

轶闻掌故

南通最早建成的机场

□姜松延



中航飞机与飞行员

4月19日,《南通日报》“城市记忆”版刊载了程太和先生文《南通历史上四个飞机场》。5月11日,该版又刊出杨汉祥先生《还有一个飞机场不应忽视》一文,补记了程文所遗漏的三余农用机场。前后两文,为读者提供了有关历史上南通机场更趋完整、翔实的记述。其实,早在上世纪三十年代初,南通就曾经建造过一座机场。但不知是什么原因,不仅程文没有提及,连《南通市志》《南通市交通史》等地方史志也只字未见。有鉴于此,笔者就现已掌握的一些资料予以补述。

1930年8月1日,中国航空公司(China National Aviation Corporation)在上海成立。中航以上海为枢纽,开通了京平(南京至北平)、沪蓉、沪粤三条国内干线。1933年1月10日,中航将原京平线延伸为沪平线,由上海经南京等地抵北平。自“沪平线开航以来,营业甚佳”,惟“该机经南通附近时,常遇重雾,既无机场降落,又不能折回,苦难殊多”(1933年6月24日《新闻报》)。基于以上问题,中航公司便有了在长江北岸建筑备用机场的设想。

1933年4月,中国航空公司总经理戴恩基,“特派机航副主任聂开一来通勘察飞机场地址,该公司已函请县政府协助进行。闻通邑航空分会前曾勘定西乡唐闸十万步荡为机场,嗣以该处距城较远,不甚便利,拟改择南乡白塘桥第二公共体育场设置。”(1933年4月23日《新闻报》)后因白塘桥“场址系通州师范校田产,早已招佃垦种”等原因而商洽未果,仍以十万步荡作选址。

此次实地考察结束后,中航公司戴恩基总经理即呈文交通部,称“公司沪平南下飞机到长江北岸,如遇重雾,势必不能渡江返沪,只得折回海州。惟查长江北岸至海州长逾二百英里,雾气弥漫之中,虽折回海州必须多飞两个小时,不特费时费资,且恐天黑风逆,机中油量不敷支持,必至强迫下降,乘客既多不便,而又多危险之虞。似此情形亟应于长江北岸适当地点设一备用之陆机场,俾南下机遇雾不能过江时得以降落该场,以待气候晴佳,再行飞渡。现查得南通县北十八里河口之十万步荡平地一块,尚合备作陆机场之用,自应赶紧设备,以利航务。”(《交通公报》1933年第455号,“公牍”,第14页),除了申请建造南通机场,戴恩基还在报告中提及交通部“技术室技佐余世沛于民国十八年在长江沿线勘设备用机场,经验宏富”,继而恳请交通部“派余技佐办理设备南通县备用陆机场,以资熟手而利进行。”

对于中航公司的报告,交通部除随即“批示照准,并令派本部技佐余世沛前往协同办理”外,同时还函咨江苏省政府,“为据中国航空公司呈请于南通县北十八里河口之十万步荡平地一块,设备陆机场,以利航务等情。除批示照准外,相应咨请查照转飭该区行政督察专员公署及该县政府,随时予以协助,俾得早日观成”。(《交通公报》1933年第455号,“公牍”,第14页)

随后,交通部长朱家骅发布《交通部指令》(第7322号),“令技佐余世沛……协助中国航空公司办理筹设南通飞机场情形”(《交通公报》1933年第469号,“命令”,第15页)。5月12日的《中央日报》也以《南通飞机场,交部派员筹建》为题,报道交通部派出时任部委、技佐余世沛“前往南通,筹设机场”的消息。经过一番现场考察,除“择定唐闸十万步荡芦地”为场址,余世沛又前往上海中航公司,当面就“设站事与机航主任聂开一商洽。”(广州燕塘空军司令部航空学校:《航空学校》月刊第八期12页,1933年7月)

就现有资料来看,当年对于南通机场的建设事宜都比较顺利:6月,“中航公司又于十一日派员往勘”(1933年6月12日《民报》);后即由经该公司“于南通勘购地”(6月24日《新闻报》);当月,又由余世沛委员代表交通部“向地主刘文治订立租约,每亩租价年二元五角,期五年”(1933年6月25日《中央日报》);随后,“由部派工程师来通,雇工兴筑,并建筑无线电台”;7月5日,交通部下发第1220号文,“为呈送南通县十万步荡备用陆机场租地合同一份、平面图一纸、领租证格式一纸”予以批复并备案。(《交通公报》1933年第475号,“公牍”,第21页)

