



生命鑄就的航線(上)

駝峰航線創造了人類航空史上的奇蹟，也創下了戰爭史的紀錄。駝峰航線是第二次世界大戰中，也是世界戰爭空運史上，持續時間最長、條件最艱難、付出代價最大的一次悲壯大空運。從1942年5月開始至1945年11月，駝峰空運歷時三年多，中美兩國投入了數萬名飛行和地勤人員、數千架飛機，往來運送戰略物資70餘萬噸、3萬多名作戰人員，另有千餘架作戰飛機經此航線投入中國戰場。

據記載，從1943年9月到1945年8月僅僅兩年時間內，「駝峰」空運就執行了150萬小時的航行，在我國雲南的昆明、陸良、呈貢、雲南驛、沾益和四川的宜賓、新津、彭山、廣漢、瀘州，以及重慶等機場在最繁忙的時候，每75秒就有一架飛機從印度或我國的某機場起飛。1945年6月，駝峰航線平均每天飛行622架次，平均每分鐘就有一架飛機飛過。

駝峰航線是血染的天路，中美飛行員以不屈的堅持，在駝峰間用生命進行拼搏，付出的代價觸目驚心。駝峰航線飛機失事率高得驚人，是世界上真正最危險的「死亡航線」。據多個比較權威的統計顯示，從1942年5月至1945年8月，駝峰航線上共損失飛機609架，犧牲飛行人員約2,000人。其中美國損失飛機563架，飛行人員1,500人；中國航空公司損失飛機46架，飛行人員168人。另據戰後美國陸軍航空運輸司令部(ATC)官方統計，在駝峰空運期間，平均每向中國運送兩架次物資，就可能損失一架飛機；平均每月損失飛行員13人。

犧牲的大多數飛行員都是20歲出頭的小伙子。由於高山搜索非常困難，還有許多犧牲飛行員的遺骨至今仍未找到。

駝峰航線是一條用生命鑄就的空中運輸線。美國記者白修德的報道稱：「駝峰航線曾使得許多人發瘋、死亡或者帶着熱帶病被送回美國，因此一些軍人把它稱為空中地獄。」美國作家西奧多·懷特寫道：「有幾個月，駝峰指揮部損失的飛機和人員比直接參加戰鬥的第十四航空隊還要多。」由於飛機經常失事，當時

駝峰航線上美國飛行員的皮夾克背後都貼有標識牌，上書「來華助戰洋人（美國）」，軍民一起救護」14個大字，以便這些美國飛行員在中國境內迫降或墜機時，能得到中國民間的救助。在昆明飛虎隊/駝峰航線紀念館中陳列的飛行夾克、氣氛面罩、飛行日誌，無不浸染着當年飛行員們的汗水、淚水，乃至鮮血。

然而，犧牲並未嚇退勇士。儘管駝峰航線上隨時隨地可能遇到各種各樣的死亡危險，但是中美飛行員們為了反法西斯戰爭，前仆後繼，拚命飛行，日夜穿梭於這條死亡天路，緊張地搶運抗戰物資。在駝峰航線，參與空運的機構主要是美軍航空運輸司令部印中空運大隊和中國航空公司，執行飛行任務的也是美軍飛行員和中國航空公司的飛行員。美軍航空運輸司令部印中空運聯隊的美國飛行員在駝峰空運中承擔和發揮了主導作用。

執飛駝峰航線的美軍飛行員一開始大多數是從空軍作戰司令部的戰鬥機和轟炸機部隊中借來。為彌補飛行員的短缺，飛機轉運司令部不得不從民間招募具有各種飛行背景的飛行員，比如噴灑農藥的飛行員、特技飛行員、試飛員、表演飛行員以及那些擁有私人飛機的飛行員。其中，私人飛機飛行員最多。

隨着印中空運聯隊機群規模大增和運輸量的劇增，飛行員短缺的問題十分嚴峻。為迅速招募大量飛行員，美軍將新招飛行員的試用期和體檢標準不斷放寬。但隨着飛行員隊伍的不斷擴大，飛行員經驗不足的問題又越來越嚴重。儘管相關機構進一步加強培訓，不少飛行員仍難以短期熟練飛機操作系統，因而成為駝峰飛行事故率高的重要原因，由缺乏飛行經驗的新飛行員造成事故一度佔到了75%。

