
中国早期航空邮政金奖邮集

The Award Winning Exhibit of Early Chinese Airmail

布莱恩·L·阿斯奎思珍藏世界邮展金奖邮集

《龙之翼——中国早期航邮》

The FIP Gold Medal Exhibit

ON DRAGONS' WINGS-Chinese Air Mails

formed by

Brian L. Asquith



人民邮电出版社

POSTS & TELECOM PRESS

中国早期航空邮政金奖邮集

The Award Winning Exhibit of Early Chinese Airmail

布莱恩·L·阿斯奎思珍藏世界邮展金奖邮集

《龙之翼——中国早期航邮》

The FIP Gold Medal Exhibit

ON DRAGONS' WINGS-Chinese Air Mails

formed by

Brian L. Asquith

人民邮电出版社

北京

图书在版编目 (C I P) 数据

中国早期航空邮政金奖邮集 / 魏钢主编 ; 陆游等著

— 北京 : 人民邮电出版社, 2011.11

ISBN 978-7-115-25234-0

I. ①中… II. ①魏… ②陆… III. ①邮票—中国—
图集 IV. ①G894.1-64

中国版本图书馆CIP数据核字(2011)第063022号

内 容 提 要

该丛书全套8本, 每本均为一部完整的在国际邮展获金奖以上的中国早期航空邮政邮集, 后附每一贴片的说明和重点邮品简介。本套书是迄今最权威的中国航空邮集范例, 是邮集作者、邮展评审员学习借鉴的重要资料。

中华全国集邮联合会、中国航空学会推荐用书

Recommended reading by ACPF & CSAA

中国早期航空邮政金奖邮集·龙之翼——中国早期航邮

◆ 主 编 魏 钢

作 者 Brain L. Asquith[英]

责任编辑 郝宪明

执行编辑 苏 萌

◆ 人民邮电出版社出版发行 北京市崇文区夕照寺街14号

邮编 100061 电子邮件 315@ptpress.com.cn

网址 <http://www.ptpress.com.cn>

北京雅昌彩色印刷有限公司印刷

◆ 开本: 720×1014 1/16

印张: 11×8

字数: 1 000 千字

2011年11月第1版

印数: 1-1 000 套

2011年11月北京第1次印刷

ISBN 978-7-115-25234-0

定价: 1680.00 元

读者服务热线: (010) 67129931 印装质量热线: (010) 67129223

反盗版热线: (010) 67171154

编委会

主任：魏钢
委员：魏钢
朱琼珊
林衡夫
陆游
徐晓梅
许清华
许小义
布莱恩·L·阿斯奎思
虎柏图斯·亨彻尔
玛丽-海仑·亨彻尔

主编：魏钢
副主编：陆游

Editorial Board

Director: Wei Gang
Members: Wei Gang
Zhu Qionshan
Lin Hengfu, FRPSL
David Lu, FRPSL
May Xu
Prof. Kenneth J. Hsu, Ph.D.
Peter C. Hsu, Ph.D.
Brian L. Asquith
Hubertus Hentschel
Maria-Helene Hentschel

Editor in Chief: Wei Gang
Senior Editor: David Lu, FRPSL

序



欣悉人民邮电出版社出版发行《中国早期航空邮政金奖邮集》系列丛书，它汇聚了近20年来在国际和世界邮展获得金奖和大金奖的8部经典邮集。这些邮集的作者有中华全国集邮联合会理事、2009年洛阳世界邮展获得国家大奖的魏钢先生；有中华全国集邮联合会会士、2009年洛阳世界邮展获金奖的林衡夫先生；还有2011年印度世界邮展获大金奖加特别奖的陆游先生，其他几位海外集邮家都是享有盛名、研究中国早期航空邮政的佼佼者。这套丛书为研究中国早期航空邮政，如何编排邮集，提升集邮水平，提供了一套不可多得的观摩教材，起到了示范性的作用。

一个人集邮水平的提高，不仅需要执着的收集，还要不断的学习；一个国家集邮水平的提高，不仅需要广泛的参与，还需要多种方式和多渠道的推广。这套图书的出版，将邮展只能展出数日的邮集，变为可长期参阅的资料，通过书籍让广大读者和集邮者学有所循，拓展知识；得益所获，成为提升鉴赏水准的重要途径。

中国航空邮政发端于上世纪20年代，在国际上起步较早，是国际航空邮政领域集邮研究的重点之一。相信《中国早期航空邮政金奖邮集》的出版，能够进一步提升中国航空邮政在国际上的地位和影响，为推动中国集邮事业的发展和中外文化交流做出应有贡献。

A handwritten signature in black ink, reading '杨贤足'.

