

体制缺失与南京国民政府初期的中外合办企业

——以中国航空公司为中心的考察

陈燕

[摘要] 中国航空公司作为南京国民政府引进技术、中外合办新实业的开端,在其筹办与发展过程中,美方对中方权益的掠夺与国民政府内部各利益集团之间的权争,充分暴露了南京国民政府初期引进外资政策与体制建设上的缺失。

[关键词] 体制缺失 中外合办 权争

[中图分类号] K262.9 [文献标识码] A [文章编号] 1000-7326(2008)04-0108-06

南京国民政府成立后,一方面戒愆于北洋时期滥借外债的祸害,一方面侑于政府国际债信低下,引进外资活动在初期无甚建树。1929年4月,由孙科主持,以政府与美国私人资本合作的方式,组建了中国航空公司。它不仅是近代中国民用航空的嚆矢,也是南京国民政府主动引进外资发展新实业的开端。但因多方面原因,该公司成立仅一年多就寿终正寝。

对于南京政府时期这一具有开创性意义的公司,学界关注甚少。本文利用馆藏档案和相关文献、报纸与期刊,就中美双方合办民用航空、中国航空公司筹办、结束这一过程展开论述,考察中航历程中各利益相关者之间的争斗与妥协,以期揭示南京国民政府前期的引进外资政策,特别是配套体制建设的缺失导致的各利益集团之间的权争,进而对国民政府以引进技术为导向,吸引外资的方式做出评价。

一、利益的驱动:中美合办民航

由于近代中国是农业国,缺乏资本积累,政府可控制用于发展经济的资金较为匮乏,因此对于引进外资发展现代工业,自清末新政以来,历届政府都给予关注,特别是至国民党当政时期,对于引进外资态度积极。

就航空事业而言,满清政府在光绪三十四年(1908年)已置航空武备,但为附设于湖北、江苏、直隶之气球队。^{[1](P373)}宣统元年(1909年),法国机师环龙(Vollan)在上海作中国国内首次飞机试飞,万人空巷前往参观,飞机始为国人所识。鉴于飞机的巨大军事威力,各届政府开始关注军航的发展。民国二年,中国第一所航空学校南苑航空学校成立,用以培养陆海军航空人才和研究航空器制造。中央政

作者简介 陈燕,复旦大学历史系博士生(上海,200433)。

学界的关注点集中在对中航天折原因的分析,学者们主要有两种意见:一种认为是国民政府内部受不同资本集团支持的当权人士争权夺利的结果,以William M. Leary Jr, (*The Dragon's Wing: The China National Aviation Corporation And The development of Commercial Aviation in China*, The University of Georgia Press, 1976)、曹均伟(《近代中国利用外资》,上海社会科学院出版社,1991年)、迈克尔·乔治(《穹苍迹——1909-1949年的中国航空》,杨常修译,航空工业出版社,1992年)等为代表。另一种认为是中国人民维护航空主权,反对美国包办垄断航空的成果,以姜长英(《中国航空史·中国航空史料·中国近代航空史稿》,西北工业大学出版社,1987年)、姚峻(《中国航空史》,大象出版社,1998年)等为代表。但两派均只给出自己的观点,没有展开论证。

府亦先后成立海军部飞机工程处、交通部筹办航空事宜处等机构，管理军航。北洋各派系也开始在地方创建各省航空。但由于国内政治局势的动荡，中央政权的软弱与频繁更迭，地方的各自为政，财源的紧缺，使得这些航空建制大都中途夭折，成效甚微。整个航空事业在 1927 年以前发展相当缓慢，不成系统，且集中偏向于军航，真正意义的民航与航空工业尚未发轫。

