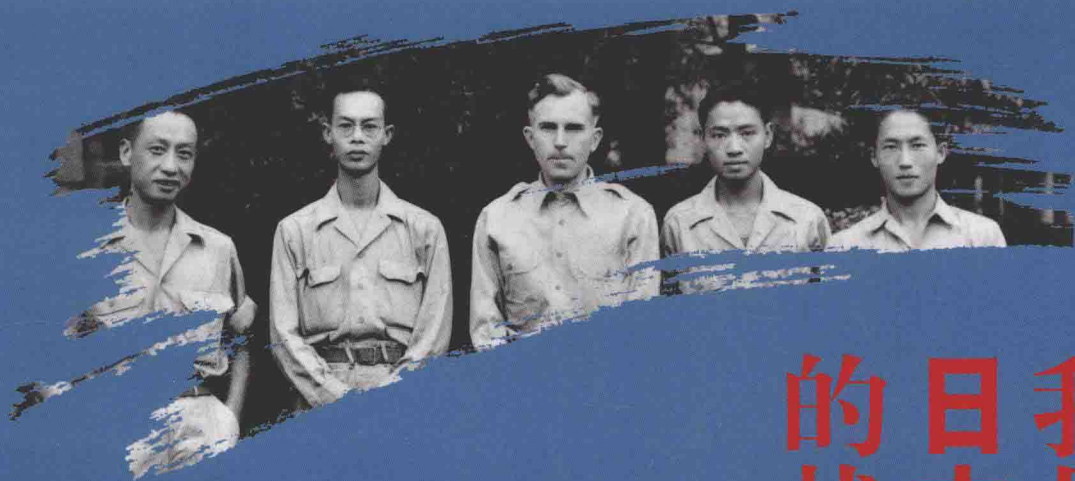


[美] 理查德·维能·希尔 著 陈守仁 等译



我与 日本帝国 的战争

MY WAR WITH
IMPERIAL
JAPAN

二战美军特工
在华救助飞行员的故事

中国文史出版社

二战美军特工
在华救助飞行员的故事

我与日本帝国的战争

[美] 理查德·维能·希尔 著
陈守仁 等译

中国文史出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

我与日本帝国的战争：二战美军特工在华救助飞行员的故事 / (美) 希尔著；陈守仁等译. —北京：中国文史出版社，2015.8

书名原文：My War with Imperial Japan: Escape and Evation
ISBN 978-7-5034-6723-3

I. ①我… II. ①希… ②陈… III. ①希尔，L. — 回忆录
IV. ①K837.125.2

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2015) 第 195342 号

特约编译：彭艳阳

责任编辑：韩淑芳 王文运

装帧设计：杨飞羊 王琳

出版发行：中国文史出版社

社 址：北京市西城区太平桥大街 23 号 邮编：100811

电 话：010-66173572 66168268 66192736 (发行部)

传 真：010-66192703

印 装：北京雅昌艺术印刷有限公司

经 销：全国新华书店

开 本：787mm × 1092mm 1/16

印 张：27.75

字 数：396 千字

版 次：2015 年 9 月北京第 1 版

印 次：2015 年 9 月第 1 次印刷

定 价：68.00 元

文史版图书，版权所有，侵权必究。

文史版图书，印装错误可与发行部联系退换。

中文版前言

70年前，在停泊于东京湾的美军“密苏里”号战舰上，日本代表签署了向盟军投降的正式文件，标志着曾经不可一世的日本军国主义的彻底失败。中国人民在抗日战争中，用自己的顽强奋战和巨大牺牲，为世界反法西斯战争的最后胜利、为保卫世界和平作出了重大贡献。战争期间，中国人民获得了来自国际上主持正义国家和人民道义上的支持及物资、军事上的援助。成千上万的盟国军事、服务人员来到中国，与中国军民并肩战斗，并结下了深厚的友谊。前美国陆军少校理查德·维能·希尔（Richard Vernon Hill）便是其中之一。

理查德·维能·希尔（1908年10月2日—1992年9月5日），中文名希佛兰，美国人，退役美军陆军少校。1937年，希尔作为上海万国商团联合自卫军成员抵抗日军的侵略；1942年，加入美国

