

日本陆海军对华航空初战及其影响 (1931—1932)^{*}

袁 成 毅

摘 要：20 世纪 30 年代初，日本军事航空力量快速崛起，陆海军航空兵不断扩充。1931 年“九一八”事变期间，日本关东军指挥下的陆军飞行队开始在东北的锦州等地投入实战，并开启了对华无差别轰炸序幕。1932 年“一·二八”事变期间，日本海军航空队又在上海及周边苏州、杭州等地配合地面作战的同时，与国民政府空军数次交战，并对包括租界在内的民用设施和平民实施了大范围的无差别轰炸。国际社会对日军航空作战中的无差别轰炸事件虽有所谴责，但强度有限，前后有别，不足以对日本形成制约。日本陆海军对华航空初战经历进一步刺激了日本发展军事航空的欲望，助长了其在发动全面侵华战争后实施无差别轰炸的普遍性和残暴性，而国民政府也深感这种新的作战形式未来会对中国构成巨大的国防威胁，逐步开启了应对日本空中侵略的各项防空建设举措。

关键词：20 世纪 30 年代初 日本陆海军 航空作战 无差别轰炸

学界对抗战时期的中日空战及日本陆海军航空队在中国各地实施的无差别轰炸已有不少研究，但研究时间范围基本上限于全面抗战爆发至抗战结束。事实上，在“九一八”事变与“一·二八”事变期间，日本陆海军航空队已在中国东北的锦州等地和上海地区有过空战和无差别轰炸的先例，这些史事在既往的战史和中外关系著述中只是顺带提及，系统阐述并不多。^① 本文拟

* 本文系国家社科基金项目“国民政府防空建设研究”（09ZS020）的阶段性成果。四川大学陈廷湘教授、日本庆应义塾大学段瑞聪及匿名评审专家对本文提出宝贵的修改意见，在此谨致谢忱！

① 日本防卫厅防卫研修所战史室编写的《战史丛书》对 1931—1932 年“九一八”事变与“一·二八”事变期间日本陆海军对华航空作战的过程有较多介绍，对其产生的影响则着墨不多。对日军 1931 年轰炸锦州事件，日本学者前田哲男在《从重庆通往伦敦、东京、广岛的道路——二战时期的战略大轰炸》（王希亮译，北京：中华书局，2007 年）中考察过整个事件的过程，不过只是将其作为后来日军实施重庆大轰炸前奏的铺垫；关于这一事件的影响，武寅在《从协调外交到自主外交——日本在推行对华政策中与西方列强的关系》（北京：中国社会科学出版社，1995 年）中就西方世界的反应略有所论，拙文《日军空袭锦州与国际社会反响再探讨》（《民国档案》2013 年第 4 期）虽有专门讨论，但使用的日文与英文资料较少，未能展开。关于日本海军航空队在 1932 年“一·二八”事变期间在上海及苏杭等地的航空作战与无差别轰炸，在中日双方的战史研究中都有所提及，但对这些航空作战在当时所产生的影响，尚未见专门论述。至于国民政府对日军航空作战的因应，在一些有代表性的防空史论著，如台湾学者刘维开《空军与抗战》（台湾“国防部”史政编译局：《抗战胜利四十周年论文集》上，1985 年）

扼要考察 20 世纪 30 年代初日本军事航空力量的崛起,重点对日本陆海军航空队在上述地区的航空作战经过及其所产生的国内外影响加以探讨。

一、日本军事航空力量的快速崛起

飞机的发明是西方工业文明的产物。在亚洲,无论是日本还是中国,现代航空的起步都始于对欧美国家的效仿。日本航空业的起步时间与中国大体相当,但不同的是,自从飞机问世后的 20 多年里,中国经历了从帝制到共和的艰难转型,国内又长期南北对峙、军阀混战,国家的政治整合能力较低,现代工业基础和机器制造业极其薄弱,无力发展航空业。而日本自明治维新以后,在军国主义的导向下很快建立起强大的重工业体系和发达的机器制造业。因此,在 20 世纪初,日本迅速建立起航空工业,并从一开始就将之纳入到近代军事变革的规划中。

日本很早就注意到飞行器的军事价值,在飞机尚未被投入到军事应用之前,就曾用气球实施过空中军事侦察。1904 年日俄战争中,日本派出气球队对俄军阵地进行侦察,收到预期效果,1909 年日本还专门成立了军用气球研究委员会,进一步探索气球的军事价值。^①

20 世纪初飞机问世后,日本陆海军更是对飞机这种新式航空器的军事用途产生了极大的兴趣,这也是日本后来没有专设独立的空军军种,而是在陆海军中分别建立航空队的原因之一。1910 年,日本陆军上尉德川好敏等两名军官先在法国学习飞机驾驶技术,归国后用从法国购买的飞机进行了驾机表演,此举被认为是日本国内的首次飞机飞行。^②稍后,陆军在所泽市设置了陆军飞机场,开始了飞机的系统研究和制造,所泽市也就成为日本航空的发源地。海军也于 1912 年成立了海军飞行研究会,并在小滨町建立了水上飞机飞行场,向美法两国各订购 2 架水上飞机,并派 4 名学员到美法两国学习飞行技术。^③到 1914 年,海军已有 10 架水上飞机和 20 多名飞行员。^④此后,海军的飞机和飞行员数量逐年增加。

第一次世界大战期间,日本出兵中国山东青岛,对德作战,海军方面派出 12 架飞机对德军阵地执行了测量、侦察及轰炸等任务,对陆海军作战起了重要配合作用。此次行动极大地增强了日本发展军事航空业的信心。同时,通过第一次世界大战列强间的激烈空战,日本也进一步意识到航空力量在未来战争中的重要性。1920 年,日本制定了旨在建设 8 艘战略舰和 8 艘战略巡洋舰的“八八舰队计划”,同时决定加强海军航空兵建设。1921 年,日本从英国聘请 30 名教练帮助其开展飞行训练。1922 年 12 月底,日本第一艘航空母舰“凤翔”号在横须贺海军工厂正式竣工。1923 年 2、3 月间,日本便在“凤翔”号上成功进行了两次舰载机的起降试验,此举为日本海军航空兵的发展打下了重要基础。同年,日本国会通过法案,批准海军设 4 大航空队,分驻大村町、霞浦、横须贺和佐世保。^⑤到 1925 年,日本海军航空经费也大幅增加,每年投入约 1000 万英镑用于建设航空队。^⑥同年 5 月,日本海军的“F5”式水上飞机由佐世保经青岛飞往

① 及张明凯《抗战时期的地面防空》(台湾“中研院”近代史研究所编:《抗战建国史研讨会会议论文集(1937—1945)》下,1981年)均未涉及。

① 李德顺、赵景增主编:《航空兵与空战》,北京:航空工业出版社,2007年,第352页。

② 陈星熙:《日本陆军航空之沿革》,《航空杂志》1937年第1期。

③ 松永寿雄:《日本海军航空队发展史考》,黄实君译,《日本评论》1942年第8期。

④ 李德顺、赵景增主编:《航空兵与空战》,第353页。

⑤ 松永寿雄:《日本海军航空队发展史考》,《日本评论》1942年第8期。

⑥ 韦伯:《列强之军备竞争及国际减军运动》,《东方杂志》1925年第22卷第10号。

上海。^① 1927年，日本海军成立航空本部，次年，海军又以“凤翔”号和“赤城”号航母编成第一航空战队。^② 1929年，航空战队即在日本海进行了实战演习。1930年4月的《伦敦海军条约》虽然对日本海军的吨位作了限制，但对海军航空兵力并没有设限，因此1930年秋，日本批准了该条约，同时决定在现有基础上增加海军航空部队70%的兵力。^③

日本陆军在第一次世界大战后也把发展航空兵种提到议事日程。1919年，陆军省向法国聘请了57名航空教官到日本执教，同时协助其进行飞机制造与装配。^④ 从20世纪20年代起，日本着力于制定新的陆军国防战略，其中一项重要内容就是适度减少传统陆军数量，通过新兵种的建设，提高军事作战能力。仅1922—1925年，日本就缩减了4个师团（约6万人）的陆军兵力，将军费转用于建设陆军的新兵种——航空兵。^⑤ 1925年，日本陆军制定了航空发展计划，预计建设26个中队，达到6000名飞行及技术人员的规模。^⑥ 1930年1月，日本陆军航空兵共有8个飞行联队（计26个中队）。^⑦ 1931—1932年，日本陆军航空兵的预算达到6500万日元，并计划在五年内支出2亿日元进一步扩充陆军航空兵。^⑧

