

茶座

总第八辑 2007.2

主编 王兆成 执行主编 王学典

历史学家茶座

萨 苏：从日本史料看平型关之战日军被歼人数

于赓哲：幽幽青石 寂寂孤魂——《阎公墓志铭》与武则天长子李弘之死

王学泰：慈禧、光绪身边的史官（一）——从《澄斋日记》看恽毓鼎的一生

段怀清：向中国告别：理雅各的华北之行

何兆武：诗与真：历史与历史学

王 昊：文人南渡

章东磐：伴着峡江的忠勇之河（上）

张伟然：一条要回江西探母的龙

山东人民出版社





TEAHOUSE FOR HISTORIANS VIII | 历史学家茶座 8

主 编:王兆成

执行主编:王学典

学术助理:扬 眉

编委会:

于 沛 王 和 王子今 王春瑜 王曾瑜 邓小南
牛大勇 仲伟民 刘志琴 刘 平 朱政惠 苏双碧
李伯重 李振宏 陈春声 张国刚 杨念群 杨 豫
辛德勇 张耀铭 宋德金 赵世瑜 徐思彦 徐秀丽
徐庆全 黄朴民 阎步克 彭 卫 葛兆光 葛剑雄

图书在版编目(CIP)数据

历史学家茶座.第8辑/王兆成主编

济南:山东人民出版社,2007.6

ISBN 978-7-209-04260-4

I.历... II.王... III.史学—丛刊 IV.K107-55

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 077772 号

出 版 人 金明善

项目负责 王海涛

责任编辑 王海涛 张智慧

封面设计 李海峰 版式制作 刘冉冉

山东出版集团 山东人民出版社出版发行

网址 <http://www.sd-book.com.cn>

社址 济南市胜利大街 39 号 邮编 250001

编辑部电话 (0531) 82098901

发行部电话 (0531) 82098021

邮发代号 24-50

山东新华印刷厂临沂厂印刷

16 开本(172×232 毫米) 10 印张 160 千字

2007 年 6 月第 1 版 2007 年 6 月第 1 次印刷

定价:14.00 元

(本书凡印装错误可向承印厂调换 电话:0539-2925659)

王学典

目次

目录

003 王学典 最真实的历史有可能是当代史

007 萨 苏 从日本史料看平型关之战日军被歼人数

020 于赓哲 幽幽青石 寂寂孤魂——《阎庄墓志铭》与武则天长子李弘之死

027 陈梧桐 朱元璋三题

036 王学泰 慈禧、光绪身边的史官(一)——从《澄斋日记》看恽毓鼎的一生

042 段怀清 向中国告别：理雅各的华北之行

053 范丽红 言为心声 文如其人——张作霖书法意境解读

058 何兆武 诗与真:历史与历史学

065 刘超 联大平议:学术史的回眸与审思——“西南联大与晚近中国”系列之一

078 王 昊 文人南渡

085 散 木 “批林批孔”运动中的几位学者(之二)——关于杨荣国先生

095 李鸿宾 我在北大历史系学习的点滴记忆

旧案重审

103 曹志杰 “沙丘政变”质疑

108 陈东林 “红都女皇”之谜

学人自述

115 葛剑雄 功夫在“书”外

书林琐记

121 杜泽逊 买书、藏书与治学

掌故钩沉

126 王家俭 从奎宁丸到北京天主教北堂——17世纪中西文化交流史上一段有趣的插曲

131 徐思彦 100 亿元的一次国民代表大会

九州风土

134 章东磐 伴着峡江的忠勇之河(上)

143 张伟然 一条要回江西探母的龙

一家之言

149 黄朴民 “治世”与“盛世”

人文遐思

155 张绪山 红薯中的百味人生



从日本史料看平型关之战日军被歼人数 萨苏*

在海外看到一份报道,提到平型关战役日军的损失,认为损失应该是“一个不完整的汽车中队和一个负责大行李的运输和护卫的辎重小队,共计有日本兵六十人”。因此,认为中国方面把平型关看做大捷纯属夸大。这样的所谓资料实在让人哭笑不得,就笔者在日本所见有关的资料,日军伤亡是远远超过这个数字的。

