

# 民用航空

952

行政院新聞  
中華民國三



民  
用  
航  
空





2807281

# 民用航空目錄

## 一、我國民用航空簡史

(一) 七七事變以前

(二) 抗戰期間

(三) 抗戰勝利以後

## 二、民用航空局成立後之工作及計劃

## 三、結語

# 民用航空

## 一、我國民用航空簡史

我國幅員廣闊，而水陸交通均未臻便利，對航空事業需要甚切。而航空設備較為簡易，經費時間均較其他交通建設為少，故國民政府自成立以來，對於空運事業，積極經營，不遺餘力。茲將我國發展航空之經過，及今後建設之計劃，分述於後。

### (一)七七事變以前

宣統元年法國飛行家佛朗 (Villon)，在上海用蘇姆氏雙翼飛機 (Somme Biplane) 試行表演，不幸機毀殞命，是為外國人來我國表演飛行之始。至民國七年，北京政府受外人連續表演之刺激，以空中運輸重要，特設立籌辦航空事宜處。八年十一月成立航空事務處。至九年八月，將籌辦航空事宜處併入該處。十年二月，改航空事務處為航空署。十七年北伐成功，該署即告結束。國民政府交通部時代，民用航空之監督事宜，由航政司設科主管，後曾一度改劃歸郵政司辦理，嗣仍劃歸航政司，由空運科主管，以迄於今。

民國十八年五月，交通部爲籌辦郵運航空，成立滬蓉航空線管理處，購置 Simson Detroit 式飛機四架，在京滬漢等處，設立飛行場五所，在上海設立飛機修理廠，並於上海虹橋，南京明故宮兩飛行場，搭蓋臨時飛機棚廠五所，準備完成後，滬蓉線京滬段，卽於是年七月開航，至十九年七月該管處歸併於中國航空公司，是爲現有之中國航空公司。

在九一八日本侵犯東北時，我國空運事業，尙在萌芽時期。是時已設有中國及歐亞兩航空公司。中國航空公司成立於十九年八月，乃交通部與美國飛運公司（後爲聯美公司）合資經營，以貫通國內主要空運幹線爲主。歐亞航空公司成立於廿年二月，乃交通部與德商漢沙航空公司合資經營，以橫貫歐亞二洲國際空運幹線爲主。惟草創伊始，卽遭九一八國難發生，時中航祇辦有自上海經南京九江漢口沙市至宜昌，及南京經徐州濟南天津至北平兩線。歐亞祇辦有自濟南北平線而已。

西南航空公司，係由粵桂閩滇黔西南各省軍政首長發起，集合官股民股所組成，於廿三年成立，辦有廣州至河內，廣州至北海南寧等航線。其後三公司業務逐漸開展，至七七抗戰，先後開闢各航線如下表：

所屬公司

空運線路

中國航空公司

宜昌——萬縣——重慶——成都（就已設立之上海宜昌間一線展設成爲滬蓉線）

上海——南京  
——海州——青島——天津——北平

上海——溫州——福州——廈門——汕頭——香港——廣州

重慶——貴陽——昆明

上海——南京——鄭州——西安——蘭州——肅州——哈密——迪化（蘭州迪化間因新疆發生事變於廿二年七月起停航）

北平——太原——鄭州——漢口——長沙——廣州——香港

北平——歸綏——寧夏——蘭州

西安——漢中——成都

廣州——梧州——南寧——龍州——河內

廣州——茂名——瓊州——北海

廣州——梧州——桂林——柳州——南寧

廣州——廣州灣——河內

歐亞航空公司

西南航空公司

## (二) 抗戰期間

蘆溝橋事件爆發後，中國航空公司自上海經海州青島天津至北平，歐亞航空公司自北平經歸綏至舊夏，以及自北平經太原鄭州至漢口各線段，不久相繼停航。八一三滬戰起後，中國航空公司自上海經溫州福州廈門汕頭香港至廣州，及自上海南京至漢口，歐亞航空公司自上海經南京鄭州至西安各線段，又復先後停航。兩公司當時即依預定計劃，分別遷至漢口西安，照舊經營。未停各線，嗣敵以該兩處爲我空軍重要基地，頻施轟炸，該兩公司乃將其總事務所與技術設備中心，分別移設於重慶昆明。西南航空公司所辦全部航線，以粵省頻被敵軍空襲，被迫停航。其時國內空運線路，雖大爲減縮，但餘存各線業務，突增繁劇，故除一度以原定飛機與人員，編成航空運輸隊，撥交空軍指揮，担任特種運輸，又將其餘飛機與人員，重加調配，增加各線航班，並添開航線。計先後添設空運線路如左：

