

# 台山近代航空人物錄

- 序 言……………方庭旺（ 1 ）
- 《台山近代航空人物錄》序……………關中人（ 3 ）
- 雜談中國初期航空史的研究……………美國 麥禮謙（ 1 ）
- 參加美國空軍“飛虎隊”回憶錄……………美國 湯文賞（ 5 ）
- 身殘志堅的馬儉進……………（ 14 ）
- 馬超俊傳略……………（ 16 ）
- 飛機制造廠總經理鄭炳舜……………（ 17 ）
- 旅美寧陽會館籌辦航空學校……………（ 19 ）
- 血灑閩疆的葉少毅……………（ 20 ）
- 空軍英雄葉松晃……………（ 22 ）
- 壯志未酬的華僑航空員馮星航……………（ 23 ）
- 馮華超，從徒工到航空機械工程師……………（ 25 ）
- 對航空事業有貢獻的伍澄宇……………方雄普（ 29 ）
- 神鷹紙彈襲日領航員劉榮光……………（ 31 ）
- 朱竹泉、朱兆槐
- 中國始創飛行大家馮如的合作者和助手
- ……………黃漢綱（ 33 ）
- 空軍中隊長朱安琪……………（ 36 ）
- 壯哉！朱均球烈士……………香港 陳乾生（ 37 ）
- 李綺庵傳略……………（ 38 ）
- 中尉工程師李天相……………關中人（ 40 ）
- 賽飛獲獎的李元貞……………（ 41 ）

# 杂谈中国初期航空史的研究

美国 麦礼谦

舊中國雖然是一個工業落後的國家，但航空事業的起步比之歐西各國並沒有遲得許多。1903年美國萊特兄弟重於空氣的航空器成功地起飛，开辟了世界的航空紀元。僅六年後，馮如在1909年就已經在美國舊金山附近成功地駕駛自己設計製造的飛行機飛翔十多分鐘，成爲華人進入航空界的先河。當美國陸軍在1910年首次購買軍用飛機的同年，滿清政府已經購置飛機，在北京附近設立場所試驗。馮如與投資者在美國組織廣東製造機器公司，在1911年改名廣東飛行器公司後將公司遷移到廣東，成爲中國航空製造業的濫觴。

二十世紀的上半葉可以說是中國航空業從誕生達到成長階段的過程。但由於中國多年來政治動蕩及經濟不穩定，這經歷比歐西國家緩慢得多，而且也跑了一條很曲折崎嶇的道路。中國初期航空的發展可以說是具有以下特點：

1、**军事用途占主导地位。**中國航空業起步期間，外國帝國主義正加緊侵略中國，國家不斷喪失利權及面臨瓜分國土的威脅。清末興起的維新及革命運動，咸以救國爲號召。富國強兵是愛國人士共同要求達到的目的。因此飛行機發明後，人們很自然就將用途聯繫到軍事方面了。例如當時在海外的孫中山已經鼓勵海外革

命黨人學習飛行術，協力成立飛機隊，為民族革命服務。

中華民國在1912年成立，臨時大總統孫中山即下令設航空處。但不久國家陷於四分五裂狀態，連年內戰，烽火連天。當權者都意識戰略上可以利用飛機獲得軍事上的優勢，壓到對手；所以北洋政府交通部雖然在1919年成立籌辦航空事宜處，不久即并入陸軍部屬下的航空事務處。京津航綫在1920年嘗試運客及郵件，但在當時武裝權力鬥爭的情況下，航空建設的重點自然偏向軍事上的應用，民用航空根本就沒法正常地發展。與北洋對峙的廣州革命政府，以及一些比較勢力強的地方軍閥如張作霖，孫傳芳，張宗昌等也有同樣的態度，努力積極加強己方的飛機隊伍輔助軍隊作戰。

國民黨北伐統一了南北，在1927年成立南京政府，1929年已經開辦民用航空公司。但不久，日本帝國主義開始侵略并吞中國領土。由三十年代到抗日戰爭期間，建設空軍，鞏固國防仍然是優先的任務。處於次要地位民用航空還是要到抗戰後才有較正常的發展。

