

茶座

总第十九辑 2010 第一辑

主编 王兆成 执行主编 王学典

历史学家茶座

山东人民出版社

朱安琪：我的中国战场（1939～1947年）

徐庆全：毛泽东对周扬的两次批评

汪朝光：剪不断 理还乱——抗战中后期的蒋宋孔关系（一）

散 木：张其昀的大陆最后时刻——兼述其与国民党的迁台行动

李世瑜：甘苦田野——我的民间秘密宗教史研究心得

李玉尚：明清时期两次火山大爆发与中国的气候突变
——以海洋生物为视角

王振忠：徽州的戏剧

陈仲丹：发辮琐话





TEAHOUSE FOR HISTORIANS XIV | 历史学家茶座**19**

主 编:王兆成

执行主编:王学典

学术助理:扬 眉

编委会:

于 沛	王 和	王子今	王春瑜	王曾瑜	邓小南
牛大勇	仲伟民	刘志琴	刘 平	朱政惠	苏双碧
李伯重	李振宏	陈春声	张国刚	杨念群	杨 豫
辛德勇	张耀铭	宋德金	赵世瑜	徐思彦	徐秀丽
徐庆全	黄朴民	阎步克	彭 卫	葛兆光	葛剑雄

图书在版编目(CIP)数据

历史学家茶座.第19辑/王兆成主编

济南:山东人民出版社,2010.3

ISBN 978-7-209-05224-5

I.历… II.王… III.史学—丛刊 IV.K107-55

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 031812 号

出 版 人 金明善

责任编辑 王海涛

封面设计 李海峰

版式设计 刘冉冉

山东出版集团 山东人民出版社出版发行

网址 <http://www.scl-book.com.cn>

社址 济南市胜利大街 39 号 邮编 250001

编辑部电话 0531-82098014

购书电话 0531-82098021

邮发代号 24-50

山东临沂新华印刷集团有限公司印刷

16 开本(172×232 毫米) 10 印张 160 千字

2010 年 3 月第 1 版 2010 年 3 月第 1 次印刷

定价:14.00 元

(本书凡印装错误可向承印公司调换 电话:0539-2925659)

历史研究的最高价值

王学典

史学领域本身有各种各样性质不同的工作,还有大量虽不在史学范围内但与史学高度相关的辅助学科。各种直接的史学工作、各种层面上的辅助学科所承担的间接史学工作,均各有各的价值。这些工作,严格说来,并无高低之别!但也不能不指出,这些工作之间仍有不容忽视的轻重缓急之分!

毫无疑问,历史研究的职责是研究历史,历史学必须以研究历史本身为依归。为了研究历史,当然必须从事作为这个“历史”载体的史料的核查与整理,这如同为了过河赶路必须铺路架桥一样。可是,从很久以来,在“史学就是史料学”的治史理念误导下,“文本考据”成为“史学”本身,以历史本体为对象的研究行为却备受奚落,以致在民国年间的史学界被严重边缘化。这就如同为了过河必先修桥,但修桥本身的重要性却排斥了赶路的目的性,甚至修桥的人在轻视漠视乃至鄙视那些赶路的人。胡适把对“井田制”的研究变成对“井田论”的研究,顾颉刚把“古史辨”变成“古书辨”,均属此类。人们忘记了,“文本考据”只是现代学术构成的一个部分、治学过程中的一个初始环节,在“文本考据”之外和之后,实际上还有一个更大更重要的学问世界,这就是对“文本”生存于其中的社会历史本身的研究。史学离不开“文献”和“史料”,但以“文献”和“史料”为中心的各种工作不应成为现代以来史学的主流和正统,尤其不应成为现代史学的最高价值。

历史研究的根本宗旨从属于对历史本体的说明和调查,是对历史事实作出通贯性的梳理;若能从中绎出具有普适性的“公理公例”和“历史法则”,当属最高境界!

