

民国时期的

华侨航空学校

潘银良

民国时期中国航空业的发展与广大爱国华侨的努力是密不可分的。在航空教育方面,华侨创办或参与的航空学校就有7所之多。

中华革命党航空学校

这是民国时期华侨在海外所办的最早的一所航空学校。1914年7月,孙中山在日本东京成立了旨在武装讨袁、再造民国的中华革命党。不久又决定兴办中华革命党航空学校,培养航空人才参加反袁斗争。1915年4月25日,他派周应时出面与日本友人坂本寿一订立了“教授飞机契约书”。坂本寿一是一位曾在美国寇蒂斯飞行学校学习过的日本青年飞行家,孙中山曾与其探讨过飞机的作用和发展前景。契约书的甲方为周应时,乙方为坂本寿一,共6款,其中第4、5款规定了航校的办学宗旨,即要在中国发展航空事业。

航校校址设在滋贺县的八日市郊。当时的八日市航空活动刚刚萌芽,仅有一个小机场,但已闲置不用了。坂本寿一在征得八日市地方官的同意后,于1915年4月间在这个机场设立了中华革命党航空学校。航校聘请了美国航空专家史密斯为顾问,日本人立花了观、尾崎行辉等为教官,拥有2架教练机。学员绝大多数是中国人。创办航校的消息传出后,美国、加拿大、日本等地的华侨青年及留学生130余人报了名,后经考试,录取了40人,其中机械班10人,飞行班30人。1916年3月至5月,学员进行飞行训练,不久即奉命编入华侨义勇团飞行队,回国参加了讨袁斗争。

中华革命党航空学校培养了一些中国航空的先驱人才,其中较著名的有旅日华侨陈庆云和加拿大华侨胡汉贤。陈庆云曾历任孙中山大元帅府侍从武官、飞机队长、航空处副处长、虎门要塞司令等职;1936年曾任中央航空学校校长,1949年赴美定居,1981年病逝。胡汉贤曾任广东航校校长、广东空军参谋长、广东民用航空公司筹办人等职,解放后被选为广东省政协委员,1968年于广州病逝。

美洲飞行学校

1915年,孙中山在日本创办航校的同时,又令中华革命党美洲总支部支部长林森在美国创办航空学校。当时林森委托副支部长黄伯耀为校长。

1916年,在得到华侨各界的捐款之后,黄伯耀便在加州红木城西面的机场创办了一所名为“美洲飞行学校”的航校(台湾《华侨名人传》称“中华飞行学校”)。学校设驾驶、建造、机修3科,聘请美国航空专家为教练。张惠长、李辉光、吴东华、叶少毅、谭楠芳、陈乾等入校受训,1917年秋相继毕业。另外,黄伯耀还选了杨仙逸、蔡司度等一批学生赴纽约的寇蒂斯飞行学校代训。

在这批华侨青年中,杨仙逸、张惠长后来成为中国近代航空的中坚人物,其他人回国后亦都从事航空业。叶少毅、李辉光1919年回国,同在援闽粤军航空队中任飞行员。同年7月,叶少毅在漳州上空飞行时不幸失事身亡。蔡司度1918年回国,曾驾机参加过1922年的北伐,1924年担任过广东革命政府第一航空队队长。

广东航空学校

创始于1924年9月的广东航空学校,起初在广州东山区,后迁往大沙头。1924年至1926年名为“广东军事飞机学校”,以后四度易名,但由于它是在广东省城创办的唯一一所航空学校,故人们一般称之为广东航空学校。

该校初建时因条件简陋,第一期仅招10名学生,均是从刚办不久的黄埔军校学生中选送的,拥有4架教练机。1925年6月,学员毕业后由当时的苏联顾问李廉带领其中5人赴苏联深造。1925年招收第2期后,航校步入正规。第3期已招收150名学员,其中航空科学员100名,机械科学员50名。航空科学员除了学习飞行理论、航空工程、机械学、气象学、无线电学、地图学、政治学、兵操、音乐、体育等课程外,还学初、中、高级飞行术。机械科学员除学习航空科部分有关课程外,偏重于内燃机发动机学、动力学、器械实习、飞机维护保管等课程。可见,航校的教学和训练已相当系统和科学了。

