

1764

中国近代民航史

征求意见稿

中 册

王 乃 天 编

張鎰同志寄贈

姜長英 1984.11.2 收

中国民航史编写组

1984年 2月

目 录

第三章 民航事业在抗战时期的发展	99
第一节 中外合营的民航企业要适应战时体制	99
(一) 日寇发动全面侵华战争, 中国人民奋起抗战	99
(二) 随着战局演变而调整航线	102
(三) 战时民航管理体制及其管理办法	106
第二节 中国航空公司在灾难中挣扎	109
(一) 日机疯狂破坏, 美国“隔岸观火”	109
(二) 公司在战火中挣扎发展	111
(三) 公司在香港遭袭击以及撤出情况	113
(四) 公司在中印军事物资空运中求发展	113
(五) 中美关于中印空运合同的续订和修改	120
(六) 修订中美航空合同	121
(七) 因公司盈余而引起一场风波	123
(八) 航线和运量	125
(九) 技术状况	129
(十) 技术人员培训	139
第三节 欧亚航空公司——中央航空公司的兴衰	141
(一) 抗战初期的经营情况	141
(二) 中德关系由热到冷	142
(三) 关于偿还汉莎公司的贷款问题	144
(四) 从1939年至1940年的经营情况	144
(五) 交通部接收欧亚公司后的情况变化	146
(六) 欧亚公司改组为中央航空运输股份有限公司	147

(七) 从1938年至1945年期间，欧亚公司——央航公司的运输统计	149
(八) 欧亚公司——央航公司的技术状况	150
(九) 欧亚公司——央航公司中的国民党活动	153
第四节 哈阿航空公司	155
(一) 苏联帮助中国人民抗击日寇	155
(二) 中苏签订航空协定	155
(三) 协定并未完全遵守，业务发展受限制	159
第五节 国民党统治下，航空界的几个侧面	163
(一) 国民党片面抗战，航空界爱国志士仍不断出现	163
(二) 国民政府与美、德合资经营的航空公司。由两边靠到一边倒	165
(三) 国民政府对哈阿公司若即若离	166
(四) 共产党坚持全面抗战，并着手培养航空人材	167
(五) 国民政府派人赴美学习民航企业管理	168

第三章 民航事业在抗战时期的发展 (1937年7月—1945年8月)

第一节 中外合营的民航企业要适应战时体制

(一) 日寇发动全面侵华战争，中国人民奋起抗战

当30年中期资本主义国家又陷入新的经济危机，需要用军事行动来重新瓜分世界，重新划分势力范围和殖民地。在亚洲，中国是日、美、英、德等国争夺的焦点。日本公开宣称，它是亚洲的主人，它在中国及南洋方面有特殊的地位。早在1936年8月，日本就决定了“国策大纲”，把“确保帝国在东亚大陆的地位，同时向南洋发展”的方针作为根本国策。

1937年“7·7”事变，继而发动了“8·13”上海事变，全民抗战开始。中国空军当天出动了100多架次飞机，轰炸上海日军登陆点、仓库和军舰。8月14日，国民党空军四大队大队长高志航等人首次率领所部飞行员与敌机激战于杭州笕桥上空。共击落敌机6架，我机1架迫降时机毁人亡。8月19日，沈崇海在上海轰炸敌舰，飞机受伤后，与敌舰同归于尽。之后，高志航、刘桂藩、刘粹刚、乐以琴等为国捐躯。

当此民族危亡关头，1938年7月8日，中共中央发布“中国共产党为日军进攻芦沟桥通电”，号召全国同胞和军队团结起来，筑成民族统一战线的坚固长城，抵抗日本的侵略。7月15日，中共中央将“中国共产党为公布国共合作宣言”，交给国民党中央。8月22日，国民政府军事委员会宣布将红军编入国民革命军八路军序列，并任命朱德为八路军总指挥，彭德怀为副总指挥。9月23日，中央通信社发表了蒋介石关于团结御侮的谈话。从此，国

共两党进行第二次合作。

1937年11月，日本与德国签订了“反共产国际协定”。是月，意大利也参加了这个协定。于是三个法西斯国家形成了一个侵略集团。当时英、美、法对中日战争继续采取绥靖政策，只有苏联支持抗日战争。1937年8月21日，主动地和中国签订了“中苏互不侵犯条约”，并给中国以财政上、军事上的援助。

