港都市ニ於
 テハ標準燈光カ各側十哩ニ設備セラル燈光カ電流線ニ近キ場合ハ各地ノ電流ヲ用ヒ電流線無キ場合
 ハ農場用燈光設備ヲ用ヒ日雇又ハ時間雇ノ係人ヲ使フ右種大ナル信號燈ハ五十呎ノ塔上ニ裝置セラ
 レ次ノ燈光ノ方向ヲ指示セル矢ノ形ヲ成セル土臺ヲ基礎トス農場用燈光設備ヲ用ヒラレタル場合ハ
 通路及次ノ電流燈光ノ番號カ屋上ニ目立ッテ指示セラル番號及矢ハ夜間點火セラル暴風雨ノ場合ハ
 閃光ヲ以テ飛行先導者ニ告知スヘキ設備アリ
 一九二六年燈光設置計畫ハ左ノ如シ(單位噸)

航 程	全長	燈光距離
紐育——ポストン間	一八五	一八五
セントルイス——市俄古間	二七七	二七七
ダラス——市俄古間	九九五	三四五
ソートレークシテイ——ロスアンゼルス間	五八九	一四〇
バスコ——エルコ間	四二四	一〇〇
市俄古——ミネアポリス——セントポール間	三八四	八〇
		六五

合計

三、〇五四

一、二八七

二 中間着陸所 約三十哩毎ニ燈光ヲ有セル中間着陸所カ設置セラルヘシ此等中間着陸所ハ所有者ヨリ賃借シ發着ニ當リ甚シキ被害ヲ蒙ラサルカ如キ收穫物ノミカ栽培セラルヘシ各着陸所ノ境界ハ各地電流線又ハ農場用燈光設備ト連絡アル天候防禦裝置アル二五「ワット」ノ電光燭ヲ以テ示サル標準信號燭光ハ各中間着陸所ニ設置セラル

三 「ラヂオ」信號及電話 來年度ニ於テハ若シ目下「メリーランド」州「カレツチハイク」ニ試驗中ノモノカ有益ナルコト判明スレハ指示「ラヂオ」信號塔及目標タルヘキ小「ラヂオ」信號ヲ設置スル計畫アリト謂フ「ラヂオ」信號塔ハ航空路ニ沿ヒ二百哩毎ニ設置セラレ航空港ニ於テハ航空路ノ前後ニ閃光ヲ放送シ航空先導者ニ閃光ト「ラヂオ」ニ依ル案内ヲ送達セシム雲上又ハ霧中ニハ晝夜ノ別ナク次ノ着陸所又ハ終點ニ到ル迄前述ノ如キ聽感的案内ヲ提供ス斯種大「ラヂオ」信號間ノ中間着陸所ニハ各三十哩毎ニ小自動的「ラヂオ」信號アリテ信號ヲ先導者ニ送り其ノ進路ヲ知ラシム約百哩毎ニ「ラヂオ」電話送達機アリテ先導者トノ通信ヲ行フ斯種電話裝置ハ先導者ニ對シ先導者カ最ノ後航空港ヲ發シテ以來突發セル天候狀況ノ變化、他航空機ノ接近等ノ情報ヲ供給スルニ在リ前述ノ如キ「ラヂオ」信號及電話ノ通信ニ對スル航空機上ノ受信器ハ簡單ニシテ比較的高價ナラス將來

ニ於テハ先導者カ其ノ位置ヲ問合セ又ハ進路ヲ失ヘルトキハ地上ノ諸點若ハ飛行中ノ他ノ航空機ニ對シ電話スルカ如キ送達裝置ノ發明ヲ豫期シ得ヘシト謂フ此點ニ就テハ米國陸海軍ハ行届キタル調査ヲ率先シテ爲シツツアル由ナレハ之カ民事用「ラヂオ」ニ應用セララル曉ニハ莫大ナル價値ヲ有スヘシ

四 實驗「ラヂオ」信號所 「ラヂオ」信號實驗所ハ目下華盛頓ノ近傍ニ建設中ナルカ右ハ紐育「アトラント」間ノ航空路上ニ在リ現ニ「フライデルフイヤ」ノ「フォーク」間ノ航空交通並紐育、華盛頓及「ラレーフィールド」間ノ軍事先導者ニ依リ使用セラレツツアリ右ハ米國ノ民事用飛行上實地ニ「ラヂオ」信號ヲ應用シタル最初ノモノナリ近ク米國商務省ハ更ニ航空交通用資金ヲ得ル由ニテ他方「ラヂオ」信號設備ハ同時ニ交易上ノ普通品ト化スヘシト觀測セラル

五 航空交通補助設備ノ現狀 既述シ來リタル燈光臺、「ラヂオ」信號及「ラヂオ」通信設備等ハ米國商務省ニ於テ第一回支出資金ニ充テタル三十萬弗ノミニテハ不足ナルコト明カナルカ其ノ大部分ハ特ニ前述七航空路ノ燈光設備一部完成ノ爲ニ費消セラルト謂フ今秋中ニハ右資金ノ範圍内ニテ出來得ルタケ燈光裝置ヲ施設スヘク有ラユル努力ヲ爲シツツアル趣ナリ

二十四時回轉燈光塔臺發電所其ノ他ノ設備ハ既ニ契約済ナル趣ナリ

六 天氣豫報 航空飛行先導者ニ對シ最重要ナル知識ハ天候ニ關スルモノナリ商業航空法ニ據レハ測

候所ハ本年ニ於テ航空路ニ沿ヒ二十二ノ航空交通用「ステーション」ヲ建設シ熟練セル人員ヲ配置スヘシ斯種「ステーション」數ハ逐年増加セラルヘシ電信又ハ電話ニ依リ航空先導者ニ對シ飛行中ノ一般的天候ノ現狀ヲ知ラシムルノミナラス多クノ場合ハ四、五時間後起ルヘキ天候ヲ豫報スルヲ以テ目的トス現存及本年計畫中ノ航空路並政府經營ノ大陸橫斷線ニハ現ニ五十ノ測候所二十七ノ測候航空「ステーション」及一ノ空中信號「ステーション」アリ前述航空路ノ航空信號「ステーション」ハ計畫中ノ外十七ノ空中信號「ステーション」及七ツノ海軍「ステーション」アリ此等「ステーション」ハ計畫中ノ航空路カ前述「ステーション」所在ノ都市又ハ其ノ近傍ニ連絡スルトキ之ヲ利用スルコトヲ得ヘシ尙其ノ外九ツノ測候所空中「ステーション」アリテ定業ノ外現存及計畫中ノ航空路上ノ一般的天候ヲ知ラシムヘク配置セラル此等「ステーション」或ルモモノハ遂ニハ今日ノ業務ニ從事シツツ直接航空路トナルヘキ位置ニ移轉セラルヘシト謂フ新航空法ニ據レハ測候所常員ハ通常及特別電信電話ニ依リ天氣豫報ヲ供給シ各都市航空港係員ニ警告ヲ與フ政府經營ノ大陸橫斷ノ場合ニ於テハ郵便局ハ既ニ天候上ノ現狀ニ關スル報道ヲ通告スル設備ヲ設ケ居レルカ電信、電話ノ代リニ「ラヂオ」設備ヲ利用ス右ハ航空交通設備カ郵便局ヨリ商務省ノ管理下ニ移轉後ニ依然トシテ繼續セラルヘシト謂フ測候所ノ供給スルモノノ外中間着陸所ノ設置アルヲ以テ當該係員ヨリ特別報ヲ接到シ得ヘシ中間着陸所ハ電話ニ依リ外間ト連絡セラレ規則的ニ又ハ特ニ必要アルトキハ測候所ヨリ直接得ラルル各

地點間ニ沿フ航空路上ノ天候現狀ニ關スル報導ヲ供給シ得ヘシ又先導者カ出發シタル後急激ニ突發セル暴風雨ノ場合ニ先導者ニ對シ警報ヲ與フヘキコトヲ命セラルルコトアリ中間着陸所ハ右ノ外報導及航空路全般ニ涉リ交通ヲ停止セシムル設備ヲ具フ

七 天氣豫報局ノ運營 測候所ノ報道傳達ハ優先的電信、電話設備ニ依ル航空港ニ航空「ステーション」カ所在スル場合航空及飛行天氣報ハ各地航空港及測候所員ト協同シテ働ク航空觀察人ニ依リ多クノ場合航空機出發ニ先チ之ヲ必要トスル何レカノ隣接航空港ニ傳達セラルヘシ例ヘハ「カンサスシテイ」ニ於テハ「ウィチタ」(Wichita)又ハ「モリン」(Moline)ニ傳達セラルルカ如シ航空港ニ於テ定期ノ測候所アルモ航空「ステーション」ナキ場合各航空港員ニ關係アル定期測候所ハ請求ニ應シ各地飛行天候ニ關スル報導ヲ前述ノ如ク何レカノ隣接航空港ニ傳達セラルヘシ例ヘハ「コネティカット州」ハ「トフト」測候所ハ「ポストン」カ「ハドレーフィールド」ニ傳達スルカ如シ

天候觀測カ特別ナル地點ニ於テ行ハルル場合例ヘハ定期ノ測候所又ハ航空觀測者ナキ中間着陸所ニテハ特別觀察人カ請求ニ應シ前述ノ如ク何レカノ隣接航空港ニ飛行天氣報ヲ傳達スヘシ例ヘハ「テシヨンバス」ハ「ロサンゼルス」ヨリ問ハルルカ如シ航空天氣報ハ地表上ノ風力ノ方向及速度即チ風力方向ノ各變化毎ニ速度及方向並航空路上ニ飛翔ノ現在平均最高度又ハ其ノ豫測ヲ供給スヘシ右ハ政府經營ニ懸ル「ラヂオ」設備ノ備ハレル大陸橫斷航空線ヲ含マス而シテ終局ニ於テハ陸上線ニ依

ル通信設備カ將來ニ於ケル航空路ノ各地點ヲ連絡スルコトナルヘシト謂フ右地上線ニ依ル通信設備ハ飛行ニ先チ航空路上ノ地點ヨリ天候ノ現状及豫報竝航空機ノ發着ニ關スル報道ヲ供給シ航空交通ニ關連スル商務省及他省ノ管轄スル其ノ他ノ政府事務ヲ遂行シ得ヘシ

四 細 則

商業航空法中ニ定ムル各種規則ハ目下商務省ニ於テ協議會ヲ開催シ研究準備中シテ各專門家ノ協力ヲ俟チ本年末頃迄ニハ發表ノ運ヒニ至ルヘシト謂フ

五 航 空 港

民事用航空交通ノ發達ニ伴ヒ航空港ハ各大都市ニ對シ最モ必要ナルモノトナルヘシ船舶カ直ニ良港灣ニ着港スルト同様ノ方法ニテ航空機モ亦用意周到ニ設備セラレタル航空港ヲ有スル都市ニ着陸シ得ヘシ航空港建設ハ單ニ商業的價値ノミナラス公園「ゴルフコース」ノ如ク娛樂場ニ利用セラルヘキヲ以テ一ノ都市計畫ト見做サルヘシ

商業航空法ハ現ニ右ノ事實ヲ認メ航空港ハ中央政府ニ依リ所有又ハ運營セラレサルヘキコト及米國ノ所有スル如何ナル民事用航空路、航空港又ハ其ノ他ノ航空交通補助設備ノ使用ニ對シ獨占的權利ヲ許容セサルヘキコトヲ規定セリ

航空港ハ必然的ニ出來得ルタテ大規模ナルコトヲ要シ有ラユル方向ヨリ容易ニ到達シ得テ有ラユル普

通ノ交通機關利用上便宜ナル地點タルヘキナリ航空港ハ航空機操縦ニ必要ナ有ラユル設備ヲ有スルノミナラス將來急速ニ發達スヘキ航空交通ニ具フル所ナカルヘカラス先ツ第一私有航空機及航空交通用飛行機ヲ入ルル都市所有ノ納庫ヲ有セサルヘカラス要之交通ノ頻繁トナルニ連レ航空港ハ鐵道停車場ニ於ケルカ如ク乗客、郵便物及貨物ヲ集散スル地點ト化シ去ルヘシ荷卸シノ後航空機ハ各都市ノ郊外ニ所在スル廣キ着陸所ニ飛翔シ再飛行ノ準備ヲ爲シ繫留セララルヘシ

航空港ハ商務省ニ依リ所有又ハ維持セラレサルヘキモ同省ハ航空港建設ヲ管理シ之ヲ航空交通補助機關ノ分類ニ列セシメ得ヘシ

六 航空路ノ建設

航空路ノ建設ハ建設ノ必要實在セサルヘカラス必要トハ航空交通ニ依リ節約セララルル時間竝運營ヲ維持スルニ足ルヘキ仕事(郵便物、貨物及乗客)ノ間斷ナキ實在ノ確立セララルコトナリ航空路ハ必然的ニ先ツ商事取引ノ主要中心線ニ從屬ス此等主要航空路ノ發達スルニ從ヒ更ニ小ナル都市ヨリ支線路ノ發達スルニ從ヒ更ニ小ナル都市ヨリ支線路ノ漸次建設セララルコト疑ナシ航空路ノ第一便益ハ郵便物ノ速達ニ在リテ斯種目的ノ爲ノ交通路選定ハ郵便局長官ノ管理下ニ屬スルコト明ナリ

過去ノ經驗ニ徴スレハ飛行郵便ノミニテハ收支相償フヘク航空交通ヲ維持スルニ不十分ナリ

夜間飛行ノ可能ト現存交通路ノ擴張ト共ニ航空機ノ便益ハ終ニ完成セララルニ至ルヘク一般民衆カ飛

行郵便ノ價值ヲ十分認識スルト共ニ收支相償フカ如キ商業的運輸業ノ到來ヲ豫期シ得ヘシ米國商務省ハ更ニ多クノ航空路新設ニ甚大ナル興味ヲ有スル趣ナルモ完全ナル調査ニ依リ需要ノ確證セラレサル限リ航空路ヲ指定シ又ハ航空交通補助機關ヲ建設スルコト能ハサルヘシ航空機利用ノ便益ノ大部分ハ晝間ニ於ケル飛行ノミニテハ大ニ減損セララルヲ以テ夜間飛行ノ實行セララルコト絶對ニ必要ナルコト既述シタル所ナルカ航空路燈火設備ノ費用莫大ナルモノアルヲ以テ永久的航空路建設ノ計畫ニ當リテハ慎重ナル注意ヲ要シ單ニ都市間ノ線路ヲ選定シ新航空路ヲ宣言スルノミニテハ不十分ナルヘシ飛行カ増加發達スルニ從ヒ航空路ハ航空機私有者及特別旅行者、寫眞撮影者及通信者等諸種ノ飛行者ニ依リ利用セララルルニ至ルヘシ此等飛行者モ亦運輸飛行者ト同一ノ補助設備ヲ必要トスヘク同時ニ斯種飛行ハ交易ノ繁榮ニ隨シテ頻繁トナルヘシ

七 空中飛行郵便稅率

米國ニ於ケル現在空中飛行郵便稅率左ノ如シ

- 一 大陸橫斷線 大陸橫斷線上ノ空中飛行郵便稅率ハ「オンス」又ハ三地帶ノ各々ノ分數毎ニ八仙宛ナリ即チ紐育ヨリ市俄古迄ハ八仙、「チャエノ」迄ハ十六仙及桑港迄ハ二十四仙ナリ
- 二 夜間飛行郵便 「オンス」毎又ハ市俄古、紐育間ノ分數毎ニ十仙宛ナリ
- 三 契約空中飛行郵便 契約空中飛行郵便稅率ハ「オンス」毎又ハ各航空路上ノ分數又ハ長サ一千哩

ヲ越エサル航空路ノ部分毎ニ十仙宛ニシテ大陸橫斷線上ヲ通過スル各地帶毎ニ五仙宛 割増アリ例ヘハ「セントルイス」及紐育間ノ稅率ハ「オンス」毎ニ十五仙宛ナリ即チ「セントルイス」市俄古間ノ契約航空路ニ對シ「オンス」十仙宛ニシテ市俄古、紐育間大陸橫斷航空路ノ一地帶ニ對シ「オンス」五仙宛ナリ又「セントルイス」及「ボストン」間ノ空中飛行郵便稅率ハ「オンス」毎ニ二十五仙宛ナリ即チ「セントルイス」市俄古間ノ契約航空路ニ對シテハ「オンス」毎ニ十仙宛市俄古、紐育間ノ一地帶ニ對シテハ「オンス」毎ニ五仙宛、紐育「ボストン」間ノ契約航空路ハ「オンス」十仙宛ナリ前述各航空路ハ米國及及屬領地ニ對シ鐵道便ノ連絡アリ

- 四 外國行飛行郵便 二仙標準郵便稅ノ適用アル外國行ニハ割増ナシ五仙郵稅ヲ要スル外國行郵便ハ三仙ヲ追加スヘシ

- 五 「スタンプ」空中飛行郵便稅ニ對シテハ特別飛行郵便「スタンプ」アルモ普通ノ「スタンプ」ノ使用シ得ヘシ

凡テ空中飛行郵便ハ「スタンプ」ノ直下及「アドレス」ノ直上ニ各場合ニ應シ單ニ Via Air Mail 又ハ Via Night Air Mail ト記載スヘシ封筒ハ商務省ノ承認セル特別製ノモノアリ
航空路上ノ都市ノ郵便箱及航空機上ノ郵便物蒐集又ハ配達ニ對シテハ二時間ノ餘裕ヲ設クルヲ要シ郵便局ノ場合ニ在リテハ一時間半ノ餘裕ヲ置クヲ必要トス

第八 米國民間航空發展計畫

八月九日商務省航空次官補トシテ William P. Macracken (市俄古出身ノ辯護士ニシテ National Aeronautic Association ノ顧問 Governor National Air Transport Co. American Bar Association Secretary 等ノ地位ニアリ航空ニ付テハ實際上ノ經驗ヲ有ス)ノ任命ヲ見商務省ニ於テハ着々前記航空法所定ノ計畫ヲ進メツツアル模様ニテ最近新聞紙ニ掲載セラレタル商務長官「フーヴァー」ノ談其ノ他ヲ綜合スレハ商務省内 Bureau of Lighthouse ニ一課ヲ設ケ航空路標識ノ事務ヲ管掌セシメ又 Coast and Geodetic Survey ニ一課ヲ設ケ陸軍當局ト協力ノ上航空路調査ノ任ニ當ラシメ又 Bureau of Standard ニ一課ヲ設ケ航空機改良ノ研究ニ從事セシメ尙其ノ他同省内ニ航空機及航空士ノ検査登録ヲ掌ル課及航空路ノ決定改良ニ當ル課等ヲ新設スル趣ナルカ新設セラルヘキ航空路ニ付テハ既ニ大統領ノ承認ヲ得タル航空路(イ)大陸横斷路(New York, Cleveland, Chicago, Iowa City, Des Moines, Omaha, North Platte, Cheyenne, Salt Lake, Salt Lake エル分岐)ニテ(ロ)San Francisco 他(Los Angeles ニ至ル)(ハ)南西路(Chicago, Maline, St. Joseph Kansas City, Wichita, Oklahoma City, Tullas Dallas 及 Fort Worth)ノ外(ニ)Salt Lake, Portland, Seattle 間(イ)大西洋海岸路(Boston ノ北)New York, Philadelphia, Baltimore, Washington, Raleigh, n.e., Jacksonville Miami)ノ(ロ)「ミニマイヤー」路(Chicago, St. Louis, New Orleans)

(ク) Cleveland, Detroit, Chicago 間(ト)南加州ヨリ「ワシントン」州ニ至ル間、等ニ於テモ航空路設定ヲ計畫中ナリ而シテ此等航空路ハ商務省ニ於テ管理スルモ實際ノ航空業ハ之ヲ民間會社ヲシテ行ハシムルモノニシテ政府直營ノ郵便飛行モ適當ナル民間會社アリ次第之ヲシテ其ノ任ニアタラシムル意嚮ニテ商務長官ハ新聞記者ニ對シ今後六ヶ月内ニ商業航空(郵便物、乗客、荷物ノ運搬)ノ實施ヲ見ルヘク尙本件計畫ニ就テハ陸海軍當局ト充分ナル協議ヲ爲シツツアル旨並右ハ平時ニ於テハ單ナル商業航空ニ過キササルモ戰時ニ當リテハ陸海軍航空軍ニ對スル有力ナル豫備軍タラシメントスルモノナル旨語レル趣ナリ

第九 米國ノ一九二六年商業航空法

航空機商業上ノ使用ノ獎勵及取締其ノ他ノ事項ニ關スル法律

亞米利加合衆國上下兩院ハ議會ニ參集シ左ノ法律ヲ制定ス

第一條 本法ニ於テ「商業航空」(Air Commerce)トハ人又ハ物ノ有償運送ニシテ其ノ全部又ハ一部カ航空機ニ依リテ爲サルルモノ營業ノ補助手段トシテ爲サルル航空機ノ航空又ハ業務執行行爲トシテ爲サルル航空機ノ一ノ場所ヨリ他ノ場所ヘノ航空ヲ謂フ、本法ニ於テ「州際又ハ對外商業航空」トハ州、領土、屬領若ハ「コロンビヤ」州ト右以外ノ地域トノ間又ハ同一ノ州、領土、屬領若ハ「コロンビヤ」

州内ノ諸地點間ニシテ右以外ノ地域ノ上空ヲ經由スルカ又ハ全部ノ領土・屬領若ハ「コロンビヤ」州ノ上空内ニ於ケル商業航空ヲ謂フ

第二條 航空通商ノ助長

商務大臣ハ本法ノ規定ニ依リ商業航空ヲ獎勵シ及之カ爲左ノ各號ノ事項ヲ行フ

- (イ) 航空港、民間航空路其ノ他ノ航空設備ノ建設ヲ獎勵スルコト
- (ロ) 必要ナル氣象事務ニ關シ農務大臣ニ勸告ヲ爲スコト
- (ハ) 商業航空並合衆國內ニ於ケル航空工業及貿易ノ發達ノ可能性ニ付研究ヲ爲シ且右ニ關スル情報及斯業ノ現狀ニ關スル情報ヲ蒐集、頒布スルコト
- (ニ) 改善セラレタル航空設備ノ創設ヲ助成スルカ如キ研究及開發事業ノ實行ニ付度量衡局 (The Bureau of standards) 及行政各部ニ於ケル其ノ他ノ官憲ト協議スルコト、商務大臣ハ商務省ト協力シテ右ノ研究及開發事業ヲ實行スル當該官憲ニ對シ本號ニ定ムル事項ヲ實施スル爲之ニ充ツヘキ資金ヲ交付スル權限ヲ有ス

(ホ) 合衆國民間航空事故ノ原因ヲ調査記録シ及之ヲ公表スルコト

(ヘ) 現ニ存スル政府ノ機關ニ依リ外國政府ト民間航空ニ關スル情報ヲ交換スルコト

第三條 取締ノ權能

商務大臣ハ命令ヲ以テ (By regulation)

(イ) 航空機所有者ヨリ登録ノ申請リアタルトキハ登録ニ適スル航空機ニ對シ登録ヲ許可スル旨規定スヘシ

何レノ航空機ト雖 (一) 合衆國民ノ所有ニ屬シ且外國法律ニ基キ登録シアラサル民間航空機又ハ (ニ) 合衆國政府、州、領土、屬領若ハ其ノ行政區劃ニ屬スル公ノ航空機ニ非サレハ登録スルコトヲ得ス、本號ニ基キ登録セラレタル一切ノ航空機ハ之ヲ合衆國航空機トス