杨贤足

中华全国集邮联合会会长

2011年5月8日

Preface

May 8, 2011

It is heartening to know that the People's Posts and Telecommunications Publishing House is publishing a series of *The Award Winning Exhibit of Early Chinese Airmail* books featuring eight exhibits that had in the last 20 years won gold or large gold awards at international and world philatelic exhibitions. Authors of these exhibits include Mr. Wei Gang, ACPF Director and Grand Prix National winner at CHINA 2009; Mr. Lin Hengfu, FRPSL, a Fellow Member of the ACPF and gold medal winner at CHINA 2009, Mr. David Lu, FRPSL who had been awarded a large gold medal with special prize at INDIPEX 2011; and other eminent foreign philatelists who are leading figures in the study of early Chinese airmail. This set of books is exemplary and serves as good and uneasy to find teaching material for the study of early Chinese airmail, arrangement of an exhibit and raising of one's standard in philately.

Elevation of an individual's standard in philately is not only dependent on ardent collecting but also in continuous study, and elevation of a country's philatelic standard not only requires wide participation by collectors but also various other channels and methods of promotion. The publication of this set of books has enabled collections that are only on display for a few days at an exhibition to become permanent and important reference material of readers in the development of knowledge.

The air post of China began in the 1920s, which is relatively early internationally, and thus one of the important areas of study in the international aerophilatelic field. The publication of *The Award Winning Exhibit of Early Chinese Airmail* books, I believe, will further enhance the status and influence of Chinese aerophilately internationally, and will also contribute to the promotion of Chinese philatelic activities and cross-culture ties.

Yang Xian Zu
President
All-China Philatelic Federation

序



中国是世界上较早开办航空邮政的国家。早年世界上许多著名的环球飞行或友好飞行都曾到达或途经中国,中国邮政不仅及时地利用这些飞行运载邮件,同时也积极谋求与外国邮政的合作,利用他们开办的航空邮政来间接运送中国的航空邮件,因而中国早期航邮在世界航邮史上占有一定的地位。

近年来,越来越多的中国早期航空邮政展品在国际或世界邮展上获得金奖、大金奖。由此可见,中国早期航邮的重要性已逐渐被国际集邮界所认可。

为纪念中国航空邮政90周年(1920-2010),人民邮电出版社将出版一套中国早期航空邮政金奖邮集丛书,将世界上8部著名的中国早期航空邮政邮集收录其中,这将对国际集邮界了解、研究中国早期航邮大有裨益。因此,我愿向大家推荐这套丛书。

郑炳贤

AMN RDP

国际集邮联合会 主 席

亚洲集邮联合会 荣誉会员

2011年5月12日



FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE PHILATÉLIE

PRESIDENT: TAY PENG HIAN AMN RDP

3 KIAN TECK WAY, SINGAPORE 628732

TEL: +65 6261 5912

FAX: +65 6266 2750

EMAIL: PENGHIAN_TAY@YAHOO.COM

MESSAGE

China is one of the earliest countries to provide airmail services in the world. In the past, there were some famous flights either around the world or goodwill flights organized by private entities or organizations that included China as a stopover. When these flights landed in China, the local post office would always seize the opportunity to ask the pilot to bring some mail along with them. The Chinese post office would seek opportunities to work with foreign post offices to transport Chinese airmail utilizing their air post systems. This resulted in making China a notable part of early air mail history.

In recent years, more and more exhibits on early Chinese airmail won the gold or large gold medals in various FIP or FIAP exhibitions. The importance of early Chinese airmail has been acknowledged by the international philatelic circle.

To commemorate the 90th year anniversary (1920-2010) of the first official Chinese airmail, a series of books titled, The Award Winning Exhibit of Chinese Early Airmail will be published by People's Posts and Telecommunications Publishing House in Beijing. It will also include the 8 classic early Chinese airmail exhibits from all over the world. It is a useful philatelic literature to help you to understand early Chinese airmail. I hope you will like them.

