

美国陆军航空队 1946-1947 年在中国

The USAAF in China, 1946-47

戈登·皮克勒中校 (Lt Col Gordon K. Pickler)

尼克松总统的 1972 年中国之旅,以及美国国内媒体大规模的报道,戏剧性地重新点燃了美国人对中国事务的兴趣。记者、学者、退休外交官以及对中国有所接触的其他人士,趁着民众兴趣高涨之际,发表了大量文章和专著。许多撰写者探讨美国政府在 1940 年代对中国事务的深度介入,一时间,各种信息纷呈而来,有各式调研报告,有关于中国人生活的生动描述,有回忆录,还有对于美国在那个时期对中国共产党人政策的重新检讨和逸闻趣事。¹ 这些文字引起了公众的高度关注,也导致了一些争论。例如,权威的《外交》杂志在当时某期中刊登了芭芭拉·塔奇曼 (Barbara W. Tuchman) 撰写的一篇文字优雅的有趣文章。²

塔奇曼太太的文章取用了新近解密资料,意在揣测如果当初毛泽东和周恩到访华盛顿,世局又将如何发展。这个假设的起因是,

1945 年派驻延安的一名美国军事代表发来一份电报,转述毛泽东和周恩来表示有兴趣拜访罗斯福总统,以便与美国政府发展工作关系。只是,塔奇曼太太没有继续假设接下来可能如何如何,却将笔锋机巧地一转,用大量篇幅责难蒋介石大元帅和 1944-45 年期间在中国的罗斯福总统私人特使帕特里克·赫尔利 (Patrick J. Hurley)。塔奇曼太太的主要佐证资料似乎来自美国政府派驻延安的军事观察组负责人大卫·巴雷特上校 (Colonel David D. Barrett) 和国务院职业外交官约翰·谢伟思 (John S. Service) 提供的信息,而此二人提供的信息都不能被视为公正无偏,因为他们的职业生涯被赫尔利的报复心态所挫伤。塔奇曼太太的主要论点是,赫尔利即使不是阻止毛泽东和周恩来直接与华盛顿对话的唯一主要障碍,起码也是其中之一。因此,美国失去了与中共领导人维持有效接触和建立友善关系的机会。



图 1:南京国共谈判在 1947 年 3 月破裂之后,中共一行人乘车抵南京大校场机场,准备搭乘美军 C-47 撤回延安。

塔奇曼太太似乎认为，由于未能向中共领导人传达美国的善意，与他们维持有意义接触的所有真诚努力也就此结束。不过，她忽略了杜鲁门总统特使马歇尔将军（General George C. Marshall）的努力。马歇尔将军花了一年多的时间在中国国民党人和共产党人之间进行调停，试图让双方达成持久的停战——甚至是建立联合政府（国共双方已在 1946 年 7 月下旬爆发内战）。到 1946 年底，马歇尔愤而退出调停，但是他的离开并不表示美国完全终止了与中国共产党人的接触或对他们的友好姿态。

除了塔奇曼太太在文章中提到的几件事以及马歇尔的调停努力外，美国人和中国共产党人之间另外还打过几次交道。当时，中共如果想要同美国官员会谈，沟通渠道是敞开的，可以做出相应的安排；实际上，双方确实也接触了几次。共产党人和美国飞行员之间的交往就是一个例子，这也许是双方最后一次的友好接触。

1947 年 3 月，美国陆军航空队派出飞机和机组人员帮助中国共产党的官员、工作人员和他们的家属从南京和国民党占领的其他城市撤离到位于陕西省的共产党根据地首府延安。³ 那次空运发生在国共两党主要在南京举行的谈判无果而终之后。共产党方面没有自己的交通工具，估计必须长途跋涉 600 英里，穿过国民党统治区，才能到达他们在北方的根据地。由于距离遥远，并且有“土匪”或特务伏击的危险，共产党方面要求我们提供交通工具，把他们从南京市内居住的大院接送到南京机场，然后搭乘美国飞机。陆军航空队提供了所需的交通工具，帮助他们安全通过数百英里国民党统治区，救出了共产党重要人物中的许多人，其中最引人注目的，应是后来担任中华人民共和国总理的周恩来。

