

1932年,为了掌控未来“大油田”,玻利维亚和巴拉圭爆发战争——

查科战争：“抢地盘”导致十万人丧生

“鸡肋”变“金矿”

查科战争与一块名为“查科”的土地有关。查科地区东起巴拉圭河,向西延伸到玻利维亚境内的安第斯山脉,北接亚马孙盆地,南邻阿根廷的潘帕斯草原,面积约26万平方公里。查科地区又分为南北两块,南查科在阿根廷境内,而北查科位于玻利维亚和巴拉圭之间,面积约17万平方公里。由于西班牙殖民统治时期对该地区的管辖归属不清,导致玻利维亚和巴拉圭建国后就对该地区的主权纠缠不清。不过,尽管两国一直在北查科归属问题上“口水仗”不断,但在两国独立后的百年里从未因此动武。原因很简单,北查科干旱缺水、土地贫瘠,既不宜人类居住,也不宜农作物生长,面积广阔却没有多少经济价值。为了这样的地方打仗,显然得不偿失。

然而,到了19世纪末,情况发生了变化。1884年,智利、玻利维亚、秘鲁三国爆发“南美太平洋战争”。战争中,智利击败秘联军。战败的玻方被迫将唯一的出海口割让给智利,由海洋国家变成内陆国。此后,饱受“无海”困扰的玻利维亚开始致力于“重获出海口”的努力,北查科的战略价值开始显现——巴拉圭河流经北查科,如果能取得巴拉圭河的航行权,就等于拥有一条新的入海通道。不过,这要求玻利维亚对北查科实现完全控制。

到了1928年,另一则消息给本就极为微妙的地区局势火上浇油。美孚石油公司宣布,在北查科地区勘探到大量石油储量。原本“鸡肋”般的贫瘠之地霎时变成“金矿”。巴、玻两国都对北查科虎视眈眈。对于这政治动荡、经济落后的玻利维亚和巴拉圭来说,北查科的“石油”被视为“通往国家富强的最后道路”,战争阴云随之密布。

相差悬殊的军力

总的来看,玻利维亚的国力强于巴拉圭,但出人意料的是,率先动武的却是巴拉圭。1928年12月4日,巴陆军少校佛朗哥指挥约400人,突然进犯玻利维亚位于北查科的班加迪亚要塞。该要塞只有28名玻军驻守。仅半小时,要塞陷落,守军3人死亡,余部被俘。此事令玻朝

20世纪初,不少南美国家独立不久,其中许多国家面临着政局不稳、经济滞后、边界争端等诸多问题。在各种因素影响下,南美各国因“抢地盘”而爆发的武装冲突屡见不鲜,查科战争就是在这样的背景下发生的。这场长达三年的战争导致10万人丧生,被称为“20世纪南美最血腥战争”。



巴拉圭士兵使用缴获的高射炮对付玻利维亚的防御工事和机枪掩体

野震怒,很快玻军便展开报复行动。巴方控制下的洛佩斯要塞、博克龙要塞先后被攻陷。

两国冲突引起了国际社会的关注,当时的国际联盟组建了一个中立国委员会负责调停。在调解下,两国剑拔弩张的局面暂时平静,但问题并未得到解决。看到邻国趁机整军备武,两国都感到芒刺在背。

1930年,玻利维亚向英国维克斯公司订购了大量山炮和机枪、2辆维克斯6吨坦克和一批卡登·洛伊德V1型坦克(相当于装甲车)。并且,玻军还从维克斯公司购买了一批量身定做的战斗机。这种战机适合高原作战,被命名为“玻利维亚侦察兵”。此外,玻利维亚还从美、德等国陆续进口了“霍克”I型、II型战斗机,寇蒂斯“猎鹰”轰炸/侦察双翼飞机,以及容克W.34运输机等,玻空军共拥有约60架先进战机。

相比之下,由于经济萎靡不振,巴拉圭无力大肆采购军火,巴军装备大多是别国的淘汰货,而且数量也极为有限。据称,当时每7名巴军士兵才能分到1支被阿根廷淘汰的毛瑟枪。巴空军的战机只有十余架,不是一战的“收藏品”,就是淘汰货,

作战效能低下。

除了装备差异,两国军队的规模也相差甚大。巴军仅有3000人左右,而玻军超过万人。既然军力军备都明显占优,玻国总统的萨拉曼卡对战胜巴国信心满满。他甚至放出“4000人足以扫平查科”的豪言。

