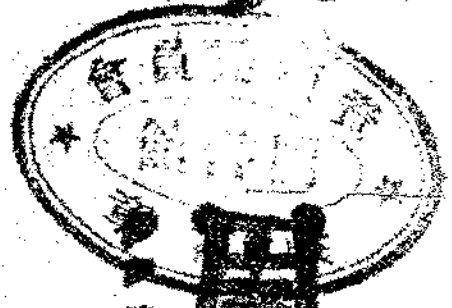


中華民國二十五年九月十日

第一四六期 (民國二十五年九月十日)

每週情報



航空委員會出版

每週情報一四六期目次

日本：海軍飛機發展階段（航空情報）	一
飛機運輸軍火士兵造成世界之新紀錄	七
飛行家又創新紀錄	八
英國：女飛行家橫渡大西洋	八
意大利：航空部組織系統（意大利航空情報）	一〇
各國：世界空軍現勢	三五
國內：歐亞航空公司籌備旅客保險	四六
中法航空郵件全用飛機載運	四七
特載：蒙德婁會議的總結及其國際意義	四八

目次

每週情報報

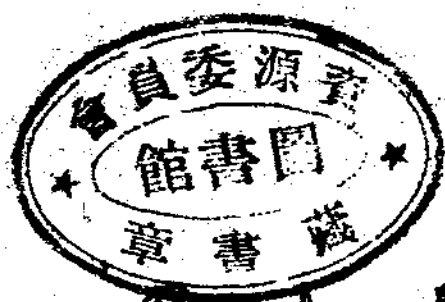
日本

海軍飛機發展階段(航空情報)

日本海軍航空自一九一二年始見發展，蓋當一九一〇—一一年時，日海軍當局為研究航空，並利用歐美航空建設經驗起見，派遣海軍軍官數人赴法美留學。

一九一二年初彼等返國後，建築飛機場，並創辦航空學校，訓練飛機駕駛人材，同時從法美諸國購買練習機數架，以資練習。

自一九一二年至一九一七年日本航空建設費每年平均為四十萬日金，此時為日本飛機發展之阻礙者，即本國尚無飛機工業，而向國外訂購亦不易，因



此時適爲世界大戰期間，各國工廠正忙於供給大戰之需要，無輸出之餘裕故也。

世界大戰時各國飛機之驟增，空軍在戰場中之重要性，已爲舉世所公認，日當局有鑒及此，決以較太速度發展本國空軍，一九一八年，海軍飛機建設費增至一百萬日金，一九一九年增至二百萬日金，大批購買飛機，並在追濱霞浦等地創辦航空學校，一九二二年華盛頓條約簽定後，日當局爲造成航空駕駛人材起見，聘英人薛維列上尉及法國飛行員若干，至本國担任教練。

一九二三年決擴充航空建設計劃，擬在橫須賀佐世保及霞浦等地成立航空隊，計共擬成立十個航空隊（飛機七十二架），此外並計劃成立飛艇隊及二艘航空母艦，迄一九二七年，海軍航空機，計有下列各部隊，橫須賀有航空隊五，佐世保有航空隊三，大村有航空隊二，霞浦有航空隊七，並成立「若宮」航空輸送船，有飛機十五架，「鳳翔」航空母艦有飛機三十架，「吉城」航空母艦有飛機五十架。

一九二七年四月，海軍省仿陸軍省例，成立海軍航空處。

一九二九年由航空母艦「赤城」「鳳翔」及魚雷艦二艘，組成航空艦隊，其司令以海軍少將級指揮之，同年日海軍當局鑒於各國航空機之普遍發達，及中東路事件蘇俄飛機活動之效果，遂擬定三年計劃，擴張海軍航空隊，改良空軍人員訓練，創辦海軍飛機訓練所，並在橫須賀建立航空研究學校。

一九三〇年為日本海軍飛機建設大轉變之一年，蓋因倫敦會議後，海軍當局，藉口該約限制日本軍艦，尤其潛水艇之建造，認為舍發展空軍，無以充實國防，遂要求政府立刻設法發展海軍飛機以補救之。

一九三〇年一月十日，依日皇之訓令，海軍飛機遂成爲一特殊之兵種。

日本空軍之實際參加作戰，始於「九一八」事變之開始及淞滬之役。

日海軍飛機在右述戰役中之活動，統計如下：

	戰鬥飛行次數	飛行鐘點	投擲炸彈
轟炸機	六六七	六八六	二一〇四
驅逐機	六七八	三九〇	——

一九三二—三三二年間，日空軍之作戰經驗日加豐富，茲就日海軍當局基於

此種經驗而採取之各種方案，略加說明之：

訓練航空幹部人員

- 一、軍官飛行人員由六百增至一千人
- 二、霞浦及橫須賀之飛行學校，期限縮為一年，藉以增多畢業次數。
- 三、增加航空部隊之士兵與屬員，（士兵，發動機管理員，及其他特種勤務專門人員等）延長其教育期限，增多其工廠實習時間。

飛機製造

從本年始開始建造完全日本式之飛機。

組織新航空隊

決定在本國及廣島之要點，積極成立新航空隊。

自一九三三年退出國聯後，其備戰之狂熱，較前更形積極，海軍當局一九三三年時，曾將成立航空之計劃加以擴充，原定成立五個航空隊增為八個，並擬建造二隻航空母艦。（蒼龍、神威）除現有之四隻外）排水量各一萬噸，三隻航空輸送艦，（由舊船改造）此計劃一九三四年初，已經政府在第十五次國會通

過。

一九三六年海軍航空隊將達三十九隊

海軍飛機預算之逐年增加概數

一九二二—一九一七年，每年四〇〇〇、〇〇〇〇，一九一八年，一、〇〇〇〇、〇〇〇〇，一九一九—一九三〇年，每年二、〇〇〇〇、〇〇〇〇，一九三一—一九三三，每年一七、〇〇〇〇、〇〇〇〇，一九三四年，三三、〇〇〇〇、〇〇〇〇，一九三五年，四二、〇〇〇〇、〇〇〇〇，一九三六年，七六、〇〇〇〇、〇〇〇〇。

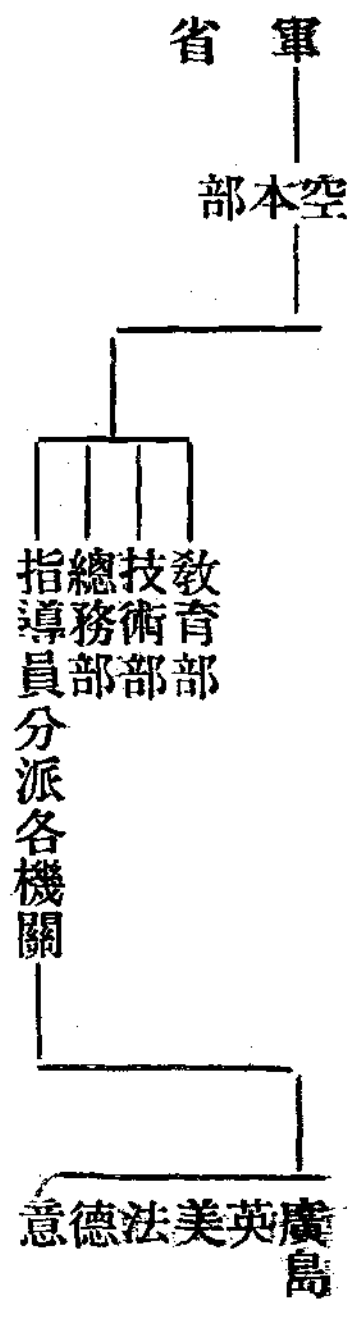
組織

關於海軍飛機之行政技術及教練諸事宜，統由海軍省航空本部掌握之，海軍航空本部之組織如左表：



日本

五



各都執掌如下：

- 一、總務部——執掌行政事宜。
- 二、技術部——與海軍技術會議處共同執掌技術問題，如設計建造及驗新飛機，與發動機設計並指導航空工廠之建造飛機，及發動機之生與修理等。
- 三、教育部——指導航空員兵之訓練關於空軍士兵及特種軍官之補充。雖由各海軍區司令執行之，空軍軍官則由海軍省人事局執掌之，然對於充問題，均應與海軍航空本部協商之。

四、指導員辦事處——其大概任務一面直接監督國內各工廠對於訂購飛機及飛機武裝之生產，一面則利用他國之經驗與成就。

五、技術會議——一九二五年成立其任務在討論關於發展海軍飛機之重要問題。

對海岸航空隊之作戰指導，由各該航空隊所在之軍港司令長官或要港司令官執行之。

航空母艦及飛船在作戰時，隸屬於艦隊司令官。

飛機運輸軍火士兵造成世界之新記錄

蘇俄空軍九日操演之飛機運輸軍火，當有大砲十八尊，機關槍一百五十挺，士兵一千二百人，於八分鐘內，以保險傘運至敵軍後方，造成世界紀錄。

飛行家又創新紀錄

蘇俄飛行家苛基納基氏于本月七日乘八百馬力雙發動機連輸機一架，載重二噸上昇達一一、二九五公尺，此次飛行結果已送國際航空協會備案，並請承認爲世界新記錄。

英 國

女飛行家橫渡大西洋

橫渡大西洋造成新紀錄之瑪克罕夫人，五日下午被迫降落開浦白里頓島北端巴萊恩柯夫田中，機身大受損，惟夫人僅於面部擦傷數處，夫人當時自毀機中爬出，步行至附近某田莊，即發電話至新蘇格的亞島雪梨地方之航空俱樂部

，告以身軀安全，並請派汽車一輛助之，該俱樂部即派出飛機一架，如屬可能，將載夫人至雪梨。夫人之遭遇意外，乃由機中汽油將罄所致，而令集於紐約佛洛特彭納特飛行場預備歡迎之羣衆大爲失望。惟旋有報館飛機一架之預待夫人之至者，飛往新英倫海濱，載夫人先抵新蘇格的亞島，繼再至紐約，夫人在電話中與其紐約代表白魯諾氏談話。謂渠未能飛抵目的地，不能失望。渠自出發後，一路遇濃霧並狂風大雨，故始終盲飛，當飛至開浦白里頓島天空時，汽油全罄，降地之際，油器幾無餘瀝云。據紐約氣象學家宣稱，夫人在離愛爾蘭不久後，必已失去順風，而與逆風奮鬥，且苦視線不明，由夫人飛機每小時平均速度僅約一一七哩之一點觀之，逆風之速度每小時當在三十哩左右云。（五日路透電）

又訊：英國瑪克罕夫人，子身由東徂西飛渡大西洋，而爲女界中成此偉舉之第一人，已於六日午後三時十六分乘某報館飛機在羣衆歡呼聲中飛抵紐約郊外佛羅彭奈特飛行場，官民到場歡迎者甚衆，內有紐約市長及贊助夫人此行者卡白里勳爵等。夫人含笑與諸要人一握致敬，而毫無曾於途中遇險之態，

旋對歡迎羣衆作簡短之謝詞曰：「謹謝諸君予我以盛大之歡迎，實不敢當，余固願乘自己之機直達此間也」夫人旋於熱烈歡呼聲汽車喇叭聲航空港之汽笛聲中，登汽車前赴紐約。（六日路透電）