(ロ) 合衆國航空機ノ堪航性ニ關シ其ノ等級ヲ設クヘシ、商務大臣ハ等級ヲ設クル基準トシテ (一) 本法通過後八ヶ月以上ヲ經過シタル後始メテ登録ヲ申請セムトスル航空機ノ登録ヲ許可スルニ先チ其ノ設計及設計ノ基本タル計算並製作材料及仕様ノ明細書ヲ徵ス (二) 其ノ裁量ニ依リ航空機ノ製作者又ハ所有者ノ使用人ニシテ正規ノ資格アル者ヨリ全部又ハ一部ノ報告ヲ受領セシメ且 (三) 商務省ノ官吏若ハ雇傭人又ハ正規ノ資格ノ有スル私人ヲシテ現ニ航空ノ用ニ供スル航空機ノ定期試験ヲ行ハシメ且該試験ニ關スル報告ヲ徵スルコトヲ得、商務大臣ハ商務省ノ雇傭人ヲシテ前記ノ試験ヲ爲サシムル代リニ前記資格ヲ有スル私人ヲシテ該試験及報告ヲ爲サシムルコトヲ得、本條ノ目的ニ於ケル人ノ資格ハ商務大臣ノ定ムル方法ニ依リ且其ノ適當ト認ムル場合ニ之カ證明ヲ爲スモノトス、商務大臣ハ本號ニ依リ得タル報告ニ基キ其ノ都度航空機ノ堪航性ニ應シテ其ノ等級

ヲ改定スルコトヲ得

七八

- (ハ) 合衆國航空機ニ關聯スル業務ニ從事スル航空者ニ對シ其 擔當業務ニ關スル資格ニ付テノ定期 試驗及等級ノ設定ニ關スル規定ヲ爲スヘシ
- (ニ) 合衆國航空機ノ使用ニ供シ得ヘキ航空設備ノ検査及等級ニ關スル規定ヲ設クヘシ
- (ホ) 飛行ノ安全ナル高度ニ關スル規則及船舶ト航空機トノ間ニ於ケル衝突豫防規則ヲ包含スル航空 機ノ航行、保護及識別ニ關スル空中運航規則ヲ設クヘシ
- (ヘ) 登録、航空機及航空者ノ證明書並商務大臣ニ於テ本法ニ基キ委任セラレタル職務ヲ行フニ付必 要ナリト認ムル其ノ他ノ證明書ノ發給、期間ノ滿了、停止及取消ニ關スル規定ヲ設クヘシ、證明 書下附ノ申請カ拒否セラレ又ハ證明書カ停止、若ハ取消サレタルトキハ其ノ通告後二十日以内ニ 該證明書ノ申請者又ハ所持者ハ商務大臣ニ請求書ヲ提出シ之ニ關スル聽取手續ヲ要求スルコトヲ 得

商務大臣ハ右請求書ヲ受理シタルトキハ遲滯ナク(一)申請者又ハ所持者ノ居住スル場所並拒否 停止又ハ取消ノ原因ニ關スル證據ヲ最容易ニ蒐集シ得ヘキ場所ヲ斟酌シ其ノ最實際的且便宜ナリ ト認ムル場所ニ於テ右請求書受理ノ日ヨリ二十日以内ニ聽取手續ヲ爲ス準備ヲ爲シ(二)該申請者 又ハ所持者カ聽取期日ノ線上ニ同意シタル場合ヲ除クノ外之ニ對シ少クトモ十日以前ニ聽取ヲ爲ス

ヘキ旨ノ告知ヲ爲スヘシ、本項ニ定ムル告知ハ申請者若ハ所持者ニ直接送達シ又ハ書留郵便ヲ以 テ之ヲ送付スヘシ此ノ場合ニ於テ商務大臣又ハ大臣ニ依リ書面ヲ以テ指定セラレタル商務省ノ官 吏若ハ使用人ハ右ノ聽取ヲ爲スヘシ之カ爲ニ宣誓ヲ爲サシメ證人ヲ訊問シ、且召喚狀ヲ發シテ證 人ノ出頭、及證言ヲ求メ又ハ書籍、新聞、書類記録其ノ他ノ證據物件ノ提出又ハ宣誓ヲ爲サシム ル權限ヲ有スル特ニ指定セラレタル個人ノ面前ニ於ケル供述調書ノ作成ヲ命スルコトヲ得、喚問 セラレ又ハ供述調書ヲ作成セララル證人ハ合衆國法廷ニ於ケル證人ト同一ノ日當及旅費ヲ受クル モノトス、聽取ニ依リ得タル一切ノ證據ハ之ヲ記録シ聽取終了後十日以内ニ受付スヘキ當該事件 決定ノ爲之ヲ商務大臣ニ送付スヘシ

大臣ノ決定ハ適法ナル限り終審トス、拒否、停止又ハ取消ハ聽取ノ機會カ與ヘテレ、告知カ送達 セラレ決定カ本項ニ規定スル當該期間内ニ受付セララルニ非サレハ無効トス

第四條 空域ノ留保

大統領ハ國防其ノ他ノ政府ノ目的ノ爲及「コロンビヤ」州ニ於テハ公安ノ爲行政命令 (Executive Order) ヲ以テ合衆國及「コロンビヤ」州ニ於ケル留保空域ノ設置及保護ニ付規定スルノ權限ヲ有ス、 各州中ノ數州ハ本條ニ基キ大統領ノ設定シタル留保空域ノ外別ニ且該空域若ハ本法ノ規定ニ基キ指 定セラレタル民間又ハ軍用ノ航空路ト抵觸セサル限り必要ナル留保空域ヲ設定シ及之カ保護ノ規定

七九

ヲ設クルコトヲ得

第五條 航空ノ助成

- (イ) 郵政長官及商務大臣カ隨時共同ノ命令ヲ以テ指定シタルトキハ何時ト雖郵政長官ノ管轄及管理ノ下ニ在ル航空路ハ之ト關聯シテ使用セラルル一切ノ不時着陸場及其ノ他ノ航空設備(航空港及終點着陸場ヲ除ク)ト共ニ商務大臣ノ管轄及管理ニ移サルヘク設置セラレタル航空港及終點着陸場ハ大統領ノ裁可ヲ經タル協定ニ基キ之ヲ關係自治體ノ管轄及管理ニ移スコトヲ得、航空港及終點着陸場ヲ除キ右ノ航空路不時着陸場及其ノ他ノ航空設備ニ關スル經費ヲ支辨スル爲使用シ得ヘキ豫算及右經費ヲ支辨スル爲充當セラレタル豫算額中ノ一切ノ剩餘金ハ豫算ニ計上セラレタル目的ノ爲ニ郵政長官ノ指揮ニ代ルヘキ商務大臣ノ指揮ニ從テ經費トシテ使用シ得ルモノトス、右豫算ノ剩餘金ハ其ノ一部ト雖航空港又ハ終點飛行場ノ購買又ハ設置ノ爲之ヲ使用スルコトヲ得ス
- (ロ) 商務大臣ハ民間航空路ヲ指定、設定スルノ權限ヲ有シ且將來議會ノ協贊ヲ經タル豫算ノ制限内ニ於テ(一)該航空路ノ沿線ニ於ケル航空港以外ノ一切ノ必要航空設備ヲ設定、經營及維持シ且(二)成ルヘク該設備及政府ノ現存機關ノ援助ヲ利用シテ該航空路ヲ地圖ニ作製シ其ノ航空路地圖發行ノ準備ヲ爲スノ權限ヲ有ス、商務大臣ハ民間航空路、航空港、不時着陸場又ハ其ノ管轄ニ屬スル其ノ他ノ航空設備ノ獨占的使用權ヲ許與スルコトヲ得ス

(ハ) 合衆國ノ所有ニ屬シ又ハ其ノ經營ニ係ル航空設備ハ其ノ管轄權ヲ有スル各省又ハ其ノ他ノ獨立官廳ノ長官ニ於テ適當ト認メ且命令ヲ以テ(By regulation)規定シ得ル條件及範圍ニ從ヒ之ヲ公共ノ利用ニ供スルコトヲ得

(ニ) 各省又ハ其ノ他ノ獨立官廳ノ長官ニシテ合衆國ノ所有ニ屬スルカ又ハ其ノ經營ニ係ル航空港又ハ不時着陸場ヲ管轄スルモノハ航空機ニ對スル燃料、滑油、裝備品及食糧ノ販賣規定並緊急ノ場合ニ於テ右航空機カ民間企業ノ經營ニ係ル最寄ノ航空港ニ向ヒ航空ヲ繼續スルニ付必要ナル場合ニ限り各省及獨立官廳長官ノ發スルコトアルヘキ命令ニ基キ之ニ對スル機械類、一時的避難所其ノ他ノ援助ノ供與ニ關スル規定ヲ設クルコトヲ得

右物件ノ販賣及援助ノ供與ハ凡テ各省又ハ獨立官廳長官ニ於テ確定スヘキ公平ナル地方現行市場價格ヲ以テ之ヲ爲スヘシ本項ニ基ク一切ノ收納額ハ國庫ニ拂込ムヘシ但シ各省又ハ獨立官廳長官ニ於テ前記ノ販賣又ハ供與シタル燃料、滑油、裝備品、食糧、機械類、避難所其ノ他ノ援助ノ費用ニ相當スト認メタル額ハ收入金トシテ該費用ノ支出セラレタル豫算ニ繰入レ若シ剩餘金アルトキハ雜收入ニ繰入ルルモノトス

(ホ) 一八九〇年十月一日裁可アリタル「陸軍信號隊ノ能率増進及經費節減並氣象局ノ農務省移管ニ關スル法律」中第三條ノ終ニ左ノ項ヲ追加ス

「之カ爲編成セラルルコトアルヘキ豫算ノ制限内ニ於テ左ノ各號ハ農務大臣ノ指揮ニ屬スル氣象局長ノ義務トス

(イ) 合衆國內及公海上特ニ航空商業ニ適スル航空路トシテ法律ノ授權ニ基キ商務大臣ニ依リ指定セラレタル民間航空路ニ於ケル航空ノ安全及能率ノ増進ニ付必要ナル天候報告、豫報、警報及勸告ヲ爲スコト及

(ロ) 前號ノ目的ノ爲氣象ノ觀測及研究ヲ爲シ測候所ヲ設定スルコト

(ヘ) 本法中何レノ規定ト雖陸軍大臣カ軍事航空路トシテ可航空域内ニ於テ航空路ヲ指定スルコト及本法ニ基キ設置セラレタル民間航空路ニ依ラサル通路ニ於テ該可航空域ノ使用ニ關スル規則 (Rules and regulations) ヲ制定スルコトヲ妨ケ又ハ商務大臣カ軍事航空路ヲ民間航空路トシテ指定スルコトヲ妨クルモノト解釋スルコトヲ得ス右ノ指定アリタルトキハ軍事航空路ハ茲ニ本法ニ謂フ所ノ民間航空路トナリ陸軍大臣ハ民間航空路トシテ指定セラレタル軍事航空路ニ於ケル航空設備ノ經營ヲ商務大臣カ該設備ノ經營ニ關スル規定ヲ設ケ得ルニ至ル迄繼續スルノ權限ヲ有ス

第六條 外國航空機

(イ) 議會ハ茲ニ合衆國政府カ一切ノ外國民排除ニ付合衆國及運河地帯ノ領土、領水上ニ於ケル空域ノ完全ナル主權ヲ有スルコトヲ宣言ス一切ノ外國軍隊ノ一部タル航空機ハ大臣ノ許與シタル權限

ニ依ル場合ヲ除クノ外合衆國及運河地帯内ニ於テ航空スルコトヲ得ス

(ロ) 外國軍隊ノ一部ニ非サル外國航空機ハ以下本條ニ定ムル所ニ從ヒ權限ヲ與ヘラレタル場合ニ限リ合衆國內ニ於テ航空スルコトヲ得右ノ權限ヲ與ヘラレタルトキハ該航空機及之ニ關聯スル事務ヲ執行スル航空者ハ本條(ハ)號ニ基キ免除ヲ受ケサル限リ第三條ノ諸要件ニ從フヘシ

(ハ) 外國カ合衆國航空機及、又ハ之ニ關聯スル事務ヲ執行スル航空者ニ對シ類似ノ特權ヲ許與シタルトキハ商務大臣ハ外國法律ニ基キ登録セラレ且其ノ軍隊ノ一部ニ非サル航空機ニ對シ合衆國內ニ於ケル航空ノ權限ヲ與ヘ且命令ヲ以テ (By Regulation) 該航空機及、又ハ之ニ關聯スル事務ヲ執行スル航空者ニ對シ第三條ニ定ムル空中運送規則以外ノ諸要件ノ適用ヲ免除スルコトヲ得但シ何レノ外國航空機ト雖州國又ハ州内航空商業ニ從事スルコトヲ得ス

第七條 對外商業ニ關スル現存法律ノ適用

(イ) 合衆國ノ航海及船積法ハ其ノ中ニ「船舶」又ハ「乗物」ノ定義及衝突豫防規則ヲ包含スト雖之ヲ水上飛行機又ハ其ノ他ノ航空機若ハ水上飛行機又ハ其ノ他ノ航空機ニ關聯スル船舶ノ航海ニ適用スト解釋スルコトヲ得ス

(ロ) 大藏大臣ハ(一)合衆國外ノ一切ノ場所ヨリ合衆國內ニ到着スル民間航空機及其ノ携行シタル商品ニ對スル入國港トシテ合衆國內ニ其ノ場所ヲ指定シ(二)民間航空機ニ對スル入國港ヘ其ノ必要ト認

ムル税關官憲及使用人ヲ派遣シ且該入國港ニ駐在スル合衆國官憲又ハ使用人ニ對シ(當該官憲又ハ使用人ヲ管轄スル各省又ハ其ノ他ノ獨立官廳長官ノ同意ヲ得テ)税關官憲又ハ使用人ニ授與又ハ賦課セラレタル權力、特權又ハ義務ヲ授與又ハ賦課シ且(三)命令ヲ以テ(By Regulation)其ノ必要ト認ムル程度及條件ニ從ヒ税關管理ニ關スル法律規則並公衆衛生法律ヲ民間航空ニ適用スルコトヲ規定スルノ權限ヲ有ス

(ハ) 商務大臣ハ命令(Regulation)ヲ以テ其ノ必要ト認ムル程度及條件ニ從ヒ船舶ノ入港及出港ニ關スル法律及規則ヲ民間航空機ニ適用スルコトヲ規定スルノ權限ヲ有ス

(ニ) 勞働大臣ハ(一)民間航空機ニ對シ航空機ニ依リ到着スル外國人ノ入國港トシテ何レカノ入國港ヲ指定シ(二)該入國港ヘ其ノ必要ト認ムル移民局官憲及使用人ヲ派遣シ且該入國港ニ駐在スル合衆國使用人ニ對シ(當該官憲及使用人ヲ管轄スル各省又ハ其ノ他ノ獨立官廳長官ノ同意ヲ得テ)移民局官憲又ハ使用人ニ授與又ハ賦課セラレタル權力、特權又ハ義務ヲ授與又ハ賦課シ且(三)命令ヲ以テ(By Regulation)其ノ必要ト認ムル程度及條件ニ從ヒ移民法ノ管理ニ關スル法律及規則ヲ民間航空ニ適用スルコトヲ規定スルノ權限ヲ有ス

第八條 商務次官ノ新設(Additional Assistant Secretary of Commerce)航空商業ノ獎勵ニ付商務大臣ヲ補佐シ且本法ニ基キ大臣ニ附與セラレタル職權ニシテ大臣ニ於テ指定シ得ルモノヲ行フ爲商務次

官ヲ置キ其ノ任命ハ上院ノ勸告及同意ニ依リ大統領之ヲ行ヒ其ノ報酬ハ一九二三年ノ等級法(Classification Act)ニ從ヒ決定ス別段ノ定アル場合ヲ除キ商務大臣ハ本法ノ規定ヲ管理シ之カ爲(一)本法ニ依リ付與セラレタル其ノ職權ヲ行フニ付必要ナル規則ヲ制定シ(二)之カ管理ノ爲必要ナル且其ノ都度議會ニ依リ定メラルルコトアルヘキ支出(文書ノ直接送達及商務省其ノ他ノ敷地ノ賃借料並法律書、參考書及雜誌ニ要スル經費ヲ含ム)ヲ爲シ(三)航空條約、法律、命令(Regulation)及之ニ基ク決議等本法ニ依リ付與セラレタル職權ニ關スル事項ニシテ其ノ適當ト認ムルモノヲ記載スル公報ヲ其ノ都度發表シ且(四)本法ニ依リ商務大臣ニ付與セラレタル職權ヲ行フニ付必要ナル航空機及航空港以外ノ航空設備ヲ經營シ且之カ爲ニ議會ノ將來作成スヘキ豫算ノ制限内ニ於テ右航空機及航空設備ヲ獲得スルノ權限ヲ有ス

第九條 定義

本法ニ於テ

(イ) 「合衆國市民」トハ(一)合衆國又ハ其ノ屬領市民タル個人又ハ(二)合名會社ニシテ其ノ社員カ合衆國又ハ其ノ屬領市民タル個人ヨリ成ルモノ若ハ(三)合衆國ニ於テ若ハ合衆國、各州、領土又ハ其ノ屬領ノ法律ニ基キ創立又ハ組織セラレタル株式會社又ハ組合ニシテ其ノ社長若ハ取締役又ハ其ノ他ノ業務執行員ノ三分ノ二以上カ合衆國又ハ其ノ屬領市民タル個人ニシテ且其ノ投票權ノ少クトモ

五一パーセントカ合衆國又ハ其ノ屬領市民タル人ニ依リ占メラルモノヲ謂フ

(ロ) 「合衆國」トハ地理的意義ニ於テハ各州、領土、屬領及「コロンビヤ」州(其ノ領水ヲ含ム)ヨリ成ル版圖並其ノ上空ヲ謂フ但シ運河地帯ヲ包含セス

(ハ) 「航空機」トハ航空又ハ空中飛揚ノ爲現在知ラレ若ハ將來發明使用又ハ設計セラルヘキ一切ノ考案ヲ謂フ、但シ落下傘其ノ他ノ考案ノ如ク航空ノ爲設計セラレタルモノト雖本來安全設備トシテ使用セラルルモノヲ除ク

(ニ) 「公ノ航空機」トハ專ラ政府ノ使用ニ供セラルル航空機ヲ謂フ

(ホ) 「民間航空機」トハ公ノ航空機以外ノ一切ノ航空機ヲ謂フ

(ヘ) 「合衆國航空機」トハ本法ニ基キ登録セラレタル一切ノ航空機ヲ謂フ

(ト) 「航空港」トハ航空機ノ發着ニ適シ且航空機ノ保護供給及修理設備ヲ整ヘアル水陸何レカノ場所又ハ航空旅客又ハ貨物ノ受理又ハ荷卸ノ爲正規ニ使用セラルル場所ヲ謂フ

(チ) 「不時着陸場」トハ航空機ノ發着ニ適シ航空路沿線ニ在リ、且航空路ニ依リ連絡セラルル航空港ノ中間ニ當ル場所ニシテ航空機ノ保護、供給及修理設備ヲ具備セス且航空旅客又ハ貨物ノ受理又ハ荷卸ノ爲正規ニ使用セラルルニ非サルモノヲ謂フ

(リ) 「航空設備」トハ航空補助トシテ使用セラルル一切ノ航空港、不時着陸場、燈火其ノ他ノ信號裝

置「ラヂオ」方位指示設備「ラヂオ」其ノ他ノ電氣通信設備及其ノ他ノ裝置又ハ設備ヲ謂フ

(ヌ) 「民間航空路」トハ商務大臣ニ於テ州間又ハ對外航空商業ニ適スル航空路トシテ指定シタル可航空路ニ於ケル線路ヲ謂フ

(ル) 「航空者」トハ航空中航空機ノ運行ニ従事スル一切ノ個人(指揮者及操縦士機關士又ハ乗員ヲ含ム)及航空機ノ検査、點檢又ハ修理ニ従事スル一切ノ個人ヲ謂フ

第十條 可航空域

本法ニ於テ可航空域トハ第三條ニ基キ商務大臣ノ指定スル飛行ニ關スル最低安全高度以上ノ空域ヲ謂フ該可航空域ニ於テハ本法ノ要件ニ適合スル州間及對外航空ノ自由ニ關スル公權ヲ尊重スヘシ

第十一條 罰 則

(イ) 左ノ各號ハ第六條ニ基キ權限ヲ與ヘラレ又ハ免除セラルル範圍ヲ除クノ外違法ナリ

(一) 一切ノ航空機ヲ以テ一切ノ留保空域内ヲ該留保ノ取締ニ關スル行政命令ニ違反シテ航空スルコト

(二) 合衆國航空機トシテ登録シアラサル一切ノ航空機(外國航空機以外ノ)ヲ以テ州間又ハ對外航空商業ニ従事シ又ハ一切ノ外國航空機ヲ以テ合衆國內ヲ航空スルコト

(三) 合衆國航空機トシテ登録セラレタル一切ノ航空機又ハ一切ノ外國航空機ニシテ航空機證明書

ヲ有セサルカ又ハ該證明書ノ條件ニ違反スルモノヲ以テ航空スルコト

(四) 航空者證明書ヲ有セサルカ又ハ該證明書ノ條件ニ違反シテ合衆國航空機トシテ登録セラレタル一切ノ航空機又ハ一切ノ外國航空機ニ關聯スル航空者トシテノ事務ニ従事スルコト

(五) 航空運送規則ニ違反スル航空機ヲ以テ航空スルコト

(ロ) 一切ノ人ニシテ(一)本條若ハ第七條ニ基キ制定セラレタル出入港規則ニ違反シ又ハ(二)同條ニ基キ制定セラレタル税關又ハ公衆衛生規則ニ違反シ若ハ(三)同條ニ基キ制定セラレタル移民規則ニ違反シタルモノハ五百弗ノ罰金(Civil Penalty)ニ處ス但シ該罰金ハ商務大臣、大藏大臣又ハ勞働大臣ニ於テ夫々當該大臣カ命令ヲ以テ規定スヘキ手續ニ依リ免除又ハ輕減スルコトアルヘシ該違反カ航空機所有者又ハ指揮者ニ依リテ爲サレタルトキハ其ノ處罰ハ航空機ノ留置ヲ以テスルモノトス

本條ニ基キ科セラレタル罰金ハ之ヲ科セラルル人ニ對スル債權の手續ニ依リ徵收シ及又ハ該處罰カ留置シタル場合ニ於テハ當該航空機ニ對スル物權の手續ニ依ルモノトス

右手續ハ成ルヘク海軍裁判所ニ於ケル民事訴訟ニ依ルヘシ但シ係争價額カ二十弗以上ニシテ審判セラレタル事實カ普通法ノ規則ニ依ルニ非サレハ再審スルコトヲ得サル場ニ於テ訴訟當事者ノ一方カ事實上ノ争點ニ付陪審官、審判ヲ要求シタルトキハ此ノ限ニ在ラス物權の訴狀ニ在リテ

ハ押收カ公海又ハ合衆國可航水面ニ非サル場所ニ於テ爲サルルノ事實ハ右ノ手續ヲ海軍裁判所ニ於ケル物權の民事訴訟ニ一致セシムルノ要求ヲ限定スル爲ニ之ヲ適用スヘカラス

合衆國大審院(Supreme Court)及其ノ指揮ノ下ニ在ル他ノ合衆國裁判所ハ法律ニ規定シアラサル細目ニ付右手續ノ取締規則ヲ定ムルノ權限ヲ有ス本條ニ基キ科セラレタル罰金ノ免除又ハ輕減ニ關シ本條ニ基キ爲サレタル決定ハ終審トス起訴手續未決ノ場合ニ於テ免除又ハ輕減手續カ權利拘束中ナル限り大臣ハ起訴手續ヲ執行スル合衆國檢事ニ對シ其ノ旨通告スヘシ

(ハ) 本條ニ基キ科セラレタル罰金ニ對スル留置ヲ受クル一切ノ航空機ハ當該大臣カ命令ヲ以テ定ムル者ヲシテ其ノ假押收及其ノ保管ヲ爲サシメ該事件ニ關スル報告ヲ押收ノ爲サルヘキ裁判管轄區ニ於ケル合衆國檢事ニ送達スルコトヲ得