所屬公司		空運線路
歐亞航	昆明——成都	
	昆明——河內	

中國航空公司		航空公司	
重慶	漢口	重慶	漢口
瀘州	長沙	桂林	西安
敘府		廣州	
嘉定		香港	

其時飛機及零件之補充，較前困難。中國航空公司就其經濟情形，未能增置飛機，僅能補充零件。歐亞航空公司除補充零件外，尙勉力增置容克斯 C-125 式大型飛機兩架。惟該兩公司撥與空軍之航空運輸隊飛機，在執行任務期中，陸續損毀。而中國航空公司之桂林號機，復被敵空軍擊毀，故此期運輸工具，較七七前爲數略少。

自首都淪陷，國府西遷重慶，其時歐亞航空公司自漢口經長沙廣州以達香港，與中國航空公司自重慶經桂林廣州以達香港兩線，敵人以其便利我後方各省與對外之交通，迭以空軍襲擊。該兩線航機，曾有中國航空公司之桂林號巨型機一架被擊全毀，及歐亞航空公司之巨型機兩架遭受重創。當武漢戰役緊張時期，兩公司爲適合軍事需要，於最後數日，臨時盡調各線飛機，飛行於渝漢與桂漢之間，疏運政府人員撤離武漢，日夜飛運，直至敵騎進入武漢，其最後一架飛機，尙



自該處起飛西運，此種戰時員工之服務精神，誠堪表彰者也。

其後漢廣淪陷，中國航空公司自漢口經沙市宜昌萬縣至重慶，及自漢口至長沙二線，歐亞航空公司自漢口經長沙廣州至香港，及自漢口至西安二線，已無法通航。而抗戰中心移至重慶，因以重慶為中心，籌劃建立一航空網。復以其時中蘇關係至為密切，故由交通部與蘇聯政府中央民用航空總管理局訂立合約，合資組織中蘇航空公司，設於迪化，專營自新疆哈密經迪化伊犁以至蘇境阿拉木圖一線空運業務。該公司於二十八年十二月正式成立開航，自是兩國交通較稱便利，惟歐亞航空公司則於三十年八月中德絕交後，改由交通部接收，改為國營。茲將此一期內新設航線分列如左：

所屬公司		空運線路
歐亞	重慶——桂林——香港	
航	重慶——西安——蘭州——涼州——肅州——哈密	
空	重慶——蘭州	
	成都——蘭州	

中國航空公司	昆明——桂林	
	南雄——香港	
中國航空公司	重慶——昆明——臘戍——仰光	
	南雄——香港	
中國航空公司	重慶——昆明——臘戍（緬甸淪陷後此站移至丁江）——加爾各答	
	哈密——迪化——伊犁——阿拉木圖	

漢廣淪陷後，後方水陸交通日趨困阻，因公乘機者漸多。交通部特督飭航空公司，對飛機運量，視旅客乘機之緩急，妥為支配，並使飛機日夜飛行，以增益運能。故在此期間內，實用飛機數量雖未見增加，而運量較前為大。

本期內我國海岸悉被封鎖，急要物資已逐漸自香港經由渝桂港間航空線運至國內。隨後敵軍侵佔越南，滇越鐵路無法內運，英國又會一度封閉滇緬公路，故外來物資，唯賴空運入境。交通部為適應此種緊急情勢，特督飭中國與歐亞兩航空公司，於廣東南雄與香港之間，闢設短程航班，專運物資進出，收效甚宏。

三十年冬太平洋戰事爆發。中國歐亞兩航空公司所營桂林至香港，及南雄至香港各線，不數日即行停航。同時仰光機場受敵空襲，無法使用。中國航空公司所營自重慶經昆明臘戍至仰光一線，旋亦陷於停頓，加以當日軍空襲香港時，兩公司停於該處機場巨型飛機多架，被炸全毀。一時航空交通，大受影響。除由中國航空公司開辦自重慶經昆明臘戍（此站於臘戍淪陷後改設於印度之丁江）至加爾各答一線，以維持對外交通外，一時無法再開航線。至滇緬戰役後，政府急需輸入國外物資，曾先後設立短程通外航線三條。茲將此期所辦各線分列如下：

所屬公司		空運線路
中	國	昆明——丁江
航	國	宜賓——丁江
空	航	瀘縣——丁江
空	公	重慶——蘭州——肅州——哈密
公	司	重慶——漢中（漢中一站嗣改設寶雞）
司	公	重慶——芷江——柳州

香港淪陷時，歐亞航空公司損失重大，巨型飛機僅餘一架，小型飛機雖尙有三架，因所需德國零件無法補充，難以經常使用，一年中祇以一架巨機，勉維數線少數航班，但成績斐然。三十二年三月，交通部與航空委員會合作，將該公司改組為中央航空運輸公司，先後撥給該公司大小軍用舊機數架，加以修理使用，業務則甚黯淡。