為解決駝峰空運飛行員經驗不足的問題，美軍從1943年7月18日開始實施「7-A項目」，作為美國對中國軍事任務的一部分。「7-A項目」要求美國航空公司派出熟練機組人員到印度，與空運聯隊的年輕機組人員一起飛越駝峰，在印度和中國之間運送物資。「7-A項



● 駝峰航線上的美軍飛行員。 作者供圖

目」機組成員到印度後，主要培訓駝峰空運飛行員，但在急需飛行人員的時候，也要駕機參加空運。4個月時間裏，「7-A」機組人員直接飛越駝峰1,000多次，空運大量物資到中國。

1944年初，為準備對日大反攻，美軍再次擴大印中空運聯隊，使其擁有的飛機數量超過了300架。當年1月駝峰航線空運至中國的物資已達14,472噸。其後又不斷激增。至1944年底，駝峰航線月空運量已突破4萬噸。1945年7月，駝峰航線的月空運量達到了最高峰——當月運抵中國的物資為91,100餘噸，相當於滇越鐵路1940年6月月運量的5倍。其中71,000噸為美軍印中空運聯隊運送，創下了單月運量紀錄；20,000餘噸為中國航空公司和美軍駐印第10航空隊運送。至1945年9月，僅美軍印中空運聯隊便擁有飛機600餘架，絕大多數為大型運輸機，空勤官兵34,000餘人。在印度僱用了47,000多名印度勞工維護運營基地和航線，在中國更是有數以10萬計的中國軍民工為他們提供支持與保障。從1942年4月到1945年9月，美軍航空運輸司令部印中空運聯隊累計往中國運送的物資達65萬噸。

在駝峰航線駕機飛行的美國飛行員，有美軍空運部隊的，還有美國志願援華航空隊（也就是著名的「飛虎隊」）的，甚至也有一些民間航空公司的飛行員。據說當時的美國軍方開出了極高的薪水和榮譽，吸引了一大批「天不怕地不怕」的飛行員。從美國來到駝峰航線飛行的飛行員，有些是為了高收入，有些是為了榮譽，也有些純粹是為了挑戰極限的刺激感。但不管他們是出於什麼動機，他們那種勇於挑戰的精神令人肅然起敬。這些為中國抗戰不惜犧牲的空中英雄，在極限環境中完成了幾乎不可能完成的任務，在萬米高空書寫了一段人類勇氣和犧牲的傳奇。

豆棚閒話

控制貪念慾望

最近幾天，四川有縣城爆出特大新聞，一個替人操作「炒股跟投」的資金盤忽然跑路，上當受騙者達數萬人之眾，被騙資金估計數十億元人民幣，影響之大，史無前例。

事情起源於好幾個月前，有人引進一個資金盤，說是某國際金融外資的投資平台，你入了股，他代你炒，日賺2%至10%的利潤，一鍵跟投，穩賺不賠，代炒機構只提成利潤的15%，如果虧了，則由代炒機構負責，一股也只需投資1.25萬元人民幣，當然，一次可入多股，但不能復投。剛開始，人們還抱着疑惑的態度，可當看到有人入股後日進斗金，可以隨時提現，隨時退股，退股還有幾百元獎勵時，人們逐漸瘋狂起來。有人拿出一生積蓄，有人貸款，有人賣房，有人辭官去幹，有的村莊村民幾乎全部參與。據說每天交錢入股者，排了一長串。結果這幾天資金盤卻以官網失聯、捲錢跑路落幕。上當受騙者中，有工人、農民、教師、商人、機關工作人員，還有退休領導幹部。

為什麼這麼多人會上當受騙？我想歸根結底，無非是人的慾望在作怪。著名作家莫言先生曾說：「慾望，是萬物繁衍的原動力，是毀滅一切的魔鬼；萬物因慾望而美好，萬惡因慾望而產生。」

人有慾望是正常的生理現象，否則就沒有生存的動力了。關鍵是如何控制好自己的慾望，別讓它偏離了人生的軌道。好日子人人都想，財富人人都需要，但君子愛財，取之有道，財富要靠自己勞動創造，千萬別去幻想什麼一夜暴富的事情，更不要去想什麼邪門歪道。

想當初有人來勸我入「炒股跟投」，把這件事說得天花亂墜。我沒有動心，我知道天上沒有餡餅，地上卻有陷阱。現在這件事情爆雷了，才知道那些拉人入股者，都有獎勵機制的。拉的人愈多，獎勵愈大，拉的人數達到了一定數量，每月還給發工資。

