

# 殷墟甲骨

從「龍骨」到「顯學」

# 傳記文學

2020  
Jun  
697



- ▶ 戰火銀鷹：中航元老陳文寬抗戰歲月的回憶
- ▶ 勇於求索——小亡友龔羨章與胡適
- ▶ 海軍崑崙艦平叛事件簿



# 傳記文學

## 第一一六卷 第六期 目錄

中華民國一〇九年(二〇二〇)六月號(總號第六九七)

編輯室手記……………成嘉玲(一)

### 本期特稿

殷墟甲骨：從「龍骨」到「顯學」……………肖伊緋(四)

### 口述歷史

戰火銀鷹……………陳文寬口述·禰福輝整理(二五)

：中航元老陳文寬抗戰歲月的回憶(上)

### 民國風雲

東方敦克爾克——抗戰時期民族工業大遷徙……………齊悅(三八)

### 歷史與人物

史料迷孔另境……………計緯(四七)

中國私立大學開山陳時(二)……………裴高才(六一)

### 胡適研究

勇於求索——小亡友龔羨章與胡適……………郭存孝(七九)

民國五十一年(一九六二)七月一日創刊  
行政院新聞局局版臺誌字第一〇六二號  
中華郵政雜誌登記執照二二六〇號

# 傳記文學

第一一六卷  
第六期

民國一〇九年(二〇二〇)六月一日出版  
總號第六九七號·每月一日出版

創辦人：劉紹唐 劉王愛生

榮譽發行人：成露茜

社長：成嘉玲

副社長：溫洽溢

編輯顧問：周成蔭 徐定心 殷允芃

喻蓉蓉 虞 彪 藍博洲(依筆劃)

編輯者：傳記文學編輯委員會

主編：吳承翰

客戶服務部：杜維雯

發行者：傳記文學出版社股份有限公司

社址：11670 臺北市文山區羅斯福路六段八十五號七樓

電話：(02) 8935-1983

編輯部：(02) 2935-2579

電話傳真：(02) 2935-1993

E-mail: nice.book@msa.hinet.net

biogra-phies@mail.hinet.net

### 本社英文通訊處：

7F, No. 85, Sec. 6, Roosevelt Rd., Wenshan Dist., Taipei  
City 11670, Taiwan (R.O.C.)

### 國內訂閱及購書：

請參照左列訂閱價目，將訂費交存當地最近郵局劃撥  
儲金「00036910 號傳記文學出版社股份有限公司」  
帳戶，註明起迄期數，免收匯費。

### 國外訂閱及購書：

請開具美金支票，直接掛號寄交本社，收款後，當即  
寄書。支票抬頭：Biographical Literature

## 戰史述評

轟炸日本及日軍占領區……………蕭文(八七)

海軍崑崙艦平叛事件簿……………鍾堅(一一一)

## 經濟史話

施建生教授：台灣經濟教育現代化的推手……………杜川東(一二七)

## 書評書目

胡適的神話……………湯晏(一三六)

## 史料與史學

中央工作日記(一六八)……………阮毅成遺作(一四三)

稿約、不退稿啟事……………本社(二四)

## 本期封面：

甲骨文，是考古學的一大發現，可追溯自殷商文明的古人，以鑽鑿燒灼龜甲或獸骨所產生的裂痕來占卜，並將卜辭刻在甲骨上，成為一種成熟的文字系統。隨著殷商滅亡，文物隨之塵封在地底下。然而，從古至今，當地民衆不時會挖出甲骨，起初將之視為一種中藥材，磨成粉後可治多種疾病。直到清末民初，其在學術研究的重要性才漸漸為人所熟知。

清末，許多人投入甲骨文的研究，這股熱潮延續至民國時期，鍥而不捨的學者們終於確認殷墟的存在，發掘出更多的文物與甲骨。近代甲骨學家有所謂的「甲骨四堂」以及許多知名研究者，本期將詳細介紹他們如何在動盪不安的局勢下，一步步建立「甲骨學」的過程。

### 本刊售價及訂閱價目：

▲國內零售每冊新臺幣二百元

訂閱全年十二期訂費新臺幣二千元

精裝合訂本每卷(六期)新臺幣一千元

▲港澳地區

訂閱全年十二期訂費美金一百元

精裝合訂本每卷(六期)美金五十元

▲美國及其他國外地區

訂閱全年十二期訂費美金一百二十元

精裝合訂本每卷(六期)美金六十元

▲以上所列國內外價目均包括平寄普通郵資在內，惟需掛號寄遞者請另加付郵資

### 國內總經銷：創新書報股份有限公司

231-45 新北市新店區寶橋路二三五巷六弄六號二樓

電話：(02) 2917-8022

### 香港總經銷：廣彙企業有限公司

香港九龍紅磡馬頭圍道三十九號紅磡商業中心A座七樓

七〇六A室

電話：(852) 2542-0245

### 美加總經銷：世界日報世界書局

Biographical Literature ISSN (1234-5679) is published monthly by Biographical Literature Ltd., Postmaster: Send address changes to U. S. Distributor: W. J. Bookstore Inc. 141-07 20th Ave., Whitestone, NY 11357.