平型关之战,到底毙伤了多少日军?中国方面有一万(蒋介石贺电)、三千(长期使用的数字)和一千(近期国内著作如《三晋同仇》等使用数字)之分。从当时投入战斗的日军属于后勤部队来看,一万和三千都不大可能,属于战时为了鼓舞士气而进行的战果宣传。据此,我认为中方比较可靠的数据是一千。这个数字对比日军的参战部队,个人认为是比较可靠的,所谓日军仅仅损失六十人的报道,是不确实的。

然而,分析日军损失,使我们遇到一个比较头疼的问题,那就是日军为了维护士气,对战时损失和战果的不实报道,使日军的实际损失与其公报不符。比如,就日军报道在中原战役中最为激烈的洛阳之战,我曾找到有关龙门山激战、

* 萨苏,《环球时报》驻日本特约记者。

停车场肉搏战、禹王庙之战等多次恶战的回忆文章,中日方面都承认这是一次大规模的攻防作战。而日军最后报道的伤亡情况呢?不过损失55人而已。这种情况不仅发生在中国战场,在太平洋战争中,日军曾经一次就宣称击沉美国四艘航空母舰。实际上战后调查,击沉的,仅仅是一艘登陆艇而已。

所以,对于平型关之战的真实情况,我采取了根据史料进行推测的方法,而不是直接采用日军公布伤亡数字的报道(《第二十一联队战史》中直接报道此战阵亡15人,连在日本大概都不会有人相信)。

二

目前关于平型关之战,日文资料中笔者注意到三本很有价值的材料。一本是《第二十一联队战史》,第二本是原《每日新闻》随军记者益川的《大陆舞台上的中日死战》,前者日本各大图书馆都可以借到,后者在《丸》杂志上曾经连载,其第三部分对平型关之战进行了详细的描述。第三本则是在查找其他资料时,意外发现在日军《第十一联队战史》中,有着比遭到打击的日军部队对此战更详细的记录。因为第十一联队的尾家大队,正是22日最后乘坐新庄淳卡车的人员,该联队亦奉命救援平型关遇伏日军。可能因为损失的不是自己的部队,所以记录更没有顾忌一些。日军勾勒出的平型关之战,终于显露出了比较清晰的形象。令人惊讶的是,它提到的战场状况,居然有很多是中国史料中所根本没有提到的。平型关之战可能和我们传统的看法不同,在八路军的伏击圈中,它有两个战场,也就是说,日军从两个不同方向钻进了八路军的伏击圈!从中文史料看,日军在平型关之战中的状况,是一个典型的口袋之战,也就是日军钻进中国军队布置的口袋阵,然后被全部歼灭。但是日本方面的记载,这个口袋却是两个进口的(平型关之战,实际发生的地点并不在平型关,而在平型关以东的关沟峡谷)。益川的文章中对这一战一开头就交待:“平型关是北支山岳地带山西北部的阀门”,“曲折的隘路两侧是十米至三十米高的陡崖”,“昭和十二年九月二十五日午前,雨中,两件大惨事在这里发生了”。

一次战斗,为什么会发生“两件大惨事”呢?原来,进入八路军“第一一五师

六千余”部队伏击圈的日军,分属两个部队!这两个敌军部队,一个是从平型关返回灵丘的“新庄自动车队”,搭载其他日军部队一部,属于日军第六兵站汽车队,由两个中队组成,搭载部队人数不详,从西向东进入八路军伏击区。这支部队的指挥官是新庄淳中佐。日军资料中没有记录它的总人数,但是从后面记录的伤亡来看,这支部队比对向而来的大行李部队要多得多。有朋友考证,日军旅团长三浦少将和从前线归来的慰问团也在其中,对于这一点,我所见到的日方资料没有记载,存疑。进入伏击圈的另一支部队是携带大批弹药、衣物、粮食等物资,从灵丘向平型关前线支援的步兵第二十一联队(指挥官浜田大佐)辎重部队,第五师团参谋桥本顺正中佐与他们同行。

这两支日军部队的最高指挥官都在这次战斗中被击毙。日军在平型关战死的最高军官是中佐,而且一下就被打死了两个,第二十二旅团的新庄淳中佐和第二十一联队的桥本顺正中佐。中佐,就是中校,在日军中指挥一个大队的军官军衔只是少佐(少校),比如第十一联队的三个大队长,就都是少佐。中佐属于中高级军官,一下打死两个,如果日军投入部队只有60人,那应该就不是辎重部队,而是贵宾部队了。