“如意算盘”落空

1932年5月,一位玻军少校乘飞机巡视北查科时,发现一个大湖。由于北查科炎热干旱,玻、巴两国对控制当地水源极为重视。一个面积广阔的湖泊,战略意义重大。

少校向政府报告了这一重大发现,并很快接到命令:迅速占领该湖泊。于是,他便带领一支小分队赶往湖边。经过3个星期的艰苦行军,当他抵达湖边时却沮丧地发现,巴军已在湖边建起一个有10人驻守的哨所。由于兵力占优,少校决定发起进攻,这个被巴国称为“皮蒂安图塔要塞”的哨所很快陷落。

这只是一次不起眼的小冲突,却引爆了两国的全面战争,查科战争就此爆发。

战争初期,玻军实力占优,准备也更为充分,因此在战场上高歌猛

进,连续拿下北查科的科拉莱斯、托莱多和博克龙等3座堡垒。萨拉曼卡于此暂时攻势,开始积极寻求国际社会干预。

玻国的“如意算盘”是凭借战场上的有利局势获取谈判优势,迅速结束战争,保住胜利果实。然而,在国际联盟调停过程中,玻方提出的“必须获得巴拉圭河沿岸港口”的要求,被巴方一口回绝。同时,巴方还要求玻方将攻占的堡垒和要塞全数无条件奉还。双方分歧过大,调停失败,战争继续。

然而,这次“短暂调停”却给了巴国喘息的机会。巴国在这段时间里进行全国动员,兵力急剧膨胀。随着时间推移,巴军总人数剧增至6万人。另一方面,尽管玻军继续大举推进,甚至一度攻至距巴国首都亚松森仅200公里处,但长达数百公里的后勤运输线极为脆弱,玻军前线的物资补给变得困难。双方实力对比开始发生变化。

南美版“绞肉机”

1932年9月,巴军开始反击。首要目标就是战略要地——博克龙要塞。8000多人的巴军包围该要塞,经过20多天的激烈交火,成功将之占领,并俘虏1000多玻军。随后,巴军以该要塞为依托,对周边玻军展开攻势,短短一个多月便横扫玻军12座要塞。玻总统萨拉曼卡不得不走马换将,任命德国人汉斯·孔特担任玻军战争总指挥,意图扭转战局。

孔特是一位老派将军,他的上任并未能改变战局。巴军进攻仍在继续,战况也越发惨烈,双方不断拉锯。1932年12月,巴军进攻萨维德拉,双方在一块名为“七千米”的开阔地展开血腥战斗。此战,双方共投入2.5万人,依靠堑壕、机枪和重炮进行混战,阵地上尸横遍野,人称“凡尔登绞肉机”南美版。由于孔特指挥失误,草率反击,导致玻军2个师被全歼,这场战场也因此得名“血腥的七千米”。玻军自此一溃千里。到1932年底,巴军已攻占北查科30多个据点。在短短半年里,双方伤亡人数超过3万。

到了1933年夏天,北查科早晨阴凉处的气温都高达38摄氏度。许多玻军士兵不能适应环境,非战斗减员严重。巴军的境况则好得多,巴

拉圭原住民——瓜达尼人长期生活在查科地区,对气候比较适应。战场失利加上天气恶劣,玻军大量减员,前线玻军总数已不足3万。玻政府紧急发布动员令,30岁以上的男子也被要求应征入伍。虽然玻国政府勉力而为,但玻军却已是强弩之末。1934年12月,巴军占领了北查科绝大部分土地,并将战线推进至玻国领土。

眼见局势紧急,玻政府再度全国动员,从10多岁的孩童到60岁的老人都被征召,以图决一死战。巴国此时的日子也不好过,苦战2年多的代价极其巨大。另外,战线太长导致的补给困难同样开始困扰巴军。由于双方既无实力继续战争,也无法承受更多的人员伤亡和财产损失,和平成了唯一的出路。1935年,两国在国际社会的调停下停战。

谁是“幕后黑手”

在这场长达3年的战争中,玻方战死8万人,被俘3万人;巴方战死2万人,被俘3000人。10万条生命逝去的背后,是两国千疮百孔的经济。由于战争挥霍了巨额的人力财力,两国在战后物价飞涨,饿殍遍地,上演了一幕幕人间惨剧。

更为讽刺的是,两国所希望达成的目标都没有实现。依据停战协定,巴拉圭获得了战争期间占领的全部土地,但北查科的“丰富石油”却踪影未见。玻利维亚虽然取得巴拉圭河航行权,但没能获得沿河港口,还进一步丧失领土(主要指原本在北查科的占领地)。同时,战争结束后,两国政坛都被军树立起了威望,不断政变与动荡之中。

参战国没能得到好处,幕后势力却获利不浅。为了在战争中取胜,两国不惜大举借债,仅玻方借债便高达2.28亿美元。作为债权方,美孚石油公司等跨国企业在战后加深了对两国经济的控制,而维克斯等国际军火商更是直接从战争中获取暴利。另外,阿根廷、美国等国作为调停核心,借机在南美树立起了威望。有人评价说,查科战争中的巴、玻两国更像是他国政治和大国霸权的牺牲品。

