

# 民国航空邮政的发轫及对新闻事业的影响<sup>1)</sup>

易妍君 王明亮

**摘要** 民国时期民用航空和航空邮政的发轫,对正处于遵循商业竞争法则、走“企业化”道路的中国新闻事业产生了重要影响,为各报馆的竞争和发展,提供了另一种可能的现实路径。报馆利用航邮发行报纸,提高了在边远地区的竞争力,利用报纸寄递航空通信也成为报馆竞逐重要新闻的一种选择,航空版也成为报纸出版的一种新形态。

**关键词** 航空邮政;报刊发行;航空通信;航空版

中图分类号G210 文献标识码A

**作者简介** 易妍君,暨南大学新闻与传播学院硕士研究生,广东广州510632;王明亮,暨南大学新闻与传播学院硕士研究生,广东广州510632

## 一、中国航邮事业的发轫

1903年美国莱特兄弟发明飞机,飞机问世不久,人们就萌发了用飞机快速传递邮件的愿望。1911年英国著名飞行家盖哈姆·怀特第一个进行了航空邮递试验,载着一个邮包从莱克普尔成功地飞向7英里外的索恩波特。1919年1月,北京政府交通部设立“筹备航空事宜处”,开始开辟民用航线和筹办航空邮政。1920年5月7日,航空事宜处让英国空军驾驶员驾驶的海得利·佩季式飞机,载着几名乘客和少数英国侨民请该机顺带的极少邮件,上午10时离开北京南苑机场,历时约50分钟到达天津。此次飞行为我国空递邮件之始。值得注意的是这次历史性飞行,一开始即进行了载运报纸的试验。从北京带往天津新闻纸印制品40件,返航时又从天津带往北京新闻纸印制品100件<sup>[1]</sup>。1921年7月1日北京政府航空署也开办了一条北京至济南的航空线。这两次试邮飞行因为派系利益纷争和直奉战争,均为时极短即停办了,却开启了中国航空邮政事业的序幕。

国民党统治时期,重新启动了民用航空计划。1929年南京国民政府与美商飞运公司合资组设中国航空公司,开办了沪蓉、沪平、沪粤三线;1930年与德国汉莎航空公司合资组设欧亚航空公司(后改组为中央航空公司),办有沪兰、平粤、包兰、陕汉四线;粤桂闽黔滇五省官民合资的西南航空公司,办有广邕线(广州至南宁)、广琼线、广河线(广州至河内)。到1937年抗战爆发前,国

1) 基金项目 国家社科基金青年项目“美国在华新闻传播史研究(1827-1953)”(12CXW007)和暨南大学“暨南启明星计划”美苏新闻教育模式在中国的传播和实践研究(12JNQM015)

内航空通邮总里程已达2万余公里,基本上建成了覆盖国内主要城市的航空邮政网络。抗战期间中国航空事业遭受沉重打击,通邮里程一度跌至8000余公里,不过战后已经恢复并超越战前水平,到1947年增长到34564万公里<sup>[2]</sup>。

## 二、航空邮政有力推动了报刊发行工作

中国幅员辽阔,地貌结构复杂,交通基础设施落后,成为长期以来困扰报刊发行工作的一个难题。1929年7月8日沪蓉线南京至上海段试航邮运,正式开启了航空载运新闻纸的序幕。一些率先迈入“企业化”大门,注重经营的报馆,为了提早读者见报时间,扩大在读者中的影响,提高在报业格局中的竞争力,开始逐步采用新开办的航空邮运业务扩大发行渠道和规模。新闻纸航空邮运事业得到了快速发展,具体表现在以下三个方面:

