

第三十六期

飛機製造用材料之常識

郭力三

製造飛機所用之材料，要堅牢又要輕快。普通材料輕快者不堅牢，堅牢者不輕快，所以有材難之嘆。古人之不能飛，因無好材料足以製造飛機也。歐美製造之進步，實由優良材料所致。然則飛機究為何物所製造，大抵以金屬與木材及布疋為主，其他膠漆，塗料，橡皮，化學組織物，等甚多，試舉其重要者叙之於後。

一、金屬

金屬以合金 (Alloy) 之用途為最廣，因合金之性質比單純金屬更為優良故耳。試言其極重要者如下：

1. 鋼 (Steel)
鐵與碳素所合成之合金稱普通鋼，普通鋼中混有他種金屬 (鎳，鉻，錳，鎢等) 者稱為特種鋼。飛機之翼樑，機身之長桁其他骨格等受作用更大之部分，皆用鋼管鋼板等鋼材以製造之。
2. 強鋁 (Duralumin)
強鋁為鋁與銅，鐵等數種元素所構成之合金。重為鋼之三分之一，抗張力相當於鋼材八分之一。飛機機體，氣艇之骨格，水面飛機之浮桶，發動機曲軸箱及機翼外殼等皆用之。
3. 鎂合金 (Magnesium Alloy)
鎂比鋁更輕，將來產量增加，定為航空製造工業中

重要之材料。
此外有銅合金及白金等，與普通機械工業中所用者無甚差別。

一一、木材

木材比金屬更輕，故昔時之飛機各部，均以木材製造之。製造飛機所用木材其主要者如次：

1. 虎尾樅 (Spruce)
虎尾樅質輕而紋直，為飛機最適用之材料。尾桁，肋材，支材，艇體等皆用之。產於美國，挪威，瑞典，英國，瑞士，德國，加奈大，等地。
2. 西洋杉 (Cedar)
有耐久性，可以製造艇體及浮舟之外板等。產於北美，亞洲，歐洲，等地。
3. 胡桃樹 (Walnut)
此樹質強韌，而富有彈性。適於螺旋槳之製造，產於北半球之溫帶及墨西哥等地。
4. 桃花心木 (Mahogany)
此木質硬，適於艇首之蓋板，機架之包皮，螺旋槳及精緻光滑部分之製造，產於斐律賓羣島，西班牙，及南美等地。
5. 櫟木 (Oak)

樹木質強韌富有彈性及耐久性，適於機架及蓋板，製造宜堅固及重量無限制部分皆用之。產於歐洲，亞洲，北美洲，北非洲，等地。

9. 美洲胡桃 (Hickory)

此木富有彈性，適於操縱桿，螺旋槳，及發動機架之製造，產於北美洲及日本等地。

7. 槐 (Ash)

富有彈性，適於螺旋槳，操縱桿，發動機架，尾樑等之製造。產於歐洲，美洲，及英國等地。

8. 楓樹 (Maple)

質硬，適於螺旋槳及角材之用。產於北亞洲，北美洲，歐洲，英國，日本，等地。

三、布疋等

布疋以綿布麻布及絹等為主。亦有用木綿與絹絲所製之布者。機翼機身之蒙布，以未漂白之愛國麻 (Irishine) 及海島綿 (Sea island cotton) 為良。絹可以製造保險落下傘。

牛盲腸內膜 (Gold beater skin) 所製之膠，可以製造氣艇之氣囊，使氣不漏。但一牛之膜甚少，一平方公尺寬塗二重時需牛三十頭。一徐伯林氣艇需牛四十萬頭云。

此外有縫線，人造革，橡皮，膠漆，擦洗材料等甚多，不能盡述。

四、金屬材料之優點

昔時之船舶軍艦，皆以木材製造。現今航海之商船，水上作戰用之軍艦，皆以鋼鐵以製造之。飛機亦由木材製造，而移於金屬製造。試列舉金屬材料之優點於後。

1. 金屬對潮濕之抵抗力更強，故能耐久而壽命長。
2. 木材之腐蝕不易防止。而金屬初期之銹則容易除去，銹之發生，亦易防止。
3. 木材容易膨脹，收縮，歪曲，腐蝕。而金屬則性質均勻，不易變形。
4. 木材容易燃燒，金屬難於燃燒，故更安全。
5. 木材容易屈曲折斷，以至於破碎，而金屬則甚為強韌。
6. 雖同類之木材，因產地不同強度相差甚遠（半數以上）。而金屬則性質均等，同類材料強度之差異不至超過百分之五。
7. 木材因種類不同，重量相差甚遠，而金屬則完全一定，故便於設計。
8. 木材難於完全接合，而金屬則易為之。
9. 金屬接合部分不費材料，而木材則否，故增加重量。
10. 木材因氣候之潮濕與乾燥而變形，而金屬則不變形。
11. 金屬較之木材，加工簡單，加工所要之時間亦更少。
12. 強迫落地或不良落地時，木材破損以致傷害人員，而金屬材料則為害更少。

13 價值問題，綜合種種條款以觀察之，則金屬飛機較之木製飛機不算高價。由以上種種理由以觀察之，可知金屬飛機將來必占優勢。

五、餘論

航空救國，談何容易，航空之基礎，在於自造飛機。飛機之製造，須有優良之材料。研究材料，實甚重要。材料因成分不同而變其品質，又依加工法不同而變其強度，非有專門知識，未足以收圓滿之效果。

材料性質不一，強弱不同，須善用之始足以收完全之功效。例如木材，夏木與冬木不同。心材與邊材不同。有手工乾燥者，有必須天然乾燥者。有宜於製合板者，有宜於螺旋槳者。又如鋼鐵因所含碳素多寡不同，或含有其他元素則強度大變。製作目的物時，有宜燒硬者 (Hardening)，有宜燒鈍者 (Tempering) 有宜燒軟者 (Annealing)。加熱溫度有高低，冷卻亦有快慢不同。金屬接合之方法，有螺釘，鑽釘，有銅錒錫銲。有氣體熔接法，有電氣熔接

法。

金屬之試驗，或以化學方法，定其成分，察其性質。或以物理方法，驗其密度，硬度，展性，延性，肥性，彈性，抗張力，壓縮力，剪斷力等。或以色澤與聲響定其優劣。

金屬之鑑別，或以顯微鏡檢視法以考察其結晶之組織。或以 X 光綫以發現其缺點。

金屬之製品，有鑄造者，有鍛造者，有壓成者。有板材，有薄片。有管子形者，有流線形者。有溝材，有角材。有細長之絲，有編成之索。種類甚多，莫能盡述，因材適用，在乎其人。

金屬製品之保護，或塗以油漆，或鍍以他種金屬，或預選特別之材料能適應環境之侵略者。

此外又有利用化學方法所組織之材料，更以物理之方法加工以製造之。始能成爲不傳電不導熱，耐壓耐震之理想材料。

以上所述，概要而已，詳細研究，賴乎專門。

戰空
士中
軍用鴿

鴿能傳書，由來已久，其在吾國，自古即有青鳥傳書之故事，祇以實際上用之者甚寡，故沿至今日，傳書云云，徒成佳話而已。利用鴿傳書以爲軍用通信之助者，稱爲軍用鴿，在歐洲已有悠久之歷史與昭著之功效，當西歷紀元前四十四年莫底那(Moldans)城被圍，卒賴軍用鴿之傳書求援軍以解圍。厥後諸戰役中，利用鴿爲軍事通信之史實，不勝枚舉。迨科學發達，交通機關代有發明，鴿在軍事上之重要性因之銳減，自一八九九年意大利發明家馬可尼(Giuglielmo marconi)發明無線電報電話見諸實用後，所謂軍用鴿者，幾完全失其價值，其在軍事通信上地位，更爲是項新利器所攘奪無餘。雖然科學的通信機關益臻精巧，而所以破之之利器，同時正亦有日新月異、道高十丈，履高千丈，故其通信效能有時反不如鴿者遠甚，於是不能不重新起用，此軍用鴿之所以歷劫不敗，而成爲今日世界各國軍隊中不可或缺之通信工具也。茲將其通信之優點，方法，及飼養等，約略言之。

一、軍用鴿通信之優點

軍用鴿通信，以迅速言，固不足與電報電話相提並論，但若以効力言，則有時殊非電報電話等所能及者，故今飛機上，氣球氣艇上，有採用之也，茲舉其顯著之優點如下：

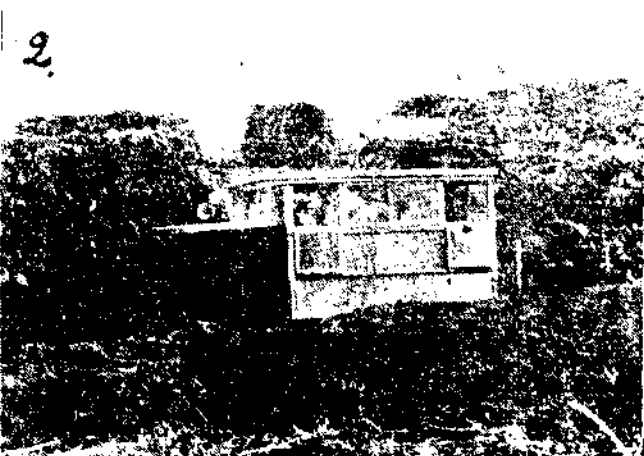
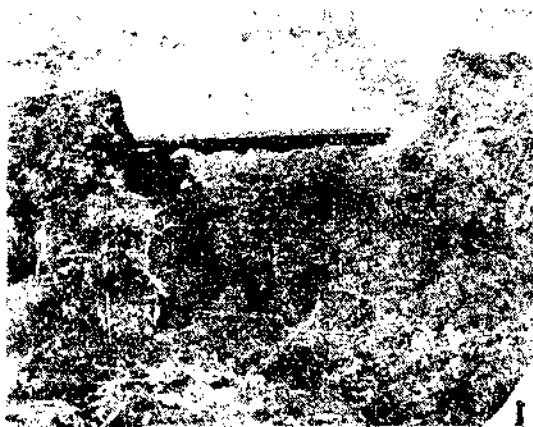
1. 不受任何人爲的——科學的——妨害 軍用鴿飛

翔高空，通路廣汎，雖竭砲彈、烟幕、毒瓦斯及其他一切機關之力，亦不足妨害其通信，歐戰時列國軍隊仍咸使用軍用鴿者即以此故。

2. 使用簡易 軍用鴿使用方法頗簡，且隨時隨地皆可利用。至科學的通信機關，必須予一定之設置及一定之時地，方能使用。故於交通梗塞，通信設備不完之處，電報電話所不能及者，惟鴿能之。

二、軍用鴿之通信法

1. 與
2. 爲有掩護砲彈等設備之軍用鴿車



胡 信

軍用鴿之通信法，約可分以下四種：

1. 固定通信法 為鴿通信法中最普通者，即於日間由某地方出發，向有固定鴿舍之他地的單程飛行通信法。担任此種通信任務之鴿，名為固定鴿。
 2. 移動通信法 其鴿舍鴿車，隨軍隊而移動，即在移動地行使日間單程通信之通信法。担任此種通信任務之鴿，名為移動鴿。
 3. 往復通信法 即在日間往復於兩特定地點間之通信法。担任此種通信任務之鴿，名為往復鴿。
 4. 夜間通信法 係可於夜間實施之固定通信法。担任此種通信任務之鴿，名為夜間鴿。
- 三、通信能力，因鴿之優劣，氣候，地勢，與夫訓練程度之不同而有差異，非如機械通信機關之可以限定也。其一般的標準能力，大抵如左：



