



“中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 70 周年”特别报道

编者按

血战沙场的八年艰苦抗战,建设好战略大后方是支撑持久抗战直至最后取得胜利的关键环节,大西南亿万民众为此做出了彪炳史册的伟大贡献。在那个以人力为主的生产力极其落后的年代,确保公路运输和飞机起降成为了大后方抗日基地建设中最急切的需要,也成为了广大民众支援前方抗战的典型现象。其中既有滇缅公路、中印公路和川陕、成渝等闻名于世的战时公路建设,也有大量抢修军用机场的动人故事。八年间,川滇黔地区衣衫褴褛的几百上千万各族民工,吃糠咽菜住工棚,风雨无阻拼命苦干,硬是凭着瘦骨嶙峋的身躯、磨成老茧的双手和简单原始的工具,创造了一个个现代工程建设的奇迹,夯实了抗日大后方的基础,书写出战时建设的恢宏篇章,为筑牢世界反法西斯战争的东方主战场做出了重要贡献,也成为了中国人民抗日战争赢得最后胜利的重要因素之一。



民工们在用石碾碾压新津机场跑道



民工们用简陋的工具修筑机场



一名美国军人与修建新津机场的领班交谈

盟军“超级空中堡垒”从这里起飞轰炸日本,并因此成为全球性空中战争的开端 新津机场:铭记抗战历史的艰辛与荣光

■张璐

71 年前,作为抗战大后方的四川耗费 20 多万人力抢修出了一条机场跑道,而这条跑道属于新津机场。

1944 年 6 月 15 日,首次从中国本土起飞对日本八幡制铁所进行大轰炸的盟军飞机,便是从四川的新津、广汉等 4 座机场起飞。新津机场,成为当年全国第二大机场,更是二战时期亚洲最大的轰炸机场。

用石碾碾出的机场

新津机场第一次修建,是在 1929 年。时任二十四军军长刘文辉为称霸乱世,决意组建一支空军部队。1932 年,刘文辉与刘湘之战爆发,成为四川军阀四百多次战争中规模最大、时间最长的一次混战。最终刘文辉败走西康,新津机场也荒置废弃。

1939 年初,国民政府令四川省政府第一次扩建新津机场,征集新津、温江、郫县、新繁、邛崃、蒲江、双流等 16 县民工十多万人,征民田 3292 亩,修跑道,建机棚,同年 5 月动工,次年 2 月竣工。

1944 年,新津机场迎来了又一次扩建。新津县志记载,当时参加扩建新津机场的,除了新津本地民工外,还有来自成都、华阳、三台等 22 个市、县的民工,每地在万人以上,共 23 万多人参加机场修建。

因为 B-29 轰炸机体量巨大,对跑道的要求极高,要求长 2600 米、宽 60 米、厚度 1 米,因此,机场跑道的的修建成为了整个机场扩建工程的重心。

许多当年参与机场扩建的老人,印象最深刻的就是修建跑道的一道工序——碾压场面。在没有压路机、没有任何机械的年代,碾压机场跑道一般只能使用石碾。碾动的速度不能太快,也不能太慢,因此在水泥碾前面的民工须用力向前拉,在水泥碾后面的民工须从相反方向用力加以制约,水泥碾前面还有人吹口哨指挥,如民工使力不协调,指挥又有错误,就会使人前后跌倒,造成损伤。

没有机械设备,民工都是手工操作。捡卵石、填石方、挖排水沟、运土等,都是肩挑、背磨、手控和用鸡公车推。改建后的新津机场总面积达 9035 亩,规模宏大,为战时中国第二大机场,也是亚洲著名的大机场。

除新津外,同时建设的还有彭山、邛崃和广汉机场。另外,还在成都周边修建了三个小型机场,为 B-29 护航以及保护四个大型机场的战斗机联队将以这三个机场为基地。

全部机场修建工程完成于 1944 年 5 月。

民工们凭借双手和简单的工具,流血流汗,艰苦施工,用半年的时间,肩挑背扛,圆满完成了“特种工程”的修建任务。新津机场建成后,成为仅次于浙江金华机场的全国第二大机场。

1944 年,当 B-29 机群从新津等机场起飞完成第一次轰炸日本本土的壮举后,美军第 20 轰炸总队司令伍甫说,没有中国农民用手创造的奇迹,就不会有这次伟大的胜利。

“超级空中堡垒”从这里起飞轰炸日本

中国自抗战前对日备战之时,便考虑对日本本土进行战略空袭,但一直受制于缺乏隐蔽的大型前进基地、远程轰炸机等而未能如愿。1943 年,持续了一年多的太平洋战争进入美攻日守的新阶段,美军于 1943 年 5 月开始了对日逐岛和越岛争夺战,逐渐逼近日本本土。为配合盟军在太平洋上的战略进攻,美国参谋长联席会议决定:在中缅印战区安插一支重型轰炸机部队袭击日本本土。