南京国民政府建立以后，蒋介石虽于 1928 年初实现了国家形式上的统一，拥有了唯一合法的元首地位，但地方各派势力依然存在，对中央的实际管辖权存在较大的挑战。发展航空事业，对于蒋氏而言，无疑是增强个人权威与加强中央对地方监督与控制的绝妙手段，是实现政治一体化所必须的条件。航政司长沈蕃在“设立空中交通筹备委员会”的提案中也指出：“空中交通之急需举办，绝非只为空中交通事业之本身之问题，而实因其仅需少量之资金，即能沟通现在不相联络之交通事业，兼可推动各地工商业之发展。”^[2]更为实际的是，正如蒋氏所言，飞机具有每小时超过 300 英里的特别速度。^{[3] (P1)}飞机自身的优越性、中国现存交通体系的缺陷与国内政治局势的压力，使国民政府的航空发展计划提上日程。在《实业建设程序》中，国民政府明确指出：“航空不特为军用国防上之利器，而且为邮件商用所必需之交通工具。”因而决定“限于民国二十四年（1935 年）底止，全国必须增加 5 万里以上之航空线及一千架商用飞机。”^{[4] (P181)}

虽然发展航空的基础设施建设较之铁路、公路基础耗资要少，但鉴于中国当时的空港设施、财政状况，要建立一个成系统的空中运输网所要耗资的资金仍然不菲，加之当时蒋介石的中央政府统治地位还面临着地方军阀与中国共产党的挑战，蒋政府的财政开支中没有如此巨大的一笔资金来用于发展航空。同时，中国严重缺乏发展航空所必须的飞行人员、技术人员、管理人员以及空港设备，仅靠中国政府的力量来发展航空很是困难。在当时积极吸引外资的思想与政策的引导下，国民政府的相关部门开始寻求外资的支持，以期利用外国的资本与技术来发展民用航空，使便利商旅与政治军事并重。

国内航空界人士对于发展航空也抱有极大的热情。早在北洋时期，就有民间团体广州航空协会的成立。民国十七年八月，全国民用航空联席会议在南京召开，公决组织中华航空协会中枢执行委员会为全国民用航空最高领导机关，随奉国府指令，准予备案。^{[5] (P5)}随后，该会迁址上海，成立秘书处、组织部、宣传部，并在各地设立分会，会员多至万余人，在全国掀起了一股重视航空发展的热潮。

中国国内发展航空的热情也与国际市场上各飞机制造厂商寻求销售市场的举动相呼应。自一战后，人们逐渐认识到飞机等新型交通工具所带来的便捷。而对于英、美等西方国家而言，倾销战时储备的飞机、零部件、燃料等相关物资，减少战争损耗是当务之急。早在 1919 年，英国的两家飞机制造厂商就努力尝试着与北洋政府签订合约，出售飞机给中国以发展民用航空。但北洋政府内部的派系斗争，政治局势的混乱以及政府财源的紧缺，使得英国人试图在中国发展航空事业的努力归于失败。

进入 20 世纪 20 年代，世界各主要资本主义国家的航空工业都得到了较大的发展。特别是美国，随着 1926 年“空军法案”（The Army Air Corps Act）和“海军五年计划法案”（Navy's Five-Year-Program Act）出台，飞机的需求量猛增，美国航空工业进入蓬勃发展时期。到 1929 年夏，航空股票的市场价值达到了 10 亿美元。^{[6] (P6)}美国各大航空公司均尽最大可能争取海外市场，拓展业务。中国近乎空白的航空市场所蕴涵的巨大发展前景和利润空间，使得它成为各大航空公司在远东的主要目标。寇蒂斯·莱特（Curtiss-Wright）公司便是其中之一。

二、权益的较量：中美双方的谈判

寇蒂斯·莱特是美国最大的飞机制造厂商之一，拥有 29 个附属公司和 18 个分公司。它于 1928 年组建了洲际航空公司（Intercontinental Aviation, Inc），以执行世界扩张计划。公司总经理 Clement M. Keys 在 1928 年与南美、欧洲和亚洲的 11 国政府谈判，最终在土耳其建立了一个飞机场，在古巴开辟了一条航线。但是，中国似乎是最能提供吸引力前景的国家。^{[6] (P6)}当年上半年孙科的美国之行与他作为孙中山之子的特殊身份，给美国政界留下了深刻印象，也为该公司进军中国提供了一个谈判对象。

