

# 为 龙 添 翼

——记为近现代中国航空事业  
发展作出贡献的美籍华人

麦礼谦著 曹 前译

十九世纪末，中国社会缓慢地、费力地摸索着走向近代化的道路。在这一历史进程中，海外华人扮演了一定的重要角色，他们从海外引进了新的技术。其中，最引人注目的是，一些美籍华人为中国航空业的发展作出了贡献。

早在十九世纪后期，一些华人就开始对

当时尚处于萌芽状态中的航空科学感兴趣了，其先驱者之一是谢纘泰。他在1827年生于澳大利亚的悉尼，1887年到香港，进入皇仁书院，后来在一些商行任买办。他是孙中山革命运动的早期支持者之一。谢开始感兴趣于轻型飞机，他设计了一架带电机启动的螺旋桨推进器和可收缩机翼的飞机。据说，1894年他将自己的设计图送给了航空业的前驱者之一、英格兰的马克辛姆先生。<sup>①</sup>然而，谢纘泰的设想从未能实现，这项任务后来是由美国华侨冯如完成的。

冯如，1883年12月15日诞生在中国广东省恩平杏圃村一个农民家庭中，他是五个孩子中唯一生存下来的。<sup>②</sup>1899年，他随其叔伯来到美国。<sup>③</sup>在旧金山的新天地里，小伙子白天在一间教会办的学校中工作，晚间刻苦学习英语。他对西方的科学技术颇感兴趣，决心从事机器设计工作。然而，他很快发现，在当时加州存在的狂热的反华气氛中他实在不可能进入机器厂去做学徒。后来，依靠另一位华人的帮助，他才得以在纽约的一家机器厂找到了一份工作。此后的八年中，他白天上班，晚间在家埋首实验。他制作了一些电动机的运转模型，对前人的技术进行了某些革新。他还摸索着制造了一台无线电报机。<sup>④</sup>

1906年，冯返回太平洋沿岸，他开始对当时处于雏型状态的航空技术发生了兴趣。与谢纘泰不同的是，冯更感兴趣于重型飞机。在一些华商和航空爱好者的支持下，他组织起广东机器制造公司，并于1907年秋在奥克兰建立了一间工场。<sup>⑤</sup>冯极其秘密地进行着他的工作，遇到问题时仅与一些可信赖的华人朋友和当地的威廉·内尔先生商量。<sup>⑥</sup>第二年5月，他制成了一架飞机。可惜，试飞失败，飞机坠毁。更不幸的是，他的那间工场也烧毁了。冯毫不气馁，他在一片麦田搭起简易工棚，又恢复原来的工作。不久，

他制成又一架双翼飞机。这第二架飞机经过五次试飞，终于成功了。⑦

1909年9月23日，冯的坚决不渝的信念终于实现了，他成功地驾驶着自己的杰作在奥克兰后面的皮蒙山上空顶着强风翱翔了约二十分钟。忽然，意想不到的事发生了！固定在飞机轴杆上的螺旋桨的螺栓发生故障，差一点造成悲剧，冯侥幸受了一些轻伤。尽管这次空中冒险的结局不够理想，但是冯的飞行试验还是向公众表明：他已发明了一种机器并可以操纵它从事飞行。这个惊人的成就引起了新闻界的重视，不少报纸对此作了报道。《旧金山观察家》报在报道此事时用了这样的标题：“华人在航空业中超出白人——奥克兰的天才用自制发动机启动的飞机在太平洋岸首航成功”。⑧

冯再接再厉继续改进他的设计，功夫不负有心人。经过一连串试验，1911年1月18日，他终于驾驶一架装有7.5马力发动机、高空时速可达65哩的双翼飞机，在爱姆赫斯特上空平安地进行了一次为时四分钟的飞行。⑨

大清帝国政府得知冯如的成就，欲委任其负责筹建中国空军。1911年初，冯偕同几位青年朋友回到广州。⑩然而，当时政局动荡，不利于他的事业。是年3月，一个德国飞行员被安排在广州郊区上空作示范飞行。广东驻军首领孚琦在前往观看的路上，被一个革命党人刺杀。⑪

不久，在4月27日爆发了最终流产的革命军起义，事后不少革命党人被处决，后葬于现在的广州黄花岗七十二烈士墓。几个月后，武昌起义爆发，推翻了清朝。时事多变，冯几乎没有机会展露自己的才能。据说，武昌起义后冯曾向广东革命党人建议，组织一个航空队为北伐进行侦察工作；但在他的计划得以实施之前，清朝皇帝就退位了。

1912年8月25日，冯如在广州郊区上空作

示范飞行，没想到，这竟是他最后一次的飞行了。在离地100多呎上空，冯如成功地飞行了数哩后，飞机却一头栽下来，数千名惊恐万状的观众目睹了眼前发生的事件。冯受了致命伤，当年才二十九岁。而后，他被埋葬在黄花岗上，离七十二烈士墓不远。