8月6日,聂开一再次“乘飞机来通,视察飞机场”。据次日《南通日报》报道,他“由外籍机师驾驶来通,于下午三时许降落于唐闸十万步荡机场,与管理员钱度华面晤后,对于场务,有所指示”。(1933年8月7日《南通日报》)

8月11日,中航公司“派无线电工程师潘中桢等二员,携带最新式无线电收音音、可与上海总公司直接通话之机件两架,来通装设电台。并携该公司聂主任开一亲笔致管理员钱度华函。钱君奉函后,当即会同潘、陈二员前往唐闸十万步荡飞机场勘察、设计进行”。(1933年8月12日《南通日报》)

经过数月的筹备及建筑、安装,南通历史上第一个飞机场终于顺利完工。机场应备的飞行指挥调度、通信电台、加油设备及乘客休息室等初具规模,“惟场内无棚厂、供给品及修理飞机等设备”。经过试飞,也

确认该机场达到了可供飞机起降的要求。1933年11月出版的第3卷第11期《航空杂志》曾以《南通机场竣工》为题报道:“交部就南通设置飞机场,前经部委余世沛勘定西乡河口十万步荡为场址,一面由中国航空公司派遣技师积极筹备。嗣悉建筑无线电台、办公房屋及拓平场基各项工程,已经钱管理员协同赶办,刻已全部告完。中国航空公司于本月廿三日曾派机前往实地视察”。另据记载,机场竣工之初,为迎接定期环飞全国的飞行家孙桐岗来通,江苏省政府曾专门“令县保护”,同时,南通飞机场也就此番招待进行了准备。

关于该机场开通后的使用情况,从1934年5月7日《南通日报》的一则报道中可以管窥一二:“中国航空公司沪平线徐州号飞机,本月四日,在平载美籍乘客三名,于上午起飞,至下午四时飞抵本县,遇雾降落于唐闸备用机场,当由该场管理员钱度华率警前往照料,旋复陪同该机驾驶员(两名,一美籍名司密斯;一国人名程鸿恩)及乘客三人,投至俱乐部宾馆。五日下午四时许,起飞南去。詎驶近浏河,忽又遇雾,乃复折回。至六日晨九时许,始飞去云。”

此外,由于资料缺乏,有关该机场的关停时间暂且无从知晓,但至少到1936年时仍在继续使用中。其依据一为1935年12月8日《中央日报》有报道“中国航空公司沪蓉线添辟南通分站,委钱度华为机场主任,即将开始售票。”二是在1936年1月编制的《中国航空公司各飞机场概况》表中,仍列有其信息“航站名:南通;机场所在地(陆机场):十万步荡;面积:东西南北130×400;机场所属机关:自辟;交通:汽车通达”。(上海市通志馆年鉴委员会编《上海市年鉴1937》,1937年,第149—150页)因系备用机场,故占地面积不大,但交通等配套条件尚称发达,由该表可见,同时期的安庆、九江、宜昌等机场,往返机场的交通尚为“人力车”。

当下,南通人期盼的新机场规划与建设正在积极推进之中,在展望南通新机场将给人们带来更加便利的出行之时,我们不该遗忘了这座南通历史上最早建成的机场。更何况,这还是一座在民国时期部编《高中地理》(上册)教材中留有记载的机场:

(沪平线)全长1332公里……其航行每一星期来回飞行三次。星期二、四、六等日,自上海飞北京,星期三、五等日,自北京来沪。又此线以气候关系,每届冬令,北方天气严寒,每遇大雾或降雪,飞航空中,颇感困难。乃于民国二十二年八月间,在南通十万步荡,设置备用机场一座。于是,北上南下的飞机,万一发生障碍,可得一适当的降落机场了。

崇川往事

张謇的追随者
孙倬先生

□王士明

拜读《乡贤沙元炳:追随张謇办实业,造福乡梓成楷模》一文(载2021年4月19日《南通日报》A6版),并查阅相关史料,知悉当年追随张謇先生办实业、办教育的,又何止沙元炳一人!他们有:通州金沙的孙倬先生、海门的郁寿丰先生等。在张謇精神的感召下,南通各地的乡绅甚至平民,稍有余资,也加入到公益事业中去。如有位吕四人彭鼎,20多岁去世,遗嘱将其在上海的房产全部捐给江苏省教育总会和上海贫儿院,南通的田地家产三分之一用于兴学。这样的例子还有很多。