目录

▼ 卷首语 ▼

003 王学典 历史研究的最高价值

▼ 历史现场 ▼

007 朱安琪 我的中国战场(1939~1947年)

021 阮哲 我的“文革”娱乐生活

030 伊丽莎白·海靖 《来自世界四方的日记》解读(一)——海靖夫妇对中国的第一印象

▼ 旧闻重审 ▼

039 徐庆全 毛泽东对周扬的两次批评

051 尤小立 《民报》主编的胡张之争

▼ 重读民国史 ▼

056 汪朝光 剪不断理还乱——抗战中后期的蒋宋孔关系(一)

065 散木 张其昀的大陆最后时刻——兼述其与国民党的迁台行动

▼ 学界万象 ▼

073 李世瑜 甘苦田野——我的民间秘密宗教史研究心得

079 李玉尚 明清时期两次火山大爆发与中国的气候突变——以海洋生物为视角

人物春秋

- 085 李 强 千年前的“冷疾”书生徐铉
095 张功臣 道光皇帝：谕旨里的黑色幽默
098 睦达明 人生如此自可乐

九州风土

- 106 王振忠 徽州的戏剧
123 王 蕾 陈寅恪的故宅与归途——夜访庐山松门别墅

学坛述往

- 128 刘 超 旧时的学人与学界(一)

域外来风

- 137 栗月静 美国打黑和 FBI 的崛起

史论沙龙

- 145 魏 斌 那个夏日
150 徐 跃 史家的回忆

掌故钩沉

- 153 陈仲丹 发辫琐话
156 吴娟娟 古代竹火笼趣谈



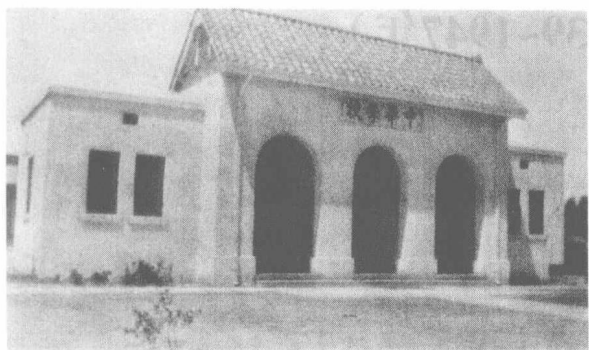
我的中国战场(1939~1947年)

口述 朱安琪 编写 禰福辉

编者按：爱国华侨朱安琪(John Angel Chu)，“七七”事变后决定学习飞行。1939年毕业回国，进入昆明空军学校，后为捍卫祖国转战大江南北。本文为纽约中国口述史学会禰福辉先生在旧金山访问朱先生的记录。

我1923年4月7日生于美国加州奥克兰(Oakland)，是第二代美国华侨。父亲朱忠存在北大毕业后，1920年来美国，翌年出任汉福德市(Hanford)中文学校校长。母亲两年后才来美国团聚，我们一直住在三藩市一带。1923年秋父亲离开汉福德市，到三藩市中华中学校担任教师。

家父积极响应国父孙中山“航空救国”的号召，并鉴于日本不断侵略中国，便与一群热血青年组织“飞鹏学会”，提倡学习飞行，后来被推为学会的主席。1931年“九一八”事变爆发，华侨义愤填膺，纷纷在全美各地举行抗议游行，发动义捐，支持祖国抗日，并且在三藩市、波特兰(Portland)、纽约、洛杉矶等地设立航空学校，鼓励青年学习飞行，以便学成后回国参加抗日。1937年日本发动全面侵华战争，我当时还在念中学，虽然只有14岁，因为受到父亲的影响，便立刻开始学习飞行。1937年7月27日，我第一次登上一架训练机，翌年7月6日，我取得15小时飞行纪录后，便攀上一架100匹马力的弗利特(Fleet)双翼教练机，首次放单飞，当时还没有正式考上航空学校。同年8月我毅然投考三藩市的中华航空学校(Chinese Aviation School)，决心加入捍卫祖国的行列；然而当时只有15岁，年纪



