

一九四九
國府

黃金謎團



- 胡適與三個「故宮」
- 毛澤東時代 政治受難總論
- 消逝在 二二八迷霧 中的宋斐如

傳記文學

2020
Jul
698



傳記文學

第一一七卷 第一期 目錄

中華民國一〇九年（二〇二〇）七月號（總號第六九八）

編輯室手記……………成嘉玲（一）

本期特稿

國共內戰史中，廈門鼓浪嶼上，……………吳興鏞（四）
兩個三噸黃金的大謎團

紅色記事

毛澤東時代政治運動受難總論（上）……………王友琴（一八）

口述歷史

戰火銀鷹……………陳文寬口述・禰福輝整理（四二）

：中航元老陳文寬抗戰歲月的回憶（下）

民國風雲

「西安事變」與中共的「聯蔣抗日」——洛川會議真相……………艾葉（六六）

胡適研究

胡適與三個「故宮」……………肖伊緋（七六）

二二八事件

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

第一一七卷 第一期

民國一〇九年（二〇二〇）七月一日出版
總號第六九八號・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

編輯者：喻蓉蓉 虞 彪 藍博洲（依筆劃）

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@umail.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

消逝在二二八迷霧中的宋斐如……………藍博洲（八八）

歷史與人物

韋政通與殷海光……………柳恆（一〇一）

蔡仲德與馮友蘭……………王仁宇（一一二）

中國私立大學開山陳時（三）……………裴高才（一二六）

讀者書簡

桂林中山學校校友在台北……………蒙天祥（一三六）

史料與史學

中央工作日記（一六九）……………阮毅成遺作（一四〇）

傳記文學第一一六卷合訂本總目錄……………本社（一四二）

稿約、不退稿啟事……………本社（一二五）

本期封面：

一九四八—四九年，國共內戰已使全中國陷入分崩離析之局勢，國軍在戰場上接連失利，大勢已去。為了維繫一線生機與確保反攻基礎，國民政府執行一項任務：將以黃金為主的國庫資產護送至臺灣、廈門。黃金運送任務艱辛無比，除了面對外界抨擊，同時也要與共產黨角力。然而值此兵荒馬亂之際，竟然發生未登載在帳目上的黃金溢出醜聞。大筆黃金由於官員的輕忽、有心人士的不軌，導致在運送過程中神奇失蹤，也由於當時特殊情勢，並未加以深究，險些被遺忘在歷史中。出此一重大紕漏，種種爭議都反映著當年人心惶惶、無所適從的困境。本期將帶領讀者一探七十多年前護送黃金行動的大謎團。

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二三三巷六弄六號二樓

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二

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（下）

陳文寬口述
禰福輝整理

漢口陷落

十月二十四日，陳休恩和我接到指示，自重慶駕駛兩架康莫多爾水陸兩用飛機到宜昌，趁著夜色迷濛飛往漢口，盡快把那裡的員工救出，必須在天亮前飛離漢口。二十五日天還未亮，我就從漢口飛返宜昌，但是還有十一名技工留下，我答應當天下午再次回去，把他們帶走。當我回頭再飛漢口時，在湖邊降落，等候餘下的技工，奇怪的是，根本不見人影，大概留下的人員都已經離去。稍後發現有兩人在碼頭等候，於是馬上接他們登機。這時無數日軍開始

從東面入城，槍聲不絕於耳。我不敢久留，立刻飛往長江。城裡冒出兩起熊熊大火，黑煙沖天，十分怕人。^①

稍後我看到一些其他人員，立刻請他們登機。康莫多爾載客量比多爾芬飛機（Dolphin）大些，可以載二十人左右。在這種緊急情況下，我接載的人較多，而且還有很多儀器和配件要一起運走，肯定是遠遠超載了。

就在碼頭附近，發現無數屍體在水裡漂浮，但是仍有兩三艘英、美炮艇停泊江邊。不過我不敢久留，在黃昏時急忙飛走。

不久已經一片漆黑，連續兩天不停

地來回飛行，實在非常疲倦，幸虧很快就到達沙市。我不顧一切，決定在那裡留宿一宵。休息一夜後，覺得好多了，二十七日清晨才飛往重慶。^②陳休恩慘了，他在中航辦事處無故被邦德大罵一頓，指責他沒有在二十五日再次飛往漢口撤離中航人員。其實真的很冤枉，當時留下十一名員工，去一架飛機就遠遠足夠了，哪裡還需要他再飛一趟。

重慶—貴陽線

漢口陷落後，中航改派我飛重慶—貴陽線。貴陽附近地勢高峻，群山環

繞，最初考慮使用福特三引擎飛機，因為如果有一個引擎壞了，仍然可以繼續飛行，山區地形複雜，三引擎飛機比較保險。但是，那裡只有一個小機場，所



►康莫多爾水陸兩用飛機（陳文寬藏）。

以使用小型飛機還是較為適宜，像比奇克拉夫特型機（Beechcraft）或英國的蜻蜓型（Dragonfly）等小飛機。③前者最適合在山區使用，後者是一種複翼小



►比奇克拉夫特小型飛機（照片來源：San Diego Air and Space museum Archives）。

飛機，但有雙引擎，比較安全。一般來說，這些小飛機載客量不大，只能載四、五人。一九三八年年底桂林機場修好後，有時候我也駕駛DC-2飛往桂林。

港粵線開通

中航一直設法打開香港市場，以期實現開通跨太平洋航線的夢想。但是，因為泛美無法滿足英方提出的條件，一直未能實現。一九三六年十月泛美終於得償所願，開通跨太平洋航線，從舊金山起飛，途中在太平洋上幾個小島短暫停留後，最終飛往菲律賓的馬尼拉。這時英方最後作出讓步，讓中航開通廣州—香港線。十一月五日中航一架道格拉斯海豚式（Douglas Dolphin）水陸兩用飛機《福建號》首次從上海飛抵香港啓德機場，港督親自到機場歡接。該機稍後飛往廣州，打開了設置港粵每週三次定期航班的新時代。④同時美國旅客可以乘泛美班機從馬尼拉飛到香港，然後轉乘中航飛機到廣州，進入中國，因

而泛美開通跨太平洋航線的美夢最終得以實現。

中航的香港時期

盧溝橋事變後，華北、華中的業務陷入停頓狀態，中航馬上爭取開通香港—重慶線。最初僅為試辦性質的不定期航線。但是，漢口淪陷後，主要市場盡失，為了打開新局面，中航極力爭取港渝線升格為定期航班，以求重振業務，終於在一九三九年得以實現，使香港一躍而成中航的業務中心。從一九三九至一九四一年，港渝線不但

是前往國外的主要通道，而且成為中航最重要、最賺錢的航線。這時的需求很大，常常一票難求。因此，可以說中航從一九三九年起正式跨入香港時期。

然而，港渝線是非常危險的，因為一九三八年八月二十四日爆發慘絕人寰的桂林號慘案（中航編號三二的DC-3客機）後，為避免敵機攔截，港渝線就改為夜航。從香港飛重慶，抵達後作短暫停留，然後繼續飛往成都。飛

機都在夜色蒼茫中起飛，或利用濃霧和颶風等惡劣天氣作為掩護，以避免敵機攔截和攻擊。但是，中航這種飛行十分危險，機師必須勇敢過人，敢於面對各種艱險狀況。港渝線成長很快，業務蒸蒸日上。剛好這時德國製造的特里風肯（Telefunken）航向儀開始上市，由中德合資的歐亞航空公司（Eurasia Aviation Corporation）的首席機師教導中航首席機師夏普如何使用，後來夏普又廣為傳授，使中航的同仁也學會如何掌握。配置這種新儀器後，大家對夜航就較有信心了。^⑤

一九四〇年初，我開始飛港渝線。事實上我和有芬早在一九三九年就遷往香港，在九龍太子道居住，距啓德機場僅一箭之遙。這是一座新建建築物，環境很優雅，我倆覺得十分滿意。一九四九年我們就在附近購買一座三層樓的房子，離租賃的房子很近。

香港—南雄貨運

一九四〇年六月，法國被希特勒

打敗，巴黎淪陷後，日本乘機利用歐洲的動盪局勢，要求英國封閉滇緬路。三個月後，又壓迫法國維希（Vichy）傀儡政權把印度支那拱手轉讓。由於歐洲局勢的變化，使昆明至河內的航線立即被切斷，形勢日益惡劣。為了應對國際局勢的重大改變，中國政府制定了開通印支貨運航線的計劃。為此購買五架柯蒂斯公司生產的康多爾型舊機（Curtiss Condor），以供開辦昆明至緬甸貨運航線之用。然而後來發現這種飛機爬高的能力有限，不宜跨越高山，無法供昆明至緬甸航線之用，所以購買的五架飛機無法派上用場，一直存於倉庫。

一九四一年初，中航建議開通香港—南雄貨運新線。南雄是粵北一個小鎮，離開香港約兩百哩。一九四一年三月國民政府表示贊同，於是這條貨運航線終於開通，^⑥同年夏，公司派我改飛此線。香港—南雄線主要用於運輸礦物、桐油和豬鬃毛等物資到香港，以供出口，大部分運往美國。

