

铭记历史 缅怀先烈

空中的“飞虎队” 地上的“南侨机工”

七七事变后，日本开始全面入侵中国，国民政府被迫西迁重庆。1942年日军进犯缅甸，一直打到怒江惠通桥两岸，云南由支持抗战的大后方变成了抗日的前线。在此危难时刻，世界各地反对日本法西斯统治的人们团结一心，在云南的天空和地面，各有一支赴滇支援抗战的“志愿军”，一支是不远万里来到中国的美国飞行员，他们直接参与空战或进行空中运输；一支是身处南洋的华侨们，他们纷纷捐钱捐物，有的甚至不顾危险，毅然回国参战。

翱翔天际的“鲨鱼”

提到“飞虎队”这个名字，大家可能不会陌生，首先想到的就是那个印着鲨鱼头的飞机。在抗战时期，他们与日军英勇作战，保卫了昆明城。为什么这些印着鲨鱼头的飞机会被叫作“飞虎队”呢？

说到“飞虎队”，就得提到一个远道而来的美国人克莱尔·李·陈纳德。陈纳德曾在美军第19驱逐机中队担任中队长。1936年陈纳德受邀来到中国担任飞行教官，到中国后，陈纳德亲身经历了七七事变，目睹了日军飞机轰炸无辜的平民，他对日军的暴行感到十分愤怒，决定留在中国帮助中国政府抗击日军。1938年8月，在宋美龄的邀请下，陈纳德来到昆明，准备建造一所航空学校，为中国培养自己的飞行员。1939年10月，为了应对日军对大后方城市的轰炸，蒋介石向美国提出购买美国飞机并雇用美国飞行员来华作战。陈纳德为此专门回国，寻求美国政府的支持。在陈纳德的多方努力下，美国总统罗斯福签署了一项密令，同意美国退役和预备役士兵以个人名义前往中国，帮助中国抗敌，并且援助了100架P-40战斗机。

1941年7月，在陈纳德的招募下，第一批110名飞行员与150名后勤人员到达缅甸仰光，为了掩人耳目，他们的护照显示着他们分别是教师、企业家、钢琴家、歌唱家、商人等。同年8月1日，中国空军美国志愿航空大队在缅甸正式成立，由陈纳德统一指挥。

陈纳德将志愿队分为三个支队，在缅甸进行训练。当时飞行员都非常迷信，会在自己的飞机上涂上图案，一方面象征着好运，另一方面用来威慑敌人。因为敌人是日本，日本人出海最害怕的就是碰到鲨鱼，所以志愿队的飞行员纷纷在战机上画上鲨鱼头。

1941年12月7日，日本偷袭珍珠港，美国正式向日本宣战。当天，志愿队的两个支队秘密进驻昆明巫家坝机场。12月20日，10架日本轰炸机从越南起飞，他们以为昆明没有空军防守，于是猖狂地直奔昆明而来，哪不知数架P-40战机悄然出现，迎头痛击。操作这些P-40战机的正是志愿队的勇士们。

日本轰炸机猝不及防，当即调头逃跑，但哪里还来得及。只见日军飞机当场被击落6架，重伤3架，只有1架侥幸逃离，而志愿队无一伤亡。

昆明人民跑惯了防空警报，这一下终于吐了一口恶气，各大报纸争相报道志愿队的光荣战



△1000多名南侨机工为国捐躯。（图片来源：“云南地方志”微信公众号）

绩。因从未见过鲨鱼，昆明一家报纸将这些印着鲨鱼头的飞机称为“飞虎队”，英文译为“Flying tiger”。志愿队的飞行员们听到后，表示非常喜欢这个称号。从此，“飞虎队”这个称号便流传开来。

之后，“飞虎队”在中国、缅甸、印度、泰国战场上延续了英勇作战的表现。1942年5月，日军击败中国远征军和驻缅英军，进入云南。在陈纳德的指挥下，“飞虎队”多次轰炸日军，粉碎了日军企图渡过怒江进犯云南腹地的阴谋。1942年7月3日，在蒋介石和美国陆军部的命令下，陈纳德正式将“飞虎队”并入美国陆军航空队，成立23战斗机大队。陈纳德被罗斯福总统连升4级，由上尉升为准将。短短7个月的时间里，“飞虎队”采用灵活的战略战术，共击落敌军飞机299架、击伤153架，自己仅损失73架飞机，创造了世界空战史上的奇迹。“飞虎队”成为中国家喻户晓的传奇。

