

1931 年的全国航空会议及其影响

■ 谭备战

在 20 世纪 30 年代初期,因国际航空事业的迅猛发展与日本侵华的步步进逼,国内各界人士纷纷要求南京国民政府加强航空建设以挽救祖国危亡。因此,1931 年 4 月 20-25 日,全国航空会议在南京召开。与会代表为中国航空事业的发展献计献策,提案多达 210 件,如航空行政统一、航空建设与发展、人才培养、航空工业等重要的提案,为民国时期的航空事业发展绘就了蓝图,亦为南京国民政府实现航空行政的统一提供了机遇,甚至为六年后的全国抗战储备了一定数量的航空人才和奠定了部分空军基础。此次会议在中国现代航空事业发展史上占有十分重要的地位。

[关键词]南京国民政府;全国航空会议;航空建设

[中图分类号]K263 [文献标识码]A [文章编号]1004-518X(2007)08-0104-07

谭备战(1969—),男,南京大学中华民国史研究中心博士研究生,主要研究方向为中华民国史。(江苏南京 210093)

20 世纪 30 年代,面对世界各大强国均在全力发展航空事业的局面,中国却举步维艰。为加快中国航空事业的发展,南京国民政府于 1931 年 4 月 20-25 日召开了全国航空会议。在“航空救国”的号召下,国民政府各级官员与航空学者济济一堂,共商航空发展大计。这次会议对中国航空事业的发展产生了深远影响,是中国现代航空事业发展的一个转折。然而学术界对于这次会议研究者甚少,本文拟对其背景、内容及影响作一分析,从而探讨该会议对民国时期航空事业发展的影响及其在现代航空事业发展史上的地位。

一、全国航空会议召开的历史背景

1931 年召开的全国航空会议并非偶然,它是当时国内外形势下的产物。随着南京国民政府形式上的统一,必须在政治、经济及军事等方面亦求得统一。故政权甫建,即召开各种全国性会议,如:1928 年 6 月的全国经济会议、7 月的全国金融会议、10 月的全国建设会议、1929 年春的全国军队编遣会议等,而 1931 年 4 月的全国航空会议也为其中一例。

自齐柏林等飞行先驱对飞行器具的研究开发后,世界各国均对航空事业产生了浓厚的兴趣,加之经历了“一战”的洗礼,更加认识到空军在未来战争中的优势。特别是以海军称霸世界

的英国在遭受德国强大的空军打击后,1918 年 2 月单独成立空军部,以加强空军建设。其它大国自然也不甘示弱,据当时国民政府航空署长张惠长调查,英、美、法、德等国飞机均有近 2 千架。这些大国不但竭力发展空军,而且对民用航空事业因其在战时可立即转为军用亦锐意发展。

20 世纪 30 年代初期,对中国威胁最大的日本,其航空事业的发展也令中国望尘莫及。据史料记载,当时日本空军有 43 个中队,1 千余架飞机,有规模宏大的帝国航空研究所“研究航空及与航空有关系之学科,以谋实用之改良”。航空工业也较发达,“军用飞机,多属自造。陆海军各兵工厂,均有大规模之制造,不足则嘱民间大工厂承造。”随之兴起的军队与民用航空教育机构亦纷纷出现,“除海军所属霞浦航空队及下志津、所泽、明野三陆军航空学校外,民间尚有十六处以教练飞行与学科等”^{[1](P9)},可见日本航空事业的发达。

当时中国航空建设情况如何呢?虽然当时南京国民政府拥有的航空队伍从刚成立时的 2 个大队发展到 6 个大队(每大队 3 个分队,每分队 3 架飞机)的规模着实不易,但多为旧式飞机,且制式不一、修理困难。而当时的航空工业仅有 1927 年冬建立的上海航空工厂、武汉南湖飞机修理厂(仅能修理简单的飞机故障)及 1930 年 7 月始创的首都航空修理厂。后者是将南京明故宫飞机场新建的厂棚中划拨一间作为厂房,一半作该厂工场,一半作材料储库,条件极为简陋。

面对航空发展的如此窘境,时任航空署长张惠长感叹中国航空事业在国际上的形势:“中国(航空)自创办以来,已十余载,言军用,则军用飞机数十架,言民用,则仅中国航空公司所办之一二航线。比之列强,不啻霄壤。”^{[12](P2)}

