

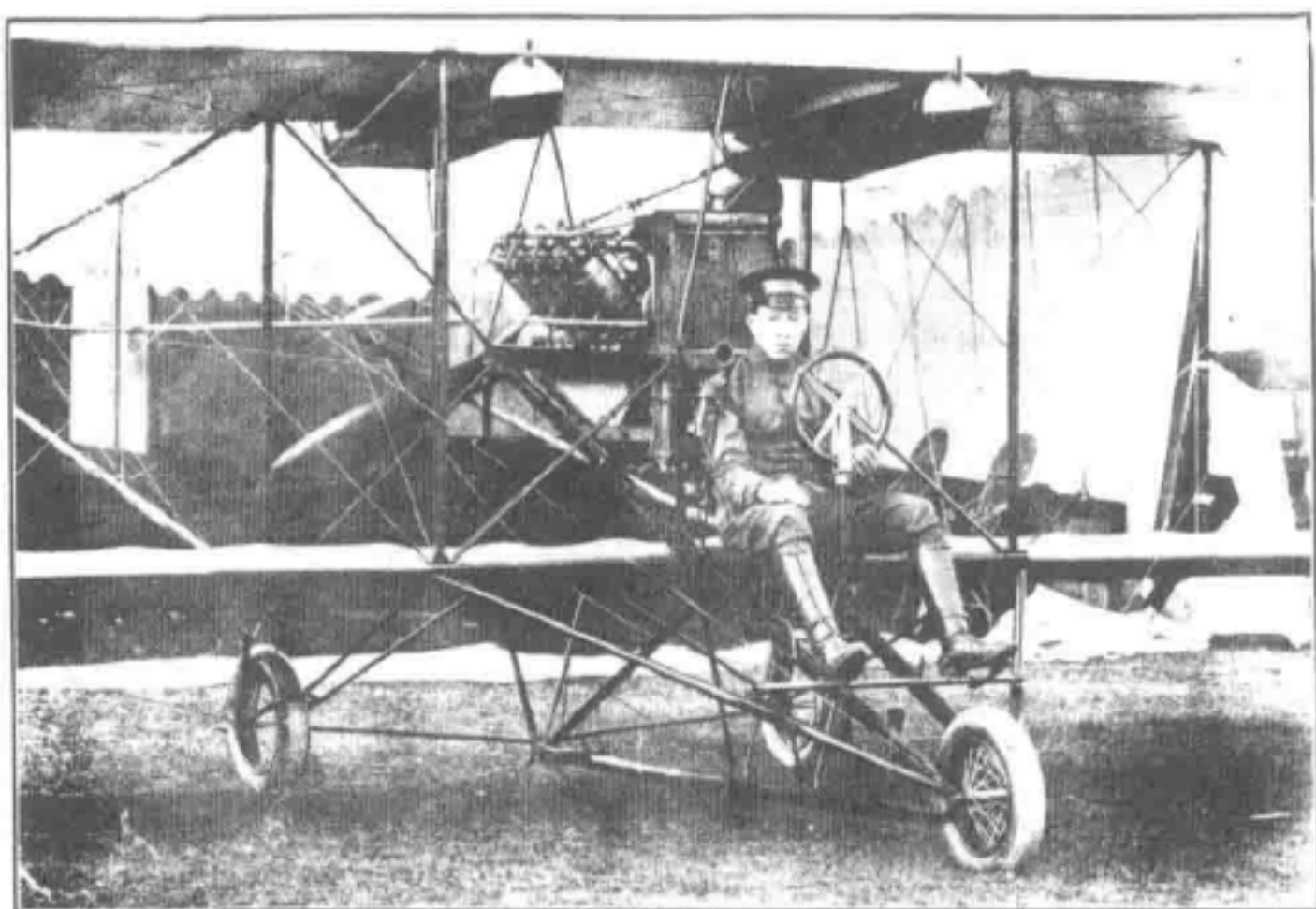
民国时期汕头航空事业发展历程

1903年12月17日，莱特兄弟发明了世界上第一架载人动力飞机，并在美国北卡罗来纳州的基蒂霍克飞上了蓝天。大约过了六年，1909年9月21日，中国人的第一架飞机——由旅美华侨冯如制造并在美国的奥克兰市郊区试飞成功。然而，由于清廷的腐败，国人的航空梦成为无土之木、无根之花。尽管清廷也派留学生出国学习航空科技知识，购买气球和飞机。旅居海外的中国人，一时亦出现了不少为祖国创建航空事业的先行者。但当时中国贫弱，他们的努力难以得到支持。民国时期，孙中山领导的革命政府建立了航空学校和修理工厂，并派学生和部分教官去苏联深造，在国外学习航空知识的留学生和华侨云集广东，中国航空事业开始兴起。由于国民政府的腐败和日本发动侵华战争，中国航空事业遭到重大破坏。直到1949年，中国的航空事业仍然十分落后，发展极为缓慢。

汕头，这座曾经为中国革命做出卓越贡献的城市，在民国时期，同样见证了中国航空事业的曲折历程及发展足迹。下面将截取几个历史镜头，领略民国汕头航空事业的发展轨迹。

早期航空飞行表演

1916年10月28日，汕头埠的上空，一架由中国人驾驶的美制寇蒂斯飞机在翱翔，它时而爬高、时而俯冲，像一只展翅腾飞的鲲鹏。驾驶飞机的人，就是出生于广东的开平籍华侨林福元。1890年林福元出生于美国加利福尼亚州奥克兰，父亲是广东开平的旅美华侨。1913年林福元毕业于美国寇蒂斯莱斯特航空学校。1914年6月间，林福元抱着航空报国的美好愿望，带着一架寇蒂斯飞机回国，但途经香港时，飞机被扣留。1915年，另一位华人飞行家谭根亦从美国归来。当年7月，他们在广州成立航空学校筹备处，袁世凯的广东省都督龙济光委李实为督办，谭根为飞行主任。随由谭根前往香港交涉取回林福元被扣的飞机。1915年8月7日，首次飞行表演在九龙沙田举行（图1）。



