



良心茶遊記

生命鑄就的航線(中)

中國飛行員在駝峰航線上也作出了重要貢獻。駝峰航線是飛行員拿命飛出來的，其中有美國人，也有中國人。由於種種原因，很多當年的中國籍駝峰飛行員沒有得到應有的榮譽，甚至有人因為這段經歷而晚景淒涼，備受屈辱。近年許多記述駝峰航線的書籍資料和影視作品中，大多描寫的是美國陸軍航空隊和他們的飛行員，而有關參加駝峰空運的中國航空公司（中航）及飛越駝峰的中國飛行員卻較少提及，也因此中航那些極為優秀的飛行員被人們長期遺忘。其實中航是開闢駝峰航線的先驅，中國航空公司的飛行員是最早探索並試飛駝峰航線成功的。

現有多數資料記載，1942年3月21日，羅斯福正式同意開闢駝峰空運線。那時日軍已佔領緬甸南部中部，即將佔領緬甸全境，徹底切斷滇緬公路這條中國的陸路國際補給線，開闢空中航線已迫在眉睫。1942年4月18日，中航成功完成了對駝峰航線的試航，這標誌着駝峰空中通道正式啟用。中航的試航成功是駝峰空運正式啟動的關鍵一步。有資料顯示，實際早在1941年11月23日，中國航空公司的一架DC-3運輸機就試飛成功一條新的中國—印度航線，即從中國昆明，經緬甸密支那，飛到印度加爾各答，這條新航線就是後來駝峰航線的南線。中航首飛這條航線一個多月後，太平洋戰爭爆發，美國正式對日本宣戰，中美結為盟國，才更加緊了開拓運營駝峰空運的步伐。

在中國航空公司開拓駝峰航線之初，由於負責駝峰空運的美國陸軍航空隊一時無力立刻承擔飛行的重任，中國駐美代表宋子文向美方建議，可以先由中航來承擔這條航線的開闢和運行，美軍只要保證向中航提供飛機。當時的美國中緬印戰區司令史迪威和美國陸軍航空兵司令阿諾德等美軍將領，不希望這條航線由中航來領導。因此他們提出了一個折中的方案：由美軍租用中航公司的飛行人員和飛機，來承擔一部分中印航線的任務。美軍承諾，中航飛機損失一架，他們就馬上為中航補充一架。後來美國陸軍航空運

輸司令部正式成立了「美國空運隊」，使用從泛美航空公司調撥的25架運輸機正式執行駝峰空運任務（1942年12月移交給新成立的「美國陸軍空運總隊印中聯隊」），並在隨後的幾個月裏逐步擴大運力，到1942年7月，駝峰空運業務從試航階段轉入常態化、大規模運營的時期。中國航空公司與美國陸軍空運總隊共同承擔駝峰飛行任務。1942年上半年，中航便已實現每日至少一次飛越駝峰的飛行頻率，下半年每月平均完成150個來回，標誌着航線試航與運營的成功。中國航空公司的成功探索試航，為後續駝峰航線正式運營積累了寶貴經驗。

根據現有一些資料顯示，時任中國航空公司飛行員的陳文寬成功試航了駝峰航線的東南線，並得到了當時中國高層的認可。由於陳文寬在開闢駝峰空中航線的過程中扮演了關鍵角色，後來又成為中國第一位飛越駝峰航線的機長，因此他成功試航的駝峰航線東南線曾被稱為「陳文寬航線」。陳文寬1913年出生在廣東台山，10歲時隨父親到美國，輾轉之後於1933年在東海岸的巴爾的摩取得飛行資格，只不過當時美國經濟蕭條，陳文寬即使會開飛機也找不到工作，但中國此時正在發展航空業，於是陳文寬加入中國航空公司，成了公司裏的第三名中國飛行員。

駝峰航線正式開通後，中航在駝峰空運中主要負責從印度汀江經緬甸北部、雲南西部和中部，最終抵達昆明的航線。這條航線是駝峰航線的核心組成部分。中航的運輸任務主要沿南線飛行。南線從印度汀江起飛，穿越緬甸北部的密支那、葡萄等地，然後經雲南的騰沖、保山、大理（如雲南驛機場），最終到達昆明巫家壩機場。

