

一位汽车兵的抗美援朝 王永义

1966年：斋藤康一的中国之旅 本田善彦

我的大舅吴景超 许恩浩

罗振玉一家的合影 穆公

一名大尉军医26年前后的日记 杨见楠

定格历史 收藏记忆

「老照片」

OLD PHOTOS



图书在版编目(CIP)数据

老照片.第114辑/冯克力主编. —济南: 山东画报出版社,
2017.8

ISBN 978-7-5474-2481-0

I.①老… II.①冯… III.①世界史—史料②中国历史—现代
史—史料 IV.①K106 ②K260.6

中国版本图书馆CIP数据核字(2017)第157931号

责任编辑 冯克力 赵祥斌

装帧设计 王 芳

主管部门 山东出版传媒股份有限公司

出版发行 山东画报出版社

社 址 济南市经九路胜利大街39号 邮编 250001

电 话 总编室(0531)82098470

市场部(0531)82098479 82098476(传真)

网 址 <http://www.hbcbs.com.cn>

印 刷 山东临沂新华印刷物流集团

规 格 140毫米×203毫米

6印张 116幅照片 120千字

版 次 2017年8月第1版

印 次 2017年8月第1次印刷

定 价 20.00元

本社对全部图片及文字享有专有出版权,任何单位和个人使用本书作品,须经本社同意。



日本摄影家斋藤康一摄影作品：上海（参阅本辑本田善彦《1965年：斋藤康一的中国之旅》）

（秦风老照片馆 供稿）

出版人 尹奎友
 主编 冯克力
 编辑 赵祥斌
 特邀编辑 张杰 丁东 邵建
 美术编辑 王芳



第一一四辑

目 录

王永义	一位汽车兵的抗美援朝	1
本田善彦	1965年：斋藤康一的中国之旅	24
许恩浩	我的大舅吴景超	41
朱 炜	赵紫宸的最后二十年	49
穆 公	罗振玉一家的合影	60
邵迎进	父亲的“缄默”	63
杨机臣	从警察到村长	83
刘大力	锁在祠堂里的岁月	89
龚玉和	记得当时年纪小	101

赵 淮 口述 李俭朴 整理	
我的战地摄影生涯	113
刘光生 亲历农村战备岁月	132
杨衡善 六十年前的一次春游	150
梅 堤 记忆中的“三年困难时期”	155
王繁荣 当铺后人	160
佟 昕 1950年：一位知识分子的思想汇报	166
杨觅楠 一名大尉军医 1961年前后的日记	174
冯克力 普通人与大历史	188
封 面 1927年：芝加哥清华同学会合影（许恩浩）	
封 二 日本摄影家斋藤康一摄影作品：上海（秦风老照片馆）	
封 三 日本摄影家斋藤康一摄影作品：延安（秦风老照片馆）	

一位汽车兵的抗美援朝

王永义

十五岁的小兵

1951年3月30日，是我终生难忘的日子。这一天，我作为一名汽车助手，跟随六十四军高炮三十营，从安东出发，跨过鸭绿江，踏上了朝鲜的国土。

四个多月前，我还在济南卷烟厂当小童工。我所在车间是轻体力活，五六十名工人只有五六个男性童工。在这里工作，虽然解决了温饱，但我觉得一个堂堂男子汉整天和些大姑娘小媳妇为伍，有失体面，所以并不安心。这时恰好六十四军后勤部筹备成立汽车司机训练队，在济南招考学员，我就报了名。经过了一场简单的文化测试，虽然我在年龄、文化方面离要求均有差距，但因报名人数未达计划，凡参加考试的，都被录取了。就这样，不足十六岁的我幸运地成为一名解放军战士。这天是1950年12月14日。

入伍后，先在泰安学习了一个月的汽车构造。1951年2月又移驻安东（今丹东），学习原地和操场驾驶。还没等上路实习，因为战局需要，我们几十名学员又被紧急抽调至两个高炮营，



