# 地方志的误载与漏记：飞虎队进驻桂林史实考辨

郭俊桥

**提　要**：以《桂林市志》《临桂县志》及《桂林市简志》为代表的桂林新方志是自20世纪80年代开始由桂林市地方政府陆续组织编纂的重要历史文献。上述地方志中，对飞虎队进驻桂林之具体日期均有不同记载。志中所载亦存在两方面问题：一是相关记载与史实出入较大，存在误载情况；二是在编修过程中着眼于历史片段的记述，造成漏记情况的发生。地方志本身具有一定的“权威性”，以上两种情况是地方志编修过程中应力求克服的两种问题趋向。“志书本身性质就是一种备参翻检之书”①，一旦出现错漏，会对参阅者尤其是社会科学研究者带来困扰，影响其研究进程和准确性。

**关键词**：地方志　飞虎队　桂林　进驻

飞虎队组建后，相继进驻昆明、桂林、衡阳、柳州等中国抗战大后方重要城市，直接参与对日空战，增强了抗战大后方的空防力量并给予侵华日军以沉重打击。作为世界反法西斯战争中的重要对日作战力量，飞虎队在抗战大后方的诸多重要军事行动的具体时间和其他相关历史细节在地方志中的记载尚不充分，甚至出现明显舛误。确定上述基本史实，对于正确把握包括桂林在内的抗战大后方地方抗战史内容，以及深化世界反法西斯国际合作力量的相关研究都具有重要的基础作用。

## 一　“狭义”的飞虎队与“广义”的飞虎队

飞虎队是中美两国为共同抵抗日本法西斯在中国战场及太平洋地区的侵略扩张所紧急组建的特殊空军力量。其最早成立于1941年8月1日，隶属于中国空军战斗序列，部队番号为中国空军美国志愿援华航空队（A. V. G）（以下简称“志愿队”），陈纳德（Claire Lee Chennault）担任该队指挥官。② 志愿队自成立之日起至1942年7月4日正式宣布解散，存续共计338天。虽然志愿队“历史极短”，但却给予日军尤其是日本航空部队以较大打击。根据飞虎队1942年7月初发表的战绩统计显示，志愿队自成立后，“十一阅月来，曾在缅甸、泰国、越南各国以及中国北部东部各地，确实击落日机284架”③。虽然该战时统计数据难免与实际情况存在一定出入，但志愿队“保护中国领空，使平民少受敌机的蹂躏”并凭借出色战绩，赢得中国军民给予之“飞虎”美誉，却为不争之事实。

随着太平洋战争爆发及世界反法西斯战争形势的不断变化，志愿队自1942年7月4日后开始改为隶属美国陆军航空队，其后又历经数度改组。尽管在历次改组中，其战斗人员有不同程度的变化，但战时中国抗战大后方军民认为，“美志愿队的改编，仅是形式上的变更，他们的精神将永远存在”。为纪念“飞虎的辉煌战绩”，遂承袭了志愿队时期“飞虎的名字”，始终将在中国

① 来新夏：《中国地方志的史料价值极其利用》，《国家图书馆学刊》2005年第1期。

② 参见叶惠芬主编：《蒋中正总统档案事略稿本》（46），（台北）“国史馆”，2010年，第563页。

③ 《飞虎队卓著功绩 我政府特颁勋章 飞虎明日正式改隶美空军》，《大公报》（桂林）1942年7月3日，第2版。

战区服役的美国空军人员称之为“飞虎队”。① 时至今日，关于“飞虎队”的内涵，学界已基本达成共识，即狭义的“飞虎队”仅指 1941 年 8 月 1 日至 1942 年 7 月 4 日间存续的中国空军美国志愿援华航空队（A. V. G），而广义的“飞虎队”则包含更广，美国志愿援华航空队（A. V. G）与其后的美国陆军第 10 航空队第 23 驱逐机大队（驻华航空特遣队）（C. A. T. F）、美国陆军第 14 航空队（14th A. F）、1943 年 11 月于桂林成立的中国空军中美混合联队（C. A. C. W）、美国陆军第 20 轰炸机总队（20th A. F）均可被视为“飞虎队”。

## 二　地方志关于飞虎队进驻桂林时间之误载问题

首先，地方志中关于飞虎队进驻桂林时间的误载问题，主要体现在《桂林市志》“大事记”的相关记载。其内容记述为：“民国 30 年 8 月 1 日，美国援华志愿航空队第 76 战斗机中队（即“飞虎队”）进驻桂林。”② 此项记载，将飞虎队进驻桂林时间定格为 1941 年 8 月 1 日，其驻守部队番号为“美国援华志愿航空队第 76 战斗机中队”。以下，笔者将对飞虎队成立经过、进驻中国战场过程、部队改编情况等相关史实进行梳理，以对《桂林市志》“误载”问题做出相应史实考证，并确定飞虎队进驻桂林的具体时间及准确的部队番号。

（一）关于《桂林市志》中“误载”问题之史实分析

（1）飞虎队成立及驻华过程。1941 年 8 月 1 日，蒋介石发布 05897 号训令，宣布飞虎队成立。③ 虽然其名义上为中国空军，但其成立地点却在缅甸。由于飞行员来源较为复杂，加之飞机等重要武器装备均需多耗时日自美国分批运至仰光等缅甸港口，因而飞虎队在起初几个月内一直在英缅方面修筑的同古（Toungoo）空军基地进行整训，补充物资，并未形成实际战斗力。更为棘手的是，太平洋战事爆发前，由于英日两国并未宣战，英缅方面为避免刺激日军，特向飞虎队下达了“不准使用缅甸机场对日本人或他们的盟国泰国发动进攻”的军事禁令。陈纳德亦向队员们“明确宣告”：“任何飞行员在完成严格的训练和射击课程前，不得与日本飞机交战。”④ 飞虎队成而不战，曾一度使中国方面极为关切。据陈纳德回忆，1941 年 11 月初，他收到宋子文关于飞虎队参战问题的书面咨询，并需要其“做出解释”。随后，陈纳德“回复宋子文和蒋介石”，表示飞虎队将在 1941 年 11 月末“做好战斗准备”⑤。