1938年2月18日，在武汉上空保卫战中，国民党空军四大队代理大队长李丹桂为国牺牲。苏联派空军库里申科大队来中国，库里申科大队参加了武汉上空保卫战，库里申科本人在轰炸敌舰归途于长江上空牺牲的。

爱国华侨女飞行家李霞卿，曾为中国抗日战争作宣传捐款。在南北美作长途飞行，表演飞行技术，为祖国捐款。

1938年10月武汉失守后，国民党由全民抗战转向片面抗战。中国抗日战场上就分成了两个战场，即国民党统治区战场和解放区战场。因国民党军队对敌人的进攻，不能组织有效的抵抗，广大国土迅速沦陷为敌人的后方。共产党领导的八路军，则大踏步地挺进华北，深入敌后，打击敌人，发动群众，建立抗日民主政权，开展独立自主的游击战争，收复许多失地。两个战场执行两条截然不同的抗战路线形成鲜明的对照。

1938年11月，日本向国民政府进行诱降，国民党营垒发生分裂。1938年12月，汪精卫等飞往河内。1939年（民国二十八年）5月飞上海向日本投降，不久即成立南京汪伪政权。

1939年9月，欧战爆发后，美国更不愿意挑起同日本的敌对行动，唯恐太平洋发生战争，但又不愿放弃一个亲美的中国广大市场。

~ 100 ~

1941年（民国三十年）6月24日，德国进攻苏联。苏联人民在以斯大林为首的联共领导下，展开了反法西斯德国的卫国战争，加强了第二次世界大战的反法西斯性质、以及民族解放的性质。同年12月7日夜，日军偷袭美国海军基地珍珠港，爆发了太平洋战争。不到半年，日军先后占领了菲律宾、马来西亚、关岛、香港、威克岛、新加坡、印尼、缅甸、新几内亚和所罗门群岛等地。英、法、荷在这一地区的岛屿和殖民地，几乎全部沦入日本帝国主义之手。德、意、日法西斯势力猖獗，迅速使整个世界卷入第二次世界大战的火海之中。

1944年（民国三十三年）4月18日，日本帝国主义为了挽救其在太平洋战场上的失利，授救它侵入南洋的孤军，并摧毁美军在华东、华南的空军基地，首先从河南发动了打通大陆交通的作战。4—5月间，日军从国民党军队手中夺去了郑州、许昌，打通了平汉线。向湖南进攻的日军，于6月至8月期间占领了长沙、衡阳。向广西进攻的日军，于11月间占领桂林、柳州、南宁。至此，日军打通大陆交通线的计划宣告完成。由于蒋介石的观战避战政策而毫无斗志的国民党军队，在日寇进攻面前，又一次大溃退，使河南、湖南、广西等省大片国土沦陷。

在太平洋战场上，美军加紧对日军的进攻。1945年（民国三十四年）6月占冲绳岛，7月26日，中、美、英三国发表《波茨坦公告》，要求日本投降。8月8日，苏联对日宣战，并宣布参加《波茨坦公告》。8月9日，100多万苏联红军在总长4000多公里的战线上对日发动攻势，对企图依靠中国东北和朝鲜负隅顽抗的日本关东军，给予毁灭性的打击。8月10日，蒙古对日宣战，苏蒙联军进入热河和察哈尔。是日，日本政府被迫发出乞降照会。8月