在航空会议召开前,国民政府与民间团体均对航空事业的发展进行了广泛宣传,有一定

的宣传基础。1930 年,航空署创办了《航空杂志》,中华航空协进会中枢执委会创办了《航空周报》,广州执委会创办了《航空月刊》,这一系列航空刊物的面世,起到了积极的宣传作用。

《航空杂志》每期封面上都印有其创办宗旨:“本刊以研究航空学术,交换航空知识,扩大宣传,促进发展为宗旨。”

最具有宣传效果的当属 1928 年 11-12 月广东航空处组织的“广州号”与“珠江号”两架飞机的环国水陆飞行。因广东航空事业一直处于全国前列,为宣传孙中山“航空救国”思想,广东航空处组织了这次飞行,分两次出航,水陆并进。第一机组人员由张惠长率领杨官宇等人,驾驶“广州号”于 1928 年 11 月 11 日从广州大沙头机场起航,途中降落武昌、南京、北平、奉天、天津、上海、南昌,翌月 18 日回航广州,前后历时 38 天,飞越粤、湘、鄂、赣、皖、苏、鲁、冀、奉、浙、闽等 11 省,空中航程合计 5,600 余公里。第二组由陈庆云率领黄光锐等人,驾驶“珠江号”于同年 12 月 8 日从广州起航,沿粤、闽、浙海岸线北飞,经汕头、福州、杭州、宁波等地而至上海,与“广州号”会合后,续飞汉口、长沙、桂林、梧州,于是月 30 日回抵广州,历时 23 天,空中航程 3,560 余公里。这两次飞行,其目的如 12 月 4 日张惠长在上海航空工厂欢迎大会上所言:“现在全国统一,训政开始,深望各同志一致提倡航空事业,使其发展,这就是兄弟此次飞行之唯一希望”,因为“航空事业既不属于个人,又不属于政府,实为全国四万万同胞共有事业”^{[3](P4)}。爱国之心,溢于言表。

当时召开该会议亦有一定的组织基础。在 1928 年 8 月之前全国已有三个较大的航空组织,即南京中国航空同志会、广东航空救国同志会及开封西北航空协进会。三个组织除注意军用航空之外也致力于民用航空事业的发展,为“集合全国力量,统一组织,以图发展整个民航事业之必要”^{[4](P3)}。1928 年 8 月 2 日三方代表于

南京召开全国民用航空联席会议,出席会议者有中国航空同志会的曹贵清、凌鄂荪、钱昌祚,广东航空救国同志会的马挹云、陈际熙,西北航空协进会的赵守钰、史啻等。此会议决定将各地的航空协会改名为“中华航空协进会”,设立三级组织,即中枢、特别区分会、分会^[5],并根据会议决议,在上海组织中华航空协进会中枢执行委员会为全国最高航空领导机关,内分组织、宣传、航务三部及秘书处。组织部除整理旧有分会之外,并努力指导各地成立分会;宣传部定期出版刊物,如《航空周报》、《航空画报》等;航务部筹建沪汉线民航事务。并改南京、广州、开封的航空组织分别为第一、第二、第三特别区分会。翌年9月18-31日在南京召开了中华航空协进会第二届代表大会,就组织、会期等进行讨论,选出协进会执行委员蒋介石、张惠长等19人,并确定该协会组织目的为:“以合并领导全国民众协助政府发展中国航空事业,努力实现总理‘航空救国’遗训。”^{[6](P81)}

在国际航空事业纷纷发展的气候下,由于国内已经具有召开全国航空会议的宣传与组织基础,此时蒋介石已基本控制中国政局,也要求加快航空统一的进程,但因“事体重大,全国允宜有整个计划,使中央与各省合力进行,以求发展,非群策群力,协谋统筹,难期周密,觉有迅速召集全国航空会议之必要”^[7],因此航空署定于1931年4月20-25日召开全国航空会议,以谋求中国航空事业的迅速发展。

二、全国航空会议的召开及其提案

航空署为召开全国航空会议,由行政院拨款成立了以曹宝清为首的航空会议筹备委员会(后改为秘书处),参加会议的有国民政府有关部门、各省市府机关的官员,以及沈德燮、聂开一、钱昌祚等十名全国知名的航空专家。