(一)飞机载运新闻纸数量稳步增长,报刊发行对航空邮政的依赖度增强

据《交通部统计年报》的统计,1930年全国航空新闻纸邮寄量仅有区区19件,总重量1396克;1931年这两个数字分别猛增到7209件和567796克;1932年为11031件,793346克;1933年9150件,786630克;1934年,仅上半年总件数就达到10800件,总重量667400克,超过或接近此前有统计年份一年的总量<sup>[3]</sup>。报刊发行对航空的依赖明显增强,表现之一就是报刊对航空邮资的调整极为敏感。1948年航空邮政当局因为通货膨胀严重,曾做过一次调整,将新闻纸的邮资从每20克1万元增至6万元(实际情况是,同期通胀率远大于这个比率),结果引起新闻界强烈反弹。有46种杂志联名发表抗议宣言,16种周刊或半月刊停刊一期,以示抗议。值得注意的是,1934年《交通部统计半年报》还显示,该年上半年,在通航的边陲省份西川和东川,其航邮新闻纸件数分别达到2200件和1800件,远高于北平的140件,江西420件,河北的229件,广东的40件,甚至高于报业辐辏之地上海的1300件。这说明报纸在边远地区的发行,更加依赖航空邮政。

(二)逐步形成和确立了航邮新闻纸的收发管理制度和资费标准

行业管理制度和标准的制定,是一个行业或

产业规范化、正规化的重要表现。早在第一条正式的航邮线路沪蓉线开办之前,邮务管理局即发出通告,召集报界代表到局会商京沪段飞机加班运送报纸一事。协商结果拟定了特别优待办法,将新闻纸邮寄分为三类:寻常新闻纸、立券新闻纸、总包新闻纸。各报馆向邮局挂号后,即可享受新闻纸邮寄优待。除寻常新闻纸仍照旧章办理外,凡由报馆交寄之航空立券报纸资费按普通立券新闻纸资费的六折收费,即每公斤加收航空邮费1元8角。1930年交通部颁布《交通部航空载报减收运费规定》,规定不论邮件种类或包裹,概照普通信函按一千公里一个航区计费。1933年交通部又改订减轻了新闻纸航空邮资标准,其办法取消了按航区收费的制度,自本年4月16日起,改为不论航区每50克收取1角5分。同时为免除邮局方面的亏损,将邮局给付中国、欧亚两航空公司的新闻纸运费由每公斤7.5元减为3元。

(三)伴随着航空载运新闻纸业务的扩大,其内部分工开始出现,诞生了专门的航空新闻社,负责报纸的航空邮运

1931年上海航空新闻社创办,代办飞机运报,沪平、沪汉、沪粤沿线城市当日可达,重庆、成都和西北城市次日可达,内地不通航之处,由附近通航各埠快邮转寄。上海航空新闻社还与中国航空公司订立了新闻纸类运售合同,完全垄断了中航沪平、沪汉、沪粤三线的新闻纸航邮业务。该合同规定中国航空公司“除可以接收邮局交运之新闻纸类外,不得为他人寄递”,作为交换条件,上海航空新闻社承诺每月为中航“包运百公斤”<sup>[4]</sup>。这项业务发展很快,起初每月运费很少,只有百余元,到1933年底,仅沪蜀线每月即达1200元以上<sup>[5]</sup>。后来上海又先后出现了同类性质的“世界”、“申新”两个航空新闻社。

## 三、航空邮政催生了报纸航空通信和航空版

航空邮运的创办不仅促进了报纸的发行工作,而且还便利了报刊的通信工作,并催生了报刊出版的新形态——航空版。

1928年广东航空处处长张惠长驾驶“广州号”飞机,从珠江口起飞,经汉口、南京、北京抵达沈阳,进行了一次全国性远航。当飞机停留天津期间,上

海《新闻报》驻津记者沈颂芳,连夜采写了一篇报道,交由张惠长带到上海新闻报馆。12月4日上午9时,“广州号”飞机从天津起飞,下午两点四十五分降落上海。5日清晨,《新闻报》便刊登了这则题为《广州号冲雪到天津》的航空通信。上海《民国日报》驻津记者在4日凌晨也赶写了一篇新闻稿,当天早晨交由张惠长带回上海总馆。这则消息题为《飞机传递通信 四日晨由天津广州号带来》,报道了张惠长等人3日在天津的活动和行程。上海《新闻报》和《民国日报》的这两则通信,同时成为中国新闻史上第一号“航空通信”。