太平洋战争爆发后，日军对东南亚发动猛烈攻势，空袭缅甸次数亦日增。英缅方面遂解除飞虎队对日发动进攻的禁令，加之飞虎队整训、补充工作已初步完成并形成战斗力，因此，为保卫滇缅公路两端仰光及昆明的安全，陈纳德适时调整了飞虎队的作战部署，将其下辖的第三中队由缅甸同古空军基地调往敏加拉洞（Mingaladon）机场，协助英军防守仰光；第一、二中队则准备入华作战。值得指出的是，飞虎队直至 12 月 18 日晚，始由缅入滇，进驻昆明巫家坝机场，担任滇境防空及“对越泰缅出击”的重要作战任务。12 月 20 日上午，驻昆机队即与来袭日机爆发驻华后的“首次空战”⑥。据昆明防空司令部战果调查，参与对昆空袭的 10 架日机当即被击落 3

① 参见《勉飞虎》，《大公报》（桂林）1942 年 7 月 3 日，第 3 版。

② 颜邦英总纂：《桂林市志》，中华书局，1997 年，第 69 页。

③ 参见《蒋中正令陈纳德成立中国空军美志愿队并指示其组织》，1941 年 8 月 1 日，蒋中正总统文物档案 002/020300/00025/008，台北“国史馆”藏。

④ ［美］陈香梅著，石源华等译：《陈纳德与飞虎队》，学林出版社，1988 年，第 64—65 页。

⑤ ［美］克莱尔·李·陈纳德著，曹磊译：《战士之路》，时代文艺出版社，2014 年，第 118 页。

⑥ 秦孝仪主编：《蒋总统来台后批阅之〈空军美国志愿队成立与改组经过〉》，《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》，第 2 编，作战经过（3），中国国民党党史委员会，1981 年，第 577 页。

架，重伤3架，志愿队仅1架因燃油耗尽迫降，飞行员则安全返回基地。① 昆明空战为飞虎队驻华后的对日首战，标志着飞虎队已正式形成战斗力并开始投入保卫中国领空安全的作战中。② 1942年1月8日，包括《中央日报》《新华日报》在内的中方重要报媒将飞虎队驻华消息予以正式公布并公开了其昆明首战之战绩，其中，《中央日报》报道如下：

> 我空军美志愿队 迭建殊勋
>
> 【中央社昆明六日电】我国空军美国志愿队司令部顷公布开始作战以来之战果如下：
>
> 十二月廿日，敌机10架袭昆，在滇境击落其六架；……③

此外，陈诚于战后回忆中国空军抗战经过时，亦对飞虎队成立及进驻昆明等重要历史事件作了简要记述。其回忆内容如下："……至三十年（1941年）8月1日，虽由美籍顾问陈纳德负责组成中国空军志愿队，拥有P－40新式驱逐机120架，但均在缅甸训练，至12月18日，始将第一、二两中队进驻昆明，但其主要任务，则仍仅负滇境防空及对泰越缅之出击……"④

根据多重史料互证可知，《桂林市志》所载之1941年8月1日飞虎队进驻桂林一事，与史实不符。该时间仅为飞虎队于缅甸之正式成立日。由于飞虎队在缅甸的整训与补充均耗费时日，加之英缅方面对其下达了对日攻击的军事禁令，飞虎队自成立起直至太平洋战争爆发前的数月内，始终在缅甸同古空军基地进行飞行训练与物资补充，并未参与任何对日军事行动，亦更未进驻中国战场的任何空军基地。其所属的第一、二中队于1941年12月18日始由缅甸进驻中国战场，飞虎队驻华首站为昆明巫家坝机场，首战为昆明陆良空战，均非桂林。

（2）飞虎队番号的变迁。1941年11月，飞虎队在缅甸初步完成整训并形成战斗力后，指挥官陈纳德即根据训练情况及作战需要将飞虎队编组为3个中队，其番号分别为：第一中队（亚当与夏娃中队）、第二中队（熊猫中队）及第三中队（地狱天使中队）。3个中队的编队战术是陈纳德"关于多个中队配合作战设想"的延续和发展，旨在对敌空战时同时使用3个中队：一个中队首先投入战斗，另一个中队负责掩护，还有一个中队作为预备队，在最关键的时刻加入战团，以达到出奇制胜之效果。值得指出的是，实施这一战术有赖于作战人员及各项武器装备的充分配置。但对于初建未久的飞虎队而言，"补给距离过长是其致命软肋"，且随着太平洋战争的爆发，原本中美双方确定的为飞虎队增置第二、第三志愿队的方案亦被美国军方叫停，原定用于扩充飞虎队的作战人员及武器装备被美军征作他用。⑤ 由于人员编制及武器装备有限，飞虎队在志愿队时期的作战编制始终维持在3个中队之水准。加之3个中队分驻各地，导致陈纳德"一直

