

No. 5

C·N·A·C

MONTHLY

BULLETIN

Vol. 1

S
E
P
T
E
M
B
E
R

1
9
4
8



Sir Alexander Grantham, Governor of Hongkong, and Lady Maurine Grantham are sent off by a British official and F. Y. Ho, Manager of CNAC's Hongkong Station as they board a CNAC Skymaster for a holiday in S'hai & Peiping on Sept. 9, 1948.

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 28, 1948

Effective September 29, 1948

三十七年九月廿八日修正

三十七年九月廿九日實行

航線 ROUTES		路 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	401→ ←402			○→			○→		
	北平 太原	441→	←○→							
	PPG-TYN	←442								
	北平 青島	491→	←○→	←○→					←○→	
	PPG-SYG	←492								
上海	青島	1411→ ←1412				←△→		←△→		
北平	鄭州 蘭州	471→ ←472					○→	←○		
PPG	鄭州 蘭州	←301 ←302	←○	○→		←○		○→		
上海	南京 漢口 重慶	341→ ←342			←○→					
	重慶 昆明	351→							←○→	
	重慶 西昌	←352								
	重慶 貴陽	331→			←○→					
	重慶 成都	←332								
	重慶 成都	361→ ←362							←○→	
上海	漢口 昆明	1301→ ←1302		△→	←△					
SHA	漢口 昆明	←325 ←326						○→	←○	
上海	南京 鄭州 西安 蘭州	207→ ←208			←○→	←○→		←○→	←○→	
SHA	南京 鄭州 西安 蘭州	215→ ←216	←○→				←○→			
上海	台北 福州	237→ ←238				←○→			←○→	
SHA	台北 廈門	233→ ←234			←○→					
上海	福州 廈門	227→ ←228			○-F→	←○				
SHA	台北 香港	2038→ ←2048			○→				←○	
上海	福州 廈門 汕頭 廣州 香港	241→ ←242			*→		←○→			
SHA	香港 廣州 海口	247→ ←248			*→					
SHA	香港 廣州 海口 榆林港	291→ ←292	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	
SHA	香港 汕頭 廈門	221→ ←222	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	
SHA	香港 廣州	253→ ←254				←○→				
SHA	香港 汕頭 廣州	255→ ←256							←○→	
SHA	香港 汕頭 台北	1203→ ←1204	暫時停航 Service temporarily suspended							
上海	廈門 馬尼刺	705→ ←706			←○→			←○→		
SHA	重慶 昆明	801→ ←802	□→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	□-T→ ←○	
SHA	北平 青島	601→ ←602	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	←○→	
SHA	香港 昆明 仰光	671→ ←672		←○→					□→	
SHA	香港 昆明 仰光	673→ ←674	←○→							
SHA	仰光 加爾各答	611→ ←612					□→	←○		
SHA	汕頭 香港 曼谷	911→ ←912			□→		H	←○		
SHA	檳榔嶼 舊金山									

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

F. Nos. = Flight numbers 航線
→ = One-way trip 單程
← = Round trip 往返
□ = 1st and 3rd weeks of the month.
○ = 2nd and 4th weeks of the month.
S = via Swatow 經客頭頭
T = via Tinian 經天寧
H = via Hongkong 經傳香港
F = via Foochow 經傳福州

Prepared by Passenger Service Division, Business Department. 客運組客運課編印

THE ROLE OF RADIO IN AVIATION

By JOHN DE TARR HICKS

(Chief Communications Engineer)

Modern flying as we have now in China would be almost impossible to carry on without radio. Radio contributes to the safety of the aircraft in that it provides navigational aids, communications and weather reports and forecasts.

CNAC's communications system in China renders service to other airlines and operating agencies including the Chinese Air Force, U.S. Army Air Force, Pan American World Airways, Air France, Hongkong Airways, BOAC and CATC.

CNAC maintains 54 radio stations in China. Each radio station is a complete aeronautical station including point to point communication facilities with other stations, ground to air communication facilities to communicate with planes that are flying, and a medium frequency radio beacon transmitter which is used for navigation purposes.

In each of the 54 radio stations there is at least one qualified meteorologist or weather observer. With these meteorologists CNAC is able to provide the best aeronautical and meteorological service in China.

CNAC's radio stations transmit an average of 6,000,000 words a month. This figure is increasing monthly as we increase our operating schedules.

In the Communications Division of CNAC there are over 600 employees. Approximately 50 per cent of these communications employees are ground radio stations operators. Most of these operators were trained by CNAC.

The Communications Division is now opening its sixth radio operators training class in Kunming comprising over 50 students. These trainees were picked from over a thousand applicants from all over China by interview and written and oral examinations. The school will be conducted in the wartime "Hump Hostel," which is full of memories of the round-the-clock entries and exits of pilots and mechanics, who kept the dining room operating on a 24-hour schedule. Hardly had the mattress of the bed occupied by an outgoing pilot cooled but that it was taken over by another weary airman.

Ninety-nine per cent of all the radio transmitters used by CNAC numbering in excess of 300 were manufactured by the radio factories of our company. This equipment was particularly designed by CNAC engineers to meet CNAC's requirements for its operations in China. This equipment is so designed that it may be readily transported by air—and usually is. (Recently we shipped two 1,000 watt short wave transmitters to Bangkok by air. The equipment arrived safely and is now in operation in Bangkok.)

Radio is indispensable as far as conducting the traffic end of our business is concerned. Reservations are made pertaining to the transportation of passengers and cargo, and even preliminary negotiations regarding contracts are carried on by radio.

Radio is also very important from the maintenance point of view. For example, if an airplane is damaged by a truck while it is on the ground at Amoy Airport, the captain communicates with our Lunghwa office. Lunghwa asks information on what parts are necessary to put the plane back into shape, and is generally told to arrange for the airlift of such parts as elevators, ailerons or wing tips.

There are a number of instruments aboard each of our aircraft, including two radio instruments used exclusively for navigation. These instruments make it possible for the aircraft not only to keep the right heading but also to establish a fix by means of cross bearings.

Another instrument for navigation has been installed in two of our planes. This latest thing in air radio navigation is called LORAN, a name derived from Long Range Navigation Aid. This long range navigation equipment when used over water will enable the pilot to fix accurately his position and compares very favorably with the best celestial equipment for accuracy. It is also designed so that it cannot be jammed by stray stations or enemy stations. It has the advantage of extreme light weight and compactness and any skilled operator can completely tune and synchronize the equipment while the aircraft is in flight.

Each of our airplanes is equipped with two direction finders—one type being a direction finder by which the pilot takes bearings manually, the other type being an automatic direction finder. This type merely requires that the pilot tune in the radio beacon ground station and the bearing is taken automatically. By using these two instruments the pilot is able to establish his position in relation to the ground stations and to make a safe descent and landing under instrument conditions.

There have also been a great many new flight instruments developed during the war and immediately after the war. It is generally considered that the DF and the ADF (Direction Finder and Automatic Direction Finder) will continue to be a permanent part of the airplane. The DF is generally known as the town finder, the airport finder or the island finder.

Each aircraft is equipped with an HF (High Frequency) short wave transmitter and receiver. This equipment is used in order that communications may be maintained by the aircraft with the ground stations and in order that the position of the aircraft may be reported to the ground station at all times. The short wave facilities are also used to obtain weather information, expected arrival time of the aircraft and to collect other pertinent and necessary information. Messages of this system are transmitted by means of the CW (Morse Code).

There is also installed on each of our aircraft an additional set of high frequency transmitters and receivers known as command transmitters and receivers. This equipment is used by the pilot or aircraft commander to communicate by voice with other aircraft and the airport control towers when required.

In addition to the HF (High Frequency) command transmitters and receivers there is also installed on each aircraft a very high frequency transmitter and receiver called VHF. This equipment is particularly favored by the aircraft pilots to communicate by voice with control towers and approach control facilities as it is practically static free. This instrument is also used for communications between planes.

CNAC has had night landing facilities ever since it moved to Lunghwa Airfield in February, 1946. Night flying was discontinued for a time but has now been resumed. Night landing facilities consist of a runway; lights; a radio approach system; a boundary marker and a radio beacon located south of and in line with the center of the runway. The principal radio beacon at Lunghwa is 7.4 miles south of the south end and in line with the center of the runway. The inner marker or boundary marker is located 1,150 feet south of and in line with the center of the North-South runways. There are a principal runway south and north and two additional auxiliary runways not normally used.

As evidence of the skill and efficiency of CNAC's Chinese communications workers, the writer, who is the chief communications engineer and head of the communications division, is the only foreign member in the division.