### 版權所有 侵犯必究

本社法律顧問：永然聯合法律事務所

李永然律師·黃怡騰律師

臺北市羅斯福路二段九號七樓之一

電話：(02) 2395-6989

印刷所：祥新印刷股份有限公司

新北市中和區立德街三〇九巷八號

電話：(02) 8228-6368



## 口述歷史

戰火銀鷹：中航元老  
陳文寬抗戰歲月的回憶（上）陳文寬口述  
禰福輝整理

## 前言

按照中國近代口述史學會關於中國航空公司（China National Aviation Corporation，一九一九—一九四九）的研究計劃，於二〇一七年九月至十二月在舊金山近郊多次訪問了陳文寬機長（Capt. Moon Fun Chin），並於二〇一八年夏整理時再作多次補充訪談。本文根據訪談記錄，並參考了胡佛研究所檔案館（Hoover Institution Archives）所藏中航副總裁威廉·蘭霍恩·邦德檔案（W. Langhorne Bond Papers）、美國駐華經濟顧問亞瑟·N·揚格檔案

（Arthur N. Young Papers）及其他有關史料，寫成本文。關於中航的研究計劃蒙香港衛奕信文物信託（Lord Wilson Heritage Trust）慷慨資助，特此表示深切感謝。訪問初稿（英文）承Mrs. Judy Luk詳細校閱，並提出寶貴意見，謹此致謝。此外，史丹福大學研究生范雅倩小姐和柏克萊加大鄭雋言先生兩位研究助理，辛勤蒐集有關資料，給予極大幫助，特此致謝。

一九一四年四月十二日陳文寬先生生在故鄉廣東省臺山縣田邊村出生，但是，他的父親陳國棟（Joe Chin）按照我國舊習，把他的出生年份推前一年，即一九一三年，所以他現在的虛歲是○六歲。不過陳先生精神飽滿，身體硬朗，記憶力奇佳，對數十年來的中航往事記得一清二楚，實在難能可貴。本文以細說陳先生在中航階段的傳奇經歷為主。抗戰勝利後，陳先生毅然脫離中航，雖然是在央航總經理陳卓林的遊說下作出的斷然決定，然而，實在與痛恨中航歧視華人的惡習有關，終於促使他忍痛離開，轉而投效陳卓林，致力重振央航，為建立真正屬於中國人自己的民航公司而努力，以求與受美國控制的中航爭一日之長短，因此簡要說明其間的經過。



## 陳文寬口述·禰福輝整理

父親早年去美國謀生，他有四個兄弟，除大哥外，都先後去了美國，然而，只有父親取得美籍。他最小的弟弟後來返回故國，在上海一家鐵路公司任職。

我不清楚父親什麼時候到美國的，大概在一九〇〇年前後吧。舊金山在一九〇六年四月十八日發生大地震，①大火蔓延全市，市政府所有檔案付諸一炬。後來市政府宣布，在地震時失去出生證明的人，只要有兩位公民作證，就可以向舊金山市政府申請補發



▶百歲人瑞陳文寬先生二〇一八年四月慶祝一〇五歲生日時攝（Dan Lee 攝）。

合法的出生證件。因此很多華僑趁機向政府申報為美國土生，以便取得美國籍。雖然父親當時在美東巴爾的摩市（Baltimore）居住，但是，他覺得機不可失，馬上前往舊金山申報，因此搖身一變，成為美國公民。

一九一二年父親回國探親，一年後才返美。回美後趁機申報已在中國結婚，並且育有一子。事實上我還有一個哥哥，但是，父親無法更改舊記錄，不能把他列入。所以，哥哥一直留在廣東臺山，沒有到美國。

## 「金山」

一九二三年秋，父親再次回國，計劃帶我前往美國。一九二四年初我們在香港澳乘美國杜勒輪船公司（Dollar Line）客輪遠赴美國，出國時我正好十歲。在海上航行約一個月後，於四月底終於抵達西雅圖（Seattle），也可以說到達「金山」了。當然金山原指舊金山，但是，那時國人一般把美國的大城市都視為「金山」，大概與華僑來美開採金礦有關吧。②抵達

美國的華人都要接受移民局的審查，很多人在這一過程中出了問題，不幸被踢出美國，或被關押數月至數年不等。幸虧我運氣不錯，毫無困難，順利通過。稍後便和父親一起乘火車前往東岸馬里蘭州（Maryland）的巴爾的摩市。父親在該市擁有一家洗衣店，還有一家飯館。他和其他移民一樣，天天刻苦工作，一生克勤克儉。

## 巴爾的摩市

到達美東後，不久就開始上學。由於不懂英文，最初非常艱苦，後來解決了語言問題後就輕鬆多了。小學畢業後，我決定進職業學校，學習修理汽車。一九三〇年秋畢業時，剛碰上經濟大蕭條，找工作非常困難。後來終於在一家貨車公司找到一份差使，然而，原來在學校學習的以理論居多，實際經驗不足，覺得要回到學校去，吸收更多實際經驗，於是再次返回學校，繼續上高級課程。但是，我對汽車的熱情開始慢慢消退。對飛行的興趣卻日益高漲。



航空事業在第一次世界大戰前後取得飛躍發展，一九一七年林白（Charles A. Lindberg）成功飛越大西洋，更使人們對航空事業產生無限憧憬，尤其年青人的熱情更急速高漲。③柯蒂斯—萊特飛機公司（Curtiss—Wright Aircraft Corporation）便乘勢在全國各地設立無數飛行學校，希望大量招生，用以推動航空事業的發展。我原來就對航空很感興趣，這時便立刻決定要進飛行學校了。但是，一般人仍然認為航空事業不可靠，不安全。此外，飛行學校收費極為昂貴，很多年青人都負擔不起。④因此，當我向父親提出時，他一口拒絕。然而，那時我正在對航空事業發高燒，所以一再提出要求，甚至多次和他爭吵。有一天，陳天耀叔叔來我家，他和爸爸談起這事，最後天耀叔叔對爸爸說，「如果他不怕死的話，就讓他去吧……」叔叔的話起了極大作用。爲了與父親妥協，我乘機降低籌碼，改口說去學習修理飛機。父親最初不肯表態，但是兩三個星期後終於答應了。

於是我立刻前往巴爾的摩機場的

柯蒂斯—萊特飛行學校報名入學。取得十小時的飛行證明後，我就通過了航空局（Bureau of Aeronautics）考試，順利取得私人飛機駕駛執照。一九三二年底還拿到有限商業飛行執照（Limited Commercial License）。

