

#1

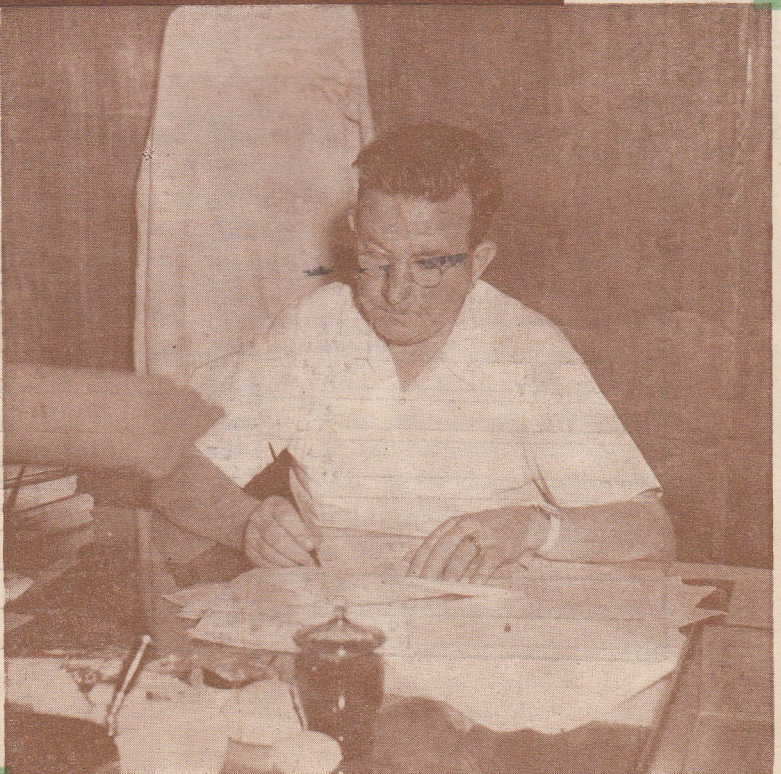
No. 3

# C·N·A·C MONTHLY BULLETIN

E. M. Allison  
P. O. Box 1386  
Arcadia, Calif. 91006

Vol. 1

J  
U  
L  
Y  
  
1  
9  
4  
8



Mr. E. M. ALLISON — Our Operations Manager



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

## 定期航班表

### Schedule of Regular Flights

三十七年八月一日實行

Effective Aug. 1, 1948

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			○→ ←○			←○ ←○→	
北平 太原	PPG-TYN	441→ ←442	←○→						
北平 瀋陽	PPG-SYG	491→ ←492	←○→	←○→					←○→
北平 錦州 富夏 蘭州	PPG---KWS---NHS---LAN	471→ ←472				○→	←○		
上海 南京 漢口 重慶	SHA-NKG---HKW---CKG	301→ ←302	←○	○→		←○		○→	
重慶 昆明	CKG-KMG	341→ ←342			←○→				
重慶 西昌	CKG-SCG	351→ ←352							←○→
重慶 貴陽	CKG-KYG	331→ ←332			←○→				
重慶 成都	CKG-CTU	361→ ←362							←○→
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-HKW-SIA-LAN	325→ ←326				○→	←○		
上海 台北	SHA---TPH	207→ ←208		←○→	←○→	←○→		←○→	←○→
上海 台北 福州	SHA---TPH---FOO	215→ ←216					←○→		
上海 台北 廈門 香港	SHA-TPH-AMY-HKG	225→ ←226				○→	←○		
上海 福州 廈門	SHA-FOO-AMY				○→ ←Tp-0				
上海 福州 廈門 汕頭 廣州 香港	SHA-FOO-AMY-SWT-CNT-HKG	203→ ←204		○→					←○
香港 廣州 海口	HKG-CNT-HAK	241→ ←242			* * * ←○→			←S-○	
香港 廣州 海口 榆林港	HKG-CNT-HAK-YLK	247→ ←248			* ←○→				
香港 汕頭 廈門	HKG-SWT-AMY	291→ ←292	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→
香港 廣州	HKG-CNT	221→ ←222	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→
香港 汕頭 台南 廈門	HKG-SWT-TAN-AMY	261→ ←262				←○→		←○→	
上海 廈門 馬尼刺	SHA-AMY-MIY	1203→ ←1204		△→	←△			△→	←△
上海 重慶	SHA-CKG	705→ ←706			←○→			←○→	
上海 北平	SHA-PPG	801→ ←802	←○→	□-T→ ←○→	□→ ←T-□	←○→		←○→	□-T→ ←○→
上海 香港	SHA-HKG	601→ ←602	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←Tp-□ ←○→
香港 昆明 仰光	HKG-KMG-RGN	671→ ↓672		←○→					□→
仰光 加爾各答	RGN-CAL	673→ ←674	←○→						
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. 本航班表得隨時修正

F. Nos. = Flight numbers 路號

○ = Plane type 機型

△ = Plane type 機型

□ = Plane type 機型

DC-4 空中巴士

C-46

每月第一及第三星期日

每月第二及第四星期日

每月第一及第三星期日

每月第二及第四星期日

Prepared by Passenger Service Division, Business Department. 客運組 營業課 編

→ = 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 經停青島 T = via Taichiao 經停青島  
 H = via Hongkong 經停香港 S = via Swatow 經停青島  
 TP = via Taipei 經停台北



## EDITORIAL

It is noteworthy that aviation has been brought up-to-date in China, where primitive methods are the rule and modern procedures the exception. The standard of efficiency it has attained has been recognized by the International Civil Aviation Organization and the International Air Transport Association, which have accorded China a seat at the Council table and a membership in the Executive Committee respectively.

That this industry has reached its present stage of development under the thousand and one handicaps of a debilitating civil war, a broken economy caused by the exhaustion of raw materials and the lack of a corresponding production program is cause for just pride.

But this standard of efficiency cannot be maintained without long-term financial arrangements on the part of the Chinese Government for the purchase of aviation fuel and spare parts. Stop-gap measures will only keep the wolf from the front door for a while but will not stop him from entering the back door when vigilance is relaxed. These financial arrangements should also include a safety valve or reserve to which the national airlines, CNAC and CATC, can resort in times of stringency.

Failing these measures, the Government should adopt a hands-off policy and let the airlines run their own business on a practical basis which insures coverage for overhead and a margin of profit.

By whatever the solution, it is patent that the airlines must go on for they are important to China politically, militarily and economically. In the first instance, severance of the air link—which is in many cases the only link—with China may cause some remote provinces to veer away from the Central Government. In the second instance, CNAC is under orders to fly food and supplies for the Chinese Army, to assist in the evacuation of civilians and military from threatened points, and in many other ways she supplements the work of the Chinese Air Force. In the third instance, many export goods, such as furs are sent via airmail and parced post from the hinterland to Shanghai for shipment abroad. According to figures given by a leading foreign exporter, in the past six months total fur shipments from this port amounted to US\$1,500,000. A dependable air service is therefore indispensable to the export trade.



Finally, CNAC has transcended the status of a mere airline and become a public institution. For example, ships in distress often radio CNAC for help. On July 16 a boat being towed by a merchant ship from Taiwan to Shanghai was lost. It seemed that the rope with which the boat was tied had snapped in the night. Upon request, CNAC went in search of it within a certain radius but could not find it, for it had been lost five days. Although the search was unsuccessful, the owner of the boat looked upon CNAC as a public benefactor.

Col. C. Y. Liu

---

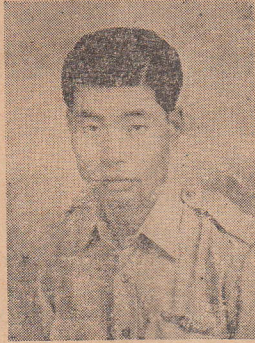
## C N A C ANECDOTES

(Cont'd)

By Z. M. WONG

11. The first Managing Director of CNAC was Mr. C. W. Ho.
12. The first Business Manager of CNAC was Mr. H. C. Wong.
13. The first Finance Manager of CNAC was Mr. T. S. Tu.
14. The first Operations Manager of CNAC was Mr. Harry G. Smith.
15. The first Chief Pilot of CNAC was Capt. E. M. Allison, who is now the Operations Manager.
16. Mr. W. L. Bond was the only Operations Manager, who is not a commercial pilot in occupation. All Operations Managers of CNAC have been pilots in profession.
17. The first Chinese Aeronautical Engineer of CNAC was Col. T. Wong who is now Chief Secretary.
18. The first commercial pilot license of the Ministry of Communications was issued to CNAC trained pilot, Mr. Donald Wong.
19. The first Radio Flight Operator of CNAC was Mr. C. M. Loh, who is now Chief of Radio Flight Operators.
20. The first Meteorologist of CNAC was Mr. S. L. Chang, who is now Chief of Meteorological Section under Communications.





James Koo

### **JAMES KOO RECEIVES CNAC AWARD**

James Koo, Supervisor of Airplane Overhaul, was given a cash award of CN\$80,000,000 on June 25 for his ingenious suggestion on how to ventilate the battery box.

Koo tackled a problem which has long been a major concern of aircraft maintenance organizations—the corrosive effect of acid fumes which often occurs during a battery ‘boil-over’. The fumes and mist are carried into the bottom portion of the fuselage and center sections, causing corrosion on the primary metal structure, control cables and other components. Koo suggested a system which provides a positive pressure at the front of the battery box and the addition of large exhaust tubes in the back connecting with the rear belly antenna mast. The fumes accumulated in the box will then be drawn out through the mast which is coated against acid corrosion.

The Operations Manager endorsed the new system in a memorandum to the Managing Director as follow: “Mr. Koo’s suggestion is exactly the type that we are looking for. It is valuable to the company; it is practical to instal and will affect a considerable saving to the Company.”

The new system has already been installed in three DC-3’s.

Koo started his work in the field of aviation in 1935 with PAA. He was transferred to CNAC at the beginning of the war. His main interest is modification and rebuilding of aircraft such as the de luxe airliner, Air Prince, which was converted from a C-46 cargo plane.

The Suggestion Box, into which Koo dropped his ingenious plan, is awaiting more ideas from other inventive minds.