步兵，投入到世界反法西斯战争中；1944年，被派到中国组织运行一个秘密营救网络，营救落难美国飞行员；1945年，被委派到汉口，保护所有在汉口地区被救的盟军战俘和美国公民的安全。在其所著《我与日本帝国的战争》(My War with Imperial Japan)一书中，他回忆了在中国的经历和所见所闻，记录了日军的残暴，记录了中国人民所饱受战争创痛及顽强的抵抗与牺牲，记录了中美两国人民携手抗日的真实历史，字里行间充满对日本侵略者的憎恶和对中国人民的深切同情。

1989年，作者在美国自费出版了这部回忆录。2015年，在纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利70周年之际，陈守仁等17位受邀列席政协第十二届全国委员会第三次会议的海外侨胞联合翻译本书，作为对祖（籍）国一片赤诚之心的表达，从而使这部回忆录中文版的出版更具有了另一番深意。

“铭记历史、珍爱和平”。我们希望本书的出版能够提醒人们，铭记那段艰苦卓绝的烽火岁月，珍惜来之不易的和平生活，珍惜中美两国和两国人民之间的伟大友谊，并向在抗日战争中为支援中国人民抗战作出贡献和牺牲的国际友人表示崇高的敬意！

编 者

2015年8月15日

本书译者

(以姓氏笔画为序)

- | | |
|-----|--------------------|
| 王建荣 | 瑞典华人工商总会会长 |
| 田 飞 | 澳州中国和平统一促进会副会长 |
| 杨 静 | 加拿大中国专业人士协会会长 |
| 何如意 | 美国华盛顿地区同乡会联合会会长 |
| 余时立 | 阿联首侨联副主席 |
| 陈 建 | 罗马尼亚中国文化交流协会会长 |
| 陈守仁 | 美国中国海交会理事 |
| 陈金明 | 新西兰亚裔健康基金会会长 |
| 林道明 | 英国皇朝集团董事长 |
| 林燕标 | 丹麦华人总会主席 |
| 秦子浩 | 俄罗斯留俄学生总会主席 |
| 原 毅 | 俄罗斯中国和平统一促进会常务副会长 |
| 顾裕华 | 德国法兰克福市外国人参事会议员 |
| 唐金水 | 巴拿马中南美洲中国和平统一促进会会长 |
| 黄根弟 | 美国纽约温州同乡会会长 |
| 鹿 强 | 美国华人社团联合会主席 |
| 蔡荣庄 | 泰国北京商会会长 |

致 谢

感谢国务院侨务办公室、全国政协港澳台侨委员会、中国文史出版社以及 38 位受邀列席 2015 年全国政协十二届三次会议的海外侨胞的大力支持，让我们有机会用实际行动纪念中国人民抗日战争暨世界反法西斯战争胜利 70 周年，以表达我们对祖（籍）国的拳拳之心。

本书译者

2015 年 8 月 15 日

| 目 录 |

第一章	1932 年：初识日本与中国	1
第二章	1935 年：重返中国	20
第三章	1937 年：日本入侵中国	33
第四章	1937 年：战火下的上海	50
第五章	1938 年：劫后余生	72
第六章	1938 年：重返华北	83
第七章	1938 年：广州围城	88
第八章	1938 年：焦土武汉	93
第九章	1938—1939 年：上海断忆	103
第十章	1939 年：天津之围	112
第十一章	1939 年：欧洲战争爆发	120
第十二章	1940 年：日本运输船上的日子	127

第十三章	1940—1941 年：撤离	138
第十四章	1941 年：在日本受审	163
第十五章	1941 年：珍珠港事件	175
第十六章	太平洋沿岸的安置营	195
第十七章	1944 年：派往海外	225
第十八章	1944 年：飞越驼峰	240
第十九章	1944—1945 年：到敌后去	262
第二十章	1945 年：穿越日军防线	271
第二十一章	1945 年：逃生与返航	284
第二十二章	1945 年：大逃亡	317
第二十三章	1945 年：更多飞行员获救	328
第二十四章	1945 年：汉口任务	337
第二十五章	1945 年：上海	393
第二十六章	1945—1947 年：荣归故里	409

后 记	434
-----	-----

第一章

1932 年：初识日本与中国

我出生并成长于美国华盛顿州皮阿拉普市^①，一个西雅图以南约 30 英里的小城。西雅图是从美国去东方的门户，所以太平洋那边发生的事情能较快传过来。我对东方的关注始于一则报纸上的消息：1931 年秋，日本军事入侵中国满洲里。^②

