

No. 4

C·N·A·C MONTHLY BULLETIN

Vol. 1

AUGUST

1948



CNAC Shanghai Booking Office.

中國航空股份有限公司 CHINA NATIONAL AVIATION CORPORATION

定期航班表 Schedule of Regular Flights

Revised September 3, 1948
Effective September 6, 1948

三十七年九月三日修正
三十七年九月六日實行

航線 ROUTES		路號 F. Nos	星期一 MON	星期二 TUE	星期三 WED	星期四 THU	星期五 FRI	星期六 SAT	星期日 SUN
上海 南京 青島 濟南 北平	SHA-NKG-TAO-TNA-PPG	401→ ←402			0→ ←0			0→ ←0	
	北平 太原 PPG-TYN	441→ ←442	0→						
	北平 瀋陽 PPG-SYG	491→ ←492	0→	0→					0→
上海	青島 SHA-TAO	1411→ ←1412		△→		△→		△→	
北平	蘭州 PPG-KWS-NHS-LAN	471→ ←472				0→	0→		
上海 南京	漢口 重慶 SHA-NKG-HKW-CKG	301→ ←302	0→	0→		0→		0→	
	重慶 昆明 CKG-KMG	341→ ←342			0→				
	重慶 西昌 CKG-SG	351→ ←352							0→
	重慶 貴陽 CKG-KYG	331→ ←332			0→				
	重慶 成都 CKG-CTU	361→ ←362							0→
上海	香港 昆明 SHA-HKG-KMG	1213→	△→						
上海	漢口 昆明 SHA-HKW-KMG	←1302		△→					
上海 南京 鄭州 西安 蘭州	SHA-NKG-CCW-SIA-LAN	325→ ←326						0→	0→
上海	台北 SHA-TPH	207→ ←208		0→	0→			0→	
上海	台北 福州 SHA-TPH-FOO	215→ ←216	0→				0→		
上海	台北 廈門 SHA-TPH-AMY	237→ ←238				0→			0→
上海	福州 廈門 SHA-FOO-AMY	233→ ←234			0→				
上海	台北 香港 SHA-TPH-HKG	227F→ ←228				0→	0→		
上海 福州 廈門 汕頭 廣州 香港	SHA-FOO-AMY-SWT-CNT-HKG	203S→ ←204S			0→				0→
	香港 廣州 海口 HKG-CNT-HAK	241→ ←242			** ←0		0→		
	香港 廣州 海口 榆林港 HKG-CNT-HAK-YLK	247→ ←248			* ←0				
	香港 汕頭 廈門 HKG-SWT-AMY	291→ ←292	0→	0→	0→	0→	0→	0→	0→
	香港 廣州 HKG-CNT	221→ ←222	0→	0→	0→	0→	0→	0→	0→
	香港 汕頭 廣州 HKG-SWT-CNT	253→ ←254							0→
	香港 汕頭 台北 HKG-SWT-TPH	255→ ←256				0→			
上海	重慶 SHA-CKG	705→ ←706			□→			□→	
上海	北平 SHA-PPG	801→ ←802	□→	□→	□→	□→	□→	□→	□→
	香港 SHA-HKG	601→ ←602	□→	□→	□→	□→	□→	□→	□→
	香港 昆明 仰光 HKG-KMG-RGN	671→ ←672		□→					□→
	仰光 加爾各答 RGN-CCU	673→ ←674	□→						
上海 汕頭 香港	SHA-SWT-HKG-BKK	611→ ←612				□→	□→		
上海	檀香山 舊金山 SHA-HJR-SFO	911→ ←912			□→		H		□→

LEGEND 說明
This schedule is subject to change without notice. 大航班表得隨時修正

F. Nos. = Flight numbers 路號
— = One-way trip 單程
↔ = Round trip 來回
* = 1st and 3rd weeks of the month
** = 2nd and 4th weeks of the month
S = via Swatow 經香港
T = via Tsin-tso 經香港
H = via Hongkong 經香港
F = via Foochow 經福州

Prepared by Passenger Service Division, Business Department.

ROOSEVELT RETURNS FROM NORTHEAST SURVEY

Quentin Roosevelt, vice president, returned recently from a trip to the Northeast to ascertain in what way this airline can contribute to the rehabilitation of that part of the country, CNAC's public relations division reported.

Roosevelt said his impressions of northern areas are that the situation is much better in a military, political and economic sense than people have been led to believe in reports and that the industries in cities like Taiyuan and Mukden are surprisingly active in spite of the fact that both places are entirely surrounded by Communist forces. He emphasized, however, that tremendous problems are still facing the central government in these areas, since Communist pressure is definitely not decreasing.

The airline executive said he was impressed with the high morale and spirit of the people in the north and deeply appreciative of the cordiality with which he was received by both high officials and ordinary citizens.

Talks that he had with his old friend, Vice President Li Tsung-jen, and with General Fu Tso-yi while in Peiping, with General Wei Li-huang, commander-in-chief of the Northeastern Headquarters while in Mukden, and with Marshal Yen Hsi-shan, governor of Shansi Province, while in Taiyuan led him to the conclusion that CNAC will be given an opportunity to continue to help in the supplying of food to the beleaguered cities, Roosevelt stated.

Both Vice President Li and Marshal Yen received him with the utmost cordiality and gave dinners in his honor, the executive added.

Interesting observations that he made during his flights by both CNAC DC-4 and C-46 were that the flight into and out of Mukden carried a full load of passengers; the flight into Taiyuan was loaded with rice and the outgoing flight was packed to the maximum with passengers.

Roosevelt left Shanghai on August 9 for Peiping, where he stayed until the morning of August 12, when he flew to Mukden for a two days' visit. After that he took off from Mukden for Taiyuan via Peiping. After an overnight stay at Taiyuan he flew via Peiping back to Shanghai, arriving here on Sunday, August 15.

THIRTEEN CNAC STEWARDESSES GIVEN "WINGS"

Thirteen members of CNAC's fourth stewardess training class graduated in a ceremony at Lughwa Airport on August 6. Selected from a total of 124 applicants for their mental and physical qualifications, their graduation increased the total number of CNAC hostesses to 43.

E. M. Allison, operations manager, opened the ceremony with a short address. He said the graduates were entering a profession which had its inception only 15 years ago as part of the United Air Lines system. This was so successful that it became incorporated into all airlines. He expressed the belief that the reputation of an airline was either controlled, governed or influenced by the manner in which the stewardesses discharged their duty, and he was confident that the graduating class could be depended upon to maintain and even expand the airline's reputation.

Col. C. Y. Liu, managing director, in the commencement address talked on the duties of the stewardesses, which cover a wide field, from assisting mothers with children to giving object lessons in geography. Preparation for these duties is provided for in the six weeks' course in stewardess service; passenger service; meteorology; first-aid; and airplane familiarization. He exhorted the graduates to conduct themselves in such a manner as to reflect credit on themselves and on the corporation.

Quentin Roosevelt, vice president, said the graduation exercise was a significant occasion in that it shows an interesting development, not only in CNAC, but in general aviation. Whereas in the past a passenger was merely a person to be transported from one place to another, he has become an important entity who must be well treated and made as comfortable as possible.

Elizabeth Lan, CNAC's chief stewardess, read the graduating list and Col. Liu presented the wings to the following recruits to CNAC's air lanes: Nancy Chang; Vivian Chang; Maureen Chau; Judy Chen; Deanna Chien; Louise Fong; Jeanne Young; Joan Hsu; Rosie Hsu; Margarite Huang; Muriel Shao; Ivy Tsu; and Jane Wu.

The new stewardesses began their duties on the following Monday on DC-3's flying to Chungking, Peiping and Canton.

On the eve of their assumption of duties the graduates entertained officials of the corporation, their friends and a number of Chinese and foreign newspapermen at an informal supper-dance on the roof of the CNAC building. Foreign newspapermen present at the dance included the following: Alberto da Cruz; Reuters News Agency; E. M. Pereira, Gus Klingenberg and Liu Sze-hsun, China Press; Paul Eltisheff, North China Daily News, Miss Natalie Hankemeyer, National Women's News Service (U. S. A.); and Harvey Lowe and S. K. Au of Station XMHD and Mrs. Lowe and Mrs. Au.