会议于1931年4月20-25日在南京召开,全国各省市除贵州、广西、云南、新疆、青海、北平

外,均派了代表参加。4月20日上午10时在航空署礼堂举行开幕式,参加者有各航空机关、军政部、航空署、蒙藏等单位代表和航空专家共81人。由军政部常务次长曹浩森主持并报告筹备经过,希望通过该会“得以确立建设全国航空之整个方案,树立全国航空之百年大计”^[8]。行政院长蒋介石代表国民政府至会演讲:“希望在航空会议里,集合全国航空人才,共同讨论,得到一个通盘计划。对于国防、交通、经济、政治、教育、文化等都得到一个很大的帮助,使我们中国得到一个真正的进步,成为一个统一的国家。”^[9]

次日,由各航空机关报告工作情况,并设立5个小组审查委员会对210个提案进行审查讨论。大会第三、四、五天的主要议程即对提案进行逐项讨论。该会的重要提案有以下四个方面的内容:

第一,关于统一航空行政。代表性的提案是航空署所提“创设航空部统一航空行政案”。针对当时各地军阀拥机自保对抗中央的分裂状态,航空署认为航空不统一,则会产生“人才之应用、财产之管理、航空站与航线之使用、飞行安全之维持”等方面中央与地方的矛盾,如在战时则“临时全国动员,行动极慢,不易集中势力”^[10]。为此提出将航空署扩大为航空部,机构设置除总务厅外,应设空军司、商业司、民用司分掌这三类业务。该提案基本反映了当时中国航空管理混乱、各自为政的局面。

其实早在1929年9月24日,南京国民政府已明令统一航空行政。因为从国防方面而言,“现有空军,各省因受军事影响,大都各自为政,编制歧异,系统支离,补充训练,既感烦难,调遣指挥,尤生滞碍,……倘不预为统一,则空军力量更感薄弱。”从航空管理方面而论,航空“倘若漫无统属,非独分歧凌乱,运调不灵,即全国之航空器械数量,且难悉其详,而全国之航空力量,更未由统筹发展”^{[11](P16-17)}。与会者意识到:“航空行政之机关与事权,如不确定,航空重要

法令,如不颁行,则领导奖励,无所依凭,遑言发展?”^[12]因此,代表们均认为航空有统一行政的必要。

第二,关于航空建设与发展。这类提案共有 30 件,占有所有提案的七分之一,足见国人对发展航空的迫切愿望。其中以东北航空机关代表王立序等人所提“厘订航空奖励规则以提倡航空事业案”最具代表性。提案认为,在当前各国对陆、海军均加限制的形势下,“惟对航空,则竞相扩充,除军用及国营航空事业外,对于民间航空事业,极力提倡。”又通过比较海空军耗费的多寡,认识到发展空军较之发展海军对于中国而言,更具可行性,因“制造一艘战舰,至少非千万元不办,而飞机每架最贵也不过十万元左右,与一般战舰相比,价钱几廉至百倍。以办一队战舰的经费,可办几十队的飞机”。再从地理上言,则更有发展空军的必要,“东濒大海,有野心勃勃的日本,西南为英属地,近复竭力建筑大飞行场,作其海军之根据地”^{[13](P4)},发展航空事业自不待言。

由上述可知,中国唯有发展空军才是最佳选择。而南京国民政府对航空事业的投入则令人担忧,因为据航空署长张惠长所言:“航空经费,总共每月不过 12 万元,不及陆军一师经费,数目既甚末微,支领亦非容易。”^{[21](P3)}看来经费问题是制约航空事业发展的重要原因之一。

第三,关于创办航空工业。针对航空工业十分薄弱的情况,代表们提出了“创办航空工业”的提案,这类提案共有 32 个,占七分之一稍多。以参谋本部所提的“筹设全金属飞机制造工厂为我国航空母厂案”最有代表性。该提案以国防为出发点,指出航空工业发展的关键在于飞机制造。因为我国飞机购自外国,为免除受制于人,提议筹设飞机制造厂,实施办法则是在三年内建成飞机制造厂一所,在全国各地设立 5 所分厂。该计划分四个时期,每期装配与制造飞机的能力应达到 10—15 架。而要达到这一目标共