14日，日本政府正式宣布无条件投降。9月2日，中、苏、英、美四国代表与日本代表签署了解除武装，履行《波茨坦宣言》的投降文件。

9月3日，被定为抗日战争胜利的纪念日。

(二) 随着战局演变而调整航线

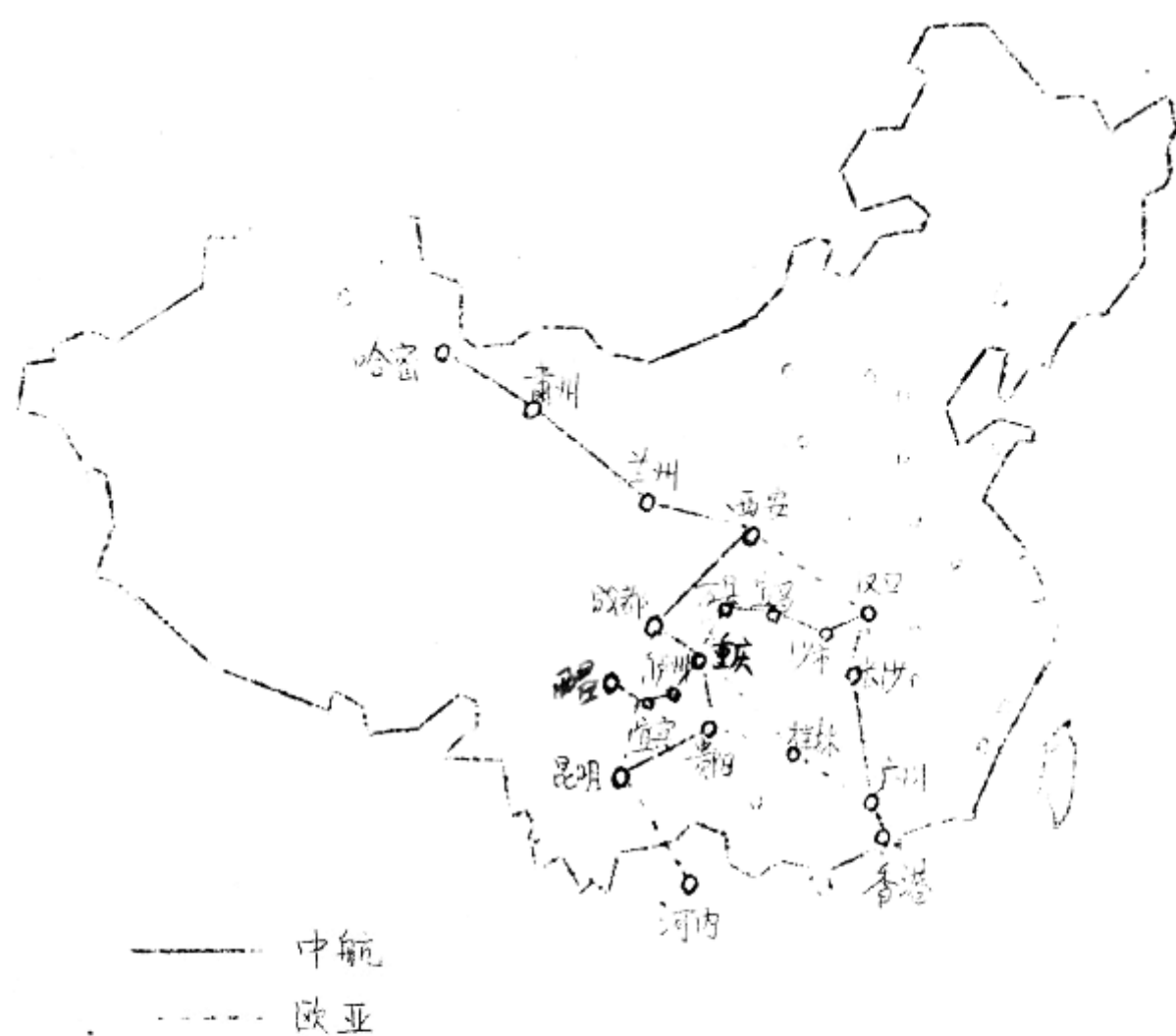
中外合营的民航企业——中航公司和欧亚公司，平时是商业性质，还要为蒋介石统治集团服务，“7·7”事变后，也要适应战时体制的需要。

1937年11月11日上海沦陷，11月20日，国民政府从南京迁到汉口，1938年8月4日又迁到重庆，中航、欧亚两公司的航线也不得不随之调整。

战后与战前的航线网组成，显然有很大差别：第一，战前，交通部考虑开辟航线，有利可图者开，否则不开。因之沿海地区开辟的航线多，西南、西北的航线少。战后，交通部不得不改变以往的做法，重新组织航线网，以适应战时需要。1937年7月至1938年10月的航线网如下图：（图见下页）