雖然中國航空公司和中國飛行員較早開拓了駝峰航線，但相對美軍航空隊，中國航空公司的飛機和人員都很少，因此中國航空公司駝峰空運量也相對較少。1942年初中國航空公司參加駝峰空運的飛機只有3架，1944年底達30架。隨着機隊規模擴大，中國航空公司的駝峰運量增長迅速，從1942年的1,758



陳文寬。第一個試飛駝峰航線的中國飛行員
作者供圖

噸增至1945年的19,297噸，3年激增9.9倍。在1942年4月到1945年9月期間，中國航空公司通過駝峰空運累計運送貨物7.5萬噸（也有統計為9萬噸），其中向中國運入貨物5萬噸，運出貨物近2.5萬噸。

但是中航飛行員要比美軍空運隊的飛行員更加辛苦，他們除了要完成在駝峰航線的空運任務外，還經常要被抽調去完成中國國內抗日戰場的緊急運輸任務。就是在駝峰航線上，他們除了要承擔盟國援華物資的運輸任務外，還要承擔中國對外出口物資的運輸。中國當時急需出口外國所需物資，或創匯購買，或用於交換中國抗戰所急需的物資。滇緬公路被切斷以後，外國急需的中國稀有金屬等戰略物資的出口運輸就轉移到了駝峰航線，特別是由中航公司承擔。

除了要比美軍空運聯隊的飛行員承擔更多運輸任務外，中航飛行員還要在飛行中冒更多風險。中國航空公司是民用航空公司，他們的飛機上沒有塗繪美國或者中國軍用飛機的標誌，這是希望在遭遇敵人時，可以享有國際公約中對待戰場上的「平民」而不是「軍人」的待遇，但完全無視國際公約的日本照樣瘋狂襲擊中國航空公司的運輸機。而美軍空運隊會更多地受到美國空軍戰鬥部隊，即第十航空隊和第十四航空隊的護航。

中航飛行人員具有高超的飛行技術和豐富的航運經驗以及有家國情懷，他們的單機載運量和出勤率比美軍更多。史迪威將軍曾高度稱讚中航飛行員：「在中國航空公司飛行人員的面前，美國空運總隊的飛行員就好像一群外行。」在美國空運隊面前顯得有些鶴立雞群的中國航空公司飛行員，是駝峰航線上的一支「飛虎隊」。中航先後參加駝峰空運的飛行員有200人，地勤人員有約1,000人，約2/3是中國籍飛行人員，很多中航飛行員在駝峰航線上飛了500個來回，有的達到700個來回。

我看到一幅題名為《上學路上》的油畫：四周和遠處是高山峻嶺，一條羊腸小路在亂石叢中穿過。十三四歲的農家孩子，背着被包倚在崖壁上，裝有臉盆、衣物和書籍的網兜放在腳邊，單腳立着，另一隻腳提起，手上握着從腳上剛脫下來的布鞋，正往外倒沙子。那背景是凝重的，農家孩子的專心與寧靜，那小略伸向遠處的意境，頓使我砰然心動。我久久地看着這幅畫，感謝畫家準確而生動地勾勒出了我少年時也曾有過的一瞬間。

我13歲那年，由鄉村的小學畢業，考取了縣一中。縣城離我家所在的村子很遠，公路有100多里，山路是80多里。公路有班車到縣城，車票1元3角。當時家裏太窮，拿不出這錢來。上學那天，父親為我扛着粗布被子，我提起網兜；父子倆走山路到縣一中報到。有父親在一起，我不感到孤單和累。雖然雙腳打起了血泡，但我們還是在半晌午時愉快地到達了縣城。

我讀初中時，每月7元的生活費，班上評給我助學金2元5角，父母在鄉下還得賣雞蛋每月攢4元5角供我交伙食費。我過着一個窮學生的生活，感覺也不是太苦。

太苦是學校放假時回家。無錢乘車，我一個人孤零零地走那80多里山路。孤單，寂寞，疲勞，充滿了我一個少年的心。那時，我最大的願望是：下個假期能有1元3角錢和同學們高興興地坐公共汽車回家。

山間，一個孤身少年，背上背着的是網成長方形的被子，手裏提着的是一隻大網兜，網兜裏是個木臉盆，木臉盆裏放着換洗衣物和一摞書籍練習本。我頂着太陽，在山間的羊腸小路上走着。我的個子小，身上背的手提的東西不輕，顯然不可能走得快。一步一步，我默默地走着。路上沒有同伴，周圍沒有村莊，樹也不多，多的是石頭和荒山。