## HUNDRED HOUR CHECK

The Taipeh run seems to be very popular with both the passengers and the Company. Pleaz no squeeze da banana. Incidentally, speaking of the monkey fruit, one seldom sees it any more. Could be the monkeys are tired of it already. Could be? . . . . . Y. T. Chin is the proud father of a baby girl. Hope she won't give you as many grey hairs as some girls are giving their fathers, Y. T. ! . . . . . The Company is tightening its budget by eliminating radio operators on the SHA-NKG-SHA and HKG-CNT-HKG shuttles. You DC-3 pilots would do well to polish up your Morse Code again. It has been left to rust too long. . . . . Everything is OH! so rosy dans le jardin for what C-46 pilot and sweet Operations girl. Middle-aisling very soon, Captain ? . . . . . The Big Boss wants to have a heart-to-heart talk with every budding captain-to-be before he is checked out, so wipe your shoes clean on the "Welcome" mat when you enter the inner sanctum . . . . . I saw a Pan-American driver put his salary into a mail-bag. We people need only a paper envelope for ours and it isn't a matter of difference in the denomination of the bills either. . . . . "Pappy" Hinkel has that lost look in his eyes nowadays. How are you enjoying yourself in the good o' Uncle Sugar Able, Mrs. Hinkel ? . . . . . The Stewardess Section is having language difficulties on the SWT-BKK run. It appears that most of the passengers on that run do not understand any other language but their own. Anyone of you girls speak Swatowese ? If so, the run is all yours and you won't feel so homesick. . . . . The Representative to the Land of the Rising Sun sends his greetings to everyone in Shanghai and the Out-stations. There sure is a difference in the flavor of local salted fish and that of the Cantonese variety, Major ! . . . . . Fourth of July passed without any major mishap but more than one person woke up with a splitting head and a dry taste in his mouth. . . . . Jim Byrne and Foy Hwa are the Operations Representative and the Communications Representative to the annual International Convention of Aviation Organizations . . . . . Brother Heckman spent a two-week vacation in Hongkong at the beginning of the month and came back with a face a yard long. What's the matter ? The salt sea air disagrees with you, Fred ? . . . . . The Company is paying more attention to its publicity now. The layouts are really not bad at all; they seem to catch the Public's eye and ear. More credit to you, Secretariat . . . . . 'Spike' McDivitt will be going to the States as a member of the regular flight crew, departing from Shanghai on August 4th. This is the first trip he is making to the States in five years.



An additional assignment is the responsibility of giving his attractive and charming Tai Tai a pleasant stay in the United States..... There is a pink bundle that the Stork left for the Parish's. Where are those cigars you promised, Lynn?..... Now that Frank is going on home leave, Rubicion Inn will be closing down very soon..... A very successful party was held at the Watsons' with Host Watson fighting against a typhoon in Kunming..... Rumors are going around that our capable and efficient Mr. C. H. Hwa will be going back to the Chinese Air Force in the near future. I hope that solves the problem of clearances during marginal weather in the area of North-east China operation..... "K. C. Woo", "General Chennault" and "The Cock-eyed Mayor of Kalicanoooney" were seen having a wonderful time with "Deanna Durbin" at Doug Malone's place..... Kitty Shilling is up and around. Hope you'll have a restful time in Hongkong and put some of those Delicious apples on your cheeks.

---

## NEWSMEN ENJOY FLIGHT ON "AIR PRINCE"

By FLORABELLE WANG

CNAC's greatest reconversion job—the making of a C-46 cargo plane into a standard airliner named the "Air Prince"—was shown to about 90 representatives of the Chinese and foreign press and their friends during an excursion flight over Lungwa Airfield on Sunday, July 25.

Col. C. Y. Liu, Quentin Roosevelt, Capt. Hugh Chen, Hugh L. Grundy, Chief Engineer, E. M. Allison, Operations Manager and members of the Public Relations Division greeted the guests as they arrived at the air terminal.

Shortly before the first flight was made, Col. Liu spoke briefly in Mandarin over the public announcing system. He said the newly remodeled airliner was proof that China's engineers and mechanics were able to manufacture aircraft. They were hindered, however, by the lack of sufficient raw materials on the home market. To use imported materials for plane making would not be economical, he concluded.

Col. Liu introduced to the audience James Koo, supervisor of plane overhaul who, he said, would answer questions concerning the remodeling of the "Air Prince," in which the latter had a major share.

It had been planned to hold only two excursion flights, but the large turn-out made a third flight necessary. As it was ideal flying weather, all the take-offs and landings were made smoothly. The passengers disembarked, looking none the worse for their experience except for a few wet shirts and



collars from the heat of the plane, which was flown at a low altitude to afford a good view of the city.

After the flights, the guests were served light refreshments prior to their return to the city. Those present included representatives of all the Chinese newspapers and the following from the foreign press:

John Yench, Associated Press; Alberto da Cruz, Reuters News Agency; Leslie L. Sung, Agence France-Presse; M. Rosentool, North China Daily News; and a reporter from the China Press.

Station XMHD made recordings of speeches by Col. Liu, Mr. Roosevelt, Z. M. Wong and James Koo. The speeches and an eye-witness account of the excursion flight were broadcast over this station the following day.

The 'Air Prince,' formerly a C-46 cargo plane used during the war for flights over the Hump, is a luxurious craft fitted with 32 DC-4 type seats, hand-molded ceiling lights, sound-proof ceiling and walls covered with fire-proof Chinese plastic, a hand-molded aluminum coffee buffet modeled after that of the DC-4, an original air and lighting system designed by M. Grenier, chief of the aircraft electric shop, automatic radios, emergency exits and life rafts with space for 40 persons, and a plastic panel for the public announcing system in CNAC's own design. The liner has a maximum speed of 260 m.p.h. and a cruising speed of 227 m.p.h.

CNAC staff members expressed pride over the fact that the new airliner was built on spare man hours already paid for by the corporation and with as many native materials as possible to conserve foreign exchange.

---

FROM MR. YAP

"CNAC—MESS HALL"—signboard.

Yeah! and what a mess!

---

Common expressions expressively expressed by some of our expressing colleagues:

Regino Yap: "What the hell!"

"You CANT do that!"

N. N. Wang: "Hi, sucker!"

Howard Cho: "God damn it!"

E. K. Tans: "Are you kidding?"

"I should say so, I should say so!"

---

PSD—Pipe—Smoking Division?



# PROMOTION AND TRANSFER

PREPARED BY PND

## OPERATIONS DEPARTMENT

NAME	MOVEMENT	DATE
C. C. Yang (楊慶泉)	Promoted to Radio Operator-in-charge of Peiping Radio Station	June 16, 1948
T. Tsai (蔡俊)	Promoted to Assistant Radio Operator-in-charge of Peiping Radio Station	—ditto—
C. S. Woo (吳芝生)	Promoted to Radio Operator-in-charge of Kunming Radio Station	July 2, 1948
G. L. Costello	Promoted to Captain	June 18, 1948
N. R. Stewart	—ditto—	June 29, 1948
J. S. Webb III	—ditto—	July 4, 1948
A. C. Young	—ditto—	July 5, 1948
M. T. Hsi (奚銘棟)	Transferred from Tientsin to Kweisui and promoted to Radio Operator-in-charge of Kweisui Radio Station	June 28, 1948
T. T. Ho (賀德駿)	Transferred from Shanghai to Peiping as Meteorologist-in-charge of Forecast Center at Peiping	June 25, 1948
T. S. Chang (張鉄生)	Transferred from Laifeng to Tsinan as Radio Operator-in-charge	June 14, 1948
T. Tsai (蔡震)	Transferred from Shanghai to Peiping as Forman	July 6, 1948
C. M. Tseng (曾昌銘)	Transferred from Haichow to Haikow and promoted to Radio Operator-in-charge	July 9, 1948
F. H. Chung (鍾奮成)	Transferred from Kunming to Shanghai	June 21, 1948
S. L. Hwang (黃星樓)	Status changed from ground operator of Shanghai Radio Station to flight operator	June 18, 1948
S. M. Chun (戎世明)	—ditto—	—ditto—
C. S. Hou (侯鏡熙)	—ditto—	July 1, 1948
S. F. Cheng (程世芳)	—ditto—	—ditto—
H. N. Lee (李化南)	Transferred from Shanghai to Shenyang	June 18, 1948
Y. P. Ma (馬影萍)	—ditto—	—ditto—
N. M. Ho (何毅民)	Transferred from Shanghai to Hongkong	June 17, 1948
C. Wang (王琮)	Transferred from Shanghai to Chinchow	June 19, 1948
C. F. Shu (許賜福)	—ditto—	—ditto—
Y. S. Tou (都潤蓀)	Transferred from Tsinan to Taipei Radio Station	June 18, 1948
K. W. King (金開維)	Transferred from Haichow to Shanghai Radio Station	June 25, 1948



NAME	MOVEMENT	DATE
S. J. Huster	Status changed from Flight Engineer to ground duty	July 1, 1948
E. C. Neff	—ditto—	—ditto—
C. H. Lee (李長海)	Transferred from Shanghai to Peiping	June 30, 1948
C. C. Ho (何兆權)	—ditto—	June 26, 1948
Y. Chow (周羽)	—ditto—	—ditto—
Y. L. Chen (陳雲龍)	—ditto—	—ditto—
C. T. Yang (楊繼曾)	—ditto—	July 3, 1948
T. H. Chang (張道行)	—ditto—	June 26, 1948
K. D. Zee (徐根桃)	—ditto—	—ditto—
S. K. Yeh (葉祥根)	—ditto—	—ditto—
P. C. Wong (王炳榛)	—ditto—	—ditto—
C. T. Bie (畢錦濤)	—ditto—	—ditto—
S. Y. Chiu (仇祥雲)	—ditto—	—ditto—
C. N. Tsai (蔡長年)	—ditto—	—ditto—
K. P. Yen (言康柏)	—ditto—	—ditto—
Y. Fong (方岩)	—ditto—	—ditto—
H. S. Yue (俞鴻森)	—ditto—	—ditto—
S. H. Hou (侯世宏)	—ditto—	—ditto—
S. S. Hsu (徐樹聲)	—ditto—	—ditto—
I. T. Kowh (郭以造)	—ditto—	—ditto—
C. N. Chen (陳啟南)	—ditto—	July 6, 1948
C. K. Koo (顧重匡)	—ditto—	—ditto—
T. I. Chang (張道一)	—ditto—	—ditto—
R. T. Chang (張潤庭)	Transferred from Lanchow to Peiping	July 3, 1948
T. S. Shen (沈增燦)	Transferred from Suchow to Shanghai Radio Station	July 5, 1948
Joan Y. Hsu (許彥)	Transferred and status changed from Nurse to Stewardess	June 23, 1948
Judy Chen (陳志慧)	Transferred from Business Department to Operations Department as Stewardess	July 23, 1948
H. T. Chien (錢鴻傑)	Transferred from Shanghai to Hankow	July 5, 1948
C. W. Chean (謝楚雲)	Transferred from Bhamo to Canton	June 21, 1948
S. S. Chen (陳少珊)	Transferred from Hankow to Shanghai	July, 9, 1948
R. K. Wong (黃鏞基)	Status changed from Storekeeper to Stenographer	July 1, 1948
Y. L. Chu (朱延齡)	Transferred from Shanghai to Peiping Radio Station	July 10, 1948
K. F. Loh (陸關發)	—ditto—	—ditto—
T. C. Sze (施德志)	Transferred from Shanghai to Canton Radio Station	July 11, 1948
K. C. Chang (張國強)	—ditto—	—ditto—
P. K. Shih (施保康)	Transferred from Shanghai to Hankow Radio Station	July 10, 1948
K. C. Wan (萬九清)	—ditto—	July 14, 1948