这两个人的身份也很有意思。

首先,桥本顺正的“参谋”身份,在中国人眼里属于那种可有可无的次要幕僚,所以并不觉得打死一个日军“参谋”有多高的价值。实际上,这是中日两军“参谋”职务不同造成的错误理解。中国军队中,参谋是连级军官,中尉而已,责任也是补缺拾遗,跑腿辅助,所以,有“参谋不带长,放屁都不响”的说法。而日军中,“参谋”是非常重要的职务,在指挥主官不在的时候,常常要负责指挥整个部队的作战行动,在军中的地位极高。比如河本大作、石原莞尔,在关东军中的职务,也不过是“参谋”而已。实际上,日军师团的参谋长,也不过是大佐军衔,只比“参谋”高一级。另一个“参谋”的例子是高月保,他在被军统特工击毙于北平的时候,职务就是华北方面军的“参谋”。而这个“参谋”,不但是日军大本营号称“拉脱维亚的樱”的苏联问题权威,是日军制订对华细菌战方略的关键人物,还是贵族院的议员,担任天皇特使“宣慰华北”。日军中的“参谋”岂能小看?这种职务,通常是日军培养高级指挥官时给予有前途的军官的过渡。事实上,日军中具

有战略思想的高级将领,多半在发迹前的最后一个职务就是“参谋”。在战斗中,派一个“参谋”去指挥一个联队长,并不是希奇的事情,因为他属于那种带上方宝剑的人物。而这个桥本正顺的履历更显示,如果不是被打死在平型关,此人很可能是日军中的一颗明日之星。桥本是日本陆大毕业生,从1933年到1936年长期担任“朝鲜军北方特务机关本部”(地点在琿春)副机关长,军衔少佐,其顶头上司,就是关东军中著名的老牌殖民专家和野心家——河野悦次郎大佐。这个特务机关,是镇压东北抗日联军的重要组织,他的对手,就是大名鼎鼎的杨靖宇。桥本在这个任上“功勋卓著”,估计是因为这个原因才将其调入第五师团担任师团参谋,也因此他的军衔为情报中佐。在遭到伏击时,桥本的表现,也证明他的军事素养相当出色。

也正因为日军将桥本正顺视为有前途的军官,所以此战之后,对桥本的死多有惋惜之词。桥本最后的风头,比同时战死的新庄淳中佐高多了。

新庄淳也是个很值得注意的人物。至少,在被包围以后,新庄所部的抵抗远远超过桥本的部队,八路军的损失,推算起来大半是这支日军造成的。——这不奇怪,桥本手下多为辎重兵,训练不足,新庄的部下则堪称精锐,数量也远远超过桥本的部队。

新庄淳的军衔比他的职务似乎要高。新庄淳的职务是新庄自动车队指挥官。这个自动车队(即第六兵站汽车队)包括两个机械化中队,按照建制来说,是一个简编的大队级单位,按说,其指挥官应该是少佐级别。然而,新庄却是中佐,原因何在呢?这是因为新庄部队并不是普通的后勤部队。

从军事角度来说,一支部队的战斗力,如果不计补给和士气(前者部队本身不能决定,后者涉及因素太多不好计算),是三个因素相乘构成的,即火力、机动能力和防御。日军在侵华作战中一度横行,是因为对中国军队而言,它的火力和机动能力都有极强的优势。其中,机动能力角度,日军在七七事变时,已经是一支半机械化部队。所以,在中国军队普遍采用的线性防御阵地上,日军经常可以利用机械化的优势,快速移动到中国军队薄弱的一翼实现作战的胜利,防御时亦然。而中国军队仅仅靠步兵机动,在平原地区是很难发挥人数优势的,往往是总兵力占优,但在具体战场上却体现不出来。这种机械化还使日军的重武器能

够快速跟上一线部队,从火力上压倒对方。

不过,日本也不是富有的国家,像第五师团这样的部队,也无法实现完全的机械化,只能称为半机械化。半机械化的含义,就是部队本身还是传统的步兵,但机动作战时,由专门的汽车部队进行运输,实现快速行进的目的。“新庄自动车队”,就是为平型关日军提供这种机动能力的部队。事实上,在平型关作战的日军主力三个大队(第十一联队尾家大队、第二十一联队平岩大队和第四十二联队折田大队),正是新庄部队从灵丘,于22日送到平型关前线的。实际上,新庄部队在现代军事角度有一个更贴切的名字,应该是——摩托化部队。