九龍墜機

一九四一年九月二十二日晚上，我從南雄飛編號二四的DC-2《南京號》航機返回香港，這是當天晚上第二次從南雄飛回來。時已深夜，當時感到十分



日。《大公報》，一九四一年九月二十二

疲倦。記得那天香港早已掛上颶風信號，整天都吹著強風。不久飛機快到獅子山，離啟德機場不遠了。就在我準備降落時，忽然有一股極強的力量把飛機往下拉，儘管我使出渾身解數，也無濟於事。飛機失控了，《南京號》忽然向下衝，嘖嘖：飛機撞向西貢道一家醬園（利珍醬園）的倉庫。結果飛機騎在倉庫的屋頂上，由於下墜時向右傾斜，所以右翼全毀，差不多折斷了。

稍後聽說副駕駛掉了幾隻門牙，報務員也受了輕傷。我仍然依稀記得，好像一根電話柱插進機內，從正、副駕駛座位之間穿過，大概當時報務員忽然發現這緊急狀況，他從後面伸手抱住我的椅背，結果把我推向前面，因此我也受傷了。尚幸傷勢很輕，只斷了兩三根肋骨，眼睛也受了點傷。不過從此我右眼的視力頗受影響，直至今天仍然如此。我在醫院待了幾天，就回家休養，差不多休息了一個多月，就在日軍攻擊啟德前幾天，才恢復上班。

《南京號》當天負責載運三十袋錫礦到香港。我國錫礦的產量很大，那

時與桐油、豬鬃毛都是最大宗的外銷貨物，大部分從香港出口到美國。這次意外使《南京號》受到重大毀損，除了換裝兩個引擎外，機身也要大修。稍後煥然一新，又在祖國的蔚藍天空四處翱翔了。⑦

日軍進攻香港

一九四一年十二月八日星期一，早上八時左右我被空襲警報驚醒，起來後聽到機聲隆隆，全市一片混亂。⑧不久朵朵黑雲從東方冉冉上升，顯然啟德機場遭受襲擊。警報剛過，中航辦事處電話來了，下令全體員工馬上到啟德報到。抵達機場後，據報我們兩架DC-2被毀，另外兩架康多爾（Condor）型飛機也遭到摧毀，半數飛機化為烏有，損失極端慘重。歐亞航空公司也損失兩架德製容克（Junkers）型飛機，泛美的《香港飛剪號》（Hong Kong Clipper）飛機則在九龍灣被摧毀。令人驚喜的是，我們停在機庫裏的幾架飛機毫髮無損，其中包括一架DC-2，兩架DC-3，

還有一架DC-2 1½，同時，另有一架DC-2則尚在緬甸。^⑨

邦德幾經艱辛，終於從淺水灣酒店趕到機場，指揮緊急搶救工作。他要我們馬上把機庫裏的飛機拖往安全地點。所有員工都一起投入戰鬥，結果把飛機移到機場旁邊的菜地上去。大家還在飛機上加蓋各種偽裝，以求混亂敵人耳目。因此，敵機回頭再次轟炸時，我們的飛機沒有受到任何毀損，實在是太幸運了。

不久日機飛走了，然而下午又再有一批敵機前來轟炸，我們只好在機場附近的陰溝裏躲避，大家動也不敢一動。

撤出香港

邦德認為局勢急速惡化，不能久留，立刻決定把所有員工和公司資產盡快撤離香港。全體員工和家屬以及工具和配件必須馬上先行離開，送往南雄暫避，稍後將再送重慶。由於從香港到重慶要飛五個多小時，不可能在一天內完成撤離，結果花了四天功夫才全部撤出香港。

邦德計劃在星期一晚上首先把所有人員和家眷、設備及零件送往南雄，規定每人只能攜帶十公斤行李。稍後決定先由一架DC-2把技工送去，因為無論在何處，技工絕不能少。至於設備和零配件則由一架康多爾型飛機運送。就在星期一晚上，我在香港和南雄之間飛了三個來回。

在第三次飛返香港時，已經差不多是晚上十時後。由於入黑後就馬不停蹄，這時疲倦已極。但是一架DC-2正在等候，必須在午夜前起飛，前往重慶，竟然連小休一刻的時間都沒有。此外，我還要觀察有芬是否可以及時登機飛往重慶。

一般DC-2可以載客十四人，在這種情況下，最後我讓二十七人登機。起飛時確實有點困難，過了幾分鐘就直衝雲霄，毫無問題了。稍後我吩咐副駕駛代我掌舵，這時實在無法再撐下去了，睡了幾個小時。一覺醒來，已是早上，飛機進入四川境內，不久就到達重慶，在珊瑚壩機場降落。

十二月九日星期二，我在重慶到處

找尋旅館，安置有芬住下。然而現在所有旅館都爆滿了，竟然無法為有芬找到居留之所。幸虧重慶機場的劉經理非常幫忙，邀請有芬到他家裏暫住。劉先生的房子很小，而且已經招待幾個親戚住下，極端擁擠。但在非常狀況下，別無他法，只有讓有芬住在一個很小的儲物室裏擠兩三天。^⑩

星期二下午，我離開重慶，飛返香港，入夜後在啓德降落。到達機場時只能休息片刻，按照計劃必須在午夜前再次起飛，前往南雄，並且要在天亮前離開，直飛重慶。當天晚上有三架DC-2差不多同時起飛，奇怪的是，邦德竟然捨棄由美國機師駕駛的兩架飛機，卻決定乘坐由我駕駛的DC-2，我想可能是覺得我開飛機較有安全感，大概要表示對我的信任吧。無論如何，心裏也微微感到有一點高興。不久到了南雄，我們把一批設備和配件卸下，然後在天亮前起飛，順利前往重慶。

孔祥熙夫人的風波

除了要撤出中航的人員和設備外，我們也負有協助中、英、美官員撤離香港的任務，包括行政院院長孔祥熙的夫人宋藹齡、和平準基金委員會（Stabilization Board）的中外官員，例如委員會主席陳光甫、委員貝祖詒、秘書長冀朝鼎和英、美的委員及英國聯絡官和滙豐銀行高級職員等仍然滯留在港的高官，^⑪其中以孔祥熙夫人最令人頭疼。

邦德在日機來襲之初就接到孔祥熙的電報，請他協助孔夫人撤離。但是，儘管邦德一再勸她趕快撤出，她卻再三推辭。到了第二天晚上，才終於決定離去，還帶上姐姐宋慶齡、女兒、親戚朋友、老媽子和幾條洋狗，此外還有無數衣物、文件等家當，佔用整架飛機，把預先安排好的其他人擠掉。十二月十日清早飛機到達重慶，到機場採訪和迎接大公報老闆胡霖的記者，發現孔夫人帶了老媽子和洋狗，卻把其他文化人都擠掉，群情悲憤，在報上大罵，引起很大風波。憤激的西南聯大師生更在數周後舉行盛大示威，針對孔祥熙表達嚴重抗

議。^⑫

再飛香港

接著邦德接到啓德機場經理摩斯先生（Mr. Moss）的電報，知道十二月十日英軍將在機場埋下地雷，準備撤出九龍，中航不能再飛啓德繼續執行撤退任務了，因此認為十二月十一日星期四晚上是最後一次撤員行動，其後應馬上停止。不料中國政府施加極大壓力，要中航繼續接送有關人員撤離。不得已邦德只好在十一日下午再派一架DC-3前往香港，預定在十二日凌晨回航，並指定弗蘭克·希格斯（Frank Higgs）和比爾·麥克唐納（Bill McDonald）二人負責駕駛最後一班飛機。這時弗蘭克已經感到十分疲倦，請我跟他一起前去，讓我在機上隨時候命，以便必要時可以替代他。在我們到達香港前一小時左右，忽然接到摩斯先生的急電，告訴我們情況急轉直下，不要繼續飛香港了。所以，我們只好放棄飛往香港的任務，改飛南雄，並且把留在該地的工作人員帶

到重慶。

這是日軍進入九龍之前的最後一班飛機。總的說來，我在四天裏不斷地飛了四十多小時。就像漢口撤退時一樣，我仍然是最後一個離開香港的中航機師。英國人在十二月十二日凌晨撤離九龍，退到香港島。^⑬

重建中航

香港淪陷對中航的打擊極大。由於很多飛機都在香港被日寇摧毀，僅餘下三架DC-3和一架DC-2。同時失去最紅火的港渝線後，業務一落千丈，使中航頓時陷入極度困難的境地。爲了維持公司的活力和增長，必須致力發掘嶄新的業務，例如開通前往緬甸及印度的新航線，並接受各種包機業務等。但是，珍珠港事變後，國際形勢發生劇烈變化，中美成爲共同抗日的盟友，兩國關係打開了新的篇章，使中航迎來重大轉變的契機。從一九四二年起，按照租借法案（Lend-Lease），從美國友邦取得很多運輸機，其中以C-47爲最多，使中航有

機會與美國空運指揮部（Air Transport Command）簽訂運輸合同，一躍而成爲參與「駝峰空運」的一員，從而中航除了正常的民航事業外，獲得新的收益，因此業務快速增長，使中航得以在戰火中成長，取得捲土重來，再建輝煌的機會。

空運志願大隊人員

隨著抗戰形勢變化和歐洲戰局急轉直下，中美關係發生重大轉變。美國終於打破了孤立主義的枷鎖，邁出支持抗戰的步伐。一九四一年七月，派遣志願人員來華，組成聲震寰宇的美國志願大隊（American Volunteer Group），在陳納德上校（Col. Claire L. Chennault）的領導下前來華助戰來，吹響了中美聯合抗日的號角。志願大隊先進駐緬甸同古（Toungoo）城外英軍的凱道基地（Kyedaw Airfield），接受作戰訓練，前後約半年左右。不久珍珠港事變爆發，陳納德上校估計日寇即將進攻緬甸，立即作出必要準備，除取消所有人員一切