广东航空学校是第一次国共合作的产物,故是一所革命的学校。其《校训》明确规定:学员必须“本大无畏之旨,实行牺牲救国,以保中华领空权”,并要“造就学术”、“恪守纪律”、“养成勇敢耐劳之精神”,“对同志同学要和爱诚实,切戒虚伪骄傲”。航校从1924年至1936年,前后13年办过8期,共培养飞行员527人,后来他们大多成为中国空军的骨干。如国民政府空军中有1名上将、7名中将、8名少将毕业于该校。另有不少学员后来在人民空军中任过要职,如第1期学员唐铎,1955年被授予中国人民解放军空军少将军衔;第2期学员常乾坤,中华人民共和国建立后担任过人民空军副司令员。广东航校的学员中还有47人在抗日空战中牺牲。

广东航校的创立和发展,与华侨的关系十分密切。孙中山早年在广东举办航空事业时,依靠的几乎都是爱国华侨,这些华侨在广东的航空活动,使“航空救国”的思想深入人心,为广东航校的建立准备了思想、干部和技术基础。任职时间较长的8位校长中,除王季子外,黄秉衡、黄光锐、张惠长、周宝衡、杨官宇、刘植炎、胡汉贤等7人均均为从美国和日本归国的华侨。先后担任教育长的陈庆云、黄毓沛、刘植炎、周成、曹醒仁等人中,除曹醒仁外,亦都是华侨。在教

员中,除了初办时有2名德国人外,其他教员也均为华侨,如杨官宇、周宝衡、胡锦雅、黄光锐、陈卓林、关荣、泽寿、邓粤铭、周一尘、马庭槐、周柏成、张爱同等,都是在美国学习飞行后回国服务的,因而不仅理论基础扎实,而且飞行技术也相当高超。此外,航校的学员也有不少是从美国和南洋归国的华侨青年,1933年还专门设了华侨班。

1935年,广东航校从大沙头迁至白云机场新址。1936年8月,由于广东空军归并国民政府的中央空军,故广东航校第8期也随之北上,后被编入杭州笕桥的中央航空学校。

云南航空学校

这所创办于1922年的航校是由唐继尧和龙云先后经营,并依靠法国的力量得以维持的,但它与华侨航空渊源颇深,因为学校初创时,飞行教官几乎都是广东籍的华侨。

1921年2月,唐继尧因在川滇战争中失败流亡到了广东。广东的华侨航空活动让他眼界大开,对组建空军兴办航校产生了浓厚的兴趣,便就地取才,罗致了一批华侨航空技术骨干。1922年3月,唐继尧率部重返昆明,于8月就任云南省长。是年秋天,他令人在香港从美国购买飞机,并在昆明辟巫家坝陆军操场为飞机场,成立航空处。航空处处长为刘沛泉,下辖两个飞行队,第一队队长为广东人王狄仙,第二队队长为美国华侨张子璇。共有6架飞机,聘华侨黄社旺、庄孟仙、司徒鹏等为飞机师。

在此基础上,唐继尧令人在巫家坝筹办了航校,校长和教育长分别由刘沛泉、王狄仙兼任,飞行教官为张子璇、黄社旺、庄孟仙、司徒鹏。12月25日正式开学,第1期招飞行生34人,但到1925年7月领到飞行科毕业证书的仅有12人,其中有朝鲜籍女青年权基玉,其余22人则分在机械科。

云南航空学校是国内最早招收女生的航校,这倒不是唐继尧注重妇女解放之故,而是一种无奈之举。当时在昆明招生时,为了吸引更多的人报考,航校教育长王狄仙和飞行教官张子璇驾机作了一次飞行表演,不料飞机出了故障,王狄仙头部受伤,张子璇则重伤入院。消息传出,一片哗然,人们都认为驾驶飞机很不安全,故不敢报名。为消除人们的顾虑,唐继尧选送了夏文华、尹月娟两位女生入航校学习,

其用意是,女的都敢上天,男的还怕什么? 1923年4月,在4名中途入学的朝鲜籍青年中,又多了一名女生权基玉。

唐继尧办云南航空学校的初期,其业务骨干均是广东籍华侨。但后来由于云南是法国的势力范围,法国人逐渐掌握了云南的航空大权,故华侨航空人才相继退出了云南航校。

厦门民用航空学校

该校创办于1928年10月10日,校址设在厦门市郊的五通乡。全校有教职员4人,学生开始有100人,后仅剩10余人。校舍均是租用的民房,但主要的教学设施却较齐全,拥有飞机7架,机场在五通乡店里村,东西宽40米,南北长120米。这所航校的创办是菲律宾华侨航空救国的产物。

