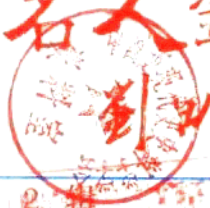


19-192

開平名人錄



第 2 輯

開平縣

2/95



广东省开平县政协文史委员会编

88

17

前 言

开平华侨与中国航空事业

中国的近代航空事业自华侨始。

开平侨乡，侨胞众多，亦有“开平多飞行之士”，有“航空之乡”的美称。据不完全统计，近代开平的飞行员有三百多人，其中百分之八十以上是华侨、侨眷。还有一批集飞行、研制于一身的航空全才。他们为近代中国航空事业开拓前进，在创建航空工业、研制飞机、培养英才、开拓民航事业等各方面，作出卓越贡献；在东征、北伐、特别是在抗日战争中屡立战功，功绩显著，为人们所怀念、敬仰。

“开平名人录”第二辑——航空先驱，用传记形式，记载了部分航空先驱的部分光辉业绩，以留后世，以育后人。

中国第一个飞艇（飞船）设计家谢纘泰，中国第一个气艇制造家余焜和（均是开平人），是中国近代航空事业的先导。自十九世纪中叶世界上第一架气艇升空，就引起广大华侨的重视与研究。谢纘泰苦心钻研，于一八九四年完成“中国号”气艇的设计工作，比一八九八年德国齐柏林设计制造的气艇还早四年。他把设计图纸寄给英国武器专家马克西姆，马克西姆承认谢的设计比他自己的设计还先进。余焜和，于一九一〇年在美国自筹资金制成气艇一艘并试飞成功，这

是中国人制造的第一艘气艇。是他在研究西方国家气艇之制，博采所长，另创新法制成的，比西方国家有过之而无不及，他们可与世界制造气艇发明家并驾齐驱，毫不逊色。把世界气艇的发展推进了一步。余焜和曾多次向清廷建议回国设厂制气艇，一九〇七年八月端返祖国，直接陈述发展气艇事业之重要性，并要求清廷给予专利权。当时广州的《农工商报》于清光绪三十三年八月二十九日曾发表《广东创制飞船之伟人》一文，对余焜和回国创办气艇工厂大为赞扬、支持，促当局玉成此事，卒不获准。于是余焜和复出美国，自筹资金，制造气艇，终获成功。

中国第一个飞机制造家之一的司徒璧如，一九〇七年在美学习飞机制造之技，结识了恩平冯如，成为莫逆之交，并拜其为师。一九〇九至一九一〇年，司徒璧如与冯如、台山县朱竹泉、朱兆槐，在美国屋仑埠组织“广东飞机公司”制造飞机，完全由中国人创制第一架飞机，并多次试飞成功。一九一一年一月，他们一行四人，抱着振兴中华之心，携回他们在美国制造的两架飞机，回国作飞行表演。孙中山先生曾亲临他们安装飞机的现场接见鼓励他们，并合照留念。同年四月在广州市郊燕塘作飞行表演，万民空巷到场观看，各报章登文报导，赞颂备至，名传遐迩。一九一二年八月，不幸于飞行时发生意外，飞机坠毁，冯如重伤罹难。另一架飞机，由司徒璧如带回开平家乡，后散失。

获万国飞机制造赛冠军的谭根和他的弟弟谭明，醉心飞机研制与飞行之学，在美国结识冯如，过从甚密。谭根进美国希敦实践学校学习航空理论与飞机制造技术，造诣颇深。一九一〇年毕业时，设计制成了一种新式结构的水上飞机，把发动机安装在机头上，试飞性能良好，获得当时在美国旧

金山举行的万国飞机制造大会比赛冠军奖，显示了中国人的聪明才智，轰动世界。一九一四年回国，孙中山委任谭根为中华革命军飞机队队长。谭根的表妹罗安娜，一九一三年从谭根学飞行，后又得美国教练指导，学会驾机飞行，是中国第一位女飞行员。另一女飞行员吴德明，于民初从孙中山之机师学成飞行，曾驾机从美国飞渡太平洋到达香港，引起轰动，当时《晨钟报》等曾报导此事。