者雌為2， 者雄為1， 姿雄之鴿用軍良優

通信速度

分速

一新內外。

二百乃至三百籽以內。

移動鴿
往復鴿
夜間鴿

五十籽以內。

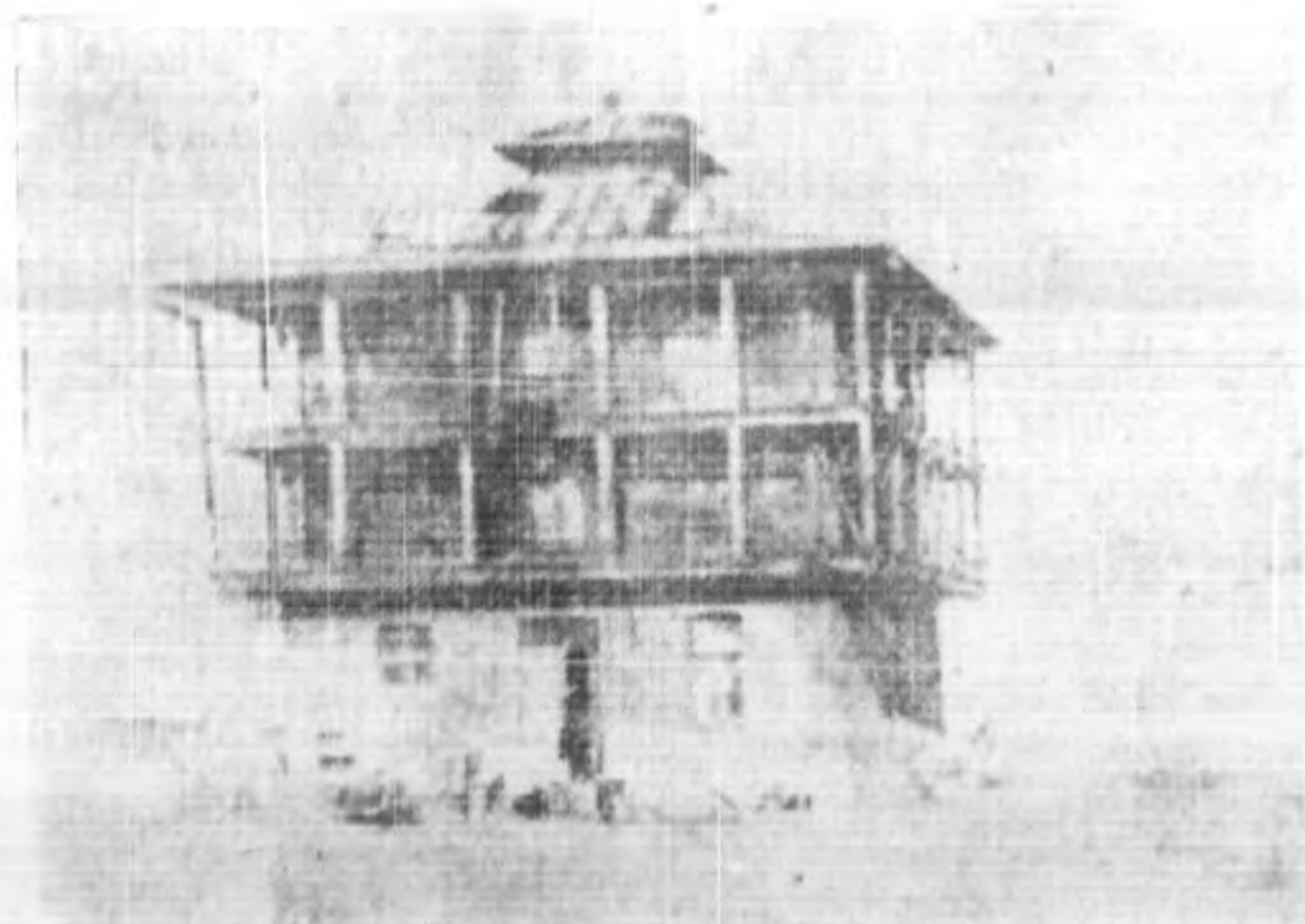
通信能力，固屬鴿之天性，但飼育及訓練方法，亦極有深切關係。

四、飼育

飼育軍用鴿之鴿舍，可分下列諸種：

1. 鴿舍
〔固定鴿舍〕 係飼育固定之房舍。此種鴿舍，難以移動，於鴿之蕃殖，最為適宜。

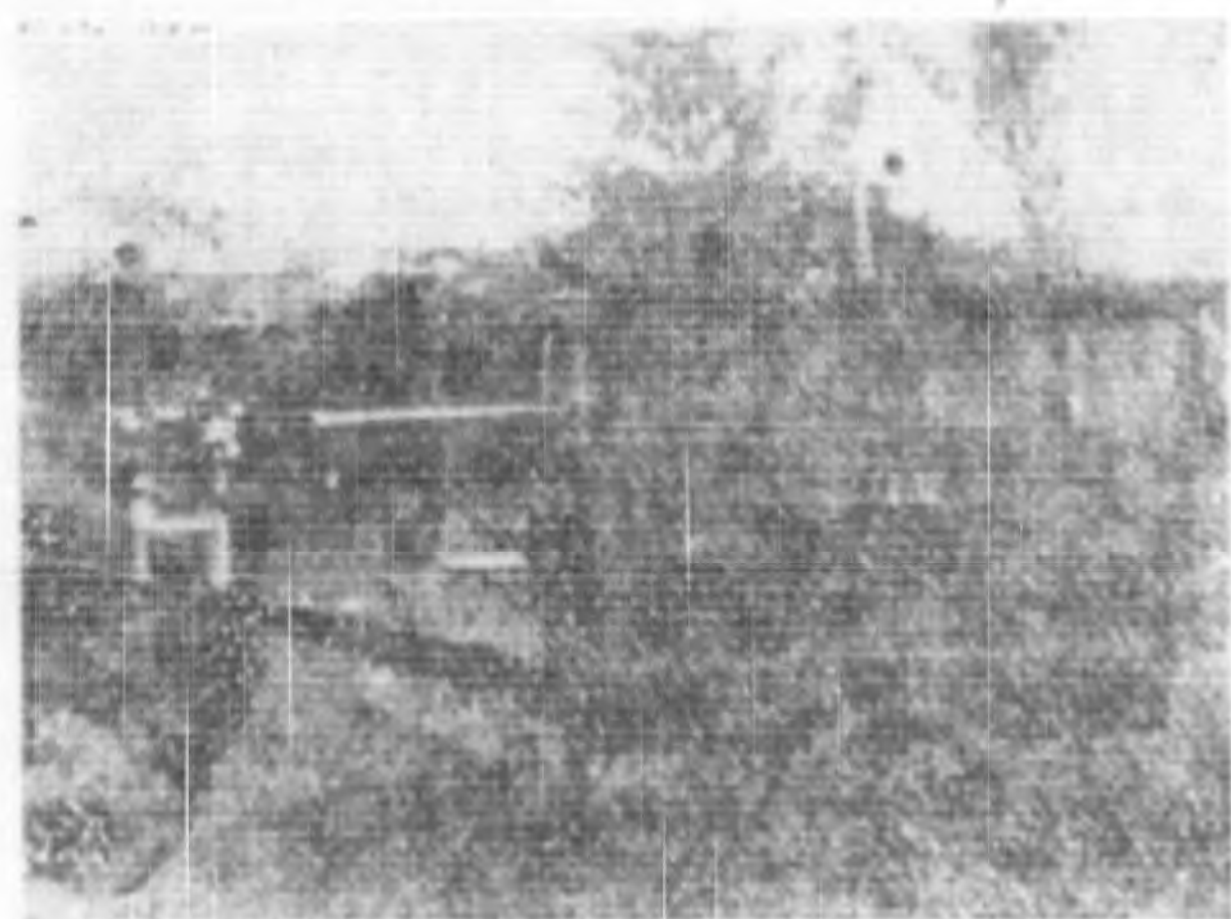
〔鴿車〕 係飼育移動鴿之車輛，或用挽車，或用汽車，可隨時隨地移動，惟於鴿之蕃殖，不甚適合。



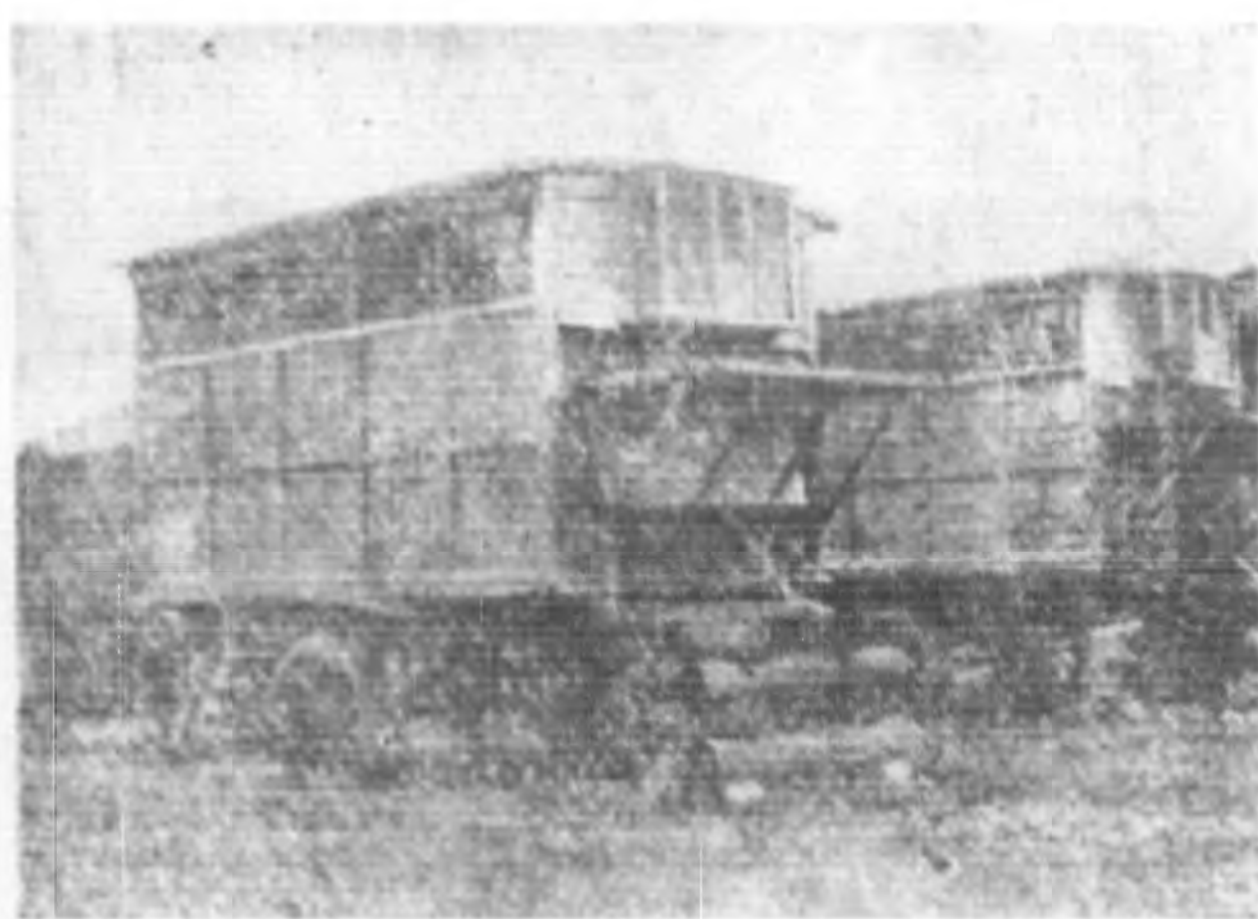
舍鴿定固軍陸俄蘇為圖上



於見，舍鴿之定固軍陸為圖上
員委查調鴿用軍野中京東本日
收可分部上階其在，內所務事
。隻十二百量鴿容



，隻十四鴿容可內車鴿圖上
汽用或，車輓依或，時動移
。車



用軍國法之戰歐加參為圖上
同鴿與年九一九一車鴿型大
買購所軍陸本日為時

驢馬拖載式鴿舍

此舍與鴿車同，亦為飼育移動鴿

之車舍。



圖為驢馬拖載式鴿舍可分開
用驢馬運搬

2. 飼養

飼料以白豌豆玉蜀黍為主，餘如麻類之果實及玄米等等，亦可酌用。每鴿一隻，日給白豌豆與玉蜀黍三十格蘭姆(Gram)乃至五十格蘭姆，此外並須時時加給青菜，食鹽、小土砂利及石灰質的飼料。

日常管理，當注意增進鴿之體力健康及謀鴿與飼育者間之親近。並須每日掃清鴿舍，使鴿練習有規則之運動飛翔，給以適宜之飼料與水量，併使之時時浴水。

五、訓練

1. 固定鴿舍之訓練 此係日間單程通信之準備。其法先將鴿移往某地而放之，使之判明方向，飛回鴿舍，此種

訓練，名為放鴿訓練。訓練距離，可依通信方法逐次延長。若欲訓練至百杆乃至三百杆之距離，當天氣晴穩之日，地勢平坦之地，為時約需二十日以外三十日內，即可訓練成功。

其次，將鴿移往某地，留置籠中，經相當期間之訓練，然後放之，使之飛回鴿舍者，名為閉置訓練。

2. 移動鴿之訓練 因欲養成鴿之移動性，故須施以一二個月之移動訓練，此種訓練，以出生甫及二三個月之新鴿，最為適宜。其準備通信之放鴿訓練及閉置訓練方法，與固定鴿訓練略同。普通以移動後三日內，能作離出生地十杆乃至二十杆的通信準備者，即視為完成。

3. 往復鴿之訓練 於預定往復之兩地點，各設鴿舍，一為棲息鴿舍，一為飼養鴿舍，使鴿每日為求食而由棲息鴿舍飛至飼養鴿舍，使其食畢仍飛回棲息鴿舍，此即謂之往復的練習。大抵兩地相距至五十杆者，約須訓練三十日以上方可。

4. 夜鴿之訓練 先于日間訓練之，使之與日間鴿作同樣之運動，然後按日間之例，施之於夜間。欲訓練至五十杆距離者，約需二三個月。

六、通信實施法

1. 鴿分布法 因時地，略有不同。單程通信者，須將鴿放入各種籠內，分別送到各部隊，即屬完事。送到被敵人圍困之要塞或部隊者，則須以飛機送達其上空再以落下傘自機上放下；送至圍困地第一線時，亦有用軍用犬輸送之者。若欲潛入敵地為偵探間諜時，則須將鴿藏於胸懷或

皮靴之中攜帶之。



圖之鴿用軍運搬犬用軍國德為
處在所籠鴿示表為印×中圖

2. 發信法 發信之時，可將書信，命令，要圖或照片等等放入書信封套（亦有用信封或信袋者）中，繫於鴿脚而放之。放送方法，由飛機上，由戰車中，或由軍用汽火車之窗口放出均可。

3. 收信法 等到放鴿舍或鴿車須即捕其鴿，除下鴿脚取出其中之書信文件，出之鴿飛回時，飼鴿者上之封套，錄下收信人姓名住址，利用各種傳達機關，迅速傳達消息。

4. 鴿之補給法 曾盡通信任務之鴿，應使之在鴿舍或鴿車中，經若干時日之休息，然後補給於各部隊中，循是輪流，則鴿之通信任務，可歷久不斷。



套封信書為者×有中圖法裝繫之套封信書為上

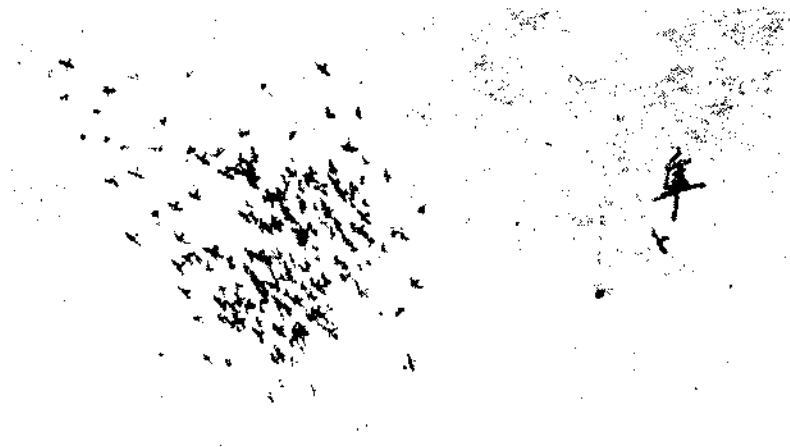
軍用鴿在實際通信上之效用，既如上述。現今德國及其他各國，正欲設法在鴿身上裝置攝影機，使之飛翔空中，攝取景象地形等，惜尙未見諸實用耳。

年來我國民間養鴿者，雖不乏人，然能用於實際之傳書者殊鮮，至用於軍事通信者，尤所罕聞，近來雖有擬養爲軍用通信之助，但其數量頗少，祇能作爲試驗研究之用。



圖爲身裝攝影機之軍用鴿

，全國鴿數，苦無統計可考，比之英法二百萬，德國百萬，美國五十萬，日本四五萬，則瞠乎後矣。我當局倘能提倡養鴿，指派專員研究，於民間養鴿，保護之，獎勵之，不數年後，亦必能駁駁日上，其有裨益於軍事通信，實非鮮也。



飛翔運動中受襲擊之軍用鴿情況

遠東危機的根本觀察

Harolds. Quigley 著 王 檢譯

在時間洩露日本野心範圍的時候，我們看到它的軍隊侵占滿洲，繼而熱河，今則華北。在幾個月以前，我們注意日本在滿洲的條約權利，日本告訴我們，它為保護這種權利而採自衛行動。後來，我們在「李頓」調查團調查關於此事的各種問題的時候，注意這個調查團；在國聯大會接受「李頓」報告書和日本退出國聯的時候，屏息靜氣。現在，在我們等候平津陷落的時候，我們臆測中國生命的前途。我們很想知道勇猛的日本是否將一鼓作氣征服全中國。倘使這個事情發生，將為歷史上一個重大的不幸。我想在本文內檢閱中國的命運所依賴的幾種事實。

歐洲人在中國是受歡迎的，直到它的人民發現了它的危險。從那個時候起，中國人反抗歐洲人，但是採用組織惡劣和中古時代的方式。民族主義在東方不是一樣新奇的東西，但是它直到最近才表顯壓迫的力量。從一九一四年起，中國民族主義的發生是威爾遜大總統的戰時自由主義所普遍地應用的有力的衝動的表示之一。這種精神企圖替中國恢復國際上合法的平等地位。

為獲得平等起見，中國必須解除在殖民的帝國主義初期外人用武力加諸中國的種種束縛，這種殖民的帝國主義在十五世紀開始一直到十九世紀，和我們可以說，這種殖民的帝國主義，祇在十九世紀末，美國國務卿海、約翰（John Hay）宣告門戶開放主義的時候，才讓步於經濟的帝

國主義新時期。允許取消這種特權是把很貴重的既得利益歸還中國。他們要求本國政府採用任何必要的武力行動，保持他們的所謂權利。這種行動曾經照例採取，直到一九二七年為止。這一年表顯一個新的政策——默認逐漸修改條約的政策。這個政策在華盛頓會議的時候加以討論，但是直到最後沒有一些兒效力。雖然，中國人接受了新政策，和企圖恢復很迅速地完全落於外人之手的滿洲統治。

日本在滿洲對華毫無讓步

蘇俄未被邀請參加華盛頓會議，但是在這個會議之外，遵從中國的民族主義的計畫，不但放棄治外法權的一般權利和協定關稅，並且也放棄在滿洲的政治和行政權，和以管理中東鐵路的一半權利讓與中國。日本雖批准了華盛頓會議的各種條約，但是它不但在滿洲對華毫無讓步，並且更頑強地有時用外交手腕，有時用恐嚇和武力，厲行在政治上和在經濟上併吞該區域的計畫。