合衆國檢事ハ遲滞ナク留置ノ實行手續ニ着手シ又ハ其ノ實行不能ナル旨大臣ニ通告スヘシ航空機ハ次ノ事由ニ依リ右保管(Custody)ヲ解除セラル(一)罰金又ハ其ノ免除又ハ輕減セラレサル額ノ納付(二)留置實行ノ爲裁判所ノ物權の起訴手續ニ依リ爲サル押收、又ハ該手續實行不能ニ關スル合衆國檢事ノ通告又ハ(三)罰金若ハ其ノ免除又ハ輕減セラレサル額ノ納付ヲ條件トシ大臣ニ於テ定ムルコトアルヘキ額ノ債券又ハ擔保付債券ノ供託

(ニ) 本法ニ基キ發給ヲ認メタル一切ノ證明書ヲ詐偽的ニ偽造、變造又ハ故ナク作成シ若ハ故意ニ右

九〇
ノ不實ノ證明書ヲ行使又ハ行使セムトシタル者ハ千弗以下ノ科料又ハ三年以下ノ禁錮ニ處シ若ハ該科料及禁錮ヲ併科ス

(ホ) 何人タリト雖(一)合衆國內ノ可航空域又ハ水面ニ於ケル航空ヲ妨害スルノ意志ヲ以テ本法ニ基シ命令ニ依リ必要トスル正規ノ燈火又ハ信號若ハ航空港又ハ其ノ他ノ航空設備ニ關聯スル正規ノ燈火又ハ信號ト紛レ易キ場所又ハ方法ニ於テ一切ノ虛偽ノ燈火又ハ信號ヲ合衆國內ニ掲ケ(二)商務大臣ヨリ適宜警告ヲ發シタルニ拘ラス一切ノ虛偽ノ燈火又ハ信號ヲ掲揚シ(三)右正規ノ燈火又ハ信號ヲ故意ニ移轉シ、破壊シ又ハ其ノ機能ヲ妨害シ又ハ(四)法律上ノ權限ナクシテ故意ニ該正規ノ燈火又ハ信號ヲ掲ケタル者ハ五千弗以下ノ科料又ハ五年以下ノ禁錮ニ處シ若ハ該科料及禁錮ヲ併科ス

(ヘ) 本法ニ基キ納付シタル一切ノ罰金ハ雜收入トシテ國庫ニ收納ス

第十二條 本法ノ何レカノ規定カ憲法違反ナリト宣言セラレ若ハ人又ハ事件ニ對スル其ノ適用カ無効ナリト決定セラレタルトキト雖同法爾餘ノ規定及該規定ノ其ノ他ノ人又ハ事件ニ對スル適用ノ效力ハ之カ爲影響ヲ受クルコトナシ

第十三條 效力發生期日

本法ハ其ノ通過ノ日ヨリ效力ヲ生ス但シ效力發生後九十日以内ニ發生シタル本法違反ハ之ヲ罰セス

第十四條 本法ハ「一九二六年商業航空法」ト稱ス

一九二六年五月二十日裁可

第十 最近十ヶ年間ニ於ケル米國航空機工業界ノ概觀

米國航空機工業ノ年齢ヲ今日ヨリ遡リテ單ニ過去十年間迄ト限定シテ考フルハ稍不正確ナルヲ免レサルヘシ假令小規模ナリト雖航空機工業界(若シ當時ニ於テ然カ謂ヒ得ルモノトセハ)ハ少クトモ十四年前ニ於テ既ニ飛行機ヲ建造シ且之ヲ販賣シツツアレハナリ即工業トハ商業又ハ製造業ノ一分派ナリト云フ定義ニ從ヘハ米國航空機工業ノ誕生日ヲ彼「ライト」兄弟及「グレン・エッチ・カーチス」カ初メテ販賣用飛行機ノ製作ヲ開始シタル日ニ遡ラシムルヲ以テ至當ナリトス「オーヴイル・ライト」カ初メテ米國政府ニ飛行機ヲ納入シタルハ一九〇九年ニシテ該納入ハ純然タル商業トシテ爲サレタルモノナレハ米國航空機工業ノ萌芽ハ既ニ其ノ當時ニ發シタリト謂フヲ得ヘシ

當時ニ在リテモ其ノ後ニ於ケルト同様米國政府及若干ノ外國政府ハ航空機ノ購入ノ大顧客ナリキ、サレハ今米國政府カ第一回「ライト」機ヲ購入シテヨリ一九一六年陸軍カ其ノ第一回ノ製作註文ヲ發シタル時マテノ飛行機購入數ヲ記録スルモ無用ニ非サルヘシ即一九〇九年乃至一九一六年間ニ於テ陸軍ノミニ引渡シタル飛行機ハ一四二臺ナルカ其ノ内譯左ノ如シ

年 度	數 量	型 種
一九〇九年	一臺	「ライト」
一九一〇年	〇	
一九一一年	七	「ライト」、「バーグス」、「カーチス」
一九一二年	一二	「ライト」、「バーグス」、「カーチス」
一九一三年	八	「カーチス」、「バーグス」
一九一四年	一一	「ライト」、「マルチン」、「カーチス」、「バーグス」
一九一五年	二〇	「マルチン」、「カーチス」、「バーグス」
一九一六年	八三	「カーチス」、「スタンダード」、「L.W.F.」、「マルチン」、「スターテヴァンド」
合 計	一四二	

當時飛行機及發動機ノ製作ニ從事セル會社ノ數ハ眞ニ僅少ニシテ且飛行機ハ主トシテ練習機ニシテ軍用トシテハ頗ル不適當ナルモノナリキ然ルニ米國ハ一九一七年四月突如トシテ大戰ニ參加スルコトトナリ航空機工業ニ對スル需要ハ急激ニ増加シタリ然モ之ニ對シ航空機工業界ニ於テハ何等基礎タル

ヘキ工業ナク軍用飛行機及發動機ノ設計製作ニ關スル經驗ニ乏シク且適當ノ機器、被服、「カメラ」其ノ他ノモノノ製作者存セス又各種ノ材料品著シク不足セルニモ拘ラス其ノ結果ハ驚クヘキモノアリタリ即チ先ツ航空機工業者數ハ僅々數千人ヨリ遽ニ増加シ休戰條約調印當時ニ於テハ男女合計十七萬五千人ニ達シタリ又軍事統計ニ徵スルニ十七ヶ月後ニ於テハ飛行機生産力ハ年一萬九千八百八十四臺ノ割合トナレリ其全能力ヲ擧ケタル適例ハ「リバーテイ」發動機ノ設計ニ着手シテヨリ六週間ナラスシテ第一ノ發動機ヲ完成シ之ヲ華府ニ於テ引渡スコトヲ得タルカ如シ然モ該發動機ハ十二「シリンダー」ニ擴大セラレ其ノ後一ヶ月餘ノ間ノ試験ニ通過シ愈々其ノ製作ヲ繼續スルコトナレリ一九一八年十一月ノ終迄ニハ各種發動機三萬二千基以上ヲ引渡シ之ヲ軍用ニ供シ發動機ノ製造能力ハ一躍シテ年六萬四千基ニ達シタリ大戰以來米國航空機工業界ハ其ノ組織及内容ニ於テ幾多ノ根本的變更ヲ見多數ノ會社全然消滅シ去レルト同時ニ他方ニ於テハ愈々其ノ發展ヲ遂ケ經驗ヲ積ミ（殊ニ航空機工業カ切抜タル危期ヲ考フルニ於テ然リ）又新會社ノ勃興スルモノアリ當時ニ在リテハ政府ノ註文ハ頗ル稀ニシテ航空機工業ハ如何ニシテ其ノ没落ヲ免ルヘキカノ困難時代ニ遭遇シタルモ航空機工業者ハ政府ノ註文アリ次第何時タリトモ今世界中ノ同種ノ製作品ニ優ルトモ劣ラサルモノ半以上ヲ製作スルコトニ付協力貢獻スルコトヲ怠ラスシテ絶大ナル信用ヲ博スルニ至レリ

商務省ハ製造業者ニ關スル調査ヲ行ヒタル結果興味アル統計ヲ得タルカ右ハ航空機工業進步ノ一態様

ヲ知ル上ニ價值アル資料タルヘシ尤モ右調査ニ依リ得タル統計ハ頗ル詳細ヲ極メ隨ツテ幾分繁雜ノ嫌アルヲ以テ自明ノ數字ハ之ヲ簡單ナラシメタル上之ヲ示セハ左表ノ如シ

米國商務省ノ航空機製作業者調

項目	年度	一九一四年	一九一九年	一九二一年	一九二三年	一九二五年
會社數		一六	三	二五	三	五
(イ) 製作額五千弗以下ノ會社數		—	二	四	—	—
同 製作品總額		—	(ロ)ニ合算	一〇、九三弗	—	—
(ロ) 製作額五千—十萬弗迄ノ會社數		—	九	六	三	—
同 製作品總額		—	(イ)ナ含ム 四六、〇〇弗	五九、二八弗	二七、九四弗	—
(ハ) 製作額二十萬—十萬弗迄ノ會社數		—	五	四	一三	—
同 製作品總額		—	二八、〇〇弗	二七、八二弗	六〇、五六弗	—
(ニ) 製作額十萬—五十萬弗迄ノ會社數		—	八	四	九	—
同 製作品總額		—	一、七六、〇〇弗	六〇、二八弗	四一、七五弗	—
(ホ) 製作額五十萬—百萬弗迄ノ會社數		—	二	六	三	—
同 製作品總額		—	(ハ)ニ合算	五、七四、六〇弗	一、九四、〇六弗	—

(ハ) 製作額百萬弗以上ノ會社數	同 製作品總額	製作品價額總計	飛行機數	同 價額	水上飛行機數	同 價額	年度末ニ於ケル製作中ノ飛行機數	同 價額	備考
—	—	七、九四三、〇六弗	—	—	—	—	—	—	一九一四年度及一九二五年度ノ内譯ハ不明
—	—	二、一八〇、〇〇弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	一四、三三三、〇〇弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	四三三	—	—	—	—	—	—	
—	—	三、四六、四二弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	三、八八、四〇弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	二九〇	—	—	—	—	—	—	
—	—	六、六三、九八弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	一三、九四五、三三弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	五〇五	—	—	—	—	—	—	
—	—	六、一六、二八弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	五、七五五、〇〇弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	△ 六三	—	—	—	—	—	—	
—	—	七、六八、三三弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	一、五七、八五弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	三三四	—	—	—	—	—	—	
—	—	一、三九、七七弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	一、四三、〇〇弗	—	—	—	—	—	—	
—	—	一、五八、六七弗	—	—	—	—	—	—	

註 改造機及再組立機六一、水陸兩用機六八、並未報告ノ水上機、陸上機及飛行艇合計七三ヲ包含ス

本表ノ數字ハ專ラ完成セル航空機ノ製作ニ從事スル航空機工業ニ付採リタルモノニシテ空氣ヨリ輕キ航空機及航空機製作者カ補助的生産物トシテ製造シタル場合ヲ除キ發動機及「タイヤ」以外ノ航空機部分品ノ製作ハ之ヲ包含セサルモノトス蓋シ航空機用發動機製作業者ニ關スル統計ヲ得ルハ困難ナリ何トナレハ商務省ハ自動車用發動機製作者ヲ包含セル「發動機及水車」ナル項目ノ下ニ分類スルカ故ナ

リ一九一九年及一九一四年ノ統計ハ直接之ヲ一九二五年、一九二三年及一九二一年ノモノト比較スルコトヲ得ス何トナレハ發動機及「タイヤ」以外ノ航空機部分品ノ製造ニ専ラ従事スル者ハ最近三回ノ國勢調査ニ於テハ航空機工業中ニ分類セラレ居ルモ夫レ以前ノ調査ニ於テハ航空機完成品製作業者ノミヲ右ノ項目中ニ分類シ居タレハナリ、一九一四年ヨリ一九一九年ニ至ル大増加及一九一九年ヨリ一九二一年ニ至ル大減少ハ大部分一九一九年度ノ生産カ歐洲大戦用航空機製作ノ註文品ノ完成ヲ包含スルノ事實ニ基クモノニシテ隨ツテ例外ノ場合タルヘキモノトス

尙本表ノ作製ニ當リ各會社ノ經營上ノ秘密ヲ或程度迄曝露セムコトヲ避ケンカ爲其ノ數字ヲ相當按配シタルモノアリ例ヘハ一九一九年イ欄ニ分類セラレタル二會社ノ製作品價額ノ如キハ各別ニ記載セスシテロ欄ニ分類セラレタル會社ノ製作品價格ノ數字中ニ包含セシメタリ尙右ノ外一項目中ニ屬スヘキ會社數ノ少キ場合ニ於テモ之ト同様ノ方法ヲ採用スルコトトシタリ

各欄中最興味アルハ各年別ノ製作品總價額ナルヘシ即チ一九一九年ヨリ一九二一年ニ至ル期間ハ已ムヲ得サル縮少時代ニシテ一九二一年ヨリ一九二三年ニ至ル期間ハ正ニ健全且満足ナル發展時代ナルヲ示セリ一九二三年ノ製作品總價額ハ殆ト一九二一年ノ二倍ニ上リ幾分例外ノ場合タル一九一九年ノ總計ニ及ハサルコト僅ニ一〇「パーセント」ニ過キス尙一九二三年ヨリ一九二五年ニ至ル製作品總價額ハ稍々減少セルコトヲ知ルヘシ然レトモ一九二五年ニ製作セラレタル飛行機數カ一九二三年ノ夫ヨリ大

ラス其ノ價額ニ於テ減少シタルハ各箇ノ生産費ノ減少ヲ示スモノト云フヘク購買者ノ立場ヨリ見ルトキハ此ノ事實ハ極メテ有利ナル點ナルノミナラス斯ル事情ノ慎重ナル研究ハ惹テ製造者ノ爲ニモ喜ブヘキモノナルコト明トナレリ即チ調査書ニハ各年別ノ材料品價額ヲ示ス數字ヲモ包含シ居リ一九二三年ヨリ一九二五年迄ノ間ニ材料品價額ニ於テ百萬弗以上ノ減少ヲ示セルカ一方製作者側ノ製造費及利益金ヲ示ス數字ハ一九二三年ヨリ一九二五年ノ間ニ於テ數十萬弗ヲ増加セリ由是觀之原料費ノ減少ハ生産費ノ若干増加セルニモ拘ラス從來ヨリ低價格ヲ以テ製作品ヲ賣却スルコトヲ可能ナラシムルニ至レルモノニシテ即チ購買者製作者共ニ極メテ有利ナル状態ニアルモノト云フヘシ

尙一九二五年ニ於テ商務省ニ報告セラレタル會社數三十社ノ内紐育州十四、「オハヨー」州五、加州三、「イリノイス」「カンサス」「ミシガン」「ニュージャージー」「ペンシルヴァニア」各州二、殘餘ハ夫々他ノ七州ニ在リ尙次ニ現在米國航空機工業會社ノ概況ヲ述フヘシ

一、「アドヴァンス」航空機會社 (The Advance Aircraft Co.)

「オハヨー」州「トロイ」ニ在リ「C. J. ブラックナー」(Bruckner)「E. シヤンキン」(Junkin) 兩氏支配ノ下ニ茲數年間大ナル活動ヲ續ケ來リシカ更ニ最近「ワロ」(Waco) 型商業飛行機ノ製作能力ヲ増大スル爲其ノ製造計畫ヲ擴張シタリ同社ハ米國內最大ノ商業飛行機製造會社ニシテ「ワコ」九型「カーチス」(OX-5) 三座式機ノ大量製産ニ従事セリ同社ハ生産ノ直接ノ結果トシテ其ノ製作品ノ價格ヲ低

下シタル最初ノ會社ナリトス

九八

「ワコ」九型機ハ全國ヲ通シテ米政府航空事業用及私用トシテ普ク使用セラレツアリ

II、航空事業會社 (The Aerial Service Corporation)

一九二〇年五月ノ創立ニ係リ一九二五年一月其ノ組織ヲ改メ Henry Kleckler ヲ社長、W.C.Chad-
ayne ヲ副社長トシ秘書兼會計係 H.Y.Rose 總支配人 J.F. Meade 技師長 Harvey C. Mummet トナ
リ同社ハ航空機工業界ト特ニ密接ナル關係ヲ有スル會社ノ一ニシテ世界大戰以來純商業航空ヲ基礎ト
シテ發達シ飛行機ノ設計ヲ進歩セシメタル點ニ付テハ米國航空工業界ノ代表的功勞者タリ尙同社ノ大
ナル名譽トスル所ハ特ニ其ノ組織改造後間モナク一九二五年初頭ニ於テ郵政廳ノ註文ヲ受ケ優秀ナル
郵便用飛行機ヲ製作シタルコト之ナリ該機ハ「空ノ使者」(Aerial Mercury)ト稱セラレ郵便物一、〇
〇〇封度ヲ搭載シ「リバーテイ」發動機ヲ裝備シテ優秀ナル成績ヲ擧ケタリ其ノ後同年中ニ更ニ會社ハ
飛行郵便支線用飛行機「小使者」(Mercury Jr.)「カーチス」C-6A 發動機ヲ裝備ス」ヲ製作シタリ該
機ハ昨年度ノ飛行機安全巡回飛行競技ニ出場シ全區域ヲ完全ニ飛行シタリ同社ノ製作設備ハ優秀ナル
モノニシテ工場面積一五、八〇〇平方呎アリ現在職工五十人ヲ使用ス曾テ百五十人ヲ使用シタルコト
アルカ故ニ再ヒ航空界ノ好景氣時代現出セムカ迅速ニ擴張スルコトヲ得ヘシ

III、航空機製作會社 (The Aircraft Development Corporation)

空氣ヨリ輕キ航空機ノ發達ト云ハハ常ニ「アブソン」(Upson)ノ名聯想セラルルカ是ト同時ニ航空機
製作會社ノ名モ亦想記セラルヘシ同社ハ「ミシガン」州「デトロイト」ニ在リ一九二一年九月ニ組織セラ
レ一九二二年六月法人トシテ登記セラレタリ同社ノ主タル目的ハ「ラルフ、アブソン」カ多年研究シッ
ツアル金屬製飛行船ノ建造ニ在リ社長 Harold E. Emmons 副社長 C.S. Molt 同 W.B. Mayo 會計係 Arthur
H. Skwarty 支配人 Carl. B. Frische 技師長 Ralph Upson ノ指揮ノ下ニ同社ハ既ニ空氣ヨリ輕キ航
空機ノ研究ニ相當努力シ來レリ尤モ金屬製飛行船ノ製作ハ現在ノ所未タ完成ヲ見ルニハ至ラス
同社ニハ使用人二十人アリ工場ハ八、〇〇〇平方呎ナルカ近々二萬平方呎迄擴張ノ筈ナリ金屬製飛行
船ニ付テハ既ニ幾多ノ研究發表セラレ之ヲ茲ニ繰返スノ違ナシト雖其ノ研究ハ航空ニ關スル技術ノ
研究方面ニ於ケル最モ興味アルモノノ一ニシテ會社ハ海軍ノ註文ニ依リ本型式ノ二十萬立方呎試驗用
飛行船ノ建造ニ從事シツアリ尙同社ハ一九二五年完成シタル「イリノイイス」州「デューアボーン」
所在ノ「フォード」飛行船繫留柱ノ設計製作ニ當リタルカ右繫留柱ハ世界ニ於ケル最新式ノモノナルハ
シ又同社ハ陸軍ノ註文ニヨリ「イリノイイス」州「スコット」飛行場ニ於テ同社自身ノ設計ニ係ル繫留柱
ノ建設ニ從事シツアリ右繫留柱ハ高サ百七十五呎ノモノナリ金屬製飛行船ノ製作ノ外會社ハ更ニ陸
軍航空部ノ需ニ依リ目「新試驗用偵察氣球」ノ設計ヲ爲シツアリテ要スルニ廣ク空氣ヨリ輕キ航空機
ノ製作ニ付活動セルモノナリ

九九

四、飛行船會社 (Airships Incorporated)

空氣ヨリ輕キ航空機ニ關シ陸海軍ト夫々最密接ナル協力ヲ爲セルモノノ一ニシテ紐育州「ハモンド、スポーツ」ニ在リ一九二〇年五月ノ設立ニ係リ社長 J. Lansing Callan 副社長兼會計係 Beckwith Havens 秘書 J. W. Boyle ノ指揮スル所ナリ工場ハ約二萬五千平方呎熟練職工四十人ヲ使用シ空氣ヨリ重キ航空機及輕キ航空機ノ製作ヲ爲スト共ニ軍用及商業用ノ飛行機ノ浮泛装置 (Floation gear) ノ發達ニ努力シツツアリ同社ノ主要製作品トシテ軍用軟式TC飛行船、MB及TE飛行船並「シエナンドアー」號及「ロスアンゼルス」號ノ「ネット」其ノ他ノ附屬品及自由氣球アルコトハ世人ノ記憶スル所ナルヘシ同社ハ又布製格納庫、飛行機保安用「ベルト」等ヲ製造ス

尙其ノ數多キ製中岐興味アルモノトシテ護謨製折疊式ボート「エアラフト」(Aircraft)アリ其ノ用途航空用及娛樂用トシテ頗ル廣ク隨ヒテ其ノ販路次第ニ擴大セラルルニ至ルヘシ

五、「アレキサンダー」航空機會社 (The Alexander Aircraft Co.)

