

文 / 冷伟 (中国民航飞行学院)

# 近代中美航空关系缘起的几个途径

## The emerging of sino-US aviation exchanges in modern times

近代中美航空关系起源于清末民初,是经由多渠道、多途径、多主体来实现的,主要表现为旅美华侨的航空研制与献机义举、买卖航空器及航空器材、聘用美国航空人员、赴美学习航空、在美创办飞机公司与兴办航空学校、两国航空运输合作等等。主体的多样性和内容的复杂性并不表明近代中美两国航空交往的繁荣与兴盛,相反,它是近代中国国家破败、政治分裂、政局动荡的结果。

航空既是现代交通方式,同时,航空也是一种文化。中国的近代航空知识完全来源于西方,中国始终处于学习与追赶之中。1855年上海墨海书店刻版印刷了英国医生合信著的《博物新编》,其中有《轻气球图》和《巨伞图》。1881年创刊的上海《点石斋画报》发表过清末著名画家吴友如的时事画,其中《履险如夷》画的就是气球升空的场面,《天上行舟》画的是美国发明家爱迪生在1880年的一种航空设想。在探讨中美航空关系的起源时,如果从文化交流的角度来看,对美国发明家爱迪生的航空设想的介绍就开始了这种关系。当然,这种交流还过于简单、间接。随着世界航空的发展和对中国对航空认识的深化,中美航空关系的建立和发展有了更新、更多和更直接的途径。

### 一、旅美华侨的航空研制与献机义举

中国旅美华侨很早就开始了自行研制飞机的尝试。1903年12月,美国莱特兄弟发明了世界上第一架飞机,引起了海外华侨的极大兴趣,并很快意识到这一发明对于国家强盛的意义。不久,1910年初,旅美华侨余琨和在美国试制成功一艘飞艇并试飞成功。1910年9月-11月,旅美华侨谭根携其自制水上飞机参加在美国奥克兰举行

的万国飞机制造赛会,获水上飞机第一名。

华侨设计、研制飞机成功后,立即将其成果用以报效国家。早在1899年,旅澳华侨谢瓚泰在香港设计出“中国”号铝制蒙皮电动飞艇图纸,设计完成后,准备献给清政府,但是遭到冷遇,只好将图纸和说明书寄给了英国工程专家马克沁并受到赞赏。1906年,冯如就发誓说:“是(指制造机器)岂足以救国者,吾闻军用利器莫飞机若。誓必身为之倡,成一绝艺,以归殓祖国。苟无成,毋宁死。”1911年2月,冯如携3名助手和两架飞机自美国回到中国广州,筹设“广东飞行器公司”,由于受到清政府消极应付,未能如愿。11月9日,广东军政府成立,冯如任广东革命军飞机队长,准备北上作战,后因清宣统退位而终止。冯如以外,民国初年还有旅美华侨林福元、陈桂攀、谭根等由美国携带飞机回国参加中国航空事业建设。

冯如等旅美华侨的航空实践及其献机行动开始了中美两国间的非政府航空关系。

### 二、买卖航空器及航空器材

美国不是中国进口航空器的最早来源国,辛亥革命前,清政府先后购买过日本、法国、奥地利、英国等国的气球和飞机。辛亥革命发生后,旅美华侨成立了华侨革命飞机团,筹募经费购买了飞机及航空器运

回国内支援革命。

中国官方购买美机时间较晚。孙中山领导护法战争期间,援闽粤军航空队在漳州成立,从澳门电灯厂厂长、法国商人利古处转手购买了美制飞机,但不是中美间的贸易关系。杨仙逸担任广东护法军政府航空局长兼飞机制造厂厂长后,1923年6月设计制造出第一架飞机,该机装有90匹马力的美制寇蒂斯发动机1台。1924年,孙中山领导的大元帅府在广州创办了广东军事飞机学校,培养航空人才。学校开办之初有美国寇蒂斯式飞机两架。但是,这些美国航空器材和美国飞机也都没有确切资料显示是中国官方购买,或许它们仍旧是华侨捐助的。而有确切记载的是,1931年,广州国民政府和南京国民政府对立期间,广州为扩充军力,“从英、美等国订购了霍克、阿姆斯特朗、可塞等各型飞机共30架”。中国官方很晚才开始从美国购机的主要原因,是当时美国在中国的影响不如英国、法国等老牌殖民国家,从晚清到蒋介石国民政府期间,美国还没有真正扶植起自己的在华代理人。

