

90年前青岛迈入空港时代

刘逸忱

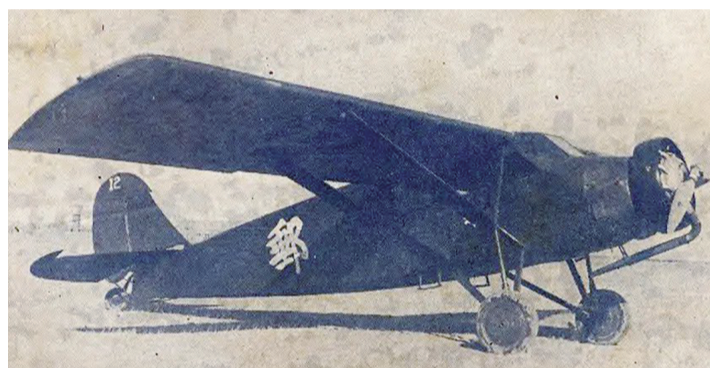
最近,C919顺利完成首个商业航班飞行、正式进入民航市场成为大家关注的焦点,广大旅客可以乘坐国产大飞机出行了!回想岛城的空港时代,带旅客飞上蓝天,要从90年前开始。1933年1月,沧口机场落成开航,作为岛城民航的发端,这一事件无疑具有重要的标志性意义。笔者近日觅得一些新史料与旧影像,与大家一起去追寻90年前的机场开航往事。



驾驶飞机的总飞行师安利逊(左)与中国旅行社经理唐渭滨。



1934年9月,欧亚航空公司大型飞机降落沧口机场,引来千人围观。



首航青岛的中航“蚌埠号”飞机。



沧口飞机场建成初期俯瞰图。

早期机场 设置多为军事服务

德国强租青岛时期,关于飞机与机场只有零星记录。根据军事史专家衣琳的研究,1912年前后,德军曾在会前岬炮台北侧修过一条轻型飞机跑道。同年,飞行爱好者奥斯特从德国运回一架鸥型单翼飞机,并在台西镇创办了民间航空俱乐部。1913年7月9日,他驾驶飞机从跑马场起飞,做了一次颇为成功的飞行表演。日德战争期间,德军侦察机曾在这里起落。而日军在狗塔埠的白沙河滩上建立了一座临时军用机场,可以停靠10到12架军用飞机。

1928年日军再次出兵山东,曾在沧口设立军用机场。笔者在日本军事档案中找到了沧口机场的早期记录,在这份陆军情报中,描述沧口机场位于距离青岛海岸约8公里处,宝莱纺织厂的东南端约8万坪麦田的中央位置,飞机起落非常危险,需要使用黑布和白布加以标示。日军此次占领青岛期间,曾有6架军用飞机停驻在沧口机场,侦察威慑之外,还进行大量航空拍摄。

沈鸿烈主政青岛后,注重空军建设,在汇泉浴场东端设立军用机场,供东北海军航空队使用,1932年迁至团岛。

民航起步 沪平航线取道青岛

在青岛建立民航机场的规划,可以追溯到20世纪20年代初。当时的航空署曾将青岛与上海、天津等七地规划为首批开放空港的口岸。日本也曾要求在上海、青岛等地开设中日航线,政府以侵犯航权原因予以拒绝。

同处齐鲁大地的济南,1921年便建成张庄机场,并曾短暂开通到北平的航线。1929年,南京国民政府与美国柯蒂斯-赖特飞机公司合资成立中国航空公司(简称中航),拥有沪蓉、京平、沪粤三大干线的民航特权。1931年4月15日开航的京平航线为中航经营的第二条航线,由南京起飞,经徐州、济南、天津至北平。

这一年的12月19日,京平航线“济南”号飞机在济南开山不幸失事,正副驾驶员与乘客共3人罹难,这名乘客正是著名诗人徐志摩。经查,该航线济南段靠近

泰山山脉,须经过数座高山峻岭,倘遇天气异常,极易肇事。此时京平航线开航仅8个月,本就客源寡淡入不敷出,加上撞机损失,只能就此停航。

转过来,鉴于华东、华北邮客运输的现实需求,交通部与中航筹划以沪平沿海航线代替京平航线,连接上海、海州(连云港)、青岛、天津四座海港,再由天津延伸至北平,青岛正处于此航线关键的中心点位置。