执行撤离任务的飞机和机组人员隶属于驻华美军顾问团的航空队。那支部队当时称为航空分队，组建于 1946 年初，总部位于南京，编制包括大约 250 名官兵，由约翰·麦



图 2：撤离行动完成后，周恩来在延安与美军机组人员同饮咖啡。这可能是中共和美国空军之间最后一次友好交往，此后将近四分之一世纪，双方互不往来。

康内尔准将 (Brigadier General John P. McConnell) 指挥 (他后来成为美国空军参谋长)。撤离任务的代号是“鲶鱼行动”(Operation Catfish), 由航空分队的机组人员和设施在 1947 年 3 月初执行。

“鲶鱼行动”于 3 月 9 日早晨启动。共产党人及其家属携带行李, 乘坐美国卡车到达南京大校场机场。级别较低的工作人员搭乘 C-47 运输机, 周恩来和代表团的一些重要成员乘坐比较舒适的 C-54 飞机到延安。此前, 麦康内尔将军曾经驾驶一架 C-54 飞机把毛泽东送到延安, 他告诉手下的机组人员, 共产党人已经在一条黄河支流旁边的一个山谷里建造了一个机场, 而穷乡僻壤的延安城就在山上, 居高临下地俯瞰着机场。跑道顶端有一堵墙, 飞机如果发生紧急情况, 不可能成功地掉头。⁴ 机场没有导航设备, 因此美国人在上一次飞到延安时使用了一架特别装备的 C-47 飞机, 上面安装了全套无线电设备, 包括归航台、空对地通讯装置和仪表进场系统。此次从南京飞延安, 美国飞行员到达后当天即返回, 没有发生任何意外, 一切圆满完成。共产党人似乎非常感激, 在美国飞机返航南京之前, 特地用咖啡和三明治招待了机组人员。

出乎美国飞行员意外的是, 就在飞机从延安升空不久, 还在盘旋爬高时, 飞行员看



图 3 : 南京至延安撤离行动完成后, 美军机组一些人员在一架 C-54 飞机旁摄影留念。

到地面人员用炸药炸毁了几段跑道, 使得飞机无法再返回做紧急着陆。事后回想, 这个做法以富有戏剧性的方式表明共产党人要结束所有接触和未来对话。一周之内, 他们的士兵在残留的跑道上横向挖了几条深沟——或许是为了节省炸药——使机场完全无法使用。

美国飞行员在 1947 年的友善姿态也许是中国共产党人和美国空军之间的最后一次友好交往, 此后将近四分之一世纪, 双方互不往来。尽管时过境迁, 中国大陆那位精力充沛的总理在其有生之年也许仍然记得那次友善举动, 甚至可能想到那一天, 是美国空军救了他一命。♣

注释:

1. 其中两本书, John Paton Davies, Jr., *Dragon by the Tail* [抓住龙尾], (New York: W. W. Norton & Co., 1970); 以及 Seymour Topping, *Journey Between Two Chinas* [跨越两个中国之旅], (New York: Harper and Row, 1972).
2. “If Mao Had Come to Washington: An Essay in Alternatives” [如果毛泽东前来华盛顿: 揣议世局之变], *Foreign Affairs*, Vol. 51 (October 1972), pp. 44-64.
3. “History of Air Division, Army Advisory Group, March 1947” [军事顾问团航空分队的历史, 1947 年 3 月], 861.01, Albert F. Simpson Historical Research Center, Maxwell AFB, Alabama.
4. 前任美国空军参谋长麦康内尔将军访谈记录, 华盛顿, 1971 年 2 月 9 日。