为开辟在中国的飞机及其配件销售市场，1928年12月，寇蒂斯·莱特派遣 R. D. Hayward 至中国与孙科协商共同发展中国的民航事业。当时孙科虽为铁道部长，但国民政府此时对于发展航空没有一个正式的统一行政主管机构。在蒋介石的默许之下，孙科与美方代表开始了谈判。

Hayward 表示，如果能以航空邮运和载运乘客的专利权作为交换条件，在中国发展航空的资金将不难获得。^{[9] (P8-9)} 中方认为此举可行，双方决定继续协商。并且，国民政府方面保证在 1929 年 4 月 1 日之前，不和任何其他的民航公司签订合同。

为了取得实质性的进展，寇蒂斯·莱特公司于 1929 年 2 月派遣了一个调查团来中国考察投资环境。Robertson 到达中国后，与孙科就发展民航进一步商讨了合作计划。他提议，在中美贸易法案之下，合组一个资本额为 1000 万美金的公司，美方占 60% 的股份，其余股份由中方承担。该公司将获得中国政府授权的三条线路上的邮运和客运的专利权。^{[9] (P12)} 三条线路一条沿长江由南京至汉口；一条以上海为中心，西至汉口，南连广州；一条连接南京与北平，中途停靠天津或济南。三条路线贯穿南北，沟通东西，且各站点中，汉口为中部的商贸集散地，上海与广州为对外贸易的喉舌，天津与济南也是北方的主要商贸中心，这充分反映了美方商旅贸易的考虑。但同时，该路线正好与国民政府加强地方控制的意图契合，在早先规划的九条航空线中，正好包含这三条。因此，对于美方对线路的提议，孙科并无异议。只是针对由中方出资的 40% 的股份，指出无论是中国的私人投资者，抑或是政府都很难筹集到 400 万美金。因此提出一个方案，“在发展时期，中国政府以航空邮运资助公司，资助金以政府债券的形式支付。”^{[9] (P12)} 考虑到当时中国的政府债信低下，其实际收益额很难预料，加之中国国内的航空邮件的数量并不多，很难保证一定的营运额，美方对合同的签订态度转向迟疑。孙科暗示，中方正与美国其他的航空公司进行接洽，德国航空公司也有可能进入中国民航市场，且中国政府不与第三方签订类似合同的保证日期是 4 月 1 日。此举使美方最终下定决心签署合约。

4 月 15 日，国民政府以训令形式公布了《中国航空公司条例》，《条例》规定，“中国航空公司资本总额定为国币一千万元，由国库一次或分期拨付之。”这与美方所提议的美中六四分股并不一致，所有的资本规定全由国库划拨，但在中航的组建中，国民政府并无此支付能力。财力的不足限制了中美合作中中方权益的保证。同时，《条例》还规定，由国民政府特派理事长一人，副理事长二人，管理公司事务，并由理事长、副理事长以及国民政府委派七人组成理事会，代表政府监督和稽核公司事务。公司的中枢管理机构由中央政府设置且隶属于政府，管理人员按官方级别任派，具有政府职员身份。这种企业与市场、职位与才能之间的脱节，使得中航很难成为一个真正意义上的经济实体。而且，该《条例》完全无法反映中航是一个中美合办的组织，只字未提美方股东的责任与权限。

在国民政府的授命之下，中国航空公司理事长孙科于 4 月 17 日与寇蒂斯·莱特公司的子公司——美国航空发展公司代表 Robertson 签订了《中美航空邮运合同》。

该合同共 27 条，规定了中国航空公司在筹备、成立、发展各阶段，中美双方各应承担的责任和享有的权益。合同在中国政府命令核准后发生效力，双方对条文解说发生异议时，以英文文件为准。

经过近六个月的准备，10 月 12 日至 13 日，上海—南京—汉口航线试航。21 日，沪汉线正式开航，上海、南京、九江及汉口间航空邮运，也于当日起开办。美国《芝加哥论坛报》远东记者埃德加·斯洛在报道中热情地欢呼：“这是中国历史上一个新时代的开端。”^{[7] (P4)} 《申报》刊载消息称：“中国航空公司沪