意 大 利

航空部組織系統（意大利航空情報）

部長辦公室

次長辦公室

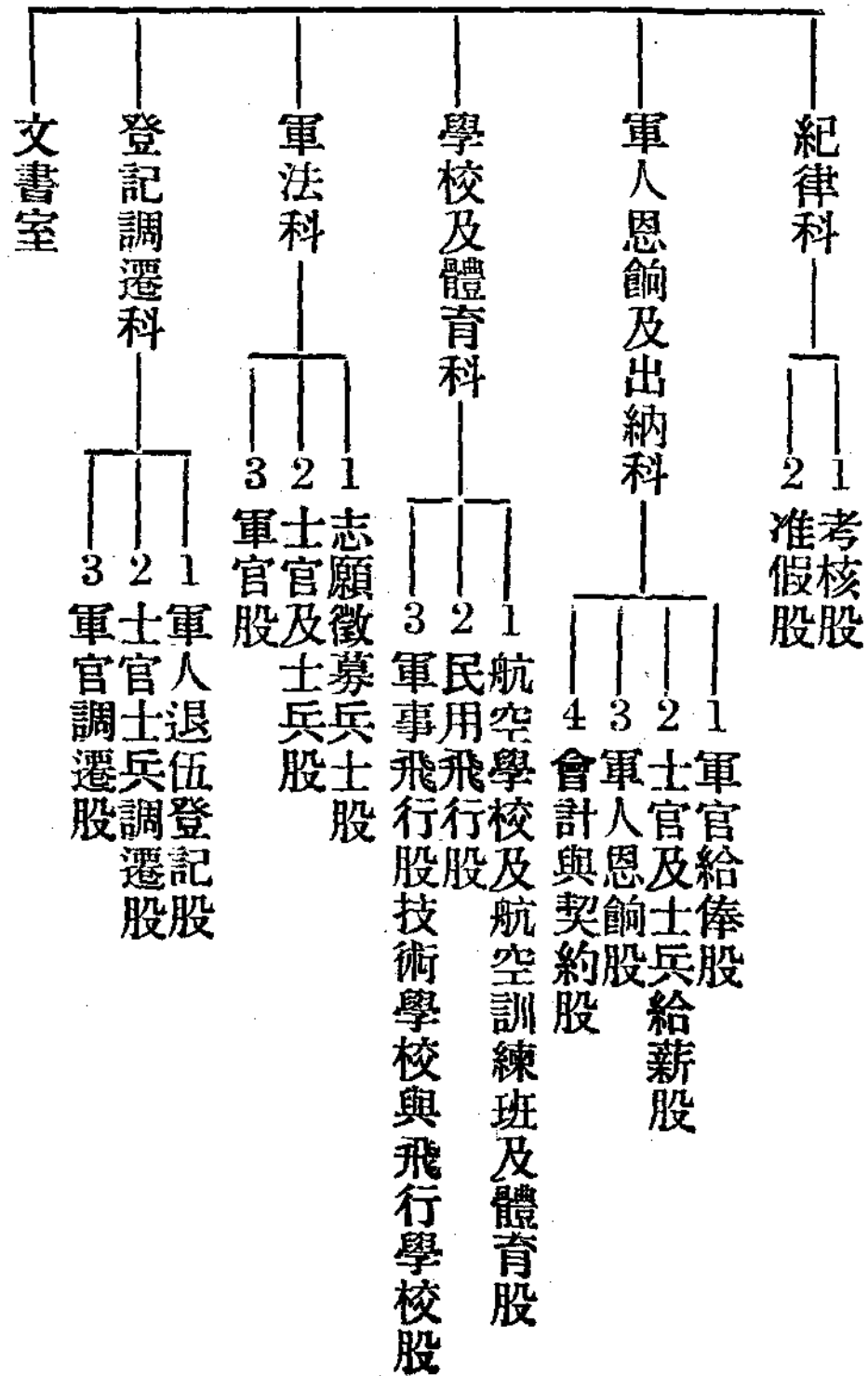
- 1. 軍法與勅令科
- 2. 印刷與宣傳科
- 3. 憲兵勤務科

- 第一、二、三、四、空軍區司令部
- 民用航空及空中運輸處
- 衛生總處
- 航空軍需處
- 官產總管理處
- 航空器材及航空站處
- 製造及供給處
- 高等研究及試驗處
- 軍用文官及總務處
- 學校人員與軍事人員管理處
- 參謀處