日本陆海军发展航空兵种的紧迫感极大地推动了日本的飞机制造业。20世纪30年代初，日本各类飞机制造厂及配件厂达30家以上，当时日本著名军事评论家平田晋策曾道出日本军事航空业的现况：“航空工业虽可称为空军之母，可是日本从前却只有羡慕欧洲各国和美国的繁盛。到了现在，日本的制造技术终渐渐地追上了欧美各国，而达到军需工业独立的地位了。”^⑨

日本军事航空业之所以能在极短的时间里得到快速发展，与军方和民营相互竞争的飞机制造体制有关。在20世纪二三十年代日本的飞机制造业中，既有陆军与海军的竞争，也有陆海军与民间制造厂家的竞争。仅就陆军方面而言，飞机制造厂家就有设于东京的“炮具制造所”、名古屋的“热田兵器制造所”，这些都是专门制造飞机机体的工厂。名古屋的“千种机器制造所”则主要制造飞机发动机。海军方面有“海军航空本部制图工厂”、“广海军工工厂”等。在民间工厂方面，最重要的有“中岛飞机制造所”、“三菱航空制造公司”、“川崎造船所”、“石川岛飞机制造所”等，这些工厂既制造飞机机体也制造飞机发动机。1931年日本陆军航空本部向民间厂家订购飞机的费用达到1243万日元。^⑩ 1932年，日本军费中用于向民间机械工业（包括飞机制造业）订货的比例更是高达军费的53.1%。^⑪ 平田晋策也承认：“日本的航空工业，现在也正是踏上惊人的技术跃进期，各公司却正在演着激烈的竞争呢”，并认为“中岛”、“川崎”两工厂所制成的战斗机之所以“足以夸耀全世界”，就是这种激烈竞争所导致的结果。^⑫

飞机制造业的竞争促使了飞机制造技术水平的提高。从1923年起，日本的航空工厂已能够

① 松永寿雄：《日本海军航空队发展史考》，《日本评论》1942年第8期。

② 李德顺、赵景增主编：《航空兵与空战》，第354页。

③ 王检：《日本空军的发展经过及其现势》，《空军》1933年第25期。

④ 松永寿雄：《日本海军航空队发展史考》，《日本评论》1942年第8期。

⑤ 卓献书：《战时国土防空之理论与实际》，上海：商务印书馆，1934年，第22页。

⑥ 王检：《日本空军的发展经过及其现势》，《空军》1933年第25期。

⑦ 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，東京：朝雲新聞社，1972年，第11頁。

⑧ 卓献书：《战时国土防空之理论与实际》，第51页。

⑨ 平田晋策：《日本陆军读本》，训练总监部军学编译处编译，1936年，第176—177页。

⑩ 吉士：《日本军事航空之现势》，《航空杂志》1936年第3期。

⑪ 依田嘉人：《简明日本通史》，卞立强等译，上海：上海远东出版社，2004年，第313页。

⑫ 平田晋策：《日本陆军读本》，第178、177页。

大量生产“KO-1”型双翼双座教练机，其先后生产的数量达57架。1926年，日本制造的单发轻型“鹭”式轰炸机也进行了首飞。1927年，日本又生产出第一批轻型轰炸机，1928年生产出“Ki-1”型教练机145架。^①此后，随着三菱公司、川崎公司以及中岛公司逐步从德国、英国引入新的发动机技术，日本的国产飞机制造水平更是得以提高。^②陆海军航空队的机型也在不断升级，1930年以后，海军方面普遍装备了“九〇”式战斗机，“九〇”、“九一”式侦察机，“八九”、“九二”式轰炸机，“九一”式双机飞船等。^③陆军方面也逐步装备了“八七”式爆击机和“八八”式侦察机。^④

正是基于快速崛起的军事航空业，日本陆海军航空兵的规模得以不断扩大。据日本政府在1931年9月10日向国际联盟（后简称国联）提供的军备现状报告书所称，当时日本飞行队的常备机数为：配给定数584架，后备补充254架，合计838架，此外尚有正在装备的飞机约300架。^⑤

总之，到20世纪30年代初期，日本经过20多年的苦心经营，军事航空的规模与技术水平逐步进入世界航空先进国家之列。

二、日本陆军飞行队在锦州等地开启对华无差别轰炸

随着日本军事航空力量的崛起，军方迫切希望能将航空兵这一新兵种用于实战，而关东军发动的“九一八”事变正好为其提供了实战契机。

日本关东军隶下原本并无独立的飞行队，但根据陆军年度作战计划，若遇有重大事件发生时，陆军可以从驻朝鲜平壤的飞行第六联队紧急调派侦察中队和战斗中队各一队临时划归关东军司令部指挥。根据上述计划，“九一八”事变爆发后的次日晨，日本陆军方面就下令驻平壤的第六联队迅速编成侦察中队和战斗中队各一中队，派往沈阳，接受关东军司令官指挥。第六联队据此令编组了由6架侦察机组成的独立飞行第八中队和由8架飞机组成的独立飞行第十中队。新编组的两个中队于9月20日下午相继到达沈阳东机场。21日，关东军司令部命令独立飞行第八中队赴长春协助地面部队作战，命独立飞行第十中队在沈阳附近侦察作战。^⑥从21日开始，独立飞行第十中队就开始派飞机不断在北宁线一带投弹或用机枪向地面射击。据北宁路局报告，日机的射击造成多起列车旅客伤亡事件。^⑦如21日上午，3架飞机到新民县大虎山数次投弹，并用机枪向下射击，致使“死难民甚多”。^⑧23日，独立飞行第十中队重点在通辽、洮南以及锦州一带展开侦察。^⑨25日上午，由山海关开往沈阳的第105次大通车在饶阳河西一带不断遭到日机的轰炸和射击，所幸未造成人员伤亡。而同日，日机在兴隆店车站向第102次大通车射击

① 米歇尔·乔治：《穹苍迹——1909—1949年的中国航空》，杨常修译，北京：航空工业出版社，1992年，第58页。

② 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第17頁。

③ 松永寿雄：《日本海军航空队发展史考》，《日本评论》1942年第8期。

④ 防衛廳防衛研修所戰史室：《陸軍航空兵器の開発・生産・補給》，《戰史叢書》，第78頁。

⑤ 平田晋策：《日本陆军读本》，第178页。

⑥ 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第6、16、18—19頁。

⑦ 《北宁路局致铁道部电》，中央档案馆、中国第二历史档案馆、吉林省社会科学院合编：《日本帝国主义侵华史料选编·九一八事变》，北京：中华书局，1988年，第251—256页。

⑧ 《日飞机到新民投炸弹》，《申报》1931年9月22日，第8版。

⑨ 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第21頁。

时，有2名旅客死亡，2名受伤。^①

就在日本陆军飞行队在东北寻衅之际，张学良于9月23日通电在锦州设立“东北边防军司令官公署行署”和“辽宁省政府行署”，任命张作相担任东北边防军代理司令，其办公地点设在锦州的交通大学内，锦州一时成为东北地区的军政中心。

关东军司令部在9月26日得到“锦州附近成立了以张作相为首席的东三省政府”的消息后，认为应“对其进行轰炸，以示威胁”。^②因此，10月初关东军继续派飞机在通辽及沈阳至海龙的铁路线上进行军事侦察，并断续向地面投弹。^③日军参谋本部也认为：“只有消灭锦州附近的张学良势力，才能有希望解决满洲事变。”^④