1943年，美国扩编23战斗机大队为第14航空队，陈纳德被晋升为少将，率领航空队继续在中国作战。第14航空队成员虽然大幅扩充，但骨干仍然是“飞虎队”队员，所以国人还是称呼其为“飞虎队”，这不仅是一种习惯，更是一种期望。陈纳德的新“飞虎队”没有辜负大家的期望，在国内其他战场上延续着英勇的表现，直到1945年日本投降。

抗战的“输血管”

日本全面侵华后，中国的国际运输面临着被封锁的局面，对此，云南省主席龙云首先向蒋介石提议修筑滇缅公

路。从云南昆明出发，连接缅甸仰光，国外的物资就可以绕过日军的封锁，从仰光源源不断地送至昆明，再由昆明转运至国内各地。蒋介石听后连声说：“好得很！好得很！”1937年8月，蒋介石在南京召开国防会议，各地军政要员云集南京研究战略及军事部署问题。云南省主席龙云向蒋介石提出，日军可能会切断中国的国际交通线，中国香港和越南的国际运输必会受到影响，并提出《建设滇缅公路和滇缅铁路计划》，建议各修一条从昆明出发经云南西部到缅甸北部最后直通印度洋的铁路和公路，确保西南对外交通畅通无阻，并表示：公路由地方负责，中央补助；铁路由中央负责，云南地方政府协助修筑。

1937年11月2日，国民政府正式下令龙云，由行政院拨款200万元，限期1年，要他负责修通滇缅公路，打通国际交通线。事关国防军事及抗战前途，云南省政府不敢怠慢，采取“非常时期”动员办法，通令该路沿线各县和设治局（边疆少数民族地区相当于县一级的政权机构），限12月份征调滇西各县农民义务修路，务必于1年内完成。修筑命令下达后，云南各族人民积极响应，先后共有20万人参与修筑滇缅公路。当时修筑环境十分恶劣，几乎全靠人工，异常艰辛。《云南日报》曾记载，在修路过程中，因病和受伤牺牲人员不少于两三千人。但是云南人民不畏艰险，不惧牺牲，仅仅用时9个月，就完成了这一伟大的工程，创造了公路建筑史上的奇迹。

公路修好了，要运输物资还需要相当多的驾驶员。在当时来说，开车这项工作是个技术活，尤其在云南这种山高谷深、地形复杂的地区，更是需要“老司机”来驾驶。可是去哪里找这么多符合要求的驾驶员呢？这时，南洋华侨向祖国伸出了援手，南洋华侨筹赈祖国难民总会长陈嘉庚向南洋全体华侨发出《征募汽车修理、司机人员回国服务》的通告，号召拥有相关技术的人员回国支援抗战。消息很快传遍了南洋华侨界，1939年2月至8月的短短半年间，就有3200名南洋华侨报名。为能报效祖国，他们中的有的虚报年龄，有的瞒着父母报名，有的放弃了报酬优厚的工作和优越

的生活，有的不会开车，就临时抱佛脚，一边学一边报名。他们被编入南洋华侨回国服务团，也被称为“南侨机工”。

远渡重洋回到祖国的南侨机工们，先是来到云南昆明，在潘家湾昆华师范学校接受培训，随后被编入“华侨先锋运输队”，成为一支奔走于大后方的特殊部队。外国物资运抵仰光后，通过火车运到腊戌，再由南侨机工开着卡车昼夜兼程送往昆明，一趟就要花费七天七夜。白天驾驶，晚上睡觉都在车上，南侨机工们幽默地把他们驾驶的卡车称为“道奇旅馆”。由于路况复杂，行驶在滇缅公路上随时都可能遇到危险。滇缅公路大都依山而建，道路另一边是悬崖峭壁，在蜿蜒通往昆明的道路上，需要翻过高黎贡山，越过怒江，横跨5座大山、6条大江。机工们还经常遇到恶劣天气，公路经常出现塌方，驾驶员稍有不慎就会车毁人亡。

比起车祸，对驾驶员生命威胁更大的是当地的瘴气，这其实是一种由疟疾传染的恶性疟疾。南侨机工们有时正在赶路，突然疟疾发作，就把车停在路旁，休息一两个小时，状况稍好，便继续赶路。因当时治疗疟疾的药物缺乏，很多机工得不到有效的治疗，因病死亡者超过百人。