但是一九三〇年代經濟蕭條，找工作極端艱難，要在美國謀得航空公司的一官半職，實在難於登天。我有一個叔叔在上海，在鐵路公司任職，他認識中國航空公司（China National Aviation Corporation，簡稱中航，CNAC）的業



►中航的行李卡（陳文寬藏）。

務主管兼副總裁威廉·蘭霍恩·邦德（William Langhorne Bond），知道中航即將擴展業務，招聘新人，就寫信告訴爸爸。父親接到消息後立刻告訴我。我非常興奮，馬上決定前往上海應徵。

## 中國航空公司

柯蒂斯—萊特飛機公司爲了在中國推銷飛機，在二十年代後期派員來華，爲打開中國市場不斷展開努力。一九二九年該公司的代表與中國鐵道部部長孫科簽署合作協定，雙方同意成立中國飛運公司。

在民航事業草創初期，票價昂貴，客運業務很有限，航空公司主要致力發展空郵業務。但是，空郵由交通部主管，鐵道部無權左右。交通部長王伯群採取消極抵制政策，並且另組公司，爭奪中航的空郵業務，使中航受到極大打擊。

一九三〇年柯蒂斯—萊特發現找錯合作對象，急流勇退，轉而與交通部合作，成立新公司，改稱中國航空公司（China National Aviation Corporation）。



雙方正式簽訂合同，規定中方占股百分之五十五，美方占百分之四十五。然而，中航業務仍然發展緩慢。同時，美國自一九二九年股市崩盤後，經濟邁入大蕭條狀態，柯蒂斯—萊特的股價狂瀉，面臨重大壓力，鑒於中航連年虧本，因而有意退出，轉讓中航股份。⑤

適值泛美航空公司（Pan American World Airways）在一九三〇年代初期力圖在全球發展，胃口極大，有意向亞洲擴展，積極籌劃開闢從舊金山飛往亞洲的跨太平洋航線，致力建立全球的航空帝國。一九三一年泛美的老闆胡安·特里普（Juan Trippe）請著名飛行家林白（Charles A. Lindberg）嘗試從紐約經阿拉斯加飛往中國，以便確定開辦跨太平洋航線的可能性。一九三一年夏，林白和愛妻安·莫羅（Ann Morrow）一起自紐約市起飛，經阿拉斯加的諾姆（Nome）飛往西伯利亞，稍後到達日本，並於九月中旬飛抵南京。⑥這次飛行十分成功，然而由於美國與蘇聯還未建立邦交，日本也不可能同意借道，因此，林白認為這條航線暫不可行，建議

購入柯蒂斯—萊特急於脫手的中航股份，以便打開中國市場。結果買賣雙方一拍即合，水到渠成。於是柯蒂斯—萊特把中航股份轉讓，由銳意發展亞洲航空事業的泛美航空公司購入。⑦

泛美接手後，積極發展中航，決定按照一九三〇年原來達成的協議，開辦第三條航線，即上海至北平線（滬平線），馬上宣布招聘新人，這正是我回國參加航空事業的最佳時機。因此，在接到叔叔的來信後，我立刻乘火車到西雅圖，然後乘船離開美國，在一九三三年元旦前後抵達上海。叔叔連忙在一月初帶我去龍華機場，在那裡與中航的副總裁兼業務主管威廉·蘭霍恩·邦德先生見面。我向他說明應徵機師的來意，並告訴他已取得美國的駕駛執照及受過修理飛機的技術訓練，邦德十分高興，結果答應聘用，擔任中航副駕駛，從三月一日開始上班。這時中航還有兩位新聘的美國華裔飛行員，即王唐諾（Donald Wong）和譚玖（Joy Thom）。二人也是剛從美國回來的，但是他們先在美國直接提出書面申請，我到達上海時，他們已經在龍華上班，所以在資歷上較我

略勝一籌。真沒有想到會在中航待十三年之久。

泛美接手後積極在華發展，使中航業務蒸蒸日上，尤其在盧溝橋事變前，業務發展極為迅速。總的來說，中航的發展與抗戰的形勢息息相關，隨著戰事的演變而起落不定，大概可以分為五個時期：一、上海時期（一九二九—一九三七），初創時期總部設於上海，機航部就在上海，成為其業務中心。二、漢口時期（一九三七—一九三八），一九三七年八月淞滬戰事爆發後，總部遷往漢口，稍後再遷重慶，業務中心則在漢口。漢口可以說是過渡時期，時間不長，一九三八年十月漢口淪陷就匆匆結束了。三、香港時期（一九三九—一九四一），漢口失守後，業務隨著發生重大變化，轉而以香港為中心，至一九四一年底香港淪陷時止，總部則一直保留在重慶。四、加爾各答時期（一九四二—一九四五），日軍占領香港後，東南沿海都被日軍侵佔，通往國外的生命線盡失，只好把業務中心遷到印度加爾各答，這與太平洋戰爭爆發，中美聯盟抗日，加爾各答取代香港，一躍而成對外





▶史汀生客機（陳文寬藏）。

交通的生命線有關。這段期間，中航在美國的支援下，逆勢而上，發展極為迅速。五、上海時期（一九四五—一九四九），抗戰勝利後，中航的總部遷回上海，業務則分別以香港、上海兩地為中心。乘著抗戰後期的發展勢頭，中航一躍而成亞洲最具規模的航空公司。但是內戰爆發後，業務重心逐漸南移，最終遷往香港，至一九四九年底兩航起義，中航便正式解體。

## 首航北平

一九三三年三月一日我正式開始在中航上班。由於我受過航空機械的正式訓練，因此最初兩三個星期只做維修工作，事實上我在工餘之暇幫忙維修長達兩、三年之久。三月十五日，上海—北平線首航，但無任何儀式，我們平靜地飛往北平。