NAME	MOVEMENT	DATE
T. Wu (吳駿)	Transferred from Haichow to Peiping Radio Station	July 10, 1948
K. C. Lao (勞國慶)	Transferred from Bhamo to Shanghai	—ditto—
C. M. Wong (王仲明)	Transferred from Kweisui to Tientsin Radio Station	July 2, 1948
C. H. Loong (龍見宏)	Transferred from Kunming to Shanghai Radio Station	July 13, 1948
K. T. Dao (陶金德)	Transferred from Shanghai to Swatow	—ditto—
F. K. Fu (傅豐康)	Transferred from Shanghai to Chungking Radio Station	July 14, 1948
P. H. Kong (康秉衡)	—ditto—	—ditto—
H. K. Wu (吳華康)	Transferred from Shanghai to Haikow Radio Station	—ditto—

#### FINANCE DEPARTMENT

C. Y. Chen (陳家耀)	Transferred from Head Office to Peiping	June 28, 1948
C. Chow (周琦)	Transferred from Operations Department to Finance Department	June 25, 1948
Y. P. Liu (劉仰沛)	—ditto—	July 1, 1948

#### BUSINESS DEPARTMENT

S. K. Yen (嚴壽康)	Transferred to Manila as Station Manager	July 20, 1948
Y. F. Lu (陸元方)	Promoted and Reclassified to General Clerk	July 17, 1948
H. N. Loo (盧鴻年)	Transferred from Swatow to Amoy	June 29, 1948
H. Y. Liu (劉懷英)	Transferred from Taiyuan to Hankow	June 26, 1948
K. C. Wang (王國俊)	Transferred from Head Office to Swatow	—ditto—
T. Chow (周桐)	Transferred from Peiping to Nanking	May 24, 1948
T. Y. Wu (吳超遠)	Transferred from Nanking to Chinchow	July 13, 1948
C. Chen (陳情)	Transferred from Chinchow to Nanking	July 21, 1948
P. L. Chen (陳佩蘭)	Transferred from Shanghai to Peiping	July 24, 1948
T. S. Lee (李德秀)	—ditto—	—ditto—
W. T. Ku (顧文彩)	—ditto—	—ditto—
T. Y. Lee (李才蔭)	Transferred from Shanghai to Tsingtao	—ditto—

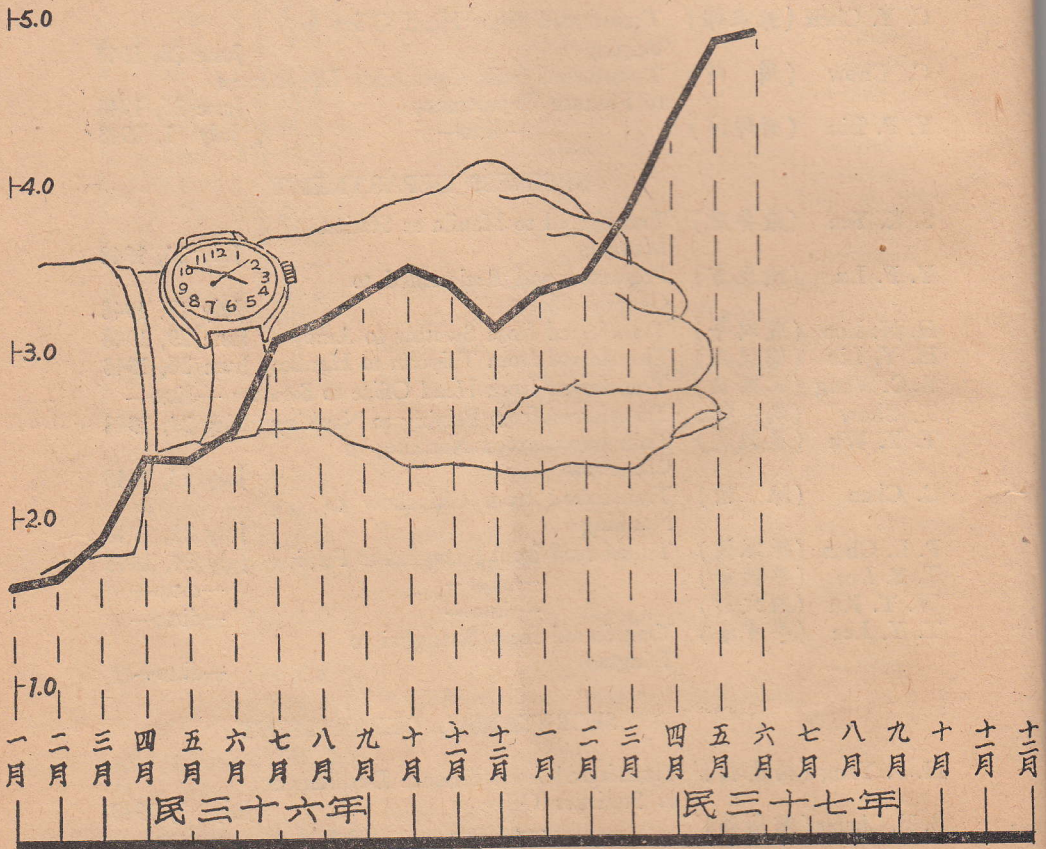
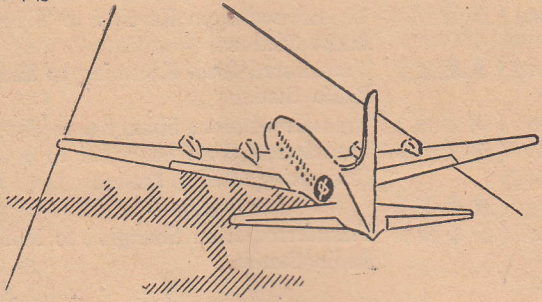
#### SECRETARIAL DEPARTMENT

H. F. Yang (楊惠福)	Transferred from Finance Department to Statistics Office	July 1, 1948
B. H. Cheng (鄭伯華)	—ditto—	—ditto—



# 飛機利用

平均每日每架飛機飛行小時

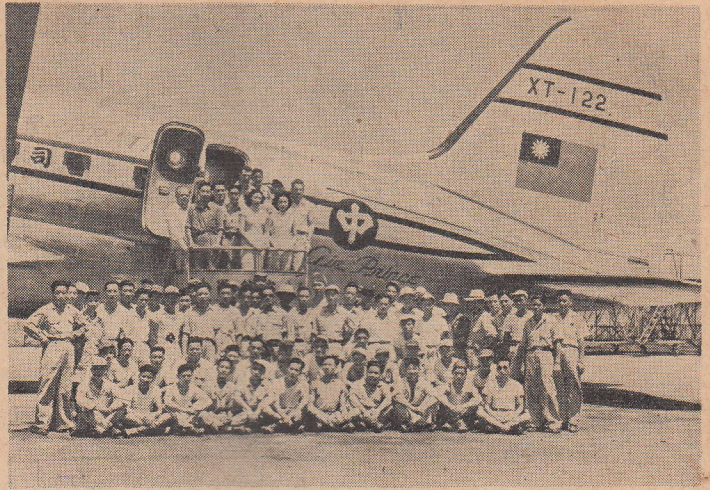


K.C.H.

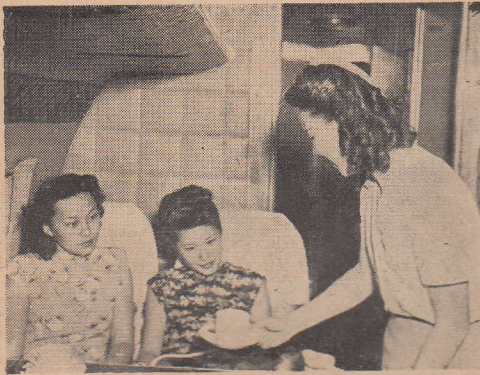
秘書處統計室繪製



CNAC's staff members at Lughwa Airport are shown grouped in front of the new airliner, Air Prince-XT-122, which was rebuilt from a C-46 cargo plane.



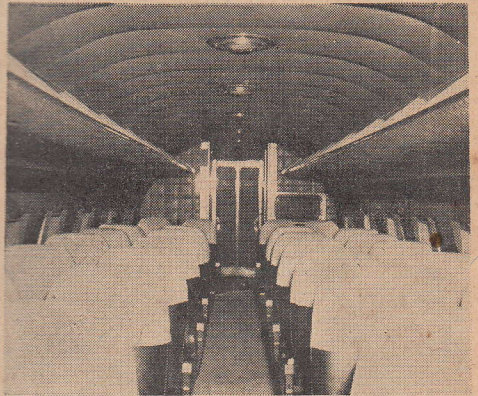
參加改裝「天王」號  
工作人員 →



「空中小姐」服務 ←

Photo shows the attractive and comfortable interior of the Air Prince, where two passengers are being waited on by a CNAC stewardess.

「天王」號座艙 ↓



View of the interior of the Air Prince, showing the hand-molded aluminum ceiling lights, the sound-proof and fire-proof ceiling and walls, and the DC-4 type seats for 32 passengers.



← 形情適舒客乘

The two passengers of the Prince, shown here, appear to be very comfortable in their adjustable DC-4 type seats. The air and lighting system overhead helps to make flying very pleasant.

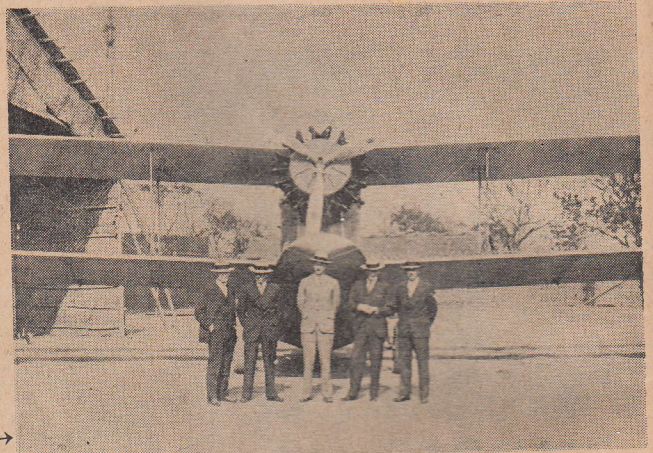




CNAC's Stinson Airplane photographed at Lungwa Airfield in 1930. Standing in front of the plane are (left) the late K. I. Nieh, first Assistant Operations Manager and (third from left) C. W. Ho, the first CNAC M. D.