The graduation ceremony was dubbed in and broadcast over Station XMHD on August 9.

HUNDRED HOUR CHECK

What Acting Chief Pilot has forgotten to pass out those cigars? For the space used in this, Lynn, I am going to take an extra one, if I get any.....The boys based in Peiping seem to like it there. So far, no complaints have been sent via the Chief Pilot's Office.....Who is the blonde who is putting those stars in Steve Kusak's big blue eyes these days?.....Quentin Roosevelt is all smiles since his family is here.....Why is everyone calling David Rudolph Valentino? Go easy on those shirts, Dave my boy!.....Dancing is one form of relaxation for the administrative type. Even in this torrid weather?....."Moe" Cutburth is going to the States because the missus is having an operation very soon. It isn't as bad as it seems, "Moe"..... ...Johnny Tai is pegging away at his single engine landings. Give

the poor boy some air, Ken Healy, you're running him down.....
.....Capt. Watson has been checked out on the DC-4; congratulations, Jules.....A loadful of wives deplaned at Shanghai from San Francisco on the second trip last month. Now you won't be seeing Sowell, Mitchell and Shaddy at the airport anymore.....Anna and M. H. Liang will be spending a second honeymoon in Hongkong very soon.....Stewardess Margaret Liu has a yearning to be transferred to the Business Department. Have we been working you too hard, Margie?.....What column in what leading newspaper is always poking at poor, old CEENAC. I wonder if the services we render are not up to its expectations?.....Capt. Hugh Chen has been seen measuring gas on the wings of the DC-4 by Out-stations; what for?Cables from "Butch" Norman, Frank Knapke and O. L. Morgan show that Niagara Falls is printing a suggestive picture in those bachelors' minds.....Phil Ricker has offered to pace the floor in front of the Maternity Ward for A. V. Belski while he is away in San Francisco and Fred Heckman has also offered to present him with a set of false fingernails. But keep your own intact for the trip home, Al.....Flight Operations is buzzing away about the check out party J. K. Bien, L. S. Leong, T. L. Chen, J. Young (Captain) and Lester Chin are giving. It is rather belated, but it is better late than never.....There is an addition in the Wilson family.....Our Chief Stewardess will be sending out invitations to her big event very soon.....Two new budding O. I. C's (Operations-in-Charge) K. C. Liang and K. L. Wong have been stationed in Hongkong and Peiping.....M. E. Hinds has been checked out on the C-46 and C. J. Yea, H. W. Well's and W. T. Liang on the C-47.....For the August 18th flight to the States, eighteen crew members were on it. Two sets of extra crews were for the ferrying of the newly purchased C-46's. The first new plane, XT-154 came back the evening XT-105 left. Capt. D. E. Bussart did not seem to be under any strain from the flight through Alaska.....Rumours are floating around that the Business Department will take care of the Stewardess Section in the near future. You will be having a pretty handful of girls on your mind, B. D.

PASSAGE TO HEAVEN

By Florabelle Wang

CNAC Booking Agent: What may I do for you, madam? Do you yearn for the golden roofs of the palaces in the Forbidden City of Peiping or for the wide, sunlit beaches of Tsingtao? Or may CNAC's silver wings carry you to beautiful Honkong, where nerves become relaxed and high blood pressure drops?

Doomed Lady: Oh, my dear sir, I aspire to none of these places of song and story though I have not seen them all. The doctor has put me on the Doomed List. The pulse is beating too fast. The sands of time are running out. I am a lone traveler lost in the desert, a pilot without a compass (page Hugh Chen).....I, I desperately need your help! (She calms herself with a great effort.)

CNAC Booking Agent: Madam, do not be distressed. CNAC, the invincible and indomitable monarch of China's airways, is at your service. Your slightest wish shall be our command. Name the haven of rest you seek on earth's fair face and CNAC will take you there, even if it lies at the ends of the earth ("Fly by CNAC Skymaster to The Ends of the Earth," says Columbia's advertising artists).

Doomed Lady: (Her face transformed by an ethereal beauty) I seek a haven—but it is not on earth. It lies 10,000 feet above the summit of the Himalayas, beyond the reach of ordinary man. But, perhaps (hopefully) CNAC the invincible will surmount all obstacles and fly me there in a chartered plane? The reward will be handsome.

CNAC Booking Agent: (Gulping) Er—er—Excuse the tendency toward bureaucracy, but I shall have to refer this request to the Operations Manager. After all, there seem to be some technical difficulties—

Doomed Lady:

But you just now told me CNAC is indomitable, that my slightest wish is your command. Surely your famous chief engineer, Mr. Grundy, can invent a powerful engine or set of engines which can operate in all kinds of weather and at all altitudes, and I understand that you have a Chinese genius named James Koo who can devise anything technical to meet an emergency. Surely you cannot fail a lady in distress! Please give me one way passage to Rainbow Land!

CNAC Booking Agent: (Still gulping) You must give me time to consult with my superiors—I'm only a booking agent—the smallest spud among the little potatoes, a mere cog in the wheel, a speck on the horizon—

Doomed Lady:

(Undaunted, her face shining with a new radiance) Thank you, my dear sir, thank you! Here is a billion gold yuan dollars as partial payment for the trip (taking them out of her exquisitely made imported alligator skin bag and laying them on the counter as if they were nothing at all.) Please telephone me at the Park Hotel as to when the plane can take off. In the meantime I must write my will and arrange my affairs. You see (in a low, confidential tone)—where I am going there will be no need for money or personal assets—no economic structure which totters like a straw in the wind in the hands of manipulators—no artificially manufactured currency which is worth something today

and less tomorrow. For where I am going people believe in one another with child-like faith. Since they only barter from day to day for what they need, they will never resort to hoarding. Ah, Rainbow Land is a beautiful place. I hope you will visit me there someday. Good bye. (She extends her hand gracefully, like a queen and is surprised that the booking agent has disappeared from his place behind the counter. She walks out.)

CNAC Booking Agent: (Recovering from a fainting spell at the pile of gold yuan for an obviously impossible assignment, he is helped to his feet by a clerk.) Quick, write a memo to the Operations Manager to fix up a special flight to Rainbow Land, 10,000 feet above the summit of the Himalayas. Have Grundy design special engines and tell Koo to rig up safety devices. If they can't do it, for heaven's sake tell C. Y. Wu to tone down that invincible, indomitable business and change that slogan, "Fly by CNAC Skymaster to the Ends of the Earth"!

- (1) After office hours, I called a pedicab to go back home.
"How much from here to Kashing Road?"
"\$600,000!"
"How about \$.20?"
"NOT THAT CHEAP!"
- (2) "BIG 4 FM'S TO MEET"—Newspaper headline.
Have they forgotten to invite our own CNAC FM too.?
- (3) The arguments became more and more heated, temper at new low, then one of the two quarreling mechanics let loose:
"?() & %\$# '1/4@¢1/2/-*!" One barked.
"Same to you!" The other retorted.
- (4) Overheard on a company bus on way to Lunghwa:
"Are you married?"
"Yes and No.!"
"Whatdya mean, yes and no?"
"Well, at home: Yes; in Lunghwa: No.!"