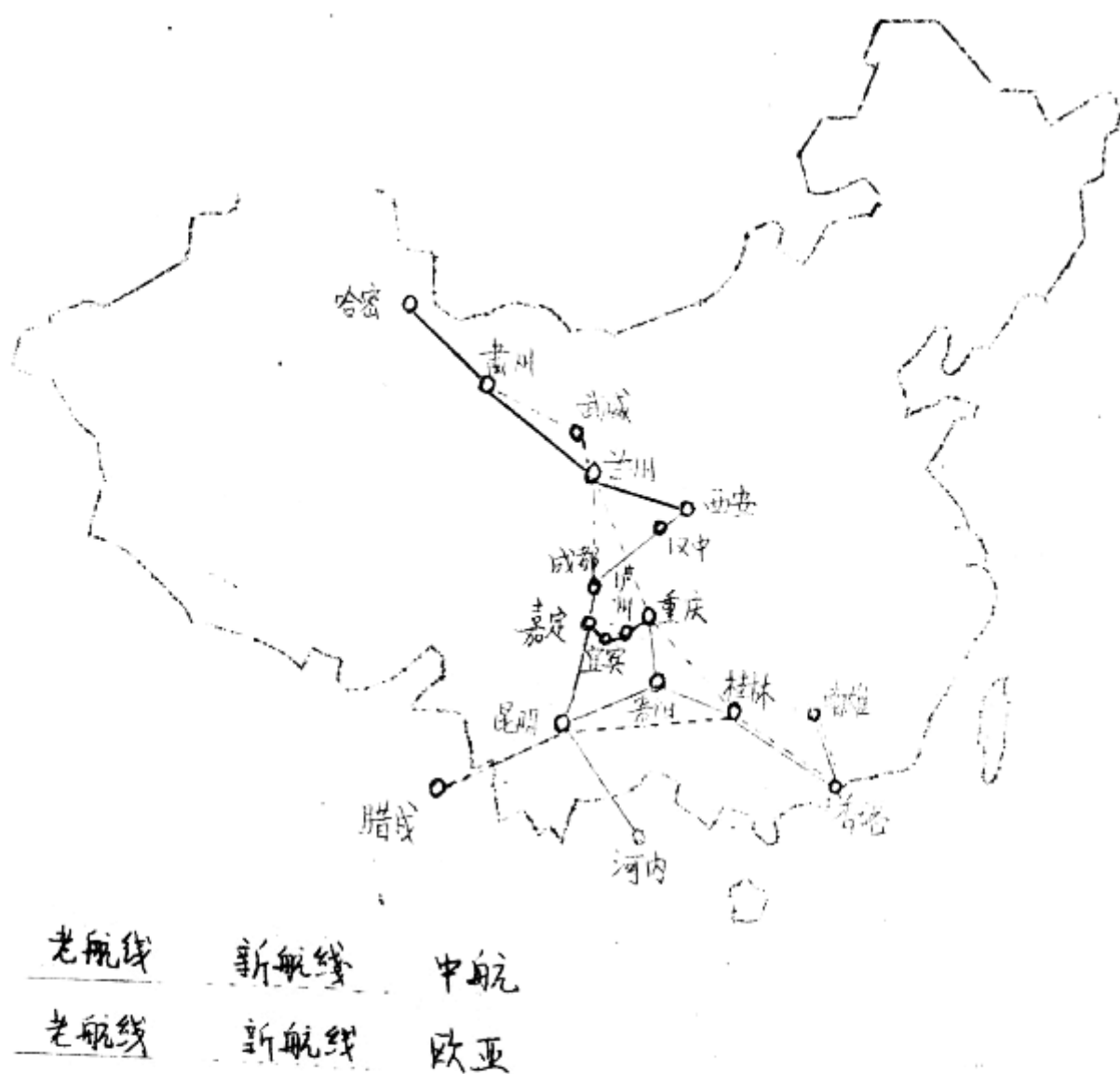
欧亚、中航航线示意图

(1937 年 7 月至 1938 年 10 月)