「コロラド」州「デンジャー」所在「アレキサンダー」會社ハ一九二五年八月ノ設立ニ係リ社長 J. Don Alexander 副社長兼製作係 D.M. Alexander 秘書兼會計係 R.A. Dunbar 販買係 G.A. Macinaney トス同社ハ「コロラド」州「エンゲルウッド」ニ「アレクサンダー」航空港ト稱スル大飛行場ヲ有シ又約一萬五千平方呎ノ工場ヲ經營シ使用人四十八人ヲ有ス今日迄ノ同社ノ製作品ハ「カーチス」OX-5發動機裝

備三座式「アレクサンダー」、イーグルロック」機十四臺ナリ目下其ノ生産率ハ一週一機ノ割合ナリ尙「スユバー、ローン」發動機裝備ノ試験用飛行機一臺ヲ製作シタリ

「イーグルロック」機ハ優秀ナル三座式遊覽飛行機ニシテ好成績ヲ示セリ其ノ一般旅行用トシテ適切ナル實例ハ最近 Paul C. Vernier カ在庫品見本ヲ積ミテ爲シタル飛行ニシテ OX-5 發動機ヲ裝置シ五時間分ノ瓦斯倫ヲ滿載シ一萬七千六百呎ノ高度ニ達シタルニ見ルモ明カナルヘシ

六、大西洋航空機會社 (The Atlantic Aircraft Corporation)

一九二三年十二月ノ設立ニ係ル、「ニュージャージー」州「ハスブルック、ハイツ」ニ在リ其ノ役員ハ副社長 A.H. G. Fokker 同 H. E. Payne 秘書 S. C. Stivers 會計係 R. B. C. Northyn ナリ

同社ノ主タル事業ハ「フォッカー」機ノ製作及維持ニ在リテ此ノ點ニ關シテハ曩ニ「バード」中佐カ三發動機裝備「フォッカー」E-1單葉機ヲ以テ爲シタル極地飛行ハ最モ注目ニ値スル成功ノ事例ト云フヘシ此ノ型種ノ飛行機ハ「ライト、ホアール」ウインド」放射狀空氣冷却式二百馬力發動機三基ヲ裝備ス同社ノ「ニュージャージー」ニ有スル工場ハ約五萬平方呎アリ同工場ニ於テ目下四發動機型旅客四〇人乗飛行機ヲ製作中ニシテ又軍用機ヲモ製作シツツアリ

七、「ボイニング」飛行機會社 (Boeing Airplane Company)

一九一六年七月「ワシントン」州「シアトル」ニ設立セラレタル太平洋航空製品會社 (The Pacific Aer

Products Company)ハ本来 W. E. Boeing 及其ノ同僚數人ノ作製シ居タル水上機ノ興味アル設計ノ進歩ヲ計ルコトヲ目的トシテ組織セラレタルモノナルカ一九一七年四月同社ハ The Boeing Airplane Companyト改メラレ同時ニ「ホールスコット」¹⁰⁰百馬力發動機ヲ裝備スル練習用水上機ノ製作ニ従事スルコトナレリ而シテ其ノ中ノ一臺ハ海軍ノ購入スル所トナリ試験ノ上間モナク「サン・デーゴ」海軍飛行場用トシテ同型種ノ飛行機五〇機ノ注文ヲ受ケタリ同社ハ今日ニ於テハ航空機工業界一方ノ重鎮ニシテ其ノ最近ノ製作品ハ既ニ世上ニ有名ナルモノナルカ就中一九二四年型「ボエイング」追撃機及「ボエイング」PB-1 海軍偵察機ハ特筆スヘキモノナリ後者ハ大型双發動機附飛行艇ニシテ「バック」¹⁰⁰五〇〇馬力發動機ヲ前後ニ裝備セリ

八、「ブール・ヴァーヴィル」航空機會社(The Bull-Verville Aircraft Company)

同社ハ最近米國航空機工業界ニ出現シタル會社ニシテ一九二五年五月ノ設立ニ係ル。社長 Lawrence C. Bull 副社長 Alfred V. Verville 秘書兼總支配人 H. P. Smith ナリ同社ハ比較的最近ノ設立ナルニモ拘ラス既ニ現在使用中ノ飛行機中最良ノモノヲ製作シツツアリ固ヨリ「ヴァーヴィル」ノ名カ多年航空界ニ知ラレタルハ世人ノ均シク記憶スル所ナリ

同社製造工場ハ七千平方呎現在使用人員二十五人ニシテ今日迄ニ試験飛行機二臺、販買用機三臺ヲ製作シタリ三座式「ブール」¹⁰⁰ヴァーヴィル「機ハ初メ OX-5 發動機ヲ裝備シタルカ其ノ後

「ライト、ホアールウィンド」發動機ヲ裝備シ既ニ多クノ飛行ヲ爲シタリ同社ハ商業飛行界ヲ支配スハク右兩種ノ飛行機ヲ製作シツツアリ本機ハ旅客輸送及飛行郵便支線用トシテ何レモ好適ナルモノニシテ將來ノ商業飛行界ニ於テ重要ナル地位ヲ占ムルニ至ルヘシ

九、合同航空機會社(The Consolidated Aircraft Corporation)

紐育州「バッファロー」ニ在リ一九二三年五月ノ設立ニ係ル役員社長兼總支配人 R. H. Fleet 副社長兼技師長 V. E. Clark 工場監理係 George Newman 秘書兼會計係 Thomas Kenny 等ナリ

同社ハ法人設立ト同時ニ The Dayton-wright Company (一般發動機會社支社)及 The Gallaudt Company 兩社ノ航空事業ヲ合併シタルカ故ニ右ノ名アリ

事業第一年度間ニ同社ハ陸軍航空部ノ爲ニ二重操縱裝置練習機二十臺ヲ製作シタリ一九二四年春試験用練習機ヲ設計製作シ「テキサス」州「サン、アントニオ」ノ「アルツクス、フィールド」陸軍練習飛行場ノ將校團監視ノ下ニ行ハレタル公開競技ニ加ハリタルカ同社ハ此ノ競技ニ於テ勝チ其ノ結果陸軍航空部ハ一九二四年——一九二五年度及一九二五年——一九二六年度兩會計年度ニ於テ同社 PB-1 飛行機百五十臺ヲ注文シタリ尙一九二五年秋同社ハ海軍ノ爲ニ試験用練習機ヲ設計製作シ「コロンビア」州「アナスコティア」海軍飛行場ニ於ケル公開競技ニ參加シタリ該機ハ「ライト、ホアール、ウィンド」發動機ヲ裝備シ水陸兩用ト爲シ得ヘシ同機ハ又飛行練習機タルト同時ニ射撃練習機タリ得ヘシ

同社ハ右競技ニ於テモ優勝シタルカ故ニ一九二五年—一九二六年度ニ於テ同社「C-1」機六十六臺ノ註文ヲ受ケタリ同社カ今日迄ニ製作ノ上引渡シタル飛行機ハ百七十臺ニシテ職工二百五十九人ヲ使用ス

10、「カーチス」飛行機及發動機會社 (The Curtis Aeroplane and Motor Co, Inc.)

本社ハ米國否恐ラクハ世界ニ於テモ最古ク且最有名ナル航空機會社ナリ同社ハ實ニ十六年以上絶エス航空機及發動機製作ニ從事シタルモノニシテ將ニ米國航空機工業ト同年齡ナリ其ノ間ニ同社ハ最上級ノ設計及製作ニ關シ全國的名聲ヲ贏チ得タリ

本來「カーチス」會社ハ一九一〇年ノ設立ニ係ル現在ニ於テハ二工場ヲ經營ス一ハ事務所兼試驗工場ニシテ紐育州「ロンク、アイランド」「ガードン、シテイ」ニ在リ他ハ飛行機及發動機製作工場ニシテ紐育州「バッファロー」ニ在リ尙同社ハ第一級飛行場タル紐育州「ロンク、アイランド」「ミネオラ」ノ「カーチス」飛行場及其ノ他全國ニ亘リ聯盟飛行場多數ヲ經營ス現在ノ役員社長 C.M. Keys 副社長 F.H. Russell E. Leonard Kennedy 同 C. Roy Keys 秘書兼會計係 J.A.B. Smith 飛行機部技師長 T.P. Wright 發動機部技師長 Arther Nutt ナリ

「カーチス」會社ハ常ニ獨創の新式飛行機ノ設計製作上米國航空工業界ノ先驅ヲ爲セルカ此ハ同社固有ノ豊富ナル資力ニ基クモノナルト共ニ其ノ製作、經營兩部ノ密接ナル協力ニ依ル最高ノ技術的機械組織ヲ維持スルノ方法ヲ採用シタルニ依ル嘗テ世界大戰當時極メテ短期間ノ中ニ驚クヘキ多數ノ製作

註文ノ完成ヲ求メラレタル場合ニ於テモ克ク之ヲ遂行シ得テ歐洲大戰中ニ於ケル米國航空機工業界ノ

大活躍中ノ重要ナル一役割ヲ演スルコトヲ得タルモ亦之ニ基クモノニ外ナラス

大戰中同社ハ一萬四千人ノ従業員ヲ包擁シタルカ現在ニ於テモ尙且六百餘人使用セリ之レ同社カ相等多數ノ商業的生産及當時其ノ直徑七呎ノ風洞ヲ使用シ行ヒツツアル技術的試驗ニ加フルニ政府ト重要ナル契約ヲ締結セルニ因ル其ノ製作能力ノミニテモ工場敷地三十萬平方呎ニ及フノ點ヨリ見テ容易ニ其ノ盛況ヲ判斷シ得ヘク今日迄同社ノ製作ニ係ル飛行機及發動機ハ大約六千臺ニ達セ

「カーチス」會社カ其ノ創立以來製作シタル新飛行機ニ付詳細ヲ述フルハ紙數ニ限アルヲ以テ不可能ナルモ其ノ大部分ニ就テハ苟モ飛行界ニ關係アル人士ノ知悉スル所ニシテ一九一六年以來同社ノ製作シタル飛行機ノ型種ハ六十以上ニ上リ又此ノ外各種ノ型式ニ改良ヲ施シタルモノ少カラス一九二五年中 P-30 競技用飛行機ヲ製作シタルカ同機ハ「ブリッツァーカップ」競技及「シェナイダー、カッパ」競技ニ出場シ前者ニ於テハ一時間平均速力二四八哩九九(「コース」二〇〇軒)後者ニ於テハ同ク二三二哩五七ヲ以テ優勝シ何レモ世界速力記録ヲ破リタルハ世人ノ耳ニ新ナル所ナリ競技用 P-30 水上飛行機モ亦一時間二四五哩七一ヲ以テ直線「コース」水上機速力競技ニ於テ世界新記録ヲ作レリ更ニ一九二五年中製作セラレタルモノ「「キーク」」追撃機(P-1-P-1A.F.6C-1.F.6C-2)「「ハルソン」」偵察機(其ノ最

初ノ設計機ハ一九二四年陸軍偵察機競技ニ於テ優勝シタリ) AT-4 追撃練習機、「キアリアー、ビヂョ
ン」郵便機及「ラーク」一般商業用機等アリ

發動機製作ニ於テモ「カーチス」會社ハ主要ナル位置ヲ占メ一九一六年——一九二六年ノ間ニ十一種以
上ノ優秀ナル發動機ヲ製作シタルカ就中一九一六年OX-5式ハ尙依然トシテ米國內ニ於テ商業用發動
機トシテ最モ廣ク使用セラレツツアリ又 D-12ノ如キハ國ノ内外ヲ通シ現存高馬力發動機中ノ白眉ト
稱セラル尙同社ノ製作ニ係ル「カーチス、リード」「ヂュラルミン」製「プロベラ」モ其ノ需要範圍頗ル廣
ク一九二五年ニハ「コリアー、トロファイ」ヲ贏チ得タリ此等ノ外更ニ目下新型式ノ水冷式及空冷式發
動機ノ製作契約ヲ受ケ製作中ニシテ光輝アル過去ヲ有スル同社ハ將來愈々其ノ面目ヲ發揮セムトスル
ニ至ルヘシ

一、「デトロイト」航空機用發動機製作所 (Detroit Aircraft Engines Works (Syn))

「デトロイト」製作所ハ商業機用ニ適スル小馬力空冷式發動機ノ製作及販賣ノ目的ノ下ニ最近設立セ
ラレタルモノニシテ「シンヂケート」組織ニ依リ E.V. Rickenbacker 大尉及技師長 Glenn D. Angleノ下
ニ經營セラレ六十五馬力五「シリンダー」發動機ノ製作ニ從事ス既ニ試験用發動機二臺及販賣用十臺ヲ
製作セルカ其ノ試験モ好成績ヲ以テ通過シ商用トシテ好適ナル發動機ナリ

二、「エバーハート」飛行機及發動機會社 (The Eberhart Aeroplane & Motor Co., Inc.)

紐育州「パフアロー」ニ在リ曾テ「エバーハート」製鋼鐵會社トシテ知ラレタリ一九一八年ノ設立ニ
係ル其ノ役員ハ社長 Cliburne Eberhart, Jr. 秘書兼會計係 William Middleton 販賣係 Frank W.
DuFort 技師長 Fredric Fladric 規畫技師 Thomas F. Morrissey 設計長 Norman Macqueen 工場監督
Samuel J. Irvine ナリ

工場敷地ハ十萬三千平方呎使用人三百五十人アリ尤モ五百人迄擴張シ得ヘキ設備アリ今日迄ニ七十
七機ヲ製作シタルカ内三機ハ試験用他ハ販賣用ナリ現在ニ於テハ新型式ノ追撃練習機ノ設計ニ主力ヲ
注ケリ同社ハ又陸軍航空部ノ爲ニ幾多ノ試験的作業ヲ行ヘリ即チ爆彈架、爆彈用照尺、Super-Charger
「カメラ」臺、機關銃併發器等是ナリ同社事業中ノヨリモ尙重要ナルハ大ナル燭光ヲ有シ赫灼タル引光
ヲ散ツ新型「バラシユート」照明燈ナリ夜間飛行ノ増加ト共ニ新「エルバート」航空路照明燈ハ販路益々
擴大スヘキナリ

三、「ヂー、エリアス」兄弟會社 (The Company of G. Elias and Bros. Inc.)

紐育州「パフアロー」ニ在リ古ク一八八一年ノ設立ニ係ルト雖「ヂー、エリアス」社長ノ下ニ飛行機
ノ製作ニ從事シタルハ大戰以來ノコトニ屬ス同社ノ航空機製作工場敷地ハ三萬平方呎アリ現在ノ使
用人ハ航空機部ニ僅々四十名ニ過キス然モ今日迄ニ製作シタル飛行機ハ試験用機十五臺以上ニ及ヘル
カ其ノ中ニハ郵政廳ノ仕様書ニ依リ設計シタル「リヅアテイ」發動機裝備郵便機「L」アリ同社ニ付

特ニ興味アルコトハ同社カ貨物輸送用ノ輕量商業用飛行機ノ製作中ナルコトニシテ本型式ハ多大ノ興味ヲ以テ期待セラレツツアリ

一四、「グッドイア」「ダイヤモンド」及護謨會社

同社ハ常ニ航空界ニ於テ重要ナル位置ヲ占ム戰前數年間同社ハ輕氣球製作ニ從事シ爾來空氣ヨリ輕キ航空機ノ方面ニ於テ密接ナル關係ト活動トヲ續ケ航空部長 W. O. Young ノ指導ノ下ニ陸軍飛行隊ノ爲ニ多數ノ軟式飛行船ヲ製作セリ尙同社ハ亞米利加ニ於ケル「ツエツベリン」飛行船ノ特許權ヲ有シ以前「ツエツベリン」會社ニ勤務シタル「アルンシュタイン」ノ協力ニ依リ既ニ大型硬式飛行船ノ設計ヲ完成シ遠カラス竣工スル筈ナリ

一五、「チャールズ、ワード、ホール」會社 (The Firm of Charles Ward Hall Inc.)

同社ハ金屬製飛行機ノ設計及製作ニ付テハ米國ノ航空工業界ノ先覺者ナリ

「ホール」氏ハ多年自ラ金屬製飛行機ノ製作研究ニ没頭シタル結果遂ニ金屬製飛行機ノ製作ニ成功ヲ收ムルニ至レルモノナリ同社ハ海軍省ノ爲ニ最初期設計ノモノヲモ併セ全金屬飛行機數臺ヲ製作セル外尙或種ノ設計ノ飛行機ヲ改造シテ有名ナル海軍ノ F4C-1 單座機ノ如キ金屬機ノ製作ヲ試ミ之ニ成功セリ又彼ノ興味アル全金屬製「スポーツ」用小型飛行艇ヲ製作シタルモ同社ナリ

一六、「ハッス」航空機會社 (The Hess Aircraft Co.)

「ミシガン」州「デトロイト」ニ在リ比較的最近ノ設立ニ係ル、役員ハ社長 Andrey W. Hess 副社長

A. T. Hess 秘書 L. E. Joslyn 會計係 C. H. Mooney ナリ

同社ハ飛行郵便支線用ノ小形飛行機ノ製作ニ從事シ其ノ事業ハ甚タ多忙ナリトス

一七、「ハフ、ダランド」飛行機會社 (The Huff Daland Airplanes Inc.)

一九二〇年六月ノ組織ニ係ル、「ハフ、ダランド」商會 (The firm of Huff Daland and Company) ト稱シタリシカ數ヶ月前現名ニ變更シタリ役員ハ社長 Thomas H. Huff 副社長 Eliot Daland 會計係 Sidney Newburg ナリ

同社ハ「ペンシルヴァニア」州「プリストル」ニ在リ工場ハ一四〇、〇〇〇平方呎ノ面積ヲ有シ使用人ハ同社ハ最大限タル三百人ヲ有ス同社ノ製作シタル飛行機ハ總計十種八十臺ナリ其ノ内初期ノモノニシテ且最モ興味アルモノノ一ハ「カーチス」OX-5 發動機裝備「ベトレル」商用機ナリ本機ハ「ハフ、ダランド」飛行機會社ノ傍系會社タル「ハフ、ダランド」綿花害蟲驅除會社ノ活動ト關係アルカ故ニ特ニ興味深キモノアリ即右會社ハ「ベトレル」機ヲ使用シ南部諸州ニ於テ綿花ノ害蟲驅除ニ從事シ本年度ニ於テハ綿花害蟲驅除機十五臺ヲ使用シ申込ニ應シテ十萬「ユーカー」ニ亘リ害蟲驅除ヲ爲ス見込ナリ是等ノ飛行機ハ何レモ「ライト、ホアール、ウインド」發動機ヲ裝備シ「カルシウム」砒素八百封度ヲ運送スルモノナルカ其ノ中「ベトレル」31型ノ大型綿花害蟲驅除機ハ「リバテイ」發動機ヲ裝備シ藥品千八百

封度ヲ搭載スルモノトス尙同社最近ノ製品ハ陸軍航空部 XLB 輕爆撃機 (The Pegasus) ナリ該機ハ一九二五年内國飛行競技會ニ於テ平均速力一時間百二十八哩ヲ出シ空中運送「トロフィ」ヲ得タリ同機ハ「バックカード」二、五〇〇型八百馬力發動機ヲ裝備セリ尙同社ハ陸軍航空部ノ爲ニ大型單發動機爆撃機「サイクロップス」(Cyclops) 號ノ製作ニ從事シツツアリ

一八、「ジョンソン」飛行機及補給品會社 (The Johnson Airplane and Supply Co. Inc.)

一九二〇年九月ノ設立ニ係ル役員ハ社長 E. A. Johnson 秘書 R. T. Herr 會計 D. I. Dwyer ナリ同社ハ「オハイオ」州「デイトン」ニ在リ米國航空機工業界ニ於テ歐洲大戰後最モ活動シタル會社ノ一ニシテ頗ル興味アル試験飛行機ノ製作ヲ爲シタル外手廣ク航空事業及飛行機維持ニ從事シ居レリ同社ハ一切ノ設備ヲ具フル八十「エーカー」ノ最完全ナル新式飛行場ヲ所有シ又其ノ工場ハ四萬平方呎ノ廣サヲ有シ現在ニテハ二十人ノ人員ヲ使用セルカ曾テハ往々五十人以上ノ人員ヲ使用シタルコトアルヲ以テ需要起リタル時ハ大ナル製造高ヲ舉クルコトヲ得ヘシ

同社ノ最興味アル製作品ノ一ハ Driggs Johnson 單葉機ニシテ同機ハ一九二四年一九二五年兩年度ノ内國航空競技會ニ於テ好成绩ヲ示セリ尙同社ノ製作ニ係ル Bumblebee, Canary ノ兩試験機ノ中前者ハ一九二四年内國航空競技會ニ於ケル商業速力競技ニ第一ヲ贏チ得タルコトアリ

一九、「イー、エム、レアード」飛行機會社 (The E. M. Laird Airplane Co.)

「イー、エム、レアード」ハ大戰中初メテ營業ヲ開始シテ以來一流ノ商用航空機専門ノ製造業者ノ一人タリ彼ハ「カンサス」州「ウィチタ」ニ在セル頃「レアード、スワロ」號ヲ製作シタルカ同機ハ其ノ當時ニ於テハ最好成績ヲ舉ケタル商用輕飛行機ナリキ其後「イリノイス」州市俄古ニ E. M. 「レアード」會社ヲ設立シ更ニ優秀ナル「カーチス」O.D.5 裝備商用飛行機數臺ヲ製作セルカ就中「レアード、コンマ一シヤル」機ヲ最新式ナリトス「コンマ一シヤル」型機ハ初メ O.D.5 發動機ヲ裝備シタリシカ其後「カーチス」O.C.6 又ハ「ライト、ホアール、ウインド」發動機ヲ裝備スルコトナレリ「チャールス、デツケンソン」ノ請負ヘル市俄古「ミネア、ポリス」セントポール「間飛行郵便」ハ本機ニ依リ行ハル

二〇、「リンコルン、スタンダード」航空機會社 (The Lincoln standard Aircraft Co.)

本社ハ大戰以後ノ設立ニ係ル初メ Nebraska 航空機會社ト稱シ西部及中西部ニ於ケル商業飛行ノ發達ニ付キ大イニ活動シ社長 Ray Page ノ指揮ノ下ニ商業用飛行機數種ヲ製作シタリ就中「リンコルン、スタンダード、スポーツ」飛行機及「リンコルン、スタンダード」L.S.5 旅客四人乘飛行機最モ顯ハル其ノ中後者ハ商用機トシテ需要甚タ廣シ同社最近ノ報告ニ依レハ「ニカラグア」宛飛行機ノ第二回積込ヲ終リタル外尙地方的ニ I.C. 型ニ對シテハ不斷ノ需要アリト云フ

二一、「グレン、エル、マーチン」會社 (The Glen L. Martin Co.)

米國最古參ノ操縦士ニシテ又航空機製作業ノ一人タル「グレン、エル、マーチン」カ「グレン、エル、

「マーチン」會社ヲ組織シタルハ一九一七年ノ秋ナリキ尤モ「マーチン」氏及其ノ同僚ハ米國ノ參戰前八年間航空機ノ設計製作ニ從事シ居タリシカ其ノ間好成績ヲ示シタル飛行機多數ヲ製作シ遂ニ一九一八年同社製作ノ「マーチン」爆撃機トナリテ現ハレタリ

最初ノ爆撃機第一回飛行ハ當年八月十七日ニ行ハレタリ本機ノ出現ハ米國航空機製作界ニ一時期ヲ劃シタルモノナリ事實「マーチン」爆撃機ハ既成双發動機型飛行機中最高成績ノモノトシテ今尙存ス詢ニ本「リバーテイ」發動機裝備機ニ對シテ手向ケラルヘキ最高ノ讚辭ハ同機カ各種用途ニ用ヒラレツツアルニモ拘ラス其ノ根本的設計ハ殆ント變更ヲ加ヘラレスシテ存スル事實ナルカ是畢竟「マルチン」爆撃機カ長距離偵察機晝間及夜間爆撃機十二人乗陸軍運送機並郵便及速達飛行機トシテ共ニ好成績ヲ擧ケタルコトヲ人ヲシテ回想セシムルカ故ナリ大戰以來「マーチン」會社ハ依然トシテ好成績ヲ續ケ敷地十二萬平方呎飛行機製作部使用人六百五十人ノ工場ニ於テ同社ハ新製作契約ノ應接ニ日モ尙足ラサル有様ナリ一九二二年以來同社ノ製作シタル飛行機ハ五百臺ニ上ル降ツテ一九二四年同社ハ他ノ註文以外四十臺ノ單葉觀測(偵察)機ヲ引渡シ一九二五年ニハ同シク七十五臺ノ Three purpose 機ヲ引渡シタリ尙百二十四臺ノ契約ヲ締結中ナリ

同社現時ノ盛況斯ノ如クナルト從來未タ曾テ停滯シタルコトナキ事實トヨリ判斷スルニ將來益々發展スヘキハ火ヲ睹ルヨリモ瞭ナリ昨年同社ノ引渡シタル飛行機ノ價格ハ二百萬弗ニ及ヒ本年上半期

ニ於ケルモノモ三百萬弗ニ及ヘリ斯ル盛況ハ來ルヘキ黃金時代ノ前兆ト見スシテ何ソヤ

III. 「ロエニング」航空工業會社 (The Loening Aeronautical Engineering Corporation)

同社ハ社長 Graver Loening 副社長兼會計係 A. P. Loening 秘書 Robert Le Roy ニ依リ一九一七年組織セラレタリ爾來試驗型水上及陸上機ヲ製作スルコト十五何レモ好成績ヲ示シタリ然レトモ「ロエニング」ノ名ハ航空始ツテ以來航空ヲ聯想セシムルモノトシテ知ラル同社ノ製作機ノ設計ハ常ニ特色アルモノナリキ今私有機トシテ需要多キ其ノ Loening Air Yacht ニ付特ニ述フルコトトセム同機ニ付思ヒ起サルハ同機カ一九二二年四月十七日「フロリダ」州「バーム」ビーチ」ヲ午前七時ニ出發シ紐育ニ午後五時ニ到着シタル飛行ヲ爲シタルコトナリ然レトモ無論同社ノ最モ注意スヘキ製品ハ一九二四年ニ製作セラレタル「アムファイビアン」機ナリ同機ハ倒立「リバーテイ」發動機ヲ裝備スルコトニ依リテ特ニ興味アリ該發動機ノ發達ハ同社ニ負フ所大ナリ本機ハ其ノ後「バツカード」一、五〇〇型倒立發動機裝備ノモノカ複座式ナルニ反シ三座式ナリ然モ尙注意スヘキハ二者何レモ二座ハ其ノ一ヲ胴體ノ最下部ニ置キ寫眞攝影ニ便スル爲ノ觀測者用ナルヲ以テ實ハ「リバーテイ」型ハ是ヲ三座式「バツカード」型ハ四座式ト稱スルヲ可トスヘシ