PROMOTION AND TRANSFER

PREPARED BY PND

OPERATIONS DEPARTMENT

NAME	MOVEMENT	DATE
R. F. Mitchell, Jr.	Promoted to Captain	July 12, 1948
T. C. Sailer	—ditto—	—ditto—
P. L. Epperson	—ditto—	July 17, 1948
Q. N. Sowell	—ditto—	July 18, 1948
M. E. Hinds	—ditto—	Aug. 10, 1948
C. J. Yea (謝朝彰)	—ditto—	Aug. 3, 1948
T. W. Chu (朱知文)	Transferred from Kunming to Luliang Radio Station and promoted to Radio Operator-in-charge	July 16, 1948
I. T. Kwoh (郭以造)	Promoted to Foreman of Peiping Station	July 1, 1948
J. C. Hu (胡人傑)	Transferred from Hankow to Liuchow Radio Station and promoted to Radio Operator-in-charge	Aug. 10, 1948
Henry Ho (何爾衡)	Promoted to Senior Tower Operator	Aug. 1, 1948
Y. C. Huang (黃詠淇)	Transferred from Shanghai to Amoy Radio Station	July 13, 1948
C. D. Chang (張志定)	Transferred from Shanghai to Sian Radio Station	July 15, 1948
T. W. Chien (錢德華)	Transferred from Shanghai to Kweisui Radio Station	—ditto—
W. K. Chen (陳維昆)	Transferred from Chungking to Shanghai	July 16, 1948
T. J. Yu (於崇勤)	Transferred from Shanghai to Lanchow Radio Station	—ditto—
P. C. Chang (張伯誠)	Transferred from Amoy to Swatow Radio Station	—ditto—
Y. C. Fok (霍熒晨)	Transferred from Canton to Shanghai Radio Station	July 20, 1948
S. Y. Fong (方宣賢)	Transferred from Shanghai to Shenyang Radio Station	July 19, 1948
P. F. Huang (黃品富)	Transferred from Hankow to Peiping Radio Station	July 16, 1948

NAME	MOVEMENT	DATE
K. C. Chow (周關春)	Transferred from Shanghai to Wenchow Radio Station	July 18, 1948
S. J. Liu (劉憲章)	Transferred from Peiping to Shenyang Radio Station	July 27, 1948
C. W. Chen (陳長輝)	Transferred from Tsingtao to Shenyang	July 20, 1948
W. H. Mok (莫華煦)	Transferred from Haikow to Canton Radio Station	July 22, 1948
T. K. Yeh (葉俊錄)	Transferred from Shanghai to Canton Radio Station	July 21, 1948
R. I. Keh (葛學易)	Transferred from Shanghai to Peiping	July 23, 1948
T. A. Ko (戈定亞)	Transferred from Shanghai to Kunming	July 26, 1948
Dick Hong (洪迪克)	Transferred from Shanghai to Peiping	July 7, 1948
Y. C. Yang (楊幼智)	Transferred from Ichang to Shanghai	Aug. 4, 1948
H. C. Chang (張洪昌)	Transferred from Shanghai to Tsingtao	—ditto—
Y. Wang (王 瑜)	—ditto—	July 21, 1948
H. N. Foo (傅漢鶴)	Transferred from Shanghai to Amoy	Aug. 6, 1948
T. B. Shaw (蕭振邦)	Transferred from Tsingtao to Peiping Radio Station	Aug. 4, 1948
K. C. Hwa (華錦川)	Transferred from Shanghai to Hongkong	July 31, 1948

BUSINESS DEPARTMENT

S. Cheng (程 淑)	Duty assigned at Nanking	July 24, 1948
E. M. Chang (章綺梅)	—ditto—	—ditto—
C. H. Yao (姚肇如)	—ditto—	July 27, 1948
C. T. Cheng (鄭振庭)	Duty assigned at Shanghai Booking Office	July 23, 1948
L. C. Yang (楊麗珍)	Duty assigned at Amoy	July 31, 1948
H. Y. Cheng (鄭惠英)	—ditto—	—ditto—
Y. Y. Tan (譚穎嫻)	Duty assigned at Swatow	Aug. 2, 1948
L. C. Ouyang (歐陽麗春)	Duty assigned at Canton	Aug. 6, 1948

NAME	MOVEMENT	DATE
J. T. Pao (包如珍)	Duty assigned at Hankow	July 27, 1948
S. C. Wang (王秀慶)	Duty assigned at Chungking	Aug. 1, 1948
Y. H. Li (李豔華)	—ditto—	—ditto—
Lilly Li (李麗蓮)	Transferred from Nanking to Shanghai Booking Office	July 30, 1948
S. C. Chang (張式篆)	Transferred from Peiping to Tsingtao	—ditto—
M. H. Chiu (裘孟華)	Transferred from Chungking to Kweilin	Aug. 3, 1948
C. H. Pih (畢可憲)	Transferred from Peiping to Kweisui	Aug. 5, 1948
T. Chow (周桐)	Transferred from Nanking to Public Relations Division of Secretarial Department at Head Office	Aug. 2, 1948
Y. Tseu (邵雲)	Transferred from Tsingtao to Shanghai Booking Office	Aug. 5, 1948
Y. T. Liang (梁耀臻)	Transferred from Shanghai to Canton	Aug. 11, 1948
K. C. Peng (彭開昶)	Transferred from Chinchow to Nanking	Aug. 14, 1948
C. Li (李莊)	Transferred from Amoy to Nanking	Aug. 23, 1948
T. Y. Chang (張敦頤)	Transferred from Peiping to Shenyang	Aug. 22, 1948

FINANCE DEPARTMENT

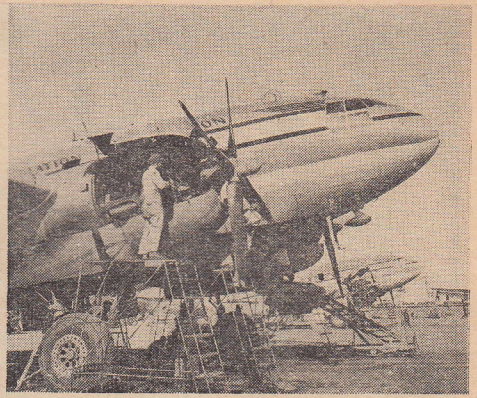
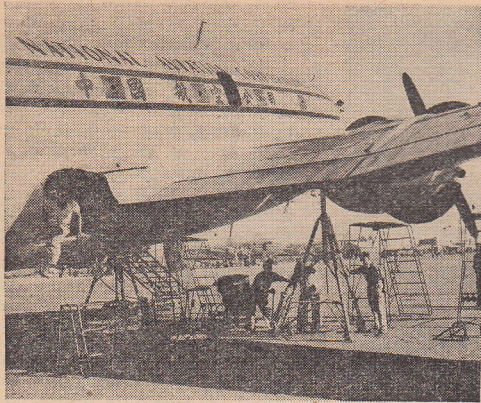
Y. F. Yen (嚴衍豐)	Transferred and status changed to Auditor	Aug. 1, 1948
P. Y. Sze (史斌元)	Transferred and status changed to Chief of Cashiers' Division	—ditto—

SECRETARIAL DEPARTMENT

Florabelle Wang (王鄭容金)	Transferred to Public Relations Division	Aug. 1, 1948
K. Y. Yin (尹光榮)	—ditto—	—ditto—

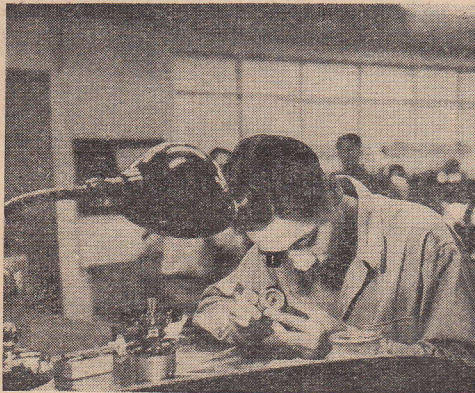
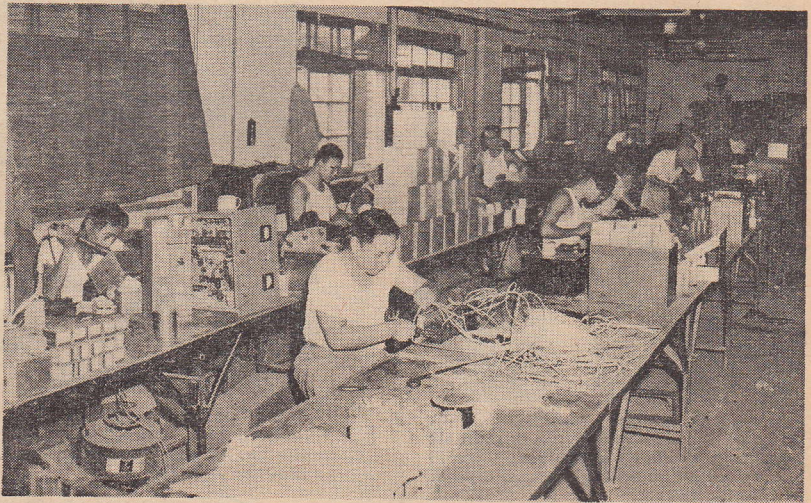
PERSONNEL DIVISION

S. T. Chen (陳壽祖)	Transferred to Operations Depart- ment as Junior Engineer	July 17, 1948
------------------	--	---------------



CNAC's mechanics were caught by the cameraman while absorbed in the painstaking task of inspecting the company's planes. Two views of men at work are shown here.