1922年,加州中华学校旧照。

太小,不符合学校的规定,在征得父母的同意后虚报了年龄,才得以正式入学。

中华航空学校

抗战期间,美国华侨设立了好几家航空学校,其中以波特兰的美洲华侨航空学校和三藩市的中华航空学校最为著名。1932年,旅美华侨拒日后援救国总会接纳飞鹏学会的建议,同意在三藩市华埠斯托克顿街(Stockton Street)设立旅美中华航空学校,借用中华中学校上课。李圣庭担任第一任校长,我的父亲担任教务长,父亲还正式参加航空训练,成为该校第一届毕业生。父亲在练习飞行时,常常把我带到机场,耳濡目染,我渐渐对飞行发生兴趣,于是在1938年参加了中华航空学校的训练班。

中华航空学校的训练班前后共办了三届,培养了上百名飞行员和机械士,先后回国效力,为抗战事业作出了重大贡献;1939年,由于筹集经费困难重重,中华航空学校才决定结束。

第一届规定学生必须飞行50小时才能毕业。晚上在华埠上课,白天则在三藩市以南的圣马特奥机场(San Mateo Field)练习飞行。1933年4月22日毕业,安排10名毕业生回国参加抗战,其中以黄子沾(Jimmy Huang)和陈锡庭(Dick Chan)两位学长最为著名。1937年,他们在南京保卫战中奋勇抗敌,成为华侨回国抗日的楷模。后来我回国参加空军,有幸在国内看到这两位学长。他们初到中国时,由于不懂国语,决定放弃中央航校,改为参加广东空军,成为广东空军的骨干。1936年,为了避免内战,广东空军在黄光锐率领下毅然北飞,投效中央,结束了

南北对峙的局面,扭转了爆发内战的危险,几位学长就转属中央空军。

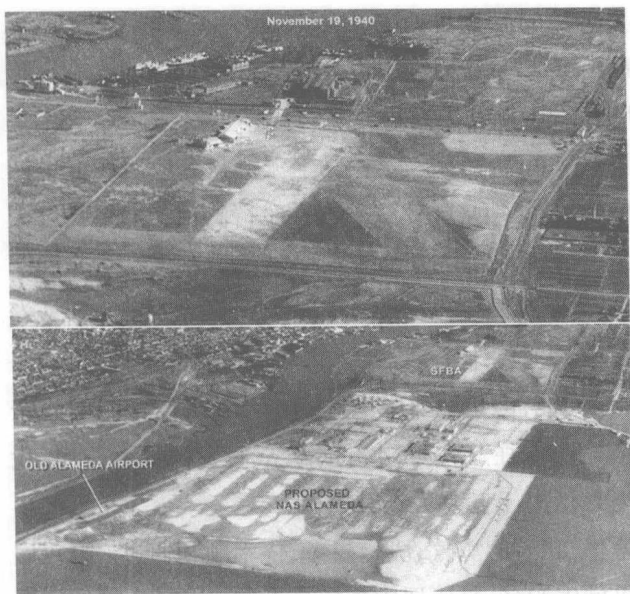
1937年开办第二届训练班,为了节省时间、提高效率,规定只招收已有飞行执照的学生,减少规定练习飞行时间,改为30小时就可以毕业。第二届学生在1938年1月结业,由于日本侵华战争日益升级,学校马上派遣11名应届毕业生回国。但是,到达昆明中央航校后,还必须接受体格检查和飞行测试,结果只有3人及格。1939年7月,周世雄(Rocky Joe)、谭锡源(Frank Tom)、黄伟燃(Edward Wong)三人在昆明航校第9期毕业。黄伟燃是美国土生,母亲是黑人,故皮肤黝黑,卷发,而且不通中文。他在航校受训时困难重重,在食堂要炒鸡蛋也不会说,只好用手势比划。有些同学常常取笑他,但是他非常勇敢,努力不懈,语言问题终于慢慢克服了。他在航校九期毕业,派往三大队,在中原会战时发挥重大作用,我回国后有幸在西安碰到,他当时已担任三大队参谋。

