



生命鑄就的航線(下)

駝峰航線是維繫東方戰場的戰略動脈，飛行員以生命之血換來了維繫中國抗戰命脈的戰略物資。作為戰時中國對外聯繫的唯一通道，駝峰航線對打破日軍對中國的包圍、保障中國戰場物資供應，和加強戰時中國對外交流起到了至關重要的作用。據相關統計，從1943年1月到1945年10月，盟國援助中國的抗戰物資有81%是通過駝峰航線空運的，其中大部分是遠渡重洋而來的美國援助物資。除中國抗日戰場急需的軍用物資外，駝峰飛行員還要幫當時的中國政府運送支撐經濟運轉的鈔票和黃金，那時的中國政府連印刷鈔票的能力都不具備了，只能讓美國幫助印錢，然後運到中國發行。同時，中國還利用駝峰航線把15餘萬噸的出口物資運到境外，所得用於維持西南大後方的戰時經濟。

駝峰航線不僅為中國抗日戰場輸送了大批物資，也為駐華美軍提供了補給和後勤保障，從而讓他們有力地支持了中國抗戰。有統計顯示，在駝峰航線輸送的物資中，很大部分用於保障駐華美軍作戰，同時駝峰航線為盟軍緬甸大反攻作戰的空中補給與兵力調配發揮了重大作用。駝峰航線直接支持了中國軍隊的地面作戰。在1943年底中國駐印軍(X部隊)反攻緬北和1944年中國遠征軍(Y部隊)滇西戰略大反攻作戰中，崇山峻嶺給中國軍隊的補給造成巨大困難。駝峰航線成為重要的空中補給線，為中國軍隊運送了大批武器彈藥，提升了中國遠征軍的戰鬥力，為抗戰後期中緬印反擊戰的勝利奠定了堅實基礎。

駝峰航線不僅為中國遠征軍運送了大量軍火物資，而且為中國遠征軍快速調動了作戰部隊。1944年4月21日至5月23日，中國駐印軍在進攻緬北孟拱河谷日軍時，遭到日軍包抄。危急之際，中緬印戰區最高統帥部快速將雲南兩個整師通過駝峰航線空運至印度利多和緬甸孟關等地增援。駝峰空運的調兵能力，成為扭轉緬北孟拱戰局的關鍵。與此同時，美軍飛機利用駝峰空運返回之機多次轟炸日軍的交通、倉庫等設施，破壞了日軍後勤供給，削弱了日軍戰鬥力。

駝峰航線在盟軍緬北大反攻戰役中最輝煌的表現，當數1944年5月至8月的密支那戰役。戰役前，美軍運輸機就通過駝峰航線將中國遠征軍第

50師1.8萬人從雲南空運至印度，再通過地面運輸將其送到緬甸，以增援中國駐印軍。5月17日中美聯軍佔領密支那機場後，該機場即成為駝峰航線的重要中轉機場，提高了空運效率。次日就有運輸機運來2,500名戰鬥人員和大量工程設備。更為重要的是，新1軍的第30師、14師和22師山炮兵部隊直接乘運輸機在密支那機場降落，迅速投入戰鬥。整個戰役期間，密支那機場共起降1.4萬架次飛機，僅運輸的器材就達4萬噸。駝峰航線不僅保障了物資補給和兵力補充，也保障了傷員的救護運送，讓士兵們士氣高漲。正是這種開創性的空中補給和兵力調動模式，為中國軍隊在緬北作戰的勝利提供了重要保障。

在駝峰航線上飛行的，絕大多數是美國飛行員，就是中國航空公司的飛行員中，也有很多是美國的飛行員。美國飛行員在駝峰空運中展現了卓越的勇氣、專業技能和堅韌精神，面對極端惡劣的自然條件和戰爭風險，他們為了抗日戰爭，不管白天黑夜在「死亡航線」上拚命飛行，緊弦搶運。初期飛行員很少，飛行員幾乎24小時待命。飛行員日均飛行達16小時，單日最多在印度和中國之間往返3次，待命時連如廁都需奔跑。為了將更多的物資運入中國抗日戰場，駝峰空運幾乎是不惜任何成本和代價，24小時不間斷地飛行。有時飛機少，運輸任務重。飛行員輪值，飛機不停飛，排到哪架飛機飛哪架。常常是一架飛機剛剛降落，立即換上另一機組人員繼續往返。「飛行換人不換機」，飛行員在超負荷運轉的飛機上持續飛行，直至飛機墜毀。飛行員傑·溫雅德往返駝峰航線87次，運輸食品、炮彈等物資，體現了極高的任務耐力和超凡的犧牲精神。