CNAC's radio shop, shown in this picture, plays an important part in maintaining the Sino-American airline's outstanding standard of safety.
 上二圖為本公司機械員檢查飛機○中為無線電工場○右下為龍華電台工作情形○左下為儀器之檢查情形○



Instrument inspection, shown here, is another part of CNAC's extensive maintenance system whereby accidents are forestalled and reduced to a minimum.



CNAC's radio station at Lunghua Airport is photographed while the employees are working at full blast.



左上图為空軍節授勳典禮
 ○前排左第一人為空軍總
 司令周至柔將軍，第二人
 為劉副參謀長國運，右第
 三人為本公司劉總經理，
 第四人為中央公司陳總經
 理（中國中央兩公司總經
 理各得寶鼎勳章一座）○
 右中及左下為第四屆「空
 中小姐」結業時團體照。
 左中為副董事長羅斯佛致
 詞，右下為機航組主任艾
 禮遜致詞。

Col. C. Y. Liu and Col. C. I. Chen, managing directors of CNAC and CATC respectively, received "pao ting" medals on August 13, Chinese Air Force Day, from Gen. C. J. Chow, commander-in-chief of the CAF, who presented them on behalf of the Chinese Government. Gen. Chow is shown here wearing a ribbon, on the extreme left. Next to him is Col. K. Y. Liu, deputy chief of staff of the CAF. Col. Chen and Col. C. Y. Liu are fourth and fifth from the left, respectively.



Quentin Roosevelt, vice president of CNAC, was photographed while giving a shorttalk at the graduation ceremony on August 6 of the fourth stewardess training class at Lunghwa Airport.



Group picture of thirteen CNAC stewardesses who received their "wings" from Col. C. Y. Liu, managing director, at graduation exercises held on August 6 at Lunghwa Airport.



CNAC's thirteen new stewardesses are shown here in an outdoor snapshot taken in front of Building No. 20 at Lunghwa Airport.



E. M. Allison, operations manager of CNAC, is shown here giving the opening address at the graduation exercises of the fourth stewardess training class on August 6 at Lunghwa Airport. Col. C. Y. Liu, managing director, is seen seated, at Mr. Allison's right.



天津路二號消息

小記者

一、八月十三日，適為星期五，總經理因公晉京，搭一百十三號飛機，全機乘客十三人，然卒能安全到達。記者按：此事實可引證作為破除迷信之佳話。

二、總經理某日公畢返家，步行經過某店，往購麵包數只，以供晚膳之用；每只計價卅萬元，當時總座所帶之款，數有不足，只得回家向太太取款後再來購買，為時不過三數分鐘耳。不意該店，時麵包價格已漲至每只卅五萬元，致所取之款依然不够，只好仍然空手回家云。

三、王主任祕書月來埋頭研究心理及個性測驗，藉供公司今後考用新員時應用。某日王氏向記者單獨透露其研究結果，謂一個人專業成功有三大要素，依其重要性分先後，第一要人緣好，第二要有從事于工作之志願，第三才輪到工作能力強。

四、西樂組最近舉行晚會，記者遇客運服務員鄒雲小姐，鄒小姐自幼就讀外國學校，故邇來補習漢文甚勤，記者勸其看看紅樓夢，鄒小姐連忙說：「媽媽不許看的，因為懂得太多了，是不好的。」

五、葉祕書廷元某假日品茗于金門飯店，即席賦詩一首如下：山水雲舟雁地天，金門風景總無邊，劇憐十五盈盈女，手捧銀盤待客筵。

具牌，就簽了字，以後與遺失者無涉；若發現了，則所借的工具就須由遺失者負責賠償。這裏機場地方很大，七個工具間又散設各處，跑來跑去的辦報失手續，不是很像「跑單幫」嗎？噲哩噲嚙說了一大陣，大概你總明白了吧？你縐着眉，我可懂得！你在嫌着這裏又孤另另的放了一排屏，實因這都是 PWA 的工具。其形狀大小，都七長八短，數量又多，如果放在木架上則分不清楚，放着鐵箱裏則地位太傷，放在外面屏上則太難看，沒奈何只得放在這裏，也是「藏拙」而已。這一大堆帆布，點收時真是苦透苦透！下面八只木箱內裝的是引擎架子，也是 PWA 所出品的。現在請你看鐵箱裏的東西，自第一號到第五號都是料作，有軋別丁，有 A 級府綢，有漆布，有地毯。第六號到廿二號內都是比較珍貴而小巧的工具，有分厘卡，管子鉗，活絡扳頭，開口扳頭，梅花扳頭，耶而鎖，管子割刀，鬧鐘，鋼皮尺等等，每隻箱子都上了鎖，以便保藏得更週到些。你似乎有些厭倦了，可供你看的也都給你看過了，你不要在這裏坐一忽？喝上一口茶？……像一月五金店麼？哈，像極了，可不吹牛，這月五金店可不算「小同行」呢！那一排木盒裏放的都是卡紙，就是我們的帳，我們新近在上面註了地位，所以一看卡紙，就知道工具放在什麼地方了，着實便捷。怎麼？你要走了？讓我陪你到機場上去看大大小小的飛機，以後你若高興，再到各工具房去瞧瞧，那邊很熱鬧，生意興隆。唉，又得鑽了，可小心些，別叫再撞痛頭！

公司大事紀要

(續上期)

麟

二十九年

- 一月廿七日 重慶珊瑚壩機場歐亞航空公司機棚失慎延及本公司機棚政將第8
9, 12號司汀遜機三架及第38號達爾根機一架悉被焚燬
- 六月六日 宜昌站撤退
- 廿七日 祕書處分設祕務文書人事三課營業組設業務編審聯運三課
- 七月廿五日 渝嘉線停航
- 九月十六日 第35號康馬道機在重慶李家渡被日機六架炸毀
- 十六日 港雄線(香港—南雄)通航僅郵載件貨運
- 廿一日 昆河線停航
- 三十日 昆明電台被炸工人一名殞命
- 十月八日 港雄線開始載客(票價: 港雄HK\$270, 雄港NC\$520.)
- 廿九日 渝昆班機第39號道格拉斯機在滇境霪益上空被日機襲擊機身中彈
焚燬正機師 U. E. Kent 女侍應生魯美音財務組辦事員黃琦及乘客
五人暨小孩一人均遇難
- 十二月三十日 第7號司汀遜機試飛西昌因氣候惡劣被迫降落於敘府附近富順縣
瓦市鄉後於三十年一月三日返渝

三十年

- 一月十四日 第7號司汀遜機在重慶九龍坡機場被日機掃射中彈焚燬
- 十六日 第24號道格拉斯機在粵省連縣星子埠被迫降落正機師麥唐納副機
師郭良弼報務員周洪鈞均安全無恙
- 十九日 渝加線(重慶—加爾各答)試航
- 廿一日 第42號福特機在江西吉水白水鄉因雷雨交作被迫降落正機師黃炳
照副機師吳國智報務員陳超職員鄭儒基及銀行押運員一人均當場
殉職僅報務員張培倫重傷生回
- 廿三日 第41號道格拉斯機由香港特班機飛往昆明中途缺油在雲南平彝被
迫降落機身完好正機師吳士(H. L. Woods)副機師海登報務員顧
正寰及押運員一人均安
- 廿八日 重慶牛角沱航空招待所開幕
- 二月一日 航空郵件重量單位自本日起改為十公分
- 十二日 第40號道格拉斯機由港飛渝中途蹤跡不明公司派 Vultee 機搜尋並
印發傳單懸賞千元偵求該機消息迄無下落至二月十八日因閬道縣
零陵等處居民檢獲該機所載之鈔票乃派機師陳文寬駕第31號DC
—2 機赴道縣各處偵察後發現該機尾部攔於蔣家嶺西南月岩鄉搖
山之上機身已焚燬正機師譚歡在副機師陳元樂報務員潘中楹銀行
押運員田悟非均殉職
- 五月二十日 第46號道格拉斯機在敘府被炸右翼損毀
- 八月十二日 監察黃伯樵就職
- 九月十一日 交通部駐港航空貨運稽核處成立
- 十月廿三日 第47號道格拉斯機試飛康定因大雪未降落
- 廿八日 第F2號康道機由南雄返香港在降落啓德機場時失事墜海正機師陳
榮煥副機師盧雪岩均無恙惟報務員王俊才溺斃 (待續)