Tay Peng Hian AMN RDP

President, Federation Internationale de Philatelie

Honorary Member, Federation of Inter-Asian Philately

May 12, 2011

序



令我非常愉快的是能够再次祝贺陆游伉俪，是他们和中国许多航空集邮家一起，把中国推到了航空集邮的领先地位。

谁又能忘记2009年11月盛大的北京国际航空集邮展览呢？这次邮展当然是航空集邮年的亮点。现在我们又获知，将推出一套系列丛书，这套书包括了我国航空邮领域中许多最佳的展品，也是这些展品从未有过之最适宜的集中展示方式。今年是我国航空邮政创办90周年，出版这套丛书正当其时。

这套丛书包括了魏钢将军的展品，该邮集在北京2009年国际航空集邮展览上荣获国家大奖。此外，丛书中尚包括其他在这次邮展中作为竞赛类和荣誉类展出的极佳展品。

在中国政府和工业界的支持下，我国的航空集邮家为航空集邮的未来确定了方向。如果航空集邮要成为21世纪第二个十年健康和生气勃勃的业余爱好，各国集邮爱好者都必须积极参与航空集邮的展览、出版、研究和活动。这套丛书展现了我国航空邮政激动人心的演进过程，将极大地有助于把航空集邮传遍中国和世界各地。

谨代表各地的集邮家，向这一项目的所有参与者表示衷心感谢，预祝你们的周年庆典好运！

斯蒂芬·赖因哈德
国际航空集邮联合会主席
2010年4月6日

Preface

April 6, 2010

It gives me great pleasure to again be able to congratulate David Lu and his wonderful wife May, along with many other Chinese aerophilatelists, for placing China in a leadership position in the promotion of our wonderful hobby.

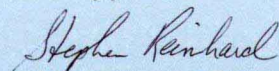
Who can forget the grand exhibition Beijing 2009 Aeropex last November? It was certainly the highlight of the aerophilatelic year. And now we are introduced to a series of books that include many of the greatest exhibits of Chinese airmails that, together, represent the the finest showing of this material ever in one place. It is fitting that this project be undertaken this year, which is the 90th anniversary year of the first official airmail flight in China (May 7, 1920).

This series of books includes the exhibit of General Wei Gang, which won the Grand Prix National at Beijing 2009 Aeropex, as well as many of the other great exhibits that were shown competitively and in the Court of Honor at that show.

Chinese aerophilatelists, supported by Chinese industry and government, are setting the tone for the future of aerophilately. Aerophilatelic exhibitions, publications, research and events are what collectors in all nations need to be actively involved in if aerophilately is to come out of the second decade of the 21st Century as a healthy and vibrant past-time. These books, showing the exciting evolution of mail carriage by air in China, will significantly help spread the word “aerophilately” throughout China and elsewhere in the world.

To all involved in this project I give a huge “Thank You” on behalf of collectors everywhere. Good luck with all of your anniversary celebrations.

Sincerely yours,



Stephen Reinhard, President
FISA

前言

中国是世界上最早提供航空邮政服务的国家之一。1920年5月7日是中国航空邮政的起始日，至今已过90周年。早期的航空应用集中在航空邮政领域，航空邮政历史是世界早期航空史的主要构成。首航封是一条航空线首次飞行时运送的邮件或信封。首航封上的地址、邮戳、邮票准确记录了该航线的起止中转地点、飞行实施时间、邮资等信息，因此首航封是研究考证早期航空史和邮政史的重要物证，是集邮活动的重要门类。中国早期首航封极其珍贵，不少精品分散在世界各国集邮家手中，难得一见，更难得看全。2009年11月在北京举办的国际航空集邮展览，聚集了中国早期首航封的所有精品，代表了中国题材航空集邮的最高水平。本书收录了其中8部经典邮集。

一、航空技术及航空邮政进入中国

1903年美国莱特兄弟成功进行人类首次飞行后，飞机迅速进入实用。早期飞机由于载重量小、安全水平低，最早的应用主要不是载人、载货，当时它在军用领域主要用作通信工具，在民用领域主要用作邮政运输，运送信函、报纸。

1900—1901年八国联军入侵北京、天津期间，驻天津法国军队气球队寄出的信件及寄给驻北京英国军队气球连的信件，记录了中国境内最早的航空活动。1904年日本俄国战争期间，俄国气球连曾在哈尔滨寄出明信片。1910年8月，英国在黑水塘举办第二届航空博览会，有中国人参观展览，并用展场发售的明信片书写观感后寄回国内，是目前所知中国最早与飞机有关的邮件。1870—1871年普鲁士法国战争期间，自被围困的巴黎城寄出的气球邮件，曾有再经水陆路转寄中国的。1911年9月9—16日，英国为庆贺乔治五世加冕，在伦敦—温莎间开通特别航线，组织了英国本土首次航空邮政飞行，若干邮件经飞机运送后再转海运到达中国。1912年10月，齐伯林飞艇在威斯巴登—法兰克福间运送的明信片有通过水陆路再转寄北京的。这些都是中国航空邮政诞生之前，中国邮政协助外国邮政投寄的航空邮件。1914年，日军围困在青岛的德国军队期间，德军一架飞机于11月6日携带秘密文件袋及1个信封飞离青岛，为中国境内最早经飞机运送的航空信件。