HUNDRED - HOUR CHECK

The Chief Pilot seems to be very busy writing letters to his missus who is staying with the Mantoux's. He is a Lieutenant Colonel stationed at Westover Field, Mass. Flight crew members are complaining aplenty about the way some of the southern stations are treating them, specially Rangoon Capts. Conner, Hendricks, Hills and Jamison are checked out Ray Goetchius is looking as important as he can since he was elected Chairman of the temporary Board of Directors for the Shanghai Airlines Club. The club is going to be quite a fabulous establishment, I hear, something like Billy Rose's "Diamond Horseshoe" and New York's "Stork Club" rolled in one The bulletin that "Peachy" Michiels put out should take the cake. Other heircraft have been added to the Belski family, a girl and a boy to Bill Cowden of Pan-American Now that Calcutta is a cholera infected port, flight crew members are urgently requested to go to the Dispensary for a check-up after each flight there Some junior members of Kitty Shilling's flock have been elected to work on the Trans-Pacific run, which of course doesn't suit the taste of the other girls Cupid isn't so mischievous these days to the Stewardess Section. So far there is going to be only one wedding and the lucky girl is Cynda Wong Hansel Kwok of Flight Operations wants to try his wings but so far he has been discouraged from all quarters Jim Byrne admits that he would be very happy if he had a son like Y. T. Chin. What is wrong about being a godfather? There will be only two active flight engineers on the Trans-Pacific route now that W. T. Sturgess has resigned as of October 10th., 1948. Good luck to you, Bill A survey of the white collar girls shows that there are only four stenographers in C.N.A.C., one at the Head Office and three at the airfield. What is it that other companies have that CEENAC hasn't? Our chief nurse, Rebecca Chan is leaving us and Judy Tan is taking her place at the Dispensary Capt. J. E. O'Dwger has been asking for a list of flight and ground personnel's addresses. When asked why, he sheepishly and blushinglly said, "I'm going to get married." There goes another man's freedom! John Cory is now rattling off Chinese these days ever since he's bought that series of "How to Brush Up Your Chinese in Six-Easy Lessons." There should be a Company regulation requiring every crew member to speak and understand passable Chinese Capts. Frampton, Healy and Shaddy have been checked out on the C-46 type aircraft The Managing Director has approved the employment of additional ground personnel to Flight Operations so now every time a person turns around, he sees a new

face. Daisy, our Girl Friday, has a busy time keeping track of them
Rumors have been floating about that there will be additional help very
soon in the Chief Pilot's Office.

RITUAL

When lavender twilight falls upon
This quick-pulsed traders' bastion,
The towers of jewels turn dark at the base
And appear remote in time and space,
Transforming this loan-shark's citadel
Into a shrine where love may dwell—
I pause in my work on a thin vignette
To light a fragrant cigarette
The exorcism of whose smoke
Will to my mind your face invoke.

The burned out butt then drops to the ground.
But hypnotized, I hear no sound.

—FLORABELLE WANG

A LETTER TO A FRIEND

Dear Friend:

I am very glad to have your letter of August 1, 1948, in which you asked my opinion in regard to many vital problems of life, and must apologize for my delay in answering you.

It is a great pleasure for me to learn that, after a competitive examination, you have been employed as a Junior Engineer in an airline. At this time of the year, when thousands of college and university graduates find it pretty hard to secure a job to earn their living, you are really lucky and

have gained confidence that your study in the past has not fooled you. However, in your letter, I sense a strong feeling of dissatisfaction. You said that your working environment is so bad that you have to deal with people whose educational standards are far below yours. You told me that they are generally uneducated, rough and hard to please. You find that your chief is but a common and clumsy fellow. He does nothing more than signing official papers, smoking and phoning. What is more important, you expressed doubt as to your future. You studied civil engineering in the university and are now working for practice. In my opinion, this is your advantage. In the days to come, you will know that, in China, thousands upon thousands of men are working merely for a living. They have lofty ideas as you do when they are fresh from school. They hope to work for their own interest and also for good future prospects. But how can they give up all these in the long run? I do not intend to discourage you and consider myself a good philosopher of life. You are young, vigorous and enthusiastic. You have received higher education. But you are still weak and inexperienced in the handling of many other things beyond the door of school. If you can keep off your mind the idea that you are a college graduate with a handful of special knowledge, you will have a chance to learn many things unknown to you before and find that the people around you are not all strangers. I do not say that you may suspend your pursuit of knowledge as soon as you leave school. It is my belief that one's success depends largely upon his strong and unconquerable determination to win his battle for a goal. Some people have determination but no goal. Others have their goals but no determination. They will both be common men when they are old. May I ask what you expect yourself to be a civil engineer, an industrialist, a scientist or an office clerk?

There are two groups of men in the world. One group is active, ambitious, daring. The best representatives of this group are world heroes, famous politicians and notable public figures, while the worst may become robbers, kidnappers and brute outlaws. Another group is passive, mediocre and soft. They are usually the common men who do not wish to change the world and live peacefully throughout their lives. What is your choice?

When you are in low spirits, please feel free to come to my house for a chat. I have many witty friends about me. Their conversation will fill you with hope and faith. Remember that life is a battle. You are now a fighter.

Yours sincerely,

T. Y. Yu

PROMOTION AND TRANSFER

PREPARED BY PND

OPERATIONS DEPARTMENT

NAME	MOVEMENT	DATE
Alfred Kwan (關肇營)	Appointed Mechanic-in-charge of Hongkong Station	July, 1, 1948
Y. L. Huang (黃元亮)	Appointed Mechanic-in-charge of Tsinan Station	—ditto—
C. L. Tham (譚程利)	Appointed Mechanic-in-charge of Rangoon Station	—ditto—
C. P. Chang (張卓斌)	Appointed Mechanic-in-charge of Shenyang Station	—ditto—
Y. C. Yu (余榮超)	Appointed Mechanic-in-charge of Sian Station	—ditto—
K. H. Lao (勞國雄)	Appointed Mechanic-in-charge of Kunming Station	—ditto—
H. Ku (顧旭)	Appointed Mechanic-in-charge of Kweilin Station	—ditto—
C. C. Tu (杜繼志)	Appointed Mechanic-in-charge of Kweisui Station	—ditto—
S. L. Ho (何崇禮)	Appointed Mechanic-in-charge of Lanchow Station	—ditto—
K. C. Keh (柯光圻)	Appointed Mechanic-in-charge of Nanking Station	—ditto—
H. F. Ching (程漢勳)	Appointed Mechanic-in-charge of Canton Station	—ditto—
C. C. Pan (潘芝強)	Appointed Mechanic-in-charge of Chengtu Station	—ditto—
S. L. Hsieh (謝受璘)	Appointed Mechanic-in-charge of Foochow Station	—ditto—
Frank C.H. Chang (張正華)	Appointed Mechanic-in-charge of Hankow Station	—ditto—
C. C. Chang (張執中)	Appointed Mechanic-in-charge of Nanking Station	—ditto—
C. M. Chow (周中明)	Appointed Mechanic-in-charge of Taiyuan Station	—ditto—
S. C. Pan (潘士傑)	Appointed Mechanic-in-charge of Tsinan Station	—ditto—
Y. Wang (王瑜)	Appointed Mechanic-in-charge of Tsingtao Station	July 1, 1948
F. Y. Feng (馮馥榮)	Appointed Mechanic-in-charge of Amoy Station	July 1, 1948
T. F. Chang (張子輔)	Appointed Mechanic-in-charge of Swatow Station	—ditto—
S. H. Chen (陳粟鄉)	Appointed Mechanic-in-charge of Taipeh Station	—ditto—