請參觀我們的工具庫

錢忠華

真是難得，你果然來了，實在是一位守信用的君子！外面風沙很大，請你到工具庫裏參觀一下吧！對不起得很，這裏的門很低，因為開在這隻活動櫃台下面，櫃台是做交易用的，營業時間內，不准卸除，所以只好委屈你鑽進來了，唉唉，撞痛了嗎？真對不起，在這裏的東西，差不多沒有一件不是工具，鐵屏裏放的、鐵箱裏裝的、木架上排的、統統都是。現在我陪你一排一排的看進去，這些鐵屏都是兩面頭的，兩面都可以放東西。那第一排朝外放的是全套鋼板和螺絲鉸，因為包裝得考究異常，都是五色繽紛的盒子，所以拿來排在這裏，也算是裝璜門面的意思。哈哈！朝裏的就放着鑽頭，先是硬鋼的，再是風鋼的，風鋼的再依着形狀，號碼，字母排成三類，現在看看，齊齊整整，煞是悅目。當時排列的時候，可出了一身汗呢！你知道的，我們是從六號房子搬過來的呀！第二排鐵屏裏放的是管子螺絲鉸，淨鏢刀的刷子，防凍器等。自第三排屏起就依着英文字母排列了：如 A 字裏有齒輪接頭 (Adapter Ratchet) o a 字裏有接梗 (Bar-Extension) 與車床上用的割刀 (Bit)。C 字裏有鋼鑿 (Chisel) 等，你說什麼？唔，不錯，為什麼洗引擎用的汽油鎗 (Cleaner Engine) 放在鏢刀 (File) 後面？這就叫沒法。因為工

具不比材料，它的形狀大小沒有一定，我說照字母排列，不過儘其可能罷了。……當然，鐵屏的格子是可以裝卸的，但是這也有很多困難，第一是人手不夠，第二是鐵板不夠，第三是裝的裝了，拆的拆了，以後若有新工具到，又將拆拆裝裝的勞師動衆一番。所以在有些情形下，只得依着形狀大小排列，以便留些空檔，放將來新到的工具。這些木架子上放的，都是特別工具和大傢伙，這是裝卸飛機輪胎用的，這是裝卸推進器的，這是滑輪，這是老虎鉗，這是鐵鏟，這是磨牀上用的金鋼砂盤，這是……這個我也不大清楚，只知道是引擎上用的，我來得不久，你要知道得明明白白的話，頂好問我們工具庫的負責人，他可熟悉了，不像我是「紅腳骨」。然而不巧，他出去「跑單幫」去了！……你說「跑單幫」是什麼意思？噫，此事說來話長，請你靜心聽我道來，原來這裏是工具庫，另外尚有七個工具間，庫裏管的是發大批手工工具給新來的技士用，有誰調差到外站去或辭職了，就點收繳還的工具，工具壞了，得做損壞報告，壞得尚可修的，得做工程號碼申請書，工具存量不豐時，得做採購申請單。將外站需用工具送出去，再得發工具牌給技士，以便他們到各工具間去借用工具。每人一套，一套五塊，五塊同一號碼，憑牌借用工具，劃一不二。然而技士有時不免遺失工具牌，他就到工具庫來報失，工具庫就以失落工具牌的號碼通知各工具間，工具間管理員就立刻查看，若沒有發現該工

(接下十二面)

散。五月以迄九月，乍雨乍晴，白日溫度在九十左右，入夕即降至七十餘，有時單衾在身，中宵猶覺微寒。十一月月較涼，頗如江南春夏之交，清新宜人。

土地肥沃，魚米豐饒，斯乃真以農立國者。全國人口僅千七百萬，尚不足上海之三倍，惟民性疏懶，耕播之後，即靠天吃飯，坐享收穫，致大好土壤，年僅一熟而已。

工業不振，即輕工業亦絕無僅有，日常用品富貴者仰給於英美，貧賤者則布衣一襲，芥飯三餐，度其最低限度之生活。火礮一業，即國人之所謂碾米廠，握全國經濟之樞紐，大權操諸華人。其他大商業亦泰半由華及歐美人士所經營。遲人為生存競爭起見，乃制定若干行檔，如三輪車夫屠案等，不准外僑從業，舍本逐末，徒見其心勞日拙。

民性平易，惟激越之餘，動輒操刀殺人，在昔日軍佔領期間，日人時有被殺，竟不敢施報復，蓋懼其衝冠一怒也。盜劫於野，往往先刃物主，地接山陝，或習以成性歟？

爵賞頗濫，如「昭披耶」，「披耶」，「變」，「昆」皆是。「乃」則為普通之尊稱，一若西人之 Sir，國人之先生。未來遲前，嘗見報載樂披波取樂貪隆之閣席而代之，初以為一姓之爭，如四川劉氏然，今始知其非也。

曼谷市區遼闊，居民僅八十萬，故不若上海之寸土寸金。居室大抵一二層，即熱鬧市廛，亦無危樓華屋，向上發展者。中上等住宅咸有隙地植花木，扶疏掩蔭，饒園林之勝，斯為上海來客所最豔羨者。惟以戰後屋少人多，求屋亦須納

茶金，自數千、一萬、乃至數萬銖不等。其辦法與上海不同，二年或三年期滿，尚須續納茶金，無一勞永逸之計。僕以阮囊羞澀，力不足以貢茶金，置器用，益以此間政治趨勢，對華僑日見不利，僑胞子弟頗多返國求學者，僕又何必挈子女以俱來，遂決意離羣索居，長處逆旅，過屠門而大嚼，望園屋以興嘆。

上流社會一般風氣，受英人浸染者極深，滬人所謂派頭十足，僕婦獻茶，往往僂僂以進，間有跪而置諸几者。赴跳舞會，須穿白衣黑褲之禮服，汗流浹背，仍怡然自得。戰後金元勢力已與英磅平分秋色，玻璃髮梳玻璃褲帶遍行於鄉村間矣。

村市多傍水而築，鄉人購物，咸鼓棹以往，舟細而長，纜可容身。

售冰淇淋者極鮮，可口可樂更不輕見，詢諸老於南國者，則云此間無論貧富，樂飲加冰之咖啡或紅茶，取價既廉，且合口味，冒險家亦無如之何。

暹羅產象，但白象不多見，視為國寶，故歷史上有白象之戰。有捕白象以貢者，頒爵賜金，名利雙收。

電力廠之一部曾於日寇之降前遭盟軍攻燬，繼以洋商與政府間發生合同糾紛，故迄未修復。黃昏時分，電力特低，遂行輪流停電辦法。一燈如豆，令人憶念八年離亂之重慶生活不止。

信手拈來，不盡成文，嚶鳴萬里，在求友聲而已。

機場各機關如民航局、郵局、海關、中國銀行、和四個油公司（美孚、亞細亞、德士古、Inchcape P.A.A.）等。因之電壓不足，大有捉襟見肘之慨。「電話怎麼搞的，一兩個鐘頭打不出去，我有要緊公事！」「你們故意爲難」？……這些冤枉話在週末或假期的前一天，多少同人爲了他們的情侶，便常常加諸了我們。不作美的 Operator 偏說沒有外線，其中困難不說明，想同人自不能見諒的！

我們對外電話線，現已增到五對，內部分機已增加到九十四門，除供給本公司同人通話外，又加上上述各機構及各航空公司的義務電話，真是忙得 Operator 吃飯解手，都需人代替，才能離開他的崗位。單單對外接線次數，每天最高達 700 次。（本公司業務電話，僅佔 10%，同人的私人電話約佔 42%，其他各駐場機關要佔 48%）請問誰了解 Operator 的忙，緊張？又上月除自備發電用費不計外，僅華商電氣公司電費已達七十億元。估計本月份，單電話費，約需三十億。公司當局看到電話費開支浩大，無論同人們與乎駐場各機關公司，皆關係密切，公私友誼又不能收費，爲要減少電話次數，便規定除指定必需通外線的各部門外，一律不准打外線。這就苦了 Operator，所以對他（她）們誰能例外？惟依人所費既不貲，亦終非善策，祇有希望公司當局從速自備大型電機，自給自用，才是徹底補救之道。