「ロエニング」アムファイビアン」機ハ好成績ヲ收メタル一九二四―五年ノ「マクミラン」大西洋探險ニ使用セラレタルモノナルコトヲ記憶スヘシ尙同機ハ一九二五年水上機ニ關スル四個ノ世界記録ヲ作レ

ルコトヲ看過スヘカラス同社將來ノ發展ニ關シテハ其ノ工場敷地四萬平方呎ニ上ルモノヲ更ニ近々六萬平方呎ニ擴張スルコト及現在同社ヘ一年百臺ノ「アムファイブアン」生産基準ニ隨ヒ經營シ前途有望ナル八十五人ノ使用人ヲ有スルコトヲ知ルヘキナリ

III. 「バックカード」自働車會社 (The Packard Motor Car Company)

「ミシガン」州「デトロイト」ニ在リ一九〇四年以來高級自動車製造所トシテ世界ニ其ノ名ヲ知ラレタルカ大戦中其ノ注意ヲ航空機界ニ轉シタリ而シテ同社カ爾來未曾有ノ良發動機ヲ製作スルニ至リタルモ亦驚クニ足ラス役員ハ社長兼總支配人 Alvan Macaulay 副社長兼航空技師 I. G. Vincent ニシテ其ノ他技師數人及事務員數十名アリ發動機製作ニ従事スル使用人三百五十人ヲ下ラス尤モ戰時中ハ一萬二千人ヲ使用スルノ盛況ヲ呈シタリ

同社カ現在製作シツアルハ「バックカード」2A一、五〇〇型及「バックカード」2A二、五〇〇型ノ兩發動機ナリ双方共三型種アリ Direct, Drive, Geared, Inverted 是ナリ尤「インヴァーテッド」型ハ從來2A一、五〇〇式ノミナリキ 2A一、五〇〇ハ十二「シリンダー」水冷式五〇〇〇馬力 2A二、五〇〇ハ同シク十二「シリンダー」水冷式ニシテ八百馬力ヲ出スヘシ同社ハ陸海軍ト此ノ兩型種多數ノ製作契約ヲ締結ス「ロッチャース」(Rodgers) 海軍中佐カ昨年桑港布哇間ヲ飛行スルトキ使用シタル PZ-9 飛行艇カ 1A一、五〇〇型發動機二機ヲ裝備シタルコト及同飛行カ完成セラレサリシハ 携行瓦斯倫ノ不足ニ因ルモ

ニシテ發動機ニハ何等ノ故障ナク飛行中終始好調ヲ續ケ嵐ト太平洋ノ潮風トニ曝サルルコト九日ニ及ヒタルニ拘ラス尙即座ニ且ツ満足ニ燃料ノ再補給ヲ爲シ得タルコトハ吾人ノ記憶ニ新ナル所ナリ更ニ特筆スヘキハ海軍カ「バックカード」發動機ヲ其ノ大型偵察機ノ高馬力發動機トシテ殆ント標準化シタルコトヲ窺ヒ得ルコト之アリ同社ハ絶エヌ新型種ノ作出ニ努メツアルカ故ニ兎ニ角其ノ將來ノ發展ハ見ルヘキモノアリ

II. 「プラット・ホイットネー」航空機會社 (The Pratt and Whitney Aircraft Co.)

「コンネクチカット」州「ハートフォード」ニ在リ其ノ設立ハ比較的最近ノコトニシテ一九二五年八月二日ナリ尤モ其ノ役員タル社長 F. B. Reuschler 副社長 George I. Mead 社長輔佐役 George S. Wheat. 秘書役兼會計係 E. L. Margan. ノ諸氏ハ航空界ニ於テハ著名ノ人々ナリ

同社ハ一八六〇年ニ設立セラレ且今日ニ於テハ米國製作會社中最老練且堅實ナルモノノ一トシテ各種ノ Precision 器具機械ヲ製作スル「プラット・ホイットネー」會社ノ補助會社ナリ斯クテ同社ハ其ノ重役及事務ノ力量ヲ別論トスルモ尙絶バナル價值ト重味トヲ具フル經驗ノ背景ヲ有ス同社ノ設立以來未タ日尙淺シト雖六基ノ試験發動機ヲ製作シ「プラット・アンド・ホイットネー」發動機ノ名聲噴々タルハ注目ニ價ス本發動機ノ總重量ハ「アペロラ」其ノ他一切ノ附屬品ヲ合シテ六百五十封度。放射狀ニシテ回轉數一分間一、九〇〇回、四百二十五馬力ヲ出スコトハ同社ノ考案ニ成ル設計ノ優秀ナルコトヲ

示スモノナリ尙本發動機カ如何ニ優秀ナル製作品ナルヤハ最近海軍ニ於テ爲サレタル試験ニ依リ明ナリ

聞ク所ニ依レハ尙一層高馬力ノ放射狀發動機ヲ製作中ナリト云フ工場敷地八萬平方呎ヲ有スルカ故ニ同社カ發動機ノ設計製作ニ現在七十五人ヲ使用セルコトモ亦首肯シ得ヘク尙飛行機用發動機ノ需要増加ト共ニ相當ノ膨脹ヲ見ルヘシ

二五、「ライアン」航空路會社 (Ryan Airlines)

同社カ航空機製作界ニ入りタルハ最近ノコトナルカ西海岸ニ於ケル商業飛行ヲ經營スルコト五年米國ニ於ケル旅客空中運送ノ開拓者トシテ「ロスアンゼルス」「サンヂエゴ」線ヲ經營スルコト一年四月ニ及フ同社現在ノ計畫ハ差當リ工場敷地少クトモ一萬三千呎ノ工場ヲ必要トスルコトナルカ當分ノ間南加州郊外ノ臨時工場ニ於テ經營シツツアリ前記兩都市間一二六哩ノ航空路ハ之ヲ新製品ノ標準哩 (Measured mile) トシテ使用ス

「ライアン」一型單葉機カ好成绩ヲ擧ゲタルハ多言ヲ要セスト雖右標準哩ニ於ケル定期飛行ニ由リ得タル經驗ニ依リ贏チ得タルコトハ注目スヘシ

「ライアン」航空路ノ當事者ハ彼ノ信用アル「ヒツソ」標準型ノ缺點ヲ自覺シ夙ニ一層大速力ヲ出シ安全且日常ノ使用機トシテヨリ經濟的ナル飛行機ヲ心ニ畫キタルカ其ノ結果トシテ現ハレタルモノカM

一型ナリ同機ハ「ライト」ホアール、ウインド「又ハ超」ロース」發動機ヲ裝備シ二人乗及荷物運搬ノ設備ヲ有ス

昨年五月「ライアン」M一型ノ製作ヲ見ルヤ同機ニ對スル注文月平均十臺ニ及ヒタリト云フ同社將來ノ大發展モ期シテ待ツヘキナリ同社ノ役員ハ社長 F. C. Ryan. 會計係 B. F. Mahoney. 工場販賣品係 I. B. Alexander 右諸氏ハ充分ニ航空ノ可能性ヲ察知セル人々ナリM一型單葉機ハ固ヨリ將來續々トシテ現ルヘキ諸型種ノ先驅ニ過キササルモノト云ヒ得ヘシ

二六、「シヨルスキー」製作會社 (The Sikorsky Manufacturing Corp.)

「シヨルスキー」ノ名ハ早クヨリ露西亞ニ於テハ大飛行船ヲ聯想セシムルモノナリキサルハ Igor I. Sikorsky ノ指揮ニ依リ創メテ作成セラレタルS二九號カ双發動機大型旅客機ニシテ西部諸州ノ東部及中部ヲ限ナク翔破シタルコトモ怪シムニ足ラス同社最近ノ生産品S三一號アリ同機ハ「ライト」ホアール」發動機ヲ裝備シ目下南亞米利加ニ於テ測量用トシテ盛ニ使用セラレツツアリ「シヨルスキー」太西洋橫斷機S三五號ハ近ク出現ノ見込ナリ

二七、「エスワロー」飛行機製作會社 (The Swallow Airplane Manufacturing Co.)

「カンサス」州「ウイチタ」ニ在リ一九二〇年二月ノ設立ニ係ル商業飛行機ノ製作ヲ目的トス爾來同社ハ米國內ニ於ケル商業用三座式低馬力發動機裝備飛行機中最良ノモノヲ製作シ來レリ「スワロー」飛行

機ハ不斷ノ發達ヲ遂ケ現在ノ新式「スワロー」機ハ「カーチス」OX-5 發動機ヲ裝備シ國內普ク使用セラレツアリ同機ハ現行ハレツアル飛行郵便ト密接ナル關係ヲ有スルモノナリ

最近新「スワロー」郵便機ノ製作ヲ見タルカ同機ハ殆ント凡テノ點ニ於テ標準機ニ近ク唯「カーチス」C-6A 發動機ヲ裝備シ且郵便物室ヲ作ル爲ニ前部座席ニ被覆ヲ施サレタル點ニ於テ之ト異ナルノミ尙特ニ注意スヘキハ Walter T. Verney カ「ホルロ」「バスコ」飛行郵便航空路ニ於ケル遞送契約ヲ締結シタルトキ同業務經營用トレテ新「スワロー」機ヲ撰ヒ「ライト、ホアール、ウインド」發動機裝備ノ該機ヲ選擇シタルコトナリ此ノ事實ハ頗ル有益且安全ナル組合セニシテ新「スワロー」機ヲシテ尙一層實質化セシムルノ素地ヲ作リタルカ如シ同社ハ又優秀ナル飛行場ヲ經營シ居レルカ同飛行場ハ面積約四〇「エーカー」夜間着陸燈ヲ裝置ス「ウイチタ」ニ在リ今日迄ニ同社ノ製作シタル「スワロー」機ハ二臺ノ試験機ヲ併セテ二二五機ニ及フ生産力ハ毎日八乃至十機、工場面積一萬二千平方呎、現ニ使用中ノ専門家二十八名ナリ同社カ新ニ樹テタル計畫中ニハ郵便、旅客共用飛行機及軍用初歩偵習用機アリ

二八、「トーマス、モールス」航空機會社 (The Thomas-Morse Aircraft Corp.)

同社ハ一九一二年中ニ「トーマス」飛行機學校ト同時ニ紐育州「イタカ」ニ於テ「トーマス」兄弟飛行會社トシテ創立セラレタリ爾來米國航空機工業界ニ於テ最盛ナル代表會社トナリ右ノ如キ名稱ニ改稱

シタリ是一九一七年一月ノコトナリ

現在同社ノ役員ハ社長 E. L. Morse 副社長 B. D. Thomas 秘書 Raymond Ware 會計 O. A. Fried. ナリ

戦前及戦後ニ亘リ同社カ數多ノ且各種ノ飛行機及發動機ヲ製作シタル頃ヲ其ノ全盛時代トス同社ノ規模、組織モ戦争ニ依リ自ラ擴張セラレ當時職工千二百人ヲ數ヘタリシカ平和克復ト共ニ工場面積二萬平方呎ニ於ケル使用専門家八十五人トナリ必要ノ場合ハ迅速ニ擴張スルコトヲ得ル状態ニ在リ斯クテ同社ハ完全ニ過去ノ名聲ヲ維持シツツアリ同社從來ノ生産物ヲ回顧スルニ先ツ「ブッシュヤ」「トラクター」式 S4S5 (水上機) ME-3 戦闘機等最著名ナルモノニシテ其ノ他ノ飛行機及發動機ハ枚舉ニ遑アラス然モ是等ハ其ノ當時ニ於テハ頗ル好成绩ヲ示シタルモノナリ現在ノ「トーマス、モールス」OS 型機ハ全金屬製 Corp. 飛行隊偵察機ニシテ右ノ如キ幾多過去ノ經驗ノ賜ナリ

二九、空中旅行製作會社 (The Traud Air manufacturing Co. Inc.)

飛行機ノ商業化ニ與ツテ力アルモノトシテ信用ヲ博シタル會社ノ一ナリ「カンサス」州「ウイチタ」ニ在リ一九二五年二月ノ設立ニ係ル

役員ハ社長 C. V. Cosna 副社長兼總支配人 Walter H. Beach, 會計 Lloyd Stearnman ナリ

同社ハ創立後比較的短期ナルニモ拘ラス試験機三〇臺販賣用九臺ヲ製作シタリ三座式標準型「トラ

ヴェル、エ、アー」號ハ「カーチス」OX-5 發動機ヲ裝備シ之ト同一級ノ飛行機中有名ナルモノニシテ
 昨年中參加シタル飛行大會毎ニ優勝シタリ

同社ノ製作ニ係ル他ノ飛行機ニ OX-5 機ノ變型ニシテ「カーチス」C-16 發動機ヲ裝備スル「ドラヴ
 エル、エアー、スベシアル」號アリ其ノ一九二五年飛行機安全飛行競技會 (Airplane Reliability Tour.) ニ
 於ケル飛行ハ尙記憶ニ新ナリ現在ニ於ケル同社製作中最興味アルハ勿論新式旅客四人乗飛行機ニシテ
 亦郵便物輸送ニ適ス相當廣キ室ヲ具フ本機ハ「ライト、ホアール」又ハ「イスバノ、スキザ」一八〇馬力
 發動機ノ裝備ニ適ス

同社ハ又良好ナル飛行場ヲ經營ス面積一二〇「エーカー」ニシテ格納庫十一棟其ノ他適宜ノ製作設
 備ヲ有ス

III〇、「チャンス、ヴォート」會社 (The Chance Vought Corp.)

紐育州「ロング、アイランド」ニ在リ一九二二年五月設立セラル役員 社長 George W. Vought. 副
 會長 Robert B. Knowles 秘書兼會計 Elva Lewis Vought. 總支配人 H. E. Herbig ナリ

同社ハ最近ノ創立ニ係ルモノナルト同時ニ戰爭中設立セラレタル The Lewis and Vought Corp. ノ
 承繼者タリ

同社ハ創立以來頗ル活氣ニ滿チ現在百七十五人ノ使用人ヲ有シ工場面積四萬八千平方呎アリ政府ノ

注文品ヲ製作ス既ニ四試驗機及三四九臺ノ販賣用機ヲ製作シタリ之等ハ凡テ航空界ニ於テハ著名ナル
 モノナリ戰時中及戰後ニカケテ製作シタル「ヴォート」VE-7 機ノ航空部ノ標準練習機競技ニ於テ優
 勝シタルハ最近ノコトニシテ此ノ種ノ飛行機ハ陸海軍双方ニ納入セラレタリ次ニ海軍ノ注文ニヨリ新
 射撃練習機トシテ製作シタル VE-9 機アリ同機ハ水陸兩用トシテ流用シ得ヘク發射機用及「ユー、エ
 ス、エスラングレー」航空母艦ニ多數採用セラレタリ但シ「ヴォート」製品中最モ著名ナルモノヲ舉クレ
 ハ復座式水陸兩用偵察機 DO-1 ナルヘシ同機ハ海軍ニ於ケル標準機ノ一ニシテ「ライト、ホアール」ウイ
 ンド」發動機ヲ裝備シ「ラングレー」號其ノ他ノ艦船ニ使用セラル

同社カ依然名聲ヲ博シツアルコトハ現在製作中ナル新計畫ニ徴スルモ明ニシテ此ノ新 DO-3 型ハ
 練習用戦闘機ニシテ海軍ノ爲ニ製作中ナリ尙復座式全金屬製機モ亦海軍用トシテ製作中ナリ商業飛行
 界ニ於ケル同社ハ多發動機型旅客機ノ設計ニ從事ス同機ハ多クノ新特徴ヲ有シ且外國ニ於テ製作セラ
 ルヘキモノナリト云フ

三一、「ライト」航空會社 (The Wright Aeronautical Corporation)

「ニュージャージー」州「バターン」ニ在リ一九二〇年ノ組織ニ係ル

米國航空工業界ノ眞ノ先驅者トシテ又「ウイルバー」及「オーヴイル」兩「ライト」ノ設立シタル「ライ
 ト」會社ノ直接承繼者トシテ熟知セラル右ノ「ライト」會社ハ次テ「ライト、マルチン」會社トナリ大

戰中盛ニ活動シタルカ更ニ現在ノ會社トシテ組織セラルルニ至レリ其ノ役員ハ重役會議長 Richard F. Hoyt. 社長 Charles L. Lowmce 副社長兼總支配人 Guy Vaughan 秘書兼會計 I. F. Prince 技師長 E. T. Jones. 社長付 C. G. Peterson ナリ

同社ハ夙ニ其ノ主力ヲ航空機用發動機ノ設計製作ニ注キタリシカ之等發動機ハ多年設計ノ製作及安全ノ點ニ於テ全世界ノ賞讃ヲ博セリ大戰中其ノ「ライト、イスバノスキザ」一五〇、一八〇、三〇〇馬力發動機ハ廣ク使用セラレ今日ニ於テモ依然トシテ使用セラルル而シテ今日米國ニ於テ商業飛行用トシテ使用セラレツツアル空氣冷却式「ライト、ホアール、ウインド」發動機ト雖二百馬力級ニ於テハ同機ノ爲ニ獨占權ヲ奪ハルル有様ナリ之ニ關シ「ライト、ホアール、ウインド」發動機カ現在全國請負飛行郵便航空路十二線中六線ニ於テ使用セラレツツアルコトハ又興味アルコトナリ最近「バード」少佐カ北極ニ至リ更ニ「スピットベルゲン」ヨリ歸還飛行ニ於テ「ホアール、ウインド」發動機三基ヲ裝備シタル飛行機ニ依リタルコトハ今更贅言ヲ要セサルヘシ

「ライト、ホアール、ウインド」發動機ハ商業用トシテノミ用ヒラルルニハ非ス是蓋シ同發動機カ元來海軍ノ特殊ナル要件ニ適合セシメントシテ設計セラレタルモノナレハナリ而シテ同發動機ハ二百馬力級ニ於テハ海軍ノ標準發動機ナリ

「ライト、サイクロン」P-3四五〇—五〇〇馬力發動機モ亦空氣冷却式ニシテ同發動機ハ最新式ノ設

計上ノ考案ヲ代表シ且五百馬力級ニ於ケル製品中實用上最高度ノ成績ヲ擧ケタル點ニ於テ「ホアール、ウインド」發動機ノ上ニ在リ更ニ低馬力發動機ニ付テ見ルニ「ライト、ムーアハウス」二五—三〇馬力ニ「シリンダー」一字型空氣冷却式發動機アリ米國ニ於テ製作セララルル此ノ種發動機中最少ノモノナリ

全米航空機發動機界ヲ其ノ製品ニ於テ席卷セル同社ハ更ニ高馬力ニ向ヒテ進歩シツツ「ライト、トルナード」P-3水冷却式五五〇—六五〇馬力發動機ヲ製作ス同發動機モ亦實用上好成績ヲ擧ケタリ斯ノ如ク同社ハ航空機用發動機製作ニ於テ全米國ヲ風靡セルカ故ニ最新式大製作工場面積十一萬平方呎ニ及ヒ同工場ニハ六百七十五人ノ専門家カ絶ヘス熱心ニ發動機ノ製作ニ從事シ同社ノ堅實ナル製作事業ヲ維持シツツアルハ寧ロ當然ナリ同社カ一九二〇年ノ再組織以來製作シタル發動機數ハ一、四九八基ニ上リ「ライトマーチン」會社時代ノ製作基數六、二〇〇ヲ合算スレハ將ニ七、六九八基ニ及フ同社ハ飛行機ノ製作ニ於テモ亦盛ナルモノアリ其ノ發動機宣傳ノ爲ニ製作シタルモノ數臺アリ同社ノ空氣冷却式發動機ノ成績見ルヘキモノアリ且同社カ此ノ分野ニ於ケル先驅者タルコト右ノ如クナレハ同社ノ試験係技師カ空氣冷却ノ原理ニ於テ特色アル新發動機ノ設計ニ從事セルコトハ自ラ推知セラルヘク又之ニ依リテ全國動力界ヲ風靡シ増大シ行ク軍事、商業飛行界ノ需要ニモ應スルコトヲ得ヘシ聞ク所ニ依レハ或新式設計ハ既ニ完成セラレ同社過去ノ成績ヨリ推シテ其ノ出現ハ眞ニ刮目シテ期待セラルル所

ナリ

三三、「ウッドソン」機械會社 (The Woodson Engineering Co.)

