

華僑、抗日、空軍（上）

· 何邦立 ·

美洲華僑志在冲天

打開中國航空史，最早飛上藍天的中國男女，均為美國的華僑。中國人僑居外國的歷史可以追溯到秦漢，惟人數不多，分散不廣、資金有限。直到鴉片戰爭後，中國淪為半封建半殖民地社會，大批的農民無以為生而出走。形成前所未有的出國高潮，今天華僑遍布世界各地，清末民初就已成形。華僑資本、人才都與中國的積弱有關，航空事業發展的初期，亦復如此。在美國的華僑能夠扮演这个角色不是偶然的，有如下三個條件，華僑人數的急增與生活條件的改善、愛國的熱情與日高漲、接觸到美國的航空技術。

一八四八年美國加州發現金礦，一八五三年統計華工只有四十二人，但是一八七三年在美華人增加到十三萬人。從一八八〇年至一九二〇年，此四十年間平均華人數為七、八萬。早期金礦的採掘，工資很低，兩三塊收入只夠糊口，隨著金礦採空，一八

六九年東西太平洋鐵路建成，華工已逐漸轉移到工商界各個行業，發財致富，美國華僑生活的提高及華人資本的形成，為他們從事航空和其他愛國事業打下了良好基礎。

早期美國華僑聚集在舊金山，該地盛產黃金而得名，開採需要大量的勞力，在一八六八年的「普安臣條約」，旨在鼓勵中國人移民到美國，所以認為中國人是勤儉的、努力的、溫和的，此時每年約有兩、三萬的人口移入。十五年的光景過去，加州出現勞力過剩的情形，此時又誣蔑華人吸食鴉片、傳染麻瘋病，要中國人離開。一八八二年的排華法案，禁止華工入境，不准華人歸化成美國公民，隨後排華事件不斷。中國人的鄉土、宗族、社稷觀念很強。被生活所迫，離鄉背井的華僑，在海外寄人籬下，備受欺凌，使得愛國思鄉的感情，更為濃烈。

華僑愛國愛鄉的高潮出現過兩次，一是辛亥革命、一是中日戰爭。在辛亥革命時美國華僑起了核心作用，這與孫中山先生在美國從事革命運動

有密切關係，他在檀香山建立的興中會，提出驅逐韃虜，恢復中華，創立合眾政府。振興中華為鼓舞人心的口號。早期的興中會會員，大多是美國華僑。辛亥革命爆發前，革命派與保皇派兩派的爭論，在美國也變成一個主戰場，此時的美國華僑大多支持推翻帝制，建立共和的洪流。

早期華工大多赤手空拳，目不識丁，但在西方世界，產業革命之後，令人眼界一新。孫中山先生嘗言十二歲從香港乘船到檀香山時，始見輪船之奇，滄海之闊，自是有慕西學之心，窮天地之想。這種接觸是許多華僑都有過的。雖然在歐洲熱汽球發展較早，但第一架動力的飛機是美國人發明的。美國的科學技術相當進步發達，航空方面占世界的領先地位，在此環境下，許多有志青年對此發生濃厚的興趣，而且有條件接觸到飛機的製造與駕駛的技術。美國的華僑社會，能夠成為孕育中國近代航空事業的溫床，也就不足為奇了。

馮如（一八八四年至一九一二年），廣東恩平人，美國華僑，中國第一位飛機設計師、製造人，他也是中國最早的飛行家，在萊特兄弟發明飛機後六年，成功的自製飛機，並於一九〇九年九月廿一日試飛成功，飛行

高度十五呎，航程爲二六四〇呎，時年廿六，被美國報紙讚爲「東方萊特」。一九一一年二月，馮如謝絕多方的聘任，帶著助手及兩架飛機回到中國。他已預見到飛機在國防上的重要性，因之，提出「航空救國」主張並爲之奮鬥，早在孫中山之前九年。

馮如於一九一二年八月廿五日，在廣州燕塘飛行表演中（飛行高度卅六米，航程爲八千米）不幸失事殉難。遺體安葬在廣州黃花崗七十二烈士墓旁，立碑紀念，尊爲「中國始創飛行大家」。馮如是爲航空事業獻身的第一位中國人，不禁令人想起第一位氣球飛行家，也是第一位氣球飛行的殉難者——法國羅吉爾醫生。

巴玉藻（一八九二年至一九二九年）爲蒙古族，從鎮江八旗中學考入南京水師學堂，一九〇九年選送英國攻讀機械工程。一九一五年赴美麻省理工學院專習航空工程，曾被聘總工程師。兩年後回國，任職於福建馬尾船政局，創建了中國第一個飛機製造廠，並於一九一九年自行設計、挑選材料製造出第一架國產水上飛機（甲型一號雙桴雙翼教練機），一九二〇年二月華僑飛行員蔡司度進行試飛取得成功，先後共製造十二架。