需经费 390 万银元^[14]。可见规模之庞大,以当时国力似乎无法付诸实施。再者航空工业技术引进颇为困难,尤以日本最为明显,“日人量小,好守秘密,华人要求参观,屡招谢绝。”^{[1](P9)}因此代表均认为“非能制造大量之优秀的航空器,非能自供给充分之航空用汽油及一切必需材料,则不足以充国防之用”^[15],说明人们已经充分意识到航空工业建设应走独立发展之路。

第四,关于培养航空人才。因人才缺乏,使航空工业缺少智力支持,在此次会议上,关于培育航空人才的提案多达 37 个,在所有的提案中为数最多,说明当时已注意到航空人才缺乏问题的紧迫性。最具代表性与可操作性的提案,乃航空专家聂开一所提“呈请政府于国内著名各大学设立航空专科案”。提案认为,航空人才是航空事业发展的先决条件,故“培植设计人材,以为自制器材之准备,实近日常不容缓之举也”^[11]。根据外国经验,除单独设立航空大学或专门学校外,对于航空学理的研究,多附设在著名大学内。由于中国财力、设备及航空人才的缺乏,无法自行在短期内办成一个较高水平的航空学校。但我国各著名大学,“如中央、中山、交通之类,对于理工两科之设备,已渐臻完密,倘附设航空设计专科,则所费无多,而可收培植航空人才之实效。”由于该案切实可行,一致通过,在当时国力衰落的情况下,代表们深切认识到“目下所能准备者,且须准备者,人才之养成是也”^[16]。对民间所办的航空学校、航空工厂、航空公司等,政府亦均“应为之订立各种保障奖励及补助诸规章,明令公布,以资策励”^{[21](P3)}。

上述即为航空会议的四个方面的提案,我们可以从中看出当时航空事业发展的一些亟待解决的问题。

25 日,军政部次长陈仪主持闭幕式,航空署长张惠长总结发言,认为:“一、关于航空行政方面,此次大会决议统一航空行政,真于中国航空前途得益非浅;二、关于航空经费方面,中央对各省各处航空机关,能确定经费。”^[16]其实这两

点是当时航空能否发展的重要条件,而前者更是这次会议召开的重要目的。

大会闭幕后,发表了“全国航空会议宣言”,指出当时航空事业发展的不足,揭示了航空发展应注意的九个问题:扩充空军;配置防空设备;航空行政统一;培育人才;发展航空工业;完善地面设备;扩充民用航空;航空保障安全;增加经费。^[17]会议秘书处为提高会员及民众兴趣,该日上午会议闭幕后,又在明故宫飞机场举行飞行表演,参观者达数万人,可见国人对航空事业极为关注。

三、全国航空会议的影响

1931年召开的全国航空会议,使国人对航空事业的未来发展充满了憧憬,“中国航空之在今日,实已由朦胧时期而趋于黎明时期矣。”此次会议,“中央行政各部代表有之,各省市代表有之,各航空机关代表有之,各航空专家有之,人才济济,策划周详,则此后对于航空行政、经济当有统一之办法,而军用、民用之航空建设,亦必有整个发展,尤其关于宣传使民众了解与促进其注意,俾可共同努力,定有力之方案,跻中国航空于世界之列。”^{[18](P2)}可见,民众对此次会议寄予厚望。

全国航空会议的召开,对中国现代航空事业的发展产生了深远影响,主要体现在以下几个方面:

首先,航空会议的召开使南京国民政府加快了对航空行政与航空机构的统一管理。

全国航空会议召开半年后,在1931年11月国民党四届七中全会通过的“国家建设初期方案”中,提出了加快航空事业建设的计划,“空军应于四年内扩充飞机由一千架至一千五百架,尤应于航空机制造及飞行人才之训练,充分注意,并尽力提倡民营航空事业。”^{[19](P152)}1932年“一二八事变”爆发后,因日本空军的狂轰滥炸,“举国上下,咸知空军之重要,为充实国防计,实应积极扩充空军。”