当时广播电台节目日渐普及，但电视机尚未进入家庭，对于这个消息的报道基本限于报纸。那时航空客运及旅游业尚不发达，乘船是越洋旅行的唯一途径。不幸的是，正值美国大萧条进入谷底，就算是买一张底舱船票也超出了我的支付能力。尽管希望渺茫，我仍然琢磨着如何能去远东旅行一次，仅存的问题就是何时、以何种方式去了。

热爱音乐，使我获得了首次与日本帝国近距离接触的机会。当时，我组建了一支乐队，在塔科马地区为舞会伴奏。我想，或许有去东方的邮轮愿意雇用我们做随船乐队。1931 年 12 月 19 日，经过一番精心的准备，我给美

① 皮阿拉普，在印第安语中意为“友善之地”。——编者注

② 满洲里，书中指中国东北。后文不再注明。——编者注

国邮轮公司在西雅图的办公室打了个电话。接电话的凯迪先生把我介绍给了西雅图港 41 号码头（后来更名为 91 号码头）的沃尔德先生。对于如何能成为一支随船乐队，沃尔德先生给了我详细的指导。我进而得知，每隔两个礼拜，41 号码头都有邮轮驶离西雅图，横跨太平洋，去东亚再返回。整个航程耗时六周半。行驶在该航线上的邮轮有“克利夫兰总统”号、“杰斐逊总统”号、“麦迪逊总统”号和“塔夫脱总统”号。

紧接着，我向美国邮轮公司递交了一封内容详尽、四页纸的申请信。信中我详细介绍了乐队五位成员的资历，包括他们各自演奏的乐器。我还随信附上了推荐信。这些信都是了解我们的人士写的。有三位乐队的成员因手头的其他工作，无法参加此次航行。他们是：木管乐器手，欧文·康奈尔；班卓琴手，拉塞尔·比尔斯；小号手，法兰克·布思。能够与我同行的四位成员是：阿伦·约翰逊，演奏钢琴与独唱；卡尔·曼，小号手；艾迪·马蒂思，演奏小提琴、高音与低音萨克斯以及黑管；J. 富兰克林·彼得斯，演奏降 A 与降 B 大调黑管、中高音萨克斯、班卓琴、吉他，以及独唱。我负责打击乐器。我们五人共准备了 14 样乐器随行。

为准备此次航程中演奏的大量曲目，从 1932 年的 1 月 20 日到 5 月 9 日，我们共排演了 13 次。我们租了 GAR (Grand Army of the Republic) 会所一楼的大厅用于大部分的排练。这是一栋三层的红砖房，位于皮阿拉普市子午线大街以北、西斯图尔特街的 113 号。GAR 会所前身是内战联邦退伍军人协会。

3 月 30 日，“美国邮轮公司”西雅图办公室信函通知我：“克利夫兰总统”号同意雇用我的乐队。该船将于 5 月 14 日出发，6 月 28 日返回。整个航程中将要停靠以下港口：母港——西雅图；加拿大大不列颠哥伦比亚省的维多利亚港；日本的横滨和神户；中国的上海和香港（当时英国在中国南部沿海的殖民地）^①；菲律宾的马尼拉；返回时也要停靠同样这些城市，以及另

^① 准确的说法是：香港当时被英国占领。见第 12 页注释。——编者注

外两个日本港口。包括西雅图在内，船一共要停靠 14 个港口。

4 月 28 日，乐队成员们登上了“克利夫兰总统”号的姊妹舰“麦迪逊总统”号，由该船医生注射了天花疫苗。之后，我们在岸边的商店里量取了做制服的尺寸。我们需要四套制服：一套双排扣蓝色哔叽西服、一套燕尾服，还有两套白色的麻布西服以及相应的帽子。亚麻布西服将在上海购买，用于应对远东炎热的气候。隔年，1933 年的 3 月 25 日，“麦迪逊总统”号在西雅图托德干坞因船身侧面的一个换气孔进水而倾覆了。

