



英雄的志愿军

汽车兵

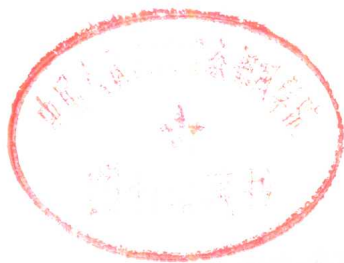
周扬 著

希望出版社

YINGXIONGDEZHIYUANJUNQICHEBING

英雄的志愿军 汽车兵

周扬 著



希望出版社



前 言

在伟大的抗美援朝战争中，我作为汽车部队的一员，从1950年10月19日入朝，于1956年1月归国，经历了战争的全过程。开始我在一个运输连队工作，后来调到团司令部和团政治处工作。由于长期与连排干部，特别是与司机助手们生活在一起，了解了他们的很多英雄事迹，也从中受到很大的教育。那时，我曾把他们的事迹写些新闻报道，寄给《志愿军报》和《前线后勤报》。在团政治处，我分管新闻工作，自己采写并组织连队的一些同志为报社写稿，更多地了解了他们的英雄事迹。1954年末《志愿军一日》编辑委员会组稿时，我曾被分部调去负责组稿、审稿、改稿工作。大量的来稿，使我不仅知道了更多的汽车兵的英雄事迹，而且掌握了不少兵站、医院、防空哨兵、高射炮兵等部队战士的英雄事迹。经我修改定稿上送的一百多篇稿件，有的发表在

1954年12月

《志愿军一日》上。

战时，团每半年至一年召开一次庆功会。我在连队工作时，每次庆功会前，团政治处都调我去协助做准备工作，这也使我了解了不少司机们的英雄事迹。我们还把一些事迹编写成小节目在庆功会上演出，既表扬了他们，又鼓舞了更多的司机、助手。

战争中，我团曾先后有近 200 名同志牺牲，其中有参谋、干事、连排干部，更多的是司机和助手；有 2000 多名同志因伤病送入医院后转回国治疗。这些同志中，不少人我非常熟悉，甚至是好朋友。至今虽已近 50 年，他们的音容笑貌仍浮现在我眼前，他们的事迹仍在鼓舞着我。那些还活着的战友，至今虽天各一方，不少仍有电信往来。偶尔相聚，忆及在朝鲜的往事，莫不眉飞色舞，认为是一生中最有意义的几年，也是最值得记叙的几年。

1956 年回国伊始，我曾着手写一部电影脚本，用了半年多时间，刚拉出一个草稿，就因奉命到解放军政治师范学校学习而辍笔。1958 年北京军区后勤政治部曾组织写出了一部《钢铁运输线》电影脚本（初稿）。1959 年我学习归来，看到那个脚本，认为那个脚本比我构思得更好，因此我放弃了写电影脚本的想法，以后曾写过一些其他方面的小稿子。1966 年，在批判所谓的“四条汉子”、“三家村”时，我们这些曾写过东西的搞宣传和文化工作的，被集中审查写过的作品。尔后，和许多同志一样，我由于心有余悸，不敢动笔写了。后来，我转业到地方工作，新的工作岗位，要求我努力学习、熟悉工作，故无精力动笔。

改革开放后，纪实文学大量出版。写朝鲜战争和志愿军

的纪实文学作品也出版了不少。但我所见的作品，写志愿军后勤的内容不太多，特别是写志愿军汽车部队的内容比较少。原志愿军分管后勤工作的洪学智副司令员写的《抗美援朝战争回忆》中用了部分篇幅写了汽车部队的事。解力夫同志写的《朝鲜战争实录》中也用了少量篇幅写了汽车部队和汽车兵。张文苑主编的《抗美援朝散文选粹》中，用了尹继发写的《战斗的里程》一文。我所知的其他作品均没写汽车部队和汽车兵的事迹。

