

我在抗美援朝战场

赵南起

读文史资料 学百年党史

全国政协文化文史和学习委员会办公室
人民政协报社
联合主办

今年是中国共产党成立100周年。在庆祝党的百年华诞的重大时刻,在“两个一百年”奋斗目标历史交汇的关键节点,回顾党走过的光辉历程,具有极为重要的历史和现实意义。全国政协文化文史和学习委员会办公室和人民政协报社从历年出版的文史资料中,选择了一批有代表性的回忆文章重新编发,为党的百年华诞献礼。希望这些文章能够帮助广大党员干部群众深入学习党史、新中国史、改革开放史、社会主义发展史,牢记党的初心和使命,做到知史爱党、知史爱国,充分发挥人民政协文史资料在宣传普及党的历史知识和理论创新成果方面的重要作用。



志愿军战士在抢修铁路

反“绞杀战”

1951年7、8月间,朝鲜遇到了几十年不遇的大洪水,给志愿军后勤带来了灾难性的影响。各种桥梁被冲坏205座,铁路路基冲坏了450多公里,交通中断。

美军趁机从1951年8月18日开始,集中了1200多架飞机(约占侵朝空军80%的力量,多的时候1400多架,海军航空兵也参与协同作战),对我志愿军发动“绞杀战”。妄图通过这个办法,掐断志愿军的后勤供应,让前方的指战员没粮吃、没弹打,自己死亡。

面对这场绞杀与反绞杀之间的战争,彭德怀给志愿军后方勤务司令部下令:要不惜任何代价保证前方的供应,坚决战胜美军的“绞杀战”。

当时,我是志愿军后方勤务司令部计划运输的负责人,但入朝前我一天也没搞过运输,对运输工作一窍不通。任务落到我头上后,我只能硬着头皮去干。

“绞杀战”开始的头十来天,我晕头转向,想不出一点办法。从鸭绿江到前线,一共是300公里的运输线,“绞杀战”以前的运输方法是:先铁路运输200公里,然后汽车运输100公里到前线。“绞杀战”以后,铁路终点比以前大大收缩,铁路运输线缩短了100公里,而汽车运输路线增加到200公里。本来后勤的运力就严重不足,现在汽车运输线延长了一倍,更增加了运输难度。

在志愿军后方勤务司令部首长(以下简称“志后”)的直接领导下,我想出了5个办法。

第一,在敌人实施“绞杀战”的三角地区,我们汇集了4种力量:铁道兵抢修铁路;高炮部队负责打敌机;军管局分管铁路运输;后勤负责装、卸车和汽车运输。这四个部门原来各自为政,出了问题就互相推诿。经请示领导同意,4个部门组成了联合指挥部,联合办公。铁路抢修部队、高炮部队、军调部、后勤部,4个部门每天碰头,共同分析前一天对敌斗争的经验教训,并研究下一步措施,然后去分头落实。敌人炮弹是有规律的,昨天炸过的地方今天就不再炸了。根据这一经验,把高炮部队一分为二,一部分负责重点地带,一部分打游击。这样,高炮配合得比以前好了。抢修部门也是如此,敌机两吨炸药扔下来,需要2000多方土才能填满弹坑。哪里有土,抢修部门都事先勘察好、准备好,铁运和后勤分部就据此主动配合。这样一来,四种力量配合好了,不再互相埋怨,工作效率有了很大的提升。

第二个办法是“集中对集中”。敌人轰炸越来越集中。针对这种情况,铁道兵在这70多公里内布下6万多兵力,重点地区则一公里多达2000多人。高炮也是如此,80%的兵力集中到后勤,其中60%集中在这个地区。这样,敌人集中我们也集中,用这种办法,几个月内击落敌机104架,敌机炮弹命中率由50%下降到5%左右,给敌人以极大的震慑。