内容详见中国第二历史档案馆藏中国航空股份有限公司档案，全宗号四九三，案卷号 88；民航总局编纂《中国航空公司、欧亚——中央航空公司史料汇编》，1997 年版，第 34-35 页。1929 年 4 月 16 日的《申报》、《银行周报》刊载了摘要。

合同全文见中国第二历史档案馆藏中国航空股份有限公司档案，全宗号四九三，案卷号 88；民航总局编纂《中国航空公司、欧亚——中央航空公司史料汇编》，1997 年版，第 37-44 页；王世敏，民航华东地区史志编纂办公室《上海民用航空志》，上海社会科学院出版社，2000 年，第 949-953 页。

汉线开航后，理事长孙科接到欧美各国政商界要人贺电甚多，对中国商业航空之实行，极表好感。”^[9]

三、权争与维权：国人对中航的反应

由于受不同资本集团支持的政府人士之间存在着利害冲突，^{[9] (P13)}《合同》签字不久，国民政府各部门之间就发生了争执。交通部、铁道部、军政部、航空署之间为争夺对航空的控制权，矛盾步步升级。

《合同》刚签订，交通部长王伯群就指控铁道部越权，并上诉到高等法院。航空署长张静愚也要求终止中国航空公司并撤销与美国人的合同。张氏宣称，这个项目严重侵害了中国主权，“虽然他用了爱国主义的话语，实际上，张氏是想把所有的航空控制在军方手中。”^{[9] (P15)} 6月，当张静愚被免去航空署长一职时，报纸亦大肆渲染，张在组织航空协进会时，孙科即不满其行为。随后，孙科组建中航公司，主办民用航空，与首倡民航的中华航空协进会两厢窒碍，张终被免职。^{[10] (P456)}

中华航空协进会亦通电全国，反对中国航空公司与美订立包办航线合同，指出：“向之所谓中国航空公司者，实一美国的中国航空公司者！中国人除做航空公司的理事长或理事外，在飞机上仅绘有中国国徽而已！”^[11] 并公开印发特刊，逐条抨击中美航空邮务合同。

利用舆论造势的同时，交通部亦采取了一系列实际行动来抵制中航的正常开办。

1929年5月，即《合同》签字还不到一个月，交通部就与Stinson公司签约购买了四架史蒂孙飞机，并于7月8日开办沪蓉航空线，经营上海至南京间的邮运。这与合同中第22条所规定的“其他公司和个人概不得在本合同规定线路内，经营平行或与本公司直接竞争之航空邮务路线”是相违背的。但是国民政府并未采取相应措施来阻止此种行为，美方也未对这一明显违反合同的行为提出抗议，最主要的原因可能在于美方报酬的多少不取决于载运邮件重量的多少，而是按飞行里数计算。中航与沪蓉航空管理处的航线重叠，相互之间竞争，均蒙不利，只有美方根据合同，丝毫不受互争的影响。

同时，交通部拒绝授予中航飞机在所有民用飞机场中的着陆权。^{[12] (P42)} 在最高法院介入未果的情况下，中方被迫与美方签订六厘空港币借款合同。中方向美航空公司借款美金100万元，用于购买和修理地基，建设上海至汉口、南京至北平、汉口至广州航线上的空港以及中途停留场所。^{[13] (P34)}

王伯群还以航空费用的支出归属于邮政预算之内，年初的预算中没有包括中航的国家财政补贴为由，拒绝支付《中国航空公司条例》中规定的由国库一次或分期拨给的1000万元资本金，这使得中航本来就很糟糕的财政状况更是雪上加霜。

10月28日，即沪汉线正式开航一个星期后，美国航空发展公司将合同中美方的全部权益，转让给了美国飞运公司。中航在其后运转的近三个月内，因为载运邮件、乘客不多，收入有限，而付与美方人员的酬金每天需美金4500元，财务亏空，一月损失近10万美元。孙科迫于国内舆论压力，于12月初辞职，国民政府委派王伯群出任新任理事长，并派员接收中航。^[14]

