



響應盟軍「閃擊戰」 半年閃電竣工

50萬川民揮血汗 築對日轟炸機場

抗戰時期四川是中國的戰略大後方，作為省會的成都，既是戰時中國空軍的最高指揮中心，也是空軍最大的戰略基地。根據解密的檔案史料記載，抗戰期間，四川省政府先後從全省29個縣市，共徵調119萬餘民工參加了76項國防工程修建，合共新建和擴建空軍基地33處。

■記者 周盼、實習記者 劉亮荀、宗露寧 四川報道

1943年12月至1944年5月期間，為了配合盟軍「馬特霍恩」行動（Operation Matterhorn），四川省50餘萬民工在成都周邊的新津、邛崃、廣漢、彭山、華陽、溫江及雙流的馬家寺、雙桂寺、彭家場、成都的鳳凰山等地，修建了當時世界第一流的重型轟炸機場和戰鬥機場。

B-29由中國飛日轟炸

據中國民航飛行學院相關負責人指出，抗日戰爭進入相持階段後，為了摧毀中國人民的抗戰意志，日軍開始對處於大後方的四川、重慶、雲南等重要地區，進行大規模的持續性「戰略轟炸」。

自1938年11月起，在之後長達6年的時間中，日本飛機共出動了7,000餘架次，對四川70多個城市進行了321天的轟炸，造成了數以萬計的平民百姓死傷。

為了給日軍沉重的打擊，1943年8月，同盟國代表在美英軍事首腦會議上，提出了代號為「火攻閃擊戰」的計劃，決定由美國陸軍第20航空隊的



遭到B-29轟炸後的日本九州八幡帝國製鋼所。劉亮荀 翻拍

因修建「抗戰特種工程」而緊急被徵調的43萬四川勞工，靠頑強毅力，肩扛人拉，晝夜不停地施工。劉亮荀 翻拍



人生中最偉大的事

71年前的一天，一群娃娃穿着童子軍裝排着隊，腰上拴個搪瓷碗，從成都金堂縣城走到廣漢三水鎮，開始了他們為期一周的修建機場體驗。當代著名詩人流沙河，曾懷着滿腔的抗日救國之心，行走在這群孩子之中。

余勳坦筆名流沙河，1931年11月11日生於成都，當代著名詩人，《星星》詩刊創始人之一。

「那是當時全球最大的轟炸機機場，它竟出自數萬名四川農民的原始手工勞動，而且僅用了半年時間。」84歲的流沙河呷一口茶緩緩地說，他這輩子也沒有做什麼，稱得上偉大二字者，只有修機場這件事，寫的那些書微不足道。

「靠信念！」13歲為國出力

為了縮短工期，1944年5月，當時年僅13歲的流沙河，與同班的十幾個男生一道，加入了修機場的大軍。

「從來沒有看過那麼大的場面，幾公里的跑道上，晝夜趕工，人就像一大群螞蟻。」流沙河回憶道，當時修機場的民工全部是手工勞動，人拉肩扛，沒有任何施工器械，連洋鐵錘都沒有，只有鋤頭。

流沙河說，他們與大人一樣，住進簡陋的破廟裡，睡在乾草堆上。吃的是帶霉味的糙米飯，八個人圍一圈，沒有桌椅可坐，中間放一碗鹽拌蘿蔔絲當菜。

「我瘦小，擔不動石頭，只能壘，壘好後拿另一塊石頭

B-29轟炸機群從中國出發對日本本土進行戰略轟炸。同年11月，時任的美國總統羅斯福致電中國國民政府，希望中方能在半年內，在成都附近完成至少4個轟炸機機場及配套设施的建設，用以配合「馬特霍恩工程」的順利實施。該請求立即得到中國政府的積極響應。

1943年12月，時任的成都行轅主任兼四川省政府主席張群接到任務後，連夜從重慶趕回成都，召集四川29個縣的主要官員召開了「特別緊急會議」，就這一「特殊工程」，進行了全面部署，要求全川抽調55萬民工參與工程建設，在半年內完工，不得以任何理由拖延工期。

「當時就廣漢一個機場的修建，就動用了6萬民工。」據家住四川廣漢三水鎮的何大爺介紹，1944年冬，周圍5個縣的6萬名民工，在各縣縣長的帶領下，背着籬筐、扛着扁擔、提着簸箕等最原始的勞動工具，從四面八方徒步走到了廣漢。

沒機械輔助 徒手挖跑道

「機場周圍到處搭滿了工棚。有的工棚搭在了七八里之外，民工天不亮就要起床吃飯，然後走路到工地，收工了還要走回去，相當辛苦。」何大爺回憶，那時附近老百姓家裡每戶都住滿了趕來修機場的民工，他自己家也住進了十幾個人。「男女老少都有，所有人情緒很高，說等機場修好，美國飛機就從這裡起飛去炸日本！」

據四川省檔案館內的相關史料記載，在成都附近修建或擴建的新津、邛崃、彭山和廣漢4個大型轟炸機機場中，新津和邛崃為擴建，廣漢和彭山屬於新建。

美國B-29重型轟炸機，是當時最大的飛機。根據美方要求，轟炸機機場跑道長2,600米，寬60米，厚度則要達

到1米。同時，每個機場還修建兩條1,000米以上長的輔助跑道和20個停機坪。此外，機場內還需配備燃料倉庫3座、彈藥庫6座、無線電通信所2座，並有機庫、發動機備用所、指揮所、兵營宿舍、發電所等一系列設施。