现代战争在很大程度上是打后勤。后勤供应不上，前方就打不好仗。志愿军在朝鲜战争中的每一次战役的成果在很大程度上都受着后勤供应的制约。在当时的条件下，在一至五次战役时，前线几乎全靠汽车运输供应。在转入阵地战后，从火车能通车的终点到我军第一线部队和谈判代表团驻地开城的数百公里的物资运输，几乎全靠汽车。没有汽车兵艰苦卓绝的英勇搏斗，前方部队的战斗胜利和谈判代表团的正常工作就缺乏保障。担负上甘岭保卫战的20部队首长给后勤部首长的感谢电中说：“前线的每一次战斗的胜利和每一次争夺战的成功，都是与强大后勤的支援分不开的。”担负1953年夏季反击战主攻任务的407部队首长给后方勤务部的感谢电中说：“后勤部队的全体同志做到了：我们要什么，送什么；要多少，送多少；几时要，几时送到；特别是汽车运输部队的同志们充分表现了英勇顽强的精神，指到哪里就送到哪里，从而有力地保证了反击作战的胜利。”因此，尽管自己文笔低拙，我还是在离休后下了决心，把自己知道的一些汽车兵的英雄事迹写出来（虽然这仅仅是他们事迹的很小一部分），起名《英雄的志愿军汽车兵》，以歌颂这些英

雄们。

最后说明一下：《群英谱》一文中一些同志的事迹，是参照了原志愿军后勤政治部编印的《功臣模范纪念史册》的文章改写的。有的文章的素材取自当时汽车部队同志为《志愿军一日》写的稿件的底稿。这里一并致谢。

作者

目 录

困难的时期·····	(1)
风雪鹰愁岭·····	(15)
冲过火海，涉过冰河·····	(28)
汽车兵巧炸铁王八·····	(48)
和战俘打交道·····	(68)
抢运伤病员·····	(84)
火车隧道里外的战斗·····	(99)
飞贼现丑记·····	(119)
运动游击战·····	(137)
“火人”赞歌·····	(155)
和洪水斗争·····	(167)
信川轶事·····	(175)

斗智·····	(187)
坚强的人·····	(200)
爱民的故事·····	(214)
为了最后的胜利·····	(225)
给毛主席写信·····	(237)
群英谱·····	(250)
后记·····	(265)

困难的时期

1945年8月，第二次世界大战将近结束时，美苏两国军队以北纬三十八度线为界，分别占领了南北朝鲜，接受日军投降。后来美国违反同盟国关于朝鲜自由独立及成立统一的朝鲜政府的协议，分裂朝鲜，支持李承晚集团于1948年8月在朝鲜南半部成立了“大韩民国政府”。为此，这年9月朝鲜北半部也成立了以金日成为首相的朝鲜民主主义人民共和国政府。此后，为了朝鲜的统一问题，南北朝鲜展开了更加激烈的斗争。局部冲突不断发生。1950年6月25日，终于爆发了朝鲜内战。

(一)

1950年6月26日，即朝鲜内战爆发的第二天，美国总统杜鲁门即命令其驻远东的空军、海军支援南朝鲜军队作战。6月27日，杜鲁门发表声明，公开宣布武装干涉朝鲜内政，并命令其海军第七舰队、空军第十三航空队侵入台湾海峡，霸占中国领土台湾。同日，美国操纵联合国安理会通

过非法决议，以“紧急援助”南朝鲜为名，为美国搜罗侵朝军队。1950年7月1日，美国地面部队进入朝鲜与朝鲜人民军交战。战火向国际化发展。

面对美国武装侵略朝鲜的形势，我中央军委在毛泽东同志主持下召开会议，讨论保卫国防问题，并于7月13日作出了《关于保卫东北边防的决定》，决定抽调第13兵团第38、39、40军和第42军、炮兵第1、2、8师及高射炮兵、工兵、汽车兵等各一部组成东北边防军。后来又增加了第50军。

当时，我们这个汽车团刚刚完成支援解放海南岛和支援解放大西南的作战任务，回到湖南衡阳整训，修建营房。接到当时四野后勤运输部传达的中央军委的命令，立即进行整编。除留少部分团机关人员和3个连队外，团部率6个运输连队，1个修理连队，立即北上，于7月31日抵达沈阳外围苏家屯集结，学习形势，整顿车辆，整编连队，待命出发。

1950年9月15日，侵朝美军在仁川登陆。10月1日开始，李承晚军队和美军越过“三八线”继续北犯，企图迅速占领全朝鲜。10月15日美国总统杜鲁门飞往太平洋中的威克岛与麦克阿瑟会谈，计划于11月23日感恩节前占领全朝鲜，并不断以其空军轰炸我国东北边境地区，公然将战火烧向我国。