作为随船乐队，我们的工作内容是：为午餐、晚餐、舞会以及礼拜天的宗教仪式奏乐；船进出港口时，乐队要在主甲板上演奏。“克利夫兰总统”号有三个截然不同的乘客舱位。我们主要为头等舱的客人演奏，其他两个舱位的客人没有音乐服务，除非受到头等舱客人的邀请。不同舱位的客人有各自专属的餐厅与甲板区。头等舱自然是华贵的，二等舱（又称为“特别舱位”）的客人也得到了优质的服务。当时，在跨越太平洋的客轮中，这些以美国总统名字命名的邮轮以优质服务而闻名。

5 月 11 日，乐队从西雅图 41 号码头登上了“克利夫兰总统”号，稍后在主甲板上为该船及“美国邮轮公司”的官员们演奏了音乐。第二天，随船医生为我们做身体检查。我们在签到簿上签名，领取制服，然后下了船；隔天，5 月 14 日，周六，起航日，我们再次登船。作为乐队的队长，除演奏外我的工作内容包括：与船务部门协调安排乐队在船上的各种活动、接洽私人舞会、安排上岸演出、更换乐队制服，以及办理通关文件等需要特别注意的事务。作为船上工作人员的一部分，乐队需要学习并遵守船上的各项规章制度，无论是否在演奏，我们都须身着制服。

5 月 14 日上午 11 点，离别终于到来了。这天，有几百人在码头上为亲友送行。乘客的目的地不相同，有日本、中国、菲律宾和其他一些国家。他们中的一些人后来再也没有返回美国。微风中，“克利夫兰总统”号缓缓起航。漫天飞舞的五彩纸屑，散落在船与码头之间，形成了一条彩色的“毯子”。上午 10 点到 11 点，我们身着蓝色制服在主甲板上奏乐，先是在船身

的右侧演奏现代舞曲，然后在船身左侧、靠岸的一面演奏古典音乐。当船经过艾略特湾的玉兰角时，西雅图的天际线从我们的视线中消失了。“克利夫兰总统”号开始了它对东方的第41次航行。

船向北驶过了普吉特海湾。那天中午1至2点，乐队在华丽的头等舱餐厅做了第一场午餐演奏。晚些时候，船到了加拿大维多利亚港。我们演奏了半小时，于晚上6点结束。7点到8点，我们又演奏了第一场晚餐音乐，当时船正在通过胡安·德富卡海峡进入太平洋。

接下来的两个礼拜，“克利夫兰总统”号在一条距日本最近的航线上跨越太平洋，所见之处除了水面就是天空。离开海峡的“庇护”，我们立刻感受到了太平洋的威力。前三天，大家都晕船晕得厉害。虽然只有一位乐队成员因晕船错过了一顿饭，大伙儿都有头昏难受的日子。在整个向西的航程中，太平洋始终波涛汹涌，15英尺到20英尺高的大浪很常见。我的单人舱在船梁的正中，因此晃动得远没有那些靠边的厉害。我用新买的16毫米辛普莱牌摄像机（3.5光圈，50英尺的胶圈带）拍摄巨浪拍打下的船头。平均船速14至19节，因天气不同而变化。当天气恶劣时，北太平洋风急浪高，船速可能只有每小时11节，甚至更慢。通过此次航线的最北端的时候，雪花飞舞，我们只能模模糊糊地看到20英里以外的阿留申群岛。当船接近纬度较低的日本时，天气开始转暖，风浪渐渐平息，乘客纷纷到甲板上来摄影。船上有24小时的摄影冲洗相片服务，还有一个美国邮局代办点，出售美国、加拿大、日本、中国、菲律宾等国和香港的邮票。

通常，我们每天在头等舱餐厅的演奏共两个半小时；另外，上午10时左右和下午3时左右各排演一次，共三小时。在要进入某一国家靠岸的前一晚，船长会按惯例举办庆祝舞会。这和航行中的其他舞会一样，常在晚上9点到凌晨1点之间举行，乐队在此期间伴奏。乐队在头等舱的餐厅用餐，三餐时间分别是每天早上7点、中午12点和晚上6点。乐队成员的舱房在船身的靠前部分，而船尾有我们可以健身的区域。每周都有火灾和沉船演习，演习中乐队成员和船员一同放救生艇。每艘救生艇可以容纳40人。作为船