一九一三年初，华侨在美国成立中华飞机制造公司，先后又创办了中华民国飞船公司，图强公司，制成了飞机，又为祖国培养了航空工程专家。那时，开平有不少华侨青年进入美国航空学校学习，而集飞行和飞机制造技术于一身的就有谭根、林福元、周宝衡、关荣等。

华侨航空先驱在国外陆续制造飞船、飞机成功，他们的超卓才能，卓越成就，传遍遐迩，孙中山先生乃下定决心，充分发挥他们的才能，在国内开办飞机工厂。大元帅府成立航空局后，立即着手办厂。一九二三年，杨仙逸（中山县人）局长兼任工厂厂长，周宝衡（开平人）任厂务科长。在他们主持下，于同年在国内研制出第一架国产飞机“乐士文”号。孙中山先生高兴地说：“飞机自己可造，目前完成第一架，比之国外所造尤甚，此后陆续自造，不须外来矣！”随后，这家工厂又制造了“乐士文”第二和第三号。

随着日本帝国主义的步步侵略，我国航空业的发展壮大，对飞机的要求量大，对飞机的研制生产更为急迫。一九三四年，广东又在韶关兴办一座飞机制造厂，先后由周宝衡、梅龙安（台山县人）、林福元任厂长。这是一间颇具规模的中型飞机制造厂，其生产设备、生产能力在当时都是全国第一流。工程技术人员主要是归侨、华裔青年，并聘请两位美国工

程师指导。该厂先后研制成“复兴”号机二十多架，这是一种侦察与轰炸多用途飞机；又仿制美国“霍克”、“亨格尔”、“伏机”等机型的飞机五十多架，这些飞机在抗战初期参加了对日作战，发挥了作用。

在培养航空人员方面，开平归侨发挥了重要作用。飞行家谭根，一九一四年再度回国效力，被孙中山任命为航空局总教练，统办航空教练工作。曾先后担任广东航空学校校长兼教官的有周宝衡、胡汉贤（曾主持航校工作达四年之久）。一九四二年，周一尘任空军机械学校教育处处长凡六年培育空军大批专才，毕业生达五千多人。在广东航校任教官的开平归侨有我国著名航空教官关荣（第一、二、三期教官）、陈卓林（第一期）、周柏成（第二、四期）、邓粤铭（第三期）、林福元、胡锦雅、张子璇、张爱同、周一尘等十多人，为中国培训了一批批飞行员、空军修护技术人才。另在他们任空军参谋长，总队长、大队长……等在职期间也培养了大批人才，为中国近代航空事业作出卓越贡献，为抗日战争增长战力。

他们还身先士卒，驾机参战，在东征、北伐、抗日战争中建立殊功。林福元曾驾机轰炸观音山，把桂军莫荣新驱逐出去。东征时轰炸惠州等地敌军阵地，均获战果。周宝衡曾参与组织飞机轰炸沈鸿英部，迫使沈退回广西。抗日战争初期，轰炸大队长谢莽、率轰炸机8架（胡佐龙、张子璇等驾驱逐机7架保护），轰炸长江口外浏河口敌舰队30余艘，炸沉了日舰“出云”号（指挥旗舰）、击落日机一架。一九三九年七月二十五日，他任轰炸总队副队长时和马俭进（上尉分队长）又率队奇袭运诚日军飞机场，一举炸毁日机34架，震动日本、轰动世界，创造了中国空军史上的光辉战绩。积极参战

并建立战功的有开平籍归侨、侨眷空军英雄关孟祝、胡佐龙、周相沃、周祝均、吴伯钧、吴伯球、吴伯相、胡其选、胡其逸、胡其遂、邓清、邓燮勋、周一平、周柏成、谭长、谭暖、谭芳、梁纬如、胡祖庆、司徒嵩、邓从凯、张庭业、马俭进、司徒福、周一尘等三十多人；参加美国陈纳德飞虎队的有张子璇、张森、周荣保、张庭业等十多人。他们转战于中国各地战场及太平洋战场，屡立战功。

在民航事业方面：胡汉贤在二十年代，任广东民用航空公司筹办人，负责开拓广东至各省的民航业务。胡锦涛曾主持西南航空公司工作。周宝衡曾任中国航空协会常委。张子璇因空战负伤退役，后升任空军少将，任民航、运输广州站站长职。陈卓林曾任中央民航经理。还有一部分原空军飞行员转为民航飞行员或驾驶运输机、地勤工作等。他们开拓了近代中国民航事业，作出了卓越贡献。