寒梅

经典战例

海外传真

阿富汗“死亡隧道”困扰驻阿北约联军

在连接阿富汗首都喀布尔和北部重镇马扎里沙里夫的萨朗公路上有一条长约1.6英里的隧道,它就是萨朗隧道。对于多年来奔波于萨朗隧道,为驻阿北约部队运送给养的司机穆罕默德·易卜拉希姆来说,每次途经这条“死亡隧道”都如同做了一场噩梦。事实上,与易卜拉希姆有同样感觉的还有美军。距离美国从阿富汗撤军的最后期限只剩下26个月了,大量军用物资急需通过萨朗隧道运往塔吉克斯坦,但道路障碍在短期内依然难以克服。

前苏联留下的“遗泽”

1955年,阿富汗和苏联签署了一项协议,决定联合修建萨朗公路。这项工程的“关节点”——位于海波3000多米处的萨朗隧道于1964年贯通,从而使苏联中亚地区到阿富汗喀布尔有了可以全年通行的交通

线。直到1973年,萨朗隧道都是世界上海拔最高的隧道。该隧道最初是按照每天通行1000辆汽车设计的,但自从1979年苏联入侵阿富汗后,隧道的通行能力就被不断放大,而且相关设施也缺乏维护。

由于连年战争,萨朗隧道受到严重破坏。25岁的卡车驾驶员阿卜杜拉·祖哈尔说,在过去的几十年里,萨朗隧道就像一台“只用不修的破车”,状况越来越糟,“照明系统残缺不全,隧道换风机时好时坏,隧道内的空气十分恶劣,甚至有驾驶员因被困缺氧丧命。此外,由于排水系统不好,路面积水结冰,极易导致车辆侧翻。”他还提到,隧道内的宽度和高度也不均衡,最窄处只有20英尺,最低处才16英尺,穿行隧道的车辆普遍超载超宽,会车时很容易碰撞隧道顶部或互相刮擦,一旦发生事故就会使隧道拥堵数日。

卡住驻阿联军的命脉

去年11月,巴基斯坦宣布关闭北约途经本国的补给通道后,必须经过萨朗隧道的“北部补给网络”(NDN)对驻阿北约联军就变得异常重要。尽管通过美巴磋商,巴基斯坦于今年7月重开补给通道,但能够运输的物资种类和数量都受到限制,NDN仍是北约联军的命脉。

最近,美军打算斥资1280万美元,对萨朗隧道进行抢修。该合同被交给阿富汗奥马尔控股集团,它应在明年9月30日前完成改建,为隧道装上通风照明设施,并给崎岖路面铺上沥青。只是,美军心里也很明白,这些项目都只是权宜之计,面对川流不息的重载车辆,这些小修小补维持不了多久。

实际上,修整萨朗隧道是美军撤离计划的关键部分。按照五角大

楼的安排,所有撤离工程必须在2014年底完工,累计金额高达60亿美元。具体到隧道改建,负责工程规划的美军工程师遇到极大挑战。首先,他们没有设计图。该隧道是苏联人建的,苏联解体后,已经找不到当年的设计单位和施工队,所以美军和阿富汗承包商只能依靠猜测进行前期准备。其次,按照合同规定,维修期间还要确保隧道每天开放12小时。美国技师布鲁诺·奎里奇说:“我们必须保证隧道可以通行,这意味着无论在路上铺什么,都必须能经受重载车辆碾压,太难了!”

驻阿美军怎么离开?

另据俄罗斯《观点报》报道,美军运输司令部正加紧运用NDN实施物资和人员转运。目前,约有70%的美国及北约军需物资是经NDN进入乌兹别克斯坦的海拉屯,

再转运到阿富汗。此外,还有一条途经哈萨克斯坦、吉尔吉斯斯坦和塔吉克斯坦的KKT支线,两线累计单日运量高达6.6万个集装箱。

总部设在华盛顿的美国FMN物流公司透露,未来美军从阿富汗撤退的陆上通道很可能选择NDN的KKT支线。据悉,KKT支线的咽喉工程——连接塔吉克斯坦南北的沙赫里斯坦隧道已经完工,使得KKT公路能全天候通行,未来将有助于美军撤退。而美空军运输司令部司令麦克纳布则在美国众议院听证会上表示,美国对利用俄罗斯“符拉迪沃斯托克-西伯利亚-阿富汗运输线”感兴趣,美国可以借道俄领土将物资运往哈萨克斯坦,然后经乌兹别克斯坦运往阿富汗。麦克纳布表示,这条线路将欧亚多国联系在一起,是能够节省大量运费并减少风险的最佳路线。张艳明