

中航桂林號事件憶前賢——劉崇仝

· 何邦立 ·

桂林號事件

一九三八年八月二十四日上午八時，一架中國航空道格拉斯DOCS型客機（機身編號「三二」）桂林號，機上機組人員四人、乘客十四人，由香港啓德機場起飛，原定途經梧州、重慶、前往成都，但此定期航班客機在離開香港空域後，旋即遭到日本海軍水上飛機八架追擊。

桂林號客機先掉頭避入雲中，三、五分鐘不見日機後，又轉回原航道飛行，隨後遭五架中島式日機截擊，機長將飛機俯衝急降，在廣東中山縣石岐鎮張家邊九頃圍附近，迫降於珠江支流河面漂浮，仍繼續遭到日本戰機輪番二、三十次掃射，最終沉沒水底。由於水流湍急逃生困難，只有美籍機師伍茲（Hugh L. Woods）、華裔無線電員羅昭明及另一華裔乘客樓兆念等三人生還。

這場空難被稱為「桂林號事件」（Kweilin Incident），被視為民航史上首次客機遭軍機伏擊，並引起國際

上的關注。

國民政府外交部就桂林號事件發表聲明，發言人憤慨地說：「中國航空公司爲一商業性質之運輸機關，所載人員，除公司職員外，餘均乘客。該公司之成立遠在中日戰爭之前，除有意殘殺無辜企圖造成恐怖之一動機外，敵機實無任何藉口對之施行襲擊，敵人自大舉侵華以來，不顧世界輿論，蔑視國際公法，對於非戰鬥人員與非軍事目標殘殺破壞，無所不用其極，近復變本加厲，襲擊此商務運輸性質之飛機，其違法與殘暴實造成世界未有之卑污紀錄。」

桂林號事件造成交通銀行董事長胡筠、浙江興業銀行董事長兼總經理徐新六及中央銀行機要科主任王宇楣，三人同機喪生。蔣介石委員長撫卹胡筠和徐新六時指出，「兩君抗戰以來，對於後方金融，盡力襄助，不辭勞苦，裨補至多。」他們兩人的遇難喪生是抗戰時期中國金融界的重大損失。

三名生還者對事件的經過有不同

描述。伍茲稱桂林號在起飛後二十分鐘於六千呎高度進入中國大陸空域，已經看到日本的八架水上飛機在前方巡邏。當時廣州戰役尚未爆發，但日本海軍第五艦隊已經在華南海域部署，並有一艘水上飛機母艦派駐香港外海。伍茲將飛機折返香港新界、並爬升至八千呎，等待日本巡哨飛走，在數分鐘後才再次進入中國空域；不料日軍飛機已經爬升至一萬一千呎以上，並從後追擊阻止伍茲折返香港。桂林號迫降後，伍茲又稱曾經進入機艙，並叫侍者武慶華打開機門，但機上乘客卻沒有離開。伍茲因此假定機上乘客不諳泳術，而返回駕駛室，最後泅水逃生。

日機攻擊桂林號之時，無線電員羅昭明即向外拍電報，報稱「日機迫擊」。後來桂林號迫降河面漂浮，機上乘客人員沒有傷亡，故此羅昭明又電報「乘客均安」。香港二十四日晚報俱指桂林號的人員安然無恙。生還乘客樓兆念及無線電員羅昭明，則指伍茲在迫降落水後，先棄機逃離，從未通知乘客逃生。後來機門遭人打開後，致使機艙大量入水，衆人才嘗試泅水逃生；然而，飛機很快便向下沉沒。羅、樓兩人逃出後，泅水去找船隻救援，當船隻到達時，飛機已沉沒

。從桂林號被襲到迫降沉沒水中，美籍機師伍茲始終沒有向乘客傳達相關訊息。

美籍機師臨陣逃生

一九三八年八月二十四日上午八時，桂林號從香港起飛，原定目的地為重慶。二十五分鐘後，樓兆念便感覺飛機十分顛簸並不斷下降。在乘客議論紛紛之際，突然「啪」的一聲，一顆子彈打中樓兆念的脖子，另一乘客王某亦手部中彈。樓兆念意識到客機可能遭到了日軍追擊，乘客迅速躲到座椅底下。不久，又「啪」的一聲，機身微震，桂林號迫降停到了河中。飛機外隨即傳來密集的機槍聲，子彈像雨點般飛來，飛機的玻璃窗被擊碎。五分鐘後，槍聲停歇，客艙不斷進水，水面泛著油光。艙內乘客亂作一團，慌亂中有人把機艙門開啓，河水瞬間湧入。樓兆念見形勢不妙，抓過坐墊游水離開，而部分乘客仍在飛機內等待救援。當樓兆念游至機尾時，機尾突然上升，機身沉沒了。

樓兆念上岸後回頭一看，只見飛機僅餘機尾部分露出水面，遠處傳來極為慘烈的呼救聲。樓兆念正在稻田間逃跑，五架日軍機低飛而過，察看桂林號已全部沉沒，才分兩批離開。

樓兆念走到田頭，上了一只小船，此時鄉人想去救助落水的乘客，已經聽不到呼救聲。樓兆念則在鄉人和當地駐軍協助下，到中山醫院就醫。

時任中山縣縣長張惠長十分關心，當天即到中山醫院慰問樓兆念，了解事件經過。樓兆念包紮傷口後，張惠長把他和另外兩位倖存者——美籍飛機師伍茲和無線電員羅昭明接到自己的住所，並讓他沐浴、更衣、進餐。樓兆念離開中山縣前，張惠長還特別贈予他百元港幣，幫助他取道澳門轉回香港。