---

① 参见《昨日空战大捷 敌机十架由越侵滇 被我击落三架》，《云南日报》1941年12月21日，第4版。

② 关于飞虎队昆明首战战果，目前还有击落日机9架即9∶0之说。其源于陈纳德所撰回忆录《战士之路》：飞虎队中"一名叫李维斯·比肖普的飞行员不幸在印度支那被日本人击落，并成了俘虏"。不久一名日本军官找到了他，"据日本军官说，他就是陆良上空日军轰炸机编队的指挥官。他和他的机组驾驶的飞机是全部10架轰炸机中唯一幸存者，其余9架飞机最终都没能返回基地"。但学者唐学锋基于战时中日双方资料考察后，认为昆明空战日军"一共损失了3架轰炸机与14名机组人员"，见《"飞虎队"首战到底击落了多少架日机》，载《红岩春秋》2019年第1期。该结论与战时昆明防空司令部调查结果较为吻合。

③ 《我空军美志愿队 迭建殊勋》，《中央日报》1942年1月8日，第2版。

④ 陈诚：《八年抗战经过概要》，国防部史政局，1946年，第33—34页。

⑤ 参见徐亮：《"权宜之计"：美国援华志愿航空队之改编》，《抗日战争研究》2019年第1期。

没机会实际使用这种战术”①。

与此同时，美方自太平洋战争爆发后即谋求将隶属于中国空军编制的美国志愿援华航空队改编为美国正式空军。经过中美两国与志愿队本身多次、长时间交涉后，三方最终通过《美国志愿空军编入美国军队条件》，志愿队部分人员返回美国，留下人员改组为美国陆军航空队，其部队番号确定为第二十三驱逐机大队。② 该队于 1942 年 7 月 4 日成立，全称为美国陆军第十航空队第二十三驱逐机大队（亦称驻华航空特遣队）。至此，飞虎队志愿队时期结束并进入驻华航空特遣队时期。

**表 1　飞虎队志愿队及驻华航空特遣队时期所属部队番号**

<table>
<tr><td colspan="3">美国志愿援华航空队（A. V. G）<br>（1941. 8. 1—1942. 7. 4）</td><td colspan="4">驻华航空特遣队（C. A. T. F）<br>（1942. 7. 4—1943. 3. 10）</td></tr>
<tr><td rowspan="4">第一中队（亚当与夏娃中队）</td><td rowspan="4">第二中队（熊猫中队）</td><td rowspan="4">第三中队（地狱天使中队）</td><td>第 23 战斗机大队</td><td rowspan="4">第 16 战斗机中队</td><td rowspan="4">第 9 照相侦查中队</td><td rowspan="4">第 11 轰炸机中队</td></tr>
<tr><td>第 74 中队</td></tr>
<tr><td>第 75 中队</td></tr>
<tr><td>第 76 中队</td></tr>
</table>

资料来源：燕平主编《飞虎队与美国援华空军》，重庆出版社，2015 年，第 130 页

据飞虎队在志愿队及驻华航空特遣队时期的部队番号可知，《桂林市志》所载之“美国援华志愿航空队第 76 战斗机中队”之部队番号与史实不符且并不存在。“美国援华志愿航空队”由于种种原因并未得到应有之扩充，其编制下只拥有第一、二、三中队。“第 76 战斗机中队”乃驻华航空特遣队时期的部队番号，隶属于第 23 战斗机大队（驻华航空特遣队）。此外，驻华航空特遣队成立于 1942 年 7 月 4 日，“第 76 战斗机中队”更不可能早在 1941 年 8 月 1 日，即“进驻桂林”。

（3）桂林空防形势分析。纵观 1941 年桂林各主要报媒关于该市的防空报道，我们并未发现桂市空域存在任何飞虎队对日作战记录。与此相反，日机空袭桂林之报道却不时见诸报端。其中尤以是年 8 月 4 日日机袭桂最为惨烈，史称桂林“八・四”大轰炸惨案。据《大公报》（桂林版）报道，8 月 4 日 8 时许，日方侦察机一架进入桂林空域盘旋侦查后逸去。12 时许，日机主力共计 21 架“全部侵入市空……在市区内往返投弹三次”③。此次空袭，日机先行侦查，进而从容往复投弹。其间，日机如入无人之境，投弹极为精准，桂市损失惨重。此次轰炸造成包括广西省临时参议会、广西省政府乐群社在内的市内多处政府及文化机关被毁。“三分之二城区化为焦土，堆尸 200 余人，伤者成倍”④。日机“八・四”对桂空袭具有空袭时间长、规模大、精度准、致损率高等显著特点。倘若真如《桂林市志》所载，飞虎队于 8 月 1 日即已进驻桂林，那么为何在 8 月 4 日日机袭桂期间，未见其升空拦截，参与对日空战？此后日机亦多次袭桂，但始

① ［美］克莱尔・李・陈纳德著，曹磊译：《战士之路》，第 116 页。

② 参见秦孝仪主编：《美国志愿空军编入美国军队条件》，《中华民国重要史料初编——对日抗战时期》，第 2 编，作战经过（3），第 555—559 页。

③ 《桂林市区昨被炸 文化机关多受损》，《大公报》（桂林）1941 年 8 月 5 日，第 2 版。

④ 赵平、韦芳等著：《飞虎队在桂林：从桂林出发的中美空军》，广西师范大学出版社，2011 年，第 42 页。

终未有飞虎队参与对日空战之记录。据此，飞虎队驻而不防是极为不合理的。

尽管现有研究成果显示，1941 年，在桂林秧塘军用机场整修扩建过程中，曾有“美方工程技术人员”及“美国志愿航空队的地勤士官”“教授中方人员使用美式器械”修筑机场，“准备迎接航空队的到来”①。但“进驻（enter and garrison）”一词作为军事用语，是有其特定涵义的，是指“军队进入某地或某处并驻扎下来”②，含有军队镇守、驻防（要塞、城市等）之义。③ 显然，作为武装力量“进驻”某地必须具备三方面要素：第一，人员上应配备有成编制的“军队”；第二，作战能力上，应拥有一定的武器装备，并承担一定防卫、“镇守”甚至攻击之责；第三，时间上，非临时性停留，而是有计划地长时段“驻扎”。因此，笔者认为，上述“工程人员”及“地勤人员”毕竟非战斗人员，亦无战斗驻防之能力，即便其为史实，亦不符“进驻”之军事涵义。