「オハヨー」州「フライアン」ニ在リ一九二四年八月ノ設立ニ係ル

現在ノ役員ハ社長 O. L. Woodson 副社長 A. D. Stock. Jr. 販賣係 P. H. DOWNS 總支配人 G. K Hood ナリ

同社ノ工場面積ハ約九千平方呎使用人二十五人飛行機ノ製作維持ニ従事ス「ウッドソン、エア、エツキスプレッス」2-A 及「ウッドソン、トランスポート」3-A ハ何レモ「ライト、ホアール、ウインド」發動機ヲ裝備シ優秀ナル商業機ニシテ好成绩ヲ收メタリ其ノ最近ノ成績ハ「ウッドソン、エア、エシキスプレッス」機カ一九二六年「フリント」飛行大會ノ速力競技ニ於テ優勝シタルコトニ付窺ヒ得

三三、「ヤツキー」航空機會社 (The Yackey Aircraft Company)

同社ノ經營ノ全責任ヲ負ヘルハ W. A. Yackey ニシテ多年飛行機ノ製作及維持並飛行事業ノ經營ニ於テ飛行界ニ雄飛シ來レリ實際現在ニ於テハ全國的工業ト稱シ得ル丈ニ普及發達シタル初期ノ飛行事業經營ニ對スル信用ハ同社ニ負フ所大ナリ「W. A. ヤツキー」カ會テ老巧ナル飛行郵便機ノ操縦士ナリシコトハ固ヨリ周知ノ如シサレハ「チエツカーポールド」飛行場即「ヤツキー」飛行場カ其ノ組織經營

ニ於テ全國一ノ稱アルモ敢テ訝シムルニ足ラス

同社ハ廣ク使用セラレツアル各種ノ優秀ナル飛行機ヲ製作シタルカ就中「ヤツキー、スポーツ」、「ニューギネア」ノ「スターリング、エクスぺディション」カ使用シツアル「ヤツキー」運送機及「ヤツキー」驅逐機ヲ最トス

第十一 支那飛行界ノ沿革ト現狀

大正十五年六月二十二日上海ノ「ユニオン」俱樂部(聯華總會)ニ於テ當時同地滯留中ナリシ北京航空局長李氏歡迎午餐會開催セラレ、知名ノ士多數出席シ頗ル盛會裡ニ興味アル談話交換セラレタリ先ツ同俱樂部會頭「カルダー」氏ハ「トリストマスター」トシテ李氏ヲ紹介シ、本日吾人ノ滿腔的歡迎ヲ容レ當會へ來臨サレタル李氏ハ、多年英國ニテ飛行術ヲ修得シ、今ヤ北京航空局長ノ要職ニアリ、全支ヲ舉ケ第一流ノ飛行家トシテ有名ナル士ナリト述へ、更ニ歐米飛行界ノ沿革及現狀ニ付簡單ナル解説ヲ與へ、只今ヨリ支那ノ航空界ニ關スル有益ナル講話李氏ヨリ與ヘラルヘントテ辭ヲ結ヒ、續イテ李氏右答禮ノ挨拶ニ起テ鄭重ナル歡待ヲ深謝スト冒頭シ、自己ノ説ク所カ歐洲ノ出店トモ云フ可キ支那飛行界今後ノ發達ニ關シ、其ノ程度及ヒ範圍ニ付諸君ノ御參考ニ何物カヲ提供シ得ハ幸甚ナリ、トテ次ノ如キ演説ヲ試ミタリ

支那ノ飛行界ニ於テ注意スヘキハ他國ノソレト異ナリ、政府自ラ先ッ其ノ衝ニ當レル事ニシテ、千九百十年清朝時代早クモ飛行術練習ノ希望ヲ許可シ、余モ其ノ時英國留學ヲ命セラレ、「プリストル」飛行學校ニ於テ飛行術ノ習得ヲ了ヘ、千九百十二年埃國飛行機二臺ヲ携ヘ歸國シタルカ、之即チ支那政府ニ依リ購入サレタル最初ノ飛行機ニシテ、而モ支那ノ土地ニテ飛行機ヲ見タルハ之ヲ以テ嚆矢トス、今日支那カ何臺ノ飛行機ヲ現有スルカニ付詳細ヲ知ル者ハ少カラシモ、飛行事業カ小規模乍ラ其ノ緒ニ就ケルハ千九百十三年以來ノコトニシテ、其ノ際政府ハ一打以上ノ佛蘭西機ヲ購入シ又百餘名ノ飛行士薰陶セラレ、之等ノ機體ハ千九百二十年迄存在シ何レモ百五十回以上ノ修理ヲ受ケタリ飛行士養成事業モ亦何等障礙ヲ受クルコトナク行ハレ、尙二十箇以上ノ機體ハ飛行學校ニ於テ外國製機體ヲ用ヒテ作製セラレタルカ世界大戰ニ至リ資金及ヒ材料缺乏ノ爲メ之等ノ事業殆ト停顿スルニ至レリ而シテ千九百二十一年交通省カ英國製「ハンドレー・ペーヅ」機多數ヲ購入スルニ及ヒ再ヒ活動開始セラレルニ至リ此等ノ機體ハ何レモ皆商業上ノ目的ニ供用セラレ更ニ翌年「ヴィッカース」機數臺ノ増加ニ依リ活動一層倍加シ等シク商業用ニ充當セラレタルモ、北京上海間ノ航空線カ種々ノ理由ニ依リ北京ヨリ濟南迄ニ限局セラレ、之以上ニ及ハサリシハ頗ル遺憾トスル所ニシテ若シ本線ニシテ今日開通セラレアラハ如何ニ有用ナルカハ想像ニ餘アル所ナルヘシ

飛行ニ關スル余ノ久シキ經驗ヨリ余ハ次ノ如ク言フ事ヲ得、即チ支那人飛行士カ危險ナル仕事ヲ平氣

ニテ行フハ實ニ驚嘆スヘキモノアリ、而シテ之新ニ購求セラレタル機體ト共ニ來支セル外國教官モ亦等シク認ムル事實ニシテ、千九百二十一年右一行ノ北京ニ到着シタル際從來使用セラレタル機體ヲ見之レ等機體ハ實際上飛行ニ使用スルヨリ、寧ロ博物館ニ陳列スヘキモノナリト述ヘタルニ對シ、支那人飛行士ヨリ之ヲ以テ飛行スルニ非レハ爲スヘキコト何等ナシノ答ヲ得例令賞金ヲ與ヘラルトスルモ之ヲ以テ飛行スルコトハ到底應シ難シト一行ハ寧ロ一致ノ答ヲ爲シタルハ有名ナル事實ニシテ尙ホ他ノ一例ヲ舉クレハ、三年前ノ事ナルカ一支那人飛行士ハ八人乗ノ機體ニ十五人ノ乗客ト手荷物トヲ乗セ、山海關ヨリ天津ヘ苦モナク安着シタルヲ以テ世人ノ驚嘆一方ナフス、飛行士自身スラ大ニ奇蹟的ナル感アリト唱ヘタルコトアリ、サレハ鐵道建設ニ必要ナル資金ト時間ノ一少部分ヲ以テスルモ支那ハ今後二、三年ニシテ國中至ル所空中交通網ヲ張り得ルハ極メテ容易ナル事ナラム、尙ホ支那ハ目下約三百名ノ飛行士及、佛國、英國、米國製各種各樣ノ飛行機二百臺及國中ニ散在スル飛行場十二以上ヲ有シ、時局平定次第商業及ヒ交通飛行ニ全力ヲ傾倒スルノ政策ヲ遂行セムコトハ我カ北京航空ノ所期シテ止マサル所ナリト云云

第十二 支那ニ於ケル航空事業概觀

「湯ノ時代ニ奇眩國ナル者アリ、飛車ニ巧ニシテ風ニ從ツテ遠行ス」

「列子ハ風ニ御シテ行キ十有五日ニシテ返ル」後漢ノ費長房ハ縮地ノ術ヲ會得シ一日ニシテ千里ノ外ニ至ル」等ト謂フカ如キヲ以テ支那ニ於ケル航空說ノ濫觴トス

宣統元年某佛國飛行家カ複葉飛行機ヲ以テ上海ノ空ヲ飛行セルカ之支那ニ於ケル飛行ノ最初ナリ、其ノ翌年參謀部ノ提議ニ依リ北京ノ北十哩、南苑ノ東二哩ノ地點ニ在ル湖里堤ニ小規模ナル飛行試驗場設置セラレタルカ之後ノ航空傳習所ノ前身ナリ、民間二年袁世凱ハ四十萬元ヲ以テ佛國飛行機十二臺ヲ購入シ、南苑ニ航空學校及工場ヲ設立シ參謀本部ノ直轄下ニ置キ、毎月四千元ノ經費ヲ支給セリ、而シテ奏子莊ヲ校長ニ任命シ陸海軍ノ中下級軍官百人ヲ拔擢シ職工百人餘ヲ使用シ、教官四人ヲ招聘シテ、民國四年第一期卒業生四十二人ヲ、次イテ第二期卒業生八十餘人ヲ出シ相當ノ成績ヲ擧ケタリ、民國五年海軍部ハ水上飛行機ヲ計畫シ福建ノ馬尾ニ飛潛學校ヲ設立シタルカ、爾來經費ノ缺乏ノ爲動モスレハ停頓勝ノ状態ナリ

民國八年政府ハ英國「ヴィッカース」社ト百八十萬磅ノ飛行機借款ヲ締結シ百三十萬磅ヲ以テ飛行機百五十臺及ヒ其ノ材料ヲ購入セリ、殘餘ノ五十萬磅ハ之ヲ行政費トシテ航空事務所ヲ創設スルコトナリ、西安門內陸軍講武堂ヲ借入レ之ヲ事務所トシ丁錦ヲ所長ニ任命シタリ同時ニ參謀本部所屬航空學校及ヒ飛行機製造工場ヲ陸軍省所管ニ移シタルカ更ニ之ヲ航空事務所ノ管轄下ニ置クニ決定セリ、航空學校モ亦此ノ時ヨリ航空教練所ト改稱シタリ

民國十年航空事務所ヲ航空署ト爲シ月額一萬二千元ヲ支出シ新ニ京滬及京戴兩航空路ヲ設定セリ、而シテ北京上海線ハ飛行場ノ外ニ七着陸地即チ清河、北京、天津、濟南、徐州、南京、上海ヲ設定セムトセルカ、單ニ計畫ノミニ終レリ、丁錦カ署長ノ職ヲ去リ潘矩楹新ニ就任スルニ及ヒ從來比較的順調ニ進捗シ來レル航空界モ漸次紊亂状態ヲ現ハシ、署ノ人員ハ二百餘名ニ増加シ毎月ノ經費モ亦五萬餘元ヲ要スルニ至リ、遂ニ有名無實ニ歸スルニ至レリ

民國十一年航空署ヲ恢復シテ新借款ヲ起シ五大航空路ヲ設定セムトノ議ヲ生シ、先ツ京滬線ヲ短縮シテ上海杭州線ヲ開始スルノ計畫ヲ樹テタルカ或ル障礙ノ爲ニ中止トナレルヲ以テ、京戴線ヲ恢復シテ南苑及ヒ北戴河ニ發着場ヲ設置シ同年八月四日ヨリ飛行ヲ開始セリ

之ヲ以テ支那ニ於ケル商用飛行ノ初トス、北京北戴河間ノ航程約八百華里ヲ二時間二十分ヲ以テ飛行シ毎週午後三時北京ヲ發シ、月曜日ノ午後三時ニ戴河ヨリ北京ニ歸リ一回ノ運賃四十元ト定メタリ而シテ支那一般民ノ飛行機ニ對スル無理解ト時間觀念ノ缺乏トニ因リ此ノ航路ヲ利用スルモノノ大部分ハ外人避暑客ニシテ、多クハ郵便物ノ輸送ニ留マレリ、本航空路ハ將來天津ニ延長シ京津戴線ト稱スル豫定ニシテ又京漢航空線モ民國十二年ニハ完成ノ筈ナリシモ、國內紛亂相繼キ未タ其ノ實現ヲ見ルニ至ラス北京航空署ノ有セル飛行機ハ政變內亂ノ起ル毎ニ各軍閥ノ奪取ニ遭ヒ今日ニテハ實用ニ耐フルモノハ一臺モ存セス、目下最モ整備セル航空軍ヲ有セルハ奉天派ニシテ、合計五十四臺ノ中ニハ最

新式ノ有力機モ尠カラスト稱セラル

飛行機ノ自國製造ニ至ツテハ清河工場ハ有レトモ無キカ如キ状態ナルカ頭初此所ニ勤務セル技術家中ニハ英佛其ノ他ニ於テ實地ニ飛行機製作ヲ修業セル者モ多カリシカハ曾テ佛國飛行機ヲ模倣シ稍々實用ニ適スルモノ一二臺ヲ製作シタルコトアリタルカ之ヲ以テ支那ニ於テ製作セラレタル唯一最初ノ飛行機トス

此ノ外馬尾飛潛學校ニ於テ水上機一臺ヲ作製シタルコトアルモ、其ノ重要部ハ凡テ英人技師ノ手ニ成レルモノニシテ、支那人ノ製作セルモノトハ稱シ難ク、又「ハルビン」ニ於テ露國人カ東三省政府ノ注文ニ依リ四臺ヲ製作シツツアルモ固ヨリ國産ニアラス

第十三 倫敦「ケーブタウン」間往復飛行

〔註〕 本文ハ倫敦ヨリ「ケーブタウン」ニ至ル英帝國航空路會社ノ試験飛行ニ成功シタル「アラン・ジエー・コブハム」氏カ英國ノ飛行雜誌「エアウエイズ」ニ掲ケタル記事ナリ

今回ノ飛行ニ當リ余ハ歐羅巴大陸ニテハ地中海ノ沿岸ニ於テ經驗シタル激シキ「アルプス」嵐ヲ除クノ外比較的容易ナル飛行ヲ行フコトヲ得タリ、ソレヨリ陸上飛行機ヲ以テ、「アテネ」ヨリ「クリート」島ヲ通過シ「エーゲ」海ヲ横斷シテ「阿弗利加海岸」ノ「ソムラ」ニ至ル迄廣大ナル地中海上四百五十哩ヲ飛翔

セリ、「カイロ」ヨリ「カルツーム」ニ至ル間ハ常ニ良好ナル天候ヲ有スル場所ナルヲ以テ最良ノ状態ヲ以テ飛行スルコトヲ得、余等一行ハ「ピラミット」及「王ノ谷」ノ寫眞等ヲ撮影シタリ、又二日間ヲ「クレソン」ニ過シ、ソノ間ニ於テ「カルナツク」「テーベ」「ラマゼウム」等ヲ撮影セリ「ルクソン」ヨリ「グルート・アスアン・ダム」ヲ飛翔シ「ワデイハルプア」ニ達シ更ニ青「ナイル」及白「ナイル」ノ合流點ニ在ル「カルツーム」ニ到着シタリ

「カルツーム」ヨリハ愈々茲ニ我カ飛行計畫ノ第三段ニ入レルカ此ノ地ヨリ南方ヘ飛行スルニ從ヒ暑氣ヲ感スルニ至レリ、「スーダン」ノ荒漠タル土地ヲ潤ル「グレート・セナーダム」上ヲ低空飛行セル時ニ當リテハ暑熱甚ダシカリシカハ同行ノ機械技師「エリオット」氏及活動寫眞技師「エモット」氏等ハ殆ト失神セムトスルノ状態ナリキ

「サッド」沼ノ地方ノ入口ニ在ル「マラカール」ニ於テハ、「シユラツク」村ニ近キ開拓地ニ着陸シタル上余等ノ飛行機ハ風ヲ避クルカ爲開拓地中ノ避難所ニ格納セラレタリ、其ノ翌日ニハ余等ヲ歡迎セムカ爲飛行機ノ周圍ニテ戰爭「ダンス」催サレタリ、「サッド」沼ヲ横斷シ「スーダン」ノ南端ナル「モンゴラ」ニ至ル間ノ飛行ニ於テ、余等ハ旅行中最モ激烈ナル暑氣ヲ經驗シ機體ハ暑熱ノ爲之ニ觸ルレハ手指燒ケ落ツルカ如キ感アリキ

「モンゴラ」ヨリ「ウガンダ」ヘ入り、重疊起伏セル山嶽地方ヲ飛ヒ越エ、中央「ウガンタ」ノ大ナル沼ヲ

過リヤカテ「ヴィクトリアニア」ノ渚ヲ見ルニ至レリ、次テ赤道ノ北二十五度水平線上三千七百呎ナル「ジンガ」ニ於テ着陸ノ際ニハ「モンゴラ」ニ於ケル空中滑走ニ比シ宛モ機體ノ空中ヨリ投出サルルカ如キ感アリタリ、一般ニ空氣ノ甚タ稀薄ナル此等高緯度ノ地方ニ於ケル飛行ニ在リテハ速ニ着陸スル事最モ適當ト認メラル、余等ハ「ウガンダ」ニ於ケル珍奇ナル美シキ岡ノ景色、熱帶地方ノ森林ノ寫眞等ヲ多數撮影シタル上「キスム」ニ飛行シ去レリ

「タボラ」ヘノ飛行ハ、地圖上ニ何等確タル目標ヲ見出シ得サル荒漠タル森林上ノミノ飛行ニシテ目的地ニ到着セムカ爲ニハ「エベリ」オデイツクコンバス」ニノミ據ル外ナク唯纔ニ「タンガニイカ」ノ西ヨリ東ヘ走ル鐵道線路ヲ見失ハサル様注意スルコト極メテ重大事ナリキ、蓋シ「コンバスコース」ニヨリ市街ヲ見失ヒタル場合ニハ「タボラ」ニ到着シ得ヘキ唯一ノ確タル目標タリシヲ以テナリ

「タボラ」ヨリ「アベルコロン」ニ至ル飛行ハ恐ラク今回全航程中最モ寂寥タル所ナリシナラム、土人スラ見當ラサル無住ノ森林、沼澤、及數百哩ニ亘ル廣漠タル睡眠病地帯ノミナリシカハ次ノ着陸地ナル「アベルコロン」ノ在ル高原ニ到達シタル時ニハ一同皆非常ナル喜ヲ感セサルヲ得サリキ

「アベルコロン」ハ水平線上五千六百呎ノ高原ニ存在スルヲ以テ着陸離陸共ニ非常ナル注意ヲ要シタルカ出發ニ當リテハ僅ニ三百「ヤード」ノ滑走ヲ以テ離陸スルコトヲ得タリ、「アベルコロン」ニテハ余等ハ荷ノ響應ニ預レリ、同地ハ熱帶地方ナルモ緯度高キヲ以テ「オレンヂ」其ノ他ノ果物累々トシテ至ル

所滿チタリ

「アベルコロン」ヨリ「ロデシア」鐵道沿線ノ「エヌドラ」ニ至ル「パンゴウエオロ」湖經由ノ飛行ニ於テハ「リヴィングストン」カ「スタンレー」ト「タンガンイカ」湖畔「ムジジ」ニ於テ會見後最後ノ旅行ヲ試ミタル土地ノ上空ヲ通過シタリ

「パンゴロ」東方ノ大ナル沼澤地帯ヲ避ケ余等ハ「リヴィングストン」カ熱病ノ爲遂ニ歿シタル「チタンボ」ヲ去ル數哩ノ地點ヲ横斷シ湖水ノ東岸ヲ飛行セリ、「ルアラ」河ヲ飛越エ更ニ六、七十哩ヲ飛行シタル後余等ノ目的地ノ北方數哩ノ地點ニ鐵道線路ヲ發見シタリ、而シテ「グレート・アワナ・クバ」銅山ヲ望見シ得ル「エヌドラ」ノ開拓地ニ着陸セリ、次テ「ブロークンヒル」ヨリ「リヴィングストン」ヘ航程ヲ進メタルカ同地ニ於テ瀑布上ヲ飛行スルノ恐ルヘキ經驗ヲ味ヘリ而シテ同日午前中ハ陸上ニテ時ヲ過コシ其ノ瀧ヲ處々ヨリ活動寫眞ニ撮影セルカ其ノ景色ハ眞ニ莊嚴極マリナキモノナリキ、午後少シク遅クナリテヨリ光線ノ良好ナル間ニ空中ヨリ立派ナル寫眞ヲ撮影セムカ爲飛行場ヘ急キ歸リ直ニ飛翔シ大「ザンベツ」河ノ遠景ヲ寫シタリ、此ノ河ハ幅一哩四分一ヲ有シ同河ヲ充タス豊富ナル水量ノ源泉ハ僅ニ一箇ノ細キ割目ヨリ谷底ノ如ク見ラルル所ニ落ち込ミテ來ルナリ、余等ハ更ニ降下シ此ノ瀧ノ流レ落ツル周縁ノ擴大寫眞ヲ撮影セムト欲シ即光線ヲ最モ良好ナル位置ニ飛行機ヲ置キタル上此ノ一哩四分一ノ幅ノ瀧ニ沿ヒ瀧ヨリ五十「ヤード」離レ五十呎ノ高サヲ以テ飛行シ寫

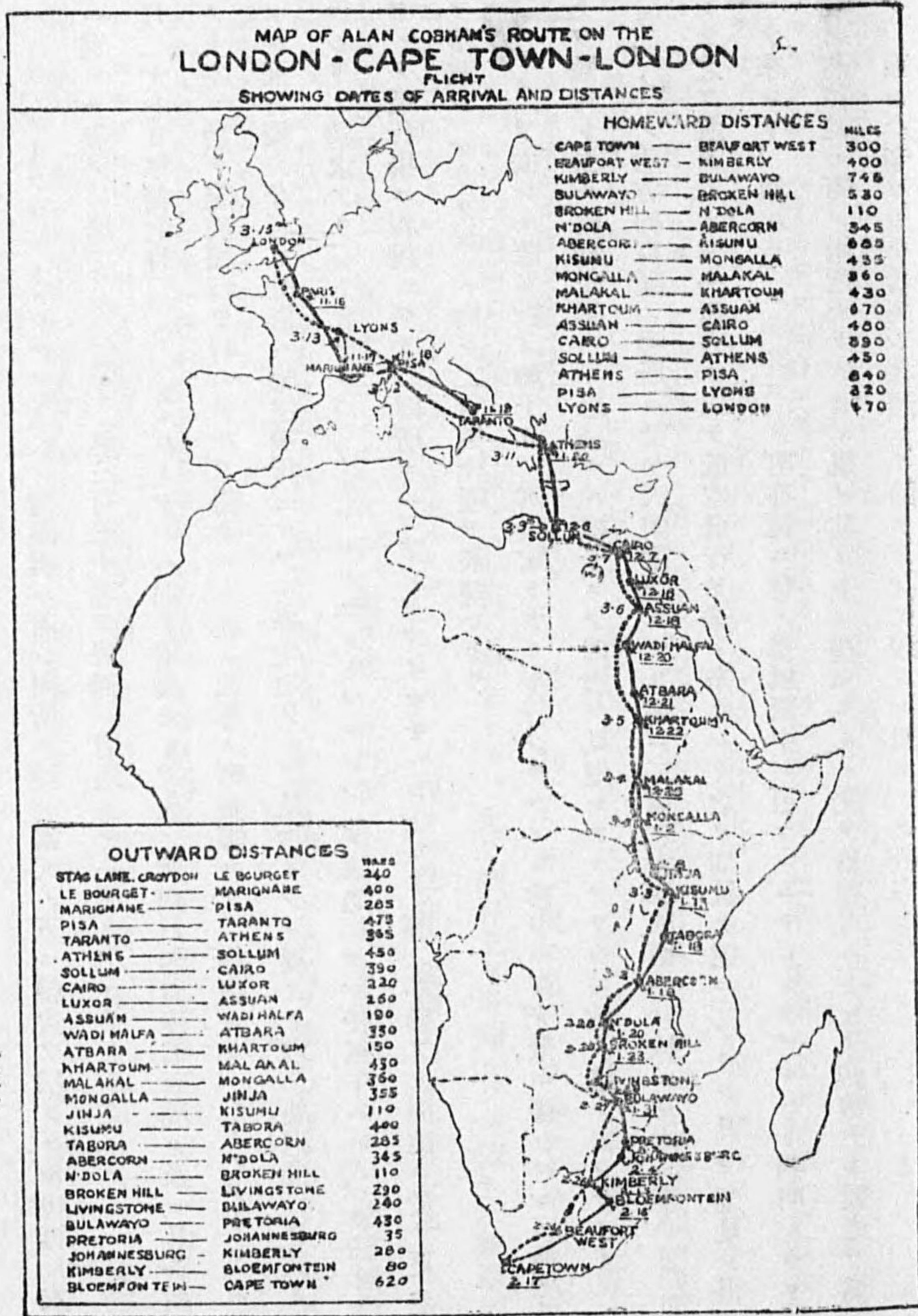
眞ヲ撮影セムト試ミタリ此ノ非常ニ多量ナル水ハ熱キ空氣ヲ落チ込ム谷底ヘト引込ミ居ルカ爲ニ大ナル飛沫ノ柱絶エス谷ノ向側ニ柱立セラレ居タリ、此ノ水蒸氣ノ土堤ハ搖レテ割ルルヲ以テ余等ハ崖ニ沿ヒテ數秒間飛行セル後突然此ノ飛沫ノ土堤ニ包マレタルカ辛ウシテ之ヨリ飛ヒ出シ尙寫眞ヲ撮影シツツアリシカ又忽チ數秒ニシテ再ヒ其ノ中ニ包マレタリ、余等ハ之ヲ寧ロ奇妙ナル經驗ト見做シ特ニ「エモット」氏ハ撮影セル不思議ナル光景ニ最モ熱心ナリキ、瀧ノ突端ニシテ吊橋ニ近キ所ニ於テ第三ノ飛沫ノ土手ヲ通過スル際突然發動機ハ悪キ音響ヲ出シ始メタルヲ以テ直ニ一刻モ猶豫セス操縦桿ヲ引キテ上翔シタルカ機械ハ燒ケテ異様ナル音ヲ出シタリ、コハ飛沫ノ中ヲ飛行セル中ニ氣化器中ニ水カ溜リタル爲ナルコトヲ余ハ知リタリ、幸ニシテ馬力ニ非常ナル餘力アリシカハ不正ナル回轉ヲ爲セルニ拘ラス間モナク二千呎ノ高空ニ上昇スルヲ得タリ、而シテ着陸スル迄發動機ノ破損セサルコトヲ祈念シツツ飛行場ニ向ヒタルカ着陸スル前ニ發動機ハ全然切レ去リタリ、次テ余等ハ「リヴィングストン」ヨリ「アラワヨ」ヘ進ミ同地ニテ非常ナル歡迎ヲ受ケ二日間滞在シ「バラバイ・グード」ヲ經由シ「プレトリア」ニ向フ飛行準備ヲ整ヘタルカ此ノ地ニ於テ最初ノ困難ヲ切り抜ケ貴重ナル經驗ヲ得タリ、出發時ニ於テハ不幸ニシテ風ハ飛行航路ヲ横切リテ吹キツツアリテ其ノ飛行航路ハ僅カニ三百五十「ヤード」ノ滑走ヲ許スノミナリシカ余ハ着陸地ノ半ヲ滑走スルノミニテ離陸シ得ルヲ常トセルカ向側ノ垣餘リニ近カリシ爲飛行シ得サリキ依テ更ニ飛行機ヲ飛行場端ニ移シ再ヒ試ミタルカ前回ト同一