1932年5月11日,中国航空公司美籍副董事长波安德致函时任青岛市长沈鸿烈,提出在青岛建设飞机场的提议。5月19日中午,波安德带领美籍总飞行师安利逊、工程师曾桐等5人驾“武昌”号飞机沿沪平线试航抵青,降落于汇泉浴场沙滩。为新航线选择起落地是此行的重要目的,但并未收获满意的结果,考察认为青岛前海附近多小山,飞机经过时如遇重雾,恐有触碰之虑,尚需再行筹划。

征地遇阻 双方交涉再生波折

此后中航又派营业部主任王锡昌来青筹备选址,青岛市政府推荐了沧口大瓮头村的日本军事机场旧址,此地块位于沧口大马路以东、李村河以北,共32.3万余平方米。地势开阔平坦,面积广阔,交通便利。中航公司也对此表示满意,认为略加改造便可使用,派人从济南将无线电等设备运至青岛,作出了8月初通航的计划。7月25日下午,中航“宜昌”号试航抵青,在汇泉海军飞机场降落,次日原本邀约各界人士空中一游以作宣传,因天气原因未能飞行。

不久,新航线8月开航的计划再遇波折。沧口机场用地本属公地,1921年3月被日本山东农事株式会社(后

改为山东产业株式会社)以“租用”名义占据,原租期3年。中国政府收回青岛后,市政当局与日领馆为此进行了旷日持久的交涉,一直未能将这些租地收回,积为十余年之悬案。

此次沧口机场用地交涉,租方本已同意交出,日本领事馆却又声称不允许交出。中航派总经理刘沛泉亲自赴青与日本领事馆交涉,却未有成效,此后多次派员与日方交涉无果。中航只好研究缓设青站,但业务会蒙受损失,海州与天津距离又过长,新航线无奈因此阻滞不前。此后中国航空公司通过南京外交部对日本提出抗议,经外交部和时任市长沈鸿烈出面交涉,声明发展航空极必要,日方于1932年11月终于同意中方以2.5万银洋赎回土地。因中航开办经费紧张,交通部部长朱家骅致函沈鸿烈,最终由青岛市政府出资收回,再租予中航。中航也加派人员赴青,赶办各项工程,平整机坪跑道,安装无线电设备,建设办公用房,计划次年元旦通航。

顺利通航 青岛迈入空港时代

机场开航之后,中国航空公司原定1933年1月10日正式开航沪平航线,因大雾天气原因稍作延期。1月12日午后,一架航班由上海飞往海州,13日早晨8时45分,中国航空公司“蚌埠”号史汀逊式飞机由总飞行师安利逊亲自驾驶,徐徐降落在沧口机场。在加满油箱、装载邮件后继续北飞。15日晨7时10分,航班自北平出发南飞,天津经停后11时抵青岛,下午5时抵沪,顺利完成第一个往返航程。该航线全程1427公里,此后每周由沪、平各飞3次,每周二、四、六由沪北上,三、五、日由北平南下,上海起飞时间为7时,到青岛时间为11时35分,北平起飞时间为早7时,到青岛时间为11时10分,停留时间均为15分钟。

当年2月1日起,沪京航线正式载客,首名乘客为西人陆亦恩。各航空站也开始统一售票,青岛乘客可在太平路22号甲中航事务所购买,中国旅行社、青岛大饭店均有代售,票价青岛至海州40元,至上海120元,至天津100元,至北平120元,双程则票价略减,计每天载客以四人为限,每客一人只准携带行李25磅,逾重酌增运费,孩童满五岁者,照半价收费。

沪京航线开航之后,营业状况甚佳,每次往返均有乘客,所载航空邮件亦较京平航线多。加上交通部给予每月3500元的三年期补贴,利润得到保证。只是旧任驾驶员多已辞职,最初航班往返均由飞行主任安利逊亲自驾驶,非常疲劳。只能短期减少航班,直到新飞行员到职后才恢复正常。

1934年8月间,中航“鉴于天时酷热,为便利平时有公务不克离沪远行者,利用周末作一日畅游”,特开辟沪青消夏特班。每逢周六7时出发,上午11时30分抵青,下午6时返沪,来回票价200元。9月1日起,中国旅行社代理中航青岛事务所业务,为便利旅客,特备汽车每天免费接送旅客。

此后,中国航空公司将史汀逊式飞机改用道格拉斯式C-46、C-47型飞机,速度较前提高近2/5。

1937年“七七”事变后,沪平航线被迫停航。沧口机场的开航往事,也为不断发展的青岛民航史写下了最初的篇章。

图片由作者提供