NAME	MOVEMENT	DATE
M. Y. Tye	(戴文通) Appointed Mechanic-in-charge of Peiping Station	—ditto—
Y. C. Fok	(霍熒晨) Status changed to Flight Radio Operator	Aug. 16, 1948
S. Z. Chien	(錢山順) —ditto—	—ditto
W. T. Liang	(梁偉材) Promoted to Captain	Aug. 23, 1948
H. W. Wells	() —ditto—	Aug. 17, 1948
F. Y. Chong	(莊福源) Promoted to Chief Clerk	Aug. 1, 1948
S. Y. Chiu	(仇祥雲) Promoted to Leadman of Peiping Station	Sept. 8, 1948
K. W. Chang	(張啟華) Promoted to Acting Chief of Photo Section	Aug. 1, 1948
C. Y. Waung	(汪企遠) Transferred from Shanghai to Hongkong as Chief Mechanic	Aug. 14, 1948
K. L. Wong	(黃崑崙) Transferred from Shanghai to Peiping in charge of Operations	Aug. 12, 1948
L. S. Wong	(王連生) Transferred from Shanghai to Peiping	July 5, 1948
Y. S. Lin	(林仰三) Transferred from Shanghai to Hankow	Aug. 17, 1948
Y. D. Wen	(完耀庭) Transferred from Nanking Radio Station to Peiping Radio Station	Aug. 15, 1948
G. M. Chu	(居其敏) —ditto—	—ditto—
L. Liu	(劉陵) Transferred from Shanghai to Peiping	July 15, 1948
Y. H. Chang	(張榮浩) Transferred from Chungking to Shanghai	Aug. 20, 1948
C. H. Yuan	(袁春華) Transferred from Liuchow Radio Station to Hankow Radio Station	Aug. 19, 1948
C. S. Tu	(杜青山) Transferred from Amoy to Kweilin	Aug. 17, 1947
T. F. Chu	(朱天賦) Transferred from Peiping to Shanghai	Aug. 23, 1948
C. H. Tsong	(宋志豪) Transferred from Ichang to Swatow	Aug. 24, 1948
S. E. Cheng	(程士英) Transferred from Ichang to Chengchow	Aug. 21, 1948
C. W. Chen	(陳慶懷) Transferred from Shanghai to Chengchow	Aug. 26, 1948
K. C. Liang	(梁國潮) Transferred from Shanghai to Hongkong in charge of operations	Aug. 24, 1948
C. F. Shu	(許賜福) Transferred from Chinchow to Shanghai	Aug. 26, 1948
S. Y. Chow	(周紹英) Transferred from Hongkong to Shanghai	Aug. 21, 1948

NAME	MOVEMENT	DATE
C. H. Chao (趙志新)	Transferred from Peiping to Shanghai	Aug. 11, 1948
D. B. Sze (施德培)	Transferred from Peiping to Ninghsia as Radio Operator-in-charge	Aug. 12, 1948
Y. T. Chen (陳耀祖)	Transferred from Tsingtao to Hongkong	Aug. 14, 1948
C. H. Hsiang (項錦西)	Transferred from Shanghai to Tsingtao	Aug. 11, 1948
C. Wang (王琮)	Transferred from Chinchow to Shanghai	Aug. 25, 1948
C. C. Hu (胡昌熾)	Transferred from Laifeng to Chungking	Aug. 29, 1948
Y. K. Larr (羅若柯)	Transferred from Amoy to Canton Radio Station	Sept. 8, 1948
S. Y. Ting (丁善懿)	Transferred from Taiyuan to Shanghai	Sept. 5, 1948
C. H. Wu (吳家華)	Transferred from Shanghai to Peiping	Sept. 4, 1948
Y. L. Chu (朱延齡)	Transferred from Peiping to Taiyuan Radio Station	Sept. 3, 1948
M. C. Chow (周明璋)	Transferred from Nanking to Sian Radio Station	Sept. 11, 1948
S. Y. Liang (梁紹榮)	Transferred from Kweilin to Shanghai	Sept. 13, 1948
T. H. Kwan (關俊熙)	Transferred from Kunming to Peiping	Aug. 22, 1948

BUSINESS DEPARTMENT

N. S. Lu (呂吟聲)	Transferred from Head Office to Bangkok as Station Manager	July 15, 1948
P. C. Hsiung (熊保祚)	Transferred from Head Office to Hongkong	Aug. 25, 1948
Diana Wu (吳德蘭)	Transferred from Hankow to Peiping	—ditto—
L. C. Mao (毛錄嘉)	—ditto—	Aug. 29, 1948
Beatrice H.H. Ouyang (歐陽效輝)	Transferred from Canton to Shanghai Booking Office	July 29, 1948
Elizabeth Liang (梁紹怡)	Transferred from Peiping to Hankow	Aug. 11, 1948
Howard Y. Cho (卓孜白)	Transferred from Head Office to Chinchow as Acting Station Manager	Aug. 30, 1948
K. S. Lee (李孔昕)	Transferred from Shanghai Booking Office to Kunming as Acting Station Manager	Aug. 31, 1948

NAME	MOVEMENT	DATE
Y. Lee	(李瑜) Transferred from Peiping to Shanghai Booking Office	Aug. 31, 1948
T. C. Liu	(林大成) Transferred from Peiping to Taiyuan	Sept. 1, 1948
Y. S. Lee	(李月笙) Transferred from Tientsin to Taiyuan	Sept. 6, 1948
K. S. Chao	(趙景心) Transferred from Shanghai Booking Office to Swatow as Acting Station Manager	Sept. 6, 1948
Margaret Lew	(劉玲弟) Transferred from Operations Department to Shanghai Book Office	Sept. 8, 1948
H. H. Lee	(李漢華) Transferred to Singapore as Station Manager	Aug. 30, 1948
Regino C. K. Yap	(葉渚沂) Transferred and status changed to Chief of Passenger Service Division	Aug. 21, 1948
E. M. Chang	(章綺梅) Transferred from Nanking to Shanghai Booking Office	Sept. 11, 1948
C. S. Ku	(顧晨祥) Transferred from Tainan to Taipei	Sept. 12, 1948
J. C. Shen	(沈劍清) Transferred from Nanking to Chinchow	Sept. 14, 1948
C. T. Lu	(呂家駿) —ditto—	—ditto—
T. S. Chen	(陳達宋) —ditto—	—ditto—
C. T. Kiang	(江振德) Transferred from Head Office to Peiping	Sept. 16, 1948
Sophie Liu	(劉虛若) Transferred from Peiping to Shanghai Booking Office	Sept. 15, 1948
D. L. Lee	(李大陸) Transferred from Kunming to Lanchow as Station Manager	Sept. 18, 1948
A. P. Liu	(劉安平) Appointed Acting Station Manager of Peiping for the time being	Sept. 20, 1948
S. F. Kiang	(江聖帆) Transferred to Amoy as Station Manager	Sept. 21, 1948

FINANCE DEPARTMENT

H. C. Kwang	(曠宏啟) Transferred to Chinchow as Accountant	Sept. 22, 1947
-------------	---	----------------



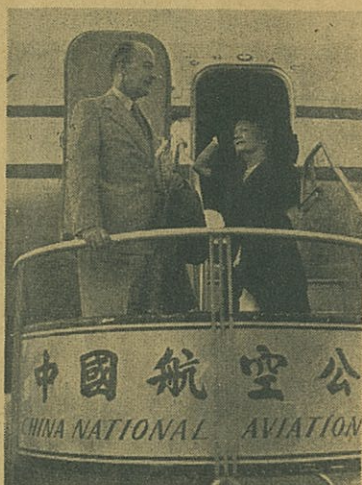
A group of CNAC old timers photographed on the roof of the Dollar Building in 1930.

我們的老大哥們
攝于1930年



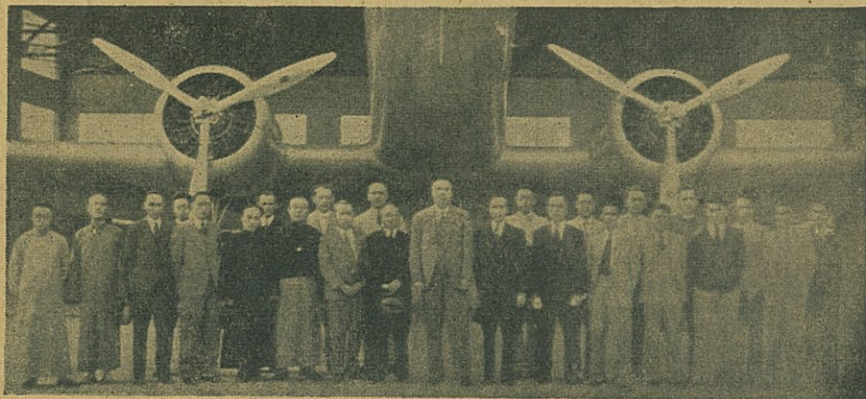
平本
公督
司夫
→ 葛
機 量
飛 洪

Hongkong Governor going aboard CNAC Skymaster to Peiping



CNAC'S first DC-2 airplane in front of Hangar No. 33 photographed in 1935.

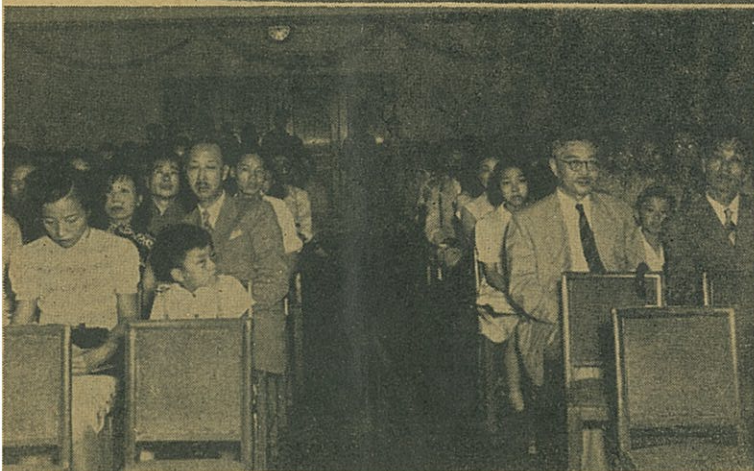
本公司第一架 DC-2 式飛機裝配後留影 ↓



CNAC Staff members are photographed during their first community sing held at the Bank of China Building on Saturday, Sept. 25, 1948.



