

1928 年“广州号”飞机全国长途飞行纪念信封 和孙中山“航空救国”题字

常增书

飞机这种飞行器，是资本主义社会生产关系发生变化过程中，应用科学技术出现的一种新兴生产力。孙中山先生敏捷的注视到它的特殊作用，并将之纳为他民主革命思想内容之一，而提出“航空救国”的口号。这对当时具有民主改革要求的中国早期知识界和海外华侨，具有吸引力和调动力。所以在接触资本主义意识较早的广东，容易被人接受，这是广州较先开展航空宣传，率先创办中国航空事业的一种基础。

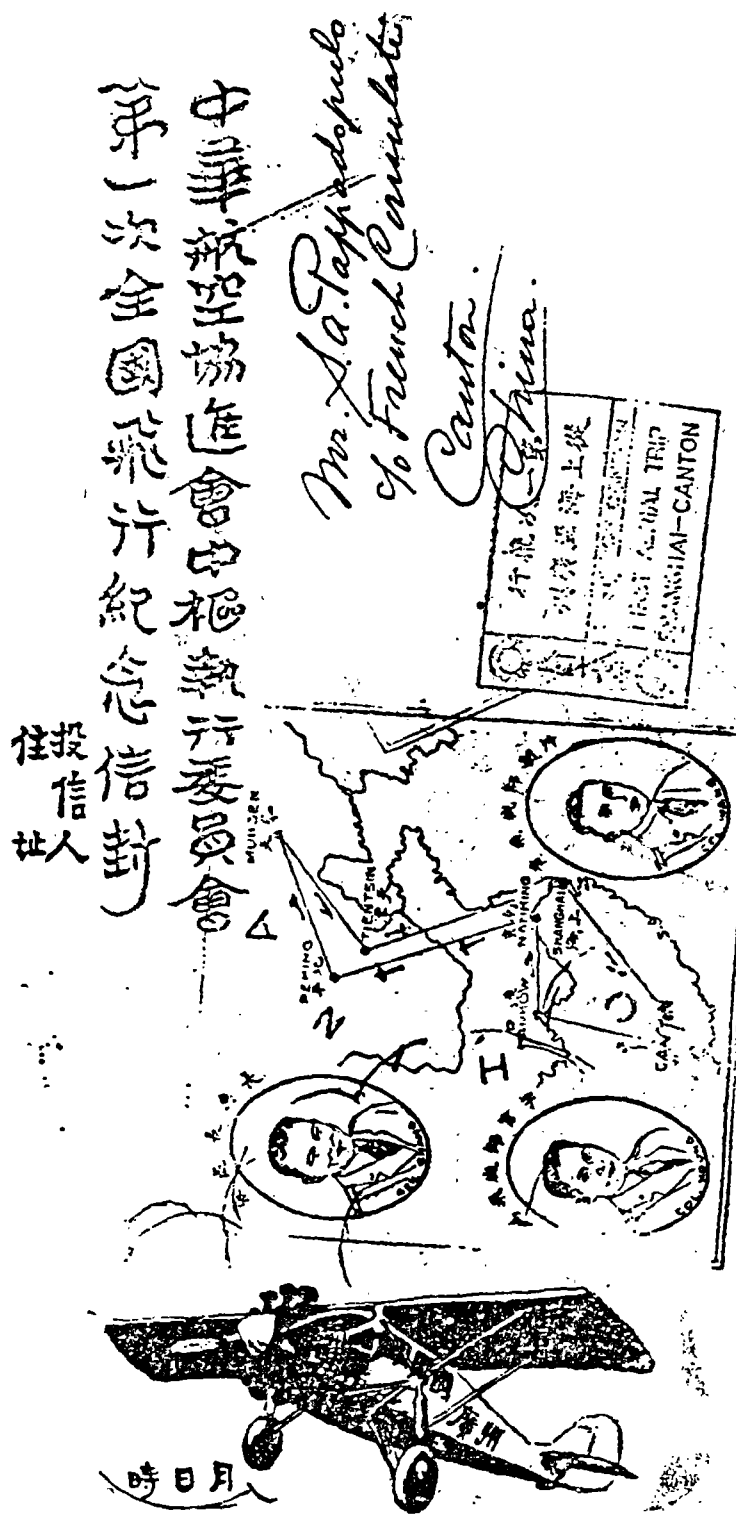
国民革命军第八路总指挥部航空处，于 1928 年将已有的一架陆上飞机和一架水上飞机分别命名为“广州号”和“珠江号”，准备作一次空前未有的全中国长途飞行，目的是宣传航空事业的作用，推动当时南京政府发展航空。这次飞行名义上是向南京国民政府作亲善飞行，但也有借机显示当时任第八路总指挥陈济棠的地方军政势力的成份，以取得他在南京政府的更大发言权。