休假外，還派遣一個中隊前往仰光，以加強緬甸首都的空防力量，並且提高英軍的士氣。事實上陳納德的行動顯然是爲志願大隊作出正式參加戰鬥的準備。

此外，陳納德發了一通電報給蔣介石統帥，請求批准志願大隊的兩個中隊立刻進駐昆明，但剛派往仰光的中隊則留在緬甸。這樣一來，必須把志願大隊的人員、裝備和零配件馬上運到昆明。過去幾個月來，很多零件、汽油和彈藥，特別是P-40戰機使用的五〇毫米口徑槍彈，都是從美國經海運跨過太平洋，運到仰光，然後以卡車送往昆明的。由於局勢非常緊急，陳納德認爲，只好盡快把這些物資空運昆明。因此，他向中航預訂了三架包機來執行此項任務。^⑭

十二月十八日，我奉命飛一架DC-2到仰光，以便運送志願大隊人員和裝備到昆明。當時仰光氣氛極度緊張，市面謠傳日軍即將入城，所以人們爭相逃命，使緬甸首都形同一座鬼城。忽然想起貝祖貽的女兒還在仰光，她的

名字已經忘了，好像是貝聿華。鑒於形勢極度緊急，必須看看能否找到她，把她帶回重慶。幸好皇天不負有心人，不久竟然把她找到，馬上帶她一同回國。

開闢重慶—加爾各答新航線

一九四一年十二月十八日，邦德帶領查爾斯·夏普及休·伍茲（Hugh Woods）以及兩個技工一同前往印度加爾各答，要與印度的英國當局就開闢重慶—加爾各答新航線的問題展開談判。英方的答覆非常爽快，商談十分順利，雙方迅速達成通航協議。

我們隨即在加爾各答的杜姆杜姆機場（Dum Dum Airport）設立辦事處，並且開設修理車間，跟著還設置電訊站。邦德指派夏普及爲加爾各答的業務經理，並讓他留下，全權處理重慶—加爾各答線的業務。一九四二年初加爾各答就完全取代了香港的地位，真正成爲中航的業務中心了，然而中航總部仍然在重慶。在駝峰空運大規模展開前，重慶—加爾各答航線已經一躍而成中國通

往國外的生命線。另一方面，伍茲調往印度上阿薩姆邦（Upper Assam）的汀江（Dijang），在那裡設立另一據點，用以支持這條新航線的營運。重慶—加爾各答線起自重慶，途經昆明，初期還經緬甸的密支那，然後飛汀江，最終前往加爾各答，此線很快就成為當時最重要的對外通道。從一九四二年初至一九四五年之間，從重慶飛昆明，然後飛越駝峰，前往加爾各答的航線一躍而成中航的最主要航線，並且獲利豐厚，成為中航在這段期間飛躍發展的主要原因。^⑮

我在一九四二年初開始負責飛重慶—加爾各答的客運航班，繼續飛了差不多四年，直至抗戰結束。不過，有時候也負責各種包機服務。

初期我們從重慶起飛，飛往昆明，接著飛去緬甸的密支那（Myittha）和臘戍（Lashio），一般在汀江稍為停留後，最後才前往目的地加爾各答。一九四二年二月底，緬甸的戰事急轉直下，日軍攻勢凌厲，在緬南同古擊敗遠征軍，日軍乘機向北推進，形勢極端惡

劣。鑒於局勢緊張，看來緬甸不久將落入日本之手，我們只好繞過緬甸，從昆明直飛加爾各答，所以航行時間很長，大概要飛六、七小時。無論如何，這條新航線使用DC-3客機，大幅度縮短了乘客的旅途時間，使旅客可以在一天內



►飛越駝峰前往印度的中航DC-3客機（陳文寬藏）。

從重慶飛抵加爾各答。不過一九四二年初中航的飛機很少，有時候只能看有那些飛機可用了。到了一九四二年夏，美國送來大批援助，中航也受惠不少，情況才逐漸改觀，使重慶、昆明—加爾各答線迅速取得飛躍發展。

大批C-47來華

啓德機場受到日機猛烈攻擊後，我們損失了半數飛機，只餘下四架，因此中航復興之路是十分艱辛的。然而我們撤出香港後，立即請求泛美大力幫忙，設法從美國增購飛機，以便擴展業務，力求恢復舊觀。經過比克斯比的鼎力幫忙，宋子文又對白宮努力遊說，一九四二年春終於有三架C-47運輸機到達加爾各答。不但如此，還聽說在年內將有二十二架DC-3指定交給中航，這樣我們就增至二十五架，可見中航爭取復興的速度是非常驚人的。鮮為人知的是，中航在美國陸軍航空隊展開駝峰空運之前，就搶先探查了飛越駝峰的航路，打破了駝峰無法逾越的神話，使二

戰期間空前的駝峰戰略空運得以實現，中航可說居功至偉。此外，當時美國陸軍航空隊大都是年輕飛行員，很多人經驗不足，所以初期駝峰空運極端依賴中航的協助。

C-47與DC-3是同型的飛機，不過前者是軍用運輸機，是駝峰戰略空運的最主要飛機，後者則是民航機。大批C-47抵達後，飛加爾各答的定期航班就由每週一班增至三班。此後中航的業務逐漸恢復，到了同年夏季更取得快速成長，年底時就再次一躍成為組織完善、自給自足的民航企業了。¹⁶

協助杜立德離華

一九四二年春，盟軍在緬甸節節敗退，曼德勒（Mandalay）、臘戍先後於五月初陷落，日軍繼續向北推進，準備進迫密支那，看來守軍無法支持太久。五月一日我奉命飛加爾各答前在密支那稍事停留，負責把那裏的中航人員和設備撤走。在起飛前，接到辦事處通知，六名美國軍官將要登機，前往印度。然

而，他們遲了很久，害我們在機場久候。不久我們快到達昆明時，忽然接到電報，由於昆明有空襲警報，不能在那裏下降，於是改到附近一個小機場降落。待昆明的空襲警報過後，便立即在昆明巫家壩機場降落，讓乘客登機。使人驚愕的是，志願大隊指揮官陳納德上校親自到機場迎接美國軍官，估計其中可能有重要人物在內。

在昆明起飛後，我調整航向，轉向密支那。一位乘客詢問報務員為何改變航向，報務員告訴他，我們要先飛密支那，然後再往加爾各答。但是，那位乘客接著說，美國駐華大使在重慶告知，密支那可能隨時陷落，十分危險。我回答說，如果日軍已經入城，密支那的電報就不可能發出，請他不要驚慌。於是繼續飛向密支那。

飛機降落前，看見另一架飛機正在全速起飛。由於我們延誤了兩、三小時，所以必須採取快速動作。這時很多人都爭相離開機場，可是，看見我們的飛機下降，馬上又回過頭來，走向我們的飛機。我們降落時，發現日軍已迫近

密支那，快要入城了，顯然我們是最後一班飛機。奇怪的是，所有設備都已經搬走。這時很多人包圍著我們的飛機，拼命要擠上來。我只好盡量讓人們登機，但是，老人、青年、兒童都爭著擠上來，爭先恐後，我實在沒辦法了，只好把梯子拉起。幸虧一名美國軍官立刻過來幫忙，我連忙把機門關上。這時試試點算一下，人數跳到六十六人，差不多是DC-3正常載客量的三倍。¹⁷

由於我們遠遠超載，起飛時頗有困難。不過我對DC-3非常熟悉，略作調整後，就慢慢升起，不久就爬上高空，毫無問題了。當時我知道機上很擁擠，但是不知道機上究竟有多少乘客。到達加爾各答的登登機場後，有人告訴我，如果把機尾隔艙出來的人算進去，總人數是七十四人，竟然是正常人數的三倍以上。

第二天早上，才知道昨天登機的大人物是名滿全球、轟炸東京的杜立德少校（Maj. Jimmy Doolittle）。

特殊任務

中航的包機業務十分複雜，種類繁多。我曾經飛過各種不同性質的包機任務，有些很簡單，一天就完了，但有些是非常困難和危險的工作。例如一九四二年春，鑒於緬甸局勢緊張，中美兩國希望找尋飛越駝峰的北線，即從新疆直飛印度的新航線。爲了探查開闢這條駝峰北線的可能性，結果在中印之間摸索，前後歷時一個月。此外，一九四五年應中美合作所（Sino American Cooperative Organization）的要求，從重慶飛寧夏省的陝壩，那裏根本沒有任何機場，駕駛一架C-47就在野外降落，也是十分驚險、刺激的。

孫科新疆被扣

記得第一次任務是一九三九年三月二十四日，送立法院院長孫科和航空委員會主任陳慶雲前往新疆，再轉乘歐亞航空公司的班機飛往莫斯科，爲購買飛機和設立空軍軍官校事宜與蘇聯政府進行談判。此事原來由柳州空軍官校主任王叔銘負責與蘇聯談判，但一直沒有成

功，最後決定請孫科出馬。

抗戰初期，英、美對日深存恐懼，對抗日戰爭採取中立政策。積極援助我國的只有蘇聯。蘇聯除對我國供應飛機外，還在一九三八年一月，派出三個航空志願隊來華，稍後還增至四個大隊，協助我國抗日。此外，還幫助我國設立空軍官學校。從一九三七年十月至翌年十二月，蘇聯把四百七十一架飛機送到蘭州。志願隊在一九三八年春的武漢空戰中發揮極端重要的作用，不少志願隊人員馬革裹屍，爲抗日捐軀。不過到了一九四〇年，歐洲戰事爆發後，援華的飛機就大爲減少。蘇聯在翌年四月與日本妥協，援助就完全停止。

