

從復員救濟到 內戰軍運

戰後中國變局下的民航空運隊

1946~1949



從復員救濟到 內戰軍運

戰後中國變局下的民航空運隊

1946 ~ 1949



張興民 著

民國史學叢書 34

從復員救濟到內戰軍運：
戰後中國變局下的民航空運隊（1946-1949）

發行人：呂芳上

著者：張興民

編輯者：程玉凰

出版機關：國史館

地址：10048臺北市中正區長沙街一段2號

網址：<http://www.drnh.gov.tw>

電話：02-2316-1000

郵撥帳號：15195213

美術設計：邱元昌

排版印刷：長達印刷有限公司

地址：10860臺北市西園路二段50巷4弄21號

電話：02-2304-0488

初版一刷：2013年11月

定價：新臺幣260元

GPN：1010202325

ISBN：9789860385564

欲利用本書全部或部份內容者，須徵求著作財產權人同意或書面授權。請洽本館秘書處秘書科，電話：02-2316-1062。



本書獲國史館國史研究獎勵



本論文撰寫期間承蒙

行政院大陸委員會
中華發展基金獎助

前往

中國第二歷史檔案館、南京圖書館、
上海市檔案館蒐集資料

特此申謝

作者簡介

張興民，1983年生，福建省金門人。國立中正大學歷史學系學士、國立中央大學歷史研究所碩士。長期關注中國航空史發展與民航史研究，曾任職於專業民航雜誌社。

內容摘要

本書所討論之對象為飛虎將軍陳納德於戰後中國成立的民航公司——民航空運隊（Civil Air Transport, CAT）。本書廣泛利用兩岸與美國之檔案史料，從民航空運隊創立過程以及日後正式營運之後的發展作一討論，並從這家在戰後中國具有重要地位的民航公司身上，瞭解航空運輸在戰後中國所扮演的重要角色。

序

「飛虎將軍」陳納德可以說是現代中國最具多重面貌的外國人。在抗戰來華以前，陳納德是位不受當局重視的美國陸軍上尉；而來華組建美籍航空志願隊後，他成為家喻戶曉的來華助戰洋人；但在戰後，陳納德的形象便轉趨多元，他一方面是中國航空公司民航空運隊負責人，協助中國戰後復員與重建航空交通，但另一方面他卻又是中國共產黨宣傳下，西方介入中國內戰的打手。由於兩岸分隔與冷戰局勢的發展，來臺繼續營運的民航空運隊轉變成為美國中央情報局的秘密任務代理人，從此民航空運隊形成檯面上的航空公司與檯面下的空中特種作戰組織，而陳納德的角色更成為東亞反共戰爭的推手與中華民國政府最堅定的美籍友人，而得以推展其反共作戰與意志的利器，便是本書的研究對象——民航空運隊。

之所以對民航空運隊的歷史產生興趣，是因緣際會下發現一篇關於臺南亞洲航空公司的報導，從此啓發我對於民航空運隊的研究興趣。亞洲航空公司原是民航空運隊的飛機維修部門，於越戰期間因提供美軍軍機維修，而後成為臺灣頗富盛名的軍民用機維修公司。由於亞洲航空公司

的發展與民航空運隊密不可分，但不管從現有中文的歷史研究或是文獻資料，專門針對民航空運隊的研究卻又少之又少，反而多半是藉由英文資料來了解這家曾經縱橫在大陸與臺灣天際間的航空公司。

由於自小對於軍事事務略有涉獵，加上民航空運隊所處的時段正是現代中國混亂的戰後與國共內戰階段，而我在國立中央大學歷史研究所的研究方向正好也是戰後中國的歷史發展，是故民航空運隊便成為我撰寫碩士研究論文的研究對象。從選定論文研究題目到完成學位論文，實際上花將近了三年半的時間。在這段不算短的期間內，我走訪了臺灣的國史館、中央研究院近代史研究所檔案館、國防部史政編譯室，也得到大陸委員會中華發展基金的獎助，前往大陸南京中國第二歷史檔案館、南京圖書館，與上海市檔案館，蒐羅任何民航空運隊所留下的紀錄與史料。