“克利夫兰总统”号邮轮



乐队成员在“克利夫兰总统”号邮轮上合影，左起：阿伦·约翰逊、卡尔·曼、J. 富兰克林·彼得斯、作者、艾迪·马蒂思

上的工作人员，乐队成员洗衣服享受 5 折优惠，理发在 50 美分价格上优惠 15 美分。根据船与太阳的位置，船上的时钟每晚往后拨 35 到 50 分钟。我每晚都会记录当天乐队的工作情况，并计划安排第二天的工作。

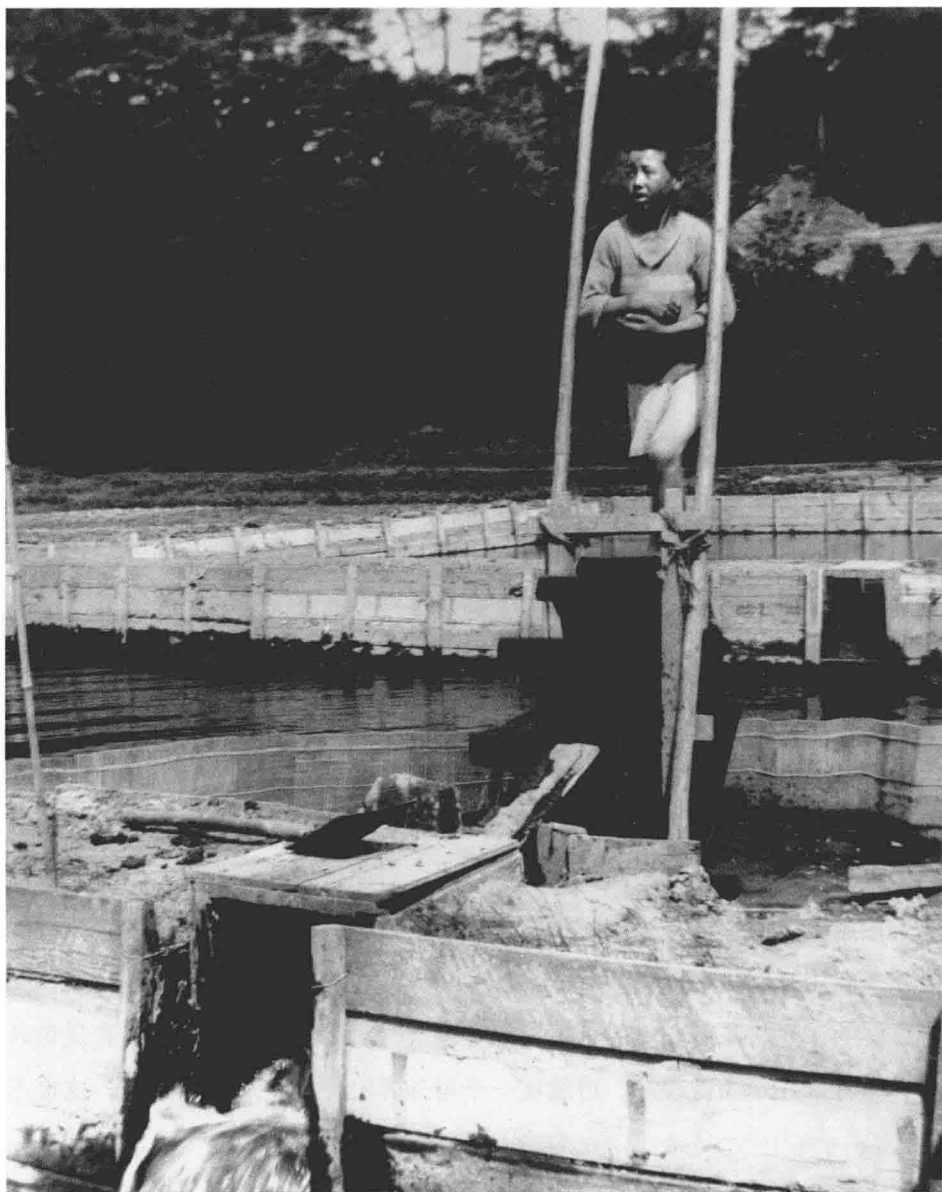
从 5 月 16 日起，船上开始降半旗 30 天，以纪念罗伯特·大来船长，他刚在加州去世。大来船长创立了大来邮轮公司和美国邮轮公司。5 月 18 日，他下葬的那天，“克利夫兰总统”号的轮机于上午 11 点零 5 分（美国加州下午 2 点）停止运转 5 分钟，船漂流在海面，船上的官员与水手暂停了手中的工作。二战爆发后，这两家邮轮公司并入总统邮轮公司。二战中，该公司有多艘船只被敌方击沉。