首航的正駕駛是佛洛德·納爾遜（Floyd Nelson），我是副駕駛，一般來說，這時所有華裔飛行員都是副駕駛。我們飛的是單引擎的史汀生（Stinson

Detourer）客機，大概每小時飛一百三十哩，只能載四名乘客。那時乘客很少，業務上以航空郵件為主。

當時我國的航空事業才剛起步，設備十分簡陋，完全沒有配備儀器飛行的條件。我們沒有自動儀表，所以基本上盯緊空速、爬升高度和轉向等三項要目就夠了。

飛機在早上八時從上海起飛，第一站是海州（今連雲港），只作短暫停留，加油後便立即起飛。下一站是青島。當時乘客不多，我們在青島一般只收空郵，很少有乘客在這裡登機。接著就飛往天津，然後直飛北平，大概在下午二時左右可以抵達，全程的飛行時間約六小時。我從來沒有飛過這種飛機，但是它設備簡單，首次飛行十分順利。

到達北平後，納爾遜機長乘一輛小汽車前往一家豪華旅館，我去了北平市中心一家比較便宜的中國旅館，大概是靠近一個大商場的中央旅店。

漢口



我飛上海—北平線大約為時一年，一九三四年四月中航派我到漢口，改飛漢口—重慶線。我和查爾斯·沃恩機長（Capt. Charles Vaughn）一組，華裔王伯納（Bernard Wong）與詹姆斯·克萊斯基機長（James Cleskey）是另一組，一般我們都是對開的。



▶洛寧飛船（陳文寬藏）。

漢口—重慶線使用基斯通公司製造的洛寧飛船（Keystone Loening Air Yacht），為了安全起見，一路上沿著長江飛行，盡量避開三峽附近的崇山峻嶺。洛寧飛船是單引擎的水陸兩用飛



▶道格拉斯製造的DC-2中山號客機（照片來源：San Diego Air and Space Museum Archive）。

機，可載五、六名乘客。

我們一般必須在起飛時站起來，否則很難看清楚前方的地形變化。從漢口飛重慶先要停荆沙，然後是宜昌和萬縣，最後才抵達重慶。

調往漢口後，我住在中航漢口辦事處二樓。就在大樓對面，有一個很大的廣場，那裡綠樹成蔭，各種花卉爭妍鬥艷，是晚上散步和談天的最佳場所。夕陽西下後，遊人如鯽，十分熱鬧。

樓上一個朋友常來看我，我們經常到廣場走走，在那裡找個地方坐下，然後天南地北地笑談天下大事。漢口的夏天非常炎熱，我們常常聊到半夜。有一天，一個年青人走過來，對我們說，「我可否坐下來聊聊？很想向你們學點英文……。」於是他就坐在旁邊坐下，並告訴我們，他在一家銀行任職，奇怪的是，他竟然給我們一個假名。因此，我懷疑他是戴笠底下的軍統特務，所以乾脆稱他為X先生。但是，沒想到後來他竟然是我的媒人。

## 調回上海



一九三〇年代，人們對結構簡單的史汀生客機和洛寧飛船的安全性十分懷疑，所以飛機公司盡力研發新的、較安全和更舒適的飛機。一九三四年秋，中航購買了一架道格拉斯飛機公司（Douglas）製造的最新型DC-2型機，這種飛機在是年夏天才首次出廠，它是雙引擎、全鋼殼飛機，並且配備先進的儀表，具有無線電通信設備，還有可以伸縮的降落架，無論航程和速度都有極大進步。DC-2可以容納十四位乘客，這是民航史上劃時代的飛躍，毫無疑問是當時最先進和最舒適的飛機。⑧

我非常幸運，就在這時調回上海，駕駛嶄新的DC-2飛上海—北平線。而且我又是飛DC-2的第一個華裔飛行員，心裡實在感到非常高興。DC-2有全新的設備，而且續航力長得多，我們就不必在海州停留和加油了。從上海起飛後，就直飛青島，然後前往天津，不久就到達北平，全程差不多節省了一半時間。不過，DC-2需要有報務員和侍應生，因此，機組人員增加到四人。

有一天神秘的X先生又出現了。他

前來看我，並說要介紹我見一個老同學。他的同學在聖約翰大學念書，因此約定在豫園路的公園見面，聖約翰大學就在公園旁邊，在舊時代這裡是不讓華人進入的。不久他的朋友來了，還帶著一位漂亮的小姐蔣有芬（Elsie Chiang）。她就像夏日的玫瑰，使我驚為天人，大有一見鍾情之感。不久我們就開始約會，兩年後在上海結婚，大概可說是緣定三生吧。



►陳文寬、蔣有芬伉儷合照（陳文寬藏）。

有芬的堂姐蔣仕雲是中國銀行行長貝祖詒的夫人，貝祖詒後來調到中央銀行。蔣家原籍江蘇吳縣，後遷蘇州。蔣氏家族很大，女孩子特別多。貝太太好像是四小姐，有芬則排行第九。早年全家都住在一個大院裡，我認識有芬時家道已逐漸中落，蔣氏家族已經分家。貝太太的父親蔣履福，北京大學畢業，早年出使歐洲，晚年住在北平，我曾前去拜候，他們有一棟很大的房子。

有趣的是，當時蔣家對我們鬧戀愛持消極態度，也許他們期望有芬會嫁給富家子弟。然而在戰後，我感到發生很大的變化，大家忽然對我親熱起來，大概因為我在戰時幫了不少忙吧。

### 晉升機長

一九三六年五月初我和有芬在上海結婚，剛好中航準備馬上開通重慶—成都航線，邦德爲了人手問題傷透腦筋，最後決定派我去成都，爲新開的航線服務。他答應到成都後讓我晉升機長，條件是要馬上啓程。因此，婚禮舉行後幾

天，我立即飛往成都，有芬則在月中才來相會。我剛到達成都，王唐諾就返回上海。無論如何，我終於在王唐諾和譚玖之後獲得晉升，成爲第三個華裔機長。譚玖沒有停留太久，兩個月後也離開成都，調回上海了。