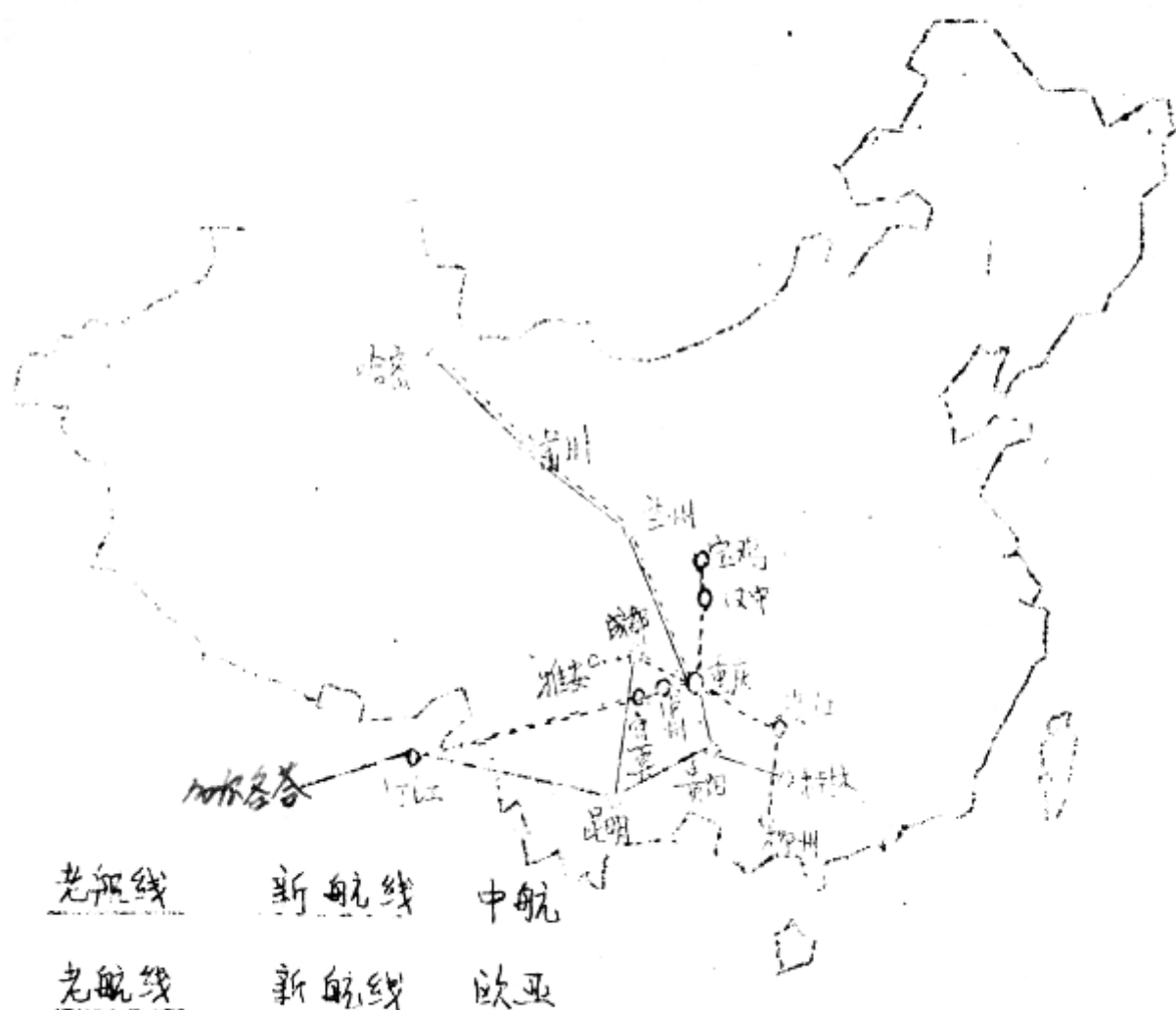


1938年10月至1942年5月，中航和欧亚

航线示意图如下：



1942年5月至1945年8月，中航和欧亚航线示意图如下：



第二，想方设法维持或开辟国际航线，以取得外国的支援。香港未沦陷前，千方百计来维持这条航线；香港沦陷后，在美国的支持下开辟中印线，付出很大代价。中苏航线在这种历史条件下才能开辟，才能维持下去。第三，抗战前，西南一隅还有一个地方性的民航企业——西南航空公司；抗战后，西南航空公司关闭，只有3个中外合资经营的3个航空公司——中航、欧亚、哈阿。1941年夏，中德断交，交通部接管欧亚公司，1943年3月改组为中央航空公司，直至抗战胜利前，一直处于奄奄一息的状态。有位民族资