圖機飛演試頭汕君元福林家行飛國中

图1

汕头这次飞行表演，吸引的不只是汕头埠成千上万的市民，就连当时发行于上海、在国内外均具影响的知名杂志《大中华》月刊，也特于当年第12期刊登照片报道。这次飞行表演，是汕头埠有史以来的首次，亦是民国初年中华大地不多的几次飞行表演之一。

1929年，为了宣传“航空救国”，提高国人对航空事业的认识，广东空军举行环国长途飞行。这次飞行分两次出航，水陆并进。第一机组人员由张惠长率同杨官宇、黄毓沛（航空学校教育长）和杨标（机械师）组成，采用“莱茵”陆机，号为“广州”，于11月11日从广州大沙头飞机场起航，途中降落武昌、南京、北平、奉天（今沈阳），续飞天津、上海、南昌，然后于12月18日回航广州。第二机组人员由陈庆云率同黄光锐、周宝衡、梁庆铨（机械师）组成，采用“莱茵”水上飞机，号为“珠江”，于12月8日从广州珠江河面起航，沿海岸线北飞，经汕头、福州、杭州、宁波等地到达上海，续飞汉口、长沙、桂林、梧州，于12月30日回抵广州。这是汕头上空时隔多年以后的又一次飞行表演。此次长途飞行，宣传发展我国航空事业，实属创举，鼓舞了爱国人士的献飞机运动。

军用机场建设

民国八年（1919），桂系军阀操纵了中华民国军政府，孙中山愤然离开广东前往上海。桂系粤督莫荣新以军政府名义委张惠长为飞机队队长。但军政府叛离了护法运动，飞机队人员耻与之为伍，遂相率离散，讨伐段祺瑞的护法运动失败。当时，粤军援闽，华侨在美国筹捐购买了两架寇蒂斯飞机，从美国直接运到



图 2

汕头，交给援闽粤军。因当年汕头尚没有军用机场，飞机遂转到漳州。孙中山命杨仙逸、张惠长赶赴漳州，襄助粤军发展航空事业。同年6月，援闽粤军在漳州成立飞机队，委陈应权为队长，队员有蔡司度、叶少毅、李光辉等人。7月，叶少毅在漳州上空飞行失事牺牲。