憲大制

學校人員與軍事人員管理處

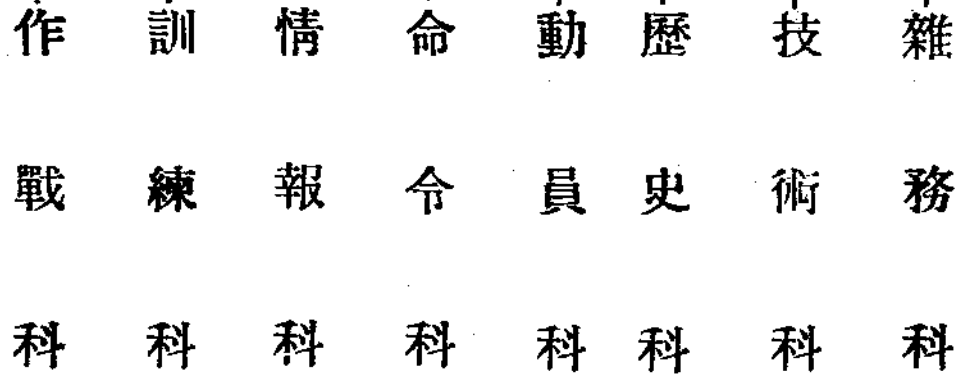
處長



意大利

參 謀 處

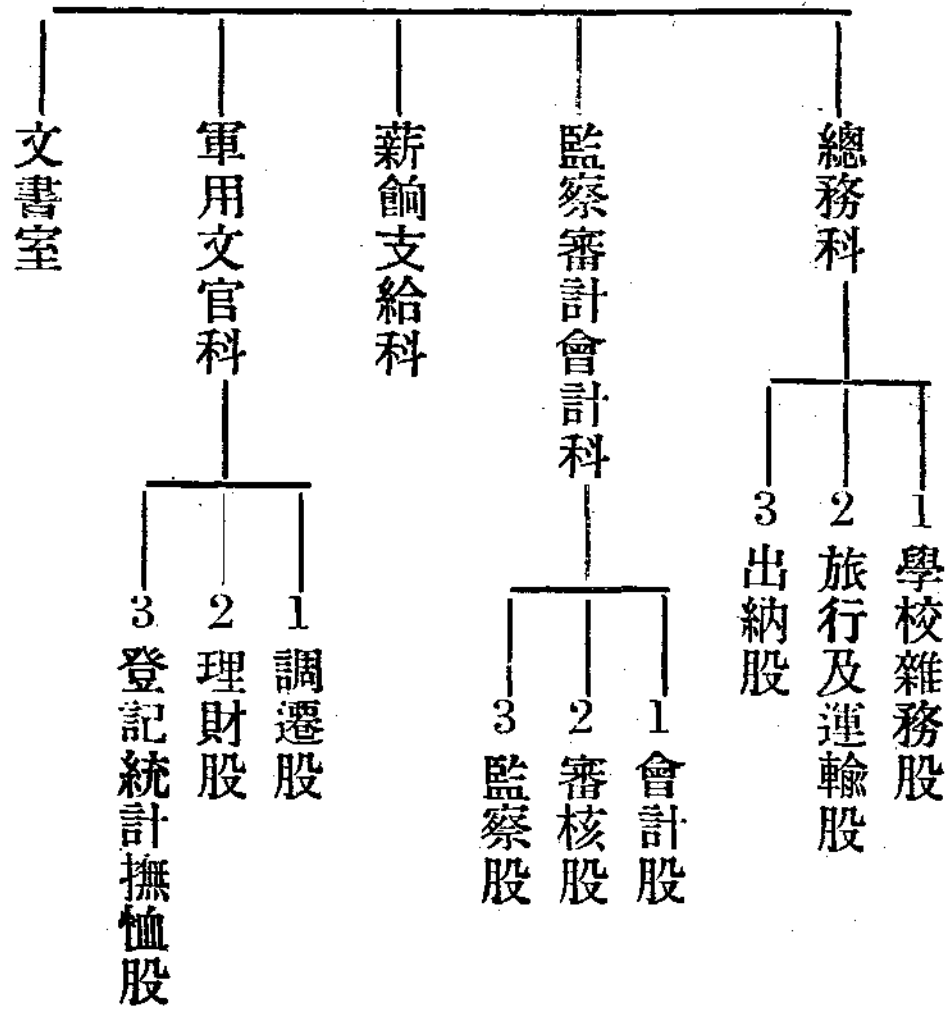
意大利



軍用文官及總務處

處長

意夫科

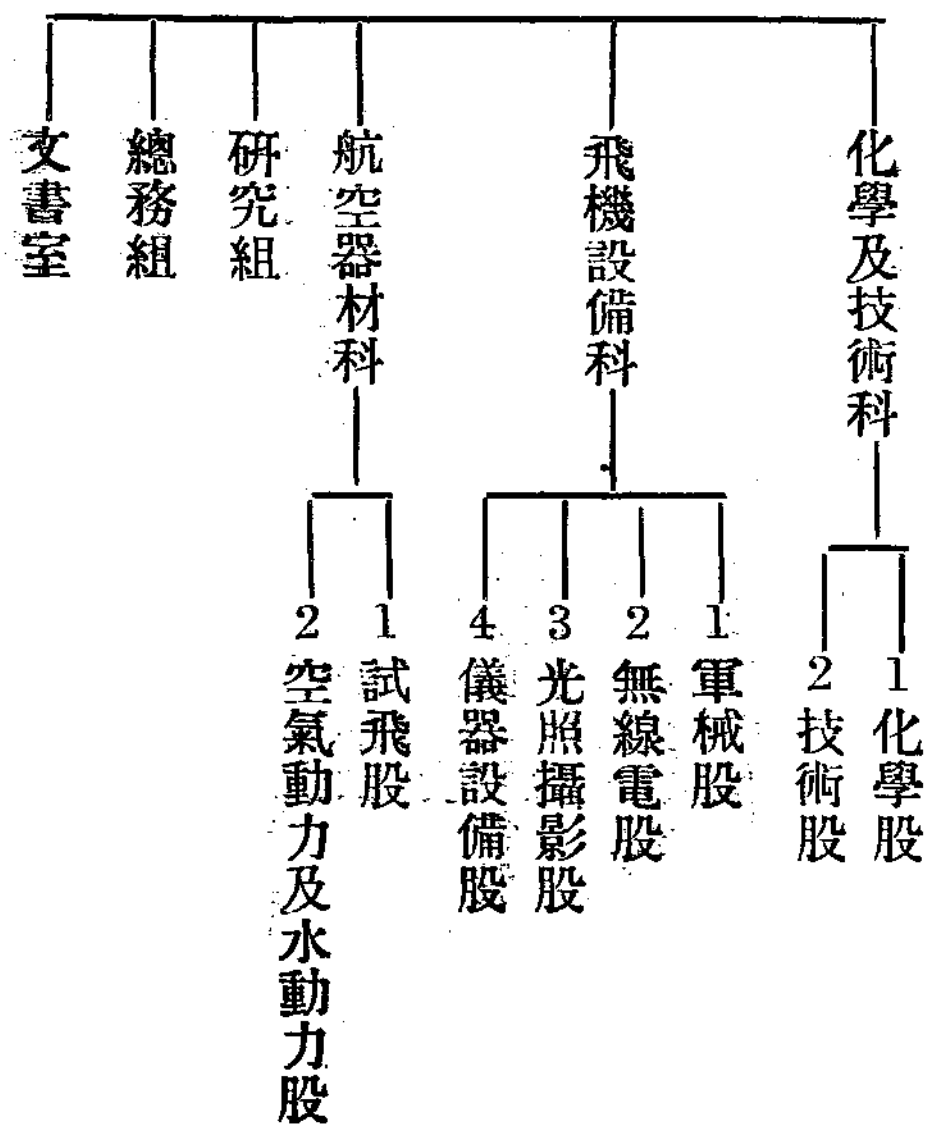


一四

處 長 及 試 驗 研 究 等 處

處 長

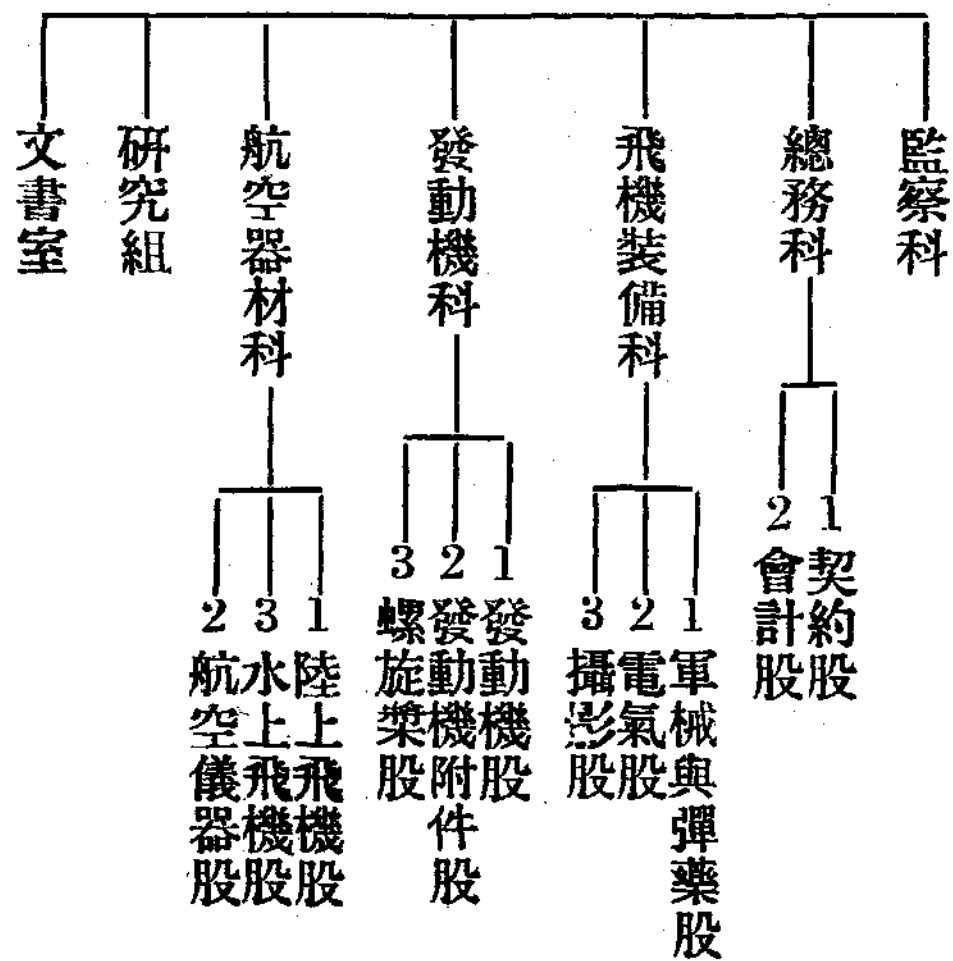
意大利



製造及供給處

處長

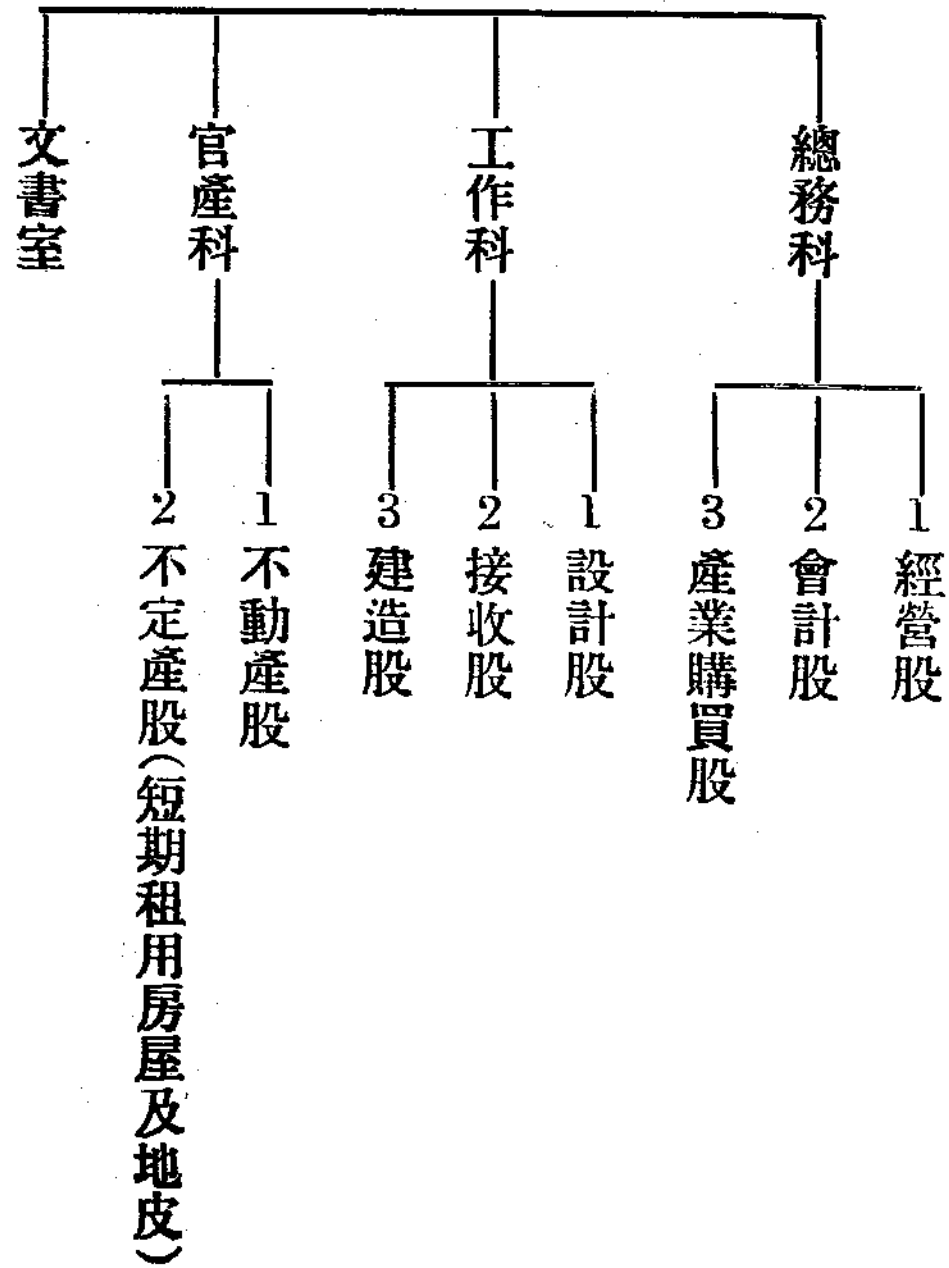
意大利



官產總管理處

處長

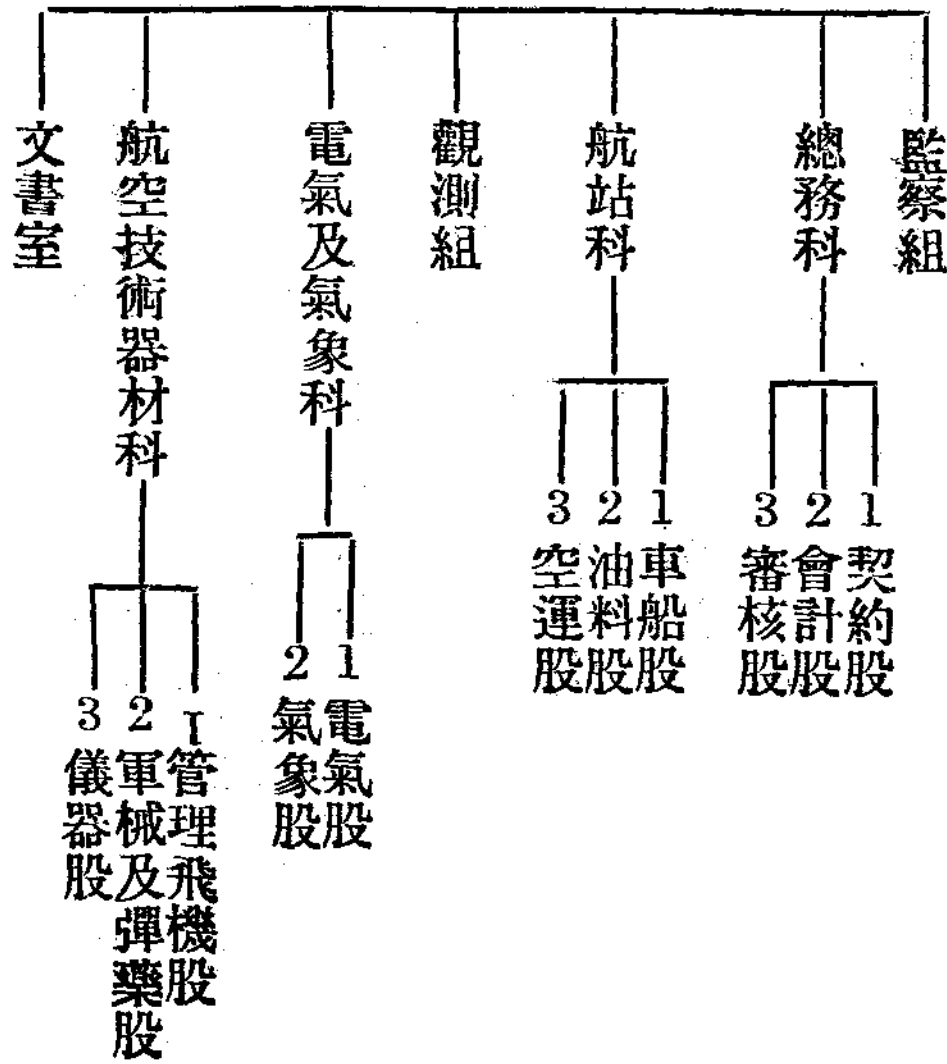
