

1945—

民国上海空难简史

——以1945—1949年为重点的考察

张犇 著



上海書店出版社
SHANGHAI BOOKSTORE PUBLISHING HOUSE

民国上海空难简史

—— 以1945—1949年为重点的考察

张犇 著



上海書店出版社
SHANGHAI BOOKSTORE PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

民国上海空难简史：以 1945～1949 年为重点的考察 /
张犇著. —上海：上海书店出版社，2015. 10
ISBN 978-7-5458-1164-3

I. ①民… II. ①张… III. ①飞行事故—上海市—民
国 IV. ①V328.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 230638 号

责任编辑 邢 侠
封面设计 汪 昊

民国上海空难简史

——以 1945～1949 年为重点的考察

张 犇 著

上海世纪出版股份有限公司

上海书店出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.co)

上海世纪出版股份有限公司发行中心发行

上海叶大印务发展有限公司印刷

开本 890×1240 1/32 印张 8 字数 200,000

2015 年 10 月第 1 版 2015 年 10 月第 1 次印刷

印数 1-3000

ISBN 978-7-5458-1164-3/V·1

定价 28.00 元

内 容 简 介

中国民用航空发展史迄今已逾百年。清季民元是其奠基时期。南京国民政府建立后,基于现实需要,始大力发展民航,开辟了2条主要航线,空运规模日渐扩大。抗战时期,中国民航事业受到毁灭性打击,而又在后期绝处逢生,并在战争中发挥了重要作用,中国民航业也形成了由中国、中央两大国有航空公司为主的格局,其中中美合资的“中航”居主要地位。战后至新中国成立这四年多时间,中国民航在产业规模上迅速膨胀,而随着国民党政权的覆灭,旧民航也随之分化。

中国民航的发展史同时也是一部空难史。从外国人在中国国内的首次飞行表演失事,到冯如的遇难,再到徐志摩的“吻火”,一路空难悲剧。战后四年,民航在社会生活中占据重要地位,民航飞行密集度提高,但由于航空软硬件不完备,基础不牢固,造成大量民航失事。“复员运输”期间有7次空难,之后又经历了空前的民航失事高潮,在1946年、1947年两年之交,前后不足50天时间内,国有两民航公司重大失事8架次,死伤共计173人,造成公众心理恐慌和舆论大哗。这一系列事件对于中国民航业发展影响颇巨,当局采取了很多措施予以弥补,在完善航空场站设施、制定制度法规和机构改革等方面都有建树。此后,民航运营环境渐好,但也续有数次失事,随着国内局势的变化,航空公司的资产损失又有了新的动向。

上海是当时中国的经济中心城市,也是最主要的民用航空港,在这一阶段繁忙的空运中起着枢纽作用,而发生于此期的大小民航空难或多或少都与之有些关联,此期的民航空难史是民国上海

社会生活史的重要组成部分。本文在前人研究基础上,充分挖掘档案、报刊资料,对1946年圣诞之夜三民航机在上海失事事件做了全景式梳理,对于灾难发生的现实环境、失事情形、抢险过程、善后处理、申诉情形、责任承担、社会影响等,尤其是遇难人员各自的惨烈状况和人生故事做了全面的展示,并以此为核心,向前后延伸,对民国末期民航空难予以系统性爬梳,旨在展现当时社会生活的这一重要侧面。

序

马 军

每一次坐飞机去外地或是出国前，我总会在家里某隐秘却又绕不开的地方，留下一张纸条，上面写有若干文字，算是交待“一些事情”。待平安归来以后，再将它撕掉……

在人类历史的长河中，常有许多截然对立的事物紧紧交织在一起，例如真和假、善和恶、美和丑、喜和悲，等等。飞机，就是这样的矛盾之体，它或许是 20 世纪最伟大、最重要的发明之一，尤其是民用航空的高速发展，使得市际、省际乃至国际、洲际间的交通变得极为便捷。遥想中世纪的马可·波罗从欧陆来中国，途中耗时数年，且历尽艰难万险。即使是之后坐帆船绕道非洲好望角奔赴远东传播“福音”的葡萄牙、西班牙传教士，也常常是海途漫漫，九死一生。19 世纪以后，随着苏伊士运河的开通，以蒸汽机为动力的远洋邮轮将欧亚之旅缩短为三四十天。而如今，从意大利罗马飞赴中国上海，则只需 8、9 个小时。显然，人类是在以“一日千里”的加速度前进。