当时美军在欧洲战场上主要的轰炸机型是被称为“空中堡垒”的 B17 重型轰炸机,但它的航程只有 2979 公里,无法实现直接轰炸日本本土的目标。被称为超级空中堡垒的 B-29 在此时出现。

美国波音公司新研制的四引擎重型轰炸机 B-29,重 60 吨,最大载弹量 10 吨,时速 350 英里,续航力达到 6000 公里。1943 年 9 月,波音威奇塔工厂生产出第一架 B-29。

B-29 基地在何处建造的问题引发了美军内部激烈争论。如果从盟军控制的印度起飞,航程太远,飞机轰炸后没有足够燃料返航。但在中国抗战大后方成都附近修建机场的话,便能为此种“超级空中堡垒”提供中转站。从成都出发既能炸到日本九州,日本人又很难来袭击这个基地,不仅相对安全,而且无论是距离驼峰航线这个后勤补给线还是轰炸目标,距离都很适中。

美军最终选择了中国的成都作为 B-29 的前方基地。1943 年 11 月,中英美三国签署《开罗宣言》,确认联合对日作战,同时,代号“马特霍恩”的对日战略轰炸计划也被批准。当月底,四川省主席张群率领各县县长及国防部政府官员,在新津机场隆重迎接 B-29 重型轰炸机降降和美空军进驻。当日天气晴朗,在东南方上空传来阵阵轰鸣声,随即显现一架又一架 B-29 轰炸机,徐徐降落跑道,向前滑行。这天,美国空军十四航空队第 40 队 27 架 B-29 及空勤、机修人员进驻新津机场。随后美军第 58 轰炸团,第 20 轰炸总队亦到

达。

除了外来机修人员,当时在机场工作的中方地勤人员也不少。驼峰航线运来的弹药都存放在机场以西金马河边的不同库房里,拆去引信的炸弹堆放在那种簸箕形的用沙袋围成的露天炸弹库里。白天,有专人用道奇大卡车把需要的炸弹、机关炮弹和机关枪子弹从金马河边运送到每个停机位的两边码好。

开启全球性空中战争

B-29 是第二次世界大战中最大的轰炸机。它的许多设计都走在了当时航空科技的最前端。日本谍报组织一直密切关注着美方的这种新型轰炸机,但一直苦于无法获知任何有关 B-29 性能方面的消息。

1944 年 6 月 15 日,盟军飞机开启了对日本的轰炸。B-29 轰炸机机群首次轰炸的目标是位于日本北九州岛的八幡制铁炼焦所。当天下午 4 点半,79 架 B-29 分别从新津、彭山、邛崃、广汉等四个机场起飞,首次实现从中国大陆远航空袭日本本土,震惊了日本。

6 月 17 日,蒋介石致电四川省临时议会称:“我四川同胞不惟在抗战史上恪尽其国民天职,无愧为贯彻胜利之基础,即在全世界反侵略战争之阵营中,亦具有卓越光荣之贡献。”

当时,美国陆军航空队司令亨利·阿诺德将军正在诺曼底前线视察,他得到消息后宣称:“这次空袭是真正的全球性空中战争的开端。”

据说,“那几年轰隆隆的飞机声音基本上没断过。经常是天没亮,军人们就开起飞机,一架接一架飞去打仗,很多时候天黑尽了才回来。”从此后,四川起飞的战机开始频频轰炸日本在中国的军事基地以及日本本土。然而战争惨烈,抗战期间,新津就曾发生过 23 次盟军飞机坠机事件。

新津县档案馆馆藏资料显示,从 1944 年 6 月至 1945 年 7 月,这支美军 B-29 重型轰炸机群对中国战区的日军目标、日本本土等进行了猛烈轰炸,而牺牲也随之而来。

2003 年 8 月,新津县邓双镇田湾村(如今为邓公社区)一处在建楼盘的工地,民工突然在挖排水沟时挖出飞机残骸。当时的新津县文管所工作人员颜开明回忆,“我们接到报告后,便意识到这是当年新津机场战机的坠机残骸。”经过考古发掘,工作人员发现这架残骸就是 B-29 轰炸机,残骸上还有氧气调节仪表、化油散热器和航空机枪子弹等。

战争残酷,而历史终将被人民铭记。

顶着日机轰炸夜以继日苦干,用最原始的工具建设军用工程

50 万民工抢修太平寺等机场

在成都四川航空运动学校内,有一座一人高的石碾,直径大约 1.1 米,长 1.5 米,要四五十个民工才能拖动。它静静地卧在荒草中。

石碾身上的刻字,说明了这石碾与众不同的身份,石碾外圈写着“太平寺机场工程处”,内圈写着“民国二十七年一月二十四日”。这石碾,就是当年修建太平寺机场的遗物,也是上世纪 30 年代末蜀地人民无私奉献,众志成城齐心抗战的见证。