理經總任首司公  
← (者立中) 五輯何

CNAC's Loening Airplane photographed at Lungwa Airfield in 1929. A mat-shed served as the first "hangar" and a Loening shipping crate was used as an office. Second from the left is Capt E. M. Allison, the present Operations Manager.



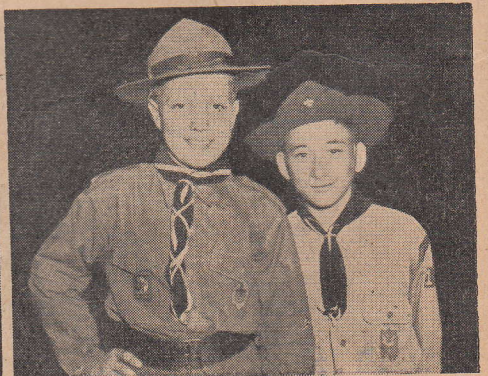
洛寧式飛機(左第二人為艾禮遜主任)→

「天王」號機內舒適座椅 ↓



Two lady passengers are shown here traveling comfortably in CNAC's newest airliner - Air Prince - which was converted from a C-46 cargo plane.

美國公學徵文優勝者免費飛京遊覽 ↓



Rabe van Randow and Gordon Liu are the lucky Boy Scouts who were flown to Nanking on July 15 for a sightseeing tour of the capital as a special CNAC reward for winning an essay contest sponsored by the American School.



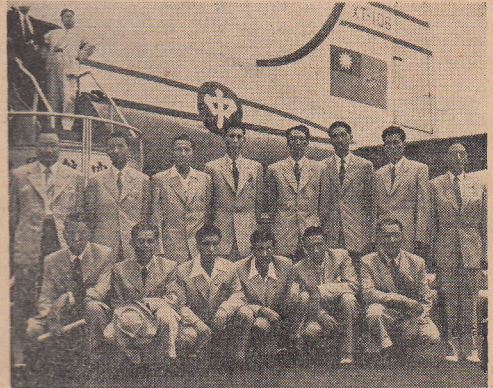


上下二照為公司三屆客運服務員畢業時留影  
 中右為世運籃球隊搭中航機飛新加坡  
 中左為世運代表團由王正廷博士率領  
 搭中航機出國時留影

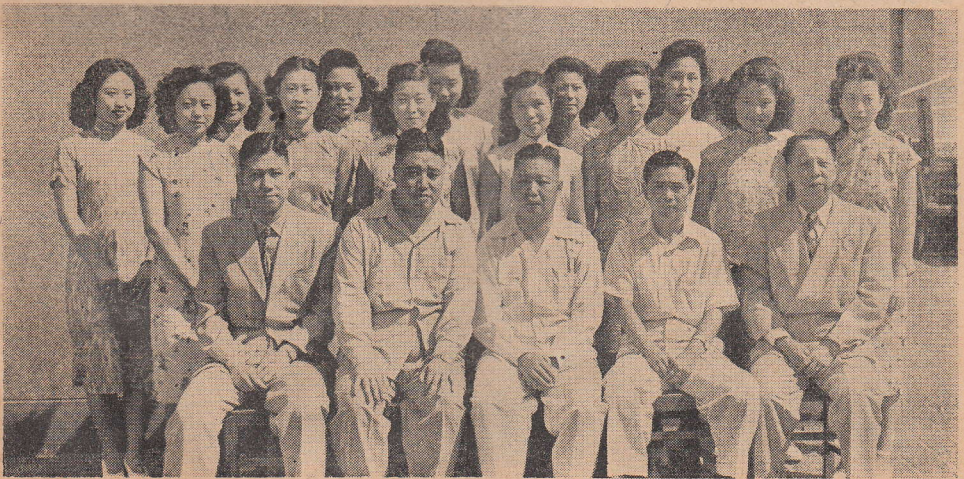
Sixteen passenger service girls, shown here, completed their training course and graduated on July 10, when exercises were held in the CNAC building.



The Chinese Olympic Team, headed by Dr. C. T. Wang, is shown here prior to its departure for Calcutta.

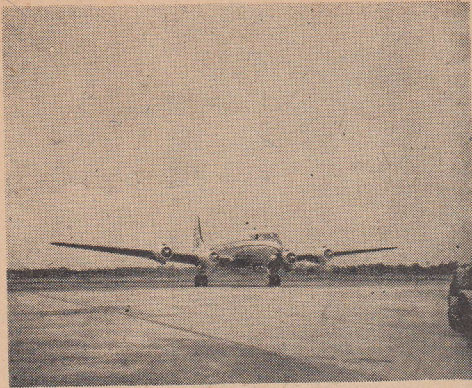


The Chinese Olympic Basketball Team is shown pausing for a photograph before taking off for Singapore.

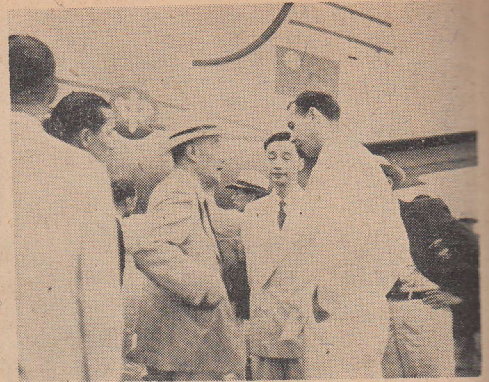


The 16 passenger service girls who graduated on July 10 are shown here in a group picture which includes Col. C. Y. Liu (center front).



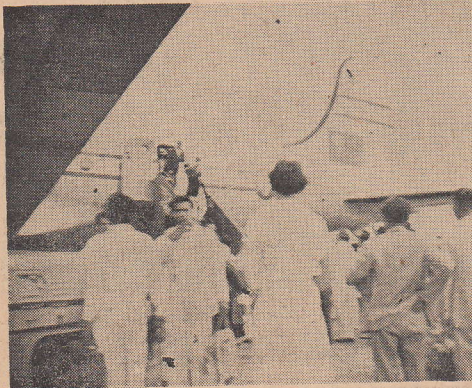


CNAC's Skymaster arrives at Dum Dum Airfield, Calcutta, with the Chinese Olympic delegation aboard.

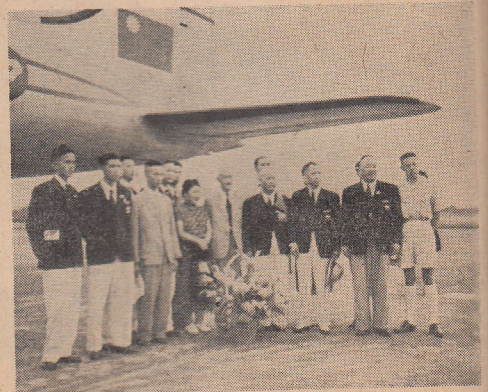


Dr. C. T. Wang is seen here talking to Chinese Consul General W. P. Tsai and PAA representative Voeth.

選手合影  
 郎(右)二  
 (中)陳英  
 樓文教  
 楊處長與  
 中航加站  
 右下:  
 機前留影  
 全體隊員  
 右中:  
 談  
 總領事晤  
 與駐加蔡  
 王正廷氏  
 右左:  
 僑胞獻花  
 左下:  
 隊員下機  
 左中:  
 各答機場  
 機抵加爾  
 「霸王」  
 世運隊搭  
 左上:



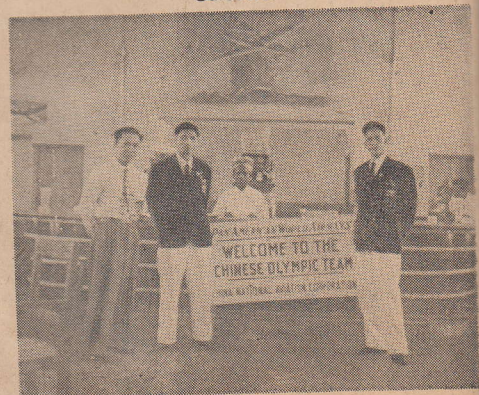
The Chinese Olympic delegates disembark from the Skymaster after its arrival at Dum Dum Airfield, Calcutta.



The entire Olympic party is photographed near the Skymaster at Dum Dum Airfield, Calcutta.



Representatives of overseas Chinese in Calcutta present a basket of flowers to the Chinese Olympic Delegation.



CNAC representative Yang is shown here with two Olympic players, W. A. Lu and Y. L. Chen.



九日 沙市事務所及電台撤退  
 十二月十二日 財務組分設會計出納兩課  
 十九日 渝桂線（重慶—桂林）通航  
 二十八年  
 一月十日 渝筑線復航  
 二月廿二日 昆仰線（昆明—仰光）試航  
 三月八日 昆河線（昆明—河內）試航  
 十五日 昆河線通航  
 四月二日 昆仰線二次試航  
 六月廿二日 總公司營財兩組遷九龍坡辦公  
 九月廿六日 渝筑線停航  
 十月三十日 昆仰線通航  
 十二月十五日 梧州站撤退  
 廿七日 柳州站撤退

— 待 續 —



## 天津路二號消息

小記者

一、七月一日西樂組同仁照例舉行練習，入晚有舞會，聞女多於男，該組秘書李惟嘜兄雖習舞不久，亦數度下池「伴舞」，狀頗「吃香」云。

二、總公司食堂新採龍華方式，用飯票及分食制度，為半年來天津路同仁生活上重大改革，不可不書。

三、七月五日若干同仁歡宴台北牛處長天文兄於天津路二號六樓，遲至晚九時半始散，牛兄原約有女友往夜花園跳舞，不幸因以告吹，諸位殷勤之主人乎，真害人不淺。

四、張秘書屏之某次出差西安，途中問機上「空中小姐」對於工作有何感想，小姐曰：「別的都好，只是這條線上的客人歡迎吃大蒜……」。張老師連忙說：「不要緊的，你自己也吃一點大蒜，就不怕了。」

五、七月十三日公司同仁舉行晚會於天津路二號六樓，機組同仁參加者甚多，若干年青朋友紛紛着紅綠色野獸派花襯衣，風情別緻，更有若干 Bandoneon 圍坐一隅，形成光棍集團，而以羅昭明君為其領袖。該夜微風習習，明月在天，於婆婆起舞之際，有總務課某小姐慨然嘆曰：「這個環境真是 Sentimental 極了。」