意大利



航空器材及航空站處

處 長

憲 次 利

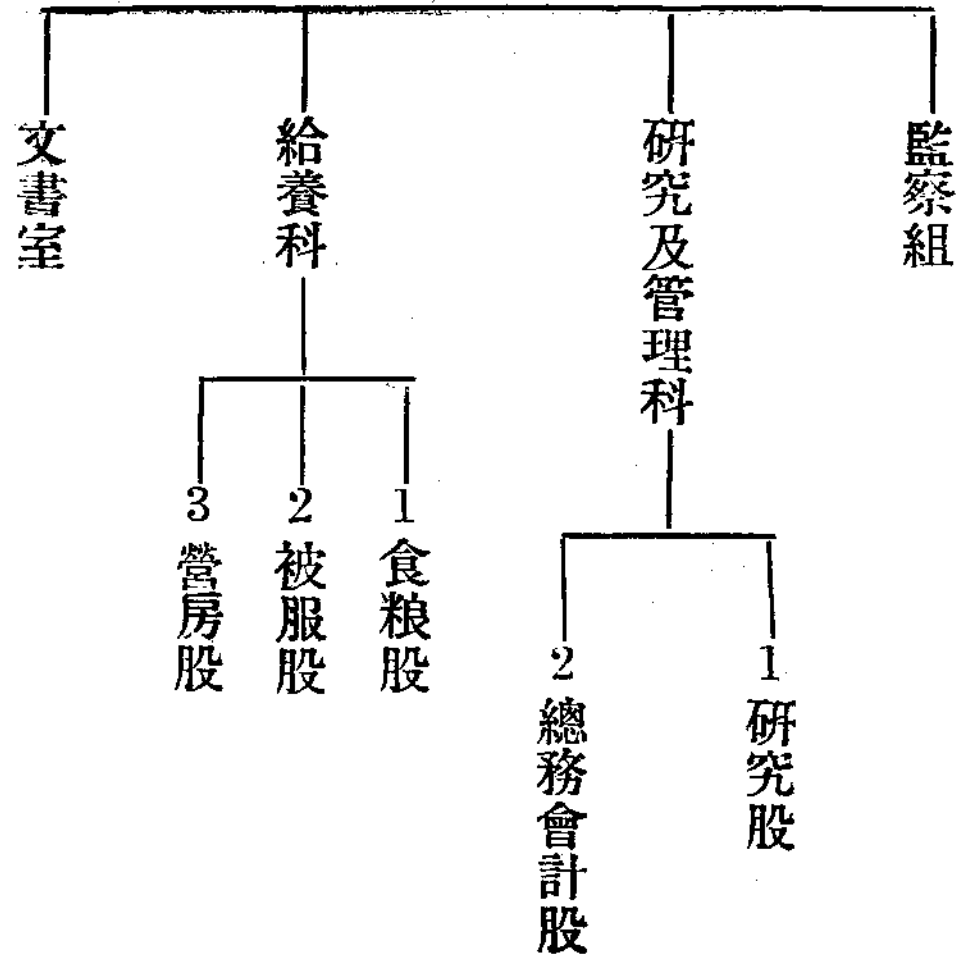


一八

航空軍需處

處長

憲
法
利



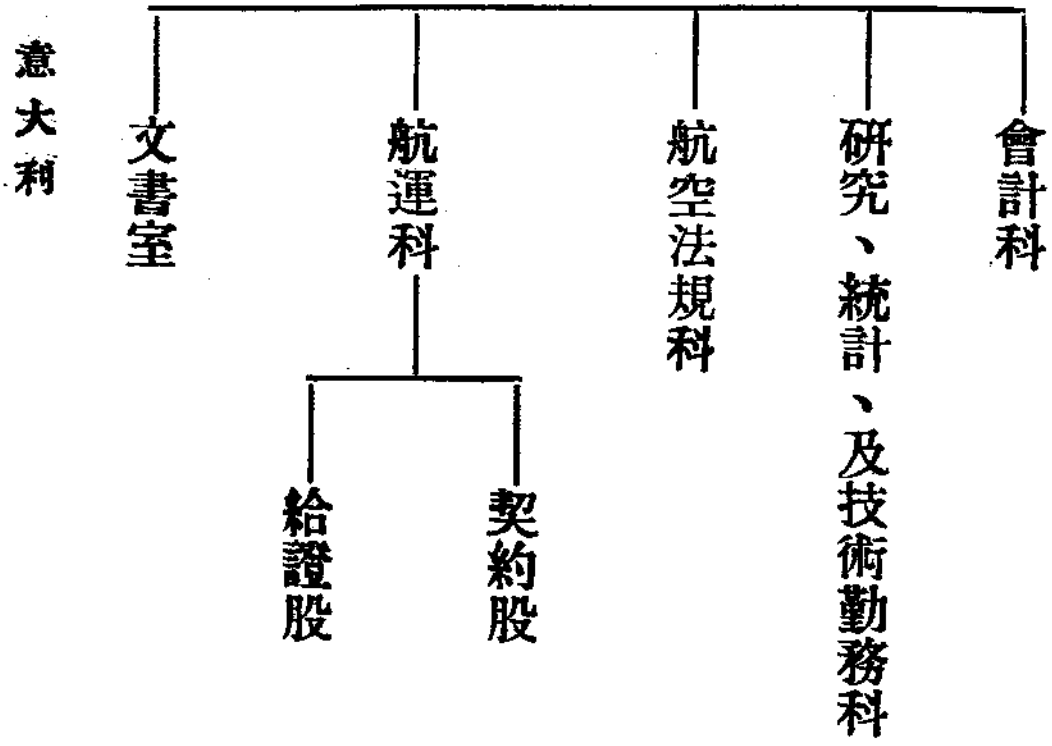
衛 生 總 處

處 長

意大利

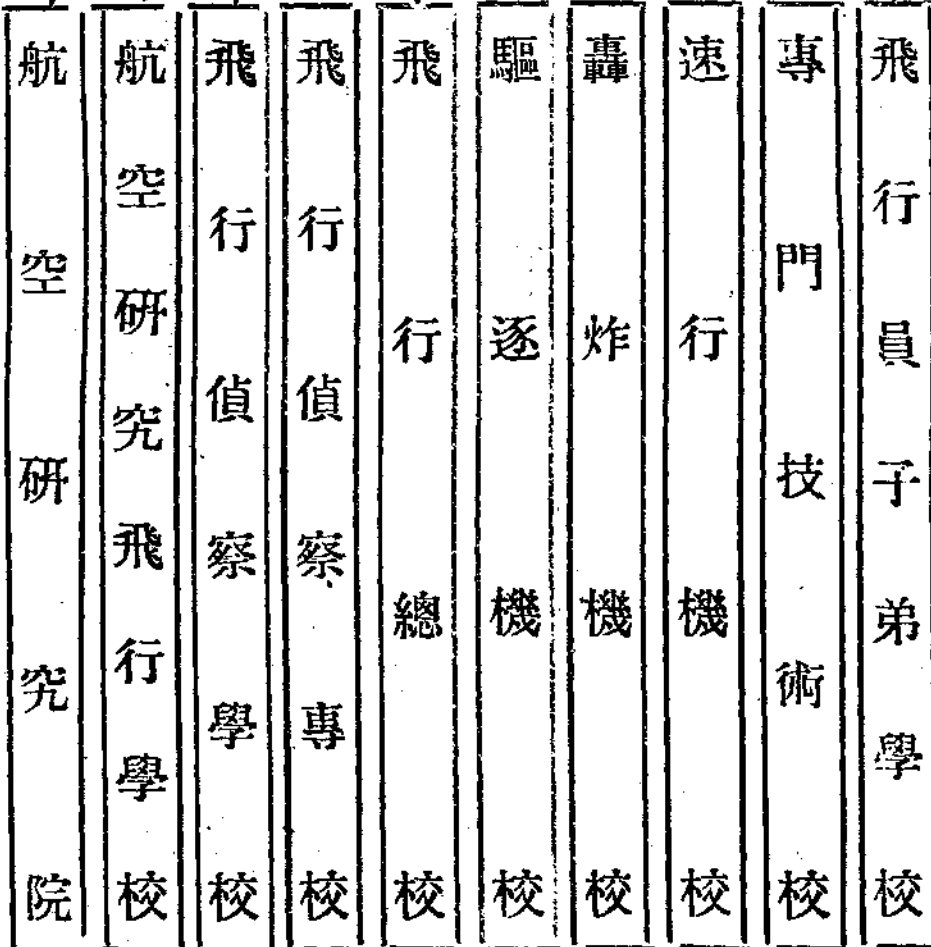


民用航空及空中運輸處



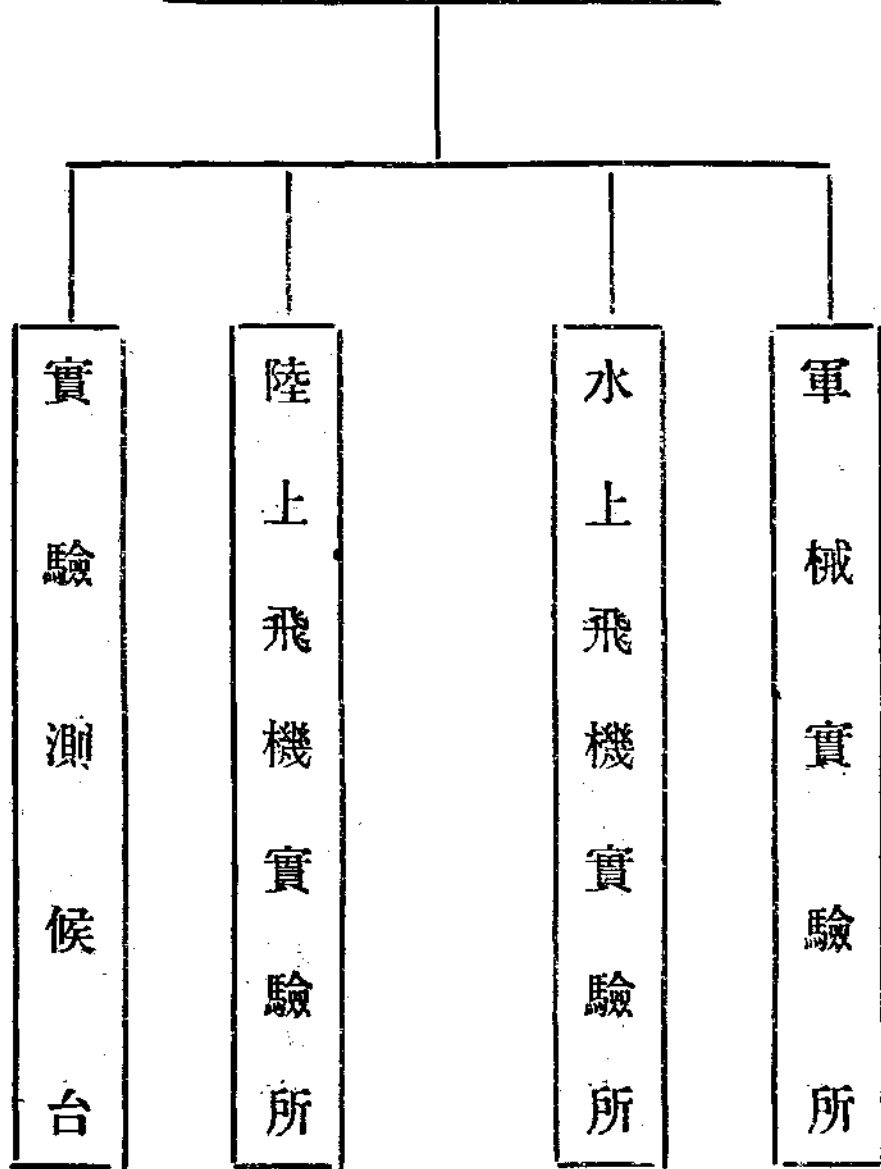
學校人員及軍事人員管理處

航空分校



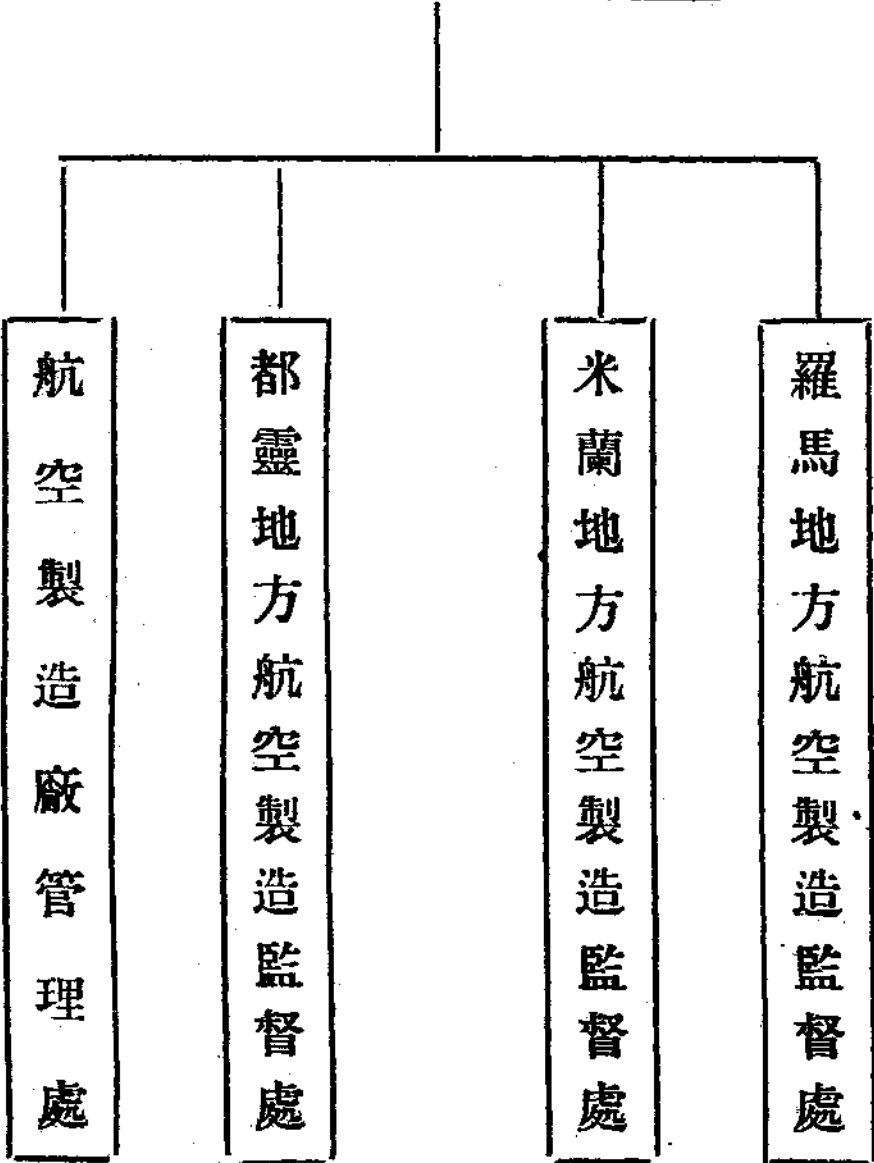
意大利

高等研究及試驗處



意大利

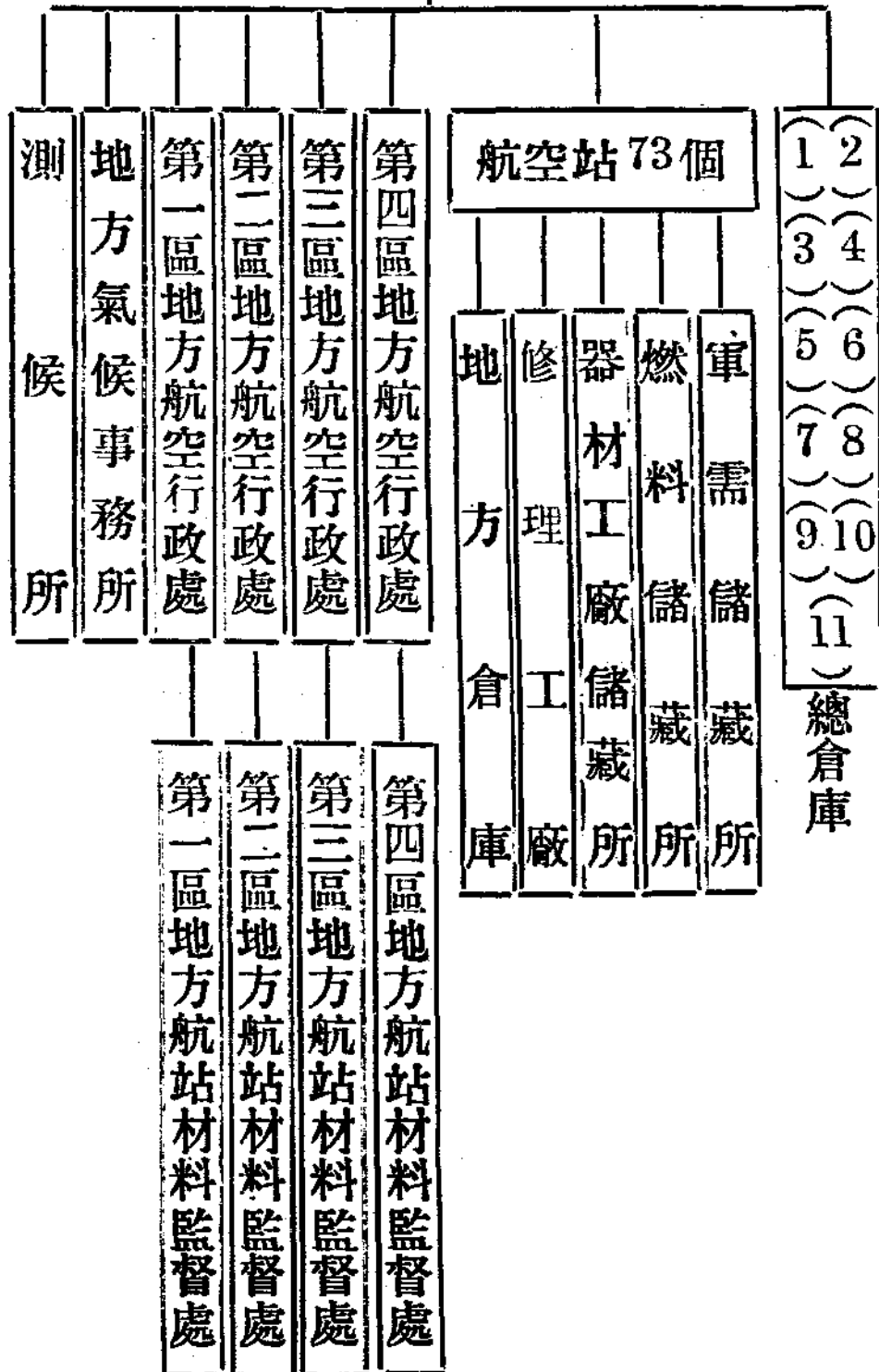