参军前的作者。头戴解放初期流行的八角帽，胸前徽章为济南卷烟厂厂徽。
拍摄于1949年秋。

任汽车助手，随军入朝参战。

踏上朝鲜国土

部队出发前，每个连配备一名通晓汉语的朝鲜向导，坐在头车带路。我们傍晚从安东出发，不久便驶入鸭绿江大桥。开始还算平稳，过半后便进入朝鲜领土，江桥已被炸断，我们便沿着旁边临时修建的便桥继续前行。这便桥仅容一车通过，且屡炸屡修，用木板铺修的桥面高低不平，汽车行驶在上面左右摇晃，望着近在咫尺黑不见底的江水，不时惊出一身冷汗。

朝鲜战争初期，敌方完全掌握着制空权，我军的一切后勤行动多半在夜幕掩护下进行，白天空旷少人的公路，一到夜晚

便充满活力。行军的队伍，运输的车辆，巡逻的哨兵，转送的伤员川流不息，但秩序井然。

敌人的飞机就在公路上空轮番盘旋，寻找袭击目标，不时传来机枪扫射和炸弹爆炸的声响。汽车走在公路上，绝对不能开灯，以免暴露自己，只有摸黑前行。我们初到朝鲜，路况本不熟悉还不时遇到路面被炸毁需要绕行（这种情况下，连向导也要下车问路），这无异于盲人骑瞎马，一个小时还走不了二十公里。营首长担心，照这个速度行军，天亮以前怕赶不到宿营地，于是口头命令：所有助手都要站在驾驶室外的脚踏板上，将手从车门玻璃处伸进驾驶室抓住仪表盘旁边的拉手稳住身体，帮着司机看路，发现偏差及时提醒。

这是一个愚蠢而又危险的决定：发令者根本不知道，汽车在行驶中，司机的视野远大于站在车外脚踏板上的助手，司机无需也不可能根据助手的提示更改操作。而站在飞驰的汽车外的助手们，一个个好像是在表演杂技，相当危险，遇到路面颠簸或者身体疲劳，手一松动就可能滚下汽车，造成伤亡。助手多为十六七岁的半大孩子，根本预见不到这些，只知服从命令。有些人童心未泯反而觉得好玩，直到“玩”出了两条人命，才觉察到危险。那是第一天到达宿营地后，炮兵们忙着架设高射炮和高射机枪进入阵地，汽车兵则忙着伪装汽车和挖单人掩体。虽然我们在这里只驻一天，晚上还要继续前行，但也顾不了行军疲劳，要随时准备应战。正当我们忙于备战的时候，忽然传来了噩耗：昨晚二连在行军途中，突遇前方公路被炸，司机刹车不及，汽车驶入弹坑，造成倾斜，把站在脚踏板上看路的助手茹宗锡甩出车外，他被滚落的大油桶砸中要害，当场死亡。第二天我们宿营后又传来三连助手唐珠明被侧翻的汽车压死的

消息。茹宗锡是陕西人，比我早参军两个月，性情憨厚，言语木讷，透着少许拙笨。因此常常被我们打趣取笑。唐珠明是山东人，和我同日当兵，是个干净利落的小伙儿，活泼好动，经常参加连队组织的文艺演出。二人皆为我在汽训队的同学，均长我一岁。两个风华正茂、充满活力的生命，绚丽多彩的人生旅途刚刚启程，就这样被一道错误的命令来了个急刹车，留给人们的只有无尽的思念与惋惜。

第三天行军，排长再没指令助手站脚踏板，两条人命终于换来了决策者的醒悟。

大乌里遇袭

在高炮三十营待了不到一个月，我们二十几个助手又被抽调去充实六十四军后勤部汽车连。那是1951年4月下旬，汽车连派了一名通讯员带我们去驻地南川郡报道。没有车送，我们只能跟随通讯员徒步行军。白天二十几人走在路上目标太大，容易招来敌人飞机的袭击。我们选择夜间走，不料出发前天公不作美，竟淅淅沥沥下起雨来，军令难违，我们只得冒雨上路。天越来越黑，雨越下越紧，我们每人身上只披着一块军用雨布，仅能护住背包，身上全淋透了。通讯员是带队的，他不发话谁也不敢停下避雨，只能跟着他走。与目的地南川郡相距不过百余里，原计划天亮前到达。谁知我们这些十六七岁的孩子，当兵数月一直与汽车为伍，从未徒步行军，加之天黑路滑，大雨不停，个个全成了落汤鸡，背包越背越沉，好不容易挨到一个叫大乌里的村庄。天亮雨停，又出现了灿烂的阳光，“人不留人天留人”，继续行军已不可能，带队的只好停下，借了朝鲜