1938年7月招考第三届学生,我鼓起勇气,决定投考,侥幸顺利通过。第三届除招收32名飞行生外,还有机械生22名,是历届中规模最大的。当时学校的经费系从全美各地侨界捐募而来,不足之数由拒日救援救国总会补助。学校为了加强飞行训练,除租了两架100 hp 弗利特式(Fleet)训练机外,由于各方捐款源源而来,结果另购125 hp弗利特式、90 hp舞毒蛾式(Gipsy Moth)、史廷森式(Stinson)和皮特蔡式(Pitcairn)等4架飞机。学校聘请两位美国空军退役军官欧文上校(Col. L. G. Irving)和奥尔森中尉(Lt. W.D. Olson)担任教师,这两位老师曾参加欧战,作战经验丰富,对我们的帮助最大。此外,还有4位很有经验的民航老师。

第三届学生人数较多,中华中学校已无法容纳,便租用了学校对面一栋建筑物(810 Stockton Street)上课。这栋旧房子现在仍然完好,只是已经没有昔日的气概。它摇身一变,成了一家金饰店,店主人一点都不知道中华航空学校的光辉历史,也不会知道我们当年慷慨激昂、舍身报国的激情,使人不胜感叹。

当年我们每天早上练习飞行,晚上上课。不过这时圣马特奥机场已改为跑马场,必须另找适当场所。因此学校当局四处张罗,结果改在三藩市湾对岸的阿拉米达湾机场(Alameda Bay Airdrome)学飞。这个机场近年已经关闭,成为一片废墟了。

学校的科目很多,除了讲授航行学、气象学,还有发动机原理等等。同时,为



1940年,阿拉米达湾机场。

了帮助学生解决回国时面对的语言问题,又开设国语课,由卢开周(K.C. Lu)同学教授国语。他是北方人,原是前来美国留学的,后来看见日本悍然发动全面侵略,便毅然改学飞行,决心回国抗敌。

回国

1939年4月15日是我们毕业的日子,28名飞行生、17名机械生修业期满,高高兴兴地结业。这时日寇差不多已占据祖国半壁江山,国内需才孔急,我们立刻分两批回国。第一批10人于1939年4月底回国,包括张松仰(Victor Chang,现居三藩市)、梁松宁(Harold Leung)、余周海(Edwin Yee)等,由卢开周率领。第二批有飞行生和机械生各17人,于6月24日乘“亚洲快船”号(Express of Asia)轮船回国,途经菲律宾,于7月19日到达香港。我因为还在上中学,学校尚未放假,独自延迟启程。

当时美国的华人深受歧视,我们离开美国时,政府不发护照,我只好前往天使岛(Angel Island)申请一张回美证。父亲为我做了很好的安排,学期结束后立刻离开美国。我于1939年7月1日乘坐“柯立芝总统”号(Coolidge)轮船到夏威夷。由

于夏威夷的天气很坏,飞机不能起飞,只好在那里休息几天。幸亏中国驻夏威夷领事是父亲的好朋友,招待我到处观光。过了几天才乘坐泛美航空公司的航班前往香港,与第二批先行的同学在香港会合。我们在8月6日从香港乘船到越南的海防,然后乘火车经河内前往昆明,8月13日终于回到祖国,大家都非常兴奋。

昆明航校

我们在昆明航校接受体格检查,机械生全部及格,授予少尉军衔,并且派往昆明第十修理厂服务。18名飞行生必须参加飞行测试,结果只有6人及格,准予进入航校十一期中级班;5人经验不足,改进十二期;其余7人表现较差,没有录取,黯然返回美国。

负责飞行考试的都是美国顾问,以陈纳德为总顾问,权力很大。初级班和中级班都要经过他们的考核,由他们带飞,不符水准的就被淘汰,但是高级班就不要飞行考核了。中国教官比较有人情味,如果他们认为谁是可造之才,就是有些困难,也会代为说情,将就过关。

我和几位同学自9月中旬开始在蒙自正式受训。四人为一组,其中两人为华侨,并派出一位教官。授课都用国语,我们刚从海外回来,除卢开周外,大家都不懂国语,听课很有问题。后来校方设法找些广东同学来帮忙翻译,经过一段