製造及供給處



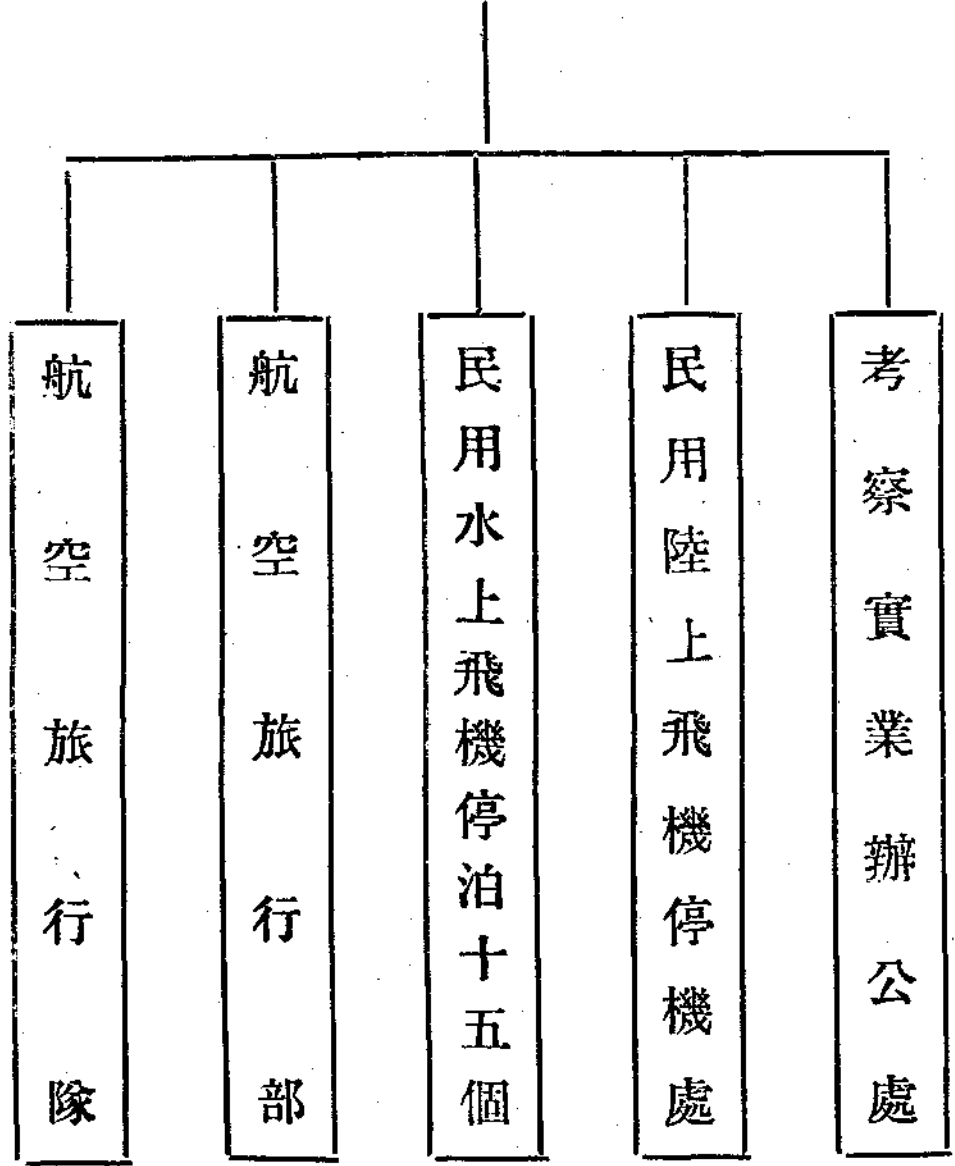
意大利

航空器材及航站處

意大利

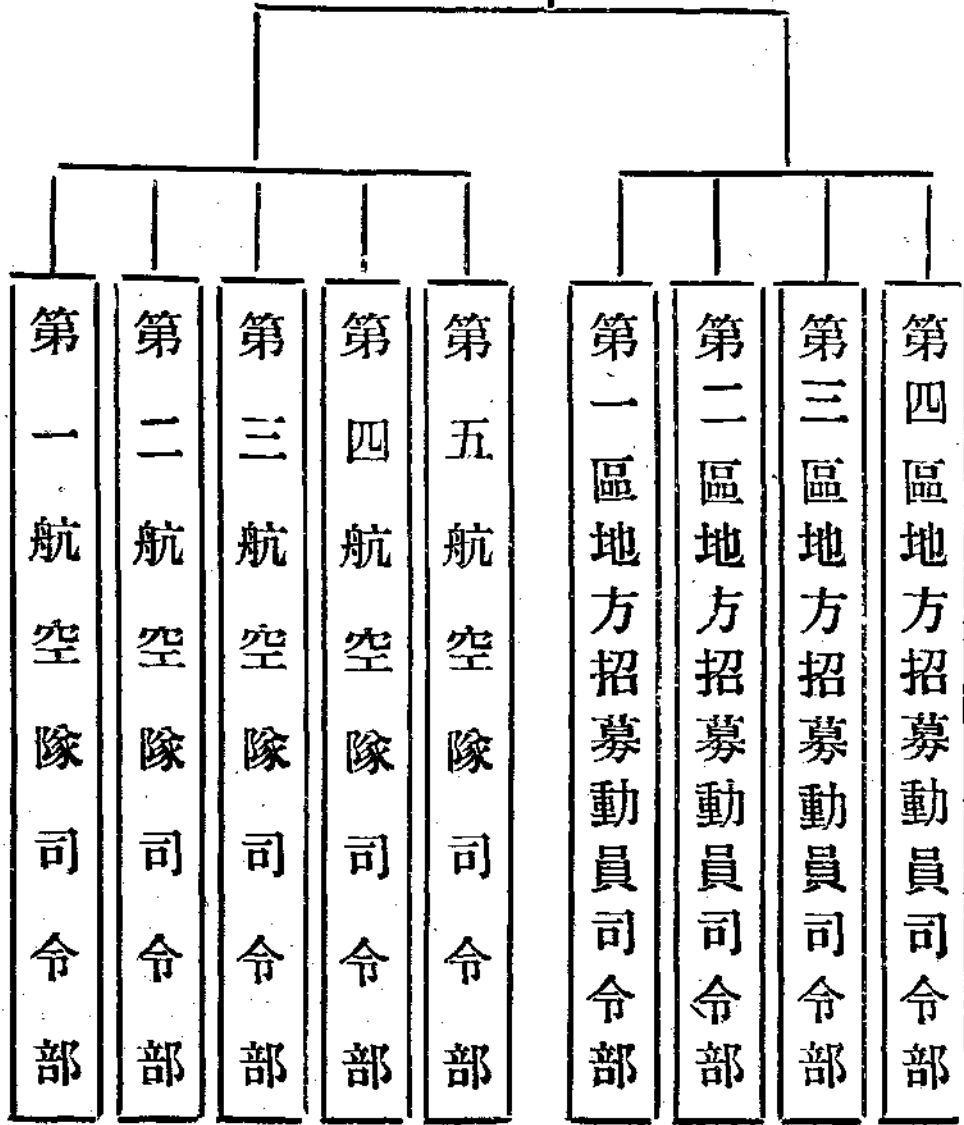


民航及空運處



意大利

空 軍
元 帥 司 令 部



意大利

獨立空軍辦公處

雨西利航空司令部

撒丁航空司令部

獨立航站材料事務所

獨立工務所

獨立軍需處

獨立招募動員司令部

獨立航站材料事務所

獨立航站材料事務所

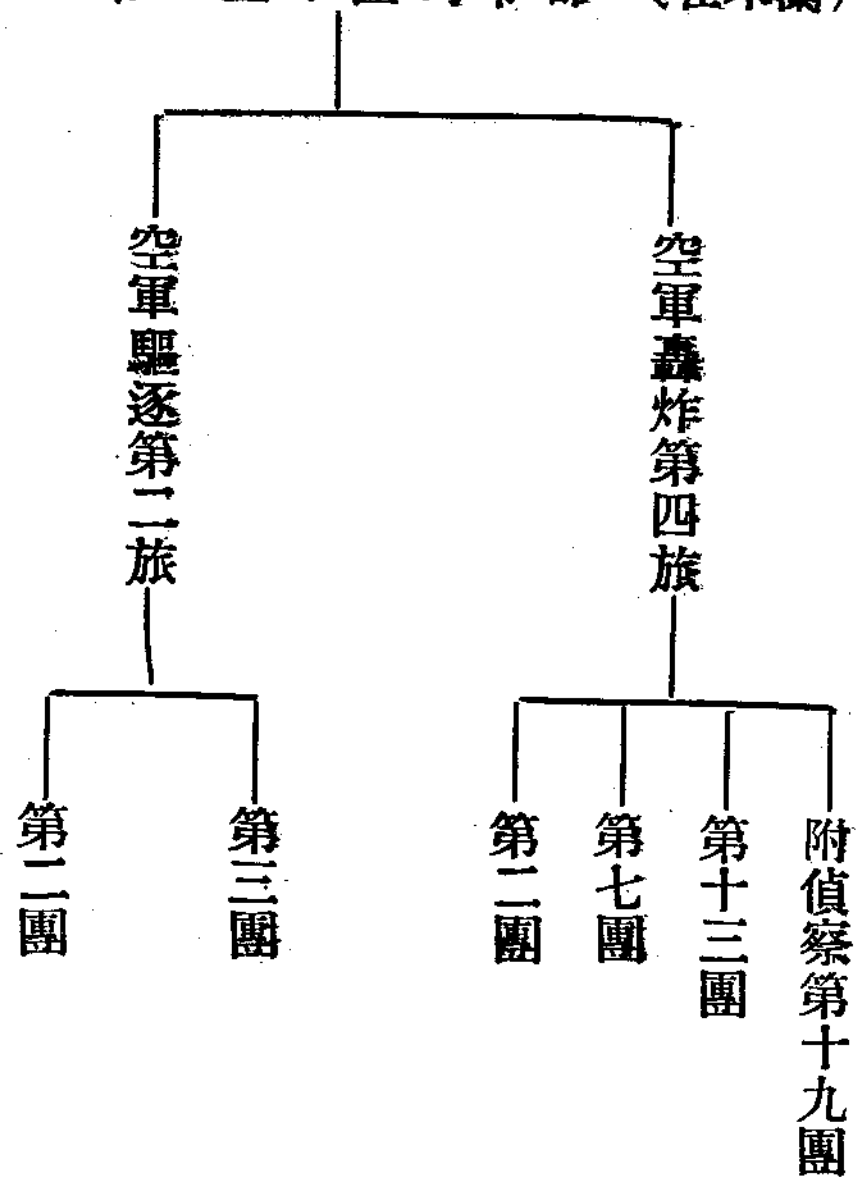
獨立航站材料事務所

獨立航站材料事務所

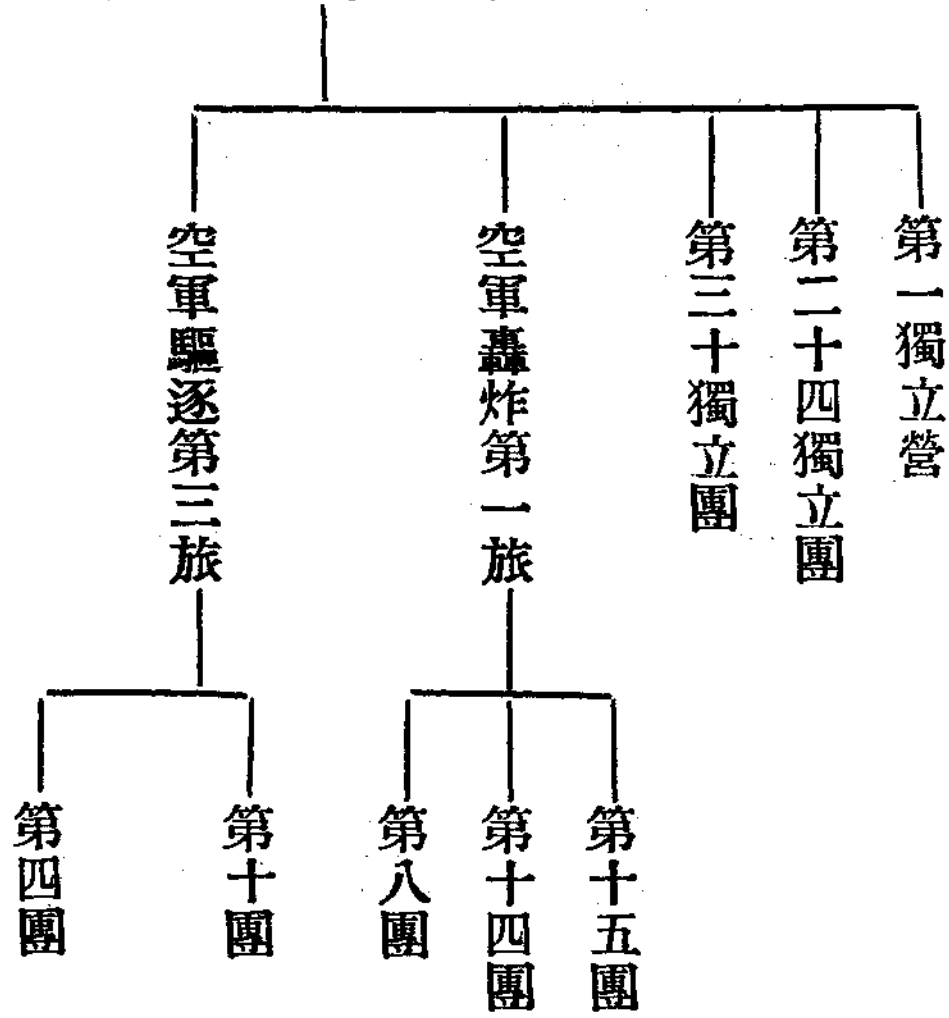
意大利

第一空軍區司令部 (在米蘭)