西樂組第一次演奏會參加者全體留影 →



An interested audience, composed of CNAC personnel and their families and friends, enjoys the first public concert given by the CNAC Glee Club on Saturday, September 25, 1948.

← 衆聽會演奏組樂西

CNAC office in the terminal of Haneda Field, TOKYO. ↓



本公司東京站(一) →
本公司東京站(二) ←



公司大事紀要 (續上期) 麟

十一月三日 再度試飛西昌
 二十日 試航塞地亞飛機於廿五日返重慶
 十二月二日 總經理黃賢因病不能執行職務部派董事長彭學沛兼任總經理並
 派包可永代理董事兼任副董事長職
 八日 晨八時日機二十七架突擊香港九龍啟德機場本公司停泊機場之飛
 機被敵機掃射燬去道格拉斯 DC-2第24號第25號機兩架康道第1號
 第4號及第5號三架服務人員幸獲安全其餘道格拉斯第31號第41號
 及第46號機均於當晚脫險飛出大部份職工均乘機向南雄及重慶撤
 退
 港雄線(香港—南雄)停航
 十日 董事長兼總經理彭學沛副董事長包可永到職視事
 十二日 第41號道格拉斯機停泊南雄機場被日機掃射損毀重大幸未焚燬
 十四日 昆仰線臘仰段(臘戌—仰光)停航
 十八日 渝加線通航(十八日由渝起飛在臘戌過夜十九日飛加)

三十一年

一月四日 渝桂線(重慶—桂林)開航
 廿六日 總經理王承斌就職
 三月十四日 道格拉斯第31號機由昆明起飛觸樹焚燬正機師E. S. Scott副機師
 W. H. Schuler報務員鄒之純均殉職乘客共十四人除一人未傷一
 人輕傷兩人重傷外餘皆殞命
 廿九日 新豐電台撤銷
 四月十四日 密支那成立電台並設辦事處派魯成代理處長
 十八日 丁江站設立辦事處派沈詠銘代理處長
 十八日 加爾谷答電台正式通報
 十八日 南雄站結束
 十八日 衡陽電台結束
 廿五日 緬甸戰局緊張臘戌站奉當地政府緊急命令撤退即日移設畹町
 廿九日 昆明至密支那航線開始售票
 五月四日 畹町站撤退
 五日 密支那站撤退
 十七日 雲南驛設站
 十九日 貴陽辦事處結束
 六月十四日 試飛蘭州
 廿五日 租定重慶中信大廈之底層一部為總公司職員宿舍
 八月二日 財務組主任仇滿揚奉令調部
 三日 財務組主任周兆元到職視事
 廿五日 渝蘭線(重慶—蘭州)開航
 十月十日 C-53第52號機在丁江練習飛行時墜毀
 十一月十七日 C-53第60號貨機由昆明至丁江中途失蹤機師 J. S. Browne, J. J.
 Dean及報務員楊光鑾迄無消息生死不明
 廿一日 公司與美國駐中緬印陸軍後方勤務部簽訂空運合約辦理中印物資
 運輸事宜

三十二年

一月八日 安龍電台撤銷
 十九日 C-53第53號機在昆明起飛時墜毀
 二月十三日 DC-3第46號機由渝飛昆在江津附近因發動機發生障故被迫降落
 於江面乘客十六人均無恙正機師 S. H. d'kantzow 副機師閻寶昇略
 受微傷報務員張培倫無恙但機身則於五分鐘後即行沉沒(待續)

在每個個別演奏中間，隔了一曲，便由中航歌詠團大合唱。節目中有禮拜堂大合唱的前半部，每個團員在緊張的氣氛中，都小心翼翼的注視着指揮的每一個動作，音響效果都不差。幾個女音獨唱部份在這一個大禮堂中，雖嫌輕一點，可是業餘的音樂愛好者，能有這樣的表現，已經就算不錯。最後的「迎春曲」是最流行而也最難唱的一曲，聽了使人興奮愉快。要是您對這調子很熟悉的話，您可以聽到在女聲齊唱的一段中，那唱的聲音突然會輕得聽不見；可是，您慕地抬頭向台上一看，那些女音們却在微笑了，是那位女士唱錯了拍子，起了個小波浪呢？還好，那祇是一刹那，輕鬆活潑的合唱又接下去了。抑揚頓挫，迎空起伏，一節拍，一聲聲，都融合了自然美，儼然於大地之春回，而超然於秋之深沉。

最後，在掌聲裏，幕輕輕的拉攏。是深夜了，我們緩緩的離開會場，歸途低迴縈懷，還是歌聲琴韻給予永恆的留戀。

有人說：「音樂是靈魂的食糧」，的確，這份食糧，填滿了多少生命的空虛？這份食糧，又滿足了多少生命的狂瀾呢？我祝福這四月嬰孩的成長！茁壯！



天津路二號消息

小记者

一、國際課顧課長自美國來鴻，承告記者金山站業務日有起色，九月份金山開出第一班機載客十五人，第二班二十三人，月底一班可以滿載，並謂金山站業務前途甚可樂觀云。

二、按顧課長奉派代理金山站已有時日，久不回家，顧太太頗傷腦筋。據顧太太表示，美國生活太高，深恐其外子在美國錢不夠用；記者問：「你不怕他在美國不老實嗎？」顧太太說：「瞎說，他比你好得多！」

三、據權威觀察家判斷：最近期內，財組某年青幹練稽核大員有調往金山站工作之可能。

四、加站會計王錦章九月十日在滬結婚，新娘是學音樂的，十分和氣。九月十九日營業組吳亦壽君假金門飯店舉行婚禮，由王主任秘書證婚。日前記者遇吳兄于電梯內，詢其蜜月生活愉快否？吳兄連忙說：「謝謝，謝謝，尚能勝任愉快，勝任愉快……」

五、西樂組九月廿七日假中國銀行演奏，頗獲好評。國劇組磨拳擦掌，正在準備彩排，惟以本市各劇場場地擁擠，不易租得，經交涉始向湖社租定十二月十九日（星期日），屆時定有一番盛況也。

音樂組處女奏

「曲春迎」闕一

(空) 捐意秋限無

卅七年九月二十五日的夜裏。

晚風習習，滿天銀河，矗立在黃浦江邊的中國銀行大廈四樓，傳出一陣陣的美妙的音樂。寂擾的世，悲涼的新秋，當美曼的樂聲扣人心弦時，有幾人能木然無動於中，又有幾人能不陶然而樂，心馬嚮往！

中國航空公司的音樂組，經過極短時期的籌備，想帶一份輕鬆活潑的情緒，給整日忙碌緊張的企人，就選定這一天，舉行了第一次演奏會。毅力和勇氣使得這誕生僅僅四個月的嬰孩，大胆地在大眾面前露臉。

八點半了，這時，釵光鬢影，衣香鳥華，擠滿了會場每個角落。先之以王主任秘書夫婦，繼之為財務組王主任和總務課梅課長夫婦，再後徐視察和葉、孫、吳三位大秘書，相偕入座，態度是那麼雍容，內心又似乎有着喜悅。那許許多多的同事和他或她們的朋友最後才把會場塞得滿滿的，濟濟一堂，真是中航空前盛況。可是總招待泰福民先生真是忙得手忙腳亂，大有難乎為繼之感！

演奏開始了，會場是那麼靜，靜得像仲夏之夜的海濱。吳東先生，穿了整齊的燕尾服在指揮，他十分賣力，他短小的個子，動作敏捷，恰到好處。這時台下有一位來賓在說：

「這禮服太大了，倒使我想起紐約奇譚中，却爾斯勞頓在指揮音樂會中所穿的那快要綳裂的燕尾服呢，這也許是藝術的幽默與不凡吧？」

鄧恩慈小姐，這麼小小的年紀，就能有如此妙奏，一個輝煌的音樂前途，是可預卜。接着司徒興城先生的小提琴獨奏，張宜慶先生的鋼琴獨奏，引商刻羽，協呂和律，工夫硬是「要得」。李英治小姐的女高音獨唱，一曲甫罷，於是「再來一個」之聲頓起，李小姐又祇得鼓其餘勇，「照准」以答同好。餘音嫋嫋，不啻繞樞三匝。當鄧雲小姐代表公司奉獻花籃時，一陣暴雨似的掌聲來自四座，「手之舞之，足之蹈之」，確是心弦的共鳴。