在南侨机工的努力下，从1938年12月起至1942年5月，通过滇缅公路输送的抗战军用物资达45万多吨，其中一部分被送往前线，有力地支持了前线作战部队。也因此，滇缅公路成为日军的眼中钉、肉中刺。1940年日本占领越南，专门成立滇缅公路切断委员会，对这条大后方的生命线展开了丧心病狂的大轰炸。南侨机工们顶着日军炮火，坚持抢运物资，用这种方式为死去的工友们复仇。

大理境内的功果桥位置险要，是滇缅公路的咽喉。日军认为只要炸断功果桥，滇缅公路就无法运行。因此在短短4个月时间，日军就轰炸功果桥10余次，直至把功果桥彻底炸毁。日本得意洋洋地在电台里宣布滇缅公路已经被毁，三个月内没有恢复的希望。面对这种困境，南侨机工们想出了一个办法，他们将空的汽油桶用铁丝捆在一起，上

面铺上木板，建成一座浮桥，仅仅用了10个小时，就使滇缅公路恢复畅通。

1942年3月，日军攻陷缅甸仰光。为了挽救这条生命线，国民政府派出远征军前往缅甸，此时南洋机工运载的不再是物资，而是一车车的远征军。初期远征军在缅甸战场取得一些战果，但是由于英国军队的掣肘，中国远征军孤掌难鸣，分别向滇西和印度撤退，滇缅公路也被日军彻底切断。

1938年至1942年，南侨机工为保证战略物资的运输，付出了巨大的代价。据统计，南侨机工因车祸、敌机轰炸扫射、瘴气及各种疾病丧生的共达1000多人，占南侨机工总数的三分之一以上，他们用生命维护了这条交通线。今天的西山森林公园里，矗立着一座南洋华侨机工抗日纪念碑。南侨机工们为祖国所做的贡献值得我们永远铭记。

空中的生命线

1942年3月仰光被日军占领后，中国接受外界物资最重要的一条交通线滇缅公路被日本切断，数万吨援华物资无法到达中国，其中包括前线部队急需的武器弹药、石油、医疗用品。日本企图通过这种方式逼迫国民政府妥协投降。必须找到一条新的运输路线，可是当时几乎所有通往国外的道路和出海口都被日本占领，陆运和海运都行不通。“地上走不通，就飞过去”，陈纳德最先提出了一个方案——开通一条连接中国与印度的空中交通线。这条航线从云南昆明出发，向西经过云南的横断山脉，跨过高耸的喜马拉雅山脉，到达印度阿萨姆邦。由于飞行路线山脉绵延起伏，活像一只骆驼，所以这条航线又被称为“驼峰航线”。

驼峰航线在二战时期被称为世界上最危险的航线，不少飞行员甚至称其为“死亡航线”，这是为什么呢？原来驼峰航线要穿过海拔5000米以上的喜马拉雅山脉，那里群峰耸立，经常下雨，时不时还会遭遇紊乱的气流。更严重的是由于海拔过高，飞机经常被冰层包裹，即使最优秀的飞行员也不能保证安全飞行。驼峰航线运行过程中，不时就有飞机失事，驼峰航线经过的峡谷雪峰上，留下不少飞机的残骸，在阳光的照射下，这些残骸会发出闪亮的光芒，就像是在指路。因此，这条长达800多公里的“道路”也被称为“铝谷”。

为维持驼峰航线的通畅，飞行员不断穿梭于这条“死亡航线”上。据统计，长期在这条航线飞行的飞机达2000多架，共运送了80多万吨物资，在3年多的时间里，共有1500多名飞行员长眠于驼峰航线上，他们用生命支持了中国抗战。

驼峰航线的根在中国，驼峰航线的重要基地在昆明。为了纪念驼峰飞行，1991年，昆明市政府开始着手修建驼峰飞行纪念碑。1993年2月，驼峰飞行纪念碑正式竣工。纪念碑矗立在昆明郊野公园的最高处，主碑高10米，其正面和背面各立2块副碑，远看整座纪念碑犹如一架直冲云霄的飞机。纪念碑建成后，经常有海内外的游客，尤其是中美二战老兵到此参观，缅怀那些长眠在驼峰航线上的英雄们。

（稿件来源：“云南地方志”微信公众号，原文链接：<https://mp.weixin.qq.com/s/eDqfBMVCmWA9wMxVnwyMJg>）