人的一生，艱難坎坷，人生旅途中，有時上當受騙在所難免，關鍵是要吃一塹長一智。「代炒跟投」事件爆雷之前，其實是有許多跡象可循的。比如替你買的股票高出了當天的股票交易市場價；原說每人買一股，後來又說可以復投、加單，聲稱掛靠的香港某證券公司專門出來闖禱，說該機構與公司無關等。但很多人就是寧可信其有，不願信其無。甚至在上當受騙後不去譴責騙子，不去反思當初根本就不該有的動機，反而後悔沒有掌握好火候，沒有及時提現，否則現在也發財了。有人甚至還說：「如果再來一次，我還會參加，這次不做被收割的人，要做反收割的人。」不知道這是什麼奇怪的邏輯，只能說明這些人對人性還沒有清醒的認識，沒有控制好自己的慾望。

人的一生，要知足常樂，要活得通透，要明白財富只能靠自己去努力奮鬥。當有一天你走在大街上，有人告訴你不用付出什麼，就可以隨便去領幾百元錢，你覺得自己沒有付出過，不為所動，微微一笑自顧往前走路時，那麼你就應該算是控制好自己的慾望了。



● 良心

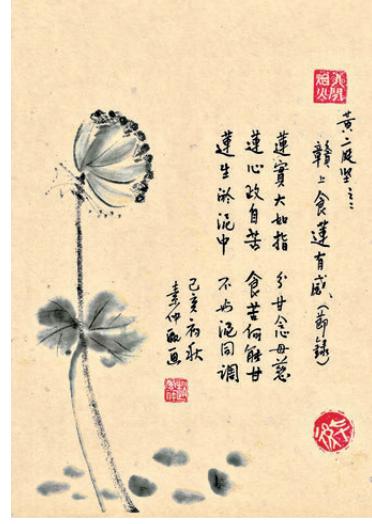
詩情畫意

從詩經時代吃到今天

古人飲食智慧的啟示

七十四 蘭上食蓮有感(節錄)

——黃庭堅之二(兩宋時期)



黃庭堅之二 蘭上食蓮有感(節錄)
蓮實大如指，分甘念母慈。
蓮心政自苦，食苦何能甘。
蓮生淤泥中，不與泥同調。

己亥初秋
素仲配畫

● 趙素仲

浮城誌

冬吃蘿蔔夏吃薑

每當買菜回來，袋中幾個沉甸甸的蘿蔔總讓我腳步慢下來——紅皮的艷若胭脂，白皮的潔如凝脂，帶着泥土的濕潤氣息，像極了小時候母親從田埂邊拔回的模樣。

兒時的冬天，農閒時節的田地裏，蘿蔔纏着霜露的脆嫩，母親彎着腰，衣袖在寒風中擺動，一拔一拽間，帶着泥土的蘿蔔便滾落田壟。紅的是「心裏美」，切開後紅肉白筋，脆生生甜絲絲；白的是「象牙白」，肉質飽滿，汁水豐盈。那時家裏糧食拮据，土豆、蘿蔔便是冬日餐桌常客，多到讓年少的我們生出幾分抵觸。母親總是一邊往灶膛裏添柴，一邊把切好的蘿蔔塊放進陶罐，和着幾小片臘肉慢燉。咕嘟咕嘟的響聲裏，蘿蔔的清香混着煙火氣瀰漫全屋，母親便會念叨那句老話：「冬吃蘿蔔夏吃薑，不用醫生開藥方。」

彼時我似懂非懂，只當是母親哄我們兄弟幾個吃飯的借口，皺着眉把蘿蔔嚥下去。母親從不強迫，只是把陶罐裏最軟糯的蘿蔔夾到我們碗裏，自己卻啃着帶筋的蘿蔔根。她的手因為常年勞作布滿裂口。那時不明白，母親為何總在寒冬裏執着於

讓我們吃蘿蔔，而我們卻想多吃白米飯。

長大後離家求學、工作，高鹽高脂的珍饈美味漸漸替代了家常便飯，蘿蔔也成了許久才會想起的食材。偶爾在市場看到新鮮的蘿蔔，買回家清炒或涼拌，卻總覺得少了些兒時的味道，也淡忘了母親那句質樸的老話。直到近年，各類科普視頻鋪天蓋地，才知曉蘿蔔藏着大學問：它能消食化熱、清熱生津，富含碳水化合物與多種無機鹽，常吃可促進新陳代謝。那些被我們嫌棄的日子裏，母親早已用最樸素的生活智慧，為我們築起了一道健康的屏障。