1939 年初,国民政府密令,在如今出南门的红牌楼、簇桥一带修建太平寺机场。除此之外,在双流、新津、邛崃等地,新建以及扩建 9 处机场。

于是,四川省 29 个县的保甲壮丁约 50 万人,作为修建机场的民工走上了这一特殊战场。

上万民工挖光河石修机场

占地 1014 亩的太平寺机场征调了近万名川人修建。这些老百姓从十几岁的少年到 60 岁的老者,扶老携幼前来,不少学生和店员,甚至妇女自发前来。当时条件有限,国民政府仅能提供铁铲、十字锹两种工具,其余修建机场所需器具都是蜀地百姓自己带来。无论老幼,将打仗用的铺盖卷背在背上,拿着扁担箩筐、锄头等,前来太平寺机场。无论寒暑,这些百姓就居住在用席子搭建的工棚中,只能吃馒头咸菜,盐巴泡饭,困了就 and 而卧。

修建太平寺机场绝对是一项浩大的工程,工程量巨大,要求质量高,工期短。除了机场需要的导航台、无线电通讯所、机库等必要设施以外,仅仅跑道就有 1000 米长。

最早的太平寺机场的跑道是用三合土制成。所谓三合土是用石灰、黄泥以及河沙,再经过石碾的反复碾压而成。这样的一条跑道,长 1000 米,宽 50 到 60 米,厚一米,需要进 10 万立方米的碎石。这些碎石全靠修建机场的男女老幼百姓肩挑手挖,用最原始的方式,夜以继日的劳作,最后太平寺周围河道里的石头都被挖光了。

肩挑手挖夜以继日提前完工

1939 年初,当时正是隆冬,修建机场的



抢修机场的士兵和民工

四川百姓们,头包白帕,身穿薄衫,脚穿草鞋,用草绳将大石套住,固定好,用铁锤反复击打,用人力将一块块巨大的顽石击打成合用的碎石。就连妇女和儿童,也拿着自己的小筐筐,加入到捡石、碎石的行列,顶风冒雪,夜以继日,轮番上阵,但无人有一句怨言。

在修建的过程中,时不时有日军前来轰炸,但蜀地的百姓们,凭借着顽强的意志,修了再炸,炸了再修。

百姓们的支持,使太平寺机场的修建史无前例地顺利。太平寺机场占地千余亩,其中大部分是农民的地。而当时四川的农民听说征地是为了修建军用机场抗战,毫无怨言将生存之地让出。

太平寺机场在 1939 年元月开工,在几乎完全依靠肩挑手挖的原始作业形式下,竟然提前完工,是军事工程历史上少有的先例。

机场修建好后,对整个四川乃至中国的空中防卫,打击日寇都起到了举足轻重的作用。随着南京、上海、武汉等地的沦陷。从中国东部、北部出发对日本本土进行空中打击十分不现实,从位于西部的四川起飞,几乎成了唯一能够避开日军耳目的航线。

(刘进人)

新闻链接

抗战时期 成都周边空军基地还有不少

1943 年美军拟在成都周边建立的空军基地有新津、邛崃、彭山、广汉 4 个轰炸机场;另有 5 个驱逐机场,分别设在成都、温江、双流、德阳等县。参加修建的民工达 50 万人。其中新津机场成为仅次于浙江金华机场的全国第二大机场。

当年修建的其他军用机场还包括:成都凤凰山机场、温江黄田坝机场、彭镇机场河姐儿堰机场等。成都空军军事学校的实习飞行就安排在太平寺机场、双桂寺机场(双流机场前身)和新津机场。



修建机场中捶石头的老妇人

一条重要的抗战物资通道,危急时从重庆迁都西昌的战略要道 乐西公路:一条鲜为人知的抗战血路

林(汉源县),沿大渡河至石棉;继续南行经冕宁、泸沽等,止于西康省西昌。

蒋介石至为关注乐西公路修筑,曾先后 6 次口谕、手谕乐西公路修筑事宜,一度把乐西公路作为中国抗战最紧迫的公路工程。1939 年 8 月,国民政府成立工程处,正式开始修建乐西公路,蒋介石于 1940 年 1 月严令交通部:“乐西公路务于本年 12 月完成,否则依照军法违命误期论罪。”时隔两月又下手令:“乐西公路务于本年 6 月底前完成,其筑路进度须于每星期详报一次,所筑各路之工作,应以此路为中心,其他公路不妨暂缓”。后来,蒋介石又发出 3 次手谕、口谕,对乐西公路修筑的征工、施工督导权限、施工队伍的组织、最后的完成期限要求等进行了一系列的指示。国民政府最高统帅如此关注一条公路的修筑,这在中国公路修筑史上实为罕见。