《开平名人录》第三辑——航空先驱，今天出版了。由于我们的水平、时间所限，还有一部分航空名人的事绩未能刊出，只在书后附录中刊登简介，期望海内外各界人士予以补充，或另写传记寄给我们。另外，还有一部分航空名人，我们还未了解到的，也一併请大家惠赐资料。此期各篇，如有错漏，敬请来函指正。开平的航空名人甚多，将来如稿件充足，我们拟再编辑出版一辑，如稿件不足，只能在以后的《开平文史》综合本中刊登了。《开平文史》综合本及《开平名人录》今后将继续出版，请海内外各界人士多赐史稿，使刊物办得更好，不胜感谢。

编者

开平名人录(2)

航 空 先 驱

目 录

前言..... 1 •

我国最早的气艇专家、澳洲爱国华侨谢缙泰

.....黄汉纲、刘华、吴玉成(1)

中国第一个飞艇制造家余焜和.....黄汉纲(6)

中国第一架飞机设计师之一司徒璧如.....司徒伟(11)

万国飞机制造大会比赛冠军的谭根.....吴玉成、刘华(15)

中国航空先驱林福元.....黄汉纲(19)

传奇式空军俊杰周宝衡.....吴玉成、黄汉纲(33)

抗日空军将领谢莽.....谢锦焕(38)

广东航空学校校长胡汉贤.....

根据关中人、丁纪徐、吴士工等同志的资料整理(47)

著名航空教官关荣.....吴玉成(49)

空军少将张子璇.....张池(51)

张庭业回国抗战小记.....张池(55)

空军英雄关孟祝.....关教五(59)

飞将军张森.....何根、张池(61)

抗日空军英雄吴伯钧……………吴玉成（66）

旅美华侨飞行员邓清等六人回国参加抗日…………邓源芬（69）

附录……………（71）

（1）卢（罗、劳）安娜

（2）吴德明

（3）胡佐龙

（4）周柏成

（5）邓粤铭

（6）张爱同

（7）陈卓林

（8）马俭进

（9）胡锦雅

（10）司徒福

（11）周一尘

（12）胡祖兴

（13）周荣保

（14）胡其选

（15）胡其逸

（16）胡其遂

（17）周一平

（18）吴伯球

（19）邓从凯

（20）周相安

我国最早的气艇专家、澳洲爱国

华侨谢纘泰

黄汉钢 刘华 吴玉成



谢纘泰像

一八五二年，世界上第一架以蒸汽机为动力带动螺旋桨转动的飞艇问世。自此，飞艇可以根据人们的意志、按选定的方向飞行。

用轻于空气的气体作浮力的悬浮航空器——气艇，和应用空气动力原理飞行的航空器——飞机，在本世纪初同是空中交通和战斗的重要工具。后来由于飞机改进得更加安全快捷，气艇才逐渐未被人们重视。今天，天空交通

工具发展到航天穿梭机的先进时代，沉寂了几十年的气艇，却由于它耗能少，噪音低，能够垂直起飞和着陆，不需要造

价昂贵的跑道和地质坚固的空地，又可作运输客货、吊装塔架、架设电缆、探测渔群、造林播种等多种用途，和近来在安全上的改进，又再重被应用，翱翔返蓝天。目前，欧洲的巴黎、伦敦等地已经有气艇担负商业营运；美国、英国、法国的沿海警卫部队相继对气艇在军事上的作用，进行了各种试验，结果令人满意。我国也于一九八四年五月二日制成“西湖一号”气艇，在浙江西部的天目山麓试飞成功。在气艇向飞机独霸天空的地位提出挑战的今天，重温 and 继承我国最早的两位气艇专家谢纘泰、余焜和设计、制造气艇的历史经验，探索我国气艇事业发展历史的源头，对推进我国气艇事业的发展，无疑是必要的和有益的。