民国十七年（1928），驻汕头的六十一师师长蒋光鼐奉命在汕头筹建军用机场，他命参谋处处长华振中，会同汕头市府工务科科长容英杰在汕头东区勘查选择机场用地，经多次勘看，选定崎碌尾时属澄海管辖的龙眼乡及长寮乡之间长约两千尺、宽一千尺之田园坦地为机场用地。经填土、修筑跑道，建设机库和油库等设施，总投资六七万元（银元）的军用机场，于1929年交付军方使用。1939年6月21日，日军侵占汕头，机场也被日军占领。日军深知汕头机场的军事价值，遂毁掉机场比邻的金砂乡和华坞乡两乡的农田，将机场进一步扩建。

1945年日本投降后，机场由空军接收使用，到了1947年12月，才改由民航局接收，供中国、中央两家民航公司使用。

沪粤民航

1930年7月，由交通部与美商飞运公司订立合同成立的中国航空公司，首期开设沪蓉、沪粤、沪平3条客运及邮运航线。沪平线于1933年1月开航，沪粤线于1933年10月开航，沪蓉线则于同年的11月通航（图2）。

1933年10月24日，沪粤线开通。机票票价不菲，汕头至厦门每客票价四十元（银元，下同），至福州九十元，至温州一百五十元，至上海两百元，至香港六十元，至广州九十元。沪粤线每周飞行两次，均由上海及广州对开。每个星期