对关东军来说，轰炸锦州也无须考虑中国方面的反击。本来“九一八”事变前，东北军政当局是具有较强空中防卫能力的。早在20世纪20年代初，张作霖就开始筹建航空队，到1925年，其航空队的飞机总数达到103架。^⑤到“九一八”事变爆发前，东北航空队前后花费约7000万元。^⑥但巨资建立起来的东北航空队面对日本的侵略未能发挥丝毫作用。事变爆发的第二天，关东军约百余人占领机场，东北航空队未作任何抵抗，有70架飞机（其中可用的有40架）及其他航空设施均被日军所掠，有的飞机甚至就被关东军用于对锦州的轰炸。关东军司令部于10月2日做出轰炸锦州的决定。5日，命独立飞行第十中队对锦州方面进行侦察，命驻长春的独立飞行第八中队在配合当地地面作战的同时，将部分力量用于协助独立飞行第十中队。根据上述命令，独立飞行第十中队随即对锦州地区进行了为时两天的重点侦察，独立飞行第八中队抽调了4架“八八”式侦察机到沈阳，协助独立飞行第十中队。此外，日本陆军驻平壤的第六联队还向独立飞行第十中队增派了2架“八八”式侦察机和相应的机组人员。^⑦7日下午，关东军司令部正式发出轰炸锦州的命令，要求“第十独立飞行中队为消灭省政府根据地，要用足够的飞机数量轰炸省政府机关及第二十八师兵营”。^⑧可见，轰炸锦州是关东军事先就策划好的军事行动，根本不是其后来反复宣称的临时应急措施。

10月8日，由独立飞行第十中队的2架侦察机和从东北航空队抓获的5架轰炸机再加上独立飞行第八中队的4架飞机，分为4个编队，在正午时分从沈阳机场起飞。^⑨下午1时40分飞临锦州上空，相继向锦州西北部的交通大学及第二十八师兵营投下了75枚25千克的炸弹。其中投向第二十八师兵营7枚、炮兵营5枚、交通大学10枚，其余炸弹散落在交通大学附近。^⑩据国民政府次日致国联报告中提供的数据，独立飞行第十中队此次空袭致使1名俄籍教授、1名中国士兵、14名中国平民死亡，有20多人受伤，包括火车站在内的一些建筑物也受到损失。^⑪日

① 《日军蓄意破坏北宁交通》，《申报》1931年9月29日，第8版。

② 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第22頁。

③ 《日军再到通辽肆扰》，《申报》1932年10月3日，第3版。

④ 徐勇：《征服之梦——日本侵华战略》，桂林：广西师范大学出版社，1993年，第55页。

⑤ 高晓星、时平：《民国空军的航迹》，北京：海潮出版社，1992年，第51页。

⑥ 姜长英：《中国航空史》，西安：西北工业大学出版社，1987年，第79页。

⑦ 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第6、23、21頁。

⑧ 关宽治、岛田俊彦：《满洲事变》，王振锁等译，上海：上海译文出版社，1983年，第332页。

⑨ 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第24—25頁。

⑩ 《满洲事变作战指导關係綴10月11日》，亚洲历史资料中心（JACAR），编号：C12120005400。

⑪ United States Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1931, The Far East*, vol. III, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1931, p. 147.

本方面也承认：“八日下午二时前，飞行队轰炸了该地中国军队，给予其一定损失。”^①稍后，日本方面还向被炸死的俄籍教授家属支付了抚恤金。^②

在这次空袭行动中，关东军参谋石原莞尔亲自乘坐客机随同编队了解了轰炸情况。^③而事后关东军却反复强调其轰炸锦州是因为日机在锦州上空执行侦察任务过程中，遭到东北军地面部队的射击。^④在其致军部的电报中，石原莞尔特别提醒：“对外宣传时，希望极力主张我军事行动的合理性。”^⑤同时，关东军通过驻沈阳的总领事林久治郎分别致电国联和日本驻美大使，申明其轰炸的“合理性”。^⑥独立飞行第十中队在轰炸锦州的当天，还派出7架飞机在锦州附近的沟帮子进行侦察、示威。此后数日，该飞行队继续在辽南各地展开空袭，其中重点轰炸了四（平）洮（南）铁路以及大凌河打虎山一带。^⑦

日本关东军指挥下的飞行队对锦州及附近地区的轰炸超出了一般的军事意义，国际社会很快就将其关注焦点集中到无差别轰炸的性质上。10月9日，国民政府将有关情况向美国 and 国联作了通报，国联方面对此深感震惊。^⑧从10日至12日，美、英、法、意、西等国的驻日大使都对日本轰炸锦州提出了抗议。^⑨10日，美国国务卿史汀生（Stimson）第一次向内阁会议通报了日军轰炸锦州的事件，并指出事态的严重性。美国准备援用《九国公约》和《非战公约》积极与国联合作。^⑩同日，史汀生致电美国驻日使馆，要求其提供此次空袭的具体情况，结果日本外相币原喜重郎答复：由于中国军队在锦州附近集结，日本派飞机去侦察，在此过程中遭到中国军队射击，所以日本军队才在中国兵营投下炸弹，币原在措辞中特别强调了此事“毫不重要”。^⑪11日，史汀生通过美国驻日大使进一步向日本指出实施无差别轰炸的严重性：“夫轰炸无防御、无预告之城市，在军事上为一极端之行动，即在战时亦所屏斥。”^⑫正是基于对日本轰炸锦州严重性的认识，史汀生建议美国驻日内瓦总领事吉尔伯特（Gilbert）作为美国官方代表出席国联行政院有关中日冲突的讨论。13日，美国驻哈尔滨领事翰森（George Charles Hanson）赴锦州就日机轰炸情况作进一步调查。^⑬很显然，关东军轰炸锦州事件是促使美国对日态度变化的一个重要原因。

英国对日本轰炸锦州事件也迅速做出反应，不过与美国不同的是，英国在谴责日本无差别轰炸的同时，更多表现出对事态扩大可能会影响英国利益的担忧。10月8日晚，英国驻华公使

① 关宽治、岛田俊彦：《满洲事变》，第333页。

② 《锦州爆撃ノ際死去セル白露人「ゴルブツォーフ」関係》，亚洲历史资料中心（JACAR），编号：B02030247900。

③ 关宽治、岛田俊彦：《满洲事变》，第332页。

④ 《满洲事变作战指导关系綴10月11日》，亚洲历史资料中心（JACAR），编号：C12120005400。

⑤ 防衛廳防衛研修所戰史室：《满洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第25頁。

⑥ 关宽治、岛田俊彦：《满洲事变》，第333页。

⑦ 《事略稿本》（12），台北：“国史馆”，2005年，第145—146、149—150页。

⑧ United States Department of State, *Foreign Relations of the United States, 1931, The Far East*, vol. III, p. 147.

⑨ 信夫清三郎：《日本外交史》（下），天津社会科学院日本问题研究所译，北京：商务印书馆，1980年，第563页。

⑩ 日本政府参谋本部编：《满洲事变作战经过概要》第1卷，田琪之译，北京：中华书局，1981年，第22页。

⑪ United States Department of State, *Foreign Relations of the United States, Japan: 1931-1941*, vol. I, Washington, D. C.: U. S. Government Printing Office, 1931-1941, p. 19.

⑫ 韦罗贝：《中日纠纷与国联》，薛寿衡译，上海：商务印书馆，1937年，第67页。

⑬ 《美使馆派要员赴东北》，《申报》1931年10月17日，第8版。

兰普森（M. Lampson）在致英国外交大臣雷丁（Reading）的电文中报告了锦州轰炸事件。同日，他在致英国驻华海军舰队司令克里（H. Kelly）的电文中也提到日本有组织地轰炸锦州无疑将使局势更加升级。9日，英国还收到张学良的澳大利亚籍顾问端纳（Donald）关于日军轰炸锦州的报告。同日，雷丁在给英国驻日大使林德利（F. Lindley）的指示中说：“我被轰炸锦州的报道搅得心烦意乱，这一事件与日本对国联理事会所作的‘不使形势继续恶化的许诺’是不相融的。……望你强烈要求日本政府，让他们按照对国联理事会所作的上述声明，使事态得到缓和。还需提请他们注意北京—奉天铁路上有英国巨大的财政权益。”根据其上述要求，林德利会见了日本外相币原，并向其警告：“日本政府许诺不使形势恶化，而对锦州的轰炸却使形势严重加剧，这一行为不可能不在日内瓦和美国产生极坏的印象。”币原则辩称飞机是被派去侦察集结的东北军部队，遭到射击，才向兵营和部队投弹。10日，币原又向英方进一步解释日本之所以轰炸锦州，是得到消息称东北军设在锦州的司令部正在重新组织力量，目的是准备攻击日军。12日，雷丁在日内瓦与日本驻法大使的一次谈话中，再次提到锦州轰炸事件，日方重申这只是一次侦察行动，但雷丁却指出，对于中国而言，日本飞机的侦察行动也是无权进行的，而且侦察的飞机也没有必要带着炸弹。^①