不过,抗日战争开始前后,这一兵种正处于幼年时期。因此,日军将其归于辎重兵也无不可。但真正的辎重运输,日军还是舍不得使用这样宝贵的部队,日军向前线运送弹药、被服之类,还是采用大车运输的方式。巧得很,平型关之战,一一五师包围的,恰恰是日军一个汽车队,加上一个大车队。尽管兵种地位未定,但日军深知摩托化机动这种战术的价值和汽车部队的宝贵,所以“自动车部队”在日军中的地位高于普通步兵部队,有兵种优势。这才会任命新庄淳这样的中佐指挥此部队。

如果回头来看,林彪这一战,第一打掉了日军的辎重队,也就是说端掉了平型关日军的饭锅,第二打掉了日军的摩托化部队,也就是说打断了平型关日军的腿,这一击,实实在在地打在了日军的软肋上。

三

那么,这两支部队的日军,到底有多少兵力呢?

首先,让我们看一下第二十一联队的辎重部队。

我在最初研究平型关之战的时候,认为这支日军辎重部队包括担任警卫的高桥义夫骑兵小队共计250到260人。其中,因为日方文献记载桥本中佐乘坐一辆运兵“巴士”随同前往,我于是这样推测他的随员:担任指挥的指挥官第五师团情报参谋桥本顺正中佐,他率一辆运兵汽车(特别点名是运兵车)担任指挥,他不但是这支队伍的指挥,还有到前线执行联络的使命。从点名他带的是运兵车看,估计车里有他的卫士、司机、副官等,总共约十人。

然而,无意间发现的一张照片,改变了我的看法,这支日军的兵力,要重新计算。

这张图本身并无特别,但书中对于此照片的一段说明引起了我的注意——“昭和十二年九月,栗饭原部队大行李从灵丘出发,满目沧桑的北支大行(应为太行。译者注)山脉,艰难的行军,同期小仓中尉也在其中,于是留影纪念,不料却成永别。”



照片中部队疑为被歼灭的日军第二十一联队的辎重部队

最初吸引我注意的,不过是“大行李”这几个字,因为平型关之战中,关于日军“大行李”是怎样一个作战单位,始终有所争议。等我仔细看这张照片的说明,心中忽然一动。灵丘?桥本顺正所部不正是从灵丘出发的吗?!我以最快的速度查找日军在灵丘的作战情况,发现:日军占领灵丘的日期是9月21日,攻占灵丘的部队,则是日军步兵第二十一联队的第一、第三大队。战斗中,第一机关枪中队中队长福島勋负伤,伤亡数十人。所以,日军不可能在9月21日之前从灵丘出动任何部队。而按照日军的纪录,所谓“栗饭原部队”,正是日军步兵第21联队的别称!

三

按照日军纪录,25日清晨,日军第二十一联队的大行李队从灵丘出发,携带粮秣、弹药、被服等前往平型关方向,并在这一天上午遭到八路军一一五师的伏击歼灭。此后,日军步兵第二十一联队主力(除已在平型关前线的第三大队)则全力向平型关下集结,补充三浦旅团的一线兵力。28日到达前线,开始对内长城一线的继续进攻。因此,在这种状态下,很难想象日军可以在9月底前的三五天时间里重建一支“大行李队”,并从从容容自灵丘再次出发。

而且,照片上有一点特别的地方令人瞩目。那就是在日军的大车辎重队中,居然有一辆汽车!这也恰好和桥本顺正中佐乘汽车与第二十一联队辎重队同行

前往平型关相符。所以,这张照片上的日军辎重队,我判断,极为可能就是日军这支被八路军包围歼灭于关沟的桥本部队!

这支桥本所在的辎重部队,根据日军的纪录推论,应该包括以下单位。

第一部分是大行李。这个需要解释一下,有人认为这是对于辎重队的统称。询问在世的日军老兵,大行李是一个独立单位,相当于兵站(旅团才有正式兵站,联队只有大行李),编制约百人。这次估计就是因为这个大行李部队要到前方建立兵站,才携带了大量物资,以至于八路军缴获的军大衣都够整个一一五师每人一件。由于日军进展顺利,而9月底正是换季时节,估计三浦旅团此时考虑的已经不是怎样拿下平型关,而是冬季作战的物资储备问题了。如果不是出于建立兵站的需要,携带这么多的大衣显然难以理解。