2、美、加華僑、華人起重要作用。在二十世紀上半葉，中國還是一個以農業為主，現代工業基礎單薄的國家。所需的飛機器材與技術都要引進自歐美各先進工業國家。這情況與其他第三世界的國家差不多一樣。不過中國與其它國家不同之處却是它在海外有數千萬華僑、華人。在二十世紀上半葉這些海外僑民很多接受祖

國民族主義的鼓舞，大力支持將祖國建設成爲一個現代化的富強國家。他們對於資助及參加中國初期的航空建設，尤起決定性的作用。

南洋是華僑、華人人口最多的地區，而其中有不少是巨富。但這些殖民地沒有現代工業，居民很少有接觸或學習航空術的機會；所以南洋華僑、華人一般在中國航空業的發展過程并不扮演一個很突出的角色。反而人數不多的美、加華僑、華人雖然大部分是屬於勞苦大眾或小康之家，但在這些科技先進的工業化國家，華僑、華人可以在當地購買飛行器材以及發動鼓勵一些青年學習飛行術。中國民族主義的號召，加上華僑、華人在美、加飽受種族主義的凌辱與限制，而不容易找到出路。這些因素推動一些美、加華僑、華人青年響應祖國的召喚，回國圖謀發展，在初期航空建設的過程扮演重要的角色。

最早的華人飛行師馮如在美國成功飛行後不久，就組織飛機公司到中國“壯國體，挽利權。”孫中山政府空軍的最初負責人之一就是夏威夷出生的楊仙逸。一些中國空軍領導人物如張惠長，黃光銳等都是出身美國。其他美、加華僑，華人飛行師及技工更多。所以從二十世紀初年到三十年代初，歸國的美、加華僑、華人就構成雛形中國空軍人員很高的百分比。

跟着日本武裝侵略中國。當時國內雖然已經設有航空學校訓練航空人才，但由於美國及加拿大國民黨的鼓

吹與推動，仍然有不少美、加華僑、華人青年本於愛國熱忱回中國投效空軍。不少在抗日戰役過程為國捐軀。第二次世界大戰爆發後，美、加青年參加中國空軍的行動才停頓。戰後，中國及美國局勢發生很大的變化。美、加華僑、華人也再沒有要求推動他們回中國參軍了。

在過去的數十年，由於種種問題，中國初期航空史的研究長期被忽視。自中國實施改革開放政策後，海外華僑、華人對近代中國的貢獻得到重新的評價及重視。各地組織華僑歷史學會，編寫與發揚華僑、華人史迹。航空史就是一個等待探討的課題。現在很多航空先驅者已經作古，但仍有不少歷史見證人還可以提供資料，而且還有大批文獻，所以編撰這段歷史尚為期未晚。近年出現了一批熱中於中國早期航空史的學者。他們下了不少工夫，發掘、整理、考據史料，發表論著。這樣庶幾乎幫助國人們重新認識這段歷史，可以彌補史書上的空白。

麥禮謙

1993年7月25日脫稿于旧金山

## 参加美国空军“飞虎队”回忆录

美国密西根州花田山 汤文赏

### (一) 从 军 行

珍珠港事件發生後，美國朝野嘩然。總統羅斯福在無線電台呼吁全國民眾動員起來，投入24小時大量不停制造軍需品，宣布美國加入同盟國向日本宣戰，立即實行征兵制，先從未結婚男子21歲征起。我適合應征年齡，適吾友陳君由紐約來電，云及空軍部將組織“飛虎隊”効役中緬印戰區，叫我前往志願參軍。

時值嚴冬，紐約地處美國東北部，冰天雪地，寒風刺骨，氣溫降至攝氏零度以下，我離埃城和陳君一起志願投軍。我們首先調往美南受基本訓練兩個月，再調到美中依夸州春田受通訊訓練，為期8個月，畢業後奉命出征中緬印戰區。

通訊隊共105人，全部華裔，大多美國土生，這些人不懂唐文華語，亦無祖國觀念。我們通訊隊乘運兵船由美東大西洋岸向東南進發，全船連其他兵種官兵4000多人，無軍艦護航。航行10數天，船到南非好望角。這里碧海藍天，整天與海鷗為伴。大西洋遍布德國潛水艇，四處巡邏，搜覓運兵船轟炸。航綫改變多次，才安抵好望角。到達好望角以後，船泊港24小時裝運糧食。官兵上岸遊覽，暫解囚困船艙之