我們必須明白，前日本外交大臣調和派幣原所採取，用外交手腕實行經濟侵略的政策，在中國人看來，同實行迅速侵略的武力政策，祇有方法和外表的區別罷了。中國人以爲前一種政策目的在開發滿洲——由一個順從的中國統治者統治——爲日本謀利益，並且以爲在政策上並不比現政府對華有較多的讓步。因此，我們能夠說明在一種似乎讓步的日本霸權之下的中國政府的強硬態度。

中國的民族主義不但替中國力求國際上的平等，並且力求中國的革新和統一。共和時代從一九一一年末開始；因此到現在已經有二十多年了。這二十多年顯示了這種事業所含的種種問題，這種問題使觀察者發生疑惑，但是並不使解決它們的中國人氣餒。最重大的困難是地理的困難——中國的廣大使集權的民主政治不可能。這個事實引起日本政府申辯中國不是一個國家。但是這種辯論是不科學的，因為它忽視這個事實：國體本有好多種。日本自己在一八七一年以前是一個非常分裂的封建國家，幾百個大的和小的領地不但處理地方事務，並且有時指揮國外的軍事行動，和提出殖民地的要求。不但這樣，現在仍舊在精神上支配日本政治的封建制度，極力反對一八六七年的『維新』，達十年之久。在把中國的四又四分之一百萬方英里同日本從前的一四八，〇〇〇方英里相比較的時候，可以想見它的整理時期並不過久。倘使中國目前不是一個國家，它永遠不是一個國家。在它的全部歷史中，它的各省是由它們自治的，它的各地方也是由它們的居民統治的。中央政府過於遼遠，不能夠直接統治。但是這種地方分權並不證明中國不是一個國家而證明它是一個國家，因為它表示一種異乎尋常的自治能力，自治區域間異乎尋常的合作能力，和精神統一的強烈的意識。爭權的武人代替了從前的總督和文官，但是他們不會企圖瓜分中國。就外國說，這些武人不會拋棄中國的領土，但是充任侵略的緩衝者。雖然，這種武人是國家發展的一時的狀態。他們表顯一個騷擾的時期，而非一個正規的時期。把過去十年看做中國

共和政體的表樣，不過是卑鄙地欺騙一國的國民，無論承認他們適合共和政體或否。中國的人民超越他們的政體。中國屬於他們而不屬於他們的統治者。倘使有人以為中國人民對於政治漠不關心，和不反對外人統治，那麼必須說明中國何以不遭逢印度的命運。

日本的對華污辱

滿洲對中央政府的關係，和四川或山西，或中國其它各省，毫無不同之處。日本政府常常承認滿洲是中國的一部分。東三省在滿清時代看做中國的省分治理，和在共和國統治之下。日本的相反的辯論，在它對李頓報告書的答覆中驚奇地由說袁世凱——中國的大總統，任職四年——的死亡表明『統一的共和國的顛覆』的時候，完全失敗了。沒有一個會和各國承認一九一六年後的北京和南京政府的政府，現在能夠合理地提出這種辯論。日本願意接受滿洲民衆關於該區域的未來統治的投票嗎？它不會提出這種試驗。和日本所加於中國不統一的污辱是很不體面地從一個政府提出的，這個政府的前任在一九二八年用恐嚇手段，干涉張學良舉起中國國旗。

中國除在表面上受個人和黨派的自私自利之害以外，不會瓦解。這種自私自利是一種普遍的現象，我們美國人能夠在我們回想我國關於關稅保護和地域的要求，我國『國會所通過視作恩惠而非必要的經費』(Pork Barrel)，我國反對東方人的州立法，和其它的時候，能夠證明。我們也不能夠忘掉，我國的內亂是由地方上的不和引起的，和它在我國憲法批准後二十多年發生。中國真不幸，它

的地方觀念被各省的武人政府所增加，這是由於它的人民不熟悉代議政體的緣故。在他們的民主政治知識發達的時候，這種憂慮將減輕，和他們的多年合作傾向將恢復它的力量。

地方觀念的狀態之一是中國南中部的共產黨的勢力。我們對於中國共產主義的範圍和性質缺乏可靠的證據。我們曉得在最受影響的區域內的農民的以前狀況是可憐的。像傑出的財政部長宋子文這一類政治家，曾懇請政府不專用武力征服這種運動——這種武力征服曾經慘敗——但是履行農業改良的誓約，這種誓約曾經在一九二六—二七年國民黨北伐經過江西湖南的時候提出，曾使農民供養軍隊，和承認新政府。倘使外國政府對於蔣介石元帥的流血的，耗費錢財的，和徒然無用的征伐與以鼓勵，實在是一件憾事。中國是否需要共產主義問題——很能幹的思想家對於這個問題意見大不相同——姑置不論，但是這種運動因壓迫而愈烈，則非常明顯。在這種時候，不把政府的金錢能力用諸保護國家不為侵略者所瓜分的大事業，祇有增加敵人的力量 and 更激起各地方對於政府的憤慨罷了。最好各黨派聯合起來，反抗共同的仇敵，和在一種共同的努力之下找尋互信。

蔣介石的能幹

武力統治已經減少了嗎？這個問題的解答是不容易的，因為中國的各省目前都在武人統治之下。我們不能夠說文人統治現在的中國。但是我們可以說，中國武人的式樣已經改變了。南京最有勢力的人物蔣介石，非常能幹。他

信任一般平民政治的活動者而和他們合作。

但是更重要的是：政府現在比一九一六年袁世凱死亡以來鞏固。這句話的證據是什麼呢？一個證據是蔣介石和國民黨統治南京政府比較永久。這個統治從一九二七年起開始和繼續到現在，這是共和國建立以來所未有的。另一種證據是「南北」戰爭的停止。從滿洲的老軍人張作霖被暗殺的一九二八年六月起，南京和瀋陽間保持和平和忠實的合作。張作霖的兒子「小張」幫助南京驅逐北平的反對者，和此後承認南京的領導，雖保留特別決定的自由。中國政府對付反對黨業已成功了。

中國政府力量增加的最好證據，是最近的日本干涉。日人關於中國的辯論的特徵是：始則他們宣言中國不是一個主權國，繼則他們切責它建築危害他們的利益的鐵路。滿洲的新鐵路是力量的而非衰弱的結果，是經濟和政治先見的而非純粹個人貪婪或忽視國家命運的結果。這些鐵路不但代表瀋陽和北平的政策，并且代表南京的政策。日本的古領滿洲不是像它所說拯救該區脫離匪手的一種方法——土匪並不建築鐵路——但是阻止中國經濟力發展和政治統一的孤注一擲。因此，它是在一個國家表顯華盛頓會議所與信任為正當時瓜分該國的一種深思熟慮的行動。

「進步」是什麼？

在日本答覆李頓報告書申述中國從一九二二年來不曾表顯進步的時候，我們可以問：日本所謂的「進步」是什麼？很明白，把統一和秩序看做唯一的標準。它願把它們應用於它本身嗎？倘使這樣，日本共產主義的傳播怎樣解說

，勞工運動的發展，地方和國家腐敗的衆多，言論出版集會自由的壓迫怎樣解說？進步領袖的政治暗殺的層出不窮怎樣解說？

這些問題並非提出來爲難日本，但是糾正錯誤。中國的進步由生活狀況，由一種有生氣的文學的產生，由考究歷來的迷信的精神的傳佈，由改良的教育設備，由國家災禍的更合作的處理，由並不立刻實現『和平和秩序』或一個『強固的中央政府』，而事實上表示偉大的進步和事實上改良國家的許多發展，表顯出來。我們不能夠忽視中國正同時經歷政治的，工業的，和社會的革命。當然，雖像中國人那樣沈着和堅定的人民，也要經過相當時間，才能夠了解業已發生的各種問題，和用他們本身的文化和他們迄今不熟悉的科學觀念解決它們。

我們曾檢查中國的政治狀況。日本的政治制度對於遠東和平的關係什麼樣呢？同一個醫生在診斷的時候必須注意心理狀態一樣，國家行爲的國際判斷也必須注意認爲破壞國際法的國家的政治的幼稚。

日本人遽然指出中國政治的幼稚，雖他們此舉不在求寬免懲戒，而在證明奪取它的領土的正當。日本的政治的幼稚怎樣解說，和在國聯大會內要求對它承認又怎樣解說？

日本的舊文明

日本是一個很老的國家，它的文明差不多和歐美有同樣的年代。因此我們不能夠說，它的統治者不是熟悉世故的。但是最有勢力的政治思想仍舊是封建的，和軍事仍舊

能夠決定政策。雖目前日本人民事實上援助在華的冒險事業，但是他們的所以出此，祇因爲他們迷信軍隊，軍隊的領袖們曾從事於擴張日本帝國，和告訴人民，國家的榮譽和安全已陷於危險地位。日本有一部憲法和一個國會，但是前者把軍人置於內閣之上，并且使受軍事領袖節制的行政部能夠不顧國會，實行統治。日本的政體是一個戴立憲君主政體假面具的寡頭政治。天皇簽署重要的命令和法律，但是由『元老政治家』指導，這種『元老政治家』在顯然危害國家的情況之下束手無策，因此不得不接受陸海軍參謀本部的決定。

我們不信輿論贊助現政府的計畫，實在是正當的。我們不能夠忘掉，在一九三〇年濱口政府在倫敦海軍會議時獲得選舉的勝利，和該政府不顧海軍司令部及樞密院的劇烈反對，批准倫敦海軍條約。比較明達的領袖，像濱口，幣原，井上，犬養毅，和大崎，並非毫無作爲。日本的商業是一種強大的力量，在過去曾支配軍人，和現在可以再這個樣子。激烈的思想反對帝國主義的戰爭，和勢力的增加速度甚於公衆所承認。政府不敢由課徵稅籌集軍費，但是到底必須用這種方法償付的，除非能夠利用被征服的土地，使負這個責任。的確，倘使批評不很禁止，反對的聲浪將充斥而激烈。我們可以設想，侵略中國絕非表示用本人民之軍國主義化，而爲日本封建制度的最後掙扎。

腐敗的地方

從一九三一年的衝突爆發起，有人以爲軍隊的行動不榮譽，不爲財富，但是爲拯救農民脫離地主制度，苛捐重

稅，和世界經濟衰落使他們陷入的絕望的境地。日本的法西斯主義被認為青年軍官和農民的結合。軍隊担任反抗腐敗的政治和貪婪的資本主義。我們曾提出一個自相矛盾之論，就是：以民主政治為假面具的黷武主義。滿洲應該由軍隊代表農民統治之。

我們姑且承認這個鬼怪是有血肉的生物。但是日本最高統治權的行使不經國會認可，以及它替人民決定，而非人民自己決定，仍舊確切無疑。無論軍隊的目的怎樣，結果都有害於中國的領土和世界和平。倘使最高的統治者以為日本的政客和商人都是腐敗的，那麼應該在東京大阪掃除積弊，而不在瀋陽熱河。這是常常向中國提出的一種勸告。

讓我們現在回顧本問題的國際狀態。過去一年餘日本的大規模軍事行動，很像英國在一八四二年奪取香港，和俄國在一八六〇年併吞西比利亞的濱海省，而與各國最近的對華政策不相類似。雖日本主張利他主義，但中國人明白日本正在進行併吞滿洲和熱河。他們說，否則它將把它的條約和申訴提請國聯評斷了。它的計畫，在他們看來，似乎多少模倣併吞高麗納入日本帝國版圖內的計畫。他們相信，他們看到一種領土征服的殘忍的計畫，在這個計畫之下，差不多三五，〇〇〇，〇〇〇個中國人和蒙古人將變成二〇，〇〇〇，〇〇〇個不幸的高麗人的同國人。

一八九九年的海、約翰照會終止了租借地的擴張，和一九一十二年的華盛頓會議保證各國——包括日本——不利用中國的內亂。從一九一〇年起，中國不會割讓領土

與任何國家，雖它在西藏和蒙古的宗主權已變成有名無實。到最近，中國從一九二七年起已經收回從前英國的幾個租界，和從前英國的一個租借地的管轄權，并且也收回了從前俄國、德國、奧國，和比利時的租界的管轄權。它已經收回關稅自主權，和海關行政的一部分管理權。除在滿洲和雲南外，外人鐵路管理事實上已經消滅了。各國不復企圖由外交團對付它了。砲艦政策已經顯著地限制它使用的範圍了。簡言之，就各國說，外交已經代替武力，和它們援助中國整頓內政的誠意已為中國人自己所承認了。

的確，外人的利益仍舊由繼續激怒中國人的契約和辦法保護。治外法權，公共租界和其它居住區域，若干租借地，軍隊派遣，和沿海航行特權，繼續存在。關於這些權利的問題涉及各國對於這些權利的態度。這種態度是一種調和的態度，是願意放棄在法律上無永久性質的權利的態度，毫無疑問。倘使日本指香港是英國的永久保證者，英國可以指出琉球羣島，臺灣，和高麗是日本的根據地，這些地方從前都是中國的領土或屬國。

各國何以不能反抗日本？

所以，目前在若干地方提出的辯論沒有實際的根據，這種辯論是：國聯會員國和其它國家，在要求日本撤兵以前，必須放棄它們在中國的不正當利益。答復是：它們正在放棄這種利益，并且倘使中國不受侵略行為的妨害，這種放棄將更迅速。各國不但已經接受修改條約的原則，并且已經承認日本在滿洲和內蒙東部有一種實際的經濟優勢。雖它們不願遵從日本所提議，把這些區域不列入一九二

○年銀行團範圍以內，但是某種紳士協定似乎發生效力，在這種紳士協定之下，日本在這些區域內單獨供給各種國營事業的經費。同時，銀行團和贊助銀行團的任何國家的銀行家，都不曾借款給其它中國的政治單位。因此，日本的地位已經進步了，至於中國本部不受純粹政治借款——如西原借款——之害。

這並不是說，各國不應該更迅速放棄它們在華的陳腐的特權。全部掃除是必要的。

那需要的是：拋棄政治的和裁判權的管理，和不准港口商人把持輿論，希望經世之才可以發展，而無阻礙。日本人和中國人懷恨這種種限制和獨占。在它方面，我們明白承認，沒有人從經濟的財富的毀滅得到利益，并且倘使中國在建立它本身的商業組織，以擔任外商所做的職務以前，驅逐外商，它將遺送損失。中國人似乎了解這一點，和準備加以考慮。

日人和在中國的其他外人誤解了原因和結果。他們辯論：外人的權利不能夠拋棄，因為它們構成反抗民族主義的懷恨的唯一保障。事實上，這種種權利構成對於外人的威嚇。日本人應該記憶他們自己最近在保護外人不受激烈的青年殺害的時候，和在一八九四年的平等條約實行時平



靜這種復仇心的時候，所遇的種種困難。

中國的利用抵制日貨是和其它排外表示相同的；它是一種自衛而非侵略行為。抵制不像戰爭那樣蹂躪，和在歷史上這種抵制是弱國反抗強國的武器。中國雖憤怒到了極點不能夠宣戰。它甚至於非常衰弱，不能夠由政府宣布抵貨。日本令人討厭地反復申述中國的抵貨行為，而不知道每次抵貨是由日本的侵略激起的。它也不知道日本的損失，大部分被抵貨停止後增加的貿易所抵消，這種貿易的增加是由於中國人需要魚，棉和煤，這三種構成從日本輸入的貨物的大部分。

日本人現在非正式地和正式地建議，承認日本是遠東的大君主；他們宣布一個遠東的「門羅主義」。他們把這個時候看做提出他們的「門羅主義」的適當時機，實在是對於門羅主義的一種曲解。即使假定是並列的，但是在環境方面也有

一種根本的殊異。拉丁美洲是差不多二十個國家的一個集團，至於中國祇是一個國家，并且是一個極大的國家。日本的野心祇有把中國分為許多小國才能夠實現。日本政策內的「門羅主義」將不免阻礙中國的統一，即使採取聯邦制度。