再回顧機場電氣間的同人吧，他們也有『只在此山中，雲深不知處』的自在，那飯廳之西，頹垣殘壁，偏僻的一隅

，却是他們的洞天別府，（聽說三十三年美空軍轟炸日寇的痕蹟）也就是管制全機場動力的樞紐，無限光明源泉的所在。這裏面的工作，都是輕巧精細，需要的是能工巧匠，他們將一束一束的黑色或金黃色的漆包線，妝扮得如女人的捲髮。修繞電機，焊線頭，烘乾，然後測驗的工作，工作台上台下，放滿了大大小小的馬達，成捆日光燈和燈架，風扇冰箱，及各站運來待修的瀉光燈（Fluor Light）都像衰老創傷的病人，急待修理，再運交各部門，從新發揮他的效力。

晚上下班後，住在宿舍的同人，打水幫浦馬達嗚嗚的響着，十幾個淋浴龍頭開了，都趕着沖個冷水澡，坐在電扇下，習習的徐風，聽着收音機播送輕鬆悅耳的音樂，或登高遠矚，眺望六千尺長的兩列火龍燈陣，#33 Hanger 上的瀉光燈和旋轉燈，伸出照澈數十里巨臂，和候機室的紅綠霓虹燈，光輝燦爛的招喚在上空遠途歸來的旅客安全降落。黃浦江頭變成不夜之區，這個偉大的場面，就是他們四五十個人血和汗的收穫，也值得他們引以自豪了。

曼谷來鴻

呂吟聲

離滬前，中航編者囑於抵滬之初，即爲文以寄本刊，荏苒經月，今始報命，非懶也，不敢強不知以爲知耳。

暹羅地處熱帶，在一般想像中，蠻荒炎蒸，非人所居，而其實不然。最熱爲三四月，約如京滬盛夏，入晚餘熱不



(B) 上月份各綫貨運量，總計五、二五五、〇四二公
斤。

(四) 郵運

(A) 交通部為便利公眾寄遞航空信函，訓令各航空公司，應飭各站於顯明處懸牌公告，各線班機應儘先載運郵件。如郵件重量多時，寧可減少客貨，所有郵件，應隨班清運，不得遲延。本公司一向樂為公眾服務，已擬就公告，發交各站遵辦矣。

(B) 由美來華郵運問題，經我國郵政總局霍局長錫祥迭向美國郵政交涉結果，已獲解決，美郵局已允將寄華航郵，分交本公司中美班機返國時帶運。

(C) 上月各線郵運量，總計一七二、四八〇公斤。



關於龍華機場的電

喬剛

血汗交流

造成無量活力與光明

一般人都知道說，本世紀是電氣時代。但能領略到這句話的真意，的確很少。譬如航空是科學極度化的綜

合產物，不是在本公司機場工作的同人，也不能密切的感覺到電的功能。因為我們的各工作部門，一切設備，

大自修理飛機的工具，機器動力，夜間照明，小至水塔唧水，冷藏冰箱，醫療器械冷之機，烘麵包爐，甚至理髮匠的剃刀吹風，莫不需要電的供給。於是朝斯夕斯，也才領略電與我們生活結下不解緣。

一旦停電，不說別的，辦公室的電話，便紛紛與師問罪了。你聽罷——！

「我們的馬達不轉了，工作全都停頓了！」

「水塔的幫浦不轉了，中飯沒水吃！」

「熱死了，風扇怎麼不動了！」

「飛機已到上空，沒跑道燈，發生意外，誰負責任？」

……

這樣酷熱的夏天，在烘爐式的發電間，以及作外線的人，個個皮膚變成印度人，流着汗珠，滿身油膩，有時冒雨，把他們淋得如落湯鷄的，好似衝鋒陷陣，完成了使命的戰士。等到他們帶着勝利的微笑，回來說：「風扇轉了，跑道燈亮了，飛機安全降落了，」馬達好了，全部機器都工作了，……這時大家才鬆了一口氣，他們整天整夜在忙着這裏裝馬達，那裏裝線路的工作。不是在機場工作的同人，誰會體驗到他們神聖的辛勞，給與我們這動的活力——電。這裏，我不妨把我們龍華機場用電的狀況，略為寫點：

機場自己發電不夠，我們一部份的用電，是由華商電氣公司供給。有時瘧疾性的停電，事前又不通知，臨時只好開動自備發電機來救急。除機場本身各部門還要負駐

述概形情業營份月八



(一)更改班期

(A) 台南機場暫時不准民航機起降，公司原有每週兩班之滬、汕、台南、廈線，自本月八日起暫行停航，改飛港、汕、穗，及港、汕、台北線每週各一班，同時另將滬台線中每週兩班伸展至廈門。滬、台、廈、港線則改飛滬、台、港線，以利台北與廈門，汕頭及香港間之直接交通，藉補台南站停航後之不足。

(B) 因季節關係，由滬往青島避暑之旅客甚多，公司八月二十四日起，每週有三班滬青線專機，並以「天王」號機担任飛行。

(C) 因總統去牯後，京牯間每日有重要公文帶運，同時去牯避暑之旅客亦見增多，公司臨時開行 DCS 滬京滬漢線每週四班。

(D) 中美線自去年開航以來，自滬去美之客運業務日有增進，惟回程客運尚無多大發展。為增強競爭實力，公司擬於九月底起增加班次，由

每週一班改為每週一班。

(E) 中菲航線，因菲政府請求我方開放廈門站，我政府以廈門未經指定為國際航空站，且該站機場設備簡陋，不合國際標準，未如所請，因之菲政府提議雙方暫停飛航，公司復奉部令於九月一日起停飛滬廈菲線，同時菲國航機亦不准飛入我國境內。

(二)調整運價

(A) 八月四日起，國幣部份客貨運價奉准普遍調整，照七月十九日增百分之三十四。

(B) 八月十八日，又奉准再照八月四日運價普增百分之八十五，定八月二十日起實行。但因新幣制及新經濟管制執行辦法適於是日實施，本公司為遵照法令及避免影響物價，奉部令將貨運價、郵運、及新聞紙運價抑低仍照八月四日舊價計費。惟客票部份則因飛行成本關係，仍准照新價折算金圓券收取。

(三)貨運

(A) 滬陝綫恢復收運客商貨物，回程仍載中紡公司棉花；漢陝線現正趕運西安被服總廠布匹，回程亦載中紡棉花；平錦滯線正在續訂運糧合同，與美援運用委員會合約亦在簽訂合約中，仍以糧運為主；平并線公物運輸仍頗繁忙。其他各綫貨運均在正常狀態中。

抗戰八年期間，中央公司既一向在困難的處境中，本公司在國內遂一直享受着獨佔的業務，在營業方面可以說無憂無慮，總是在載運不了的情形下。但是一旦處在香港的新局面中，我們公司也是最快地轉變過來，重新整頓武裝了自己。公司則改變領導的策略，重訂各種業務的規定，人員則改

變工作心理和對外態度。在公司當局賢明的領導下，機航設備技術突飛改進，同人勤慎將事，不稍懈怠，居然在十四家航空公司中，我們一躍而達首席地位，一年餘來，保持未墜。這可以用香港政府民航部所發表的最近一月（一九四八年七月份）運量數字表示：