中國航空公司在此期中，除經營普通空運外，其最主要任務，為受政府委託辦理中印空運，闢設自昆明宜賓及瀘縣至印度丁江之三條航線，飛越喜馬拉雅山，專任政府物資內外運輸。所用飛機，係美國在租借法案下撥借C-53, C-47, C-47A, C-47B, C-47B式各種運輸機，性能均甚優良。初期數量甚少，至三十四年該項飛機最多共達五十架。運量最高時，輸入物資月達二千四百噸。政府所需外來物資，得以勉維供應，對於支持抗戰，貢獻甚鉅。茲將中國航空公司中印物資空運最大運量之三十四年各月運量，列表如次：

月份	物資內運數量(單位噸)
一月	一、八二四噸九七一

78751

十二月	十一月	十月	九月	八月	七月	六月	五月	四月	三月	二月
八六噸八四八	八六一噸〇一八	一、二一六噸八〇一	一、九三九噸四八〇	一、八三〇噸九一三	二、四〇六噸三九二	二、一五六噸六二一	一、八一四噸三〇〇	一、七八七噸七三七	一、八八〇噸二三五	一、五四六噸一六五

### (三) 抗戰勝利以後

日本投降後，國內水陸交通，一時未易恢復，急需利用空運，担任復員還都及聯絡各地交通。截至三十五年二月底止，中國中央兩航空公司，已先後設置完成之經常航運線路如左：

中國航空公司		所屬公司	
空運綫路			
重慶	—	漢口	—
	—	南京	—
	—	上海	
重慶	—	廣州	—
	—	香港	
重慶	—	西安	—
	—	北平	
上海	—	廣州	—
	—	香港	
上海	—	南京	—
	—	青島	—
	—	天津	—
	—	北平	
上海	—	南京	—
	—	濟南	—
	—	北平	
上海	—	福州	—
	—	台北	
昆明	—	河內	

中 央 航 空 公 司

重慶——漢口——南京——上海

重慶——廣州——香港

昆明——廣州

上海——南京——濟南——北平

廣州——漢口

復員運輸既如此迫切需要空運，故日本投降後，首先調用一部份原在中印間担任空運物資之飛機，分配各線開班航運。繼即由該兩公司大批購用美軍在華剩餘運輸飛機及零件，同時接收偽中華航空公司飛機及零件，以資應用。惟偽中華航空公司飛機多屬殘破，僅能作為訓練飛行人員之用。

茲將三十四年九月至三十五年一月，中國中央兩航空公司，於日本投降後新辦各線復員運量統計如左：

乘 客 (人)	公物及行李 (噸)		郵 件 (公斤)	
	合 計	中國航 空公司	合 計	中國航 空公司
23,533	20,867	2,676	1,192	1,004
			188	188
			188	164
				24

自抗戰勝利後，中國及中央兩航空公司，除擔任國內各綫復員運輸外，並積極增開國內外航線及添購飛機。現在中國航空公司共有定期航綫二十七條，中央航空公司共有定期航綫十八條（見附表二三）。兩公司共有民航機九十五架，共有中外籍正副駕駛員一七五人。

## 二、民用航空局成立後之工作及計劃

政府為積極建設航空，統一規劃建設經營管理民用航空事業起見，於本年（三十六年）一月，成立民用航空局，隸屬交通部，該局下設業務、航路、安全、場站、祕書五處，及人事會計兩室。其主管業務為民航技術之規劃監督，民航場站之建設，航行安全之促進，與空中航路之管制建設等事項。當民航局正將成立之時，因航機一再失事，社會人士對於空運幾失信心，故民航局成立以後，其首要目標，即在航空安全之增進。經半年來之努力，航空安全建設，已有顯著之成就，茲略述於次：



## 甲、改善機場

民航局成立後，曾先後派測量隊，赴各地機場施行勘測，擬定整個改進計劃。第一步改建上海、南京、九江、武昌、廣州、天津、福州、廈門八處機場。現上海南京九江武昌福州五處，已次第興工，其改善情況如下：

(1) 上海龍華機場 第一期工程，修築南北向混凝土跑道一條，全長六千呎，寬一百五十呎，已於本年六月二日完成，同月二十四日開放使用。第二期工程，修築柏油滑行道，混凝土停機坪，機場排水設備，及整理場面等工程，並擬興建龍華國際航空站大樓。以上各項工程，均依國際民航組織議定標準設計，足供世界各種巨型客機起落該場。夜航及盲目降落等設備，正計劃次第裝置，以期於最短期內，完成為現代化之機場。

(2) 九江十里舖機場 計劃修建柏油跑道一二五〇公尺，柏油滑行道一二五〇公尺，混凝土停機坪一萬四千平方公尺，站屋交通路及排水等工程。本年五月成立工程處，進行興建。現在跑道工程，業已完成使用。

(3) 南京明故宮機場 該場原有東西向及南北向跑道各一條，但長度不足，經施工將南北向跑道加長二百公尺，現已完成使用。

(4) 武昌徐家棚機場 該場原為淪陷時敵偽建築之臨時機場，跑道業已蝕敗，長度亦感不足