热爱祖国 为国效劳

谢纘泰（一八七二——一九三七），字重安，号康如，祖籍广东省开平县塘口潭边园（现潭溪乡）人。清同治十年（1872）出生于澳大利亚新南威尔斯州雪尼埠（悉尼市）其父谢日昌，在澳洲经营泰益号进出口公司，母亲郭氏，是旅居澳洲的第一个中国妇人。

谢日昌是当时澳大利亚中国独立党领导人之一，是一个爱国华侨。谢纘泰自少受父亲的熏陶教育，有着强烈的爱国思想。十二岁时，他曾对父亲许下诺言，长大后一定要回到中国，尽自己的能力，帮助驱除鞑虏，复兴中华。

一八八七年，谢纘泰十六岁，随母亲、两个弟弟、三个妹妹一起离开雪尼埠，回香港居住，他就读于香港皇仁书院。在皇仁书院念书期间，他结识了校内外的一些爱国青年，其中有杨衢云、周超岳、陈芬、黄国瑜、罗文玉和刘燕宾等。当时，他们常常在中央大道平记船务行、华商轮船公

司、干记船务行和谢缵泰家里聚会，议论推翻满清，进行革命。

一八九二年三月，他和杨衢云等一班有志青年，在香港百子里第一号二楼创立了“辅仁文社”，以“热爱祖国”为宗旨。一八九五年春，他参加孙中山、杨衢云等联合组织的兴中会，总部设在香港士丹顿街十三号，命名“乾亨”俱乐部，并筹划于一八九五年十月廿六日武装起义，攻打广州。当时，他们计划在香港、广州设立据点，联络各地革命党人以及会党、绿林、游勇、防营、水师等，筹措经费，购运军械，以青天白日旗为标志，并配合一些外交活动，企图取得英国的支持。在此之前，谢缵泰曾草拟致满清光绪皇帝的“公开信”，在德臣西报、香港士蔑西报以及星加坡和远东其他报纸发表，广为传播，以探测海内外国人对满清政府的意向。但这次武装起义，由于计划在香港被叛徒泄漏，运载军械不慎，被广州满清当局查觉，香港英国殖民当局将兴中会的活动情况，暗中电告清朝两广总督，于是广州清军大举出动，封闭革命据点，搜捕起义人员，孙中山领导的第一次乙未武装起义未及发难就遭到失败了。尤列及其他一些人员逃亡，孙中山和陈少白逃到澳门，后转去日本，谢缵泰则留在香港办理善后事宜。

一八九九年，谢缵泰结识原太平天国天王洪秀全的侄子洪全福，再次筹划组织力量攻打广州，并获得李纪堂支持军费。一九〇三年一月二十五日，洪全福和谢缵泰的兄弟谢缵叶（又名谢子修）经澳门前往广州，准备领导攻夺广州的工作。但当他们刚离开香港不久，设在德忌笠街二十号的总部遭到香港警察当局搜查，逮捕了一些人。设在广州和芳村的据点，也被广州满清当局查获，很多人被捕。洪全福把胡子

剃掉，化装逃脱。第二次攻夺广州的企图又告失败。

谢缙泰于一九〇〇年三月，在香港托马斯酒店会见了著名的爱国华侨学者容闳，并讨论了当时的政治局势，彼此十分投契。后来他介绍容闳与杨衢云、孙中山等认识，并企图通过容闳争取美国朋友和同情者支持中国革命。

我国第一位气艇设计家

谢缙泰不但热心革命事业，而且醉心科学研究。于秘密从事革命活动的同时，一有余暇，便研究制造气艇。一八九四年，他完成了“中国号”气艇的设计工作。可谓是我国近代航空的先导。从他的设计图则、结构说明书和模型等资料来看，这艘气艇的外壳用铝制造，除气艇首、尾各装设推进器外，还有三个用時計控制的强力电板推进器。控制方向不用舵而用钢翼。钢翼平时藏在艇身内，以减少航行的阻力，增加航速，需要时只要一捺电钮，钢翼即从旁伸出。这是中国人设计的第一艘气艇。由于建造气艇，“工大费绌”，谢缙泰“不能躬自试验”，遂将图则等资料寄给英国气艇专家、荣获巴黎武器展览马克西姆奖的著名枪炮专家（马克沁Hiram Steveng maxim）代为发表，供气艇研究、制造者参考采用，当时，世界上许多报刊都刊登了他的飞艇设计方案，轰动一时。马克西姆对谢缙泰的气艇设计极为赞赏，自认其自己设计的气艇不及谢缙泰的精巧。