渝蓉線和最初的滬平線一樣，都使用史汀生式的小飛機，對我來說是駕輕就熟，毫無問題。不過，成都的生活環境太差，物質條件極端落後，十分艱苦，大家都不願意久留。一年後我馬上



▶陳文寬與中航同事合影（一九三六年左右）（陳文寬藏）。

申請調回上海。

## 重返上海

一九三七年六月，終於獲得中航批准，正式調回上海，有芬十分高興。這時我已經在中航服務四年多了，天天努力工作，從來沒有請過一天假。調回上海後，我鼓起勇氣，向邦德提出休假的請求，他立刻答應讓我休息兩星期，我決定趁這個機會和有芬一起去香港探望母親。

大哥在一九三六年不幸病逝，媽媽一直悶悶不樂，我們希望香港之行會讓老人家高興。不料剛到香港，七七事變就立刻爆發。局勢不斷惡化，戰火迅速蔓延，終於帶來八年抗戰的艱苦歲月。

## 淞滬戰事爆發

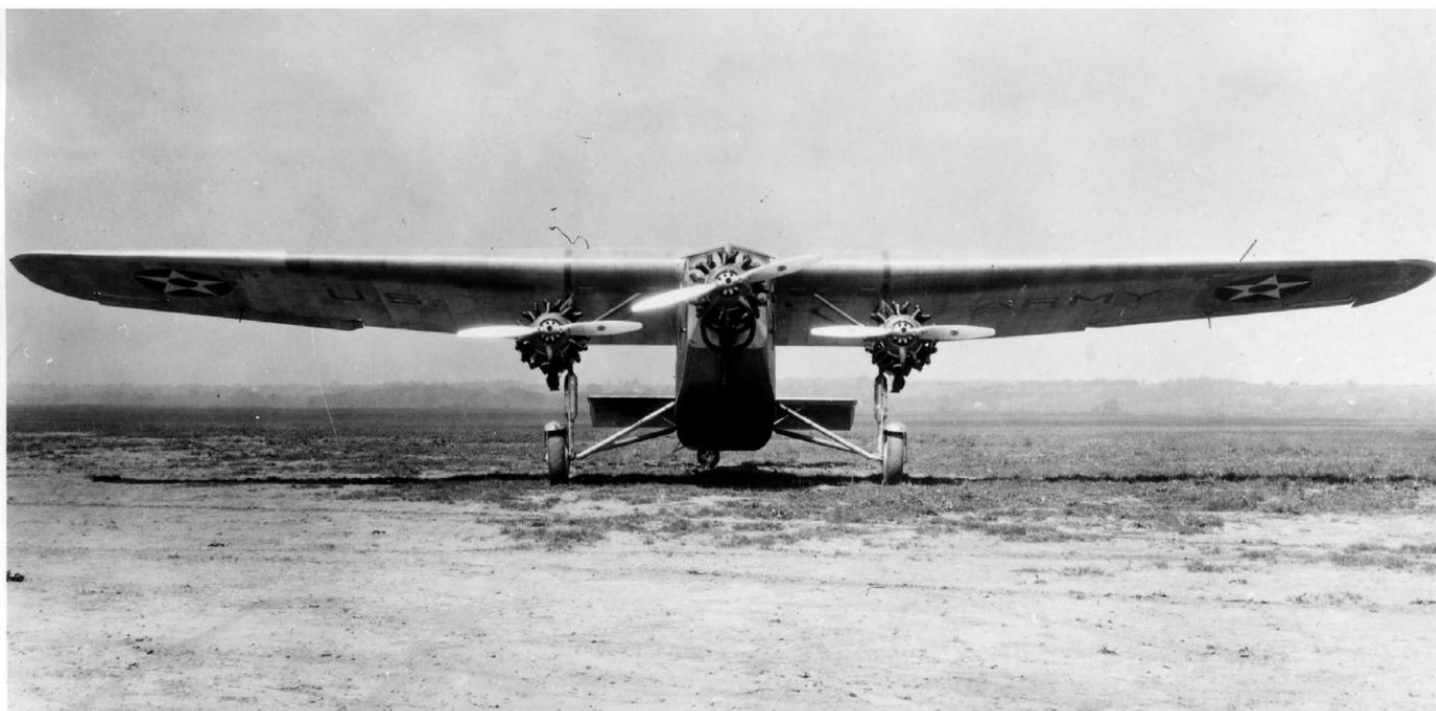
鑒於上海的形勢日益緊張，不得已只好提早回滬。八月十三日，日軍大舉攻擊上海，⑨中航來電話，要我馬上去龍華機場報到。剛到達龍華，就奉命立刻飛一架史汀生型飛機前往南京。在這

種情況下，實在來不及回家，只好給有芬掛了個電話，告訴她盡快設法前往南京會面。然而在兵荒馬亂中，安排交通工具極端困難，後來她弄到火車票，趕往南京，可是卻撲了個空，因為我早已去了武漢。後來她到處打聽，我們竟然要到幾個月後才終於在成都相聚。

到了南京，這次一反常態，中航的員工都擠在同一家旅館。我到達南京時，有兩架史汀生式飛機已先一步抵達，王唐諾駕駛的福特三引擎飛機（Ford Trimotor）也是剛到，不過，另一架福特究竟在何處，竟然無人知曉。走進旅館，看到波勃·波特施密特（Bob Pottschnidt）等幾個同事正在大廳裡休息。差不多所有同事和飛機都已經先後抵達。

八月十五日敵軍的轟炸機猛炸南京明故宮機場，我們急忙找尋可以躲藏的地方。由於情況緊急，害怕日機還會再來，中航下令全部飛機立刻飛往漢口躲避，以策安全。王唐諾駕駛的福特三引擎飛機是唯一有電信設備的，所以他首先起飛，大家跟在後頭。但是，王在半路上忽然接到