意大利



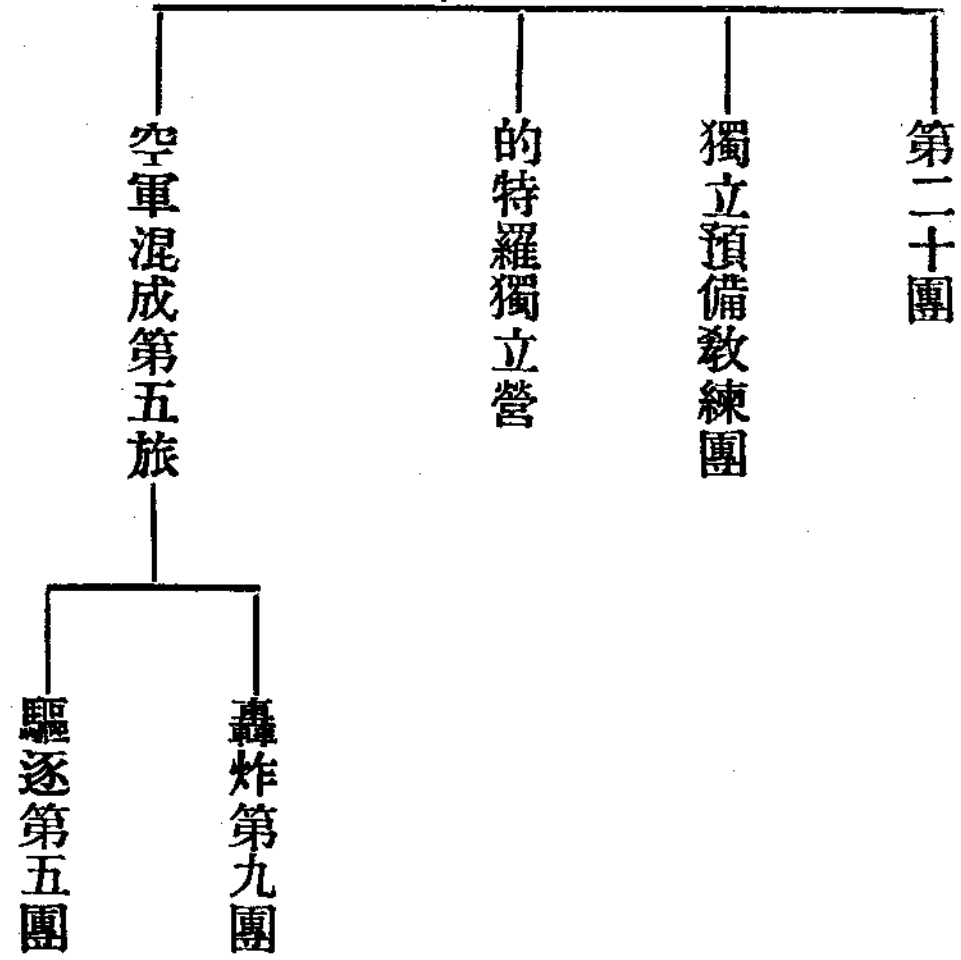
第二空軍區司令部 (在由的納)



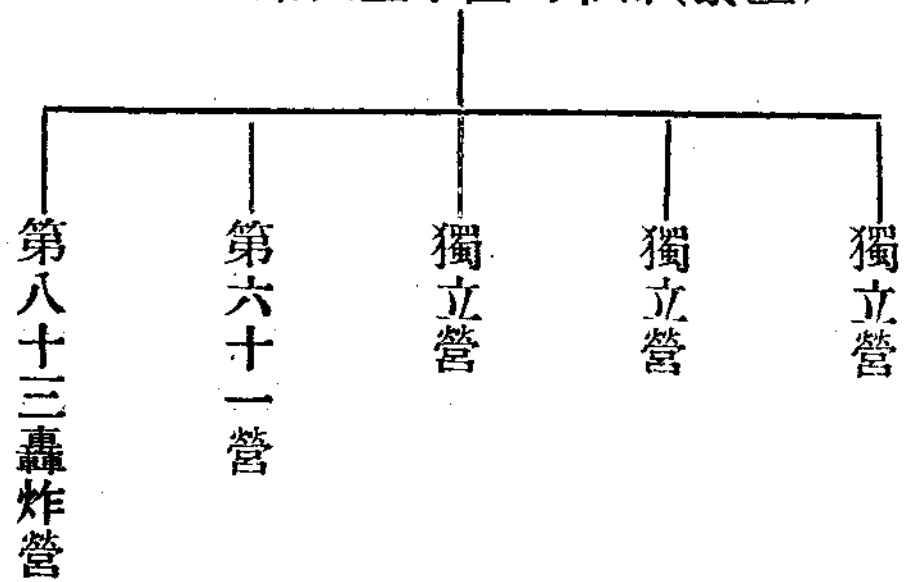
意大利

第三空軍區司令部(在羅馬)

意大利



第四空軍區司令部(黎里)



意大利

空軍現役部隊統計表

1935年5月之調查

機種	旅	團	營	連	每連機數
轟炸機	2	4	8	24	9至12
重轟炸機	3	7	14	28	6至9
驅逐及偵察機	3	6	12	24	9
海軍轟炸機		2	7	14	6
海軍水上轟炸機				1	
水上偵察機		3	10	24	9
教練機			3	15	不定

空軍現役人員統計表

1935年5月之調查

人員種類	軍官	士兵	合計
軍需人員	115	70	185
行政人員	51	92	143
飛行人員	1103	659	1742
軍佐人員	268	270	538
技術人員	49	91	140
工程人員	163	77	240
工程補助人員	22	38	60
總數			3048

各國

世界空軍現勢

日本

現在及將來的戰爭握有決定國家勝敗重大關鍵的繫於空軍。未來的戰爭也可以說由空軍開始亦由空軍結束。日本現感覺空軍實力的薄弱，不但不能和列強爭雄奪霸，且隨時有受無敵空軍的威脅。其險惡不安之狀已顯呈無餘了。

列國航空界現狀（包括陸、海、民）

國名	飛機總數	航空預算	航空人員
英國	三，二九七	四七〇，六〇七	一四，〇〇九
美國	一三，一三九	二六一，二六五	一九，八八四
法國	九，四一三	四一六，五二三	四，四四四

各國

德國	四，〇七八	一六，〇一三
意國	二，四四三	一七，二一三
蘇聯	五，〇〇〇	二九，四〇三
日本	一，八〇〇	七〇，〇〇〇
		五，四四一

由右表可以明瞭超過日本航空機的，美國方面約多十倍，蘇聯約多二倍半，其他各列強又無一遜於日本的，在如此狀態之下，日本能不感慨寒心嗎？

然而日本空軍的現況在陸軍方面有九聯隊二十六中隊氣球二中隊，海軍方面有念六中隊，氣球二中隊，尚有沿岸航空隊陸海合計五十四中隊。以此較之蘇聯單以陸上的三百五十中隊，和美國的百二十中隊，即日本空軍如何優秀而欲藉此安固國防難免不無疑問。

日本的防空在陸軍方面僅有高射砲一聯隊和在朝鮮的一隊，海軍尙未有此等設備。如英國爲防空起見最近以十七個中隊改成防空隊，由首都倫敦以次主要都市的空襲安固狀況觀之，日本也望塵莫及。

防空機的指揮，情報的蒐集，以及警報發令所不可或缺的防衛司令部，現

尚無何等的設施。至於航空技術，最近官民工廠的設施逐漸增大，除發動機的製造技術還未到獨創的境域外，他如製造九三式偵察機，九四式戰鬥機等都是有數的優秀新銳機。

各國戰時得變為空軍的民用飛機機場等的現狀，有如左表：

列國民間航空概況（一九三五年）

國名	飛機總數	駕駛員數	飛機場	航空路(公里)
英國	一，二九七	三，四七七	三九七	七三，四一九
美國	九，一三九	一四，七六三	一三三四一	〇二，二九〇
法國	一，九三三	一，四七五	一一二	四九，〇六九
德國	一，五七八	二，五〇〇	二三一	五〇，〇〇六
意國	四四三	七〇八	六七	一五，五六一
蘇聯	一，〇〇〇	未詳	未詳	七七，〇〇〇
日本	二三五	六九六	二二	五，一六二

意大利

各國

大戰後最早認識空軍整備必要而着手的係莫索里尼氏，他在一九二三年設置航空高等委員會，樹立陸海，殖民地航空統轄制度，自任議長充實該會內容。一九二五年廢除航空高等委員會，設立航空部着手航空整備。

一九三〇年六月實現邁進平時飛行中隊一八二，機數二千八百架的整備計劃，因財政窮迫未能完全達到。但從迅速努力空軍改善一點來說，確有凌駕諸列強的優秀性能的飛機，如一九三三年巴爾波航空部長親自率領二十四機作橫斷太平洋編隊飛行記錄的「沙瓦阿」S八一機；或如攜帶數噸的炸彈，以速度二百五十哩連續飛行二千五百哩的S七九型轟炸機。充分昭示了它的優秀證據。據說法國杜瑯將軍對於本國所建造速度不及二百哩的數百轟炸機和意國相形之下，因相差太遠非常驚駭。

又意空軍有裝置口徑十五米釐重機關槍，發揮極大戰鬥力。狄侵次亞諾飛行學校的三十位教官以速度三百哩飛翔昇登於六哩的上空，法國杜瑯將軍驚嘆說，法空軍裏找不出一個如此的教官！一九三三年以來意大利的麥斯基所保持的七〇八公里最大速度的世界紀錄，爲英、德、所不能具備的優秀機能。

然而，進步又進步，一分一秒不知停留的航空界，不允許現狀的滿足。航空部次長在去年三月議會上演說，要求協助支出意幣十二萬萬里拉，由六年計劃縮短至三年，着手建造携載三千二百磅的炸彈，二萬五千尺高度的上昇，飛行半徑二百四十哩的新轟炸機。一九三六年中要完成從未有的超重轟炸中隊。議會通過支出八萬萬五千萬里拉，意空軍就在此範圍內實現其所定的計劃。

一九三四年意國所完成的空軍有百二十個飛行中隊，千五百架飛機，二萬四千個航空人員，自意阿戰爭以來單以人員說已增至五千名。

法 國

法國永久之敵係德國，要擊破德國非有強大雄厚的空軍不可，持着此等目標的法國正在亟亟着手轟炸機的整備，華爾曼二二一型機裝載四千七百磅的炸彈以二百十五公里速度昇達上空五萬五千呎，只消一點多鐘可飛抵柏林。

法國空軍的統一自一九二八年以來，因海軍方面的反對就成了問題，海軍航空僅獨立海上航空屬於航空部，到了一九三四年四月才歸航空部統轄。

法國航空部所屬的有四千五百機，百六十五中隊，其中空軍陸上部隊的兵

力有偵察四八，戰鬥三七，轟炸二七，掩護二，計一一四中隊。其他氣球一二中隊，人員三萬，殖民地九中隊，北非二六中隊，合計人員三萬九千。

蘇聯

蘇聯自革命以來深信國防充實的不可忽視，雖財政困難仍努力軍備的擴張。一九三一年十三萬萬九千萬盧布的軍事預算，一九三六年遂有百四十萬萬元駭人耳目的軍事預算。尤其是數年來鑑於空軍的重要，特編入五年計劃中企圖增加。一九二二年的空軍僅有二十中隊二百機，今日單以陸上已有三百五十中隊，機數四千，兵員二萬五千，其激增大有一日千里之勢。

蘇聯託哈智斯基元帥說：「我國空軍過去四年增加了三，三倍。」又空軍參謀總長哥里賓說：「航空機的積載量以及飛行半徑增加三倍；轟炸機和戰鬥機增加一倍；爲蘇聯目前具有最強的空軍。然而我們並不因此滿足，仍要繼續增加。」

據法國蜜利特盧雜誌的調查，第二次五年計劃終了，即一九三七年度，完成包含三千架重轟炸機的八千空軍機；預備二萬個發動機，八十萬立方米的容

量，新造數只完全武裝軍用飛船，更有飛行員百萬人，偵察將校五十萬人，偵察將校五十萬人滑空機飛行員五十萬人。

一九三五年一月英國務次官非利浦沙遜氏在下院陳述：「蘇聯有千五百架的第一線轟炸機，空軍總數達五千。」接近第二次計劃完全的目今，也許有總數六千機。

大戰時蘇聯具有十六種飛機，其中只有兩種是本國製造，並且時常要修理，飛行員都爲這種國產飛機失去了生命的保障，目前情勢已爲之一變，設立航空水壓中央研究所，所有國產航空機的性能且在他國之上，其餘如創設航空工業，全國已有四十七個發動機製造場。