如今再吃冬蘿蔔，心境早已不同。不再是為了填飽肚子，而是主動品味這份自然的饋贈，感受母親藏在食物裏的深情。原來，母親的愛是融在一粥一飯裏的牽掛，是用生活經驗沉澱的智慧。窗外寒風依舊，陶罐裏的蘿蔔燉得軟糯。氤氳熱氣中，彷彿又看到母親在灶台邊忙碌的身影，聽到她輕念那句老話。原來母親從未走遠，她的愛就藏在冬蘿蔔的清香裏，藏在代代相傳的生活智慧中，在每個冬日溫暖着我們的胃，也溫暖着我們的心。

● 魏以進

● 趙素仲

● 黃庭堅

● 胡敬



● 駝峰航線上的美軍飛行員。 作者供圖

自機組成員到印度後，主要培訓駝峰空運飛行員，但在急需飛行人員的時候，也要駕機參加空運。4個月時間裏，「7-A」機組人員直接飛越駝峰1,000多次，空運大量物資到中國。

1944年初，為準備對日大反攻，美軍再次擴大印中空運聯隊，使其擁有的飛機數量超過了300架。當年1月駝峰航線空運至中國的物資已達14,472噸。其後又不斷激增。至1944年底，駝峰航線月空運量已突破4萬噸。

1945年7月，駝峰航線的月空運量達到了最高峰——當月運抵中國的物資為91,100餘噸，相當於滇越鐵路1940年6月月運量的5倍。其中71,000噸為美軍印中空運聯隊運送，創下了單月運量紀錄；20,000餘噸為中國航空公司和美軍駐印第10航空隊運送。至1945年9月，僅美軍印中空運聯隊便擁有飛機600餘架，絕大多數為大型運輸機，空勤官兵34,000餘人。在印度僱用了47,000多名印度勞工維護運營基地和航線，在中國更是有數以10萬計的中國軍民工為他們提供支持與保障。

從美國來到駝峰航線飛行的飛行員，有些是為了高收入，有些是為了榮譽，也有些純粹是為了挑戰極限的刺激感。但不管他們是出於什麼動機，他們那種勇於挑戰的精神令人肅然起敬。這些為中國抗戰不惜犧牲的空中英雄，在極限環境中完成了幾乎不可能完成的任務，在萬米高空書寫了一段人類勇氣和犧牲的傳奇。

文化解碼

100年前故宮文物的爭議與保護

我們常常談起故宮文物的歸屬之爭：這些寶貝究竟屬於誰？

在溥儀那裏，它們被視為皇室的私產，是他「家裏的東西」；而在清室善後委員會的學者們眼中，它們則屬於國家與人民，是公共資產，理應歸屬全民社會。

圍繞着「文物是誰的」這一問題，彼時的宮廷內外發生過多次針鋒相對的交鋒。

我至今忘不了，當年看到的一張老照片——那是溥儀匆忙離宮時，他的炕桌上靜靜放着半個蘋果，彷彿時間在那一刻突然凝固。

那不是戲劇化的擺拍，而是真實的遺留。

我們拍紀錄片時還原了這個場景，只不過現場拍攝導演為了戲劇效果，把蘋果「掉」到了地上；而真實的那半個蘋果，其實安靜地放在桌面上，沒有掉落。

除了蘋果，還有吃了一半的點心、隨意擱置的日用品——這些殘留的痕跡，讓人突然意識到：那個被稱為「末代皇帝」的少年，並不是按照預設的儀式離開故宮的。他的離開是倉促的、混亂的，幾乎毫無準備。

其實，溥儀本人也完全不知道自己會在那一天離開。那是一次徹底的突發事件——鹿鍾麟帶着士兵闖入宮門，簡單粗暴地宣布：「下午兩點前必須離開。」

一切，就這樣被突然切斷。

歷史，有時就是由這樣的偶然性推動。馮玉祥作為一個激進的國民軍領袖，他的果斷與突襲，讓皇權最後的殘影在一個午後的命令中消散。

皇帝倉皇，太監們也慌亂。為了偷賣文物，有些太監將一時帶不走的珍寶塞進牆縫、藏在樑柱間、塞入犄角旮旯。

多年之後，這些隱藏在暗處的物件，在清點與修復中被陸續發現。