▲福特C-9三引擎飛機（照片來源：  
VIRIN / National Museum of the  
U.S.A.F.）。

中航通知，要我們馬上折回南京。於是大夥就立刻跟著他飛回明故宮機場。

八月十六日，公司發出指示，要我們飛往漢口。王唐諾的福特飛機加滿油後，先行起飛，其他的飛機仍然在等候加油。忽然三架黑色的日軍轟炸機再來光顧，紛紛對機場投擲炸彈。<sup>⑩</sup>

我們最初沒有察覺敵機來襲，只有站在飛機上加油的波特施密特及時發現，立刻大叫，「大家注意，鬼子又來轟炸了……」話音未落，幾顆炸彈就在前面不遠處爆炸。波特施密特馬上放下加油管，急忙從飛機上跳下，幾個地勤人員也紛紛逃命。這時忽然下起雨來，我們急忙四處找尋可供躲避之所。

機場附近沒有任何掩體，於是大家一口氣跑到附近的中央醫院，在一片空地上暫避。中央醫院是南京最大的醫院，與機場僅隔一條馬路。可是那裡也沒有任何可供藏身之所，大家只好躺在水泥椅子下面，動也不敢動。有一位同事建議跑進機場大樓躲避，然而那裡離蔣介石的停機庫很近，很可能成為攻擊目標，因此大夥不敢進去。

一會兒敵機終於飛走了，幸虧我們沒有任何傷亡。公司告訴我們留在安全地點，但必須在機場範圍內，因為會隨時發出進一步指示。不久又傳來飛機馬達的聲音，看見三架日機再次回來轟炸，顯然以我們的飛機為目標。

這時仍然下著細雨，雲層很低。敵機開始攻擊機場的停機庫，好像他們預先獲得確實情報，知道停放飛機的地點，立即進行攻擊。幸虧蔣介石的飛機早已飛走，避免了損失。也許不只是幸運，聽說我國空軍早就料到敵人會來襲擊，所以下令所有飛機預先撤離。過不了幾分鐘，敵機就從我們頭上掠過，忽然鑽入雲端，頓時消失了。敵人就這樣不停地來回轟炸，幾分鐘就飛走，使大家一直處於極端緊張的狀態。第二天，我們不敢再在南京停留，大夥奉命立刻飛往漢口。

## 中航的危機

到了漢口，發現已經停放著三架DC-2，三架史汀生和一架福特三引擎

飛機。由於上海的戰事非常熾烈，中航決定馬上把業務中心遷往漢口，但是在漢口的時間也不長。除了日機不斷猛烈轟炸外，淞滬戰事爆發後，美方人員與我國政府發生重大衝突，成為導致稍後改遷重慶的主要原因。中美雙方的衝突不但影響合作，而且差點引致中航倒閉。因此，一九三七年八月中航進入漢口時期，但是為時短促，而且中美雙方這時不斷發生激烈爭吵。

隨著敵人進一步擴大轟炸漢口，形勢日益嚴峻。一方面敵機幾乎天天前來光顧，另一方面，八月十四日中國空軍與中航的美籍人員發生衝突，引致中航爆發嚴重危機。

八月十四日早上，中國空軍第四驅逐大隊大隊長高志航少校在南昌掏出手槍，強迫中航一架DC-2客機運載炸彈和其他軍用品前往笕橋，<sup>⑪</sup>美方認為，此事將使中航的業務轉變為半軍事性質，覺得事態非常嚴重，危害公司純商業航空公司的特殊地位，並且不符當時美國政府對中日衝突保持中立的政策，因此向中航副董事長兼總經理林偉成上

校提出嚴重抗議。但是，面對淞滬戰事膠著，守土戰士所需各種物資極端孔急，中國政府又是中航的大股東，林上校認為有權權宜處理。各執一詞，結果使公司陷入僵局。稍後美方禁止美籍人員參與中國具有軍事性質的任何活動，美籍人員基本上等全部罷工，使雙方爆發非常激烈的爭論。此時主管中航業務的邦德正好回美渡假，由泛美遠東代表哈羅德·比克斯比（Harold Bixby）代行其職務。同時，鑒於日機在八月二十日猛烈轟炸漢口，形勢危急，因此比克斯比下令美籍職員立即離開漢口，前往香港，並且於九月中旬向交通部次長兼中航董事長彭學沛提出嚴重抗議，<sup>⑫</sup>使雙方的衝突再度升級。

這時中航業務基本上陷於停頓，大有造成公司關門的危險。八月二十二日美籍職員乘中航一架DC-2客機從漢口飛往香港。除王唐諾外，華人員工沒有參與。事實上王唐諾對中日戰事加劇感到日益關切，早已決定離華返美。因此在撤離漢口前安排太太乘坐美國《皮爾斯總統號》（President Pierce）輪船離開上海，二人

計劃在香港會面，然後一同回美。美籍飛行員撤離後，中航的運作受到嚴重影響，使公司面臨重重危機。這個問題只有等待邦德從美國回來後再圖解決。

## 撤出漢口

一九三八年八月日軍在漢口周圍集結重兵，準備全力奪取這個華中重鎮。敵人的空軍日益加緊轟炸漢口及其附近市鎮，形勢極端危急，看來守軍難以長久支持下去。為了未雨綢繆，九江陷落後，中航就把總部從漢口遷往重慶。十月二十一日，廣州淪陷，漢口的局勢進一步惡化，交通部長張嘉璈立即要求邦德盡量增加漢口的航班。一兩天後局面更為嚴峻，張嘉璈請邦德馬上制訂撤退漢口人員的方案。

邦德的撤退方案分為兩個階段，首先在十月二十二日至二十四日三天內撤出滯留市內的政府高官，由剛加盟中航，並且非常熟識夜間駕駛的羅亞爾·倫納德（Royal Leonard）帶領查爾斯·夏普（Charles Sharp）共同進行。倫納德