（二）飞虎队驻桂时间及番号考察

（1）飞虎队进驻桂林的必要性。飞虎队进驻昆明后，适时将部分作战力量东进至广西及湖南南部等地，进而构建起“华东空军基地带（亦称华南空军基地带）”变得十分迫切。飞虎队进驻桂林是其构建“华东空军基地带”战略部署中的重要一环，其主要目的是通过将飞虎队的部分空军力量由西南大后方腹地向华南对日抗战前沿地带移动，以期达到更为有效的对日空战攻防效果。首先，从战术上考虑，昆明一役，虽然飞虎队取得首战胜利，但“敌强我弱的现实”并无法改变。陈纳德亦认识到“决不能待在一个地方被动防御”，“必须同时拥有几个备降机场”④，志愿队才能在运动中进行攻防，以降低甚至避免日机突袭昆明巫家坝单一基地可能造成的重大损失。其次，从战略上考虑，志愿队若想扩大对华东及华中日军占领区的空袭打击范围，逐步在对日空战中夺取制空权，加快构建以衡阳—零陵—桂林为前进基地的“华东空军基地带”更是势在必行。在国民政府的支持下，陈纳德决定以华南各地已有机场为基础，将构建“华东空军基地带”作为军事战略大力推进。一旦志愿队顺利东进并驻防包括桂林在内的华南对日作战前沿机场，便可同西南地区的昆明巫家坝机场连成一线，形成东可进击华东，北可飞袭华中、华北，南可空袭越南、西可保卫滇缅公路同时进攻缅甸的对日空中攻防基地带。

（2）飞虎队进驻前的桂林基地概况。事实上，全面抗战爆发后，虽然中国空军在对日空战中取得了较佳战绩，但给予日军以重大打击的同时，自身损失亦颇重，尤其在 1940 年 9 月璧山空战后，中国空军元气大伤，正式进入“避战”时期，驻防在各地的中国空军几无能力再组织对日空战。⑤ 以广西空军为例，8 年对日空战中，广西空军共阵亡飞行员 15 人，其他原因牺牲者 17 人；空战受伤者 18 人，其他原因受伤者 6 人。其中，1941 年以前牺牲飞行员 21 人，占广西空军抗战总牺牲人数的 66%；1941 年以前受伤飞行员 23 人，占广西空军抗战总受伤人数的 96%。1940 年前后，广西空军实已损失大半，“不再成为一支独立的部队”⑥。

即便如此，国民政府也并没有放弃空军整训及军用机场建设工作。早在陈纳德担任中国空军外籍顾问之时，其就参与了华中、华南多地机场的设计、修建工作。据其回忆：1938—1939 年，“尽管中国空军飞机几乎损失殆尽，可是中国方面修建机场的计划却没有终止”，“后来在战争中

① 赵平、韦芳等著：《飞虎队在桂林：从桂林出发的中美空军》，第 6 页。
② 中国社会科学院语言研究所词典编辑室编：《现代汉语词典》（第 6 版），商务印书馆，2012 年，第 678 页。
③ 参见陆谷孙主编：《英汉大词典》，上海译文出版社，2007 年，第 776 页。
④ ［美］克莱尔·李·陈纳德著，曹磊译：《战士之路》，第 188—189 页。
⑤ 参见朱力扬：《中国空军抗战记忆》，浙江大学出版社，2015 年，第 242 页。
⑥ 陆光球：《广西空军抗日空战记》，《广西文史资料选辑》（第三十五辑），（内部发行），1992 年，第 106 页。

发挥过巨大作用的衡阳、零陵、桂林、柳州等地机场以及配套设施都是在这个时期修建完成的”①。事实也正如陈纳德所回忆的那样，至 1941 年前后，中国华南多地军用机场的整修、扩建工作已初步完成（见表 2）。

**表 2　抗战时期华南各主要空军基地整修、扩建概况**

| 基地名称 | 基地所在位置 | 初建时间 | 整修、扩建时间 |
|---|---|---|---|
| 衡阳基地 | 湖南省衡阳八甲岭 | 1929 年 | 1937—1938 年整修 |
| 零陵基地 | 湖南永州蔡家埠 | 1938 年 | 1941 年整修完成 |
| 桂林秧塘基地 | 广西桂林市临桂县 | 1933 年 | 1939 年、1940 年和 1941 年分 3 次整修、扩建 |
| 柳州基地 | 广西柳州市柳江南岸帽合标营前 | 1929 年 | 1941 年 3 月扩建至是年年底竣工 |
| 芷江基地 | 湖南省怀化市芷江县 | 1936 年 10 月 | 1937 年 12 月至 1938 年 10 月、1940 年分 2 次整修、扩建 |

资料来源：《衡阳市志·军事志》编纂委员会《衡阳市志·军事志》（初稿），1992 年，第 93 页；柳州市地方志编纂委员会编《柳州市志》（第 5 卷），广西人民出版社，第 877 页；芷江侗族自治县县志编纂委员会《芷江县志》，生活·读书·新知三联书店，1993 年，第 518—519 页