然而，无论怎样强调民用航空较之于陆上和海上交通的高安全度，无论怎样用“百万分之一”、“千万分之一”或“亿万分之一”这样的数据来说明飞行事故率之低，“飞机失事”、“机毁人亡”、“全部丧生”、“无一幸免”等这些可怕的字眼却屡屡出现在人们的视野之中。对于每一个“中彩者”来说，机率是百分之百，空难和死亡又几乎是同一个词，在毫无准备之中，许多人的生命就此中止了。这样的死，无疑具有突然性、震撼性、悲怆性和非自然性的特点。老年人暂且不论，一个幼儿，一个少年，他（她）本可以在将来成为父亲、母亲，爷爷、奶奶，充分地享受天伦之乐，在事业亦有一番作为，但这一切却在瞬

间化为了乌有。至于成年人,通常都会有着较为复杂的人际网络,他的突然离世,可谓措手不及,势必会对周围的亲人、同事、朋友,及其事业的相关方造成“急刹车”般影响,由此导致的创伤和乱相恐怕需要很长时间才能平复。

毫无疑问,飞行实在是事关人类“身家性命”的特等大事!

笔者行文至此,正值亚航 QZ8501 从失联到失事的新闻报导铺天盖地席卷而来,“马航”、“亚航”、“空难”、“坠海”、“失事”等,成了2014年出现频率最高的新闻名词。历史有着延续性,在历史上曾经发挥过作用的因素今天仍然可能在起作用,反之也是如此。这就是研究历史的基本意义。遗憾的是,据笔者有限的目力所及,将空难纳入史学研究范畴的尝试似乎还极为稀见。

人类的民用航空史,就某个侧面来说,就是一部空难史。在技术手段尚属简陋的早期,更是如此。国外勿论,仅就中国民国时代而言,就出现过数不清的失事,甚至许多名人亦死于空难,如徐志摩、叶挺、秦邦宪、王若飞、戴笠、彭学沛,等等,给当时的社会生活乃至政治进程造成了莫大的震撼和困扰。

张犇君生长于陇东,求学于渤海之滨,又曾在黔中从事志愿工作,经历不可谓不丰富。其人热情、朴诚而踏实,2009年来沪攻读硕士学位之后,有志开拓上海史研究的新领域——空难史。之后,他历经三年努力,从广为爬梳资料,到撰写初稿,反复修改,再到定稿,顺利通过了学位答辩。回甘肃工作后,又继续“打磨”了两年而终告付梓。

从上世纪30年代算起,上海史研究迄今已有80多年的历史,各类成果如汗牛充栋,成为了国际史学界一门的“显学”。在这茂密的学术森林中要争得自己的一席之地,殊非易事。张犇此书独辟蹊径,从新的空间——空中——来解构民国上海历史的发展规律和复杂面相,不失为一种有启发、有创意的探索,在学术史上有着独特的贡献。

空难的发生,不外乎恶劣天气、技术缺陷、人为疏失三大因素,善后工作亦无非救死扶伤、抚慰家属、寻求原因、追究责任、保险理赔,等等。乱世如此,盛世亦如此;70年前是这样,今天也是这样。大灾难之中,爆炸声、哭喊声、呻吟声、责骂声,等等,今昔间并无多大的差别。从这个意义上说,历史并不是过去的事,它处于现时现刻,就在我们的周围。

通过对空难的研究,想必张犇对“生死问题”、“人生问题”一定会有与同龄人不同的感悟,这应该是学术之外的收获吧。在这纷扰的世界中,我期待着他能继续走好自己的生活之路,无论处顺境,还是逆境……

2015年1月

目 录

序	001
导论	001
第一章 中国民航事业的艰难步履	006
一、中华民航小史	006
二、战后国内民航事业的基本状况	025
三、抗战前后迭次航机失事事件追述	047
第二章 圣诞夜下的惨烈一幕	066
一、三机失事的整个经过	066
二、被难人员及家属的血与泪光	080
三、1947年初的国内空难恐怖	098
第三章 惨剧之后棘手的善后工作	132
一、如何发生	132
二、如何赔偿	147
三、如何追究	158
四、如何改进	176

第四章 惨剧外的回响	199
一、彼时世上空难多	199
二、骇时奇祸终尘封	209
结语	217
主要参引文献	223
附录	227
一、总附表	227
二、关于民用航空失事的若干文献	232
后记	246