中国人在早期航空领域并不落后。1909年9月21日，籍贯广东恩平的旅美华侨冯如在美国西海岸奥克兰的兰尼学院操场试飞了自己研制的第一架飞机，为中国人的首次飞行，距莱特兄弟首次飞行不到6年。1910年，清王朝派人员赴欧洲学习飞行，从英国、奥地利购买飞机运回国内，并在北京南苑组织试制飞机。美国最早的军用机场修建于1909年，日本最早的军用机场修建于1911年，而中国北京南苑机场修建于1910年。辛亥革命爆发后，革命军组建了飞机队。1910年，华侨谭根在美国

参加飞行竞赛，获冠军。1916年，谭根在菲律宾进行飞行表演，所携邮件为中国人最早运送的航空邮件。

二、北京政府时期的航空邮政

1911年辛亥革命推翻清王朝，建立中华民国。北京政府时期，继续从欧洲进口飞机，在南苑机场设立了中国第一所航空学校和飞机工厂，装配试制飞机，并将飞机用于军事。1918年第一次世界大战结束后，欧洲各国将剩余的军用飞机改装作商用，发展民航事业。北京政府受外国影响，也筹划自办民用航空。1918年，北京政府在交通部成立了筹办航空事宜处，计划开辟全国五大航空线。1919年从英国购买2架“爱弗罗(Avro)”飞机和6架“汉德利·佩季0/7 (Handley Page 0/7)”飞机。“汉德利·佩季0/7”是英国用第一次世界大战时的轰炸机“汉德利·佩季0/400 (Handley Page 0/400)”改装而成的最早的民用运输机，为中国拥有的第一种大型飞机，1919年12月21日在北京进行了首次试飞。1919年，北京政府陆军部与英国维克斯飞机公司订立180万英镑航空借款合同，国务院设立航空办事处掌管全国航空事务。

1920年4月26日，北京政府邮政部门与航空部门订立了第一个航空邮运合同。1920年5月7日在北京—天津间进行了首次航空邮政往返飞行。由英国飞行员驾驶“汉德利·佩季0/7”飞机，上午10时从北京南苑机场起飞，50分钟后在天津佟楼英商赛马场着陆。机上乘客都是外国人。邮件上贴付3分平信邮资或1角3分挂号快信邮资。当日飞行携带邮件的数量90年来一直是国内外航空界和集邮界重要的研究课题。据最新统计资料，目前存世共46件，其中从北京寄天津20件信函，从天津寄北京22件信函和4件包封纸。在这些邮件中，有35件在2009年北京国际航空集邮展览中展出。

1920—1921年，北京政府还购进40架“维克斯·维梅 (Vickers Vimy)”双发飞机，该机是英国在第一次世界大战后制造的双发运输机，为当时世界上最大型的飞机之一。1921年7月1日使用该型机开辟了中国第一条正式的航空线北京—济南—上海航线（实际只飞到济南）。1921年7月1日还发行了中国第一套航空邮票，这套邮票以及1929年发行的第二套航空邮票的画面，都是1920年北京政府从英国购买的“爱弗罗—504K”飞机在长城上空飞行。1921年至1924年，每年夏天还专门开辟北京至北戴河特别航班，为在北戴河避暑的政府官员及外国驻京使领馆人员服务，邮局也开办特别航班邮政业务。北京至北戴河的首次飞行是1921年8月12日。1923年5月23日还开通了北京—天津航空线。

除由国家邮政部门正式组织的航空邮运飞行外，还出现了邮政部门没有参与的外国飞行员过境中国飞行，以及地方政府以军办民航方式开辟航空线或组织试航。地方政府经营航空最积极的是东北军政府，1920年成立东三省航空筹备处，1924年4月1日进行了奉天（沈阳）—牛庄（营口）航线试航，同时办理航空邮件。1925年5月1日，由北洋军队驻郑州的航空队发起，开办了郑州到洛阳的航空邮运，邮件由邮局代为收发；中途因飞机故障而停航，邮件改用火车运往洛阳。

此后，中国进入第一次国内革命战争时期，北伐战争与军阀混战交织，北京政府和各地军阀政权都无暇发展航空邮政事业。1925年到1928年是中国航空邮政的停滞时期。

三、南京政府时期的国内航空邮政

1927年北伐战争取得成功，在南京建立了统一全国的国民政府，民用航空事业开始较快发展。南京政府交通部于1928年6月开始筹办民用、邮运航空。1929年5月在交通部内设立沪蓉航空线管理处，修建上海、南京、汉口等5处机场，从美国购买4架小型飞机，中美合资开办“国民政府特设中国航空公司”。以后又陆续成立西南航空公司、欧亚航空公司、中苏航空公司、中央航空公司，逐步形成基本覆盖全国主要地区的航空线及航空邮路。