抗战期间，桂林共有军用机场三处，分别为二塘机场、秧塘机场及李家村机场，② 其中以秧塘机场最具规模。1941 年，该机场经过国民政府航空委员会投资以及桂林市地方军民 19000 余人次的第三次通力整修后，场站面积已扩建至 3 平方公里，机场内建有跑道、滑行道、备降道、疏散道、停机坪、飞机窝、发电站、修配厂、碉堡、地下室、弹药库、指挥台、电台、有线电话等一系列较为完备的作战配套设施。③ 完善的机场设施及场地条件，为飞虎队顺利东进并进驻桂林基地，进而逐渐构建起飞虎队前进基地群提供了极为重要的先期条件或基础性保障。

（3）飞虎队进驻桂林时间及经过。虽然桂林秧塘机场在 1941 年 4 月前即已完成第三次整修及扩建，机场作战及防御设施有了极大的改善与提高，但机场成规模、成建制的战时抢修维保工作直至 1942 年 6 月才开始着手。据《临桂县志》记载，1942 年 6 月 10 日，桂林地方政府依照国民政府航空委员会规定，征集临桂县内民工 2000 余人，编成机场抢修民工大队，“在机场遭受破坏时随时抢修”④。值得指出的是，美军对于战时空军基地的保养、抢救及修复工作有着较高要求，尤其规定“空军方面必须注意迅速抢救工作”⑤。但是，秧塘机场在 6 月 10 日之前，并未组织起常规化、成建制的机场抢修组织，因此也就不具备良好的战时抢修维保能力，这无疑制约

① ［美］克莱尔·李·陈纳德著，曹磊译：《战士之路》，第 83 页。

② 1940 年前后桂林二塘机场已驻有苏联援华航空队，但由于苏联主要关注日军在中国东北及华北的军事力量，故对华南和西南战场所投入的空中力量是比较有限的，并未能从根本上扭转中国被动挨打的局面。

③ 参见《临桂县志》编纂委员会编：《临桂县志》，方志出版社，1996 年，第 623 页。

④ 《临桂县志》编纂委员会编：《临桂县志》，第 623 页。

⑤ 美国陆军部编，陆军大学译：《美军后方勤务》，陆军大学印，1947 年，第 125 页。

着飞虎队进驻该基地。巧合的是，就在桂林地方当局组织建立常态化机场抢修大队的前一天（6月9日），11架日机向位于桂林西南郊的秧塘机场“投弹30余枚”且从容“逸去”①。此次轰炸因“不停放飞机的机场没有攻击价值”，因此，日机之空袭并未对机场造成较大损失。② 我们亦由此可知，飞虎队进驻桂林秧塘基地之时间最早应在1942年6月9日以后。

事实上，关于飞虎队进驻桂林的最早报道出现在1942年6月12日。是日，《大公报》（桂林版）在第三版刊发一则题为《今晨空战，击落敌机两架，空战仍在进行》的短讯，文中提及：“今晨六时许，敌机来袭，我空军升空迎击，发生空战，当击落敌机二架。至截稿时，尚在恭城上空被我围击中”③。虽然该报道透露的信息不多，亦未直言参与迎击日军之空战部队是否为飞虎队，但该报讯仍提示我们，6月12日“晨六时许”，日机与中方驻桂某支空军力量在桂林空域发生激烈空战。

翌日，《大公报》（桂林版）刊出“6·12”空战新闻两则。其中一则指出参与对桂空袭之日机来自日军占据的广州，共计18架。同时，该则新闻中还强调“最近敌机每晨必来，来则在郊外投弹，投弹后则逸去，习以为常，已成刻板文章”，“昨晨空战，其规模之大，战况之烈，为桂林近三年来所仅有”④。这意味着“6·12”空战前，桂林空防力量极其薄弱，以至于桂林防空力量空虚到了足以使日机“来则投弹”“投后逸去”且“习以为常”并成“刻板文章”之窘境。同日的该报另一则新闻中则提及1942年4月11日，日机袭桂曾被桂林防空部队高射炮“击落两架”之事，并直言其为“消极防空的成绩”，而“6·12”空战“却以飞机对飞机，是积极防空的收获”。文章认为，“这个大转变”意味着桂林空防“由消极阶段进入积极阶段”⑤。值得一提的是，该文文末特别提到“对于友邦的援助，不能不至其感谢之忱”，间接承认了此次参与对日作战之空军部队为具有“友邦”背景之飞虎队。6月15日，《大公报》（桂林版）内包括《桂林电台集体广播》《李主任等慰劳飞将军》在内的多篇文章进一步明确报道了中方参与“6·12”桂林空战的空军作战部队为“A. V. G”的“飞将军”们。

因此，在理论上，飞虎队进驻桂林的军事行动应在秧塘机场抢修民工大队部署完成后，且在“6·12”桂林空战爆发前的几日时间内进行。换言之，飞虎队进驻桂林的时间区间应为1942年6月9—12日间。

飞虎队队员查尔斯·邦德（Charles R. Bond）曾在志愿队时期任第一中队副中队长（Vice Squadron Leader），亦是首批进驻桂林基地的战斗人员之一，其战时日记详细记载了飞虎队进驻桂林的具体日期、部队番号及若干历史细节，为我们最终确定飞虎队进驻桂林的具体日期及部队番号提供了重要参考。据邦德1942年6月上旬所撰日记记载，6月初，飞虎队准备将部分战斗力量由昆明转移进至重庆，进而再由重庆东进至桂林。9日，飞虎队转进重庆计划正式实施。当日，包括邦德在内的飞虎队队员驾驶着多架P-40战机飞抵重庆上空并作低空盘旋飞行，借以向重庆军民公开宣示，飞虎队已进驻重庆并担任保卫中国战时陪都之责。进驻重庆后，邦德即与第一中队（亚当与夏娃中队）队长鲍勃·尼尔（Bob Neale）商讨进一步进驻桂林基地的具体军事