导 论

1946年末,中国这片饱受战乱摧残的大地,依然硝烟滚滚,气象万千。各种惨剧、闹剧纷纷上演,让人们刚刚燃起希望的双眼又陷入了迷惘和恐惧。国民党军队对解放区的全面进攻进入最后阶段,解放区人口及面积大大缩小,各大报端“凯歌”高奏,渲染出一派“光明”前景,但有时也隐隐反映出一些国军将领的懊恼。马歇尔使团调处国共纷争已经一整年,到了此时也完全陷入了困境和尴尬,不得不准备打道回国。随着战争的进一步持续和扩大,军费开支一再上涨,政府不得不开动印钞机以弥补巨额的财政赤字,国统区的经济开始急剧恶化,恶性通货膨胀的鬼影悄然笼罩整个天穹。与此同时,国民党主导的国民大会也在此时落幕。圣诞节当天,大会通过了《中华民国宪法》,决定在次年元旦公布。12月24日晚,两名美国水兵强奸北京大学先修班女生沈崇,引发了中国国民极大的愤慨,全国范围内掀起了如火如荼的反美抗暴运动。

在这样一个乱象纷纭的大环境中,笔者聚焦的是发生在上海的一幕民航惨剧:12月25日晚,由重庆飞往上海的中国航空公司和中央航空公司的三架民航客机相继在上海龙华和江湾机场附近坠毁,乘客及空勤人员死伤81人,经济损失高达25亿元法币。在世界民航史上,在同一地方,同一天,确切地说在仅仅几小时之内连续发生三起民航客机失事事件,这是绝无仅有的!同时,也由于这一灾难发生在安谧祥和的圣诞节氛围下,更渲染了其悲剧色彩。更为不幸的是,这一事件并不是孤立存在的,在它前后,一直到新中国成立,中国民用航空至少发生了24起客机失事事件,并且形成了1946年、1947年之交和1948年底两个失事高潮。这一系列民航惨案引起了当时

社会舆论的激烈震荡,构成那个时代特有的社会景象,从而推动了中国民航业的改革,在中国民航史上占有重要的一页。

(一) 学术综述

关于这一系列事件,以往鲜有系统研究,仅见一些零散的个案解析。最直接相关的是上海市档案馆馆员张姚俊《1946:圣诞夜三架飞机在沪失事》(《世纪》2007年第2期)一文。该文以当时报刊为主要资料来源,对三机失事事件进行了总体展示,论述客观,但叙述比较简单,许多细节也未予澄清。另外有熊月之主编的《老上海名人名事名物大观》(上海人民出版社1997年12月版)将1946年圣诞夜三机失事事件分别编成词条^①,以方便学者查索。潘银良《旧中国的民航》(《文史精华》1998年第12期)一文中以少量文字指出1946年底至1947年初多起民航机失事的事实,未予做进一步交代。其他关于“戴笠之死”、“四·八空难”和“‘两航’起义”的专题文章有很多,但其学术意味相对较淡,基本上是将这些事件看成一个谜团,用各自掌握的材料予以揭秘,并未做系统的资料发掘,笔者将在下文相关部分对这些观点进行概括介绍。

关于中华民国时期中国民用航空的产生与发展历史,前人已做过一些专门研究。台湾学者陈存恭撰写了《中国航空的发轫(民前六年至民国十七年)》(台北:“中央研究院”《近代史研究集刊第七期》,第371—420页)一文。他认为中国航空发展最快的时期是在1928年北伐之后,但奠定基础是在清季民元至1928年的20多年时间,这是一个比较重要的历史阶段。所以他从“航空的初萌”、“航空教育的肇始”、“欧战后北京航空机构的兴替”、“各军系的军航筹办”和“限制发展的因素”等5个方面进行挖掘,指出这一阶段政府办航空主要基于军事目的,但也间接促进了民航的发展,并且从一开始就呈

① 此书关于此事有4词条,分别为:“一一五号机失事”(第178页),“一四〇号机坠落龙华”(179页),“十二二五空难案”(第181页),“四十八号飞机坠落张家宅”(第197页)。

现出开放性的特点,有利用外资的意识。前文提到的潘银良《旧中国的民航》一文,比较系统地展示了从清末到新中国成立这一时段内中国民航的发展史,分阶段理清了民航发端发展的脉络,对于从整体上把握中国民航初期状况有很大借鉴作用。其他论著基本都属航空专业方面,偏重于知识介绍,与历史学不属一类,笔者在行文中对涉及资料也有采撷。