王助（一八九三年至一九六五年

）是中國航空的先驅，一九一六年獲得美麻省理工第二屆航空工程碩士。經威廉波音（William E. Boeing）的推薦，進入西雅圖太平洋飛機產品公司（波音公司的前身）擔任該公司的第一位航空工程師。王助依據Boeing飛機，提出新的設計方案，命名爲C型機。一九一七年七月十七日，經試飛成功，美國海軍訂購五十架，總經費五十七萬五千元，爲波音公司爭取到第一張產品訂單，由此波音公司才能發展至今。回國後，又爲中國的飛機設計與製造持續努力，他在中國航空史上有卓越的貢獻。錢學森是廿世紀著名的中國航空太空科學家，他曾親筆寫下一生中對他最具影響的十七位人物，王助是其中之一。錢學森還註記（預備留美，王助——經驗設計）。王助認爲科學的進展，無論理論多麼完備，還是必須以實驗結果爲依歸。

楊仙逸（一八九一年至一九二三年），出生於美國夏威夷，原籍廣東香山。一九一〇年，加入同盟會，隨後考入哈佛機械系，學習機械及兵器製造技術，是中國近代航空事業的先驅，其被譽爲「中國革命空軍之父」。一九一九年，楊仙逸奉孫中山先生令，前往福建漳州籌組我國第一支飛機隊，並充任總指揮。隨後率機隊投入作戰。一九二三年二月，孫中山先生在廣州成立大元帥府，任命楊仙逸爲航空局長。隨後又籌辦了廣東飛機製造廠，楊仙逸兼任廠長。楊仙逸領導製造中國第一架飛機「樂士文號」。一九二三年九月廿日，爲攻打軍閥陳炯明，檢查水雷時不慎爆炸，出師未捷的壯烈犧牲。

張惠長（一八九九年至一九八〇年）廣東香山。一九一五年同楊仙逸一起被送往美洲飛行學校學習。後又轉入寇蒂斯的航空學校學習。一九一七年回國，任孫中山大元帥府侍從副官。一九一八年，任大元帥府航空處副處長，曾駕機協同陸軍討伐龍濟光。一九二〇年，任粵軍飛機隊第一隊隊長。一九二二年，任廣州航空局代局長、第一隊隊長。曾前往蘇聯學習；一九二八年任航空學校首任校長。同年六月，任航空司令。一九二八年十一月十一日，張惠長駕「廣州號」飛機從廣州起飛，經十二個省最後抵達南京，成爲中國近代航空史上的標誌性事件與人物。一九二九年八月廿四日，出任軍政部航空署署長。一九三三年底，張惠長在閩變中向全國發出「空軍人員暫不參加內戰」的通電，並動員廣東空軍近百人脫離廣東軍政府陳濟棠手下的航空局。一九三

五年張惠長曾任中華民國駐古巴全權公使。

陳慶雲（一八九七年至一九八一年），隨父母僑居日本，後於橫濱結識孫中山先生。一九一四年赴美美國寇蒂斯空軍學校受訓，於一九一七年歸國，任孫中山侍從武官，協助孫中山先生建立革命空軍，開闢廣州東郊珠江畔的大沙頭為水陸飛機場。隨後，孫中山先生成立航空局，陳慶雲任航空大隊長。民國七年四月，奉孫中山先生之命，到福建組織援閩粵軍飛機隊，復被派赴日本大阪購買飛機，歸國後任援閩粵軍飛機隊長。國共合作後，孫中山先生於一九二四年下旬創辦廣東軍事飛行學校，其任該校總教官。一九二七後，陳慶雲曾歷任航空學校教育長、航空處副處長、廣東省航政總局局長、虎門要塞司令兼廣東海軍副司令、廣州市公安局長、中央航空委員會主任等職，選為國民黨中央候補執行委員。抗戰前夕，陳慶雲被任命為中央航空學校校長；抗戰爆發後，改任空軍募款委員會主任委員及國民黨海外部部長。一九四九年，陳慶雲辭去海外部部長職務，結束軍政界，僑居美國，一九八一年十二月十四日逝於紐約。

飛行學校孕育幼鷹

一、美洲飛行學校

辛亥革命前，在美國學習飛行的華僑青年，有馮如、譚根等人，其皆屬各別行動。直到林森創辦的美洲飛行學校，始為美國華僑從事正規航空教育的開端。

一九一五年孫中山先生命中國國民黨美洲總支部創辦航空學校。當時在美國辦理黨務的林森委任黃伯耀為校長。一九一六年得各界捐款，在加州紅木城(Redwood City)西人機場設校，為中國國民黨成立最早的航空學校。聘美國飛行師為教練，設駕駛、建造、機械修理等三科，又分送學生到紐約寇蒂斯飛行學校學習。