平均每公里死亡 8 人

乐西公路修筑至为重要,然乐西公路修筑也至为艰巨。广大工程技术人员、民工、彝

工、包工、兵工等,共有 20 多万人参与了乐西公路的修筑。据乐西公路技术人员手记:“抗日卫国一寸山河一寸血,筑路架桥每米工程每米魂”。在乐西公路修筑中,发生了大量筑路人员死亡,于国内各已成公路工程中极为突出。死亡大都发生于突击赶工最紧张时期,主要分为三大类,一是工伤死亡,二是冻、饿死亡,三是病亡。其中,裹衣岭为全路死亡之冠,菩萨岗为全路病亡之最。据相关资料保守评估,乐西公路 525 公里,各类死亡人数在 4000 人以上,平均每公里死亡人数高达 8 人。在工程最艰巨的岩窝沟,平均死亡人数达到每公里 20 人。同时期修建的滇缅公路、川康公路,其死亡人数均低于乐西公路。堪为中国公路建筑史上最悲壮的一页。

重要的抗战物资通道

据统计,自 1939 年 5 月的路勘至 1941 年底,长达 525 公里的乐西公路全线正式竣工通车,共征集了川康地区彝汉等各族筑路民工 24 万余人,历时仅一年半就建成通车。

1942 年 6 月底乐西公路开放通车后,至 1945 年 8 月抗战胜利,在三年零两个月的时间里,先后担负起转运滇缅公路、驼峰航线、中印公路国际援助物资的重任,成为中国重要的抗战物资通道。

19 世纪 30 年代,川康交通极为闭塞,经济非常落后,主要是崇山峻岭,也为少数民族聚居区。乐西公路不但构建完善了四川大后方支持长期抗战的公路网络,而且对于其时发现的攀西矿产资源的开发筹备,也奠定了最早的交通基础,有力地促进了川康经济发展。

在乐西公路裹衣岭上,有一块乐西公路修筑主持者、国民政府交通部总管理处处长赵祖康题写的“蓝缕开疆”碑。70 年多来,这块碑在萧萧风雨中默默伫立着,他讲述着筑路者们的艰辛与悲壮,也记载着筑路者们的英雄壮举。同时,也昭示了中国公路开发边陲、发展经济、支持抗战的丰功伟绩。

可以说,一条乐西公路,浓缩了一部西南大后方的全民抗战史。

(宋明等)



人们都知道中国抗战有一条滇缅公路,一条中印(史迪威)公路,但却鲜知一条极其重要的抗战公路——乐(山)西(昌)公路。该路今天已经废弃,但却记录了一段重要的历史。随着抗日战局的进展,国民政府决定迁都重庆,并预备危急时迁都西昌。修筑乐(山)西(昌)公路被认为是这一战略计划的具体化。这条蜿蜒在中国西南边陲大小凉山崇山峻岭中的公路,记录了中国抗战的风雨沧桑,为修建这条抗战公路,曾调集 20 多万彝汉民工,死亡人数众多,可谓是彝汉人民用血肉筑就的抗战路。

预备迁都西昌的战略要道

在中国远征军第一次远征失利时,日军曾拟分两期攻占成都、重庆。此时,乐西公路刚开工不久,在日机狂轰滥炸重庆的危急态势下,为保障中国抗战首都的安全,迁都战略实质性推进,乐西公路成为迁都一系列工程中最大的工程,进入艰苦卓绝的赶工。

乐西公路首先作为连接陪都重庆至滇缅



公路之最快捷要道,列为国民政府交通部直办重点公路工程。同时,亦为利用开始被发现的攀西资源,以坚持长期抗战。随着战事趋紧,国民政府考虑开辟除中越(桂越、滇越)公路、滇缅公路之外的第三条国际通道——中印公路,此路亦由乐西公路与之连接。乐西公路成为战略大后方最重要的一条公路。

在英国还未封锁滇缅公路时,为抢运国际援华战略物资,分流滇缅线车辆,蒋介石又令交通部抢修西昌至滇西祥云的“西祥公路”。这条路长 548 公里,六万多民工半年内就修通了它。乐西、内(江)乐、祥云三路合并成“川滇南路”,在西昌设局统管。从滇西国境到陪都重庆,它比川滇东路捷近 465 公里,成为后方运输的大动脉。

蒋介石六次口谕手谕催赶工

乐西公路是当时中国公路建设史上最艰险的工程,起自四川省乐山县,跨青衣江,经峨眉、龙池,再循大渡河经新场、金口河,绕越裹衣岭,至岩窝沟,入西康省,偏西南行抵富