1939年,朱安琪先生在蒙自飞行训练照一。



1939年,朱安琪先生在蒙自飞行训练照二。

时间语言问题才慢慢得到解决。由于日本飞机常常轰炸,我们上课时经常中断。好不容易到了1940年2月才顺利通过了中级班,一个月后,正式升上高级班,并且开始分驱逐科和轰炸科,改在昆明巫家坝受训。我被分派到驱逐科,开始飞霍克III式(Hawk III)飞机。我在受训时曾发生一次严重意外,差一点性命不保。那天,三架飞机编队起飞,我在第二僚机的位置上。在我们的飞机正要离地时,另一架飞机从我们前方迎面滑行,我立刻向左边微侧,并且马上把驾驶杆向上拉,但是迎面而来的那架飞机的螺旋桨碰到了我的右襟翼和升降舵,飞机立刻下坠,然后反弹起来,幸亏有惊无险,还是安然落地了,大难不死,却冒了一把冷汗。1941年2月10日我们十一期毕业了,共79人,其中来自三藩市中华航空学校的占14人(有2人没有毕业),后来还有林安民(Min-On Lum)和李启驰(Archie Lee),他们属十二期,在毕业后还送回美国受训,更是幸运了。

从1940年秋开始,日本轰炸机经常在零式机的掩护下轰炸昆明。有一次,日机来袭时,霍克式飞机就马上疏散,基地只剩下两架苏联制造的I-15式战机,我的飞行教官立刻起飞迎战。结果他被三架零式日机包围,在7000尺的高空单独与敌人苦斗。可惜寡不敌众,飞行教官的I-15受到严重毁损,只好紧急降落。不幸教官的一只眼睛受伤,从此结束了他的飞行生涯,实在可惜。

航校差不多天天受到日机轰炸,影响很大,政府派员与美国当局商量,结果作出派遣航校学生赴美受训的决定,李启驰和林安民就是奉派回美受训的幸运儿。

我们回国效力的同学都有很好的表现,像余连贵(Harry Yee,现居夏威夷)、李启驰、周威霖(Bill King)、张松仰、杨锦雄(Ted Young)、黄子沾(Jimmy Huang)都很优秀。不过同学们的牺牲也很大,四大队的岑庆赐(Sam Ho)和梁松宁(Harold Leung),一大队的王文星(M.S. Wang)都在空战时壮烈牺牲;刘福庆(Haney Lew)毕业后派往伊宁,在晚上飞行时失事,不幸身故,是我们的同学中第一个殉国的;1940年机械士黄华杰在昆明遇难,当时一群日本飞机来袭,他连忙躲进防空壕内,然而日军的杀伤炸弹落在防空壕附近的树顶,结果他被碎片击中,不治身亡。他们英年殉国,马革裹尸,求仁得仁,死得其所,充分表现了四海同心,共御外侮,充分发挥了华侨爱国,为中华民族献身的崇高精神,值得千秋万代的敬仰。



1941年2月10日,昆明航校毕业合照。

迈向征途

我们在1941年初毕业,晋升准尉,奉命立刻前往成都接受作战训练。2月21日我们离开昆明,乘坐卡车经贵阳前往重庆,3月5日抵达,蒋委员长立刻接见,勉励有加,使我们非常受鼓舞。3月7日才到达成都,有几位同学留在驻成都的驱逐大队,6个月后就晋升少尉,我和其余的同学则一起前往新疆伊宁,接受使用苏联战机的训练。

6月中旬有一天非常炎热,约100架日本轰炸机分4批直飞成都,我和两个同学马上冲出去找防空洞,可是我们对这个地区还是很陌生,结果走失了,误入附近的居民区,其中李姓的同学大叫肚子饿,提议去吃碗面条。他刚买了面条,日机已经飞到我们头上,我们急忙冲到一户人家的门前,俯伏在地上,炸弹纷纷爆炸,碎片横飞,危险极了。日机飞过后,我们马上冲向防空洞,警报解除后才敢返回基地。

