

民用航空

中華民國三十六年十月
行政院新聞局印行

民

用

航

空

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(Vollon)，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 Stinson 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，即於是年七月開航，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，以橫貫歐亞二洲國際空運幹線爲主。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，即遭九一八國難發生，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。歐亞祇辦有自上海經南京濟南北平線而已。

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

司公空航南西	司公空航亞歐	司公空航國中
<p>廣州——梧州——南寧——龍州——河內</p> <p>廣州——茂名——瓊州——北海</p> <p>廣州——梧州——桂林——柳州——南寧</p> <p>廣州——廣州灣——河內</p>	<p>西安——漢中——成都</p> <p>北平——歸綏——齊夏——蘭州</p> <p>北平——太原——鄭州——漢口——長沙——廣州——香港</p> <p>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）</p>	<p>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）</p> <p>上海——南京——青島——天津——北平</p> <p>上海——溫州——福州——廈門——汕頭——香港——廣州</p> <p>重慶——貴陽——昆明</p>

(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寧夏，以及自北平經太原鄧州至漢口各線段，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，嗣敵以該兩處為我空軍重要基地，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，雖大為減縮，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
亞航	昆明——河內

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

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-12」式大型飛機兩架。惟該兩公司發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，此種難時員工之服務精神，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
歐亞航空	重慶——桂林——香港
	重慶——西安——蘭州——涼州——肅州——哈密
	重慶——蘭州
	成都——蘭州

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 重慶——昆明——臘戍（緬甸淪陷後此站移至丁江）——加爾各答
中蘇航空	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，英國又曾一度封閉滇緬公路，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，開設短程航班，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
中國航空公司	昆明——丁江
	宜賓——丁江
	瀘縣——丁江
	重慶——蘭州——肅州——哈密
	重慶——漢中（漢中一站剛改設寶雞）
	重慶——芷江——柳州

歐亞航空公司 成都—雅安

香港淪陷時，歐亞航空公司損失重大，巨型飛機僅餘一架，小型飛機雖尚有三架，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。

中國航空公司在其中，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，開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-153, C-17, C-47A, C-119, C-117B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九十架。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

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：

所屬公司	空運綫路
中國航空公司	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	合 計	中國航空公司
22,533	20,857	2,676	1,192	1,004	188
					188
					164
					24

自抗戰勝利後，中國及中央兩航空公司，除擔任國內各綫復自運輸外，並積極增闢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、秘書五處，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，因抗機一再失事，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，自多卜利(Dobson)起，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) 九江十里鋪機場 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，跑道業已廢敗，長度亦感不足。

，加以缺乏排水設備，時患積水。按照計劃，須將原有跑道加長二百公尺，並加厚原有跑道，另築柏油滑行道二千九百公尺，及混凝土停機坪，修築場內外交通路及排水系統，整理場面加築站屋。在新計劃未完成前，並已先將現有跑道加以改善。

(5) 福州機場 該場跑道年久失修，難維持現有班機往返。民航局刻已委託福建省政府積極修理中。

乙、設置航空氣象網

我國民用航空之氣象業務，原由各航空公司自行辦理。業務既無統一標準，設備亦甚簡陋。民航局成立後，擬訂設置全國氣象網計劃，三十六年度完成氣象總台一所，氣象台九所，氣象站四十五所。並已接收國防部氣象站所屬之四十一個氣象站，其中四十站繼續存在，按照氣象網調整遷移其地點，原有器材亦酌予擴充，並將原有氣象局屬站四處，擴充為航空氣象站，並設新站八處，共計五十二處，已能符合第一期航空氣象網計劃。

丙、改進助航設備

適中我國助航設備之建設，並無統一機構。負責辦理航空公司，各有其自用之系統，以致大城市或空運頻繁之機場，常有歸航台或導航台三四座之多。而僻遠區域則付闕如。民航局成立後

，即將全國現有導航台歸航台等加以整理，重新分佈，以供全部民航機定向及定位之需。除調整已有助航設備外，另添設上海、廣州、漢口三處強力歸航電台。

丁、統一航空通訊機構

以前我國各航空公司，均自有其通訊系統及程序。民航局成立後，計劃統一我國各航空通訊機構。計設電訊總台一處（上海），通訊區台三處（上海、廣州、漢口）、通訊台廿處，負責全部國際平面及陸空通訊，並担任中央氣象局全國氣象站四十餘處之氣象通訊。現上海區台裝設工程業已告竣，並已與東京、關島、馬尼刺、西貢、曼谷、香港各地之航用電台，及泛美、西北、菲律賓、法國、中國、中央各航空公司之飛機通訊。上海電訊總台已於十月一日正式成立，如是電訊總台即為全國民航氣象電訊之中心，收集民航局通訊區分台及派駐中央氣象局各氣象站電台之氣象報告，並錄聽太平洋及西伯利亞各地之氣象廣播，以供航空及航海之用。