“集中对集中”的办法也用在运输上。由于敌机的狂轰滥炸,铁路通车时间十分有限,通常只有两三个小时。为了提高运输效率,我们就采取拼接运输的办法。铁路通的时候,把几个列车接起来,一起朝前线方向开。本来铁路是双向的,因为空车皮要运回来。但在这时候就顾不上,一旦铁路通车,优先开行前运列车,四五趟列车一起运行。这样一来,“集中对集中”,一个小时比过去一天的运输量还多。

第三个办法是汽车倒短运输。铁路虽然断了,可被炸的区段只有一二十公里,前后都是通的,哪里炸断,就在哪里卸火车、再装汽车,倒过被炸的区段,前边的铁路是通的,再装火车往前运。我的办法被采纳后,专门派了五个汽车团1000多辆汽车和四个装卸团专门担负此任务。用这个办法,4个月的时间里,志愿军一共倒了5000个车皮的物资。

第四个办法是由摸黑作业转变为照明作业。以前由于害怕敌机轰炸,一到晚上都是关灯作业。这时我建议借鉴第一分部一个兵站的做法,在山头上设防空哨,敌机一来,防空哨就鸣枪,下面听到枪声,就关灯;敌人飞机走了以后,手电筒晃一下,就又开灯作业。飞机来也就是几分钟的时间,飞机一走,倒短、装卸、修铁路、汽车运输……都开灯作业。这样,就算敌人再狡猾,我们的应变能力也比敌人来得快。以前是摸黑做,现在可以照明了,工作效率成倍提高。志愿军共设了1500多个防空哨。

第五个办法是集中全军运力,统一调度。这也是一个发明。本来,志后对全志愿军的运输力量并没有调度的权力。但是,运输是当时志愿军面临的重大问题,没有全志愿军的支持,只靠后勤的力量根本不可能完成任务。后面要讲的1951年冬装运输用的就是这个办法。

这些方法现在说起来很容易,可那个时候我压力很大,每天只睡两三个小时。有些方法不是我的发明,比如防空哨,是一个兵站想出来的,第一次用的时候还受到了批评,因为怕暴露目标。但是后来慢慢发现,这种办法很有用,于是就推广开了。

在反“绞杀战”期间,我曾数次到“三角地区”协调工作。每次出发前,我都会给科里的同志留下一封信,并嘱咐他们:“如果我回来了,这封信还我;如果我没有回来,麻烦诸位把这封信给我寄走,给我父母报个信。”

1951年冬装运输

在紧张的反“绞杀战”斗争中,朝鲜的秋天到来了。

彭总指示:无论如何,全军指战员的冬装要在国庆前发到部队,这是战略任务。他向洪学智下达了死命令:“不管采取什么办法,一定要保障所有官兵在9月底全部穿上冬装。”

我负责冬装的抢运方案。按照以往运输的常规,冬装运到朝鲜后再按大、中、小号分配到各部队。此时如果仍这样做,不仅时间来不及,而且风险大。我建议,部队按冬装的大、中、小号分别统计所需数量,由志后汇总。冬装在从东北起运前就以师为单位,分号装车,一个师编成两个专列,直接运往指定地点。东北军区后勤部刚开始不理解,说:“分号是你们的事儿,我们把军装发出去就算完成任务了。”我就又跑到东

北军区后勤部去安排,然后又到铁路军管会,落实朝鲜境内的铁运计划。

说实话,这项工作非常复杂,不容许有丝毫的差错。各军的数字报到志后以后,需要一个军一个军地核实,然后再逐一落实运输所需要的火车皮和汽车数量。我当时不会打算盘,只能用笔一点一点地计算,经常一算就是一个通宵。后来志后的首长见我们的工作量大,就从国内为我们找来一台手摇计算机。这台计算机到了志后,成了我的专用品。白天处理其他工作,晚上就趴在桌子上摇计算机。就这样,全军冬装的分配和运输方案,只用了几天就完成了。