我们在晋升少尉后不久便调往新疆伊宁。大概在1941年9月乘卡车离开成都,沿途经过好几个小镇,然后抵达兰州,在那里休息了一个星期,再启程前往



1942年,朱安琪先生在新疆伊宁试架苏制I-16型战斗机。

新疆哈密,中间经过新疆首府迪化(今乌鲁木齐),10月中旬左右才抵达伊宁。这时天气已进入严冬,温度极低,开始降雪,苏制的I-16必须在轮胎上装上滑雪橇,以便飞机滑行。

我们在伊宁逗留了一年左右,1942年7月初才离开,并奉派驻兰州的五大队第29中队。

当时的五大队因为被蒋委员长惩罚,改称无名大队(1941年5月,五大队发生番号被剥夺,改称“无名大队”,每一成员胸前挂上“耻”字布条的耻辱。这是因为1941年5

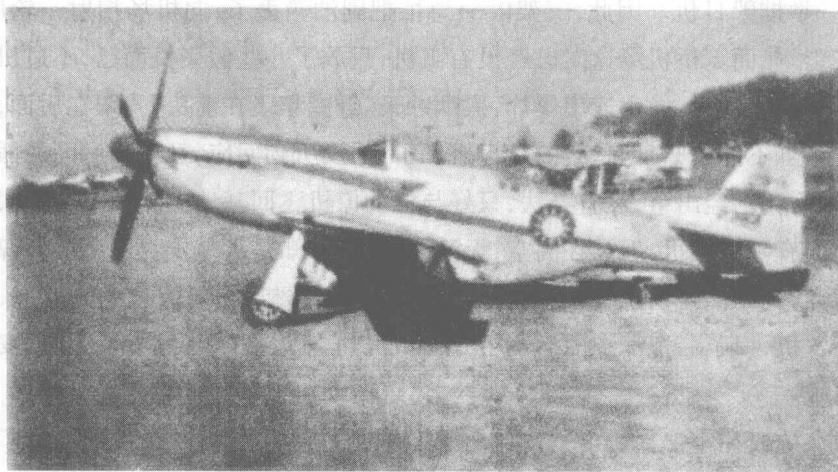
月25日敌机来袭时,五大队奉命从兰州飞陕西南郑暂避,后来15架I-15战斗机又飞往天水,刚刚降落,空中突然出现9架零式日机,我机已经油尽,无法起飞,只好眼睁睁看着飞机全数被敌机击毁。消息传来后,蒋介石大怒,全队受到惩罚,取消番号,称为无名大队。参见陈应明、廖新华编,《浴血长空:中国空军抗日战争史》,航空工业出版社,2006年版,第221~222页)。大队长是张唐天,队部设于成都。五大队有17、24、26、29四个中队,29中队驻兰州,中队长是五期的王荫华,他个子高大,沉默寡言,但是人很热情,是一个好长官。他退役后移民美国,住在距离三藩市不远的圣何塞市(San Jose),两年前才身故。在兰州时,队友黄文斌驾驶一架I-16,降落时飞机偏低,不幸轮胎碰到墙头,飞机失速坠地,人被抛出机外,落在飞机残骸旁边。这时残骸忽然起火,子弹随之爆炸,非常危险,我急忙和另一位同学冲上去,把他及时从熊熊烈焰中救出来,立刻送往医院急救,两三个月后才痊愈出院,可说是死里逃生吧。

一年后,我被改派到四大队23中队。四大队队部在重庆附近的白市驿,负责保卫首都,因此有“皇家空军”之称。大队长为李向阳,他是前辈,属航校三期。23中队队长是七期的周志开。周队长为人沉实,作战经验丰富,是有名的空战英雄。他曾在梁山先后击落来犯的日本轰炸机三架,不料在一次侦察任务中出事,

壮烈牺牲。后来接任的大队长是张光韵(六期),其后是司徒福(六期)、孙百宪(六期)、蔡铭永(五期)。四大队在三藩市湾区健在的同袍不多了,现在还有一位住在近郊森尼维尔市(Sunnyville),他就是原籍湖南的唐沛苍。