因此军委会“乃将军政部航空署之行政、教育、经理等事项,收归直辖”^{[20](P5853)},并任葛敬恩、徐培根为正、副航空署长,加强了对航空行政的管理。

与此同时,南京国民政府也加强了对一些航空机构的管理。如对中国航空协会和航空建设会的控制即为明显的例子。为响应政府号召,1933年元旦在上海成立了中国航空救国会(后改名为中国航空协会),选出理事王晓籁、史量才、王正廷、杜月笙、虞洽卿等21人,中国航空协会的成立极大地推动了民航事业的发展。翌年12月国民政府又聘陈庆云、沈德燮、聂开一等人任理事,蒋介石为名誉理事,政府遂加强了对该会的控制。除对民间航空机构的控制之外,南京国民政府也开始建立自己的航空机构,遵照国民党中央政治会议决议,在1933年5月于南京成立全国航空建设会,由中央指定宋子文、朱培德等为常委,葛敬恩兼任秘书长。11月该会又直隶军委会,蒋介石兼任委员长,黄秉衡、张惠长为委员。南京国民政府通过如此方式,加强了航空行政的统一。

其次,这次会议的召开,使南京国民政府更加重视航空科研、航空学校与航空工业的发展,从而加快了航空事业的发展进程。

南京国民政府为加快航空人才的培养,不但在杭州笕桥创办中央航空学校,由蒋介石亲自担任校长;1935年后又在洛阳、广州创办分校;而且在兵工署增设了航空兵器研究科以加强航空工业技术的研究力量。其它一些著名大学亦根据政府要求纷纷创办航空工程学科,并聘请外国专家来华任教,如1935年春清华大学聘请美国空气动力学专家、加州理工大学航空实验室主任慕耳(Moore)博士至校任教。除在高校设立航空学科外,为加快推动航空工程技术的研究,一些航空的学术团体也开始出现。如1934年5月在杭州成立了中国航空工程学会,选航空署技术处处长钱昌祚为会长,中国航空公司机航组副主任聂开一为副会长。

为获得国外航空技术的先进资料,加强与

空军强国的技术交流。1934 年 10 月,航空委员会与美国联邦航空公司在杭州合办中央飞机制造厂;1936 年又与意大利合办南昌中央飞机制造厂;1937 年又与德国合办萍乡中国航空器有限公司。至抗战前,国民政府创办的航空工厂约有南京第一厂、第二厂、洛阳第三厂、重庆第四厂、广州第五厂、杭州中央航空学校工厂及重庆临时修理所等七处。虽然大多数工厂的技术力量十分薄弱,但已有了明显的进步。

再次,全国航空会议唤醒了中华民族的爱国意识。

把民族复兴的希望寄托于航空事业的发展上,“斯会之后,(航空)定能有新的发展,吾人自国防观点上,尤希望此会之圆满成功”^[16]。对海陆空军皆弱小的中国而言,发展航空更为适合国情,“我国海陆军虽远不如欧美列强,然而当此航空尚在幼稚时代,我国倘能亟起直追,发展航空,奖励空军,将来不难与欧美列强并驾齐驱,是以国防必能充实而可告无虞”^{[21](P22)},足见国人对航空在国防上所寄的厚望。特别在 1932 年“一二八事变”后,“航空救国”的口号开始为国人所接受。为加快航空工业的发展,以补助政府无力购机之不足,1933 年 1 月 23 日,国民党中央以纪念“一二八事变”为名,是日起至 28 日,举办“航空救国”宣传周,南京、上海等各大城市均召开大会,号召捐款购机。25 日,国民党又通过“中央政治会议关于举办救国飞机捐款之决议”,要求“全国所有党政军警机关人员,应以实发薪额若干成,捐助政府代为购置飞机之用”^{[20](P5844)}。随着公职人员的捐款购机,民间自发的捐款购机活动也随之兴起,首先响应的是海外华侨。是年 3 月 24 日,“美洲华侨航空救国义勇团代表李玉聘到南京,将美洲华侨所购飞机 12 架,捐助国民政府抗日”^{[22](P52)}。中国声势浩大的“航空救国”运动,引起了日本的注意,日本认为“中国自满洲、上海两事变以来,获得极大之教训与困苦之经验,航空救国之声,遍传遐