与冯如同时代的一位华人，名叫谭德根。他1890年10月13日生于旧金山。谭曾在柯蒂斯和伊顿兄弟办的航空学校中学习飞行课程。1912年3月，他通过考试领得国际航空联合会(F.A.I.)的证书；据说他是在美国获得飞行执照的第一个华人飞行员，他的执照编号为131号，日期是1912年6月19日。然而，当时航空业尚处于襁褓期，飞行员很难找到工作。中华民国的支持者当时建议谭去为中国效力，1913年，谭前往夏威夷，接着续往菲律宾，当地的中华同胞视其为英雄，他则为他们作了多次飞行表演。1915年前后，谭到了中国。其时，国内政局动乱，谭四处漂流无所适从。1916年和1919年，他二次返回美国，最后一次到中国不久，谭德根过早地告别了人世，时年仅三十岁上下。

⑬

另一位早期美籍华人飞行员是林福源，十九世纪九十年代中，他生于旧金山的布彻镇。⑭林自幼迷恋飞行，后于1913年时在圣地亚哥的柯蒂斯航空学校获得了飞行执照。⑮1914年，他随着在美国的中国君主立宪党人组建的新时代航空公司前往中国。⑯从二十年代开始到第二次世界大战以后，林在中国服务于航空业多年。1963年，他在香港过世。⑰

革命党和她的后继者，包括国民党，早期都很重视航空事业，特别是重视它的军事潜力。据说，在1911年辛亥革命时期，孙中山在美国的支持者们筹集资金买了六架飞机支持革命党人，可惜当时中国无人能驾驶这些飞机。⑱1912年中华民国建立后不久，孙

中山和国民党被迫离开袁世凯控制的北京政府。推翻袁政权的武装起义失败后，孙和他的追随者们又处于流亡状态。他们试图在南方建立一个政权来对抗北京政权。

到第一次世界大战爆发时，飞机开始真正用于军事目的。1916年，孙中山要求在美国的国民党人购买一批飞机供他的军队使用。<sup>⑩</sup>1917年，在美国的国民党人亦开始组建航空学校，<sup>⑪</sup>招收年轻的美籍华人学习飞行技术并为革命服务；“航空救国”的口号开始盛行起来。当时，华人在美国社会中很少有上升的机会，尤其是在航空业中，因此一些华人响应了“航空救国”的号召。

杨仙逸是早期服务于国民党政权的美籍华人飞行员之一。他被称为中国空军的创建人。杨生于夏威夷，排行老三，其父杨著昆，是檀香山的一位富裕粮商，亦是孙中山的一名忠诚支持者。<sup>⑫</sup>杨仙逸十一岁时在檀香山听了孙的演讲，开始信仰革命。在檀岛结束学业后，他进入纽约州布法罗市的柯蒂斯航空学校，1916年他成为第一个领受陆地和水上飞行驾驶执照的来自夏威夷的美籍华人。这位年轻人不久加入了孙中山在中国南方的军队，并帮助组建了中国的第一支空军。1920年，杨率领他的飞行小队进攻并帮助击败了占据广州的军阀部队，由是，国民党得以在此建立一块对抗北京政权的基地。此后，杨返回美国，说服其年迈的父亲捐赠资金购买四架飞机给孙中山的军队。他还积极进行为国民党募捐的活动。将筹得资金用于培养进入航空学校的青年华人飞行员。他的使命完成后，回来向广州报到，被任命为1922年新成立的航空局的负责人。此后不久，1923年9月20日，他在一次意外的地雷爆炸事件中殒命，年仅32岁。为了纪念他，后来国民党政府将这一天定为空军节，还在他的故乡中山县境内建立了一所学校——仙逸中学。<sup>⑬</sup>杨仙逸葬于广州黄花岗内离冯如墓不

远的地方。和他葬在一起的还有另一位美籍华人飞行员叶少毅，他早年毕业于一所国民党主办的航空学校，1917年到中国服务于空军，<sup>⑭</sup>1919年间死于一次飞行事故中。

和叶少毅同班毕业的有张惠长，他后来成为广东的航空局局长。1928年时，为了宣传飞行活动，张率领三人小组驾驶一架单翼飞机在中国作了首次长距离飞行。他们从广州起飞，途经汉口、南京、北京、沈阳、天津，最后抵达上海。这是一次勇敢的表演，因为当时在中国，飞机起飞和降落设备是很原始的，无线电和气象报告等还根本不存在。