結果ニ終レリ

事實一方ニ風ノ抵抗アリテ困難ナリシモ「ビエーレ・ファン・ライネヴェルド」卿カ非常ナル辛苦ヲ經驗シ數年前此ノ飛行場ニ於テ機體ヲ破損シタルコトアルニ鑑ミ余ハ離陸前ニ機體ヲ輕カラシムルコトニ氣付キタリ、依テ活動寫眞機及「エモット」氏ノミヲ同乗セシメ機ヲ輕クシタル上五百五十「ヤード」程ノ滑走ヲ以テ離陸スルコトヲ得タリ

此ノ地點ヨリ南阿弗利加ヘノ飛行ハ極メテ簡單ナリキ、恐ラク南阿弗利加ハ世界中ニ於テ飛行ヲ行フニ最理想的ナル場所ナルヘシ、機上ヨリ完全ニ見通シノキクコト、全土地カ一大飛行場ナルコト等ハ南阿ニ於ケル飛行ヲシテ容易ナラシム、「プレトリア」ニ於ケル歡迎ハ頗ル盛ナルモノアリシカ殊ニ余ハ「ビエーレ・ファン・ライネヴェルド」卿ニ對シ感謝セサルヲ得ス、蓋シ氏ハ余カ南阿「ユニオン」ニ滞在中懇切ナル待遇ヲ與ヘラレタルヲ以テナリ、「プレトリア」ヨリハ南阿空軍ノ六機ノ護衛ヲ受ケタル上、「ヨハネスブルグ」ニ飛行セリ、着陸前「ランド」大金鑛脈ニ沿ヒテ飛翔シタルカ同地ニテハ小學生

等處々ノ町村ニ於テ余等ノ飛行機ヲ見ムトシテ集リ居タリ不幸ニシテ「エリオット」氏ハ「マラリヤ」病ニ犯サレタルカ、コハ明ニ「ブロークン・ヒル」ニ於テ感染シタルモノナリ之カ爲「ヨハネスブルグ」ニ於テ約十日間滞在スルノ止ムヲ得サルニ至レリ、ソノ間ト雖余ハ常ニ多忙ニシテ或ハ商業會議所、午餐會、小學校講演、廣告撒布等ノ爲一日ニ五六回ノ演說ヲ爲



スノ要アリタリ、其ノ週末ニハ「エリオット」氏ノ病状モ相当良好トナリシカハ「キンバレー」ヲアロンフオンテン、「ケープタウン」等ヘ飛行ヲ繼續スルヲ得タリ、而シテ此等ノ町ニ於テハ「ヨハネスブルク」ト同様演説等ノ爲非常ニ多忙ナリキ

「ケープタウン」ニテハ一週間以上滞在セリ、其ノ間「エリオット」氏ハ機體検査ノ業務ニ追ハレ、彼ノ「ビエーレ・ファン・ライネヴェルド」卿亦親切ニモ最モ熟練セル技師「ウアランド・オフェイサー・オトレ」ヲ「プレトリア」ヨリ派遣セシメラレタリ、此ノ検査ノ進捗中余ハ「ヨハネスブルク」ニ於ケルト同様ニ如何ニセハ飛行ヲシテ完全ナラシムルヲ得ヘキヤ又如何ニシテ帝國航空路會社ノ航空路開設ノ報告ヲナスヘキカニ付全力ヲ盡シタリ、

余等一行ハ千九百二十六年二月二十六日金曜日午前七時五十五分「ケープタウン」近傍ノ「ワインベルク」飛行場ヲ出發シテ歸還飛行ノ途ニ就キタリ、

此ノ日「オール・エム・エス・ウインゾールカッスル」號モ亦英國ヘ向ケ出帆セリ、同船ニハ余ノ二、三ノ友人モ亦乗船シ居リシカハ、飛行機ト何レカ先ニ故郷ニ着クヘキカニ就キ盛ニ賭ノ行ハルルヲ見タリ

「ケープタウン」出發ノ際ニハ暗雲空ヲ覆ヒタリシカ「ベニンシラ」ヨリ峡谷ノ方面ヘ道ヲ轉シ「ヘック」ス」河谷ヲ通過シテ南阿弗利加内地ノ高原ニ登リ得タル時ニハ、常ノ如ク太陽ノ輝ケルヲ見タリ、暫

時ニシテ「ポーフォルト・ウエスト」ノ着陸場ニ着シ同所ニ於テ露天ノ下ニ朝食ヲ採リタル後再ヒ友人達ニ別レテ告ケ一路「キンバリー」迄三百五十哩ヲ飛翔シ同地ニテ一泊スルコトトセリ

二月二十七日早朝七時「バラバイ・ロード」ヘ向ケ出發セリ、此ノ航程ハ無着陸五百哩ニ及ヒ且各所ノ町ノ上空ニ於テ旋回飛行ヲ行ハサルヲ得サリキ蓋シ此等ノ町長等ヨリ、英國ヨリ「ケーブタウン」ヘ飛行セル飛行機カ今再ヒ故郷ヘ歸還飛行セルヲ小學生達ヲシテ見物セシメ度キヲ以テ旋廻飛行ヲ試ミラレタシトノ請求アリシカ故ナリ、「ヅリアルグヤメーフキング」ヲ飛過シタル後正午ニハ「バラバイ・ロード」ノ飛行場ニ着陸シタリ、同所ニハ「サンドウイッチ」「コーヒー」等ノ準備アリ同地ニ於テ更ニ燃料ヲ積載シ「アラワヨ」ヘ向ケ二百四十哩ヲ飛翔シタリ

「バラバイ」ヲ去レル際多數ノ獅子カ一例縦隊トナリ歩行シツツアル珍ラシキ光景ニ接シタルカ彼等ノ頭上ヲ飛行シ去ル時獅子群ハ不思議ナル様子ニテ四邊ヲ見廻シツツアリシモ敢テ逃ケ去ラサリキ「バラバイ」ノ北方約百哩ノ場所ニ於テ天候險惡トナリ遂ニ二箇ノ大暴風雨中ニ挾マルルニ至レリ而シテ之ヲ避ケムカ爲全速力ヲ以テ低空飛行ヲ試ミ辛ウシテ之ヲ切抜ケ遂ニ「アラワヨ」ヲ望見シ得ル所マテ來レリ、然ルニ「アラワヨ」ノ町亦更ニ他ノ暴風雨中ニ包マレムトシツツアルコト判明シタリ同地ノ着陸地ハ町ノ附近ナリシカ、嵐ノ其ノ上ニ襲來スルニ先チ着陸セムトシテ非常ナル競走ヲ爲シタリ、而シテ辛ウシテ着陸シ機體ヨリ降りテ身ヲ潜ムル間モナク熱帶地方ノ豪雨來リ一同皆ヅフ濡レ

トナレリ、「アラワヨ」ヨリ四百五十哩ノ距離ニアル「アロークン・ヒル」ニ向ケ出發スル際ニハ燃料油ヲ充分ニ積載スルヲ必要トセシカハ重量ノ爲非常ナル困難ヲ經タリ、此ノ地ノ飛行場ハ前述ノ如ク狭少ナリシヲ以テ少ナカラス痛心シタリ、即機體ヲ出來得ル限り飛行航路ノ末端ニ置キ辛ウシテ離陸スル事ヲ得、「アロークン・ヒル」ヘ向ケ荒漠タル「ロデシアン」森林上ヲ「コンバス」ニ頼リ飛行シタリ

此ノ人跡絶エタル「ロデシアン」森林上ノ飛行中曇レル空ハ益々險惡トナリ「アラワヨ」出發後約一時間後ニハ、黒雲ノ下ヲ樹林ノ上ニ沿ヒ飛行セサルヲ得サリキ、然モ天候ハ遂ニ豪雨トナリ、霧、雨等ノ中ヲサマヨヒタルカ辛ウシテ東方ヘ風雨ヲ避クヘキコトヲ知リテ此ノ嵐ヲ遁ルルヲ得タリ、「ザンベシ」谷ニ來ルマテハ地圖上ニ何等ノ目標ヲモ見出シ得サリキ、此ノ峡谷上ヲ飛翔シソノ側ナル斷崖ヲ越エ、更ニ「ヒューレス・エベリオデイツク・コンバス」ニノミ頼リテ航空ヲ繼續シタリ、蓋シ此ノ「コンバス」ハ今日ニ於ケル最上ノモノナルヘシ、斯テ遂ニ見出サント努メタル北「ロデシアン」鐵道線路ヲ發見シ、之ニ沿ヒ北上シ最初ノ驛ニ於テ低空ニ降り其ノ驛名ヲ讀ミテ地名ヲ確メタルカ、ソハ偶然ニモ余等ノ正シキ航路ナリキ

鐵道線路ニ沿ヒテ農夫達ハ至ル所余等ノ近ツキツツアルヲ見物シ居タリ凡テノ家ノ入口ニハ何レモ大ナル「ユニオンジャック」ノ旗掲ケラレ、余等ノ飛ヒ去ル際ニハ種々ノ旗ノ振ラルルヲ見タリ、彼等ハ余等ノ飛行ニ對シ非常ナル興味ヲ有スルモノノ如クナリキ

余等ハ「ブロークン・ヒル」ニ着陸シタル上晝食後更ニ「ヌラングシ・ダム」ニ沿ヒテ「エヌドラ」ヘ向ケ飛行セリ、而シテ「ヌラングシ」ノ堰ノ大工事ヲ寫眞及活動寫眞ニ撮影セリ、其ノ河ハ溢レ堰ハ滿々トシテ充チ今ヤ八十萬馬力ノ水カ瀧トナリテ浪費セラレツツアニ、後ニ至リ此ノ事業ハ「ブロークン・ヒル」開拓會社ノ手ニヨリ爲サレツツアルヲ知レリ

「エヌドラ」ニ於テ余等ハ一泊シタリ、其ノ夜五「インチ」以上ノ降雨アリシカハ飛行場ノ地面軟弱トナリ滑走ヲ行フコトヲ得ス日ニ乾カサルルマテ終日待タサルヲ得サリキ、三月二日火曜余等ハ「エヌドラ」ヨリ北「ロデシアン」ノ遙カ北方「アベルコルン」ヘ向ケ飛行セリ、ソレヨリ更ニ「アベルコルン」ノ森林地帯ヲ兩ニ惱マサレツツ飛ヒ「タボラ」ニ到着シタリ、「タボラ」ニ着陸シタル時「バルマー」車輪ハ柔軟ナル地中ニ軸マテ陷没セシカハ機體ヲ離陸ノ位置ニ置キ「ビー・ビー」製ノ油ヲ補給セルカ飛行機ハ三度地中ニメリ込ミ遂ニハ土人達ヲ連レ來リテ土地ヲ堀リ之ヲ引上ケムトシ種々苦心ノ末漸ク成功シタリ次テ「キスム」ニ向ケ四百五十哩ヲ直行シ同地ニテ一泊シ更ニ「スーダン」ノ「モンゴラ」ヘ飛行シタリ

此ノ飛行中「スーダン」ノ烈シキ暑氣ニ遭遇シタリ、此ノ突然ノ氣候ノ變化アリシニ拘ハラズ「ケー・エル・ジョーブラグ」ハ些少ノ狂ヒモナク無事ニ「モンゴラ」ニ到着シ得タルハ感謝ニ堪エサル所ナリ同地ニテ燃料ヲ補給シ冷飲料ヲ飲ミ、更ニ「マラカル」ヘ飛ヘリ、暑氣ハ一層激シク一時間百哩ノ速力モ燒

ケツクカ如キ暑氣ヲ強ムルカ如クノミ感セラレタリ、此ノ熱空中ヲ飛行セル際油ノ溫度ハ常ニ高ク攝氏九十度ニ達セルニモ拘ラス、空氣冷却「シンドレー、ジャツガー」發動機ハ一層好調子ナルカ如ク思料セラレタリ、余ハ焦心シツツ油ノ氣壓ヲ注意セリ、「ウエークヒールド」會社ノ「カストロール」アル」機械油多量ニ存シタル爲恐ルヘキ高溫度ナリシニ拘ラス氣壓ハ八十「ポンド」ヲ正確ニ保チタリ、余等ハ些カ疲労ノ體ニテ「マラカール」ニ到達シタリ、六千呎ノ高空ヨリ降下スルニ從ヒ、釜中ニ八ルカ如ク感セリ、此ノ日ノ飛行距離ハ祐ニ八百哩ニ及ヘリ

翌日暑熱中ヲ「カルツーム」ヘ向ケ出發シタルカ同地ニテ着陸セムトスル時英國空軍ノ「フェアリー、デー」三號機四臺カ「ケーブタウン」ヘ向ケ飛行セルニ會セリ、或ル意味ニ於テ余等ハ彼等ノ全部ノ成功スヘキヲ信シ英國航空界ニ燦然タル偉觀ヲ加フヘキヲ感シタリ蓋シ其ノ準備總テ完全ナリト認メラレシヲ以テナリ、加之之ヲ補助スヘキ優良ナル組織アリ、沿道及航路ノ各所ニハ發動機充分ニ供給セラレアル外總テノ着陸地ニハ先發士官アリテ、ソノ航路ヲモ確メツツアリシナリ

三月六日土曜日余等ハ「カルツーム」ヲ出發シ「アトバラ」ヨリ「ワデイ・ハルファ・アスアン」ヲ通過シ北方「カイロ」ヘ飛行セリ

前夜來小旋風アリシカ其ノ爲數百哩ニ渡ル空中ニ砂ヲ吹上ケ、一萬二千呎ノ高空ニ上昇セルモ尙其ノ砂ヨリ逃ルルコト能ハズ依テ再ヒ降下シ、航空路ノ前途ヲ確ムル爲「アトバラ」ニ着陸シタリ、此ノ

地ニ於テ「アアハメツド」モ亦支障アルカ如ク聞キシモ其ノ午後他ノ旋風襲來セサルニ先チ出發スルヲ可トストノ忠告ヲ受ケ余等ハ再ヒ一萬二千呎ノ高空ニ上昇セルモ如何ニシテモ砂ノ嵐ヨリ脱スル能ハス其ノ爲機體ノ眞下ノミヲ見ツツ進ミタリ

余等ハ河ヲ見失ヘリト感シタル時ハ驚駭シタリ、ソハ余等ノ追隨シ來リシハ「ナイル」河ナリト信シツツアリシニ然ラスシテ陸地ノ他ノ黒キ蔭ナリシカハナリ、然レトモ幸ニシテ乾燥セル古キ水路ニ依リ再ヒ「ナイル」河流域ニ出ルヲ得タリ、ソレヨリハ河ノ堤防上約二十呎ノ上空ヲ飛行シ之ヲ見失ナハサル様注意シタリ、カクテ砂漠上ヲ約三百哩飛行シタル後鐵道線路上數呎ノ所ヲ飛行セサルヘカラサルニ至リシ時ハ最モ苦心シタリ、蓋シ飛行中電柱ノ繼續セルモノノ外一物ト雖眼界ニ入ルモノ存セサル爲視覺ノ眩セサル様努力スルヲ必要トセルヲ以テナリ、ステ「ワデイ・ハルファ」ニ着陸シタル時ハ機體及發動機ハ砂ノ爲眞白トナリシカ尙發動機ハ完全ニ回轉シツツアリタリ

余等ハ其ノ夜「アスアン」ヘ向ケ飛行ヲ繼續、翌日更ニ砂ノ嵐中ヲ「カイロ」ヘ飛ヒタリ。「カイロ」ニ於テハ突風ノ襲來ヲ受ケ「ソラム」ニテモ同様之ニ襲ハレタリ、地中海ヲ越エ「アテネ」ニ至ル四百八十哩ノ飛行モ愉快トハ云ヒ得ス、ソハ一直線ニ飛行セルニモ拘ラス視覺不充分ナリシ爲約四時間殆ト島影ヲ見失ヒタルカ爲ナリスノ如キ事件ハ飛行機ニ於テ實際上アリ得サル事實ナリ

「アテネ」ヲ去リ 後ハ氣候モヨク最後ノ故國ヘノ飛行ヲ行ヒ同日ニ阿弗利加ヲ出帆シタル船ニ數歩

ヲ勝ツヲ得、偶然ニモ船客ノ一二ノ賭ヲシテ勝ヲ得シムルノ結果ヲ生セシメタリ

第十四 「コブハムノ」訪濠飛行

British Imperial Oil Company 後援ノ下ニ倫敦「メルボルン」間ノ商業飛行路開拓ヲ目的トスル飛行ヲ計畫セル英國飛行將校「ロブ・ハム」(Captain Alan Cobham) ハ大正十五年六月三十日愈倫敦出發飛行ノ途ニ就キ「バグダット」迄何等ノ故障ナク飛行シタルニ「バグダット」「バラス」間飛行中最モ同人ノ信賴セル同乘機關士カ土人ノ發砲セル彈丸ニ中リ重傷ヲ受ケ遂ニ死去セル爲一時計畫ノ放棄ヲ傳ヘラレタルモ其ノ後新機關士ヲ迎ヘ約五日遅延ノ後再ヒ飛行ヲ繼續シ豫定ノ空路ヲ辿リ倫敦出發以來四十三日目即八月十一日午後四時四十五分「シドニー」郊外飛行場ニ着陸シ市民ノ熱狂的歡迎ヲ受ケタリ同人ハ同月十五日午前十一時「シドニー」發六百哩ヲ一氣ニ翹破シ三時四十分無事「メルボルン」ニ到着シ之レニテ豫定ノ大飛行ヲ完成セリ同人ハ目下尙「メルボルン」ニ滞在中ナルカ前記後援會社ノ諒解ヲ得タルヲ以テ近日中ニ再ヒ復航飛行ノ途ニ就ク筈ナリト云フ

「アラン、コブハム」大尉ノ訪濠飛行記録

年月日	發航地	着陸地	距離	摘要
一九二六年 六月卅日	倫敦	ネーアルス	一、一〇〇哩	

七月一日 「ネーブルス」 雅典 九〇〇

七月三日 雅典 「アレキサンドレッタ」七三〇

七月四日 「アレキサンドレッタ」 「バクダッド」 五二五

七月五日 「バクダッド」 「パスラ」 二七〇

七月十三日 「パラス」 「ブツシャイヤー」 二〇〇

七月十四日 「ブツシャイヤー」 「バンダーアバツス」 四〇〇

一四四

七月二日ハ「コブナム」大尉病氣ノ爲雅典ハ於テ休養

「バクダッド」ヨリ「パスラ」ニ飛行中同乗機關士「エリオット」氏「アラブ」土人ノ發砲セシ彈ニ中リテ重傷ヲ受ケ七月六日「パスラ」病院ニ於テ死亡ス七月七日「エリオット」氏ノ葬儀執行七月八日ヨリ十日迄「パスラ」ニ於テ飛行ヲ延期ス

英帝國空軍機關士「ワルド」軍曹ヲ新ニ迎ヘテ飛行ヲ繼續ス

天候險惡ノ爲七月十五日ヨリ十七日迄「バンダーアバツス」ニ於テ飛行ヲ延期ス

七月十八日 「バンダー バツス」 「カラチ」「チャールズ」經由)七五〇哩

七月十九日 「カラチ」 「バハワルボア」 五〇〇

七月 廿日 「バハワルボア」 「デルヒ」 三五〇

七月廿一日 「デルヒ」 「アラハバード」 三五〇

七月廿二日 「アラハバード」 「カルカッタ」 四五〇

七月廿三日 「カルカッタ」 「アキヤブ」 三三〇

七月廿四日 「アキヤブ」 「ラングーン」 三二〇

七月廿六日 「ラングーン」 「ジイクトリアポイント」 四八〇

七月廿七日 「ジイクトリアポイント」 「ベナン」 三三〇

七月廿九日 「ベナン」 新嘉坡 三九五

七月卅一日 新嘉坡 「ラントク(マントク)」 二六〇

八月 一日 「ラントク(マントク)」 「バタヴィア」 三一〇

八月 二日 「バタヴィア」 「ソーラバヤ」 四五〇

八月 三日 「ソーラバヤ」 「ピマ」 四六〇

八月 四日 「ピマ」 「クーパーン」 三八〇

一四五

八月五日	「クーパーン」	「ダーウイン」	五〇〇
八月八日	「ダーウイン」	「ニューキヤツスル ウオータース」	四〇〇
八月九日	「ニューキヤツスル ウオータース」	「キアムウイール」	三七五
八月十日	「キアムウイール」	「チャーレーヴイル」	七〇〇
八月十一日	「チャーレーヴイル」	「シドニー」(ボーク經由)	六〇〇
八月十五日	「シドニー」	「メルボルン」	六〇〇
計二十八日			一三、四一五

備考 倫敦出發以來四十七日目に豫定ノ大飛行ヲ完成セリ

總飛行日數 二十八日

總飛行哩數 一萬三千四百十五哩

第十五 西國飛行機ノ南米訪問飛行

歐洲ト南米間ノ飛行機連絡ハ數年前葡萄牙人 Crago Cortinho 及 Saaduna Cabral 兩人ニヨリ計畫セラレ葡都「リスボン」ヲ發シタルモ幾多ノ蹉跌ヲ重ネタル後伯都「リヲ、ヂ、ジャネイロ」ニ到着シタルモノアリシモ其ノ後絶ヘテ其ノ舉ナク大正十五年ニ入り伊國人「カサグランデ」亞國訪問ヲ企劃シ

「モロッコ」迄到達セルニ機器ニ故障ヲ生シ中斷スルノ止ムナキニ至リタルコトアルモ南米ト最モ關係深キ西班牙國ニ於テハ末タ嘗テ右連絡飛行ヲ企テタルコトナク却ツテ外國企業家カ同國「セヴイリア」ト亞爾然丁國ノ首都「ブエノスアイレス」間ノ航空連絡營業ヲ出願セシコトアルニ止マリシ處最近西國政府ハ摩刺哥討伐軍ノ事業モ西佛協同作業開始以來頓ニ進捗シ從テ軍事飛行方面ニ餘力ヲ生スルト共ニ斯術ニ對シ相當經驗ヲ積ミタル軍人ニシテ此種飛行ヲ希望スルモノアリ前述ノ事情並ニ一般ノ趨勢ヲ鑑ミ先以テ政府事業トシテ第一次ノ南米訪問ヲ斷行スルコトニ決定シ陸軍側主催者トナリ「フランコ」少佐ヲシテ之ヲ行ハシムルコトトナリ差當リ伯亞兩國ヲ訪問セシメタリ尤モ其ノ歸路ニ關シテハ一先其目的達成ノ上便宜往路ニヨラシムカ或ハ進テ「アソレス」山脈ヲ横斷シ太平洋側ニ出テ智利、秘露「エクアドール」、古倫比亞ヲ訪ヒ巴奈馬ヲ横斷シテ再ヒ大西洋側ニ出テ墨西哥、玖馬、北米合衆國ヲ歴訪シ「アソレス」島ヲ經由歸國セシムルヤ全然「フランコ」少佐ノ自由裁量ニ委ヌル旨ノ使命ヲ與ヘタリト謂フ

右飛行決定スルヤ皇帝ハ往訪諸國元首ニ宛テタル親書ヲ同少位ニ託シ外務省側ハ此舉ヲ以テ對南米親交策ノ一手段ト認メ其ノ遂行上可成の協力ヲナスコトトナリ海軍側ハ沿路護衛援護ノタメ巡洋艦ヲ派シ其ノ任務ニ當ラシメ航海用諸觀測器操縦ノタメ一將校ヲ參加セシムルコトトナリタリ斯テ乘組員一同ハ今ヲ去ル四百三十五年前新大陸發見ニ際シ「コロンパス」カ爲シタル古儀ヲ踏ミ大正十五年一月

二十二日ヲ期シ「バロス」港ヲ發シタリシカ其後略々豫定ノ計畫ヲ追ヒ伯刺西爾ヲ經二月十日無事目的地ノ亞都「アエノス、アイレス」港ニ着水シタリト謂フ

今次ノ飛行ニ使用セラレシ機ハ單葉金屬製 W.11型飛行艇ニシテ Dornierノ製作ニ係リ Na. Lynch 發動機四百五十馬力二臺ヲ備ヘ尙此種飛行最初ノ試トシテ羅針盤以外ニ Delivometro, Sadiogoniometro, (Ponometro, Sextante, Cuadrante 等ノ觀測器ヲ備ヘタリ