面对当时的严重局势，毛泽东同志和中共中央根据朝鲜劳动党和朝鲜政府的请求与中国人民的意愿，作出了“抗美援朝、保家卫国”的决策，决定组织中国人民志愿军到朝鲜境内，协同朝鲜人民军抵抗以美国为首的侵略军。经过准备，终于在10月19日夜，志愿军第38、39、40、42、50军

等分别由安东（今丹东）、长甸河口和辑安等处雄赳赳、气昂昂地又是极其秘密地跨过了鸭绿江，向预定战场开进。

(二)

兵书云：“兵马未动，粮草先行。”现代战争中，后勤供应尤为重要。有的人甚至认为：“现代战争，就是打后勤。”为了搞好志愿军的后勤保障工作，军委指示由东北军区后勤部组成前方后勤指挥部，入朝指挥，下辖3个后勤分部、3个汽车团（约700辆汽车）和45000个床位的医院及3万多名民工担架队，分3条纵向兵站线，进行物资储备和供应。因此，就在大军过江的当夜，我们汽车部队也同期过了江，到预定地点，在各后勤分部领导下，配合兵站执行前运后送任务。我们团入朝后，在从长甸河口、新仓、北镇到前线的朝鲜战场西线值勤，从国内向新仓、北镇运送粮食、弹药进行储备，再从这些地方前运到球场、德川、宁边、宁远、龟城、泰川等地的部队及后勤分站运送物资。

才入朝到第二次战役结束那近两个月的时间，是我们汽车部队的第一个最困难的时期。我军入朝时，敌人在朝鲜战场上就已经投入了空军10个联队和4个大队、4个中队，还有海军航空兵4个大队，有各种飞机1100余架，用以打击我军的有生力量和公路运输车辆。那时，朝鲜境内我方控制地区的铁路全部被敌机破坏，一切前运后送主要靠汽车。而当时我军一无空军入朝，二无高炮部队入朝，他们主要是保卫安东和鸭绿江大桥。所以，我们汽车兵的头顶上可以说没有任何保护。

我们汽车兵，在解放战争中虽然也曾和国民党军的空军打过交道，但没和美国空军打过交道，可以说对美国空军的作战能力一点也不了解。因此，在入朝后的第一个白天，即10月20日白天，我们连队的一位班长在待避地没见到敌机来活动，就和司机们商量了一下，为了赶任务，想提前到装车点，就在白天带着3台车闯上了公路，向装车点开去。公路上到处是沿公路向北撤退的朝鲜人民军官兵和扶老携幼、头顶包裹的朝鲜老人、妇女、儿童。他们正向前跑着，忽见公路上的人群都向公路两旁的田野跑去，几位朝鲜大嫂边跑边指着天空向他们喊：“边机以骚！边机以骚！（朝鲜话：有飞机）”

他们急忙把车停在路旁，拿起枪跳下车，在公路旁的田野里隐蔽起来。4架敌机发现跑动的人群，依次俯冲下来，向人们扫射。有的朝鲜老乡中弹倒地。司机王大中气得骂起了“混蛋”。一架敌机发现了公路上的汽车，俯冲下来就向汽车扫射。一台汽车油箱中弹起火。又一架敌机向另一辆汽车俯冲下来。王大中气得操起从汽车上拿下的轻机枪，对着敌机射击起来。后面的敌机发现有个军人向他们射击，就调转机头向他冲来。王大中一边骂着：“混蛋，来吧！”一边猛扣扳机，一串红头子弹射向敌机。敌机一侧身躲过了王大中射向它的子弹，敌机扫射的子弹也从王大中的右侧扫了过去。又一架敌机向王大中俯冲下来，从很远处就向王大中扫射过来。王大中手中轻机枪的子弹也向敌机射去，敌机抖动了一下，似乎什么地方被击中了，但敌机射出的罪恶子弹也击中了王大中。王大中仰面倒在地上，胸部的伤口噗噗地往外喷血。班长扑过去搂抱着负伤的王大中，几个翻滚，滚到

一条小沟里，轻轻地呼叫着：“大中！大中！……”王大中缓缓地睁开眼，慢慢地一字一字地说：“我不行了。可惜没打下来敌机。班长，给朝鲜人民报仇，给我报仇！”说罢就合上了双眼。