當時我對西北一帶並不熟悉，因此中航指定羅伊·倫納德（Roy Leonard）爲正駕駛，我是副駕駛。倫納德是美國著名飛行員，一九三五年來華擔任張學良的駕駛，西安事變後，轉而跟隨蔣介石。在追隨少帥時，他常飛往新疆、蒙古一帶，對西北地理瞭如指掌。¹⁸

但是新疆自一九三〇年代初就被軍閥盛世才盤踞，成爲西北的土皇帝，

與蘇聯勾結，朋比爲奸，經常與中央對抗。我們的飛機抵達迪化（今烏魯木齊）後，不料盛世才竟然派出軍警，把孫院長一行強行拉下飛機，隨即加以扣押。眼看這無禮的粗暴行爲，使我們提心吊膽。可是，這些軍人對我們卻十分尊重，稍後還送我們前往旅館休息，真使人大惑不解。第二天我們就獨自飛回重慶。聽說大約兩星期後，孫院長被扣問題得到解決，孫院長獲得釋放後，改乘歐亞航空公司的飛機前往蘇聯，然後轉機直飛莫斯科。

孫院長受到蘇方的禮遇，結果與蘇聯國防人民委員會達成協議，同意協助我國設立航空軍官學校。最初我方提議在迪化設立該校，但是蘇方認爲迪化機場太小，而且天氣變化很快，對訓練空軍不利，結果雙方決定改在伊寧設立。同時，蘇方同意再次提供兩百架飛機。於是伊寧空軍教導隊於一九三九年八月開辦，十一月正式成立，受訓人員達五百四十七人。孫院長滿載而歸，訪蘇之行是十分成功的。迪化所受的無禮待遇，不過是一段滑梯的小插曲。¹⁹

新疆帶飛

在珍珠港事變前，蘇聯對我國供應大批飛機。爲了避免日本抗議，蘇聯把L-15、L-16驅逐機運到新疆中蘇邊界，指定在蘇方境內交貨。由我國飛行員到蘇聯境內接收，然後把飛機拖回新疆的伊寧。^②由於這些飛機都沒有電訊等導航設備，新手飛行員從伊寧飛回時，千里迢迢，往往在中途失聯，因而常常落單出事。一九三九年初，中國空軍預訂一架DC-2包機，前往伊寧帶領新手飛行員飛回成都。鑒於我曾送孫院長到迪化，所以中航指定由我負責。後來我還有好幾趟帶領他們飛往甘肅的蘭州和嘉峪關等地，與空軍健兒建立了不解之緣。

蔣委員長到蘭州處理新疆問題

新疆由於礦物資源極其豐富，英、日、蘇一直虎視眈眈，尤其蘇聯，長期以來企圖搶奪新疆的資源，曾派出兩百名地質學家到新疆各地探查礦物資源狀

況，所得數據卻秘而不宣。同時蘇聯長期以來利用雄霸新疆的軍閥盛世才，力爭取得新疆的壟斷地位。一九三〇年新疆省主席金樹仁修改稅法的暴政，引起回族的反抗，結果爆發叛亂，金不得已投向蘇聯，請求派兵協助平亂。事後蘇聯提出種種苛刻要求，其中包括准許蘇聯在新疆設立規模宏大的蘇新貿易公司（Soviet-Sinkiang Trading Company，簡稱Sovsintong）。同時，直通迪化的土西鐵路（Turkistan-Siberia Railway）恰好在此時建成，二者巧妙地互相配合，蘇—新貿易竟佔新疆對外貿易的百分之八十，英屬印度僅佔百分之五，顯然蘇聯已經取得全面壟斷地位，從此對新疆的野心更昭然若揭。一九三八年蘇聯派軍進駐哈密，控制迪化，並向盛世才提供價值五百萬盧布的白銀貸款，企圖進一步控制新疆。

此外，蘇聯還不斷製造新疆少數民族與漢族的矛盾，製造爭端，以求渾水摸魚。一九四一年煽動阿山事變，事後趁機提出租借新疆錫礦條約，強迫盛世才簽字，從而進一步壟斷新疆的礦物

資源。一九四二年初，蘇聯挑動維吾爾族、塔塔爾族、歸化族和回族叛亂，結果在四月十二日爆發大暴動，同時據說蘇聯計劃刺殺盛世才，以期推翻新疆政府，建立由蘇聯控制的蘇維埃政權。但是，在事發前一天，新疆機械化旅長盛世騏被人殺害，結果使蘇聯的陰謀暴露。盛世才大夢初覺，決定放棄親蘇路線，改爲擁護中央。國民政府立刻指派第八戰區司令朱紹良、經濟部長翁文灝及空軍總指揮毛邦初前往新疆，與盛世才商談解決新疆危局的策略。稍後盛世才上書向中央詳細報告蘇聯的陰謀，新疆危局得以初步扭轉。

一九四二年八月十五日蔣委員長和夫人起程前往蘭州，並在西北各地視察，以期做出進一步安排，徹底解決新疆叛亂的善後問題。因此重慶當局預先派員預訂兩架DC-2，指定由我負責。蔣委員長和夫人所乘的飛機由我駕駛，另一架運載隨員的DC-2，則由陳休恩負責。

蔣委員長到達蘭州後，提出解決新疆問題辦法，命令國軍由蘭州進駐安西

玉門，控制哈密的蘇軍。其次，政府立刻委派新疆外交特派員，負責處理新疆的對外事務，從而使新疆的外交工作納入正軌。並且指示盛世才，通知蘇軍必須撤出新疆及收回迪化飛機製造廠。

八月二十六日蔣委員長告訴我還從蘭州飛往西寧，接著於二十八日再飛越嘉峪關到酒泉視察。翌日蔣夫人攜帶蔣委員長的信件飛往迪化，兩天後收到盛世才覆信，表示將遵令執行，使新疆問題得到順利解決。於是，我在九月三日送蔣公夫婦飛往西安，十四日才回到重慶。^{②①}

探索駝峰北線

一九四二年春，盟軍在緬甸節節敗退，五月間接獲情報，美國認為日軍將派遣一支艦隊前往孟加拉灣，準備摧毀加爾各答，或占領該市。加爾各答當時是中航的業務中心，又是駝峰航線的指揮中樞，敵人的目的顯然在於切斷我國的對外聯絡生命線。^{②②}中國政府和當時負責執行駝峰戰略空運的美國陸軍航空

隊都極端緊張。爲了應付緊張局勢，雙方分別制訂探索駝峰北線的計劃，研究開通從新疆莎車飛出，越過駝峰，飛往印度德里新航線的可能性，以求替重慶飛加爾各答偏南的駝峰航線，從而避免敵人的攻擊。

一九四二年六月，航空委員會副指揮毛邦初將軍向中航預定一架DC-3包機，計劃前往新疆，準備飛越駝峰，探索前往印度白沙瓦（Peshawar，現在屬巴基斯坦），並進一步直飛德里的新航線。毛將軍指定由我擔任正駕駛，王唐諾爲副駕駛。

這次探索行動屬最高機密，不能向任何人洩露。六月中旬我們自重慶起飛，直達新疆迪化。但是毛邦初竟在迪化被盛世才扣押，因此受到一些延誤，不過影響不大，因為我們要在迪化等候美軍一架B-24D長程轟炸機從印度白沙瓦飛來。雙方說好在莎車見面。

六月二十四日，美軍派出一架B-24D解放者長程轟炸機（Consolidated B-24D Liberator），從白沙瓦飛到喜馬拉雅山，他們遠遠看到喬戈里



▲美軍的B-24D長程轟炸機（照片來源：VIRIN/National Museum of the U.S.A.F.）。

峰（Chogori, K-2），便沿著三二〇〇〇呎的雲層飛行，然後越過駝峰。但是，他們到達新疆時，卻由於濃霧瀰漫，無法找到降落的合適地點，所以就停止探索，最後折回白沙瓦。不過，如果天氣良好，他們準備第二天再來，所以我們就只好在迪化等候。可是，翌日美方決定取消第二次探索。^{②③}剛好盛世才這時表示同意我們的計劃，並把我們開釋，因此，毛將軍立刻決定從莎車起飛，執行探索任務。

在起飛前，我們做了一次檢查，結果發現一個油箱有輕微漏油問題。我告訴毛將軍漏油對高空飛行大有影響，必須換一架飛機，只能飛往加爾各答，看看有沒有其他飛機可用。毛將軍表示同意，於是我們立刻起飛。幸虧加爾各答正好有一架新的C-53運輸機，^{②④}這是按照租借法案送交我國，並指定撥給中航執行運輸任務之用的。大家都很高興，準備立刻飛返新疆。

在加爾各答時，中航辦事處要王唐諾留下，另有任務，並指定由潘國定代替，擔任副駕駛。潘國定是在美國學飛

的，一九三九年回國，我記得他大概在一九四〇年在香港參加中航。^{②⑤}

回到迪化後，我建議再次討論探索計劃。毛將軍終於說明，這次探查的目的，在於探索是否可以開通從新疆飛往印度德里的駝峰北線。

稍後我們飛往中蘇邊境的伊寧，在那裏購買所需的供應品。我們購買了急需的氧氣筒等物資，不久空軍派來一位專家，為我們處理高空飛行所需的汽油。他把一些鉛粉放入汽油裏，然後讓汽油桶在地上打滾。他解釋說，處理過的汽油有利高空飛行。我實在很懷疑這樣處理是否有效，不過我們在所有準備工作結束後就飛往莎車。