事实上,在铁路、公路交通相对发达的大城市之间,相较用飞机带运报纸,报馆更喜欢用来传递通信稿。因为大宗报纸的运输,选择铁路、公路运输成本更为合算。飞机的优势更加体现在时间成本上。如当时上海至南京航空需要2小时10分,普通邮件需要7小时,南京至北平航空需要7小时40分,普通邮件需42小时,南京至济南航空需4小时20分,普通邮件需17小时<sup>[6]</sup>。这之间的时间差,为报馆派外记者预留了采写最新消息和通讯的余地。很多时候针对篇幅较大而又有一定时效性的社论、通讯,记者和报馆多舍弃地面交通和电报,而选择航空信件,如《大公报》名记者彭子冈的为该报桂林版采写“重庆航讯”近百篇,成为桂林《大公报》一个有名的新闻品牌。20世纪30年代中期中欧、中美国际航线开通后,在一些重大国际事件的报道上,许多报馆也开始选择航空寄递通信稿件。到了40年代,“航讯”已经成为报界比较普遍的现象,就连校园刊物也有采用国际航空通讯的,如1947年11月15日出版的《中大新闻》(中央大学)刊登了一条“本报布拉格航讯”,报道了世界学联支持中国“五二零”学生运动的决议内容,题为《世界学联新决议支持我学生运动》。甚至连延安出版的《解放日报》也在极为困难的条件下,自1941年起开始刊登“重庆航讯”。

航空通讯稿件数量有限,不能满足读者对信息的需求;而利用飞机大宗邮寄报纸,成本又较高,绝非一般报馆和读者所能承受得起的。一些报馆在订户数量比较大的外埠,设立航空版。具体作法是先在本地馆内做好纸型,然后交由飞机

寄到外埠,再由当地分馆排印,或直接委托当地印刷机构代印,这样即可实现两地同日见报。这种办法可以节省大量的人力、物力,逐渐被一些报馆所采纳。沪汉航线开通后,上海《新闻报》每日清晨利用航班运送当日报纸纸型至武汉印刷,保证当地当日见报。《大公报》汉口版停刊后,重庆版未出版前,曾将香港版多打一套纸版,交飞机运至重庆,然后在重庆浇铅版付印。这其中最突出的要算中共领导下的《新华日报》。1938年1月11日《新华日报》在汉口创刊。6月,武汉会战打响,武汉岌岌可危,《新华日报》准备迁渝出版。在迁馆前,先出版“汉口《新华日报》重庆航空版”,由重庆《大公报》馆代印。《新华日报》迁渝后,先后在广州、桂林、西安、成都出版航空版,由重庆航空纸型在当地翻印,扩大了中共的抗日民族统一战线政策,为中共赢得了民众的支持。

#### 四、余论

抗战胜利后,遭受重创的民用航空事业和航空邮政事业逐步恢复,并超过战前水平。但是这种良好的发展势头旋即就被国共内战所打断。随着国统区面积的不断萎缩,航空事业版图也不断收缩。特别是到内战后期,通货急剧膨胀,航空邮政亏累不堪,不得已饮鸩止渴,屡屡实施邮资加价。随着国民党政权退出大陆,中国民用航空和航空邮政迎来了新的发展阶段,新闻事业与航空邮政互为表里的依存关系也进入了新的调整期。

#### 参考文献

- [1]常增书.一次历史性飞行——关于1920年5月7日北京至天津的航空邮递[J].航空史研究,1997(3).
- [2]航空邮路里程分年比较表[J].现代邮政,1948(2).
- [3]据1931、1932、1933、1934年度《交通部统计年报》.
- [4]邮运航空之推广——新闻纸类运售合同之订立[J].政治成绩统计,1934(7).
- [5]马学强《空中交通与长江沿岸的联系——兼论上海航空港(站)的“龙头”地位》[C].载张仲礼、熊月之、沈祖棻主编《中国近代城市发展与社会经济》.上海:上海社科院出版社,1999(1):97.
- [6]吕平.我国的首次航空邮班和首套航空邮票[J].上海档案,1999(2).