这是我们连队入朝后第一次人员、车辆遭受损失。我团其他连队也有类似情况。有的连队白天伪装待避的车辆也被打着了。

(三)

面对这种情况，团党委研究决定：一律改为夜间行车。白天要尽量找合适的地形地物伪装好待避车辆，尽量减少损失。

但是，那时朝鲜西战区我方实际控制区域也就是1万多平方公里的面积，和天津市的面积差不多，比河北省围场县的面积大不了多少，加上又是初冬，万木萧疏，杂草枯黄，适合伪装汽车的地点很少，也很难找。

那时，美国飞行员几乎都是参加过第二次世界大战的，飞行技术很好。由于我们没有高射武器，因此，他们经常是超低空飞行。特别是那些驾驶P-51型野马式和P-47型飞机的驾驶员，个个都猖狂得很，常常是钻山沟、贴房顶飞，有时就从两根高压线铁架子下面钻过去。有时互不服气，比赛谁的技术高超，你飞得低，我比你飞得还低；你能从高压线下飞过去，我也能飞过去。

我们执行任务，如果当夜能赶回连队驻地，还有个固定的伪装车的地点，还能吃上炊事班做好的热饭，有个较安全

的朝鲜老乡挖的洞，睡上个好觉。如果当夜赶不回连队驻地时，只好就近找个山沟，在天亮前伪装好车。在天空才露鱼肚白色时，由于那时敌人的夜航机回去了，白天飞的还没到，我们就利用这段时间请老乡帮助做好饭，匆匆吃完就披着大衣爬上山，在离车不太远的山脚处找个向阳的、有小松树和杂草的地方休息，或是开个会研究研究敌情，困了就眯一会儿。8点多钟，敌机来了，我们不能睡了，就盯着敌机的活动。敌机先在高处转，如果发现了什么可疑之处，就降低高度，顺着山沟飞。有的驾驶员还扭着脖子左看右看。那大鼻子，蓝眼睛，有的还有黄胡子，我们都看得清清楚楚。敌机有时把机身侧过来，驾驶员歪着头看下面；有时贴着朝鲜老乡的房顶飞，把苫房顶的草都掀得飞起来。如果汽车是贴着老乡草房用稻草伪装的，一阵气流把草刮走，汽车暴露出来就会被打着，连老乡的房子也被烧毁。那时，朝鲜老乡还有不少刚收打完稻谷的稻草在田地里堆成一垛一垛的，有的司机把车开到田地里，用稻草盖上围好，伪装成稻草垛，然后再把车轮印扫掉。敌机有时连稻草垛也不放过，见到草垛就打，草垛被打着了，有的里面伪装有汽车，汽车也跟着遭殃。敌机驾驶员看出了便宜，以后见到大草垛就打。一些稻草顶的民房，特别是新苫的草房顶的房子，也差不多都被打着了。老乡们只好在烧毁的房基附近挖个简易防空洞存身。这样一来，我们这些汽车兵们找伪装车的地点更困难了。如果车当夜回不到连队驻地，司机们只好在离天亮还差很久时，就钻山沟找伪装点，有时一两个小时也找不到合适的地方，而天很快就亮了，只好勉强找个差强人意的地方伪装。这就难免被敌机打着汽车。有一次，一辆车的司机

和助手实在找不到山沟伪装车，只好在沿公路的一溜房子处，找了个两房之间的夹缝，把车伪装在里面。还真不错，有的飞机一飞而过，管也不管；有的只在高处转上两圈就飞走了。一天平安地过去了，车辆没受损失。还有一次，一辆车的司机助手实在找不到合适的伪装点，就把车斜停在公路边，把油箱里的汽油放净，把引擎盖子掀起，把汽车坐垫拿走，车门打开，把分电器、变压器、高压线等易损配件取下，把车装成被打毁的车的样子，骗过了敌机。这两件事是否可以叫做“置之死地而后生”呢？