日本不完全適於充任中國和其它遠東國家的指導者，

或者精神上的領袖。中國是日本文化的來源，它的智識界領袖比日本的要顯赫，它的社會思想和政治思想都比較的傾向民主政治。日本的領袖資格的唯一證據是它的優越的組織力，和它在國際間處一個陸軍的強國地位。倘使軍國主義應該領導中國，致引起『黃禍』的新恐怖，將為一個不幸事件。然而，某一中國政府，為防免國家被瓜分起見，將根據一種軍事同盟，同它的可畏的仇敵和解，並不是不可信的事。

我們的結論應該怎樣？在原則上很明白，中國的將來這個問題是一個國際問題。法律，道德，經濟，和政治問題都趨向同一方向。中國不能夠自救；日本志在破壞它，

甚至想滅亡它。祇有國際行動能夠保存這個最偉大的東方文化。

我並不提議採取可能的國際行動的計劃。這種計劃採取與否須視何種勢力影響各國政府以為斷。我敢說，裁軍原則並不同反抗一個違法國家的國際行動相抵觸。我敢斷言，從國際觀察，制裁日本問題已經大事張揚。所缺乏的不是『力量』，而是『意志』。自尊應該鼓勵各國找尋一個共同的意思和一個共同的方法。

本文譯自美國大學婦女聯合會雜誌（*Journal of the American Association of University Women*），原題為“*Fundamentals in the Crisis in the Far East.*”

飛機及發動機

尊三譯

新式Boeing「波因」運輸機

在空問運輸進程上，第一算是全金屬低翼式雙發動機單翼「波因」機於三月試飛於「盛德」。因此，「波因」飛機公司，將造六十架「波因」機供諸美航線及廣大市場。出產記錄，明定四月一日前完成十八架。

性能

在試驗時，此運輸機高過設計者之預計，其性能表記，基於在總荷載時，能搭十人即三人一隊之機械士及貨物，其靜荷載約為六噸半。公司載明如下：

最大速率	每小時一八二哩(在高度五〇〇〇呎)
尋常速率	每小時一六二哩(在高度五〇〇〇呎)
起飛遠程	七七七呎
最初爬高速	每分鐘八三〇呎
十分鐘爬高到	八〇〇〇呎
尋常行程不必加油	六〇〇哩
服務頂點	一八四〇〇呎
絕對頂點	二〇五〇〇呎

用新式設備，從此海岸到彼海岸之時間，可較廿四小時更減少，兩海濱之飛行，若預定停車十四次，用此機僅停七次。

最近「波因」商用機，是按最純粹之流線形製出，採取收縮起落架式，除艙間絕緣部份及地板外，均全用金屬，

最近證明，在航行方面，有一一〇〇匹馬力之運用，發動機為壓氣華斯潑式，裝於翼之前緣上。

艙位及貨物之陳設

新式之艙間，長廿呎，高六呎，有五隻橙椅置於兩邊，坐位很深，可以斜後調整，兩臂闊廿吋，離開四十吋，在冷天有舒適之熱氣裝置，熱天有冷裝置，大氣流通裝置，燈光及洗盥所之設置，在每個椅位有闊寬的窗戶及絕緣艙位，以隔絕外面之吵聲及大氣狀態。

窗牆外面，包以金屬，半吋處舖一層薄氈及一列三層板，外表全以一層薄氈蒙布，在六十架新式「波因」機中，僅二四七「汗式克里第」是用全三層板製成，每機約用三層板五百平方呎，近者，更圖減少用量，此全視工程師之意志也，將來發動機擬置於翼之前緣，不須接連於機身，此乃在減除雜聲及震動。

冷熱溫度之處理，係外面大氣不計，保持艙內在七十七度之狀態。散熱系統，包括蒸氣爐，置廢氣管旁，氣孔，散熱器，及散熱瓣，熱空氣不經散熱器，直通座位之氣管，對於冷卻之處置則相反，自動蒸氣爐，不與廢氣管連接，使空氣涼後再入飛機。

艙內空氣之供給，每點鐘約為一八〇〇〇立方呎，在頂上有出口，與外來大氣相通，同時每艙位有空氣進入口，可隨乘客之意調整。

內觀光澤舒適，有精細之雕刻，氈毯用純綠色，艙牆用綠帆布，全身外表係銀灰色。——用一噸錳粉製成。

客艙及盥洗室後，有一容積六五立方呎之郵政包裹部，在前有一容積六〇立方呎之郵局另件房，前部郵件，用鉸純置於前上部，便於移放，客艙在機右之門內，最後部之郵件包裹，置機門之右。

門之設置，計在郵件及包裹之載重，不計乘客之載重。此點在空氣易於順序迅速進出，常被視為非常重要之特徵。

駕駛部份及其設置

駕駛部份，在進艙之門內，正適合於駕駛者之需要，就觀察所及，通大氣之設備，甚足於飛機之裝置及航行有實效之幫助，有兩操縱機關，主儀器板上，置有三十五種儀器，及一基礎鑲板，兩路無線電話之收音機及傳音機，裝置於駕駛者之頂上，前駕駛座，在飛行可調整，因駕駛艙離開發動機位於翼之上部，故常不易見駕駛者之身體。

儀器之設置有三類，其功效均為雙用，包括方向旋轉儀及羅盤，其靈覺之高度表，能示升起在百呎單位與千呎單位有同樣之效能，其他有爬高指示器轉灣指示器及地平表示儀。

除上；則有風速表，時鐘，起落架，位置表，大氣壓力表，氣缸內之氣壓表，當氣缸內之氣壓增大時，有多點選擇開關器。兩個靜力壓油規，兩個起動塞，殺車槓杆，電器開關器，飛機操縱器，燈光及電源表，汽油壓表，滑油壓表，電速計及電力計。

當飛機落地時，對於起落架在收藏位置時，所引生之危險，有三種預告之設備，在儀器板上，落地架位置表上有兩個牛眼式之紅燈，當油門關閉，即隨輪子升起，發出光亮，在艙後駕駛者有「克那可」之警笛，俟燈發出光亮時，即鳴以示警。

習慣上，裝大氣管之位置處，有用發動機轉動之抽動機。此便於飛機儀器之裝置，亦為經選擇後為除去阻力與遇凍而變成粗損危險之一種方法，標準夜間飛行之設備，則有航行燈及落地燈置於翼之前緣及降落傘伸展之部。

構造及氣動之特徵

此機置有兩「華斯激」發動機用螺帽裝於翼上，用「波因」環罩及「哈來里頓」式三螺短螺旋槳。

除此；此輸送機構造堅實，為水陸單翼式，硬鋁製之艙壁，機身，大樑，堅實之外殼，罩圍全機，有七四呎長之肱桿式翼，包含翼樑之正方或長方形之鋁合金管，翼肋及光澤之金屬，殼內分五部——中部兩外格板，用螺帽裝翼之後下部發動機座外，翼之後緣翼後下部，前緣及翼尖，可活動裝配，尾翼面積採肱桿式，前樑及後樑用翼助支持在凹入部份，用光澤堅實之金屬包皮。

其特別者，「波因」機後緣採新撲擊式，升降舵及方向舵係設置便於飛行時螺槳前進不等之調整。安定面為不可調整者，其為固定於尋常速度總荷載時維持良好之安定。

起落架收縮於翼腹內，其裝置為甚速之手搖電氣開動，僅需十六秒鐘，即可將其收縮而回復垂直位置，為時可

少於廿秒鐘，起落架爲隔剖式，裝配有油壓吸筒，水力殺車，可同時設置或分別設置，殺車又可採用手搖棘輪機方法。

大低壓力之主輪，軸有十五吋之輪底，每底僅可裝空氣廿五磅，當尾輪裝有一七吋之輪底時，可載空氣三十磅，若尾輪爲完全環絞時，靠機架每邊，可裝置油壓減震器。

汽油箱安置於翼之腹下，其總容量爲二六五加侖，最少可在尋常速度時飛行六六〇哩。

高壓彈力分子，從靜力試驗，可以明析，其主要部份，超過運輸上之要求時，能增加負重，在材料力學有明確之把證。翼之設計在標準負荷時爲三六噸一一〇〇磅。起落架之負重，爲三二噸五五〇磅。

因此機之建造，在於商運，故其特徵，於組合上甚爲經濟，全金屬構造，在於減少扶護及修配，高速及尋常速率，其耗油量甚少，爲明顯之良處，各部設計，均易於互

裝扶護及校正。因全部主要之離折，均可互易。「波四」公司，有精密工具及另件供其使用。如翼斷而尾翼面，起落架門窗地板發動機等等。

主要度量

靜重

八三八五磅

比率負重

二四〇〇磅

翼展

七四呎

翼面(包括副翼)

八三六·一三平方呎

安定面

七三·八平方呎

升降舵面

五八·九平方呎

立尾翅面

一七·六平方呎

升降舵面

二四·一平方呎

副翼面積

六二·六平方呎

發動機總長

五一呎四吋

高度(包括無綫電桅)

一六呎

東京非常災變要務規約(續)

昭和六年六月二十日改訂

吳啓泰

五、避難

關於避難處管理班之運用，避難處之設定，避難者出入之指導，秩序之保持與停宿，及給養事項

第二十四條 警護消防及交通之整理工作，由警察廳主持之。

燈火管束工作由東京市政府主持之。其在市外者即與東京府公署會商決定之。避難工作即由東京府公署主持之。

第二節 工作

第二十五條 工作云者，非常災變時各項建設工程上有關業務之總稱也。

第二十六條 工作分爲左列六股。

一、喬裝掩蔽

軍部設施上之敵機目標地帶上空之喬裝，掩蔽方法要綱之作成及實施事項。

二、建築

避難處、臨時病院、救護處，供給處等之建築設備事項。

三、自來水自來火

自來水自來火斷絕之預防、修補、修復，及水井之增設等緊急設施事項。

四、交通

道路、橋梁與渡船所之保護，修復及新設事項。

五、通訊

通訊設備之保護，修復及緊急通訊設施事項。

六、電氣 已成設備之保護，修復及緊急設施並有關於其他動力事項。

第二十七條 建築交通二項，依照委員會之協定，由東京府公署東京市政府分別主辦之。通訊一項由東京府公署主辦之。

喬裝掩蔽自來水電氣五項，以東京市政府主持爲原則。其涉及市外者即應與東京府公署協商辦理。

第三節 衛生

第二十八條 衛生云者，罹災者之收容，健康之保持，傷病者之治療，及消毒防毒等業務之總稱也。

第二十九條 衛生業務分左列二股。

一、防毒

防毒班之運用，傳染病之預防，消毒，清潔之施行，其他應急防毒之準備，毒氣檢驗等事項。

二、救護

傷病者之收容，應急手術，疾病者之搬運，及病院等有關事項。

第三十條 衛生業務，依照委員會訂辦法，由警察廳東京市政府分別担任之。其涉及市外者則應與東京府公署協辦之。

第三十一條 救護班應將收容所，治療所，病院等之所在，及收容者之姓名等，依次報由委員會宣傳部通告周知。

第四節 配給

第三十二條 配給云者，糧食，飲水，燃料，衣服及其他救恤物品之收集分配上有關業務之總稱也。

第三十三條 配給業務分左列二股。

一、糧食

食料之收受與炊爨，飲水燃料之配辦與送達及是類之分配事項。

二、衣被

衣被與其他雜物之收受及是類之分配送達事項。

第三十四條 配給業務由東京市政府主辦之，其涉及市外者即商同東京府公署協辦之。

第五節 運輸

第三十五條 運輸云者，運送及利用交通事業與統制其用途等一切業務之總稱也。

第三十六條 運輸業務分爲左列五股。

一、火車

對於鐵道部機關車股之交涉，與人員之輸送及物件之管理事項。

二、電車

避難人之運送及其他東京市內外所有電車之利用與統制事項。

三、船舶

避難人之運送，及其他關於物資之搬運等利用船

船事項。

四、飛機

連絡空中之通信及其他有關利用飛機事項。

五、車馬

汽車、人挽車、馬車等等利用及統制事項。

第三十七條 有關火車業務由東京府公署主辦之。

有關電車業務，市內即由東京市政府，市外則由東京府公署主辦之。

有關船舶業務，依照管轄上之規定，由東京府公署或市政府分別主辦之。

有關飛機及車馬業務，則由警察廳主辦之。

第三十八條 凡須請求軍用運輸機關之協助事件，由各股主事呈由委員會轉請東京警備司令部核辦。

第六節 經理

第三十九條 經理云者，物品之購借，受贈，交付，及業務上一切會計事務之總稱也。

第四十條 經理項下業務依照委員會協定之綱領，由關係官公署分別担任，並隨時將辦事情形報告委員會。

但事態緊急不許辦理時，得先臨機處置，於可能範圍以內，儘速追報委員會。

第四章 防護評議會

第四十一條 爲審理各區村鎮防護團之編成及活動起見，各該區村鎮應設置防護評議會。

區防護評議會，以區長爲會長，如係村鎮即以村鎮長爲會長，由各該會長聘請必要人員組成之。

第五章 防護團體

第四十二條 各區各街各村應依照行政區域編成防護團。區防護團得分爲數班。人員過多時得編防護分團，必要上並得將班分爲若干區隊。

各區街村防護團應就市就縣（日本之郡區域約如吾國之縣，而縣區域即如舊日之府，故此處之郡譯作縣，後依此。）編成聯合防護團。

聯合防護團在東京以東京市長爲團長，如在各縣則以相當人員充任之。

第四十三條 一遇非常災變，防護團體應受聯合防護團團長之命配防，指定地段分別担任防務，但有關警防者其行動應遵從駐防軍軍隊，消防警察，長官或憲兵之指導。

第四十四條 防護團體之召集與出動，由防護委員會會長飭由聯合防護團團長令知轄區，區街村防護團長立時執行之。但天災驟發不能待命時，區街村防護團長亦得發令出動。

以上二款，均應將一應要項報告警察署消防署及憲兵官署（以下簡稱關係官署）長官。

第四十五條 非常災變時，從事防護之防護團體人員，應各着用規定制服，其未備者，應擇便於活動之衣服衣之。

防護團體人員，應各纏用腕章，表明所屬團名，以資識別。

第四十六條 防護團員於出動時，不能攜帶治安警察法上明定之軍器爆發品包裹軍械之物件。

第四十七條 區街村防護團團長依據本規約之規定，舉行訓練時，應將訓練之種類場所等，先期報告聯合防護團團長及關係官公署長官。

第四十八條 區街村防護團團長，應於每年三月末日將各防護團體之編成及召集綱要切實決定，報告聯合防護團團長，一面並應通知委員會辦事處及關係官公署。

第四十九條 防護團體之組織、編制、任務、配置及其他事項，查照附錄辦理之。

第五十條 業務上防護各機關相互之關係，查照附表辦理之。

第六章 集會及記錄

第五十一條 值非常之時，防護團體應即遵約開始行動，爲互相聯絡起見，並應規定一定時日就委員會辦事處委員幹事及其他員役集合會議。

第五十二條 各關係官公署及聯合防護團總部以次各分部值非常之時應各備日記簿記錄一切事項。事變終了後並應將左列各項詳晰報告防護委員會辦事處。

- 一、地方上之大概情形。
- 二、行動之經過。
- 三、非常時所採之特別處置。

- 四、關係官員及團體間相互之聯絡與協助情形。
 - 五、所得之效果及多數人民之意旨與所受之援助。
 - 六、值得贊賞之個人及團體之行動與行爲。
 - 七、將來值得注意各事項。
- 第五十三條 東京防護委員會及區街村防護評議會應就前條事項中之必要者分別記錄以備查考。