不過，從戰後中國到兩岸分治此一階段的歷史研究，遠比我想像中的困難。看似平順的論文寫作，卻處處佈滿荊棘與困惑。儘管過程艱辛，但最後論文不僅完成，甚至得到國史館國史研究獎勵的出版，這一段學術研究之路真是讓人一生難忘。

從論文研究到最後能夠以專書形式出版，最感謝的是我在中大歷史所的指導教授李力庸老師，以及王成勉老



師。李老師不僅是我的指導教授，也是我研究所生涯中互動最爲密切的師長，而王老師淵博的學問，也是我學術研究上重要的知識泉源，同時亦爲讓人尊敬的長輩。另外也特別特別感謝林孝庭與趙相科老師。和兩位老師見面次數寥寥可數，但每次都能深刻感受到兩位老師對我的勉勵與看重。兩位老師對我的期盼與鼓勵，畢生難忘。

除了學術界的良師以外，中華民國航空史研究會的前輩們對我的幫助與指教亦讓我感激不已。傅鏡平大哥帶我東奔西跑地尋找資料與口述訪談，如果沒有傅大哥的幫助，恐怕這本專書就沒有太多的史料可以利用；劉永尙會長對我這個後生晚輩的期許與嘉勉讓我受寵若驚，猶記得幾次電話之中，劉會長表露出對於空軍歷史的執著與嚴謹，使我了解在學術圈以外，仍有人努力追求歷史真相與對歷史文物的保存；文良彥大夫對歷來翱翔於中國天空之上的飛機如數家珍，更不吝出借珍藏的書籍資料；賴國瑞大哥在百忙之中仍替我趕製書後精采的飛機繪圖，增添了這本專書的可看性。研究會諸位前輩的協助與鼓勵，讓我在研究民航空運隊時更加順利，萬分感謝。

家人的陪伴與鼓勵是我完成這本學術專著的最大動力。自踏入歷史學門，並從大學畢業後，又花費了相當多的時間在學術研究上，沒有家人的支持與經濟上的支助，恐怕這本專書到頭來只是本空殼罷了，感謝兩位姊姊與姊

IV 從復員救濟到內戰軍運：戰後中國變局下的民航空運隊（1946-1949）

夫、老哥，尤其同是歷史人的二姊夫，寫作時的苦悶與煩惱恐怕您最能體會。花費這麼久的時間寫作，時常讓母親擔憂與操心，是我這個不孝兒最大的愧咎與不安。感謝您的養育之恩，我摯愛的母親。

張興民

2013年春



目 錄

序	I
導 言	1
第一章 陳納德的中國民航夢	25
第一節 飛虎將軍的戰後中國民航計畫	26
第二節 行總空運隊計畫的爭議與談判	37
第三節 相關投資的挹注與合約的最後確立	58
第二章 內戰陰影下的善後救濟任務	69
第一節 競爭對象的攻訐與媒體輿論的批評	70
第二節 營運初期的困窘	86
第三節 從善後救濟到戰地空運	107
第四節 改組為民航空運隊	122
第三章 民航空運隊與國共內戰	149
第一節 在戰火之中的空運行動	150
第二節 戰爭狀態下的空運形式與相關發展	167
第三節 軍事空運的困境與問題	179

II 從復員救濟到內戰軍運：戰後中國變局下的民航空運隊（1946-1949）

第四章 冷戰氛圍下的反共角色	197
第一節 崩潰局勢下的營運發展	198
第二節 新美籍航空志願隊的倡議	224
第三節 反共急先鋒	244
結 論	271
徵引書目	281
附 圖	299
索 引	315



圖 次

圖2-1	行總空運隊1947年2月至9月運量趨勢圖	115
圖2-2	行總空運隊飛行區域飛機數量及降落地點分布圖	117
圖2-3	行總儲運機構主要運輸路線圖	118

表 次

表2-1	1947年2至10月行總空運隊空運善後 救濟物資項目表	93
表2-2	1947年下半年行總空運隊各項飛行任務表	112
表2-3	行總空運隊1947年2月至9月運量統計表	114
表3-1	1948年1月至3月行總空運隊載貨 / 乘客運量表	143