南京政府首先开辟沿长江的东西航空线，即沪（上海）蓉（成都）航空线。1929年7月5日，发行中国第二套航空邮票。1929年7月8日，沪蓉航空线管理处开辟上海—南京定期航空线。1929年10月21日，接手管理沪蓉航空线的中国航空公司将上海—南京航线延伸到汉口，经停九江。1930年11月23日，上海—南京—汉口航空线增加经停芜湖，并首次在航空邮件上使用航空签条。1931年3月31日，上海—汉口航空线延伸至宜昌，经停沙市、汉口、九江、安庆、芜湖、南京。1931年10月21日，汉口—宜昌航空线延伸至重庆，称汉渝线。1933年5月29日试航重庆—成都，1933年6月1日正式开航重庆—成都。至此，上海—成都全线通航。期间，于1932年8月29日发行了第三套航空邮票。

中国航空公司在开辟经营沪蓉航空线的同时，还同步开辟南北航空线。1931年4月15日，中国航空公司开通南京—北平（北京）航空线。1932年5月10日，中国航空公司试航沿海的南北航空线，即上海—海州（连云港）—青岛—天津—北平航空线，1933年1月10日正式开航。1933年10月24日，中国航空公司用“广州号”水上飞机开航上海—温州—福州—厦门—汕头—广州航空线，1936年11月5日该航线延伸至香港，沟通了经香港转口出境的国际航空邮路。至此，中国航空公司构成以上海为中心，西达成都，北达北平（北京），南达广州的丁字形航空线，基本覆盖长江流域和沿海地区主要城市。

1935年3月25日，中国航空公司将上海—重庆航空线以沪蓉支线名义延伸至贵阳、昆明。因天气等原因，飞抵贵阳后邮件转陆路运往昆明。直至1935年5月4日，重庆—昆明航空线才正式开通。1935年7月12日，中国航空公司首飞重庆—贵阳—昆明。1935年7月12日，开通昆明—重庆—上海航空线，沟通了西南边陲与内地的航空联系，但基本上不能保持正常飞行。1939年12月1日，转由欧亚航空公司运营昆明—重庆航空线。

南京政府时期，各地方政府也自行开办航空邮政。广东军政府1928年底筹办军用民航，1928年12月使用“广州号”、“珠江号”飞机从广东出发作全国长途飞行，曾携带邮件。1929年2月18日，“广州号”从广州飞北海，也携带了邮件。1929年11月1日，广东军政府航空处下设交通科管理民航事宜，试办两广民航。1930年12月1日，未经南京政府同意，即组织广州—梧州首航。邮票不用邮戳而用“飞机专运”小方戳盖销，另盖有“航空处交通科试办两广民用航空大沙头总站图章”。1931年1月16日，南京政府批准广州—梧州航线正式开航，但到5月即停航。1928年云南军政府也自行筹办航空公司，从美国购买3架飞机。其中的“昆明号”飞机从香港飞返昆明途经北海时携带邮件，回到云南3天后即携带邮件飞往大理、楚雄、蒙自等地。1929年夏季，云南地方空军“金马号”做跨省宣传飞行到杭州、宁波、上海、广州等地；11月26日从广州返昆明携带邮件，飞

机在梧州坠毁，邮件改由水陆路运入云南。

广东军办民航停顿后，广东、广西、福建、贵州、云南五省地方当局于1933年9月15日成立西南航空公司筹备委员会，从美国购买4架小型飞机。1934年3月7日起，西南航空公司试航广州—柳州—独山—贵阳航线。1934年4月17日，西南航空公司试航广州—苍梧（梧州）—邕宁（南宁）—龙州航线，10月1日正式开航。广龙线具备通过法属印度支那转运国际邮件的潜力。1934年6月29日试航广州—茂名—琼山（海口）—邕宁（南宁）航线，10月正式飞行。1936年11月5日，西南航空公司将广州—南宁航线延伸至柳州、桂林，试航广州—梧州—南宁—柳州—桂林，11月9日正式开航广州—桂林。