第二,小行李即普通辎重队,携带日军第二十一联队作战需要的日常补给,如弹药、粮秣等,共计辎重兵七十余,担任掩护的轻重机枪兵15人。运输兵没有经过全面的战斗训练,因此自卫能力较弱。两路共计有辎重车77辆,上面第十一联队战史也提到日军进入包围圈的包括“大、小行李”队。不过,由于大小行李编制并非固定,如果这路日军中大小行李的辎重兵人数少于此处的计算,也不奇怪。

第三,为了加强自卫能力,派遣护送的高桥骑兵小队(高桥义夫第三骑兵小队),编制60人。

第四,担任指挥的指挥官第五师团情报参谋桥本顺正中佐及随员。这里,根据照片上汽车的类型,我认为其随员不应超过五人,否则车中无法坐下。实际上,照片上可以看到汽车内共有四人,加上司机,桥本及其随员很可能正好是五个人。按照这个计算,这支部队的日军总兵力为二百余人。

有日文资料称这路日军不过是“马五十匹,大车七十辆……有辎重兵十五人,特务兵七十人护卫”,这里面毛病可就大了。马五十、车七十,不知道这个车如何拉法,难道用“皇军”来拉?有的车“皇军”拉,有的车畜牲拉?估计是“皇军”会法术,一指,车就走了。再说了,只有15个辎重兵,这70辆大车怎么赶法?看来日军会木牛流马。你说那护卫的也可以赶车?问题是护卫的是高桥义夫骑兵小队。骑兵啊,难道日军用战马拉车?那打仗的时候怎么办?这叫护卫吗?要是骑着战马在旁边赶着无人的大车行进……好像上演幽灵片啊!

其实,如果看那张在太行山中的日军辎重队的照片,可以看到在山地地区,每车实际至少需要四人一马推拉才能正常前进。这就是中国军队青睐于在山地和日军进行战斗的原因——使它的机动性下降,并且造成后勤的瓶颈。结合这路日军共计七十余辆大车(日方记录实际共77辆)的情况,如果加上负责警卫的高桥义夫小队60名骑兵,总人数应接近四百人。之所以与预计二百余名日军有出入,是因为日军当时普遍使用朝鲜人作为后勤支援人员参加运输,他们不属于日军的军队编制(日军后勤人员也有台湾人,但前期不编入战斗部队。在日军中,日本人比例高于朝鲜人,朝鲜人又高于台湾人。当时还少见在当地拉夫的情况)。而战斗中,显然这些朝鲜人由于穿日军后勤人员服装,无法分辨,也被八路军消灭,并记入了战果,因为此战中并无朝鲜民夫被俘的报告。说起来,八路军把这些朝鲜“夫役”记入战果并非错误,由于“日韩合并”和多年殖民教育,二战中日军的朝鲜帮凶颇为不少。而且在对华战争中,他们经常在战斗紧张时拿枪投入战斗并对中国军队顽抗到底,后来还有大量朝鲜人补充进日军成为日军正规官兵。在伪军发展起来之前,这种日军中的朝鲜人常常被中国军民称为“二鬼子”,并以其凶残和纪律败坏而著称。实际上,如美军在吉尔伯特群岛的作战中计算的日军死亡人数,就包括大批担任设营的朝鲜后勤人员,而日军计算损失时,一向是不计算朝鲜人的。

新庄所部日军,其总人数则是一个谜。他的本部,包括两个汽车中队,其中的中西汽车中队,共有人员176人,另一个中队不详。这另一个中队的人数究竟有多少很难确定,但应该高于中西汽车中队。因为在网上查找,日军一个中队,最少的人数194,最多的350。中西汽车中队只有176人,在1937年的日军中,是非常罕见的。日军一个大队的标准人数为1091,包括三个中队和大队直属部队,一个中队的兵力在二百多人才是正常的。

有日本网站介绍此战新庄部队损失为“第六兵站汽车队共出动卡车八十辆,计损失卡车七十五辆,指挥官新庄淳以下四十三人战死,三十四人负伤”。

这有些令人不可思议。75辆卡车被击毁,连死带伤八路军的子弹手榴弹一共碰着了77个日本士兵。除了指挥官新庄,平均一车一个士兵,只有一个误差,还不都是打死的,连擦

破皮的也算。

那击毁的卡车不是被打成火焰山就是被扔俩手榴弹炸开花。可是，八路必须是超人，才能掌握好一辆车上只能死或者伤一个士兵！不能多，也不能少，打了正司机就决不能伤副司机，误差不过3%！

