

中國航空公司 史料汇编
欧亚—中央航空公司

民航总局史志编辑部

中国航空公司
欧亚—中央航空公司史料汇编

民航总局史志编辑部

1997·北京

中国航空公司 欧亚—中央航空公司史料汇编

顾问	王乃天		
编撰	刘远雄	胡平	
编审	陈耀寰	高华	黄述贤
责任编辑	宁珊		

中 央 人 民 政 府

中國航空公司劉敬宜、總經理中央航空公司陳卓林總經理及兩公司全體員工同志們，

中國航空公司和中央航空公司全體員工在兩公司總經理領導下，毅然脫離國民黨反動殘餘，投入人

中 央 人 民 政 府

民祖國懷抱這是一個有重大意義的愛國舉動。特向你們表示祝頌、歡迎和慰問。希望你們團結一致，為建設人民航空事業，並為保衛留在香港的祖國財產而奮鬥。

毛澤東

一九五一年十月十二日

中央人民政府務院用殘

劉總經理卓林、董事中國航空公司、中央航空公司全體員工們：
熱烈地歡迎你們在劉陳兩總經理領導之下的光榮義舉。
我現以中華人民共和國中央人民政府政務院的名義接受
你們一九四九年三月九日電報的請求，宣佈中國航空公司和
中央航空公司為中華人民共和國的資產，並代表中央人民政府
行使對中國航空公司和中央航空公司的管轄。茲將任命劉
敬宜為中國航空公司總經理，陳卓林為中央航空公司總經
理，希兩公司留駐香港及待解放區全體員工今後在中央

中央人民政府務院用殘

人民政府及劉陳兩總經理領導之下團結一致，提高華場登
碑反動派的陰謀，負責保護一切資產，聽候進一步的指示。
所有員工生活統由中央人民政府負責，尚望堅持愛國立
場，努力進步，為建設新中國的人民航空事業而奮鬥。

周恩來

一九四九年三月二十日

前 言

近代中国民航史充满着曲折与兴衰，从一个侧面反映了中国半封建、半殖民地的社会性质。中国民航的今天，是昨日中国民航的延续和发展。全面了解近代中国民航的历史，才能深刻认识当代中国民航的发展。编辑这本《中国航空公司、欧亚—中央航空公司史料汇编》（简称《两航史料汇编》），旨在以史为鉴，更好地建设和发展中国民航事业。

在近代中国民航发展中成长起来的中国航空公司和欧亚—中央航空公司（简称两航），曾在中国的政治和经济领域中发挥过重要作用。但是，迄今为止，诸多记述两航发展历史的史书或文章，有些错讹失真之处；而有些重要史料又未能搜集起来加以综合整理。因此，编辑一本《两航史料汇编》很有必要。

本《汇编》由史略、史料、大事年表和附录四部分组成。

史略。采用纵排横写的史书体裁。主要记述两航在初创时期、抗日战争时期和解放战争时期的主要史实，以了解其发展概貌。对于若干史实不尽一致的，则以排比与分析方法，择其明晰者采用。有关记述两航起义的内容，根据两公司当时的实际情况，各有侧重。

史料。主要依据南京中国第二历史档案馆收藏的两航以及国民政府交通部民航局文书档案资料选编。多项综合统计资料，是以已公开发表过的数字和两航及国民政府交通部统计处的综合统计数为主汇编的。

大事年表。采用编年体和纪事本末体相结合体裁，便于读者了解两航历史的大致脉络。为了减少篇幅，资料出处未一并刊出。

附录。主要收录了部分对研究两航历史有参考价值的文章。

由于两航文书档案不够健全，史料也较零散，加上我们水平有限，本《汇编》还不够齐全，遗漏在所难免，仅供研究两航历史之参考。

民航总局史志编辑部

1997年9月

目 录

前言

中国航空公司

史略	(3)
一、初创时期 (1930 年 8 月~1937 年 6 月)	(3)
(一) 前中国航空公司	(3)
(二) 中美合营的中国航空公司成立	(5)
(三) 中航在初创时期的发展	(7)
二、抗日战争时期 (1937 年 7 月~1945 年 8 月)	(11)
(一) 抗日战争前期	(12)
(二) 抗日战争后期	(15)
(三) 在抗战中发展	(20)
三、解放战争时期 (1945 年 9 月~1949 年 11 月)	(22)
(一) 积极参加“复员运输”	(23)
(二) 大力发展国内外航线	(24)
(三) 参与军事运输	(26)
(四) 衰落与新生	(27)
史料	(35)
之一 中国航空公司条例 (1929 年 4 月 15 日)	(35)
之二 中美航空邮务合同 (1929 年 4 月 17 日)	(37)
之三 中华民国国民政府交通部与美国飞运公司订立合同 (1930 年 7 月 8 日)	(45)
之四 中国航空公司章程 (1930 年 7 月 27 日)	(55)
之五 中国航空公司组织大纲及办事细则 (1930 年×月×日)	