原任美國空郵部駕駛員，長期從事夜間飛行，經驗豐富。二人們接獲交通部通知後，馬上展開行動，駕駛一架DC-2在晚上飛往漢口，運載政府官員撤退。每天來回飛行數次，任務十分緊張。邦德本人也特別和夏普一起飛往漢口，親自拜會張嘉璈，向張保證將盡力撤出所有高層官員。第二階段由陳休恩（Hugh Chen）和我在漢口陷落前一天從重慶駕駛兩架康索利達德公司製造的康莫多爾（Consolidated Commodore）水陸兩用飛機到宜昌，然後在入夜後飛往漢口，把中航職員撤出，每人要負責兩個來回。這時形勢極為惡劣，比第一階段危險多了。<sup>⑬</sup>

## 夏普救出蔣介石

顯然十月二十四日晚上的情形最為戲劇化。這時漢口守軍已經欲撐無力，情況危急。蔣委員長和夫人，帶著顧問亨利·唐納德（Henry Donald）和幾位高官到了機場，準備撤離。但是，前中航駕駛員埃里克·賈斯特（Eric Just）表

明沒有夜間駕駛經驗，而且不熟識衡陽地形，無法保證安全撤往衡陽。剛好中航前首席機師歐內斯特·艾利森（Ernest Allison）駕駛交通部一架DC-2抵達，於是決定由他送蔣委員長一行離開漢口。不料起飛後不久，該機電力系統發生故障，無法繼續飛行，只好立刻折回漢口。這時已是午夜，大家極端緊張。然而，夏普就在這緊張關頭駕駛一架DC-2在機場降落，最終由他負責接送蔣介石等人前往衡陽，短暫停留後，再飛長沙，大家才終於鬆了一口氣。<sup>⑭</sup>

## 注釋

- ① 一九〇六年四月十八日，舊金山發生七點九級大地震。參見王立楨，《螺旋槳邊的歲月：復興航空公司創辦人陳文寬的前半生》（臺北：麒麟文化出版社，二〇〇八年），頁二〇—二一。
- ② 中國移民最早在一八五二年到達美國，大多從事開採金礦的工作。早期大多數在加州和內華達州的金礦場擔任礦工，自然把美國統稱為金山。參看Judy Yung, Gordon Chang and Him Mark Lai, *Chinese American Voices: From the Gold Rush to the Present*,

Berkeley, Los Angeles, London: University of California Press, 2006, pp. 1-8.

- ③ 查爾斯·奧古斯塔斯·林白（Charles Augustus Lindberg，一九〇一—一九七四）是美國著名飛行家。他一九二七年單獨駕駛聖路易精神號（Spirit of St. Louis）飛機，從紐約長島飛越大西洋，直達巴黎，從一個籍籍無名的空郵駕駛員，一躍而成爲榮獲奧特噶獎（Oreig Prize），名滿天下的飛行家。他的成就引起世人對航空事業產生熾烈的渴望。林白本人經常參與推廣航空事業的努力，而且與泛美航空公司建立密切關係，使一九三〇年代無數青年對航空事業抱著極大熱情，引致飛行學校如雨後春筍，在各地紛紛設立。參看林白所著，*The Spirit of St. Louis*, New York, London: Scribner, 1953; A. Scott Berg, *Lindberg*, New York: Berkley Books, 1999.
- ④ Gregory Crouch, *China's Wings: War, Intrigue, Romance and Adventure in the Middle Kingdom during the Golden Age of Flight*, New York: Bantam Books, 2012, pp. 79-80; 王立楨, 前引書, 頁二六—二七。
- ⑤ 同上。
- ⑥ 關於林白夫婦從紐約飛往阿拉斯加，前往西伯利亞，然後抵達中國的探索之旅的詳細經過，可參看林白夫人安·莫羅（Ann Morrow）的書《North to the Orient, New York, N.Y.: Harcourt Brace and Company, 1935》，該書詳細記述此次探索的經過。

⑦ William M. Leary Jr., *The Dragon's Wings: The China National Aviation Corporation and the Development of Commercial Aviation in China*, Athens, Georgia: The University of Georgia Press, 1976, pp. 70-75.

⑧ DC-2型飛機較為舒適、快捷，而且航程較長。同時，機身用鋼鐵造成，機翼較低，裝上兩個十二〇匹馬力的Wright GR-1820-F53 Cyclone引擎，當時號稱航空界劃時代產品，時速二一〇哩，航程一〇八五哩。參看Gregory Crouch, op. cit., p. 73; 王立楨，前引書，頁六七。

⑨ 一九三七年八月十三日，日軍進攻上海，引發抗日戰爭全面爆發。韓信夫、姜克夫主編，《中華民國史大事記》第四冊（一九三七—一九三九）（北京：中華書局，二〇一五年，頁五五五—五五五四）。

⑩ 八月十六日，日軍派出二十架重轟炸機組成的編隊從九州出發，轟炸南京。由於雲層很低，在抵達南京前，編隊分為四個小隊。厚重的雲層也妨礙中國的警報網發揮正常功能，沒有及早發出警報。因而日機突然襲擊明故宮機場時，人們都感到驚愕。然而猛烈的防空炮火使日軍傷亡慘重，據說日機損失四架，只有十六架轟炸機在朝鮮濟州島降落，其中六架受到嚴重毀損，無法修復。參看中山雅洋著，何君譯，〈中國的天空：中國空中抗日實錄〉，《現代兵器》雜誌，第四期，二〇〇三年四月，頁四二；《空軍抗日戰史》第一冊（臺北：空軍總司令部情報署編印，一九五〇年），頁四六—四七；陳應明，廖新華，《浴血長空：中國空軍抗日戰史》（北京：航空工業出版社，二〇〇六年），頁十五。