樂

長舌

惟君子為能知樂……知樂則幾於禮矣。

禮記

音樂當使人的精神爆出火花。

音樂是比智慧哲學更高的啟示。

貝多芬

由於湖景的奇蹟，就這十分鐘，也非常動人。但據說它的迷人，其實還有一點歷史的因素。原來自北宋南渡後，生長在北方平原裏的中原士大夫，向來從沒有看見過海的，迨到杭州，看見錢塘江頭奔騰的潮勢，不免就認為是一種奇觀，於是從南宋建都臨安（杭州）以後，錢塘觀潮，便被定為「帝都景物」之一。自宋迄今，這一年一度的盛景，也才如此膾炙人口，顫動着人心。

（承第五面）

潛藏飛行能力。即如德日兩國在今日，以言空中威力，則形跡亦不存在，惟該兩國在第二次大戰時，所用以建立空軍之資源，則依然存在。倘在此次和約上，仍准此二國有管轄其領空之權，則彼二國潛藏之空中威力，仍不損毀。

一國土地之面積，與其國家之空中威力，至關重要，而尤以其國土為整個之陸地者為然。在現行之「領空

業，一經擴充後，其實在之空中威力，及潛藏之空中威力，均因之而增加。在緊要時，其航空設備，航空工業，及各項航空便利，均易於擴充。

一國國土之位置，與其空中威力，及飛行能力，亦有莫大之關係。譬有甲乙二國，其他各種條件相同，惟從甲國之領土，飛行至多數外國之目的地，有較短及較為直接之航線，而不必越過他國之領土，則甲國之空中威力，較乙國為強。一國之海岸境界與飛行，亦有重要之關係。譬如從一國之國境，飛至彼國之國境，而中間須飛越第三國之國土者，則必須得第三國之准許方可。倘一國以海岸為境界，則離海岸之後，在大海上空，可自由飛行，不受拘束也。

蘇聯之國土幾佔全世界陸地六分之一，其面積幾與北美全洲相等，從其極西南之黑海，至其極東北之白令海峽，其距離幾與從西雅圖至巴黎相等。蘇聯有世界上最長之海岸線，北冰洋數千英里之海岸線，對於海軍國家，則無關重要，惟對於空軍國家則不然。蘇聯之飛機可自由飛越北極而至格林蘭，及加拿大，或越白令海峽而至阿拉斯加，及美國本土。蘇聯因地利上所具之空中威力，較任何國家為大。倘蘇聯用一單航程五千英里之飛機，從其國內之基地起飛，可達到歐洲及亞洲各處，包括日本，及荷印在內；或至阿拉斯加，加拿大，美國及大部份之墨西哥；或至斐洲各處，（待續）

海寧觀潮，說來向是中國的八大奇景之一，雖然好多年上海人都失掉了這種雅興，也失掉了這種機緣，但是今年，由於潮汛特別洶湧，所以四面八方，觀潮的人，蜂擁而至。京滬鐵路局和浙江公路總局主辦的觀潮聯運車，消息一出，三天的客位便被一搶而空，我由於特別的機緣，才得在第一天的觀潮羣中，扎了一腿。

我們是十八日早上，搭八時三十分的錢塘號快車自上海北站出發，中午到達距杭州不遠的長安鎮。

這天，因為恰巧正是大颱風的觸鬚掃上滬濱，所以剛到長安，竟晨大雨傾盆之時，我們這羣來自上海的觀潮者，花枝招展的小姐太太們，漂漂亮亮的先生們，都成了落湯鷄。

從長安鎮搭浙江公路局的汽車到江濱，時間還要半小時，這半小時，汽車在一片蒼綠的原野，村莊中穿過去，經過了幾條小溪後，我們就遠遠地看見那一片黃色的錢江水色了。

十二時四十分光景，我們走上泥濘遍地，不堪舉步的堤岸。堤岸上，搭着一連長列的席棚，棚下安置着簡陋的坐凳，木架，權作觀潮台，這時早我們先來的男女老幼，已坐滿了各處，正在引頸期待着潮來呢。

一時二十分光景，正當我們低頭啃着公路局供應的野餐

時，忽聽左近有人喊：來了！來了！說着，我便覺得上面席棚上，好像落着雨，一片沙沙作響，夾着雨絲飄下來，但抬頭一望，這時的天空是晴朗的，朋友說：潮來之前，都有這種現象的。於是再向前面張望，便見遠遠的黃色江面上，尖山麓下，有兩條白線，分成南北兩段，向我們滾滾移來。這兩條白線，慢慢地越來越近，合流變作一條白線，帶着一種萬馬奔騰似的，轟隆轟隆的聲響，又彷彿無數架空中鐵鷹，



海寧觀潮記

K. Y.

在鼓動着它們兩翼的巨鳴，掀綠噴白，以一種氣吞山河的偉大姿態，排山倒海的可懼情勢，颯過來，衝過來。於是人們的視線，可以清晰地看見翻着白花，黃花，噴着黑色的烟霧似的潮頭了。這一片白色的，黃色的浪花在翻滾，在追逐，在跳躍，而後面，却跟着一片烟霧似的，黑色的怒躍的，沸騰的浪濤，像是炸彈落地剛剛爆炸的剎那，黑烟混和着塵土，幻作烟霧似的噴射起來。

潮頭愈移愈近，最後，終於像一條發怒的蛟龍似的，撲向塘岸，於是轟然一聲巨響，潮頭衝擊着石塘，受到抗拒，激起高達丈餘的浪花，飛濺到岸上來，引起觀潮者一陣嘹亮的呼喊！然後江邊再掀起一陣回頭浪，再向外緩緩地盪回去，盪回去，使人驚往的海寧潮，就這樣地平息了，過去了。

所以說起來，看潮，祇不過十分鐘的光景的享受，雖然

高度的物質文明誘發了自殺者的靈感，由金門橋上一躍而下的人據說已有一百〇二人。紐約最高的摩天樓上，也常有不幸的人跳下來，此外生命的意外，也是難以數計，過一個佳節便有很多人無辜的傷生。上星期勞工節有三天的假期，無線電中早在廣播了，預測加州一省將有三百人傷生，假期過了，結果是三百四十多人死去。大部死於汽車失事，也有不少是酒後溺斃的，這是一個不可思議的文明國家！東海岸的費城有一座自由之鐘，數年代才相當於明清，鐘上有一條裂痕，這便是美國的古蹟。每天去欣賞這古蹟的人為數不少，在我們看來這只是一個多麼年幼的古跡！今年女子服裝或行着一種「牛郎看」NEW LOOK，是寬大的下擺，長幾及地，走動時有波浪般的擺動，雖然犧牲了一部份曲線美，但是很有古典的趣味，看慣了很覺得不錯，祇是便宜了衣料商多銷些衣料而已。

金山早晚有時起着濃霧，白茫茫一片，頗有大雪初斂的景象。美國人說霧是 ROLLS IN 可謂恰到好處。每當夕陽西下，遠看白茫茫一片滾滾而來，非身歷其境不會意會到 FOLLS 的妙處。

童年讀孫總理的三民主義，講到民族構成的元素，有風俗、習慣、言語、信仰等，當時並不知何了解，現在常到異國走走，便深刻的體會了。

全元國的綠背鈔券也在贬值，生活程度較之戰前普遍上漲一倍，或一倍以上，但是生活安定，社會經濟制度較有保障，人民所受的苦遠不及中國。生活水準一般的都很高，汽車、冰箱、中下層階級都可以享受。中國如果不設法工業化，這一個世紀內是無法使人民生活水準提高了。

習 慣

獅子吼

衆生的習慣，便是一念的染污。

——釋迦牟尼

性相近也，習相遠也，惟上智與下愚不移也。

——孔子

當以勤苦為體，謙遜為用，以藥驕佚之積習。

——曾文正

習慣是賢者的疾病，愚者的偶象。

——英 諺

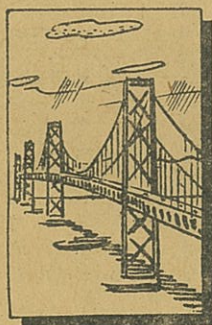
你没有誠實的習慣，休想有誠實的行為。

——魯勃孫

當然「緊張」固然是緊張，而「輕鬆」也不是沒有。此地的國、中、交三家銀行和同人處得很好，牠們的宿舍內，成了公司同人的俱樂部。或是打「橋牌」，或是在斗室中，舉行一個小型的舞會。有幾位愛好平劇的同人，並且和民航空運隊組織起票房。在小地方，大家沒有門戶界限，沒有利害