戊、設立空中交通管制機構

民航局成立後，擬將全國分為八個空中交通管制區，每區設一航路交通管制站。在全部計劃未完成前，先在上海廣州設立航路交通管制站（管制飛行於二機場間之航空器），及進近管制塔台（管制欲進入或剛離開機場之航空器）。又在上海廣州漢口九江設立機場管制塔台四座（管制

機場內起飛及降落之航空器），對國內外民航機，施行局部空中交通管制。現上海航路交通管制站業已成立，該區進近塔台正積極裝設中。

以上數端，係舉其犖犖大者。至於今後工作計劃所可述者，計有

- (1) 繼續修建各地機場。
- (2) 裝置上海及廣州兩地機場之跑道燈光及盲目着陸設備。
- (3) 擴展上海通訊區台之國際平面通訊業務，並加強設備。
- (4) 完成廣州漢口廈門青島南京九江之通訊區台分台，並於沿海各地加設強力歸航台。
- (5) 完成上海區進近管制台，廣州航路交通管制站，進近管制台，及上海廣州漢口九江四地之機場管制塔台。
- (6) 開辦交通管制人員通訊人員及技術人員訓練班。
- (7) 增設氣象分站發展氣象業務。
- (8) 編印飛行指南。
- (9) 改善中國中央兩航空公司業務，增闢國內外航線。
- (10) 舉辦航空人員檢定給照。

三、結語

我國民航建設，百端待舉，目前以財力所限，各項設施，僅能斟酌緩急，次第舉辦。且航空需要技術之處甚多，每一專才之養成，又非咄嗟所可立辦。尙需全國人士，對於民航之重要，有普遍之認識，對發展民航事業，共具協助之熱忱，則一德同心，衆擎易舉，庶幾民航建設大業，早日觀成，使航空能配合其他水陸交通，健全整個交通系統，此則政府與人民所企望者也。

民國廿年至民國卅五年各年運量統計表

(附表一)

年 份	客 運 (人)			貨 運 (噸)			郵 運 (噸)		
	合 計	中國航空公司	歐亞航空公司	合 計	中國航空公司	歐亞航空公司	合 計	中國航空公司	歐亞航空公司
20 年	3,725	2,784	941	4,151		4,151	44,124	43,712	412
21 年	3,351	2,699	652	16,391		16,391	51,812	48,954	2,858
22 年	5,289	4,215	1,074	43,192		43,192	61,747	57,577	4,170
23 年	8,838	6,729	2,109	71,669	12,788	58,881	79,057	70,261	8,796
24 年	18,409	14,812	3,597	156,472	42,086	114,386	93,215	73,795	19,420
25 年	27,973	20,198	7,775	250,105	44,848	201,257	118,620	102,285	16,335
26 年	23,216	11,610	11,600	245,272	56,193	189,079	194,505	93,488	101,017
27 年	14,657	8,016	6,641	138,911	40,718	98,193	124,636	64,153	60,483
28 年	28,775	17,220	11,555	430,676	117,375	313,301	209,684	102,093	107,591
29 年	28,575	17,527	11,048	937,492	494,107	443,385	159,589	73,843	85,746
30 年	29,060	22,583	6,477	4,151,740	3,559,695	592,045	193,318	90,271	103,047
31 年	30,853	20,867	3,986	4,349,374	4,298,309	51,065	99,878	55,018	44,860
32 年	35,612	33,224	2,388	19,663,473	19,611,124	52,349	88,788	61,183	27,605
33 年	39,823	39,263	560	27,170,898	27,090,690	80,208	96,899	94,785	2,114
34 年	60,801	59,177	1,624	28,463	28,193	270	258,948	256,592	2,356
35 年	247,989	202,510	45,479	12,740	8,826	3,914	1,459	1,262	197

註：廿六年抗戰軍興原有空運路線多告停航所餘少數航線業務突轉拮据故本表內所列廿六年各項數字與以前每年間之比較略有特殊情形。

非 賣 品

本刊歡迎翻印但須徵得同意本局備有
詳細辦法請向本局第三處函索或面洽

封底