从微观角度讨论民国民航事业的主要有复旦大学历史系陈燕硕士学位论文《中国航空公司研究——以组织结构与人事管理为中心》(2008年)。该文对档案挖掘比较深入,在此基础上,从组织和人事两方面入手,在长时段中动态看待这一远东最大商业航空实体的内部迁变,以此来考量近代中国引进外资的正反两方面影响,针对以往研究者对于“中航”内部美方作为的诸种看法提出自己的见解。本书所梳理的空难事件中,与“中航”相关者几占五分之四,陈燕此文对笔者启发颇大。其他对于发生空难的主体,即中国航空公司和中央航空公司的研究较少,散见于航空史的通识介绍。

民航华东地区史志编纂办公室编《上海民用航空志》是目前介绍上海民用航空发展史最为系统和详密的材料,该志书对于民航公司、民航管理机构、机场、民航机、民航飞行队伍、航线、客货运输、运价、机务等都有详细介绍,为本书写作提供了大量基础资料,尤其是该志书的“专记”部分,对于本书所述时段一些难题,如“大华航空公司夭折之谜”等,归纳甚为精当,文中都有引用。另外,上海通志编纂委员会编《上海通志·交通卷》也对上海民航史有相应介绍,在梳理二战后国有两航空公司发展状况时,本书参考较多。

(二) 研究动机、内容框架和史料介绍

抗战胜利后,原本拥塞在“大后方”的政府机关、企事业单位、军队、工作者、避难者等,都面临着“东归”的需要,国民政府也要还都南京。但当时刚刚经历了持久战争的创伤,铁路和公路在经过大规模破坏之后,还来不及整修。中国民航于抗战后期在美国的帮助下得

到了巨大发展,战后迅速恢复。既然铁路和公路不敷使用,那么方便快捷的空运就成了主要运输手段之一。在此阶段,无论是国民政府的还都,还是各项社会事业的“复员”,再到向前方各战场抢运军队以及内战、“制宪国大”等当时重大事件的组织和进行,都离不开空运媒介。区别于其他的时代,航空生活成为此期社会生活的一个重要方面,但之前的研究却并未予以重视,对其历史内涵的挖掘更无从谈起。本书试从民航发展所遭受的挫折出发,历数此期民航空难的基本情况,对于由此引起的公众恐慌、灾难处理、社会应对等各方面都依据史料进行梳理,着重介绍其对中国民航事业发展的影响,并以此展现民国末期中国政治和制度生态生长和调整的基本状况,试图从小事件中理出历史代谢的进程。

需要特别说明的是,本书所研究的民航失事,特指南京国民政府统治下的国有两大航空公司的航机失事;关于除民航之外的其他重大失事,仅针对一些有重大影响的事件作穿插交代;至于解放区的航机失事,因其尚不具民航性质,暂不予讨论。

文章各章节的内容安排大致如下:

第一章介绍中国民用航空发展历史,尤其对各民航企业实体的情况进行综述,在此基础上,着重介绍本文聚焦的抗战后至新中国成立前这段时期中国民航的总体面貌以及空难所涉及企业的基本情形,最后依次介绍复员运输时期的空难。本章主要任务在于交代事件发生的大背景。

第二章集中笔墨于1946年上海圣诞夜大空难,对其发生时的场面和情形予以全景式展现,其后介绍了遇难者及其家属的惨状,最后对民航失事高潮期内的历次空难均进行了梳理。

第三章对于事件的处理、社会的反应、由此事件促成的民航改革进行交代,是为本文的最主要部分。

第四章对于失事高潮之后的历次空难进行概括介绍,其后指出

这些在历史上引起巨大喧响的事件已经被遗忘了,但它们是不该被忘记的,因为相同的灾难还是一再上演,人们应该在历史中汲取教训。

结语部分是笔者在梳理这一事件时所生发出的感想,表达了笔者的个人关怀。

在资料方面,本书主要借助了中国第二历史档案馆编《中华民国史档案资料汇编》、上海市档案馆的馆藏资料以及当时出版的大量新闻、报刊、文献等,以下择其要者予以介绍:

1. 报纸、期刊资料是本文史料的主要来源。除了《申报》、《大公报》(包括上海版和天津版)、《中央日报》(南京版)、《新闻报》、《新民晚报》等主要报纸外,本文亦采用了上海图书馆“全国报刊索引”所能检索到的《法声》、《中外春秋》等小报,最大限度地捕捉当事人的信息。最主要的期刊是南京国民政府交通部发行的《民用航空》、《世界交通月刊》等,其数据比较可靠。

2. 上海市档案馆的资料主要集中在馆藏上海市社会局、参议会、律师公会等类档案;南京政府交通部编《交通部统计年报》和《民用航空统计资料》等资料虽在“全国报刊索引”中,但其为档案性质,数据较为详实;《中华民国史档案资料汇编》介绍了南京国民政府方面的政策、立场;台北“国史馆”印行《中华民国交通史料(三)·航空史料》中保存了大量当时的原始文件。