.....	(65)
之六 中华民国国民政府交通部、泛美航空公司合组中国航空股份有限公司合同 (1945 年 12 月 21 日)	(71)
之七 中国航空股份有限公司章程 (1945 年 12 月×日) ...	(82)
之八 中国航空公司邮运航空器乘客取缔规则 (1936 年 3 月 30 日)	(87)
之九 中国航空公司航站人员与航机人员处理飞机载运办法 (1940 年 4 月 1 日)	(89)
之十 航空公司遗失损毁承运货物、行李赔偿暂行办法草案 (1942 年 9 月 4 日)	(94)
之十一 中国航空公司利益票申请及使用规则 (1949 年 1 月 3 日)	(97)
之十二 中国航空公司组织系统表 (1930 年 12 月)	(102)
之十三 中国航空公司组织系统表 (1948 年 3 月)	(103)
之十四 中国航空公司历任主要领导人及各部门负责人名单	(104)
之十五 中国航空公司组织机构 (1949 年)	(109)
之十六 中国航空公司历年年末员工人数统计	(111)
之十七 中国航空公司历年年末运输飞机架数统计	(113)
之十八 中国航空公司历年客货邮运量统计	(116)
之十九 中国航空公司历年营业收支统计	(119)
之二十 中国航空公司历年飞行架次、时间、里程统计 ...	(121)
之二十一 中国航空公司历年飞行事故统计	(123)
之二十二 中国航空公司历年经营航线一览表	(127)
之二十三 中国航空公司历年使用的主要机型简介	(138)
之二十四 中国航空公司标志	(151)
大事年表	(152)

欧亚—中央航空公司

史略	(203)
一、初创时期	(204)
(一) 中德通航谈判和成立欧亚航空公司	(204)
(二) 开辟欧亚航线受挫	(206)
(三) 向中国内地开辟新航线	(208)
(四) 更新机型, 培养技术人才	(210)
(五) 惨淡经营, 连年亏损	(211)
二、抗日战争时期	(213)
(一) 国难临头, 业务中心转移	(213)
(二) 运力严重不足, 中方技术力量有所增长	(215)
(三) 在战局动荡中求生存	(217)
(四) 交通部接收了欧亚	(218)
(五) 欧亚改组为央航	(220)
三、解放战争时期	(224)
(一) 运输业务畸形发展	(224)
(二) 央航的衰落	(228)
(三) 走向新生	(229)
史料	(236)
之一 德国汉莎航空公司全权代表石密德就成立中德航空 运输公司递交中华民国政府外交部的提议 (1928 年 9 月 24 日)	(236)
之二 德国汉莎航空股份有限公司向中华民国政府呈递有关 建立中德之间的永久航线的建议	(238)
之三 汉莎航空公司筹备中德合办欧亚航空邮运说帖	(241)
之四 中华民国国民政府交通部与德国汉莎航空公司订立	

欧亚航空邮运合同	(249)
之五 汉莎航空公司致交通部函	(257)
之六 筹办欧亚航空邮运股份有限公司代表会议记录	(259)
之七 中德合办欧亚航空邮运股份有限公司第一次董事会议 议事录	(262)
之八 交通部致汉莎航空公司函	(264)
之九 中德合办欧亚航空邮运股份有限公司章程	(265)
之十 交通部致行政院呈稿	(269)
之十一 解释欧亚航空邮运合同及欧亚航空公司章程之代表 会议议事录	(271)
之十二 欧亚航空公司组织大纲	(275)
之十三 欧亚航空公司组织系统表	(279)
之十四 中央航空运输股份有限公司组织大纲	(280)
之十五 中央航空运输股份有限公司组织章程草案	(281)
之十六 中央航空运输股份有限公司理事会规程	(286)
之十七 欧亚—中央航空公司历届董(理)事长、总经理及 主要职员名单	(288)
之十八 中央航空公司组织系统图(1949年)	(293)
之十九 欧亚—中央航空公司历年员工人数统计	(295)
之二十 欧亚—中央航空公司历年飞机架数统计	(297)
之二十一 1931~1948年欧亚—中央航空公司运量统计	(299)
之二十二 欧亚—中央航空公司历年经营的航线	(301)
之二十三 欧亚—中央航空公司飞机事故统计	(312)
之二十四 欧亚—中央航空公司历年财务收支	(314)
之二十五 欧亚—中央航空公司历年使用的主要飞机机型简介	(317)
之二十六 中央航空公司标志	(322)
大事年表	(323)

附录

- 附一 接受港九国民党政府机构工作总结（草稿）（节录）
..... (351)
- 附二 两航工作总结报告..... (359)
- 附三 中国、中央两航空公司发展简史 海 棠 (369)
- 附四 中国航空公司简史 王 助 (380)
- 附五 中航总经理刘敬宜文章四篇..... (385)
从本身努力做起（1948年10月） (385)
克服目前艰难有赖全体同仁的努力（1949年3月） (388)
生死关头（1949年9月） (391)
记中航起义前后（1959年5月8日） (395)
- 附六 央航总经理陈卓林从事航空事业卅年
的片断回忆（1960年2月10日） (399)