本家^①曾想建立个航空公司，当然不会得到国民政府的支持。

（三）战时民航管理体制及其管理办法

南京国民政府成立后，并未建立一个完全国营的民航企业，也没有力量建立一个有效的民航管理机构，如民航局之类组织。中外合营的企业对交通部的指示，阳奉阴违，或干脆不予理睬。交通部也无可奈何。

早在1933年中日关系紧张时，中国当局要求中航公司将机关枪、弹药由上海空运至北平，美方不同意，理由是中航是民用企业，运载军用物资是违反美国禁止美国公民参予非中立活动的法令，且危及中航的非交战地位，不肯接受任务。1935年，中航有一架飞机在贵阳作考察飞行，军事当局曾命令驾驶员把炸弹从重庆空运到贵阳，去支援“剿共”，中航也托故推辞。

1935年底，交通部长朱家骅下台，由俞鹏飞代理。俞鹏飞与军部关系很深，显然与航空委员会有千丝万缕的联系。他下令中航将总公司和飞机迁到成都（航委会所在地），此事遭到美方反对，未能实现。之后，他又命令中航在6个月内，将新的DC-2型飞机，均改为中方驾驶员任机长，也受到美方阻挠，没办到。

在1935年至1936年间，中美间的紧张暗流渐趋表面化。

1937年5月，中航总经理戴恩基被迫辞职，国民党空军上校林伟成继任。林伟成6月1日就任总经理后，曾扬言中航迟早要国有化。中国政府也曾向泛美公司明确表示过，中美航空合同满期时（1940年），中方不拟续订。不久爆发了中日战争，此事遂搁置一边。

“8·13”沪战发生，中航又面临运输军用物资问题，美方仍以美国驾驶员如参加中国军运，将违反美国法令，以及不能保持中

~106~

航的商业性为由，一再推托，不愿承担。林伟成当即将中航停留在南京的飞机强行征用，并换上中国飞行员驾驶。美方即以撤回美籍人员来威胁。中航的中美关系濒于破裂。

当时泛美公司总裁 J. 特利浦对上述事态的发展，曾指示其在中航的代理人，应伺机将飞机和人员撤到菲律宾，并尽量带走现款，静观形势的发展变化。兹因“8·13”事起仓卒，出乎他们一般预料，来不及施展其措施，仅将美籍员工全部撤至香港。国民政府对美方面临危境，撒手不管，背信弃义，使中航濒于解体。深为不满。

沪战发生时，泛美公司在中航的代理人班德，正在美度假。闻讯后赶回中国，力图挽回被动局面。他到南京去见宋子文，被拒绝。班德无奈，只好写一备忘录给宋子文，抄报宋美龄，力陈保持中航为非军事性企业的好处。他同意召回美方飞行人员，但必须以撤换林伟成以及保证中航不当国民党空军的附庸为条件。过了几个月，财政部顾问 W·H·端纳会见班德，告以国民政府准备同意他提出的条件。于1937年底，撤换了林伟成，委任原中航营业组主任黄宝贤为总经理，于1938年1月到职视事。

按国际惯例，一个主权国家在紧急状态下，有权征用在国境内运行的任何交通工具，何况中航的股权中方占多数？！林伟成维护了国家主权，竟不为蒋宋家族所支持，以致被罢官。国民政府的半殖民地性，充分暴露。

当然，矛盾是错综复杂的。航空委员会在战前就想派监察人员到中国、欧亚两航空公司，监察航线经营、器材购置和使用情况等。遭到交通部婉拒。实质上怕航委会插手篡权。林伟成插入中航，既遭到美方反对，又不受中方员工欢迎，进行了一场控制与反控制的