日本政府直到此时才认识到“对于不熟悉满洲情况且对欧洲大战的空袭敏感的欧美人，轰炸城市给与其印象极为强烈”。^②“我军飞机对锦州之轰炸，似乎在国联及其他方面引起相当大的反响。”10月15日，日军参谋本部在致关东军参谋的电文中不得不承认：“对居民的轰炸让世人联想到大城市的空袭，对于中国特别是满蒙缺乏了解的外国人不能理解军队行动的特殊性质，对贵军的计划产生误解以至曲解。”^③尽管如此，日本外务省在致驻美、法、苏等国公使的往来电文中，仍然强调：“日军派遣飞机进行侦察，在当地偶然遭到中国军队之射击，我轰炸仅为对此之反击。本事件虽属关东军临机应变之行为，然在防止对我方之威胁上，仍为理所当然之措施。”^④

国际社会对锦州轰炸事件的强烈反应使国民政府对国联寄予了更高期望。蒋介石在10月8日深夜得到日军飞行队轰炸锦州的报告后，即令施肇基向国联提出申诉。^⑤国联对此做出积极回应，原定于14日召开的国联行政院会议也因此被提前到13日。^⑥会议上，施肇基代表国民政府首先重申了要求日本撤兵的要求，同时也强烈谴责日军轰炸锦州。^⑦而日本代表芳泽谦吉仍坚持其外务省早先的声明，将责任推及中方：“吾人如记忆时局之现状，则锦州事件易于解释，日本因在满中国军队之挑战行动，被迫而采取自卫手段……”^⑧国联行政院会议显然无法接受日本的辩解，

① J. P. T. Bury, *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939, 2nd series (1929-1938)*, VIII, *Chinese Affairs: Japanese Action in Manchuria, 1929-1931*, London: HMSO, 1960, pp. 727, 732, 733, 735, 744, 755.

② 片仓衷：《满洲事变机密政略日志》（其一），赵朗编：《“九·一八”全史》第5卷（资料编上），沈阳：辽海出版社，2001年，第306页。

③ 防衛廳防衛研修所戰史室：《滿洲方面陸軍航空作戰》，《戰史叢書》，第26—27頁。

④ 《外务省致其驻美、法、苏等主要驻外公使电》（1931年10月10日），赵朗编：《“九·一八”全史》第5卷（资料编上），第305页。

⑤ 《事略稿本》（12），第145—146页。

⑥ J. P. T. Bury, *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939, 2nd series (1929-1938)*, VIII, *Chinese Affairs: Japanese Action in Manchuria, 1929-1931*, p. 747.

⑦ 《产经新闻》社撰：《蒋介石秘录》第3卷，《蒋介石秘录》翻译组译，长沙：湖南人民出版社，1988年，第130—131页。

⑧ 韦罗贝：《中日纠纷与国联》，第66页。

决定继续向日本施加压力。15日,担任会议主席的白里安(Aristide Briand)提议邀请未参加国联、但却是《非战公约》缔约国的美国列席国联会议,获得通过。此后,美国驻日内瓦总领事吉尔伯特(Prentiss B. Gilbert)便以观察员身份参加会议,日本外交因锦州轰炸事件陷入空前孤立。^①

不过,急于扩大对华侵略的日本根本不在意这种孤立境地。1931年12月,关东军不顾美国“日军占领锦州,会给世界舆论极大影响”的告诫及英法两国的类似声明,^②还是增调了4万多人的兵力,于12月28日展开了对锦州地区的地面进攻,驻守锦州一带的东北军稍加抵抗后便奉令于29日撤往关内。1932年1月3日,关东军占领锦州。国际社会对此做出的最强烈反应是1月7日由美国国务卿史汀生向中日两国发出同文照会,在照会中,美国明确表达了其对日本改变中国东北现状的“不承认”立场。^③国联也于1932年1月21日决定派调查团到中国进行实地调查,该调查团在同年10月发表的《国联调查团报告书》中再次谴责日方“以武力轰炸民政机关,已属不合,而轰炸区域之范围,事实上是否一如日人所称,尤不无疑问”。^④

日军空袭锦州事件引起的国际反响,虽然一方面反映了列强对日本不断扩大侵略态势、特别是越出了日本“满铁”附属地的不满,但更为重要的还是表现出对日军采取无差别轰炸作战形式的担忧,只不过这种担忧也是充满矛盾的。因为自飞机问世以来,尽管国际社会多次就限制空战、特别是在立法方面就限制对非军事区的空袭有过不懈努力,但列强既担心无差别轰炸产生的严重后果,同时也都不愿意轻易做出不使用无差别轰炸的承诺。^⑤因此,直到20世纪30年代初期,国际社会关于限制无差别轰炸的立法仍未获得重大进展。这样,锦州轰炸事件后,日本就根本无视国际社会的谴责。关东军方面甚至越发重视发挥航空兵的作用,在稍后的11月2日,关东军致电日军参谋本部,提出增加一个飞行联队的要求,并表示为了达到该目的,即使减少地面部队的人数也在所不惜。参谋本部很快就答应了其要求,16日参谋本部在《临参命第四号》令中,正式明确编成直属关东军司令官的“关东军飞行队”。新编的关东军飞行队包括飞行第七大队第三中队、飞行第八大队第一中队及独立飞行第十中队,3个中队的总人数为303人。关东军飞行队一经组建,即在大兴、齐齐哈尔、锦州、哈尔滨等地投入实战。1932年1月以后,陆军方面又多次应关东军要求增派航空部队到东北,到同年6月,关东军飞行队扩大到9个中队的规模。^⑥这支飞行队一方面不断配合地面部队展开对东北各地的“讨伐”作战,另一方面在关东军进犯热河、长城沿线的过程中既执行了侦察、轰炸等军事任务,也频繁地对非军事目标展开无差别轰炸。

总之,日本通过锦州轰炸事件,看清了国际社会对无差别轰炸的干预强度尚不足以对其构成制约,因此在1932年的“一·二八”事变中,日本海军航空队就更加无视军事目标与非军事目标的区别,无差别轰炸的范围进一步扩大。

三、日本海军在上海及周边地区的航空作战与影响

在中国与列强签订的不平等条约体系的维护下,日本海军很早就在中国沿海及内河活动。

① 《产经新闻》社撰:《蒋介石秘录》第3卷,第132页。

② 日本政府参谋本部编:《满洲事变作战经过概要》第1卷,第30页。

③ 世界知识出版社编:《中美关系资料汇编》第1辑,北京:世界知识出版社,1960年,第476页。

④ 橘秀一编:《国联调查团报告书》(中文版),大连:“满洲”报出版部,1932年,第78页。

⑤ 郑斌:《三十年来国际空战法的发达》,《东方杂志》第31卷第1号。

⑥ 防衛廳防衛研究所戰史室:《滿洲方面陸軍航空作戰》,《戰史叢書》,第26、28、30、31、1—2、59頁。

1927年南京国民政府成立前后，日本海军进一步加强了其在中国的部署。作为海军新兵种的航空兵更是迫不及待地想投入实战。1931年12月27日，日本海军“能登吕”号航空母舰从日本驶向中国青岛，随后舰上的飞机对绥中和锦州一带展开侦察，配合关东军作战。^①

1932年1月18日，日本蓄意在上海挑起“日僧”事件，以期转移国际视线，巩固在东北的侵略战果，同时也以保护侨民为由，不断增加在上海地区的海军力量。23日，日本海军从国内吴港派出“大井”号巡洋舰和第十五驱逐队（包括457名陆战队员）到达上海。^②24日，从佐世保军港派出的“能登吕”号航空母舰也到达上海。28日，该舰转移至吴淞下游抛锚。接着，由“加贺”号和“凤翔”号航空母舰编组的第一航空战队及第二驱逐队也于1月31日至2月1日间相继到达长江口。^③事变初期，日本海军在上海地区部署的各类飞机共计80架。^④

从国民政府方面来讲，“一·二八”事变前，全国航空尚未统一，空军建制更是不成熟，军政部航空署作为全国军用与民用航空业的最高管理机构，所能掌握的飞机总共仅60架左右，地方实力派也有一些小规模飞行队，但各自为政，不受航空署掌控。^⑤事变前，国民政府军方还没有做出对日本侵华态势、特别是空中侵略态势的明确研判，只是随着事态的不断演变，才逐步考虑是否要航空队参加战事。