更换理事长后，政府内部和社会各界更加关注中国航空公司的运作。在航空邮务方面，王伯群认为合同对邮运的规定，全依美国成例，与中国商事习惯不合，使中国邮政蒙受巨额损失，中航财政难以维系。^[15] 沪蓉航空管理处主任聂开一认为，合同使美方处于包办者地位，既赋予专利，酬金计算又近于讹诈，我方丧失空权，影响邮务。^{[16] (P460-462)} 公司筹备中的所有重要事项，均由美方包办，中方人员无权过

中国第二历史档案馆馆藏交通部档案，全宗号二0(2)，案卷号101，《五十年来之中国交通》底稿；[法]米歇尔·乔治《穹苍迹——1909-1949年的中国航空》，杨常修译，航空工业出版社，1992年，第13页；曹均伟《近代中国利用外资》，上海社会科学院出版社，1991年，第320页。对于各部门之间在合同协商、谈判之时，是否存在反对意见，现有材料没有相关记载。

飞运公司是美国航空发展公司的母公司洲际航空公司所属的一个分公司。合同第25条“公司得将本合同规定之权利、名义及关系，转移于一专为执行本合同条文而创立之美国公司，惟除有中国公司书面认可外，不得将合同转移于其他公司或个人。”姚峻主编的《中国航空史》(大象出版社，2000年)中认为“这是无视中国主权的做法”(第73页)，似有不妥。

问，这与原拟的引进外国技术与人才，在中国的统一管理之下，共同发展航空的初衷完全相悖。全国邮务工会、上海等各大城市邮务职工也强烈抗议外国航空运输公司承揽邮件运送。航空界各地代表也在南京举行集体抗议。

面对社会各界的反对与中航日益严重的财政亏空，国民政府责令交通、军政、财政、外交四部和中航共同商讨对策，与美方协商修改办法。双方在经过长达近五个月的谈判之后，终于签订了新的合同。《中美航空邮务合同》废除，中国航空公司在政府内部各相关利益集团的权争与国民维护航空主权的浪潮中落幕。为与之后重组的中国航空公司相区别，民航史中多将之称为前中国航空公司。

四、体制的缺失：“悲剧”的根源

由孙科牵头主持的中国航空公司，从其成立到结束仅一年多时间。其间，理事长与美方股权均两易其主，政府内部权争不已，社会各界多予以反对。反思出现这种局面的根本原因是完善的外资引进体制的缺失。

(一) 国民政府对于中外合办企业没有一个清晰的认识。所谓“合资经营”是一种业务关系的形式。它在各种不同程度上包括合伙资产、联合管理和根据共同协商同意的方式，分配利润和分担风险。^{[17] (P3)} 分担风险和分享收益是合资经营最显著的特点，而中美合同对于双方股本、组织结构、管理机构组成、财务核算办法、劳动管理等方面都无相关规定，且美方不承担任何经营风险，所受收益照章获得，与企业运营好坏无关，不符合“合资企业”的基本内涵，中方却仍认可了这样一个给予美方以包办特权的合同的合法性。同时，中美合办航空，国民政府的初衷本为引进利用外国的先进技术与人才，兴办实业。中方给予了外国人优厚的待遇与工作保障，但并没有要求他们负责训练中国国籍的工程师、技术助理员、技术工人以及管理人员等，中外合办形式并没有达到培养中国技术人员与管理人员的目的。

(二) 国家的经济建设计划中缺乏对引进外资的相关规划。中外合办只是完成国家经济建设的办理方式之一，合办企业应基于整个经济建设的需要而建立。中航在它存在的一年多时间里，于社会经济发展鲜有裨益，反而给国民政府带来了沉重的财政负担。就企业本身而言，也缺乏详细设计。中航对于自身的发展规模、运营能力、资本增殖比例等事先并无规划，结果导致在开办一个月后就出现严重的资金周转不灵问题。