3. 文史资料、史志及其他。

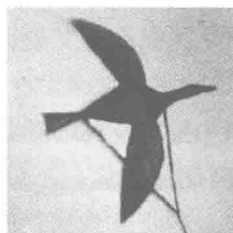
第一章 中国民航事业的艰难步履

一、中华民航小史

从人类诞生之日起,就一直梦想能像鸟儿一样飞翔,梦想飞出地球,去探索星空的秘密。由此,人们创造了美丽的神话传说,东方有牛郎织女银河相会、嫦娥奔月,敦煌石窟那绝美的《飞天》壁画更为具体地表达了这种意象。西方神话中的太阳神阿波罗驾车巡游九天,



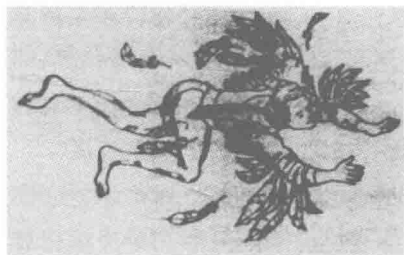
嫦娥奔月



能飞的木鸟



敦煌壁画:飞天



戴达罗斯发明“人翅”飞出克里特岛

为 人 间 送 来 光 明 和 温 暖 ; 希 腊 的 建 筑 家 戴 达 罗 斯 发 明 “ 人 翅 ” 飞 出 克 里 特 岛 , 这 可 能 是 人 类 最 早 想 象 凭 借 翅 膀 使 自 己 飞 翔 的 传 说 。 《 韩 非 子 · 外 储 说 》 记 载 : “ 墨 子 为 木 鸢 , 三 年 而 成 , 蜚 一 日 而 败 。 ” 《 墨 子 · 鲁 问 》 中 有 : “ 公 输 子 削 竹 木 以 为 鹊 , 成

而 飞 之 , 三 日 不 下 。 ” 《 太 平 御 览 》 记 载 : “ 张 衡 有 巧 艺 , 常 作 木 鸟 , 假 以

羽翮，腹中施机，能数里飞。”这些都是早期的人造航空器。世界上第一个飞行者是我国明代军匠万户，他和其他工匠一起将一把椅子安装在一个木制构架上，构架四周绑上47支火箭。“万户坐在椅子内，两只手各握着一只大风筝。他打算等火箭升空后，就利用这两只大风筝带着自己在空中飞行。然而，随着火箭发出的轰响，‘飞龙’拔地升起，冲入半空，终于栽到山脚下，箭毁人亡。”^①多年后，月球上的一座环形山被命名为万户山，来纪念这位“人类航天始祖”。



万户的飞行

随着西方近代科学的发展，人类飞翔的梦想终于变成现实。18世纪末，热气球、氢气球相继诞生。^②1793年11月21日，热气球发明人蒙哥尔费兄弟的两名法国同胞罗齐埃和达尔朗德有幸乘坐这种新型交通工具，在巴黎上空飞行了25分钟，平安地降落在距起飞地约10公里的郊外，这次飞行作为人类第一次升空航行而被永久地载入史册。

1903年12月17日，莱特兄弟设计的人类第一架飞机“飞行者一号”试飞成功，从此揭开了人类从事航空活动的新纪元。早期飞机主要被用于军事，但也有人对其进行商业开发，最早的商业航线是1914年1月1日在美国佛罗里达州坦帕与圣彼得斯堡之间开辟的定期航班，用的是“贝诺伊斯特”水上飞机，只能载两个人，速度仅112千米/小时，航线32千米，单程票价5美元。这条航线只维持了3个月，总共运送1204人，到旅游季节一结束便中断了。^③“一战”期间，欧洲各

① 杨广军、吴玉红主编：《插上翅膀，放飞梦想——人类的飞天之梦》，光明出版社2007年6月版，第12页。

② 人类第一个氢气球由法国物理学家查理教授和工程师罗伯特兄弟设计，他们在丝绸上涂橡胶，这是当时最好的不透气材料。1783年12月进行首次飞行试验时爆炸。当时的观看者中曾有人质问：“气球有什么用呢？”美国科学家、外交家本杰明·富兰克林作为当时的观看者之一，以一句著名的话反问道：“一个刚出生的孩子又有什么用呢？”（《插上翅膀，放飞梦想——人类的飞天之梦》，第59页）。

③ 《插上翅膀，放飞梦想——人类的飞天之梦》，第102页。