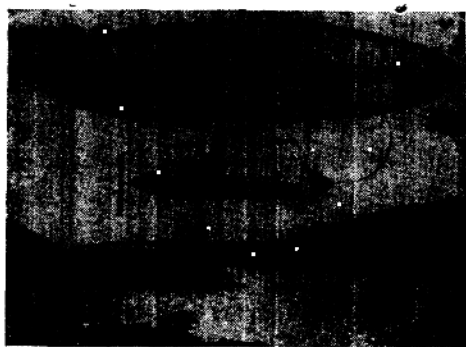
在这里有两个问题需要提出来，加以考定：

（1）前中山大学教授洗玉清女士的《我国第一个制造飞艇的人——谢缙泰》（见《羊城晚报》一九六一、四、一四）一文说，“谢缙泰于一八九四年用了不足一年的时间，就用铝制造艇壳，装上螺旋推进器和发动机，制作甚巧，终于

在这年试飞成功。”（原文未注明出处）这一说法一向被人们视为是研究谢纘泰创制气艇历史权威之作，并被辗转引用。其实，这一说法是值得商榷的。据一九〇八年出版的《东方杂志》第五卷第七号“杂俎”第一页，转引《中国邮报》的记载：“谢君（纘泰）自一八九四年起，即苦心研究此事（笔者按：指制造气艇），以工大费绌，不能躬自试验，乃于一八九九年将其历年研究飞艇心得，绘列图说，函寄英人莫克西（笔者按：即Hiram Stevengmaxim。今译马克西姆），囑代为发表。”这是目前所见最早记载谢纘泰研究气艇的历史文献。它清楚地说明了谢纘泰只是设计了气艇，由于制造气艇，“工大费绌”，谢纘泰无力制造，不得不将图则资料，交给马克西姆代为发表。冼玉清女士的《我国第一个制造飞艇的人——谢纘泰》一文，主张谢纘泰于一八九四年制成气艇，可能是根据一九一一年出版的《东方杂志》第八卷第一号，杜就田辑述的《空中飞行器之略说》中的“我国侨外洋者，心羨飞艇之巧而欲制造者，颇不乏人，近谢君纘泰所制者为其一种。……至一八九四年，谢君既得飞艇制造之术，深愿献之祖国，卒未如愿，惜乎！以是艇之图及种种构造说明书，呈送马克西姆氏。”姑不论这一历史文献的产生时间，较前述的一九〇八年出版的《东方杂志》第五卷第七号“杂俎”第一页的晚了三年，两者既系记载同一事件，其中的不同之处，如无特别理由，应认较早者为的确，即使退一步，仅就后一历史文献来说，它的前半段虽说“谢纘泰所制者（气艇）为其中一种”而后半段又说谢纘泰只是“既得飞艇制造之术”，这“飞艇制造之术”，是通过他制造飞艇而得，还是等于补充说明了“谢纘泰所制造者”只是“绘列图上的气艇，而不是制成的气艇，这亦值得查考。谢

纘泰写的《中华民国革命秘史》，也只说他自己“曾把飞艇设计寄给马克西姆”，没有提到制成气艇及试飞成功之事。其实气艇从完成了图则设计到制造成功，在技术上还有一段很长的路程，就当时的技术、物质等历史条件来看，谢纘泰要在不到一年的时间，独力设计和制成气艇，并试飞成功，实在是不大可能的事。

（2）谢纘泰的卒年，洗玉清的《我国第一个制造飞艇的人——谢纘泰》一文，说是一九四三年以七十一岁高龄卒于香港”（未注明出处），冯自由的《兴中会员谢纘泰》一文（一九四三年二月出版的《革命逸史》第二册），说是“一九三七年四月一日病逝香港湾仔轩尼诗道二三九号本宅，年六十六。”冯自由与谢纘泰同是兴中会会员，彼此认识，所知比较的确，所记的亦较详实。笔者认为其说较可靠。