在莎車再進一步討論探索計劃，決定探索路線。哈喇崑崙山（Karakoram Range）有二個山口，我們經過深入討論後選定從喜馬拉雅山的喬戈里峰山口飛過去。喬戈里峰高達二〇，〇〇〇呎，是喜馬拉雅山第二高峰，人們稱為K-2。從莎車飛去德里超過一千哩，因此，我們計劃次日清早啓程。喬戈里峰西邊的山口比較低，約一五，〇〇〇

呎，我們決定從那裏飛過去，所以起飛後就向西南飛去。不久快到那個山口了，可是我們的高度只有一六，〇〇〇呎左右，仍然太低，於是繼續在附近繞圈子，希望盡量拉高到C-53可以達到的最高點，否則穿越時十分危險，是很容易撞山的。最後我們達到一八，〇〇〇呎，於是決定馬上飛過去。

高空飛行時最危險的情況是密雲，不久我們果然遇上濃密的雲層，視野大受影響。幸虧這時差不多越過山口了，印度河就在喬戈里峰的後面。可是，張目四視，卻沒有看見河流，反而發現前面正是九十度角的山頭，馬上來一個急轉彎，才躲過一劫。最後，我們終於看到印度河了，它是從喜馬拉雅山流出，直奔白沙瓦的。看見印度河後，大家都非常高興。

印度河流進白沙瓦的吉爾吉特（Gilgit），該城附近有一個機場，但機場很小，C-53無法降落，只好繼續向前飛。

從吉爾吉特又飛了很久，最後終於到達德里。毛邦初要與英、美官員會

晤，我們就在德里逗留了幾天。稍後去了卡拉奇（Karachi，現屬巴基斯坦）。當時中航的所有飛機和零配件都是從美國運來，在卡拉奇卸下存倉。所以我們到卡拉奇後，就載滿了各種設備和零配件，才向白沙瓦飛去。

不料早上雲霧極濃，無法繼續飛行，只好飛回德里。午飯後再次嘗試，幸虧雲霧稍消，不久抵達白沙瓦，並繼續飛回新疆的莎車。^{②6}

這次任務前後長達三個多星期，到了七月才回到重慶。毛邦初將軍向軍事委員會提交了一份報告，說明這次探索是成功的，因此證明可以從莎車飛到德里，但是很危險，也不切實際。美國陸軍航空隊的奧唐內上校（Col. K. O'Donnell）卻非常悲觀，他直截了當地指出，「從山口和峽谷的情況看來，如果以DC-3飛機作為運輸機，要飛過這些山口、峽谷，根本是不切實際的。DC-3滿載貨物時的最高飛行高度是一六，〇〇〇呎，可是要飛越高達一五，〇〇〇呎的山口，峽谷又非常狹窄，如果飛機以較低高度飛進去，極難

及時拐彎。當飛行員遇到風雪或厚重雲層時，也很難轉彎，極易陷於盲飛，差不多一定會撞上懸崖峭壁。」^{②7}因此，本想開通從莎車飛往德里的駝峰北線就壽終正寢。除了技術上的因素外，稍後美國搜集了大量情報，顯示印度局勢已經緩和得多，早先有關日軍將進攻加爾各答的情報可能純屬猜測，只是空穴來風而已。

米爾頓·梅樂斯上校來華

珍珠港事變爆發後，中美成為共同抗日的盟國，美國海軍開始制訂數年後全面反攻，大規模進攻日本本土的計劃。美軍稍後決定在一九四六年進攻日本，但是，一九四五年八月投下的兩枚原子彈，卻出人意料地使勝利提前實現。

原來美國海軍計劃在進攻日本時，將派遣龐大艦隊來華，並在我國沿海登陸，利用沿海據點作為進攻日本的基地。為了配合這項龐大計劃做好準備，特別於一九四二年初派遣米爾頓·梅樂

斯上校（Captain Milton Miles）來華，負責收集日軍情報，並探查未來合適的登陸地點。梅樂斯受命在沿海各地設立敵後基地和監視敵人海軍活動的觀察站，並在華北地區分設天氣觀測站，以便向美國海軍提供天氣預報。

梅樂斯在一九二一至一九二七年隸屬美國駐華的亞洲艦隊（Asiatic Fleet），經常在我國沿海及長江各口岸活動，乘機學習我國方言，精通國、粵、閩語，是美國海軍有名的中國通，戰後官至海軍中將。

梅樂斯最初以美國海軍駐華觀察員的名義在重慶活動，實際上是中情局前身戰略事務局（Office of Strategic Service, OSS）的特務頭子。

中美合作所

梅樂斯來華前在華盛頓與我國駐美大使館武官蕭博上校過從甚密，經常探討亞洲局勢。其實蕭博已官至少將，並且是軍統的紅人，戴笠的愛將。經戴笠的安排，派駐美國擔任華盛頓

站長，在美展開的工作非常活躍。通過蕭博的安排，梅樂斯到達重慶後，立即與戴笠接頭，討論設立收集日軍情報及其他活動的合作機構，幾經曲折，終於在一九四三年四月設立中美合作所（Sino-American Cooperative organization, SACO）。



▲一九四四年戴笠（左）和梅樂斯（右）攝於重慶（照片來源：World War II Database）。

中美合作所在沿海各地設立許多敵後遊擊基地及收集軍事情報哨站，還在華北內陸各省建立了多個天氣觀測站。一九四三年十一月，梅樂斯派出十一人，從重慶出發，乘卡車前往寧夏省北端的陝壩，在那裏設立第四營。第四營是一個天氣觀測站，負責觀測戈壁一帶的天氣變化，以便預報對太平洋天氣的影響，不過該站稍後也訓練了四百多名游擊隊。

由於梅樂斯在重慶非常活躍，並且經常是中航的顧客，因此與我也很熟。一九四五年二月，梅樂斯計劃去陝壩視察，要求美軍派一架運輸機帶他前往。但是，鑒於那裏根本沒有任何飛機場，美軍怕飛機失事，引致重大損失，竟然不允所請。如果乘卡車前往，要費時好幾個月，他和戴笠都不可能花那麼多時間，因此還是決定設法找其他飛機。梅樂斯知道我天不怕，地不怕，就來找我商量，請我飛一架C-47運輸機前往陝壩，以便視察一年前在那裏設立的第四氣象觀測站。²⁸我說可以去，但是要陝壩方面清理出一塊平地，飛機才可以在

那裏降落，並且在飛機到達時在預備好的地點發出清晰訊號。所以梅樂斯就預訂了中航一架C-47運輸機，準備帶上他的一些人員以及電報機和天氣探測儀器等前往陝壩。²⁹

冒險降落陝壩野外

我再三提醒他，陝壩的人員必須在降落地點放一些顯眼的標誌，並發出清晰的訊號。可是當我們到達時，卻沒有看見任何標誌，我感到十分擔心。不一會卻聽到一些爆炸聲音，還看見前面飄起幾股煙塵，我想可能這就是他們提供的信號了。於是立刻緩緩往下飛，逐漸看到一塊平地，知道正是臨時降落場所，所以就格外小心地慢慢緩緩降落，全神貫注地觀察地形，並盡力察看有沒有大塊石頭等障礙物。奇妙的是，降落過程十分順利，這塊草地竟然很柔軟，而且富有彈性，所以降落時完全沒有任何問題。飛機停定後才捏了一把冷汗，機上乘客頓時拍手歡呼。這是我有生以來，在完全沒有機場的情況下，冒險降

落野外的獨無僅有的驚險嘗試。

中美合作所的第四觀測站距離綏遠省主席傅作義的總部很近，傅將軍是聰明人，戴笠和梅樂斯剛到，馬上前來迎接。好像戴笠對傅作義的態度頗有懷疑，大概想觀察究竟傅是忠於重慶還是延安。中國的政治問題十分複雜，外人是很難猜透的。從表面看來，戴笠與傅將軍十分融洽。無論如何，傅將軍立刻邀請戴笠和梅樂斯及觀測站的所有人員出席在其總部舉辦的豐盛宴會。陝壩在冬季非常寒冷，那裏燒的小火爐實在起不了多大作用。然而大家都很高興，好吃了一頓，而且很多人還喝得酩酊大醉。我們在傅將軍的總部玩了大半天。

③② 第二天早上，戴笠和梅樂斯邀請觀測站的全體人員吃早飯，按照內蒙古習俗，這是一天裏的重頭戲。因為室內容不下那麼多人，所以在院子裏舉行。幸虧那天陽光普照，天氣溫和，否則大家就變冰條了。我們在陝壩逗留了兩三天，然後飛回重慶，結束了一趟瘋狂之旅。

中航歧視華人

中航從一開始對中國籍機師的待遇就很不公平，甚至可以說存在歧視華人的問題。一九三〇年代初在上海時，大多數歐美職員就看不起華人同事，偏見很深。中國籍機師的薪酬以駐在地點為標準，屬重慶辦事處的拿中國法幣，駐在香港的發給港幣，屬加爾各答的則拿美元；然而，美國員工任何時候都發給美元。