调到四大队后,局势十分严峻,报到后很快就出任务,负责前往鄂北巡逻。在李向阳大队长领导下,一群P-40式驱逐机向武汉一带飞去;巡逻多时,但没有看到日本飞机,到了油量将尽,便赶快返回白市驿。

在抗战最后两年,战事十分吃紧,四大队负责保卫中枢,责任重大。较大的战役包括1943年秋的鄂北战役,我们经常飞往两湖一带巡逻,攻击敌人要地。1944年春湘西战役爆发,局势非常紧张。我们大都从重庆飞出,在湘西一带扫射地面的日军,支援在战区最前线的美空军混合团五大队。到了1944年夏天,豫西战役(河南)打响,漫天烽火。这时日军企图渡过黄河,我们主要在洛阳一带抗击日军,希望挫败敌人的猛烈攻势。在这段时间里,我们经常从西安出发,飞往洛阳,炸射日军坦克。有一次我方出动四架P-40,由高又新领队,我是他的僚机。不料高又新的飞机中弹,冒出黑烟。我在洛阳附近沿着黄河低飞,不久飞机也中弹,幸亏P-40在飞行员的椅子靠背设有一块1/4寸厚的钢板,子弹反弹出去,结果逃过一劫,没有受伤。到了安康紧急降落,发现座椅两旁的钢板也被击中,幸亏没有穿透,否则我就壮烈成仁了。



当时最新式美制 P-51D 野马战斗机

1944年秋,日军包围衡阳数月,城内守军的形势非常严峻。我们为了支援守城战士,天天飞到衡阳投掷小型杀伤炸弹,期望挫败日军攻势。但是敌人来势凶猛,衡阳最终还是陷落日军之手。日寇乘胜追击,继续猛攻,直指柳州、桂林,摧毁我方数个空军基地,进迫贵州独山,形势非常危急。

1945年,太平洋战争形势大幅度改变,日军已成强弩之末。这时我们还是经常出动,飞往汉口、南京一带,主动找寻目标。我们在5月初出动7架P-51,这是我方最新的飞机,机上装了6挺50mm机枪,火力很猛,速度比P-40快多了,可说是当时的皇牌。记得是5月30日,我们12架P-51挂了副油箱,从湖北恩施出发,差不多花了6小时,直飞南京,在8000尺高空搜索,发现四架零式飞机升空,我们立刻向下俯冲,展开攻击,日机马上逃走,但是我们的飞机速度快,一下子赶上去,将敌机全部击落,凯旋而归。

6月,我们再次出动,从恩施飞往汉口,炸射城内外的日军阵地,但这时敌军的目标已经不多,并无重大发现,随意扫射敌军军事目标后,就飞回基地。一路司令张廷孟素来喜欢卜算,认为杭州还有日机一百架左右,应当把它摧毁。不久,他就下令出击,由副队长舒鹤年领队,指定我做他的分队,出动4架P-51,另有20架战机护航。不过我的僚机发现不妥,半途折回,其余各机浩浩荡荡飞向杭州,3架P-51接近笕桥机场时故意低飞,引诱日机出动,以便高飞的机群向下俯冲,一举摧毁日机。因此,三架P-51急忙把副油箱丢了,向机场扫射一轮后,马上飞走。然而笕桥机场这时已经没有飞机,只放了一些假飞机而已,不过机场附近的火药库起火,发生连串爆炸,黑烟冲天。舒鹤年飞在前头,我跟在后面,相隔很远。舒不停呼叫,但是我的发报机坏了,他没听到回应,又见到后面的熊熊火光,认为我已经出事,没有办法,只好与他的僚机飞回基地。经过一段时间,我发现前面有一架飞机,但它在高空,无法看清楚,不知是敌是友,只好立刻爬高,对头观察,到距离可辨认为友机时,立即向对方摇摇机翼,对方也立刻反应,才认定是友机,捏了一把汗。前后飞了7小时,汽油也快完了,幸亏有惊无险,安全飞回恩施。

在抗战几年中,我出了72次任务,并且先后三次前往印度接收新型飞机:1944年4月到印度卡拉奇(Karachi)接收P-40N,1945年2月再往卡拉奇接收P-