前期，民工們需要收拾便道便橋，挑水田裡的稀泥和填蓋乾土，工作量非常大。「每天這些民工組成的挑泥大軍都會從我家門前過，一個接一個從未間斷，來去十幾趟下來，身上的汗臭味隔老遠都能聞到。」何大爺說。

在沒有任何機械輔助下，6萬民工徒手幹一個多月，才將廣漢機場跑道的槽基徹底挖通，開始填築底層沙石，進入主體建設階段。

「一條滑行道就需要10萬立方米的砂石，而且要求嚴格，必須用多層的鵝卵石、沙礫、黏土漿混合夯實。」當代著名詩人流沙河介紹，青壯年民工在山谷、山坡、河邊，找到與人頭差不多大小的石頭裝入筐裡，用肩挑，或獨輪小斗車，手推運走，「雙肩肉裂成了家常便飯」。

當「人頭石」運達機場工地後，年長的老人、婦女和兒童負責把它們放入槽基裡豎立着排好，然後用小一些的石頭去敲擊使之站穩，接着再用山上挑來的高黏度的黃泥，糊在石頭上再加固，又上第二層「人頭石」……如此反覆，一共需要鋪三層，最後撒上砂石。

石碾壓路面 曾壓死13民工

「滾壓路面的石碾子用水泥澆鑄而成，有十幾噸重。壓路時，120個青壯年民工，身上綁着手腕粗的麻繩，一步步把石碾子往前拉。」何大爺說，起初，民工技術不熟，步調不一，用力不均，經常發生石滾壓死民工的事件。

據了解，像這樣的意外，最厲害的



1944年4月，首架B-29重型轟炸機成功降落廣漢機場。劉亮荀 翻拍

一次，竟壓死過13人。

1944年6月，廣漢、新津、彭山等機場相繼竣工。首架B-29轟炸機，從印度飛越「駝峰航線」，成功降落廣漢機場，並舉行了一個「低調、不張揚」的儀式，並規定不見報。

1944年4月，美國陸軍航空兵第20航空隊第58重型轟炸機聯隊的B-29轟炸機機隊，開始陸續進駐川西各機場。

第40航空大隊27架B-29轟炸機及保障人員297人率先進駐擴建中的新津機場，隨即擔任護航任務的P-38、P-61型美軍驅逐機緊隨駐防。然後，第444大隊降落廣漢機場，第462大隊降落邛崃機場，468大隊降落彭山機場。美國援華空軍指揮部所，設在新津機場。

1944年聖誕節前，共有飛機250架，其中B-29飛機上百架，各類軍事人員8,000餘名，進駐上述機場，開始了對日本本土的轟炸。

據相關文獻描述：「在緊張的等待中，天空響起了轟鳴聲，B-29轟炸機閃爍着銀色光輝降落在機場。一刹那，機場上歡呼雀躍、掌聲雷動……」

四川七大機場簡介

- 廣漢機場：**又名新店子機場，1944年1月開工，同年5月1日竣工投用，主要用於起降B-29大型轟炸機。1957年，改軍民兩用機場，現為民航飛行學院教練專用機場。
 - 彭山機場：**又名崇寧機場，始建於1944年1月，同年5月1日竣工投用，主要用於起降B-29大型轟炸機。
 - 新津機場：**始建於1928年，1944年1月進行擴建，擴建後總面積達9,035畝，在當時名列中國第二大機場（僅次於浙江金華機場），主要用於起降B-29大型轟炸機。
 - 邛崃機場：**位於邛崃桑園場，始建於1939年3月，1944年1月改建，同年5月竣工，主要用於起降B-29大型轟炸機。
 - 華陽太平寺機場：**位於簇橋三河村太平寺，機場佔地1,014畝，9,900人參與修建，於1944年1月動工，同年完成，建成後用於停放驅逐機。
 - 雙流機場：**原名雙桂寺軍用機場，始建於1938年，1944年1月15日改建為驅逐機場。1956年12月12日改為民用機場，目前是民航最高級別的4F機場。在雙流縣境內，還有馬家寺、彭鎮機場，主要用於停放驅逐機。
 - 鳳凰山機場：**位於成都北郊，始建於1931年，1944年1月動工擴建成驅逐機專用機場。
- 記者 李兵 收集整理



身高175公分的記者與石碾高度對比。劉亮荀 攝

弱軀撐起民族脊梁

碉堡、油庫、石碾子……靜靜地臥在位於成都新津的中國民航飛行學院內。雖然歷經風雨的侵蝕，但它們依然巍然屹立，彷彿在述說着70多年前那群四川民工的壯舉。

記者一行來到其中一個石碾前，以身高為175公分的記者作為參照物粗略估算，該石碾高度大約有1.8米。需記者一行三人，外加三名當地群眾，手拉手，才可勉強將之圍住。經何大爺介紹，這些石碾均由鋼筋混凝土澆鑄而成，最重的可以達15噸。

石碾外部套着一個特製的木框，框邊上依稀能見到一截手腕粗的麻繩。何大爺說，這是當時唯一的「重型」設施，需要成百名民工，拉着它一步步緩慢向前移動。

走近這些散落在草叢中的石碾，雙手輕撫它那凹凸不平的身子，內心是無法平靜的。

一群蓬頭垢面、衣衫襤褸的人們，朝着同一個方向俯着身子；手腕粗的麻繩深嵌入肩頭，他們喘着粗氣、一步一趨，鏗鏘有力的號子聲響徹山谷……

在倭寇橫行、民族危亡的時刻，這些普普通通的民眾，用他們弱小之軀撐起了中華民族的脊梁。



流沙河說，他這輩子只有修機場這件事，稱得上偉大。劉亮荀 攝



人民英雄永垂不朽