谢纘泰设计的气艇模型。

晚年潜心著作

一九〇三年，谢纘泰在香港创办了《南华早报》，致力于革命宣传工作。他对帝国主义的侵略很愤慨，曾绘制一幅“时局形势图”在当时曾起过很大作用，孙中山大为赞赏。一九二四年，他在《南华早报》发表了英文日记体裁的回忆录：《中华民国革命秘史》，记述了兴中会的有关活动，保留了一些较重要的史料，具有一定的历史参考价值。

谢纘泰晚年专心钻研古代中国文学艺术，致力于“人类的起源”、“人种的发祥地”和“诺亚洪水的真相”等问题的历史、科学和地质学的研究工作，并在香港出版了有关这方面资料的两本书，二十多本小册子和一些专论文章。

（本刊根据黄汉纲、刘华、吴玉成同志来稿综合整理）。

中国第一个飞艇制造家余焜和

黄汉炯

余焜和，字植卿，广东省开平县人，旅美三十余年，一向热爱祖国，专心机器学。一八九四年甲午中日战争，中国战败，被迫割让台湾，激起了余焜和为振兴中华，抵御外侮，洗雪国耻而奋斗的意志，他认识到：“世界机器之最太用，可为国家富强之用者莫如飞船（即飞艇），于是他便精心钻研西方国家飞艇的制造，在博采各国飞艇之所长的基础上，另创新法，他所设计的飞艇，比西方国家有过之而无不及。一九〇五年，清政府派端方、戴泽赴美国考察宪政，余焜和求见，并将其具体发展中国飞艇事业的意见和制造飞艇的方法，要求转达清政府批准实施。逾二年，无结果。一九〇七年，余焜和眼见外侮日迫，祖国危在旦夕，遂于一九〇七年八月（清光绪三十三年七月）重返祖国，直接向清政府陈述发展祖国飞艇事业的重要性，要求清政府给予专利权，以便结束他在美国经营的工商业，集大资本回国设厂制造飞艇。当余焜和返抵国门之际，广州的《农工商报》（清光绪三十三年八月廿九日）特发表了《广东创制飞船之伟人》一文，专门报导余焜和回国创办飞艇制造厂的消息及其重要意义。文末附以“记者曰”：“飞舟，极利害之物也，后日愈制愈精，想能夺火车之利，其利益于商贾者甚多，战阵上自高空掷下炸弹，虽有铜墙铁壁，终归无用，防不胜防，比古

人所谓腾云驾雾者利害实为过之。将来世界必有云端战斗者，其奇险不知如何！广东人能造此奇物，未尝不为战阵之一助，我当局未知何以玉成之也。”为余焜和回国设厂制造飞艇大力宣传，制造舆论，为促使清政府加以扶持。但由于当时清王朝已经达到极端贪污腐朽的地步，倘不纳贿疏通，必然寸步难行，而余焜和是一位正直的科学工作者，不会奔走钻营，行贿贪官，因而始终得不到清政府的扶持，批准实施。

余焜和虽然得不到清政府的扶持和批准给予生产飞艇专利权，但他为祖国制造飞艇的壮志毫不稍懈，返回侨居地——美国后，便自筹资金制造飞艇，经过多年的奋斗，终于一九一〇年初在美国制成一艘比较先进的飞艇，经过试飞，圆满成功，这是中国制造的第一艘飞艇。该飞艇长一丈三尺、阔五尺，上悬一大气球。气球用绸布制成，内充氢气，外涂黑漆，以防氢气漏出，是当时较先进的一种飞艇。

余焜和虽然是在国外为祖国研究，制造气艇，但他们的努力和成就，通过国内外报刊的介绍，有效地影响了祖国人民对航空事业的认识。当时广州《农工商报》曾撰文报导，称余焜和为“广东制造飞艇之伟人”，这是我国第一篇预测未来空中战斗和交通的专文，对未来的空中战斗和交通作出了有卓见远识的设想，预示了航空器在将来战斗和交通上必将发挥巨大的威力，担当极为重要的角色。这是与余焜和研究、制造飞艇，和回国筹备设厂制造飞艇的活动，在中国传播了航空知识，提高了人民群众对航空事业的认识分不开的。

由于清政府在我国黑暗统治，迫使余焜和不得不在国外研究、制造飞艇，他遇到的困难必然更多，研究出成果又不