第七章 附則

第五十四條 本規約自昭和五年（按即民國十九年）九月一日起施行之。

第五十五條 各防護團體應依照本規約與關係官公署協議一切將非常災變上之行動計劃切實規定。

附錄之一

依據東京非常災變要務規約第四十九條規定，防護團體之組織、編制、任務、配置及其他事項如左。

第一 組織

防護團體以在鄉軍人會、男女青年團、街路會（區街會、大字會、）婦人團體、醫界衛生團體、少年團及其他諸關係團體組織之。

第二、區街村防護團之編制及任務。

區街村防護團或防護分團尋常分爲左列九班，但災變之性質原屬非常，其任務較爲閑散之班，應擇宜就關係密切之班加以援助。

一、警務班

以在鄉軍人會員、青年團員、街路會員編成之，担任治安之維持，火災盜竊之豫防，及警護必要物件之保護補助事務。

二、警報班

以在鄉軍人會員、青年團員、街路會員編成之，担任警報、燈火管制之傳達，及實施之補助事務。

三、防火班

以在鄉軍人會員、青年團員、街路會員編成之。担任援助消防署員（在市外則爲救火會）救息火災及防禦事務。

四、交通整理班

以在鄉軍人會員、青年團員、少年團員，並加入其他相宜團員編成之。担任交通之整理，及其他有關交通之援助事務。

五、避難所管理班

以街路會員編成之，担任避難人出入之指引，停宿及其他有關給養之援助事務。

六、工作班

以具有技術腦筋之人員編成之。担任各項建設與電氣、自來水火、通信、交通、光線等緊急修理及其他需要之操作事務。

七、防毒班

以醫界衛生團體人員，在鄉軍人會員青年團員編成之。担任消毒清潔之施行及防止空中播毒之工

作事務。

八、救護班

以醫界衛生團員、婦人團員、女子青年團員等編成之，担任傷病者之救護事務。

九、配給班

以在鄉軍人會員、男女青年團員、街路會員、婦人團員編成之，担任各項物資之配給事務。

第三、配置

聯合防護團總部在東京市應設於東京市政府內，在縣則應設於適宜之學校等處。

區街村防護團或分團團部應設於當該區政府或適宜之學校等處。

各班班部應顧及管轄防護分團之聯絡，設於同一地域內適宜處所。

第四、其他

一、聯合防護團長，應將其團部充當人員，於每年一月二十日以前，通知所屬區街村防護團長，各該

區街村防護團長應將加入各該充當人員於一月末日以前通知所屬各班長，如應由分團長轉知者則

送由各該分團長轉達之。

二、各班長接到前項通知後，應將該項充當人員分別決定之，如應由分團長轉送者于二月二十日以前

送由防護分團長報告區街村防護團長，各該團長則於二月末日以前將聯合防護團總部要員報告聯合防護團團長。

三、聯合防護團長依據前項報告，應即將次年度之担当事項分別決定（以四月一日為年度開始日）於三月十日以前通告所屬區街村防護團長，各該團長

即將其團部要員分別決定，如須由分團長轉告者一併送由防護分團長於三月二十日以前通告所屬

各班長，各班長再將各該班要員予以決定，於三月末日以前通告担当人本身。

四、聯合防護團總部及區街村防護團或分團團部要員中發生異動時，各班班長應立即報告適宜處理之。

附錄之二

第一章 東京市聯合防護團

第一條 本團設總部於東京市政府教育局社會教育課內。

第二條 本團以各區防護團組織之。

第三條 本團掌左列事務。

一、關於非常災變時區防護團之動員指揮事項。

一、關於各區防護團之相互連絡統制事項。

一、關於各區防護團之指導教養事項。

一、關於其他非常災變事務與常時準備事項。

第四條 本團設左開人員

團長、副團長、參事、幹事。

第五條 團長由東京市長，副團長則由市府助理長官充任

之。

團長代表本團統轄本團及區防護團而指揮之，副團長

負輔佐團長之責。

第六條 參事以現任之局長充任之，以備團長之諮詢。

參事之為教育局長者掌理常務。

第七條 幹事以現任之教育局社會教育課長充任之，承長官之命處理事務。

第八條 為進行本團之工作及奉答團長之諮詢起見，應設協議會。

第九條 協議會以團長、副團長、參事、幹事及各區防護團長組織之。

第十條 本團書記人員以現任之社會教育課員充任之。書記承幹事之命担当一切事務。

第二章 區防護團

第十一條 遵照非常災變要務規約(以下簡稱要務規約)第四十二條之規定，各區編成防護團，以在任之區長充任防護團長。

第十二條 區防護團長承聯合防護團長之指揮掌理團務。

第十三條 為統轄區防護團並使與聯合防護團發生聯絡起見，區公署內設左列各股。

庶務股 會計股 警防股 工作股 衛生股 配給股 庶務股分掌有關庶務事項。

會計股分掌有關會計事項。

警防股分掌有關警護、防火、警報、交通整理、避難所之管理事項。

工作股分掌有關工作事項。

衛生股分掌有關防毒救護事項。

配給股分掌有關配給事項。

第十四條 各股得由區防護團長任用主任及職員。

第十五條 區防護團編成之標準約舉如左。

一、區之廣狹 應視組織防護團團體之分布狀況與人員之數額，組織數個防護分團。

二、防護分團應以小學校之走讀區域為中心，並顧及關係官公署之連絡，而定其範圍，冠以小學校之名稱，(例如「麴町區防護團某路分團」「麴町區防護團富士見分團」等)。

三、對於特別地域應酌量情形以適宜方法組織分團。

四、依照要務規約附錄之一第二項之規定，分分團為九班。

五、前項各種分團依照要務規約附錄之一第二項「區防護團之編成及任務」任用需要人員。

第十六條 前條之分團應設分團長一名，副分團長若干名，每班設班長一名副班長若干名，分團長班長應將所屬分團及各班統轄指揮之。

第十七條 區防護團長，分團長及班長應依照要務規約附錄將應行通知報告之件切實辦理。

第三章 區防護評議會

茲釐定東京非常災變要務規約第四章防護評議會之實施規程如左。

第十八條 為達到要務規約第四十一條之目的起見，規定區防護評議員之處理事項如左。

一、關於當該區(以下簡稱區)防護團之組織編成事項

- 一、關於區防護團之準備及贊助活動事項。
- 一、關於區防護團之經費預算事項。
- 一、關於區防護團之研究調查事項。
- 一、其他認為必要事項。

區防護評議會之辦事處，應設於區公署內。

第十九條 依照要務規約第四十一條之規定，區防護評議會之評議員以左開人員充之。

- 區會代表 警察署代表 憲兵分隊代表 消防署代表
- 區小學校代表 在鄉軍人會代表 青年團代表 女子青年團代表 馬路聯合會代表 各項委員代表 婦人團體代表 醫事衛生團體代表 少年團代表 其他認為必要人員

第二十條 評議會設會長一名，副會長一名，常務評議員若干名。

第二十一條 評議會會長總理一切會務。

第二十二條 副會長得由會長推選，輔佐會長，會長事故時代理會長之職務。

第二十三條 常務評議員得組織常務評議員會，必要時並得代評議會審議一切。

第二十四條 評議會為處理事務起見，設幹事書記各若干名。

第二十五條 幹事以區公署人員充之，依照會長之意旨處理會務。

第二十六條 書記以區公署人員充之，由會長指定擔任實務。

第二十七條 評議會會長必要時得召集評議會。

第二十八條 評議員事故時得派克代其職之員為代表出席

評議會。

防護各機關業務分担一覽表

委員會	關係官公署		區(街)防護(分)團	
	設	計	部	部
警務股	(警)	(市)	警	警
燈火管制股	(警)	(市)	防	防
消防股	(警)	(市)	防	防
交通整理股	(警)	(市)	防	防
避難所管理股	(警)	(市)	防	防
建築股	(市)	(市)	工	工
自來水火股	(市)	(市)	工	工
交通股	(市)	(市)	工	工
通信股	(市)	(市)	工	工
電氣股	(市)	(市)	工	工
消毒股	(警)	(市)	防	防
救護股	(警)	(市)	防	防
食糧股	(市)	(市)	配	配
被服股	(市)	(市)	配	配
火車股	(市)	(市)	運	運
電車股	(市)	(市)	運	運
船舶股	(市)	(市)	運	運
飛機股	(警)	(市)	輸	輸
車馬股	(警)	(市)	輸	輸

一、表中之警係警察廳，府係東京府，市係東京市政府。

二、表中括弧內表明字樣，在委員會欄內者係應派部主任之機關，在關係官公署欄內者係應派分主任之機關。

日本資本主義獨占化的危機

汪洪法

一、各企業合同機運的濃厚

日本在歐戰後的財界反動以來，官民營業合同的傾向甚濃，尤其當茲世界經濟恐慌期中，其最近的企業合同論，至帶着現實性而展開。洋紙業已實現了三大公司的合同，其他製鐵業，電氣事業，電車業，海運業，造船業諸部門合同的機運亦漸高。這企業的合同傾向，大體看來，是產業合理化運動最後的結果。

日本的合理化運動，大概是金融恐慌以後的現象。這種合理化並不是以能率增進，價值低下為意義，而是限於企業的內部關係，為今日國民經濟的規模中資本主義更生運動的合理化。這種新合理化運動的中心點，係在於企業統制，而依實現同業者間的統制排除無計劃的競爭。一方制止市價的急落，同時他方設法提高市價努力阻止利潤的低下。於是日本的商工省設臨時產業合理化局為獎勵機關，任命三井，三菱，古河等的大財閥為最高顧問，籍以幹旋企業統制。到昭和六年（即一九三一年）發布了產業統制法。該法獎勵諸產業的加爾推化，更進亦能以國家的權力作成獨占體，為世界資本主義國家中範圍最廣的加爾推助成法。這樣合理化局與統制法，皆因合理化的目的出現了。

這種情勢，即在成長期中為資本主義原理之自由競爭

的信條，就完全被破棄了。在合理化的標題下，資本家們向着獨占體的結成，輿論抱着獨占化的熱烈希望，政府用法律的力量，獎勵了企業獨占的實現。

雖然最近日本的諸產業各部門的結束力有強弱之差，其結果皆形成加爾推或托辣斯的獨占。故金融恐慌以後最近三四年間日本資本主義的獨占，已達到不弱於美德的高度獨占資本主義時代。

日本的產業合理化運動，使諸產業部門組織加爾推收了運動的成果。加爾推自身是一種獨占，但其獨占力仍不十分充足，同業者間依然有顯明的及潛伏的競爭存在。尤其不良工場的閉鎖，或設備的共用，技術的合理化，只依加爾推是不能滿足的達到。如欲對於市場握着決定的支配力，在企業內部徹底的實行技術的合理化，那不進到為獨占完成形態的企業合同是無效的。於是政府儘量的獎勵企業合同。例如對於製鐵業造船業，電氣業幹旋三大合同即是。政府也許欲依企業合同的徹底合理化，節省生產費，減低物價，以利於消費者。資本家們雖亦想到技術上或生產部面的合理化。但是他們的第一個念頭是欲依獨占握着市場的支配力以期獨占利潤。例如最近成立的製紙大合同，竟有占製紙業中供給額七、八成的托辣斯存在，故市價的決定全然由托辣斯的專意所支配。由資本家的立場來說，那依企業合同實現完全獨占，是把事業置於絕對安全地

位的關係。但是向着這托辣斯考慮消費者的立場，努力生產部而技術的合理化，依價值低下要求減低販賣價格，恐怕只等於沒有效果的空言。托辣斯的目的，是依掌握市場支配權以獲得獨占利潤。大戰後保護助長諸產業獨占化的德意志，現在因獨占企業的暴威，成爲了破產的狀態。現在日本亦有這獨占的傾向。故長惱於產業界無統制的日本，而今却至苦於獨占企業暴威的時代了。

一一、主要諸產業獨占的形成

日本產業的獨占化，最近已成普遍的傾向。不過這種傾向實現於經濟恐慌期中，是以犧牲多數小資本家，而完成資本猛烈的集中。即是表現出第二級的所有者受第一級的所有者驅逐，資本勢力的增大，大量小所有者的沒落，勞動者的極端貧困化等。可是資本集中是與資本主義獨占性的大小成正比例，所以我們如知道日本產業獨占化的情形，就可了解日本社會經濟的環境。

(1) 製紙業的狀態：最近數年日本的王子，富士，樺工三個洋紙業公司的合併成立了。這洋紙業的統一，是日本產業界出現了空前巨大而完全的獨占體。現將其托辣斯的規模略記之。

資本構成上洋紙業的獨占(資本金單位千元)

公稱資本	實收資本
王子 壹、九六	四、六三
富士 七、七〇	五、九五
樺工 七〇、〇〇	五、六七

合計 三三、六六 二六、三五

資產狀態

	王子	富士	樺工
固定資本	五、二六	九、八四	六、七三
流動資本	六、六三	五、九三	四、八三
計	一四、七〇	一五、五二	一一、五六

負債狀態

	王子	富士	樺工
內部負債	七、二〇	七、三三	五、六七
外部負債	七、三〇	六、七〇	五、九〇
計	一四、五〇	一四、〇三	一一、五七

最近該三公司的資本構成如上。在合同之後，實收資本，基於合併比率，樺工與富士減去一部分資金爲一六一、二三五千元，運用總資產爲四一四、〇五〇千元，外部負債爲二〇六、九三〇千元，內部負責爲一九七、八七三千元。

該三合同公司占洋紙總供給量中的比率，依昭和六年(一九三一年)末的數字，那洋紙總生產額爲一、三三〇、五八四噸，內中王子出產三九一、四五五，富士爲四八七、四二四，樺士爲二六九、五八九三公司合計爲一、一四八、四六七。而三公司對於全體的比份爲百分之八七。合同公司占有洋紙總供給額約有九成。這種獨占體的強弱如何，自然可知矣。不僅洋紙的供給額爲合同公司所獨占，其原料亦爲該三公司所獨占。即是原料供給地只有北海道與樺太二地方。可是最重的樺太森林幾獨占其優良區域

的全部。先年片倉縣的今井伍介，故堤清六等人爲着人造絲的製造，請求分得樺太的木材，但此舉因洋紙三公司猛烈的反對運動，竟以資金困難而解消。依此一例，那其製品在市場具有獨占支配力的洋紙托辣斯，同時亦是原料獨占者，由此可以知道洋紙獨占是非常鞏固。洋紙生產者除此三公司以外，尙有加盟聯合會者六公司，再有其他弱小企業爲三十餘公司。而這等公司採用的原料不是輸入品，即由王子，樺工的二公司購買。但是最近因匯兌關係下落，輸入原料此時完全絕望。於是羣小製紙業者，今後只有由合同新公司購買原料。這樣製紙托辣斯不只對於消費者，就是對於多數同業者與競爭者亦握着生死權的。

三公司大合同後的洋紙界怎樣呢？是以完全獨占的威力，頗增加了公司利益。介紹合併的池田、結城二人，雖力戒托辣斯的橫暴，以消費者的利益爲本位進勸於新公司。可是依洋紙托辣斯合同後如次重要的理由，即可知其利益的急增。

(一) 冗費的節約：縱不特別提高紙價，而每年五百萬元左右的利益增加，是絕對能實現的。在三、四年前發生合同問題的時候，三公司的首腦者間即調查停止競爭後能夠節約多少冗費。這時達到一年將節約四、五百萬元確實的結論，關於此，現在並未變動。設如稍加注意每年即可得一千萬元的利益。

(二) 技術的合理化：合同的結果，能徹底的實行生產部面的合理化。最近各公司雖整理一二個非能率工場，但在合同後更徹底的實行閉鎖不良工場，加緊優良工場的工

作。

在工場的整理外，依製品的整理，亦能得到大的利益。如富士的圖表紙，王子的雷士紙，從來皆爲各公司的特產品，是有極良的成績。還有依工場的性與需要，分布地理的狀況，適宜的按配製品種類等等的利益亦很大。