小路像一根沒有盡頭的帶子。我知道，沿着這條帶子走，走到天盡黑時，那裏有座小村莊，村莊裏有一幢茅草房，茅草房裏有我的奶奶，有我慈愛善良的母親，有我勤勞老實的父親。一個學期不見，我想念他們，他們也想念我。我擦擦臉上的汗，咬咬牙，驅除襲來的厭倦和疲累，盡量加快步子趕路。

走到一處崖壁下，有些蔭涼。我將背上的被包倚靠在崖壁上，喘了口氣，再將手上的網兜放在腳邊。腳上的布鞋底子磨得捲了邊，那是我母親在燈下一針一線做的。鞋裏有沙子了，輪流提起腳，脫下鞋，倒淨裏面的沙子。歇了一會，再往前走，我每次都能堅持走到家或學校的……

現在住在城裏，出門就有公交地鐵，我有老年卡乘車可免票。我雖不開車，但家裏有兩輛私家車，但是我出門，如果去的地方只有兩三站路，我既不乘公交車也不讓家裏人送我，一定是步行前往的，這或許是我少年時常走遠路留下的習慣吧！

記得《上學路上》那幅油畫的作者好像是羅中立，他畫的是大巴山風情。他的這幅油畫，是那般深遠地撥動了我的心弦，使我永遠也忘不了我的少年時光，在上學的路上。

詩詞度墨香

●書：梁君度

春雪

唐·韓愈

新年都未有芳華，
二月初驚見草芽。
白雪卻嫌春色晚，
故穿庭樹作飛花。



●雪花穿過庭院中的樹木，像飛花一樣飄落。 AI繪圖

文化解碼

敦煌莫高窟329窟的時間密碼

在敦煌莫高窟700多個洞窟中，329窟似乎不起眼，但它卻蘊藏着一份極為獨特的歷史厚重感。

窟內的壁畫跨越時空，既留有初唐時期流暢婉轉的線條，又可見晚唐供養人姓名的墨書題記，還有西夏時期覆蓋於舊壁之上的補繪。更珍貴的是，這座洞窟承載着敦煌歷史上兩大家族——陰氏與張氏——的佛教信仰傳承與社會地位變遷。

有人說，這是一座「時間疊加」的洞窟，默默講述着兩個家族乃至整個敦煌社會的歷史故事。

329窟的誕生，可以追溯到唐高宗至武則天時期，由敦煌大族陰氏家族主導營建。對陰氏家族而言，開窟造像不僅是一種宗教供奉行為，更是家族精神與文化影響力的集中表達。通過營建洞窟，他們在敦煌地區彰顯自身實力，凝聚家族認同，也在佛教藝術中寄託了對現世與來世的雙重願景。

如果您走進329窟，最引人注目的是窟頂上的蓮花藻井，四周環繞的飛天輕盈曼妙，帶有典型的唐代初年長安風格。南北壁上，巨幅《彌勒經變》描繪淨土世界的莊嚴景象。

壁畫下方的小小供養人畫像，是陰氏家族的成員，這個家族從中原遷移到敦煌，數百年經營，在政治地位、文化影響和佛教傳播上，都有着舉足輕重的作用。最讓家族驕傲的是，他們家族中有一女子成為了唐太宗的一位妃子，還生下一位皇子。而家族在武則天時代，因為敬獻吉祥之物得到加官晉爵，329窟正是在那個時期營建，據說在一些畫面裏，蘊含着家族引以為傲的故事！