衝突，彼此融洽得像一家人一樣。

因為要調濟東北物資的貧乏，各單位都在和公司洽訂運輸合同，所以在短時期內，錦站的重任仍無法卸脫。在國步艱難的今日，多做一分事，就是多增加一分力量，但願這支沙漠中小小的駝隊，在中航的發展史上，留下一脈永恆的光輝！



金山寄語

其行

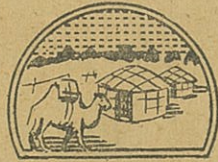
離國忽忽數月，對公司一般動態感到異常隔閡，深信每一外站工作同仁必都有此同感。聯誼課正式成立了，希望不僅公司

和社會能更多聯絡，即站與站間，總公司與各外站間，亦都能作進一步的聯繫，消息溝通，公私兩獲其益！

僑胞呼舊金山為金山，亦有呼之為大埠或三藩市者。筆

者來金山已是第三次，因此對這金元國的一切已並不感到興趣或新奇。金山辦事處的事務，也並不如一般人想像中的空閒。業務忙的站果是忙碌，業務清淡的站整天計劃着如何招攬，如何宣傳，事情亦復不少。加之除了業務外，金山站還有很多支節的事，如購料，法律諮詢，美籍眷屬往返等，因之站上各位同仁也是忙碌非凡，尤以財務方面更見辛勞。最近業務已日見起色，從「空飛」到「滿載」，在此工作的同仁，雖然忙碌一些，精神倒是痛快不少！

美國的物質文明是不可否認的。橋樑公路，地下車，大建築，確是魁偉浩大。但是扭開無線電聽，儘是些雜耳的爵士喧嘩，很難聽到柔和的優美的古典或半古典音樂。飯店、酒吧、座中人是那麼多，匆匆的來，又匆匆的去。女孩子們走進五分一角商店，倉促的翻一下服裝樣本，取了一個尺碼又匆匆的離去，或者在明星相片堆裏找了一張范倫生的相又很快的走了。生活的緊張，已成了一種方式，這或者也是美國人易得心臟病的主要原因。猶憶及戰時重慶，冷酒舖或茶座中的一角，安靜的坐下那種雅情逸趣，美國人是不會領略的。星期六的上午，在亞爾培路和霞飛路的轉角上坐着擦皮鞋，陽光煦和，擦鞋童天真的雙眸；人行道上母親推着嬰兒車，安祥的步伐，使你頓時會感到一種滿足，是和平的滿足；離了祖國，風土人情全然不同，所留下的祇是各種憧憬而已。



沙漠中的駝隊——錦州站

吳超遠

勝
利後，
幾條重
要鐵路
幹線全

被破壞得支解零離。即使剩
下僅有的一兩段，也是天天
在過着喘息不定的日子，因
此祇有靠空運來維持交通。
葫蘆島——這個水量深宏的
不凍港，在今日已成為東北
的貨運咽喉，所有仰給於關
內的物資，都仗這個惟一的
海港來吸取，而靠近它的錦
州便成為一個重要的轉運地
。公司為了適應環境的需要
，就在本年三月間開設錦州
站，因為受戰事的影響，曾
經一度撤退，五月中旬，又
重新恢復，一直到現在。

在東北淪陷時期，日人
曾花了許多心血經營錦州，
勝利後，經過幾次的「進佔
」和「劫掠」，所有的建築
物空剩了富麗堂皇的外殼，
內部多半是殘缺不堪。在目
前，錦州已成為東北的軍事
重鎮，如果錦州不保，則瀋
陽垂手可得，所以軍事部署
是很堅強的。可是正因為加
強了軍事，便忽略了市政，
街道不清掃，馬路不修葺，
垃圾不清除，到處都是蒼蠅
，疾疫無時無刻地在流行着
。電影院雖有兩三家，而映
的都是些陳舊的國產片。而
且放映機不好，觀眾又雜，
一走進去，臭氣冲天。此外
就沒有什麼娛樂場所，連僅
有的一個公園，也擺滿地攤

，和圍着一堆一堆人的雜要
團，變了北平的「天橋」。

公司在此地的業務中心
，是維持錦州瀋陽間的貨運
，包括軍隊的糧食和平民的
救濟物資。因為是臨時站，
所以一切都是因陋就簡，不
能和永久站相比。譬如辦公
室的房子，來往的交通工具
和機場內休息的帳篷，都是
向當地軍政機關商借的，七
拼八湊，處處感到捉襟見肘
。假如以環境設備及同人的
生活享受，來作衡量標準的
話，無疑地在所有的航站中
，要屈居末位了。

然而看一看工作的緊張
情形呢！人員包括業務、機
械、電台一共不過十幾個人
。忙的時候，每天有七架飛

機來回穿梭一樣地往返錦
瀋三十幾趟。工作人員從早
上五點鐘就要到機場去，在
僅有的一個帳篷內，作為休
息室，整天過着日曬雨淋的
生活。到晚上八點鐘，才能
回到城裏，工作時間長達十
五小時之久。在人手不夠的
時候，全體動員，處長及內
勤人員都要冒着大雨，頂着
烈日，陪大家一齊工作。錦
州的風，在東北是出名的厲
害，刮起來時，遍地黃沙，
這些人就好像是沙漠中的駝
隊一樣，大家憑着青年們獨
有的朝氣，挺着腰桿，不辭
勞苦地幹下去！短短的時期
內，已完成數千噸的貨運。
在公司的業務推進上，不能
不算是一個光榮的記錄。

九月月份營業情形概述



一、中美綫增加班次

中美綫業務日見開展，去程幾皆滿載，回程亦見起色，每月兩次之班期，已不足應付。目前之需要，茲決定於九月廿九日起，增加為每週一班，每逢星期三上午九時自滬起飛，經東京，威克島，檀香山等地，於星期四抵達舊金山；停留六小時後，當日即離舊金山，經檀香山，威克島，開島，香港等地，於星期日下午二時返抵上海，全程往返僅四日又四小時。

二、籌開星嘉坡及東京綫

籌備經年之星嘉坡綫，將於十月中正式開航，該站處長李漢華君已於月前去星，準備開航事宜，擬即以滬汕港運線伸展至星嘉坡，每週一班，仍以〇〇空中霸王飛行。關於東京開航問題，盟軍總部已准本公司於上海東京間，每週開三班，本公司擬先開每週一班，亦以〇〇飛行，正式開航日期，約在十月中旬。

三、代辦赴港旅客申請手續

自本月十四日起，赴港旅客須經警備部核准，始得購票。本公司為便利赴港旅客，派有專門人員，代辦警備部申請手續，凡自港來滬乘客，如須返港，可在港事先申請本公司代為辦理。

四、徵求隨機服務員

本公司南洋各線頗多廈門籍及汕頭籍乘客，而現有之隨機服務員極少，熟諳該兩地方言，茲擬於汕頭及廈門二地，就地招考合格隨機服務員，以便利南洋航線乘客。

五、貨運

(A) 滬漢陝線承運西安被服廠布匹五百餘噸，於二星期內趕運完畢，創空運物資最速紀錄，現正在繼續洽運。陝省新棉已上市，於陝運漢棉花，漸見繁忙，業與各廠商洽運中。平錦漢線除運檢運用委員會及東北物資調節局糧食外，復與東北剿總訂約，承運軍糧。平井仍繼續承運山西省府五〇〇噸食糧，其他各線貨運仍維持常態。

(B) 上月份各線貨運量，總計三、五八四、七七五公斤。

六、郵運

(A) 郵政總局擬辦國際航空小包郵件，以發自或寄至上海者為限，業經本公司同意，已開始試辦。

(B) 由滬飛暹羅曼谷航機，雖已開航，但暹羅郵政對於寄華航郵，仍交其他外國航空公司飛機直達香港轉遞。不但在航程上多所轉折，即在時間亦比較遲緩，如交本公司滬暹航機帶運，便可直達。本公司已函郵政總局向暹羅郵政交涉中。

(C) 上月份各線郵運量，總計一三六、六八一公斤。

在第一類中，包括航空工業，一切航空上便利，及民航及軍航設備。航空工業，包括飛機及發動機製造業，及航空研究工作。此種工業，能維持一國之機羣，及其所需之補充量。航空便利，包括機場，維護飛機之設備，及一切輔助飛行之器具，此種便利，能在實質上供應飛行之需要。如無此種便利，則一切民航軍航之組織，將失去效用。此種設備，與一國之空中威力，有密切之關係，為一國之實現資產，在平時或戰時，可供國家航行之用。倘稍有損毀或不完善時，國家之空中威力，即受其影響。