“广州号”飞机于 1928 年 11 月 11 日自广州大沙头机场起飞，沿长沙、汉口、南京、北平、沈阳一线北上，后经天津、上海、南昌航线南下，同年 12 月 18 日返抵广州，历时 37 天，航程 5890 公里（3660 英里），驾驶者有当时航空处副处长、第一飞机队队长张惠长和机师杨官宇、黄敏沛。这次贯穿中国南北的长途飞行，是在当时机场导航通讯设备很原始、沿途航路根本没有导航仪器的情况下进行的，实在是震惊中外航空史的伟大壮举，是中国第一批飞行员大无

畏精神和高超技能的体现，它对唤起民族自信心确实具有重大意义。飞机于 1928 年 12 月 4 日飞抵上海之后返航广州之前，当时任中华航空协进会中枢执行委员会主席的陈济棠，为更加扩大此次飞行的影响，便与上海邮政局商议，在该机回程广州时，特制一种纪念信封，免费为各界携带一批邮件。欣获邮局同意后，又和机长张惠长讨论，最后双方议定：此批免费邮件必须使用“中华航空协进会”特制的信封和信笺；优惠只收一分钱印刷费；每封信件不得超过邮局规定的平常信 20 公分的重量；收信人地址仅限广州市区内；全部信件最迟在 12 月 16 日 18 时前送到航协会。原定全部邮件先送交邮局逐一盖上海寄出日戳，但因时间来不及，只好临时决定改由航协装包直运上海虹桥机场即送入机舱。所以，此次携带的全部邮件只有盖“广州十七年十二月十八日十四时”的到达日戳。该机 17 日上午 9 时由上海启程，中途遇大雾，被迫在南昌降落，次日上午 9 时自南昌直飞广州，下午 2 时安全降至大沙头机场，顺利完成了此次历史性飞行。

航协印制的中式纪念封长 24 公分，宽 18 公分，封面上的字和图均刷红色，左边书写有：“中华航空协进会中枢执行委员会第一次全国飞行纪念信封”和“投信人”“地址”字样，下边有一架在天空云中飞行中的单翼飞机，机身有“广州”二字，飞机下前方有月、日、时三字。（见图一）

也有人不用航协特制信封，或用普通西



图一

式封，或用商业公司信封，有的贴航空邮票，有的则贴用普通邮票，全部也由“广州号”空运到广州了。罗家声同志在《中国早期航空邮政史话》一文中说：“集邮者黎永锦通过私人关系，不用航协纪念封，而用‘惠民奶粉公司’西式封寄出信件两封，也不贴邮票，只有广州十七年十二月十八日十四时到达日戳，但另盖指示戳”等语。在我的藏集中有黎永锦用‘惠民奶粉公司’从沪航空寄“广州市粤海关戴辅臣先生”信封一件（见图二）。戳文“国民革命军第八路总指挥部航空处广州号航空邮件”，全戳文字为自左往右读，但罗文附图戳为自右往左读，也许当时使用过两种戳，不过，从文字内容看，可将它视为“广州号”携带邮件专用纪念戳。

关于这批邮件上所盖的各种纪念戳式，历来说法不一，我藏之航协封（见图一）正面有大中小三种不同戳式。大的面积为 7.2×7.2 公分，图案是张惠长等三人肖像和中国沿海地图以及此飞行航线；中的 4.1×2.8