(三) 需給調節的容易：限制生產協定，雖在某種程度下行供給調節，但因爲競爭公司併立，是有供給過剩之虞，合同是極容易使達需給的調節。尤其洋紙不況的一重要原因，是大戰後各公司競爭的擴張設備。因此全體中是有半分的無益設備。雖知道陷於設備過剩的困難，但在競爭狀態之下，爲着免去落伍，不得已實行擴張。已經存在的固無辦法，而新增加不活動設備的愚笨事體，在合同後就完全消滅。

(四) 金融上的便益：依合同公司的信用增加，金融上受着很多的便益。

(五) 確保市場支配權：如前述洋紙供給量約九成爲新托辣斯所占有，故對於市價確保了決定的支配力。這中間的問題是視消費者與論對於托辣斯暴利的牽制力如何。可是如前述托辣斯本質上消費者方面的對抗力極弱，而新公司的利益源泉，第一是握着市價支配力。

(六) 製鐵業合同的趨勢：製鐵大合同的計劃爲期甚久。在日本大正九年(民國八年)的財界反動直後，這種理想已爲識者所注重。到昭和五年(一九三〇年)濱口內閣成立後，商務大臣首先在產業合理化的旗下，立着鐵道大合同的方法，但是因爲各公司間的利害關係，結果雖構成理想

案，可是終未能解決而流產。隨後犬養內閣時的前田商相，因其多方考慮的性格，未加着手，到合理局顧問中島男出面，問題又現實化。直到現在關於製鐵合同，生出種種方法。不過問題之過轉是以下列數案為中心而演進。

第一案，為日滿大合同計劃。是八幡製鐵所及民間的鋼鐵業十數個公司的合同。即是日本製鐵所，輪西製鐵，釜石鑛山，日本鋼管，東京鋼材，富士製鋼，大阪製鐵，東洋製鐵，九州製鋼，東海鋼業，三菱鐵之外，加上滿洲的鞍山製鐵所，本溪湖煤鐵公司等。

第二案為日本國內合同計劃。如第一案除去滿洲二公司，欲合同內地與朝鮮的官民各公司。

第三案為銑鐵合同計劃，隔斷鋼材公司只欲集合國內銑鐵企業的計劃，即是以製鐵所為中心合併三菱製鐵，釜石鑛山，東洋製鐵，輪西製鐵，九州製鋼各公司。但是製鋼公司欲自發的參加合同當然亦是歡迎的。

第四案為關東三公司合同計劃，這是欲使在同一資本系統下的日本鋼管，富士製鋼，淺野造船製鐵部等公司合同計劃。

以上四案之中，除第四案，餘皆由商工部方面積極的進行。其合同形式有如次的三種。

(1) 國家收買案：以交還公債或公債財源購買民間各公司，使之合同於製鐵所。

(2) 民營案：把製鐵所委於以現在鐵鋼關係各財閥為中心的民間企業家。

(3) 半官半民營案：官民各各出資組成官民共同的公

司。但是政府方面只將製鐵所專委於民間經營。

此三種形體中，以半官半民案為第一個合同形式。

(3) 電氣事業的統制：電氣事業的合同，在大正末期的三四年間行之特盛。大概日本的電氣事業全國約達一千個企業。到昭和四年(一九二九年)夏季為止，合併統制之數達於五百以上。特別如東京電燈直接間接合同九十三個。但是各巨大電力公司之下有很多的支配公司。當時的全內容，有如次的形式。

公司數 公稱資本 自家發電力

百萬元 (千KW)

東京電力及同系 一〇 五九五 七四七

東邦電力及同系 一〇 二五二 三四五

大同電力及同系 一三 三二五 三八五

日電及同系 四 一四四 二八七

宇電及同系 六 一五六 三〇一

九州水電及同系 三 一〇一 一一七

除去九州水電之外，所謂五大電力及其系統下公司的電力，對於日本全國的電力事業，是占有其發電力的百分之七〇。其後這種企業合同更著的盛行。

電氣事業的合同及統制，依政府的意圖而活動的，是大正十五年以後的事體。即是電力販賣戰漸漸激化的結果，其統制問題，至為政府，政黨，營業者之間所議論。遞信部有鑑於此，遂組織官民合同的「電氣事業調查準備委員會」。該委員會的任務，是對於(一)水利權的統一，(二)配電幹線統一(三)周波數的統一(四)供給區域(五)制

定電價的方法(六)水力發電所的共有共用等基本調查。隨着此調查的進行，新飛出(一)國有論(二)官半民營論(三)照現狀的統制論。該委員會雖未達到最終的目的，但是這種情形繼續到現在，各方面合同的情勢，已經日漸增加其可能性。在最近的將來日本的電氣事業界，是將形成完全的獨占。

(4)鐵道當局之意圖的統制：日本私有鐵道的合同問題，最近在東京與大阪發生了。但是追溯此問題發生之初，並不能以今日為私鐵合同的最盛期。不過最近有幾件私有鐵道統制的大事實罷了。例如最近數年的統制成績，大概有如次的情勢。

- A 兵庫電軌及神姬電鐵，是昭和元年(一九二五年)因宇治川電氣獲得新電力販賣地域而合併，不一定是因所謂私有鐵道統制之目的出發的。可是依將此兩者合併於宇治電鐵，致其以前分別存在的兵庫電軌(兵庫—明石間)與神姬電鐵(明石—口路間)，於資本及技術上，皆達到了受統制為一路鐵道的目的。
- B 大阪電軌的合併小私有鐵道：大阪電，軌因完成

傍系參宮快車路線，遂於昭和二年合併長谷鐵道，於昭和三年合併了伊賀電鐵的二小私有鐵道。

C 京阪電鐵的合併琵琶鐵道：是京阪電鐵於昭和三年合併琵琶湖鐵道汽船而統制了從來自京都至大津線與湖西的路線。

D 九水鐵道的整理，九水水力電氣於昭和三年把北築軌道分開讓於北九州鐵道，更於次年統一福岡市內的電氣軌道與北築線的殘部而創立了博多電氣軌道。

E 名岐鐵道的合併，名岐鐵道(舊名古屋鐵道)於昭和三年合併了城北電軌與尾北鐵道，於昭和五年又合併美濃電軌統制了此地方一帶的路線。

F 京阪與新京阪的合併：京阪電鐵於昭和五年合併了傍系新京阪鐵道的大鐵軌。

對於以上既設的私有鐵道之合併統一，亦實行未開業路線的合併。例如昭和五年與六年依東京地方京成電軌的築波高速電鐵的合併，及山手快車綫和澁谷快車電鐵的合併，致有東京郊外鐵道的出現即是。

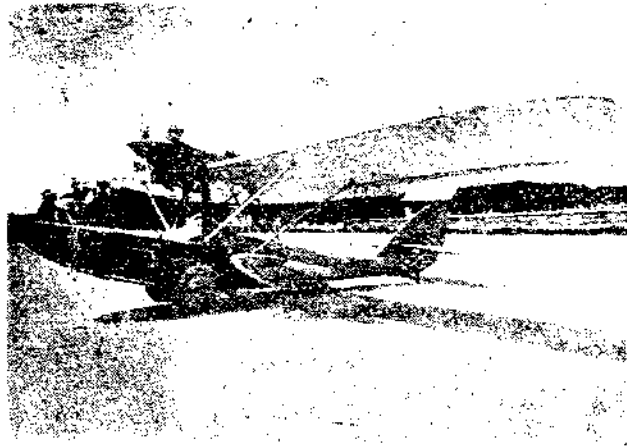
(未完)

蘇俄航空珍聞

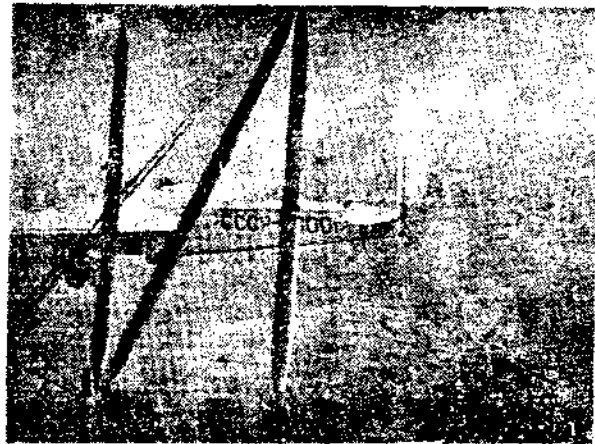
太平洋風雲緊張中主角之一，蘇維埃聯邦政府，其整軍頓武之積極，蓄志於將來戰爭中縱橫一世，其於第二次五年產業計劃之中，特別深切重視，而努力擴充航空事業也。現在蘇俄全境，已滿佈航空網。參觀一九三一年之航空成績，輸送旅客數計二萬三千人，輸送貨物數計二十萬六千四百瓦，輸送郵政量計十四萬三千八百瓦，並在莫斯科京城設立一完備蘇俄中央航空物理研究所，舉行大規模

之種種實驗。於是航空器製造方面，遂有逐漸驚人之發明及創造，各種全金屬飛機之構造，亦復層出不窮。近來向國外購置航空器材事件。亦日形減少，且可與列強並駕齊驅。至於蘇俄空軍概況，空軍週刊中已發表論文多篇，玲琅滿目，洋洋千言，美不勝收。茲特關於蘇俄航空情況照相數幀刊出，藉供同志間參攷云云。