我们在四页的《克利夫兰日报》上看到全世界的广播电台消息。该报由大来邮轮公司和美国邮轮公司编排发行。该公司在世界各地的邮轮上都有类似的报纸。《克利夫兰日报》的信息包括：每天中午船只所处的经纬度、在过去 24 小时的航程里数、平均速度，以及与下一个港口之间的距离。在接近太平洋中部时，我们的位置是北纬 51.49 度，西经 174.17 度；过去 24 小时里航行了 459 英里；平均速度是 18.6 节；距离下一个港口——横滨港，2245 英里。

随船乐队工作带给了我们不少快乐。不忙的时候，我们会每周几个晚上去二等舱看有声电影，当时有声电影刚刚开始取代默片。尽管我们是为头等舱乘客演奏，可是常常受到一墙之隔的二等舱客人的掌声鼓励。有一个下午，我们带着乐器下到 C 甲板，在那里为 200 名水手做了一次演出。

在离开西雅图的第 12 天，下午 2 点 45 分，日本开始出现在我们的视野里。远处白雪覆盖的富士山呈现出一个完美的圆锥体。“克利夫兰总统”号转向南行，前往日本中部的本州，距横滨还有 100 英里。午夜，船抵达东京湾的锚地，并于次日早晨 6 点 45 分靠岸。

“克利夫兰总统”号的乘务长给乐队成员颁发了 12 小时有效的港口通行证，以及部分工资，每人 5 美元（约合 15 日元）。于是，我们五人换上便服上了岸，这是我们离开美国后第一次穿便服。我们找到一个能说些英文的出



日本男孩在抽水灌田

租车司机，让他带着我们在横滨和东京逛了一天。这天，我们巧遇日本裕仁天皇和皇后出皇宫；第一次品尝了日本菜——寿喜烧；还去了横滨以南 15 英里的镰仓，在那里我们参观了著名的镰仓大佛。那是一尊高 35 英尺的铸铜佛像。

当时东京有 400 万人口，而相邻的横滨只有 70 万人口。一天观光下来，我们五人分摊这天的花费，我花了 6 日元（2 美元）。横滨港、快速电车给我留下深刻印象。日本人显然对西方科技很感兴趣。这里与中国、香港以及其他远东城市一样，车辆靠左行驶。狭窄的街道上没有人行道，各类车辆，包括马车、自行车、摩托车、黄包车，还有行人都挤在一起，争先通过。在返回“克利夫兰总统”号之前，码头的日本卫兵查验了我们的通行证。

那时的日本大众还保持着传统的习俗与着装。妇女们穿着色彩鲜艳、长及脚踝的和服，并配以宽腰带。男人的着装则反差较大：有的穿不同长度的袍子，配蓝色裤子；还有些穿劳工的外套。而男女都喜欢穿木屐，这种鞋子有一两英寸高的后跟儿，仅靠一根布条夹在脚拇指和二指之间，好让鞋子不会掉。

在东京，我试图对着日本天皇摄影，被当地的警察制止了。尽管他们不会说英语，但我立刻明白了不允许拍照。然而，当我不那么引人注意的地方拍照，他们就没有干涉。我发现当时在日本会说英语的人很少。只有少数几个商店有店员会说英语，能与外国客人沟通。所有的标志，包括路标都是日文的。能与我们交流的日本人都客客气气，但明显神情警惕。我觉得外国人在日本并不太受欢迎。可能在一个与外界没什么交流的国家里，这也不奇怪。

在乐队的奏乐声中，“克利夫兰总统”号离开了横滨港，向西南方向沿海岸驶往重要的日本港口——神户。神户位于日本内海东面的最南部。船靠岸时，我们按惯例奏乐半小时。当时的码头上有许多日本人。船一直停留到第二天下午 1 点。神户 19 世纪以来就是被日本保护的重要港口。这里有面粉厂、糖厂、船厂以及其他重要产业。神户北面山丘连绵起伏，南面正对着