一國之民航設備，在平時須足敷其商業航空之用，并有相當之後備飛機及人員

，以備不時之需。軍航設備，須能維持和平，鞏固國防；航空工業及航空設備，須足敷平時之需要，而在緊急時，能迅速擴充，以應急需。目下美國於此種要素，似漫不關心，鄙人對於此點，不能不請諸君注意。關於美國之軍航，鄙人既非專家，對於現有之設備，及將來之需要，不敢擅發議論，鄙人僅請諸君檢閱各專家所發表之言論中；對於現狀之憂慮及恐慌。

至於各項民航之組織，及該項組織之現在狀況，觀最近空運協會所公佈之報告，即可知其梗概。該協會為美國各大航空公司所組成，該報告稱在一九四六年，美國國內各航空公司之虧耗總數約七百萬元，在一九四七

年之虧折數，恐較此猶巨。在今日欲估計美國之空中威力，吾人對於此項虧折數額，不能漠然置之。更請親近日航空工業協會之報告，稱有十五家大公司，總計一九四六年營業上之虧折，總共為八一、五九一、〇〇〇元，除去各項抵補外，淨虧折為一一、六八四、〇〇〇元；一九四七年之營業虧折，為一〇〇、〇〇〇、〇〇〇元，倘除去各項抵補外；其淨虧折之數，恐較一九四六年淨折之數再加一倍尚不止，此項字數，應深加注意。倘吾人承認此項優良之飛機製造工業，須加以維護，因其與國家之飛行能力，有密切之關係也。

上述數種之因素，與國家現有之空中威力，密切相

關。然尚有幾種條件，與此數種因素須互相連貫，方能使一國潛藏之空中威力，繼續存在，歷久不變。此數種條件為：（一）地理；包括一國國土之位置、區域、地形、及氣候；（二）資源；（三）人口之多寡，人民之教育程度，與民族性是否適合於航空事業；（四）各項工業上之發達；（五）國家對航空事業之鼓勵，與政府對於航空事業之政策。余因時間迫促，不能多舉成例，以證明此種因素與美國及其他國家之潛藏威力，密切相關。今試舉法國以為例，法國在此次勝利時，既無空軍，更無航空工業，而昔日之航空設備，亦破壞無遺，惟法國仍得控制其領空，而其國民之個性，仍具有巨大之

（接下第十一面）

。故自一九一九年後，各國始公認每一國對於其領土及領海之上空，有完全之主權。在一九一九年以前，各國久已公認，無論何種國家，不能在公海上有主權。故在公海上任何國家，均得自由航行。「海上自由」一語，即此之謂也。「領空」二字，指每一國家，對於其領土及領海之上空，有控制之權，有權得准許或拒絕別國之飛機飛入。因「海上自由」主義，不許任何國家，在公海上有主權。類引伸此主義，則公海之上空，無論任何國家之飛機，均得自由飛行。故領空一項，在空中威力中，成爲一重要之因素。試舉蘇聯以證明之，蘇聯之領土，佔地球上六份之一之面積，在此廣大之面積內，

蘇聯有絕對之控制權。蘇聯不特在其廣大之領空內，并得在蘇聯國土與他國間之海洋上空，自由飛行。

追溯歷史，凡爾賽一九一九年條約內，關於航空，曾載有一條文，嗣後該條文即失去效力，竟同廢紙。即此一端，足以證明政治上飛行權之重要，此點余已略述之。凡爾賽條約內，曾有肯定之條文，稱「德國之軍備，無論在陸軍或海軍中，不得有航空軍」。此項禁止條文，在條約存在時，繼續有效。此條文之目的，在解除德國之空軍，極爲明顯。惟所用之方法不妥，故不能生效力。該條約自一九二三年後，即准德國控制其領空，德國之民航事業，及飛機製造業，絕不受限制。德政府既

能管制其領空，并能准許或拒絕他國飛機，飛入其領空，因此德政府，利用此點，向各國為要挾之具。結果約定在某種辦法之下，各戰勝國之飛機，得飛入德國領空。但約定此項辦法後，條約內取締德國空軍之條文，完全失去效力。未幾，德國之空軍正式成立，希特勒即邀請張伯倫赴慕尼黑談判，未幾而第二次大戰又起。但一九一九年凡爾賽條約內「德國之軍備無論在陸軍或海軍中，不得有航空軍」一語，即至今日，尚依舊存在。

故空中威力之要點，決不可再行誤解。在第二次大戰中，德日兩國之空軍，幾使軸心國家，得到勝利。如我人決心防止德日重建空軍，德日兩國所潛藏之空中威力，必須剷除。欲達到此目的，我人必須將德日之領空，完全由國際共管，而德日之飛行權，加以管制。

飛行權及飛行能力，並非一事，在一國國家，二者兼備，方足以言空中威力。譬如一獨立國家，其主權完全無缺，惟因某種不能控制之情況，使其飛行能力受影響，因此波及其中空威力。換言之，倘有一國家，非自主之國家，而有極大之飛行能力，但因無飛行權之故，此國家並無空中威力。此種國家即戰前之印度，印度在未曾取得現在之地位時，已頗具飛行能力。

凡已有飛行權之國家，其飛行能力，可分為兩類，一、現有之飛行能力；二、能經歷長時期之潛藏能力。



點。改善之道，惟有不斷增加機器與人手，或部份廢除人工收發報制，改裝強力高速度無線電傳打字機，謀澈底之改革。前者對人力與無線電波段之使用，均不經濟，且兼護維持費用，亦比例增大；後者效率高，人力省，最屬理想。歐美先進多經採用，但裝置費用浩大，恐非公司財力之所能負擔。他如關於航行安全之助航及指示降落設備，近年來疊有發明，頗多改進。我人若欲追隨時代，使現有設備不致落後，非斥鉅資添購各項新設備不可，是更非一航空公司之財力所能勝任矣。

(二) 屬於人材方面 本課因業務增加，需材孔殷，但本課各主管對合乎標準技術人員之極度缺乏，均具同感。原有人員，且有少數為同業以較高待遇所誘致，新人補充困難，此於本課雇用新人，往往未能足額，可以見之。如降格以求，則工作效率有日趨低落之危險。無線電報務員方面，本課於民國卅三年起，在昆明開班訓練，迄今為止，畢業者已有五屆，計百餘人，現留公司地面電台服務，計九十二人，約佔現有報務員人數三分之一，解決人員恐慌，頗著成效。惟技術人材培養匪易，自行訓練，有時緩不濟急，對人員補充困難，未敢謂已獲圓滿解決也。

(四) 結語

我國水陸交通，經歷戰亂，支離破碎，此後有賴於空運者正多。公司業務，方興未艾，今民航局已告成立，以後對助航設備儀器，降陸設備之革新與補充，事關全國民航事業之發展，與夫國際標準之配合，是有待於民航局參照各航空公司現有設備，統籌策劃，逐步充實，固毋需各航空公司之獨任艱鉅，誠不勝企予望之！

空中威力之要點

(續)

屏之譯

一國在政治上，有權得以飛行，或簡言之，「政治上有飛行權」一語。並非空談之理論，乃國際上之實在問題。請試言之，何以謂之政治上有飛行權？在一九一九年歐洲和平會議以前，各國對於天空是否視若公海，各國得以自由飛航，抑每一國領土上之天空，應視為該國領土之一部份？此項問題，在當時國際上從未有公約規定。迨至第一次世界大戰後，巴黎和會中所締結之巴黎協約，始將此問題明白規定

(五) 氣象觀測及預報。

(六) 無線電助航。

(七) 技術人員之訓練。

本公司陸地電台，歸航台，及測候站，目下有五十處之多，遍佈全國。組織之龐大完善，在遠東民用航空界，可稱首屈一指。工作之繁重與業務之廣泛，即較之歐美先進，有過之而無不及。良以歐美諸國各航空公司，可以利用商用有無線電報、電話、電傳打字機等各種通訊工具，執行其普通業務；天氣報告及預測，有國家氣象局供應；氣象通訊另有其組織；助航設備，則利用軍部或民航局設立之導航電台；關於飛機行動及有關機航之電報，則有民航局，或公用性質之航空專用台司其職，固毋庸贅言，單獨維持一龐大之通訊組織也。

本公司之通訊設備，過去除為本公司服務外，戰時協助中英美空軍，卓著勞績。近年來，復以其餘力，曾為下列各航空線如：PAA NWA KLM AF HKL PAL BOAC CAT CALO 等及其他國際間非定期飛機之訪問中國者服務。

本公司華南沿海各歸航台，如溫州、福州、廈門、汕頭、台南、海口等，經常為國際航空線所利用。本公司之氣象觀測與預報，除義務供應南京北極閣氣象台外，復與美海軍美陸軍經常交換。國際航空線飛機之由龍華出發者，其中國部份之氣象報告類多取給於本公司焉。