1932年1月28日晚，日本海军陆战队向上海闸北一带发起进攻，驻防的第十九路军奋起抵抗，“一·二八”事变爆发。据第十九路军总指挥蒋光鼐次日向何应钦报告，到29日晨，由于中国军队的激烈抵抗，“（日军）步兵已不敢再进，惟以飞机四处活跃”。^⑥仅29日一天时间，日本海军航空队就出动了25架次飞机实施轰炸。^⑦从凌晨4时开始，日本海军航空队飞机从“能登吕”号航空母舰起飞，开始轰击上海北火车站，经日机频繁轰炸，到下午先是车站内的货栈着弹，不断延烧，致使大量内存货物着火，估计损失在百万元以上，继则车站管理局、车站内所停放的军用铁甲车及所存军火也起火爆炸。^⑧

1月31日，经上海市长援请，英美两国驻沪领事出面调停，中日双方就临时停战问题展开商讨。但就在当天，日本海军航空队飞机仍继续在上海低空飞行侦察，并轰炸了设在真茹的国际电台，结果被该地驻军的高射炮击落2架，电台未受损失。^⑨2月1日，本来在英美领事的协调下，中日达成了初步停战的意向，但日军继续动用飞机攻击中国军队，为此，上海市政府向日本领事提出抗议，并通告各国领事团，请其主持公道。^⑩3日中午，日本出动3架轰炸机，9

① 日本防卫厅防卫研究所战史室：《中华民国史资料丛稿译稿·日本海军在中国作战》，天津市政协编译委员会译，北京：中华书局，1991年，第84—94、112页。

② 关宽治、岛田俊彦：《满洲事变》，第369页。

③ 日本防卫厅防卫研究所战史室：《中华民国史资料丛稿译稿·日本海军在中国作战》，第119、121页。

④ 防衛廳防衛研究所戰史室：《海軍航空概史》，《戰史叢書》，東京：朝雲新聞社，1976年，第71頁。

⑤ 李宏增：《中央航空行政设施与未来之发展计划》，《航空杂志》1929年第5期。

⑥ 《蒋光鼐报告日军自虬江路一带向我开火并以飞机四处轰炸蓄意破坏和平致何应钦等密电》，中国第二历史档案馆编：《中华民国史档案资料汇编》第5辑第1编军事（五），南京：江苏古籍出版社，1994年，第475页。

⑦ 防衛廳防衛研究所戰史室：《海軍航空概史》，《戰史叢書》，第71頁。

⑧ 《北车站被日机轰炸》，《申报》1932年1月30日，第2版。

⑨ 《昨日到沪日舰》，《申报》1932年2月1日，第7版。

⑩ 秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》绪编（一），台北：中国国民党“中央委员会”党史委员会，1981年，第426页。

架战斗机在吴淞要塞南北炮台投下炸弹。4日,国民政府外交部照会日本方面,称“似此违约背信,故意扩大事变,实属蔑视国际公法、国际公约及国联迭次议决案”。^①

面对日本海军航空队的不断攻击,国民政府才开始考虑是否出动空军参战。2月1日,何应钦向蒋介石汇报中日双方临时停战事宜时称“日方恐无诚意”,对此蒋介石答复:“如日军再攻正式开战时,(我方)飞机亦应参加。”5日,蒋介石数次向何应钦做出派飞机参战的部署:“我空军加入沪战时,除与陆军预定协同动作外,而空军动作,总以飘忽无定出没无常,使敌猝不及防为要。”在另一份电文中,蒋又称:“如吴淞要塞陷落,日本陆军登陆参战时,则我飞机应即参加沪战,但南京飞机应全移蚌埠与杭州为要。”此外,蒋甚至还向何应钦指示空军作战的具体战术:“第一日须以全力向其空军进攻,一决胜负,以后每日或隔日而向其突击,并在其阵地与虹口日人之重要机关轰炸。”^②正是有了蒋介石的上述命令,国民政府军政部航空署才开始着手部署航空队参加上海地区的战事。航空署于2月4日至16日紧急修建了苏州觅渡桥机场,作为空军的前进基地,同时还在距南京40余公里的江苏句容城北门外紧急设立军用机场。此外,为防止日机对国民政府空军基地杭州笕桥机场的轰炸,又紧急在杭州乔司修建了备用机场。^③2月15日,当时还尚未编入国民政府空军系列的广东航空队,不顾国民党内部的派系之争,以民族大义为重,由第二中队队长丁纪徐率7架飞机先到南昌,准备飞往上海助战。

同一时期,日本海军航空队也在不断调整飞行基地,以求最佳作战效果。从1月29日开始轰炸闸北到2月5日,日本海军航空队的飞机主要是从海上的母舰上起降,7日以后,日本海军陆战队在上海杨浦区(虹口)的日商公大纱厂东侧临时抢建的“公大机场”开始投入使用,大部分飞机移驻于此。稍后,陆军方面也派来2个侦察机中队和1个战斗机中队配合陆军的地面作战(2月下旬又增派了侦察机和轻爆机各1中队)。^④又考虑到飞行的便利,日军还在杨树浦芝钟纺纱厂外的黄浦江江岸上修建了一条跑道,作为前进基地。^⑤日军航空队正是通过这些飞行基地,不断展开对虹桥机场、苏州机场、杭州笕桥及乔司机场的轰炸,同时也伺机在上述机场附近寻找国民政府空军以图歼灭之。

中日首次空战发生于1932年2月5日。当日国民政府空军派第六、第七两队的9架飞机前往上海执行任务,日本海军航空队也从“凤翔”号母舰派出2架攻击机、3架战斗机在闸北和真茹一带侦察,双方在真茹镇上空遭遇,空战本身互无损失,但中国空军第六队副队长黄毓铨在起飞时不幸机毁人亡。此次交手后,日本海军航空队的飞机更加频繁地在上海和苏州一带的机场侦察,并不断寻找与国民政府空军再次作战的机会,而且当时日本国内盛传国民政府空军中有美国雇员,日本海军航空队也急于了解是否如此。^⑥

2月20日,日本海军航空队3架战斗机在苏州机场附近发现国民政府空军有1架美国最新式的“波音”单座机在空中飞行,遂展开攻击,双方交战约20多分钟,未分胜负。22日,日本海军3架侦察机和3架战斗机再次强行侦察苏州机场,国民政府空军的美籍教练肖特(Robert M. Short)看到有3架日机正在苏州上空投弹,便独自与日机交战,不料另有3架日机在高处

① 中华民国外交问题研究会编:《日军侵犯上海与进攻华北》,第29页,转引自《中华民国史事纪要·中华民国二十一年(一九三二)一至六月份》,中华民国史料研究中心印行,1984年,第237页。

② 秦孝仪主编:《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》绪编(一),第445、446、447页。

③ 欧阳杰:《中国近代机场建设史(1910—1949)》,北京:航空工业出版社,2008年,第86页。

④ 防衛廳防衛研究所戰史室:《海軍航空概史》,《戰史叢書》,第71頁。

⑤ 欧阳杰:《中国近代机场建设史(1910—1949)》,第86页。

⑥ 《上海事件二関スル報告》,亚洲历史资料中心(JACAR),编号:A03033727800。

发起攻击，结果导致肖特机毁人亡。^①在这次作战中，日本1名海军上尉因受重伤而亡，1名飞行员受重伤。^②为了使国民政府空军无法再利用苏州机场作战，23日晨，日军轰炸了刚刚建好的苏州觅渡桥机场，机场周边被破坏有14处，南北两个停机场有3架飞机被炸毁。^③

2月26日上午，日本海军航空队获悉国民政府空军集结于杭州笕桥机场，于是派出6架轰炸机、9架战斗机拟轰炸笕桥机场，驻笕桥机场的国民政府空军有10架飞机升空迎战。此次空战是“一·二八”事变以来规模最大的一次。在交战过程中，中方飞机有2架重伤迫降，1架轻伤。^④日方有2架飞机受损，迫降杭州湾海面，机组人员获救，但飞机沉没。^⑤日本海军航空队在这次作战中，还向笕桥机场投下了30多枚炸弹，停在机场的3架训练机和1架运输机被炸毁，机场周边车站等处也遭轰炸。^⑥蒋介石在得知笕桥机场被炸消息后，于当日致电航空署署长黄秉衡和航空学校校长毛邦初，“令驻杭飞机速返蚌埠。”^⑦自此，国民政府空军飞机多数移往蚌埠，不再应战。