① 《敌机肆虐》，《大公报》（桂林）1942年6月10日，第2版。

② 参见［美］丹尼尔·福特著，叶蔚然译：《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者（1941—1942）》，北京联合出版公司，2017年，第301页。

③ 《今晨空战 击落敌机两架 空战仍在进行》，《大公报》（桂林）1942年6月12日，第3版。

④ 《桂市昨晨大空战 敌机被击落六架 尚有两架搜寻中》，《大公报》（桂林）1942年6月13日，第2版。

⑤ 《桂空传捷》，《大公报》（桂林）1942年6月13日，第3版。

计划。① 其主要部署为飞虎队第一中队于 10 日自重庆白市驿机场起飞，准备秘密进驻桂林秧塘机场，第二中队（熊猫中队）则留守重庆。但时至 10 日晨 3 时许，重庆天气转差，不利于飞行。为确保飞行安全，飞虎队遂将飞往桂林之时间推迟至 6 月 11 日。值得指出的是，尽管重庆空航起飞条件欠佳，部分飞虎队要员还是乘坐一架 DC－3 客机于是日先行飞往桂林。10 日晚，邦德得知陈纳德和部分随行人员已随着 DC－3 客机率先抵达桂林。6 月 11 日，邦德和飞虎队第一中队的主要战斗人员按照既定计划，顺利进驻桂林，并于 12 日与来袭日机爆发空战。② 根据查尔斯·邦德战时日记记载及“进驻”一词的军事含义，飞虎队进驻桂林基地的日期应为 1942 年 6 月 11 日，其部队番号为中国空军美国志愿援华航空队第一中队。

飞虎队进驻桂林基地是其在华军事行动中具有重要意义的战略部署。因此，在多位美国学者所著飞虎队传记中都提到了此事。如丹尼尔·福特（Daniel Ford）所撰《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者》提及：1942 年 6 月 10 日晚（周三），中国航空公司的一架道格拉斯客机（即 DC－3 型号客机）“载着陈纳德来到桂林”。“亚当和夏娃”中队（即第一中队）飞行员们于周四（即 6 月 11 日）到达。③ 而杰克·萨姆逊（Jack Samson）所撰《飞虎队：陈纳德和美国第十四航空队在华的真实故事》一书则更直接载明飞虎队进驻桂林之日期为 1942 年 6 月 11 日晨。④

综上所述，《桂林市志》中关于飞虎队进驻桂林之时间及部队番号实为误载。其史实应为：民国 31 年（1942 年）6 月 11 日，美国援华志愿航空队第一中队（即“飞虎队”）进驻桂林。

## 三　地方志关于飞虎队进驻桂林时间之漏记问题

1942 年 6 月 11 日，美国志愿援华航空队第一中队进驻桂林秧塘机场。该军用机场位于桂林西南郊的临桂县（现为临桂区）境内。因其建筑规模大、场站设施完善、跑道工程质量高，成为飞虎队驻节桂林的主要空军基地。飞虎队员邦德在是日日记中对秧塘机场优良的场站设施给予较高评价，特别是对基地内的鸡公山岩洞指挥所有着细致描述：

> 桂林基地被冰激凌形状的山地所包围……其为我在中国所见过最大最好的基地。跑道由砂砾及黏土筑成，表面十分坚硬，其足以起降 B－17 轰炸机。我们的指挥所位于基地内一处巨大山体斜坡中的大岩洞内。洞内凉爽舒适，视角绝佳，置身其中便能观察到整个基地之情况。⑤

尽管飞虎队早在 1942 年 6 月 11 日即已进驻秧塘机场，但《临桂县志》中并未记述此事。其关于飞虎队在桂活动的最早时间记为“民国 32 年（1943 年）春”。据该方志记载：“（1943 年春）美国第十四航空队（俗称飞虎队）2 个大队进驻秧塘机场”。⑥ 显然，《临桂县志》将飞虎队进驻秧塘机场的时间大致“推迟”近一年。

---

① 1942 年 2 月 7 日，美国志愿援华航空队第一中队首任队长罗伯特·桑德尔试飞已遭损坏的飞机时坠机牺牲。此后，鲍勃·尼尔接任第一中队中队长。

② 参见 Charles R. Bond, Jr. , *A Flying Tiger's Diary*, College Station: Texas A&M University Press, 1984, pp. 186－187.

③ 参见［美］丹尼尔·福特著，叶蔚然译：《飞虎队：陈纳德和他的美国志愿者（1941—1942）》，北京联合出版公司，2017 年，第 301 页。

④ 参见［美］Jack Samson, *The Flying Tiger: The True Story of General Claire Chennault and the U. S. 14th Air Force in China*, North Carolina: Lyons Press, 2005, p. 195.

⑤ ［美］Charles R. Bond, Jr. , *A Flying Tiger's Diary*, College Station: Texas A&M University Press, 1984, p. 187.

⑥ 《临桂县志》编纂委员会编：《临桂县志》，第 622 页。

## 四　地方志误载、漏记原因及问题

地方志一般是由各地方政府或机构组织编纂。作为“官书”，同时也是地方文献中的大宗，其中蕴藏着丰富而有价值的史料①，是学者研究地方史过程中的重要参阅资料。尽管近年来，部分学者认为，随着网络信息化程度的不断加强，方志的存史功能受到一定挑战。新方志已不再是“追求施政参考”的“官方行政工具”②。然而笔者认为，与信息来源多元化同步的是信息真伪甄别的“困难化”，新方志所具备的相对“权威性”使其仍是人文社会科学研究者尤其是历史学者在研究地方史过程中不可或缺的重要参阅文献。因此，新方志编修工作仍要保持准确、客观的编纂原则，尽可能地避免误载或漏记。笔者认为，桂林新方志之所以在飞虎队进驻桂林历史问题上出现误与漏，主要原因如下：