六、某日記者見副董事長羅斯佛氏於案頭用鉛筆畫馬，神態極似，不知羅公肯為本刊作一漫畫否？

七、某次記者遇人事課葉課長於華顧問公館，適值飯後，記者說「老葉的肚皮很不小嘛！」老葉隨即答曰：「因為裏面有個小記者」。小記者無言而退。







# 我們的的老大哥們

本公司服務滿十五年以上同仁姓名表 (續上期) (人事課)

姓 名	現任職務	到職年月	到職時職務及年齡
溫啟祥	工程師	20年 2月 1日	電機機員 23歲
倪啟行	領班機械員	20年 2月 11日	機械員 35歲
林木森	機械員領班	20年 3月 12日	機械員 25歲
林大偉	機械員	20年 3月 12日	機械員 35歲
劉國安	領班機械員	20年 4月 21日	機械員 30歲
徐開昇	機械員領班	20年 8月 14日	機械員 24歲
邵永發	機械員	20年 8月 14日	機械員 33歲
嚴師琛	機械員	20年 8月 14日	機械員 31歲
林信同	機械員	20年 8月 14日	機械員 29歲
郁鴻章	機械員領班	20年 9月 12日	機械員 22歲
徐東生	司機	20年 12月 13日	司機 31歲
林秋帆	營業組一等辦事員	21年 5月 25日	事務員 27歲
吳瑞臨	工程師	21年 6月 7日	機械員 25歲
張一帆	天津站領班報務員	21年 10月 15日	報務員 25歲
謝開鑫	領班機械員	21年 10月 16日	機械員 30歲
李德釗	營業組二等事務員	22年 3月 1日	工友 34歲
高才銘	機械員	22年 3月 16日	機械員 29歲
沈新銘	青島辦事處長	22年 3月 24日	事務員 24歲
華斌	工程師	22年 6月 1日	電機機員 25歲
費緝	太原站領班報務員	22年 6月 2日	報務員 25歲
陳實忻	廈門站領班報務員	22年 6月 7日	報務員 18歲
華祝	工程師	22年 10月 28日	電機機員 22歲
張君羊	廈門辦事處代理處長	22年 12月 7日	事務員 29歲
楊崇昭	報務員	22年 12月 7日	報務員 23歲
陸維森	航務課課長助員	23年 1月 18日	事務員 27歲
趙秀芝	司機	23年 1月 20日	司機 31歲
盧仁傑	重慶站領班報務員	23年 2月 21日	報務員 24歲
陳瑞榮	上海站副領班報務員	23年 5月 15日	報務員 29歲
許業宏	汕頭站領班報務員	23年 7月 11日	報務員 20歲
何茂榮	領班機械員	23年 10月 1日	工友 31歲
鄭守杰	機械員領班	23年 10月 11日	機械員 24歲

(續完)



室所面臨的嚴重困難，正在研究有效的補救方法。同人是處理電話的實際工作者，當遵循主管的指示，決不規避困難，而願任勞任怨地與困難週旋，以等待解決良方。我們誠意的希望公司長官，及各部份的同仁，多多賜予我們以誠摯的情與合作。



## 國劇組的過去和現在

梁小鴻

本公司新生活運動委員會國劇組，初創於廿七年秋間。那時總公司遷渝未久，因渝市消遣場所較少，為提倡公餘正當娛樂，幾位愛好平劇同人，發起組織「中航同仁公餘劇社」，購置樂器，聘師教習。嗣公司奉令成立「交通員工新運協進社中航分社」，我們的劇社即改名國劇組，隸屬新運分社，成為一合法的團體。其後新運協進社又奉令變更組織，始改為現在的名稱。——國劇組在同人業餘團體中，可說是資格最老的老大哥！

國劇組在渝曾彩排四次：第一次和川鹽銀行同人合辦，在廿九年十二月廿四及廿五日，假實驗劇院舉行，目的是徵募寒衣。第二次在三十二年二月十二、十三、十四日，共三天地，點在重慶最大的國泰大戲院，也是為了徵募寒衣捐款

，曾得當局所頒獎狀。第三次為慶祝新運十周年紀念，好像是三十二年秋間，假座銀錢業同人進修社，平劇前尚有同人的歌詠和彈詞等節目。第四次在江蘇同鄉會，時間是三十四年三月八日。總公司復員上海後，曾停頓一時，惟不久即恢復，於三十五年十一月二日及三十六年五月三十一日先後假湖社彩排二次，這二次因為有機航組同人參加，情況較以往更形熱鬧！

除上述六次彩排外，國劇組曾在重慶中央廣播電台及上海中華電台舉行過二次練習性的播音，其後又陸續應邀參加義務播音多次，為蘇北及湘省難民、上海時疫醫院、紅十字會醫院、普善山莊、同仁輔元堂、上海市冬令救濟會、中華麻瘋救濟會、市立遊民習藝所及市立兒童敬養所等勸募捐款。對社會救濟事業可說是「不無微勞」，而中航國劇組在上海票界也有了它相當的地位。

國劇組組織很簡單，沒有章程，不收會費，經費由公司按月撥付，凡愛好國劇同人均可參加。負責人計組長一人、劇務二人、總務二人、會計及文書各一人，每年改選一次，本屆的新組長是視察室的程專員全蔚。平日練習地點在總公司六樓，時間為每日午後一時至二時，目前聘有教師琴師各一人，將來可能添聘。龍華機場方面，前曾一度聘師教習，後因故停止，近正計劃恢復中。預定炎夏過後，國劇組將擴大徵求新會員，以籌備本年秋末的第七次大規模彩排。





## 忙碌的電話間

木石

在二十世紀的現時代中，電話已成了發展推廣業務必要的工具了。任何一個機構，如果沒有電話的裝備，在他們的業務推行上，就會感到不靈活與不方便。

我們中航公司是新興的航空事業的大機構，對內對外的一切業務很多都與時間性有關，所以電話的煩忙和重疊性又甚於其他任何機構。所以電話室在公司裏面，雖然是一個最小的單位，因為有着它的重要性，它的工作情形也有向大家報告一下的價值。同人是在總公司工作的，姑且就總公司的電話室講一講。

總公司有總機兩座，置用分機五十九架，其間中央儲蓄會，及中央信託局儲蓄處，借用十二架，泛美航空公司借用三架。應用人數本公司為二五〇人，泛美公司三人，中儲會四十七人，中信局儲蓄處三十六人，四處合計三三六人。平日應用頻繁，單以六月份之電話記錄表為根據，每天所撥出電話的情形，如次：

最高 四二六次      最低 二九六次      平均 三六一次

此外，號碼撥出未通，分機與分機間對講次數，以及外來電話的次文，尚不在內，由此推算，其忙碌程度可想而知了。

然而在此極度忙碌的情形之下，總機的對外話線，却祇有六線（自一七二四九至一七二四四），其中一七二四九一線，又為祇可撥進的單路線，實則可撥用者，僅祇五線。表軌正常快速時，尚可勉強應付，表軌若稍遲緩，即有遲滯之虞。例如每日上午九時半至中午十二時半之間，各市場交易正殷之際，往往須候十數分至二十分鐘，始能獲得一表軌撥號，又如休假日前後，更是不堪遲慢。因此時有很多辦公時間的電話，辦公時間以後還不及撥出，同時即使獲得表軌而將號碼撥出，還有下列的各種原因，使撥出了的號碼不能應聲而通：

- 一，表軌中途時有意外阻礙，而無法獲得對方回音。
- 二，表軌過於擁擠，號碼易於跳錯。
- 三，表軌鈴通遲慢，撥出者往往未及跳出，而被外來者搶入。
- 四，對方正與別處通話。
- 五，對方遇有臨時性損壞。

照往日的情形來講，撥電話是一件頂容易不過的事，到現在，却不能十分如意了，讀者看了上面所講的，再參以平時撥電話時的實在經驗，大概不至認為上述是虛構的了。我們的主管總務課，鑑于電話的重要，同時又洞悉電話



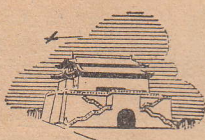
一種很好的強心劑。航海的船員固然可以應用這些預報，諸位同事如果預備次日邀友出遊，也可以先期收聽，不必去查曆書揀好日子了。

氣象是門年輕的科學，我們氣象股也只是公司裏的一個小部門；雖其年輕，雖其小，我斗胆代表我們的主持者張紹良先生，於此歡迎諸位指教和匡正，並恭祝諸位天熱多珍重，下雨別忘傘！

——卅七年七月二十日

## 北平通訊

周煥文



平站因事實需要，自六月中旬起奉令擴充業務，平瀋平井間飛行頻繁，至七月初旬時，C四十六型客貨機最多達十五架，最少亦在十架左右，而每機每日平均飛行時間約九小時之譜，不論飛行及地面人員，均戮力以赴，造成此輝煌成績，機航組主任艾禮遜曾來電嘉獎。

因業務增加，原有各部門人員均不敷應用，月來由滬調平工作人員幾無日無之，前者與後來者見面時相互握手，作會心的微笑，蓋彼此均知係奉派擔任艱巨任務而來者。

原有同人宿舍係在東長安街王府井大街南口辦事處（即舊中央飯店）內，邇來因工作人員增加，已不夠居住，後來者均在二樓大客廳打地鋪救急，經辦事處處長徐鑫極力

設法，租得西交民巷前中國旅行社第二招待所作為宿舍新址，全體寄住宿舍人員已於七月中旬遷往，皆大歡喜。

辦事處底層為辦公及售票之用，近催工油刷一新令人刮目相視。總務及會計二部份已移至二樓辦公，電台仍在三樓，楊台長慶泉工作，日以繼夜，頗著辛勞。

七月十八日太原形勢緊張，我井站與中央航空公司採一致準備，疏散眷屬及一部份人員公物，平站奉令派機前往，時已在午後八時，而是日又逢星期日，飛行人員不易羅致，最後由副總飛機師 PARS H 親自駕駛，機械領班鄭鎮雄君自動加入為副機師，中央航空公司某君為報務員，冒險前往，安全降落，因為時過晚，倘即行起飛返平，恐有差池，乃於翌日清晨，始將兩公司疏散眷屬及部份人員撤退來平，據云當時均集坐機艙中，炮聲隆隆，緊張萬分，事後本地英文報對此報道甚詳，對飛行人員之英勇為公，更稱頌不置。（編者按：井站疏散人員因太原情勢轉穩業於七月廿八日返井照常工作矣。）