附 圖

- 附圖 1 陳納德、魏勞爾與行總簽訂合約之情形…………… 299
- 附圖 2 英文版《行總空運大隊一週年特刊》封面…………… 300
- 附圖 3 民航空運隊標誌…………… 301
- 附圖 4 民航空運隊運輸機在旅順港上空遭到
蘇聯軍機攔截…………… 302
- 附圖 5 濟南市區內作為飛機臨時起降用的街道…………… 303
- 附圖 6 天津機場一景…………… 304
- 附圖 7 民航空運隊職員於濰縣落難…………… 305
- 附圖 8 民航空運隊新聞人員採訪張天佐的副官…………… 306
- 附圖 9 民航空運隊主管與濰縣軍事指揮官之合照…………… 307
- 附圖 10 民航空運隊與各級單位協商空運事宜…………… 308
- 附圖 11 民航空運隊高層與華北軍事要員合照與
東北空運之情形…………… 309
- 附圖 12 民航空運隊空投太原之情形…………… 310
- 附圖 13 空運太原之作業情形…………… 311
- 附圖 14 寧夏部隊歡迎民航空運隊之閱兵典禮與
馬步芳搭機離開西寧…………… 312
- 附圖 15 民航空運隊主力機種與隊徽圖…………… 313



導 言

壹、研究動機與議題

1946年4月，「飛虎將軍」陳納德（Claire Lee Chennault, 1893-1958）向國民政府提議籌建一支空運機隊，成立後即名為「行政院善後救濟總署航空運輸隊」（Chinese National Relief & Rehabilitation Administration Air Transport，以下簡稱「行總空運隊」）。行總空運隊即民航空運隊的前身。

民航空運隊大致可分為中國（1946-1949）和臺灣（1950-1975）兩個發展階段。該隊緣起於專司戰後善後救濟工作的行總空運隊，隨著中國善後救濟計畫的結束，改隸中華民國交通部民航局管轄；中華民國政府遷臺後，民航空運隊改變由政府特許經營的方式，於1955年改制為中美民間人士合資的私人民航公司。¹

民航空運隊是戰後中國重要的航空運輸組織。由於戰後中國的民航市場由國營的中國航空公司（China National

¹ 全名為「民航空運股份有限公司」。〈民航空運股份有限公司正式成立亞洲航空股份有限公司同日開業〉，《民航公司月刊》，第8卷第4期（1955年4月），頁1。

2 從復員救濟到內戰軍運：戰後中國變局下的民航空運隊（1946-1949）

Aviation Corporation, CNAC，以下簡稱「中航」）和中央航空運輸公司（Central Air Transport Corporation, CATC，以下簡稱「央航」，兩者同時出現時簡稱「兩航」）獨佔，加上和國民政府簽訂的合約限制，故民航空運隊經營業務類似今日的航空貨運公司（Cargo Air-lines）。其特別之處，不僅是成立時間正逢戰後中國動盪之際，更因中國軍政情勢的劇變，連帶讓其公司性質與角色出現變化，更重要的是其發展和日後兩岸情勢有著相當緊密的關係。不管是善後救濟工作，國共內戰中的運輸任務，或是1949年在香港發生的「兩航事件」，² 運補滇緬國軍，³ 乃至由中央情報局籌劃的敵後滲透任務，民航空運隊或是其後繼者民航空運公司皆參與其中。

筆者於〈民航空運隊成立之研究（1945-1946）〉一文

² 兩航事件指的是1949年11月9日，中航總經理劉敬宜（1897-1973）和央航總經理陳卓林帶領包括自身座機在內，共12架客機從香港啟德機場起飛前往中華人民共和國。但因在啟德機場仍有兩家民航公司擁有的71架民航客機，這批飛機立即引發國共雙方的爭奪，同時訴諸法律訴訟。最後於1952年，英國樞密院（Privy Council）下令將這批飛機判予陳納德。

³ 為了避免援助滇緬國軍一事的曝光，中、美、泰三國是以中、泰兩國簽訂短期空運協定的方式，掩護美方雇用民航空運公司進行的運補作業。簡言之，即以商業航空協定之名目遮掩秘密運補任務的進行。王定國，〈雲南反共救國軍的探討，1949-1954〉（桃園：國立中央大學歷史研究所碩士論文），2007年1月，頁96。