(三) 国民政府对于中外合办企业的相关司法建制不健全。企业本应通过向政府主管机关申请登记，注册成立，并遵守政府所定的一切有关法令与规则，缴纳所得税和其他应纳各税。而中国航空公司的合法地位由国民政府训令授予，且合同中明文规定，美方免交营业税与各项财产税。对于国民政府于1929年3月对兴办中外合资企业法令规定：中方股份须占全部股份的51%以上，董事长及总经理等重要职位须由华人担任，中方董事须占多数等，《中美航空邮务合同》无一条款遵循这一原则，但同样获得了通过。此外，政府对于中外合办企业中，员工薪给报酬的合同标准、员工享有的福利设施等并无事先统筹，分别加以规定。中航在合同谈判中，给予美方优厚的福利条件，而中方员工待遇只字未提。

(四) 国家没有一个统筹利用外资的机构来开辟外资来源，谋划合理地运用外资。国家、地方、中央各部门均有权与外方接洽，借用外资，导致步调不一，条件参差，且易形成中央与地方、各部门之间的利权之争。国民政府各部的组织机构设置多有重叠，权责不明。就民航而言，全国没有一个统一的航空行政系统。交通部下设总务、邮政、电政、航政四司，各司又分科办事。邮政司空运科可职掌资本之拨划、邮运合同及股票之保管、邮运航空率率之核定、航空线路之审核；航政司航务科可职掌航空机关高级职员之任免、调派、考核、奖惩及抚恤事项。^{[19] (P15, 19, 25)} 财务、营业、人事分属不同司科，且对于各部门之间互相肘节并无防范措施。各个部门与个人政治利益之间的纠缠使得中航的发展一波三折，困难重重。

(五) 企业人事、机构设置并非以事执人，选贤任能，官僚化倾向严重，政府对企业控制森严。中航存在的一年多中，两任理事长孙科与王伯群，分别以铁道部长与交通部长身份兼任；三位副理事长熊

斌、李仲公和张惠长中，熊、张二人同期先后继任军政部航空署署长；理事七人林实、卢维溥、张静愚、姚锡九、张惠长、朱庭祺、张轶欧中，张静愚与姚锡九同期先后继任航空署副署长，卢维溥曾与张惠长共同供职于广东航空处，任飞机修理厂厂长，朱庭祺曾任交通部铁路联运处处长、胶济铁路管理局副局长等职，张轶欧曾任矿政司司长和商业司司长。^[19]除林实与张轶欧无明显的派系归属以外，各理事分属航空署与铁道系统，且以航空署的人员居多。孙科的卸任与理事会中军方人士居多，难服统辖不无关系。各位大员均由国民政府按不同级别任命参与公司，代表政府管理与监督公司，使得中航并无独立的经营管理权限，相较于企业，更像一个国民政府发展民航的派出机构。

(六) 国民政府建设实业的配套资金不足。国民政府无法大力投资民航的事实，使得中方不得不以大量的让渡主权来换取中航的建立。再者，就整个世界局势来看，1929年，资本主义世界正陷入大危机之中，航空股票原本过热的状况突然全线崩溃，使得绝大部分航空公司倒闭，寇蒂斯·莱特公司也损失惨重。如此情势之下，美方很难在中航中继续加大投资。

中美合办中国航空公司失败的结局，充分反应了南京国民政府初期引资活动中的政策与体制缺陷。它在合办过程中所显露出来的政府对中外合办领域实体状况的不了解、引进与谈判中的无法可依、执法不严、主事机构不统一、政企不分等问题为后来以技术引进为主，中外合办企业的引资方式提供了很好的借鉴。

[参考文献]