1928年德国汉莎航空公司向中国提议开办经苏联至欧洲国际航空线。1931年2月中国与德国正式成立合资的欧亚航空公司，由德国汉莎航空公司提供飞机和飞行员，经营欧亚航空邮运。使用的飞机上均绘有中文“邮”字。1931年4月19—25日，欧亚航空公司试航上海—南京—天津—林西—北平—满洲里航线，5月31日正式开航。邮件到满洲里后转苏联西伯利亚铁路运送，再转飞机至德国柏林，还可再转欧美各国。欧亚联运航线（沪满线）是中国自办的首条国际航空邮运线，但并非直航，而是空陆联运。首航后不久即爆发“九一八”事变，日本侵略军占领东北，该航线只能飞行上海至北平（北京）间，到1931年10月底即停航。

欧亚航空公司在上海—满洲里航线受阻停航后，尝试开辟经新疆到苏联往欧洲的航空线。1931年12月14日首次试航上海—北平（北京）—归绥（包头）—百灵庙—弱水河—哈密—迪化（乌鲁木齐）航线。这次试航极其艰险，沿路多是草原荒漠、人烟稀少地带，百灵庙—弱水河—哈密—迪化航段基本是戈壁沙漠。活塞式单发飞机，通信导航设备极其简陋，没有气象预报，即使现在进行这段飞行也是极为困难的。弱水河即今内蒙古额济纳旗，位于巴丹吉林沙漠腹地。欧亚航空公司事先用骆驼运进油料和接应人员，开辟简易着陆场。但是飞机在日落前到达额济纳旗后并未找到简易着陆场，只得在野外着陆过夜。天亮后用仅存的一点油料起飞，寻找简易着陆场，从空中发现一位放牧的牧民，着陆询问牧民后再次起飞，才找到简易着陆场和地面先遣人员，然后飞机加满了油，再次起飞飞往哈密、迪化。

1932年上半年，欧亚航空公司逐步开辟西北地区航空线。1932年4月4日开通上海—南京—洛阳—长安（西安）航空线。1932年5月11日从长安试航兰州，5月18日正式开航上海—兰州。1932年11月19日再次试航上海—迪化航空线，这次避开环境艰险的北线，改走条件相对好一些的河西走廊南线，形成上海—南京—洛阳—长安—兰州—肃州（酒泉）—哈密—迪化航线。新疆邮局1932年11月26日临时用木戳加盖“航空”邮票售用，即中国航空邮政史及集邮史上最著名的新疆木戳航空邮票。1932年12月15日，正式开航上海—新疆定期航班。以后时办时停。1933年7月20日曾有迪化—塔城特航。1934年7月20日，欧亚航空公司将沪（上海）兰（兰州）线扩展至宁夏，11月1日再从宁夏扩展至包头。

欧亚航空公司在经营西北地区航线的同时，也经营中部的南北航空线。1933年5月10日，试航广州—长沙—汉口航空线。1934年5月1日正式开航北平—太原—洛阳—汉口—长沙—广州。

1935年，欧亚航空公司从德国购买的JU52三发动机大型飞机抵达中国，8月5日用于试飞西安—

汉中—成都（陕蓉）航空线，9月27日正式开航。1936年2月25日，欧亚航空公司试航上海—南京—西安—成都—昆明航空线，4月1日正式开航。

四、北京政府及南京政府时期的国际航空邮政

中国正式开办国际航空邮件业务始于1924年。当年8月21日邮政总局通告利用美国洲际航空邮务，所收邮件由天津、上海、广州等沿海邮局汇总交轮船运至美国西海岸，转美国国内航空邮路。1926年开办通欧洲的航空邮件，由铁路运至苏联首都莫斯科，再转飞机运往欧洲各地。外国飞机过境飞行或作友好访问飞行时，有的顺带邮件，再以海陆邮递转运各处，为不定期服务。还有英国、法国、美国、荷兰等国飞机将邮件运到河内、香港、澳门、广州湾（法国租借地，现广东湛江），再经海陆路转运到中国内地。从中国寄往国外的航空邮件也可采用这种办法携运出口。

南京政府从1929年开始筹备开办国际航空邮路。陆续开通从广西、广东、云南出境到法属印度支那（越南）航空线，衔接法国航空公司远东航线，沟通亚洲中西部、中东、非洲、欧洲、美洲；从满洲里出境经苏联西伯利亚铁路衔接苏联航空线到欧洲各国；从香港出境衔接美国跨越太平洋的第14号航空线，沟通菲律宾、太平洋主要岛屿、美国及北美、南美各国，以及衔接法国、英国远东航线，沟通中亚、大洋洲、非洲、欧洲等地。还利用日本与东北地区开通的固定航班，进行中日间航空邮件的运送。