老乡几间空房就地宿营。我们草草吃了两块随身携带的军用饼干。人困马乏，不及脱衣倒头便睡，很快便进入梦乡。

忽然一阵飞机低空飞行的巨大声响把我们惊醒，紧接着传来一阵阵嘎嘎的机枪扫射声和扑扑的子弹落地声，炸弹爆炸产生的冲击波和巨大的声响随之而来，火舌已经从房门窜进，夺门而出已不可能，幸好这栋房子依山而建，靠山坡的一面开有两个窗户，木质的窗棂已经腐朽了，我们毫不费力地破窗而出，奔往山坡林密处。幸运之神终于眷顾了我们这些娃娃兵，以前的驻军在这个山坡上留下许多单人掩体，成了应急的庇护所，使我们转危为安逃过一劫。事后集结，仅有一名战士皮肤轻微灼伤。天黑以后，我们继续行军，午夜到达汽车连驻地南川郡，结束了我当兵以来首次也是末次的徒步行军。

到驻地以后，连里专门帮我们总结这次教训，认为有两种情况可能招致敌机袭击：一是敌特捣鬼；二是我们自己暴露。分析认为，我们到大乌里不足一个小时便遭袭击，就算敌特在第一时间发现我们，他也不可能在这么短的时间调来敌机。再者敌机袭扰我们总共持续不到十分钟时间，也不像是袭击既定目标，倒可能是过路发现了什么随便打打，所以，这件事还要从我们自身来查，这一查果然看出端倪。

原来宿营后，几个年龄稍长、平素生活仔细的战士，并未如我等立马就寝，而是先打开背包，拿出湿被子、军大衣等到院子里晾晒，这一晒晒出了大麻烦，军用被服是草绿色，民间绝不能拥有这种颜色的被服。满院子草绿色等于告诉低空飞行的敌机——此处有驻军！

大乌里遇袭给我们这些新兵蛋子上了一堂生动的军事课，这一课的记忆一直留到今天。

战火中诞生的汽车兵

我们顶风冒雨赶到南川郡是为了尽快编入刚组建的汽车连。

解放战争初期，我军的军需运输主要靠马车和老区人民支前的人力车。战争后期才有了少量从国民党军手中缴获的汽车，但零星分散，不成单独编制。朝鲜战场的情况完全不同于国内战争，敌方高度机械化且完全掌控了制空权，我方靠原有的运输方式显然不行，必须立马组建一支快速灵活的汽车运输队伍。

建立一支从无到有的汽车部队，骨干由部队原有零散的汽车司机和维修工集中起来组成，助手则调取未学完科目的汽训队学员担任；然而主体——司机和维修工——仍存在较大缺口，这也是入朝各部队在组建汽车兵时普遍存在的问题。如何弥补？唯一解决的办法是去国内招募战勤。各部都去招募，求大于供，条件自然降低。考察应募司机的程序很简单：部队派一个熟练司机坐在副驾驶座上，让应募者开一段车，看看他在转向、变速、制动等方面对汽车的控制能力，认为还可以就算通过了，编入汽车连，给他一辆车开。抗美援朝初期，开军车是不需要驾驶证的。

维修工可先到部队，在工作中考察，不符合条件的，再送回国内。

战勤虽然没有军籍，可在部队政治和生活方面均享受战士的待遇，家属还可按月领薪金。朝鲜停战后，战勤完成了历史使命，回到国内，由当地政府重新安排工作。

组建一支从无到有的汽车部队，最关键的是要有一个懂技

术善管理的领导班子和相对完善的制度和规则，这些条件当时并不具备。汽车连的领导多来自战斗部队，他们带兵打仗经验丰富，而汽车运输对他们而言则是新事物，相应的管理制度和经验更是一片空白，一切从零起步。比如时下最看重的驾驶证和汽车号牌，在汽车兵初建时是没有的。那时的驾驶资格认定，无需经过严格的培训与考试，全凭连长一句话，如果遇到司机缺岗，连长会征询班排长的意见让谁来顶。班