在中山縣長張惠長的寓所裡，樓兆念才知道，伍茲在桂林號迫降到水面時就馬上跳入水中，他自稱想找一隻小船援救乘客，不料日軍戰機低飛掃射，他在水中浸泡了一個小時才上岸離開。樓兆念在赴澳途中問伍茲，日軍飛機襲擊桂林號時，為何不通知乘客，伍茲只答當時神經錯亂，不知所措。

副機師劉崇佺盡責殉職

反之，副機師劉崇佺在飛機迫降時，從駕駛艙匍匐到客艙，看見樓兆念等的傷情，急忙撕開內衣給他們包紮。當有人大喊開啓機門時，劉崇佺仍回答要等待機長的指令才能開門。

可惜的是，劉崇佺最後慘死在日軍的機槍之下。他堅守崗位，關心乘客，盡職盡責，仁慈之心，實在讓人感佩！生前劉崇佺堅信，總有一日國家會徵召他駕戰機殺敵，他嘗說：

「吾之生命，當有所取償而付諸國家耳！因國難而捐軀，識與不識，同聲一哭；為鬼雄以殺賊，死如未死，齋恨千秋。」

桂林號事件後，引起中美兩國震驚。《大公報》翌日發表〈日機襲擊中航飛機〉的社評稱：「這事實，非常可駭！日本故意襲擊商業飛機，傷害無辜旅客生命，並侵害第三國權利，這是絕對不可饒恕的非法暴行！」

桂林號事件是日本侵華戰爭中，首例日本軍機公然襲擊商業航班的事件。作為中美兩國合資運營的中航，事件發生後，不僅國民政府發言人強烈譴責日軍這一行徑，美國駐日大使亦向日本外務省提出抗議，說明中航大部分資本為美方所有，日方這一行為損傷美方財產，危害美國公民安全，並嚴正指出，不應該在飛行降落後，加以掃射。美國駐日大使在八月二十六日遞交了照會，五天後，日本外務省在覆照中稱，日本飛機之所以攻擊，是因為懷疑這架不明身分的飛機在從事軍事活動，還強調：「當飛機

降落河中後，就沒有再射擊了。」雖然美方表達了強烈不滿，但日方不予理會，這件事便不了了之。

日軍襲擊桂林號有兩種傳聞，其一，在香港發行的日文《香港日報》曾經承認立法院長孫科是這次攻擊的目標，並指日軍機本來打算活捉孫科。孫科原先行程是在八月二十四日乘坐桂林號離開香港，最後卻搭乘歐亞航空公司的班機。孫科的女秘書聲稱自己錯誤的行程安排，意外讓孫科避過一劫。另有猜測認為孫科刻意發布錯誤資訊，以避開日軍的截擊。

還有一說，二〇一二年十二月二十一日《人民政協報》謂，「據王磊的〈日軍謀殺銀行家徐新六內幕〉一文稱，日軍襲擊桂林號，矛頭直指徐新六。」最近美國史坦福大學胡佛研究所公布的《宋子文日記》披露，一九三八年六月，蔣介石在漢口國民黨一次高層會議上表示，要在吳國禎和徐新六兩人中挑揀一人擔任外交部長（重慶國民政府內定為赴美國爭取美援的首席代表）以加強與美、英等國的聯繫。日本軍部獲悉，決定謀殺徐新六以除後患。一九三八年八月二十四日，兩人同搭桂林號從香港飛往重慶，不料途中被日本軍機截擊，機毀人亡。

桂林號事件是世界民航史上，首次客機遭到軍機擊毀的案例，當時獲得廣泛報導與關注。空難後，中國航空及其他客運公司開始將航線改為晚間飛行，並引進德國的無線電返航系統，協助製定航程。桂林號事件也加劇美國輿論對日本的敵意，但並未促使美國決定支援中國抗戰。

機 日軍擊落「重慶號」民航客

桂林號機體事後被中航打撈整修，後更名為「重慶號」（機身編號改為「三九」）繼續用作客機服務；但中航在文宣中從未提及重慶號的前身，以免引起乘客的不安。

一九四〇年十月二十九日晨，中國航空公司重慶號客機，由重慶飛往昆明。下午兩點三十分，在雲南省霏益附近上空，該機突然遭到日軍戰鬥機包圍且被反覆攻擊，機身多處中彈墜地焚毀。機上機組四人、乘客八人，全機十二人中有九人死亡。美籍正駕駛肯特（W. E. Kent）、隨機服務員魯美音、機航組辦事員黃琦和乘客六人（包括一名嬰兒）遇難，僅有副駕駛徐鑫、報務員林汝良及另一名乘客共三人倖脫險。

殉職的空姐魯美音是一位才女，

擔任空姐同時發表了多篇文章，她遇難前曾說：「幾個月來的飛行經驗真不少，希望有一天能成書出版！我覺得日常生活中處處有材料，人人是小說中的人物。」日軍襲擊平民的罪行讓文學界一位女作家、未來之星，英年早逝，令人惋惜。

遇難者中有著名建築師錢昌淦，他曾參與多項著名施工建設，錢塘江大橋的建成即是其一；抗戰期間，錢昌淦擔任國民政府交通部技術廳橋樑設計處處長，在大後方進行橋樑建設，在他的組織下，滇緬公路上建起了中國第一座有鋼加勁桁的公路懸索橋。該橋有「滇緬公路咽喉」的美譽，讓抗戰物資得以源源不斷運進中國。身後，國民政府為了紀念錢昌淦先生，特將這座橋定名為「昌淦橋」。

結語

桂林號與重慶號命運如出一轍，同一民航客機，卻先後遭受日機攻擊失事，兩次結局均相同。

我們應該以史為鏡，鑑古知今，以避免歷史悲劇的重演。

今年是桂林號事件發生八十周年紀念，特以此文紀念劉崇佳先賢，他也是「八一四」笕橋空戰的關鍵人。