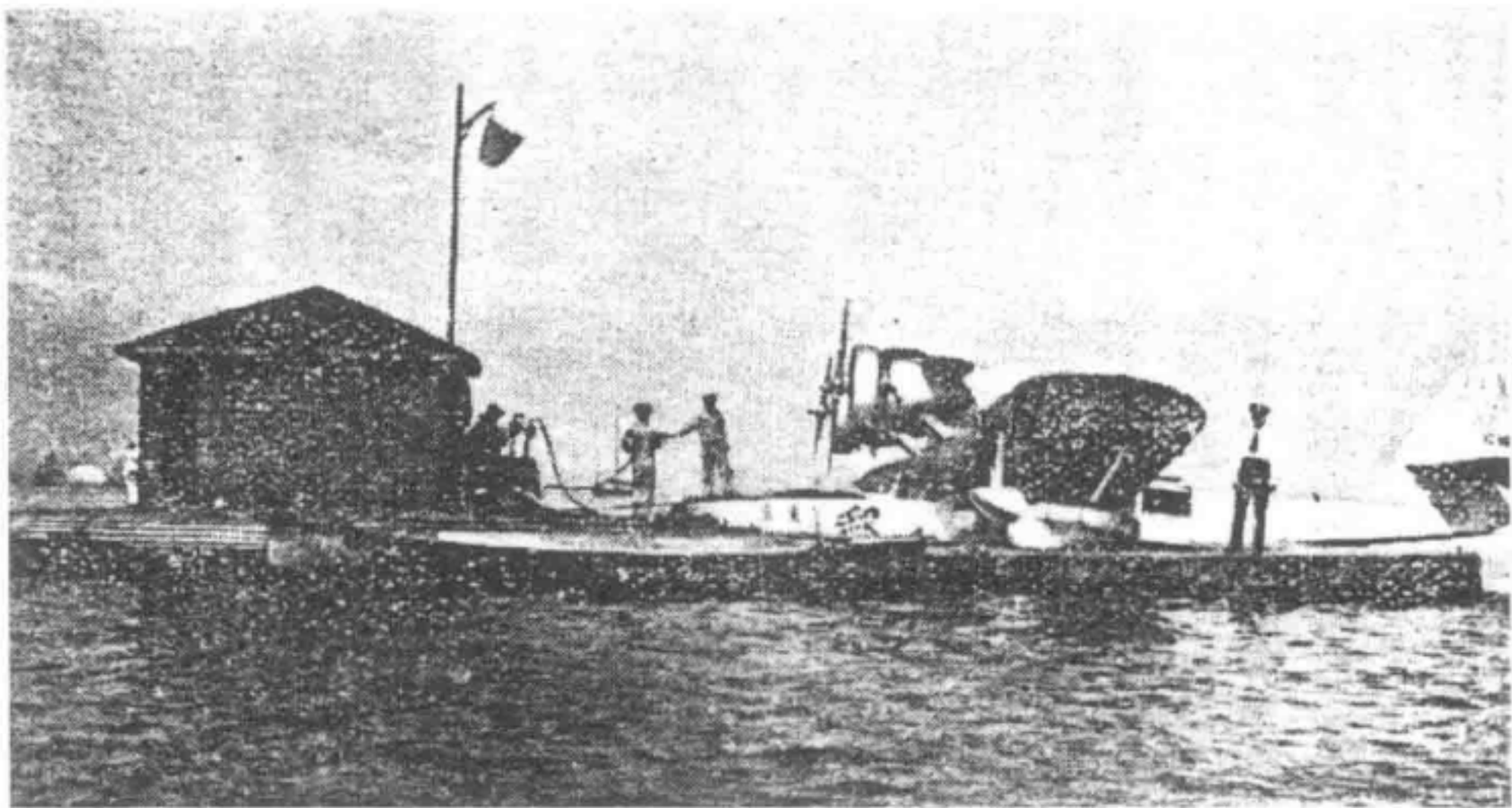


图3

三和星期六下午两时半，由广州飞汕头，约下午五时到达，星期四及星期天上午六时十五分，由汕头飞厦门，七点三十分到达，五分钟后由厦门飞福州，九点三十五分到达，十一时五十分抵达温州，到达上海是下午三时。全线旅途时间要整整24小时，但比起汽车和轮船来，已是够快速了。每机乘客八至九位（据机型不同而定），乘客携带行李25磅内免费，超过则要加收运费。该公司委托汕头臣盛公司为代理，并于臣盛公司内设无线电台，以收发航空消息。当时的沪粤线使用水陆两用客机，汕头航空站址设于安平路口海面，建四方大双盾船一艘，碇泊于安平路口海面之中间，盾船上建有乘客休息室、油库，并配有小电船一艘，以便接驳乘客（图3）。

经过一个月的试运行，1933年11月24日，沪粤线正式开通。当时沪粤线的客机是用刚从美国进口3个月的“塞可斯”水陆两栖机。“塞可斯”是一种双马达飞机，时速192公里，就算一个马达损坏，靠另一个马达，时速也可达136公里。因此该机是当时最先进的民航客机之一（图4）。该机编号为16，由美国机师安姆斯驾驶，乘客9人。

然而，正式通航后的沪粤线，却在短短五个月内接连发生了两次空难事故，两次空难事故都发生于上海飞广州的航班，而第一次空难事故，恰巧正是上海飞广州的首航。

1933年11月24日早上6点钟，飞机从上海龙华起飞。刚飞行了50分钟，就遇上漫天大雾，只好返航。8点钟，飞机再次起飞，一直到9点钟，地面控制室都没有接到飞机发出的任何危险信号，人们以为这一次一切顺利。可到了11点，地面控制室依然没有接到飞机的任何音信，便派机升空侦察。一直到下午2点20分，才发现飞机在舟山群岛撞山坠海，所幸机上人员均生还。但仅仅过了