中国与法国1929年开始筹商两国间的航空交通。此后，法国开航远东航线，从巴黎经马赛、那坡利、雅典、报达、卡拉奇、加尔各答、曼谷，1931年1月通达法属印度支那的西贡、河内。1935年1月，西南航空公司提出将广州—龙州航线延伸，向东接续中国航空公司的平粤（北平—广州）线、沪粤（上海—广州）线，向西接续法国东方航空公司的马赛—河内线，以加速寄递国内寄欧洲的航空邮件。但南京政府交通部准备自办广州—河内航线而不批准地方航空公司的建议。中国往欧洲航空邮件只能从广西边境陆路运到河内或在广州湾（广东湛江）交法航飞机运送。中国与法国于1935年11月10日签订通航合约，规定从中国广州经广州湾到河内的航线由中国航空公司办理，到河内与法国东方航空公司远东航线衔接。中国航空公司于1936年2月14日正式开航该航线，但因天气原因从广州湾折返，2月21日的第二次飞行又因天气原因从广州湾折返，2月28日的第三次飞行又因地方当局阻挠而未能起飞，到3月不得不将邮件交香港邮局代转，中国航空公司的广州—河内航线陷于停顿。1936年6月18日，南京政府交通部批准该航线交西南航空公司办理。西南航空公司于当年6月19日第一次试航广州—龙州—河内航线，7月10日正式开办广河线，衔接法国东方航空公司远东航线。1937年4月9日西南航空公司再开辟广河南线（广州—广州湾—北海—河内）。7月6日，法国航空公司试航广州—广州湾—香港航线。中国内地至欧洲形成了稳定的国际联运航空线。

1935年4月21日，美国泛美航空公司用马丁M-130大型水上运输机“中国飞剪号”开辟横跨太平洋的美国旧金山—檀香山—威克岛—中途岛—关岛—菲律宾马尼拉航空线，称“美国第14号国际航空线”，途中创造了19项水上飞机飞行的世界纪录。1937年4月28日，美国将第14号国际航空线从马尼拉延伸到澳门、香港。来时以澳门为终点，返程经香港。中国航空公司相应派出飞机由上海经广

州到香港九龙海面降落，与“中国飞剪号”交换邮件，该批邮件盖有“中美航空第一次通航纪念”邮戳。1937年6月29日，欧亚航空公司将原有的平（北平）粤（广州）线（北平—太原—郑州—汉口—长沙—广州）延伸至香港，成为平港国际航空线，这是抗日战争爆发前以北平（北京）为起点开辟的最后一条国际航空线。1936年2月，英国皇家空军为协助英国航空公司发展远东新航线，派飞机访问香港、厦门、上海等地，往返程均免费限量携带邮件。1937年12月20日，英国开通伦敦—曼谷—香港航空线，为香港开埠以来第一条定期航空邮政服务线。香港成为中国国际航空邮件重要的出境中转渠道。

五、抗日战争时期的航空邮政

1937年7月7日发生卢沟桥事变，抗日战争全面爆发。日本侵略军于7月29日侵占北平（北京），7月30日侵占天津，随后大举进攻华北。欧亚航空公司平港线改以太原为起点，1937年8月3日临时开设长沙—香港航空线，8月30日临时开设西安—香港航空线。随着日军扩大侵略，中国航空公司和欧亚航空公司的华北、华东航空线纷纷停航。南京政府迁都重庆，航空公司的经营重点也转向西南，尤其注重开通香港、河内、仰光、加尔各答国际航空线，以打破日军封锁。

香港成为抗战爆发后中国内地接通国际航空邮路最重要的枢纽。中国航空公司于1937年11月6日开航宜昌—香港；12月4日试航重庆—贵阳—桂林—柳州—梧州—香港，12月16日正式开航；1940年10月8日开航南雄—香港。欧亚航空公司于1938年6月13日开航昆明—柳州—香港，1939年12月接替中国航空公司飞重庆—贵州—昆明航空线、重庆—香港航空线、重庆—汉口航空线，1941年8月29日开航南雄—香港。美国、英国、法国均在香港接转中国的国际航空邮件，美国还于1939年2月23日用新型波音飞剪号客机开通旧金山—檀香山—香港航空线，香港的航空邮运枢纽作用更为凸显。日本侵略军1937年11月12日占领上海，1938年10月20日占领广州，中国沿海地区基本丧失。飞香港航线的中国飞机屡屡遭到日军飞机攻击，很多航班改夜间飞行。尚未参战的美国为防止飞机受到攻击，在飞机头部喷涂了很大的美国国旗。1941年12月7日，日军袭击珍珠港，太平洋战争爆发。12月8日，日军轰炸香港启德机场，炸毁5架中国航空公司飞机。随后日军先占领九龙再占领香港。中国内地飞香港的航空线断绝。