第一，桂林新方志在编纂伊始即面临时间紧、任务重的局面。改革开放后，全国第一次新编地方志编纂工作随之启动。1982 年，桂林市先行“响应中央号召，建立了修志机构”，由市政府组织编修人员编纂《桂林市志》，并将其作为地方文化工程加以推进。其后，临桂县委、县人民政府根据中国地方史志协会和广西壮族自治区地方志工作会议精神，亦成立了县地方志办公室。虽然桂林新方志编修工作起步于 20 世纪 80 年代初，但由于客观原因所限，直至 80 年代中期，桂林新方志的编修工作方才展开，尤其是《临桂县志》于 1991 年才“开始编写”③。从《桂林市志》《临桂县志》的出版时间上看，两部新方志均于 1996 年前后完成出版工作。从编纂时间来看，在短短数年时间内编纂并出版全面记载着某一行政区域内千百年来之自然条件、风土人情、历史沿革、政治、文化、经济、军事等各个方面情况的大型地方志书，于参编人员来说实属时间紧任务重。因此，对于个别具体史实之把握与推定难免存在些许偏颇。

第二，抗战时期文献资料散佚较为严重，给桂林地区新方志的修撰工作带来较多困难。地方志的精准编修工作要建立在史料的地方性、客观性以及系统性之基础上。这就要求地方志编修者“既要全面系统地征集资料，又要科学鉴别和编辑整理资料”，从而使地方志所采用的资料科学、全面、系统和翔实。在涉及重大史实的记述时，编者要力求做到不同史料间相互印证，方能最大限度避免误载与漏记问题。而飞虎队进驻桂林空军基地无疑是世界反法西斯力量在桂林的一次成功汇集，在桂林地方抗战史中占有重要地位。桂林空军基地作为飞虎队在华南地区的重要前沿机场与物资转运基地，无论从其战略价值还是从实际对日作战战绩来看，均应在世界反法西斯战争史中留下重要记载。甚至有学者认为，飞虎队从“广西桂林、南宁，江西遂川、赣州机场起飞，对台湾海峡、南海及东京湾进行海上扫荡”，导致“日本海上交通线瓦解”，加速了日军战争机器的毁灭。④ 但与桂林空军基地重要的抗战地位不相匹配的是，现存关于飞虎队驻节桂林的相关档案文献资料却较为稀少。如桂林档案馆仅存有飞虎队战时影像一卷，且并不能很好地判定该项影像资料之具体拍摄地。正如《临桂县志》编纂委员会在该志后记中所提及的那样，“尽管编者殚精竭虑，但县志编修确是一项浩繁的文化建设工程，加上民国时期档案资料多有散佚，故书中

① 参见来新夏：《中国地方志的史料价值极其利用》，《国家图书馆学刊》2005 年第 1 期。

② 南潇潇：《新时期：看新方志如何转身——第二届中国地方志学术年会一瞥》，《中国青年报》2012 年 11 月 5 日，第 2 版。

③ 《临桂县志》编纂委员会编：《临桂县志》，第 870 页。

④ 参见萧明礼：《“敌机跳梁”：抗战后期中美空军对日航运空袭（1943—1945）》，《抗日战争研究》2019 年第 3 期。

难免有错漏及不当”①。

第三，编纂工作制度与审稿体系尚未真正建立。全国第一轮新编地方志编纂工作肇始于改革开放后的 20 世纪 80 年代初，而以《桂林市志》和《临桂县志》为代表的桂林新方志是中华人民共和国成立后第一批编修的地方志。由于时代所限，第一批地方志编修工作缺乏前例可鉴，如主编、总纂责任制度，审查验收制度、分撰与统编工作的协调体系均未能完善建立。加之志书不同于研究某一历史问题的专著，其“囊括全面、体例庞大”之属性，也使得学者们在方志编修过程中难免对某些具体历史事件的把握稍显粗略。

值得指出的是，2020 年 1 月 7 日，广西壮族自治区十三届人民政府第 48 次常务会议审议通过《广西壮族自治区地方志工作办法》并于同年 4 月 1 日起施行。该《工作办法》指出，今后广西壮族自治区在新方志编修工作中要继续健全地方志工作机构，吸收“有关方面的专家、学者参加编修工作；兼职编纂人员亦应参加编纂业务培训，加强编纂人员队伍建设，完善财政预算”；同时，首次将“建立完善地方志主编、总纂等责任制度”以及“制定全区统一的地方志评议和审查验收制度”纳入编纂要求，这对于提升地方志质量具有重要意义。② 随着广西壮族自治区地方志编纂工作制度与审稿体系的不断完善，今后桂林新方志编修工作将更加科学与准确。

由于多重主客观因素影响，尽管误载与漏记在地方志编纂过程中在所难免，但一旦出现上述两种情况，势必会对史学研究产生一定程度的不利影响。主要体现在以下几方面：首先，误载易引起错误引用，进而造成“以讹传讹”。地方志对某一史实之误载，容易引起学者在研究过程中的“误引”，从而导致进一步的“以讹传讹”。以《桂林市志》对飞虎队进驻桂林时间及番号的误载情况为例，已被《桂林市简志》③《抗战时期美国飞虎队在桂活动大事记》④ 等学术成果的引用，致使地方志中的错误信息进一步扩大。