斗争。不但如此，中国、欧亚两航空公司也矛盾重重。由于营业竞争，发展到影响飞行安全。比如在1940年2月24日，欧亚公司一架飞机飞到重庆的上空，燃料不多，准备在重庆珊瑚坝机场降落。正赶一架中航公司飞机在跑道上起飞去香港，空中的欧亚飞行员向地面报告，请求中航准备起飞的飞机暂缓起飞，中航的地面指挥人员不同意，仍让中航飞机起飞，造成双机在空中危险接近，险些发生相撞事故。为此，欧亚公司要求交通部颁布一项空中交通管制法。交通部被迫，于当天颁布了“重庆珊瑚坝机场管理办法”，并着手制定了“空中交通规则”和“航空无线电台设施规则”，交通部于1941年1月18日公布实施。

1941年5月30日，行政院批准航空法，并颁布实施。这部航空法的制定是依据1919年巴黎航空会议决定，经过1929、1933（民国二十二年）、1936年反复研究，几次呈报审批，经过十几年的考虑，这次对军用航空和民用航空作出了明确的区分；但在颁布后，评论家还认为是不符合中国实际情况。结果，由于国防政策的原因，该法即废止。交通部也只有靠几个临时性的规章条例来维持航空秩序。

总之，国民政府的战时管理体制及其管理办法，是半封建半殖民地社会的产物，充分体现了蒋宋家族的买办性，不可能产生强有力的办法。

〔注释〕

- ①余兆麟为四川资本家。1943年（民国三十二年）向交通部申请成立中华联合航空公司，计划以直升飞机来连接主要航邮线，未获批准。

〔参考资料〕

- ①李新：中国新民主主义革命时期通史，第3卷，1980年8月版。
- ②刘静华、马任远：中国民航简史（草稿），1945年版。
- ③〔西德〕波多·威托夫：中国航空运输（1928—1929年），汉堡亚洲情报研究所，1975年版。
- ④〔美〕烈利·威廉第二：龙之翼——中国航空公司及中国商业航空的发展，乔治亚大学出版，1976年版。

第二节 中国航空公司在灾难中挣扎

（一）日机疯狂破坏，美国“隔岸观火”

“7·7”事变后，华北数省战云弥漫，中航公司的沪平线被迫停航。7月17日，渝筑线复航。“8·13”沪战发生，公司机航基地迁香港，美方人员纷纷赴港。8月23日，美方人员均已离职，并将DC-2机一架飞走。美国政府在8月23日、9月14日、10月6日，连续发表声明，一再表示中立。继而将留驻中国40年的军队也撤离中国。

当“8·13”战事发生时，公司在上海龙华机场的一切设备，被日机破坏殆尽，道尔芬型机两架在龙华和闵行被炸毁；另有福特和史汀生机各两架奉命交空军指挥，担任军事运输。公司被迫将沪穗线和沪汉线先后停航。8月23日，公司迁到汉口，准备恢复几条航线，飞机已不敷调派，只好向美方交涉，要求将DC-2（第26号）从香港调回担任飞行任务。但9月23日，在该机离港之前，港英法院以中航公司欠德士古油公司的油款为由，将飞机扣押。一

切迹象表明，这一事件是由美方策动的。因为公司用油一向由美南油行供给，记账往来有素，油行在汉口并无分行，帐款纠纷无需出以在香港控诉之一途。其问题的实质，在于阻挠飞机离港，油款的控诉不过是表面文章而已。

汉口为中国空军基地，不断遭日寇空袭。1937年12月4日，公司先开汉口、长沙线，12月16日开重庆、香港线。1938年（民国二十七年）1月3日，总公司随国民政府搬迁到重庆。5月20日增辟重庆、泸州、叙府（宜宾）、嘉定线，8月1日重庆昆明线复航。在此时期，由于战争关系，汉口、长沙线（后延伸至广州）与重庆、香港线的客货异常拥挤。