完成了冬装分配和运输方案,第二步是分配运输任务。当时,铁路运输在三角地区受阻,志后的汽车运力又不够,必须发动全军进行冬装运输,才能完成任务。于是,我将冬装运输按

照各军所在的位置进行任务区分。第一,前方作战部队的冬装,由铁道军管会和志后负责直接送到部队。因为前线部队在打仗,没有力量自己运输,就由我们负责。第二,二线兵团的冬装,由志后负责送到距离部队驻地50公里左右的地方,再由他们自己组织接运。有车的用车运,汽车运力不足的,组织人力自运。第三,坦克、装甲、炮兵等各特种兵部队,车辆比较多,自己组织汽车到安东(今丹东)接运。这些部队都有牵引车,一般情况下不允许用,但是遇到特殊情况,也只好破例,并且距离安东并不远,200多公里一两两天即可完成。这样,一线的我送;二线的,我保证到50公里左右;特种兵的,不管用什么车,自己去拉。

在各部门的通力协作下,志愿军冬装运输顺利进行。

9月25日,志愿军的冬装全部发放完毕。当身着冬装的志愿军执勤人员出现在停战谈判的会场时,美方代表惊呆了,简直不敢相信自己的眼睛。他们怎么也无法理解,正当他们在进行强大的空军战役(“绞杀战”)的情况下,志愿军居然有能力让部队按时穿上冬装。因为他们自己的后方交通线虽然畅通无阻,但部队当时还没换发冬装。

这是一场紧张的战役,也是一场漂亮仗。

上甘岭战役

第五分部司机,保证在28日早晨6点之前将手榴弹全部送到第十五军后勤部。同时,为保证行车安全和提高行车速度,五辆车一组,每辆车都插小红旗作标记,沿途所有车辆一律让行,交通指挥站免检放行。

志愿军总部规定运送2万枚手榴弹,为了防止意外情况发生,我多派了5辆车,多运了1万枚手榴弹。

为什么搞接力运输呢?我费了很多脑筋才想到这个办法。每一段换一班司机,一共三班司机。在每一段的15名司机,他们不仅熟悉这一段的路线,也熟悉敌机的活动规律。比起新司机,他们的速度要快很多;另外,接力运输不需要中途装卸车,节省时间。

从安东到新安州这一段是白天行车的。当

时志愿军统一规定只能夜间行驶,白天行车风险很大。但当时真没有别的办法了,我决定冒险一次。我向洪学智司令、张明远副司令事先作了汇报,得到了首长的批准。幸好那天是阴天,没有遭遇敌机,闯过了白天行驶这一关。

由于计划周密,各个环节紧密衔接,所以运输工作格外顺利。28日凌晨5时45分,终于从第十五军后勤部传来了喜讯:“15台汽车全部到达,车上物资全部完好,手榴弹正分发部队。军首长指示:感谢志后的大力支持,同时为担负这次运输任务的同志请功。”

这在现在听起来好像挺轻松,可当时我才25岁,没有经验,面临的压力非常大。有时我回想起来也纳闷:那时候是怎么过来的?怎么那么大劲头,想一想,主意就出来了?

准备工作时,韩国总统李承晚反对停战,要单独打下去。签字仪式只好推迟。

那个时候,志愿军已经掌握了战争的主动权,朝鲜战场上的物资充足,已经有一个月的粮食储备和两个基数的弹药储备。充裕的物资储备随时可以保障志愿军发动新的战役。

7月中旬,志愿军发动金城战役,16天共歼敌7万余人,战线往前推进了。这样一来,李承晚同意签字,遵守停战协议。朝鲜停战谈判双方代表决定于1953年7月27日正式签订朝鲜停战协定。

7月26日上午,我在距离板门店8公里远的开城,把所有的建筑材料全部装车。下午4点多钟,板门店的谈判代表刚刚离开,我带领一个工兵营就进入了板门店,开始施工。第二天早晨7点钟全部完工。这个建筑唯一美中不足之处是屋顶没有上瓦,而是铺了两层油毡纸,上面再铺席子(原有两个方案:施工时间如有一昼夜,可以上瓦;如果只有一个夜晚,就铺油毡纸,上面再铺席子)。但从效果看,席子有席子的好处,黄黄的,远望过去特别好看,像皇官似的。就这样,一座1000多平方米的大厅,我们用一个晚上的时间就建起来了。