日本海军对几次航空作战的战绩颇为得意。据统计，“一·二八”事变期间日本海军前后参战的飞机有256架，被击中70架，中弹数为176发，其中多是因地面射击导致的中弹，空中作战中仅1名飞行员战死。^⑧1932年3月3日，其海军大臣在一份报告中称中国空军“已对我陆海军构不成威胁”。^⑨

中日在淞沪地区的几次空战明显显示出双方空中力量的巨大差距。尽管蒋介石迭次下令空军要采取突然袭击来对付日本海军航空队，甚至还提出要轰炸日本军队在上海的聚集区。但事实上，当时国民政府空军几个主要基地的情况已被日方完全掌握，国民政府空军防守尚且无力，更难以主动袭击日本海军在上海的几处航空基地和泊于海面的舰艇。当然，这也与国民政府不愿扩大事态的整体对日政策有关。2月5日，何应钦致电上海市政府和第十九路军军长蔡廷锴：“我原配属十九路（军）在江西剿匪之航空队，因见日机连日轰炸我闸北、吴淞一带无抵抗之市民，侵害我国领空主权，迫不得已，起作正当防卫。但除对日机加以抵抗外，即对日海军，决不抛掷炸弹。”^⑩蒋介石虽下令空军参战，却多次要求空军移往远离战场的蚌埠，实际上是限制了空军的活动，以至于2月8日，蒋光鼐向何应钦建议“万望速派大数飞机前来援护”时，空军却按兵不动。^⑪18日，何应钦又致电蒋介石，请示如何调配飞机参战，蒋答复：“飞机如何出动，请兄决定，中无成见。惟机场必置蚌埠，南京万不可停留也。”^⑫但是，就当时国民政府空

① 当时也有报刊译作“夏特”。

② 小田原：《我空军初次之实战》，训练总监部军学编译处印：《日本之防空》，1935年，第174页。

③ 欧阳杰：《中国近代机场建设史（1910—1949）》，第434页。

④ 青青：《中日飞机笕桥激战记》，中央航空学校编：《航空生活》，杭州：中央航空学校，1934年，第82页。

⑤ 陈应明、廖新华编：《浴血长空——中国空军抗日战史》，北京：航空工业出版社，2006年，第6页。

⑥ 青青：《中日飞机笕桥激战记》，中央航空学校编：《航空生活》，第82页。

⑦ 秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》绪编（一），第464页。

⑧ 防衛廳防衛研究所戰史室：《海軍航空概史》，《戰史叢書》，第72頁。

⑨ 《上海事件二閥スル報告》，亚洲历史资料中心（JACAR），编号：A03033727800。

⑩ 《国民政府军事机关档案（二十五）》，卷号2983—1，转引自复旦大学历史系编：《中国近代对外关系史资料选辑（1840—1949）》下卷第1分册，上海：上海人民出版社，1977年，第244页。

⑪ 《蒋光鼐等报告敌以海陆空向我吴淞发动总攻炮台被毁请派飞机援护致何应钦等密电》，中国第二历史档案馆编：《中华民国档案资料汇编》第5辑第1编军事（五），第492页。

⑫ 秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》绪编（一），第456页。

军飞机的续航能力而言,由蚌埠飞赴上海作战,路途遥远,根本就是不现实的。

由于国民政府空军采取的基本是防守与避战心态,上海战场及周边苏杭一带的制空权便完全掌握在日本海军航空队手中。这样,日本海军航空队就无所顾忌地对上述地区展开无差别轰炸。1月29日晨,日本海军飞机即在闸北一带投弹,其目标虽为寻找第十九路军,但由于投弹不准,毁损民房甚多。又由于第十九路军调来高射炮部署,日机改为高空飞行,随意向闸北西边的商民投弹,从苏州河坐船到公共租界的逃难人群也遭日机轰炸和射击。同日上午,日机还在法租界一带投弹,伤及5人。^①中午,日本海军航空队又以商务印书馆暗藏有第十九路军军人为由,动用约20架飞机对其狂轰滥炸,致使商务印书馆和相邻的东方图书馆遭到重大毁损。^②

日本海军航空队轰炸文化场馆引起了各界公愤。2月29日蔡廷锴在给国民政府的电文中表示:“商务印书馆印刷所中日飞机之炸弹,完全破坏,此为战中最大之损失。”^③上海市长吴铁城及国民党要员孙科、李宗仁、陈友仁等通电谴责日军的“掠夺侵袭”,蔡元培等致电国联国际文化合作委员会,请求其“采取有效办法,制止此类破坏文化事业及人类进步之残暴行为”。^④《大美晚报》社论称:“东方图书馆被毁,损失虽专家亦不能计算之,盖非金钱数目所能计算也。一言以蔽之,即世界文化上财富从此亡其不可复得之重要部分而已。”海外的《大陆报》也称:“(此)实中国教育文化上之一大打击也。商务印书馆为中国文化中心机关,竟为日本飞机掷弹炸毁。此种重大损失实足使中国新文化运动后退十年也。”^⑤

除了文化场馆,日本海军航空队对其他平民设施也多有轰炸。2月5日,日机向藏有8000余名难民的收容所进行空袭,现场被炸死和因伤致死达48人之多。对此,国联中国水灾救济委员会督办辛普森(Simpson)爵士向日本提出强烈抗议:“日人此次行为实属残忍无人道,且从军事立场而言,亦属无益。”^⑥而日本驻国联代表佐藤的回答是:“收容所四周有铁丝网障碍物,飞机因是误会,致有此错,可为扼腕。”^⑦10日,在日本枢密院的一次会议上,日本海军大臣也被问及日本飞机轰炸无防御地一事,其回答是:“攻炸无防御地一说完全是误传,是因为他们(即所谓“误传者”——作者注)不知道那是铁丝网密布,架着炮台的中国阵地。”^⑧很显然,日本海军即使实施了对非军事区的轰炸,仍狡辩其行为的“合理性”。“一·二八”事变期间,日本海军出动飞机300余架次,轰炸了上海的庙行镇、吴淞镇、大场镇和闸北、南市等地区的民房、工厂、商店。据当时上海社会局调查统计,闸北、吴淞、江湾市民死亡6080人,伤2000人,失踪10400人。^⑨其中有相当部分就是死伤于日军的无差别轰炸。^⑩

由于日本海军航空队的轰炸波及大量平民,国民政府不断发表声明,就日军实施无差别轰炸事实向日本提出抗议。1月29日,国民政府外交部发表宣言,指出日军“29日继续进攻不已,并以飞机20余架,不停止而且无区别轰炸居民稠密区域之闸北,该处已遭大火,居民死伤

① 《炮火中十六小时目击激战详况》,《申报》1932年1月30日,第3版。

② 《日机投弹商务印书馆烧毁》,《申报》1932年1月30日,第2版。

③ 商务印书馆善后办事处编:《上海商务印书馆被毁记》,商务印书馆善后办事处,1932年,第7页。

④ 何炳松:《商务印书馆被毁纪略》,《东方杂志》第29卷第4号,1932年。

⑤ 商务印书馆善后办事处编:《上海商务印书馆被毁记》,第21、7页。

⑥ 《日机轰炸闸北难民辛卜森提抗议》,《申报》1932年2月15日,第3版。

⑦ 《国联决定召集特别会议》,《申报》1932年2月21日,第5版。

⑧ 《枢密院會議筆記・一、上海事件二関スル報告》,亚洲历史资料中心(JACAR),编号:A03033731700。

⑨ 上海市档案局编:《日本在华中经济掠夺史料》,上海:上海书店出版社,2005年,第13页。

⑩ 上海民防志编纂委员会编:《上海民防志》,上海:上海社会科学院出版社,2001年,“总述”。

极多，当地中国行政、交通、文化机关及主要商店，多遭炸毁”。30日，上海市政府向日本驻沪总领事村井仓松抗议日本海军飞机轰炸闸北：“连日以来，该海军滥用飞机炸击闸北一带，所有火车站及多数商厂民房，尽成灰烬，人民死伤累累。……不独违背国际公法，抑且惨无人道。”同日，国民政府在发表移驻洛阳的宣言中也指出日军“使用无限制之飞机轰炸政策，平民生命财产惨受荼毒，数量之巨，无可估计”。^①