乗組員ハ

艇長 Ramon Franco

同 大尉 Julio Pais de Alha

海軍大尉 Duran

機關手 Pablo Rada y Urtorros

ノ四名ヨリ成リ補助艦トシテ A'sado, Blaskle Iezo ノ二巡洋艦前後シテ通信連絡ニ服務セリ
實航程表左ノ通り

月 日	離水地	着水地	巨 離	發着時間	航空時間
			基米	時 分	時 分
一月二十二日	「バロス港」	「カナリー」	一、四七五	發七、四五	着 一六、〇
					九、一五

同 二十六日 「カナリー」 「ブライア港」 (カホベルデ) 一、七〇〇 八二〇 一八、〇五 九、五五

同 三十日 「ブライア港」 「フェルナン ド・ロニア」 二、三〇五 八、〇九 一九、五五 一一、四六

同 三十一日 「フェルナン ド・ロニア」 「ベルナ ンブゴ」 五四〇 一二、三〇 一六、五〇 四、二〇

二月 四日 「ベルナン アゴ」 「リオ、デ、ヂャネイロ」 一、九五〇 八、一〇 二〇、〇五 一一、五五

二月 九日 「リオ、デヂャネイロ」 「モンテピデオ」 一〇、一九 二二、三四 一二、一五

二月 十日 「モンテピデオ」 「アエノス アイレス」 二、三一五 不明 一六、一七 不明

本飛行ノ報一度公表セラルルヤ西國ハ勿論南米諸國ノ輿論ハ一聲ニ此舉ヲ以テ新大陸ノ發見ニ比シ且ハ政治的分離ニ伴フ過去ノ精神的隔離ヲ緩和打破スル上ニ一大貢獻ヲ爲スモノトシテ大ニ歡迎シ一方經過地在留ノ西班牙人ハ從來頻々噂アリテ喝望ノ標的タル皇帝ノ南米訪問未タ實現セラレサル際トテ此ノ舉ヲ以テ彼等ニ對スル國家的慰問ノ意ニ解スルモノノ如ク衷心ヨリ之ヲ歡迎シ各種ノ表彰ヲ行ヒ訪問各國官民ノ熱誠ナル歡待ト相待チ到ル處未曾有ノ盛事ヲ演出スルニ至リタリ就中伯國ニ於テハ乗組員一同ヲ寄港各地ノ州賓又ハ市賓ヲ以テ遇シ亞國ノ如キハ「アエノスアイレス」ノ市賓トセルハ素ヨ

リ閣員外交團ヲ倍賓トセル大統領ノ宴會ニ招カル等歡待至ラサルナキ有様ナリシト謂フ
西國ニ於テハ飛行完了ノ報達スルヤ皇帝ハ當時旅行先ノ「マラカ」市ニ於テ直接電信臺ニ臨ミ「フラ
ンコ」少佐ト通信シ乘組員ノ勞ヲ犒ヒ三將校ニ對シ宮内官ノ榮譽ノ特典ヲ與ヘ之ヲ嘉獎セラレ他方市
民ハ南米各國使臣ト共ニ「バセオ、デ、コロン」街「コロンブス」像下ニ一大行列ヲ行ヒ其ノ成功ヲ
祝ヒタリ

尙今次飛行ノ技術的批判トシテ世界的各飛行家ハ左ノ批評ヲ加ヘタリ

「デ、ピネド」大佐ハ「今回ノ成功ハ「ラデイオ」、「ゴニオメーター」ノ效果ト云ハンヨリ寧ロ「フラン
コ」少佐ノ不知地帶（摩絡哥）ニ於ケル十年間ノ經驗ニヨルモノニシテ今後一層偉大ナル大事蹟ヲ舉
クヘシト「ル、コアン」氏ハ「幾多ノ難關ニ遭遇セルニ拘ラス規則的ニ遂行成就セラレタル一事ハ
驚歎スヘキノミ」ト

「フオンク」ハ「歐洲ト南米連絡通路ノ可能性ヲ證明セルモノトシテ欣フト同時ニ佛國カ此種機器ヲ
有セサルコトヲ嘆ス」ト

「フランコ」少佐亞國到着後ニ於ケル同國ノ歡迎ハ熱誠ヲ極メ政府ハ「フランコ」少佐ヲ國賓トシタ
ルカ民衆ノ歡迎振ハ伊國皇太子及英國皇太子來亞ノ場合ニ於ケル歡迎振ノ及ハサル熱狂ヲ示シ新聞紙
ノ如キハ「フランコ」少佐到着前ヨリ其ノ着亞後ニ至ル迄引續キ毎日數頁ヲ費シ且紙面ノ重要部分ハ

之カ記事ヲ以テ滿載シ他ノ貴要記事モ殆ント顧ミラレサルノ狀況ナリキ而シテ「フランコ」ノ飛翔ハ
豫テ鬱勃セル「イスパノ、アメリカニズム」ニ一段ノ氣勢ヲ添ヘタリ即チ亞國ノミナラス「リオ、デ、
ジャネイロ」及「モンテヴィデオ」ニ於ケル歡迎モ亦熱狂的ナリシモノノ如ク是等諸國官民ハ何レモ
「イスパノアメリカ」諸國ノ接近ヲ謳歌シ其ノ他ノ南米諸國モ本件飛行ノ成行ニ就テ西國政府ヘ祝電
ヲ送レリ殊ニ西國政府カ「フランコ」少佐ノ操縦セル飛行機「アルス、ウルトラ」號ヲ亞國政府ニ寄
贈シ亞國ハ軍艦ヲ以テ「フランコ」少佐ヲ西國迄送ルニ及ヒ西亞ノ親近關係益々固キヲ加ヘタリ
尙在亞伊國人ハ曩ニ自國人「カサ格蘭デ」ノ訪亞飛行ニ期待ヲ繼キタルモ出發點ニ於テ挫折セルニ
遺憾ヲ感シ居タル矢先ノコトトテ多少「フランコ」少佐ノ飛來ニ嫉視ノ感情ヲ有セサルニ非サリシモ
在亞伊太利人會々長ハ最先ニ在亞伊人ヲ代表シ祝意ヲ表セリ尙又英國政府及米國航空當局カ西國ニ祝
電ヲ發シ在亞國英國人カ「フランコ」少佐ニ祝意ヲ表セルモ注目ニ價スヘシ

敍上ノ如ク「フランコ」少佐亞國訪問ハ西國對南米關係ニ重大ノ意義ヲ齎シタルヤニ認メラルルカ尙
亞國ニ於ケル同少佐ニ對スル歡迎振其ノ他ニ關スル同國新聞記事ニ依レハ大約次ノ如シ

一、亞國官民ノ歡迎振

「フランコ」少佐カ西國ヲ出發シテ以來當市新聞ハ其ノ行動ヲ逐一報道シ各新聞社ノ前ニハ毎日群集蟻
集シテ其ノ報道ヲ待ツノ状態ニテ熱狂ノ程度ハ到底英皇太子並伊太利皇太子ノ場合ニ於ケルモノトハ

比スヘクモ非ス殊ニ伯國及鳥國ニ於ケル歡迎ノ模様詳報セラレルヤ夙ニ各種ノ計畫ヲ發表セル民間諸團體ノ歡迎準備益々忙シク政府亦「フランコ」ヲ國賓トスルニ決定シタルカ愈々二月十日「フランコ」少佐ノ操縦セル「ブルス、ウルトラ」號鳥國「モンテヴィデオ」ヲ出發シ「プエノスアイレス」市ニ向テ飛來飛行協會ハ十一臺ノ飛行機ヲ以テ出迎ヘ同號ノ機體顯ハルルト共ニ各工場、新聞社ハ一齊ニ氣笛ヲ鳴シ其ノ到著ヲ公衆ニ知ラシメタルカ「ブルス、ウルトラ」號ハ着水ニ先チ「プエノスアイレス」市上空ヲ飛揚シ公衆ニ敬意ヲ表シタリ

右ニ先チ海軍大臣ハ政府ヲ代表シ「プエノスアイレス」市々民ヲ代表セル同市々長及西國代理大使ト共ニ軍艦「バラナ」號ニ乗シ「ブルス、ウルトラ」號ヲ迎ヘ「フランコ」少佐以下乗組員カ「バラナ」號ニ上船スルヤ公式ニ歡迎ノ辭ヲ述ヘ直ニ政廳ニ案内セリ途上群集殺倒シ身動キモ出來サリシヲ以テ騎馬警官ニ依リテ之ヲ護衛スルノ止ム無カリシ程市民ノ歡迎ハ熱狂セリ

大統領ハ政廳ニ於テ其ノ到著ヲ今ヤ遲シト待受ケ閣員ヲ隨ヘ之ヲ接見シ西國代理大使ノ紹介ノ下ニ「フランコ」少佐ハ西國皇帝陛下ヨリノ親書ヲ捧呈シ西國代理大使ハ本國政府ヨリノ謝意電報ヲ朗讀シタル處大統領ハ「フランコ」ヲ以テ同少佐ノ成功ヲ祝シ同少佐ノ紹介ニテ乗組員「ルイス、デ、アルダ」機關士「ドラン」海軍少佐ニ夫々熱誠ナル歡迎ノ挨拶ヲ爲シ終ツテ大統領以下客員「フランコ」少佐以下乗組員一同政廳ノ「バルコニー」ニ出テ群集ノ歡迎ニ酬ヒル處アリタリ

政廳ニ於ケル正式訪問終ルヤ「フランコ」少佐以下ハ直チニ政府ヨリ公式宿舍タル同市市長私邸ニ至リ休憩ノ後西國大使館ノ午餐會ニ臨ミタリ尙「ブルス、ウルトラ」號伯國到著前大統領ハ同號太西洋横斷ノ記念碑ヲ「バロス、デ、モグエル」(西國「ウエルバ」縣ニアル港ニシテ「コロンブス」カ「アメリカ」探險ノ出發地)及「プエノスアイレス」市ニ建設セントシ一般市民ヨリ寄附ヲ募集センコトヲ發表セリ

次イテ到著ノ翌十一日ノ午前「メトロポリタン」寺院ニ於テ「テデイウム」執行セラレ後「フランコ」ヲ始メ「ブルス、ウルトラ」號乗組員ヲ主賓トシ各國務大臣、西國代理大使、陸海軍將官ヲ招待シ盛ナル午餐會ヲ催セリ十一日夜ヨリ引續キ「カルナバル」祭ナリシヲ以テ各劇場其他公衆ノ舞踏宴會ニ招待セラレタルカ爾來各方面ヨリノ歡待ヲ受ケ三月十三日當地出發迄一日ノ寧日ヲ得ス英伊皇太子ヲ招待セル「ジョッケイ」俱樂部ハ等シク「フランコ」少佐ヲ招シテ特ニ大競馬會ヲ催シ亞國議會亦同少佐ヲ同國議會ニ招シ其ノ成功ニ祝意ヲ表シタリ

二 「フランコ」飛行ノ西國ト南米諸國關係ニ及ホシタル影響

今回ノ飛行ハ西國ト「ラテンアメリカ」諸國トノ融合ニ貢獻スル處大ニシテ特ニ西亞ノ關係ハ一層ノ緊張味ヲ加ヘ南米ノ先覺者ヲ以テ任スル亞國ヲ通シテ「イスパノアメリカ」主義ノ氣運ヲ愈々増長セシメ今後ノ對母國即西班牙トノ親交ハ之ニ依リテ從來ヨリ一層ノ親密度ヲ加フヘシト觀測セラル

(イ) 寄港國國民ノ歡迎振其ノ他

「フランコ」少佐ノ寄航セル伯國及鳥國ノ兩國大統領其ノ他官邊ノ聲名及民間ノ歡迎振ノ詳細ハ當地ニ電報セラレタルカ伯國外務大臣ハ特ニ當地「ブレンサ」紙ニ寄稿シテ伯國ハ西語國ニ非サルモ同シク同一「ラティン」民族ニ屬シ同一大陸ヨリ出テ新大陸ニ新國家ヲ建設セルモノニシテ今次「フランコ」少佐ノ飛來ニ對シテハ西語南米諸國ト同一ノ感情ヲ有シ南米ノ接近密ナラントスルヲ祝スル旨ヲ説述セリ鳥國大統領亦特ニ亞國新聞記者ヲ引見シ今次飛行カ南米諸國ノ關係ヲ益々親密ナラシムヘキヲ欣ヒ「フランコ」少佐ノ成功ニ對シテハ國ヲ舉ケテ之ヲ祝スル旨ヲ述ヘタリ

尙鳥國「モンテヴェイテオ」市ニ於ケル民衆ノ熱狂的歡迎振ハ毫モ亞國ニ於ケルモノニ劣ラス市内ハ近年稀ナル賑騒ヲ見諸商店ノ如キハ休業シテ「フランコ」少佐ノ到著ヲ待受ケタリ政府側ニ於テハ外務大臣態々軍艦「モンテヴェイテオ」ニ搭乘シテ之ヲ出迎ヘ「フランコ」少佐カ愈々着水スルヤ大統領侍從武官ハ式部長官ト共ニ特ニ大統領ノ名代トシテ同軍艦ヨリ汽艇ニ轉乘シ「フランコ」少佐操縦ノ「ブルス、ウルトラ」號ニ至リテ之ヲ迎ヘタリ「フランコ」少佐ハ當初ノ計畫ト異ナリ自國政府ノ電命ニ基ツキ臨時鳥國ニ着水シタルモノナルカ二月九日午後ニ到著シ翌十日午前ニ出立セル爲鳥都ニ於テ歡迎ヲ受クルノ餘裕ナカリシ結果鳥國側ニ於テハ「フランコ」少佐ノ亞國到著後改メテ歡迎スルコトトシ「フランコ」少佐ハ亞國著後更ニ正式訪問ヲ爲シ國賓トシテ再ヒ熱狂的歡迎ヲ受ケタリ尙大統領

ハ「フランコ」少佐ニ軍刀ヲ贈リ軍部ニ於テハ鳥國名譽飛行少佐ノ稱號ヲ贈與セリ

(ロ) 寄港國以外ノ「ラティン」アメリカ諸國ノ感情

「フランコ」少佐ノ二月十日無事著亞太平洋橫斷飛行成功ノ報南米各地ニ達スルヤ直ニ智利、秘露「バラクワイ」、「ポリピア」、「コロンビア」國等ニ於テハ右成功ヲ祝スル各種ノ催シ行ハレ是等ノ大統領亦西國政府ニ祝電ヲ送リタル旨諸新聞ニ報セラレタルカ特ニ智利ハ「フランコ」少佐出迎ヘノ意味ヲ以テ二臺ノ飛行機ヲシテ「アンデス」山脈ヲ橫斷シ亞國ニ飛來セシメタリ

尙南米諸國ノミナラス北米大陸ニ在リテモ玖馬「ハバナ」市ニ於テハ「フランコ」少佐ノ着亞ヲ祝スル爲行列ノ催アリ且各教會ニ於テ「テディウム」行ハレ墨國首都ニ於テモ之カ爲ニ一日中市民ハ御祭り騒キヲ爲シ政府亦西國政府ニ祝電ヲ送リ且在亞公使ヲシテ本件飛行ヲ繼續シ墨國ニ渡來センコトヲ求ムルノ電命ヲ發セリト云フ

在亞佛國公使カ同國航空局ノ祝詞ヲ「フランコ」少佐ニ傳ヘ英國政府及米國當局カ西國ニ祝電ヲ送レルモ注目ニ價ス

(ハ) 西亞關係

「ブルス、ウルトラ」號ノ歸航々路ニ關シテハ種々ノ取沙汰アリ太平洋沿岸西語諸國ハ強イテ同號カ飛來ヲ繼續シ是等南米諸國ヲ歴訪センコトヲ希望シ西國政府亦之ヲ考量シタルカ如キモ結局當初ノ豫

定通本件飛行ヲ亞國ニテ打切ルコトトシ且亞國官民ノ歡迎ニ酬ヒル爲「ブルス、ウルトラ」號ヲ記念トシテ亞國ニ寄贈スルコトヲ決定セリ而シテ本年三月十三日盛大ナル同號ノ引渡式ヲ濟シタルカ亞國側ニ於テハ西國皇帝ノ親翰及右寄贈答禮ノ爲ニ大統領ノ親翰ヲ「フランコ」少佐ニ托シ且「フランコ」少佐以下ヲ西國迄見送ル爲ニ巡洋艦「フェノスアイレス」號ヲ派遣スルコトトシ同艦ハ三月十三日叙上親翰及「フランコ」少佐以下ヲ乗セ亞國ヲ出發セリ尙「フランコ」少佐カ國賓トシテノ待遇ヲ受ケタルコトハ前述ノ通ナルカ「ブルス、ウルトラ」號警戒ノ爲ニ派遣セラレタル西國巡洋艦「アルセード」號ハ「フランコ」少佐ヨリ數日遅レ「ブ」港ニ碇泊シ「フランコ」少佐以下同様官民ノ歡迎ヲ受ケタリ

(ニ)

亞國諸新聞カ「フランコ」ノ成功ヲ祝シ西亞ノ親善關係増進ヲ欣フノ辭ヲ掲ケタルハ素ヨリナルカ其ノ到著前及到著後ハ「フランコ」少佐ニ關スル詳細ノ記事ヲ以テ紙面ノ重要欄ヲ埋メ本件ニ特種ノ興味無キ第三者ハ勿論亞國人ト雖或ハ「フランコ」少佐ノ記事ニ食傷ノ感ヲ催サシメタル程ナリキ而シテ西國「バルセローナ」市ニ於ケル「フランコ」少佐成功ノ祝賀會ニ於テ亞島兩國外交使臣カ西國トノ親善關係ヲ稱ヘタル祝辭就中亞國大使カ亞西兩國人ハ人種及言語ヲ同シウスル爲ニ共ニ南米ニ於テ生命ヲ捧ケタリトテ亞西親善ヲ力説セル次第及西國「セヴイリヤ」ニ於ケル博覽會計劃ト西亞通商

關係ノ増進ニ關スル報道ハ更ニ「フランコ」少佐歡迎熱ヲ昂メタルカ少クトモ新聞紙ヲ通シ觀タル西亞關係ハ恰カモ高潮ニ達セリ

尙大統領カ「ブルス、ウルトラ」記念建設義捐金ノ計畫ヲ發表スルヤ諸新聞ハ之ニ大賛成ヲ爲シ讀者ニ向ケ義捐金ヲ勸奨セリ次イテ「ブルス、ウルトラ」號對亞寄贈ノ報傳ハルヤ「ラソン」紙ノ如キハ逸早ク亞國飛行家ヲ西國ニ向ケ答禮トシテ送ルヲ可トストテ西亞飛行ノ計劃ヲ提唱シ其ノ候補者トシテ本邦ヘ飛翔セル「サンニイ」少佐「ペーヂ」及「ベルトラメ」機關士ヲ舉ケタルカ其ノ他ノ新聞紙亦一齊ニ西國政府ノ好意ヲ謝シ同號ハ兩國ノ楔トナリ今後愈々西亞ノ關係ハ密接ヲ加フヘシト欣ヘリ尙右ニ關スル「ブレンサ」ノ論評ハ最モ良ク同地一般人士ノ意嚮ヲ代表スルモノト思考セラルルヲ以テ左ニ之ヲ摘評スヘシ

大國西班牙ハ驚嘆ニ堪ヘサル勇士ノ飛行ヲ以テ全南米諸國トノ連絡ヲ希望シタリシナランモ機關上ノ考量ヨリシテ急遽「ブルス、ウルトラ」號ノ對亞寄贈ヲ決定スルニ至レルカ吾人ハ之ニ深謝措ク能ハス惟フニ同號ノ寄贈ハ飛行機ノ物質的價值ヨリハ西班牙國カ亞爾然丁國ノ光輝アル祖先傳來ノ「トラデイション」ノ上ニ進歩發展ヲ爲シ常ニ西國ニ對シ誠意アル感情ヲ有スル邦土ナルヲ認メ以テ亞國ニ對スル親善ヲ暗示セル點ニ於テ重大ノ意義ヲ有ス即チ右ハ單ナル表敬ノ行爲ニ止マラスシテ精神的奉獻ト云ハサルヘカラス云々

西國飛行家「フランコ」少佐一行ノ伯亞兩國訪問飛行ニ成功シ大イニ西國ノ對南米親善ニ盡シタルハ前記ノ如クナルカ其後都合ニ依リ爾餘ノ南米諸國訪問飛行ヲ中止シ亞都ヨリ一先歸國スルコトナレル處亞國政府ハ同少佐一行ノ爲ニ巡洋艦「フェノスアイレス」ヲ特派スルコトナリ一行ハ之レニ搭乘シテ四月五日無事西國「ウエルバ」(Huella)港ニ到着セリト謂フ

之レニ先チ亞國諸新聞紙ハ舉ツテ同少佐一行ノ動靜ニ關スル記事ヲ掲ケ世人ノ注意ヲ喚起スルト同時ニ一行ノ爲ニ贖金ヲ募集セシニ忽チソノ應募額百數十萬「ペセタ」ニ達シタリ(一「ペセタ」ハ邦貨ノ約三十九錢)而シテ國民ハ「フランコ」少佐ノ成功ニ陶醉シ之レカ歡迎ニ熱中シ國王陛下ハ海軍大臣勸業大臣並中南米各國大公使ヲ從ヘテ自身「ウエルバ」港ヘ行幸セラレ驅逐艦「カタルニア」號ニテ之レヲ迎ヘテ一行ノ功ヲ嘉セラレ且上陸ニ際シテバ「フランコ」少佐乗用車ニ席次ヲ讓リ鳳輦ヲ其ノ後ニ續カサシメラレタル程ナリト云フ

五日國王ハ「パロス」(Palos)ニ於ケル「コロンビア」協會主催歡迎會ニ於テ一場ノ演說ヲ試ミラレテ「フランコ」少佐一行ノ功績ヲ嘉シ伯亞兩國ノ好意ヲ謝シ且ツ西國ト南米諸國トノ傳統的親善關係ヲ力說セラレタリ

越ヘテ七日ハ「セビリア」港ニ遠洋大型汽船ヲ寄港セシムル目的ヲ以テ一九〇九年起工シ漸ク此程落成セル「アルフォンソ十三世運河」ノ開通式ニ臨御セラレ國王陛下並「フランコ」少佐一行ハ「ジェ

ノスアイレス」號ニ搭乘シ同艦ヲシテ運河ノ初航ヲ爲サシメ以テ亞國政府ノ好意ニ酬ヒタリ

尙ホ同日「セビリア」商業會議所ハ歡迎宴ヲ兼ネタル祝宴ヲ催シタルカ其ノ席上ニ於テモ國王其他ノ演說アリタリ

翌八日「セビリア」軍團長「ドン、カルロス」親王ハ「セビリア」陸軍工廠主催ノ歡迎席上ニ於テ「フランコ」少佐一行ノタメニ新ニ製造セル名譽徽章ヲ授與サレタリ

斯クテ一行ノ西國歸着後第一ノ歡迎ハ終了セルカ同八日運河開通ト「フランコ」少佐一行ノ歸國ヲ機トシテ南米親善ノ爲豫テ企畫セラレ居ル「イベロ」亞米利加博覽會ニ於ケル各國ノ出品館敷地讓與式行ハレ亞國大使「エストラダ」博士ハ陛下ニ一場ノ謝辭ヲ申述ヘタリ

要之スルニ西國ト「ラテン」亞米利加諸國トノ接近ハ近時種々ノ形ニ於テ實現セラレツツアリ此度ノ「フランコ」少佐ノ訪南米飛行ノ如キモ正ニ西國ノ對南米親善策ニ向テ至大ナル效果ヲ奏シタルモノト觀察セララル

145
137

終