黄光锐是张这次历史性飞行的同伴之一。他在1928年升任广东航空局主任，少将军衔。三十年代，为阻止一场严重的内战在中国爆发，他扮演了一个重要角色。当时，陈济棠统治下的广东是半独立的，黄负责的广东空军在全国空军中占举足轻重的地位。1936年7月，陈济棠决定对抗蒋介石的南京政府，战争迫在眉睫。值此危急关头，整个广东空军转向蒋介石，广东一些重要的军事将领亦声明效忠中央政府，由此迫使陈辞职流亡香港。<sup>⑮</sup>后来，黄继续多年服务于国民党政府，然后退役回美。

二十年代，不少美籍华人飞行员相继来到中国，到三十年代，人数更多，因为当时中国受到了日本侵略的威胁，在美国的国民党人进一步致力于“航空救国”的宣传活动。航空学校和航空俱乐部在波特兰、纽约、洛杉矶、旧金山和其他美国华人比较集中的地方纷纷建立。约有200名美籍华人受到训练被送往中国，服务于其人数甚少尚且超编的空军（200人中并不包括服役于美国空军，在第二次世界大战中被派往中国作战的美籍华人），其中数十人最终战死疆场，一些人后来成为国民党空军的高级将领。两位毕业于波特兰航空学校的女飞行员李月英和黄桂燕

也来到中国,可惜他们并未能冲破大男子主义的束缚而开始自己的飞行生涯。<sup>⑤</sup>

第二次世界大战后,中国不再是吸引美籍华人飞行员前往的地方了。因为其时,中国已发展了自己的飞行队伍,不再需要从国外招募飞行员了(1929年时,国民党政府已建立了中国第一所航空学校)。另外,华人在美国地位得到改善,有了较好的谋生机会,而二战后中国的政治、经济状况混乱,美籍华人不愿意舍此求彼到中国去寻求职业。

早期美籍华人飞行员之所以前往中国,有着多种动因,例如着迷于飞行事业、寻求较好的谋生机遇和愿意为中国服务等等。他们的总人数相对来说并不很多,但是,他们对中国航空事业的形成和发展作出了重要的贡献。需要指出的是,在早期美籍华人飞行员参与中国航空事业的几十年中,中国从未成为一个空军强国。这是因为在这样一个缺乏技术知识和工业建设的贫穷的农业国家中,想建立和维持一支强大的空军是不可能的。同时,仅靠航空事业并不能拯救国家,中国需要比飞机更多更重要的东西来治愈自己的痼疾。

不管怎么说,美籍华人飞行员的经历和他们在航空事业形成及早期发展过程中的作用,谱写了一段动人的历史,并向人揭示了中国人和美籍华人的历史之间的相互联系。

#### 注 释:

① Chesney, Duncan "Tse Tsan Tai, His Political and Journalistic Career," reprinted from *Present Day Impressions of the Far East and Prominent and Progressive Chinese at Home and Abroad* (Hong Kong, 1917)

② 《我国第一个飞机设计家、制造者、飞机家冯如事迹》,恩平,1983.《中国飞行家冯如君新传》,《东方杂录》,9,上海,1912.11.1., P20—2.

③ 关于冯赴美的年代说法不一,此处所用年代系根据其家乡的调查所得。

④ 同②,前者。

⑤ 同②,后者。

⑥ *San Francisco Sunday Call*, Mar. 19, 1911.

⑦ 同②,后者。

⑧ *San Francisco Examiner*, Sept. 23, 1909.

⑨ *San Francisco Chronicle*, Jan. 19, 1911.

⑩ 同⑨, Aug. 27, 1912.

⑪ *The Chinese World*, Apr. 12, 1911.

⑫ 同②,后者。

⑬ Willie L. Nye, Tom Gunn, research report dated Mar. 30, 1971.

⑭ 采访林的幼年朋友 George Chang, 1974. 7. 27.

⑮ 同⑪, July, 2, 1913.

⑯ 同上, May, 25, 1914.

⑰ 同⑭。

⑱ 《旅美华侨组织空军始末记》,冯自由《革命逸事》(二),台北,1953, P316—316.

⑲ 《国父全集》(三),台北,1973, P370.

⑳ 《中华革命党史料》,台北,1969, P529—535.

㉑ *The Overseas Penman Club, The Chinese of Hawaii*, Honolulu, 1929, P194—195.

㉒ 《杨仙逸史略》,《建国月刊》,11:5,南京,1930年3月, P50—1; 同㉑, P70—71; *The Chinese of Hawaii Who's Who 1956~1957*, Honolulu, 1957, P179.

㉓ 《中国国民党在海外——各地党部史料初稿汇编》,台北,1961, P12—39.

㉔ *Biographical Dictionary of Republican China*, I. N. Y. 1968, P160—3; II. P200—1.

㉕ 《美国华侨航空救国的事迹》,《广东文献》,×:2, ×:3, 台北,1980, P1—7, 10—15.