公分，内有中英文“民国十七年第一次飞行从上海至广州”字样，上列两戳盖紫红色；小的为一架4公分长的“广州号”单翼飞机，盖淡蓝绿色。信封背面有“广州府十七年十二月十八日十四”邮政日戳，另在封口上方有 S. A. PAPPADOPULO 寄信人姓名印章和上海地址。有人说，这三个戳式并非所有信封都盖有，也不是航协刻制，可能为邮商刻造。但是，周今觉早年则以为三戳均为航协刻用，他从戳印之精细程度研究分析，认定非个人所能。因为三位驾机者的照片第一次出现在上海报纸上的时间是飞机返广州的前一天，在一天之内逼真细致地造出几枚图章实在不可想象。另外刘广实同志的笔记中也认为：“三戳可能是航协最初预备使用的，但看见印出的纪念封上文字图案已很充实，不必再加盖其他戳记，故刻而未用。当时有人请求盖于信封上留作纪念，也就同意了，但是三戳非邮局刻用，只能称作“纪念图章”。我同意周、刘二位所论，不过，既经



图二

邮政局合法途经递送，仍不失为中国早期航空邮政记载下的历史遗迹了。

航协信封背面用蓝色印有孙中山题之“航空救国”、“孙文书”七个字（见图三），说明航协此次举办飞行的宗旨。

S. A. PAPADOPULOS
P. O. Box 845
Shanghai

航
空
救
國

孫
文
書



图三

孙中山先生提倡“航空救国”的思想来历已久，当资本主义国家研制飞机成功之后，早就引起他的关注，尤其重视中国人研究制

造飞机的人材和成就。广东的海外华侨在孙中山民主革命思想影响下，不但捐款购买飞机支持孙中山民主革命，不少人也开始研习航空技术。辛亥革命后，孙中山为捍卫共和制而斗争，自1917年至1925年曾三次回广州建立政府，将发展空军作为重要军事建设之一，因此，为广州航空事业奠定了一定基础。

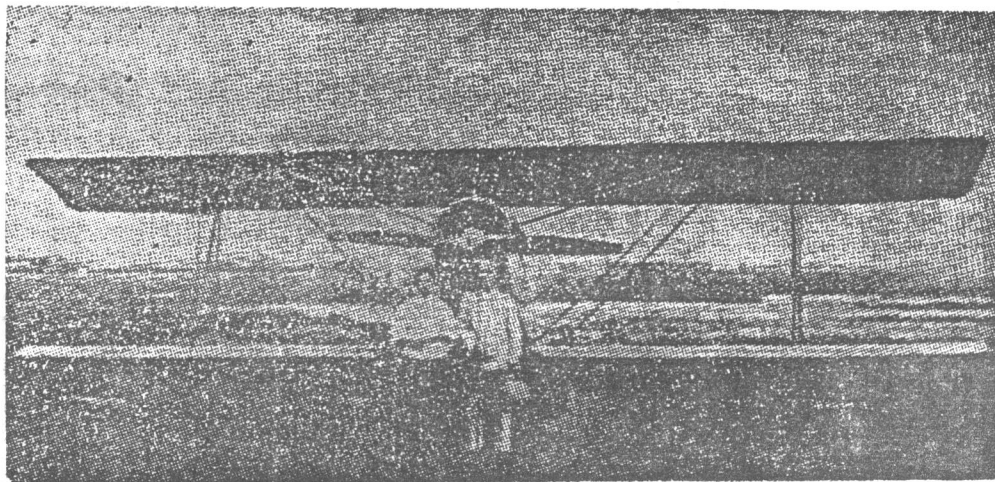
旅美华侨冯如，1904年即提出“提倡航空，振兴中华”的主张，并努力钻研飞机科学，1909年11月12日由他亲自设计制造的飞机试飞成功，轰动美国，加利福尼亚《美国人民报》发表题为“中国人在航空方面已超过美国”的报导文章。当时在美国的孙中山也到试飞现场参观，甚为兴奋，大声赞称：“吾国大有人矣！”。