## 零訊

于一

一、供應課盛德瑛小姐與鄭君傳銘於七月十八日締結良緣，同仁赴金門百樂廳賀喜者甚多。

二、財務組稽核丁君世鏞於「努力生產」原則之下，上月添「丁」一位，七月七日假座同益里海關俱樂部以滿月酒大宴同仁，席間歡笑，樂趣環生，阿丁素有「裴司開登」冰面作風，而是日竟亦笑口常開。



必須折飛他處否？這些問題都應該在起飛前預知。飛航課的同事根據氣象預報訂有好天氣壞天氣帶油的標準。較長距離的飛行，還要及早預告到達時間，使目的站同仁工作方便。

安全，經濟之外，民航公司還應該要求舒適和迅速。堂皇富麗的候機室，新裝的安樂椅座，和勤奮的客運服務同事已能盡力使旅客們舒適和方便了。但是飛行上空，空氣亂流渦動所加予飛機的震盪却是一種自然現象。好在不是整層的空氣都有亂流渦動。飛行員和我們都知道積雲 (Cumulus) 之上和高積雲 (Alto-cumulus) 之下可有較平穩的飛行，(積雲之下和它的上頂 Top 以及高積雲之上却是震盪的。) 以及雨積雲 (Cumulo-nimbus) 之應絕對避免。我們應該根據氣象變化情形，建議一個舒適而迅速的飛行高度和航程 (Course)，以克服這個自然上的障礙。

氣象台的工作，從性質上說，分兩種：一種是觀測並彙集即時的氣象報告，供飛行派遣員 (Dispatcher) 隨時參考決斷，供預報員 (Forecaster) 作「鑑往知來」的根據。一種是預報未來天氣，使飛行順利完成。同時氣象台還有些氣候的資料。如果新聞機場，新築跑道，新聞航線，以及新訂航班表都可以加上氣候的知識，使將來計劃能夠順利推行，結果更臻完美。

除了上面這些經常的服務外，還有些偶發的和特別的服

務：  
七月六日颱風給予同事的印象還很新鮮罷。飛機在地面

上停靠和風也有關係。平常超過四十哩時速的風力就可以使飛機翻筋斗了。因此必須事先設法固牢，避免損失，像那樣超過五十哩時速的颱風，飛機也必須遠離避難，事實上我們這次總算沒有受到損失。

五月正是江南的黃梅時節，全國運動會在上海開幕，天氣晴雨對於他們的影響太大了。籌備委員也向陳副主任要我們的天氣預報，後來聽說遞送上有周折，到底用了沒有無法知道，總也算我們服務範圍的一種擴張。

目前不但和公司有互惠合同關係的國外航空公司經常需用我們的航空預報，其他經停龍華的國外飛行人員也自動地來請教。有的為了省事省錢，或者自己根本沒有這一套。有的却是為了滿意我們的服務成績。

設計股 (Planning Section) 同仁每日都不忘記向我們問一個明日的天氣預報。天氣不好，他們會把緊急待修的飛機先期拖進廠棚裏去，維持修護工作的效率；天寒冰凍，他們會設法保護引擎，使它仍舊發動容易；處心積慮都為了推行他們的養護班表。建築工程師也需要這類情報，以便決定明天是否可以得到他們幾十個晴天之一。甚至候機室落成，公司要有個揭幕招待會，也還要僱勞吳秘書來詢問一次當日的天氣預報。同時我們還歡迎管汽車的同事們合作：下雨的時候，交通車 (Bus) 能夠事先紮好不漏雨的篷布；天熱的時候，能夠先期捲起使人悶熱的篷布；凍冰的時候，能夠預先保護引擎。

總統就職那天起，公司每晚七時起（星期日除外）在九百 K C 的 XORA 上海廣播電台有半小時的英語廣播。各線及上海的天氣預報佔去幾分鐘。對於遇事精善的旅客們，這是





# 「氣象臺」

周振堡

「裏廂懂天文格人也有！」勝利後復員

初期陌生的新同事往往這樣神秘地述說公司這個組織。那種神情多少帶有一份驚訝，和一點自傲——參加這個組織完善的公司了。如

今大部份在機場工作的同事，大而至特別預定的飛行，小至私人郊遊宴會都不忘記搖個電話來問問明天的天氣。有些甚至對之特別有興趣，還能高呀低呀（High, Low）地跟我們討論氣象變化了。不過我們願意聲明：天文並不是氣象員應該搞懂的對象。天文指的是整個宇宙，無數個銀河系，無數個太陽系；無數個和地球類似的行星。火星上有没有人類；月亮上面能不能有生物；地球的末日大約在什麼時候；這些我們並不管。我們管的只是這個太陽系，這個地球，這個圍繞地球大約十公里至廿公里厚度的大氣帶。（再厚些的範圍包括空氣極為稀薄的游離層了，對天氣變化的影響極微。）或者更清楚地說，這個自三、四公里高到我們地面之間空氣內部變化極複雜的；與我們較有影響的問題，我們才管。如果你再追問到地殼以下的問題，我們也不管，地質學家地震學家會去管的。

且聽我們管些什麼！

飛機起飛降陸，甚至於在上空飛行都要受氣候現象的影響。起飛降陸時候，飛機上升下降的性能有限制，必須飛多少呎遠，才能上升或下降多少呎高。如果雲層太低了（Low Ceiling），能見的距離太近了（Poor Visibility），她自身的安全，和機場附近稍高一點建築物的安全都可能受到危害。有時地面風力稍大一點，如果不與跑道方向平行（Strong Cross Wind），也足以使她在降陸時滑出跑道。在上空飛行的時候，如空氣的亂流太大，可以使飛機不易控制，或者逆風太大，可以使油量消耗激增。或者結冰情形嚴重，可以使機件失靈，或機重增加，升空能力減低。或者能見度極壞，可以使沒有盲目飛行設備的飛機成為不可能。在何種氣象變化之下就可能有些不利於飛航的現象發生，我們應該及早預報，促請飛行員注意，或則乾脆建議取消或更改這次飛行。

不論客運或貨運，航空運輸的噸位使用得越經濟越好。飛機載重量有一定的限制，她自身燃料也要佔去一部份。為安全着想，油量不妨多帶。為經濟着想，油量除需要外不必多帶。上空風向風速時時變化，飛行空中的時間因此也頗有久暫的不同。同時到達目的地時當地的天氣情形如何，可能



## 七月月份營業情形概述



### (一) 客貨運價調整

自七月二日起客貨運價照六月八日運價實行調整，調整率各線不同，增加自%100起，至%120，%140，%180不等。

自七月廿日起，運價再行調整，照七月二日運價普加%150。

### (二) 南洋線開始飛航

七月四日首次飛行至新加坡，載有世運隊代表，該機於七月六日返滬。

七月十五日作第二次飛行，經滬，港，汕，曼谷。十六日，原線返滬。

七月廿二日作第三次飛行，路線同上，廿四日返滬。

七月廿九日將作第四次飛行。以後每逢星期四定期飛行一次。近擬將原有滬港昆仰加錢改飛滬港汕曼仰加錢，現正與有關當局洽商應完手續中。

### (三) 減班

自七月二日起除 DCC 班期照

舊外，所有 DCC 及 C-17 班期已酌予裁減。

### (四) 客運服務員畢業

第三批十六名業已訓練完畢，即將陸續分發各外站服務。

### (五) 貨運

滬站以前積存寄陝零星貨物，數不在少，現已調機清運，完全運畢。惟以滬陝包機過多，對於寄陝零星貨物，仍暫停收運。鄭州復航後，因客貨稀少，且機場場地鬆軟，客貨班機不宜停降，僅間歇有包機或專機在滬鄭間往返。

前與民航局訂約飛運平瀋糧食四千五百噸，自四月廿一日起迄至本月底止，可以完成任務。

上月份各線貨運量，總計三，七三〇，四一九公斤。

### (六) 郵運

郵局交運郵件，向照普通貨物運價計算運費，最近奉部令，對於航空郵件，除保價信及包裹另計外，其他信函，圖書，小包印刷品及新聞紙概照客票價百分之一計算，與普通貨運價短差一倍，在郵局則倍增收益，而在公司則不夠飛行成本，現已與中央公司聯合呈請，希望仍照普通貨運價計算，以免賠累。

七月份各線運量，總計二三三，七〇一公斤，較五月份增多一〇，五八四公斤，可見公司本月份趕運郵件之成績。



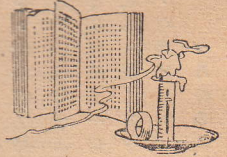
具現行之衛生報告單。

### (六) 關於貨運方面

在貨運便利方面，須俟有下列之條件時，方可希望有重大之進展，(一)航空各公司使用一種劃一之貨物託運單，(二)各轉運公司，能人手備齊，以處置與時俱增之貨物量，(三)在世界各大空運站上，當地即可結關，並有倉棧設備，(四)在無報關行之處，航空公司可暫充託運人及受託人之代理人，(五)保稅手續，須加以改善，使從事空運業者，於各空運線間轉運貨物時，知在何時，為其責任所在，在何時為其責任終止之時。目下便利組秘書處經國際民航空運協會專家之協助，正創造一種簡易之國際空運貨物發票。倘此項發票，經下次便利組會議核准後，亦可改善現狀不少。此項新式發票，可代替現行之三種單據之用，即領事署發票，貨物來源證，及出口照會或報關單。此三種單據，在目下由託運人及受託人須自行一一填具，或倩報關行填具。

### (七) 關於非商業航空

便利組所建議之各項便利，雖曾對於非定期航空與私人航空之利益，不曾計及，然在此一方面，尚有許多應辦者，經各方面之合作與援助，便利組希望下次開會時，有多種便利建議，足使國際間之非商業航行，大有裨益也。



### 公司軼事錄 (續) 王承銘

- 十一、何輯伍為本公司首任總經理。
- 十二、王錫昌為首任營業組主任。
- 十三、杜揚生為首任財務組主任。
- 十四、史密斯為首任機航組主任。
- 十五、艾禮遜為首任總飛機師，現任機航組主任。

十六、前副董事長龐德為本公司唯一非民航飛機師而担任機航組主任職務者。按本公司歷任機航組主任均係由民航機師担任。

十七、王助為本公司第一位航空工程師，現任公司主任秘書。

十八、交通部頒發之第一號民航飛機師執照，由本公司飛機師黃開悅領得，黃君係由本公司訓練之機師。

十九、羅昭明為本公司第一位飛行報務員，現任總飛行報務員。

二十、張紹良為本公司第一位氣象測量員，現任通訊課總氣象測量員。

本刊歡迎各站同仁投稿  
請寄交上海秘書室收轉



明顯之反對，但在此方面亦有進展。

美洲各國旅客及移民當局，於去年八月初，在巴拿馬開大會時，曾議決西半球各國遊覽旅客，可用美洲洲際遊覽卡片，以代替護照，但須外加一着陸卡片。護照旅客於着陸之前，在飛機或舟車上填就後，即可省去護照簽證手續，此項卡片之名稱，雖與便利組所議者不同，而其原則則若合符節也。