一九三三年，我在上海時擔任副駕駛，月薪是兩百七十法幣。③① 一九三六年，我晉升正駕駛（機長），稍後調回上海，接著派往香港。記得在香港時，我的薪金是六百港幣。歐美正駕駛大概拿相同數額，然而發給的是美元，差別就大極了。中國在抗戰期間物價飛漲，法幣迅速貶值，這是人盡皆知的。由於天天擴大。我們的工作是相同的，但是，報酬大概只有歐美人員的四分之一，如果把戰時中國的幣值變化計算在內，差額就更大了。③② 因此，中航的薪

酬有雙重標準，對華人員工的家庭造成嚴重影響，難怪有人高喊生活艱難，叫苦連天。③③

此外，無論華人機師過去所受訓練和工作經驗如何，初進中航時一律只能擔任副駕駛，③④ 一般要工作數年後才有晉升機會。我於一九三三年進中航，一九三六年才升為機長，需要等候三年多。但是，歐美機師很快就升級，有些人剛進來不久就擔任正駕駛。一九四二年，中航急需飛行員，為了爭取美國志願大隊（又稱飛虎隊）的退役飛行員，答應每月薪金高達八百美元，還有極可觀的加班費，差別就更大了。③⑤

邦德人很聰明，但是，對華裔職員的態度很差。中航還有很多怪現象，加爾各答杜姆杜姆機場開設的咖啡廳竟然實施隔離制度，規定歐美與華人職員不得在同一處喝咖啡。記得有一次，幾個朋友來機場看我，因此我帶他們去喝咖啡，但是新來的侍應生竟然把我攔在門口，還高聲大叫，「這裏不是你能進來的……」當時我感到極端憤怒，幸虧一個同事悄悄地對他說，「讓他進去吧，

他是這裏的機航部副經理。」我才得其門而入，中航的種族歧視問題可見一斑。

中航對待華人的不公平和歧視使我感到很難受。一九三三年我剛進中航，由於自己是新人，自然不好抗議。一九三六年，我晉升機長，其後幾年中航損失四位華人機師，有些失事遇難，有些辭職回美。中國政府向中航施壓，要公司多徵聘華人機師，但是，邦德一籌莫展，找不到華裔飛行員。一九四〇年我調到香港，就有膽量公開叫出來，表示抗議。香港淪陷後，公司遷往重慶，辭職的華人機師增多。一九四二年美國根據租借法案送來很多C-47，邦德拼命找尋新人，但是成績並不理想。到了年底，我乘機向邦德提出薪酬問題。他說，「美國人也受到同樣待遇，他們的薪酬與你是相同的。」這當然是說謊，他這種信口雌黃的態度使我感到極端憤怒。

提出辭職

一九四三年初，我決定與邦德再談，直接告訴他我要辭職了。結果他和我談了很久，設法說服我放棄辭職的念頭。他說，「你怎能辭職呢？從香港撤退後，你損失很大，已經一無所有。你真的要辭職嗎？」我說，「真的。」最後邦德說，「你在中航服務差不多十年了，我想你需休息一下。這樣吧，我給你三個月有薪假期，讓你回美國度假。不過你回來時要負責飛一架C-47到加爾各答。」我確實離家很久了，非常想念父親。經過一再思考後，終於接受了他的建議。

一九四三年三月，我乘美國運送指揮部（US Ferry Command）一架C-54從加爾各答飛回美國，一個星期後到達佛羅里達州的邁阿密市（Miami），接著馬上就回巴爾的摩老家。爸爸抱著我不放，一言不發。但是，我知道他心裏是極為高興的。

休假後如要飛一架C-47回國，必須在美國參加C-54四引擎運輸機的培訓班。我希望在美東參加培訓班，方便在週末回家看望父親。於是跑去華盛頓找

毛邦初將軍，他當時擔任航空委員會駐華盛頓代表，負責協助宋子文處理租借方案事務。我在一年前駕駛一架C-53，和他一起探索開通新疆飛德里的駝峰北線，還算有點交情，希望他能夠幫忙。然而，他竟然要我去美國中部田納西州孟菲斯市（Memphis）參加培訓，那裏



▲C-54四引擎運輸機（照片來源：San Diego Air and Space Museum Archives）。

離開巴爾的摩老家有千里之遙，使我非常失望。^{③⑥}

懊惱之餘，便跑去交通部查詢。不期然看到中航一個舊同事大衛·納爾遜（David Nelson）。我告訴他要找尋在美東的培訓班，他立刻請我到他的辦公室小坐。結果發現美國航空公司（American Airlines）在紐約市拉瓜迪亞機場（LaGuardia Airport）也開辦這個培訓班，於是我馬上去紐約報名。美國航空公司的培訓方案非常嚴謹，先由導師詳細介紹C-54的構造，還提供圖片等清晰教材，使我們一目瞭然。然後以飛行模擬機（Flight simulator）訓練所有學員，最後還要參加考試。我十分幸運，一次就獲得通過。

飛C-47回國

從一九四二年起，美國按照租借法案每月有兩架C-47運輸機送來我國。一九四三年六月，我按照指示，去邁阿密接收一架C-47，然後從邁阿密起飛，長路漫漫地飛越大西洋，前往加爾各

答。途中經過很多地方，但是以東非的喀土穆（Khartoum）的印象最為深刻。喀土穆極端炎熱，晚上無法入睡，不得已向當地人員要求馬上起飛，可是對方一口拒絕了，因為喀土穆不准晚上飛行。稍後另一位管理員告訴我可以去找機場主管商量。我立刻前去他的住處，然而不見蹤影，便爬樓梯到屋頂，發現有幾個人正在睡覺。我告訴他們天氣太熱，無法入睡，想馬上起飛。那位長官不假思索，笑著說，「你們中航天天都飛夜航，沒問題，你可以隨時起飛……」奇怪的是，這個小地方的官員也知道中航是在夜裏航行的。既然獲得批准，於是我馬上起飛，離開喀土穆。^{③⑦}

我們從喀土穆飛往阿拉伯的亞丁（Aden），然後轉飛加爾各答。一九四三年七月初終於抵達目的地，在七天內飛了超過一〇，〇〇〇哩，結果完成任務。當時機上還載滿很多零配件和儀器，並且帶上幾位乘客。

回到加爾各答後並沒有獲得晉升，也沒有加薪。不過邦德還是在名義上把我升為機航部副經理。我仍然飛重慶——



▲C-47運輸機（照片來源：San Diego Air and Space Museum Archives）。

加爾各答的航班，並無任何改變，也從來不管公司的業務。所謂升級完全是假的，然而薪酬略有調整，以配合我的副經理的虛銜。所以，在我看來根本不算晉升。

央航總經理陳卓林來訪

中央航空公司（Central Air Transport Corporation，簡稱央航，CATC）是中航的競爭對手，原名歐亞航空公司（Eurasia Aviation Corporation），一九三一年由德國漢莎航空公司（Deutsche Lufthansa A.G.）與南京政府合資創辦。一九四一年中德斷交後，歐亞被重慶政府沒收，但飛機大部分已於一九四一年在香港被日軍炸毀。一九四三年三月，公司改稱中央航空公司。^{③⑧}

抗戰結束後不久，政治形勢變化很快，國共雙方力爭在對方行動之前接收日軍及汪偽控制要地，以求搶先占據重要戰略城市。一九四五年八月中旬，政府向中航預定了一批包機，以供運送

國軍從北平飛往瀋陽，指定由我負責，因此我人在北平。央航總經理陳卓林到處找我，後來知道我在北平，立刻前來北平。我們談了很久，就當前民航事業的形勢作詳細討論。結果英雄所見略同，都認為航空事業在戰後必然出現飛躍的發展。陳卓林表示，很想加強訓練駕駛員，並購買飛機，以便擴大央航的機隊，以求收拾當前的爛攤子，重振央航。可惜現在只有幾架飛機，又沒有得到政府的支援，無法籌集購買飛機的資金。由於我們都具有重振央航，使其成為一家不受外人歧視，頤指氣使，真正屬於中國人的航空公司的意願，結果同意共同努力，以求達到振興央航的目的。

劉航琛借出五十萬美元

我向陳卓林建議，應當立刻購買美國留在印度的C-47，盡快擴大機隊，才是爭取重振央航之道。陳立刻表示同意，但是政府不給錢，手上沒有資金，必須另行籌劃可行辦法。稍後經朋

友介紹，在重慶找到重慶金融巨頭、川鹽銀行董事長劉航琛（一八九六—一九七五）。^{③⑨}我們指出抗戰勝利是發展民航事業的最佳時機，並詳細說明央航擬定購買飛機的宏偉計劃，以期實現迅速重建央航的目的。劉航琛在商界人脈甚廣，對當前復原運輸的熾烈需求瞭如指掌，因此對我們購買飛機，重建央航的計劃極感興趣，主動提出向央航貸款五十萬美元，但必須以我同意脫離中航，改為央航服務，負責央航的機航部營運，並參與公司重大決策為條件。陳卓林急於取得借款，立刻表示同意。我對中航歧視華人的惡習非常反感，早有跳槽的念頭，經過慎重考慮後，決定接受劉航琛的條件，離開中航，並於是一月十一月正式向中航辭職。