1925年“五卅”惨案发生不久,有一位留学法国的飞行家陈国梁到菲律宾宣传了航空救国思想。1928年“济南惨案”之后,菲律宾华侨的航空救国运动迅速掀起了一个高潮。同年8月,菲律宾爱国华侨吴记馨、吴福奇、薛煜添、林珠光等人,发起组织了“航空委员会”。他们在菲律宾中华总商会会长薛芬仕的支持下,开始募捐筹建民用航空学校,吴记馨等知名华侨和不少华侨社团纷纷认捐。吴记馨除了认捐5架飞机外,还投资20余万元派儿子吴启标回厦门创办民用航空学校。

航校首任校长是陈国梁。按原先的计划,首批招100人,以后每年招50人;学制1年半,其中1年学习航空学、气象学、数学、化学、机械学、摄影学、无线电和外语等课程,半年飞行实习。但后来在实施中,由于学校管理不善,经费紧张,航校根本无法维持正常的教学和训练。

于是,国民政府航空署于1929年5、6月间,派人到菲律宾和厦门调查后,建议将航校搬到上海。但由于华侨乡土观念较重,不愿搬迁。到1930年,航校困难重重,只得于8月8日停办,学生则转到厦门海军航空处和广东航校第4期,飞机和其他设施由广东航校接收。

美洲华侨航空学校

该校校址在美国俄勒冈州的波特兰。当时波特

兰的华侨约有2000余人,人数虽不多,但醉心航空的华侨青年却不少。1930年10月,当地曾有8名华侨青年在美国亚卡斯航空学校毕业。

美洲华侨航空学校的创办是与中国的民族危机的日益加深分不开的。日本挑起了侵占东北的“九·一八”事变后,波特兰华侨于1931年10月10日晚举行了国庆集会,演出了话剧《万宝山惨案》。恰好黄兴夫人徐宗汉女士因赴美为南京的慈幼院募捐也来到了集会现场,她慷慨激昂地对大家说:“华侨过去筹款救国,汇回国内政府转交财政部了事,现在应该自己做点实际事情才有意义。”这句话引起了侨胞的共鸣。当晚,波特兰华侨即成立了美洲华侨航空救国会,次日又选出了30余人为筹备委员,并推梅志新为理事会主席,随即着手筹办美洲华侨航空学校。

11月15日航校开始招生,招生简章明确规定办学的宗旨是:“训练航空人才,对外巩固国防,尽力拒敌;对内为发展航空事业,永不参加任何政争内战。”其鲜明的爱国立场由此可见一斑。在华侨各界的捐助下,航校拥有2架飞机,建立了机场。1931年底,航校开学,共设航空术、航空理论、国耻史3科。第1期录取学生15人,接纳保送生2人;第2期招收19人。学习时间均只有半年多,但毕业生学业均很出色,且大多回国服务。1932年8月20日,第一批12人乘船回国,先在上海、南京逗留,继而到广东空军的华侨特别班受训半年,然后编入各队服役。第二批13人于1933年2月回国。

1932年7月7日,波特兰华侨航空救国会发布文告,宣布办航校之目的在于救亡图存,但由于财力不济,吁请侨胞各界继续输财出力,以便将航校续办下去。他们还派林若泉等驾机到旧金山、洛杉矶、圣地亚哥等地作飞行表演进行募捐,但由于受当时经济萧条的影响,因而只得到捐款2500美元。这样,航校在办完第2期之后便停办了。

尽管美洲华侨航空学校只办了两期,但它仍培养了一些杰出的航空人才。抗战期间刘龙光、林觉天等先后在南京、南昌等地的空战中阵亡;杨仲安、雷炎均后来分别成为国民政府空军的少将和上将。黄泮汤、陈瑞钿则成为抗战期间屡立战功的空战英雄。

旅美中华航空学校

美国华侨办航校的热情之高,世所罕见。在波特

兰美洲华侨航空学校因经费短缺难以为继之时,旧金山的华侨又在酝酿创办旅美中华航空学校了。

1931年9月24日,旧金山中华会馆等21个侨团联合成立了美洲华侨拒日后援救国总会。1933年7月27日,这一华侨抗日救亡组织根据广大侨胞的意愿,创办了旅美中华航空学校。校址设在旧金山中华学校,机场则租用加州的圣玛地奥飞机场。初办时校长是李圣庭,1938年由中华会馆接办后,校长为吴东垣,中国驻美大使王正廷为名誉校长。办校宗旨为:“栽植航空人才,巩固国防,永不参加任何内争。”