迩”^{[23](P4)},说明国人已经认识到航空发展对民族复兴的重大意义,从而也培养了中华民族的爱国情操和民族意识。

四、结语

1931 年召开的全国航空会议,是在欧美强国的航空迅速发展及日本咄咄逼人的形势下召开的,既反映了政府与广大人民要求发展航空以救国的强烈愿望,也为六年后的抗战准备了空军战斗力量。由于南京国民政府及各界民众的共同努力,至抗战前中国军用及民用航空,已“拥有各式飞机 600 余架,飞行员约三千人,机场 262 处。其中直属航空委员会之场站,计有空军总站 10 处,航空处 10 处,飞机场 110 处”^{[24](P122)}。其成就与航空会议召开前相比,增长近 30 倍,足见发展之快。虽然与其他航空强国相比有很大差距,但毕竟全国航空会议的召开解决了制约中国航空事业发展的许多关键问题,并且提出了一些切实可行的办法,为以后航空事业的发展奠定了坚实的基础。此后,南京国民政府不但加快了航空行政统一的步伐,为军用和民用航空事业的发展开辟了道路,而且成立了一些航空组织,此后的航空事业和以前的一盘散沙局面相比,有了明显的进步。因此它在中国现代航空事业发展史上具有深远的历史意义。

[参考文献]

- [1] 郭力三. 充实国防应先发展航空[J]. 航空杂志(第 2 卷第 1 期),1931,(1).
- [2] 张惠长. 对于全国航空会议之贡献及愿望[J]. 航空会议日记,(1)1931-04-21.
- [3] 航空周报(9)[J]. 1928-12-27.
- [4] 叔渊. 一九二八年航空之回顾及对一九二九年航空之希望[J]. 航空周报,(10)1929-01-03.
- [5] (上海)中国时报[N]. 1928-08-06.
- [6] 何惠吾. 出席第二届全国代表大会之经过[J]. 航空月刊,1929,(11).
- [7] 曹宝清. 航空会议筹备经过[N]. (南京)中央日

报,1931-04-21.

[8] 航空会议礼成[N].(天津)大公报,1931-04-21(3).

[9](南京)中央日报[N].1931-04-22.

[10] 航空会议提案[N].(天津)大公报,1931-04-25(3).

[11] 国民政府公报(279)[Z].1929-16-17.

[12] 全国航空会议宣言[N].(南京)中央日报,1931-04-26.

[13] 叔渊.空军与海军[J].航空周报,(27)1929-06-10.

[14] 航空会议提案[N].(天津)大公报,1931-04-21(3).

[15] 航空与国防[N].(天津)大公报社评,1931-04-22(2).

[16](南京)中央日报[N].1931-04-26.

[17](天津)大公报[N].1931-04-26(3).

[18] 王伟.中国航空前途之乐观[J].航空会议日报,(6)1931-04-25.

[19] 罗家伦.革命文献(76)[M].中国台北:中央文物供应社,1972.

[20] 罗家伦.革命文献(27)[M].中国台北:中央文物供应社,1972.

[21] 黄珍吾.未来大战之列强空军与我国国防建设[J].航空月刊,1929,(11).

[22] 中国社科院近代所中华民国史研究室.中华民国史资料丛稿大事记(19)[M].北京:中华书局,1981.

[23](日)斋藤二郎.最近列国之空中势力[J].陶鲁书译.航空杂志(第5卷第4期),1935,(4).

[24] 蒋纬国.国民革命战史(三)抗日御侮(一)[M].中国台北:黎明文化事业股份有限公司,1978.

责任编辑:俞晖】

导师荐语:

对于南京国民政府1927年-1937年间所进行的建设事业,史学界目前均给予积极的评价,研究领域也越来越宽阔。谭备战同学的论文《931年的全国航空会议及其影响》,以一次会议为研究对象,论述当时国民政府所关注的航空事业建设,开拓了研究的视野。阅读该文,有以下印象:一、对于南京国民政府所从事的航空建设,学术界鲜有系统的论述,以往对1931年的全国航空会议,更没有专门的论文探讨。该文以此为契机,实际上涉及到对国民政府航空建设的背景、措施与影响诸方面,可以说弥补了此前研究的不足。二、在史料上,该文搜集到较丰富的相关史料,为立论提供了坚实的基础。三、该文并不长,结构简洁合理,从背景、会议内容、影响三个方面切入,比较流畅。此外,谭备战同学这几年努力于南京国民政府的经济建设方面的研究,搜集了大量史料,正在撰写的博士论文也与此相关,故他对当时国家建设的总体状况有较清晰的认识,这有助于其对论文主题的把握及立论的准确。有鉴于以上理由,作为他的导师,本人愿意向贵刊推荐他的文章,深望能在贵刊登载,以鼓励后学。专此推荐,并铭谢!

南京大学中华民国史研究中心教授兼副主任、博士生导师 陈红民