啓泰



蘇俄產百馬力練習用水陸兩棲飛行艇



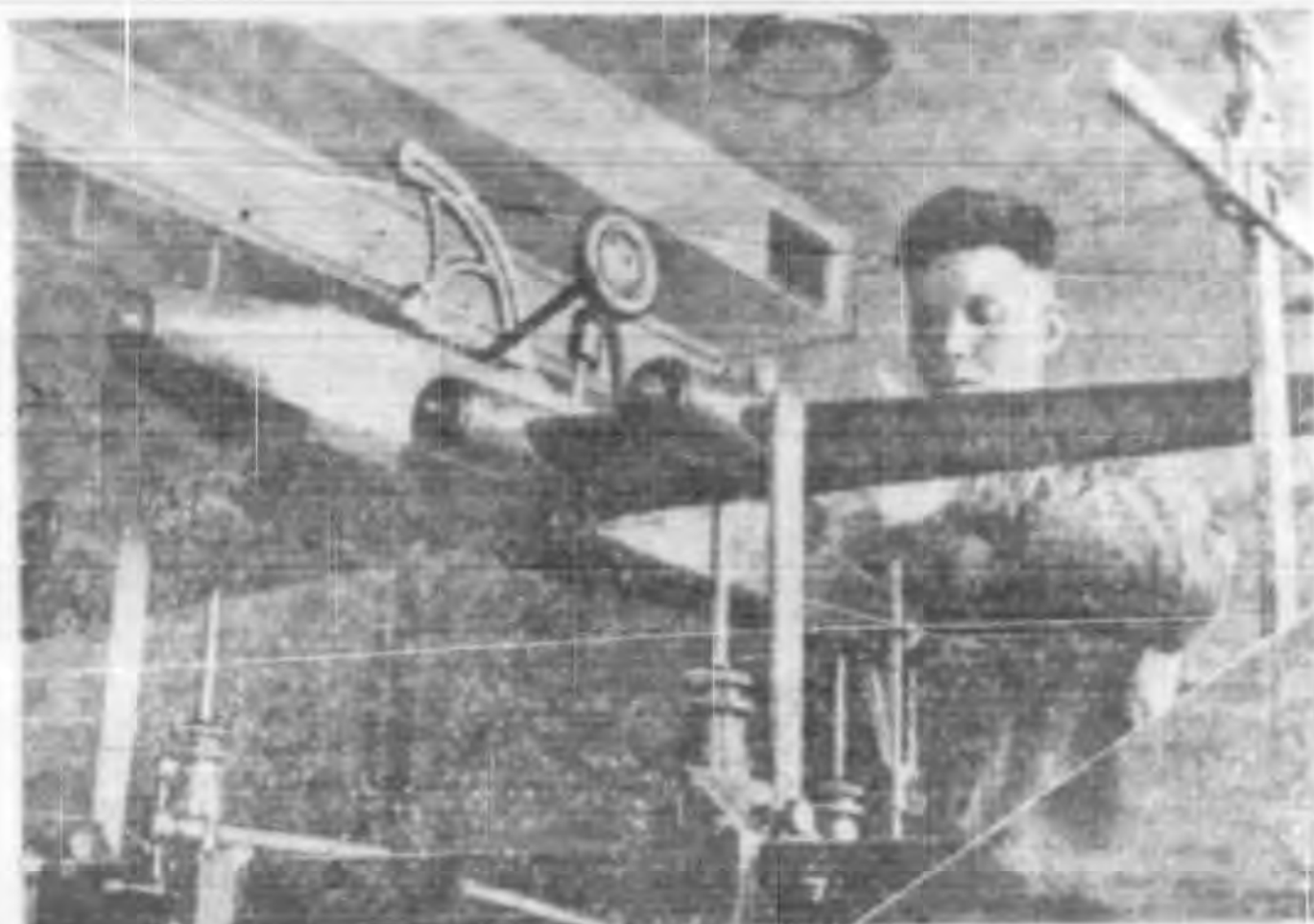
莫斯科航空線蘇俄最大之A.N.T.輸送機



蘇俄航空線通用單發動機輸送飛機可載八人



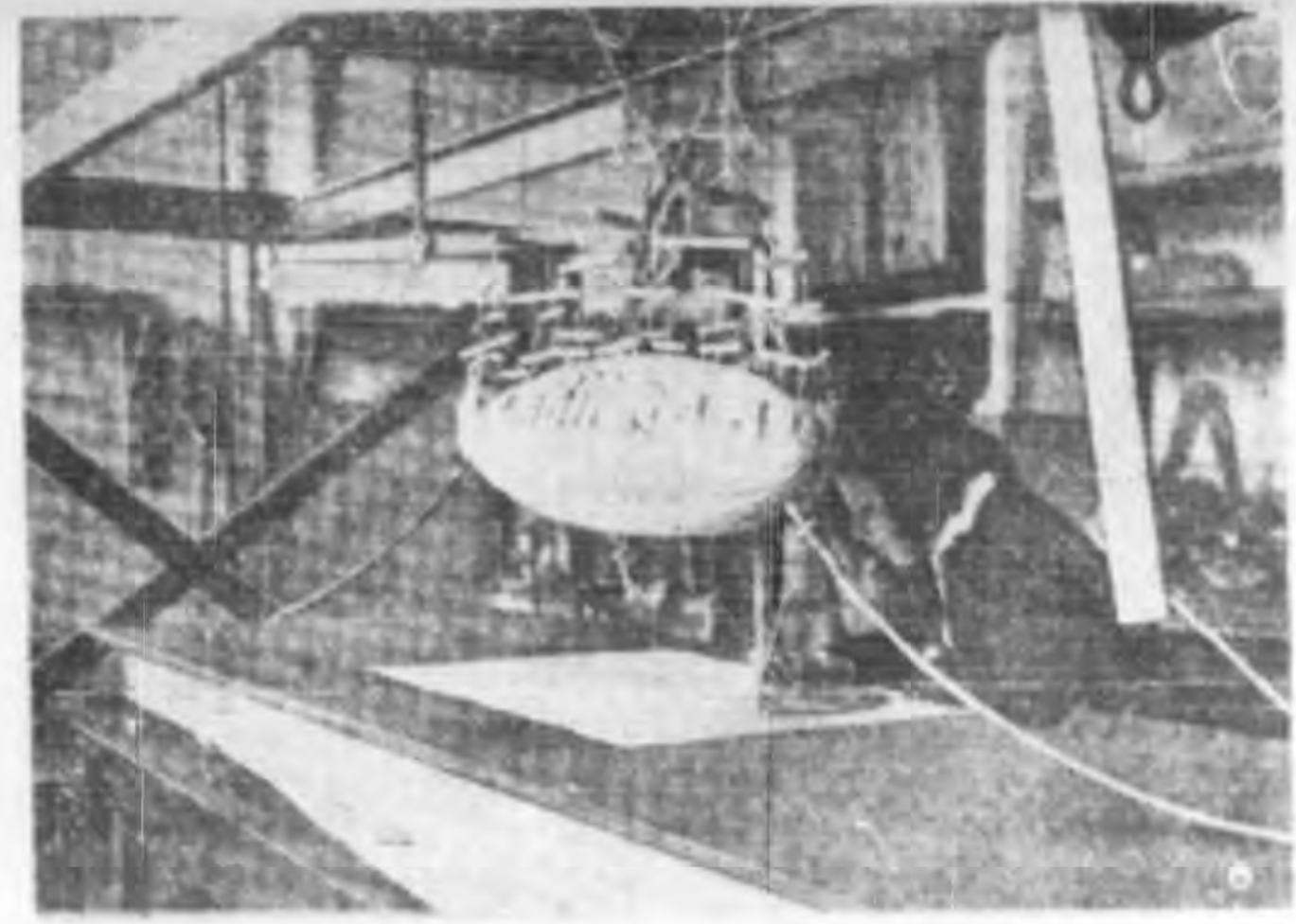
A.N. T.九型輸送機裝置羅姆二百三十馬力發動機三架



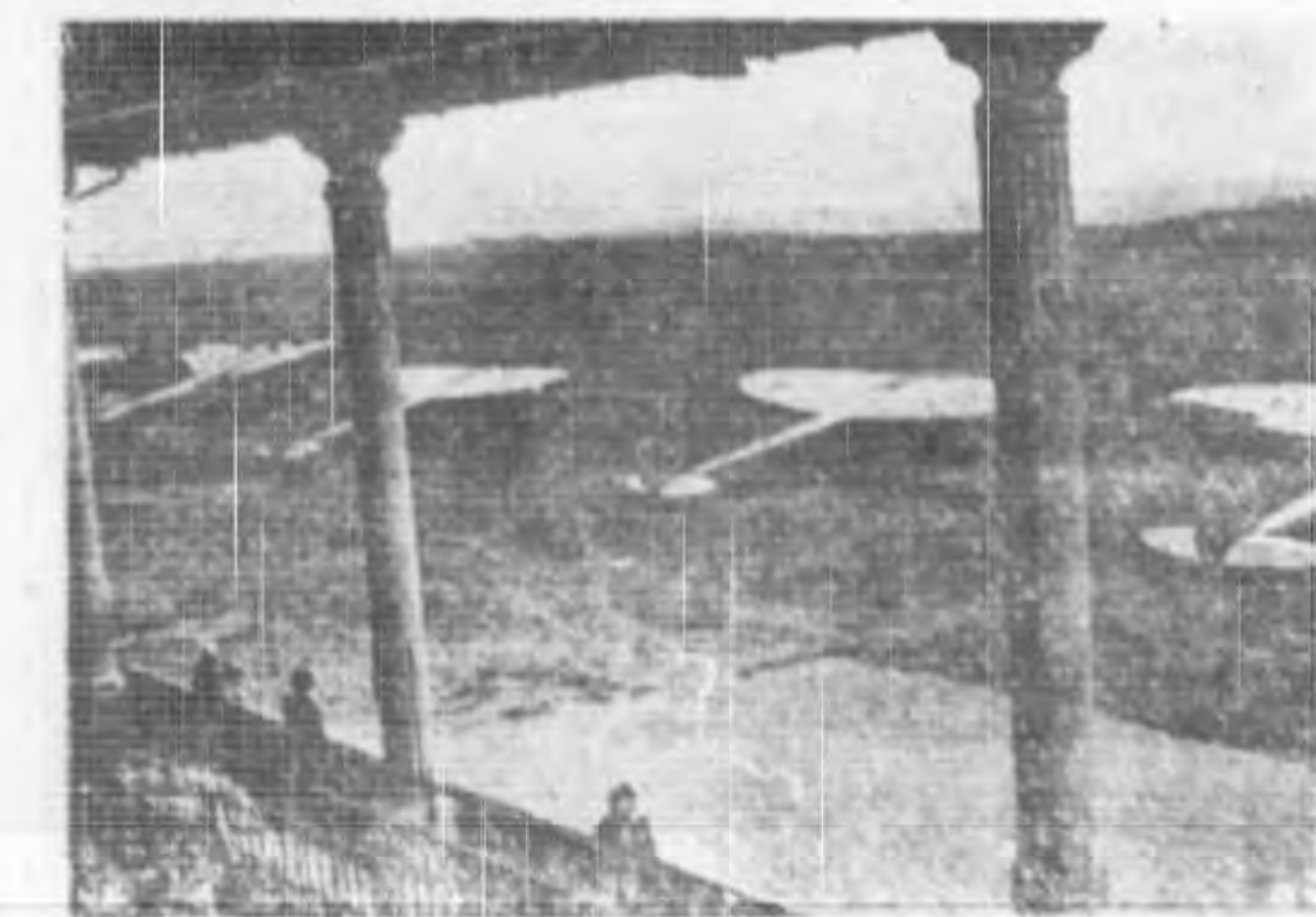
莫斯科蘇俄中央航空物理研究所之風洞天秤室



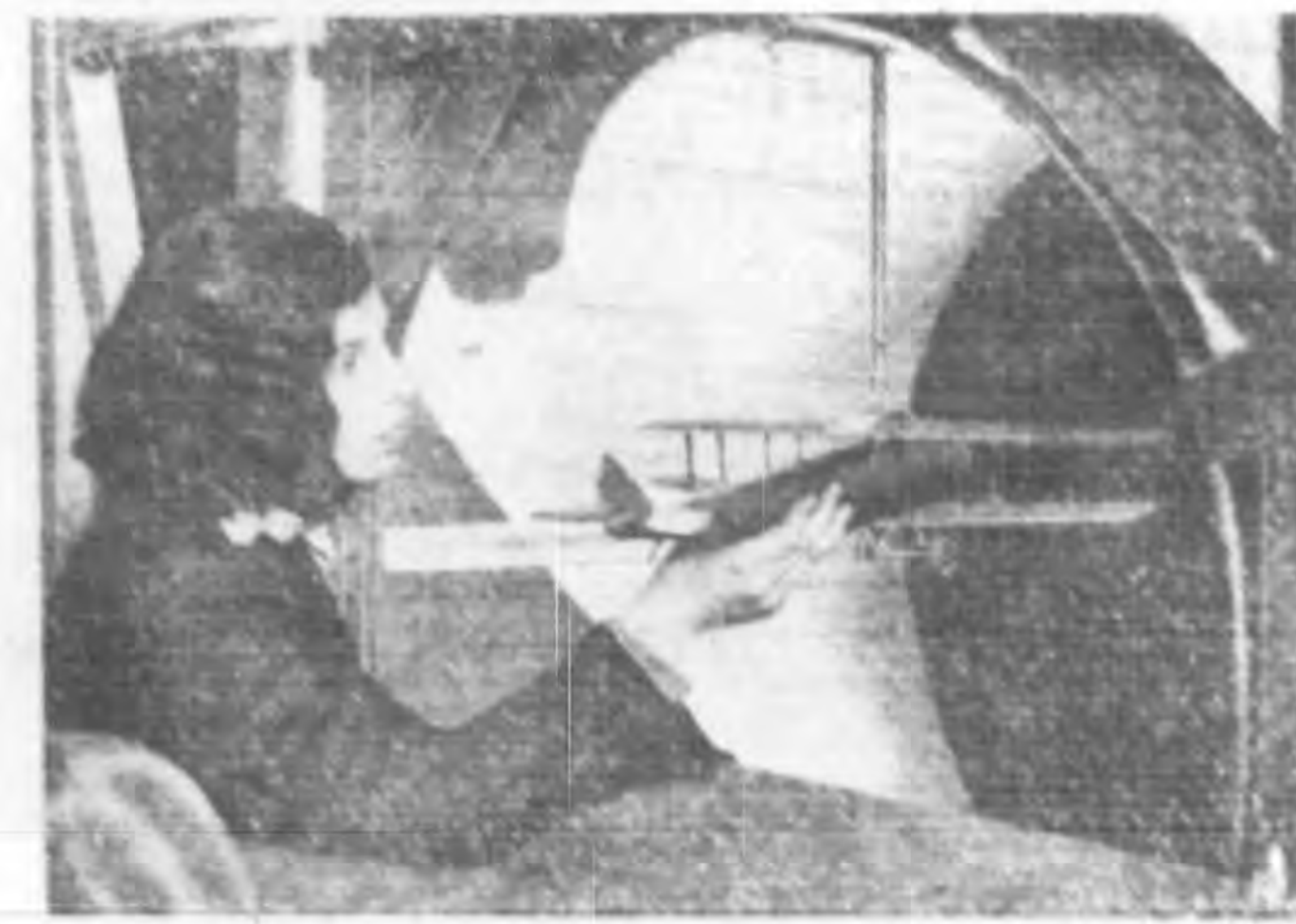
單發動機飛機可捲載四人



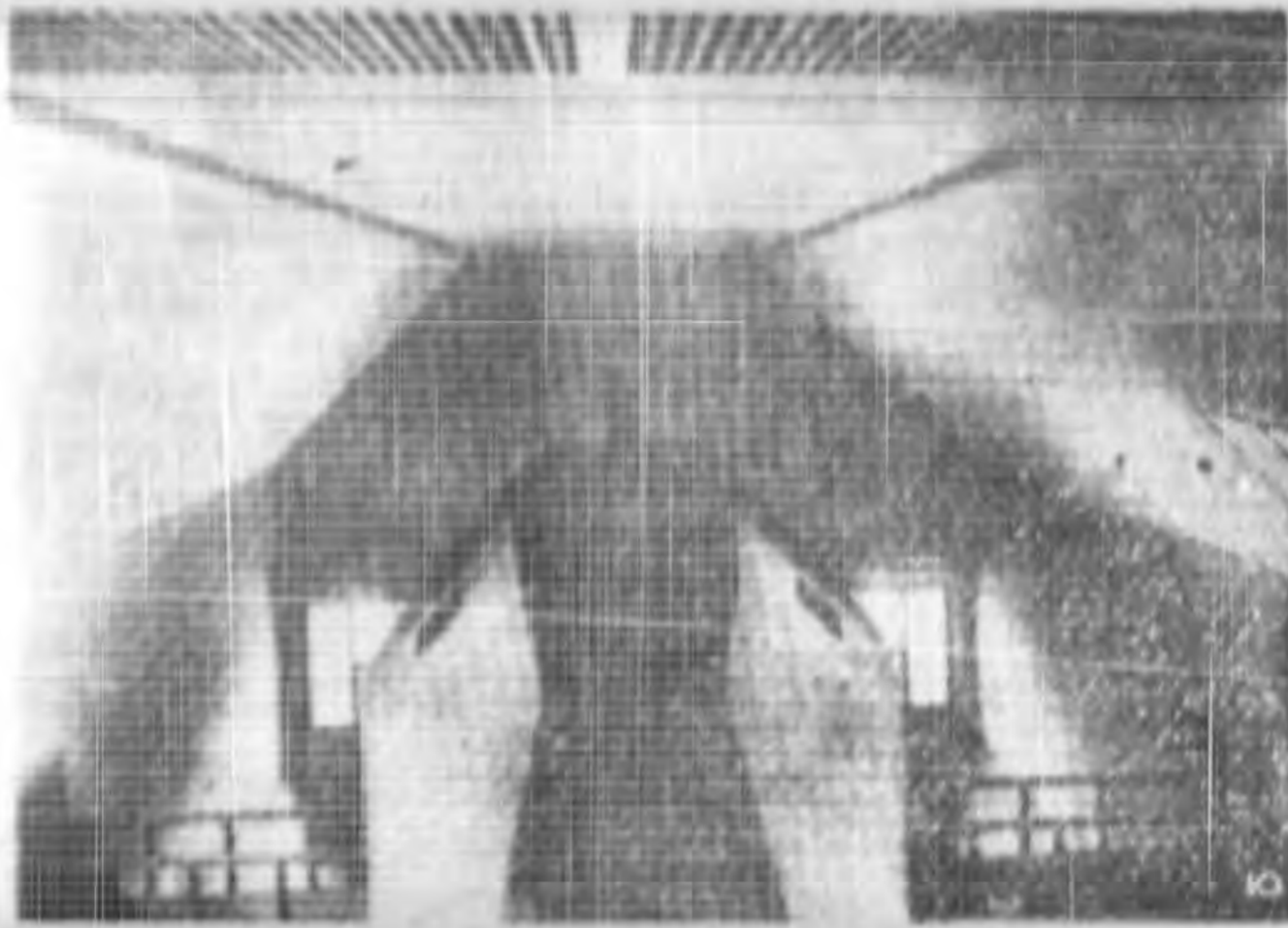
蘇俄中央航空物理研究所之飛船實驗室氣囊實驗



蘇俄赫爾可夫航空站K5 輸送機出發命中



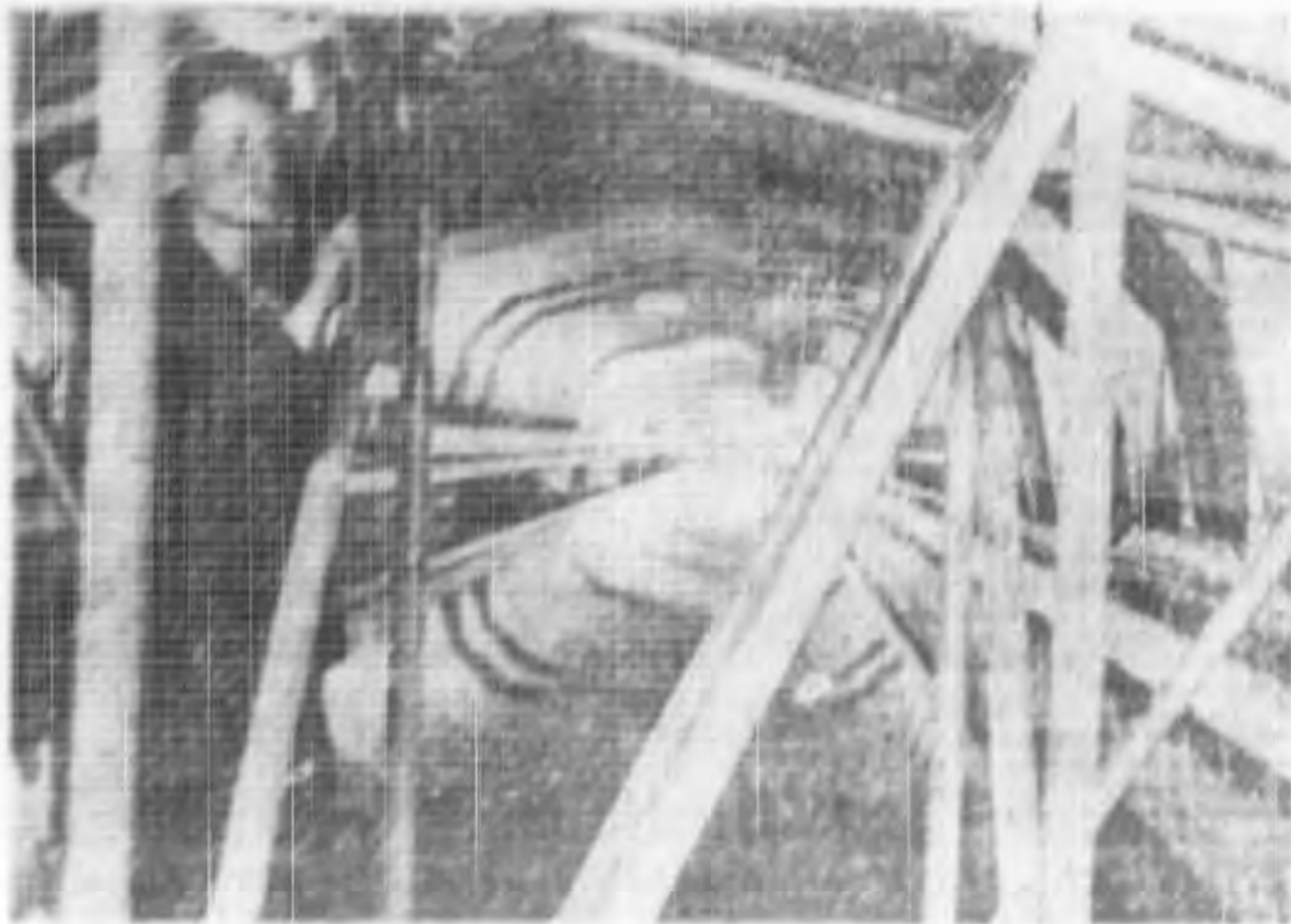
蘇俄中央航空物理研究所女學生試驗模型飛機熱



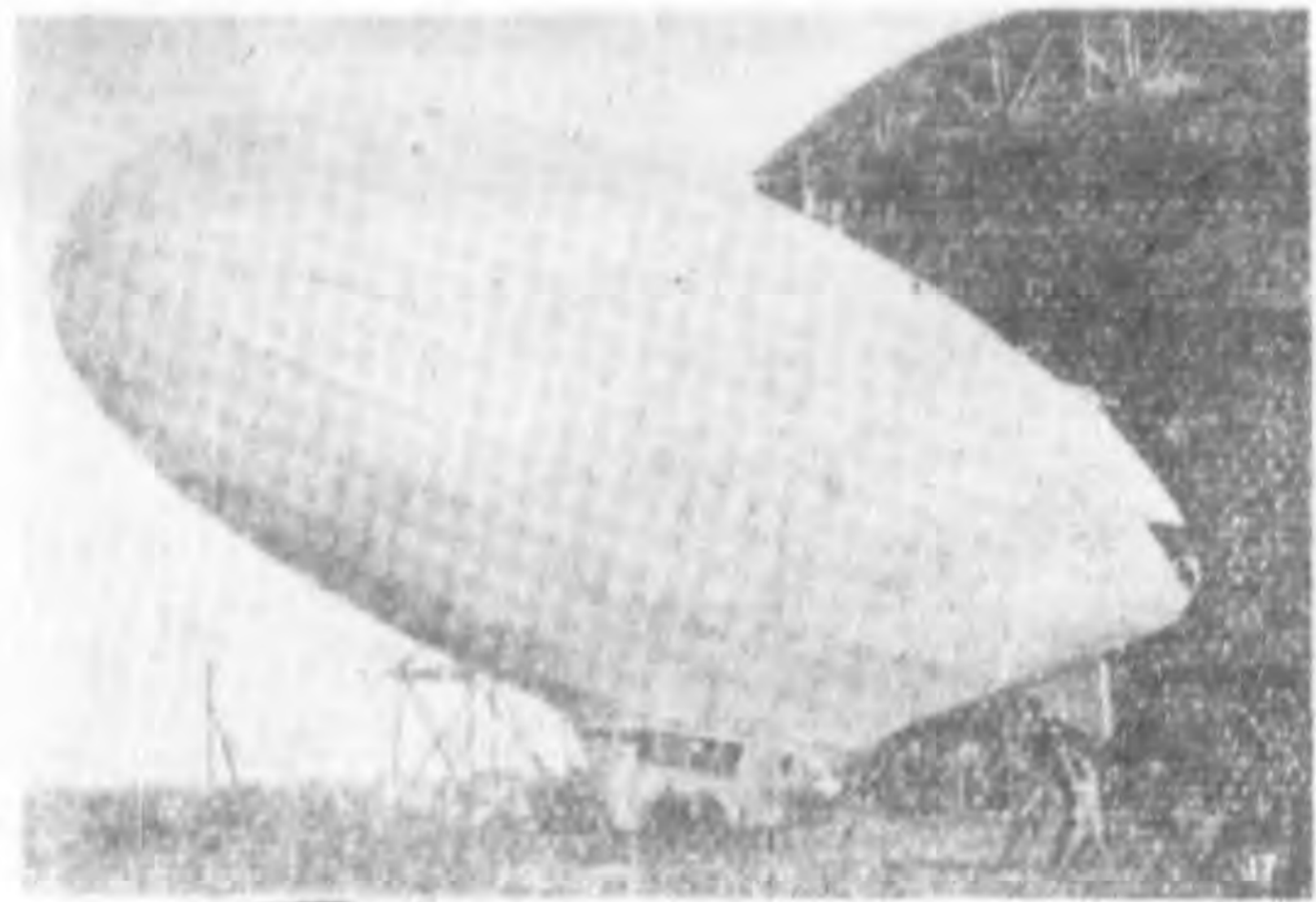
蘇俄中央航空物理研究所之大風
洞室實物飛機試驗



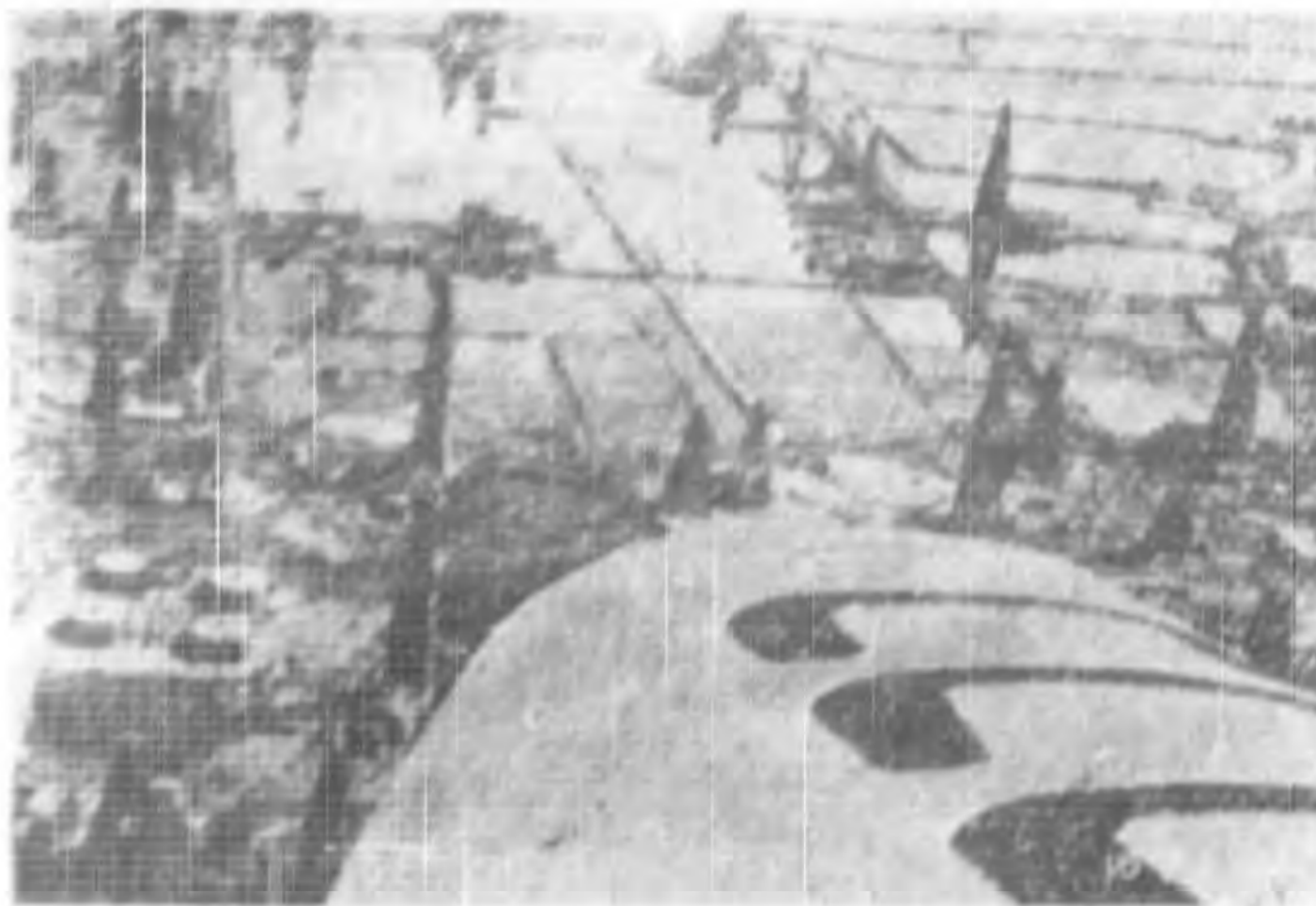
鄉間五千餘農民盛大歡迎輸送機之
景况



蘇俄中央航空物理研究所發動機
實驗室之內部



蘇俄飛機事業長足進步同時努力飛
船事業



蘇俄航空線上解斯啤海岸油田之
情形



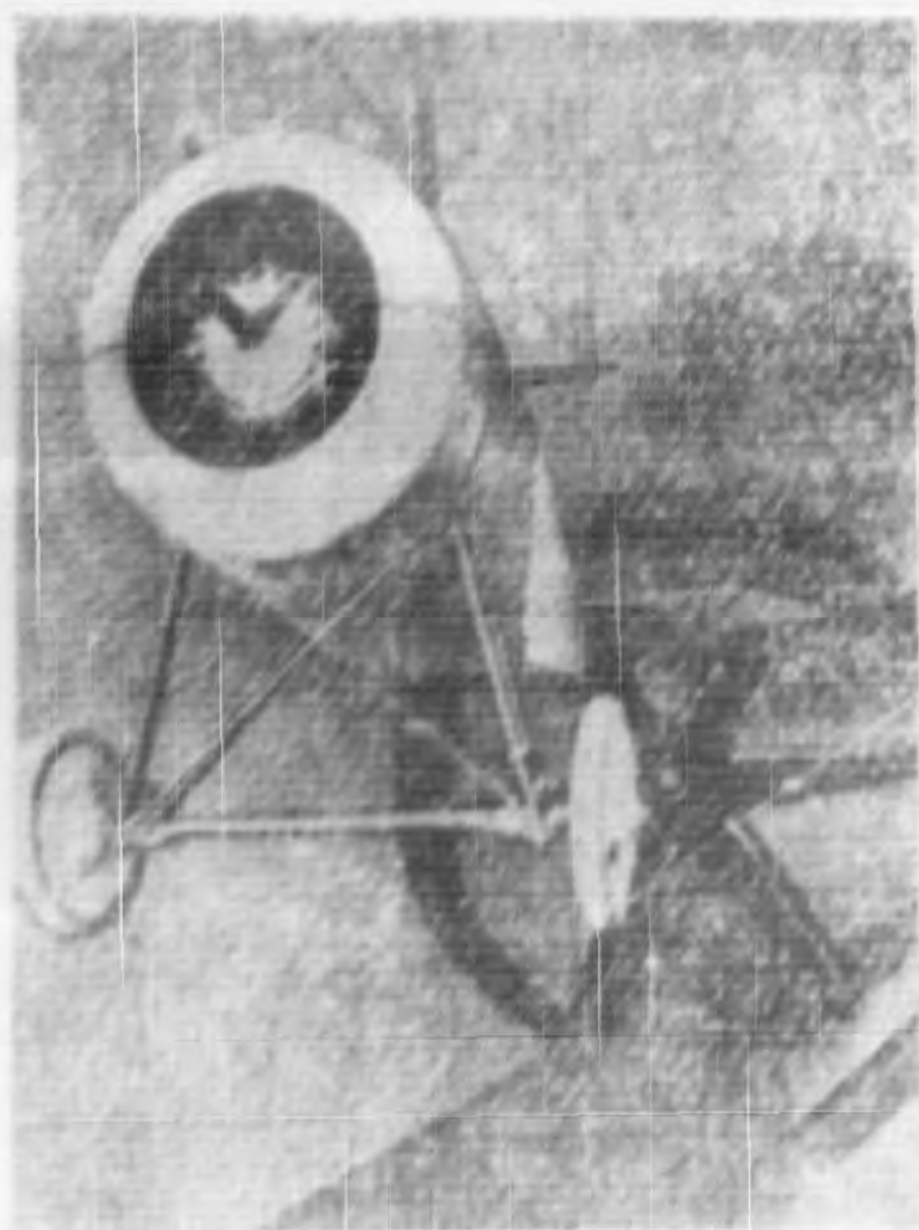
蘇俄軟式飛船K1 號裝置二座發動
機



蘇俄航空線輸送郵政之情況



西伯利亞航空線奧姆斯克航空燈塔



實物飛機風洞中實驗狀況



蘇俄中央航空物理研究所構內之航空燈塔

亞洲弱小民族解放運動的最近况(續完)

慶英

三、荷領東印度的解放運動

A 諸團體的解放運動

在荷領東印度，自一九〇〇年初頭亦發見土人解放運動的事情，土人中大半的馬來民族，因民國元年的中國國民革命，至採取一九一二年獲得參政權運動具體的形態。而民族運動與革命運動逐漸漸融和着。其關於主要解放運動的政治團體，大約如次。