一九四八年七月份

香港各公司出口乘客數

中航所佔百分比

赴上海 一〇八七

八四九

約百分之八十

赴廣州 三四二八

一二七七

約百分之三七、二（本公司赴廣州班機數僅為各公司總數百分之二十五）

赴中國其他各地 一八六一

九六八

約百分之五二（本公司赴中國其他各地班機數不及各公司總數百分之五十）

赴加爾各答 五六

二八

百分之五十

赴仰光 二二

一三

百分之六一、六

赴曼谷 三二一

四三

百分之三一、四（本公司赴曼谷班機數約為各公司總數百分之〇、七）

香港各公司各綫出口總數 九五八四（其中港菲佔一六八八）

中航各綫總出口數 三一七八

百分之三十弱

實在，用七月份的數字來統計，已經不利於我們，因為我們在七月份減少班期（如港、穗、桂、漢、京、滬綫每週二班取銷，港、穗、汕、廈、閩、滬綫改為每週一班）而對國內綫而言，又值夏季淡季，乘客數較少，如果用本年度任何其他一月的數字來計算，則我們還要佔優勢。在港滬綫的競爭上，用同式飛機的 P.M. 初則由每週兩班改為一班，最近則一班也放棄了。在港穗綫上，我們自從開航每日兩來回班以來，已超過專飛此綫的香港航空公司。在競爭最劇烈的港暹綫上，因為我們曼谷和汕頭站的努力，現在九家公司之中奪居第一，最堪告慰。

四、中國的月亮一樣好

自然我們今天居於「領導羣雄」的地位，並不是因為我

們有什麼特別本領，相反地只是因為我們的設備原比大部份的競爭者好，我們是國籍公司，在國人聚居的香港原佔着優勢。但是也有不少「月亮是外國好」的國人，專以乘坐外籍飛機而自感為「高等華人」。每遇我們稍一錯誤，或並無錯誤而有不得已的變動時，則「高等華人」總是說「中國人永遠是弄不好的」。遇到外籍公司超過我百倍的錯誤，或不守時刻的時候，則洋水的鹹味也是鮮的。但是我們今天的努力，就如我們當局所標示的一樣，我們一定要創造一個與世界任何航空公司可以媲美並且有過之而無不及的「中國航空公司」。（文內所用統計係根據香港 Far Eastern Economic Review 七月二十八日八月十一日各期）

一完

Air France

(一) 港穗綫

中航
中央
Hongkong Airways

(二) 港滬綫

中航
中央
PAA
BOAC
SAFE
POAS
TAA
Siamese Airways
CPA

(三) 港菲綫

PAA
PAL
TAA
CPA
CALL (新近關閉)
(本公司有廈菲綫)

(四) 港星綫

BOAC
CPA
TAA
POAS

Siamese Airways

Malayan Airways (現在只飛星滬段)

KLM (只飛暹星段)

(本公司星加坡綫即將開航)

(五) 港印綫

中航
BOAC
PAA
SAFE
AIR FRANCE

(六) 港美綫

中航(經上海)
PAA
PAL

至於由港到中國其他各處，則本公司與中央也處處競爭。在此粥少僧多的情形下，各航空公司除了廣告招徠各盡所能外，"Cut throat"的競爭早已劇烈展開，其中最顯著的尤是港菲和港滬兩綫。譬如在去年的港菲票價原是三八〇港元，除了本公司和PAA遵守之外，其他公司將票價暗中減到二四五元，另外還給乘客十七成以上的佣金，乘客並且可以隨意坐飛機往返。港滬綫則票價原是五一二港元，TAA首先跌價，其他公司就跟着減，直到現在，明價是三百七十五元，暗價則已低於三百元。

照現在的情形看來，一部份航空公司將不能支持下去，在裝着一個兩個乘客來去的情形下，資本小的遲早總要下台而去。

三、中航各綫報捷

將香港的領空完全開放，允許任何國籍的飛機出入。所以，一九四三年芝加哥各國民航會議所揭櫫的「空中自由」，雖然到處都碰了壁，倒是今天的香港獨一無二的實現了這理想，自然受到實惠的也是香港。今天香港是遠東國際民航第一個忙站，在香港的航空公司有十四家

二、十三家航空公司在香港爭逐

在大戰期間，許多人過份期望了戰後民航的發展，所以戰爭一結束，民航公司如雨後春筍紛紛出現。因為香港政府的開門政策，註冊容易，香港便蔚為民航公司薈萃的地方。在香港的航空公司，連本公司在內，共有十四家之多，計英籍的有 B.O.A.C. Hongkong Airways, Cathay Pacific Airways, Skyways, 菲籍的有 "Phil-

之多，啓德機場的進出運量，以一九四七年與一九四〇年比較，平均增長了十一倍。以一九四八年的最初七個月說，五、六、七月又比年初增長了一倍。在普遍的商業不景氣情形下，香港的偏安一隅，實在從民航上却獲得了不少滋養。

ppine Air Lines, "Iraus Asiatic Air lines, Commercial Air Lines, 美籍的有 PAA, 法籍的有 Air France, 挪威籍的有 SAFE, 暹籍的有 Siamsee Airways, POAS, 國籍的有本公司和中央。但是向大陸的路綫，除了少數國家與中國有條約通航的外，許多航空公司無法進入中國的門戶。星加坡方面英政府也不歡迎別人前去，於是大多數的航

空公司便結集在向東的港菲綫和向西的港暹綫上。

戰後的局面遠不如戰時所憧憬的好，香港之所以重要，主要是因為它是中國的吞吐口和對華貿易的轉運站。但是國內情形不景氣，輸入管理等於由海關把中國的大門貼了封條，香港的貿易於是受到致命的影響。根據統計，戰前香港對華的貿易，由華進口佔香港全部進口百分之三四到三六，現在則落到百分之十八。戰前對華出口，佔全港出口百分之四十到四十四，現在則落到只有百分之十五、六。香港對

(一) 港滬綫

中航
中央
PAA
PAL
Hongkong Airways

別處的進出口，因為大半原是爲了向中國轉運，現在也大大減少。所以兩年多來，香港商業大大衰落。交通如銀行一樣，本是商情的寒暑表，在商情冷淡的情形下，空運業務也無法高升直上。所以，薈萃在香港的航空公司，今天才明白此間並不是預想中的樂土，一面相互間展開劇烈的競爭，一面力量不雄厚的，開門開得快，關門也關得早。其中 Skyways 和 Commercial Air Lines 今天已經不再存在，另有兩家的壽命聽說也不長久。各綫的競爭可以表列如次：

攘不安之世界，欲保持其長久之和平，我人對於「空中威力」一語，須有明瞭之認識。

空中威力，即一國家之能力在空中有所作為，能作有控制之飛行。換言之，即能用飛機在空中飛行。密契爾氏所謂「能在空中有所作為」。在密氏作此語二十年之後，美國陸軍屬空軍總司令安諾德氏。曾言空中威力，包括一國家之能力，在空中能運送貨物、炸彈、及一切能為作戰之物品，至一所願達到之地點，作為有企圖之用。空中威力，不僅限於一國之空軍，凡一切軍航、民航、商業飛行、及私人飛行、與其現有之飛行能力，及可能擴充之飛行能力，均包括在內。空中威力，既如上述，則一國之空中運輸力，無論在平時或戰時，其所運輸者，無論為旅客、郵件、貨物、炸彈、或降落傘部隊，均為空中威力。此為空中威力之第一要點。

因上述之第一要點，而發生第二要點，此要點即空中威力，為不可分析者。軍航與民航，受國家同樣財力及物資之維護。同一飛機場，可作為軍航亦可作為民航之用；同一飛行員，可駕駛軍用機，亦可駕駛民航機；同一專家，可設計轟炸機，亦可設計運輸機之構造；同一工廠，可製造軍用機，亦可製造民航機。軍用民用兩種飛機可用同樣之原料造成，用同樣之燃料飛行。苟一國家能具此種基本原则，（此點將於後段詳述之）則此國家之空中威力，將不受損害。惟此威力之使用，有時或暫受阻礙，譬如在凡爾塞條約上，會

禁絕德國之軍事航空，但對於德國之民航，德國之飛機製造，及德國之控制其領空，則絕不干涉。故該條約結果，失去其目的，而終歸無效。德國受此條約之限制，僅暫時失去其空中威力使用之一部份，而其威力之本身，則依然存在也。此為不可避免之事實。倘我人對於第三要點，認為真確，所謂第三要點者，即苟一國家第一：在政治上有權得以飛行，并得以管轄其領空。二：有能飛行之實力。具此兩條件，則此國家之空中威力，將繼續存在。

今試將空中威力之三要點重言之，一、空中威力即一國之飛行能力。二、空中威力，合一國之軍航民航言之。此二者為不能分離。三、一國潛藏之空中威力，將繼續存在。倘該國家在政治上有權得以飛行，并能管轄其領空，並具有飛行之實力。（未完）