### 三、聘用美国航空人员

近代中国由于航空人才的匮乏,所以一开始就聘用外国人,但主要是聘用日本人。对美国航空人才的聘用始于辛亥革命。如上所述,辛亥革命后,在美国三藩市成立了华侨革命飞机团,很快筹措了大宗款项,购买了飞机等航空器材,聘请旅美华侨谭根为飞机团统领(团长),美国人威尔霍斯为飞机装配工程师。这是华侨航空机构聘用美国技术人才的开始。讨袁战争失败后,1915年

4月孙中山在日本开办航空学校——中华革命党飞行学校,聘用美国人史密斯为顾问,这是中国航空机构聘用美国技术人才的开始。不过,这些关系都发生在中国境外。

前述护法战争期间,援闽粤军从澳门法国商人处购买水上飞机6架的同时“还雇用了美籍飞行员史密斯和维纳2人”,这应该看作是近代中国国内聘用美国航空人才的开始。孙中山领导的广东革命政府建立了航空局,创办了飞机制造厂,在试制飞机的过程中也聘请了两名美籍工程师,1923年6月试制成功“乐士文”号飞机。不过在随后的几年里,中国聘用的国外航空人才(包括飞行教练、工程师)以法国人、日本人、德国人、英国人居多,美国人还是很少,这同样是当时中美整体关系影响的结果。

#### 四、赴美学习航空

清政府筹办近代航空是从派人赴日本、欧洲考察、参观、留学开始的,向美国派遣留学生已是民国时期,但是成果较为明显。1915年,曾被清政府派往英国学习机械工程的巴玉藻、王助、王孝丰、曾贻经,前3人由北京政府海军部派遣转赴美国麻省理工学院学习航空工程,曾贻经则转入寇蒂斯飞机制造厂专攻发动机。这是中国官方最早派往美国学习航空的留学生。这批留学生在近代航空发展史上有着重要的影响。1916年5月巴玉藻等人毕业,均获科学硕士学位。由于袁世凯称帝,中国国内政局混乱,海外留学生经费也没有着落,巴玉藻等一行为谋生,同时也为了积累设计、制造飞机的实践经验,毕业后分别应聘到美国各飞机制造厂工作。王助曾任美国波音公司总工程师,设计成功C型水上飞机。巴玉藻曾任寇蒂斯飞机工厂设计工程师和通用飞机厂总工程师,并跻身于美国航空界先驱者行列。他们利用这一机会积累了当时建造飞机厂和飞机设计的丰富经验。1917年底相继回国,参加中国航空工程的首创工作。北京政府海军部利用这批人为骨干,在福建马尾海军学校附设飞潜学校,培养航海和航空制造专门人才,这是中国第一所培养大专程度的航空工程人才的学校。1918年中国成立第一所正规的飞机制造厂——海军飞机工程处,巴玉藻任该处主任,王助、王孝丰、曾贻经为副主任,在从事水上飞机设计、制造任务的同时,兼管海军飞潜学校的教学工作。1919年8月,海军飞机工

程处成功地制造了中国第一架水上飞机——甲型1号。1922年8月,由巴玉藻、王助合作设计,在上海江南造船所制成的世界上第一个水上浮动飞机库,成功地解决了当时水上飞机的停置难题。1928年9月,根据南京国民政府指令,海军飞机工程处改名为海军制造飞机处,仍由巴玉藻担任处长。

1920年3月,北京政府航空事务处派遣航空专业人员蒋逵、沈德燮、江光瀛(均为南苑航空学校第2期毕业的飞行员)等6人去英、美两国考察航空业务,学习军事飞行技术。1921年4月,江光瀛等4人陆续回国。蒋逵、沈德燮于5月自英启程去美国,由美国陆军部安排到佛罗里达的卡尔斯特朗飞行学校学习军事飞行,1922年夏、秋先后回国。