10点钟,签字仪式开始。当代表和记者们见到这气势恢宏的签字大厅时,都惊呆了。

四次生死威胁

在抗美援朝战场的时候,我一共有过4次生命危险。

第一次是在军隅里。第二次战役期间,我赶到军隅里抢救物资。正在这个时候敌人飞机来了。那个时候天还没亮,敌机一个炸弹正好落到我的吉普车旁边,车被炸翻,我整个人也从车里飞了出去。所幸受伤不重,只磕掉了两颗门牙。如果炸弹稍微偏一点,连车带人就一起报销了。这是我在朝鲜战场第一次负伤。

第二次是在君子里。1951年1月25日,彭德怀主持召开中朝两军高级干部联席会议。会场设在君子里的一个大矿洞里,附近不远处的一所房子被设为联络站,我带几名战士在那里工作。一天早晨,几个战士出去执行任务,我一个人在房子里。会议开始后,敌机又来骚扰,房子被发现,三架敌机转了一圈就开始扫射。我来不及躲避,怎么办呢?我知道,子弹这种东西,硬的东西都不怕,可怕软的。于是我就拉过几条棉被,浇上水蒙在头上。敌机飞走后,我起身一看,房顶已经被打穿,身上盖的被子有几处弹孔,里面还有两个子弹头,只剩下最后一层没被打透。就这样,我侥幸捡了一条命。

还有一次是1951年7月。我奉洪学智司令员指示,到第27军了解粮食供应情况。完成任务后,我连夜上山,返回楠亭里途中,小车沿着半山腰的盘山公路向上行驶。大约凌晨四五点钟的时候,敌机对准我的车扫射。当时天已微亮,可由于是弯路,飞机没打着我们。这时,对面过来一辆重型车下坡。因为两车都是关灯行驶,结果撞上了。我的小车被撞后横着飞下了山坡,我也被甩出去十几米远,然后就失去了知觉。

也不知过了多久,我慢慢苏醒过来,感到自己在被人背着向前跑,四周充满了敌机的尖啸声。这时,一个轻柔的声音飘过来,讲的是朝鲜语:“志愿军东木(同志),请不要动。有敌机来轰炸,我们去防空洞。”

后来我才知道自己昏迷后的情况。我被摔下山坡后,掉的地方长满了蒿草。蒿子长得正高,我便因此幸免于难。后来,给人民军送口粮的朝鲜老百姓路过时发现了我,看我还活着,就把我送到了附近的人民军医院。经过人民军医务人员的抢救,我活了过来。手术结束后,我依旧昏迷,直到医院遭到敌机轰炸,在向防空洞转移的途中,我才苏醒过来。

当时我们车上一共4个人,司机和一个警卫员当场牺牲了。我命大没死,可鼻子给摔两半了,下面的几颗牙也掉了。

第四次是志愿军总部驻地第六次选址的时候。1951年8月中旬,志愿军司令部作战处处长丁甘如给洪学智司令员打电话称:“志愿军总部准备搬迁到松仓地区,本应我去现场勘察,但公路被洪水冲断去不了。你们地处楠亭里,距松仓只有百八十里路,虽然公路不通,还有民间小道。叫赵南起去现场了解那里的地形、矿洞及社情,并报志司。”就这样,我带两个警卫员分别骑马去松仓。两个东北战士会骑马,他们骑乘马。马又不利索,走到中间摔了下来。河面有五六米宽,水有四五米深,水流很急。我虽然不会游泳,但是有一个常识,知道马是不会淹死的。所以掉下来的时候,马上抓住了马尾巴。我死死抓住不放,最后终于被马拉到岸上。

我在抗美援朝战场一共两年零九个月,有这么四次比较危险,但是每次都活了下来。

【高芳 秦千里采访整理, 本文原刊《纵横》30年典藏(2010卷), 本次发表时有删节】