课目分校内课程和校外课程。前者有机械原理、航空原理、无线电、空战略、国耻史、国文、演讲等,后者有初、高级飞行术、霞雾飞行术、夜间飞行术、军事飞行术等。设置这些课目,是为了培养既有爱国思想,又能掌握飞行理论和技术的全面发展的航空人才。航校的校规极为严格。校规共12条,第1条规定:“学生必须尊重本人人格,养成一纯正之军人。”第3条规范了学生必须遵守的纪律,第11条规定:“学生于毕业后,须遵本校命令回国拒敌,并不得参加任何内战。”可见,这是一所培养抗日航空人才的

正规航校。

该校从1933年至1941年共办3期,第1期学员26人,其中11人于1934年6月15日毕业后乘船回国。行前,美洲拒日后援救国总会向每人赠送了一只铸有“誓不内战”四个字的戒指。他们回广州后,先在广东空军华侨班受训,然后编入航空队服役。第2期仅设高级班,只有取得过飞行证书的人才有资格报名,共招13人,1938年1月23日启程回国,编入空军服役。第3期分飞行班(30人)和机械班(22人),先后共有45人于1939年4、5月回国进入中央空军学校受训,飞行班学员后被派往新疆、四川等地空军服役,机械班学员则被编入空军第10修理厂工作。

1939年9月19日,中华会馆研究是否要办第4期时,大家一致认为,既然国内航空界对他们另眼相待,让回国的学员再到中央空军学校训练后方可参加抗战,那就没必要再办了。1941年1月25日,旅美中华航空学校正式停办。值得一提的是,该校在7年多时间里培养了91名航空人才,在回国参加抗战的69人中,牺牲于抗日空战中的有10余人。

(上接第64页)“安全区”与非安全区相比,难民们多了一层保障,少了一份侵害来说,它又是安全的。“安全区”国际委员会至少在以下三个方面发挥了明显的影响和作用,即:在一定程度上减缓了日军的暴行,使难民的生活得到了某些照顾和保障;通过各种文电,伸张了正义,揭露了日本侵略军在南京的暴行。

第五,关于南京军民的反抗。以往有关南京大屠杀的论著中,往往对于南京军民对屠杀的反抗反映不够充分,以至造成人们误认为当时南京人民面对日本凶残的屠杀完全没有进行反抗。我在充分查阅有关南京大屠杀事件档案资料的基础上,形成了一个新的观点,即:从客观上看,在南京大屠杀这一段历史中,屠杀与反抗同在,屈辱与光荣并存。这是同一个历史事件中不可分割的两个方面。事实证明,南京军民在南京大屠杀中,人数不等、程度不同、形式各异地进行了抗争。他们在城陷时有战斗,屠杀中有反抗,惨案后有斗争。

第六,关于南京大屠杀的历史影响。当悠悠岁月已经走过了60个年头的时候,我们应当多方位、多视角地去认识和思考南京大屠杀事件所造成的深远历史影响。影响之一:造成首都南京惨重损失。侵华日军通过杀、烧、淫掠,屠杀手无寸铁和平居民与放下了武器的士兵达30万人以上,发生强奸妇女的暴行2万起以上,使南京城1/3以上的街道和建筑物遭到毁坏,公私财产损失达2300多亿元。一个经济发达的文化古都,成了尸山血海、万户萧疏、满是断垣残壁的血城、破城。影响之二:激起中国人民顽强抵抗。日本侵略者的本意,原是要胁迫中国政府和人民迅速屈服、投降,以结束“事变”。然而,与日本侵略者的愿望相反,作为对日军残暴屠杀的一种反作用力,南京人民和全国人民在敌人的屠刀面前,痛定思痛,化仇恨为力量,同日本侵略者及汉奸走狗,进行了长期英勇不屈的斗争。影响之三:导致军国主义失道寡助。南京大屠杀暴行的发生,使日本侵略者在国际上声名狼藉,极度孤立。“多行不义必自毙”,这是历史的规律。正如毛泽东同志所分析,日本战争的“特殊野蛮性”,最地激发了“日本和世界大多数国家的对立”。影响之四:教育炎黄子孙警钟长鸣,惨痛的历史告诫人们:“落后是要挨打的。”落后必然导致屈辱,强大才能赢得尊严。人们从长鸣的警钟声中,得到启示:振兴中华是全世界炎黄子孙共同的使命;制止日本军国主义复活的斗争一刻也不能停息。

南京大屠杀的研究四方关注,方兴未艾。本文认识粗浅,谬误难免,且暂作引玉之砖,尚祈方家指正。