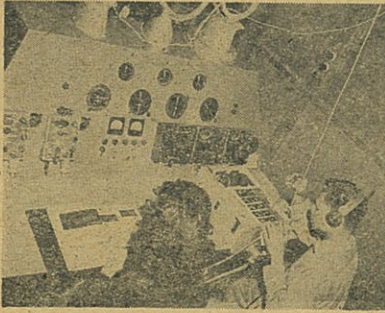
(三) 通訊課之困難

值此國家多難之際，各機關各部門自有其內在之困難，本課當無例外。概言之，其困難可分為二：

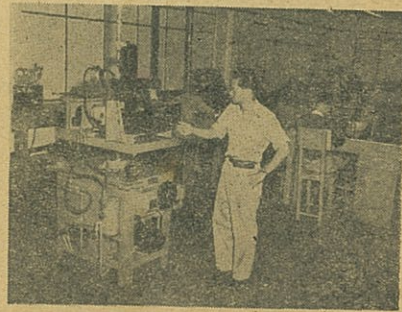
(一) 屬於設備方面

勝利後，公司航線不斷擴展，為配合公司業務需要，通訊課

對電台之增設與改進，皆全力以赴。戰時存儲器材耗用殆盡，而補充來源則因限於公司財力，未能悉如理想。以目前論，收報機、發報機、與發電機之零件等，已感嚴重匱乏。一方面公司對本課之業務要求有增無已，若干平面通訊之主要幹線，負荷已接近飽和



(一) 無線電工場工作情形



(二) 無線電工場工作情形

本公司通訊業務簡述

歌辛



(一) 過去之回顧

航空專用電台在中國之設立，始於民國十八年鐵道部所屬之中國飛運公司。當時之電台負責者，與工作人員均係西人，數月後，始有國人參加。十九年中國飛運公司與交通部滄管理處合併，改組為中國航空公司後，通訊方面仍繼承飛運公司之原有組織，但工作人員已大部易以國人。當時工作範圍僅限於平面通訊，直至民國廿六年，汎美公司之道爾芬式水上機與本公司新購置之 DCS (請參閱十六面照片) 與福特機，機上均裝有無線電收發報機，是為對空通訊之開始。廿八年龍華重慶先後裝置歸航台，作助航之用，以後陸續普遍採用，凡公司設有電台之處，幾均有歸航台之設置焉。

民廿六年全面抗戰開始，沿海電台陸續內移，業務減少，人員裁減，是為公司亦即通訊課最艱苦時期。太平洋戰爭爆發後，本公司通訊設備得租借法案之助，積極補充革新，如直流收報機發電機等之廢置，一KW以上強力發射機之裝設，電動打字機之應用等，為公司通訊事業寫上新頁。

勝利後，為配合公司復員任務，通訊課幾致全力於拆卸舊台與裝設新台。從勝利日，至次年同日止，公司地面電台，由廿三台增至四十五台，平均每月增設兩台。幸本課於戰時器材存儲尚豐，得以迅赴事功，未露捉襟見肘之窘態。近兩年來喘息稍定，始得從事於質之改善與增加通訊線路，以應蒸蒸日上之業務需要。最近本課對 RADIO TELETYPE 之製造，初步試驗，已見成效。如經費與材料之來源無困難，則不難作進一步之實驗與製造，為中國航空通訊放一異彩也。

(二) 目前之任務

通訊課之主要任務可分：

- (一) 平面通訊與陸空通訊。
- (二) 各種無線電機之製造與修理。
- (三) 飛機無線電之裝置檢查養護與修理。
- (四) 地面電台之裝置與養護。

中國航空郵政線圖

(里程爲公里)

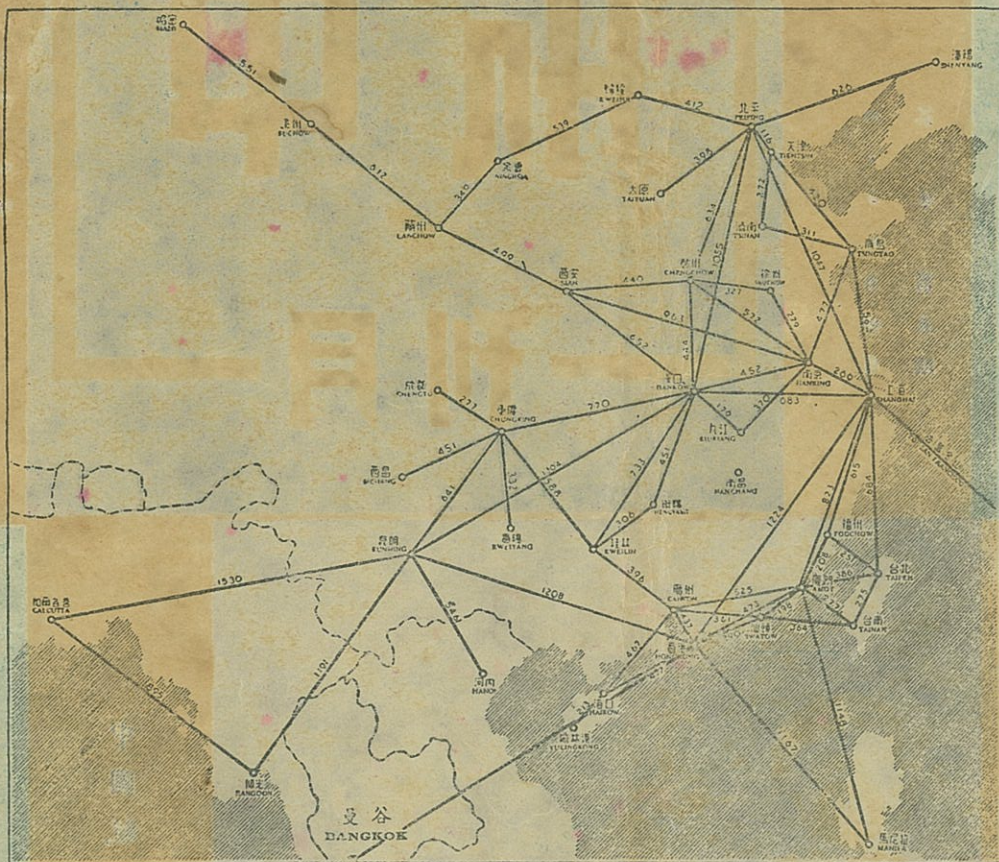
1 英里 = 1.61 公里



CNAC Route Map

(DISTANCE IN KILOMETERS)

1 Mile = 1.61 Km.



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

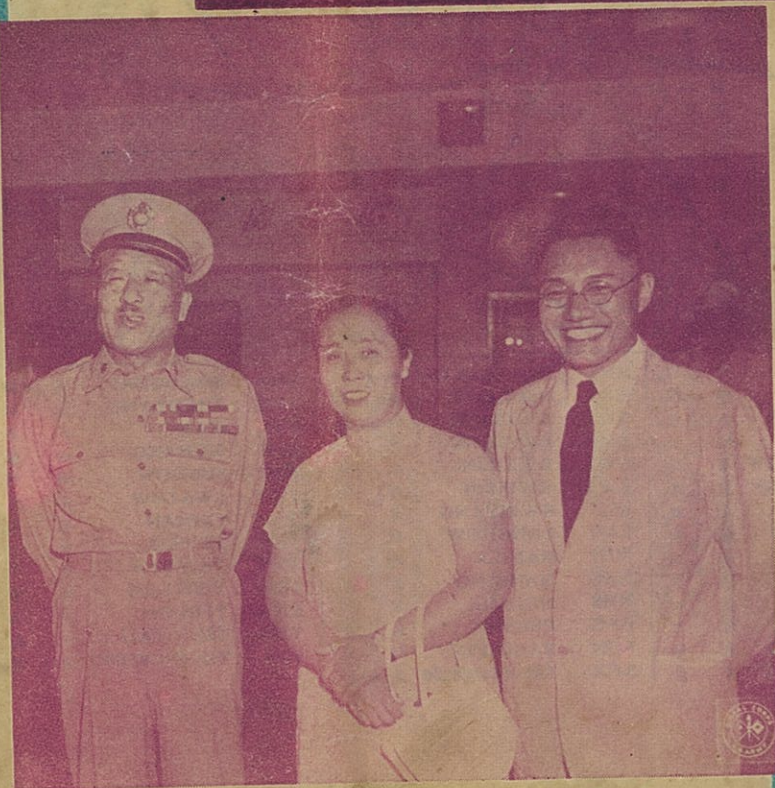
本刊專供本公司同人閱讀

中航

月刊

卅七年九月卅日
第一卷 第五期

中國航空公司編印



我駐日代表團團長商震將軍于本公司東京站前留影
(中立者為商人，右為本公司顧問高經先先生)