國民黨芝加哥支部亦辦航空訓練班，學生相繼畢業領得飛行證書後，一九一七年至一九一九年先後回國。這些畢業生包括楊仙逸、陳慶雲、張惠長等成為中國空軍的先驅者。一九二〇年孫中山先生指派楊仙逸挑選劉輝漢、葉少毅、李輝光、孫龍光、蔡詩度、吳東華、譚楠方等廿名青年到北加州奇科(Chico)飛行學校習飛。畢業後，楊領隊及購機回國組織航空

局，建立廣東空軍的雛形。這期間，在美私人組織的航空會及航空班也彼伏此起，但難持久。

二、美洲華僑航空學校

美洲華僑航空學校位於俄勒岡州的波特蘭。當地華僑僅有兩千餘人，但由於志在航空漸成風氣，已有八位華僑青年能飛。一九三一年九月十八日，日軍襲取瀋陽，開始大舉侵略中國。面對祖國山河陷入敵寇鐵蹄之下，波特蘭的僑胞悲憤填膺。十月十日晚，他們即成立美洲華僑航空救國會，開始著手籌辦航校。華僑捐款購置兩架教練機，同年十二月中旬，美洲華僑航空學校就開學了。

學校的課程設航空理論、航空技術和國恥史三科，學生在在的時間為半年。辦學的宗旨是訓練航空人才，對外為鞏固中國國防，盡力拒敵；對內為發展航空事業，永不參加任何政爭內戰。由於經費問題，美洲華僑航空學校僅辦兩期，便於一九三三年初停辦。兩期獲畢業證書的共廿九人。這些學員後來絕大多數由華僑航空救國會出路費，將他們送回國內的中國空軍服役。

美洲華僑航空學校是一所量少質高的名校，廿九名畢業生中劉龍光、

林覺天、雷國來、蘇英祥等先後在南京、南昌、太原、晉北等地的空戰中陣亡。楊仲安、雷炎均後來分別成為國民政府的空軍少將和上將。他們之中還有赫赫有名的空戰英雄。如單獨擊落敵機三架，以及與僚機共同擊落敵機三架的空軍大隊長黃泮揚；又如單獨擊落敵機五架，以及與僚機共同擊落敵機一架，被譽為「中國戰鷹」的陳瑞鈿。

美洲華僑航空學校僅有的兩名女學員為第二期的李月英和黃桂燕。一九三二年二月，她們隨男學員回國，當時中國空軍未收女飛行員，她們只好在南昌航空署當職員，一九三八年李月英返美後，加入美國空軍「女飛行員服務隊」，從事駕駛運送新飛機至阿拉斯加的任務時，不幸於一九四四年十一月廿三日墜機殉職，時年卅二。

三、旅美中華航空學校

抗戰爆發後，美國華僑飛行員紛紛回國參戰。一九三七年八月，在紐約羅斯福機場練習航空技術的幾個華僑青年，變賣了個人財產，駕機回國殺敵。九月廿三日，舊金山有十名華僑青年飛行員也回國參戰。

舊金山的旅美中華航空學校，一

九三三年七月創辦，以「栽植航空人才，鞏固國防，永不參加任何內戰」為辦學宗旨，前後共辦三期。一九三八年，約有八十五名空勤人員、十名飛機修護員，學成分批歸國，報效祖國。把航空技術和捐款購買的十架飛機，由這些年輕的飛行員駕機回國，拯救危難的中國。

除舊金山航校外，芝加哥三民飛行學校、底特律航校中國學生班、匹茲堡航空僑校、洛杉磯華僑航空學校，以及波士頓、紐約、鳳凰城的華僑航空救國會等組織，也先後培養一批華僑飛行技術人員，並在他們結業後，紛紛回國服務。

四、南洋航空學校

於此同時，南洋各地，包括馬來西亞、印度尼西亞、泰國、越南、菲律賓等國，亦有許多華僑飛行員和飛機維修人員回國參戰。而美洲華僑航空義勇軍、美國華僑航空學校飛行中隊、菲律賓華僑飛行員戰鬥隊和整修飛機工程員服務隊等回國戰鬥團體，也紛紛出現於中國抗戰的最前線。

廣東航空學校與華僑飛行員

中國的航空飛行學校，以北京「

南宛航校」成立於一九一〇年最早。廣東航校次之，於一九二四年成立於廣州。中央航校略晚，於一九三二年於杭州笕橋成立。

北洋軍閥張作霖，首建「東北空軍」且頗具規模，以南宛航校為基礎，購買飛機及聘請外籍顧問，積極培訓飛行人才，高志航為代表人物，就被送往法國習飛。由於日本於一九三一年，發動九一八「瀋陽事變」，東北空軍不幸毀於一旦。