孙倬,字谨臣,通州金沙镇人,生于清同治六年(1867)农历二月十四。祖籍安徽新安。先祖于清雍正年间以经商定居金沙。其父于光绪十七年(1891)中举,乃以诗书传家。

孙倬自幼聪颖好学,后从读于南通范肯堂老师,光绪十三年(1887)入江阴“南菁书院”钻研经学。学成归里,设馆授童。1900年任宝山县训导,1903年应江苏省经济特科中式。1907年至四川候补,委职于省教育公所为学政。1909年任四川青神县知事,翌年弃官归里。1911年10月辛亥革命爆发,后各地纷纷宣布独立,脱离清廷,实行地方自治。孙倬在家乡亦宣布金沙实行自治,成立自治公所,任乡董事会理事长。民国成立后,孙倬当选为省第一届以后议员、第二届议会副议长。1914年率议员赴日考察实业。

孙倬自幼秉承父教,学识丰富,并重视教育事业,追随张謇兴办教育、实业。1905年,其弟孙立甫于金沙北市创建孙氏私立初等小学,地方士绅顾鸿闾于金沙河南创立第一初等小学,孙倬均给予资助。孙倬担任乡董事会会长期间,更致力于地方兴教办学。民国后的八、九年中,经各界人士的积极赞助和南通县政府的统一筹划,孙倬于金沙所辖范围内,兴办和倡建的初级小学校约30所左右,还在北市庙河边兴办幼稚园、端本女校各一所。1922年在中华职业教育社办职业教育的帮助下,于县立第二高等小学附近,创办金沙职业学校,校内备有铁木纺织机和染色器材,供同学实习用。一年后,扩充为县立初级中学,设普通科和职业科,原职校学生全部升入职业科。

1920年,孙倬在金沙东市独资兴建“私立孙氏高等小学校”,并拨田400亩作为学校基金。该校有校舍77间,教室之间有甬道相连。另设置图书馆、阅览室等,校外有体育场、农场,供师生教学、实习和开展体育活动之用。所聘教师的资历、学识也较高。1930年,县教育局欲将金沙初级中学由金沙河南迁出另行扩建,孙倬主动拨田16亩,捐为校址。

1912年初,孙倬先生会同顾鸿闾先生主张将所遗零星荡地收归公有,计四千七百零元,作为开办游民工厂的经费。使游民得以在该厂受教育、习工艺,执一艺而就业,解决了这些游民的就业问题。

1919年,孙倬与顾鸿闾及三乐乡刘统一发起,在正场东九华山设立小纱厂,经张謇、张謇允诺,编入大生系列,定名大生第九分厂。

清末民初的金沙,各种疫病流行,生活环境恶劣,孙倬会同顾鸿闾进行实地勘察并作出部署,于市公园内附设疗养院,开设中西医门诊,在诊疗常见病的同时,开展传染病的防治。

金沙通向四乡的土路,崎岖不平,长期困扰着出行的市民。孙倬会同顾鸿闾一起,四处寻找殷实富户筹款,先对重点路段修筑,再根据条件逐步完善。1920年,经县署批准,由市政集资,加筑金沙至油榨(今金乐)间的公路。

范铠、张謇在所编纂的《南通县图志》中称:“凡邑城所为工艺、教育及慈善诸业,孙倬等莫不亟起仿效,欲以张其区。”这是很允当的。

旧文新刊

未曾升科的灶地
须缴还商本

□于育之

昔时南通县滨海一带地区大多数属灶户,为盐商煎盐的所在地,在南通县境内划为七个场区,每个场区有盐商主管盐务。当时盐商是一个特殊资产阶级,他向国家报领广大海滩,分给各个灶户,令其蓄草供煎,每年纳盐若干桶,每桶按照国家规定工资发给灶户。据父老传说,当时一般灶户,仅能维持极苦生活,设灶户纳盐不足,该盐商即知照国家所设的场大使法办,灶户受盐商的压迫,真是痛苦不堪,申诉无门。辛亥革命后,淮南各场地,产盐少而成本重,因此废淮南煎盐,而增加淮北晒盐,以资税收。但盐商当年发给灶户滩地,已经多数由灶户售与民间耕种成田,国家为收回发给灶户滩地成本起见,凡未曾升科的灶地,须一律缴价升科,名曰缴还商本,此乃淮南盐务中改变的一个过程。