其次，误载与漏记不利于细致深入地进行地方史研究。地方志蕴藏着某一行政地区诸多重要的历史发展信息，一般较为系统地记载本地区发展历程中的诸多重要历史事件。地方史研究者若欲深入细致地把握所研究区域内的整体历史情况，必须对各个重要历史事件具备较为精确的认识。这就要求地方志所记载之历史信息具备较高地准确性。《地方志工作条例》规定，“编纂地方志应当做到存真求实，确保质量，全面、客观地记述本行政区域内自然、政治、经济、文化和社会历史与现状”。⑤ 飞虎队进驻桂林是抗战时期中美盟国间合作的重要历史事件，在桂林地方抗战史中占有较为特殊的历史地位。一旦研究者误信并引用《桂林市志》中对于飞虎队进驻桂林时间、部队番号等基本历史问题之记载，就可能会造成其在研究飞虎队援桂抗日问题上的困扰，最终不利于细致深入地书写桂林地方抗战史。

再次，误载与漏记不利于把握具体历史事件的影响和意义。“对于一个事件的历史影响的细节讨论会大大丰富我们对于其历史意义的认识”，而“细节在相当程度上影响着认识的深度”⑥。一旦学者未经过细致考察而轻易采用地方志所误载的历史细节信息，就可能会造成研究成果或结论与史实间的不符，进而影响人们对具体历史事件的整体性把握，不利于正确理解历史事件的影

① 《临桂县志》编纂委员会编：《临桂县志》，第 872 页。
② 参见《广西壮族自治区地方志工作办法》，《广西日报》2020 年 4 月 1 日，第 6 版。
③ 参见桂林市地方志编纂委员会编：《桂林市简志》，广西人民出版社，2014 年，第 208 页。
④ 参见唐凌：《抗战时期美国飞虎队在桂活动大事记》，《广西地方志》2006 年第 4 期。
⑤ 参见中华人民共和国国务院：《地方志工作条例》，中国法制出版社，2006 年。
⑥ 王建朗：《抗战研究的方法与视野》，《抗日战争研究》2016 年第 1 期。

响及意义。

飞虎队进驻桂林的军事行动是其继进驻昆明、重庆后实施的重要战略部署。而桂林秧塘基地是飞虎队自西南大后方东进至华南对日抗战前沿的第一站。从历史影响上看，首先，飞虎队驻桂在较大程度上巩固了桂林及其周边空域之空防安全。自 1942 年 6 月起至 1944 年 9 月桂柳会战爆发前止，飞虎队进驻桂林的 27 个月内，日机空袭桂林之次数“有所减少”，轰炸精度亦大为降低①；第二，飞虎队驻桂为其后在华美空军构建起华东前沿空军基地带提供了重要战略支点。根据飞虎队主战机型 P－40 战机的最高飞行时速每小时 357 英里（约合每小时 574 公里）分析②，其自桂林起飞，1 小时内即可北袭岳阳、东进广州等日军占领区。在 27 个月内，飞虎队从桂林基地出发空袭了包括汉口、广州、香港、台湾等地在内的日军占领区并威胁着日军太平洋交通线。笔者认为，《桂林市志》《临桂县志》中对于飞虎队驻桂之时间及番号等历史细节的误载与漏记，在一定程度上使得飞虎队驻桂的诸多历史细节与史实相分离。前者误载“过早”，后者漏记“过晚”，而“过早”或“过晚”都不利于揭示桂林在中美空军抗战史中的重要地位及意义。

## 总　结

地方志作为“一方之全史”具有很大程度上的“百科”性质。因此，“横不缺项，纵不断线”也就成为地方志编纂过程中所遵循的一个原则。③ 作为各个行政区域内的“百科全书”，地方志记载了各该行政区域内的诸多历史事件及相关概况。尽管地方志的性质，决定了其对部分历史事件仅作“蜻蜓点水”般地记载，但作为“官书”的地方志在编纂过程中应力争“求真存实”。事实上，地方志在编纂过程中因其体例内容庞大，难免出现一定编排上的问题，但“误载”与“漏记”则在一定程度上违反背了地方志“求真存实”“不缺项”“不断线”的编纂准则。因此，在地方志编纂过程中，“误载”与“漏记”均应力求避免。对飞虎队进驻桂林之时间及番号进行重新考察与确定，有利于制止学者在该项问题上的错误引用，进而消除“以讹传讹”。同时，对飞虎队驻桂的相关历史细节的考察，也将为相关学者细致深入地研究桂林地方抗战史以及探讨国际反法西斯合作抗日问题提供部分基础性史实参考。

《桂林市志》《临桂县志》关于飞虎队进驻桂林时间及部队番号的误载与漏记，反映出部分新方志在编纂过程中对某些地方史中的重大事件之记载或考察尚不够严谨。一旦地方志对某一重大历史事件之记载出现错乱，即可能对参阅者尤其是地方史研究者带来一定程度上的困扰，甚至影响其研究进程或研究成果的准确性。这就要求地方志编修机构制定科学的编纂、评议和审查验收制度，同时，作为社会科学工作者要不断做好“地方志出版后的批评”④ 工作。将出版前的评议与出版后的批评相结合，地方志将能在相关学者的共同努力下不断臻于严谨与完善，从而更好地推动地方文化的发展。

（作者单位：首都师范大学历史学院）

**本文责编：周　全**

---

① 参见唐凌：《桂柳会战前后的美国“飞虎队”》，《抗日战争研究》2007 年第 3 期。

② 参见［美］Carl Molesworth，*P－40 Warhawk vs Bf* 109 *Mto* 1942－44，Oxford：Osprey Publishing，2011，p. 12.

③ 参见梅森：《地方志书编纂的原则和要求》，2015 年 12 月 16 日，中国社会科学网 http：//www. cssn. cn/dfz/dfz_ zjbz/201512/t20151216_ 2783623_ 5. shtml，2020 年 6 月 1 日。

④ 池诚：《地方志批评理论初探》，《上海地方志》2017 年第 1 期。