全國航空部隊由赤軍本部長統轄，直屬於國防人民委員會，軍管區司令官僅統轄關係作戰，衛戍範圍內的航空部隊，空軍本部長關係教育，補給，人事等其他業務連同軍管區航空部長指揮航空部隊。

蘇聯空軍一中隊有戰鬥機七，偵察六，轟炸機四。二至三中隊組成一大隊。

空軍戰鬥法重視夜間轟炸，輕轟炸機積載六百公斤炸彈，作短距離的空襲；中轟炸機及重轟炸機，時速二五〇公里，塔載千六百公斤炸彈，二千五百哩的連續飛行；偵察機亦攜帶四百五十公斤炸彈。據說最近完成的斯太路六型機，馬力六千，積載炸彈八噸，時速二百四十哩，飛行半徑千五百哩。去年五月墜落的麥基興哥利琪號，被稱爲世界最大的陸上機，塔載六十人，時速二四〇公里。墜落時曾聲明建造同型機數架想已完成了吧！

其他有軍隊輸送用機數十架，能立即由空中輸送一隊兵至戰線。千五百名兵同時用保險傘飛落敵軍後背的。女子亦受保險傘訓練。

民間航空也很發達，有飛機千架，航空路八千公里。飛機、飛機場以及其他人等在緊急時期都得爲軍事利用。

在蘇聯第二線國防擔任機關持有重大意義的國防飛行化學協會和民間航空，極堪注目。現有會員千八百萬人，軍事教練，航空事業的普及發達化學防空等事業的行使，以及持有數十個飛行社，二百五十個滑空飛行學校，青年男女四十五萬人受航空訓練，以備於戰時。

美國

美國擁有巨大資財係其空中制霸的原因。陸空軍在本年四月議會提出五年計劃建造四千架戰鬥機，在現有陸空軍三千機上每年追加八百機，向無敵空軍的名下邁進，海軍方面，斯坦杜勒作戰部長宣稱空軍條約失效，須要二千一百機的必要。當局應對其宣言提出三千九百萬元，在五年計劃中本年先完成六百五十機，其中最優秀的百九十一機已在建造中。

陸空軍一九三四年以來以飛行隊主力的轟炸機和驅逐機編成總司令航空軍，直轄於參謀本部；偵察部隊配屬於軍團。一九三五年總人員一萬七千三百五十三名，機數二千一百，機船十四，百一中隊，連同護國偵察機十九中隊共有百二十中隊。

海軍長官所統轄的海軍航空隊，有三十三中隊，陸上十五中隊，海兵航空隊九中隊合計五十七中隊。又世界最大裝載百八機自由航行於太平洋的列新敦航空母艦，最值得人注意，因國土廣大，海岸線長，美國空軍設置主力的大型轟炸機。「波因」B型機，時速三七〇公里，炸彈裝載四千五百公斤，具有極大

威力的續航廿小時之飛行。

美國民間機之發達無有出其右的。現在已超越一萬架，飛行員數近二萬。且其勢力已伸張至亞洲。

德國

去年十六日作炸彈宣言時哥林對外國通訊員說：『德國目下有千八百軍用機。』又在今年一月三十日希特勒政權獲得三週年紀念日作整備空軍三千機的陳述。

哥林在大戰時從飛行隊指揮官所得的經驗，深切認識空軍的重要性，並具有努力充實的慧眼。英國軍事評論家利德哈特氏說：『德國空軍第一線用機現有千三百機，其中半數係轟炸機，又其半數係裝載數噸炸彈。』

進步的科學，適用燃燒彈，烟幕，毒氣轟炸機的機能越加尖銳化。據說C卅八號轟炸機內有毒泊斯託菌培養所，又翼下挾着唐克（Tank）最近飛行唐克也有完成的傳說。

英美飛船慘事時有所聞時，獨德國確保了齊柏林的安全率。緊急時裝載炸

彈作威脅列強空間的準備。

空軍由飛行隊，高射砲隊，航空通訊隊組成，全國分六空軍管區，傳稱有機數二千五百，實數當在其上。

英 國

今英國已漸由大艦巨砲主義的無敵艦隊向空方面轉變的傾向。

今年三月四日的白皮書 (White Paper) 裏有英國受空間攻擊已不斷的增加的陳述。提出由對法對德的現狀，一九三七年前完成英本國防空軍七一中隊，第一線用機千五百機的一大空軍擴充案，業經議會決定進行。

又本年七月十七日白皮書；空軍預算總額五千七十萬鎊，(較去年增加千七百鎊)，航空將校和兵士由五萬名增至五萬五千名，又以八百五十萬鎊作預備航空的整備；增設倫敦等地飛行場；本年完成第一線用的軍用機千七百五十機。

海外殖民地 and 自治領的空軍擴張目今已和本國一齊着着進行。南阿聯邦國防大臣秘羅氏七月九日有五年計劃五千機和萬名飛行員整備的聲明。決定增設新加坡空軍三中隊。因太平洋防備制限條約的失效，同時香港也增設空軍根據

地，空軍有漸代海軍之趨勢。今秋如配備於各空軍所預定的新型轟炸機，其發動機和速度嚴守秘密，據稱具有五百五十公里的時速，爲任何攻擊機所不能追擊的新銳機和天下莫敵防空兵團的存在，因此英國亦足以自豪了。

國內

歐亞航空公司籌辦旅客保險

歐亞航空公司近爲謀乘客安全保障起見，擬創辦旅客險，其辦法業經大致商定，聞該公司方面已與德國保險公司接洽妥當，一俟詳細辦法商足，即可公佈實行。該公司營業狀況，近雖稍見起色，但以所採航線多係穿行內地，設備費用繁鉅，經營困難，公司收支尙未達平衡地步，歐亞通航，一時尙談不到云。

中法航空郵件全用飛機載運

法蘭西航空公司發表通告，內稱自本月十日起，寄往中國一切航空郵件，
全程均可用飛機載運。例如法蘭西航空公司飛機所載郵件，於星期五抵越南河
內後，翌日即由中國西南航空公司所屬飛機寄往廣州，此般航空郵件，除繳納
通常國外郵資外，每重五格蘭姆，須加納郵資四佛郎云。

特 載

蒙德婁會議的總結及其國際意義

- 一 達達尼爾海峽之重要性
- 二 大戰前後達達尼爾海峽條約之概述
- 三 各國在蒙德婁會議上之立場
- 四 蒙德婁會議的國際意義

一 達達尼爾海峽之重要性

本年六月二十三日以土耳其爲發動，要求廢除洛桑條約，恢復達達尼爾和卜斯波魯斯兩海峽武裝而召集的蒙德婁（在瑞士）會議成立了海峽新公約，業於七月十九日公佈，二十日由參加蒙德婁會議的各國代表予以正式簽字，八月

五月土耳其外長通知各國海峽新公約之生效并規定海峽沿岸設備辦法，現在我們先開始敘述達達尼爾和卜斯波魯斯兩海峽之重要性吧！

大家知道地中海最重要的門戶是蘇彝士運河和直布羅陀海峽，次於牠們的就算達達尼爾海峽和卜斯波魯斯海峽了。因為後者把歐亞兩洲聯結起來，握住地中海至黑海的咽喉，這我們是在軍事戰略的意義上說的，但達達尼爾和卜斯波魯斯兩海峽的意義還不止於此。因為環繞這兩海峽週圍的盡是膏腴之地和富庶之區，譬如牠們的東部有高加索延綿不斷的油田，南部有綠草如茵的草原，西部與北部則更有南俄與羅馬尼亞一望無際的農場，這我們是在經濟貿易的意義上說的。就從歷史上立論，這兩個海峽也起着很大的作用，過去奧圖曼帝國之能夠吞併東羅馬帝國，把牠自己的勢力擴充到海外，主要是倚靠這兩個海峽的，帝俄處心積慮想從黑海打到地中海的出路，牠所垂涎的也是這兩個海峽，英帝國想獨佔遠東，困厄俄國艦隊於黑海，牠所採用的方法也是把持這兩個海峽，使帝俄不能越雷池一步。德國威廉第二大略雄圖的三B鐵道，其目的也在擁佔這兩個海峽為己有，所以無論從戰略的，經濟的或歷史的觀點立論，達達

尼爾和卜斯波魯斯兩海峽，都是列強必爭之地，因此，關於這個問題的爭論，可以說「古已有之」。

二 大戰前後達達尼爾海峽條約之概述

遠在大戰以前，那個時期土耳其帝國雄視遠東，達達尼爾海峽和卜斯波魯斯海峽完全在牠自己控制之下，外國兵艦的自由出入，是被禁止的，這不僅是土耳其帝國，自己力量足以獨當一面，而且獲得國際條約的保障。這些條約中最著名的是一八〇九年英、土兩國間承認海峽封閉原則而成立的，達達尼爾條約，其次是一八四一年重申「舊原則」的英、法、奧、普、俄、土諸國共同簽訂達達尼爾條約，再次俄土克里米亞戰爭後在一八五六年再度確認「舊原則」的巴黎條約以及一八七八年柏林會議時，重新保護「舊原則」的條約，這裏所謂「舊原則」就是承認封鎖達達尼爾海峽和卜斯波魯斯海峽爲土耳其帝國一貫的傳統政策而言。

戰前土耳其帝國雖然相當的強盛以及對於海峽獲得重重的保障，總算「白

壁無瑕」，保守其「童貞」，可是到本世紀初期，已入帝國主義的階段，戰爭成爲「歷史的必然性」，土耳其的兩個「守身如玉」的海峽之「貞操」，竟遭受兩次意外的蹂躪。第一次是一九〇四年日俄戰爭時俄國兩艘黑海巡洋艦「強奸式」地衝出蘇彝士運河直抵紅海，第二次一九一四年土耳其加入同盟國作戰以前，「略誘式」地允許德國兩艘巡洋艦通過達達尼爾海峽，土耳其海峽這兩次「貞操」的破壞，列強對土耳其不僅表示不滿，而且提過嚴重抗議。

在二十世紀初期，因爲海峽是土耳其帝國的命脈，對於設防，無微不至，萬一海峽任許外國兵艦隨意而遭受攻擊則當土耳其的首都君士坦丁堡勢非拱手讓人不可。因此，土屬馬摩拉海之東北早已豎立堅固的防禦壁壘，土德接近之後，土耳其利用德國先進的軍事技術，聘任德國的軍事工程師，購買世界著名的克虜伯製造廠的大砲，佈置防務，建築砲台，深溝高壘，姿態凜然。當時土耳其海峽堅固利什末程度，我們可用下列事實來證明：

一九一四年十月，土耳其與德、俄等國構成同盟國秣馬勵兵，出入戰場，一九一五年二、三月間協約國的聯合艦隊五十餘艦，對於達達尼爾海峽沿岸，

大施威力，而海峽砲台，竟能將敵人軍艦打得落花流水，一哄而散，敵艦被擊沉沒海底者達四艘之多，受損無算。嗣後英法聯軍重振旗鼓進攻海峽之卡列波黎半島，亦被海峽砲台發彈猛射，狼狽退出，其防禦工程之鞏固以及軍備之充實，可想而知。

大戰結束後，土耳其一敗塗地，而戰勝國家亦鑒於封鎖海峽，並不定有利於己，所以在巴黎和會召集的前夜，「和平天使」美國總統威爾遜的十四條款中就有一條規定：「達達尼爾海峽在國際保障之下，對於一切國家之船舶應永久維持開放」。宰割土耳其的塞佛條約更進一步規定：「達達尼爾海峽與卜斯波卜爾海峽變為國際中立化，對於兩海峽之航路採取完全開放主義。任何國家之船舶，無論為戰艦或商船，無論為承平時期和戰爭時期一律有出入航行之自由」。並將海峽地帶之若干領土劃歸英，法，意，日，希，羅諸國合組的海峽委員會共同管理，就是說托拉斯河以南的土屬亞洲行省以及土耳其西部都由協約國派兵駐紮，昔日「深閨自守」的處女地，現在變為任人擺佈的自由場了。海峽的武裝完全解除了。不過這個侮辱的條約終受戰後成立的土耳其國民會議所否決

，列強，主要是英國鑒於土國態度之囂強，就慫恿希臘，爆發反土耳其的戰爭，可是結果土耳其終於把希臘的軍隊擊退了。歐洲土耳其脫拉斯的一部份土地也告收復了。

一九二三年土耳其就和列強簽訂洛桑條約，規定：東脫拉斯被承認爲土耳其的領土，其邊境直至亞得里亞堡止，作爲西土耳其的西屏，不過這一帶地方還是不准設防。在達達尼爾和博斯福魯斯海峽兩岸，各劃出二十公里的地帶爲非武裝區域；夾在這兩海峽間的馬爾馬拉海中的各島都限制軍備。在達達尼爾北岸加利波利半島上的安扎克區域，則規定永遠歸於英，法，意三國。海峽供國際通航，商船通過不特別徵稅，各國軍艦可以自由出入，不過每次通過的艦數不得在三艘以上，並且噸數亦須在一萬噸以下。此外在海峽外口愛琴海上的各島嶼，如薩摩色雷斯和勒諾斯正式劃歸希臘；多特坑宜斯羣島及附近的十數個島嶼如羅得島等，正式劃歸意大利。其餘的因伯洛斯和塔尼過斯兩島，雖然仍歸土耳其統轄，但與希臘勒諾斯和薩摩色雷斯一樣，不准設置軍備的。