加爾各答購買C-47

為了盡快振興央航，我馬上前往加爾各答辦理購買美軍留下的C-47運輸機。最初挑選了十架C-47，每架二萬美元。但是，美軍基地的主管告訴我，還

有一架安裝了二十八個座位的飛機，狀況極佳，值得考慮。經過小心檢查後，推算它原是輸送傘兵用的C-53軍用運輸機改裝的，事實上與C-47同屬一個類型。一時意動，就和他討價還價，結果以三萬美元成交。因此，我從加爾各答購得十一架C-47型的飛機。^{④①}

無巧不成話，當那架有二十八座位的C-53剛降落昆明時，一個文質彬彬的大老闆走來找我，說要包下這架飛機，立刻送二十八位職員飛往上海，並不假思索，出價三萬美元。我大喜過望，立刻表示同意。這樣一來，那架二十八座位的飛機等於是「不花錢買的，實在太合算了」。

這批飛機立刻成為央航機隊的骨幹，因而及時趕上復原運輸的勢頭，解決急於從陪都飛往上海、南京等主要沿海城市的大軍的需要，其中有些是爭取第一時間前往日佔區接收的人員，不少是還都南京的政府官員和政客，還有成千上萬去上海爭取商機的商家，以及在後方避難的老百姓。我國的鐵路和公路原來就不多，經過八年苦戰，受到極大

破壞，因此當時陸路根本走不通，只有快速、敏捷的空中交通可用，造成民航



► 央航新購的「空中王宮」（陳文寬藏）。

事業一片紅火，業務蒸蒸日上。

繼續大買飛機

一九四六年初，我們接受了衛生部之託，同意盡快把存放在昆明倉庫的大量美製藥品運往上海。但是，我們的機隊的規模還小，無法應付，於是決定購買上海江灣機場美軍留下的九架C-54。同年七月美軍招標拍賣江灣機場的所有飛機和設備，結果無人問津，我們是唯一投標者，因而取得大概一百五十架飛機。這批飛機種類繁多，除C-54和C-47外，還有一些B-25轟炸機和其他飛機。其中有些可用，餘下的稍後都一一拆除，用來補充零件。一九四七年初我們信心滿滿，買入美國西北航空公司五架DC-3二手客機。同年七月，更鼓足勇氣，以一百八十萬美元鉅款訂購六架全新的豪華客機《空中王宮》（Convair 240），以期盡快發展國際航線，以求與中航爭一日之長短。

延攬一流人才

除了大量購買飛機的硬體建設外，我們還極力羅致一流人才，以求建立最高質素的領導隊伍，使中航成為蜚聲國際的航空公司。但是，民航界可用之材不多，只好通過重金禮聘，盡量設法從中航挖角。首先是陳文惠，洪啓明，分別擔任我們的機航部副經理和總機師，稍後還爭取鄭維彬、徐文良和潘國定跳槽，組成一支幹練的領導班子。^④

到了一九四八年底，購入的飛機先後到達，第一架《空中王宮》也交到我們手上，中航擁有航機四十二架，與初期的可憐狀態有天淵之別。同時我們還迅速增闢新航線，儘管與中航還少有一些差距，然而重振中航，打破外人頤指氣使的目標可說終於實現了。可惜內戰日益加劇，翌年新政權建立後，兩航的命運也隨風而逝。

回顧自一九三三年回國後，先後在兩航服務多年，在戰火紛飛的歲月裏，也曾出生入死，留下不少永難磨滅的記憶。記得一九三七年八一三淞滬之役，我們緊急撤出上海，飛往南京，卻在首都的明故宮機場遭受日機轟炸，極端狼

狽。稍後撤往武漢，不料一九三八年十月底武漢陷落，我們奉命從重慶前往武漢，緊急撤退公司員工。可是這時日軍已開始入城，炮火漫天，九死一生，實在嚇人。一九四一年九月在九龍降落時遇上風剪，飛機失控，墜落在一家醬園的屋頂，幸而只受輕傷。三個月後，日軍轟炸香港，邦德下令立刻撤退，飛往重慶，結果連續飛了三天四夜，疲乏極了，然而，卻及時救出不少重要軍、政大員。

此外一九四二年初加爾各答的局勢日益危險，軍方估計日軍即將發動進攻，中美雙方都極為緊張。航空委員會指示毛邦初找尋駝峰北線，設法從新疆北路飛越駝峰，前往印度德里，以代替駝峰南線。毛邦初要我駕駛一架C-47飛越駝峰，驚險萬狀，至今仍歷歷在目。一九四三年我回美休假，奉命駕駛一架C-47，從美國佛羅里達州作環球飛行，越過大西洋，非洲，中東，直達加爾各答，在七月初達成七天之內及時抵達加爾各答的要求，感受也非常深刻。一九四五年中美合作所副主任梅樂斯邀

約軍統頭子戴笠前往寧夏的陝壩視察，中航指定由我負責。但是陝壩壓根沒有飛機場，戰戰兢兢，結果勉強完成任務，這是我有生以來最不可思議的冒險行為。抗戰歲月過去八十多年了，往事如煙，卻總是揮之不去。

注釋

①Bond to Kisi, *ibid*; William M. Leary Jr., *op. cit.*, pp. 123-124; Gregory Crouch, *op. cit.*, pp. 182-185.

②十月二十六日，路透社記者從上海發出兩通電訊，生動地描述日軍占領漢口時的情形，並且強調陳文寬勇敢地被困中航人員從漢口撤往沙市。Reuters radiograph, October 26, 1938, Bond Papers, Box 1. 邦德對救援漢口中航人員的兩個小組作出的努力感到十分驕傲。他指出，「：我們作出極大努力，直至日軍入城為止。沒有任何人或任何機構能夠作出我們所作的努力。」他尤其特別讚揚陳文寬，他在給夫人（Kisi）的信中寫道，「他（陳文寬）在入夜後起飛，飛往沙市，在八時前一片漆黑中降落。直至接到他已經安全降落的消息為止，我一直感到很擔心。他應當拿一個勳章。」Bond to Kisi, October 26, 1938, Bond Papers, Box 1.

③ Beechcraft 型飛機是堪薩斯州 (Kansas) 威奇塔市 (Wichita) 的比奇克飛機廠 (Beech Aircraft Corporation) 製造的，有二一五匹馬力的雅各引擎 (Jacobs engine)。蜻蜓式飛機是英國製造，在一九三〇—一九四〇年間十分流行。這兩種飛機都很小，但是很適宜用於山區駕駛。

④ 參見香港《工商日報》，一九三六年十一月六日的報導。

⑤ 一九三八年八月二十四日，由機長休·伍茲和副駕駛劉崇佳駕駛的桂林號 DC-2 客機從啓德機場起飛，不久就被預先計劃好的日本驅逐機攔截和開槍掃射，結果桂林號在廣東省中山縣附近的珠江口水面迫降。副駕駛劉崇佳和絕大部分乘客均遇難。參看《大公報》，一九三八年八月二十五日；中山縣縣長張惠長的〈中航機桂林號遇難報告書〉，《大公報》，上、中、下，一九三八年九月十五日至十七日；臺北《黨史會中航檔案》有一份詳細報告：《中國航空公司桂林號飛機被日機襲擊經過》，一般檔案，編號 KDIR00253707，一九三八年八月二十四日。又參看 William Leary Jr., op. cit., pp. 118-121; Gregory Crouch, op. cit., pp. 155-157, p. 169.

⑥ William Leary Jr., op. cit., pp. 132-134.

⑦ 陳文寬駕駛一架 DC-2《南京號》航機，由於遭遇「風剪」，因而失事。南京號

墜下時，撞到西貢道利珍醬園的貨倉，六十一歲的看更老人黃志在貨倉屋頂倒塌時受重傷，隨即送醫院治療。參見《大公報》，一九四一年九月二十二日。陳文寬傳記的作者王立楨是航空工程師，他曾經指出，陳文寬降落時，忽然遇到「風剪」，空速突然大幅降低，因而墜機。風剪分為垂直風剪和平衡風剪兩種，由氣流變化而造成。人們在一九三〇年代對此種現象一無所知，常造成飛機失事，直至一九七〇年代才有合理解釋。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），頁一三六。

⑧ 一九四一年十二月八日日軍轟炸九龍的編隊由十二架轟炸機和九架驅逐機組成，Gregory Crouch, op. cit., p. 238.

⑨ 在機庫內未被炸毀的飛機：一架 DC-2，編號三一，《中山號》；兩架 DC-3，編號四一，《嘉定號》，編號四六，《峨眉號》，亦稱「DC-2 1/2」。此外，尚有一架 DC-3，編號四七，仍在緬甸未歸。因此，邦德認為中航仍然能夠生存。參看 Bond to Bixby, Report on the fall of Hong Kong, December 17, 1941, Bond Papers, Box 1; 又參看 Gregory Crouch, op. cit., pp. 235-241.

⑩ Bond to Bixby, Report on the Fall of Hong Kong, Ibid; 王立楨，前引書，頁一四七—一五一。

⑪ 在最初兩個晚上，撤退人員名單上主要是 一九四一年四月成立的平準基金委員會 (Stabilization Board) 的中、英、美成員，包括主席陳光甫、中國代表貝祖詒和席德懋、秘書長冀朝鼎、美國代表 A. 曼紐爾·福克斯 (A. Manuel Fox)，和英國代表艾德蒙霍爾·帕奇 (Edmund Hall-Patch)。美國候補代表威廉·泰勒 (William H. Taylor) 未能及時趕到機場，後來被日軍俘虜。此外，還有幾位英國官員，例如英國聯絡官休斯上校 (Colonel Hughes) 和滙豐銀行一名高級職員。Bond to Bixby, Report on the fall of Hong Kong, op. cit.; US Ambassador Clarence Gauss to Secretary of State, December 9, 1941, Bond Papers, Box 1.