幾百年後，敦煌進入歸義軍時代，張議潮家族崛起，掌控地方政權。329窟在此時期經歷了一次重修。

作為那個時候敦煌最重要的家族，他們重塑了塑像，並且重繪

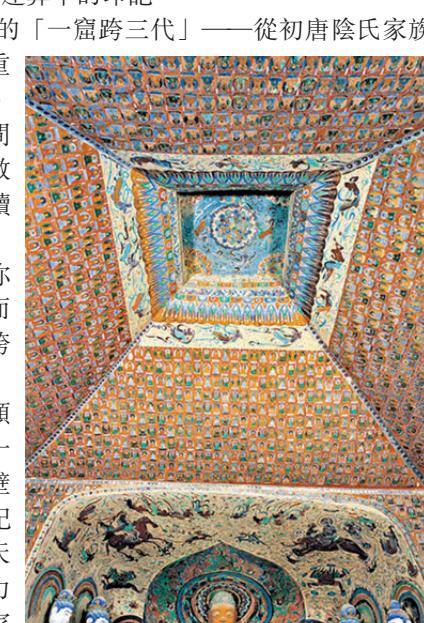
了部分壁畫，還留下了他們家族成員的名字，如「張議潮」「張淮鼎」。這些題名證明了329洞窟的使用權，從陰氏家族轉移到張氏家族，也彰顯着這個洞窟的獨特魅力。

時光到了北宋，西夏的時代，329窟又進行過小規模補繪。一些生活在敦煌的西夏人，在舊壁畫上刷白，再重繪新的千佛圖案。這一層層補繪風格簡約，但延續了洞窟的佛教傳統，也為329窟增添了第三次歷史反覆運算中的印記。

今天，329窟成為典型的「一窟跨三代」——從初唐陰氏家族的開建，到晚唐張家的重修，再到西夏人的新繪，三段歷史疊加在一個空間裏，讓我們清楚地看到敦煌藝術和社會變遷的連續與傳奇。

今天站在329窟裏，你會看到的不只是壁畫，而是一個個家族虔誠的、跨越數百年的文化延續。

時間或許帶走了一些顏色，也在二十世紀初被一個美國人盜走了部分壁畫，成為一種傷痛的記憶。但是，它依然在今天展現出無法替代的藝術力量和時代特徵，成為國家寶藏級的藝術存在。



●329窟窟頂蓮花藻井。作者供圖

詩詞偶拾

●廖黑叔叔

小陽春 (外一首)

做半天
神仙伴侶
趁着十月小陽春
讓那些光
安靜起來
就像此時我寫着詩
你插着花
金桂開了
整座城市
繳械投降了
這麼熱烈的佔有
這麼不加修飾
簡單粗暴來襲
絕無僅有
就像那年那個北方姑娘
當着我的面，在我的照片上
一個深吻

浮城誌

牟河壩的落葉

每逢深秋，窗前銀杏樹的葉子片片飄落，落到洪雅縣城的河邊草坪上，彷彿鋪上一層金色的地毯。我都會想起牟河壩的深秋，那也是一個落葉的季節，村莊的落葉滿山遍野，山林裏、田埂邊，到處都是。

牟河壩的樹木，主要以檜木為主。檜木在當地又叫杞蒿樹，是一種落葉喬木，木質較軟，葉長橢圓，邊緣有稀疏鋸齒，主要用來燒柴。檜木沒有銀杏的金貴，也沒有松柏的常青。它順着季節的性子生長，春抽綠芽，夏遮濃蔭，到了深秋，葉子便開始順着秋風飄落，冬天，葉子更是簌簌落下，落滿田埂，鋪滿山林。

母親是勤快之人。每到落葉季，就背着竹簍，拿着竹耙子，去山林裏撿檜木樹葉，除了檜木葉，她順便也撿竹葉、乾樹枝。她說：「杞蒿樹葉是好柴火，曬乾了耐燒。」我最愛跟着母親去撿落葉，竹耙子在她手裏輕輕一摟，檜木樹葉子就堆成了小山，我蹣跚着腳幫着往背簍裏裝，葉子上還帶着陽光的暖意。有時撿得興起，我會故意往落葉堆裏一撲，葉子漫過膝蓋，像鑽進了雲朵裏，母親看着我快樂，也不生氣，就站在一旁看着笑着，皺紋裏盛滿了愛意。

撿落葉的日子，也有小夥伴的身影。星期天，幾個要得好的娃兒約着一起去山林，月兒山、五山、方山、獅公山，這些生產隊栽有檜木樹林的山，我們都要轉悠個遍。不只是幫家裏撿柴火，

●羅大佺

如今母親早已不在人世了，牟河壩的檜木樹葉卻依然年年飄落。每次想起那些撿落葉的日子，想起母親溫暖的懷抱，想起灶房裏的煙火氣，還有和小夥伴們在樹葉間瘋跑的時光，心裏就暖暖的。那些檜木樹葉不僅是牟河壩美麗的風景，更是刻在我記憶深處的鄉愁和記憶。