劇烈競爭中的香港民航

洛文

一、「開空政策」的香港

彈

丸之

地的香港，在戰後却佔着「要略性」的地位，因為它不僅扼守着華南的門戶，並且

是東南亞、南洋、菲律賓區域的往來孔道。在海運上，香港早就自闢為自由港，戰後的香港政府，對於空運也採取了同樣聰敏的策略，



空中威力之要點

屏之譯

本篇爲古柏君 Mr. John C. Cooper 於

本年一月七日在美國國會圖書室所講演之稿。古柏君爲國際著名之法律家、作家、及學者，對於航空法及航空學說，極有研究。古柏君曾卒業於潑林司登大學，第一次世界大戰時，任美國海軍中校。退伍後任佛省律師公會會長，汎美航空公司副總經理，芝加哥國際民運航空會議美國出席代表團顧問，及其他要職。

譯者識

二十三年以前，密契爾准將，對於空中威力一語，曾有解釋。彼謂：「空中威力，可稱爲有能力在空中有所作爲。換言之，有力量能用飛機空運各類物品，由此地至彼地。因大氣籠罩全球，故世界上無一處能不受飛機之影響」。

今日之世界，正值一極大之改革時代。密契爾其時已能測其端倪，而他人則尙未能見及也。惟密氏死時，此改革之演變，猶未達到如今日之烈。在數十年前，凡各國所公認之制度標準及其有價值之物，至今已逐漸改觀。凡一切政治經濟及社會之機構，均受新近發生勢力之影響。在此種新勢力之中，以空中威力爲最。故密氏曾言曰：「世界上無一處能不受飛機之影響」。

世界上之國界，會依照地面之疆界劃分。此種劃分，或

依照天然疆界，或用人工劃分。人羣在地球上，或相羣居，或相分離，亦各依地面之情況而定。在航空未成爲世界上一種威力以前，人羣在地面上之行動，均爲平面；國與國之交易，則由陸上或海面；其國境之防衛，則用地面之陸軍及海軍，特河流山海以爲阻。惟在今日則此種形勢，已成過去。此種河流山海，均可用飛機飛渡。在今日無論戰時或平時，天空已成爲一無遮攔之通道。由此通道，可以毀滅敵國，或與友邦通商。在今日情況之下，吾人將用天空爲戰場乎？抑作爲通商之孔道乎？此實一當前之嚴重問題也。

空軍大學校長費却特少將，爲近日著名之軍事權威者。近在空軍大學季刊上著一文，論歷代民族之興亡。其言曰：「美國今日處於一空前之不安穩地位，苟非吾人擁有一極適當之空中威力，則將來犧牲無論若干財力，以圖自衛，終屬無補」。此種議論，雖爲彼一人之見解，然亦足見其見解之明白透澈與對於此事之嚴重。本人對於此項見解，亦完全贊同。

空中威力究爲何物？特何種因素，何種條件而存在？空中威力在一國家內，何以有時興盛，有時衰落？吾人對於構成此項空中威力之原素，能操縱至若何程度？本人對於此各問題，試約略言之。諸君對於鄙見是否贊同？姑且不計，惟鄙人願鄭重聲明者，苟我國將來欲有所保障，而對於目前擾

中國航空公司航線圖

(里程以公里)

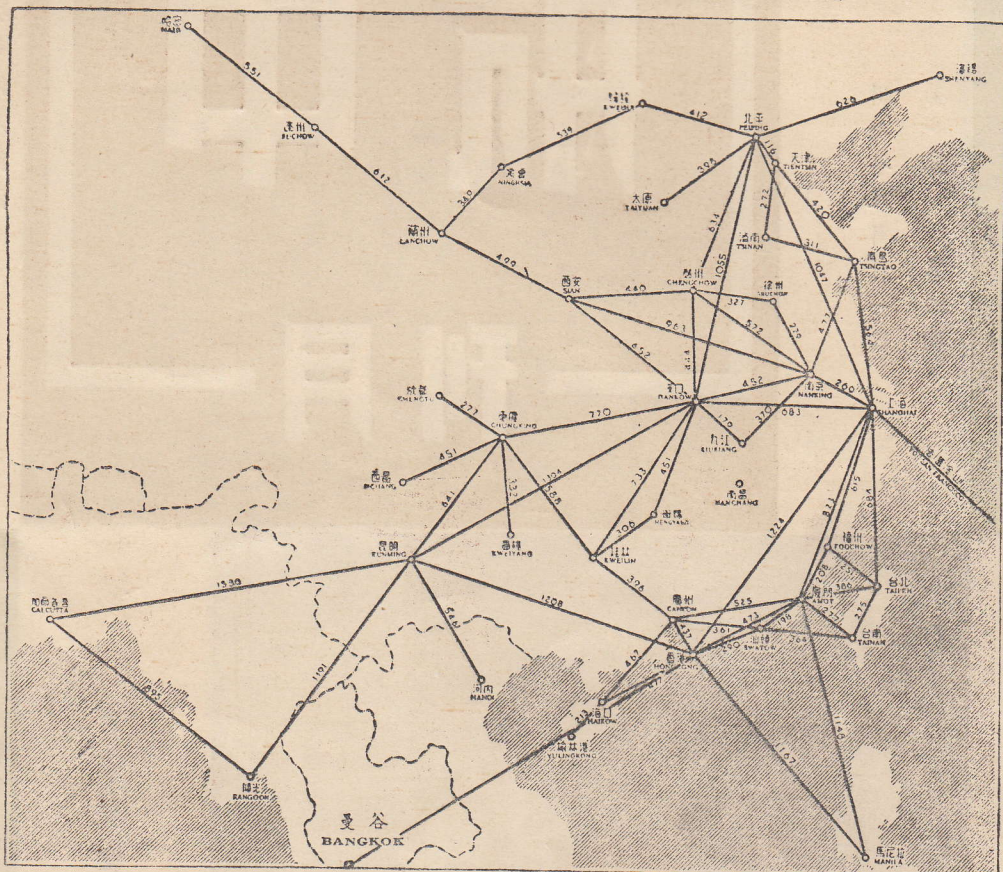
1 英里 = 1.61 公里



CNAC Route Map

(DISTANCE IN KILOMETERS)

1 Mile = 1.61 Km.



AMY	AMOY	廈門	門	HNL	HONOLULU	檀香山	SHA	SHANGHAI	上海	海
BKK	BANGKOK	曼谷	谷	HSU	HSUCHOW	徐家匯	SYG	SHENYANG	瀋陽	陽
CAL	CALCUTTA	加爾各答	各	KKG	KIUKIANG	九江	SIA	SIAN	西安	安
CNT	CANTON	廣州	州	KMG	KUNMING	昆明	SCG	SICHANG	西昌	昌
CCW	CHENGCHOW	鄭州	州	KWL	KWEILIN	桂林	SUC	SUCHOW	蘇州	州
CKG	CHUNGKING	重慶	慶	KWS	KWEISUI	歸綏	SWT	SWATOW	汕頭	頭
CTU	CHENG TU	成都	都	KYG	KWEIYANG	貴陽	TAN	TAINAN	台南	南
CIN	CHINCHOW	鎮江	州	LAN	LANCHOW	蘭州	TPH	TAIPEH	台北	北
FOO	FOOCHOW	福州	州	MNI	MANILA	馬尼拉	TYN	TAIYUAN	太原	原
HAK	HAIKOW	漢口	口	NKG	NANKING	南京	TSN	TIENTSIN	天津	津
HKW	HANKOW	漢口	口	NHS	NINHSIA	寧夏	TNA	TSINAN	天津	南
NOI	HANOI	河內	內	PPG	PEIPING	北平	TAO	TSINGTAO	青島	島
HYG	HENGYANG	衡陽	陽	RGN	RANGOON	仰光	YLK	YULINGKONG	香港	港
HKG	HONGKONG	香港	香	SFX	SAN FRANCISCO	舊金山				

本刊專供本公司同人閱讀

中航 月刊

卅七年八月卅一日
第一卷 第四期

中國航空公司編印



本公司第四屆隨服員結業典禮時總經理子銀翼