1911年4月，冯如率“广东飞行器公司”人员，带着他制造的两架飞机回到广州，建厂于燕塘。同年10月10日武昌起义胜利，辛亥革命成功，冯如坚定支持孙中山革命，计划组织飞行队，参加北伐。1912年8月25日冯如驾驶由他设计制造的飞机在广州燕塘作飞行，宣传“航空救国”，但飞行中失速，机身坠下，重伤致亡。孙中山以临时大总统名义命令“从优照少将阵亡例给恤，并将事实宣付国史馆”，将其墓筑于黄花岗七十二烈士墓左侧，碑塔正面篆刻“中国始创飞行大家冯如君墓”。解放后，广州天河区文史馆建“冯如坠机处”纪念碑一座。

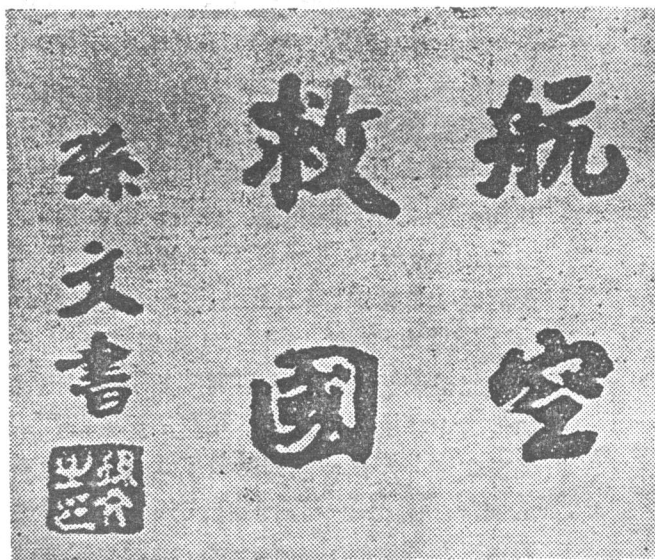
1922年3月，另一名旅美华侨飞行家，飞机制造师杨仙逸回到广州，孙中山任命他为中华民国大元帅府航空局局长兼广东飞机制造厂厂长，杨即聘请了两名美国航空工程师，同1920年2月在广州大沙头建立的飞机修理厂的工人们一起，参照美国寇蒂斯 JN-4D Jen-ny 型飞机特点，自行设计了一架双翼小型飞机，1923年6月经多次试飞成功，孙中山决定由他和夫人宋庆龄主持正式飞行典礼，选派第一飞行队长黄光锐

驾机，宋庆龄请求乘机升空，显示对中国航空发展的坚定信心，飞机在广州上空绕行两周安全降落，孙中山当场以宋庆龄在美国读书时的英文学名——ROSMANDE 命名为“乐士文一号”，并在机旁合影留念（见图

四），还亲笔题写“航空救国”四字。（见图五）。“乐士文一号”出厂后，直接编入广东空军，曾参加过惠州战役，同年 10 月陈炯明派遣特工纵火大沙头飞机库，该机也被烧毁。



图四 “乐士文第一号”飞机制成后，孙中山和宋庆龄参加并主持了试飞典礼



图五 孙中山为鼓励自造飞机，亲笔题写“航空救国”四个字。

今年（编者注：指 1991 年）是辛亥革命 80 周年，当年许多为中华民族民主革命牺牲的英雄人物，忘我无私，勇敢开拓的精神，至今仍是激励我们振奋中华的楷模。回忆先烈之际，利用业余时间，学习与孙中山有关的集邮史料，从中领略历史人物的精神境界，得心顺手笔录，资料、实物草为一体，形成此篇，觉得这是集邮的享受，更是集邮的真谛。

注：戴辅臣，孙中山亲属。

参考资料

- [1] 姜长英编著《中国航空史》；
- [2] 罗家声《中国早期航空邮政史话》；
- [3] 广州民航局《广州民航志》；
- [4] 刘广实“中国航空邮政笔记”。

作者地址：510080 广州市邮政信箱第 908 号