國父孫中山先生基於航空救國的理念，於一九二四年成立陸軍黃埔軍校的同時，在廣州成立「廣東軍事飛機學校」，飛行教官初由德、俄籍顧問擔任，後大多為美加華僑飛行員返國投效。

廣東航校創立於一九二四年九月，該校的創立和發展，與海外華僑的關係密切，辛亥革命前後，不少華僑青年攜飛機從海外回廣東做飛行表演，如大家熟悉的馮如、譚根，還有陳貴潘、林福元等。一九一八年孫中山先生在廣州大元帥府設立航空處，後來又改為航空局，號召了楊仙逸、張惠長等華僑青年，組建革命航空隊，逐漸航空救國的思想深入人心。

廣東航校的校長，從一九二六年四月到一九三六年七月，十年間先後

任廣東航校校長的有黃秉衡、黃光銳、張惠長、王季子、周寶衡、楊光宇、劉植炎、胡漢賢等八人，除王季子為南苑航空畢業外，餘七人均為從美國和日本回來的華僑。在校擔任教育長的先後有陳慶雲、黃毓沛、劉植炎、周成、曹醒仁等人，除曹醒仁外，餘均為華僑人士。至於廣東航校在第二年起就有華人教官，他們大多是海外華僑；有楊光宇、周寶衡、胡錦雅、黃光銳、陳卓林、關榮、澤壽、鄧粵敏、周一塵、馬庭槐、周柏成、張愛同等人，他們都是在美國習飛後返國服務的。因而不僅具有較好的理論基礎，而且飛行技術也相當高超。此外，航校的學員中還有不少是從美國和南亞回國的華僑青年，一九三三年，航校還專門開設華僑班，所以廣東航校，無論從校長、教育長、教官、到學員、生，華僑佔極高之比例。

有趣的是一九二二年，雲南省長唐繼堯籌辦雲南航校，校址設在昆明巫家壩，校長和教育長分別由劉沛全、王狄仙擔任，當時的飛行教官，張子璇、黃社旺，莊孟仙、司徒鵬，他們都是從廣東聘請的華僑飛行員，也說明在近代航空事業起步階段，華僑扮演重要的角色。

廣東航校於一九三六年已培訓七

期，計完訓四四三名飛行員，其最後兩期（第七期乙班及第八期）在學生，後併入中央航校第七、八期，畢業於昆明，總計培育飛行員五二七名，連同海外回國投身抗日的華僑飛行員一五〇餘人，廣東航校合計參與革命事業的飛行員大約七百名，為抗戰初期空軍的主力。

一九三六年六月南天王陳濟棠的「兩廣事變」與中央對峙，大戰有一觸即發之勢。但年輕愛國的廣東空軍飛行員，不甘為軍閥所用，反對打內戰，決心駕機北上投身抗日陣營。於七月初，五架飛機北飛杭州投誠中央。十七日，在廣東空軍司令黃光銳和廣東航校校長胡漢賢的率領下，一〇八架飛機，三百多名飛行員、機械員、含廣東航校八期學生，集體北飛南昌效忠中央。兩廣事件因「機不可失」，就此消弭於無形。至此空軍統一，具十三年歷史的廣東航校不復存在，但這所海外華僑關心、支援過的航校，在中國航空教育史上留下光輝的一頁。

海外捐款獻機運動

從日本發動瀋陽事變，侵占中國東北開始，海外愛國華僑就發起支援

中國人民抗日鬥爭的活動，踴躍捐款捐物，有些華僑把自己的子女送回國內參軍參戰。

早在辛亥革命前，就有華僑捐款購買飛機，贊助孫中山革命。在一九三二年「一二八」淞滬戰役中，日軍不斷出動飛機轟炸，國人逐漸認識到空軍建設的重要性，上海人民發起「航空救國」運動，向美國訂購十八架驅逐機。一九三三年五月，組織中國航空建設協會發起獻機運動，得到海外華僑普遍且熱烈地回應，各地紛紛建立中國航空協會分會。菲律賓分會組織僑校學生集款十萬元捐獻「學生號」一架，華僑婦女也捐獻「婦女號」一架；截至一九三八年，菲律賓華僑共獻機五十架。新加坡華僑集款捐獻百架滑翔機；緬甸仰光分會捐獻緬甸華僑號飛機四架。印度華僑獻機十餘架，美國舊金山僑胞獻機十架，加州華僑號八架；飛枝島（斐濟島）捐獻飛枝島華僑號飛機四架。據統計僅抗戰初期，各地華僑獻機兩百餘架，有力地支援抗日戰爭，對當時的空防建設有積極作用，並具歷史價值。在國內各種捐款獻機運動中，以一九三二年後的上海「航空救國」運動和一九三六年「獻機壽蔣」最受重視。（續）