中国航空公司

史 略

中国航空公司在中华人民共和国成立前是中国两大航空公司之一。它从1930年8月1日正式成立至1949年11月9日起义的近20年间，经过艰难曲折的拓展，逐渐成长壮大。至1948年末，公司共有员工4808名，运输飞机60架，开辟了国内外航线27条，连接38个城市，航线里程达45868公里，年运输旅客404916人、货物33325.98吨、邮件2041吨。中国航空公司是按照现代航空企业的要求，有计划、有组织创办的中国第一家中美合资经营的航空公司；当时，不仅在远东，而且在全世界范围内，都是规模比较大的航空公司，其运输总周转量在国际民航运输协会各成员航空公司中排名第8位。中国航空公司的存在和发展，曾在中国的政治、经济领域中发挥过重要作用，在国际民航组织和国际民航运输协会中也有一定影响。

根据中国航空公司的发展历程，下面分为初创时期、抗日战争时期和解放战争时期三个阶段简略叙述。

一、初创时期

(1930年8月~1937年6月)

(一) 前中国航空公司

在中国航空公司于1930年8月1日正式成立前，国民政府为了顺应美国在中国建立商业航空的需要，曾于1929年5月1日在南京成立中华民国政府特设中国航空公司，简称中国航空公司，史称“前中国航空公司”。

1928年12月和1929年2月，美国最大的航空生产厂家寇蒂斯·莱特公司决心在中国建立商业航空，以便推销该公司生产的飞机，曾指派代表来华，与国民政府铁道部部长孙科进行谈判，并达成了协议。

为了与美国公司签订合同和便于开办航线，国民政府于1929年4月15日发布训令，公布了《中国航空公司条例》，并特派孙科为中国航空公司理事长。4月17日，孙科以中国航空公司理事长名义，与美国寇蒂斯·莱特公司的子公司——美国航空发展公司代表威廉·B·罗伯逊，在南京签订三项合同：《中美航空邮务合同》；创办及经营航空学校、工厂及航空运输公司合同；空港金元借款合同。根据《中美航空邮务合同》第二条第一节规定，美国航空发展公司以中国航空公司的名义，开办上海—南京—汉口、南京—徐州—济南—天津—北平和汉口—长沙—广州三条航空邮务航线，并取得了专利权；“合同”还规定美方自备飞机及人员负责飞行，中方照飞机可用载量予以津贴，并担保每日有3000哩之飞行。5月1日，中国航空公司宣告正式成立，总部设在南京西华门四条巷。

1929年10月12日至13日，中国航空公司使用洛宁型水陆两用飞机，进行了上海—南京—汉口航线试航。美国《芝加哥论坛报》驻远东记者埃德加·斯诺随机采访，在报导中热情地欢呼“这是中国历史上一个新时代的开端”。10月21日，上述航线正式开航。孙科借铁道部秘书谢保樵及乘客张君乘首航机从上海赴

南京。

1929年10月28日，美国航空发展公司将《中美航空邮务合同》中美方的全部权益，转让给美商经营的中国飞运公司（亦称美国飞运公司）。该公司于1929年8月26日在上海组成，它是根据中美通商条约在美国注册而设在美国的公司。

由于《中美航空邮务合同》规定给予美方的权益太多，引起中国政界和航空界人士的不满，特别是上海及许多大城市的邮政职工，强烈抗议一个外国航空公司擅自承揽运送邮件，以及不受任何空中交通管制等侵犯中国领空和主权的行径。为此，上海邮政工人于1930年元旦举行了示威大罢工，各地邮政工人纷纷响应，强烈要求废除上述合同，并迫使孙科不得不辞去中国航空公司理事长职务。

1930年1月16日，中国航空公司召开理事会，并请外交部、交通部、财政部和军政部派代表参加会议，共商善后办法，以资补救，一致主张由交通部与美方协商修改合同。后经由中国驻美使馆正式向美国飞运公司提出修改《中美航空邮务合同》。经过三个多月的交涉，美方始同意取消所有既得权利，另与交通部订立新合同，重新组织中国航空公司。同年7月8日，国民政府交通部部长王伯群与美国飞运公司代表马克斯·S·普霖签订新的航空运输合同，废除了旧合同。这样，由孙科主持的前中国航空公司运营不到9个月就夭折了，它总共只载运旅客211人次、邮件3560公斤。

（二）中美合营的中国航空公司成立

1930年7月18日，国民政府行政院正式批准国民政府交通部与美国飞运公司重新签订的《中美航空运输合同》。

根据该合同规定，中国航空公司法定资本为国币1 000万