- [1] 陈存恭. 中国航空的发轫——民国六年至民国十七年 [J]. 近代史研究集刊 (第7期).
- [2] 全国交通会议汇编. 上海档案馆馆藏档案 [Z]. 全宗号 Y12, 案卷号 1-122.
- [3] 蒋委员长. 航空与现代文化 [N]. 航空周报, 第8期. 民国二十六年十一月一日.
- [4] 中国国民党中央委员会党史史料编纂委员会. 革命文献 (第26辑) [M]. 台北: 中央文物供应社.
- [5] 陶叔渊. 一九三〇年之中国航空 [M]. 南京: 飞报社, 1931.
- [6] William M. Leary Jr. The Dragon's Wing: The China National Aviation Corporation And The development Of Commercial Aviation in China [M]. Athens: The University Of Georgia Press, 1976.
- [7] 民航总局. 中国航空公司、欧亚——中央航空公司史料汇编 [M]. 北京: 中国民航出版社, 1997.
- [8] 各国电贺沪汉航空 [N]. 申报, 1921-10-23.
- [9] [法] 米歇尔·乔治著, 杨常修译. 穹苍迹——1909-1949年的中国航空 [M]. 北京: 航空工业出版社, 1992.
- [10] 季啸凤、沈友益. 中华民国史史料外编——前日本末次研究所情报资料 (第46册) [Z]. 桂林: 广西师范大学出版社, 1996.
- [11] 中华航空协进会对中国航空公司与美商签订合同之意见 [N]. 飞报, 1929-05-10.
- [12] Jack, C. Young. The Dragon and The Eagle—A Study of U.S-China Relations in Civil Air Transport [M]. Maryland University, 1979.
- [13] 陆为震. 近年来我国交通之进步及其计划 [J]. 东方杂志, 第27卷12期.
- [14] 国内琐闻 交通部派员接收中国航空公司 [J]. 航空杂志, 第1卷第6期; 王伯群接收中国航空公司 [N]. 申报, 1929-12-14.
- [15] 国内琐闻 王伯群对于中美航空合同之意见 [J]. 航空杂志, 第1卷第6期.
- [16] 聂开一关于取消中美航空邮运合同以挽空权而维邮务呈 [A]. 中国第二历史档案馆. 中华民国史档案资料汇编: 第五辑第一编 财政经济 (九) [M]. 南京: 江苏古籍出版社, 1991.
- [17] 汪一鹤. 中外合资经营企业 [M]. 上海: 上海社会科学院出版社, 1984.
- [18] 交通部年鉴编纂委员会. 交通年鉴 [M]. 1935.
- [19] 刘国铭. 中华民国国民政府军政职官人物志 [M]. 北京: 春秋出版社, 1989.

责任编辑: 郭秀文

The Institutional Lost of the Nanjing National Government in the Sino-foreign Enterprises Cooperation in Its Early Period

Chen Yan 108

National Aviation Corporation was the start of the new industry of navigation with technology introduced by the Nanjing National Government into China and with Sino-foreign cooperation. During its preparation and development process, there were filled with American's invasion of Chinese interest and Chinese internal dissensions between different national departments, which exposed shortcomings of Chinese government's policy in attracting foreign investment and system structure.

On Hume's History View of the Pluralistic Mergence

Yu Wenjie 114

There are many historians who were filled with the contradictions in the British history. Hume's views that geniality gradually develops form pluralistic political thoughts and great traditional history consciousness, which contain many modern and essential thoughts. The direction of Hume's historical view influenced people's method of comprehension in the British civilization historical process. The author also absorbs the valid factors from western historical thoughts for us, in order to construct the Chinese harmonious society.

On the Poetry Creation by Plural Persons with a Same Rhyming Pattern

Wu Sheng 125

The poetry linking rhyming lines created by plural persons is a verse of special style which the Chinese ancient poets used to reply others in the same rhyme scheme. The paper studies the origin and development of the poetry linking rhyming lines of plural persons, analyzes the main reason of its flourishing in the middle Tang dynasty, distinguishes it from the poetry for mutually replying with independent poems, and summarizes its principle artistic characteristics which includes showing literary talent, joking and bantering. On the other hand, its creation seeks matching words with its connotation similarly like what written by one person, in its style and mood in general. Lastly, the paper points out that, such type of poetry influenced upon ancient Chinese drama and novels of the later ages.

A Sub-regional Division in the Basic Area of Hakka's Dialect, Mainly Depending on Vocabulary

Wen Changyan 141

The paper makes a comparison of vocabulary in order to show that, the Hakka dialect within the basic area of Hakka's dialect can be divided into three sections, the south part, the north part and the part mixed with the south one and the north one. The division has circumstantial evidence of sound and the historical background. To the 'Shehua' (蛇话) dialect in the center of Guangdong, the analysis proves with much evidence that it is one of Hakka dialects as well.