经过一周来对敌机斗争的实践和司机、助手们互相交流情况，大家也大概了解了沿途各条山沟的大致情况：哪儿有十几棵一片的大松树；哪儿有没被敌机打着的大瓦房；哪儿有峭壁较高的小沟岔；哪儿有周边都有较高的山头，敌机不易俯冲的山窝窝；哪儿沿公路的小集镇有适合伪装车的尚没被敌机炸毁的空房子……，伪装车的方法也多起来。但是敌人的空军驾驶员是非常狡猾和残忍的。由于我们没有空军和高射武器；由于怕敌机报复性狂轰滥炸，上级命令我们不准用轻武器——轻机枪、步枪、冲锋枪打敌机，更助长了敌人的气焰。那些螺旋桨式的P-51、P-47、P-38飞机来了以后，粘粘糊糊的没完没了，发现可疑点就乱打一气。头一拨还没走，第二拨就来了，一拨接一拨，有时一直折腾到傍晚，直到认为没什么可打的才走。每一拨几乎都是把机载的炸弹扔光、炮弹打光才算。特别是敌人的海军航空兵飞机，可能是怕往航空母舰上降落时，飞机上挂的炸弹被碰响，弄个机毁、人亡、舰伤，所以返航时都要把炸弹扔光、炮弹打光。我们就见到这么一件事：4架返航的美国海军舰

载机，发现公路上有一只黄狗，一架敌机俯冲下来向狗扫射，狗被打慌了，只顾顺公路向前跑，4架敌机轮番向狗投弹、扫射，折腾好久才把狗打死，敌机又在上空转了一圈才返航。

(四)

在敌机那么猖狂的情况下，我们汽车兵虽然想方设法与敌机作斗争，但汽车仍被敌机打着很多。我们团的各运输连队，完好的车辆多则二十几台，少则十几台。个别连队仅仅剩下一两台能够执行任务的车。当时，我们从苏联买的汽车还没运到，为解燃眉之急，只好在国内征用部分车辆。这些车辆从全国各地，主要是东北、京、津、冀、沪通过铁路运到辽宁省宽甸县的灌水车站（当时火车只通到那里），由专门留下的一个连队（这个连队的汽车已补充给已入朝的别的连队）卸车，检查车况后，开到宽甸团部留守处，再分配给前方连队来接车的司机，装上物资连夜从长甸河口的浮桥过江参战。祖国支援的车都是从各厂矿、公司、企业抽来的，五花八门，各式各样的车都有。东北支援的车多是日本的丰田、日产、三菱等牌子的，车虽然比较老，但经过维修、保养，车况还比较好；京、津、冀、沪等地支援的则多是美国1947年、1948年出厂的福特、道济、万国、别克牌的和英、法等国的汽车。国内的司机们把车况整得好好的，擦得亮亮的。给我印象特深的是上海市花纱布公司支援的一辆1948年产的福特车，不仅车况好，还打上一层蜡，天蓝色的车溜光锃亮。这些漂亮的汽车，被我们开下火车，检查完车况

后，马上被糊上一层稀糊糊的烂泥巴——保护色。真可惜地方司机的一番好心了。这些车开到朝鲜，没过几天就又被敌机打着了。当时我们的汽车主要是在白天伪装待避时被打着的，真正在夜间行车时被敌机打着的只是少数。

(五)

我军于1950年10月25日至11月5日进行的第一次战役，歼敌15000余人，将敌人驱逐到清川江以南，粉碎了麦克阿瑟在“感恩节”（11月23日）前占领全朝鲜的计划。但是麦克阿瑟气焰仍非常嚣张，除增加地面部队8万余人外，还增加了两个新式喷气式战斗机联队，飞机增加到1200余架，以牢牢掌握制空权，并发动了为期两周的所谓“空中战役”。麦克阿瑟命令其侵朝空军“全部出动”、“多次出动”，“以最大力量”、“摧毁在满洲边界上朝鲜这一端的全部国际桥梁”，和由边界往南直至战线这一区域的“所有交通工具、军事设施、工厂、城市和村庄”。敌人每天出动飞机达1000余架次，到处狂打滥炸。我们汽车部队的日子更难过了，每天都有有一些车辆被敌机打着、打毁。司机、助手和连排干部冒着被敌机扫射、轰炸的危险，抢救被打的汽车和朝鲜老乡的房屋时也有一些伤亡。我们对前方部队的粮食、弹药供应更困难了。

彭德怀司令员在我军比较疲劳、粮弹供应困难、空军、坦克兵尚未适当组成、炮兵尚未加强和补充等情况下，果断决定我军采取内线作战、诱敌深入、各个歼灭的部署，在1950年底前再打一次战役，再消灭敌人至少六七个团，解