

# “二号”背后的故事

# 驼峰航线

“驼峰”航线，是抗战时期中国对外联系的重要交通线，国际援华物资和军队从这里不断输送，是中国抗日战争期间名副其实的“空中生命线”。这两台发电机由此而来，百吨机件也创造了当时中印空运重件的最高纪录。

## 规模最大的战略空运

日本挑起太平洋战争后，于1942年上半年攻占缅甸，切断滇缅公路，封锁了中国最重要的国际交通运输线。中、美两国为了共同的战略利益，于1942年5月开辟了从印度阿萨姆邦飞越喜马拉雅山到中国云南昆明的空中战略运输线——“驼峰”航空线，实施了世界航空史上迄今为止持续时间最长、规模最大的战略空运行动。

驼峰航线准确地说有三条，除了最早通航的由印度阿萨姆邦的汀江到昆明的航线，中航公司在1943年10月和1945年7月又先后开辟了汀江至叙府、汀江至泸县两条航线。

## 每分钟一架飞机飞过

这是二战时期最为繁忙的航线。到1944年10月，驼峰空运队每天飞行297.8架次。1945年6月，驼峰空运平均每天飞行622.4架次，平均每一分钟就有一架飞机飞过。美国记者白修德和贾安娜曾经形象地这样描述：“你躺在昆明机场跑道旁边的草地上，仰望天空，除非到大雨天实在无法飞行，任何时候都能看到从C-54式和B-24式到L-5式和L-4式的各种飞机一起拥挤在半空中。这个机场上的马达吼叫声从未停止过一分钟”。

## 危险堪比“空中地狱”

大量物资由此而来。据统计，抗战期间美军空运队共运送物资达65万吨；仅1941年至1946年期间，中国得到美国16.02亿美元的援助。“包括实物援助、资金援助和劳务援助。”武器装备、生活物资，还有像发电机一样的发展设备源源不断地运进中国大后方。

当然，持续恶劣的天气加上日军凶猛的攻击也让“驼峰”航线成为二战时期最危险的空中航线。在“驼峰”航线运转的三年时间中，美军空运队共损失飞机468架，平均每月13架。有人估计在“驼峰”航线上，飞行员的年死亡率高达20%。有人称之为“空中地狱”。

王文佳



两年前的照片上还能清晰地看到“二號”的字样

资料照片



41兵工厂厂长钟道昌所题厂名，下为发电室8米深的透气井井口 王文佳 摄



天门河发电厂的配电房也是当年的老建筑 王文佳 摄

机写上机号。”高老先生说，当时他找来红、白油漆，在机壳上分别用白边红字书写上“一號”和“二號”字样，“号”字是按繁体字写的。四个字保存了60多年，终磨不过岁月的侵蚀，今天已经完全看不到了。

但是，高老先生依旧很欣慰，他还记得后来几乎全厂职工在小西湖水库和引水渠清淤补漏时的场景。“工地上干得热火朝天，各个小组分片包干，你追我赶。”工作量繁重，天气又寒冷，但是没有人抱怨，都是从早到晚地工作，“往往食堂把午饭送来，大家匆匆忙忙地吃完，稍稍休息片刻后又接着干，每天几乎要干十多个小时。”

25天，停产大修就全部完成，那次检修不仅让锰铁厂改善了生产设备，天门河电站也获得了新生。一直到今天，两台发电机组还在运转，但很显然，除了美国原装的零件，里面也有了中国制造的组成部分。

桐梓县文广局原党组书记陈平已经不知是第几次来看这个发电厂了，小学的时候，班上一个同学的舅舅在锰铁厂工作就组织他们来春游过，后来他又分管这块工作。但是进入溶洞，陈平还是拿着单反相机按个不停，就像他说的：“这是抗战胜利的纪念，更是中美友谊的象征。”

本报记者 王文佳

## 60年前的一次大修

故事还要从1945年说起。那一年日本帝国主义无条件投降，41兵工厂迁往重庆，天门河电厂交与桐梓县经营。解放后，1950年7月，天门河水电厂由省军管会遵义工矿处下属新成立的贵州锰铁厂（即后来的遵义铁合金厂，又称八五厂）接管。高培德正是这个厂的退休职工。