儘管飛機不斷墜毀，機組人員連連失蹤，但美國飛行員們沒有膽怯後退，在3年的駝峰空運中，奇跡般地飛行了45.7萬機次，向中國抗日戰場運送了超過65萬噸物資。美國飛行員多諾萬回憶：「有時能看到戰友的飛機像斷線風箏一樣墜落，而你只能握緊操縱桿繼續往前衝。」飛行員羅伯特·斯科特在日記中寫道：「每次起飛都可能再也見不到日落，但看着地面上中國百姓的歡呼，你會覺得這一切值得。」



● 1943年中國遠征軍在昆明巫家壩機場等待乘機飛越駝峰入緬作戰。
作者供圖

駝峰空運（駝峰航線）是太平洋戰爭爆發後中美軍事與經濟合作的重要成果，體現了反法西斯同盟的協作精神。中美兩國飛行人員在駝峰航線上共同創立了世界航空史上的英雄壯舉，同時也架起了中美人民之間一座友誼的橋樑。1947年美國成立的「駝峰飛行員協會」，至今已多次組織代表團訪問中國。2005年8月，我們香港文匯報為紀念中國抗日戰爭和世界反法西斯戰爭勝利60周年，在香港舉行大型展覽。特別邀請了當年駝峰航線的幾位健在的美軍飛行員來香港，同香港抗日東江縱隊老戰士交流座談。我還特別邀請美國飛虎隊隊長陳納德將軍的遺孀陳香梅女士訪問我們香港文匯報並擔任香港文匯報顧問。

今年10月26日，我們香港新聞工作者聯合會為紀念抗戰勝利80周年，組團到雲南重走滇緬公路。一周1,000公里的行程結束，記者們感慨萬千。在昆明機場待機返回香港時，站在昆明長水國際機場巨大的玻璃幕牆前，看着銀鷹在現代化的跑道上呼嘯起降，腦海中不免浮起80年前在距離此地不遠的巫家壩機場的另一番驚心動魄的景象：滿載軍火的運輸機在引擎嘶吼中掙扎爬升，義無反顧地撲向被稱為「飛行禁區」的世界屋脊。當年的昆明是駝峰航線的主要中轉站，空運異常繁忙。在駝峰空運達到最高峰期間，平均每日飛行數量達到了622.4架次，喜馬拉雅山上空平均每分鐘就有一架飛機飛過。美國飛行員格蘭姆·貝克描述他在飛臨昆明機場時看到的情景：整個天空都是從印度越過駝峰飛來的美國運輸機。昆明機場上到處都是飛機，宛如一個巨大的蜂窩。

駝峰航線的開闢和運營成為中美共同抗擊法西斯侵略的歷史見證，影響整個太平洋戰區格局的悲壯歷史。這條在喜馬拉雅山脈與橫斷山脈褶皺間強行撕開的空中走廊，成為了世界反法西斯同盟在東方戰場同仇敵愾、生死與共的鋼鐵見證。駝峰航線折射出的國際反法西斯「空中長征」精神至今被世人銘記。

生活點滴

● 羅大佺

鄉村的拌桶

拌桶是上世紀七八十年代鄉村的一種大型農具，主要用於稻穀和麥子的脫粒。現在回到鄉村，已經很難看到了。

那時的拌桶就是一個由木板組成的木桶，這個木桶很大，四四方方的，桶底木板稍斜微翹，有點像船底，四角都有一隻彎彎的耳朵，用於前後拉動。拌桶內配有一塊竹子編織的小擋板，也就是篠條編織的小曬墊，中間用一根木棍橫着撐好，用於防止穀粒灑向外面。