但，土耳其踏上獨立的改造，復興的道路之後，牠對這條鎖鍊是要掙扎擊

碎的，近年土耳其對海峽沿岸佈防非常積極，從巴列卡斯里至達達尼爾附近贊諾克地方的一條汽車路已築成，從考太夏至巴列卡斯里的鐵道亦已於一九三二年完工。從瑪爾瑪拉海岸的潘特爾瑪貫通愛琴海岸要港施茂諾的鐵道也收歸國家管理，土耳其有軍官常川駐紮巴列卡斯里，這個地方已成爲土耳其的軍事中心，土耳其就在這個已成事實之下召集蒙德蒙會修改海峽公約了。

三 各國在蒙德蒙會議上之立場

戰後的土耳其在基瑪爾將軍領導之下，終於逐漸進入復興道路了。牠不僅對宰割牠的塞佛爾條約認爲奇恥大辱，就列強以爲「讓步」的落桑條約，牠也覺得不滿，牠堅決地要擺脫列強加諸牠自己身上的枷鎖，而走上徹底解放與完全獨立的坦途。牠在外交方面與蘇聯，英國，意大利先後成立許多友好的條約，同時在經濟方面製定五年計劃，以鞏固和發展國民經濟的基礎，牠現在進一步要取消不平等條約了。牠現在要求保障領土的完整，和自身的安全了。這尤其是在歐局盪動不安，東方風雲緊急，地中海波濤洶湧的時候，牠迫切地要求修

改海峽公約了。但對海峽問題感到切身利益，除主人翁土耳其之外，英國，蘇聯，次爲保，希，羅，南諸國亦有直接簡接的關係。我們可以說在蒙特婁會議上起主要作用的，土耳其之後，要算英國和蘇聯，其中英，蘇的對立更值得我們的注意。英國外交的基本路線是以反蘇爲中心，這是衆所週知的，自基瑪爾總統親蘇之後，英國尤爲不滿，因此，在蒙德婁會議上，英國的基本立場，原想剝奪海峽對蘇聯黑海艦隊出入的自由權，但蘇聯却堅持海峽自由通航的原則。原爲蘇聯外交所企求的第一個目標，厥爲保證黑海之和平。我們就將蒙德婁會議的經過，參加諸國的立場以及英蘇的對立，作一個概述然後再來檢討這個會議對國際，特別是歐局的影響吧！

蒙德婁開幕之初，首由土耳其提出該國的建築案，大致爲：（一）土耳其得在達達尼爾與卜斯波魯斯兩海峽重行設防，（二）外國軍艦通過該海峽者以巡洋艦一艘，驅逐艦兩艘，共一萬四千噸爲限，（三）非黑海沿岸各國艦隊，凡欲停留在黑海中者，當以二萬八千噸爲限，（四）各國潛水艇禁止通過海峽；飛機飛入海峽，亦當加以限制，土耳其這四項建議，站在自主國立場，自然

是很完善的。不過從蘇聯看來，却又美中不足：第一，土耳其提案第二項所規定，連蘇聯軍艦出入黑海，也得受同樣限制，有使蘇聯海軍被封鎖於黑海以內的危險，而且一旦地中海有事，土耳其因不能取得蘇聯的應援，也就無法保障其對兩海峽領土主權的完整。其次，土耳其既禁止各國潛艇，飛機，越過海峽，而對於航空母艦，獨未載入條文，亦是缺點之一，故李維諾夫即提出兩項重要的補充建議：（一）土耳其提出的新公約草案，關於各國軍艦通過達達尼爾與卜斯波魯斯兩海峽之最大噸位限制，祇可施於「非黑海沿岸國」。（二）潛水艇不許通過海峽一條，應將航空母艦一併列入；并謂黑海沿岸各國軍艦，經由海峽「開出」黑海者，與黃海沿岸各國軍艦，經由海峽「開入」黑海者，不能同樣限制。蘇聯根本主張，黑海成一封鎖區域，不容許外艦駛入卜斯波魯斯海峽，而蘇聯軍艦則有自由通過海峽的權利。至於英國則提出與蘇聯對立的方案，其內容包括下列七項：

（一）土耳其草案主張非黑海沿岸任何一國所屬軍艦，在平時准許通過海峽者，以巡洋艦一艘，驅逐艦兩艘為限，其總噸位，不得超過一萬四千噸，茲擬

改爲一萬五千噸。又非黑海沿岸各國，准許停留黑海中之軍艦總噸位，原案主張不得超過二萬八千噸，茲擬改爲三萬噸，遇有特殊情形，并得增至四萬五千噸。

(二)遇有戰爭威脅時，須經國聯大會以全體三分之二的多數贊同，土耳其始得封鎖海峽。

(三)原案主張在戰時各國軍艦通過海峽之噸位噸數，應與平時相同，茲擬改爲在戰時的各參戰國軍艦，得以自由通過海峽，追逐敵方軍艦，而不受任何限制。

(四)土耳其草案對於現有之海峽委員會，隻字未提，現擬規定此項委員會將繼續存在，但其組織法當另訂之，今後職權，當側重於造具統計與供給情報。

(五)他國任何軍艦，凡奉有酬酢聘訪性質者，將由土耳其延請其通過海峽，不加限制。

(六)一俟各關係國(連意國在內)簽字之後，新公約當即發生効力。各簽字

國得與土耳其另訂議定書，准許該國在海峽地帶，設置防禦工事。

(七)土耳其草案，原擬新公約有效期間為十五年，茲擬改為五十年，每隔五年，得修正一次。

英國這個提案完全是針對蘇聯的提案而發的，祇因意大利籍口經濟制裁未曾撤消，拒絕參加，使英國失去聲援以及法國之努力斡旋，英國始行讓步。英蘇意見消弭之後，新海峽公約即於七月十九日公佈，二十日由蒙德婁會議出席國，正式簽字，茲將該項新公約，概述於後：

新公約全文第一條聲明海峽自由通航的原則，以後分爲四部份，暨附件四項，議定書一件。第一部份是關於商航的，規定各國商船，平時均得自由通過海峽；戰時除與土耳其交戰國所屬者外，亦得自由通過，但不論如何，各該商船在駛入海峽之前，應受衛生檢查。第二部份——新公約中最主要的部份——即關於各國軍艦在平時與戰時通過海峽的辦法。平時辦法計分十項，重要的爲：

(一)各國軍艦通過海峽者其噸位不得超過一萬五千噸；但下列兩點，作爲例外：

(1)黑海沿岸各國所屬軍艦，不受上項限制，但須陸續通過海峽，不得數艘

並駛。(2)對於日本練習艦所採的辦法。(即允許日本練習艦兩艘同時並駛，其噸位即使超一萬五千噸，亦得作此數論)。

關於戰時辦法，聲明土耳其如未參加戰爭，則平時各項辦法繼續有效，但各交戰國所屬軍艦應禁止通過。關於此層，並規定三項例外的辦法：(一)凡履行國聯盟約義務各國，所屬軍艦；(二)凡履行各項互助協定義務各國所屬軍艦，此項協定係在國聯盟約範圍內訂立，而土耳其亦係簽字國之一；(三)各交戰國軍艦駛回其原來根據地者。以上三項，均許通過海峽。

總之，此次海峽新公約，富有妥協性，為陸續通過一項是尊重土耳其的意見，黑海沿岸各國軍船不受噸位的限制則係容納蘇聯的主張，關於一般噸位的限制顯為遷就英國的提案。至於日本的地位海峽新公約亦加以相當的注意，明文規定允許日本得與黑海沿岸國享受平等權利。

若拿立場而論，則土耳其其要求海峽的自主權，蘇聯主張獲得從黑海調遣蘇聯海軍至其他駐地及由他處調至黑海之權，英國實際上傾向於蘇聯海軍之入黑海，德國則欲於在波羅的海取得優勢，限制蘇聯將黑海船塢所造軍艦調入波羅

之可能，日本自己雖拒絕一切對日本軍艦之限制，但却欲限制蘇聯海軍之發展及其調遣之自由，意大利則因英國駐地中海軍艦未得全部撤退，以及地中海協定之成立，不滿英國故未參加。我們可以現階段國際矛盾在蒙德婁會議上和盤托出了。

四蒙德婁會議的國際意義

蒙德婁會議所成立的新公約已於七月十九日正式公佈了，八月五日土耳其外長已照會有關各國海峽新公約之生效，并規定海峽沿岸辦法，茲錄之如左：

(一)在達達尼爾海峽中塞杜爾巴希地方，與博斯波魯斯海峽中布衣克里曼地方，各設無線電台及航海標識台，凡各國軍艦，依照新公約第十三十四兩條通過海峽者，均可與各該台互通消息。

(二)在達達尼爾海峽中基曼利克地方，與博斯波魯斯海峽中安那陀魯伐克地方各設開放禮砲砲台。

(三)在達達尼爾海峽中莫克多與賽里波魯地方，及博斯波魯斯海峽中布衣

克里曼與海達爾巴曼地方，各設領港站。

(四)各國商用陸上飛機，得沿米底亞至伊諾斯一線，飛越海峽，至於水上飛機，遇必要時亦得飛過埃利格里地方關於禁止飛越之區域，政府不久當向各國發出通知。

(五)外國軍艦及輔助艦通過海峽者，各該艦長應用無線電將艦名通知，海峽入口處兩岸各站，並將代表艦名之旗幟懸掛桅桿之上。

(六)各軍艦凡在通過海峽時，受有損壞，應用無線電將其損壞及修理情形，立即通知，並應遵守海峽入口各站所通之命令。

土耳其在蒙德婁會議上所獲的光榮和勝利，非塞佛爾條約和洛桑會議所期望其項背的。牠的國際意義，約可歸納如下：

第一，牠顯示全世界弱小民族只有自強不息，只聯有絳以平等待我之民族和國家，以堅決的態度，提出廢除不平等條約的要求，牠所期望之目的，遲早是會達到的，新土耳其之設施以及其海峽新公約中所獲的最大勝利，就是給我們很好的榜樣；

第二，海峽新公約，規定限制非黑海各國軍艦之進口，吻合世界和平之要求，鞏固了集體安全的制度，予侵略國和野心家以迎頭的痛擊；

第三，以反蘇爲基調的英國，在蒙德婁會議上受着和平的壓力，終不堅持其主張，在本場合上說，不能不認爲破壞和平因素或種程度的削弱；

第四，海峽新公約奠定土蘇合作的新基礎，其影響所及，不僅有關東方的和平，同時亦具有國際的意義。

我們現在還是來檢討海峽新公約成立後的歐局吧！

首先我們應當認清，目前歐局有一種新趨勢，就是和平陣線和侵略陣線對立之日益顯明。關於和平陣線，主要以蘇聯和法國爲主腦，團結於機構的週圍，以互助公約和集體安全制度爲武器，在西班牙，其次，英，奧，波蘭，北歐，東歐與巴爾幹各國和平陣線亦日見開展。與和平陣線反對是侵略陣線，意大利以及意大利政制彷彿的國家都是主要的組織者。英國則搖擺於和平陣線與侵略陣線之間，牠爲着維持廣大無垠，「太陽不落」的殖民地之統治，牠是希望「帝國的和平」和宗主國與殖民地的「集體安全」，但牠眼看蘇聯之成長以

及牠對世界革命的影響，感到自身所受威脅之現實，則又起着反蘇組織者的領導作用，總之，英國在保守黨領導下的外交，是以所謂「維持現狀」為原則，這個「維持現狀」的內容，首先是保障牠自己領地，市場和勢力圈的安全，緩和帝國主義國家間的矛盾，加強反蘇的陣線，在歐洲則揚德，抑法和意，在亞洲增強在中國的勢力，在「適可而止」的願望下，相當不滿日本的行爲，歸根結底英國是偏在於侵略陣線方面的，這在蒙德婁會議上反映出來。

但蒙德婁會議終於功德圓滿了，海峽新公約，無疑的，束縛了侵略之手，使在黑海方面不能如意地肆行其侵略，加強了世界和平的力量，這是蒙德婁會議最大的國際意義。

最後我們一述土耳其怎樣纔能在蒙德婁上獲得偌大的勝利。第一是在以前對英希軍隊的抗戰時，已樹爭取自由的基礎；第二，基瑪爾政府聯絡蘇聯和巴爾幹國家的政策也是使牠抗拒英國的無理要求，而獲海峽自主權的原因。蒙德婁會議的成果，在各國獲得不同估量，例如蘇聯認爲「海峽新公約之簽訂，其規定適合蘇聯在黑海之切身利益，其亦滿足親蘇之土耳其的合法利益，恢復其

在海峽上之主權，最後，其適合一切和平贊助之願望，集團安全之國際組織之友輩已得重大利益」。反之德國對於海峽新公約之簽訂，認為是「達達尼爾已入法蘇同盟之手」，又謂：「德國於海峽地帶雖無特殊利益，然於構成反德集團之條件下解決問題對土耳其可造成一種危險」，見仁見智，各有立場，是顯而易見的。

(完)