



中国人民抗日战争
暨世界反法西斯战争胜利80周年

特别报道

人民的抗战

——来自抗战大后方的岁月印记

当年的珊瑚坝机场

(渝中区档案馆供图)



(资料图片) 一九四〇年，白市驿机场扩建后，成为老重庆最大的飞机场。

军民协作 血肉之躯筑起机场群

“

民工以血肉之躯拖动千斤石碾，妇女儿童亦参与碎石运输，工地上“嘿咻”之声不绝于耳。

白市驿机场的工人用竹筐运送土石，许多人赤脚工作，脚上布满伤痕。

我们几百人拉一个石碾子压跑道，绳子勒进肩膀里。有人累倒了，监工就喊“换人接着拉”……

”

■新重庆-重庆日报记者 陈钧 吴刚
实习生 荣桐

两岸高楼耸立，大江川流不息。位于长江江心的珊瑚坝岛，绿草如茵，风景如画。

80多年前，这里却是战火纷飞的前沿阵地。无数中华儿女以血肉之躯，在此筑起捍卫民族尊严的堡垒。

珊瑚坝机场是抗日战争时期保卫抗战大后方重庆的空中门户与核心战斗前哨，也是世界航空史上罕见的季节性机场，其“冬建夏拆”的模式，是重庆人民在极端困难下大智大勇的创举。

在重庆，类似机场还有广阳坝、白市驿、九龙坡、中坝、梁平等，它们共同构成了一个集空战防御、空中打击、后勤中转于一体的“联防线”，既保卫抗战大后方的安全，更撑起整个中国战区的后勤生命线。

这些机场被誉为重庆“愈炸愈强”精神的象征，是中华民族在危难之际众志成城、奋勇抗争的时代丰碑，是凝聚着民族魂魄的钢铁长城。在纪念抗战胜利80周年之际，我们来讲述重庆中心城区最富代表性的珊瑚坝、广阳坝、白市驿三座机场的抗战故事，追忆那段波澜壮阔的烽火岁月。

珊瑚坝机场

长江上的“季节跑道”，一次次在废墟中重生

珊瑚坝是江水裹挟泥沙堆积成的一座小岛，为承接成都至重庆的航线，1933年底，这里建成机场。

这是一座典型的季节性机场。冬春枯水期，小岛与长江北岸城区相连；夏季涨水期，机场大部分被淹没于江水中。因此珊瑚坝机场内

没有永久性建筑，办公室、候机室等场所都设在临时搭建的数十间简易竹棚里。每年汛期一来，这些竹棚就会被拆除。

全面抗战爆发后，日军对重庆实施了惨无人道的轰炸，企图通过空中打击摧毁中国人民的抵抗意志。作为抗战大后方，重庆的空中防卫和物资运输显得尤为重要。珊瑚坝机场，凭借其江心沙洲的独特地势，成为当时重庆为数不多的可用机场之一，肩负起连接外界、运输物资、保卫抗战大后方的重任。

为了起降战机，对珊瑚坝机场的一场艰苦卓绝的改扩建，由此拉开序幕。

沙洲上的机场如何才能更加坚固？据《汪菊潜传》记载，1939年，由后任中国土木工程学会理事长的工程师汪菊潜主导设计的方案，采用“木桩+竹筋碎石”结构，即在沙洲打入木桩固定地基，铺设竹篾编织的网状结构，覆盖卵石与黏土混合层。

这是一场与时间和自然的赛跑。据《重庆市志》《南岸区志》等资料记载，每逢枯水期到来，政府马上组织数万民工迅速涌向珊瑚坝，他们肩挑背扛、夜以继日，用最原始的方式平整场地、铺设跑道。

没有大型机械，只有简单的铁锹、锄头和竹筐。特别是用于碾压跑道的巨大石碾，往往重达5至10吨，需要一两百人合力拖动。彼时，号子声、夯土声响彻江岸。

这更是一场与敌人的搏斗。白天，日军飞机呼啸而来，投下炸弹，机场瞬间化为废墟。每当空袭警报响起，抢修民工即刻到指定地点隐蔽待命。轰炸稍一停歇，大家便不顾浓烟和可能存在的未爆弹，第一时间冲入场内，填平弹坑，恢复跑道平整。夜晚，在昏暗的火把光线中，军民继续争分夺秒地抢修。

1939年5月3日，重庆遭遇“五三大轰炸”，重庆城被炸得面目全非，珊瑚坝机场也未能幸免，跑道上弹坑密布，一片狼藉。然而，警报刚解除，成千上万的民工、市民，甚至附近学校的学生，便自发地涌向机场，投入到抢修工作中。

这种近乎原始的“人海战术”，确保了珊瑚坝机场总能够迅速恢复运转。日军飞机狂轰滥炸，企图摧毁重庆的抵抗能力，但一次次被炸毁的珊瑚坝机场，一次次在废墟中重生，如同凤凰涅槃，有力保障了战时物资运输和人员往来。

广阳坝机场

男女老少齐上阵，自发成立“机场护卫队”

从珊瑚坝往长江下游10多公里，穿越铜锣峡，就到了广阳坝。广阳坝机场，就位于这个长江上游最大的江心岛上。

这里隐藏着一段关于“生存、钢铁与意志”的峥嵘岁月。

市档案馆抗战史专家介绍，1939年，中国空军整训后，作战部队保留7个飞行

大队，其中第四大队驻防广阳坝，配备苏制伊-15驱逐机40架。同时，苏联援华派来的一支驱逐机大队，也驻扎在广阳坝。抗战后期，随着美国飞虎队的人驻，广阳坝机场还成为中美空军联合作战的重要基地。