南方的孙中山也有一批从美国学成归国的航空人才。1923年初,孙中山的大元帅府下设航空局和飞机制造厂,其航空人才在美国培训的有20余名,如林伟成、黄光锐、黄秉衡、杨官宇、聂开一、吴顾枝、李逢煊、邓亮等。

#### 五、在美创办飞机公司,兴办航空学校

1909年10月,冯如在美国集资创办了“广东制造机器公司”(后改名为“广东飞行公司”)制造飞机。这是中国人在美国开办的最早的飞机制造公司。辛亥革命后,美国三藩市建立的华侨革命飞机团以“美国三番市飞行公司”的名义筹募经费,征集人员。檀香山华侨创办了“图强飞机公司”,筹款购买飞机,组织人员培训。

孙中山十分重视飞机制造和航空人才的培养,提出了“航空救国”的口号。1910年3月,孙中山抵达美国檀香山成立同盟分会,倡议当地华侨筹设中华民国飞船公司,自造飞机,并鼓励当地华侨青年学习飞行技术。同年5月31日,孙中山从檀香山赴日本途中致函旅美同盟会李绩庭,讨论飞船(即飞机)的重要性,信中说:“飞船练习一事,为吾党人才之不可缺。其为用自有不可预计之处……”1913年旅美华侨在孙中山先生倡议下,在檀香山集资成立了中华民国飞船(飞机)公司,聘请谭根为飞机师,先后设计制造水陆飞机3架,并训练了一批飞行员。

1916年,在华侨资助下,在纽约州布法罗市寇蒂斯飞行学校内开办了中国国民党飞行学校,首期招收了20名学生,接受美国空军军事训练。

#### 六、航空运输合作

1928年底,美国寇蒂斯莱特公司为开拓中国航空运输市场,向中国国民政府提出,以垄断中国全部邮件及旅客运输为条件向中国国民政府提供资金,发展中国的商业航空,并提出组建中美合营的航空公司。1929年4月17日,中国国民政府铁道部长孙科以筹建中的中国航空公司理事长的身份,同美国寇蒂斯莱特公司所属的航空开拓公司签订了《航空运输及航空邮务合同》《创办及经营飞行学校、工厂、航空运输公司的合同》。1929年5月1日,美方股份占60%的中国航空公司正式成立,并于10月21日开通了上海—汉口航线,正式营运。但是,后来美国航空开拓公司擅自将上述合同给与美方的权力转让给美商经营的中国飞运公司,严重损害了中国的主权,引起各界反对。1930年7月8日,中美双方废除了该合同,中国国民政府交通部长与美商经营的中国飞运公司又签订了新的《航空运输及航空邮务合同》。

中美航空关系起源于清末民初,上述各种途径,依据不同的标准,可以做不同的分类。依据发生关系主体的不同,可以分为政府渠道和民间渠道、海外华侨渠道和国内国民渠道、清政府渠道和国民政府渠道、北洋政府渠道和南方革命政府渠道等。依据发生关系内容的不同,可以分为航空器研制、航空器买卖、航空器捐助、人才培养、人员聘用、运输合作等。由此可以看出,近代中美航空关系的建立是多渠道、多途径、多主体的,但是,这并不表明近代中美航空关系的繁荣与兴盛,而是近代中国国家不统一、不稳定状态的反应,体现了中美航空关系建立的无序和混乱。其中,无论是政府的还是非政府的途径,华侨都起到了十分重要的作用,成为近代中美航空关系建立的主要桥梁。同时,多渠道、多途径、多内容的航空交往都服从于时代命题,直接服务于战争的需要,这些活动都深深打上了近代中国的时代烙印。单向性也是近代中美航空关系的重要特点,反映了近代中国经济与科技的落后,始终处于追赶、学习、引进中,只有输入没有输出,这也预示了在民族不独立的情况下,两国产生不平等航空关系的可能性。中美航空运输合作的开始,中方遭遇美方的掠夺性条件和有损中国主权的行为,也是半殖民地半封建中国的必然命运。● (编辑 肖静)