战勤韩文阶，辽宁省宽甸县人，分配到保养排任电工。照片中，他身着带护肩战士军衣，与其四十几岁的年龄不很相称。拍摄于1952年10月。

排长说某助手行，连长说那就让他顶吧！这事就这么定了，无需再经考评。

这样选拔司机，太过简单草率。开车技术难以保证，必然会给日后行车事故的高发带来隐患。此后不久，这个问题便得到纠正。

1951年下半年开始，黑龙江省佳木斯市解放军第五汽车学校定向为志愿军各部培训汽车司机。各部选送来的学员，经过全部科目学习并考试合格后，再送回原部。从此司机的选拔也由人定开始变为法定。此举既提高了司机的素质，也保证了兵源。

汽车兵建立之初，车辆也没有统一号牌，只是由连里自行编号，用白漆喷在前保险杠和后货箱板上。直到1952年春，才



佳木斯汽车学校学员。右为李永昌，1952年秋天分配至保养排，成为作者的战友。其他二人为李的同学，分配至六十五军。

由志愿军车辆管理部门统一编制首号，首号以后部分由军后勤部编号。编号则由车辆单位用白漆喷制。

1952年在朝鲜行驶的军车，每车发一本“行驶证”，里面记载着司机和车辆的信息。这表明我军的汽车管理制度已经开始建立。

倍感自豪的汽车兵

汽车兵很受部队领导的重视，连长、指导员都派富有带兵能力的营级干部担任，有些排长则为连级。司机、维修工、助手以及有上述技能的干部，除每月的津贴费外还加发技术津贴。技术津贴共有十二个等级，以当月猪肉的价格折合成人民币发放。三斤至五斤猪肉为助手级，七斤至十五斤猪肉是司机（维修工）级，这项待遇在1953年初取消。几斤猪肉在今天当然微不足道，但在供给制年代却是一笔不菲的收入。那时一个新入伍的战士月津贴费只有一斤猪肉、四两黄烟。我初到汽车连时只是个助手，很多活只能打下手也评了四斤猪肉的津贴，这可比一个步兵排长的津贴费还高呀！当时在步兵眼里，当汽车兵是很荣幸的。

汽车兵还发一种四个口袋宽大的上下相连的工作服，设计这种衣服的初衷是让汽车兵在工作时套在外面以保护军衣不被油污，不料我们却舍不得在工作时穿，而是在休闲时穿，以显摆汽车兵身份。1952年我就特地穿了这身工作服，佩戴上刚颁发的抗美援朝纪念章搭车去平壤，照了一张相片寄回家。

那时当汽车兵要比当步兵的门槛高：当步兵，只要年龄适当，身体无重大残疾就行；当汽车兵则要求初中文化，通过考



作者穿工作服的照片。

试入伍。当下初中文化连写求职简历都上不了台面，但如果按照受教育的人口所占的人口比例做一个今昔对比，恐怕那时的初中生要比现在的大学生还稀少。也有不经考试当了汽车兵的，那多半是首长的警卫员、通讯员等。我有一个战友任锋，原为机关排级文员，却一心一意要当汽车兵，软磨多日，领导无奈，允其所求，分到保养排当了一名副班长，作为战士使用，保留



任锋，放弃排级身份，一心一意当汽车兵，拍照时着四袋上衣、尖腿马裤是当时的干部着装。照片背面有他的题字。荣（永）义同志留念：人生若一溪流（水）不遇见几棵石，不会起美丽的浪花。战友任锋赠，大仙里。1952.10.30

排级待遇，他却欣然接受。

在汽车保养排获奖

我到汽车连后便分到保养排，直到朝鲜停战后回国。



战友闵冠群。拍摄于1952年10月。

保养排的工作是负责两个汽车连车辆的保养与维修。汽车连的车辆全是崭新的苏制嘎斯51型货车。这么好的车况，按照正常的工作规程安排保养，日常维修应该不多，然而保养排组建之日便频频应接繁重的维修，这些维修少数是由于机件的自然磨损，大多数来自碰撞、侧翻等交通事故。之所以这类事故高发，除敌机封锁、摸黑行驶、道路频毁等行车环境恶劣的因素外，部分司机素质不高、操作失误亦是重要原因。

维修这么多破损车，配件从哪里来？一部分常用易损件可以从国内采购，但是破损车多由行车事故造成，其损坏部分大半不是常用件，正常渠道较少供应，如何保障维修用件？修理