为打击重庆抗日的空中力量，日军对广阳坝机场进行频繁轰炸。

据史料记载，1938年2月18日，日机第一次空袭巴县；抗战期间，共出动9批次、923架次轰炸白市驿机场，投弹2323枚；出动18批次、825架次轰炸广阳坝机场，投弹2782枚。

每一次被轰炸后，都需要及时抢修。这是一场中国军民协作、男女老少齐上阵的“全民战争”。不仅有专业的工程兵部队参与，更有大量当地民众自发组织起来，协助平整土地、修筑工事。

工程师李温平在广阳坝试验“竹筋混凝土”技术，用竹篾替代钢筋加固跑道。据《中国近代航空工业史》记载，该技术使跑道抗炸能力提升40%。据史料记载，重庆各市县相继成立了空袭服务队，仅1940年参加空袭服务人员已近2万人。

战争的伟力之最深厚的根源，存在于民众之中。广阳坝机场的建设和抢修，汇聚了浩瀚的“人民力量”。

据《重庆抗战纪事（1937—1945）》《重庆大轰炸档案文献》等文献记载，面对日军的狂轰滥炸，广阳坝周边百姓自发成立了“机场护卫队”。他们中有青壮年男子，也有妇女和老人——男子们协助空袭服务队、抢救伤员，为飞行员缝补衣物、送水送饭，老人们则负责警戒放哨。

1938年12月的一次轰炸后，一名60岁的广阳坝村民冒着敌机低空扫射的危险，从着火的油库旁拖出3桶汽油，避免了更大爆炸；妇女们组成的“洗衣队”，坚持将飞行员们的衣物洗净晒干。用妇女们的话说，“飞行员在天上拼命，我们在地上做点事，心里踏实。”

为最大限度减少日机轰炸造成的损失，军民协作，摸索出一套独特的防空策略。例如，他们在机场周围种植大量的农作物，使机场在空中看起来更像一片普通的农田，从而达到伪装的目的。同时，机场附近还设置了大量的防空火力点，配备了高射炮和高射机枪，一旦日机来袭，便能形成密集的火力网进行拦截。

军民协作，万众一心，确保了广阳坝机场的有效运转，为中国空军和美国飞虎队提供了重要的作战平台。

白市驿机场

转运数十万吨国际援助物资，为反攻奠定基础

白市驿机场位于今九龙坡区白市驿镇。从外围的铁丝网栅栏望进去，一条长长的跑道，如同一道灰色的闪电，剖开广阔的平坝。

80多年前，每一个晴朗的拂晓，当飞行员们驾机从这里起飞时，每一次挥手都可能是永别。多少年轻的生命，从这条跑道奔向长空，最终将自己的名字，永远镌刻在那片他们誓死保卫的蓝天之上。

史料显示，随着抗战的深入，中国与外界的联系几乎被日军切断，开辟一条安全可靠的国际运输线成为当务之急。在此背景下，“驼峰航线”应运而生。这条在崇山峻岭间、恶劣天气中开辟出的空中生命线，承载着盟国对华援助的大批物资。

作为“驼峰航线”终点的白市驿机场，正是这些物资进入中国的重要中转站。白市驿机场也是中国历史上第三个投入使用的国际机场，抗战期间先后开通重庆至河内、新加坡等地的多个国际航班。

为应对“驼峰航线”日益增长的运输量和国际航线的人流往来，白市驿机场进行了多次扩建。据史料记载：“由于工程艰巨，石工缺乏，扩建缓慢。”“航委会转发军委会电令：抗战时期困难，为加强陪都防务，务必限期完成！”

除了时间紧、任务重，建设标准也很高。《空军第五路司令部1940年作战日志》记载，白市驿机场制定《轰炸应急修复规程》，要求弹坑修复不超过4小时。为此，这里常备了一支3000人的机动抢修队。

每一次扩建，都有数万人参与。为保障机场的正常运行，军民展现出超乎寻常的意志。

“民工以血肉之躯拖动千斤石碾，妇女儿童亦参与碎石运输，工地上‘嘿咻’之声不绝于耳”“白市驿机场的工人用竹筐运送土石，许多人赤脚工作，脚上布满伤痕”“我们几百人拉一个石碾子压跑道，绳子勒进肩膀里。有人累倒了，监工就喊‘换人接着拉’”……在1943年出版的《中央日报》、美国《生活》杂志，以及2015年出版的《重庆抗战口述史》中，这样的描述或转述，屡见不鲜。

中国军民大无畏的牺牲精神，确保了白市驿机场的畅通。据《人民政协报》刊载的《“驼峰航线”的来龙去脉》记载，在“驼峰航线”运行的3年多时间里，共有80多万吨物资空运到中国。其中，很多物资通过白市驿机场转运至全国各地。武器弹药、燃油、医疗用品等，这些物资不仅为中国军队提供了必要的补给，为中国的工业生产和人民生活提供了一定的支持，也为后来的反攻奠定了基础。

硝烟散尽，山河无恙。回望80多年前那段艰苦卓绝的岁月，重庆机场群所承载的，不仅仅是战火纷飞的历史记忆，更是中华民族不屈不挠、众志成城的意志。它将永远镌刻在中华民族的史册中，激励我们迈向中华民族伟大复兴。

▼渝中区珊瑚坝，多彩植物在夕阳映照下生机盎然。80多年前，这里曾是战火纷飞的前沿阵地。(资料图片)

特约摄影 钟志兵/视觉重庆