“一·二八”事变期间，与上海相邻的苏杭也多次遭到日海军飞机的空袭，日军袭击除针对机场和其他军事设施外，还不同程度地波及到居民集中区域。据统计，仅2月17日至3月11日，日机在苏州侦察、投弹、扫射、袭扰达53架次，其间从机上向地面射击打死、打伤居民多人。^②国民政府外交部于2月22日向日本驻华公使重光葵提出严重抗议，同时也照会英美等国公使，声明在苏州的外国侨民如因日本飞机行动发生任何损害，应当由日本政府承担一切完全责任，但日本公使在26日的答复中却称日本飞机飞临苏州是因为中国飞机及军队的攻击，日本不得不采取自卫的手段，所有责任应当由中国承担。^③

2月26日，日本海军航空队在轰炸杭州笕桥机场后，国民政府外交部再次向日本驻华公使重光葵提出抗议，并称“日机以后不得再有此类行动。并对于此次杭州因日机轰炸所受之一切损失，中国政府保留正当要求之权”。^④日方对国民政府的抗议非但置之不理，且就在同日下午，日本海军飞机再次飞临杭州市区，引起民众慌乱。29日下午，又有3架日机飞到杭州，在笕桥、乔司及七堡等地投下炸弹，造成平民伤亡。到1932年3月，日本海军飞机仍然在杭州地区进行侦察，并时有在市区投弹。^⑤3月13日，杭州市政府致函日本驻沪总领事馆杭州日领米内山夫，再次提出抗议。^⑥日方答复是：“中日形势对峙的严重，在日军未撤退前，军事方面工作，日方诚然有继续察看之权利，如贵军不用高射炮射击时，日方决不作自卫的掷弹。”^⑦18日，日本又派出一架飞机在嘉兴、嘉善、海宁及杭州市区飞行侦察。^⑧

国民政府从中央到地方在不断向日本发出抗议的同时，考虑到日军在上海等地的军事行动已经触及到英美等国的在华利益，危及英美等国侨民的生命与财产安全，因此寄希望于国联和《九国公约》签字国对日本予以谴责并制止此类行径的发生。但严峻的现实是，面对中国的诉求，无论是国联还是英美等国，对日本海军航空队无差别轰炸行为所做出的反应远远不及早先针对日军轰炸锦州的强度。

早在1932年1月29日，英国驻上海总领事伯瑞南（Brenan）就获知日机轰炸上海北火车站，甚至有炸弹落于法租界、致人死亡的事实。同时他从日本方面还获悉日方正调集更多军队到沪，其中就有50架大型轰炸机。但英国政府表现出来的却是观望态度，以至于当美国国务卿史汀生希望与英国一起向日本表明对事态的关切时，英国外相西蒙（Sir John Simon）

① 秦孝仪主编：《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》绪编（一），第433、424、436页。

② 苏州市地方志编纂委员会编：《苏州市志》第3册，南京：江苏人民出版社，1995年，第314页。

③ 顾维钧编：《参与国联联合会调查委员会中国代表处说帖》，上海：商务印书馆，1932年，第177页。

④ 罗家伦主编：《革命文献》第35、36辑合订本，中国国民党中央委员会党史史料编纂委员会编印，第8186页。

⑤ 青青：《中日飞机笕桥激战记》，中央航空学校编：《航空生活》，第83页。

⑥ 《杭市府抗议日机掷弹》，《申报》1932年3月14日，第2版。

⑦ 青青：《中日飞机笕桥激战记》，中央航空学校编：《航空生活》，第83页。

⑧ 《日机昨又飞杭侦察》，《申报》1932年3月19日，第7版。

只是建议向中日两国都施加压力。^① 史汀生也于1月30日分别接到来自上海和南京的报告,了解到29日发生在上海的日机轰炸商务印书馆事件及有炸弹落在法租界内的情形,同时也知悉国民政府对日机无差别轰炸的谴责立场。^② 英美两国虽然都知晓日本海军在上海实施了无差别轰炸的事实,但其最关切的已不再是无差别轰炸的野蛮行径,而仅仅是日本利用公共租界作为进攻基地的行为。

1月30日,英美驻沪领事就日本利用公共租界作为进攻基地一事向上海日本海军提出抗议。^③ 31日,西蒙在给英国驻日大使林德利的电文中进一步指出日本利用公共租界作为进攻基地,不仅是用错了地方,而且其轰炸也使不同国家的民众受到威胁。2月3日,英国驻沪总领事伯瑞南在给英国驻华公使兰普森的报告中再次提到从2日到3日间日本飞机不断在租界内飞行,并有炸弹落在租界内。在次日的另一份报告中,又提到日本海军飞机轰炸了上海至吴淞间的公路,不过他特别关注的却是其他国家在该地区附近铺设的电报线是否受损。^④

上海公共租界工部局也仅是针对日本海军飞机在租界上空的飞行展开交涉。2月6日,公共租界工部局总董麦克诺登(MacNaghten)致函美国总领事克银汉(Cunningham),请其向中日两国迅速交涉,以免伤及租界内的生命财产。克银汉对此“深表同情”,并向日本总领事和上海市长同步进行了交涉,要求日本方面“对于是项军用飞机在公共租界内继续飞行所可引起之重大结果,予以注意”。吴铁城于10日向克银汉所做答复中明确提出公共租界的领空权属于中国:“公共租界内之领空权,为中国政府所固有,向未放弃,故中国飞机之在公共租界内飞行,不能受任何之干涉。”^⑤ 尽管上海市政当局作如上表态,但实际上国民政府军方早就下达了命令,要求空军各机师不得飞于公共租界和法租界上空,也不得与日机在租界上空作战。^⑥ 而日本方面显然不愿轻易屈从美国的告诫,11日,日本海军飞机仍在公共租界内飞行,并有一枚炸弹落于永安纱厂,炸死华工6名,伤14名,日本海军当局对此仅表示“歉憾”,并称炸弹系因机械损毁所致。直到17日,日本总领事才对克银汉做出回复,内中一方面称“业已严格训令日本飞机驾驶员不得在公共租界内飞行”,另一方面则强调“除为防卫公共租界并保护日人生命财产之绝对需要外,将来在公共租界内飞行之举,自当停止”。对此,克银汉认为日方的保证“非为无条件性质”,表示“引以为憾”。^⑦ 国联对日本海军航空队在上海等地实施的无差别轰炸事件也未给予足够关注,只是到了3月26日,以法国克劳将军为首的国联调查团一行才在杭州几处受轰炸地进行了察看,不过并没有采取任何实质性措施。^⑧

英美等国以及国联对发生在上海及周边苏杭等地的日军轰炸行为听之任之,究其原因,主要有以下几方面。

① Rohan Butler, *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939, 2nd series (1929-1938)*, IX, *The Far Eastern Crisis, 1931-2*, London: HMSO, 1965, pp. 216, 221-222.

② United States Department of State, *Foreign Relations of the United States Diplomatic Papers, 1932, The Far East*, vol. III, Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, 1932, pp. 132-134.

③ Rohan Butler, *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939, 2nd series (1929-1938)*, IX, *The Far Eastern Crisis, 1931-2*, p. 249.

④ Rohan Butler, *Documents on British Foreign Policy, 1919-1939, 2nd series (1929-1938)*, IX, *The Far Eastern Crisis, 1931-2*, pp. 257, 317, 332.