公司通航香港后，美方飞行人员，如夏普、吴士等又陆续应召来华，返回工作职位。但他们唯恐触犯“中立”，强调所有飞行人员，一旦遭遇敌机，应即改航回避，以表示“无意侦察对方的军事禁地”。即或如此，也不能得到日寇的谅解。1938年8月21日，公司飞机“桂林号”，在港渝线上遭到日本海军驱逐机五架追击，中弹百余枚。迫降在中山县珠江支流，又遭敌机俯冲扫射，乘员17人（其中有机组3人）中仅3人幸免。美籍驾驶员吴士临危先逃，置旅客死活于不顾，曾受到舆论的谴责。8月24日，美国国务卿赫尔为此向日本外务省提出抗议，说明中航公司很大一部分资本为美方所有，日方这一行为，损害美方财产，危害美国公民的安全，并着重指出不应在“飞机降落后，仍加扫射”。抗议措辞无力，连美方人士都不满意。日本对这样抗议不但置之不理，8月25日，驻上海日本海军发言人向记者发表谈话说：“奉劝诸位搭乘欧亚航空公司的飞机旅行，否则还是以不搭飞机为妥”。果然，1940年10月29日重庆号（修复了的“桂林号”）在霏益机场降落时，又

~110~

遭敌机袭击，中弹起火，美籍飞行员，及乘客等9人死亡，2人受伤，3人幸免。在此前后，公司的康曼道机一架，史汀生机一架，被敌机炸毁，DC-3一架受重创。

在“桂林号”飞机遭日机袭击之后，渝港线即改为夜航。

(二) 公司在战火中挣扎、发展

1938年10月武汉弃守。国民党军政要员都争先恐后地向大后方撤退。公司办理了撤退飞行十五次，每班客机都严重超载，共撤退296人。

1938年底，决定中美航空合同延期5年后，班德即向交通部提出要求开辟重庆、哈密线，重庆、河内线和重庆、兰州线。交通部表示同意。

1939年（民国二十八年）3月15日，公司开辟昆明、河内线。5月24日，中英“关于中国西南部与英国口岸间航空协定”换文，规定双方经营昆明至阿恰布或至仰光的航线，换文有效期五年。10月30日，公司开辟昆明、仰光线。与此同时，公司开辟重庆、西安线，年底延伸至哈密。

1940年7月，蒋介石驻美国的私人特使宋子文曾向美国财政部长摩根索要求贷款14,000万美元，旨在稳定货币，补充军需。只有2,000万美元用于改善交通，其中包括开辟腊戌、昆明航线购置飞机，但未成功。一直拖到9月26日，宋子文代表中国中央银行接受了2,500万美元的贷款。

同年7月，中国交通部与美国航空拓展公司的合同期满，泛美航空公司提出延长5年的建议，中航公司第38次董事会上中方代表（交通部）同意美方建议。会上中方附带提出增缴股金的问题，美方未表态。从上述两件事可看出美国政府对中国的政策，一如既

往，并未改变。

在国际上，1940年6月法国投降。同年9月，日军占越南，9月21日昆明、河内线停航。

1940年6月，日本要求英国停止从香港和缅甸向中国输送物资，英国虽未同意切断香港至中国的交通，但同意自7月份起，关闭滇缅公路3个月，渝仰航线自9月份停航。于是对外出口仅剩香港一线，造成香港、南雄线上运输的畸形繁荣。

1940年9月16日港雄线开航，先运送货物、邮件，10月增加客运每周两班。1941年3月，公司利用孔祥熙在美购置的康道尔飞机3架，办理南雄、香港间货运。

按康道尔型飞机系20年代美空军的轰炸机，速度极慢，虽经修复改装，试飞后发现性能极差。满载后爬升至15,000英尺需要55分钟（实用升限为15,000英尺）。购买该型飞机时，原拟供河内昆明线使用，后因日军占越南，此线未开成。如用在中缅线上，因地形较高，也不能使用。最后只好使用在香港、南雄线上。

港雄线刚开航时，每月飞10个来回，7月份起，增加到每月105个来回。至8月份共载运了1,500吨。收入230万元，进口货物大部分是军火，出口货物主要是锡等战略物资。为了避免敌机空袭，改为夜航。9月份，港雄线客机增至每周4班。

据官方记载：从1940年10月至1941年3月，港雄线上运钞专机383架次，每次运钞600万元，每机每月平均飞行125小时。这说明港雄线的进口货物除军火外，运送钞票也是主要业务之一。

公司1937年货运仅40吨，至1940年已增至3,500吨以上，同期客运由8,000人增至22,000人。1938年盈利124万元，到1940年已增至170万元。

~ 1 1 2 ~