据高老先生回忆，1945年抗战胜利后41兵工厂迁走，水电站交桐梓县电力管理处。在不到一年的时间内，由于管理失控与操作不当，一号机组线圈受到严重损伤。二号机组平面轴承也遭到较大磨损，平衡度极小，加上水库淤泥堆积堵塞，库容大减，引水渠又跑冒滴漏，供电线路老化，整个电站一直是在“带病”工作，到1949年底，已经不能满负荷运行，随时都存在着被迫停产的极大危险。锰铁厂接管以来虽然采取各种技术手段维持正常生产，但是威胁水电站的隐患并未根除。于是，1953年2月，锰铁厂邀请了国内专家组成技术力量，对水电厂及其附属设施进行了为期20余天的全面停产大修。

“1953年2月17日（农历正月初四），刚过完春节厂里就召开全厂动员大会，号召全体职工和家属积极投入到全面停产大修的工作中。”高老先生回忆，当年只有21岁的他是厂里的学徒工，为了抓紧工期，检修工作全员参与，为了两台机组能早一点重新运转，他们暗地里管那次行动叫“大抢修”。

## 上海技工换线圈

虽说是抢修，却容不得半点马虎。高培德说，在水轮发电机组的检修中，有“四细”工作法，即细检查、细拆卸、细检修、细安装。每一步骤都有专人负责详细的流程记录备查，“记录细到每个部件是如何检查的，有何问题；拆卸下来后编号是多少，如何按顺序摆放在何处；需要检修的是交由何人负责的，检修完毕后又是经何人验收；安装者是谁等等，一一记录在案。尽量把失误和差错降到最低程度。”

发电机一号机组的线圈需要全部拆除更换，于是，早在一年前锰铁厂就向上海电机厂订购了新线圈，负责安装线圈的是该厂一名姓黄的工程师。高培德还记得，黄师傅是上海人，技术全面又随和健谈，说的普通话带着浓重的上海味道，最常说的一句话就是：“美国佬有啥了不起，他们能做到的事，我们也能做，将来我们还要超过他们呢！”

二号机组的平面轴承则由厂里机修工段的李晓江、赵显扬两位老师傅重新仿制。两位老师傅都是原41兵工厂的高级技师，技术精湛，经两人仿制的轴承在数吨重的发电机转子以及水轮机涡轮500转/分的高速运行中，至今过去数十年仍安然无恙。

## 电机里有中国制造

“记得抢修完成以后的一天，因为我会写美术字，王昌宏组长就叫我给两台发电

良将军的副官住在她家，张将军的饭菜也是在她家厨房做好后端过去。

“张学良到之前，小西湖四周的山上就开始修筑碉堡，一共修了6个。”年过八旬的金亚群老人还记得张学良刚来时的场景。那一天深夜，汽车的马达声将住在湖边的金亚群一家吵醒，透过竹林隐约看到在湖对岸有灯光闪烁。第二天，对岸的三座砖木结构房子和山上碉堡都住上了人。乡里人都说，这里住上了大官。一段时间后，乡里人才知道他是张学良，被软禁在这里了。

据说，张将军来后不久，湖心岛南端的柳树下，又修起了一个平台，上面还新盖了一间草亭。于是，当地老百姓便会常常看到张学良将军在特务副官和赵四小组的陪同下，从他居住的平房，下到湖边，再踏上专用的渡船到湖心岛去钓鱼。还听说，张学良在闲退无事时，也常在流落到此方的退伍伤兵们打架斗殴时调解矛盾纠纷，每每遇此情况，他总是义愤填膺、声泪俱下地为他们宣讲抗日救国的道理。

如今，昔日艳丽娇俏的小西湖，容颜已

衰，湖心亭早已不见了去向，三潭印月也只剩下残影。如今天门河电站已经并入国家电网，发的电直接变成了经济收益：“上世纪80年代，它俩最多一年能发370万度电，按照现在的计费标准，一年能赚四五十万，现在少了，也有十多万吧。”但是，并不是发电机跑不动了，技术检测指标一切正常，主要是没有水了。上游建起了天门河水库，小西湖的水也浅了不少。桐梓县文物管理所李冠英说，桐梓县还在考虑把水电厂建成水电博物馆，张学良幽禁地的旧址也有望恢复原貌。

（上接A9版）

## 张学良曾被幽禁于此

这里还发生过一段传奇色彩的故事。1945年，张学良被秘密转移到此，小西湖成了张学良在内地最后一个幽禁地。直到1947年春天被送往台湾，张学良和赵四小姐在这里过了1年零3个月与世隔绝的生活。

73岁的张桂仙老人，一直居住在小西湖边。从记事起，小西湖周围10多户农家，只有她家享有用电照明的特殊“待遇”，因为张学