⑫ 當時有很多政治家、著名知識分子和學人在香港，如孫夫人宋慶齡、何香凝、柳亞子、陳寅恪、茅盾、周韜奮等都在等待救援。《大公報》社長胡霖經王雲五的交涉，也列入撤退名單，但是，由於孔祥熙夫人堅持要包下整架飛機，所以最後被刪除。十二月十日清早飛機到達重慶時，很多新聞記者到機場歡迎胡霖，發現胡霖沒有出現，而孔夫人帶著幾條洋狗、老媽子和無數箱子走下飛機，大家非常憤怒，結果在各報大肆攻擊，並引起很多省市表示抗議，其中最嚴重的是西南聯大師生在翌年一月舉行大示威，實行反孔，一時使孔祥熙灰頭灰臉。參見 John Israel, Lianda: A

Chinese University in War and Revolution, Stanford: Stanford University Press, 1998, pp. 298-302.

⑬Gregory Crouch, op. cit., P. 255; 王立楨，前引書，頁一五二—一五三。

⑭緬甸的凱道機場位於同古城外，原為英國皇家空軍建築的一個小機場，只有幾個機庫和幾間辦公室。經英國批准後，陳納德就把它改為志願大隊的訓練營。參見Daniel Ford, *Flying Tigers: Claire Chennault and the American Volunteer Group*, Washington and London: Smithsonian Institution Press, 1991, P. 69; William M. Leary Jr., op. cit., P. 148.

⑮William Langhorne Bond, edited by James E. Ellis, *Wings for An Embattled China, Bethlehem: Lehigh University Press, London: Associated University Press*, 2001, pp. 304-305.

⑯一九四一年聖誕前夕，邦德寫信給比克斯比，其中指出，為了開通重慶—加爾各答航線，中航最少需要五架DC-3，十架DC-4飛機。看來比克斯比為此事作出極大努力。到了一九四二年一月底，就有兩架DC-3運到加爾各答，另一架將於三月間到達。儘管邦德取得的飛機沒有所要求的那麼多，但對中航的幫助極大。這時擁有三架DC-3，兩架DC-2，還有另一架在南雄修理，可見中航的機隊一下子就增加一倍。參見William L. Bond, op. cit., p.

300 and 306. 另一方面，羅斯福總統決定在四月初從美國各航空公司抽調二十五架DC-3交給中航，以便參與駝峰空運。

William M. Leary Jr., op. cit., p. 151. 美國顧問亞瑟揚格指出，宋子文曾經告訴交通部長張嘉璈，美國將據租借法案把二十五架道格拉斯C-47運輸機交給中航，每月交付兩架，參見Arthur Young to Bond, May 21, 1942, Arthur Young Papers, Box 103, Hoover Institution Archives.，以下稱為Arthur Young Papers.

⑰王立楨，頁一六一—一七〇；Gregory Crouch, op. cit., pp. 273-274.

⑱Barry S. Martin, *Forgotten Aviator*, pp. 47-79.

⑲王正華，〈抗戰初期的蘇聯空軍志願隊〉，《中華民國史專題論文集》第二屆討論會抽印本，臺北：一九九四年一月，頁四—十八。

⑳Fook-lan Gilbert Chan, *The Road to Power: Sheng Shih-Tsai's (sic, ie. Sheng Shicai) Early years in Sinkiang, 1930-1934*, Centre of Asian Studies reprint series No. 12, University of Hong Kong, Reprinted from *Journal of Oriental Studies*, Vol. VII, No. 2, July 1969, pp. 236-237; 吳相湘，〈第二次中日戰爭〉下冊（臺北：綜合月刊社出版，一九七四年），頁八二八—八二九。

㉑王立楨，前引書，頁一一八—一二〇。

㉒William L. Bond, op. cit., P.322.

㉓一九四二年六月二十七日，美國陸軍航空隊奧唐奈上校（Col. K. O' Donnell）在德里提交的報告，〈調查跨喜馬拉雅山的白沙瓦—莎車航線〉（“A report entitled ‘Survey of Trans-Himalayan Route Peshawar-Yarkand’”），陳文寬藏。

㉔C-53是DC-3的軍用運輸機，二戰時供傘兵之用。

㉕潘國定一九一五年生於香港，高中畢業後前往上海讀大學。一九三五年赴美國西雅圖華盛頓州立大學升學。畢業後在柯蒂斯飛行學校學習飛行，後來轉學聖瑪麗亞飛行學校。畢業後於一九三九年回國，翌年參加中航。一九四七年，改在央航任職。參見《中國人名大辭典：當代人物卷》（上海：辭書出版社，一九九二年），頁二一六三；又參看王立楨，前引書，頁一七七。

㉖王立楨，前引書，頁一七一—一八八。

㉗Survey of Trans-Himalayan Route Peshawar-Yarkand, 參見注二四。

㉘參見Vice Admiral Milton E. Miles, as prepared by Hawthorne Daniel from the manuscript, *A Different Kind of War: The Little-known Story of the Combined Guerrilla Forces Created in China by the U.S. Navy and the Chinese During World War II*, Garden City, New York: Doubleday & Company Inc., 1967, pp. 1-38, also p. 117.

㉙最初梅樂斯擬乘卡車前去，但覺得太費

時，決定改乘飛機前往。但陝壩附近沒有機場，因此包了中航一架C-47，飛往陝壩，指定由陳文寬負責駕駛。參見Milton Miles, op. cit., p. 414.

³⁰Ibid, pp. 415-417.

³¹王立楨，前引書，頁五二。劉崇佺於一九三五年十二月參加中航，月薪極低，初期為法幣一五〇元，兩三年後也只有二二〇元。參見劉崇祐，《述亡弟崇佺之生平》，為私人印本，頁五。承劉廣定教授寄來複印本，特此致謝。

³²根據著名美國財政顧問亞瑟·揚格的估計，從一九三六——一九四一，美元兌法幣從一比六跳到一比二十二。參見所著China's Wartime Finance and Inflation, 1937-1945, Cambridge, Mass: Harvard University Press, p. 154. 黑市的比率更糟，大概為一比五百。參見William M. Leary Jr., op. cit., p. 188.

³³中航遇難副駕駛劉崇佺的美籍末亡人(Adele Samuelson Lieu)，一九三八年十月三十一日返回美國前給邦德的信中寫道，「但是我不能不告訴你，外國（指美國）飛行員的月薪是中國飛行員的數倍，所以外國飛行員較易應對這種突然的變故。以我們的情況而論，如果僅靠我丈夫的收入，即使盡力節省，仍然極難維持平常的生活標準。」Adele Samuelson Lieu to Bond, October 31, 1938, Bond Papers, Box 1.

³⁴劉崇佺參加中航前，曾在美國的航空公司

工作數年之久，留美時受過最佳大學教育和優良專業訓練。他在一九二八年在麻省理工學院畢業，是年秋天進紐約長島柯蒂斯飛行學校學飛，除飛行外，還學習引擎構造和機械繪圖。劉崇佺曾在美國的航空公司工作，有數年駕駛經驗，但中航視若無堵，僅聘用為副駕駛，不幸竟於一九三八年八月二十四日的中航桂林號慘案中遇難身死。他原立志回國參軍殺敵，一九三四年進笕橋航校，畢業後空軍少尉，竟因夫人為外籍而被迫退役，因而參加中航。最終未能沙場殺敵，馬革裹屍，飲恨終身，實在令人惋惜。劉崇祐，《述亡弟崇佺之生平》，見注三十一。

³⁵Gregory Crouch, op. cit., p. 288.

³⁶王立楨，前引書，頁一一〇——一一一一。

³⁷同上，頁一一一——一一一〇。

³⁸參見William M. Leary Jr., op. cit., p. 196; 譚剛，〈一九三一——一九三七年歐亞航空公司的經營管理與業績分析〉，《西南大學學報》（社會科學版），第三十八卷第二期，二〇一三年三月。一九四二年交通部次長彭學沛建議歐亞與中航合併，但是交通部長張嘉璈主張延後決定。參見Arthur Young to Bond, May 21, 1942, Arthur Young Papers, Box 103.

³⁹參見徐友春編，《民國人物大辭典》（石家莊：人民出版社，二〇〇七年），頁一四三五；並參見馬振波，〈劉航琛金融財團的形成、發展與特點分析〉，《重慶

交通大學學報（社會科學版），第十四卷第六期，二〇一四年十二月，頁九八——〇二。

⁴⁰對於央航從加爾各答購買飛機的數目，眾說紛紜，有些人說十二架，根據民航總局縮編的《中國航空公司、歐亞——中央航空公司史料匯編》的權威著作，購得飛機十二架（頁三三八），但又指出，一九四五年十二月，央航可用飛機共十五架，包括赫德遜III型飛機四架，C-53型飛機一架，C-47型飛機十架（頁三三九）。再查歷年飛機架數統計，與後者數目相同，可見以十一架最可信。據此，主持購買飛機的正是陳文寬，他所說亦同。由此推斷，William Leary Jr.及Lennart Andersson所說有誤。鮑培德編，《中國航空公司、歐亞——中央航空公司史料匯編》（北京：民航總局史志編輯部，一九九七年）。
⁴¹當代中國叢書編輯部編，《當代中國的民航事業》（北京：中國社會科學出版社，一九八九年），頁一一三。