聯合國國家於去年四月在日內瓦開護照及國境專家預備會時，曾宣稱現行之護照及簽證制度，仍須保存。而普遍採用國際民運協會所建議之制度，則尚非其時。惟該會議所建議之制度，似有施行之進展，因各國間可用雙方協定，廢除護照，而以一證明證以代替之。因此聯合國國家大會上，曾提議經兩國雙方協定，可逐漸廢除護照簽證，而每一次簽證，在有效時期內，可作多次旅行之用。

由以上所述觀之，便利組之工作，其原則在使願採取其建議之國家，廢除非移民旅客之護照簽證，及使目前不願採納之國家，對於非移民旅客之護照簽證，有效時期極度延長，并可在有效期內，作無限量次數旅行之用。

### (五) 公衆衛生方面

便利組所建議之各項，尚有涉及公衆衛生者。查公衆衛

生之主管機關，為世界衛生機構，該機構之職務，係防止國際間疾病之傳播，根據世界衛生機構之臨時約定，該機構之臨時委員會，須負責施行及修正國際航空衛生合約。該合約曾於一九三三年公佈，在一九四四年，曾加修改，該合約之要旨，為防止由空運所傳播之疾病，該機構將來是否將該合約及其他同類之合約，逐漸廢止，而將該項合約之內容，歸納於較有伸縮性之世界衛生機構公衆衛生條例內，抑將該項合約加以保存而隨時修正之，以期適用，此問題目下尚未決定，國際民航會議所最關心者，即此項防止疾病工作之執行，須極迅速，且對於旅客，不事紛擾，最好在空申施行之，并望防疾之方法及所用工具，各國須劃一。

在目前除非洲及亞洲幾處，對於防疾傳播，尚為一重大問題外，在他處防疾手續，尚稱簡易，而因防疾而使空運遲延者，較因海關及移民手續而遲延者為少。目下世界衛生機構與國際民航組織，亦有非正式之合作，在此二機構之間，將成立一種正式約定，過去每有修改國際空運衛生協約時，國際民航組織，每次莫不被邀請參加。

便利組對於公衆衛生便利上之建議，亦甚有進展，美國及其他數國之衛生署，已認為便利組所建議之總報單上，已列有衛生協約所規定之衛生報告。同時其他各國之衛生委員會委員，亦曾被請轉呈其政府接受此項見解，如此可省去填



利時瑞典瑞士。

各國代表中曾有參加關於各項便利建議之籌備與公佈（在一九四六年六月二十八日），而其國內之政府，尚未有對於是項建議之正式評論者，則有加拿大、智利、埃及、愛爾塞爾、特凡、伊拉克、墨西哥、紐西蘭、秘魯、土耳其。

該組未曾接到正式答覆者，則有阿富汗、阿根廷、波立維亞、勃來齊爾、阿比西尼亞、里勃里亞、尼加拉瓜、腦威、巴拉瓜、菲列濱共和國、波蘭、暹羅、答耶斯喬登尼亞。

綜核上述各國政府，對於各項便利建議之答覆，已覺頗可樂觀。由旅客方面所得非正式消息，知各國對旅客離到手續，已有改善。惟關於護照及簽證方面，尚稽時間，在貨運及特種貨運方面，仍頗有改善之餘地。惟一年半以來，曾使空運行政手續上之迅速，頗能與航空技術上之進步，並駕齊驅，此不能不歸功於此項便利之建議也。自國際民用航空組織航運會議推動此項建議以來，各國曾有聯合委員會（如加美等國），及各個別國家（如澳美加等國）設立機構，以便利過境手續，國際民用航空運輸協會，及其他機構，曾竭誠協助，國際民用航空組織會議曾於一般議決案及建議之外，更向各國提出特種明確辦法，足使國際旅行，得到便利，而同時對於各國之安全，亦不妨礙也。

在文書格式方面，便利組之建議，曾蒙採用者甚多，使

空運業者，在報關方面，省去文書工作不少，其結果在旅客及關員雙方，均能免去枉費之時間。

據國際民用航空運輸協會所得消息，在去年八月內，下列各國或領土，將採用便利組所建議之飛機簽派手續：

巴哈馬諸島、比利時、倍木達、加拿大、巴拿馬運河地帶、柯司太利加、捷克斯拉夫、杜密納根共和國、哀爾來、法領西雙、德國、哥爾柯司脫、瓜太馬拉、海提、洪都拉斯、乾買加、墨西哥、紐芬蘭、秘魯、美國及處女島等。尚有下列各國或領土，曾聲明將早日採用該項手續，如波列維亞、勃來齊爾、英屬基那、英屬西印度、智利、哥倫比亞、古巴、愛瓜頭、巴那馬、巴拉圭、烏拉圭、凡納齊拉等。

在去年八月內，汎美公司已使用此項建議之飛機簽派證，雖有時偶然遇到困難，但各國無有拒絕接受者，亦未曾有飛機起飛因之延遲之事。

在去年六月二十六日，國際民運協會之公文程式委員會開會時，曾決定該項建議之程式及手續，在業經贊同之各國間，應於是年九月三十日以前施行。又議決在兩國或多數國家間，如能互相贊同，可更製一種較為簡易之方式，於本年一月起實行，惟新製之方式，須按照便利組所建議者，而略刪繁就簡。

#### （四）關於旅客方面

關於便利組所建議之非移民旅客入境手續，各大國曾有



(一) 對於立法上，曾有建議，俾法律方面，有所修正，以便建議之各標準辦法，得以施行，該項辦法即對於直接過境之旅客及貨物，可免檢查。

(二) 關於第八、二及八、三節內之提議，凡非移民之旅客，免去入境簽證手續，該組所建議，護照用一卡片，並用一旅客或降陸卡片等事，並不贊同，亦不預備施行。

美國並提出下列五項，擬在下次便利組開會時討論。

(一) 在偏僻之航空站上，各種檢查，應由一機關兼辦。

(二) 應採用一較為簡單之行李報關之方式。

(三) 應採用一標準之空運郵件路單。

(四) 凡航空公司，因文件不合規定而須罰款者，其罰款數目，應有劃一之標準。

(五) 凡一切政府之業務，如入頭稅之徵收，應由官廳負責。

烏拉圭為未曾簽訂合約之國家，其答覆謂業將各項建議考慮，並謂原則上均可接受。

國際航空組織於一九四六年七月三十日，曾有通函致各國，內載各項便利建議，其所得之答覆如左：

捷克斯拉夫對於各項建議，毫無反對，並願將第十、一節內所列之辦法，應作為標準，惟對於施行各該項建議之日期，則未曾明白表示。

愛主特之答覆，謂對於建議，原則上可全部採用，惟未

曾說明實行之日期。

海提之答覆，亦原則上全部接受，惟未曾說明施行日期。哀爾蘭之答覆，謂便利組所建議之標準，一部份已於一九四七年四月十八日起實行，一部份尚在考慮其施行之範圍，并謂哀爾蘭政府，近已將沙能作為一主要之空運自由港。

荷蘭之答覆，稱對於各項建議同意，并云施行時似無困難，惟並未說明何日實行。

葡萄牙對於各項建議，並無反對，惟願在貨單上，將貨物來源註明，在緊要時，得執行較為嚴密之公眾衛生方法，並謂對於在夜間執行之公眾衛生醫療上服務，得以收費，惟關於實行各項建議之日期，並未說明。

烏拉圭之答覆已見前。

凡尼齊拉，並無反對，惟指出條例中有數點須修改，關於施行日期並未說明。

下列各國均表示贊同，惟對於第八節關於旅客方面略有異議，并願將其國內之法律修改，俾採用建議之便利辦法時，不至有所抵觸：澳大利、中國、丹麥、杜密納根共和國、南非聯邦、英國、美國（其答覆均見前）

法國及印度，原則上均贊成，惟指明有困難之處，因建議之辦法中，有與其國內法律有抵觸處，但並未述明如何使此項困難除去。

各國中對於所建議之某項標準辦法，有反對者，則有比



於詳細答覆，將俟諸日後。

澳大利亞之答覆，謂該組所建議之結關檢查證樣式，業已採用，惟稍加修改耳，至於該組所擬之旅客卡片，及着陸卡片，將於次年採用。

比利時之答覆，謂大部份該組所建議之便利辦法，業已實行，尚有少數難以施行者，因其阻止較現行之辦法尤為嚴密。

中國之答覆，稱在某一方面業已預備施行該組所建議之便利手續，至於該組之補充建議或互替建議，則須與第二、四二、十及七、七各節同時考慮，其中第五、六、二及九、一各節，則不適於現行狀況，對於第八節則加以保留，俟該節內所稱之旅行證件普遍採用及施行有效時再議。

丹麥之答覆，謂丹政府對於各項建議，並未有任何新設施以備施行此項建議，惟對於護照簽證一項，凡比利時、英國、法國、荷蘭、伊斯蘭、愛爾蘭、立克登司斯旦、盧森堡、挪威、瑞士、瑞典、及美國人民之護照簽一事，業已取消，對於海關事項，丹政府將於日後再加評論，對於建議之第八節（特別旅客規定）歎難遵行，因丹國之護照簽證，與他國不同，凡持簽證之旅客，在丹國不特能入境并可居住，其居住之期限，在簽證上註明，丹國航運業者對於建議之簽派證件方式頗有批評，該組接到通知後，業經請其將是項批評，向國際民航協會提出。

杜密納根共和國之覆函，內附有幾件公文樣式，表示簽派證件之方式，業經採用。

瑞典之答覆，稱有多數建議，業已採用，其餘在目下認為不能實行者，將來經該組下次開會修正後或可認為完善。

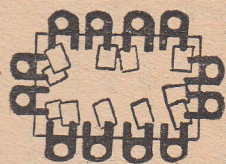
瑞士之答覆，謂各項建議文件格式，尚未採用，因所建議者，較瑞士政府所現行者尤為繁複，惟瑞政府願以互惠條件，採用該組所建議之空勤人員卡片，以代替護照，但仍須維持其普通護照簽證制度，其覆函之末節復申述目下在美國飛機之結關及簽派手續之困難。