⑤ 上海公共租界工部局年报:《关于中日冲突之报告》,1932年,第24—25、26页。

⑥ 《日本飞机在租界内飞翔》,《申报》1932年2月9日,第2版。

⑦ 上海公共租界工部局年报:《关于中日冲突之报告》,第25、26页。

⑧ 青青:《中日飞机笕桥激战记》,中央航空学校编:《航空生活》,第84页。

首先，锦州轰炸被英美等国视为第一次世界大战结束后，国际上发生的首例无差别轰炸事件，日本关东军所选择的轰炸目标虽然具有军事价值，但毕竟同时也是辽宁省临时政府所在地，因此备受关注。相比之下，沪战中的轰炸情况要复杂得多，它既有日本海军航空队配合陆战队的作战行为，也有与国民政府空军作战的军事过程，同时还有向军用与民用混杂地区如机场、车站等地的空袭，战争的复杂性掩盖了无差别轰炸的严重影响。

其次，日本在上海的军事行动包括空袭，是在“护侨”名义下进行的，这很容易引起英美国家的共鸣。事实上，在事变前英美等列强启动的“协防”方案本身就表现出一种袒护日本的态度。1932年1月28日下午4时，因日本最后通牒时限临近，上海公共租界工部局宣布戒严，列强由此启动了“协防委员会”的协防方案，租界当局擅自指定淞沪铁路以东地带由日军防卫，后又将公共租界苏州河以南毗邻沪西一带也改由日军驻防，日军于是便能够轻易入侵中国管辖的闸北，并利用毗邻沪西的公共租界为战事准备。^①日本成功地将其战争行为置于列强协防租界的掩护下，显示其行动“与其他列强在各条约口岸为保护其国民的生命财产所采取的行动无异”。^②正因此，尽管国民政府外交部于1月31日、2月6日、24日多次照会英美公使，要求其制止日本利用租界作为根据地攻击中国军队，但英美等国仍无视日本利用租界攻击中国军队的事实，却简单就中国军队炮击公共租界日军提出抗议。^③

再次，“一·二八”事变初期的2月2日，世界裁军大会在日内瓦召开，军事航空问题也是一个较热的讨论话题。虽然会上有人提出要限制空中轰炸行为，但英国明显不愿意对发展空军加以限制。因为1923年英国提出要建设52个机队的设想，后因受经济危机影响，到20世纪30年代初仍进展缓慢，但英国不愿意使这项计划受阻。^④更何况，在此之前，英国已经在中东地区及其殖民地印度，镇压当地反抗势力时动用了飞机。特别是1930年6月中旬，驻印度的英国空军在印度西部北夏华一带炸死平民80人，伤800人，引起各界关注。^⑤在日内瓦裁军会议上就有人旧事重提，据中国驻国联首席代表颜惠庆回忆：“会上围绕战时空军轰炸平民百姓的问题，有一场很有特点的争论，捷克斯洛伐克的外长认为轰炸平民是最可耻的事情，而英国代表却强词夺理起来辩驳，无疑此时他心中想起了印度的西北边境。”^⑥这说明此时的英国也很难站在“道义”的制高点上谴责日本。

最后，日军在上海等地的无差别轰炸只是“一·二八”事变期间日军的暴行之一，从国民政府方面来讲，寄希望于国联与《九国公约》签字国所要解决的问题显然要更多。特别是国民政府内部部分人，如外交次长郭泰祺、宋子文、顾维钧、吴铁城、蒋光鼐等人多主张将上海事件与东北事件一并加以解决，^⑦这样，在整个交涉过程中就很难将日军空袭平民的暴行单列出来，这也是日军空袭上海及苏杭地区未引起列强广泛关注的一个重要原因。

① 中国国民党中央执行委员会宣传委员会编印：《九一八后对日外交之经过》，第65页，载张研、孙燕京主编：《民国史料丛刊——政治·对外关系》（223），郑州：大象出版社，2009年，第233页。

② 王立诚、吴金彪：《一·二八事变与英国对中日冲突的立场转变》，《安徽史学》2003年第6期。

③ 中国国民党中央执行委员会宣传委员会编印：《九一八后对日外交之经过》，第68页，载张研、孙燕京主编：《民国史料丛刊——政治·对外关系》（223），第235—237页。

④ 鲍先德：《英国空军问题之检讨》，《新中华杂志》1935年第3卷第14期。

⑤ 小白：《印度革命仍在发展》，《北新半月刊》，1930年第4卷第12期。

⑥ 《颜惠庆自传》，吴建雍等译，北京：商务印书馆，2003年，第237页。

⑦ 中国第二历史档案馆编：《中华民国史档案资料汇编》第5辑第1编外交（二），南京：江苏古籍出版社，1994年，第672—682页。

结 语

20世纪30年代初,随着日本军事航空力量的崛起,日本陆海军开始尝试将航空兵用于对华作战,其陆海军航空队通过在锦州等地实施的空袭与在上海及周边城市的航空作战,初步检验了航空部队在配合地面进攻、轰炸、侦察等方面的作战能力,^①积累了作战经验,并进一步刺激了日本发展军事航空的欲望。

日本陆海军在早期的航空作战中针对平民的无差别轰炸行径未能受到国际社会的持续谴责,这也极大助长了日本陆海军在发动全面侵华战争后,在航空作战中实施无差别轰炸的普遍性和残暴性,开启了第二次世界大战无差别轰炸的恶例。

对国民政府而言,鉴于“一·二八”事变期间“日本窥我空虚,攻我弱点,侵占我土地,蹂躏我名城”的严酷现实,同年6月,国民政府军事委员会制定了《空军五年建设及防空计划》,提出追赶日本的“逐步建设,渐期相等”原则,决定最初五年内建设56个航空队(共672架飞机)的规模。^②1933年7月,又制定了《空军1933—1936年建设计划及防日计划》,将原来五年的建设周期压缩为三年。^③此后,国民政府通过航空人才的培养以及对地方航空力量的收编,逐步扩大了空军建制。通过防空学校组建了地面防空部队,在南京及周边地区组织开展了防空展览与演习,初步建立起了东南防空监视网络,为全面抗战初期应对日本陆海军航空兵的大规模进攻打下了一定基础。

〔作者袁成毅,杭州师范大学教授。杭州 311121〕

(责任编辑:刘 芳 责任编审:路育松)

① 防衛廳防衛研修所戰史室:《海軍航空概史》,《戰史叢書》,第72頁。

② 《空军五年建设及防空计划》(1932年6月5日),中国第二历史档案馆馆藏档案,卷号787—16963。

③ 《空军1933—1936年建设计划及防日计划》(1933年7月),中国第二历史档案馆馆藏档案,卷号787—16964。

historically, the northwest land frontier extended over the northeast, Mongolia, Xinjiang and Tibet and the southeast coastal frontiers comprised the coastal areas from Liaodong to Hainan Island. Wei Yuan laid equal stress on the historical space occupied by land frontier defenses in the northwest and maritime frontier defenses in the southeast, putting forward the defensive strategy of “learning the barbarians’ superior techniques in order to control them.” Against the background of the full scale frontier crisis triggered by the Opium Wars, the interaction between the axes of the northwest and southeast frontiers proposed by Gong and Wei opened up the field of geographical and historical research on Chinese frontiers in modern China.

The Japanese Navy’s Early Aerial Warfare in China and Its Effects (1931–1932)

Yuan Chengyi(87)

In the early 1930s, Japan’s air power grew rapidly as the Navy’s air arm expanded. At the time of the Mukden incident (the September 18th Incident of 1931), the Navy’s air corps under the command of the Kwantung Army were thrown into combat in Jinzhou and elsewhere in the northeast, ushering in the indiscriminate bombing of Chinese targets. During the January 28th Incident in 1932, the air corps engaged the Kuomintang air force on several occasions in Shanghai and nearby Suzhou and Hangzhou in tandem with ground operations, carrying out large-scale, indiscriminate bombing of many civilian facilities and civilians, including foreign concessions. Although such actions were condemned by international society, the condemnation was neither forceful nor consistent, so it did not provide an effective restraint on Japan. Japan’s initial experience of aerial warfare with China stimulated its desire to develop Japanese military aviation and fostered its widespread use of savage and indiscriminate bombing once the all-out war of aggression against China had been launched. The Kuomintang government, keenly aware that this new mode of fighting would pose a threat to China’s defenses in future, began to take measures to set up anti-aircraft defenses to deal with Japan’s aerial invasion.

The Political Survival of Local Power in the Early Nanking Government—Centering on He Jian

Xiao Zili(103)

From 1929–36, He Jian, Hunan’s strong man, was placed in a delicate geo-political situation. As the historical situation evolved, his estrangement from and clashes with Chiang Kai-shek and the central government grew and deepened. He grew closer to the anti-Chiang camp in the southwest, with whom he shared regional interests. In the beginning, he “relied on the southwest to strengthen his position.” Subsequently, he brought Hunan into a three-province anti-Chiang alliance with Guangdong and Guangxi. In the Guangdong–Guangxi Incident of 1936, coordinating his actions with the dispatch of troops from Guangdong and Guangxi, he actively prevented the central army from entering Hengyang. He’s political attitude and survival strategy were opportunistic, fluctuating and hard to pin down. It is hard to define him as either pro- or anti-Chiang, a fact that was determined mainly by the special geo-political situation of Hunan.

The FBI’s Monitoring of Civil Rights Organizations—Centering on the Student Nonviolent Coordinating Committee

Xie Guorong(119)

In the 1960s, in the name of “preventing Communist infiltration,” the FBI carried out long-