法属印度支那（越南）的河内也成为抗战爆发后中国内地接通国际航空邮路重要的枢纽之一。欧亚航空公司1937年12月16日试航昆明—河内，12月22日正式开航，衔接法国航空公司远东航线；一度停开后于1938年5月16日重开。中国航空公司1939年3月15日开航重庆—昆明—河内，法国已于3月10日开通巴黎—河内—海防—香港航线，接转中国国际航空邮件更为方便。在1940年6月14日德国军队占领法国首都巴黎之后，日本于6月16日派军队进入法属印度支那，强行断绝中国经法属印度支那的国际交通线，法属印度支那当局6月20日完全封锁边境，中国内地飞河内的航空线断绝。

英属缅甸的仰光也成为抗战爆发后中国内地接通国际航空邮路重要的枢纽之一。1939年1月24日，中国与英国签订中缅通航换文。中国航空公司于1939年2月21日和4月20日试飞重庆—仰光（渝仰线），10月30日正式开航重庆—昆明—缅甸腊戍—仰光，衔接英国航空公司远东航空线，联接印

度、中亚、大洋洲、非洲、欧洲，还可绕行到美洲。1942年1月4日，日军从泰国进攻缅甸，占领缅甸大部，5月初侵占到中国云南怒江西岸。中国内地到缅甸的航空线以及最后的陆路交通大动脉滇缅公路均断绝。

在中国沿海地区逐步被日军侵占后，开辟从新疆经苏联的国际航空线被提上日程。1939年9月9日中苏签订《关于组设哈密、阿拉木图间定期飞行协定》，在迪化成立中苏航空公司，开通哈密—迪化（乌鲁木齐）—伊宁—苏联阿拉木图航空线（哈阿线）。1939年12月5日，中国政府交通部使用欧亚航空公司飞机开通重庆—成都—兰州—肃州（酒泉）—哈密航空线，衔接中苏航空公司的哈阿线以及从阿拉木图到莫斯科的阿莫线，首航邮件盖有“交通部渝哈线正式通航纪念”邮戳。但该航空线不论国内新疆段还是国外段均运行不顺。1941年8月，中国与德国断绝外交关系，中国政府交通部接收欧亚航空公司并改为国营，1943年3月1日改组为中央航空公司，拟将业务伸展到苏联边境，因苏联提出异议而中止。1943年4月19日重庆国民政府决定不准苏联飞机入境。中央航空公司继续每周一班飞迪化，直到1944年4月7日停航。

在中国沿海地区以及法属印度支那、缅甸都被日军侵占，德国1939年挑起第二次世界大战、1941年6月22日入侵苏联造成西去欧洲的航空交通断绝之后，中国对外航空线唯有通过印度。中国航空公司1940年1月18日首次试航重庆—昆明—印度加尔各答，12月18日再次试航时携带邮件并加盖“中国航空公司渝加线首次通航纪念”邮戳，12月30日正式开通著名的“驼峰航线”，航空邮件在加尔各答衔接英国航空公司飞机，转运欧美各地。这是中国在抗日战争期间开通的最后一条国际航空线。1942年7月18日至8月1日，中国航空公司1架C-53运输机试航重庆—成都—兰州—肃州（酒泉）—迪化（乌鲁木齐）—库车—莎车—印度白沙瓦（现属巴基斯坦）—新德里往返航线，但因喀喇昆仑山脉高达8000米，而且路程遥远、绕行，所以实际上没有开通。到抗战胜利的1945年9月，中国航空公司飞机在“驼峰航线”飞行约8000架次，美国援华空军运输机也飞行大量架次。由于山高路远以及日本战斗机的攻击，在“驼峰航线”坠毁的中国、美国飞机达上百架，该航线为抗日战争的最后胜利做出了重要贡献。

六、抗日战争胜利后的航空邮政

1945年8月，中国的抗日战争取得胜利，标志着世界反法西斯战争取得最后胜利，第二次世界大战结束。中国的国内航空邮政开始恢复，国际航空邮政也开通了中美直达航空线，恢复了到欧洲的航空邮路。1946年6月，以国民党军队大举进攻、人民军队奋起反击为标志，解放战争爆发。旧政权的航空邮政业务迅速萎缩，而解放区不具备开展航空邮政的条件。

1949年10月1日，中华人民共和国成立。中国航空邮政结束了早期阶段，进入全面发展的现代阶段。

魏 钢
中国航空学会副理事长