南非聯邦之答覆，謂大部份之建議，業已施行，惟關於某項公眾衛生，及第八節內之建議，似已為日內瓦之護照會議之議決所打消。

英國之覆函，稱某幾種建議，如關於海關方面者，業在該國施行多年，惟該項建議之全體，尚未正式實行，惟凡持有該組所建議之便利式結關證件，向該國海關繳呈者，亦接受不拒。該國現正採用大部份關於第八節內之建議，而稍有保留。又稱便利組應與世界衛生組織隨時接觸，末謂欲在該國隨省各項手續，全恃在該國航空站上設備之改善。

美國對於該組之建議，逐條答覆，述明某某數項，業已接受，某某數項，則尚在研究中，或須俟國內法律修正後，方可施行，但大部份均已接受或施行，惟於下列兩項曾有申明如左：





## 國際民用航空組織便利組之建議

張屏之

### (一) 便利之範圍

國際民用航空組織之便利組，為便利國際間空中運輸起見，曾向空運協約各國建議採用劃一之標準辦法及手續，以便利國際間之空運，其所建議便利之範圍如左：

- (一) 飛機之進出及航運
- (二) 貨物或旅客之上下
- (三) 護照簽證及移民手續
- (四) 海關手續
- (五) 公共衛生手續，包括防疫隔離、衛生及牛痘
- (六) 農業上手續，如植物及家畜之防疫隔離
- (七) 貨幣兌換
- (八) 凡各種間接阻礙，足以增加費用者，如複式保險稅收等。

便利組之目的，在使各國之行政機關凡與飛機入境有關者，採用改善及劃一之手續，使空運絕少阻礙，而同時對其國家之利益亦不妨礙。該組所特別建議之點，即籌備各種文件格式，如報關單，旅客單等，俾各國採用，以省去文書工

作，惟對於此項便利建議，各國見解，不能一致，如某項建議，在甲國視之以為限制過嚴，而在乙國視之，則為過於自由及放任，各國之法律及習慣不同，故其見解頗難一致也。

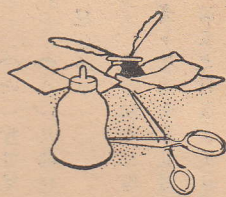
### (二) 便利運動之發端

此項便利建議之發端，在一九四六年一二月間，其時便利組在蒙得利開會，是年三月二日，該組曾有一公函致各會員國，詳列該組之建議，請各會員國於六十日內對於該函所列各點，申述意見，此後復經臨時大會將六十日內答覆之期限展至是年六月十五日。各國中有十四國，曾於六月十五日前，有贊同之答復，於是該組在是年七月三十日，又有一修正之公函致各國，建議各項便利，並請各國倘在各建議中有難於採用者，請於是年十月一日以前，通知臨時國際航空組織會議。此項通知，曾陸續收到，迨至次年（一九四七）七月底，尚有寄來，至一九四七年底，有十六訂約國及一非訂約國，對於第一次大會議決案 A110 第四第五節內各點，曾有通知，此項答覆可類別如下：

### (三) 各國之反響

波立維亞等六國之通知，僅云業已收到該組之公函，至





## 編者致意

我們出版「中航月刊」這個刊物，

希望它能夠達到下面三種的任務：(一)

介紹有關民航技術與管理方面的知識，

(二)報導公司各部門工作的情形，(三)

介紹各地同仁生活狀況。我們知道有關

第(一)(二)兩項的文字，必然是十分乾燥的，因此我們特別歡迎第(三)類的文章，想借用幽默輕鬆的筆調來沖淡一點嚴肅的空氣。

點嚴肅的空氣。

從本期起，我們預備陸續刊登各站的通訊稿。本期的

「北平通訊」是編者懇託周煥文君於百忙中所趕寫。下期我們有希望刊登香港的通訊，或者是曼谷通訊。各站同仁，請踴躍的賜投稿件。凡登出的稿件，我們都預備略致薄酬，也許送一點現金，也許備一點禮物，算是一點小小的意思。

到現在為止，這個刊物一切都還是在嘗試的基礎上。對於它的內容，方針，編輯方式，諸位同仁如有任何的批評或建議，請不吝的寫信給我們。信由上海總公司秘書處轉。

本刊每期暫印三千本。每一位同仁都可以得到一本，機航組由華仲厚先生，財務組由梁榮麟先生，營業組由郭宗隸先生分發，如果因為寄遞發生錯誤等原因未能收到，請逕函洽以上諸位先生代為查詢。

很多同仁曾提出意見，主張本刊換一個英文名稱，因為現用的英文名稱(CNAC MONTHLY BULLETIN)譯意很像是

「中航公報」，本刊既不是完全公報性質，似不妨採用一個比較活潑的名稱。關於此點，敬徵求諸位同仁賜示高見，如想到有甚麼合適可用的名稱，並請立即函知，以供參攷，不勝感盼。

最後附帶報告：本期因為篇幅不夠，收到很多文章不能立刻一一發表，至為遺憾；「同仁升調錄」中文部份也暫從略，請參閱英文。



## 體育簡訊

球人

一、本市第二屆復興杯小型足球聯賽，定於六月底開始。「中航」隊向不後人，業已報名參加；并選得名守門徐福生君之效勞，及中鋒劉德馨之投歸，實力因而大增。

二、「中航」及「央航」兩小型球隊，特於六月廿九日中午，假龍華央航機庫前大停車場舉行友誼賽。「央航」擁有一董錦才，吳紹泰，俞振岳，余未森，竺國榮，金家標及陳龍泉等諸小型球健將，以全力出戰，我隊因劉德馨之缺席，陳明之傷足，前鋒進攻力銳減，作戰過程，相當緊張，兩公同全人到場助陣者不下數百人，搖旗吶喊，情況熱烈，把足球場圍得水洩不通，交戰結果，「央航」倖賴聯絡成熟與前鋒快速，僅以三對二小勝。



# 中國航空公司航線圖

(里程以公里)

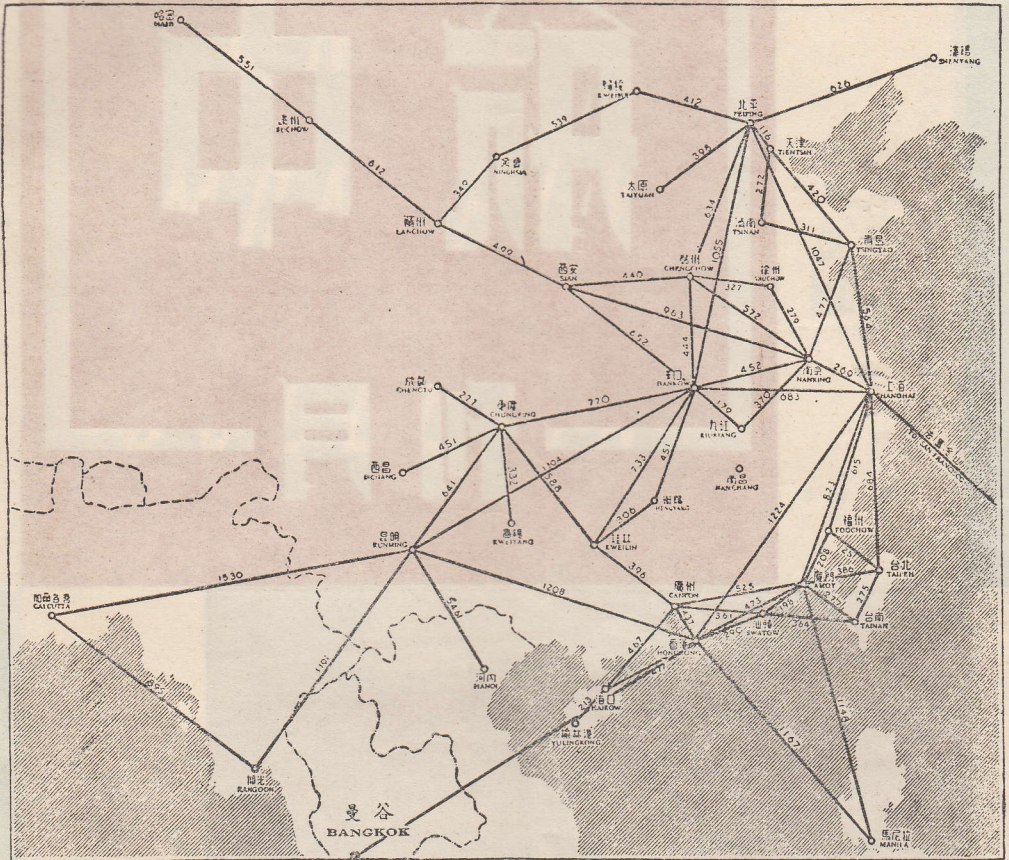
1 英里 = 1.61 公里



# CNAC Route Map

(DISTANCE IN KILOMETERS)

1 Mile = 1.61 Km.



AMY	AMOY	廈門	AMOY	HNL	HONOLULU	檀香山	SHA	SHANGHAI	上海	海陽
BKK	BANGKOK	曼谷	BANGKOK	HSU	HSUCHOW	徐州	SYG	SHENYANG	瀋陽	陽安
CAL	CALCUTTA	加爾各答	CALCUTTA	KKG	KIUKIANG	九江	SIA	SIAN	西安	安昌
CNT	CANTON	廣州	CANTON	KMG	KUNMING	昆明	SCG	SICHANG	西昌	昌州
CCW	CHENGCHOW	重慶	CHENGCHOW	KWL	KWEILIN	桂林	SUC	SUCHOW	蘇州	州頭
CKG	CHUNGKING	成都	CHUNGKING	KWS	KWEISUI	歸安	SWT	SWATOW	汕頭	頭南
CTU	CHENG TU	成都	CHENG TU	KYG	KWEIYANG	貴陽	TAN	TAINAN	台南	南原
CIN	CHINCHOW	錦州	CHINCHOW	LAN	LANCHOW	蘭州	TPH	TAIPEH	台北	北原
FOO	FOOCHOW	福州	FOOCHOW	MNI	MANILA	馬尼拉	TYN	TIYUAN	太原	原津
HAK	HAIKOW	海口	HAIKOW	NKG	NANKING	南京	TSN	TIENTSIN	天津	津南
HKW	HANKOW	漢口	HANKOW	NHS	NINH SIA	寧夏	TNA	TSINAN	濟南	南島
NOI	HANOI	河內	HANOI	PPG	PEIPING	北平	TAO	TSINGTAO	青島	島港
HYG	HENGYANG	衡陽	HENGYANG	RGN	RANGOON	仰光	YLK	YULINGKONG	榆林	林港
HKG	HONGKONG	香港	HONGKONG	SFX	SAN FRANCISCO	舊金山				



本刊專供本公司同人閱讀

# 中航

# 月刊

卅七年七月卅一日  
第一卷 第三期



中國航空公司編印

本公司舊金山辦事處