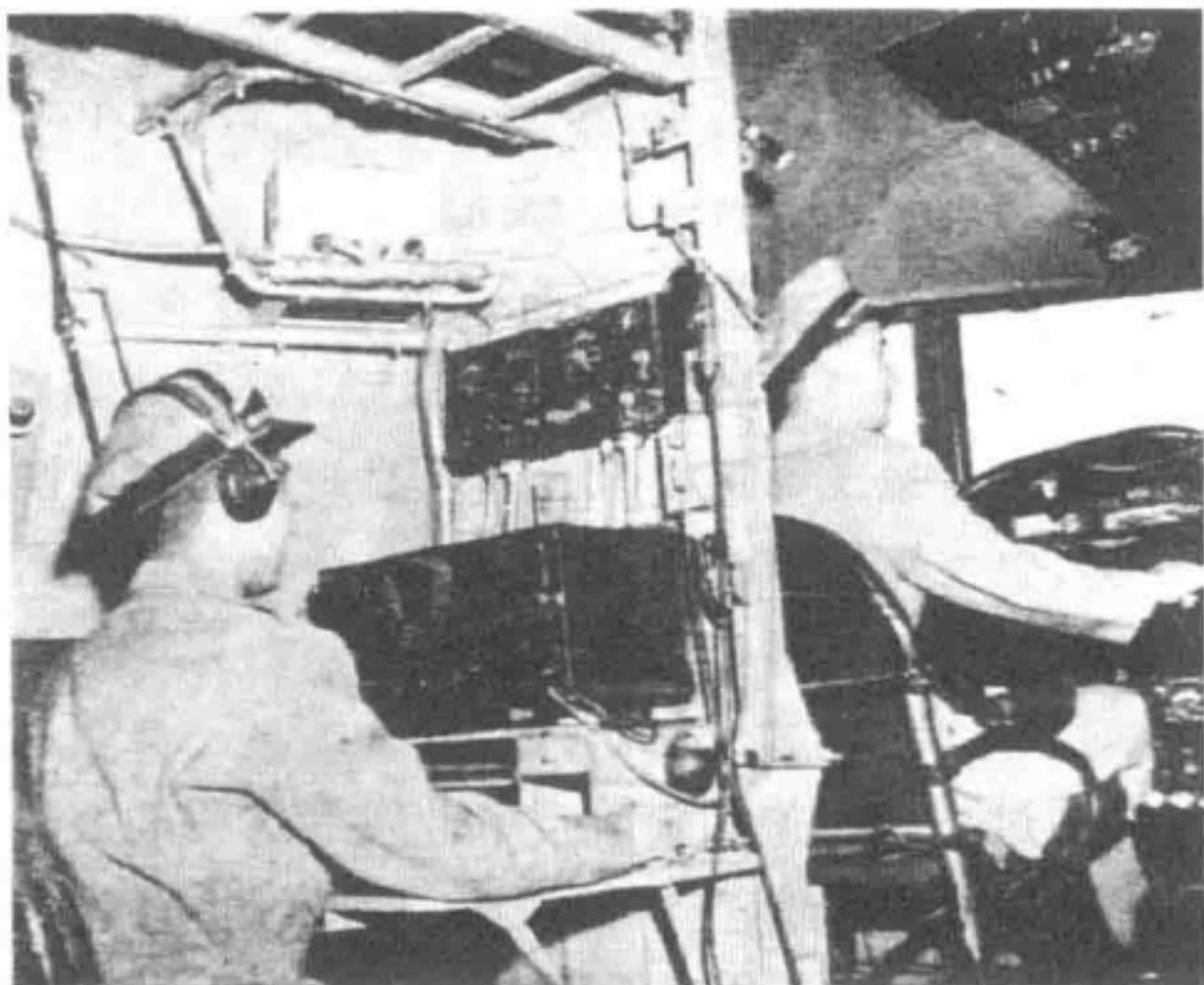


图 4

五个月，1934年4月，该航线又一次发生空难，这次事故，机上人员全部失踪。经历了这两次坠机事件，中国航空公司最终放弃了沪粤线的运营。

抗战胜利后，汕头的民航事业有所发展，中国航空公司（办事处设于中正路87号）、中央航空公司（办事处在中正路225号）、西南航空公司（办事处在至平路）、国民政府行政院善后救济总署的空运队（后改隶交通部民航局）和空军的空运大队等机构，都先后到汕设立运营点，开通多条经汕头的国内及国际航线。如1947年3月24日，中央航空公司的中暹线试航，该线从上海经汕头到广州，再飞香港和泰国曼谷。试航成功后，于同年5月19日正式开航，航班每星期两次。中国航空公司则于1947年4月21日开通上海至香港航线，该航线途经厦门、汕头、广州，最后到达香港。至1949年4月，经汕头的航空线达10条。