(1) 印度共產黨：一九一九年東印度社會民主協會解散，繼之作成了「印度共產黨」，一九二三年一月十四日在斯拉巴亞開總會有以下的動議。

- (一) 撤廢政府禁止言論自由的規則。
- (二) 政府實行土人失業者的救濟。
- (三) 反對削減教育費及衛生費。

(四) 政府對於大資本賦課較現在更重的租稅。

但是因爲福克士總督的彈壓政策，這各種動議均難實現。一九二六年新舊總督交替之時，共產黨以此爲機會在爪哇實行一大革命。

(2) 東印度國民同盟：東印度的共產黨革命運動終於失敗了於是至排除過激的手段，組織欲達成目的的民族運動。一九二七年九月在邦東開宣傳大會的席上一個會員說：各土人團體應超宗教的捨棄個人的利害關係加緊團結，設計要怎樣纔能使亞細亞民族脫離歐美的羈絆。

(3) 查列加圖伊斯拉姆：在荷領東印度黎明運動的中

心是依「查列加圖伊斯拉姆」呼喊的民族解放運動，他們的標語，是「爪哇人的爪哇」。

一九六年其會員號稱三百萬對於荷領東印度島民六千萬比例雖小，但其一個集團在社會運動的範圍上是占中樞的實勢。因此其「爪哇人之爪哇」的標語，就確能指導荷領東印度馬來民族的解放運動。

B 最近數年所打響殖民地大眾的生活陷於窮境。例如一九三一年的報由斯馬圖拉島的土人大衆陷於窮境。例如一九三一年的報由斯馬圖拉島的土人大衆

布哇送還苦力六萬人。到一九三二年以後，斯馬圖拉海岸的契約苦力自一月的二十三萬到八月減爲十萬二千。這主要的理由是由於橡皮價格崩落而生產增加一國一的關係。荷領印度由採園數，至七月末激增爲五六

土人失業者的增加，和就業者，至七月末激增爲五六。崩落，促進土人的增加，和就業者，至七月末激增爲五六。崩落，促進土人的增加，和就業者，至七月末激增爲五六。

C 荷領的脅威。使荷領政府當局神經激昂。石油的八成左右是由美國與荷領印度。使荷領政府當局神經激昂。石油的八成左右是由美國與荷領印度。使荷領政府當局神經激昂。石油的八成左右是由美國與荷領印度。

四、結論

以上關於英領印度，法領印度支那，及荷領印度的民族解放運動之概況介紹了。其實亞洲弱小民族的解放運動，不單在於此。他如美領菲律賓，法領西貢，朝鮮與台灣，對於帝國主義支配下的抗爭聲息日漸高昂。這等殖民地大眾的解放運動，造成了全亞洲的整個不安。而我們中國却在這個環境下儘受着列強侵略，和鄰近的日本帝國主義者的踐踏。