忽然一想，剩下的日军呢？两个中队怎么也有400人吧，减去死伤的77，还有三百多，可车辆给毁了75~80，连日军头目都给毙掉了，难道其他日军枪一响全逃了？

其实，这个数字的产生，是有背景的。新庄这一路日军，除了自己的两个中队，还记载携带有如下人员——一个护卫小队和机关人员，到前线的慰问团若干成员（有资料称三浦敏事旅团长和他的卫队也在其中，但也有资料称当日三浦在内长城前线，故存疑），从前线撤退下来的伤兵和看护人员。伤兵这部分可能是日军损失最大的。因为如果是轻伤，日军前线的野战医院都可处理，日军在平型关前线的鸽子沟就有野战医院，往后方送的肯定是重伤失去战斗力的人员。战斗打响后日军汽车兵可以突围逃跑，但这部分伤员，就很难脱逃了。日军新庄自动车队代理队长中西正式报告中自述这支部队损失70余人，这个数字常被引用。而日军增援部队进入战场后，自称“新庄中佐以下200人战死”。其区别，就是中西的正式报告只提汽车队本身的损失，却全然没有搭乘日军的损失情况。

那么，当时车上有多少日军伤员呢？在国民党军的顽强抗击下，平型关前线日军的损失不小。实际上，战斗到28日，前线的尾家大队报告全大队1091人编制中还剩300余人。日军记载，由于25日“平型关大捷”，国民党军受到胜利鼓舞，26日至28日发动了富有勇气的反攻。而日军由于没了新庄这付“快腿”，增援部队直到28日才到达战场，这一阶段日军损失惨重。如此，假设此大队日军的伤亡有一半是26日到28日发生的，按照当时作战正常伤亡比例1:3计算，到新庄汽车队出发的25日，则有约170人阵亡，430人负伤。其中轻重伤各占一半的情况下，就有伤员两百余人需要后送。而平型关下25日前日军共有三个主力大队（其他部队因为本来编制残缺，暂不计算），就算另两个大队的伤亡只有尾家大队的一半，则合起来，也有400余名伤员需要后送。如此，看护兵也要至少100名。所以，

新庄所部日军,算上伤兵应该在千人左右。

至于汽车一共80辆,这很可能是中西汽车中队的汽车数量(每车正副司机一共160人,加上一个修理班,与该中队176人的资料数据基本符合),而不是日军全部汽车的数量。原因是这支汽车队是日军派出运送三个大队部队到平型关前线的,且预定返回接运一个联队的援军。三个大队携带全套装备的日军,共计三千余人,如果仅仅80辆汽车,每车要装携带全副武装以及被服,携行近距离支援武器(迫击炮、掷弹筒等)的40名士兵,显然是不可能的。如果翻一番,每车20人,还比较合理。而中西的报告,实际也没有提及被拦在包围圈外的日军车辆。

25日上午,两路日军同时进入八路军伏击圈。11点,东路日军在雨后湿滑的小道上行动不便,大车行动艰难。这时,八路军猛烈的袭击开始了。

说到这里,有一点应该回顾一下,那就是大家都将平型关之战称为八路军与日军的第一战。从日军的记载来看,这是一个错误。在平型关大捷之前三天,八路军就已经和日军打了一仗,不分胜负。这一战斗,也在八路军老战士的回忆中得到了证实。只是,双方对待这一战的态度,却是迥然不同。我认为,正是这种不同,导致了平型关伏击战双方不同的命运。别忘了,八路军这一边的指挥官,可是后来称为“黑土地之狐”的林彪。按照第十一联队战史的记载,桥本顺正这一路日军,并非坐以待毙。

在八路军部队的第一次打击中,桥本并没有当场毙命。他的座车恰好被山崖挡住,八路军的手榴弹和子弹都无法击中这辆汽车(否则以这一路日军仅有一辆汽车的情况,他的座车一定是八路军的主要打击目标)。战斗打响后,桥本跳出汽车,立即在附近的一处台地建立了指挥位置,组织幸存日军进行抵抗。

这里面有两点耐人寻味。第一,日军为何未派尖兵搜索前进;第二,桥本所部中,除了日军以外,是否确如推测的那样有一批朝鲜夫役随同,他们是否没有武器。日军未派尖兵,一方面是他们前一阶段作战顺利,确实骄横。还有一个原因,却是因为,八路军设伏的关沟,是在实实在在的敌后。日军称,八路军一一五