秋收時節，拌桶是田野裏收割稻穀的主要農具。金黃的稻穗被婦女們用鐮刀割倒，一把一把地放在田裏，抱穀把的人一束束地抱到拌桶兩邊，整齊齊地放好，打穀把的漢子攥着稻稈根部，高高揚起，再狠狠地砸向拌桶內壁兩側。一陣「喀喀」的聲音響過之後，穀粒睜脫稻稈的束縛，在漫天飄飛的穀毛中從半空中雨點般地墜落下來，在拌桶的底板上滾動、聚集，堆成一座小小的金山。太陽火辣辣地照着，汗水順着打穀漢子的額角滑落，一滴一滴滴進拌桶裏，與穀粒交融在一起。當穀粒快要堆滿拌桶時，打穀漢子用箢篼將稻穀撮來裝到背穀裏，由背穀之人背到曬穀場上曬起。

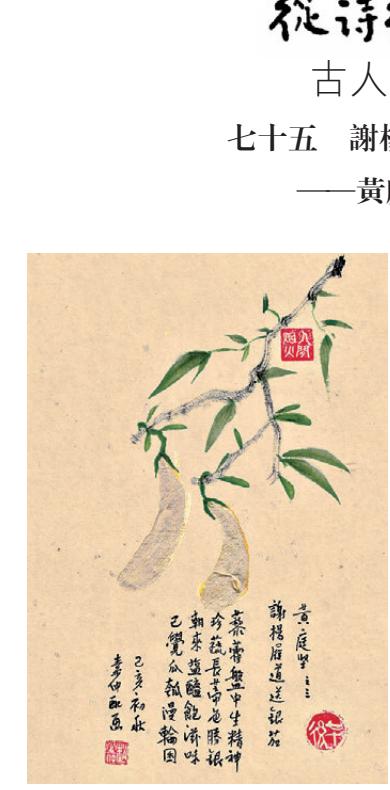
那時的拌桶，總伴着此起彼伏的勞作聲音。打穀的漢子赤着臂膀，黝黑的皮膚上泛着油光，拖動拌桶時腳步沉穩，「嘿哟」一聲便將桶身前移幾尺；如果是水田，還能聽見稻田裏的水流進打穀漢子腳窩裏的嘩嘩水流聲。女人們則在田裏彎着腰，用鐮刀或者草鍬子麻利地割着稻穗，時不時抬頭和別人說說話，抑或伸伸腰。小孩子也跟着拌桶拖過的地方，撿起散落的穀粒，或者去捉那停在穀樁上的油蚱蜢。

拌桶的木板是老松木或者柏木做的，經多年的穀粒摩擦和汗水浸潤，摸上去厚實光滑。夏季農忙時間收割小麥，也和秋季收割稻穀大同小異。一年收割結束後，農人會把拌桶洗淨、晾乾，抬到屋簷下妥善安放，木板與木板的縫隙裏，還殘留着穀殼的碎屑和陽光的氣息，彷彿在靜靜等待下一個豐收的季節。

收割季節裏所有的勞作中，打穀是最累的活，需要體力和臂力，同時也要技巧。大約1990年秋天，我與堂哥擔任了我家和三伯家打穀漢子的角色。幾天下來，我的十個手指就磨破了皮，流出血來，於是只好戴着手套去打，而堂哥幹完一季，手指卻完好無損。

如今，聯合收割機穿梭在鄉村的田野裏，高效的脫粒方式讓拌桶漸漸退出了鄉村歷史的舞台。那些曾經圍着拌桶勞作的農人鄉親，有的已滿頭華髮，有的已經不在人世。但每當想起拌桶，耳畔便會響起那熟悉的嘭嘭聲，眼前浮現出金黃的穀粒、黝黑的臂膀和淳樸的笑容。拌桶不僅是一件農具，更是鄉村歲月的見證者，也是那段再也回不去的，熱氣騰騰的鄉村時光。

詩情畫意



黃庭堅之三 謝楊履道送銀茄四首(選其一)

——黃庭堅之三(兩宋時期)

謝楊履道送銀茄四首(選其一)

蘇軾題跋

己亥初秋

蘇軾題跋