⑪ William M. Leary Jr. 教授指出，一九三七年八月十三日晚上，中國財政部預訂中航飛機四架，計劃翌日從南昌載運大量鈔票前往上海。其中第一架由查爾斯·夏普機長（Capt. Charles L. Sharp）和副駕駛劉崇佳駕駛。該機於十四日早上在南昌降落，一群中國軍官強迫夏普運載炸彈等軍用物資前往寬橋，夏普當場拒絕，因此中國空軍第四驅逐大隊的大隊長高志航少校拔出手槍，威脅其就範，雙方爭持不下，情況極端緊張。結果劉崇佳自告奮勇，願意駕駛前往寬橋。參見William M. Leary Jr., op. cit., p. 113；並參考劉廣定教授，〈八一四寬橋空戰八十年紀念，兼記關鍵人劉崇佳〉，《傳記文學》，第六六三期，二〇一七年八月，頁三五—四二；何邦立，〈八一四寬橋空戰關鍵人劉崇佳事跡考，兼述中航桂林號事件〉，《傳記文學》，第六六八期，二〇一八年一月，頁一〇—一一七。據陳應明在《浴血長空》（頁三九—四〇）就八一四空戰所述：

「八月十三日高志航受命從河南省周家口（今周口市）調往南昌，以便加強首都的防空力量。十四日早上，他接航空委員會通知，立刻前往南京參加軍事會議，商討應付來犯日軍的對策。高志航臨行前，囑咐李桂丹率領三個中隊先行飛往寬橋，應付來犯之敵。會議結束後，高立刻返回南昌，準備運送急需軍用物資前去寬橋，但彈藥太多，戰鬥機無法運載，剛好夏普駕駛的包機在南昌降落，因而迫其負責運往寬橋，結果航機抵達後半小時左右，日機編隊就馬上到達，雙方發生激戰，結果中國空軍大勝，取得八一四空戰大捷。可見劉崇佳奮不顧身，自動請纓運送炸彈前往寬橋是至關重要的，不料美方竟然因此興風作浪，大興問罪之師，差點引致中航關門，讀史至此，真叫人啼笑不得。」

⑫ 一九三七年五月十九日，南京政府任命林偉成爲中航副董事長兼總經理，並負責空軍的運輸事務，見百度百科，林偉成條。淞滬戰事爆發後。中美產生重大爭論，主要涉及商業航空公司不可參與軍事運輸，以免破壞其非戰鬥性質的特殊地位。在上海面對日軍的威脅下，林偉成基於軍事需要，強徵中航的飛機負責軍方的運輸，造成雙方劍拔弩張。結果美方採取斷然行動，在八月二十二日把漢口的美方飛行員撤往香港。中國政府極爲憤怒，指責美方違反合約，反應強烈。事實上泛美主管當時確有撤出中國市場的打算，這種情況引致雙方關係頻臨破裂，導致哈羅德·比克斯比（Harold Bixby）在九月十三日向交通部正式提出抗議。見W. Langhorne Bond



- Papers, Box 1, Hoover Institution Archives。以下簡稱爲Bond Papers。幸而邦德堅決反對比克斯比和泛美高層的決定，主張維持在中國業務，並立刻銷假，從美國飛返香港，全力向中國各方面進行遊說，結果在蔣夫人的干預下，同意撤銷林偉成在中航的所有職務，才使中美雙方的爭執獲得解決，從而中航的業務得以維持。然而，林偉成鑒於面對日軍入侵，國家處於生死存亡之秋，因而採取非常措施，調動中航的飛機，以應淞滬抗日將士之急，實在情有可原，竟然平白受到如此嚴重處分，確實極爲不公，不得不使人爲林叫屈。參見Gregory Crouch, op. cit., pp. 92-138; William M. Leary Jr., op. pp. 113-118.
- ⑬ 一九三八年十月二十一日，張嘉璈要求邦德增加中航班次，並制定撤退人員計劃。Bond to Kirtsi, October 26, 1938, Bond Papers, Box 1; Gregory Crouch, op. cit., p. 171; Barry S. Martin, *Forgotten Aviator: The Adventures of Royal Leonard*, Indianapolis: Dog Ear Publishing, 2011, pp. 9-90.
- ⑭ Bond to Kirtsi, October 26, 1938, Bond Papers, Box 1; William M. Leary Jr., op. cit., p. 123; Gregory Crouch, op. cit., pp. 180-181; Jay Taylor, *The Generalissimo: Chiang Kai-shek and the Struggle for Modern China*, Cambridge, Massachusetts and London, England: The Belknap Press of Harvard University Press, 2009, pp. 158-159.

## 國防部長俞大維

陳漢廷、羅順德 著／定價：360元

### 俞大維 一個民國史上最傳奇的國防部長

他不是黃埔畢業，從未加入國民黨，不屬於任何派系，卻備受蔣介石器重，擔任了十年國防部長，陸海空三軍軍人無一不爲他折服。在任部長之前，俞大維曾肩負兵工署長、交通部長，襄助駐美大使顧維鈞，斡旋於中美之間爭取經濟及軍事援助。

國防部長任期中，單是金馬兩地的視察就超過二百次，並屢屢涉險偵察大陸沿海，他曾說「我自己不能去的地方，我不會派我的部下去。」沒有俞大維，就沒有八二三砲戰的成功防守，也就沒有現今安定的台海局勢。

俞大維家學淵源，母親係曾國藩一脈，自小便浸潤書香經澤中，是第一位「文人部長」，有「儒將」之稱。其親族橫跨學、政界，如陳寅恪、傅斯年、曾昭掄，現任中共政治局常委、政協主席俞正聲等，影響所及不可謂不大。

本書作者以客觀公允之筆觸，道出俞大維不平凡的一生，也寓意於現今紛亂的政、軍界，期許其不佞不求、高風亮節之操守能爲後人楷模。

